

Otto-Friedrich-Universität Bamberg

Kapuzinerstraße 16
96047 Bamberg



**Kulturrevolution? Nachhaltige Mobilität in der
Erlebnisgesellschaft**

Dissertation

Verfasser:
Christoph Döppe

Dissertation an der Fakultät für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften
der Otto-Friedrich-Universität Bamberg

Im Fachbereich Soziologie

Promotionsort: Bamberg

Datum mündl. Prüfung: 23.07.2020

Verfasser:
Christoph Döppe

Gutachter:
Prof. Dr. Kneidinger-Müller
Prof. Dr. Kern
Prof. Dr. Gill

Dieses Werk ist als freie Onlineversion über das Forschungsinformationssystem (FIS; <https://fis.uni-bamberg.de>) der Universität Bamberg erreichbar. Das Werk steht unter der CC-Lizenz CC-BY-NC-ND.



URN: urn:nbn:de:bvb:473-irb-496578
DOI: <https://doi.org/10.20378/irb-49657>

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	X
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	XI
1. Thematische Darstellung	1
2. Leitfragen und Erkenntnisinteresse	3
2.1 Forschungsstand	4
2.2 Angewandte Methodik, theoretische Konzepte und Aufbau der Arbeit	5
3. Entwicklung und Bedeutung von Car-Sharing	13
3.1 Von der Kritik am Automobil zur Notwendigkeit	13
3.2 Die ersten Car-Sharing-Modell-Projekte	13
3.2.1 Procotip (1971-1973)	14
3.2.2 Witkar (1974-1986)	14
3.2.3 STAR-Projekt (1983-1985)	15
3.3 Entstehung des Car-Sharing in Deutschland	17
3.3.1 Rahmenbedingungen der Entwicklung	17
3.3.2 Car-Sharing als Kompromisslösung im Diskurs um den Automobilismus	20
3.3.3 Konkretisierung von Car-Sharing-Konzepten - Das Berliner Projekt „stadtAuto“	21
3.3.4 Wachstum und Ausdifferenzierung der Car-Sharing-Organisationen	22
3.3.5 Ausdifferenzierung zum Systemdualismus	24
3.3.6 Raumstrukturelle Verbreitung und Wachstum von Car-Sharing in Deutschland	27
3.4 Car-Sharing in der internationalen Entwicklung	33
3.5 Car-Sharing als spezifisches Konzept der gemeinschaftlichen Autonutzung	34
3.6 Rechtsformen von Car-Sharing Organisationen	37
3.7 Abgrenzung und Einordnung von Car-Sharing gegenüber anderen Mobilitätsdienstleistung	39
3.7.1 Engagement der Automobilindustrie zum Car-Sharing	46
3.7.2 Einordnung von Car-Sharing	46
3.8 Verkehrspolitische und ökologische Bedeutung von Car-Sharing	48

4. Nutzerstruktur von Car-Sharing-Kunden	54
4.1 Alter und Geschlecht.....	54
4.2 Haushaltsgröße.....	55
4.3 Bildungsabschlüsse und Erwerbstätigkeit	56
4.4 Haushaltseinkommen.....	57
4.5 Zufriedenheit der Car-Sharing-Kunden	58
4.6 Hemmnisse und Kündigungsgründe beim Car-Sharing.....	58
4.7 Car-Sharing-Potential.....	61
5. Verkehrsverhaltensforschung	62
5.1 Mobilität und Verkehrsverhalten.....	62
5.2 Differenzierung von Verkehr und Mobilität.....	64
5.3 Motive und Motivation menschlicher Fortbewegung.....	65
5.4 Quantitativ orientierte Perspektiven der Verkehrsverhaltensforschung.....	67
5.4.1 Die deskriptiv angelegte Verkehrswissenschaft	69
5.4.2 Neufokussierung auf sozialwissenschaftliche Perspektiven.....	71
5.4.3 Rational-Choice-Theorie und Theorien des geplanten Verhaltens	71
5.5 Methodischer Neuanatz mit der Einbindung qualitativer Analyseverfahren.....	75
5.5.1 Die Subjektvorstellung in quantitativen und qualitativen Ansätzen.....	78
5.5.2 Implikationen der Subjektvorstellung für die methodische Ebene	81
5.6 Der Ansatz qualitativer Methoden in der Verkehrsforschung	83
5.7 Giddens' Theorie der Strukturierung als Grundlage zur Analyse von Verkehrshandeln.....	87
5.7.1 Die Dualität von Struktur und Handeln.....	89
5.7.2 Die Dualität von Struktur und Handeln im Kontext des Möglichkeitsraums und Routinen	90
6. Verhaltenstheoretische Perspektive	94
6.1 Routinen als Grundlage der Verkehrsmittelwahl.....	94
6.2 Routinen als typische Handlungsmuster von Alltagspraxis.....	94
6.3 Alltagspraktische Rationalität als Grundlage von Routinen	96
6.4 Implikationen zur Veränderung routinisierter Verkehrspraxis.....	101

7. Mobilitätsbiografischer Perspektive	104
7.1 Differenzierung und Interdependenz mobilitätsbezogener Biografien.....	105
7.2 Schlüsselereignisse und biographische Prozesse als Bruchstellen von verkehrlichen Routinen	107
7.3 Bedeutung externer Rahmbedingungen.....	111
7.4 Wohnmobilität als Element von Mobilitätsbiografien.....	111
7.4.1 Wohnstandortverlagerungen und Verkehrsnachfrage.....	111
7.4.2 Wanderung und Pendeln	112
8. Sozio-ökonomische und sozio-kulturelle Perspektive.....	113
8.1 Das gesellschaftliche Leitbild von Automobilität	114
8.2 Suffiziente Lebensweisen zugunsten von Car-Sharing und Distinktion im Bourdieu´schen Fokus	115
8.2.1 Habitus-Modell	116
8.2.2 Relationales Feld-Konzept.....	122
8.2.3 Wandel der Felder - Das Feld-Konzept als Casino-Modell.....	124
8.2.4 Sozialer Raum und Klassen	128
8.2.5 Sozialer Raum und Lebensstil	129
8.2.6 Lebensstil und Klassen.....	131
9. Methodisches Vorgehen	132
9.1 Datenerhebung	133
9.1.1 Bestimmung und Festlegung der Fallgruppe	133
9.1.2 Auswahl und Selektion der Interviewpartner.....	135
9.1.3 Sozialstrukturelle Merkmale und Charakteristika der Samplezusammensetzung	137
10. Forschungsmethodik: Narratives Interview	138
10.1 Entwicklungskontext des Verfahrens.....	138
10.2 Theoretische Hintergründe und Einordnung	139
10.3 Erzähltheorie.....	141
10.3.1 Kognitive Figuren - Strukturierungszwänge	142
10.3.2 Kognitive Figuren - Zugzwänge des Erzählens.....	142

10.3.3 Zusammenwirken der Zugzwänge des Erzählens.....	143
10.4 Formale Strukturen nicht narrativer Elemente	145
10.4.1 Erzählungen	145
10.4.2 Struktureller Aufbau der Erzählungen	146
10.4.3 Argumentationen und Evaluationen	146
10.4.4 Beschreibungen.....	147
10.5 Prozessuale Erscheinungen und Bestimmung derselben.....	147
10.6 Prozesstrukturen von Lebensläufen	148
10.6.1 Prozesstruktur: Verlaufskurven	149
10.6.2 Prozesstruktur: Biographische Handlungsschemata	149
10.7 Anwendungsgebiete und Anwendungsmöglichkeiten.....	150
10.7.1 Biographische Forschung als Anwendungsfeld	151
10.8 Einschränkungen und Nicht-Anwendungsmöglichkeiten narrativer Verfahren.....	153
10.9 Ablaufschema narrativer Interviews	156
11. Erhebungsverfahren - problemzentriertes Interview	157
11.1 Basisausrichtung problemzentrierter Interviews	158
11.2 Interviewphasen.....	161
11.3 Instrumente zur Datenerfassung bei Anwendung problemzentrierter Interviews	163
12. Auswertungsmethodik	164
12.1 Die Differenz von Repräsentativität und Typik.....	164
12.2 Von der Gesetzmäßigkeit des individuellen Falls zum Strukturbegriff der Individualität.....	166
12.3 Das Verfahren der objektiven Hermeneutik.....	168
12.3.1 Methodologische Grundlagen der objektiven Hermeneutik	170
12.3.2 Grundprinzipien zur Fallrekonstruktion und Bestimmung von Handlungsabläufen.....	171
12.4 Regelgeleitete Bestimmung der Fallstruktur und Fallrekonstruktion	172
12.5 Auswertung der Interviews	174
12.6 Analyse des inneren Kontextes anhand von fallspezifischer Rekonstruktion der Sinnstruktur.....	178

12.7 Der kontrastierende Fallvergleich und Typisierung der Fallstrukturen	178
13. Fallanalysen und Fallrekonstruktionen der Interviews	178
14. Interview 1: Ursula Neufischer	179
14.1 Biografische Lebens- und Verkehrsdaten	179
14.2 Biografische Lebens- und Verkehrsdaten im Kontext zur Fragestellung der Textinterpretation.....	181
14.3 Textinterpretation des Interviews - Autonomie durch Fahrerlaubnis und eigenes Fahrzeug	184
14.4 Kindheit und Jugend auf dem Dorf - Vom Fahrrad zum Bus als Möglichkeitserweiterung	185
14.5 Von der Berufsausbildung zur Autonomie durch Führerscheinwerb und ersten eigenen PKW	188
14.6 Die erste eigene Wohnung und Wohnstandortverlagerung in die Großstadt als Grundlage zur Ablösung einer Fremdbestimmtheit.....	197
14.7 Hochzeit eines „Autolosen“ - Entschluss zum Studium und Umzug nach München.....	198
14.8 Umzug in die Großstadt und Empfinden des Verkehrs als zunehmende Belastung	208
14.9 Von der Kritik am Autofahren zur Rückkehr in die alte Kleinstadt - Car-Sharing als Option und Möglichkeit.....	213
15. Interview 2: Peter Brandlmeier	229
15.1 Biografische Lebens- und Verkehrsdaten im Kontext zur Fragestellung der Textinterpretation.....	231
15.2 Textinterpretation des Interviews: Führerscheinwerb und erster eigener PKW	232
15.3 Der Wechsel vom passionierten Autofahrer zum überzeugten Fahrradnutzer.....	236
15.4 Veräußerung des PKW und Car-Sharing als Option und Möglichkeit in der Debatte.....	241
15.5 Car-Sharing in der aktuellen Nutzung	245
16. Interview 3: Olaf Kienauer.....	246
16.1 Interpretation der biografischen Daten	248

16.2 Textinterpretation des Interviews: Führerscheinerwerb und erster eigener PKW	249
16.3 Die erste PKW-Veräußerung - autofreies Leben in der Autostadt	251
16.4 Viereinhalb Jahre Leben mit Auto	256
16.5 Routinebruch und Ökologisierung der Verkehrseinstellung	257
16.6 Die Reduzierung der Autoroutine	259
16.7 Car-Sharing als Option und Möglichkeit	260
16.8 Leben ohne Privat-PKW zugunsten von Car-Sharing	262
16.9 Car-Sharing als praktizierte Distinktion auf moralischer Ebene	263
17. Interview 4: Ronny Reiher	265
17.1 Anmerkungen und Fragen zur Textinterpretation	267
17.2 Führerscheinerwerb und Wiedervereinigung als Ursache für die Änderung des Verkehrsverhaltens	268
17.3 Der Entschluss zum Autoverkauf	271
17.4 Reduzierung der Auto-Routine durch Car-Sharing	275
17.5 Theoretisch geplantes zukünftiges Verkehrsverhalten	278
17.6 Bilanzierung des Versuchs einer autofreien Lebensweise	279
18. Interview 5: Franz Norgauer	281
18.1 Interpretation biografischer Lebens- und Verkehrsdaten	283
18.2 Textinterpretation: Vom Rollerführerschein zum Autoführerschein	283
18.3 Das Verhältnis zur Automobilität - Nutzen statt Besitzen	286
18.4 Car-Sharing als Option und Möglichkeit	289
18.5 Ökologische Einstellungen	292
18.6 Reduzierung der Autoroutine und Gewöhnung an Car-Sharing	293
19. Interview 6: Tobias Merki	297
19.1 Anmerkung und Fragen zur Textinterpretation - Interpretation biografischer Lebens- und Verkehrsdaten	299
19.2 Kenntnis von Car-Sharing als Mobilitätskonzept	300
19.3 Mobilität und Motivation zum Car-Sharing	303
19.4 Führerscheinerwerb und erstes eigenes Auto	308

19.5 Die Permanenz in der Kontinuität der Wechsels	310
19.6 Autobesitz und der Bourdieusche´ Zwang zur Konformität.....	312
19.7 Autobesitz, Car-Sharing und der Bourdieu´sche Notwendigkeitsgeschmack	315
19.8 Bequemlichkeit muss man sich leisten können	316
19.9 Positiver Umgang mit der Mangelsituation	319
20. Interview 7: Fynn Niederhöfer	320
20.1 Anmerkung und Fragen zur Textinterpretation - Interpretation biografischer Lebens- und Verkehrsdaten.....	322
20.2 Prozessuale Entwicklungsphasen zur Reduzierung der Autoroutine	323
20.3 Konkretisierung der Absicht einer autofreien Mobilität	325
20.4 Car-Sharing als reelle Mobilitätsoption.....	326
20.5 Car-Sharing-Nutzung in der Motivationsschwelle.....	329
20.6 Verkehrliche Routinen als Impuls zum Car-Sharing	330
20.7 Automobilität als Garant sozialer Teilhabe und Partizipation.....	331
20.8 Privat-PKW als Möglichkeit zum Nutzen ohne nachzudenken	333
20.9 Die Veräußerung des PKWs als politisches Symbol	335
20.10 Neudefinition des symbolischen Kampfes um das Auto als Statussymbol	336
20.11 Die Neudefinierung des Luxusbegriffs	339
21. Voraussetzungen zur Nutzung von Car-Sharing - Erkenntnisse zur verhaltenstheoretischen Perspektive	341
21.1 Individuelle und strukturelle Bedeutung von Routinen zur Verkehrsmittelnutzung ...	342
21.2 Routinefördernde Eigenschaften von Privat-PKWs	345
21.3 Prozesse der Routine-Reduzierung in der Verkehrsmittelnutzung.....	348
22. Erkenntnisse zur mobilitätsbiografischen Perspektive	351
22.1 Individualebene - veränderte Lebenssituation als Auslöser für Routinebrüche in der Verkehrsmittelnutzung	352
22.2 Wanderungsbiografie und Richtung der Wanderung	358
22.3 Wohnstandortverlagerung und Verkehrsnachfrage	359
22.4 Veränderungen im Verkehrsverhalten im Kontext von Akzeptanzschwellen.....	364
22.5 Nicht-Verfügbarkeit des PKWs als Basis neuer Erfahrungshorizonte und biografische Phasen.....	368

22.6 Alltagskomplexität im Kontext von De-Routinierungsprozessen	371
22.7 Zusätzlich notwendige Voraussetzungen zur Car-Sharing-Nutzung	374
22.7.1 Selbstbeweglichkeit durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes	375
22.7.2 Notwendigkeit einer räumlich direkten Erreichbarkeit von Fahrzeugen und Möglichkeiten	377
23. Erkenntnisse zur sozio-ökonomischen und sozio-kulturellen Perspektive	381
23.1 Suffiziente Lebensweisen zugunsten von Car-Sharing und Distinktion im Bourdieu'schen Fokus	381
23.2 Biografische Entwicklung suffizienter Lebensstile und habitusprägende Erfahrungszeiträume	384
23.3 Das automobiler Leitbild im Kontext von Distinktion	387
23.4 Distinktion und Car-Sharing	388
24. Bedingungen zur Car-Sharing-Nutzung - von der Möglichkeit zur aktiven Implementierung.....	396
25. Motivationale Ebenen der Car-Sharing-Nutzung.....	400
25.1 Differenzierung und Ausprägung ökologischer Motive.....	402
25.2 Finanzielle Motivation.....	403
25.3 Typisierung der Car-Sharing-Nutzer.....	405
26. Fazit - Car-Sharing auf der individuellen Akteursebene	408
27. Fazit - Car-Sharing auf gesamtgesellschaftlicher Ebene als Kulturrevolution?	429

Anhang:

Literaturverzeichnis und Quellenangaben

XII

Abkürzungsverzeichnis

ATG	= Auto Teilet Genossenschaft (Car-Sharing Vereinigung)
BCS	= Bundesverband Car-Sharing e.V. (Car-Sharing Dachverband)
BMBF	= Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMU	= Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BOA	= Bund organisiertes Autoteilen e.V. (Car-Sharing Dachverband)
BVG	= Berliner Verkehrsbetriebe
CDOT	= California Department of Transportation
CSO	= Car-Sharing-Organisation
ECS	= European Car-Sharing e.V. (Car-Sharing Dachverband)
ECS-D	= European Car-Sharing, Sektion Deutschland e.V. (Car-Sharing Dachverband)
FGSV	= Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
IV	= Individual Verkehr
KBA	= Kraftfahrzeugbundesamt
MID	= Mobilität in Deutschland Studie
MIV	= Motorisierter Individualverkehr
Momo	= EU-Projekt : More Options for Energy efficient Mobility through Car-Sharing
MVV	= Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
ÖPNV	= Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	= Öffentlicher Verkehr
RC	= Rational-Choice
SEFAGE	= Selbstfahrergenossenschaften
SFSU	= San Francisco State University
SOEP	= Sozio-ökonomisches Panel
STAR	= Short Term Auto Rental (Car-Sharing-Projekt)
TCPR	= Transit cooperative Research Program
TOPB	= Theory of Planned Behaviour
UBA	= Umweltbundesamt
UMTA	= Urban Mass Transportation Administration
UNCED	= United Nations Conference on Environment and Development
VCD	= Verkehrsclub Deutschland e.V.
VDV	= Verband deutscher Verkehrsunternehmen
WGBU	= Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Anbieterkategorien im deutschen Car-Sharing nach Organisationsform, Aktivitätsraum und Steuerungsmodus.....	26
Abbildung 2: Wachstum von CSO-Angebot und Car-Sharing-Kunden in der Bundesrepublik 1997-2003	28
Abbildung 3: Marktdurchdringung von Car-Sharing-Anbietern nach Städtegrößen (Jahr 2003)	29
Abbildung 4: Car-Sharing-Wachstum in der Bundesrepublik 1997 bis 2016, differenziert in „klassisches“ Car-Sharing und „free-floating“-Angebote	31
Abbildung 5: Einbettung von Car-Sharing in Umweltverbund und komplementäres Verhältnis von Verkehrsmitteln	49
Abbildung 6: Differenzierung und Interdependenz von mobilitätsbezogenen Biografien ...	106
Abbildung 7: Habitus und Lebensstil nach Bourdieu.....	130
Tabelle 1: Entwicklung von Car-Sharing im europäischen und außereuropäischen Ausland	33
Tabelle 2: Car-Sharing im kollektiven Individualverkehr und andere Formen.....	40
Tabelle 3: Reduzierung der Kilometerfahrleistung im Zeitverlauf bezogen auf die Gesamtkunden	51
Tabelle 4: Nutzerpotential des Car-Sharing für Deutschland.....	62
Tabelle 5: Verschiedene Klassentypen und Fraktionen nach Bourdieu.....	129
Tabelle 6: Zusammenhang von Klassentyp und Lebensstil nach Bourdieu.....	131
Tabelle 7: Veränderung jährlicher Km-Fahrleistung nach verkehrsrelevanten Biografieereignissen: Haushalts- und Erwerbsbiografie	357
Tabelle 8: Veränderung jährlicher Km-Fahrleistung nach verkehrsrelevanten Biografieereignissen: Mobilitätsbiografie	361
Tabelle 9: Differenzierung verschiedener Voraussetzungen zur Car-Sharing-Nutzung	374
Tabelle 10: Subjektive und objektive Kriterien zur Bestimmung des Car-Sharing-Nutzerpotentials.....	396
Tabelle 11: Nutzungshemmende Faktoren von (klassischen) Car-Sharing aus Nutzerperspektive	399
Tabelle 12: Typisierung und Merkmalsausprägung verschiedener Car-Sharing-Nutzer	406

1. Thematische Darstellung

In den letzten Jahrzehnten sind die Bundesrepublik Deutschland sowie weitere westliche Nationalstaaten durch tiefgreifende Transformations- und Wandlungsprozesse gekennzeichnet. Diese Prozesse umfassen dabei dynamische Verschiebungen, die sowohl auf sozio-ökonomischer, wie auch auf technologischer, politisch-institutioneller und nicht zuletzt sozio-kultureller Ebene verortet sind (vgl. Scheiner 2009; Weischer 2011).¹ Charakteristisch für diese Wandlungen ist neben einem signifikanten Verkehrswachstum ebenso die Intensivierung räumlicher Mobilitätsmuster. Selbige Indikatoren gründen dabei maßgeblich auf einer räumlichen Differenzierung von Produktionsstrukturen, dem Wandel von Industriegesellschaften hin zu dienstleistungsorientierten Gesellschaften sowie den damit einhergehenden Wandel von Geschlechterverhältnissen, der Flexibilisierung von Erwerbsarbeit, neuen Verkehrswegen und -strömen. Analog zu diesen Faktoren bedingen Aspekte wie der soziale Wandel, mithin als Pluralisierung von Lebensstilen, demografischer Alterung und Immigration zunehmend veränderte Anforderungen an den ÖPNV, den PKW-Verkehr sowie die nah-räumliche Ausstattung von Akteuren. Mag die Bedeutungszunahme von translokaler Mobilität offenkundig sein, so zeigt ein „Blick vor die Tür“ unmittelbar, dass in all der Dynamik dieser Transformationsprozesse ein Faktor beständig bleibt: In der von Schulz benannten „Erlebnisgesellschaft“ mutet das (eigene) Automobil eine so offenkundige Zugehörigkeit in die gesellschaftliche Normalität an, dass es zunächst gar nicht auffällt. Gleichwohl avancierte der gegenwärtige Wandel in der Automobilindustrie zum medialen Schwerpunktthema, als der Vorstandsvorsitzende der Daimler AG, Dieter Zetsche, zum Auftakt der internationalen Fachmesse Auto Salon Genf äußerte: „Das ist eine Kulturrevolution“ (Handelsblatt 05.03.2014: 1).

Jahrzehntelang war es den Automobilkonzernen in Deutschland gegönnt, sich damit zu begnügen ihrer zumeist markenbewussten Kundschaft in Modellzyklen von sieben bis acht Jahren neue Fahrzeuge vorzustellen und es einer global zunehmenden Anzahl von Haushalten und Akteuren zu gestatten, ihren Alltag motorisiert zu gestalten. In der Bundesrepublik wurde diese Entwicklung dabei maßgeblich von politischer Seite propagiert. So äußerte gar der damalige Bundeskanzler und Verkehrsexperte, Helmut Schmidt, 1965: „Jeder Deutsche soll den Anspruch haben, sich einen eigenen Wagen zu kaufen. Deshalb wollen wir ihm die Straßen dafür bauen“ (SpiegelOnline 37/1989). Mit diesem Rückhalt etablierte sich zunehmend ein gesellschaftliches Leitbild von Automobilität, welches analog zum Konzept der funktionalen, „autogerechten Stadt“ stand.² Die Bedeutung, die dem Automobil im Rahmen dieser Entwicklung - auch symbolisch - zukam, fasst DerSpiegel (ebd.) dabei wie folgt: „Kein

¹ Als sozio-kulturelle Transformation seien hier die von Beck benannten Aspekte einer Enttraditionalisierung, Individualisierung und Pluralisierung von Lebensstilen in einer Multioptionsgesellschaft angeführt.

² Die konzeptionelle Umsetzung entsprach der Charta von Athen, der räumlichen Trennung der vier Grundbedürfnisse: Wohnen, Arbeit, Freizeit und Verkehr.

anderes Produkt symbolisiert den Deutschen so wie das Automobil Glanz und Gloria des hochentwickelten Industriesystems; kein anderes erfreut sich bei allen Ständen und Klassen einer vergleichbaren Zuneigung; kein anderes gilt gleichermaßen, weit über seinen ziemlich schlichten Zweck des Transportmittels hinaus, als Ausweis von Leistung, Tüchtigkeit, Wohlstand.“

Diesen Entwicklungen und den umweltschädigenden Verkehrsemissionen zum Trotz ist der gegenwärtige Wandel moderner Gesellschaften, wie bereits angemerkt, von einem signifikanten Verkehrswachstum und einer weiteren Intensivierung räumlich-automobiler Mobilitätsmuster begleitet. Dabei ist die zunehmende Mobilität angesichts von globalpolitischen Thematiken wie der Ressourcenknappheit, dem Klimawandel und weiteren sozial-ökologischen Problemlagen bei einer ständig wachsenden Weltbevölkerung eine gesellschaftliche wie verkehrspolitische Herausforderung: Während einerseits der Alltag in vielen Städten bereits von verkehrsbedingtem Staus, Luftverschmutzung und Lärmbelastung geprägt ist, sind die erhöhten Mobilitätsbedürfnisse weiterhin zu erfüllen. Diesen Sachverhalt aufgreifend, wurde bereits bei der Konferenz von Rio de Janeiro (UNCED) im Jahr 1992 eine zukunftsorientierte Ausrichtung unter dem Leitbild einer „nachhaltigen Entwicklung“ beschlossen, welche die gesellschaftlichen Gegenwartsbedürfnisse erfüllen sollte, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihrerseits eingeschränkt sind (vgl. Brundland 1987; Hauff 1987: 46). Zur Umsetzung dieser Vorgaben bedarf es eines an Effizienz-, Suffizienz- und Konsistenzstrategien umfassenden Paradigmenwechsel, welcher insbesondere die Schlüsselrolle der Industrienationen aufgreift; entsprechend formulierte auch die Bundesregierung eine Nachhaltigkeitsstrategie, nach der „eine Diskussion um unsere Lebensstile und um unsere Verantwortung auch beim Konsum [...] unerlässlich [ist]“ (Bundesregierung 2012: 191). Dabei mutet es hinsichtlich gesellschaftlicher Konsumbedürfnisse zunächst widersprüchlich an, dass private Haushalte zwar einerseits maßgeblich an der Verursachung von Umweltbelastungen beteiligt sind, jedoch zugleich ein zunehmendes Interesse an sozialen und ökologischen Standards bei Produkten und Dienstleistungen bekunden (BMU/UBA 2010; UBA 1997) und ein postmaterieller Wertewandel hohe Zustimmungsraten erfährt (vgl. Gossen 2012: 11; WGBU 2011). Das in vorliegender Arbeit fokussierte Car-Sharing verdeutlicht die paradoxe Situation: Einerseits werden nachhaltig orientierte Mobilitätsdienstleistungen, die unter dem Aspekt „Nutzen statt Besitzen“ eine Alternative zur besitzorientierten Bedürfnisbefriedigung darstellen, mit hohen Zustimmungswerten bedacht. Andererseits verharre das Konzept des Car-Sharing, seit seiner geschäftsmäßigen Implementierung 1990, über ein Jahrzehnt bei Nutzerzahlen, die nicht annähernd an die seinerzeit prognostizierten 2,45 Mio. Kunden heranreichen (vgl. Baum/Pesch 1994). Doch aktuelle Entwicklungen in den Kundenzahlen weisen für den Zeitraum der letzten fünf Jahre eine Tendenz von zunächst über

190.000 zu 757.000 im Jahr 2014 und nunmehr ca. 1,2 Millionen Car-Sharing-Kunden³ aus, entsprechend scheint das gesellschaftliche Leitbild von Automobilität in der Erlebnisgesellschaft nicht mehr unwidersprochen konsensfähig zu sein. Dabei steht die von Zetsche benannte „Kulturrevolution“ ebenso bezeichnend für das Engagement der Automobilindustrie, zunehmend als Mobilitätsdienstleister tätig zu werden und bietet zugleich den Anlass, die Gruppe der Car-Sharing-Nutzer zu analysieren. Das Anliegen fokussiert dabei somit einerseits die Kulturrevolution in der Erlebnisgesellschaft und greift dabei durch transdisziplinäre Ansätze das bislang kaum genutzte Potential von qualitativen Analysen, die es ermöglichen, Verkehr aus einem prozessualen Verständnis heraus zu begreifen und nicht lediglich Querschnittsanalysen zu nutzen. Die spezifischen Leitfragen sowie das methodische Vorgehen sind in den nachfolgenden Ausführungen konzeptuell dargestellt.

2. Leitfragen und Erkenntnisinteresse

Entsprechend der vorangestellten Einführung zur Thematik des Car-Sharing ist zunächst festzustellen, dass die bislang prognostizierten Nutzerzahlen von mehreren Millionen Kunden bislang nicht erreicht wurden. Dieser Sachverhalt bedingte mitunter vielfach geäußerte kritische Verlautbarungen und Vermutungen, Car-Sharing sei lediglich ein „Nischenphänomen“, dessen Potential augenscheinlich weitgehend ausgeschöpft sei. Gleichsam mutmaßten denn auch Loose et al. (2004: 11), ob die Bedeutung des eigenen Autos gesamtgesellschaftlich signifikant angestiegen sei, oder ob Car-Sharing konzeptuell schlichtweg am Kunden vorbeientwickelt wurde. Konträr zu diesen kritischen Formulierungen scheinen die aktuellen Nutzerzahlen von Car-Sharing-Angeboten jedoch die Annahme eines scheinbar kulturellen Wandels in einer bislang von automobiler Fortbewegung dominierten Gesellschaft nahelegen, dessen Entwicklung gleichsam zahlreiche Fragestellungen impliziert, die aus sozialwissenschaftlicher Perspektive von maßgeblichem Interesse⁴ sind:

1. Worauf beruht das bislang dominierende Leitbild automobiler Fortbewegung?
2. Weshalb ist Car-Sharing als sozial-innovativer Praxis der gemeinschaftlich organisierten Autonutzung erst in jüngerer Vergangenheit eine erfolgreiche Karriere beschieden? Analog dazu impliziert dies die Fragen: Weshalb ist Car-Sharing nicht mehr lediglich ein verkehrliches „Nischenangebot“ einer sozialen Gruppe und wie kann es neue Mobilitätsstile organisieren?
3. Unter dem Verständnis von Car-Sharing als sozialem Phänomen sind die zugrundeliegenden Erkenntnisinteressen sowohl gleichsam auf die Entwicklung der Car-Sharing-

³ Diese Angabe bezieht sich auf das Jahr 2016 und den Beginn der Schreibezeit, aktualisierte Angaben bezüglich der Car-Sharing-Kunden werden in der Arbeit in den entsprechenden Kapiteln berücksichtigt.

⁴ Auf die Relation zu der von Schulze benannten Erlebnisgesellschaft und spezifische Fragen wird in Bezug auf das methodische Vorgehen im nachfolgenden Kapitel näher eingegangen.

Organisationen (CSO) wie auf die Nutzerseite gerichtet. Entsprechend impliziert dies die Fragen: Warum schließen sich Akteure zivilgesellschaftlich in Organisationen zusammen und offerieren die Nutzung von Autos als Dienstleistung? Mithin gilt somit ebenso die Frage, weshalb sie die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen gegenüber dem Besitz eines Privat-PKWs präferieren und favorisieren, obwohl sie mitunter über die finanziellen Ressourcen zum Unterhalt eines eigenen Fahrzeugs verfügen?

Den thematischen Schwerpunkt der analysierten Nutzerebene bezeichnen vornehmlich die vormaligen Autobesitzer, da selbige aufgrund der ökologischen wie infrastrukturellen-verkehrlichen Auswirkungen von Car-Sharing von besonderem Belang sind. Hierbei wird entsprechend der begründeten Annahme, dass eine Entscheidung zugunsten von Car-Sharing respektive der Abkehr vom Privat-PKW nicht spontan erfolgt, den folgenden Fragen nachgegangen: 4. Wie erfolgt die Abkehr vom Privat-PKW und wodurch ist sie motiviert? 5. Welche möglichen Vorteile bietet Car-Sharing den Nutzern und was verkompliziert die Nutzung? In diesem Kontext wird zudem analysiert, welcher (in-)direkter Zusammenhang zwischen dem biografischen Wandel und der sozio-kulturellen Verortung der Nutzer besteht. Einen weiteren Fokuspunkt der Analyse bezeichnet neben der Analyse der ehemaligen Autobesitzer die jüngere Nutzergruppe von Car-Sharing. Hierbei ist von besonderem Belang, in wie weit etwa der schweizerische Verkehrsunterricht einen Beitrag zur Nutzung dieser alternativen Mobilitätsform darstellt.

2.1 Forschungsstand

Die Thematik des Car-Sharing wurde seit der ersten erfolgreichen Implementierung in Deutschland im Jahr 1988 bereits vielfach wissenschaftlich analysiert, als entsprechend umfangreich gestaltet sich die verfügbare Fachliteratur. Zu beachten ist jedoch, dass die meisten der Publikationen im Bereich der verkehrswissenschaftlichen Studien angesiedelt sind und ihren Fokus vornehmlich auf deskriptive Analysen der sozio-demografischen Merkmale der Struktur der Car-Sharing-Nutzer und das infrastrukturelle Umfeld richten (vgl. Baum/Pesch 1994; Fliegner 2002). Jedoch rücken weitergehende Studien den Fokus vermehrt in sozialwissenschaftliche Interessenpunkte; so analysierte etwa Harms (2003) in einer Forschungsarbeit Car-Sharing unter Bezugnahme auf Rational-Choice-Theorien des geplanten Verhaltens (TOPB) und in weiterer Analysekonzeption die Mobilitätsdienstleistung aus einer alltagssoziologischen Perspektive. Ebenso findet sich bei Maertins (2006) mit dem Mobilitätsstilkonzept ein weiterer Analyseansatz. Darüber hinaus wurden auch konkrete Forschungsprojekte, wie etwa das europäische „Momo“ (2012), konzipiert, welche eine multimodale Mobilitätskultur forcierten.

2.2 Angewandte Methodik, theoretische Konzepte und Aufbau der Arbeit

Die allgemeine Verkehrsgenese-forschung ist weder disziplinär geschlossen noch institutionell sichtbar verankert. Sie wird mitunter von vielen wissenschaftlichen Disziplinen und ebenso vielen universitären wie auch marktwirtschaftlich orientierten Forschungseinrichtungen betrieben. Entsprechend weist diese Forschung eine große Heterogenität darin auf, wie sie ihren Analysegegenstand methodisch bestimmt und empirisch operationalisiert. Dies resultiert mitunter in einer inhaltlichen wie institutionellen Fragmentierung, die sich bisweilen nachhaltig auf die Theorieentwicklung und empirische Beweisführung nachteilig auswirkt. Hinsichtlich der vorgenannten Leitfragen ist ebenso festzustellen, dass auch innerhalb der sozialwissenschaftlichen Forschung bislang keine ausgearbeitete und in sich konsistente soziologische Theorie von Mobilität auszumachen ist. Entsprechend der Leitfragen und des theoretischen wie praktischen Erkenntnisinteresses ist es folglich auch nicht die Absicht, eine einheitliche und abschließende übergreifende Theorie von Mobilität und Verkehrsverhalten in Bezug auf die Nutzung von Car-Sharing zu entwickeln. Vielmehr wird angestrebt durch den Ansatz multidisziplinärer Perspektiven einen entscheidenden Beitrag zur Schließung dieser Fragmentierung zu leisten; indem verschiedene, existierende Theorieansätze kritisch auf ihre Reichweite und Erklärungskraft zur Analyse des Car-Sharing Phänomens angewendet werden. Grundlegend gilt hierbei die Absicht, dass die ermittelten Resultate nicht lediglich auf Car-Sharing angewendet werden können, sondern auf sämtliche verkehrsrelevanten Bereiche und Entscheidungen zur Nachhaltigkeit. Dies mag umso mehr von Belang sein, als das Verhaltensdivergenzen von Akteuren im Hinblick auf die von Schulze (1992) benannte „Erlebnisgesellschaft“, eine Segmentierung und Typisierung von Car-Sharing-Kunden einerseits sowie eine Indizierung von hinreichenden Bedingungen und Voraussetzungen zur Nutzung von Car-Sharing andererseits ermöglicht. Selbige dient somit ebenso als Ausgangspunkt, um von den gesellschaftlichen Teilsegmenten – der Car-Sharing-Nutzerschaft – eine Herleitung zu der Frage zu definieren, ob denn tatsächlich ein kultureller Wandel (von der Erlebnisgesellschaft) stattfindet, oder ob jenseits den möglichen intrinsischen wie extrinsischen Motivationslagen der Nutzer auf Seiten der Car-Sharing-Organisation lediglich eine feinfühlig Sensorik im Sinne gesellschaftspolitischer Themen stattfindet, der vornehmlich ökonomischen Intentionen dienlich ist, respektive gegenübersteht.

Folgt man dem allgemeinen Konsens, dass Praxis ohne Theorie blind sei und entsprechend Theorie ohne Praxis leer, gilt es, für die benannten Leitfragen und vorgenannten Aspekte ein theoretisches Korsett zur empirischen Analyse zu finden. Unabdingbar für das Verständnis der Materie des Car-Sharing als sozialem Phänomen ist dabei vorab jedoch ein historisch hergeleiteter Kontext, der die Entwicklung desselben nachzeichnet. Ebenso gilt selbiges für die Betrachtung der Nutzerstruktur von Car-Sharing.

Bezüglich des konzeptionell-strukturellen Aufbaus der Arbeit bedeutet dies folgendes: Der theoretischen Fokussierung vorgreifend, erfolgt in Kapitel 3 zunächst eine umfassende Darstellung der Entwicklung und Bedeutung von Car-Sharing sowie des spezifischen Entwicklungskontextes: In den Kapiteln 3.1 - 3.2.3 werden die Vorläufer des modernen Car-Sharing, die schweizerischen Selbstfahrergenossenschaften sowie die ersten Modell-Projekte zum Car-Sharing in geschichtlicher Perspektive betrachtet. In Kapitel 3.3 wird der Fokus auf die Entstehung des Car-Sharing in Deutschland und den spezifischen Rahmenbedingungen (Kap. 3.3.1) der Entwicklung gerichtet. Danach werden in Kapitel 3.3.2 - 3.3.3 einerseits Car-Sharing als Kompromisslösung im Diskurs um den Automobilitätismus benannt und das Berliner Projekt „stadtAuto“ als erste Konkretisierung in Deutschland fokussiert. Die Kapitel 3.3.4 - 3.3.6 umfassen das Wachstum und die Ausdifferenzierung der CSO zum Systemdualismus zwischen zivilgesellschaftlichem Selbsthilfeprojekt und ökonomischer Dienstleistung. In diesem Kontext werden dabei einerseits die raumstrukturelle Verbreitung und das Wachstum von Car-Sharing in Deutschland dargestellt. Das Kapitel 3.4 bezeichnet dabei einen Seitenblick auf die internationale Entwicklung. In Kapitel 3.5 wird Car-Sharing als spezifisches Konzept gemeinschaftlicher Autonutzung definiert, hierbei wird angeführt, in welchen Aspekten sich die CSO formal von Privat-PKW-Haltern unterscheiden. Die Kapitel 3.6 bis 3.7 bezeichnen die verschiedenen Rechtsformen von Car-Sharing-Organisationen, bevor, daran anknüpfend, Car-Sharing gegenüber anderen Mobilitätsdienstleistungen abgegrenzt und eingeordnet wird (Kap. 3.7). Dabei wird Car-Sharing zudem gegenüber der bipolaren Differenzierung zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV als spezifische Form des Paratransits dargestellt. Kapitel 3.8 umfasst die verkehrspolitische und ökologische Bedeutung von Car-Sharing und verweist damit sowohl auf den Gründungskontext in Deutschland und die originären Motive zur Implementierung der ersten Car-Sharing-Projekte.

Daran anknüpfend erfolgt eine Betrachtung der Nutzerstruktur von Car-Sharing-Kunden unter soziodemografischen Aspekten (Kap. 4.1 - 4.4). Im Zusammenhang mit der Nutzerstruktur werden auch die Zufriedenheit der Kunden und das Car-Sharing-Potential betrachtet (Kap. 4.5.1 - 4.7), dies umfasst ebenso die Hemmnisse und Kündigungsgründe im Zusammenhang der Car-Sharing-Nutzung.

Auf theoretischer Ebene wird in Kapitel 5 zunächst die generelle Verkehrsverhaltensforschung fokussiert, dieser Sachverhalt ist dem mitunter häufig beklagten Missstand einer synonymen Verwendung der Begriffe von Mobilität und Verkehr geschuldet, der einer differenzierten und dezidierten Betrachtung der dargestellten Fragestellungen hinderlich erscheint. Entsprechend dieses Vorhabens werden zunächst die Aspekte Mobilität und Verkehrsverhalten dargestellt und unterschieden (Kap. 5.1), um daran anknüpfend (Kap. 5.2) eine analoge Differenzierung von Verkehr und Mobilität herzuleiten. Ebenso werden in

diesem Kontext in Kapitel 5.3 auch die grundlegenden Motive und Motivationen menschlicher Fortbewegung betrachtet. Wenngleich diese Gliederung auf theoretischer Ebene hierbei besonders einen Bezug zu Giddens (1984; 1988) Theorie von der Dualität von Struktur und Handeln - nach der Strukturen sowohl als restriktive, wie handlungs-ermöglichende Bedingungen betrachtet werden - darstellt, dient sie primär als Übergang zu einer Darlegung der quantitativ orientierten Perspektiven der Verkehrs-verhaltensforschung (Kapitel 5.4). Im nachfolgenden Kapitel 5.4.1 wird der Fokus auf die deskriptive und vornehmlich makroperspektivisch orientierte quantitative Verkehrsforschung gerichtet. Die dabei erfolgte Darstellung der von Seiten der Verkehrsplanung kritisierten Aspekte einer rein deskriptiven Verkehrsforschung folgt in Kapitel 5.4.2 die Darstellung der Neufokussierung auf sozialwissenschaftliche Perspektiven innerhalb der Verkehrsforschung. Als besonders bedeutsame Ansätze werden dabei in Kapitel 5.4.3 die Theorien der rationalen Wahl respektive Rational-Choice-Theorien (RC) sowie die Theorie des geplanten Verhaltens (TOPB) näher betrachtet. Daran anknüpfend umfasst Kapitel 5.5 den methodischen Neuansatz mit der Einbindung qualitativer Analyseverfahren, dabei erfolgt zunächst eine kursorische Darstellung über den Methodendiskurs innerhalb der sozialwissenschaftlichen Forschung. Gegenstand des Kapitels ist dabei ebenso die Betrachtung interpretativer Verfahren gegenüber ihrem standardisierten Gegenpol sowie in Kapitel 5.5.1 die Darstellung der Subjektvorstellung in quantitativen und qualitativen Ansätzen. Während vorgenanntes Kapitel bereits ein grundlagentheoretisches Verständnis der Giddens'schen Theorie in Bezug auf fortlaufendes Handeln und routinisierte Handlungen von Akteuren umfasst, bezeichnet der Fokus von Kapitel 5.5.2 die Implikationen der Subjektvorstellung und des Fallverständnisses für die methodische Ebene. Dabei werden ebenso spezifische Interpretationsverfahren angeführt. In Kapitel 5.6 wird der Ansatz qualitativer Methoden in der Verkehrsforschung dargestellt, dies umfasst sowohl die Vorteile, welche solche Ansätze in diesem Anwendungsfeld bieten als auch die Darstellung verschiedener Forschungsinstrumente. Ebenso wird begründet, weshalb in der vorliegenden Analyse bestimmte Forschungsinstrumente genutzt werden respektive eher für andere Forschungsvorhaben dienlich wären. Kapitel 5.7 bezeichnet Giddens' Theorie der Strukturierung als Grundlage zur Analyse von Verkehrshandeln und rekurriert dabei auf die in Kapitel 5.5.1 angeführten Aspekte eines handlungstheoretischen Verständnisses eines „Durees“. In Kapitel 5.7.1 werden die wesentlichen Zentralbegriffe Struktur und Handeln dargestellt. Daran anknüpfend werden selbige Begriffe im nachfolgenden Kapitel 5.7.2 um den Aspekt des Möglichkeitsraums ergänzt. Dieses Vorgehen bietet dabei den Vorzug, mit Aspekten wie „Ressourcen“ und Routinen einen direkten Verbindungsansatz zu den handlungstheoretischen und Bourdieus'schen Betrachtungsperspektiven der Analyse darzustellen.

Die weitere Analyse von Car-Sharing erfolgt dabei vornehmlich nach drei Groß-Theorien: Verhaltenstheoretischen Theorien, mobilitätsbiografischen Theorien sowie einer sozio-ökonomisch und sozio-kulturellen Perspektive. In Kapitel 6 wird zunächst der verhaltenstheoretische Ansatz fokussiert. In diesem Kontext werden dabei in Kapitel 6.1 Routinen als Grundlage der Verkehrsmittelwahl dargestellt. Zur differenzierten Darstellung wird in Kapitel 6.2 die eigentliche Bedeutung von Routinen für alltägliche Handlungen und typische Handlungsmuster von Akteuren betrachtet. Ebenso werden dabei die Vorzüge von routinebasierten Handlungen verdeutlicht. Kapitel 6.3 bestimmt die Genese von Routinen sowie die alltagspraktische Rationalität als Grundlage von Routinen; zentrale Aspekte bezeichnen dabei sowohl die „bounded-rationality“ menschlicher Akteure und die maßgebliche Leistung von Gewohnheiten in Bezug auf ihren funktionellen Handlungsnutzen für Akteure. Dabei bietet vorgenannte Fokussierung zudem eine Betrachtungsperspektive, welche Routinen als Verbindungselement zwischen individueller Mikroebene in der Gesellschaft und der Makroebene gesellschaftlicher Strukturen – und somit auch zur benannten Perspektive von Giddens – darstellt. In Kapitel 7 wird der Fokus auf den mobilitätsbiografischen Ansatz gerichtet und in Kapitel 7.1 zunächst die Differenzierung und Interdependenz verschiedener mobilitätsbezogener Biografien dargestellt. Im nachfolgenden Kapitel 7.2 werden Schlüsselereignisse und biographische Prozesse als Bruchstellen von verkehrlichen Routinen fokussiert; somit ist dieses Kapitel direkt mit der verhaltenstheoretischen Perspektive verbunden. Ebenso werden in dem Kapitel biografische Phasen dargestellt. In Kapitel 7.3 wird die Bedeutung externer Rahmenbedingungen dargestellt und auf den in der Giddens'schen Theorie benannten Möglichkeitsraum rekurriert. In Kapitel 7.4 wird der Fokus auf die Wohnmobilität als Element von Mobilitätsbiografien gerichtet. Dabei werden ergänzende Leitfragen formuliert und zwischen der Relation von Wohnstandortverlagerungen und Verkehrsnachfrage differenziert (Kap. 7.4.1). In Kapitel 7.4.2 wird die für Akteure vorhandene Wahlmöglichkeit zwischen Wandern und Pendeln dargestellt.

In Kapitel 8 erfolgt die Betrachtung von Car-Sharing aus einer sozio-ökonomisch und sozio-kulturellen Perspektive, welche zunächst das gesellschaftlich vorherrschende Leitbild von Automobilität fokussiert. Dazu wird in Kapitel 8.1 ausgeführt, worin dieses Leitbild gründet, was es bezeichnet und was mithin seine Bedeutung ausmacht. Daran anschließend erfolgt in Kapitel 8.2 eine Fokussierung von Car-Sharing in Bourdieuscher Perspektive. Dies bedeutet, es werden sowohl suffiziente Lebensweisen zugunsten von Car-Sharing als auch, unter der Annahme des vorgenannten automobilen Leitbildes, eine Distinktion von Akteuren in Relation zu Car-Sharing und dem Privat-PKW dargestellt. Zu diesem Aspekt wird in den Kap. 8.2.1 das Modell des Habitus erläutert, bevor daran anknüpfend, in Kap. 8.2.2 das Bourdieusche Feldmodell betrachtet wird. In Kapitel 8.2.1 wird dazu die Aneignung des

Habitus und die Änderung des Habitus sowie die Relation zur Sozialstruktur dargestellt. Das Kapitel fokussiert ebenso Aspekte des sozialen Wandels und des Habitus. Bezüglich des Feldmodells wird in Kapitel 8.2.2 die Entstehung der Felder sowie das Passungsverhältnis von Habitus und Feld betrachtet. Der Wandel der Felder sowie die Verfasstheit einzelner Felder und Strategien von Akteuren werden in Kapitel 8.2.3 fokussiert. Die Darstellung der Bourdieu'schen Kapitalarten (ökonomische, kulturelle und soziale Ressourcen) und der von Akteuren angewandten Strategien erfolgt ebenso in dem Kapitel. In Kapitel 8.2.4 - 8.2.6 wird das Bourdieu'sche Modell bezüglich der Annahmen von sozialer Ungleichheit hinsichtlich der Relation des sozialen Raums und der verschiedenen Klassen (Kap. 8.2.4) sowie der Relation zum Lebensstil (Kap. 8.2.5) und des Lebensstils in Bezug auf spezifische Klassen (Kap. 8.2.6) dargestellt. Dabei wird grundlegend die Fragestellung definiert, wie sich Akteure verschiedener Klassen zu Car-Sharing verhalten und wie das automobiler Leitbild zwischen den unterschiedlichen perspektivischen Betrachtungsweisen einzuordnen ist. Kapitel 9 fokussiert das methodische Vorgehen bezüglich der Datenerhebung (Kap. 9.1), dabei wird in Kapitel 9.1.1 zunächst die Bestimmung und Festlegung eines Auswahlamples dargestellt. In Kapitel 9.1.2 erfolgt die Auswahl von Interviewpartnern nach dem Prinzip des theoretischen Samplings ebenso wie die Darstellung der Vorzüge dieses Verfahrens. Kapitel 9.1.3 fokussiert dabei die sozialstrukturellen Merkmale und Charakteristika der Samplezusammensetzung.

In den Kapiteln 10 und 11 werden die genutzten sozialwissenschaftlichen Instrumente fokussiert. Dabei werden in Kapitel 10 zunächst das narrative Interview und sein Entwicklungskontext (Kapitel 10.1) dargestellt. In Kapitel 10.2 werden die theoretischen Hintergründe des Verfahrens und das narrative Interview entsprechend eingeordnet. Daran anknüpfend werden in Kapitel 10.3 die wesentlichen Aspekte der Erzähltheorie in Bezug auf die für das narrative Interview konstitutiven Stegreiferzählungen fokussiert. Dabei werden ebenso die kognitiven Figuren als Strukturierungszwänge von Stegreiferzählungen dargestellt (Kapitel 10.3.1). In Kapitel 10.3.2 erfolgt dann die Fokussierung der Zugzwänge des Erzählens (Detaillierungszwang, Gestalterschließungszwang). Das Zusammenwirken dieser Aspekte wird in Kapitel 10.3.3 verdeutlicht und indiziert damit eine grundlagentheoretische Ebene der Basisregeln von Kommunikation. In Kapitel 10.4 wird der Fokus auf formale Strukturen nicht narrativer Elemente gerichtet, dies bedeutet jedoch, gleichsam auch zunächst Erzählungen an sich zu definieren (Kapitel 10.4.1) sowie deren formale Strukturen und Besonderheiten zu bestimmen (Kapitel 10.4.2). In den Kapiteln 10.4.3 und 10.4.4 erfolgt dieser Arbeitsschritt dabei für Argumentationen, Evaluationen und Beschreibungen. In Kapitel 10.5 werden prozessuale Erscheinungen als Objekt von Narrationen und Ordnungsstrukturen fokussiert, die vornehmlich geeignet sind, prozessierte Bereiche sozialer Realität zu erfassen. Dieses Kapitel impliziert damit eine direkte

Verbindung zur Nutzung von narrativen Interviews bei biografischen Erzählungen (Kapitel 10.6). In den Kapiteln 10.6.1 - 10.6.2 werden dabei die Prozessstrukturen (Verlaufskurve und biografische Handlungsschemata) fokussiert. In diesem Kontext definiert Kapitel 10.7 bestimmte Prämissen narrativer Interviews bezüglich spezifischer Anwendungsgebiete und Anwendungsmöglichkeiten. In Kapitel 10.7.1 wird die biografische Forschung als Anwendungsfeld des narrativen Interviews dargestellt. Im nachfolgenden Kapitel 10.8 werden dann bestimmte Einschränkungen und kritische Anmerkungen zu narrativen Interviews fokussiert. Der konkrete Ablauf narrativer Interviews wird in Kapitel 10.9 dargestellt.

Als weiteres Interviewverfahren wird in Kapitel 11 das problemzentrierte Interview dargestellt. Die Verfahrenstechnik wird in der vorliegenden Arbeit ergänzend zum narrativen Interview genutzt und bietet dabei den Vorzug, als „semi-structured“-Interviewführung subjektive Sichtweisen und Handlungen in interessierenden Problembereichen gesellschaftlicher Realität mithilfe eines geführten Interviews zu erfassen. Da wesentliche und somit zentrale Elemente der Interviewtechnik ebenfalls auf narrativen Erzählsequenzen (wie im narrativen Interview) basieren, erfolgt die Darstellung dabei eher cursorisch. Die Basisausrichtung und Grundpositionen des problemzentrierten Interviews (Problemzentrierung, Gegenstandsorientierung, Prozessorientierung) werden dabei in Kapitel 11.1 dargestellt. In Kapitel 11.2 werden der konkrete Ablauf des Interviews und bestimmte (erzählgenerierende und verständnisgenerierende) Kommunikationsstrategien fokussiert. Die Instrumente zur Datenerfassung beim problemzentrierten Interview werden dann in Kapitel 11.3 näher betrachtet.

In Kapitel 12 wird der inhaltliche Fokus auf die methodische Auswertung der zuvor benannten Interviewverfahren gerichtet. Dabei wird zunächst die Differenz zwischen Repräsentativität und Typik in der quantitativen und qualitativen Sozialforschung dargestellt (Kap. 12.1). Unabdingbar ist dafür die Definition eines bestimmten Strukturbegriffs von Individualität, der, ausgehend von der Gesetzmäßigkeit des individuellen Falls, die Gesetzmäßigkeit zwischen Selbigem und sozialer Struktur verdeutlicht (Kap. 12.2). Die dabei zur Fallrekonstruktion bestimmte Vorgehensweise einer sequentiellen Fallanalyse impliziert eine direkte Verbindung zu der in Kapitel 12.3 vorgestellten objektiven Hermeneutik. Gleichsam wird mit der Begrifflichkeit der Strukturalität dabei eine Relation zur der in Kapitel 5.7 dargestellten Giddens'schen Theoriekonzepte ermöglicht. In Kapitel 12.3.1 erfolgt dann die Darstellung von methodologischen Grundlagen der objektiven Hermeneutik bezüglich handlungsgenerierender Sinnstrukturen. Die spezifischen Grundprinzipien zur Bestimmung von Handlungsabläufen in bestimmten Handlungskontexten werden dabei in Kapitel 12.3.2 fokussiert. In Kapitel 12.4 wird daran anknüpfend die regelgeleitete Fallbestimmung und Fallrekonstruktion dargestellt. Dies impliziert dabei den direkten Bezug zu Kapitel 12.5, in

dem das konkrete mehrstufige Verfahren der durchgeführten Interviewanalyse dargestellt wird. Dies gilt dabei vornehmlich auch für Aspekte wie das Zusammenspiel von subjektiven und objektiven Bedingungen, sozialen Strukturgesetzmäßigkeiten und die Relation zur theoretischen Perspektive der Mobilitätsgrafien von Akteuren. In Kapitel 12.6 wird die Analyse des inneren Kontextes anhand von fallspezifischen Rekonstruktionen der Sinnstruktur fokussiert. In Kapitel 12.7 wird die Vorgehensweise von kontrastierenden Fallvergleichen belegt und dargestellt, wie eine Typisierung der Fallstrukturen erfolgt.

In Kapitel 13 - Kapitel 20 erfolgt die empirische Fallrekonstruktion der einzelnen Interviews entsprechend den Verfahrensweisen der narrativen und problemzentrierten Interviews. Dabei ist das Interview in Kapitel 14 als narratives Interview und die Interviews in den Kapiteln 15 – 20 als problemzentrierte Interviews konzipiert. Dieser zuordnenden Interviewführung entsprechend bezeichnet das narrative Interview die Grundlage für die weiteren problemzentrierten Interviews.

In den Kapiteln 21 - 23 erfolgt, ausgehend von der Datenbasis der Fallanalysen, der Analysepart über die Voraussetzungen zur Nutzung von Car-Sharing aus den verschiedenen in den Kapiteln 6 - 8 dargestellten Betrachtungsperspektiven. Dabei wird in Kapitel 21 zunächst der Fokus auf die Erkenntnisse aus der verhaltenstheoretischen Perspektive und die verschiedenen Bedeutungsebenen von Routinen (Kapitel 21.1) gerichtet. In Kapitel 21.2 und Kapitel 21.3 werden dann vermutete routinefördernde Eigenschaften von Privat-PKWs sowie die Entwöhnung von der Verkehrsmittelnutzung dargestellt und damit eine direkte Verbindung zu der nachfolgenden biografischen Perspektive verdeutlicht. In Kapitel 22 werden die Erkenntnisse dieser Perspektive fokussiert. Dabei werden in Kapitel 22.1 zunächst veränderte Lebenssituationen in den verschiedenen Bereichsbiografien bezüglich ihrer Einflüsse auf die Verkehrsmittelnutzung dargestellt. Die Darstellung der besonderen Relation zwischen der Wanderungsbiografie, der Richtung dieser Wanderung sowie Wohnstandortverlagerungen und Verkehrsmittelnutzung erfolgt in Kapitel 22.2 und Kapitel 22.3 unter additionalem Verweis auf die Erkenntnisse der quantitativ orientierten Verkehrsforschung. In Kapitel 22.4 wird der Fokus auf Veränderungen im Verkehrsverhalten im Kontext von Akzeptanzschwellen gerichtet, dies entspricht dem Sachverhalt, dass auch beim individuellen biografischen Ansatz subjektive wie übersubjektive Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind. Mithin gilt dies für bestimmte biografische Ereignisse, wenn der Privat-PKW nicht einsatzbereit ist (Kapitel 22.5) und bestimmten biografischen Phasen, wie etwa dem Erlangen der Altersberechtigung zum Führerscheinerwerb, die dann neue Erfahrungshorizonte begünstigen. In Kapitel 22.6 wird die Verbindung dieser Aspekte zur Alltagskomplexität im Kontext von De-Routinisierungsprozessen - und damit auch zur verhaltenstheoretischen Perspektive - dargestellt. Dabei werden in Kapitel 22.7 weitere zusätzlich notwendige Voraussetzungen

zur Car-Sharing-Nutzung im Kontext von biografischen Prozessen und Schlüsselereignissen sowie der Nutzung des ÖPNVs (Kap. 22.7.1) und Selbstbeweglichkeit sowie der Erreichbarkeit von Möglichkeiten (Kap. 22.7.2) fokussiert.

In Kapitel 16 werden die Erkenntnisse der sozio-ökonomischen und sozio-kulturellen Perspektive dargestellt. Dabei erfolgt in Kapitel 23.1 die Darstellung von suffizienten Lebensweisen zugunsten von Car-Sharing anhand von Fallbeispielen, welche verschiedene Lebensweisen mit unterschiedlich ausgeprägten Beziehungen zum Verkehrsmittel Automobil verdeutlichen und eine Relation zur Distinktion in Bourdieu'scher Betrachtungsweise bezeichnen können. In Kapitel 23.2 werden die Erkenntnisse der Fallrekonstruktionen über das gesellschaftliche Leitbild von Automobilität dabei als instrumentelle Grundlage genutzt, um die biografische Entwicklung suffizienter Lebensstile und Habitus prägende Erfahrungszeiträume aufzuzeigen. In Kapitel 23.3 wird das benannte Leitbild von Automobilität im Kontext von Distinktion eingeordnet und damit eine direkte Relation zum Kapitel 23.4 definiert, in dem die Bourdieu'sche Distinktion bezüglich Car-Sharing anhand von Fallrekonstruktionen dargestellt wird und eine zuordnende Eingruppierung distinktiver Handlungen (Konformitätslogiken, Distinktionsbestrebungen) in das spezifische Klassenmodell von Bourdieu erfolgt. In Kapitel 24 werden analog zur Darstellung von zusätzlich notwendigen Voraussetzungen zur Car-Sharing-Nutzung die hinreichenden Bedingungen, mit denen Car-Sharing von der Möglichkeit zur Handlung avanciert, dargestellt. Dabei werden sowohl die subjektiven und objektiven Kriterien bezüglich der Car-Sharing-Nutzung als Grundlage genutzt, um anhand der Erkenntnisse der verschiedenen Betrachtungsperspektiven und Fallbeispiele ein gegliedertes Ordnungsschema über nutzungshemmende (allgemeine, personenbezogene, nutzungsbedingte) Aspekte zu definieren.

In Kapitel 25 wird der Fokus auf die motivationalen Ebenen der Car-Sharing-Nutzung gerichtet. Dabei erfolgt in Kapitel 25.1 zunächst die Darstellung der Differenzierung und Ausprägung ökologischer Motive und in Kapitel 25.2 der finanziellen Motivationslagen. In Kapitel 25.3 erfolgt eine Typisierung der Car-Sharing-Nutzer anhand der verschiedenen zentralen Motivationslagen. In den Kapiteln 26 und 27 erfolgt ein bilanzierendes Resümee bezüglich der eingangs formulierten Leitfragen und Ergänzungsfragen. Dabei wird in Kapitel 26 zunächst die individuelle Akteursebene fokussiert und in Kapitel 27 die Fragestellung, ob und in wie weit Car-Sharing zu recht eine so bezeichnete „Revolution“ darstellt.

3. Entwicklung und Bedeutung von Car-Sharing

3.1 Von der Kritik am Automobil zur Notwendigkeit

Den perspektivischen Fokus auf die historische Entwicklung der gemeinschaftlichen Nutzung von Kraftfahrzeugen zu richten, mündet zurecht in der zunächst trivial anmutenden Feststellung, dass Automobile bereits seit Ihrer Erfindung im Jahre 1886 zum Gegenstand gemeinschaftlicher Nutzung avancierten.⁵ Resultierend aus den zunächst relativ geringen Stückzahlen der Produktion, gilt es dabei jedoch zu berücksichtigen, dass Automobile in dieser Zeit ein Luxusgut ausschließlich im hochpreisigen Segment der Gebrauchsgüter darstellten, dessen Erwerb nur einer überschaubaren Anzahl von Akteuren – die entsprechenden finanziellen Ressourcen vorausgesetzt – möglich war. Diesem Sachverhalt entsprechend, bestand lediglich die Möglichkeit eines „erstens“ informellen Car-Sharings innerhalb von Familienmitgliedern und der näheren sozialen Kreise. Die Umsetzung einer organisierten und konzeptionell formalisierten gemeinsamen Nutzung von Automobilen – im Sinne des Car-Sharing - verweist jedoch ebenso bereits auf eine Historie von über einem halben Jahrhundert: In den späten 1940er Jahren (1948) schlossen sich die ersten Akteure in Zürich (Schweiz) zur Gründung der sogenannten Selbstfahrer-Genossenschaften (SEFAGE) zusammen (vgl. Bilharz 1999: 25; Brand 1995: 13).⁶ Dabei gilt es festzustellen, dass, konträr zu den Zielen vieler späteren CSO (vgl. Kapitel 3.3.2 und 3.8), die primäre Intention der Akteure für das Engagement zum damaligen Zeitpunkt nicht in einer umwelt-ökologischen Reduzierung von PKWs auszumachen ist, sondern darin begründet war, einer Vielzahl von Bürgern „das Autofahren in Zeiten der Knappheit überhaupt erst zu ermöglichen“ (Byzio/Heine/Mautz/Rosenbaum 2002: 164f.; ebenso Harms/Truffer 1998; Shaheen/Cohen 2007; Shaheen et al. 1998).

3.2 Die ersten Car-Sharing-Modell-Projekte

Anknüpfend an die Entwicklung der SEFAGE entstanden in den nachfolgenden 1950er und 1960er Jahren Konzeptionen für weitere einzelne Modellprojekte, welche jedoch, wie Bittlingmayer anmerkt, weitestgehend „nicht über den Projektstatus hinauskamen und sich von heutigen, je nach Größe der Organisationen und Städte mehr oder weniger, professionellen Dienstleistungsunternehmen erheblich unterschieden“ (2000: 66). Entsprechend kritisierte auch Petersen bereits 1995, dass die grundlegende Idee eines sogenannten „Club-Auto“, „[...] zum ersten Mal zwar von d’Welles in der Revue d’Urbanisme 1951“ sowie gleichsam auch im „Buchanan-Report“ Erwähnung findet (1995: 96). Dennoch existierten in den 1960er Jahren lediglich „sechs größere Autopoolprojekte, von denen jedoch keines [...] realisiert wurde“ (ebd.). Demonstrationsprojekte erfolgten erst in den

⁵ Bedingt durch ihre Verortung im hochpreisigen Segment der Gebrauchsgüter standen PKWs zunächst nur einer überschaubaren Anzahl von Akteuren - mit den entsprechenden finanziellen Ressourcen - zu Verfügung.

⁶ Begünstigt wurde das Prinzip der Genossenschaft dabei durch den kostenintensiven Erwerb von Automobilen.

(frühen) 1970er und 1980er Jahren, von denen exemplarisch drei nachfolgend übersichtsartig dargestellt seien:

3.2.1 Procotip (1971-1973)

Das Projekt „Procotip“ wurde 1971 in Montpellier (Frankreich) als Genossenschaft mit ca. 100 Mitgliedern und einem Fahrzeugbestand von 35 PKWs gegründet. Analog zum Projektnamen lag die Besonderheit des Vorhabens dabei in der Ausstattung der Fahrzeuge mit den sogenannten „Tip-Metern“, einer technischen Einrichtung vergleichbar mit einem an zurückgelegte Fahrzeugkilometer gekoppelten Münzautomaten. Konträr zu dieser fortschrittlich anmutenden Entwicklung wurde die Einführung eines Zeittarifes sträflich vernachlässigt. Infolgedessen nutzten zahlreiche Kunden von Procotip die Fahrzeuge häufig als quasi „kostenfreien“ Zweitwagen mit dem entsprechenden Parken vor der „eigenen Garage“. In Verbindung mit der geringen Eigenkapitalquote von lediglich 14%, durch welche eine fortlaufende Finanzierung durch externe Geldquellen unabdingbar war, resultierte dies in der Einstellung des Projektes nach nur 18 Monaten aufgrund von Illiquidität. Ursächlich gründete diese in der vornehmlichen Ausrichtung auf die Verbesserung von technischen Aspekten (Perfektionierung des Tip-Meters), während organisatorische Grundbedingungen (missbräuchliche Nutzung der Fahrzeuge) weitgehend nicht berücksichtigt wurden.

3.2.2 Witkar (1974-1986)

Mit dem Projekt „Witkar“ wurde 1974 das Car-Sharing in Amsterdam (Niederlande) nach langer Vorarbeit realisiert.⁷ Bezeichnend stand der Name „Witkar“ dabei für die schon von weitem wahrnehmbaren „weißen Autos“ mit ihrer auffälligen Kastenform. Gegen ein geringes Entgelt konnten Interessierte bei den zunächst fünf Depots der „Cooperatieve Vereniging Witkar“ („Kooperation Vereinigung weißes Auto“) eine Mitgliedschaft beantragen und Zugriff auf die Fahrzeuge des Projektes erhalten. Der Fuhrpark umfasste dabei ausschließlich elektrisch angetriebene „Dreirad-Autos“, welche für zwei Erwachsene ausgelegt waren und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h erreichten. Als nachteilig erschien jedoch die geringe Reichweite der Fahrzeuge von lediglich sechs Kilometern, wodurch der Einsatz auf den näheren Stadtbereich begrenzt war. Entgegen einem ökologisch orientierten Ansatz standen die Witkars dabei jedoch nicht komplementär zum Umweltverbund, sondern in direkter Konkurrenz zum Rad- und Fußverkehr. Überdies erwies sich die Aufladezeit der Akkus mit ca. sieben Minuten für die Nutzer zwar nicht als sehr zeitintensiv, sie war jedoch nur den entsprechenden Auto-Depots möglich, was einer weiteren Einschränkung entsprach.

⁷ Zuvor (1965) hatte der Erfinder der Witkars, der spätere Politiker Laurens (Luud) Schimmelpennik, auf kommunalpolitischer Ebene den Ansatz verfolgt, mit 2.000 kostenlosen – wie die Witkars weißgestrichenen - Fahrrädern gegen die städtische Luftverschmutzung vorgehen zu können. Obwohl der Vorschlag im Gemeinderat keine Mehrheit fand, erwuchs aus ihm jedoch die Idee für die späteren Witkars. Für sein Bemühen um eine nachhaltige, ökologische Mobilität wurde Schimmelpennik 2008 mit dem *Sustainable Mobility Pioneer Award* ausgezeichnet.

Nachdem bis 1986 das gesetzte Ziel einer Expansion von 25 Auto-Depots und 125 Dreirad-Autos nicht umgesetzt wurde, entschied sich die öffentliche Hand, aufgrund des zu geringen Kostendeckungsgrades, die entsprechenden Verluste nicht weiter zu übernehmen und das Projekt einzustellen. Ein wesentlicher Grund hierfür ist, ebenso wie bei dem angeführten Procotip-Projekt, in der maßgeblichen Fokussierung auf technisch-wissenschaftliche Aspekte bei einer analogen Vernachlässigung von betriebswirtschaftlichen Faktoren zu sehen.

3.2.3 STAR-Projekt (1983-1985)

Das als STAR (Short-Time-Auto-Rental) benannte Projekt zur gemeinschaftlichen Autonutzung wurde 1983⁸ in einem dichtbesiedelten Stadtteil von San Francisco (USA) als dreijähriges Research-Programm von einem Verkehrsplanungsbüro als eigenständige Firma ausgelegt. Maßgebliche Unterstützung erfolgte hierbei durch die Urban Mass Transportation Administration (UMTA) und das California Department of Transportation (CDoT). Das STAR-Projekt residierte an einem zentralen Standort, einer Garagenanlage eines 9.000 Bewohner zählenden Apartmentkomplexes nahe der San Francisco State University (SFSU). An dieser Anlage erfolgte – ähnlich wie bei konventionellen Autovermietungen, jedoch mit vereinfachter Prozedur und längeren Öffnungszeiten - die Autoübergabe an die Kunden.

Gegenüber Procotip und Witkar wurden bei diesem Projekt Gebühren sowohl für die zeitliche Nutzung (Minutentakt) der Fahrzeuge als auch für die zurückgelegten Entfernungen (Miles) erhoben. Um einerseits einen Autoverzicht („discourage auto ownership“) als auch analog damit ein multimodales Verkehrsverhalten der Nutzer („encourage transit use“) zu forcieren, wurden die Nutzungsraten dabei bewusst niedrig gehalten (vgl. Shaheen 1999: 15f.) Mithin lag der maximal zu zahlende Betrag für eine Tagesnutzung („maximum daily rate“) unabhängig von der Fahrzeugklasse zwischen 8-9 US-Dollar, zuzüglich einer Kilometerpauschale von 10 US-Cent; wobei die Fahrzeugflotte zunächst 51 PKWs⁹ umfasste sowie zehn weitere Fahrzeuge, welche als Reserve („backups“) für verstärkte Nachfragezeiten („periods of peak demand“) bereitgehalten wurden (vgl. ebd.). Wie Shaheen in Verweis auf Russel (1998) feststellt, stand das vermeintlich weitläufige Angebot des Fuhrparks jedoch konträr zur der Annahme, die Auswahl würde den Kundenansprüchen entsprechen. Vielmehr beklagten die Kunden eine zu diversifizierte Auswahl in sämtlichen Fahrzeugklassen, während bei Buchungen dann gewünschte, bestimmte Fahrzeuge nicht zur Verfügung standen. Nach Angaben von Walb und Loudon (1986) resultierte diese Unzufriedenheit in der geringen Nutzerzahl von schätzungsweise gerade einmal 350 Haushalten. Vor dem Hintergrund, dass die STAR-Kunden dabei größtenteils – und im

⁸ Im gleichen Jahr wurde von der Purdue University in West Lafayette, Indiana, unter dem Namen „Mobility Enterprise“ ebenfalls ein Forschungsprogramm zur gemeinschaftlichen Autonutzung initiiert. Die Projektdauer war von 1983-1986 bestimmt (Muheim et al. 1996; vgl. Bilharz (1999) ausführlich zu den Modellprojekten).

⁹ Die Flottengröße wurde im Jahr 1985 zunächst auf 35 PKWs reduziert.

Unterschied zum sozialstrukturellen Profil späterer CSO-Kunden - im Segment von niedrigen und unregelmäßigen Erwerbseinkommen verortet waren, verschärfte sich die Problematik der angeführten Kundenunzufriedenheit bei gleichzeitig geringer Buchungsauslastung weiter. Diesen Sachverhalt vernachlässigend reduzierte STAR sein Fahrzeugangebot 1985 auf zunächst 35 Fahrzeuge, bevor das Projekt im gleichen Jahr - nach gerade einmal anderthalbjähriger Laufzeit - abgewickelt wurde. Wenngleich bei STAR weder „technisch-wissenschaftliche noch soziale, sondern primär ökonomische Interessen“ (Bilharz 1999: 21f.) im Vordergrund standen, basierte diese Entwicklung damit maßgeblich auf den als partiell schwerwiegend einzustufenden Managementfehlern – insbesondere die mangelnde Kostendeckung bei einer unzureichenden Auslastung. Somit zeigt sich, dass bei Procotip und Witkar vornehmlich eine Nichtbeachtung wirtschaftlicher Aspekte als wesentliche Gründe auszumachen sind (Petersen 1995: 218), während bei STAR - neben vorgenannten Aspekten - die Renditeorientierung bestimmend war. Bereits in Kap. 3.1 wurde dargestellt, wie mit dem schweizerischen Konzept der SEFAGE 1948 die ursprünglichen Ansätze einer gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung umgesetzt wurden. Wiederum in der Schweiz wurde dann knapp 40 Jahre später, im Jahr 1987, erstmalig „die moderne, sozial-ökologisch motivierte Variante des organisierten Autoteilens, das Car-Sharing“ (Byzio et al. 2002: 164f.) realisiert. Hierbei standen namentlich zwei Projekte im Vordergrund, welche dem Car-Sharing zum „Durchbruch“ verhelfen: die als Genossenschaft gegründete ShareCom sowie die ebenfalls im gleichen Jahr gegründete Auto-Teiler-Genossenschaft (ATG).¹⁰ Obgleich die ShareCom zunächst darauf ausgerichtet war, ihren Kunden verschiedene Gebrauchsgüter (neben PKWs, auch Videokameras, Segelboote, etc.) zu Verfügung zu stellen, wurden ähnlich der ATG Automobile bald als Schwerpunkt ausgewählt (vgl. Stadtteilauto 1992: 18). Der Kundenkreis bestand im Gründungsjahr aus lediglich 30 Nutzerinnen und Nutzern. Jedoch zeigte sich der Erfolg in einem signifikanten Anstieg der Nutzerzahlen auf zunächst 3.000 im Jahr 1993. Nach einem Zusammenschluss der Genossenschaften zur Genossenschaft „Mobility CarSharing Schweiz“ im Mai 1997¹¹, verzeichnete diese im Folgejahr (1998) einen Zuwachs des Kundenstamms auf 24.000 Personen (vgl. Mobility 1998).¹² Mithin bezeichnet Loose die Schweiz gar als „Mutterland des Car-Sharing“ (Loose 2010: 20).

¹⁰ Die Gründung der Genossenschaften erfolgte unabhängig voneinander: Die ATG wurde in Stans gegründet, die ShareCom wie die vorige SEFAGE in Zürich.

¹¹ Der Beschluss zur Fusion beider Genossenschaften erfolgte im Rahmen einer Delegiertenversammlung bereits im März desselben Jahres, 10 Jahre nach der Gründung der Genossenschaften.

¹² Zu diesem Zeitpunkt verfügt die Mobility Genossenschaft bereits über 1.100 PKWs an 700 Standorten in 300 schweizer Gemeinden. Ebenso waren bereits frühzeitig Reservierungen online möglich und die Fahrzeuge ab 1999 vollständig mit Computern ausgestattet; der Nutzungsaufwand wurde erheblich reduziert (vgl. ebd.). Zum Aspekt der Transaktionskosten siehe Kap. 4.8, zu aktuellen Nutzerzahlen Kap. 3.3.4-3.3.6.

3.3 Entstehung des Car-Sharing in Deutschland

3.3.1 Rahmenbedingungen der Entwicklung

Bereits ein Jahr, nachdem die ShareCom und ATG in der Schweiz ihren Betrieb aufgenommen hatten, wurde die erste deutsche CSO in Berlin als Feldversuch im Rahmen eines Dissertationsprojekt 1988 (vgl. Kap. 3.3.3) gegründet. Zu diesem Zeitpunkt, den ausgehenden 1980er Jahren, hatte sich entsprechend der „herausragenden Beliebtheit des Autos als Fortbewegungsmittel“ (Heyder/Klemm 1999: 293) das Leitbild einer „automobilen Gesellschaft“ bereits weitestgehend etabliert. Die Automobilität avancierte zur „scheinbar unverrückbaren Normalität des (west-)deutschen Alltagslebens“ (Byzio et al. 2002: 166). Vor diesem Hintergrund vermag auch das vielfach propagierte Credo der „frei[en] Fahr für freie Bürger“ deren quantitative Dimension [verdinglicht im motorisierten Individualverkehr, Anm. C.D.] auf den Straßen unübersehbare Ausmaße angenommen hatte [...]“ (Kuhm 1995: 53), zunächst die Annahme, in der Ausbreitung des PKWs für „jedermann“ eine unwidersprochene Erfolgsgeschichte zu sehen, schlüssig erscheinen lassen. Nach Kuhm (1995: 13), gilt es jedoch konträr zu dieser Annahme festzustellen, dass die Kritik an Automobilität genauso alt ist wie diese selbst. Gleichwohl sind hierbei verschiedene, sich partiell überlappende „Phasen der Kritik“ (Bittlingmayer 2001: 51) zu differenzieren. Wobei es mit Beginn der aufkommenden Massenmotorisierung zunächst den Autofahrern oblag, den „Sozialraum Straße“ (ebd.) für sich zu erstreiten.

Entsprechend fasst Kühne die gesellschaftliche Massenmotorisierung gar als einen „Disziplinierungsprozeß“, „in dem nicht nur automobile, sondern noch mehr nicht-automobile Verkehrsteilnehmer zur – oft schmerzhaften – Anpassung an eine neue, fremde Technik und zur Ablegung jahrhundertlang antrainierter Verhaltens- und Wahrnehmungsweisen gezwungen wurden [...]“ (Kühne 1996: 204).

An diesen Prozess der „Disziplinierung“ anschließend zeigte sich in Deutschland seit den 1960er Jahren ein (zunächst) kontinuierlicher Anstieg¹³ der Kraftfahrzeuge. Besaßen im Jahr 1960 knapp 55 Millionen (West-)Deutsche lediglich ca. 5 Millionen PKWs, stieg die Anzahl zum Jahr 1980 auf bereits über 23 Millionen Autos, bei einem Bevölkerungswachstum auf 61 Millionen Personen. Dieser Trend zur Massenmotorisierung zeigte sich bis zum Jahr 1990 in einem signifikanten Anstieg der Anzahl an PKWs auf ca. 30 Millionen. Vergleichsweise geringfügig mutete dabei im Verhältnis das weitere Bevölkerungswachstum in diesem Zeitraum bis 1990 auf knapp 62 Millionen Personen an (vgl. Heyder/Klemm 1999; Fraunhofer-ISI, nach KBA und Verkehr in Zahlen 2009/2010). Gegenläufig zu der fortschreitenden Motorisierung in der Bevölkerung entwickelte sich der ÖPNV in diesem Zeitraum. Entsprechend fasst Seifried diese Entwicklung: „Während Anfang der 60er Jahre

¹³ Die Bezeichnung „kontinuierlich“ bezieht sich auf den Zeitraum der 1960er Jahre bis zum Gründungsjahr der ersten Car-Sharing-Organisationen in Deutschland 1990-91.

der öffentliche noch eine ähnliche Bedeutung hatte wie der Individualverkehr, verlagerte sich das Verkehrsgeschehen in der Folgezeit mehr und mehr zum Individualverkehr. 1988 wurden bereits 82% aller gefahrenen Personenkilometer mit dem Auto zurückgelegt“ (Seifried 1991: 17).

Begleitet wurde diese Entwicklung, wie bereits angedeutet, seit jeher von autokritischen Äußerungen. Mithin wurden schon in den 1950er und 1960er Jahren, bei einem vergleichsweise geringen Automobilbestand in der Bundesrepublik, vereinzelt die Lärmbelästigung durch den Kraftfahrzeugverkehr beklagt. Die weiteren umweltschädigenden Emissionen standen zu dieser Zeit jedoch noch nicht im Fokus der Kritik. Maßgeblich bedingt war dies durch den einerseits erst 5 Millionen Autos umfassenden Automobilbestand als auch durch die vermeintlich ungleich sichtbarere Umweltbelastung seitens der Industrie. Mit Beginn der Ölpreiskrise(n) in den 1970er Jahre, verstärkte sich hingegen die Kritik an der automobilen Lebensweise. Doch weder die Ölpreiskrise(n), welche im Zuge der Massenmotorisierung die Rohstoffverschwendung durch den MIV eindrücklich verdeutlichte, noch die zunehmenden Umweltbelastungen durch den enormen Flächenverbrauch (Straßen, Parkraum) oder die schon kritisierte Lärmbelästigung und Luftverschmutzung in den Städten vermochten die Beliebtheit des PKWs signifikant zu beeinträchtigen (vgl. Byzio et al. 2002: 166f.). Dies resultierte vornehmlich aus der Tatsache, dass die Kritik an der automobilen Lebensweise weniger in einer ökologischen sondern vielmehr in einer „gesellschafts- und konsumkritischen“ (Bittlingmayer 2001: 51) Motivationslage gründete. Sie entsprach damit jenen Part der „sozialen Bewegung in den siebziger Jahren, die die „Kritik der kapitalistischen Bedürfnisse“ zum Programm erhoben hat[te]“ (ebd.; ebenso Kühne 1996: 218). Selbst die sich formierende Umweltbewegung der 1970er Jahre, die im Diskurs um Atomkraft und weitere industrielle Großtechnologien zunehmend erstarkte, richtete ihren Protest zunächst nicht gegen das Phänomen der Massenmotorisierung.

Mit den frühen 1980er Jahren änderte sich dies grundlegend: Mit einem Report über das sogenannte „Waldsterben“ im Magazin „DerSpiegel“ (SpiegelOnline 47/1981) avancierten unter der Annahme von Worst-Case-Szenarien die Folgen von Stickoxidemissionen, welche in erheblichen Umfange dem Autoverkehr zugeordnet wurden, zum Schwerpunktthema der medialen Agenda (Holzberger 1996). In der Bevölkerung ergriff im Kreise der Umweltbewegten vornehmlich ein „links-libertär“ verortetes Umfeld diese Thematik (vgl. Brandt 1999: 247). Die Kritik dieser sich formierenden Opposition zur Massenmobilität – in Form der Massenautomobilität – visierte die vom Auto direkt induzierten Umweltbelastungen an, und qualifizierte den Verkehrsbereich in den nachfolgenden Jahren zum Umweltverschmutzer ersten Ranges („Umweltverschmutzer Nr.1“; Seifried 1991: 15). Allen voran galten hierbei neben den Stickoxidemissionen die für den sogenannten Treibhauseffekt und Klimaveränderungen ursächlichen Kohlendioxidemissionen als

Agendaschwerpunkt der Opposition.

Überdies wurde das Automobil neben den ökologischen Auswirkungen auch unter ökonomischen Aspekten als signifikant ineffizient kritisiert. Exemplarisch belegen dies die Ergebnisse der damaligen Volkszählung in der Mitte der 1980er Jahre; diese indizierten eine durchschnittliche Nutzungsdauer von PKWs von täglich ca. 46 Minuten, bei einem Besetzungsgrad von 1,1 Personen. Zeitgleich lag die jährliche Fahrleistung bei 2 Mio. Fahrzeugen unter 7.600 Km, bei einer monatlichen Nutzung unterhalb von 12-mal (vgl. Herbst 2000: 1). Von manchen Kritikern des Automobils wurde unter Verweis auf die „arteigenen“ (Monheim-Dandorfer/Monheim 1992: 68) Nachteile des (Privat-)PKWs gar ein völliger Autoverzicht propagiert. Demnach seien bei der Anwendung des Modells von Arbeitsteilung auf den Verkehrsbereich die jeweiligen Verkehrsmittel entsprechend ihrer „arteigenen“ Vorteile differenziert einzusetzen. Jedoch seien mit Verweis auf Verkehrsunfälle, den Flächenverbrauch und die Emissionsbelastungen „beim besten Willen“ (ebd.) keine „arteigenen Vorteile“ mehr zu entdecken respektive festzustellen. Entsprechend einhellig lautet das Credo von Monheim-Dandorfer und Monheim, dem Automobil dürfe keine Hauptrolle mehr beigemessen werden; „allenfalls die letzte Geige im Konzert sollte es spielen“ (ebd.).

Den Autokritikern stand in ihrem kühnen Bestreben einer autofreien Gesellschaft jedoch ein einflussreicher und mächtiger Verbund aus verschiedenen Interessenvertretern und Befürwortern des Automobilismus entgegen. Auf politischer Ebene verdeutlicht dies der zunächst mit Ausnahme der Bündnisgrünen parteiübergreifend bestehende Konsens zur Beibehaltung des „Status Quo“. Dieser Konsens war dabei eng begleitet von einem Schulterchluss mit den Lobbyvertretern der Automobilindustrie und des ADAC. Dieser Formation aus Automobilbefürwortern gegenüber wurde bereits ein Vorstoß der Bündnisgrünen für ein Tempolimit auf den Autobahnen zugunsten einer Reduktion von Schadstoffemissionen kategorisch abgelehnt. Demgegenüber gelang es jedoch in späteren Debatten gegenüber einer „zähneknirschend“ (Byzio et al. 2002: 167) zustimmenden Automobilindustrie, zumindest die Einführung von bleifreiem Benzin und Katalysatoren erfolgreich durchzusetzen. Gleichwohl nutzte die Regierung diese Ansätze ihrerseits, um der Bevölkerung gleichermaßen zu suggerieren wie auch zu signalisieren, dass eine Verhaltensänderung im Mobilitätsbereich nicht nötig sei, da sich problematische Aspekte wie das vermeintliche Waldsterben durch technische Innovationen bei gleichzeitiger Beibehaltung des automobilen „Luxus“ vermeiden ließen. Folglich wurde auch die Massenautomobilität zunächst nicht weiter in Frage gestellt, während sich die Autokritiker und Befürworter der automobilen Lebensweise scheinbar unversöhnlich gegenüber sahen.

3.3.2 Car-Sharing als Kompromisslösung im Diskurs um den Automobilismus

Im Diskurs über die automobilisierte Gesellschaft erfolgte die Konzeption der ersten Car-Sharing Organisation(en) zwangsläufig, weil dafür „die Zeit reif war“ (Byzio et al. 2002: 179). War die Motivlage zur Gründung der schweizerischen SEFAGE in den ausgehenden 1940er Jahren in einer ökonomischen Not analog mit dem aufkommenden Trend zur Massenmobilisierung verortet, ergab sich in späten 1980er Jahren in Deutschland ebenfalls eine bestimmte soziale und historische Konstellation, welche die Umsetzung von Car-Sharing Konzepten beförderte. Neben der neu wahrgenommenen ökologischen Problemlage war es dabei vornehmlich der Gestaltungswille, der die neuen sozialen Bewegungen begleitete und in der Realisierung der ersten CSO im Jahr 1988 resultierte (vgl. ebd.: 170f.).

Ausgangsbasis waren zunächst in Berlin und später auch anderen Städten „lose Szene“ von Studenten und jungen Akademikern, welche überwiegend „ein wenig links, ein wenig grün“ und „ein wenig alternativ“ (vgl. ebd.) waren. Im Bestreben, das eigene Lebensumfeld durch gleichermaßen ökologische wie ökonomisch sinnvolle Innovationen positiv zu verändern, wurde von einem Part dieser Szene der zuvor herrschende Fokus der Studentenverbindungen von allgemein theoretischen, gesellschaftspolitischen Diskursen nun auf die direkte Veränderung des Alltagslebens gerichtet. Zu diesem Zwecke gründeten die Akteure dieser Szene zunächst allgemein alternative Läden und Betriebe, welche erste Ansatzpunkte zu alternativen Formen der Produktion und des Konsums darstellten. Jedoch wurde mit dem Erstarken der Umweltbewegung und den bereits angesprochenen ökologischen Problemlagen, die Ausrichtung vornehmlich auf den Verkehrsbereich und die individuelle Mobilität festgelegt.

Mit dem Erfahrungshintergrund der schon in urbanen Stadträumen selbstorganisierten unternehmerischen Projekte sowie der oftmals informellen gemeinsamen Nutzung von PKWs, etwa innerhalb von Wohngemeinschaften, wurde eine ökologisch angemessene Autonutzung angestrebt, die zugleich ihrem Lebensstil entsprach. Als praktisch gelebter Umweltschutz sollte somit ein Konzept umgesetzt werden, das zugleich ökologisch vernünftig, aber nicht dogmatisch anmutete. Das vorgenannte Konzept einer Kompromisslösung als Orientierungsrahmen aufgreifend, sollte Car-Sharing weder einen totalen Verzicht der automobilen Mobilität noch eine ausschließliche Nutzung des ÖPNVs - als Instrument gegen die zunehmende Normalität des Automobils - propagieren. Der Spiegel (45/1990: 322) titelte entsprechend gar von den „Realos unter den Autofeinden“ – einerseits wurde den Car-Sharing-Interessierten kein restriktiver Verzicht im Sinne einer lustfeindlichen Askese (vgl. Bittlingmayer 2000) zugemutet, andererseits entsprach man mit dem Verweis auf die gemeinsame Nutzung der PKW dem primären Anliegen der Autokritiker, zugunsten der Umwelt eine Reduzierung des PKW-Bestandes und der effizienteren Nutzung der

Fahrzeuge zu forcieren.¹⁴ Dies entsprach der Grundlage für die Umsetzung des Car-Sharing als Kompromisslösung in der Kontroverse um die bis dato gültige automobilen Normalität (vgl. Kap. 3.3.1 und 8.1) und der radikalen Abkehr von ihr.

3.3.3 Konkretisierung von Car-Sharing-Konzepten - Das Berliner Projekt „stadtAuto“

Vor dem Hintergrund der Kontroverse um die gesellschaftliche Massenautomobilität gründete Markus Petersen mit „stadtAuto“ 1988 die erste Car-Sharing-Organisation Deutschlands (vgl. Petersen 1995: 124). Im Rahmen seiner wirtschaftswissenschaftlichen Dissertation war die „stadtAuto“ zunächst als Feldversuch angelegt, um zu beweisen, dass es einen Bedarf für Car-Sharing gibt und analog dazu, dass ein Markt für Car-Sharing existiert, welcher zugleich einen wirtschaftlichen Betrieb von CSOs ermöglicht. Den theoretischen Rahmen der Arbeit bot der „Property-Rights-Ansatz“ (vgl. Kap. 3.7.14 zur Einordnung des Ansatzes) des US-Ökonomen James McGill Buchanan, von dem Petersen auf das Forschungsprojekt angewandt die These ableitete, durch die zunehmende Überlastung des Verkehrsraumes und einer gleichzeitig nur marginalen Auslastung der Privat-PKWs, entstünde in der bis dato vorhandenen Lücke zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV ein individuell-ökonomisch begründeter „kreativer Bedarf“ nach einem neuartigen, bisweilen „nicht innovierten Verkehrssystem“ (Petersen 1995: 61). Demnach, so folgert Petersen, mag die Nutzung von Car-Sharing für Individuen wie auch auf gesamtgesellschaftlicher Ebene neben ökologischen oder sozial-moralischen Aspekten vornehmlich nach ökonomischen Gesichtspunkten gar sinnvoll bis notwendig sein (ebd.: 36ff.).

Trotz dieser maßgeblich ökonomischen Orientierung betont Petersen jedoch gleichermaßen, dass die „stadtAuto“ „ein Kind der Berliner Szene“ (ebd.: 177) sei. Dementsprechend war es bisweilen gar die aus den Projekten der Wohngemeinschaften, Nachbarschaftshilfen und der grün-orientierten „Verkehrsbewegten Szene“ hervorgegangene Konzeption der Selbstorganisation, welche entscheidend für den Erfolg der „stadtAuto“ verantwortlich war. Analog dazu gilt gleiches ebenso für das nähere Umfeld von Akteuren, die das Projekt mit ihrem (persönlichen) Einsatz wohlwollend unterstützend begleiteten.

Zwar mutete das Vorhaben „stadtAuto“ unter den gegebenen Ausgangsbedingungen zunächst noch provisorisch an, aber als „Szenepionier“ wies es bereits die signifikanten Merkmale einer modernen, „funktionstüchtigen“ (vgl. Byzio et al. 2002: 173) CSO auf. Dennoch war das Projekt anfänglich die Arbeit von „hartgesottene[n] Überzeugungstätern“

¹⁴ Gleichwohl sah sich das Konzept stets mit dem Vorwurf konfrontiert, man würde bis dato „autolosen“ Personen überhaupt erst eine PKW-Nutzung ermöglichen. Doch auch kritische Stimmen wie die von Monheim (1992: 82) befürworteten trotz dieser Einwände Car-Sharing als „erste[n] Schritt in die Richtung [einer autofreien Gesellschaft, Anm. C.D.]“.

(Miosga 1996: 206) und „in der Praxis [...] ein Szenedienst“ (Byzio et al. 2002: 176). Obgleich damit dem „Lebensstil einer soziokulturellen Minorität“ (ebd.) entsprochen wurde, stand dieser Sachverhalt konträr zum Bestreben Petersens, mit der „stadtAuto“ Car-Sharing direkt als privatwirtschaftlich geführte Firma im Dienstleistungssektor zu etablieren. Gleichwohl war es dennoch dieser „familiäre Rahmen“, welcher die Anfangserfolge und den weitergehenden Bestand der „stadtAuto“ ermöglichte. Analog dazu bedingte das Wachstum der „stadtAuto“ (s. Kap. 3.3.4)¹⁵ in zunehmendem Maße die Geschäftsform des zunächst als Feldversuch gestarteten Projektes an diese Bedingungen anzupassen. Veranlasst durch diese Notwendigkeit firmierte die „stadtAuto“ 1990 zur „StattAuto GmbH“; Petersen merkt hierzu an, dass erst diese Umwandlung auch strukturell ein zumindest semiprofessionelles Agieren ermöglichte (Petersen 1995: 124, 140ff.).

3.3.4 Wachstum und Ausdifferenzierung der Car-Sharing-Organisationen

Bereits zwei Jahre nach der Gründung des Branchenpioniers „stadtAuto“ (1988) entstanden im Herbst 1990 in Aachen und Bremen die ersten nachfolgenden CSO. Hierbei wurde diese Entwicklung maßgeblich von zwei Faktoren gefördert, dem Engagement des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) sowie dem zu dieser Zeit zunehmenden medialen Interesse an der Thematik des Car-Sharing.

An die Realisierungen dieser erfolgreichen CSO-Konzepte und das Bestreben des VCD anknüpfend, stand das Jahr 1991 bezeichnend für einen zunehmenden „Gründungsboom“ (vgl. Byzio et al. 2002: 164, 180, 183). Innerhalb von nur zwölf Monaten wurden weitere Car-Sharing-Angebote in sieben größeren Städten etabliert: Dortmund, Düsseldorf, Erlangen/Nürnberg, Freiburg, Gießen, Hamburg, Kassel (Petersen 1995: 117). Von diesen Umsetzungen ausgehend setzte sich die Expansion in Deutschland auch 1992 fort, entsprechend waren bis Mitte des Jahres (schon Angebote von) 36 CSO in Deutschland zu verzeichnen (vgl. Fairkehr 4/91, Angaben nach Bilharz 1999: 26). Dem indizierten Trend folgend, verdoppelte sich die Anzahl der CSO in den beiden Folgejahren beinahe, was in einem Anstieg auf 69 Car-Sharing-Anbieter resultierte. Analog dazu existierte in diesem Jahr (1994) somit schon in fast jeder größeren Stadt ein Angebot für Car-Sharing-Interessierte

¹⁵ Mit dem erfolgreichen Betrieb der „StattAuto GmbH“ erwuchs in der medialen Berichterstattung das Interesse an dem für diese Zeit neuartig anmutende Phänomen des Car-Sharing: Für Petersen ergab sich hierbei zu Beginn der 1990er Jahre zunächst die Möglichkeit, in der Fernsehsendung „Mensch Meier“ von A. Birolek dem Publikum und der Öffentlichkeit das Konzept des Car-Sharing medienwirksam vorzustellen. Dies mag umso mehr gelten, als Petersen bei der Sendung gleichsam die Auszeichnung „Goldener Meier“ verliehen wurde. Eine ungleich größere Öffentlichkeit wurde daran anschließend durch eine positive Berichterstattung des Magazins Der Spiegel (45/1990: 322ff.) zur Thematik des Car-Sharing angesprochen, in dessen Folge sich weitere Pressorgane mit Petersens Projekt auseinandersetzten. Dies resultierte dabei sowohl in einem signifikanten Anstieg der Nutzerzahlen von 70 auf 450 innerhalb von nur einem Jahr, als auch, eng verbunden damit, einem beinahe bundesweiten Bekanntheitsgrad der Petersens.

Daneben initiierten auch die regionalen Gliederungen des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) eine Beförderung der Car-Sharing Thematik zum Schwerpunktthema ihres Bundesvorstandes, welcher daraufhin sowohl die Gründung von weiteren, regional wie überregional agierenden CSO als auch die Verbreitung der (in-)formellen nachbarschaftlichen gemeinsamen Autonutzung forcierte.

(vgl. Pesch 1996: 109). Gleichwohl ist festzustellen, dass sich die CSO mitunter signifikant in ihren Teilnehmerzahlen unterschieden. So hatten von den 69 CSO lediglich drei Anbieter mehr als 300 Kunden, jedoch 44 Car-Sharing Anbieter lediglich einen Kundenstamm von weniger als 50 Personen (vgl. ebd.).

Hinsichtlich dieser Differenzen ist zu berücksichtigen, dass die meisten der nachfolgend gegründeten CSOs zunächst als lokale Projekte initiiert wurden und der Betrieb überwiegend in der Rechts- respektive Geschäftsform des eingetragenen Vereins (e.V.) erfolgte. Folglich standen die CSOs konträr zur unternehmerischen Vision Petersens einer gewinnorientierten-marktwirtschaftlichen Ausrichtung der „StadtAuto GmbH“.

Während der Berliner „Szeneprimus“ somit zwar einen großen Impetus auf die Rezeption von Petersens Erfahrungen und Bewertungen früherer CSOs hatte, stellte er bezogen auf die Rechts- und Organisationsform keinen Modellcharakter dar. Viel mehr als das Streben nach Profit lag der primäre Fokus der neugegründeten CSOs hingegen in der sozial-ökologischen „Tradition“ der Car-Sharing-Vorläufer (vgl. Kap. 3.3 - 3.3.2), so dass sie als „zivilgesellschaftliche Selbsthilfeprojekte“ (Wilke 2004; Wilke et al. 2007) in Vereinsform zunächst gerade kostendeckend operierten.¹⁶ Die Ausrichtung der Vereine lässt sich dabei exemplarisch auch am (zu dieser Zeit) gebräuchlichen Vokabular der CSOs verdeutlichen: Die Interessenten wurden nicht „Kunden“ sondern „Mitglieder“, sie zahlten dem Verein eine „Einlage“ und nutzten die „Gemeinschaftsautos“. Als Teil einer Gemeinschaft kannten sich die Nutzer, ähnlich der Anfangszeit der „StadtAuto GmbH“, noch persönlich und waren durch ähnliche Einstellungen, Lebensstile und Werte verbunden (vgl. Wilke et al. 2007: 35).

In den anfänglichen Jahren von Expansion und Diffusion des Car-Sharing-Angebots behielt die Mehrheit der neugegründeten CSO die Vereinsform bei. Dies änderte sich grundlegend in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre, als sich Car-Sharing in einem Part der „Szene“ zunächst sukzessive vom originär ökologisch orientierten Projekt zur Dienstleistung wandelte. Insbesondere in den Großstädten wie Bremen und Hamburg eiferten hier zahlreiche Protagonisten dem Weg Petersens nach und firmierten in der Folgezeit die vorher als Verein oder Genossenschaft betriebenen CSOs in Kapitalgesellschaften um. Nach Byzio et al. (2002: 184f.) beruhten diese, keineswegs ausschließlich ökonomisch motivierten, Entscheidungen auf unterschiedlichen Gründen: Einerseits waren einige CSO die Geschäftsbetriebe von (gemeinnützigen) Vereinen, welche neben den Car-Sharing weitere Aktivitäten betrieben. In diesem Fall forderten mancherorts die Finanzämter entsprechend den bestimmten Umsatzanteilen des Car-Sharing am Gesamtumsatz eine Änderung in der Konstruktion der Rechtsform; diese erfolgte dann, um behördlichen Rechtsauseinandersetzungen zuvorzukommen. Andererseits firmierten die CSO jedoch ebenso häufig

¹⁶ Mitunter begrenzte finanzielle Ressourcen bedingten, dass Vereine bis 2004 als Rechtsform dominant waren.

bedingt durch das Wachstum ihrer Organisation um. Grundsätzlich war die Motivlage hierbei in der Ansicht begründet, man könne eine (weitere) Expansion mit den typisch basisdemokratischen Vereinsstrukturen nicht optimal forcieren, was wiederum die mögliche Wahl zur „unternehmerischen“ Rechtsform nahe legte (vgl. ebd.).

Entsprechend dieser Wandlungen entwickelte sich in Deutschland eine sehr heterogene Car-Sharing-Szene, in der jede CSO, analog zum jeweiligen Entstehungsumfeld und Gründungszusammenhang, ihre genuin spezifischen Eigenheiten aufwies. Allerdings bedeutete dies keineswegs, dass sich damit bereits ein von Konkurrenz und Wettbewerb geprägter Markt entwickelte.¹⁷ Vielmehr waren, mit wenigen Ausnahmen, die zivilgesellschaftlichen Ursprünge in der Ausrichtung der CSO weiter prägend und lokale „Monopole“ vorherrschend; folglich organisierten die „lokalen Szenen“ ihr jeweils eigenes Angebot, und Erscheinungsbild. Dieser Sachverhalt zeigte sich nicht zuletzt an den zwar ähnlich lautenden, jedoch uneinheitlichen Namenskombinationen der CSO (z.B. „StattAuto, Stadtmobil“, „StadtAuto“, etc.) sowie den verschiedenen Logos, Fahrzeuglackierungen, PKW-Marken und den variierenden Angebotsspezifikationen und Organisationsformen der Anbieter.

3.3.5 Ausdifferenzierung zum Systemdualismus

Innerhalb des Kontextes der zunächst heterogenen Anbieterlandschaft kam es bald zu einer Polarisierung zwischen den differierenden Ansätzen der Car-Sharing-Anbieter. Den einen Pol bildeten die nach wie vor zivilgesellschaftlichen CSO, welche zwar als Dienstleister operierten, aber in ihren Handlungsmustern maßgeblich an den sozial-ökologischen Bewegungen orientiert waren und den organisatorischen Rahmen für die Selbsthilfe (zur Erweiterung) der (ökologischen) Mobilität boten. Die Geschäftsform des Vereins stand bei diesen CSO bezeichnend für das Konzept der gemeinschaftlichen Selbsthilfe einer ökologischen wie sozialen Automobilität¹⁸ sowie analog dazu der basisdemokratischen Struktur.

Den anderen Pol bildeten demgegenüber die unternehmerisch organisierten CSO, welche sich entweder explizit von Beginn an oder nach kurzer Entwicklungszeit, tendenziell als marktorientiert auswiesen (vgl. Byzio et al. 2002: 185; Kap. 3.3.4). Hierbei standen die Geschäftsformen der Kapitalgesellschaften für die forcierte Entwicklung von hierarchischen Organisationsstrukturen bei einem gleichzeitig expansiv angelegten Wachstumskurs. In der Folge oblag dieser Intention damit analog das Ziel, aus dem ursprünglich alternativ angelegten Konzept des Car-Sharing eine gewinnbringende Verkehrsdienstleistung zu machen (vgl. ebd.).

¹⁷ Eine Ausrichtung auf Konkurrenz und Wettbewerb innerhalb einer Stadt hätte zu diesem Zeitpunkt im starken Kontrast zum überwiegend zivilgesellschaftlichen Selbstverständnis – was mit den vorher überwiegenden Organisationsformen von Vereinen und Genossenschaften korrespondierte – der meisten CSO gestanden (vgl. Wilke et al. 2007: 35f.)

¹⁸ In diesem Falle verdeutlichen dies etwa Slogans wie „Kein Auto ist zu wenig, ein Auto ist zu viel“.

Im Spannungsfeld des Selbstverständnisses der CSO zwischen sozialem oder ökologischem Projekt und unternehmerischer Dienstleistung (vgl. Wilke et al. 2007: 38) erfolgte eine erste Wandlung der zunächst lokal differenzierten Szenen, als einige der lokalen CSO in finanziell engpässlichen Situationen von „auswärtigen“ Anbietern übernommen wurden. Eine wirkliche Dynamik entstand in der Folge jedoch erst, als sich einzelne der unternehmerisch bestrebten CSO entschlossen, ihre Dienstleistung in Konkurrenz zu den bisherigen „lokal-Monopolisten“ an bereits mit Car-Sharing „besetzten“ Märkten zu offerieren. In Verbund mit den „auswärtigen“ respektive zunehmend (über-)regional agierenden CSOs entstand – begleitet von zahlreichen Zusammenschlüssen - somit eine wirkliche Marktsituation, welche konträr zur bisherigen Selbstorganisation der lokalen Szenen verortet ist.¹⁹

Entsprechend dieser Entwicklung ist festzustellen, dass dieser Wandel nur einen, wenn- gleich auch nicht unbedeutenden, Part der Car-Sharing-Szene umfasste. Mithin verlief der Wandel auch nicht „gradlinig und stringent“ (Wilke et al 2007: 35f.) und resultierte in einer bis heute äußerst heterogenen Anbieterlandschaft (vgl. BCS 2011: 6). Folglich sind auch zwischen den „Philosophien“ der CSO, verdeutlicht in den beiden Polen „zivilgesellschaftliches Selbsthilfeprojekt“ und „unternehmerische Dienstleistung“, ebenso Anbieter auszumachen, welche einen partiell hybriden Charakter aufweisen (vgl. Byzio et al. 2002: 185-191).

Die Differenzen zwischen den vorgenannten Philosophien im Selbstverständnis der Car-Sharing-Anbieter können zunächst als signifikante Trennlinie zwischen den CSO definiert werden. Dieses Vorhaben bietet durch die Fokussierung auf die beiden Pole dabei den Vorteil, trotz der maßgeblichen Vielgestaltigkeit des Car-Sharing-Feldes, eine relativ übersichtliche Aufgliederung zwischen den CSOs hinsichtlich ihrer Organisationsform, ihres Aktivitätsraums und Steuerungsmodus in der nachfolgend dargestellten Heuristik zu verdeutlichen.

¹⁹ Ebenso verdeutlicht die Gründung von zwei parallelen Dachverbänden die bestehenden Differenzen: Seitens des „Branchenprimus“ wurde mit der Gründung des Dachverbands „European Car-Sharing“ (ECS) - einschließlich der entsprechenden Sektion in Deutschland (ECS-D) - 1992 ein Branchenverband etabliert, der wirtschaftlich orientiert war und fortan die größeren, unternehmerischen CSO vertreten sollte. Primär wurde beabsichtigt, den Car-Sharing Pionieren entsprechend ihrer Größe einen Machteinfluss im Dachverband zu sichern. Da die „Idee“ des Car-Sharing jedoch nicht patentierbar erschien, waren die Akteure zu diesem Zwecke - und analog zu ihren grundlegend ökonomischen Intentionen - dabei bestrebt, sich via eines geplanten Franchise-Prinzips die vermeintlich verdienten Meriten finanziell vergüten zu lassen. Demgegenüber wurde unter maßgeblichem Vorantreiben der Südbadener Fraktion 1993 mit dem „Bund organisiertes Autoteilen“ (BOA) ein weiter Dachverband gegründet, dessen vornehmliches Anliegen die Interessenvertretung der zahlreichen kleineren, meist noch vereinsförmig organisierten, Car-Sharing-Anbieter war. Der Zusammenschluss beider Dachverbände zum „Bundesverband Car Sharing“ (BCS) erfolgte im Jahr 1998; wenngleich die Differenzen einer „inneren Zerrissenheit“ (Byzio et al. 2002: 193) noch fortbestanden.

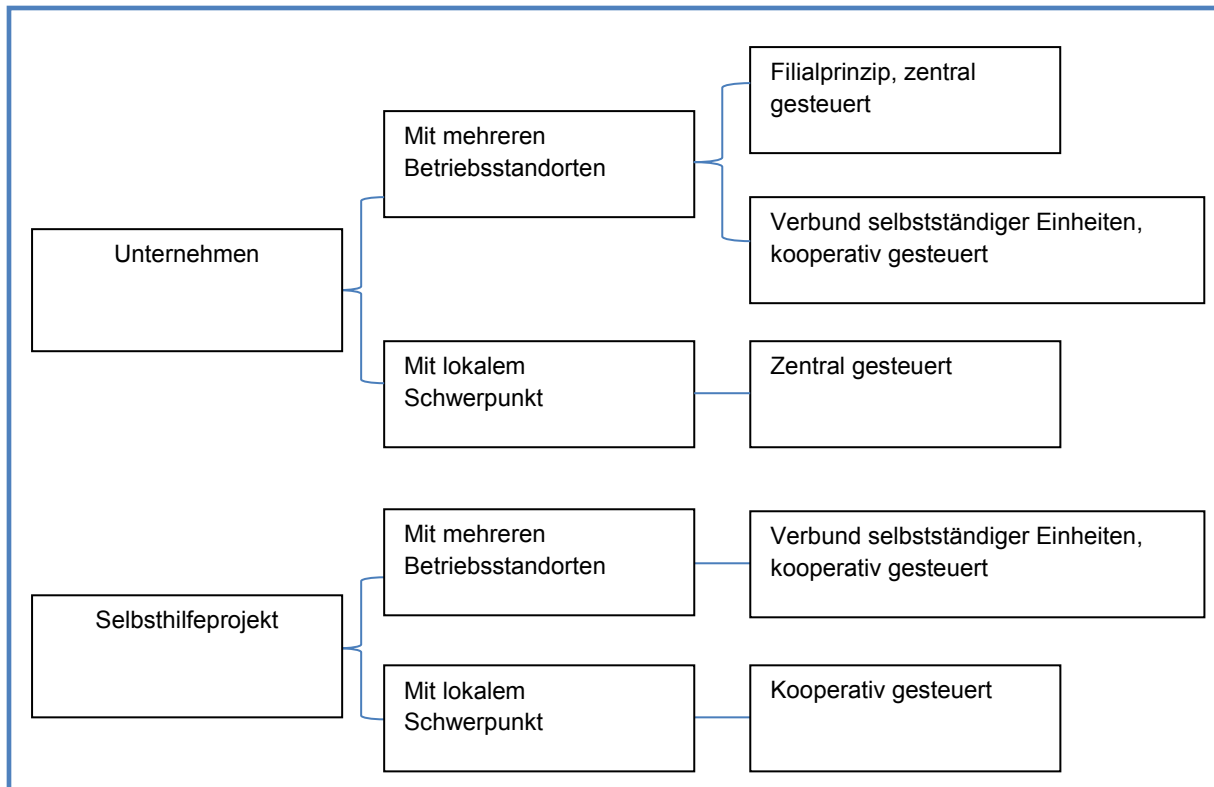


Abbildung 1: Anbieterkategorien im deutschen Car-Sharing nach Organisationsform, Aktivitätsraum und Steuerungsmodus

Quelle: Eigene Darstellung, nach Wilke et al. (2007: 37)

Entsprechend der charakteristischen Trennlinie zwischen zivilgesellschaftlichen und unternehmerischen Organisationen zeigt sich bei beiden Gruppierungen, dass sich zunächst überlokale und lokal orientierte Car-Sharing-Anbieter gegenüber stehen. Hierbei differenzieren sich die unternehmerisch überlokal agierenden CSO in ihren Strategien:

Einerseits ist eine Gruppierung bestrebt, durch Zusammenschlüsse, Übernahmen und Neugründung von Filialen ihren Marktanteil zu vergrößern. Andererseits zeigt sich, dass die zweite Gruppierung gegenüber diesen „klassischen Unternehmensmodell“ (Wilke et al. 2007: 35f.) ihren Fokus auf Kooperationen legt und die vormalige Selbstorganisation auf eine überlokale Kooperation überträgt. Beiden Gruppierungen ist hierbei das ausgeprägte Expansionsstreben gemein, was sich mitunter in den Selbstdarstellungen der Unternehmen als auch im Ergebnis dieser Geschäftspolitik in der zunehmenden Anzahl von Car-Sharing-Standorten zeigt (vgl. ebd., zur Entwicklung siehe Kap. 3.3.6).²⁰

In der CSO-Gruppierung der zivilgesellschaftlichen Selbsthilfeprojekte ist als Verbund eines überlokalen Netzwerkes bisweilen nur der Verbund Car-Sharing Südbaden zusammen mit weiteren Vereinen und der Freiburger Autogemeinschaft bekannt. Die Kooperation ohne die Absicht einer Übernahme steht dabei analog zum Selbstverständnis der Netzwerkmitglieder.

²⁰ Die Kooperationen reichen von gemeinsamen Marketingaktivitäten bis zur Vermittlung von Fahrzeugen.

Auf lokaler Ebene unterscheiden sich die Gruppen der Unternehmen und Selbsthilfeprojekte primär durch ihr jeweiliges Selbstverständnis; Expansionsbestrebungen über den Erhalt der eigenen CSO hinaus beziehen sich zumeist auf die nähere Region.²¹

3.3.6 Raumstrukturelle Verbreitung und Wachstum von Car-Sharing in Deutschland

Angebotsseitig wurde Car-Sharing bereits frühzeitig mit erfolgsverheißenden Prognosen von Nutzerzahlen im Bereich von ca. 2,45 Mio. Nutzern (Baum/Pesch 1994; vgl. Kap. 4.7) beschieden. Obgleich diese Angaben zum erreichbaren Potential in den 1990er Jahren zunächst nicht realisiert wurden, mutet das eingangs benannte, vielfach geäußerte Credo, Car Sharing sei nach wie vor lediglich ein Nischenphänomen, dessen Potential weitgehend ausgeschöpft sei, zunächst kurzschlüssig an. Um diesen Sachverhalt zu verdeutlichen, wird nachfolgend die Entwicklung der Car-Sharing Nutzer vom 1990 zunächst bis zum Jahr 2001 dargestellt.

Ausgehend von 172 Car-Sharing-Mitgliedern 1990, betrug die Anzahl der Nutzer in Deutschland bereits vier Jahre später 7.334 (Behrend/Sahkhdari 2000: 14). Bis zum Jahr 1998 ist in der Entwicklung ein weiterer Anstieg auf 22.500 Nutzer festzustellen (vgl. Loose et al. 2004: 20).²² Neben dieser zunächst positiven Tendenz gilt es jedoch ebenso, die Wachstumsraten als weiteren Parameter zu berücksichtigen. Selbige indizieren dabei, dass sich ausgehend vom signifikanten Anstieg der Nutzerzahlen zu Beginn der 1990er Jahre die Wachstumsdynamik in den Folgejahren zunächst etwas abgeflacht hat. Exemplarisch verdeutlichen lässt sich das an den Kennwerten der Jahre 1990-1992 mit einem Wachstumsfaktor von 11,9 demgegenüber weist der Zeitraum 1992-1994 lediglich einen Faktor von 3,6 auf. Für die Jahre 1994-1996 ist mit einem Anstieg auf 15.000 Car-Sharing Nutzer nahezu eine Verdoppelung der Kunden festzustellen, jedoch sinkt dieser Faktor von 2,0 bereits in der Periode 1996-1998 auf den Wert von lediglich 1,6.

Während diese rückläufige Entwicklung zunächst in Richtung des kritischen Credo deuten mag, verdeutlicht eine Fokussierung der Car-Sharing-Anbieter, dass erhebliche Differenzen zwischen den CSOs bestehen. Nach den Analysen von Behrend und Sahkhdari (2000: 15f.) weisen im gleichen Zeitraum (1998-2000) mit 35% ca. ein Drittel der von ihnen untersuchten CSOs stagnierende Nutzerzahlen auf. Demgegenüber geben jedoch 50% der CSOs ein kontinuierliches Wachstum ihres Kundenstamms an; analog dazu verzeichnen 15% der befragten CSOs sogar einen überproportionalen Zuwachs, lediglich 5% der Car-Sharing Betriebe sind durch tendentiell rückläufige Kundenzahlen charakterisiert.

²¹ Das Konzept DB-Rent der deutschen Bahn ist keiner der Gruppierungen zuzuordnen. Dies resultiert aus der Fokussierung auf Kooperationen mit lokalen Anbietern im Privatkundenbereich, während die DB im selben Bereich nur in kleinem Umfang selbst als Betreiberin bzw. CSO agiert. Für Privatanutzer ist das Angebot eine Tarifoption; eigene Kunden bedient die DB nur im Geschäftskundenbereich (Loose et al. 2004: 58; Kap. 3.7.11).

²² Behrend und Sahkhdari benennen in ihrer Studie die Anzahl der Car-Sharing-Nutzer im selben Jahr mit 22.800; zugleich verweisen sie auf Angaben des europäischen Dachverbandes ECS, mit Angaben von 25.000 Nutzern.

Diese Entwicklung zeigt bei einer nach der Größe der CSOs differenzierten Analyse, dass vornehmlich kleinere (<100 Mitglieder) und mittlere (>100-500 Mitglieder) Car-Sharing-Anbieter von einer stagnierenden Mitgliederzahl geprägt sind. Überdies sind lediglich bei der Gruppe der kleineren CSO ebenso auch rückläufige Tendenzen hinsichtlich der Nutzerzahlen festzustellen. Bei den mittelgroßen CSO (>500-1000 Mitglieder) und großen Car-Sharing Betreibern (>1000 Mitglieder) hingegen ist ein kontinuierliches bis überproportionales Wachstum festzustellen (vgl. ebd.: 15ff.; ebenso Loose et al. 2004: 28)

Die weiteren Entwicklungszahlen verdeutlichen, wie in Abbildung 2 dargestellt, dass sich die Anzahl der Car-Sharing Nutzer von den Jahren 1997 entgegen dem pessimistischen Ausblick bereits im Jahr 2001 mehr als verdoppelt haben.

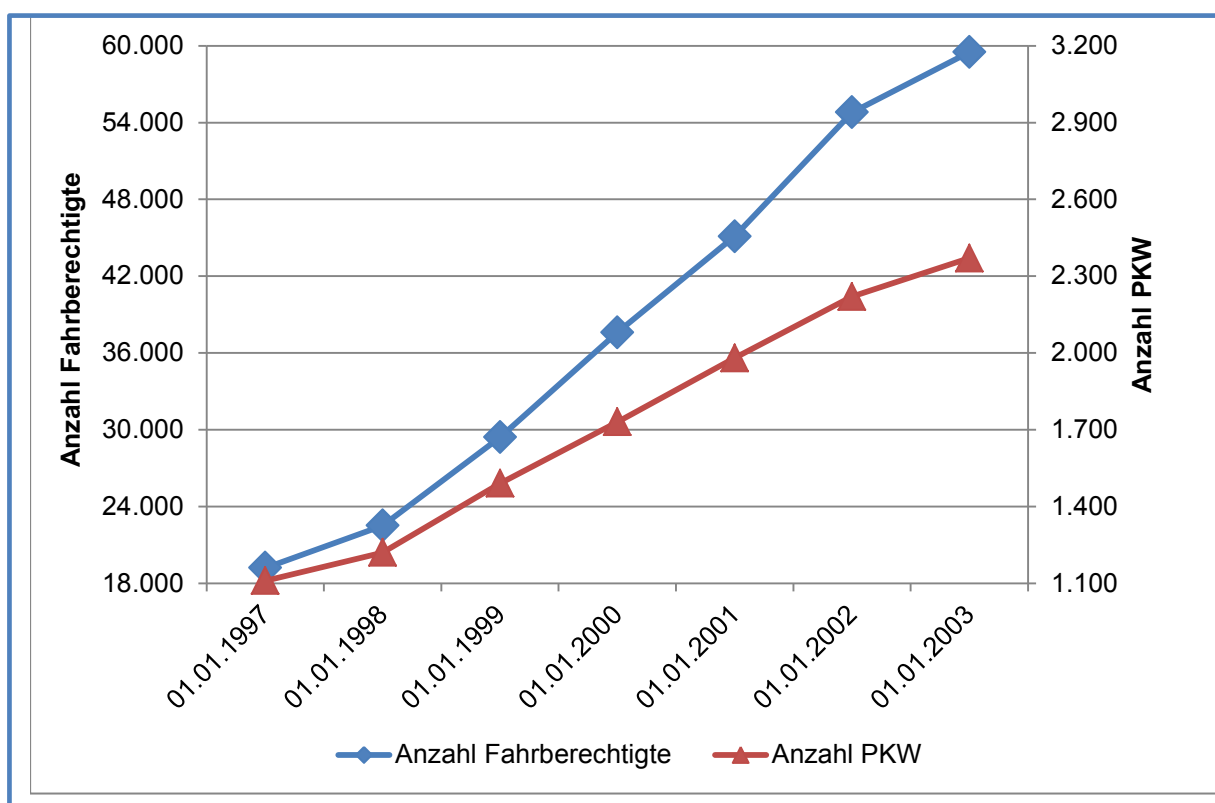


Abbildung 2: Wachstum von CSO-Angebot und Car-Sharing-Kunden in der Bundesrepublik 1997-2003
 Quelle: Eigene Darstellung, nach Loose et al. (2004: 21)

Entsprechend beziffern auch Loose et al. (2004: 26f.) für das Jahr 2001 nur bei 5% der von ihnen untersuchten CSO eine rückläufige Mitgliedertendenz. Demgegenüber sind die Nutzerzahlen bei 26% der CSOs in einem gleichbleibenden Verhältnis, während ca. 2/3 der Car-Sharing-Anbieter (69%) ein Kundenwachstum verzeichnen.²³ Diese positive Entwicklung wird auch in den Folgejahren indiziert. Mit dem Jahr 2003 als zeitlichem Referenzrahmen entspricht die Zunahme der Nutzer gegenüber 1997 mit 19.200 Kunden auf nunmehr 59.500

²³ Eine Differenzierung nach den Anbietergrößen wurde nicht durchgeführt, gleichwohl lassen die Ergebnisse - vor dem Hintergrund des zunehmenden Engagements von unternehmerischen CSOs- die Vermutung einer positiven Entwicklung des Wachstums vor allem bei mittelgroßen und größeren CSOs plausibel erscheinen.

einem Wachstum von über 200% innerhalb von nur sechs Jahren, analog dazu hat der Bestand der Car-Sharing-Fahrzeuge im gleichen Zeitraum um 114% auf 2.370 PKW zugelegt.

Wiederum mit dem Jahr 2003 als Referenzjahr gilt es festzustellen, dass mit den steigenden Nutzerzahlen ebenso die Gründung weiterer CSO einherging. Bereits im Jahr 1994 war für Car-Sharing-Interessierte mit 69 CSOs in fast jeder größeren Stadt ein Angebot vorhanden (vgl. Kap. 3.3.4). In den Folgejahren bis 2001 stieg die Anzahl der CSO auf ca. 80 an. Des Weiteren erfolgte neben weiteren Neugründungen bis zum Jahr 2003 ebenso ein Ausbau der verfügbaren Car-Sharing-Stationen. Nach Loose et al. (2004: 12) war in diesem Jahr bereits eine entsprechend weiterreichende flächenmäßige Versorgung gewährleistet, mit einem Car-Sharing Angebot in ca. 250 Städten und Gemeinden, wenngleich das Angebot - gemessen in der Marktdurchdringung - nach der Größe der Städte respektive den Einwohnerzahlen noch stark variiert (vgl. Abbildung 3).

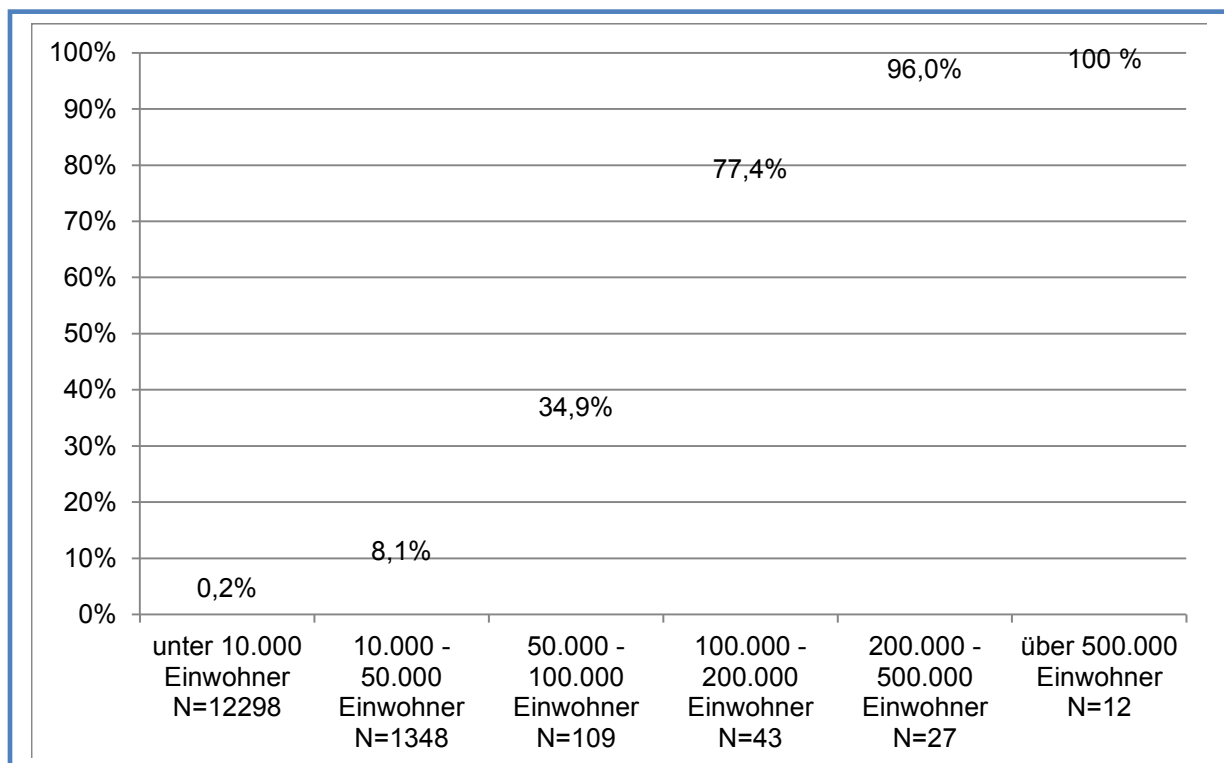


Abbildung 3: Marktdurchdringung von Car-Sharing-Anbietern nach Städtegrößen (Jahr 2003)
 Quelle: Eigene Darstellung, nach Loose et al. (2004: 22)

Entsprechend Abbildung 3 ist festzustellen, dass Car-Sharing in sämtlichen deutschen Großstädten mit über 500.000 Einwohnern, verfügbar ist. Demgegenüber ist eine geringere und abnehmende Marktdurchdringung der Car-Sharing-Angebote in Relation zu einer geringeren Einwohnerzahl in städtischen Siedlungsgebieten festzustellen. Mithin weisen 26 von 27 Großstädte in der Größenordnung 200.000-500.000 Einwohner ein Car-Sharing

Angebot auf und ca. drei Viertel der Großstädte im Bereich von 100.000-200.000 Einwohnern. Demgegenüber zeigt sich jedoch, dass im Bereich der mittelgroßen Städte nur noch etwa ein Drittel über ein Car-Sharing-Angebot verfügen, während bei den kleineren Städten gerade einmal 8,1% ein derartiges Angebot aufweisen. Bei einer Einwohnerzahl unterhalb von 10.000 ist der Wert bei 0,2% respektive 26 Städten, verortet.

Vorgenannte Ergebnisse belegen, dass Car-Sharing zumindest bisher ein vornehmlich (groß-)städtisches Phänomen ist (vgl. Pesch 1996: 186f.). Gerade die urbanen Regionen bieten hierbei nach einer Wirtschaftlichkeitsanalyse von Schweiz et al. (2004) die häufig signifikant besseren Rahmenbedingungen für den Betrieb einer CSO als kleinere und mittlere Städte und Gemeinden. Neben einer allgemein größeren Anzahl von Einwohnern, welche potentiell Nutzer sein können, betrifft dies vornehmlich die Siedlungsstruktur, einschließlich der infrastrukturellen Anbindung und des Ausbaus des ÖPNVs, welche mit zunehmender Ortsgröße die Etablierung und Erfolg von Car-Sharing maßgeblich fördern.²⁴ Des Weiteren verweisen Schweiz et al. (2004: 3) auf vermeintliche Kostenvorteile größerer CSO, welche in kleineren Orten nur dann von Belang sind, wenn Car-Sharing vor Ort in Form eines Filialbetriebes organisiert wird. Diese Aspekte können jedoch nur einschränkend gelten, da vor allem zivilgesellschaftliche CSO nicht im gleichen Maße renditeorientiert agieren müssen wie unternehmerische Car-Sharing-Organisationen. Darüber hinaus sind die meisten der zivilgesellschaftlichen CSOs in kleineren und mittleren Gemeinden und Städten aktiv und weisen entsprechend eine kleinere Anzahl von Nutzern auf (vgl. ebd.: 9, 18).²⁵

Dem vorgenannten Sachverhalt entsprechend sind großstädtische Rahmenbedingungen als grundlegend positiv für die Akzeptanz von Car-Sharing zu bewerten. Gleichwohl sind durchaus Bestrebungen für Car-Sharing-Angebote auch in kleineren Städten und ländlichen Regionen auszumachen. Dies verdeutlicht beispielsweise die Car-Sharing-Deutschland e.G., welche explizit mit dem Ziel gegründet wurde, in diesen kleineren bis mittelstädtischen Regionen Car-Sharing aufzubauen (vgl. Baumann 1997: 71).²⁶ Überdies verdeutlichen die bereits realisierten Car-Sharing-Projekte, dass Aspekte wie die (infrastrukturelle) Siedlungsstruktur und ein entsprechendes ausgebautes ÖPNV-Angebot die Gründungen von CSOs zwar begünstigen, aber nicht als notwendigerweise unabdingbare Voraussetzung gelten können. Entsprechend urteilt auch Stutzbach (1997: 51) im ländlichen Raum: „Im Grunde kann man sagen: Wenn sich 10 Leute finden, dann kann

²⁴ Etwa Parkplatzprobleme in Großstädten. Zur Wirtschaftlichkeit s. Petersen (1995), Zou (1999).

²⁵ Mithin stellt Heinrichs (1995: 197; zit. nach Schweiz et al. 2004: 43) fest: „Die Ergebnisse zeigen, dass ein hochwertiges ÖV-Angebot offenbar keine zwingende Voraussetzung für die Teilnahme am Car-Sharing ist. Es wirkt sich aber positiv auf die Zufriedenheit mit Car-Sharing aus und ist daher als günstige, aber nicht notwendige Rahmenbedingung anzusehen. Anders verhält es sich mit den zu Fuß erreichbaren Angeboten. Hier scheint die Möglichkeit, einkaufen gehen zu können, eine Voraussetzung für die Teilnahme an Car-Sharing zu sein. Die Ergebnisse zeigen keine Unterschiede zwischen den Befragten aus den verschiedenen Siedlungsstrukturen.“

²⁶ Ebenso für frühe Beispiele in Norddeutschland vgl. Kremer (1997: 29).

man mit dem Autoteilen beginnen, ganz egal, wie groß oder wie klein die Gemeinde ist – je kleiner sie ist, desto schwieriger ist es, dann muß man sich halt ein bißchen mehr anstrengen“ (ebenso auch Kumer et al. 1996: 203; Forcher 1996: 146).²⁷ Zur weiteren Entwicklung von Car-Sharing verweist der BCS darauf, dass trotz regionaler Unterschiede vor allem seit dem Jahr 2007 eine signifikante Zunahme der Nutzerzahlen zu verzeichnen ist (vgl. Abbildung 4).

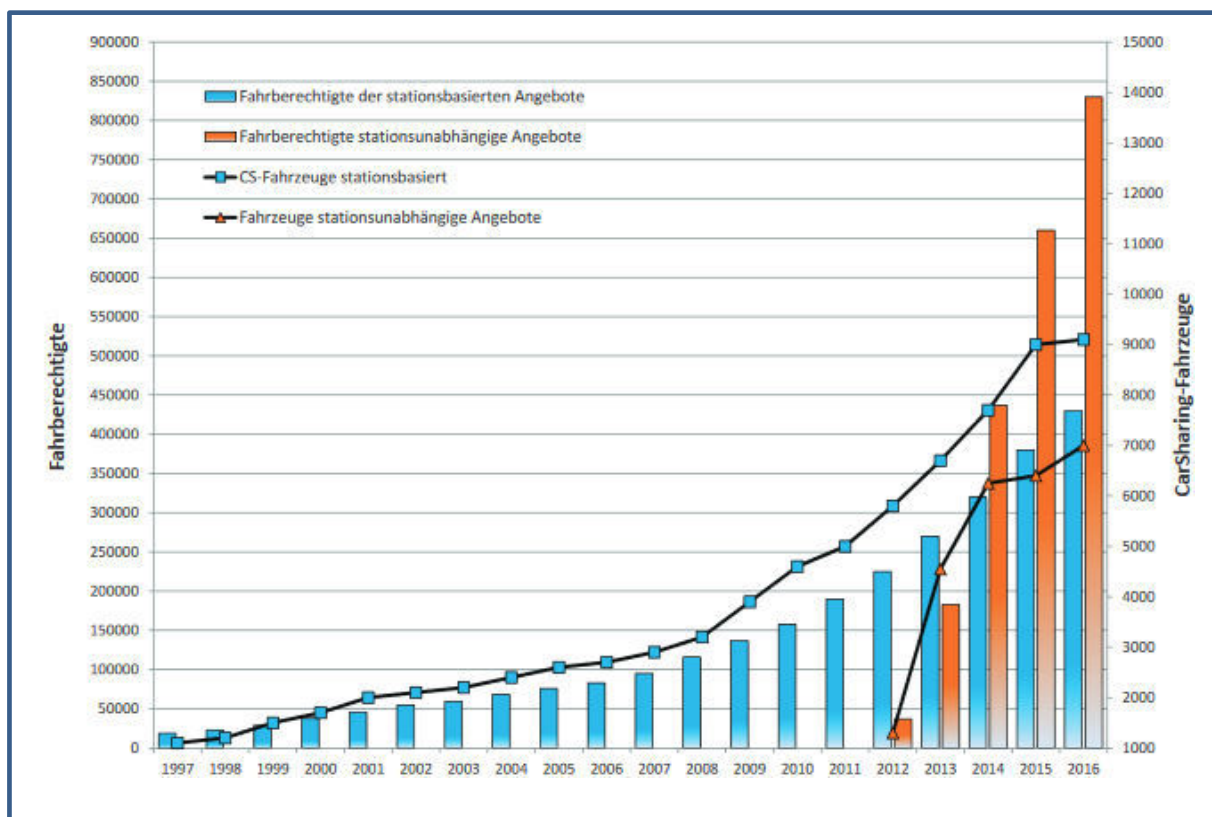


Abbildung 4: Car-Sharing-Wachstum in der Bundesrepublik 1997 bis 2016, differenziert in „klassisches“ Car-Sharing und „free-floating“-Angebote
 Quelle: BCS Jahresbericht (2016: 2)

Entsprechend wurden im selben Jahr bereits 100.000 Car-Sharing-Kunden vermeldet, während die Anzahl der Nutzer bis zum Jahr 2010 auf ca. 190.000 anstieg (vgl. BCS 2007, 2010). Dieses Wachstum entsprach neben dem Erreichen des weiterhin bestehenden „Spitzenplatz[es] in Europa“ (ebd.) ebenso einem zunehmenden PKW-Angebot der CSO (5.000 Fahrzeuge Anfang 2011 gegenüber 4.600 Fahrzeuge im Jahr 2010) und wies sowohl eine positive Entwicklung bei den Kunden größerer CSO (>20PKW, +20% Kunden) als auch

²⁷ Ebenso verweisen Muheim et al. (1998: 56) darauf, dass die Mobility Schweiz 1998 in über 400 zu dieser Zeit unerschlossenen Gemeinden Nutzer hatte. Gleichwohl gilt es hierbei zu beachten, dass das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel in der Schweiz im ländlichen Raum vermeintlich besser ausgebaut ist als in Deutschland (vgl. Brandt 1995: 21; Muheim et al. 1998: 7). Ebenso gilt es gleich dieser optimistischen Überzeugung, die stets unterschiedlichen alltagspraktischen Bedürfnisse von Nutzern differenzieren; mithin ist somit der objektive Aspekt, keinen Stellplatz vor der eigenen Haustür zu haben, im Hinblick auf die Entfernung zum nächsten verfügbaren (Car-Sharing-)Fahrzeug immer ein subjektives relevantes Entscheidungskriterium.

bei den kleineren, regionalen Car-Sharing Anbietern (<20PKW, +15% Kunden) auf. Diese Kundenzahlen standen analog zu einer Nutzungsrate von ca. 38 Kunden je Car-Sharing-Fahrzeug, bei einem Angebot von 2400 Car-Sharing Stationen in fast 300 Städten und Gemeinden (vgl. BCS 2010, 2011), wobei 173 dieser Städte eine Einwohnerzahl unterhalb von 50.000 auswiesen. Der Sachverhalt, dass Car-Sharing entsprechend nicht nur in deutschen Großstädten einen „Boom“ verzeichnet, wird vom BCS bei weiter steigenden Nutzerzahlen dabei explizit betont (vgl. ebd.). Im Jahr 2011 wird seitens des BCS erstmalig ein Angebot von „free-floating“-Car-Sharing bei dem vom Verband vertretenen CSO angeführt (ebd.; s. Kap. 3.5, 4.8). Zugleich wird von einem fortgesetzten Anstieg der Kundenzahlen hin zu 222.000 Nutzern und einer Ausweitung des Car-Sharing-Angebots auf 5.600 Fahrzeuge berichtet. Zu Beginn des Jahres 2013 avancierte Deutschland sowohl in absoluten Zahlen als auch im Verhältnis der Car-Sharing-Kunden zur Gesamtbevölkerung international auf Rang 2, und ist hinsichtlich der absoluten Teilnehmerzahlen lediglich hinter den USA. Dies entsprach beim stationsbasierten Car-Sharing 270.000 Kunden und einem Angebot von 6.700 Fahrzeugen an 3.250 Car-Sharing-Stationen. Nach Angaben des BCS waren hierbei 145 „klassische“ CSO als Dienstleister in 343 Städten und Gemeinden aktiv. Demgegenüber waren für die frei im Straßenraum verfügbaren Angebote lediglich drei CSO auszumachen, die jedoch mit 4.550 Car-Sharing-Fahrzeugen in acht Städten und Gemeinden bereits 183.000 Nutzern ihren Service offerierten. Für das Jahr 2014 beziffert der BCS die Nutzerzahlen von Car-Sharing mit ca. einer dreiviertel Millionen Nutzern bei etwa 150 CSOs. Diese Entwicklung differenziert sich in 757.000 Kunden mit 320.000 Nutzern des „klassischen“ Car-Sharings und 437.000 Nutzern der „free-floating“-Angebote. Insgesamt umfasst das Angebot in Deutschland dabei 13.950 Fahrzeuge mit 7.700 PKWs beim stationsbasierten Car-Sharing sowie 6.250 PKWs der „free-floating“-CSO. Der BCS benennt die Nutzer-Ratio in einem Verhältnis von 41,6 Nutzern je PKW beim klassischen Car-Sharing gegenüber 69,9 beim flexiblen Car-Sharing (vgl. BCS 2013; 2014).

Für das Jahr 2015 sind nach dem Bundesverband 150 Car-Sharing-Anbieter festzustellen, bei einem Zugewinn von 220.000 neuen Kunden, davon 170.000 bei „free-floating“-Angeboten, bei einem Plus von 25,8%; ein seitens des BCS „erfreulicher“ Anstieg (BCS 2016: 3), der jedoch hinter dem Vorjahreswachstum verbleibt. Der Branchenverband begründet dies mit einem zurückhaltenden Engagement bezüglich der Expansion von „free-floating“-Anbietern. Damit konnten Neukunden nur in den bisherigen sieben großstädtischen Bereichen mit einem entsprechenden Angebot akquiriert werden. Die Fahrzeugflotte dieser Anbieter umfasst dabei nunmehr 7000 PKW gegenüber 9.100 Fahrzeugen der „klassischen“ CSO, die einen Kundenzuwachs um 13,2% und damit 50.000 Neukunden verzeichnen. Insgesamt bedeutet die Nutzerzahl einen Anstieg von ca. 1.000.000 im Jahr 2015 auf 1.260.000 Car-Sharing-Kunden. Dieser Zuwachs differenziert sich in 430.000 Car-Sharing-

Kunden bei den stationsbasierten CSO und 830.000 bei den stationsunabhängigen Angeboten sowie einer aktuellen Nutzer-Ratio von 45,2 Nutzern je PKW beim klassischen Car-Sharing gegenüber 125,6 beim „free-floating“-Car-Sharing (vgl. BCS 2016: 3).

3.4 Car-Sharing in der internationalen Entwicklung

Bei einer Betrachtung von Car-Sharing im internationalen Kontext ist festzustellen, dass Car-Sharing auch außerhalb Deutschlands eine äußerst erfolgreiche und dynamische Entwicklung aufweist. Wenngleich signifikante Unterschiede hinsichtlich der absoluten Nutzerzahlen im europäischen Ausland bestehen, zeigt sich als Ergebnis verschiedener Studien jedoch, dass unabhängig von den jeweils länderspezifischen Rahmenbedingungen ein durchaus positiver Entwicklungstrend hinsichtlich eines kontinuierlichen Anstiegs der Car-Sharing Kunden und den entsprechenden Car-Sharing Fahrzeugen auszumachen ist. Dieser Sachverhalt lässt sich exemplarisch an Belgien und Schweden verdeutlichen: Während für Belgien im Jahr 2003 die Anzahl der Car-Sharing-Nutzer noch bei 650 lag, stieg die Anzahl innerhalb von nur sechs Jahren auf 6.932 Kunden. In Schweden stieg die Anzahl der Kunden im gleichen Zeitraum von 2.000 auf 14.889 Kunden. Zugleich wurde in beiden Ländern ein Anstieg der verfügbaren Fahrzeuge von 65 auf 248 (Belgien) bzw. 200 auf 492 Fahrzeuge (Schweden) verzeichnet:

Staat	Car-Sharing Kunden		Car-Sharing Fahrzeuge	
	Jahr 2003	Jahr 2008/09	Jahr 2003	Jahr 2008/09
Belgien	ca. 650	6.932	65	248
Deutschland	43.600	137.000	2.730	3.900
Finnland	800	2.232	70	38
Großbritannien	890	64.679	k.A	1.459
Italien	1.300	15.850	ca. 110	498
Österreich	11.000	11.000	800	169
Schweden	2.000	14.889	ca. 200	ca. 492
Schweiz	57.000	84.500	1.700	2.200
Kanada	7.100	39.664	320	1.167
USA	25.600	279.174	590	5.938

Tabelle 1: Entwicklung von Car-Sharing im europäischen und außereuropäischen Ausland.

Quelle: Eigene Darstellung, Angaben zum Jahr 2003 nach Loose et al. (2004: 74), Angaben zum Jahr 2008/09 nach Loose 2010 (ders.: 12). Angaben Kanada und USA, nach ebd. und eigene Recherche. Anmerkung: Die Auswahl der Jahre beschränkt sich zur Verdeutlichung auf die verfügbare Datenlage der angegebenen Jahre. Unklar bleibt der unveränderte Kundenstamm im Falle Österreichs bei einer Veränderung im Bereich der nutzbaren Fahrzeuge. Vermutet wird hier ein Fehler bei der zugrundeliegenden Datenlage.

Die positive Entwicklung von Car-Sharing zeigt sich ebenso in den außereuropäischen Ländern, wie ein Blick auf Kanada und die USA verdeutlicht. In Kanada nutzten im Jahr 2003

7.100 Kunden Car-Sharing, während die USA bereits 25.600 Nutzer verzeichneten. Zum Zeitraum 2008-2009 stiegen diese Anzahlen auf 39.664 Kunden in Kanada bzw. 279.164 in den USA an. Die Anzahl der Car-Sharing-Fahrzeuge lag in Kanada zunächst bei 320 und stieg dann auf 1.167 PKWs an; demgegenüber entwickelte sich das Angebot in den USA von 590 Fahrzeugen zu 5.938 Car-Sharing-Fahrzeugen.²⁸

3.5 Car-Sharing als spezifisches Konzept der gemeinschaftlichen Autonutzung

Der Begriff Car-Sharing bezeichnet zunächst lediglich eine Mobilitätsdienstleistung, welche „die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen“ (Baum/Pesch 1994: 1) ermöglicht. Insofern Car-Sharing folglich die Möglichkeit Fahrzeuge zu nutzen von dem Erfordernis des Besitzums entkoppelt (vgl. Erlhoff 1995), verdeutlicht dieser Sachverhalt, dass Car-Sharing keine technische, sondern vielmehr eine soziale Innovation darstellt. Entsprechend bleibt das Automobil als technisches Artefakt in seiner Eigenschaft als Fortbewegungsmittel unverändert, während sich die Art und Weise seiner bisherigen Nutzung, als soziale Praktik, hin zum Nutzen des Fahrzeugs statt Besitzen verlagert. Wie anhand der Vorläufer des Car-Sharing erläutert wurde (vgl. Kap. 3.1 - 3.2), kann die Umsetzung des Car-Sharing-Konzeptes dabei sowohl auf privater, informeller Ebene erfolgen oder professionell organisiert sein. Lässt sich die professionelle Organisation als Charakteristik des „modernen“ Car-Sharings definieren, so gilt es für die nachfolgende Differenzierung von Car-Sharing gegenüber anderen Arten der gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung (s. Kap. 3.7 - 3.7.12) zunächst erstens, Car-Sharing-Organisationen an sich sowie zweitens die Funktionsweise näher zu bestimmen. In Anlehnung an die vorgenannte Definition zum Begriff des Car-Sharing nach Baum und Pesch definiert Petersen (1995: 93) Car-Sharing-Organisationen als „organisierte Gruppe[n]“ von Akteuren, „die zusammen mehrere Fahrzeuge nutzen“.²⁹ Dabei differenzieren sich Car-Sharing-Organisationen durch spezifische Aspekte formal von Privat-PKW-Haltern:

Organisationsaspekt: Die jeweiligen Gruppen sind in verschiedenen Rechtsformen organisiert. Dabei hält die jeweilige Gruppe als Organisation (Eigentümerin) zugleich mehrere PKW³⁰ und ist für deren Unterhalt verantwortlich. Bedingt durch die Rechtsform unterscheidet sich die CSO somit beispielsweise von einer (Groß-)Familie mit mehreren PKW.

²⁸ Zum Jahr 2013 wurden die größten von Car-Sharing-Anbieter in den USA, „Zipcar“ und „Flexcar“, von der Avis Budget Group übernommen. Die Anzahl der Nutzer umfasste hierbei insgesamt 810.000 Kunden, unter Berücksichtigung des Angebots in den weiteren Ländern Kanada und Großbritannien.

²⁹ Interessanterweise bezieht sich Petersen explizit auf mehrere Fahrzeuge, so dass auch eine verschriftlichte, respektive formalisierte gemeinschaftliche PKW-Nutzung von einem Fahrzeug im Privatkreis, nicht als Car-Sharing definiert wird. Konträr hierzu definiert Keller (2002) dies jedoch explizit ebenso als Car-Sharing.

³⁰ Eine Ausnahme wäre denkbar, wenn bei der Gründung das Startkapital noch nicht ausreichend ist und Mitglieder ihre jeweiligen PKWs wahlweise der CSO zunächst zur Verfügung stellen. Der jeweiligen CSO obliegt neben dem Erwerb von Fahrzeugen die Gewährleistung der Fahrbereitschaft (Reparaturen, Versicherung, etc.).

Gleichheitsaspekt: Die Fahrzeuge der CSO stehen sämtlichen Mitgliedern der Organisation ohne Vorrang gleichermaßen zur Verfügung. Das Zugriffsrecht erfolgt entsprechend nach dem zeitlichen Eingang der Nutzerbuchungen.

Kostenstrukturaspekte: Die Mitglieder entrichten für die Nutzung der Gemeinschaftsautos einen Beitrag; entsprechend sind die entstehenden Kosten vornehmlich an die Nutzung der Fahrzeuge gekoppelt. Dies entspricht einer (weitgehenden) Variabilisierung der Kosten.

Stellplatzaspekt: Zum Zweck eines erleichterten Zugriffs der nachfolgenden Nutzer erfolgt die PKW-Rückgabe an bestimmten, zumeist dezentralen Orten (vgl. ebd.; ebenso Baum/Pesch 1994: 1; Brandt 1995: 16-17).³¹

In der Praxis ist es für die Car-Sharing-Nutzer nicht entscheidend, welche Rechtsform (vgl. Kap. 3.6) die jeweilige CSO hat. Da die CSO des Weiteren auch die Eigentümerin der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge ist, gestaltet sich die Regelung der Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen prinzipiell bei allen CSO gleichermaßen. Hierbei sind zwei Aspekte zu differenzieren:

Abschluss des Nutzungsvertrages zwischen CSO und Nutzern: Damit Interessenten die Car-Sharing-Dienstleistung nutzen können, muss zunächst ein Rahmenvertrag zwischen der CSO und den Interessenten abgeschlossen werden. Im Allgemeinen erfolgt dies nach einem ausführlichen Aufnahmegespräch, welches dazu dient, den zukünftigen Nutzern die CSO nahezubringen und mit dem Prozedere des Car-Sharing vertraut zu machen (vgl. Petersen 1995: 128). Beim Vertragsabschluss erfolgt üblicherweise die Zahlung einer einmaligen „Eintritts“-Gebühr sowie monatlicher oder jährlich erhobener Mitgliedsbeiträge und die Hinterlegung einer Kautions. Die Gebühren und die Frage einer möglichen Kautions unterscheiden sich dabei zwischen den jeweiligen Car-Sharing-Organisationen mitunter erheblich. Während manche CSO keinerlei Anmeldegebühr verlangen, beträgt sie bei einigen CSO zwischen neun und 250 Euro, wobei die meisten CSO im Bereich zwischen 25-50 Euro zu verorten sind; entsprechend differenzieren sich auch die Jahresgebühren zwischen 36 Euro und 109 Euro. Hinsichtlich der Kautions waren - bei den frühen CSOs - Beträge von bis zu 1000 DM durchaus üblich.³²

³¹ Die Definition fasst explizit das „klassische“ Car-Sharing. Entsprechend sind Aspekte wie „one-way“-Buchungen und „open-access“-Möglichkeiten des „free-floating“-Angebots nicht angeführt (s. Kap. 4.8).

³² Die Angaben zu Preisen sind zum Vergleich etwa auf der Website (von) flexauto.de. Mitunter wurden seitens der Kunden auch (unverzinsten) Kredite vergeben oder unverzinsten Kautions hinterlegt, um eine CSO zu gründen bzw. zu unterstützen. Die Aufnahmegebühren finanzieren die Verwaltungskosten, die Kautions dienen zur Vorfinanzierung für Fahrzeuge (vgl. Bilharz 1999: 24). Bei den meisten CSO besteht zudem die Option zwischen der Einlagegebühr und eines Monatsbeitrages zugunsten niedrigerer Nutzungstarife sowie die Wahl einer einmal zu entrichtenden Aufnahmegebühr und erhöhten variablen Kosten.

Nutzung von Car-Sharing Fahrzeugen: Benötigen Car-Sharing-Kunden ein Fahrzeug, müssen sie zunächst eine Reservierung des gewünschten Fahrzeugs in der Buchungszentrale durchführen, hierbei sind sowohl das Fahrzeug als auch der Buchungszeitraum zu benennen. Die Reservierung erfolgt zumeist telefonisch oder über das Internet und ist entsprechend „rund-um-die-Uhr“ möglich.³³ Ist das gewünschte Fahrzeug bereits vergeben, ist zumindest bei größeren CSOs ein Ausweichen auf alternative Fahrzeuge möglich (vgl. Kapitel 4.8). Dabei beträgt die Mindestbuchdauer eine Stunde, wengleich auch längere Buchungszeiträume möglich sind. Nachdem die Reservierung erfolgt ist, steht dem Nutzer das gebuchte Fahrzeug für den entsprechenden Zeitraum zur Verfügung (vgl. Bilharz 1999: 25). Die Fahrzeuge befinden sich entweder an reservierten Stellplätzen der CSO - beim klassischen Car-Sharing - oder sind - im Falle des „free-floating“-Car-Sharing - in bestimmten oder Stadtgebieten „frei“ abgestellt. Der Fahrzeugzugang erfolgte bei den anfänglichen CSO durch eine tresorgestützte Schlüsselübergabe an den Fahrzeugstationen, jedoch wechselten die meisten CSO in den Folgejahren zu einem Chipkartensystem. Durch die Entnahme des Schlüssels und der Fahrzeugpapiere respektive der Nutzung der Chipkarte erfolgt implizit ein Vertragsabschluss, der (explizit) den Haftungsübergang zwischen CSO und Nutzer darstellt (vgl. Kumer et al. 1996: 30). Entsprechend hat der Kunde noch vor Nutzung das gebuchte Fahrzeug auf eventuelle, augenscheinliche Schäden hin zu inspizieren. Unterlässt ein Nutzer dies und analog dazu die unmittelbare Benachrichtigung der Betreibergesellschaft, so kann dem Nutzer der Schaden schuldhaft angelastet werden, soweit der Schaden der CSO nicht bereits vorher bekannt war. Petersen (1995: 130) beziffert den zeitlichen Aufwand vor Fahrtantritt mit etwa fünf Minuten, zuzüglich der Wegedauer zum Stellplatz des Fahrzeugs. Nach der erfolgten Nutzung parkt der Nutzer das Car-Sharing-Fahrzeug an seinem ursprünglichen Stellplatz respektive im bestimmten Gebiet im Falle des „free-floating“-Car-Sharings. Daran anschließend war es zunächst die Pflicht der Nutzer, einen jeweiligen Fahrtbericht auszufüllen, wengleich diese Aufgabe mit der Verbreitung moderner Bordcomputer zunehmend entfällt. Das Mietverhältnis wird mit Rückgabe des Autoschlüssels respektive des Abstellens des PKW und anschließenden Ausloggen mit der Chipkarte beendet. Die Nutzungskosten - neben der „Eintrittsgebühr“ - setzen sich dabei entsprechend der folgenden Grundstruktur zusammen: Einerseits können die CSO einen monatlichen oder jährlichen Mitgliedsbeitrag erheben, welcher folglich einem fixen Block an Kosten entspricht. Andererseits ergibt sich durch die Nutzung ein variabler Kostenblock, welcher sich in Kilometerkosten und/oder Zeittarife, je nach gewählter Fahrzeugklasse, differenziert. Die

³³ Bei ATG sollte man sich erst eintragen und dann später das Fahrzeug abholen, um eine möglichst geringe Nutzung bei den Nutzern zu forcieren. Die Buchung über das Internet ist erst in den letzten Jahren aktiv betrieben worden. Mithin war bis vor einigen Jahren bei manchen CSOs gar nur eine telefonische Reservierung üblich (vgl. Loose et al. 2004). Die Reservierung bezieht sich auf klassische „CSO“ die keinen Service des „free-access“ oder „open-end“-Reservierungen anbieten (siehe Kap 4.8).

Kilometerpreise betragen zwischen 19 und 28 Eurocent/Km (inkl. Treibstoff). Die Zeittarife können sich nach minutenweiser oder stundenweiser Berechnung unterscheiden. Die Kosten betragen dabei zwischen 25 und 31 Eurocent/Minute, bei zumeist dann nicht erfolgter Berechnung der zurückgelegten Fahrzeugkilometer. Bei einer stundenweisen Berechnung sind die Kosten im Bereich 1,30 Euro bis acht Euro festgelegt; die stundenweise Berechnung wird dabei überwiegend durch die Kilometerkosten ergänzt, was wiederum verhindert, dass die Fahrzeuge lange Zeit „zwischengeparkt“ werden. In der Gestaltung der jeweiligen Tarife existiert ein weites Spektrum der CSO, was partiell durch Sonderregelungen etwa für Urlaubsfahrten ergänzt wird (vgl. Pesch 1996: 79f.). Die Grundstruktur des Tarifsystems bleibt jedoch gleich.³⁴

3.6 Rechtsformen von Car-Sharing Organisationen

Das Car-Sharing-Konzept schreibt in der Ausgestaltung keine spezielle Rechtsform vor. Die Wahl einer jeweiligen Rechtsform der CSO ergibt sich entsprechend aus der Zielsetzung der Initiatoren und den staatlichen rechtlichen Normierungen.

Eingetragener Verein (e.V.)

Die Rechtsform des eingetragenen Vereins (e.V.) dient als Zusammenschluss von Einzelpersonen zur Erreichung eines gemeinsamen Ziels. Bedingt durch die relativ geringen formalen Ansprüche ist die Vereinsform besonders in der Aufbau- und Gründungsphase von Car-Sharing-Organisationen die am häufigsten gewählte Rechtsform (vgl. Loose et al. 2004: 25). Dabei sind einerseits die Vereine selbst ohne größeren Aufwand an Formalitäten unbürokratisch zu gründen, während andererseits ebenso problemlos die Ein- und Austritte von mitbestimmungsberechtigten Mitgliedern erfolgen können. Daneben begünstigt die Vereinsform die Gründung von Car-Sharing-Organisationen dahingehend, dass eine persönliche Haftung der Mitglieder ausgeschlossen ist, was gleichermaßen die Hemmnisse zum Vereinsbeitritt verringert. Für die Mitgliedschaft gilt, dass sämtliche Vereinsmitglieder gleich stimmberechtigt sind; folglich ergibt sich durch die vollständige Identität zwischen Vereinsmitgliedern und Car-Sharing-Nutzern eine weitgehende Mitbestimmungsmöglichkeit für die Mitglieder. Hinsichtlich der Mitgliedschaft sind sämtliche Mitglieder gleich stimmberechtigt (vgl. Bilharz 1999: 24ff.; Loose et al. 2004: 24f.) Die Gründung des Vereins erfolgt zunächst im Abschluss eines Gründungsvertrages. Dieser Vertrag bestimmt neben dem Vereinszweck ebenso die Vereinssatzung und die Vereinbarung, sich als Mitglied zur Förderung des Vereinszweckes zu verpflichten.³⁵ Mit der Gründung eines rechtsfähigen

³⁴ Loose (2010) benennt den Break-Even-Point bei 10.000-12.000 Km/Jahr Fahrleistung.

³⁵ Es ist zu entscheiden, ob der Verein rechtsfähig, d.h. als juristische Person agieren soll und entsprechend befähigt, ist im Rahmen des Rechtsverkehrs z.B. Verträge abzuschließen. Zugleich obliegt dem Verein damit die

Vereins gilt es zugleich zu unterscheiden, ob der Verein ein Idealverein oder ein wirtschaftlicher Verein ist. Ersterer ist im Sinne der zivilgesellschaftlichen Orientierung früherer CSO primär ideell ausgerichtet und entsteht dabei mit der Eintragung in das Vereinsregister beim zuständigen Amtsgericht unter Vorlage der notariell beglaubigten Unterschriften der Gründer (vgl. Schweiz et al. 2004: 15f.). Während rechtlich nur Idealvereine frei gegründet werden können, ist zu berücksichtigen, dass die zuständigen Finanzämter den Unterhalt von Car-Sharing-Dienstleistungen häufig als wirtschaftliche Unternehmung einstufen. Diesem Sachverhalt entsprechend, firmieren viele CSO von der Vereinsform in eine GmbH oder Genossenschaft um (vgl. Kap. 3.3.4). Sind Vereine als rechtliche Konstrukte theoretisch problemlos möglich, zeigt sich jedoch, dass manche Vereine ab einer Größenordnung von ca. 10 Car-Sharing-Fahrzeugen strukturelle Schwierigkeiten aufweisen, welche aus zu geringem Eigenkapital, fehlenden Gewinnen für eine Expansion und eingeschränkten Möglichkeiten zur Kreditaufnahme bei Finanzinstituten resultieren (vgl. Behrend/Sakhdari 2000: 26; Kremer 1997).³⁶

Eingetragene Genossenschaft (e.G.)

Der Zweck der eingetragenen Genossenschaft ist die Selbsthilfe der Genossenschaftsmitglieder durch gegenseitige Förderung. In der strukturellen Ausrichtung ähneln Genossenschaften der Vereinsform dahingehend, dass ebenfalls eine Identität zwischen den „Inhabern“ und Car-Sharing-Nutzern besteht. Selbige bringen dabei das zum Betrieb der CSO notwendige Kapital durch den Erwerb von Genossenschaftsanteilen und die Nutzung der Dienstleistung ein. Ebenso wie bei den vereinsförmig organisierten CSOs sind innerbetriebliche Demokratie und Mitbestimmung maßgebliche Faktoren. Des Weiteren hat bei den Genossenschaften die Wirtschaftlichkeit einen besonderen Stellenwert, wengleich ihnen hierbei die Pflicht zur Aufstellung eines Jahresabschluss- und Lageberichts sowie zu den Vorschriften über kaufmännliche Rechnungslegung obliegt (vgl. Bilharz 1999: 27; Loose et al. 2004; Schweiz et al. 2004: 16f.).³⁷

Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH)

Neben Vereinen ist die Rechtsform der eingetragenen Genossenschaft die in Deutschland am weitesten verbreitete Organisationsform der Car-Sharing-Anbieter. Als GmbH offerieren

Verantwortlichkeit als Schuldner für eventuelle Verbindlichkeiten. Ebenso kann die Gründung als nichtrechtsfähiger Verein erfolgen. (vgl. Schweiz et al. 2004).

³⁶ Trotz dieser Einwände werden manch kleinere CSO weiterhin als Vereine betrieben, da gerade der partizipative Charakter der vorgenannten Mitbestimmungsmöglichkeiten in seinen Strukturen dem zivilgesellschaftlichen Selbstverständnis der CSO entsprechen.

³⁷ In der Schweiz prägen genossenschaftlich organisierte CSO die Car-Sharing-Landschaft. Demgegenüber hat diese Rechtsform in Deutschland nur eine relativ geringe Bedeutung. Dennoch wurde mit der Bundesgenossenschaft Car-Sharing e.G. ein Projekt initiiert, dessen Intention es war, Car-Sharing in kleineren und mittleren Städten zu etablieren. Verwaltungsaufgaben wurden von einer Zentrale übernommen, die Arbeit in Filialen und die Fahrzeugwartung erfolgte dezentral und überwiegend ehrenamtlich (vgl. Bilharz 1999: 24; VCD 1992: 12).

die CSO ihren Kunden die Nutzung der Car-Sharing-Fahrzeuge als Dienstleistung. Gegenüber Vereinen und Genossenschaften besteht eine Identität zwischen Car-Sharing-Kunden und Gesellschaftern nur noch partiell, sie besteht lediglich bei den Akteuren, welche das gesellschaftliche Stammkapital (25.000 Euro) eingebracht haben. Darüber hinaus ist der Gründungsaufwand im Vergleich zu Vereinen wesentlich höher, da es neben einer notariellen Beglaubigung des Gesellschaftervertrages ebenso einer Eintragung in das Handelsregister bedarf. Die Gesellschafter haben einen bestimmenden Einfluss in der GmbH, gleichwohl werden der GmbH mitunter CSO-Vereine angegliedert, um einen Einfluss der Nutzer auf die GmbH zu gewährleisten. Allerdings werden diese Möglichkeiten zur Mitbestimmung kaum in Anspruch genommen (vgl. Kremer 1997: 26; Pesch 1996: 58; Schweiz et al. 2004: 17f.).

Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR)

Die Gesellschaft bürgerlichen Rechts ist als Rechtsform bei den CSOs kaum anzufinden. Als Personengesellschaft zur Erreichung eines definierten (ökonomischen) Ziels ist der Gründungsaufwand mit einem formfreien Gesellschaftsvertrag vergleichsweise gering. Ein Wechsel der Gesellschafter ist hingegen formell sehr aufwändig. Da grundsätzlich alle Gesellschafter persönlich und gesamtschuldnerisch mit ihren Privatvermögen für die Verbindlichkeiten der CSO eintreten, ist die Rechtsform ab einer bestimmten Größe jedoch eher nicht praktikabel (vgl. Schweiz et al. 2004: 17ff.; Stadtteilauto Aachen 1992: 39).

Aktiengesellschaft (AG)

Die Aktiengesellschaft ist zumeist die von Großunternehmen gewählte Rechtsform. Die Dienstleistung wird wie bei der GmbH den Kunden der AG offeriert. Eine Identität zwischen Inhabern und Nutzern ist größtenteils nicht gegeben, wenngleich den Aktionären durch den Erwerb von Anteilsscheinen (Aktien) eine Beteiligung am Grundkapital zukommt. Vorteilhaft erscheint nach Schweiz et al. (2004: 18) die Möglichkeit zur Mitbestimmung durch die Nutzer bei den Jahreshauptversammlungen, die so gleichermaßen mit den unternehmerischen Zielen der Aktionäre koordiniert werden kann (vgl. Wancura 1997: 14). Da diese Rechtsform mit erheblichen finanziellen Kosten bei der Gründung sowie einem erheblichen formellen Aufwand verbunden ist, erscheint sie nur für größere CSOs passend.

3.7 Abgrenzung und Einordnung von Car-Sharing gegenüber anderen Mobilitätsdienstleistungen

Der Begriff des Car-Sharing wurde entsprechend der Darstellung in Kap. 3.5 zunächst lediglich als eine Mobilitätsdienstleistung definiert (vgl. Baum/Pesch 1994: 1), welche die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen ermöglicht. In diesem Verständnis wird Car-

Sharing in der Bevölkerung jedoch häufig nicht als (organisierte) Mobilitätsdienstleistung definiert. Vielmehr wird mitunter jegliche Form der gemeinschaftlichen Autonutzung als Car-Sharing verstanden (vgl. Bilharz 1999: 24f., 76f.; Loose et al. 2004: 19).

Äußerungen wie „In unserer Familie machen wir doch auch Car-Sharing“ sind somit üblich. In vorliegender Arbeit wird jedoch nur ein spezifischer Ausschnitt der gemeinschaftlichen Autonutzung als Car-Sharing definiert. Entsprechend schließen die nachfolgend dargestellten Aspekte an die Definition von Petersen zur Charakteristik der CSO an und werden als Abgrenzung gegenüber anderen Formen gemeinschaftlicher Autonutzung bestimmt. Dies ermöglicht einerseits konkrete Aussagen über Car-Sharing zu treffen und dient analog dazu einem besseren Verständnis des Car-Sharing-Konzeptes.³⁸

Entsprechend Tabelle 2 bezeichnet Car-Sharing Möglichkeiten der gemeinschaftlichen Autonutzung, welche sich zunächst grundsätzlich in zwei Erscheinungsformen differenzieren lassen. Einerseits existiert Car-Sharing als Dienstleistung, die es mehreren Personen ermöglicht nacheinander („serielle Nutzung“) über die Fahrzeuge der CSO zu verfügen. Demgegenüber bezeichnet der Begriff Car-Pooling die Nutzung eines Fahrzeuges von mehreren Personen zum gleichen Zeitpunkt („parallele Nutzung“). Beide Formen des kollektivierten Individualverkehrs können sowohl informell wie formell³⁹ organisiert sein (vgl. Graf 1996: 5):

Kollektivierter Individualverkehr	Organisationform	
	formell	informell
Car-Sharing	<ul style="list-style-type: none"> - Organisiertes Car-Sharing <ul style="list-style-type: none"> - stationsbasiert ("klassisch") - voll flexibel ("free-floating") - Autovermietung - Taxifahrten - Internetgestütztes Peer-to-Peer Car-Sharing 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausleihen von Fahrzeugen im privaten Bereich (Verwandte) - Car-Sharing im Haushalt
Car-Pooling	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilitäts-/Mitfahrzentrale - Berufspendlervermittlung 	<ul style="list-style-type: none"> - Private Fahrgemeinschaften - Park+Ride

Tabelle 2: Car-Sharing im kollektiven Individualverkehr und andere Formen gemeinschaftlicher Autonutzung

Quelle: Eigene Darstellung nach Keller (200 2: 51), Gossen (2012: 27ff.), Sonnberger und Gallego Carrera (2012: 2)

Informelles Car-Sharing - Auto ausleihen

Das private Ausleihen von Fahrzeugen bei Bekannten oder Verwandten wird generell häufig praktiziert. Mithin belegen verschiedene Studien und Befragungen, dass auch Personen,

³⁸ Zu den folgenden Ausführungen sei insbesondere auf die Arbeiten von Petersen (1995: 82ff.), Pesch (1996: 48ff.), Forcher (1996: 26f.) sowie von Kumer et al. (1996: 19ff.) und Albrecht et al. (1995: 45-61) verwiesen.

³⁹ Nach Dorn (2010: 6ff.) sei beim Car-Sharing der Nutzen individuell, der Besitz aber kollektiv, demgegenüber sei beim Car-Pooling der Nutzen kollektiv, der Besitz aber individuell. Gleichwohl sollte berücksichtigt werden, dass Car-Sharing schon in Hinblick auf die Umweltentlastungen (Kollektivgut) als kollektiv einzuschätzen ist.

welche kein eigenes Fahrzeug besitzen, zumeist Zugriff auf einen PKW haben und jährlich bis zu 2.500 Km mit nicht-eigenen Fahrzeugen zurücklegen (vgl. Pesch 1996: 153). Der Privatverleih der Fahrzeuge erfolgt zumeist ohne formelle Verträge, ebenso erfolgt eine eventuelle Bezahlung für die Nutzung nur analog zu vermeintlichen Grenzkosten („Benzingeld“). Verschleiß und ähnliche Aspekte werden somit nicht berücksichtigt.

Nachbarschaftsautos

Nachbarschaftliche Haltergemeinschaften können als eine Vorstufe zum organisierten Car-Sharing betrachtet werden. Während das private Ausleihen zumeist auf formelle Verträge verzichtet, wird bei Nachbarschaftsautos die gemeinsame Nutzung bereits beim Erwerb des Fahrzeuges geplant und formelle Absprachen vertraglich geregelt (vgl. VCD 1991).

Im Unterschied zum organisierten Car-Sharing beschränkt sich die Mitgliedschaft auf die nachbarschaftliche Vereinigung. Entsprechend bestehen weitere Unterschiede bezüglich der Bedeutung des persönlichen Kontaktes sowie der Zahlungs- und Buchungsmodalitäten, wobei zumeist eine Person der Gemeinschaft formal als Eigentümer der Fahrzeuge agiert.

Car-Pooling

Neben der seriellen Nutzung von Fahrzeugen bezeichnet Car-Pooling die zeitgleiche gemeinschaftliche Autonutzung durch mehrere Personen. Entsprechend des erhöhten Besetzungsgrades bedingt dies eine bessere Effizienz des Privat-PKW. Neben allgemeinen „Park and Ride“ Parkplätzen sind mittlerweile ebenso internetgestützte Angebote für Fahrgemeinschaften vorhanden. Dabei bedarf es zur Fahrgemeinschaft mindestens zweier Personen, die einen Abfahrtszeitpunkt vereinbaren. Die Charakteristik besteht darin, dass die Fahrt auch ohne die mitfahrende Person durchgeführt würde (vgl. Sonnberger/Gallego Carrera 2012: 14; Zegartowski 1998: 8ff.).

Betrieblicher Fuhrpark

Bei betrieblichen Fuhrparks können Firmenangehörige während der Arbeitszeit zu geschäftlichen Zwecken über die Fahrzeuge des Unternehmens verfügen. Jedoch besteht vor allem für leitende Mitarbeiter der Firma die Möglichkeit, die Fahrzeuge auch privat zu nutzen. Allerdings bleibt das jeweilige Unternehmen Eigentümer der Fahrzeuge, so dass die Nutzerschaft auf Firmenangehörige eingeschränkt ist.

Firmengebundener Car-Pool

Gegenüber dem klassischen Car-Sharing bestehen Car-Pools aus sehr großen Fuhrparks, deren Fahrzeuge nicht wohnungsnah, sondern zentral an Betriebsstandorten verfügbar sind. Bedingt durch die große Fahrzeugauswahl ist eine Nutzung der PKWs ähnlich dem „free-

floating“-Car-Sharing mit „free-access“-Angeboten ohne Vorbuchung möglich. Die Mindestbuchungszeit beträgt wie bei Autovermietung einen Tag, während längere Buchungen stundenweise berechnet werden (vgl. Schweiz et al. 2004: 20).

Die Nutzung erfolgt nach Registrierung mit einem Chipkartensystem und entsprechender Schlüsselfreigabe für die Fahrzeuge. Ein automatisiertes System erfasst sowohl den Wagen als auch den Kilometerstand und den Tankinhalt zur späteren Abrechnung. Bei der Rückgabe wird der PKW von Mitarbeitern wieder in den Car-Pool zurückgeführt. Entsprechend ist neben Aspekten wie der Wartung der Fahrzeuge die Fuhrparkbewirtschaftung personalintensiv. Ein solches Car-Pool-System wurde exemplarisch für die Mitarbeiter der Lufthansa an den Standorten München und Frankfurt umgesetzt, wobei die Fahrzeuge des Unternehmens explizit für die private Nutzung zur Verfügung gestellt werden (vgl. Pesch 1996: 55; Wendt-Reese 1997: 55). Finanziell wird der Betrieb dabei vornehmlich durch die Anzahl der Mitarbeiter des Unternehmens und die Parkplatzsituation am Flughafen befördert.

Hierbei entspricht der Car-Pool einem kombinierten System zwischen Autovermietung, klassischem betrieblichen Fuhrpark und Car-Sharing (vgl. Albrecht et al. 1995: 52; Beutler/Brackmann 1999: 15; Schweiz et al. 2004: 20).

Autovermietung und Mietwagen

Das Konzept der traditionellen Autovermietungen wird, bedingt durch viele Parallelen zum Car-Sharing häufig mit CSOs gleichgesetzt. Nach Ansicht von Petersen (1995: 128) ist dies zwar rechtlich zutreffend, jedoch bestehen zwischen CSOs und Autovermietungen signifikante Differenzen. Während bei CSOs ein fortlaufender Nutzungsvertrag besteht, erfolgt bei Autovermietungen für jeden Mietvorgang ein gesonderter Vertragsabschluss in schriftlicher Form, wobei die Mindestmietdauer üblicherweise einen Tag beträgt. Die Fahrzeugübergabe samt Schlüssel erfolgt direkt bei der Autovermietung durch das Personal, ein „free-access“ wie beim modernen Car-Sharing ist somit nicht möglich. Üblicherweise ist die Vermietung an Preisstrukturen mit Pauschalpreis inkl. Freikilometern orientiert, was konträr zum Konzept der CSO steht. Nach der Nutzung des Fahrzeuges erfolgt die PKW-Rückgabe durch Rückgabe des Schlüssels an der Autovermietung, wobei die Unternehmen zumeist ein zentralisiertes Standortkonzept in städtischen Randlagen haben.⁴⁰ Eine persönliche Ebene zwischen Kunden und Vermietern ist nicht gegeben.

Des Weiteren unterscheiden sich Autovermietungen von CSOs, indem sie primär auf die Ergänzung von Privat- und Firmenfahrzeug ausgerichtet sind und nicht daran orientiert

⁴⁰ Einschränkung gilt es jedoch zu beachten, dass auch Car-Sharing-Organisationen mitunter schon Pauschalangebote mit gesonderten Tarifen etwa für Urlaubsfahrten anbieten. Des Weiteren gibt es auch vereinzelt Angebote von Autovermietungen, wie etwa „smartrent“, kleinere Fahrzeuge für mindestens drei Stunden zu mieten. Die Zentralität von Autovermietungen gilt allgemein, jedoch gibt es ebenso größere Autovermietungen welche mehrere, auch innerstädtische, Filialen haben und „one-way“-Fahrten ermöglichen.

sind, Privat-PKWs zu ersetzen. Dieser Sachverhalt wird von mehreren Studien zu den Buchungszwecken belegt (vgl. ebd.; ebenso Koss 2002; Schweiz et al. 2004: 22ff.).⁴¹ Demnach zeigen sich zwar Überschneidungen zwischen CSOs und Autovermietungen in den Buchungszwecken der Kunden, jedoch unterscheiden sie sich dabei signifikant in der Buchungsdauer. So werden etwa Großeinkäufe von autolosen Personen häufig mit Car-Sharing-Fahrzeugen getätigt (vgl. Kap 3.8), während etwa Umzüge mit den Fahrzeugen von Autovermietungen erfolgen. Entsprechend der unterschiedlichen Tarifsysteme sind somit Car-Sharing bei geringeren Fahrdauern kostengünstiger, während Autovermietung vornehmlich Bedürfnisse längerer Anmietungen abdecken (vgl. Wendt-Reese 1997: 53f.).

Leasing

Das Leasen von Fahrzeugen unterscheidet sich primär unter steuerlichen Aspekten vom Privat-PKW. Als besondere Form der Langzeitmiete besteht die Möglichkeit, den PKW nach Ablauf dieser Mietzeit – unter Zahlung eines Restwertes – käuflich zu erwerben. Damit stellt Leasing eine besondere Finanzierungsform von Automobilen dar; demgegenüber kann das Fahrzeug auch lediglich zurückgegeben werden, was damit der benannten Sonderform der Automiete entspricht.

Kilometerleasing

Das Konzept des „Kilometerleasing - Auto auf Abruf“ gründet in der Überlegung, Autohäuser als Mobilitätsdienstleister zu etablieren. Mit einer festgelegten Kilometerlaufleistung pro Jahr ist das Konzept zunächst den klassischen Leasingmodellen ähnlich, bei denen die Nutzung des PKWs mit den vereinbarten Leasingraten bezahlt wird. Das Angebot richtet sich dabei jedoch vornehmlich an Wenigfahrer mit einer Fahrleistung bis etwa 7.000 Km jährlich.

Analog zum Car-Sharing und konträr zum klassischen Leasing steht bei diesem Konzept das Fahrzeug den Kunden nicht dauerhaft zur Verfügung, sondern nur zu einer auf Kilometer, Stunden und Tage bestimmten Nutzung. Weitergehende Fahrleistungen werden entsprechend der Kilometerlaufleistung und den Stundensätzen abgerechnet (vgl. Frick/Diez/Reindl 1998: 73f.). Konzeptionell erfolgt die Umsetzung an wohnortnahen Standorten etwa bei Autohäusern und Werkstätten sowie Tankstellen und öffentlichen

⁴¹ Nach Petersen (1995: 85) sind die Buchungszwecke differenziert in 50% Unfallersatzwagen sowie 30% Fahrzeugvermietungen für Geschäftsreisende und 15% Vermietungen an Touristen, während der Transport für Umzüge lediglich 5% ausmacht. Der Bereich sonstige, private Zwecke wie Transportfahrzeuge für Umzüge ist nach Petersen bei etwa 5% verortet (vgl. ebd.: 85). Demgegenüber verweisen Schweiz et al. (2004: 22ff.) hinsichtlich der Aufgliederung bei den Autovermietungen auf die Ergebnisse von Koss (2002). Demnach betragen Transportfahrten für Umzüge ca. 40% der Buchungen, während das Unfallersatzwagengeschäft im Bereich von etwa 18% bis ungefähr 25% liegt. Die nächst größeren Anfragebereiche der Autovermietungen sind im Nutzfahrzeugsegment mit ca. 20% der Buchungen sowie im Tourismusbereich mit 15% bis 33% und Geschäftsreisen mit etwa acht Prozent.

Plätzen (ebd.: 75).⁴²

Cash-Car

Im Rahmen eines Forschungsprojektes des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMFB) und des Wissenschaftszentrums Berlin (WZB) wurden mit dem Konzept „Cash Car“ die Chancen zur Nutzung von Privat-PKWs als Fundament einer integrierten Verkehrsdienstleistung analysiert. Privatkunden war hierbei als indirekten Partnern der CSO StattAuto AG ein Full-Leasing-Vertrag offeriert worden, welcher einerseits die volle Verfügbarkeit von Fahrzeugen garantierte. Andererseits bestand als Besonderheit des Projektes jedoch ebenso die Möglichkeit, das Fahrzeug, sobald es nicht benötigt wird, der CSO zur Verfügung zu stellen. Hierbei konnten die Kunden telefonisch oder via Internet die Freigabe ihrer Fahrzeuge ankündigen. Die Fahrzeuge wurden dann im regulären Betrieb der CSO eingesetzt und der Freigabezeitraum sowie die Nutzung des PKW finanziell durch eine Anrechnung auf die monatlichen Leasingraten vergütet. Entsprechend gestaltete sich der Unterhalt von Fahrzeugen nach finanziellen Aspekten umso interessanter, je weniger es genutzt wurde. Neben der finanziellen Vergütung sollten vergünstigte Jahresabonnements für den ÖPNV die Rückgabebereitschaft fördern (vgl. Canzler/Franke 2000: 1; 2002: 55ff.).⁴³ Die Car-Sharing-Organisation profitierte einerseits durch vergünstigte Fahrzeuge und eine bessere Auslastung ihres Fuhrparks besonders in zeitlichen stark frequentierten Nachfragebereichen (vgl. ebd.), andererseits wurde ihren Kunden durch die ÖPNV-Karten weiterhin eine Mobilität garantiert. Beutler und Brackmann (1999: 31) resümieren entsprechend: „Für die Nutzer dieser innovativen Dienstleistung heißt es also Car oder Cash.“

Combi-Car

Das Konzept Combi-Car wurde vornehmlich für Berufspendler und partiell für gewerbliche Car-Sharing Kunden konzipiert. Dabei ist Combi-Car vom Nutzungsprozess und Betrieb zunächst vergleichbar mit dem „klassischen“ Car-Sharing; entsprechend werden auch bei

⁴² Das Konzept wurde als Forschungsprojekt des BMBF von Frick, Diez und Reindl erarbeitet, hat aber bisweilen keine weitere Verbreitung gefunden. Maßgeblich werden hierbei einstellungsbezogene Gründe der Autobranche angeführt, die eher produktbezogen als dienstleistungsbezogen agieren (ebd.: 155). Allerdings betätigt sich die Automobilbranche zunehmend eigenständig als Akteur in der Car-Sharing-Branche (Kap 3.7.13). Analog zum Kilometerleasing entwickelte die CSO „teilAuto“ ein Konzept, das sich jedoch vornehmlich an gewerbliche Kunden richtet: Beim sog. „bizzCar“ verfügen die Kunden zu bestimmten Blockzeiten über ein Car-Sharing-Fahrzeug. In diesem Zeitraum kann das Fahrzeug mit eigener Werbung beklebt werden, wobei die Bezahlung neben einer monatlichen Leasingrate kilometerbezogen erfolgt. In der nichtgebuchten Zeit dient das Fahrzeug als klassisches Car-Sharing-Fahrzeug („Leasing-Modell“). Eine umgekehrte Variante bildet das „Operating-Modell“. Hierbei stellen Kunden ihre Firmenfahrzeuge in nicht genutzten Zeiten den CSO zur Verfügung. Nach der Nutzung wird das Fahrzeug von der CSO wieder zurückgebracht. Die Firmen werden dabei sowohl für das Überlassen des Fahrzeuges als auch für die Nutzung finanziell vergütet (Loose et al. 2004: 59f.).

⁴³ Im Ergebnis stellten die Kunden zu etwa einem Drittel der Leasingzeit ihre Fahrzeuge den CSO zur Verfügung, was mit etwa einem Viertel der Leasingrate vergütet wurde (vgl. Loose et al. 2004). Partner des Projektes waren überdies die Audi AG sowie die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG).

Combi-Car die Fahrzeuge von den CSO an speziellen Car-Sharing-Stationen zur Verfügung gestellt. Die Besonderheit des Konzeptes resultiert aus der Ausrichtung auf die Kombination unterschiedlicher Nutzerprofile und analog dazu den verschiedenen Nutzungsmustern von Kundengruppen (vgl. ausführlich Wilke 2001): Als „Grundnutzung“ verfügen Berufspendler über die „Combi Cars“ für die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Des Weiteren können sie die Fahrzeuge jedoch ebenso in der werktägigen Freizeit sowie am Wochenende und für Urlaube nutzen. Die Arbeitszeit der Berufspendler entspricht dabei einem Zeitfenster von etwa 8.00 Uhr - 16.00 Uhr, in welchem die Car-Sharing-Fahrzeuge weiteren Privatpersonen oder Betrieben zur sogenannten „Tagesnutzung“ zur Verfügung gestellt werden, wodurch sich für die CSO eine bessere Auslastung der Fahrzeugflotte ergibt. Die Berufspendler haben bei diesem Angebot die Auswahl zwischen zwei Varianten: In der ersten sogenannten „break“-Variante legen die Berufspendler mit den Fahrzeugen nur die Strecke bis zu einem Park+Ride-Platz oder einer ÖPNV-Station zurück, welche wiederum eine Station des Combi-Cars für die weiteren Nutzer ist und hinsichtlich der Berufspendler für den weiteren Weg zur Arbeit mit dem ÖPNV verbunden ist. Demgegenüber wird bei der „direct“-Variante der gesamte Weg zur Arbeit mit dem „Combi-Car“ zurückgelegt. Die komplementäre Nachfrage zur Tagesnutzung wird dabei aus dem Umfeld von Kunden in der Nähe der Arbeitsstätte generiert (vgl. ebd.).

DB-Rent

Im April 2001 gründete die Deutsche Bahn AG die Tochterfirma DB-Rent, welche bereits im Dezember des gleichen Jahres das Projekt „DB Carsharing“ initiierte. Nach Pilotstandorten in Berlin und Hamburg wurden innerhalb weniger Wochen weitere Standorte in größeren Städten wie Erfurt, Halle, Leipzig, Wittenberg und Wiesbaden gegründet. Zum März 2003 konnten die Kunden der DB-Rent die Möglichkeiten des DB Car-Sharing in 54 Städten nutzen (vgl. Byzio et al. 2002: 215f.; Loose et al. 2004: 57f.). Das Angebot ist als Franchise-Prinzip mit regionalen CSO konzipiert, deren unternehmerische Selbstständigkeit jedoch bestehen bleibt. Die Charakteristik des Angebots ist neben dem einheitlichen „Markenauftritt“ aller angeschlossenen Anbieter durch ein ebenso einheitliches Preissystem und Zugangssystem bei allen Partnern gekennzeichnet. Neben spezifischen Kontrakten mit Geschäftspartnern ist für Privatkunden der Besitz einer gültigen Bahncard die Zugangsvoraussetzung. Für Kunden mit der BahnCard 2. Klasse beträgt die Zugangsgebühr 40 Euro, gegenüber 20 Euro für Nutzer mit BahnCard 1. Klasse. Nach der Registrierung erhalten die Kunden eine Chipkarte, welche für den Zugang der Fahrzeuge und die Abrechnung gegenüber der DB-Rent dient (vgl. ebd.; ebenso Knie et al. 2002).⁴⁴

⁴⁴ Im Jahr 2012 war das Angebot nun unter dem Namen „Flinkster“ der größte Car-Sharing-Anbieter in Deutschland (Wirtschaftswoche 5. Mai 2012). Zum Jahr 2013 bezifferte Flinkster 250.000 Kunden, bei 3.100 Fahrzeugen (100 Elektrofahrzeuge) an 800 Stationen in Deutschland.

Taxi

Ebenso wie beim klassischen Car-Sharing bedarf die Nutzung des Taxiverkehrs zuvor einer zumeist telefonischen Buchung. Gleichwohl bedingen Taxistände, dass auch die Möglichkeit eines „free-access“ wie bei „free-floating“-Car-Sharing-Angeboten besteht. Die Abrechnung erfolgt analog zu den zurückgelegten Kilometern und der zeitlichen Nutzung. Im Unterschied zum Car-Sharing bezeichnet der Taxiverkehr jedoch eine Dienstleistung, welche durch den „Chauffeur“ geleistet wird, der Kunde bedient das Fahrzeug entsprechend nicht selber. Dies ermöglicht den Kunden die Nutzung des Taxiverkehrs zu „Einwegfahrten“, welche bei Car-Sharing-Angeboten zumeist nicht möglich sind. Entsprechend ist der Taxiverkehr nicht nur theoretisch, sondern auch in der praktischen Nutzung eine Ergänzung von Car-Sharing (vgl. Pesch 1997: 23; Petersen 1995: 201).

3.7.1 Engagement der Automobilindustrie zum Car-Sharing

In den letzten Jahren ist ein verstärktes Engagement der Automobilindustrie im Car-Sharing-Sektor festzustellen. Im Jahr 2009 initiierte die Daimler AG in Ulm das Projekt „car2go“, das als „free-floating“-Car-Sharing mittlerweile sowohl in der Bundesrepublik und auch in Austin (Texas, USA) und Vancouver (Kanada) am Markt etabliert ist. In der Funktionsweise können die Nutzer nach einer Registrierung und dem Erhalt einer Code-Karte via Internet oder Mobiltelefon gewünschte Fahrzeuge buchen. Ein vergleichbares Projekt für den Münchener Großraum wird von BMW, Mini und Sixt mit dem Projekt „Drivenow“ forciert. Ebenso entwickeln auch Volkswagen mit dem Projekt „Quicar“ sowie die Peugeot GmbH mit „Mu“-Car-Sharing-Service zunehmend Mobilitätsdienstleistungen (vgl. Barzali 2010: III - IX; Loose et al. 2004: 60f.; Sonnberger/Gallego Carrera 2012: 11f.). Nach Einschätzungen von Herodes und Skinner (2005) bedingen vornehmlich ein Imagegewinn und Trendgründe das Engagement.

3.7.2 Einordnung von Car-Sharing

Dem allgemeinen Konsens entsprechend wird bei der Betrachtung verkehrlicher Entwicklungen zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) einerseits sowie dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) andererseits differenziert.⁴⁵ Dabei resultiert die Zugrundelegung dieses bipolaren Schemas aus einem künstlich konstruierten Gegensatz, welcher implizit der Annahme entspricht, der ÖPNV entbehre jeglicher Individualität⁴⁶, was im Rahmen der Car-Sharing Diskussion kritisch beurteilt wird (vgl. Vester 1995: 334). Zunächst gilt es zu festzustellen, dass beide Begriffe auf unterschiedlichen Definitionsgrundlagen

⁴⁵ Eine Betrachtung hinsichtlich des Umweltverbundes weist demgegenüber die Betrachtung des Individualverkehrs „zu Fuß gehen“ oder „Fahrrad fahren“ als weitere Differenzierungsgruppe aus. Des Weiteren kann der öffentliche Verkehr (ÖV) auch in den öffentlichen Fernverkehr, etwa bei Fernreisebussen oder entsprechenden Zugfahrten analysiert werden.

⁴⁶ Zur Diskussion um diese Zuschreibungen im Rahmen der Car-Sharing Diskussion siehe Vester (1995: 334).

beruhen. Während der MIV maßgeblich durch die Selbstbestimmtheit in der Nutzung von Fahrzeugen definiert wird, ist der ÖPNV vornehmlich unter dem Aspekt einer allgemeinen Zugänglichkeit bestimmt (vgl. Petersen 1992: 157). Nach Petersen besteht eine alternative Möglichkeit zu dieser gegensätzlichen Klassifizierung darin, zunächst zwischen Individual- und Gemeinverkehr anhand des Kriteriums des Selbstbestimmungsgrades zu differenzieren und analog dazu nach den Aspekten der Zugänglichkeit respektive des Eigentums zwischen privatem und öffentlichem Verkehr zu unterscheiden (vgl. ebd.).

Dieses Schema für die Einordnung von Car-Sharing anzuwenden, verdeutlicht zunächst, dass Car-Sharing einen öffentlichen Individualverkehr darstellt (vgl. Vester 1995: 334), welcher zwischen den Polen MIV und ÖPNV verortet ist und eine Form des „Paratransit“⁴⁷ darstellt. Analog dazu bedeutet dies, dass ein bipolares Schema Car-Sharing ebenso wenig adäquat erfasst, wie die aus der Ökonomie entlehnte Differenzierung zwischen Privatgut gegenüber Kollektivgut, respektive dem Eigentum gegenüber (nicht) „Nicht“-Eigentum. Gleichwohl kann Petersen mit der Theorie der „property-rights“ auf einen weiteren ökonomischen Erklärungsansatz verweisen, der es ermöglicht, Car-Sharing einzuordnen. Die „property-rights“ bezeichnen dabei „[...] Verfügungs-, Dispositions- und Handlungsrechte [...]“ sowie die mit ihnen einhergehenden „[...] ökonomisch[en], rechtlich[en], sozial[en] oder institutionell festgelegte[n] Handlungsrechte und -möglichkeiten [...]“ (Petersen 1995: 38). Entsprechend dieser Spezifikation sind Sachgüter damit nicht lediglich nach dem Kriterium des Eigentums ein spezifischer Fall der „property-rights“, sondern zugleich durch verschiedene Nutzungsrechte charakterisiert (vgl. ebd.: 37). Entsprechend ermöglicht Car-Sharing den Kunden von CSOs die Nutzung von Fahrzeugen als spezifisches Nutzungsrecht, ohne dass die Kunden zugleich dem Zwang eines vollständigen Erwerbs der Fahrzeuge als Eigentum zu unterliegen. Hierbei ergeben sich durch die spezifischen Nutzungsrechte jedoch auch gewisse Beschränkungen für die Kunden, etwa dass sie den PKW nicht nach ihrem Belieben wie im Falle eines Privateigentums verändern oder veräußern dürfen, ebenso verbietet sich eine Veräußerung des Fahrzeuges. Gleichwohl sind die Car-Sharing-Fahrzeuge entsprechend den Kriterien von Mitgliedschaft und Kostenstruktur aber auch kein Kollektivgut, dessen Nutzung der gesamten Bevölkerung zusteht. Selbiges kann auch durch Ausschluss beispielsweise zahlungsunwilliger Personen zutreffen, die ihre monatlichen Rechnungen nicht begleichen. Dieser Sachverhalt lässt die

⁴⁷ Der Begriff Paratransit ist aus dem lateinischen „transitum“ (Verkehr, Übergang) sowie dem griechischen „para“ abgeleitet und bezeichnet explizit sämtliche Verkehrsformen, die neben der üblichen Differenzierung des MIV und ÖPNV positioniert sind (Petersen 1995: 75). Als Abgrenzungskriterium verschiedener Formen des Paratransits werden sämtliche Bedienungsformen des Personenverkehrs nach zeitlichen, räumlichen und modalen Charakteristika klassifiziert. In zeitlicher Hinsicht entspricht diese der Differenzierung von 1. zeitlich gebundenen Systemen (etwa Fahrplansysteme), gegenüber 2. zeitlich teilgebundenen Systemen (Beförderung innerhalb bestimmten Zeitintervalls, flexible Fahrpläne) sowie gänzlich ungebundenen Bedienungssystemen (Transport zeitlich beliebig, kein Fahrplansystem). Die räumliche Anbindung der Verkehrsmittel kann linienförmig (Linienbetrieb) sowie richtungsorientiert (Richtungsbandbetrieb) oder flächenhaft beschaffen sein. Das maßgebliche Kriterium bleibt jedoch der dargestellte Selbstbestimmungsgrad, definiert nach dem „Property-Rights“-Erklärungsansatz.

Car-Sharing-PKW gleichsam zum „Klubkollektivgut“ avancieren (Kumer et al. 1996: 10). Dabei befördert Car-Sharing den vielfach propagierten Paradigmenwechsel von der Produktions- zur Dienstleistungsgesellschaft respektive vom Besitztum zum Nutzen (vgl. Brand 1995: 23; Kramp 1997).

3.8 Verkehrspolitische und ökologische Bedeutung von Car-Sharing

Car-Sharing-Organisationen verfügen entsprechend ihrer Ausrichtung und Organisationsform über unterschiedliche Zielsetzungen, die sich zwischen den Polen zivilgesellschaftlicher Selbsthilfeprojekte und unternehmerische Dienstleistung definieren lassen. Diese Differenzierung lässt sich übersichtsartig nach den folgenden Kategorien klassifizieren:

Umweltpolitische Ziele: Vornehmliches Anliegen von ökologisch motivierten CSO ist zunächst eine Reduzierung des allgemeinen PKW-Bestandes sowie eine Verringerung der gefahrenen MIV-Personenkilometer bei der PKW-Nutzung. Zugleich soll Car-Sharing für eine effizientere Auslastung der PKW genutzt werden.

Verkehrstechnische Ziele: Analog zu den umweltpolitischen Orientierungen gilt es zu berücksichtigen, dass Car-Sharing explizit dem Umweltverbund zugerechnet wird. Bei der verkehrstechnischen Betrachtung ergänzt Car-Sharing damit den öffentlichen, umweltfreundlichen Verkehr und verringert zugleich die Angebotslücke zwischen Taxi und Autovermietung.

Privatwirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Ziele: Bedingt durch die spezifische Kostenstruktur ermöglicht Car-Sharing bis zu einem bestimmten Break-Even-Point und einer analog jährlich zurückgelegten Kilometerlaufleistung eine kostengünstigere Alternative zum Privat-PKW und ist damit zugleich eine Kosteneinsparung für Privathaushalte. Demgegenüber kann der Betrieb einer CSO ebenso der rein monetären Motivation entsprechen, ein (mittel bis langfristig) gewinnorientiertes Unternehmen zu unterhalten (vgl. Baum 1996: 71; Pesch 1996: 56).

Entsprechend der vorgenannten Orientierungen werden die Mitglieder und Begründer von CSOs häufig als sozialinnovative „Pioniere“ einer künftig nachhaltigen Mobilität bezeichnet (Flade 1994: 3; Gillwald 1997; Petersen 1997: 108).⁴⁸ Car-Sharing gilt unter ökologischen

⁴⁸ Der Begriff einer nachhaltigen Mobilität bezeichnet dabei die „Erfüllung der Aufgabe von Verkehr – nämlich die Befriedigung der angemessenen Teilnahme- bzw. Mobilitätsbedürfnisse – mit möglichst wenig Wegen – und vor allem mit möglichst wenig motorisiertem Verkehrsaufwand“ (FGSV 2003: 7). Ebenso definiert Meijkamp ökoefiziente Dienstleistungen als „[...] all kinds of commercial market offers aiming at fulfilling customer needs by selling the utilisation of a product (system) instead of providing just the product. Ecoefficient Services are services relating to any kind of product, in which some of the property's rights are kept by the producer“ (Meijkamp 2000: 9). Als wesentliche Kennzeichen sind hierbei vornehmlich die Verbesserung eines umweltverträglichen, ressourcenschonenden Konsumverhaltens, wobei die Gebrauchswerte den Ansprüchen der Nutzer entsprechen, und

Gesichtspunkten dabei vornehmlich als Instrument eines umweltverträglichen Mobilitätsverhaltens sozialer Akteure. Diesem Sachverhalt entsprechend gilt es zunächst zu berücksichtigen, dass das Erreichen eines umweltverträglichen Stadtverkehrs maßgeblich eine Entkopplung von der Gleichsetzung der Mobilität mit Auto-Mobilität bedeutet. Im Gegensatz zum Privat-PKW, der weitestgehend ein Universalverkehrsmittel für sämtliche Verkehrsbedürfnisse darstellt, bedarf Car-Sharing hierbei seiner Konzeption entsprechend der komplementären Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (vgl. Kap 3.3.3). Neben den öffentlichen Verkehrsmitteln, welche größtenteils die alltäglichen Verkehrserfordernisse abdecken, ergibt sich somit ebenso die Nutzung von Fahrrädern, das Zufußgehen und Taxifahrten sowie die Nutzung der Bahnangebote, Fernbusse und Mietwagen (vgl. Kap. 3.7.12). Eine der maßgeblichen Voraussetzungen für ein Car-Sharing-System ist somit eine gute und direkte Anbindung an die Angebotssysteme der öffentlichen Verkehrsmittel. Exemplarisch verdeutlicht nachfolgende Abbildung das komplementäre Verhältnis von Verkehrsmitteln und die Einbettung von Car-Sharing in den Umweltverbund.

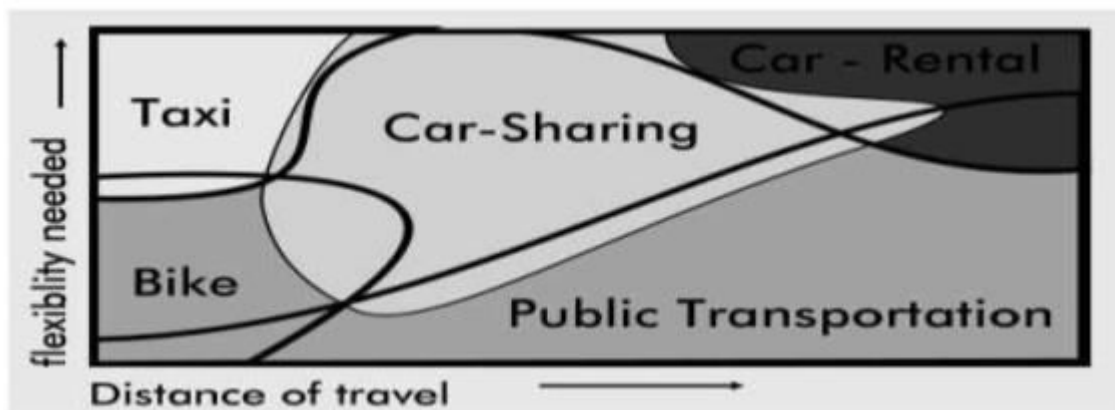


Abbildung 5: Einbettung von Car-Sharing in Umweltverbund und komplementäres Verhältnis von Verkehrsmitteln

Quelle: Schwarz, Joachim, Presentation at Car-Free Cities Working Group Seminar London 1999, in TCRP-Report 108: C2-15

Entsprechend Abbildung 5 ist die Funktionalität der verschiedenen Verkehrsmittel, definiert als Grad bis zu welchem sie ideal eingesetzt werden können, maßgeblich durch zwei Aspekte bestimmt: einerseits durch die von den Kunden benötigte und die von den Verkehrsmitteln angebotene Flexibilität sowie zum anderen durch die Entfernung, bis zu welcher sie in ihrem Einsatz kosten- und ökoeffizient genutzt werden können, wobei indirekt auch der Kostenaspekt zu berücksichtigen ist.⁴⁹

nicht der Erwerb sondern die optimierte Nutzung des Produktes im Vordergrund steht. Entsprechend wird nicht der Erwerb forciert sondern die Dienstleistung respektive die zeitlich begrenzten Nutzungsrechte (Huwer 2003; Mejkamp 2000: 35-39; ebenso Rifkin (2000) zum „age of access“).

⁴⁹ Weitere allgemeine Aspekte außer den Transaktionskosten wären hierbei Bequemlichkeit, Zeitkosten sowie auch soziale Aspekte, etwa der Kontakt zu anderen Menschen (vgl. Dorsch 2009; Franzen 1997).

Die Bestimmung der Funktionalität bei den verschiedenen Verkehrsmitteln des Umwelt- respektive Mobilverbundes wird entsprechend durch die zwei vorbenannten Aspekte als wesentlichen Indikatoren definiert. Dabei bezeichnen Car-Sharing-Angebote im Mobilverbund eine verbesserte Flexibilität gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln im Entfernungsbereich, welcher mit dem Fahrrad oder Taxiverkehr nicht mehr optimal oder kostengünstig zurückgelegt werden kann. Andere Entfernungen begünstigen je nach Flexibilitätsansprüchen oder Kostenaspekten wiederum die Verkehrsmittel von der Bahn oder Fernreisebussen.

Zugleich forciert sich mit Car-Sharing die verkehrspolitische Bestrebung, den öffentlichen Verkehr vielmehr individueller und damit zugleich den motorisierten Individualverkehr öffentlicher zu gestalten.

Als multioptionales Zwischenbindeglied im Sinne eines öffentlichen Individualverkehrs kann in ökologischer Perspektive somit einerseits der Sachzwang zum PKW-Besitz und der PKW-Nutzung reduziert werden und zugleich können Bedürfnisse von Akteuren erfüllt werden, welche sich aus zunehmenden Individualisierungen und räumlichen Aktionsradien ergeben. Dabei vereint Car Sharing die Vorteile des MIV und ÖPNV: Einerseits ist Car-Sharing stadtverträglicher als der „klassische“ MIV, andererseits ist er bedarfsorientiert und flexibler, und gleichsam damit auch individualisierter als der ÖPNV.⁵⁰

Die potentiellen ökologischen Wirkungen⁵¹ von Car-Sharing sind mitunter vielschichtig und können ursächlich durch mehrere Faktoren bedingt sein: Seitens der CSO sind die ökologischen Auswirkungen einer CO₂-Reduktion vornehmlich durch die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte und deren Altersstruktur bestimmt. Dabei besteht das Fahrzeugangebot der CSOs überwiegend aus Kleinfahrzeugen und sog. Microcars, während ein Drittel der Fahrzeuge aus Mittelklassewagen besteht. Trotz dieser Dominanz der Kleinwagen, Kombis und Transporter weisen manche CSOs einen Trend zum „Upsizing“ aus, d.h. mithin sind sogar Sportwagen, Oberklasse-PKW's und Cabriolets verfügbar (vgl. Glotz-Richter et al. 2007: 333; Loose et al. 2004: 49f.; UBA46-2012; Wilke et al. 2007: 39).⁵²

Wenngleich noch nicht alle CSO über Fahrzeuge mit modernen Elektroantrieben verfügen, sind die CO₂-Emissionen der Car-Sharing-Fuhrparks jedoch überwiegend in einem signifikanten Maß unterhalb der nationalen PKW-Flotten verortet. Diesen Sachverhalt belegen europäische Vergleichsstudien von Loose (2010: 75f.), die zu den CO₂-Emissionen länderunabhängig fast durchgängig Differenzen im Bereich von zumeist 15-20% unterhalb der nationalen Fahrzeugflotten feststellen. In England sind die Differenzen sogar im Bereich von 25% geringeren Emissionen. Verdeutlichen lässt sich dieser Sachverhalt exemplarisch mit den

⁵⁰ Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass der ÖPNV mit unflexiblen Streckenplänen und festen Zeittakten nur begrenzt den individuellen Mobilitätsbedürfnissen - die analog zu gesellschaftlichen Prozessen der Ausdifferenzierung und den Anforderungen pluralisierter Lebensstile weiter zunehmen - gerecht wird.

⁵¹ Die ökologischen Wirkungen werden zumeist komparativ bestimmt, d.h. sie werden via eines Vergleichs eines Zustands mit Car-Sharing-Nutzung gegenüber einem Referenzzustand ohne Car-Sharing-Nutzung bestimmt (vgl. Wilke 2007: 26). Zu umweltökologischen Auswirkungen allgemein siehe Loose (2010); Martin/Shaheen (2011).

⁵² Dieser Sachverhalt wurde mithin in der Car-Sharing-Branche kontrovers diskutiert (vgl. Byzio et al. 2002).

Angaben für das Jahr 2009: Während hier für 26 EU-Länder ein spezifischer CO₂-Ausstoss von 153,5g/Km bei Neuwagen indiziert wird, verweisen die meisten CSO mit ihrer Flotte auf einen Wert von lediglich 129,6 g/Km, was einer Differenz von 15,6% entspricht. Zugleich erreichten die CSO somit bereits 2009 den für 2015 verbindlich festgelegten Grenzwert für CO₂-Emissionen von 130 g/Km (Loose 2010: 74f.). Überdies wird die positive Ökobilanz der CSO durch das geringe Alter ihrer Fahrzeuge mit ca. 2 Jahren gegenüber einem durchschnittlichen Alter der Privat-PKWs mit 7,8 – 8,2 Jahren befördert (Behrend/Sakhdari 2000: 19, 43; MID und KBA 2008), entsprechend wird durch eine etwas stärkere Kilometeraufleistung der CSO-Fahrzeuge nicht lediglich ein erhöhter Verschleiß unterstellt, sondern die fortlaufende Modernisierung der Fuhrparks gewährleistet. Neben den positiven ökologischen Effekten der CSO belegen Verkehrsbilanzierungen und ökologische Analysen ebenso, dass Car-Sharing mit signifikant positiven Umwelteffekten verbunden ist, welche durch die Ausschöpfung weiteren Kundenpotentials noch erheblich gesteigert werden können. Insbesondere die in Untersuchungen vielfach als „Lernkurve“ (Muheim et al. 1998) bezeichnete Veränderung des Nutzungsverhaltens belegt diesen Sachverhalt. Gleichwohl gilt es zu berücksichtigen, dass bei der „Lernkurve“ zwischen zwei Lerneffekten zu differenzieren ist: Car-Sharing-Nutzer reduzieren mit zunehmender Vertragsdauer ihre Kilometerfahrleistung mit den genutzten Car-Sharing-Fahrzeugen (1. Lerneffekt). Zudem ist im Zeitverlauf der Mitgliedschaften ein signifikanter Trend zum „Downsizing“ der gebuchten Fahrzeuge festzustellen (2. Lerneffekt). Exemplarisch verdeutlicht nachfolgende Abbildung die Reduzierung der Fahrleistung zur intraindividuellen Verhaltensänderung:

	Gefahrene Kilometer insgesamt	Gefahrene Kilometer pro Vertrag
Privatkunden im 1. Jahr der Mitgliedschaft (n=2.134)	3.605.977 Km	1.689,8 Km
Privatkunden im 2. Jahr der Mitgliedschaft (n=2.134)	2.494.985 Km	1.169,2 Km
Saldo	- 1.110.992 Km	- 520,6 Km

Tabelle 3: Reduzierung der Kilometerfahrleistung im Zeitverlauf bezogen auf die Gesamtkunden
Quelle: Eigene Darstellung, Angaben nach Wilke et al. (2007: 47)

Entsprechend der Abbildung reduziert sich die Gesamtfahrleistung der Car-Sharing-Kunden im zweiten Mitgliedschaftsjahr um ca. 30%. Dies entspricht beim Kundendurchschnitt einer Reduktion der anfänglichen Fahrleistung von 1.690 Km/Jahr um etwa 520,6 Km/Jahr auf 1.169 Km/Jahr. Gleichwohl gilt dies für den Kundendurchschnitt; entsprechend verweisen Wilke et al. darauf, dass eine Minderung der zurückgelegten Fahrkilometer bei etwas weniger als 2/3 der Car-Sharing Kunden besteht, während ca. ein Drittel eine vermehrte Fahrleistung aufweisen und die Veränderung bei den übrigen Kunden im Bereich

von etwa +/- 5% verortet ist (vgl. ebd.). Diese Werte sind vergleichbar mit den Analyseergebnissen von Martin und Shaheen (2011: 4), welche für Haushalte, die im Rahmen der Car-Sharing-Nutzung ihren Privat-PKW verkaufen, sogar eine Reduktion der „vehicle miles travelled“ um 43% verzeichnen.⁵³

Während die Car-Sharing-Kunden analog ihren Kilometerfahrleistungen gleichsam ihren gesamten „ökologischen Fußabdruck“ reduzieren, gilt es hinsichtlich der Fahrzeugwahl zu berücksichtigen, dass der Kauf eines Privat-PKWs in der Regel an der „größtmöglichen Option“ (Bilharz 1999: 43f.) orientiert ist. Folglich sind die Fahrzeuge zumeist keine „Citymobile“, sondern werden unabhängig von ihrer eigentlichen Nutzung überwiegend bereits als Transporter, Geländewagen oder Urlaubsmobile erworben (vgl. Kumer et al. 1996: 61). Demgegenüber haben Car-Sharing-Kunden, bedingt durch das vielfältige Angebot verschiedener Fahrzeugtypen, die Möglichkeit, stets ein an ihren konkreten Bedarf adaptiertes Fahrzeug zu wählen und damit diesen „Caravan Effekt“ (Bilharz 1999) zu durchbrechen. Nach Huwer (2003: 13) führt diese Angebotsvielfalt in Kombinationen mit der transparenten Kostenstruktur des Car-Sharing und den „Zugangsschwellen“ der Buchungen und Wege zu den jeweiligen Fahrzeugen insgesamt zu einem rationaleren Umgang. Analog dazu erfolgt ebenso eine rationalere Auswahl der benötigten Fahrzeuge (vgl. ebenso Loose et al. 2010: 79; Schweiz et al. 2004: 40; Wilke et al. 2007: 40).

Vor diesem Hintergrund gilt es die primären Buchungszwecke beim Car-Sharing zu fokussieren: Car-Sharing wird vornehmlich für die Bereiche Freizeit und Großeinkäufe und nicht etwa den Weg zur Arbeit genutzt (vgl. Kumer et al. 1996: 49f.; Muheim 1998: 74; MVV 2003: 15; Pesch 1996: 108; Petersen 1995: 202f.). Dabei bezeichnen lediglich 17% aller Car-Sharing-Fahrten Entfernungen unterhalb von 20 Km, während selbige Entfernung bei Privat-PKWs durchschnittlich 75% der Fahrten ausmacht (vgl. Petersen 1995: 206). In Analogie zum Buchungszweck und der jeweiligen Fahrkilometerleistung belegen Wilke et al. (2007: 48) hierbei den 2. Lerneffekt des „Downsizing“: Demnach erfolgt im zweiten Mitgliedschaftsjahr neben der ohnehin reduzierten Fahrleistung zusätzlich die Wahl einer unteren Fahrzeugklasse bei ca. 20% der Kunden. Konträr dazu zeigt sich jedoch ebenso die Entwicklung eines „Upsi-

⁵³ Die Reduzierung der zurückgelegten Fahrzeugkilometer im Bereich von ca. 30% bis 40% wird hierbei ebenso von verschiedenen Analysen bestätigt. Hier sei auf Millard et al. (2005), Price und Hamilton (2005), Cervero et al. (2007) sowie Shaheen et al. (2006) verwiesen. Zur Reduktion der Fahrleistung siehe ebenso Rosinak et al. (2000), Steding et al. (2004), Martin und Shaheen (2010); die eingesparten CO₂-Emissionen für Europa beim durchschnittlichen Car-Sharing-Kunden betragen dabei zwischen 39% bis 54% (Shaheen/Cohen 2007: 82). Gleichwohl ist anzumerken, dass die Car-Sharing-Kunden nicht weniger mobil sind, sondern sich den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes anpassen (MVV2003: 4-22) und bereits entsprechend ÖPNV affin sind (vgl. ebd.; Böhler/Wanner 2004: 62; Loose 2010: 89). Muheim et al. (1998: 83) verweisen hier auf die hohe Nutzungshäufigkeit des Umweltverbundes bei ca. einem Viertel ihrer Fahrten. Zur Verlagerung des Modalsplit siehe Kumer et al. (1996: 167ff.), Pesch (1996: 161), Petersen (1995: 197ff.).

Entsprechend dem positiven ökologischen Gesamtsaldo gilt es jedoch zu berücksichtigen, dass sich dahinter partiell auch Car-Sharing mit gegenläufigen Nutzungsmustern „verbergen“. Folglich können Veränderungen bei Teilkollektiven der Car-Sharing-Kunden zu Verschiebungen des Gesamtsaldos in beide Richtungen resultieren. Wird singular mit dem Saldo operiert, unterstellt dies hinsichtlich der „Lerneffekte“ nicht nur homogene Verhaltensmuster sondern verleitet dazu, die Dynamik zu vernachlässigen, welche hinter den Veränderungsprozessen auszumachen ist (vgl. auch zu „passiven“ Kunden“, Wilke et al. 2007: 44ff., 48f.).

zing“ hin zu Mittelklassewagen. Allerdings betrifft dies vornehmlich Fahrzeugbuchungen zu speziellen Anlässen oder Haushalte, welche zuvor fahrzeuglos waren⁵⁴ und im späteren Verlauf ihrer Mitgliedschaft zumeist auch „Downsizen“, was durch die Einbindung von Car-Sharing in die Verkehrsmittel des Umweltverbundes – und die damit weiteren Mobilitätsmöglichkeiten - verstärkt wird und in Hinblick auf die zurückgelegten Fahrzeugkilometer im Saldo einer Reduktion entspricht (vgl. ebd.).

Die positiven ökologischen Wirkungen variieren somit stark anhand der Faktoren Art und Entfernung der zurückgelegten Wege sowie der dabei benutzten Fahrzeuge und dem Verkehrsverhalten der Car-Sharing-Nutzer (vgl. Gießhammer et al. 2010: 24). Dieser Sachverhalt wird durch die vermehrte Auslastung von einzelnen Fahrzeugen beim Car-Sharing als Nutzungsintensivierung⁵⁵ verdeutlicht. So ersetzt nach Wilke (2009: 114) ein Car-Sharing-PKW bereits ab einer jährlichen Kilometerleistung von etwa 30.000 Km pro Jahr etwa 6,2 Privat-PKW.⁵⁶ Das Car-Sharing-Konzept resultiert in Konsequenz der Nutzenintensivierung⁵⁷ in einer Reduzierung des allgemeinen PKW-Bestandes, was analog dazu einer Entlastung des städtischen Verkehrs entspricht. Entsprechend werden nicht nur die verkehrsbedingten Emissionen, wie umweltschädliche Schadstoffe und Lärm, vermieden, es werden auch weniger städtische Flächen für Parklätze benötigt und somit der fahrende und ruhende Verkehr entlastet (vgl. Glotz-Richter et al. 2007; Perner et al. 2000; Pesch 1996: 45).⁵⁸

Die Bereitschaft der Kunden zu diesem umweltschonenden Verhalten wird dabei durch die bereits angeführte Einbindung von Car-Sharing in die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, die Eingewöhnung an die Nutzung derselben sowie die transparenten Preisstruktursysteme forciert (vgl. Huwer 2003: 12f.; Loose 2010: 72, 79). Zugleich umfasst dieser nachhaltige

⁵⁴ Einschränkung weist bereits Muheim (1998: 54) darauf hin, dass die Neu-Kunden gegenüber den Bestandskunden zufolge „genussfreudiger und anspruchsvoller“ seien, vornehmlich auch bei „Autodesign und Komfort“.

⁵⁵ Die Nutzenintensivierung betrifft dabei sowohl die Auslastung in der zeitlichen Nutzung, gegenüber Privat-PKWs, der zumeist 23 Stunden ungenutzt ist (vgl. VDV/Socialdata 1991), als auch den höheren Besetzungsgrad durch Personen. Exemplarisch sei hier auf Ergebnisse von Kumer et al. (1996: 50) für Österreich verwiesen, der einen Besetzungsgrad von 2,24 – 2,33 Personen je CS-Fahrt gegenüber einem Durchschnitt von 1,4 Personen bei Privat PKWs angibt. Für Deutschland beträgt der durchschnittliche Besetzungsgrad bei Privat-PKWs ca. 1,5 Personen (MiD 2008: 87). Nach Studien von Baum und Pesch (1994: 14) sowie Pesch (1996: 151) liegt der Besetzungsgrad bei Car-Sharing bei 1,98-2 Personen gegenüber 1,62-1,6 Personen bei Privat-PKWs (vgl. Beutler/Brackmann 1999). Zum Sachverhalt der Nutzenintensivierung siehe Schöll (2009: 71f.), Schöll et al. (1998: 13, 2010: 8ff., 18f.), Baum und Pesch (1994), Harms und Truffer (1998), Hirschl et al. (2001).

⁵⁶ Vergleichbare Ergebnisse im Bereich von etwa 4,2-6 PKW belegt auch Tal (2009) bei einer internationalen Vergleichsstudie. Nach Petersen (1995: 151), ersetzt jedes Car-Sharing-Fahrzeug ca. vier Fahrzeuge.

⁵⁷ Die Nutzenintensivierung bedingt den - in der Regel 2-jährigen - Austausch hin zu effizienteren Fahrzeugen (Motoren, Emissionsstandards, Kraftstoffeinsparungen), womit die Fahrzeuge dann auch als Gebrauchtwagen zur Verfügung stehen und Rohstoffe durch nicht hergestellte Fahrzeuge einsparen (vgl. Behrend/Sakhdari 2000: 43; Gießhammer et al. 2010: 25; Maertins 2006).

⁵⁸ Hierzu urteilt Feldkeller kritisch, dass ein Parken von Fahrzeugen auf Straßen nicht die Nutzung eines im Sinne „Gemeingebrauchs“ sei, sondern vielmehr „[...] eine Zweckentfremdung, die sich erst in den letzten 40 Jahren eingebürgert hat und nichts anderes darstellt als eine Beschlagnahme des öffentlichen Raumes für private Zwecke. [...] Wer glaubt, mit der Serienproduktion von Autos, die weniger Abgase oder weniger Lärm ausstoßen, sei das Problem gelöst, irrt. Das eigentliche Problem ist die massenhafte Anwesenheit des Objektes Auto in den Städten, in der Landschaft und in den Köpfen“ (Feldkeller 1994: 183ff.). Huwer (2003) beziffert die Kosten für einen Parkplatz mit ca. 12.500 Euro (oberirdisch) bzw. 25.000-40.000 Euro (bei Tiefgaragen).

Mobilitätsstil mitunter die Bereitschaft der Car-Sharing-Nutzer zu einem bewussten Verzicht auf einen eigenen PKW. So entschieden sich nach einer von Kählert (2005: 9) durchgeführten Analyse etwa 55% der Befragten, bedingt durch Car-Sharing, gegen den Erwerb eines Privat-PKW und weitere 30% veräußerten sogar ihren eigenen PKW (ebenso Haefli/Matti 2006). Gleichwohl bleibt die Annahme, Car-Sharing bedinge ursächlich eine Reduzierung der Privat-PKWs, nicht unwidersprochen. Exemplarisch belegt etwa Maertins (2006), dass ca. 25% der Car-Sharing-Haushalte seit jeher autofrei sind und nur etwa ein Sechstel der Car-Sharing-Kunden, bedingt durch ihre Mitgliedschaft, den eigenen PKW veräußert haben. Diese Analyseergebnisse belegen somit einerseits zwar die weiterhin positive Ökobilanz von Car-Sharing-Nutzern, jedoch zugleich auch Vermutungen, dass die Entscheidung für die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten weniger angebotsseitig beeinflusst ist, sondern primär ein Resultat der veränderten persönlichen Lebensumstände von Car-Sharing-Nutzerhaushalten darstellt (vgl. Kap. 6.6 sowie Harms 2003).⁵⁹

4. Nutzerstruktur von Car-Sharing-Kunden

Nachdem vorangehend die Entwicklung(-en) und ökologische Bedeutung von Car-Sharing dargestellt wurden, gilt es ebenso den Fokus auf die Nutzerstruktur dieser nachhaltigen Mobilitätsdienstleistung zu richten. Dabei belegen die Analyseergebnisse verschiedener Studien übereinstimmend, dass Car-Sharing bislang überwiegend von einem sozialstrukturell relativ homogenen Milieu genutzt wird. Zur Verdeutlichung dieses Sachverhaltes werden nachfolgend die „typischen“ Car-Sharing Nutzer anhand verschiedener soziodemografischer Faktoren dargestellt.

4.1 Alter und Geschlecht

Bereits frühe Studien von Petersen, Wiederseiner und Pesch indizieren einen signifikanten Schwerpunkt in der Altersverteilung bei den 25 bis 45-Jährigen. Mithin gibt Petersen (1995: 169f.) den Bereich mit ca. 89% an, während Wiederseiner (1993: 22) diesen Wert bei vergleichbaren 86% bestimmt. Ebenso verweist auch Pesch (1996: 125) auf einen Wert von 92% für die Gruppe der 25 bis 50-Jährigen. Demgegenüber bemisst die Altersgruppe der 18-24-Jährigen bei den Analysen jeweils nur einen Bereich von etwa 4-5%, gleichwohl ist die

⁵⁹ Den Anteil von Car-Sharing-Kunden, die bedingt durch ihre Car-Sharing Mitgliedschaft auf den Erwerb eines Privat-PKWs verzichtet haben, beziffert Pesch (1996: 133) hingegen mit 30%, und Muheim et al. (1998: 68) für die Schweiz mit ca. 20-25%. Die Tendenz, dass ein Trend zur Veräußerung der Privat-PKW besteht, wird dabei auch von frühen wie aktuellen Studien belegt (vgl. Wilke et al. 2007: 40).

Nach Wiederseiner (1993: 16ff.) veräußerten 54% der Car-Sharing Kunden ihren Privat-PKW und 13% verzichteten auf den Erwerb eines Privat PKWs, jedoch waren 33% schon vorher „autolos“. Brand (1995: 37) hingegen weist 28,8% der Car-Sharing Kunden als vorher „autolos“ aus. Weitere 35,6% hätten den eigenen PKW verkauft und 22,6% auf den Erwerb eines PKWs verzichtet. In einer weiteren Studie belegen auch Muheim und Iberbitzin (1992: 42), dass ca. 36% der Car-Sharing Kunden schon vor dem Car-Sharing autolos waren und 39% ihren PKW veräußert haben. Weitere internationale Studien indizieren vergleichbare Werte, zur Übersicht sei hier auf Tal (2009) verwiesen. Ebenso vermuten Martin und Shaheen (2010), dass Car-Sharing allein in den USA den Fahrzeugbestand bisher um 90.000-130.000 PKW reduziert hat.

Gruppe der Car-Sharing-Kunden ab 45 Jahren mit einem Bereich von 3-10% nur marginal. Analog zu diesen Ergebnissen ist der Schwerpunkt auch nach aktuelleren Studien von Wilke et al. (2007: 84) mit etwa 62,9% bei den 25 bis 44-Jährigen verortet. Ebenso weist auch Loose (2010: 55) den Schwerpunkt im Bereich der 25-49-Jährigen in einer international vergleichenden Studie von Car-Sharing-Anbietern aus.⁶⁰

In der Altersverteilung zeigt sich dabei gleichsam das Phänomen des „Mitalterns“. Am Beispiel des Branchenprimus „StattAuto“ wird ersichtlich, dass im Jahr 1991 das Durchschnittsalter bei etwa 34 Jahren war, während es 1996 bei 37 Jahren und 1999 bei ungefähr 40 Jahren war. Dies, so kann zu diesen frühen Car-Sharing-Jahren gemutmaßt werden, resultiert einerseits in einer geringeren Quote von Studenten und Personen in Ausbildung, während andererseits das Durchschnittseinkommen steigt. Bei einer Betrachtung der aktuellen Car-Sharing Entwicklung ist jedoch zu vermuten, dass die Altersverschiebung durch Faktoren wie „free-access“ und „open-end“-Buchungen auch vermehrt wieder jüngere Kunden anspricht.

Eine Differenzierung nach Genderaspekten zeigt eine signifikante Überrepräsentation männlicher Kunden gegenüber weiblichen Car-Sharing-Kunden. Dabei weisen verschiedene Analyseergebnisse das Verhältnis von etwa 2/3 männliche Kunden gegenüber 1/3 weibliche Kunden aus (Petersen 1995: 170; Wiederseiner 1993: 22; MVV 1996; 2000: 6). Allerdings indizieren aktuelle – deutsche, wie internationale - Studien, dass auch vermehrt weibliche Personen Car-Sharing nutzen, und verweisen auf ein Verhältnis von nur noch ca. 58% männlichen zu 42% weiblichen Kunden (Wilke et al. 2007: 44, 82ff.; ebenso Loose et al. 2010: 54).

4.2 Haushaltsgröße

Die Betrachtung der Haushaltsgröße von Car-Sharing-Kunden bietet einen direkten Konnotationenpunkt zur Annahme von Pesch (1996: 126), dass die positive Korrelation zwischen PKW-Besitz respektive PKW-Nutzungsbedarf mit zunehmender Haushaltsgröße Car-Sharing als Alternative zum Privat-PKW vornehmlich für kleinere Haushalte attraktiv erscheinen lässt. Dieser Sachverhalt wird bereits von frühen Car-Sharing-Analysen bestätigt. Entsprechend indizieren Pesch (ebd.), Petersen (1995: 176) und Wiederseiner (1993: 24), dass 59,1% bis 63% der Car-Sharing-Haushalte Ein- und Zwei-Personenhaushalte sind. Nach Pesch (1996: 126) untergliedert sich die weitere Verteilung der Car-Sharing-Nutzer in 18,4% Drei-Personen-Haushalte, 10,3% Vier-Personen-Haushalte und 5,2% sonstige Haushalte mit mehr Personen.⁶¹ Analog zu diesen Ergebnissen ermöglicht die Betrachtung der Haushalts-

⁶⁰ Siehe ebenso zur Altersstruktur Perner et al. (2000: 24), Koch (2002: 17), Millard-Ball et al. (2005: 3-25). Für eine lokale Studie zum Raum Tübingen siehe Braun et al. (2013).

⁶¹ Damit ist die durchschnittliche Haushaltsgröße der Car-Sharing-Nutzer bei 2,22 Personen verortet und etwas unterhalb des Durchschnitts mit 2,27 Personen pro Haushalt bzw. 2,55 Personen bei Haushalten mit PKW.

struktur eine weitergehende Differenzierung (Gaeth 1997: 17): Demnach sind ca. 34% der Car-Sharing-Haushalte als Single-Haushalte zu klassifizieren, während 29% Paar-Haushalte mit mindestens einem Kind sind und 23% Paar-Haushalte ohne Kinder darstellen. Alleinerziehende machen lediglich 6% der Nutzer aus, während die Gruppe der sonstigen größeren Haushalte etwa 8% der Car-Sharing Haushalte ausmacht. Auch aktuellere Studien belegen diese Ergebnisse. Während Koch (2002: 17) und Perner et al. (2000: 22) jedoch Single- und kinderlose Paar-Haushalte als die größten Nutzergruppen von Car-Sharing identifizieren, zeigt die Analyse von Wilke et al. (2007: 82ff.), dass auch Paar-Haushalte mit Kindern eine bedeutsame Gruppe der Car-Sharing-Nutzer sind⁶²: Demnach differenzieren sich die Car-Sharing-Haushalte in 33,2% Single-Haushalte sowie 4,1% Alleinerziehenden-Haushalte. Paarhaushalte ohne Kind beziffern 24,8% der Car-Sharing-Haushalte, während Paar-Haushalte mit Kindern unter 15 Jahren mit 25,3% die zweitgrößte Gruppe der Car-Sharing-Nutzer nach den Single-Haushalten bezeichnen. Demgegenüber machen Haushalte mit Kindern über 15 Jahren lediglich 4,8% der Nutzer aus, was darauf zurückzuführen sein mag, dass bei Haushalten mit jüngeren Kindern die Struktur des Alltags komplexer ist, während bei Haushalten mit älteren Kindern bereits eine „eigene“ Mobilität statt des „Muttertaxi“ angenommen werden kann. Die sonstigen Mehrpersonen-Haushalte bezeichnen 7,9% der sonstigen Car-Sharing-Nutzer. Die durchschnittliche Haushaltsgröße der Car-Sharing-Kunden ist mit 2,3 Personen etwas unterhalb der 2,5 Personen Haushaltsgröße der Nicht-Kunden. Dieser Sachverhalt wird ebenso von internationalen Car-Sharing-Studien bestätigt (vgl. Loose 2010: 55).

4.3 Bildungsabschlüsse und Erwerbstätigkeit

Übereinstimmend belegen die Analyseergebnisse verschiedener Studien, dass Car-Sharing-Kunden ein signifikant hohes und zugleich überdurchschnittliches Bildungsniveau aufweisen. Nach Pesch (1996: 128) und Petersen (1995: 173) verfügen demnach 65,8% bzw. 60,6% der Car-Sharing-Kunden über einen (Fach-)Hochschulabschluss. Ebenso verweist auch Loose (2010: 55) auf das länderübergreifende hohe Bildungsniveau der Car-Sharing-Kunden.

Vor dem Hintergrund, dass Car-Sharing gerade Personen mit höheren Bildungsabschlüssen anspricht, vermutet Pesch (1996: 128f.), dass gerade bei diesen „eine Reflexionsfähigkeit über das Verkehrsverhalten, Kostenbewusstsein (Verständnis des Fixkosteneffektes beim eigenen Pkw) sowie eine geringere Funktion des PKW als Prestigeobjekt eher gegeben [ist] als bei Autofahrern mit geringerem Bildungsgrad“.

Beruflich ist festzustellen, dass Car-Sharing-Nutzer mit einer Quote von 86,9% überwiegend

⁶² Dabei mag ebenso das Aufwachsen dieser Kinder in „autolosen“ aber mobilen Haushalten maßgeblich die Einstellung gegenüber Car-Sharing bei weiteren Generationen befördern („Sozialisationseffekt“).

erwerbstätig sind oder sich bei einer Quote von 4% entsprechend in einer (universitären) Ausbildung befinden. Demgegenüber bezeichnen ebenso 4% ein aktives Rentenalter respektive sind Pensionäre; lediglich 1,9% der Car-Sharing-Nutzer sind arbeitslos oder zu 3,3% in einem aktiven Erwerbsalter, jedoch nicht erwerbstätig (vgl. Wilke et al. 2007: 82ff.). Die Differenzierung nach der Berufszugehörigkeit zeigt nach frühen Studien von Pesch (1996: 127), dass die Car-Sharing-Nutzer überwiegend, zu 60,7%, im Angestellten- oder Beamtenverhältnis arbeiten und 17,6% beruflich selbstständig sind; zugleich weist Pesch darauf hin, dass Studenten, Rentner und Erwerbslose signifikant unterrepräsentiert sind. Diese Ergebnisse werden auch von Wiederseiner (1993)⁶³ und (Loose 2010: 55f.) belegt.

4.4 Haushaltseinkommen

Entsprechend der dargestellten Verteilung von Bildungsabschlüssen und beruflicher Stellung sind Car-Sharing-Haushalte vornehmlich im mittleren bis oberen Einkommensbereich verortet. Dabei ist nach Analysen von Pesch (1996: 129) und Wiederseiner (1993: 23) festzustellen, dass lediglich etwa 4% der Car-Sharing-Haushalte über ein monatliches Haushaltsnettoeinkommen von weniger als 1.000 DM verfügen. Ebenso befinden sich auch nur 10-16% der Nutzer-Haushalte im Bereich bis zu 2.000 DM monatlichen Nettoeinkommens. Dagegen verdienen 23-24% der Car-Sharing-Haushalte bis zu 3.000 DM netto monatlich und ca. zwei Drittel der Haushalte beziehen ein Nettoeinkommen von mehr als 4.000 DM monatlich.

Auch aktuellere Studien von Wilke et al. (2007: 82ff.) indizieren, dass lediglich 16,2% der Car-Sharing-Haushalte über ein geringeres Nettoäquivalenzeinkommen als 1.000 Euro aufweisen. Demgegenüber sind 34,7% der Nutzerhaushalte im Bereich zwischen 1.000 und 1.700 Euro verortet, während 49% ein monatliches Nettoeinkommen von mehr als 1.700 Euro angeben. Entsprechend dieser Angaben verfügen die Haushalte der Car-Sharing-Kunden also durchaus über ausreichend finanzielle Ressourcen, sich einen eigenen PKW leisten zu können (vgl. Schweiz et al. 2004: 31).

Die „typischen“ Car-Sharing-Kunden, so die bisherigen Ergebnisse, sind also überwiegend männliche Akteure im jüngeren Alter (ca. 25-45 Jahre) mit überdurchschnittlichen, zumeist akademischen Bildungsabschlüssen und leben in überwiegend autofreien Ein- bis Zweipersonen-Haushalten (vgl. Wilke et al 2007: 84ff.) Sie sind vornehmlich als Angestellte oder Beamte im Dienstleistungssektor tätig und verfügen über Einkommen im mittleren bis gehobenen Bereich. Bedingt durch die Konzentration der CSO auf Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern wohnen sie zumeist in urbanen Siedlungsräumen, welche analog zur Einbindung von Car-Sharing in den Umweltverbund, eine gute (infra-)strukturelle Anbindung aufweisen (Maertins 2006: 20).⁶⁴ Dabei ist die Besitzquote von Privat-PKW der Car-

⁶³ Wiederseiner (vgl. ebd.) differenziert wie folgt: 70% Angestellte, 10% Beamte, 15% beruflich selbstständig.

⁶⁴ Nach Wilke et al. (2007: 15) gehören die Car-Sharing-Kunden entsprechend zu „urbanen“ Milieus, die „in innenstadtnahen Altbauquartieren leben“ (ebd.). Dabei sind sie 70% „autofreie“ Haushalte, nur 5% haben zwei oder

Sharing-Kunden äußerst gering, während sie gegenüber „Nicht“-Car-Sharing-Kunden zugleich vielfach Zeitkarten des ÖPNVs besitzen (vgl. Loose 2010: 50; Wilke et al 2007: 84f.), was in einer überdurchschnittlichen Nutzung des ÖPNVs und relativ geringen PKW-Nutzung resultiert (vgl. Grießhammer et al. 2010: 24).

4.5 Zufriedenheit der Car-Sharing-Kunden

Die Zufriedenheit von Car-Sharing-Kunden ist ein maßgebliches Kriterium für die weitere Nutzung der Mobilitätsdienstleistung. Dies mag umso mehr vor dem Hintergrund gelten, dass eine weitere Verbreitung von Car-Sharing auch durch die positiven Berichte von Car-Sharing-Kunden weiter forciert wird. Dabei belegen verschiedene Befragungen, dass die Kundenzufriedenheit der Car-Sharing-Nutzer ein signifikant hohes Niveau aufweist und die Nutzer ihre Mobilitätsansprüche überwiegend als erfüllt ansehen.⁶⁵ Exemplarisch verdeutlicht dies eine Befragung von Car-Sharing-Kunden des MVV (2003), demnach sind 53% der Kunden mit der Car-Sharing-Dienstleistung „zufrieden“, weitere 30% „sehr zufrieden“ und 3% „vollkommen zufrieden“, was einer positiven Gesamtbewertung von ca. 86% entspricht.

Die überwiegende Zufriedenheit, sowohl mit der Nutzung von Car-Sharing als auch mit dem Angebot von lediglich Car-Sharing-Interessierten, wird nach Loose (2010: 3) auch aktuell bestätigt.

Die Zufriedenheit wird ebenso bereits von frühen Studien durch Muheim (1998: 33) bestätigt. Zugleich ist mit Verweis auf Knie und Petersen (1999: 141) zu vermuten, dass die positive Einschätzung bei zugleich geringer Nutzung und in Relation zur hohen Toleranz der kritisierten Aspekte ein Phänomen der „liebvollen Diskriminierung“ darstellt.

4.6 Hemmnisse und Kündigungsgründe beim Car-Sharing

Entgegen der zumeist permanenten Verfügbarkeit eines Privat-PKWs erfordert die Nutzung von „klassischen“ Car-Sharing-Angeboten die vorherige Reservierung bei Angabe eines festgelegten Ausleihzeitraums. Eine Verlängerung des Nutzungszeitraumes ist nur unter bestimmten Bedingungen möglich und eine spontane Nutzung folglich meist ausgeschlossen (vgl. Harms 2003: 69f.). Die Beschränkung seitens Car-Sharing resultiert dabei aus dem Sachverhalt, dass jede geplante Fahrt a priori eine bewusste Entscheidung, ein rationales Abwägen voraussetzt. Entsprechend muss in diesem (und jedem weiteren) Planungsprozess entschieden werden, wann (Datum) und wie lange (Zeitraum) das entsprechende Fahrzeug benötigt wird. De facto sind mit diesem Ablauf von Planungsentscheidungen ebenso die sich

mehr PKWs (ebd.: 84ff.), ebenso verweist hierauf der MVV (2003: 17) und benennt 90% als „autofreie“ Haushalten.

⁶⁵ Als maßgebliche Kriterien, die den Nutzern wichtig sind, die aber auch bereits überwiegend erfüllt werden, sind die gute Erreichbarkeit der Fahrzeuge, die hohe Zuteilungswahrscheinlichkeit und der Wegfall von Wartungsarbeiten genannt (Brand 1995: 71). Kritische Aspekte sind hingegen die eingeschränkte Verfügbarkeit bei Autos an Wochenenden und außerhalb größerer Städte sowie Entgelte bei längerer Nutzungen. Partiiell sind auch Fahrzeuge nicht im gewünschten Zustand (vgl. Baum/Pesch 1994; Muheim et al.1998).

zwangsläufig ergebenden Aufgaben wie der Reservierung des PKWs sowie die Abholung und Rückgabe des Automobils zu einem fixen Zeitpunkt an einem bestimmten Standort verbunden, da Einwegfahrten zumeist nicht möglich sind und Angebote lokaler CSO überwiegend regional sind (Harms 2003: 69f.).⁶⁶

Zugleich ist der Anreiseweg zum jeweiligen Fahrzeug-Standort zu berücksichtigen. Im Kontext der komplementären Einbindung von Car-Sharing in den Umweltverbund belegen hierbei verkehrswissenschaftliche Analysen, dass Entfernungen von bis zu zwei Minuten Fußweg einer Akzeptanz der ÖPNV-Verkehrsmittel nicht abträglich sind (vgl. Forcher 1996: 39). Im Vergleich dazu lassen die durchschnittlichen Entfernungen und Wegelängen zum nächstliegenden Car-Sharing-Standort, zumindest in Anfangsphasen von CSO, Akzeptanzprobleme vermuten (Bilharz 1999: 78). Ebenso gilt selbiges aufgrund betriebswirtschaftlicher Notwendigkeiten⁶⁷ für die Verfügbarkeit von Car-Sharing-Fahrzeugen.

Demnach ist die Zugriffswahrscheinlichkeit zu einem gewünschten Fahrzeug gerade bei kleineren CSOs trotz einer gewöhnlich geringeren Nutzer/Fahrzeug-Ratio niedriger. Beide Sachverhalte bezeichnen dabei maßgeblich kritisierte Aspekte zur Nutzung von Car-Sharing (vgl. Baum/Pesch 1994: 32; Kumer et al. 1996: 173, 177; Muheim et al. 1998: 40; Petersen 1995: 184). Exemplarisch verdeutlichen lassen sich vorgenannte Problematiken in den frühen Jahren des Car-Sharing etwa bei den Belegen von Petersen (ebd.: 182), nach denen im Jahr 1991 bei einem Car-Sharing-Angebot von sechs Stationen in Berlin lediglich 56% der Nutzer einen Fußweg von weniger als zehn Minuten angaben. Ebenso benötigen etwa die Car-Sharing-Nutzer in München durchschnittlich 13 Minuten bis zur nächsten Car-Sharing-Station, während nur 42% diese in weniger als zehn Minuten erreichten (MVV 1996: 19).⁶⁸ Analog zu diesen Einschränkungen indizieren verschiedene Analysen, dass für die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten eine Zugriffswahrscheinlichkeit im Bereich zwischen 90% und 95% festzustellen ist (vgl. Pesch 1996: 97; Petersen 1995: 149). Hierbei gilt nach Kumer et al. (1996: 60), dass ein größerer Fuhrpark die Zugriffswahrscheinlichkeit signifikant erhöht

⁶⁶ Diese und nachfolgend angeführte Faktoren sind vornehmlich kleineren, noch dem „ökologisch-originären“ Charakter entsprechenden, CSO zuzurechnen. Bei großen, überregionalen, kommerziell betriebenen CSO sind zumeist jedoch auch 24/7 Buchungen möglich. Dies bedeutet, dass vermehrt Möglichkeiten und Angebote einer „rund-um-die-Uhr“ Buchung etabliert sind. Neben dieser vornehmlich durch das Internet vorangetriebenen Entwicklung offerieren zahlreiche „free-floating“-CSO ihren Kunden die Option eines Chipcard-basierten „instant-access“ zur Spontannutzung der Fahrzeuge. Weitere Möglichkeiten von „open-end“-Buchungen und „one-way“-Fahrten reduzieren dabei die Beschränkungen von Buchungszeiträumen und nähern das Konzept eines „pay-as-you-go“-Car-Sharing somit zunehmend der Charakteristik einer permanenten Verfügbarkeit von Privat-PKWs an. Das so ermöglichte „Nutzen ohne Nachzudenken“ dieser CSO definiert nach Beutler die Car-Sharing-Anbieter der dritten Generation (Beutler 2004: 16-24).

⁶⁷ Zur Auslastung in Bezug auf die Rechtsform s. Kap. 3.6.1 sowie 3.3.6 zur Wirtschaftlichkeit. In einer Studie von Loose et al. (2004), lag der Bekanntheitsgrad von Car-Sharing bei etwa 15% („richtige Definition und Beschreibung“). Nach aktuelleren Studien der Thema Q Marktforschung (2011) ist der Bekanntheitsgrad 2011 bei deutschen Autofahrern bei 56% verortet; ein zunehmender Bekanntheitsgrad ist dabei analog zur Nutzerstruktur (Besserverdienende, Personen in Großstädten mit Car-Sharing-Angebot) festzustellen.

⁶⁸ Zum Aspekt der permanenten Verfügbarkeit bei Privat-PKWs in Bezug auf Routinen siehe Kap. 6.5. Die Einschätzung zeitlicher Transaktionskosten ist stets nur subjektiv bestimmbar. Während für manche Akteure die Nutzung von anderen Verkehrsmitteln, wie dem Fahrradfahren, eine unbequeme Anstrengung ist, mag sie für andere durchaus eine Abwechslung darstellen. Gleiches gilt für die Wege zum Fahrzeugstandort (vgl. Bilharz 1999: 51; Wehling 1998a: 28).

und ab einer Größe von 20 Fahrzeugen eine Zugriffswahrscheinlichkeit bei etwa 98% auszumachen ist.⁶⁹ Gleichwohl zeigen sich auch Differenzen je nach zeitlichen Buchungen: „Während unter der Woche kaum Probleme bestehen, übersteigt die Nachfrage an den Wochenenden, insbesondere an Samstagen, das Angebot“ (Muheim et al. 1998: 45). Analog zu dieser Überschneidung von Buchungszeiträumen ist einerseits festzustellen, dass diese schon bedingt durch das quantitative Wachstum der CSO reduziert wird (vgl. ebd.: 46), jedoch für die Akzeptanz durch die Nutzer von besonderer Bedeutung sind.⁷⁰

Exemplarisch lässt sich der anhaltende Stellenwert dabei an den Ergebnissen einer bundesweiten Analyse der Puls Marktforschung GmbH aus dem Jahr 2011 verdeutlichen. Demnach gaben ca. 30% der Befragten an, den Besitz eines PKWs gegenüber Car-Sharing weiter zu präferieren; ebenso sei (klassisches) Car-Sharing zu unflexibel und wenig Spontanität möglich (Sonnberger/Gallego Carrera 2012: 6f.).

Neben diesen Transaktionskosten stehen nach Loose (2010: 113, 122) bisweilen auch der marginale oder unzutreffende Kenntnisstand bezüglich der tatsächlichen Kosten eines Privat-PKWs einer multimodalen Nutzungsbereitschaft entgegen (vgl. ebenso Gillwald 1997).⁷¹ Dies bedeutet hinsichtlich der hohen Anschaffungskosten eines Privat-PKWs zunächst, dass selbige „große nachvollziehbare Barriere[n] (Loose 2010: 122), bezeichnen, welche die „Bereitschaft [...] zu einer wegespezifisch angepassten Verkehrsmittelnutzung stark vermindern“.

Entsprechend werden monatliche Wertverluste von „neuen oder neuwertigen PKW[s] als nicht beeinflussbar angesehen“, und Einstellungen wie etwa „Der Wagen ist sowieso bezahlt, also muss er jetzt auch so oft wie möglich genutzt werden“ (ebd.: 116) befördert. Eine so verzerrte Kostenwahrnehmung bedingt, zusammen mit einer relativ geringen Wertschätzung gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und der maßgeblichen Bedeutung von Automobilen als Statussymbol, ein Hemmnis in der Nutzung von Car-Sharing. Weitere Hindernisse einer Car-Sharing-Nutzung sind auf allgemeiner Ebene verortet: Dies gründet einerseits in der geringeren Verbreitung von Car-Sharing-Angeboten in weniger dicht besiedelten Regionen (Grießhammer et al. 2010: 24) zugunsten von mittleren und größeren Städten (Sonnberger/Gallego Carrera 2012: 7). Des Weiteren existiert in Deutschland bislang (Stand 1. Quartal 2016) keine einheitliche Regelung, welche die Ausweisung von Fahrzeugstationen klassischer CSO im öffentlichen Raum erlaubt (Loose 2007: 46; 2010: 109). Bei den Kündigungsgründen weisen sowohl Schweiz et al. (2004), mit Verweis auf Koss (2002) sowie die Studien von Loose et al. (2004) darauf hin, dass selbige überwiegend nicht

⁶⁹ Aktuelle Angaben beziffern die Zugriffswahrscheinlichkeit mit 90% (VCD 2010: 2) bzw. 95% (Loose 2010: 7).

⁷⁰ Seitens der CSO wird hierbei mit einem Sicherheitspuffer zwischen den Buchungen operiert, somit wird zwar einerseits die Auslastung der Fahrzeuge etwas reduziert, aber ein Risiko von Überschneidungen verringert. Zusätzlich wurden von den CSO Strafgebühren bei Überschreitung der gebuchten Zeit eingeführt (Pesch 1996: 180). Derlei Prozesse können mitunter aus Buchungsfehlern oder äußeren Umständen wie etwa Status resultieren, jedoch kann hier mit großzügig geplanten Buchungszeiträumen reduziert werden.

⁷¹ Gleichwohl werden auch die finanziellen Einlagen und Nutzungsgebühren kritisiert (Loose et al. 2005: 22).

den CSO angelastet sind sondern zumeist aus Veränderung im Privatleben der Akteure resultieren. Nach Schweiz et al. (2004: 32) werden, nicht weiter differenziert, von 57% der Befragten persönliche Veränderungen als Kündigungsgrund angeführt. Weitere Gründe sind demnach Kostenargumente bei 18% der Befragten sowie die Standorte der CSO mit 4% und die Auswahl der Fahrzeuge mit 2%. Demgegenüber verorten Loose et al. (2004: 29) als Austrittsgrund vornehmlich einen Umzug in eine andere Stadt mit 40% sowie den Erwerb eines PKWs, bedingt durch zunehmende Mobilitätsbedürfnisse mit 29%. Kostenaspekte sind lediglich bei 4% der Befragten bedeutsam, während 3% eine Unzufriedenheit mit der CSO angeben und für 3% Car-Sharing zu kompliziert sei.

4.7 Car-Sharing-Potential

Die Bestimmung eines Nutzerpotentials von Car-Sharing gründet in der Differenzierung bestimmter objektiver und subjektiver Kriterien, welche entsprechend in Aspekte wie die PKW-Nutzungshäufigkeit und die Gesamt-Jahresfahrleistung, aber auch die vorwiegenden PKW-Nutzungszwecke sowie den Wohnsitz und die individuelle Einstellung gegenüber bestimmten Verkehrsmitteln und den ÖPVN zu klassifizieren sind.

Die bedeutendste Analyse nach diesem Schema wurde von Baum und Pesch (1994: 84) durchgeführt und indiziert ein theoretisches Kundenpotential zwischen 2,45 Mio. bis 8,1 Mio. Car-Sharing-Nutzern. In ihrer Abschätzung differenzieren Baum und Pesch zunächst lediglich nach Führerscheinbesitzquoten in städtischen Räumen und berechnen das Kundenpotential, indem sie Führerscheinbesitzer typisieren. Dabei gliedern sich die Gruppen der Führerscheinbesitzer in die „Autofahrer aus Leidenschaft“, die Gruppe der „ÖPNV affinen Autofahrer“ gegenüber der „ÖPNV ablehnenden Autofahrer“. Weiterhin sind die Gruppen der „wahlfrei(-en) Abwägenden“ und „Autoverzichtenden“ benannt, welche als potentielle Car-Sharing-Nutzer gewertet werden, da ihre Einstellungs- und Verhaltensmuster am ehesten dem Car-Sharing-Konzept entsprechen (vgl. Schweiz et al 2004: 24f.).

In einem weiteren Ansatz fokussieren Baum und Pesch die eventuellen Car-Sharing-Kunden vor dem Hintergrund eines angenommenen Break-Even-Points bei einer jährlichen Kilometerfahrleistung von 6.830 Km. Weiterhin differenziert nach den primären Nutzungszwecken der Car-Sharing-Fahrzeuge (Großeinkäufe und Freizeit) verorten sie die angenommene Anzahl der Kunden bei etwa 2,74 Mio. Car-Sharing-Nutzern. Eine abschließende Analyse beschränkt das theoretische Nutzerpotential auf den Bereich einer relativ geringen PKW-Nutzung von bis zu 12-mal monatlich. Unter Berücksichtigung der vorigen, „harten“ Faktoren (Nutzungshäufigkeit, Nutzungszweck und Fahrleistung) wird dabei ein realistisches Kundenpotential von 2,45 Mio. Car-Sharing-Kunden ermittelt.

Ansatz	Nutzerpotential	Quote der Führerscheinbesitzer
Potential nach „Typen“	8,1 Mio.	19,19%
Potential nach jährlicher Kilometerfahrleistung	2,05 Mio.	4,86%
Potential nach PKW-Nutzungszwecken	2,74 Mio.	6,49%
Potential nach PKW-Nutzungshäufigkeit	2,45 Mio.	5,79%

Tabelle 4: Nutzerpotential des Car-Sharing für Deutschland

Quelle: Eigene Darstellung nach Baum/Pesch (1994: 84)

5. Verkehrsverhaltensforschung

5.1 Mobilität und Verkehrsverhalten

Die Anfänge moderner Verkehrsforschung lassen sich in den Zeitraum der ausgehenden 1960er Jahre bis in die anfänglichen 1970er Jahre verorten (vgl. Scheiner 2009: 24). In dieser zeitlichen Periode begann die soziographische wie verkehrswissenschaftliche Forschung ihren perspektivischen Fokus zur empirischen Analyse nach den ursächlichen Faktoren der Verkehrsmittelnachfrage auf die disaggregierte Individualebene zu richten. Maßgeblich befördert wurde diese Entwicklung dabei von den technischen Neuerungen dieser Zeit, welche zunehmend die Erfassung und Analyse von großen Datenmengen ermöglichte.⁷²

Dabei fällt mit Blick auf den in der Verkehrsforschung zumeist gebräuchlichen Begriff des „Verkehrsverhaltens“ zunächst auf, dass selbiger Begriff „nirgendwo exakt definiert [ist], sondern immer bereits als etwas „Vorgegebenes“ betrachtet wird“ (Held 1982: 84). Konkret bedeutet dies, dass sich bei der Bezugnahme auf den Personenverkehr respektive MIV undifferenzierte Verwendungsarten der Begrifflichkeit ergeben: Während bei der Verkehrsteilnahme zumeist lediglich spezifische Elemente wie die durchgeführte(-n) Ortsveränderung(-en) und die Verkehrsmittelart erfasst werden, bleiben weitere Tätigkeiten unberücksichtigt. Demnach würde das Einparken des Fahrzeugs zum Verkehrsverhalten zählen, während Tätigkeiten wie die Informationsbeschaffung über Verkehrswege, Tanken und weitere verkehrsbezogene Handlungen nicht als direktes Verkehrsverhalten bezüglich der intendierten Ortsveränderung definiert werden (vgl. ebd.).

⁷² Insbesondere seit den zu Beginn der 1970er Jahre von Kutters (1972, 1973 für Deutschland) durchgeführten Studien sowie den Arbeiten britischer Forschergruppen der Oxford Transport Studies Unit (Jones et al., 1983 für Großbritannien) galt und gilt das Verkehrsverhalten (Wegehäufigkeit, Wegelänge, Verkehrsmittelwahl etc.) als maßgeblich durch sozio-demographische, sozial-strukturelle Merkmale von Akteuren (zusammengefasst unter dem Begriff der Lebenslage) und raum-strukturelle Merkmale beeinflusst. Die Forschungsrichtung fokussierte dabei vornehmlich die beschränkenden wie gleichsam ermöglichenden Ressourcen der Haushalte und individuellen Akteure; etwa die Verfügbarkeit finanzieller Ressourcen, Stellung im Erwerbsleben und sozialer Status (vgl. Scheiner 2009: 18).

Im Anschluss an diesen Missstand plädiert Kalwitzki (1994: 12) dafür, zunächst zwischen Verkehrs- und Mobilitätsverhalten zu differenzieren. Diesem Ansatz folgend, lässt sich Mobilitätsverhalten in Analogie konzentrischer Kreise darstellen und umfasst das Verkehrsverhalten. Konkret bezeichnet Verkehrshandeln dabei von Akteuren durchgeführte Handlungen, um Ortsveränderungen zu realisieren. Dazu zählt neben der Wahl von Stand- und Zielort die Überwindung der räumlichen Entfernung an sich, welche sich ausdifferenziert in die Verkehrsmittelwahl, die Fortbewegung (als Prozess) oder das Verkehrsverhalten als solches sowie die notwendigen vor- und nachbereitenden Handlungen. Zu Letzteren gehören demnach auch Transaktionskosten, welche sich beispielsweise durch Planungen in den vorbereitenden Handlungen ergeben. Entsprechend kann Verkehrsverhalten in analytischer Perspektive nicht auf die Aspekte der Verkehrsmittelwahl oder das praktizierte Fahrverhalten beschränkt werden (vgl. Wehling 1998b: 17).⁷³ Vielmehr bedarf es einer spezifischen Erfassung, die sowohl die Selektion von außerhäuslichen Aktivitäten, als auch die damit verbundenen räumliche Ziele einbindet. Des Weiteren sind ebenso die Wegehäufigkeit, der damit verbundene zeitliche Aufwand, als auch subjektive Faktoren wie Motivlagen und Erwartungen zu erfassen. Erst anhand einer solch umfassenden Betrachtungsweise können Ansatzpunkte ermittelt werden, die Gestaltungsspielräume und Hemmnisse für eine intendierte Beeinflussung zur Änderung des Verkehrsverhaltens aufzeigen (vgl. ebd.).

Vorgenannte Aspekte verdeutlichen zunächst, dass Verkehrsverhalten einen empirisch beobachtbaren wie deskriptiv beschreibbaren bestimmten Akt darstellt: Der (räumlichen) Fortbewegung sozialer Akteure zu einem bestimmten Zeitpunkt von einem Ort A zu einem anderen Ort B via eines Verkehrsmittels.⁷⁴ Diese kann als tatsächliche Ortsveränderung respektive Verlagerung als Verkehr bestimmt werden und als antizipierte, potentielle Bewegung von Akteuren als Mobilität. Entsprechend dieser Feststellung ist der Bewegungsvorgang als solcher offenkundig mit einem Interesse an Bewegung sowie analog dazu mit der konkreten Entscheidung zur Bewegung selbst verbunden, welche wiederum von einem oder mehreren bestimmten Bedürfnissen veranlasst ist (vgl. Kap. 5.3.). Dieser Erkenntnis folgend, gilt es somit erstens, zunächst zwischen Verkehr und Mobilität zu differenzieren und zweitens, mögliche Motive menschlicher Fortbewegung zu betrachten.

⁷³ Ausgangs- und Zielort von Mobilität sind zumeist das eigene Zuhause, daher kann in Bezug auf die Alltagsmobilität bereits hier von einem Routineverhalten ausgegangen werden.

⁷⁴ Die Wahl oder Kombination von Verkehrsmitteln ist wie folgt differenziert: Mono-Modale Verkehrsteilnehmer nutzen zur Fortbewegung lediglich ein Verkehrsmittel, unabhängig davon, ob es „die eigenen Füße“, der PKW oder ähnliche Fortbewegungsmittel sind. Demgegenüber bezeichnen Multi-modale Verkehrsteilnehmer, dass innerhalb eines bestimmten Zeitraums (Woche, Monat) verschiedene Verkehrsmittel unabhängig von Ziel und Wegstrecke genutzt werden. Inter-Modale Verkehrsteilnehmer nutzen verschiedene Verkehrsmittel innerhalb eines Weges, wobei die Nutzung der Verkehrsmittel miteinander verkettet ist, folglich bezeichnet dies eine Sonderform von Multimodalität.

5.2 Differenzierung von Verkehr und Mobilität

Zuweilen wird sowohl in wissenschaftlichen wie auch politischen Debatten die Begrifflichkeit von Mobilität mit dem naheliegenden Begriff Verkehr synonym verwendet, da sie auch nicht einheitlich definiert sind. Mit Verweis auf Gather et al. (2008: 25), ist dabei festzustellen, dass eine Differenzierung der Begriffe einen entscheidenden Vorteil bietet: Somit kann einerseits eine ökologisch wünschenswerte Reduzierung der tatsächlichen, verkehrlich motorisierten Bewegung in einem physikalischen Raum von der potentiellen Bewegung als Mobilität unterschieden werden. Insbesondere die Betrachtung von Mobilität als Einschränkung wie Ermöglichung, kann dabei vornehmlich mit dem Ziel einer Mobilitätsverbesserung, zumindest aber seines Erhaltens fokussiert werden (vgl. ebenso Canzler/Knie 1998: 33).⁷⁵

Um zwischen Verkehr und Mobilität zu differenzieren, ist grundlegend festzustellen, dass Akteure ein Interesse respektive Bedürfnis zur Fortbewegung haben. Aus einem handlungstheoretischen Verständnis bedeutet dies, dass selbige Bedürfnisse und Interessen als Motivation handlungswirksam werden (vgl. Kap. 5.3) und sich individuelles Verkehrsverhalten respektive ein verkehrliches Handeln unter spezifischen (über-)subjektiven (Rahmen-)Bedingungen in der sozialen Praktik, im konkreten Akt der Fortbewegung, als Verkehr realisiert.⁷⁶

Entsprechend lässt sich Verkehr als aggregierte Gesamtzahl von (zielgerichteten) Ortsveränderungen sowie dem Austausch von Personen, Gütern und Informationen (als Transportvorgang) zwischen diesen Orten verstehen, welche zur Ausübung (weiterer) menschlicher Tätigkeiten im Sinne der Bedürfnisbefriedigung angestrebt und realisiert werden. Selbiges erfolgt durch die Überwindung räumlicher Hindernisse unter dem Einsatz von Annahmen und Informationen zur Ortsveränderung und der Zielorte sowie dem Einsatz verschiedener Verkehrsmittel (vgl. Merki 2008: 8f.; Randelhoff 2011). Den Rahmen der eigentlichen Fortbewegungspraxis bildet dabei Mobilität.

Konträr zu dieser analytischen Differenzierung bedingt die zunächst trivial anmutende Feststellung, dass Mobilität und Verkehr in einem sehr engen Verhältnis zueinander stehen, dass beide Begriffe, wie angemerkt, im öffentlichen wie (verkehrs-) wissenschaftlichen Diskurs synonym gebraucht werden (vgl. Petersen/Schallaböck 1995). So dient der Begriff Mobilität in der soziologischen Sozialstrukturanalyse zur Beschreibung von verschiedenen Bewegungsvorgängen einzelner und kollektiver Akteure, Klassen und Schichten. Maßgeblich sind dabei Differenzierungen von „horizontaler“ und „vertikaler“ Mobilität. Während erstere dabei

⁷⁵ Die analytische Differenzierung der Konstrukte erlaubt ein eindeutigeres Kommunizieren über selbige.

⁷⁶ Bedürfnisse bezeichnen in sozialpsychologischer Perspektive einen Mangelzustand, welcher für die Akteure das Empfinden eines Spannungszustandes darstellt. In diesem Moment kognitiver Dissonanz sind selbige bestrebt, das Spannungsverhältnis aufzuheben. Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass ein Bedürfnis stets auch eine gesellschaftlich vermittelte Komponente hat (Adorno 1979: 392). Neben dem was als erstrebenswert in einer Gesellschaft gilt (vgl. Kap. 8.1 zum Leitbild der Automobilität), sind Bedürfnisse somit auch stets ein Ausdruck von sozialen Beziehungen sowie den ökonomisch vorherrschenden Verhältnissen. Zugleich gilt dies entsprechend dieser Perspektive jedoch auch für Aspekte wie technische Verhältnisse, der Bedeutung von kulturellen Symbolen und politisch gegebenen Handlungsspielräumen. Zum Handeln im Möglichkeitsraum s. Kap. 5.7.2.

räumlich-geografische Mobilitätsprozesse als (Wohn-)Ortsverlagerung fokussiert⁷⁷, bezieht sich letztere auf die Beschreibung von sozialer Mobilität, etwa des beruflichen und sozialen Aufstiegs. In der Verkehrsforschung stellt Merki (2008: 10) mit Verweis auf die verkehrshistorische Forschung fest, dass der Begriff „Verkehrsgeschichte“ wohl etwas „altbacken klingen“ würde, aber dennoch „als disziplinäre Etikette [...] seit langem etabliert“ sei. Demgegenüber wäre der Begriff „Mobilitätsgeschichte“ viel „präziser und umfassender“ (ebd.). Zur eigentlichen Begrifflichkeit der Mobilität fasst Merki dabei eine äußerst kompakte Definition: „Mobilität ist nichts anderes als Bewegung“ (2008: 90). Dies wiederum definiert Mobilität als quantifizierbare Maßeinheit realisierter Bewegungsvorgänge (von Akteuren) in einer bestimmten Zeiteinheit.

In systemischer Perspektive entspricht Verkehr folglich einem hochkomplexen Phänomen, das maßgeblich durch den vorgenannten Möglichkeitsraum beeinflusst ist. In Bezug auf die Makroebene ergibt sich dabei ein Komplex, bei welchem interdependente Wechselwirkungen durch die Zusammenhänge zweier Aspekte resultieren. Einerseits differenziert sich die Gesellschaft in verschiedene Subsysteme, von denen exemplarisch etwa die Bereiche von Politik und Ökonomie einen maßgeblichen Einfluss auf die verkehrliche Praxis haben; gleichwohl gilt selbiges ebenso für die Bereiche von Kultur und Wissenschaft. Der prägende Einfluss dieser Bereiche ergibt sich dabei aus ihrer engen Verkoppelung mit dem technisch-organisatorischen ausgelegten System des Verkehrs. Folglich gilt somit, dass das Zusammenwirken dieser Ebenen gleichsam die Rahmenbedingungen des individuellen Verkehrsverhaltens bestimmt.

5.3 Motive und Motivation menschlicher Fortbewegung

Die Motivation zum Verkehrshandeln sowie zur autonomen, flexiblen Fortbewegung beruht auf dem menschlichen Bedürfnis nach Selbstbeweglichkeit. Entsprechend bezeichnen Fortbewegung und das Bedürfnis mobil zu sein eine „Verhaltensweise“ (Merki 2008: 15), welche eine zentrale „Ureigenschaft der Menschen“ (Vogt et al. 2002: 1) darstellt. Zivilisationshistorisch ist das Potential zur Fortbewegung dabei gleichermaßen zunächst ein „Überlebensprinzip“, als auch eine unabdingbare Voraussetzung zur Erfüllung von zentralen Lebensaufgaben.⁷⁸ Analog dazu formuliert auch Schopf (2001: 7) unter Verweis auf Brög

⁷⁷ Räumliche Wanderungsmobilität ist differenziert in die residentielle Mobilität, den permanenten Wechsel des Wohnortes sowie die zirkuläre respektive Pendelmobilität. Letztere wird dabei vornehmlich mit dem Begriff der „Alltagsmobilität“ bezeichnet. Das Kriterium ist die regelmäßige Ortsveränderung von Ausgangsort A über unbestimmte zwischen Orte, und der Rückkehr zum Ort als Abschluss der Fortbewegung (vgl. Aberle 2005; Cerwenka 1999; MiD 2008).

⁷⁸ Demgegenüber sind Gründe dem Bewusstsein zugänglich, aber nicht unbedingt rational zu vermitteln. Hieraus ergibt sich, dass Handeln nicht lediglich „die bloße Ausführung vorgefasster Absichten oder eindeutig festgelegter Motive [ist]“ (ebd.), sondern ebenso (un-)bewusste, routinisierte Formen des Verhaltens umfasst (ebd.: 76). Bedürfnisse sind als ursächlicher Handlungsantrieb in Motivationen handlungswirksam. Eine Motivation ist dabei grundlegend mit den affektiven Bereichselementen der Persönlichkeit von Akteuren verbunden. Aus sozialpsychologischer Perspektive können Motive einerseits unbewussten Bedürfnissen entsprechen, ebenso können sie damit jedoch auf dem Bewusstsein nicht zugänglichen Quellen beruhen. Diesem Ansatz entsprechend sind

(1992), dass Fortbewegung entsteht, weil „[...] Menschen ihre Aktivitäten außer Haus erledigen wollen oder müssen“. Entsprechend merken auch Ammoser und Hoppe (2006: 23) an, dass ein Verkehrsbedürfnis zunächst auf die Erfüllung von Primärbedürfnissen abzielt, die eine Raumüberwindung erfordern und somit eine Fortbewegung unabdingbar machen. Gleichwohl ist anzumerken, dass die ursprünglichen Motive, wie etwa die Nahrungsbeschaffung, nur noch bedingt respektive eingeschränkt als Erklärung gültig sind und die Erklärung der Verkehrsgenese durchaus komplexerer Erklärungen bedürfen. Dieser Sachverhalt entspricht der Feststellung, dass ein wachsendes Verkehrsbedürfnis zentral verbunden ist mit der Verkehrsnachfrage respektive der Nachfrage und Inanspruchnahme entsprechender Angebote und Dienstleistungen. Differenziert betrachtet sei als Beleg auf verschiedene Ebenen und Ausdifferenzierungen der Verkehrsbedürfnisse verwiesen: Mithin liegen sie im persönlichen Bereich (Erholung und Aufrechterhaltung sozialer Kontakte), der kulturellen Ebene (Gedanken- und Wissensaustausch, verfeinerte Lebensgestaltung) sowie der Gewährleistung staatspolitischer Aufgaben (Organisation und Sicherheit der staatlichen Struktur) und grundsätzlich wirtschaftlichen Aspekten (Güterversorgung und Entsorgung derartiger Produkte, raumübergreifende Arbeitsteilung) (vgl. Köberlein 1997: 205).

Dem voran angeführten Sachverhalt folgend, ist zunächst festzustellen, dass Fortbewegung keinen Selbstzweck darstellt. Dabei sind analog zur akteursorientierten Fokussierung die nachfolgend dargestellten Motive zentrale Bedeutungsdimensionen des Verkehrs: Als „Zweckverkehr“ forciert die Beweglichkeit von Akteuren und Dingen in einem physikalischen Raum eine sozial-räumliche Erreichbarkeit von Orten, die gleichsam Angebote und Gelegenheiten der (Grund-)Bedürfniserfüllung darstellen. Entsprechend dient die Fortbewegung dabei der Raumüberwindung, um – wie bereits angemerkt - an einem oder mehreren unterschiedlichen (Stand-)Orten „etwas tun zu können“, was vor Ort nicht möglich ist oder scheint (vgl. Sammer et al. 1990). Als Aggregation werden unter dem Zweckverkehr die Kategorien von Arbeits- Ausbildungs- Versorgungs-, und Freizeitverkehr differenziert. Ein Antrieb zum Freizeitverkehr besteht dabei mitunter in der Motivation des „sensation seeking“. Entsprechend sind die Akteure dabei bestrebt, einen bis dato unbekanntem Raum gleichermaßen zu erforschen wie zu erkunden. Analog dazu steht damit ebenso der Erlebnisverkehr, bei welchem die Intention in der Fortbewegung selbst begründet ist. Dabei ist nicht die Aktivität an einem bestimmten Ziel maßgeblich, sondern das Unterwegssein selbst der Zweck der Bewegung. Exemplarisch verdeutlichen lässt sich dies etwa am Sport, wenn die Körperlichkeit

Motive hypothetische Konstrukte, die nur mittelbar zu erschließen sind. Dabei beeinflussen sie das Verhalten indirekt; da sie nicht konkret in die Handlungskontinuität eingebunden sind und vornehmlich nur in ungewöhnlichen Situationen (Abweichung von Routinen) direkt handlungsleitend sind (Giddens 1995: 57). Vielmehr bedingen sie Gesamtprogramme respektive „Entwürfe“ (Schütz), nach denen eine Reihe und ein Spektrum von „Verhaltensweisen ausgeübt“ (Giddens 1995: 57) werden. Entsprechend ergibt sich folglich die Frage, in wie weit Akteure sich ihrer spezifischen Antriebe bewusst sind. Mithin bedeutet dies die Fragestellung, ob sie jederzeit wissen was konkret sie bei ihrem Handeln tun. Kurzum mit Bezug auf die Thematik konkretisiert also, weshalb sie ein spezifisches Verkehrsmittel nutzen und nicht ein anderes und weshalb sie gerade ihr präferiertes Ziel ansteuern und nicht ein anderes? Dieser blind-spot wird im nachfolgenden Kapitel 5.5.1 näher fokussiert.

als Fortbewegung zum Selbstzweck wird.⁷⁹

Neben den vorgenannten Zwecken sind Verkehr und Fortbewegung fortwährend auch durch soziale Bedürfnisse begründet und motiviert. Demnach sind neben den individuellen Dispositionen stets auch die sozialen Zusammenhänge zu berücksichtigen: Grundsätzlich ist Fortbewegung jeder Art stets auch ein Zeichen sozialer Positionierung (im symbolischen Raum) von Akteuren.⁸⁰ Daraus folgt, dass die verkehrliche Praxis auf intentionaler Ebene fortwährend von zwei eng mit einander interdependent wirkenden Aspekten verbunden ist: Einerseits dem Bestreben nach sozialer Anerkennung sowie andererseits der symbolischen Zurschaustellung von gesellschaftlicher Integration (Kuhm 1995; 1997; Krämer-Badoni 1993). Analog dazu haben jedoch auch die Positionen im sozialen Raum und Lebensstile einen Einfluss auf die Mobilitätsorientierung, die dabei vorherrschenden Präferenzen und die eigentliche Mobilitätspraxis von Akteuren (vgl. Götz et al. 1998: 8).⁸¹ Fortbewegung ist entsprechend der unterschiedlichen Bedeutungsebenen ein vielschichtiges Phänomen, das selten nur einem Zwecke dient. Eine Differenzierung der Beweggründe ist daher nur heuristisch möglich, während die Alltagspraxis vielmehr eine Verflechtung darstellt.

5.4 Quantitativ orientierte Perspektiven der Verkehrsverhaltensforschung

In der Verkehrsforschung wird entsprechend der vorigen Darstellung vornehmlich zwischen den folgenden Faktoren unterschieden:

I. Zweckverkehr – Dimension: Arbeits- und Ausbildungsverkehr, Versorgungs- und Freizeit - Verkehr

⁷⁹ Zu diesem Sachverhalt merkt Gorr (1997: 85) an, dass „heute jede Zweckmobilität von einem mehr oder minder großen zusätzlichen Erlebnisanteil überlagert wird“; da die Funktion der Raumüberwindung von jedem Verkehrsmittel gewährleistet wird und sich die Ansprüche im zeitlichen Verlauf weiter verlagern. Selbst Arbeitsverkehr sei demnach nicht mehr reiner Zweckverkehr (vgl. ebd.).

⁸⁰ Mit Verweis auf die aus der humanistischen Psychologie bekannte Bedürfnispyramide nach Maslow (1954) steht eine hierarchische Anordnung den Bedürfnissen zugrunde. Demnach folgen auf die Befriedigung von physiologischen Grundbedürfnissen nach Sicherheit und sozialen Bedürfnissen in einer weiteren Stufe die Selbstachtungs- und Selbstverwirklichungsbedürfnisse. Dieses statische Modell ist jedoch aus soziologischer Sichtweise eher dynamisch zu verwenden, da etwa die Wahl des Verkehrsmittels Auto durchaus auch extra-motive zuordnen lassen. Mithin sei exemplarisch auf das Ausleben von sozialen Rollen (Status, Ansehen, Prestige) sowie Ich-Erlebnisse und technische Faszination sowie Kopplung von Selbstwertgefühl an ein bestimmtes Automobil verwiesen (Altender/Risser 1995). Derartige Bedürfnisse sind so mit dem Verkehrsbedürfnis zwar eng verbunden, selbigen jedoch indirekt vorgelagert. Entsprechend gilt, dass das Mobilitätsbedürfnis zugleich eng gekoppelt ist an die Befriedigung der Grundbedürfnisse und der Extra-motive, spätestens insoweit, als der Mensch durch die verkehrliche Praxis auch stets etwa über sich selbst zum Ausdruck bringt. Die Bedeutung von Mobilitätsbedürfnissen ergibt sich dabei bereits aus dem generellen Grundbedürfnis nicht nur den genuinen Erfahrungsschatz sondern gleichsam auch das geistige Wachstum und den Wirkungskreis zu befördern. Zur Verdeutlichung sei hier etwa auf die bedeutsamen Konsequenzen verwiesen, die aus einer eingeschränkten Mobilität resultieren. Dies mag mithin nicht nur zum Verlust von Lebensqualität, sondern auch mit Sinnverlust gleichgesetzt werden. Dabei mögen Mobilitätseinschränkungen etwa durch Strafen (Fahrverbot) erfolgen, sind aber ebenso bezüglich geistiger Mobilität auch durch Repression in autoritären Regimen durchführbar. Die Bedeutung der Mobilitätsbedürfnisse lässt sich dabei vornehmlich durch eine Einschränkung selbiger belegen. Mithin verweist somit etwa eine potentielle Einschränkung der witterungsbedingten Erreichbarkeit des ÖPNVs auf eine drängende Suche nach Alternativen, sobald der tägliche Arbeitsplatz nicht wie gewohnt erreicht werden kann.

⁸¹ Die Bezeichnung von Mobilitätsorientierung und Mobilitätspraxis stehen hier synonym für verkehrliche Orientierung und die verkehrliche Praxis von Akteuren.

II. Umweltwahrnehmung – Dimension: Entdeckung und Erforschung von räumlicher Umwelt

III. Soziale und symbolische Dimension: Integration und soziale Positionierung

Die angeführten Beweggründe von Akteuren werden auf empirischer Analyseebene insbesondere von Seiten der Psychologie anhand von motivationstheoretischen Ansätzen fokussiert. Forschungsleitend sind dabei Ansätze, anhand derer sowohl die Komplexität als auch Vielschichtigkeit der Motive für das Verkehrshandeln von Akteuren erklärt werden soll. Selbiges gilt somit auch für die Verkehrsmittelwahl als konstitutionellen Bestandteil des Verkehrshandelns (vgl. Flade 1994; Heine 1995; Held 1982).

Maßgeblich für eine motivationstheoretische Annäherung an die Fragestellung der Verkehrsmittelwahl sind dabei insbesondere die als „klassisch rational“ definierbaren Aspekte. Zu dieser Kategorie lassen sich demnach Faktoren wie der ökonomische und zeitliche Aufwand sowie die Zuverlässigkeit der zur Auswahl stehenden Verkehrsmittel und ihre Bequemlichkeit bestimmen. Gleichwohl gilt, dass diese „Überkategorisierung“ eine Reihe von bedeutsamen Faktoren ausklammert. So lassen sich etwa nach Held ohne Weiteres zahlreiche weitere Aspekte bestimmen, die in der Verkehrsmittelwahl einen signifikanten Einfluss haben und überdies analog zu den benannten Faktoren stehen: Mithin sind an dieser Stelle neben der Neugier – etwa bei der Entdeckung und Erforschung von räumlicher Umwelt und beim Freizeitverkehr – auch die funktionelle Entdeckungslust an technischen Neuerungen oder der körperlichen Leistungsfähigkeit zu benennen. Damit einhergehen nicht nur die Freude am Risiko – dies etwa auch beim Fahrstil –, sondern auch Faktoren wie optische Reize – nicht nur des Fahrzeugs, sondern unter ästhetischen Gesichtspunkten auch der Körperlichkeit. Bezüglich der Ebene der sozialen und symbolischen Dimension ist festzustellen, dass mitunter ebenso die Aspekte der sozialen Kontakte, etwa ein Angewiesen sein auf Andere, gegenüber der Wahrung der Privatsphäre und damit auch der Unabhängigkeit eine Rolle spielen. Entsprechend sind auch Macht, etwa als Besitz und Verfügungsmacht über ein Fahrzeug, Aggression, als Art der Verkehrsmittelnutzung sowie das Bestreben nach sozialer Anerkennung und eine entsprechende Leistungsmotivation von Belang.

Anhand dieser weitergehenden Differenzierung von Motiven ist die Bedeutung derselben offenkundig: Einerseits verweisen sie auf die Vielfältigkeit einer diversifizierten Motivationslage von Akteuren, andererseits bilden sie zusätzliche „sozio-emotionale“ (ebd.) Faktoren, denen in „Common-Sense“ basierten Theorien zur Verkehrsforschung nur eine untergeordnete Rolle zukommt (Wehling 1998b: 31). Wie Wehling kritisch anmerkt, sind derartige Studien zu meist auf den Aspekt der Verkehrsmittelwahl konzentriert und lediglich deskriptiv konzipiert. Damit werden die benannten „zusätzlichen“ Motive zwar erfasst, jedoch oftmals nicht gewichtet oder akkumuliert; überdies beklagt Wehling, dass derlei Ansätze kaum eine übergreifende Perspektive vermitteln und nutzbar machen, welche die motivationalen Faktoren ge-

sellschafts- wie handlungstheoretisch integriert weiß. Die defizitäre Lage in Ermangelung einer solchen getakteten Fundierung steht demnach bezeichnend für die bisherige empirische Erforschung des Verkehrsverhaltens. Dabei mag der von Wehling aufgebrachte Kritikpunkt vornehmlich auf den spezifischen Erkenntnisinteressen basieren respektive selbigen geschuldet sein. Somit war eine ökonomisch und technisch angelegte Verkehrsforschung gleichsam darauf bedacht und ausgerichtet, den jeweiligen Bedarf an konzeptionellen Planungs- wie Gestaltungserkenntnissen abzudecken. Analog dazu gilt dieser Erkenntnisbedarf auch für die Ansprüche einer auf die Praxis angelegten Verkehrspolitik sowie der damit einhergehenden Planungsarbeit.

Aus multidisziplinärer Perspektive lassen sich in der bisherigen Verkehrsforschung zwei maßgebliche Stoßrichtungen differenzieren, welche das Verkehrsverhalten zu ihrem Forschungsobjekt bestimmt haben: Auf makroanalytischer Ebene eine zuweilen weitgehend deskriptiv orientierte verkehrswissenschaftliche Betrachtungsperspektive sowie demgegenüber eine sozialwissenschaftliche Perspektive, deren Fokus mikroanalytisch angelegt ist. Erst in jüngerer Vergangenheit ist die Etablierung eines weiteren Forschungszweiges auszumachen, der, bedingt durch die Defizite rein quantitativ operierender Vorgehensweisen, an diese anknüpft und bestrebt ist, handlungstheoretische Perspektiven in die Forschung mit einzubringen. Dem Ansinnen, qualitative Forschungsmethoden aus dem sozialwissenschaftlichen Instrumentarium für dieses Forschungsfeld fruchtbar zu machen, ist auch die vorliegende Arbeit verbunden und zuzuordnen.

5.4.1 Die deskriptiv angelegte Verkehrswissenschaft

In der deskriptiv angelegten Verkehrsforschung zur Analyse des Verkehrsverhaltens bestand über einen langen Zeitraum hinweg das primäre Bestreben in der Bestimmung und Definition von verhaltenshomogenen Akteursgruppen (vgl. Wehling 1998b). Anhand verschiedener sozio-demografischer Merkmale wurden dabei mittels quantitativer Verfahren Korrelationen zwischen diesen Merkmalen und einem vorwiegend kontinuierlich praktizierten Verkehrsverhalten der Akteure festgestellt. Die Erkenntnisse von statistisch repräsentativen Aussagen über das Verkehrsverhalten dienten dabei als Grundlage für prognostische Einschätzungen und (verkehrsbezogene) Planungsarbeiten.

Während die ermittelten Datenbestände für diese Zwecke durchaus nutzbar waren, bestand ein maßgebliches Defizit in der Betrachtung und Aussagekraft über die Genese individueller verkehrlicher Entscheidungen sowie verkehrlicher Verhaltensmuster. Überdies traf der Kritikpunkt auch gleichermaßen die Fragestellung, welche Bedingungen und motivationalen Faktoren diese Aspekte beeinflussen.

In den traditionellen Ansätzen wurde insbesondere den infrastrukturellen Rahmenbedingungen als lokalen Gegebenheiten sowie der situativen Ausstattung von Akteuren eine

immense Bedeutung auf das Verkehrsverhalten beigemessen. Demnach gelten etwa die Siedlungsstruktur bezüglich der Einkaufsmöglichkeiten, der Anbindung an den ÖPNV sowie der Besitz eines Privat-PKWs als signifikante Beeinflussungsgrößen auf das Verkehrsverhalten (vgl. Hautzinger et al. 1994: 20; Holz-Rau 1990). Da die Verkehrsplanung dabei auf quantitativ konzipierten Studien gründete, bedingte dies im Umkehrschluss, dass das Verkehrsverhalten in der Infrastrukturplanung zumeist als quasi „abhängige Variable“ berücksichtigt wurde (kritisch hierzu Wehling 1998b: 18).

Gleichbedeutend mit der vornehmlichen Verwendung quantifizierter Forschungsmethoden lautete die damalige Erkenntnis dieses Forschungscredos, ein individuelles Verkehrsverhalten sei maßgeblich anhand eines gegebenen verkehrlichen Angebotes zu erklären (kritisch dazu Holz-Rau 1991: 15, 1995). Vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Entwicklung des signifikanten Zuwachses des Automobilverkehrs, erwies sich diese Feststellung jedoch als zu kurz greifend. So deutete der immense Anstieg des Verkehrsaufkommens nicht nur auf kritische Aspekte bisheriger Planungsziele der Infrastruktur hin. Vielmehr verwies die situationelle Entwicklung auf die Grenzen der bisherigen verkehrswissenschaftlichen Erforschung von Verkehrsverhalten. Mit den sich ergebenden neuerlichen Problemstellungen wurden somit einerseits konkret die traditionellen Modellierungen über die Verkehrsgenese und Verkehrsnachfrage infrage gestellt. Zugleich rückte der Bedarf nach Erklärungsmodellen in den Vordergrund, wie sich eine individuelle Fortbewegung im Sinne moderner Mobilität bei vorhandenen Handlungsalternativen gestaltet und realisiert. Das zentrale Anliegen war nunmehr die Bestimmung der vorgenannten Aspekte zur Genese von Verkehrsentscheidungen von Akteuren und der Entstehung von Mobilitätsmustern. Entsprechend galt es ebenso dem Sachverhalt nachzugehen, welchen Einfluss die subjektiven Einstellungen und genuinen Wertvorstellungen von Akteuren auf das Verkehrsverhalten haben. Analog dazu erwuchs die Erkenntnis, dass bislang auch Aspekten wie gesellschaftlichen und milieuspezifischen Normen und Werten nicht die entsprechende Aufmerksamkeit zuteilwurde. Mit den bisherigen Modellen waren keine validen Aussagen und keine Erkenntnisgenerierung zu einer generellen wie spezifischen Veränderbarkeit des individuellen Verkehrsverhaltens anhand einer direkt gerichteten Beeinflussung durch verschiedene Planungsmaßnahmen möglich. Diesen Missstand beklagten Hautzinger et al. (1994: 20) und forderten aufgrund der defizitären Ausgangslage die konsequente Einbindung und Anwendung von substantiell tragfähigen sozialwissenschaftlich orientierten Theorien. Diesem Anliegen entsprechend forcierten sie dabei vornehmlich handlungstheoretische Konzepte zur konzeptionellen Analyse und Umsetzung von empirisch fundierten Verkehrserhebungen.

5.4.2 Neufokussierung auf sozialwissenschaftliche Perspektiven

Ausgehend von der relativ eingeschränkten Aussagekraft traditioneller Forschungsansätze, die vornehmlich dem quantitativen Paradigma verpflichtet waren, etablierte sich in den frühen 1980er Jahren ein alternativer Strang zur Analyse des Verkehrsverhaltens. In einer mikroanalytischen Perspektive wurde der Fokus dabei zunehmend auf das individuelle Verkehrsverhalten gerichtet. Selbiges sollte nunmehr unter Einbeziehung der sogenannten „subjektiven Faktoren“ analysierbar und erklärbar werden. Anhand dieses erklärten Ziels fanden vermehrt sozialwissenschaftliche Handlungstheorien ihren Eingang in die verkehrswissenschaftliche Forschung. Gleichwohl daran orientiert mit quantitativen Verfahrenstechniken auf methodischer Ebene Erkenntnisse durch die Analyse von Datensätzen zu produzieren, etablierten sich vornehmlich zwei Erklärungsansätze: Einerseits die Rational-Choice-Theorie (RCT) sowie der vornehmlich sozialpsychologisch geprägte Ansatz der Theory of planned Behavior (TOPB). Wenngleich beide Verfahren nicht explizit für die Verkehrsforschung konzipiert wurden, avancierten sie dennoch zu primären Anwendungstechniken zur Analyse und Erklärung des Verkehrsverhaltens. Mithin wurde ihnen für die Forschungsfelder von Mobilität und Verkehr gar der Nutzen als „integrative Rahmenkonzepte“ beigemessen (Wehling 1998a: 26).

Um nun darzustellen, welchen Beitrag diesen Konzepten bezüglich des Erkenntnisinteresses und der eingangs formulierten Leitfragen nach der Veränderbarkeit individuellen Verkehrsverhaltens zugunsten von Car-Sharing in eine nachhaltig orientierte verkehrliche Praxis zukommt, werden sie nachfolgend cursorisch dargestellt. Zu diesem Zwecke gilt der Fokus dabei ihrem heuristischen wie auch analytischen Potential sowie ihrer prognostischen Tragfähigkeit in Bezug auf die vorgenannten Aspekte. Eine derartige Differenzierung ist dabei vornehmlich an Wehling (1998a: 26ff.) angelehnt.

5.4.3 Rational-Choice-Theorie und Theorien des geplanten Verhaltens

Die sogenannten Theorien der rationalen Wahl respektive Theorien der rational-choice (RC) finden in unterschiedlichen Forschungsdisziplinen ihre Anwendung, was zunächst den Anspruch, eine allgemeine Verhaltenstheorie darzustellen unterstreicht und zudem das multi- wie transdisziplinäre Potential verdeutlicht. In der Soziologie wurden RC-Theorien vor allem seit Beckers (1976) Forschungswerk „The economic approach to human behavior“ zunehmend als Erklärungsansätze für das Verhalten von Akteuren verwendet. An die Ökonomik angelehnt hat die traditionell ausgelegte Variante der RC-Theorie mehrere Grundannahmen: Entsprechend den Prämissen der RC-Theorien steht dieser Ansatz ganz in der Denktradition des Modells des Homo-Oeconomicus: Demnach bezeichnet die Theorie der rationalen Wahl ein Akteursmodell des vollständig informierten Entscheiders, welcher bei Handlungsalternati-

ven stets nach Abwägung rationaler Kriterien auswählt.⁸² Dies gilt vornehmlich unter Berücksichtigung knapper Ressourcen (Restriktionsannahme) sowie der angestrebten Nutzenmaximierung (egoistische Nutzenmaximierungsannahme). Die Akteure verfügen dabei über eindeutige und stabile Präferenzen und Ziele, die eine Nutzenfunktion und maßgebliche Determinanten von Handlungen darstellen, welche sich instrumentell zur Bedürfnisbefriedigung eignen (Präferenzannahme). Der Nutzen ergibt sich dabei in der Regel durch den Erwerb von Gütern respektive die Nutzung von Dienstleistungen. Bezüglich des von Akteuren vollzogenen Verkehrsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl wird bei diesem Ansatz insbesondere den Faktoren von Kostenaspekten und Handlungsrestriktionen (Belohnung, Bestrafung) eine signifikante Bedeutung beigemessen (vgl. Esser 1990; Diekman/Preisendörfer 1992).

Nach der maßgeblich von Ajzen und Fishbein begründeten Theorie des geplanten Verhaltens („theory of planned behavior“, TOPB) wird eine Handlung direkt durch die Absicht respektive Intention, diese spezifische Handlung auszuführen, determiniert. Die grundlegende Ausrichtung des Ansatzes ist sozialpsychologisch fundiert und vornehmlich auf den Zusammenhang von Überzeugungen und Einstellungen und Handeln ausgerichtet.

Dabei bezeichnet die Handlungsintention eine Funktion aus den folgenden Aspekten: Erstens, der Einstellung des jeweiligen Akteurs zur Handlung („attitudes towards behavior“) sowie zweitens, den antizipierten Erwartungen und Erwartungshaltungen wichtiger Bezugspersonen („subjective norm“) und der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle („personal behavioral control“). Dabei bezeichnet jede der vorgenannten Komponenten die Summe aus den jeweiligen Bewertungen der Handlungskonsequenzen und der subjektiven Auftrittswahrscheinlichkeit. Die angewandte Kausalstruktur lautet wie folgt: Verhalten basiert auf der Wahrnehmung und Bewertung der drei nachfolgend benannten mit der Ausführung eines Verhaltens verbundenen Überzeugungsarten (vgl. Bamberg/Rölle/Weber 2002):

- I. Überzeugungen über die wahrscheinlichen Verhaltenskonsequenzen und der Bewertung dieser Konsequenzen (behaviorale Überzeugungen).
- II. Überzeugungen bezüglich der normativen Erwartung anderer und der Motivation mit diesen Erwartungen übereinzustimmen (normative Erwartungen).

⁸² Analog zu diesen Annahmen, folgt daraus: Weil Akteure einerseits vollständig über Anreize und Restriktionen informiert sind, sind andererseits Verweise auf die subjektive Wahrnehmung von Akteuren unnötig. Gleichsam seien auch Differenzen bei den Präferenzen unwichtig, da sie bei allen Akteuren ähnlich seien. Gegenüber der engen RC-Theorie werden bei der TOPB auch subjektive Präferenzen (z.B. moralische) als das Verhalten beeinflussend berücksichtigt. Ebenso werden konträr zur „engen“ Modellannahme mit dem Prinzip der „bounded rationality“ der begrenzten kognitiven Informationsverarbeitung von Akteuren Rechnung getragen respektive der Aspekt von fehlenden und falschen Informationen als subjektive Restriktionen angemessen berücksichtigt. Überdies gilt bei der „weiteren“ RC-Theorie, dass Präferenzen nicht generell gleich sind, sondern vielmehr von einer substantiellen Verschiedenheit zwischen Akteuren und zu spezifischen Zeiten geprägt sind.

- III. Überzeugungen bezüglich Faktoren, die die Ausführung eines Verhaltens erleichtern oder erschweren können und die wahrgenommene Stärke dieser Faktoren (Kontrollüberzeugungen).

Die TOPB postuliert dabei, dass die behavioralen Überzeugungen, die normativen Überzeugungen sowie die wahrgenommene Verhaltenskontrolle vornehmlich die Einstellung und subjektive Norm beeinflussen. Die Kontrollüberzeugung beeinflusst nicht nur die wahrgenommene Verhaltenskontrolle, sondern auch die subjektive Norm. Vorgenannte Aspekte, wie die Präferenz und die subjektive Norm, determinieren ihrerseits zusammen mit der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle die Intention. Intention und Verhaltenskontrolle determinieren zusammen das tatsächliche Verhalten (vgl. Bamberg et al. 2002).⁸³ Wenn Akteuren somit mehrere Handlungsoptionen offen stehen, erfolgt die Wahl - in Relation zur Einstellung, der wahrgenommenen sozialen Erwünschtheit und der Verhaltenskontrolle - derjenigen, welche die stärkste Handlungsintention darstellt. Folglich bezeichnet die TOPB eine bestimmte Variante des ökonomischen Verhaltensmodells (vgl. Diekmann 1996); der wesentliche Unterschied beruht dabei auf der Bezeichnung der subjektiven Wahrscheinlichkeit. Entsprechend wird anstelle der Begrifflichkeit Nutzen die Handlungsintention fokussiert, welche zudem sowohl von den Einstellungen (Präferenzen) als auch vom erwarteten sozialen Druck determiniert ist. Der Aspekt der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle bezeichnet die Restriktionen der ökonomischen Funktion.

Dem einfachen Modell des Homo-Oeconomicus entgegen wurden in einer Vielzahl von Studien jedoch zahlreiche Kontraaspekte nachgewiesen. Demnach wird partiell von Akteuren nicht nur die Transitivitätsannahme verletzt, vielmehr sind Individuen mitunter bestrebt, Verluste stärker zu berücksichtigen als Gewinne, unterschätzen die Opportunitätskosten bei ihren Handlungen oder agieren mitunter gar altruistisch und fair in ihren Entscheidungen (vgl. Camerer 1995; Kahneman et al. 1982; Rabin 1996). Entsprechend ist ebenso zu berücksichtigen, dass auch im Alltag vielfach von Akteuren Handlungen erfolgen, wie etwa Wahlen oder ehrenamtliche Arbeit, ohne dass sie dafür einen ökonomisch angemessenen (materiellen) Gegenwert erhalten.

Der Einwand gegenüber einer „weiteren“ RC-Theorie, wie der TOPB, und zugunsten der „engen“-RC-Theorie, ist folgendermaßen definiert: Einerseits seien Präferenzen nicht reliabel zu messen und die weitere RC-Theorie sei tautologisch, weshalb sie gleichsam zirkulär und

⁸³ Nutzbare Messindikatoren wären somit: Die tatsächliche Verkehrsmittelnutzung, die (geschätzten) Zeit- und Geldkosten (je Verkehrsmittel) sowie die Kontrollüberzeugung (vornehmlich Verkehrsmittelattribute; wie wahrscheinlich würde ein Akteur ein Verkehrsmittel nutzen, wenn es günstig, nah ... wäre), die subjektive Norm und normative Überzeugung (wahrgenommene Erwartung von Kollegen, Freunden als latente Variable), die Einstellung zum bestimmten Verhalten (persönliche Einschätzung, wie das Verhalten empfunden würde), die wahrgenommene Verhaltenskontrolle (wie einfach, kompliziert wäre..) und die Intention (wie groß ist die Absicht des Akteurs).

trivial sei, da mit ihr Verhalten nur schwer vorhersagbar seien und daher die enge Version zur Erklärung von Verhalten(-änderungen) völlig ausreiche. Gleichwohl sind beide RC-Ansätze keine widersprüchlichen Modelle, vielmehr bezeichnet die enge RC-Theorie lediglich einen restriktiven Spezialfall der weiteren RC (vgl. Bamberg et al. 2002).⁸⁴

Nach Wehling (1998a: 38) gründet ein maßgeblicher Kritikpunkt an der RC-Theorie in der grundlegenden perspektivischen Ausrichtung des Ansatzes. Demnach werden auch alltägliches Verkehrsverhalten und damit ebenso Verkehrsmuster stets zu Entscheidungsprozessen stilisiert. In Konsequenz bedeutet dies demnach, dass auch bei diesem Verkehrshandeln Akteure stets eine Abschätzung von Zweck und Mittel vollziehen würden. Analog zu dieser kritischen Einschätzung ist es somit unmittelbar naheliegend, dass RC-Ansätze nur bedingt geeignet sind zur Erklärung und Analyse von gewohnheitsmäßigen Verhaltensweisen. Eine Einbindung von Routinen wird zwar partiell angestrebt (Esser 1990), jedoch seien verwendete Begriffsbestimmungen „problematisch“ (Wehling 1998a: 38).

Sowohl für die Anwendung von RC-Ansätzen als auch die TOPB gilt, dass sie ihren Fokus fast zur Gänze auf die Aspekte der Verkehrsmittelwahl eingeschränkt wissen. Auf dieser Ebene gilt dabei zumeist die rein singuläre Betrachtung von Verkehrswegen mit der kurzgreifenden Differenzierung zwischen den Alternativen Privat-PKW und ÖPNV.⁸⁵ Die Anwendung quantitativer Analysemethoden resultiert somit in einer Verengung, da nur „einzelne“ und zugleich „isolierte Ausschnitte“ aus wesentlich umfassenderen „verkehrserzeugenden Verhaltensmustern“ (ebd.) von Akteuren fokussiert werden. Demgegenüber werden als strukturelle Rahmenbedingungen und weiterhin beeinflussende Faktoren zuweilen lediglich das gegebene Angebot unterschiedlicher Verkehrssysteme und –träger, wie dem ÖPNV, mitberücksichtigt. Ebenso gilt bei der TOPB der Einwand, dass, wie angeführt, lediglich Intentio-

⁸⁴ Der Ansatz der engen RC-Theorie bedeutet, den subjektiven Nutzen einer Verkehrsmittelwahl als Nutzenfunktion respektive als Funktion von Eigenschaften eines Verkehrsmittels und personenspezifischen Merkmalen zu modellieren. Diese Funktion ist dabei durch eine zusätzliche Zufallskomponente, die Fehler bei der Messung von Attributen und Personenmerkmalen sowie nicht gemessenen Nutzenargumenten darstellt, ergänzt. Bei der Frage, welche Attribute als Vektoren erfasst werden und wie dies erfolgt, werden nach den angeführten Annahmen von einem egoistisch motivierten vollständig informierten Entscheider lediglich objektive Zeit- und Geldkosten als entscheidungsrelevante Verkehrsmittelmerkmale bestimmt. Soziale Normen und Präferenzen wie z.B. Umweltbewusstsein sind demnach belanglos für die Verkehrsmittelwahl. Bei derartigen Studien ist der subjektive Nutzen der Verkehrsmittelwahl ausschließlich über objektive monetäre und Zeitkosten zu definieren. Allerdings werden diese Erklärungsgrößen zumeist nur geschätzt. Ebenso werden neben diesen Determinanten partiell auch „Komfortkosten“ berücksichtigt, die jedoch lediglich eine subjektive Einschätzung darstellen. Im Ergebnis sind generell die PKW-Verfügbarkeit und die relativen Zeitkosten die zentralen Entscheidungsfaktoren bei der Verkehrsmittelwahl. Gleichwohl sind Studienergebnisse der engen RC-Theorie durchaus widersprüchlich, wie Bamberg et al. (2002) mit Verweis auf zahlreiche Studien feststellen: Mithin zeigt sich das vornehmlich bei inkonsistenten Ergebnissen, etwa bei den relativen Geldkosten: Während Brüderl und Preisendörfer (1995) einen signifikant negativen Effekt der Geldkosten feststellen, verweisen demgegenüber Balderjahn (1993), Diekmann (1995), Preisendörfer et al. (1999) auf einen insignifikanten Effekt. Uneinheitlich sind auch die Ergebnisse bei soziodemografischen Variablen, von umweltrelevanten Einstellungen bzw. Wissen sowie von Komfortkosten. In den Arbeiten werden soziodemografischen Eigenschaften als Restriktionen nicht betrachtet. Allerdings könnten soziodemografische Eigenschaften auch verschiedene soziale Normen und Präferenzen reflektieren und in dieser Weise als Erklärungen im Sinne der weiteren RC-Tradition herangezogen werden. Wie man den Einfluss von diesen Variablen auf das Verhalten erklärt, gründet demnach in der verwendeten Theorie.

⁸⁵ Entsprechend werden Mitfahrgelegenheiten und multimodale Verkehrspraxen, etwa unter Einbeziehung des Fahrrads, kaum berücksichtigt.

nen erfasst werden und nicht das tatsächlich realisierte (Mobilitäts-)Verhalten. Infolge können Intentionen und Präferenzen von der verkehrlichen Praxis der Akteure maßgeblich abweichen respektive signifikante Differenzen aufweisen.

Ein weiterer Ansatz, welcher als sozialwissenschaftliche Verkehrsforschung gleichsam das Verkehrsverhalten von Akteuren analysiert, ist in der psychologischen Motivforschung auszumachen. Jedoch gilt auch für diesen Forschungsbereich, dass er – wie bereits angemerkt – zumeist auf die Verkehrsmittelwahl eingeschränkt ist und dort lediglich auf einer deskriptiven Ebene Anwendung findet.

5.5 Methodischer Neuansatz mit der Einbindung qualitativer Analyseverfahren

Entsprechend den vorgenannten Feststellungen ist also davon auszugehen, dass, konträr zu den bisherigen Annahmen einer quantitativ operierenden Verkehrsforschung, sowohl das Verkehrshalten an sich und die Verkehrsmittelwahl per se explizit keine Abfolge von isolierten Einzelentscheidungen darstellen. Folglich ist die Verkehrsmittelwahl keine jeweilige neue Wahlentscheidung, sondern erfolgt quasi umrahmt und eingebettet in ein überaus komplexes Gebilde von weitgehend gewohnheitsmäßigen und routinisierten durchgeführten Handlungsmustern (Wehling 1998a: 45).⁸⁶ Gemäß dieser Erkenntnis über die analytischen Forschungsgrenzen quantitativer Konzepte, wurde neben einer methodischen Neuorientierung zugleich auch die verstärkte Einbindung von qualitativen Forschungsmethoden gefordert (Hautzinger et al. 1997: 22ff.).

Diese Forderungen standen dabei bezeichnend für den langwierigen Forschungsstreit innerhalb der Methodendiskussion: Einerseits die unterschiedlichen Disziplinen und Ausrichtungen der (Verkehrs-)Forschung als solche, andererseits und eng damit verbunden, die differierenden Zielvorstellungen sowie die spezifischen Begriffsverständnisse und Selbstbildnisse der Ansätze befrieden.

Bedingt durch diese komplexe Ausgangssituation scheint es daher naheliegend, zunächst eine kursorische Darstellung über den Methodendiskurs innerhalb der sozialwissenschaftlichen Forschung anzuführen. Zu diesem Zwecke wird nachfolgend die Perspektive von interpretativen Verfahren gegenüber ihrem standardisierten Gegenpol betrachtet, bevor daran anknüpfend die Anwendung von qualitativen Forschungsmethoden in der Verkehrswissenschaft fokussiert wird.

In der geschichtlichen Entwicklung der empirischen Sozialforschung verweisen qualitative Methodenansätze auf eine lange Tradition. So wurden bereits bis in die frühen 1940er Jahre im anglo-amerikanischen Sprachraum Methoden der biografischen Forschung sowie Einzelfallanalysen und beschreibende Verfahren an der Chicagoer Schule der Soziologie ange-

⁸⁶ Zur Einbindung des Handelns in den Möglichkeitsraum und vorherige Entscheidungen s. Kap. 5.7 – 5.7.2.

wandt (Lamnek 2010: 601f.). Wenngleich die qualitativen und quantitativen Methoden bereits seit den 1920er Jahren als separierte Traditionen wahrnehmbar waren (vgl. Kelle 2008: 13), so entwickelte sich die qualitative Forschung erst in den 1960er Jahren zu einem eigenständigen Forschungsweig. Während in diesem Zeitraum zunächst in der amerikanischen Soziologie erste kritische Stimmen gegenüber dem vorherrschenden quantifizierenden Paradigma aufkamen, erhielt die Kritik erst in den 1970er Jahren in den deutschsprachigen Forschungsraum ihren Einhalt. Maßgeblicher Konfliktpunkt war dabei die in den konventionellen Methoden dominierende Stellung von der standardisierten Erhebungsmethodik der Massenerbefragungen. Demnach sei mit dieser Art der Forschung ein soziales Feld in seiner Vielfalt nicht nur eingeschränkt, sondern vielmehr nur selektionsweise und damit ausschnittsweise erfasst (Lamnek 2010: 4). Folglich würden auch komplexe Strukturen von sozialen Phänomenen nur zu „sehr vereinfacht“ und „reduziert dargestellt“ (ebd.).⁸⁷

Im Allgemeinen ist das primäre Anliegen der naturwissenschaftlich-positivistisch orientierten quantitativen Verfahren eine Erklärung und Quantifizierung sozialer Phänomene. Entsprechend wird angestrebt „[...] [zu] Aussagen über Häufigkeiten, Lage-, Verteilungs- und Streuungsparameter zu gelangen, Maße für Sicherheit und Stärke von Zusammenhängen zu finden und theoretische Modelle zu überprüfen [...]“ (Kiefl/Lamnek 1984: 474, zit. nach ebd.: 4). Damit bedarf es einerseits der Isolierung und Bestimmung sowie gleichermaßen Operationalisierung von Handlungsphänomenen in verschiedene Merkmalsausprägungen. Andererseits müssen ebenso bestimmte Persönlichkeitsmerkmale von Akteuren in Relation zu situationellen Variablen gesetzt werden und überdies Ursache und Wirkung klar getrennt werden.⁸⁸ Die Fragestellung lautet somit etwa: Was tun Akteure welcher spezifischen Merkmale in einer zu bestimmenden Situation, und welche Variablen bedingen ihr Handeln respektive das, was sie tun? In Bezug auf die Verkehrsmittelforschung würde dies analog dazu bedeuten: Unter welchen Bedingungen benutzt eine bestimmte Akteursgruppe mit spezifischen Einstellungen und Merkmalen in einer konkreten Situation ein zu bestimmendes Verkehrsmittel.

Während einzelne Variablen somit deskriptiv univariat ausgewertet werden können, erlaubt es etwa die Verwendung von Kreuztabellen zweier Variablen, sich anhand korrelativ-bivariater Analysen vermeintlich einfacheren Phänomenen anzunähern. Komplexere Phänomene hingegen, bei denen eine eindeutige Trennung von Ursache und Wirkung nicht gestattet ist, können somit anhand von einer Reduzierung der Kreuztabellen auf statistische Maßstäbe wie Korrelationskoeffizienten nur eingeschränkt analysiert werden. Dieser Sachverhalt resultiert in der Folge bisweilen darin, dass bestimmte Forschungsfragen somit nicht

⁸⁷ Zu den einzelnen Kritikpunkten über die Datenreduktion gegenüber der Explikation und einer vermeintlichen Redundanz der Theorie sei hier auf Lamnek (2010: 239f.) verwiesen.

⁸⁸ Mit Verweis auf Bogdan und Taylor (1975) stellt Lamnek (2010: 4) dazu folgerichtig fest, dass die exploratorischen und explikativen qualitativen Verfahrenstechniken deskriptive Daten über Individuen generiert, welche gegenüber dem quantitativen Methoden jedoch nicht als isolierte Variablen, sondern Teil eines Ganzen betrachtet werden.

gestellt werden oder wesentlich komplexere, multifaktoriell aufgestellte Analysemodelle bedürfen. Derartige Kausalmodelle zur Analyse von Ursachen zu verwenden, die wiederum auf differierenden „Merkmalen“ basieren, erlaubt es dann, eine Vielzahl von beeinflussenden, kontextuellen Rahmenbedingungen empirisch wie statistisch zu erfassen. Andererseits ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein solches Vorgehen einen signifikant hohen Abstraktionsgrad in Bezug auf das untersuchte Phänomen aufweist. Zudem verweist dieser Aspekt darauf, dass eine solche Analyse im Resultat dann nur noch das indizieren kann, was zuvor in die theoriegeleitete Modellierung zur Abbildung des untersuchten Wirklichkeitsausschnittes mitkonzipiert wurde (vgl. Lamnek 2010: 8-11).

Die qualitative Ausrichtung empirischer Sozialforschung ist gegen ein derartiges, auf dem naturwissenschaftlichen Paradigma gründendes feingliedriges Filetieren des Subjekts in „einzelne Verhaltenssegmente“ (Kardoff 1991: 7) ausgelegt. Dieser Sachverhalt gründet dabei in einem fundamental anderen Verständnis ihrer dazu diametral verorteten erkenntnistheoretischen Vorstellungen. Einerseits geht es somit um eine völlig andere Zielausrichtung; dabei lässt sich anknüpfend an das vorgenannte Zitat von Kiefl und Lamnek (1984: 484, zit. nach Lamnek 2010: 4) feststellen: Die qualitative Forschung fokussiert gerade nicht die benannten Aspekte von „Häufigkeiten, Lage-, Verteilungs- und Streuungsparameter [...], Maße für Sicherheit und Stärke von Zusammenhängen [...]“. Den primären Fokus bezeichnet vielmehr das spezifische „ ‚Wie‘, [...] dieser Zusammenhänge und deren innere Struktur vor allem aus der Sicht der jeweils betroffenen“ (ebd.) Akteure.⁸⁹ Analog dazu bedeutet dies für die erkenntnistheoretische Ebene, dass soziale Wirklichkeit respektive der Gegenstand von Sozialwissenschaften nur dann zureichend erfasst werden kann, wenn selbiger als durch sinnhafte Kommunikation und Interaktion von Akteuren konstituiertes Gebilde bestimmt wird. Die Interaktion bezeichnet dabei einen Interpretationsprozess bzw. eine Interpretationshandlung der so konstituierten Realität, in dem Akteure kollektiv geteilte Deutungsmuster davon, „[...] was der andere tut oder tun könnte“ (Matthes 1976: 201 zit. nach Lamnek 2010: 32), nutzen und sich auf selbige beziehen. Folglich sind bei diesem Paradigma „gesellschaftliche Zusammenhänge [...] nicht objektiv vorgegebene und deduktiv erklärbare soziale Tatbestände, sondern Resultat eines interpretationsgeleiteten Interaktionsprozesses zwischen Gesell-

⁸⁹ Bezüglich der quantitativen Verortung zur Erstellung allgemeiner Gesetzmäßigkeiten und nomologischer Aussagen, welche als Basis für „Erklärungen, Prognosen und technische Anweisungen“ (Lamnek 2010: 13) dienen, sei hier auf Konegen und Sondergeld (1985: 25) verwiesen. Eine Isolation von Vorgängen aus ihrem Zusammenhang ist eine Zergliederung von Problemkomplexen in Einzelaspekte, welche der „Position [der] Sozialwissenschaften“ nach Ansicht von Lamnek nicht gerecht wird: „Ihr Analysegegenstand ist der in einem sozialen Kontext lebende und handelnde Mensch, das soziale Individuum, dessen Handeln mit Sinn, mit Bezug auf andere versehen ist. Dieses Handeln muss verstanden werden. Somit bedarf seine wissenschaftliche Analyse einer anderen Methode. Die naturwissenschaftlichen und zum Gegenstand der Analyse gemachten Phänomene müssen eben erklärt werden. Verstehen – im Sinne einer Erfassung ihrer Motivation – ist nicht möglich. Nicht die generelle, hinter dem Handeln vermutete Gesetzmäßigkeit, die es so nicht gibt, sondern die für das Verstehen notwendige Motive sind entscheidend. Die geisteswissenschaftliche Methode des Verstehens ist realitätsgerechter und dem sozialwissenschaftlichen Gegenstand angemessen“ (Lamnek 2010: 13).

schaftsmitgliedern“ (Lamnek 2010: 32; ebenso 34ff.).⁹⁰

Die qualitative Forschung strebt vor dem Hintergrund einer Rekonstruktionsleistung kollektiver Deutungsmuster der Akteure einen deutenden wie sinnverstehenden Zugang über die interaktiv generierten und in (nicht-)sprachlichen Symbolen repräsentiert gedachten Wirklichkeit an. Maßgebliches Anliegen ist somit das Erlangen eines weitgehend detaillierten wie umfassenden Bildes über den zu analysierenden Realitätsausschnitt (Kardoff 1997: 4). Eine etwaige Einschränkung in Bezug auf den Bereich möglicher Erfahrungserkenntnisse bereits anhand methodischer „Vorentscheidungen“ (ebd.) wird somit vermieden.

Die Anwendung des qualitativen Forschungsansatzes ist also bestrebt, die Methoden so offen zu gestalten, dass sie der Komplexität der spezifischen Untersuchungsgegenstände gerecht werden und entsprechend angemessen sind. Dies bedeutet kurzum, dass der Gegenstand der Analyse den maßgeblichen Bezugspunkt für die Auswahl der angewandten Methoden bestimmt und nicht vice versa. Konträr zu dieser Ausgangslage steht die quantitative Forschung für den Primat der Methode; der dabei vorzubringende Kritikpunkt lautet entsprechend, die „zu untersuchende Wirklichkeit ordnet sich den vorhandenen Untersuchungsmethoden unter“ (Lamnek 2010: 11). Eine „angemessene und gültige Erfassung der interessierenden Sachverhalte“ (ebd.) sei somit verunmöglicht (vgl. ebenso Adorno 1957; 1972: 514). Diesen Einwänden entsprechend könnte also nur noch untersucht und in den Untersuchungen dargestellt werden, was mit den „vermeintlich verfügbaren Methoden“ (Lamnek 2010: 11) sowie der zugrundeliegenden Methodologie als Abbildung der Realität berücksichtigt und „ausreichend exakt“ (ebd.) erfasst wird. Da es jedoch gilt, die „Individualität und Einzigartigkeit des Objekts als Subjekt“ (ebd.; vgl. Kap. 5.5.1) zu berücksichtigen, verweist dieser bereits von Flick (1995: 14) eingebrachte Kritikpunkt auf den Aspekt der Redundanz theoretischer Aussagen. Demnach lautet der Vorwurf seitens der qualitativen Ausrichtung (Kardoff 1991: 7), dass der Primat der Methode einen „abnehmenden Grenznutzen“ bedinge. Dies gelte insbesondere für den Erkenntniszuwachs an sich, als auch für die weitere Theoriebildung und damit in Folge auch für die „praktische Anwendung“ (ebd.).⁹¹

5.5.1 Die Subjektvorstellung in quantitativen und qualitativen Ansätzen

Entsprechend der im vorigen festgestellten Sachverhalte, lässt sich anknüpfend an die kritisierte Datenreduktion quantitativer Forschungsmethoden ein diametraler Unterschied bezüglich der perspektivischen Betrachtung der Untersuchungsgegenstände ausmachen: Seitens der interpretativen Sozialforschung gilt demnach, dass sich „Sozialwissenschaften von der

⁹⁰ Siehe auch Berger und Luckmann (1977) zum symbolischen Interaktionismus.

⁹¹ Exemplarisch kritisiert auch Bude (1998) die quantitative Forschung etwa bei der Relation zwischen sozialer Herkunft und anhand von Zertifikaten bemessenen Bildungsniveaus. Demnach sei ein Zusammenhang dieser Aspekte in der schichtspezifischen Sozialisationsforschung zwar festgestellt, aber über die Gesetzmäßigkeiten derartiger Reproduktionsmodi anhand von Faktoranalytischen Vergleiche einer Vielzahl von Fällen keine Aussage möglich. Dies bedürfe der genauen Rekonstruktion von Einzelfällen (ebd.: 422).

naturwissenschaftlichen Methodologie [des quantitativen Paradigmas; Anm. C.D.] unterscheiden [müssen], weil ihr Gegenstand nicht naturwissenschaftliche Objekte, sondern menschliche Subjekte sind“ (Lamnek 2010: 13f.). Da diese bei standardisierten Verfahren auf die Position von „Datenlieferanten“ (ebd.) reduziert würden, resultiere die Anwendung standardisierter Verfahren in der Ausblendung der „Vielgestaltigkeit“ und „Eigengesetzlichkeit“ (Bude 1988: 422) der Untersuchungsgegenstände. Ein auf instrumenteller Ebene operationelles Vorgehen beklagt Bude (ebd.) dahingehend, dass lediglich die „methodisch handhabbare Dimension“ ihre Anwendung auf den Untersuchungsgegenstand finden. Demnach bedinge dies in Folge eine singular „mechanistische“ (ebd.) Subjektvorstellung.

Demgegenüber betont die interpretative Sozialforschung ihre Perspektive auf die Forschungsobjekte „als aktiv handelnde und kompetente Interaktionspartner“ (Lamnek 2010: 14). Als Experten ihrer selbst und „für die zu untersuchenden Fragen [...] sind sie ausgewählt worden und [...] erlangen ihre Bedeutung“ (Lamnek 2010: 14). Folglich sind sie „als gleichberechtigte Partner ernst zu nehmen. Kriterium der Wissenschaftlichkeit von Aussagen ist ihre Handlungsrelevanz, nicht Entsubjektivierung“ (Bogumil/Immerfall 1985: 69, zit. nach ebd.). Damit gilt als besonderer Aspekt der interpretativen Sozialforschung respektive der interpretativen Theorien vornehmlich ihre Subjektvorstellung, nach denen Akteure über eine reflexive Kompetenz verfügen. Diesen Sachverhalt betont auch Giddens (1988) und definiert Akteure als „vernunftbegabte“ Subjekte, die sowohl intentional wie auch zweckgerichtet agieren. Dabei wissen sie gewöhnlich was sie tun (vgl. ebenso Giddens 1984). Rekurrierend auf die im vorigen Kap. 5.3 dargelegte Ausführung über die Notwendigkeit und Motivation zur Fortbewegung von Akteuren, ist dabei zu festzustellen, dass denselben die spezifische Motivationen - entsprechend der Giddenschen Annahmen- nicht stets bewusst sein muss. Damit folgt grundlegend, dass die Motivation der handelnden Akteuren insofern diametral zu den Faktoren von Intentionen und Gründen verortet ist, da selbige dem Bewusstsein zugänglich sind. Während erstere kaum dem Bewusstsein zugänglich ist, gilt dies für Intentionen und Gründe nicht; zugleich bedeutet dies jedoch nicht, dass sie stets diskursiv vermittelbar sind. Zur Erklärung der Bewusstheit des Handelns differenziert Giddens verschiedene Ebenen des Bewusstseins: Einerseits die des Unbewussten, sowie andererseits die Ebenen des praktischen und diskursiven Bewusstseins. Dabei gilt grundsätzlich, dass Akteure über die Fähigkeit eines Verständnisses über ihr Handeln verfügen, während sie eine Tätigkeit ausführen. Gleichwohl sind, wie Giddens anmerkt, diese reflexiven Fähigkeiten nur partiell diskursiv vermittelbar.

Was die Akteure über ihr Handeln und die spezifischen Gründe wissen – ihre Bewusstheit in der Rolle als Agierende – ist ihnen vornehmlich auf der Ebene des praktischen Bewusstseins präsent. Dieses Bewusstsein bezeichnet somit den „Wissensvorrat“ (Schütz), über den Akteure quasi stillschweigend verfügen und umfasst den Bestand dessen, wie sich in bestimm-

ten gesellschaftlichen Kontexten zu verhalten ist. Nach Giddens ist diese Reflexivität jedoch überwiegend nur auf einer diskursiv vermittelbaren Ebene verortet, demgegenüber ist die eigentliche Bewusstheit der Akteure bezüglich ihres Agierens auf der Ebene des praktischen Bewusstseins auszumachen (vgl. ders. 1995). Demnach ist derartiges Wissen „seinem Wesen nach“ (Giddens 1995: 55) durch seine praktische Anwendungsspezifität begründet. Es basiert auf dem Vermögen von Akteuren sich anhand von routinisierten Verhaltensweisen im gesellschaftlichen Leben einzufügen und „zurechtzufinden“ (ebd.). Gleichwohl müssen sie nicht in der Lage sein, diesem Wissen stets einen bestimmten „diskursiven Ausdruck zu verleihen“ (ebd.: 36). Gegenüber dem praktischen Bewusstsein bezeichnet die diskursive Ebene die Fähigkeit von Akteuren, spezifische Handlungsgründe anzugeben und Dritten gegenüber darzulegen. Nach Giddens (1995) ist diese Reflexivität jedoch überwiegend nur auf einer diskursiv vermittelbaren Ebene verortet, demgegenüber ist die eigentliche Bewusstheit der Akteure bezüglich ihres Agierens auf der Ebene des praktischen Bewusstseins auszumachen. Wenngleich zwischen beiden Ebenen keine starre Trennungslinie besteht, sondern ein durchlässiger Übergang besteht, lässt sich ihre Differenz ganz praktisch fassen: Sie besteht zwischen dem was „was getan wird“ einerseits sowie dem „was gesagt werden kann“ andererseits (ebd.: 57).

Um eine durchgeführte Handlung zu begründen, bedarf es notwendigerweise der Fähigkeit zur Reflexion; infolge bedeutet dies, den zweckgerichteten Aspekt einer Handlung kann von Seiten des Akteurs nur durch eine entsprechende Reflektion selbst begriffen und anderen gegenüber dargestellt werden (vgl. Giddens 1984: 99). Nach Giddens ist dabei grundlegend davon auszugehen, dass Menschen einerseits über diese Fähigkeit verfügen und andererseits ihr Agieren fortlaufend an einer von ihm so genannten reflexiven Steuerung des Handelns spezifisch anpassen. Dieses quasi „Monitoring“ der eigenen Handlungen sei demnach charakteristisch für menschliches Agieren und gründet in dem Sachverhalt, dass es mehr oder weniger permanent reflektiert wird. Selbiges Reflektieren erfolgt dabei exemplarisch durch das Sammeln von Erfahrungen, diese als solche wahrzunehmen und zu bewerten. Analog dazu wird anhand der Reflektion eine Adaptierung von nachfolgenden Handlungen durchgeführt. Das Verständnis über eine Handlung, während selbige ausgeführt wird, bezeichnet dabei eine reflexive Fähigkeit von Akteuren, die fortwährend mit dem kontinuierlichen Ablauf des alltäglichen Lebens im Kontext sozialen Handelns und den kontextualen Gegebenheiten verbunden ist. Maßgeblich verknüpft mit diesem Vorgehen ist die akteursseitige Entwicklung eines theoretischen Verständnisses über die genuinen Gründe des jeweiligen Handelns. Diese von Giddens benannte Rationalisierung des eigenen Handelns bezeichnet somit eine Erkenntnisgenerierung, die überwiegend gewohnheitsmäßig erfolgt und bedarf keiner Anstrengung, da sie quasi nebenbei erfolgt.

Den vorgenannten Aspekten entsprechend, bezeichnet die Begründung einer Handlung eine

reflexive Tätigkeit, welche einen „begrifflichen Einschnitt“ in das Durée des Handlungsflusses darstellt (ebd.: 100). Dabei ist zu beachten, dass selbiger nicht als „geradlinige Reihe“ verläuft, woraus folgt, dass selbiges auch für „Gründe“ und „Absichten“ gilt, weshalb sie kaum „streng getrennt“ werden können (ebd.). Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass von Akteuren diskursiv vermittelte Gründe für ihr Agieren durchaus von ihren genuinen Rationalisierungen abweichen können. Mithin muss eine Konvergenz der benannten Gründe zu dem in den Verhaltensfluss vorgelagerten Verständnis, welches die Akteure auf der praktischen Bewusstseins-ebene entwickelt haben nicht zwangsläufig als gegeben angenommen werden. Summarisch ist damit festzustellen, dass eine reduktionistische Betrachtungsweise von Handeln auf eine bipolar einordnende Struktur zwischen den Polen von bloßen Abfolgen von Ausführungen vorgefasster Intentionen einerseits und dem konträren Pol von eindeutig bestimmbar Motivilagen andererseits zu kurz greift. Das soziale Handeln ist folglich nicht lediglich durch lineare Strukturpfade im Sinne einer einfachen Ursache-Wirkung-Relation bestimmt. Vielmehr obliegt es einer Rahmung von vielschichtigen Beziehungsgeflechten, die auf praktisch-instrumenteller Ebene sowohl funktionaler und symbolischer Art sein können. Vielmehr obliegt dem Begriff des Handeln somit ein umfassenderes Verständnis, welches nebst der vorgenannten Heuristik gleichsam auch vielfältig determinierte und motivierte mehr oder weniger bewusste und routinisierte Verhaltensformen umfasst (vgl. Kap. 5.7). Nach Giddens ist der Großteil des Handelns somit nur unter Berücksichtigung der eigenständigen Bedeutung von Routinen angemessen zu erfassen und damit auch zu verstehen. Analog dazu betont auch Bourdieu die Bedeutung von Routinen speziell für das Alltagshandeln; wenngleich seinem Konzept nach vornehmlich die habitualisierte Ausprägung und auch die sozio-kulturellen Aspekte fokussiert werden. Diesen Sachverhalten wird dabei in den entsprechenden Kapiteln zur verhaltenstheoretischen Betrachtungsweise sowie zur sozio-kulturellen Betrachtungsweise besonders Rechnung getragen.⁹²

5.5.2 Implikationen der Subjektvorstellung für die methodische Ebene

Das im vorigen Abschnitt dargestellte theoretische Verständnis impliziert, dass die Bestimmung der Reproduktionsgesetzmäßigkeiten sozialer Phänomene nur durch die Betrachtung ihrer Ganzheitlichkeit – „konkreten Fülle“ (Bude 1988: 422) - erfolgen kann. Damit somit nicht nur oberflächliche Aspekte identifiziert werden, bedarf eine umfassende empirische Erforschung von komplexen sozialen Phänomenen eine möglichst tiefgreifende Annäherung an die alltägliche Lebenswirklichkeit. Dabei wird intendiert, den Ablauf von bestimmten Handlungen in ihrem genuin historisch-situativen Lebenszusammenhang zu ergründen. Entsprechend ist das Akteurshandeln bei den interessierenden Prozessen detailliert zu erfassen, um somit auf funktional-instrumenteller Ebene die Möglichkeit zu erlangen, auch tieferliegende

⁹² Vgl. Kapitel 6 zur verhaltenstheoretischen und Kap. 8 zur Bourdieu'schen Perspektive.

Gegebenheiten zu bestimmen. Auf methodischer Bezugsebene dient bei qualitativ konzipierten Vorhaben vor allem die Durchführung von Fallanalysen (vgl. Lamnek 2010).

Die Anwendung von Fallanalysen bedarf unabhängig von der verwendeten Methodik zur Datenerhebung einer weitergehenden Differenzierung des Fallverständnisses. Selbiges lässt sich dabei je nach Anwendung einerseits in ein Kategorie fokussierendes Verfahren sowie das Verfahren der Einzelfallrekonstruktion andererseits differenzieren.

Mithin wird mittels des Verfahrens der objektiven Hermeneutik (vgl. Kap. 12.3 – 12.3.1) eine weitgehend tiefe Erfassung des Untersuchungsfeldes angestrebt. Instrumentell wird dabei durch die Rekonstruktion von Einzelfällen auf die jeweils genuine Fallstruktur geschlossen; gleichsam erfolgt die Bestimmung sozialer Gesetzmäßigkeiten.

Demgegenüber wird etwa bei der Grounded Theory nach Glaser und Strauß (Strauß/Corbin 1996) oder inhaltsanalytischen Verfahren (Mayring 1983) angestrebt, ein Untersuchungsfeld in seiner Vielschichtigkeit möglichst breit widerzuspiegeln. Bei diesen Kategorie bezogenen Verfahren werden zu diesem Zweck zahlreiche unterschiedliche Fälle in die Untersuchung eingebunden. Dabei werden Einzelaussagen aus ihrem ursprünglichen Kontext – des Falls oder des Prozesses - partiell oder in Gänze isoliert und spezifischen Kategorien zugeordnet. Diese Arbeitsschritte bestimmen dabei die in den Kategorien und bestimmten Einzelaussagen enthaltene allgemeine Struktur des Untersuchungsfeldes.

Zur Erfassung der „Ganzheit“ von sozialen Phänomenen, besteht auf methodischer Ebene zugleich die Möglichkeit, das vorgenannte Spektrum der Fallverständnisse durch die Verwendung quantitativer Ansätze komplementär zu ergänzen. Dabei gilt jedoch zu berücksichtigen, dass beiden Stoßrichtungen auf ein Kontinuum sozialer Phänomene ein jeweils genuin unterschiedliches Fallverständnis obliegt (vgl. Kardoff 1991: 4). Summarisch ist somit festzustellen, dass Ansätze der interpretativen Sozialforschung sowohl auf theoretischer Ebene und in ihrem Fallverständnis einen partiellen Gegenentwurf zu quantitativen Forschungsmethoden bezeichnen. Bei der methodischen Ebene gilt für ihre eigenständigen Verfahrensweisen jedoch, dass sie zu ihrem Anspruch nach einer Verallgemeinerbarkeit ihrer Forschungsergebnisse durchaus praktikabel eingesetzt werden können. Gleichwohl gilt selbiges somit auch für eine praxisbezogene Forschung mit dem Fokus auf eine anwendungsbezogene Analyse. In Verbund mit quantitativen Methoden obliegt der qualitativen Forschung dann vor allem eine explorative heuristisch ausgelegte Zielsetzung der empirischen Sozialforschung.

5.6 Der Ansatz qualitativer Methoden in der Verkehrsforschung

Rekurrierend auf die von Wehling (1998a) vorgebrachte Kritik an den quantitativen Forschungsmethoden in der Verkehrsforschung, wird nachfolgend der Einzug der qualitativen Forschungsansätze in diesem Bereich dargestellt.

Im Bereich der Verkehrsforschung oblag der forschungstechnische Primat der Methodik über einen langen Zeitraum hinweg den quantitativ orientierten Ansätzen. Dabei erwuchs aus der Erkenntnis verkehrspolitischer Strategien über die zuvor angestrebten Ansätze von Verkehrslagerungen die Feststellung, dass die bislang verwendeten Forschungstechniken nur eingeschränkt den eigenen Zielsetzungen gerecht wurden. Rekurrierend auf die von Wehling (1998a) vorgebrachte Kritik an den quantitativen Forschungsmethoden (vgl. Kap. 5.4 – 5.4.2; Kap. 5.5) entsprach dieser Sachverhalt der Tatsache, dass die Ansätze dieses Paradigmas offenkundig einen erklärungs- und anwendungstheoretischen Grenznutzen für die praktische Anwendung darstellten. Mithin bedingte die Verwendung dieses Instrumentariums die Ausblendung bestimmter Fragestellungen, weil sie auf methodischer Ebene nicht quantifizierbar und folglich nicht zu analysieren waren. Dies wiederum resultierte infolge einer perspektivischen Engführung der überwiegenden Verkehrsverhaltensforschung auf die Wahl der Verkehrsmittel. Maßgeblich dafür war die eigene Konzeption und Ausgestaltung der standardisierten Ansätze. Wie Wehling kritisiert, waren selbige „allenfalls“ für die Modellierung und Operationalisierung einer empirischen Analyse über die Wahlentscheidung bei einer begrenzten Anzahl von Verkehrsmitteln für gegebene räumliche Zielräume nutzbar. Weitergehende kontextuelle Dimensionen des Verkehrsverhaltens, wie die Wahl von bestimmten Zielen und Aktivitäten in einem Möglichkeitsraum, wurden nicht berücksichtigt. Damit wurden ebenso die Betrachtung von der Genese komplexer Aktivitätsmuster sowie die Relation derselben zu anderen Akteuren von der Analyse ausgeblendet (vgl. Wehling 1998a: 40). Gleichsam wurden auch verkehrliche Routinen in ihrer Bedeutsamkeit bei der bisherigen Verkehrsmittelforschung weitgehend ausgeblendet, was dabei maßgeblich auf die problematische Operationalisierbarkeit von spezifischen Routinisierungsprozessen und Veränderung derselben zurückzuführen ist.

Kurzum: Bedingt durch die thematische Fokussierung auf die Verkehrsmittelwahl, erfolgte eine perspektivische Einschränkung, die ihrerseits auf eine instrumentelle Versteifung quantitativer Forschungsmethoden verwies. Da die verkehrspolitischen Bestrebungen dabei vornehmlich eine Verkehrsverlagerung forcierten, wurden damit wiederum nur marginale Erkenntniszuwächse für eine Verkehrsvermeidungsstrategie evoziert. Infolgedessen bedeutete dies, dass auch Ansätze zu einer Differenzierung zwischen Mobilität und Automobilität nicht zu geltenden Anspruchszielen avancierten (vgl. ebd.: 40f.) .

Nach Canzler und Knie (1998b: 377) implizieren die vorwiegende Verwendung der quantitativen Verfahren einerseits und die thematisch vorgenannten Bezugspunkte der verkehrspoli-

tischen Bestrebungen andererseits eine signifikante Folgenstruktur. Gemäß ihrer Interpretation dieser Sachverhalte wird somit eine fokussierte Betrachtungsperspektive von langfristig „verborgenen Entscheidungsstrukturen“ und ihrer zugrundeliegenden Kriterien verstellt. Zur Behebung dieses Missstandes bedürfe es spätestens seit den 1970er Jahren und der zu damaligen durchgeführten Verkehrserhebungen einer differenzierten Anwendung alternativer Verfahrenstechniken.

Einhellig plädieren sie mit Verweis auf die in den 1970er Jahren durchgeführten systematischen wie repräsentativen Verkehrserhebungen für die Verwendung weiter differenzierender Verfahrenstechniken bei den Erhebungsmethoden. Mithin urteilten sie bereits in den ausgehenden 1990er Jahren, dass, bedingt durch sozialstrukturelle Umbrüche und der damit verbundenen „lebensweltliche[n] Unsicherheiten“ (Canzler und Knie 1998a: 55f.), die bisherigen Verfahren kaum „sinnvoll“ seien. Der daraus von ihnen abgeleitete Befund befand die Massenerhebungen mit standardisierten Verfahren auf instrumenteller Ebene als nicht vorwärtsgewandt zur Bestimmung von repräsentativen Aussagen (vgl. ebd.).

Gleichwohl ist festzustellen, dass die Verwendung von qualitativen Ansätzen im Bereich der Verkehrserforschung kein genuin neues Anwendungsfeld darstellt. So werden neben der sozialwissenschaftlichen Ausrichtung insbesondere auch Marktforschungsstudien und darauf abzielende Marketingkonzepte mithilfe qualitativer Instrumente erstellt. Eine grob gefasste Differenzierung der Anwendungsbereiche von qualitativen Techniken umfasst dabei die folgenden Strukturgebiete:

- Erforschung von Verkehrsverhalten in spezifischen Gebieten sowie der Verkehrsmittelwahl
- Politisches Maßnahmenconsulting im Bereich ordnungspolitischer Vorschriften zur Geschwindigkeitsbegrenzung. Entwicklungspolitische Bereiche der räumlichen Infrastruktur zur Schaffung von Parkräumen und ihrer Bewirtschaftung. Erforschung von Preisstrukturen beim ÖPNV-Angebot sowie Mediation und Konsensfindung bei der Neuerschließung von Verkehrsgebieten. Dabei vornehmlich auch Problemlösungsfindungen sowie die Konzeption und Gestaltung von Maßnahmen zur öffentlichen Bewusstseins-schärfung wie Awareness- und Akzeptanz-Kampagnen.
- Vorgenannte Marktforschung etwa im Bereich zur ÖPNV Gestaltung und der infrastrukturellen Ausstattung und Anbindung der jeweiligen Verkehrsmittel. Sowie die Ausstattung der Fahrzeuge und kundenspezifische Anliegen, wie Fahrkartenerwerbssysteme, Digitalisierung, Sicherheit und Informationsdienste.

Im Bereich der Verkehrsverhaltensforschung dienen qualitative Methoden primär zur explorativen Erkenntnisgewinnung und Felderforschung; ein sekundärer Ansatz bestand in ihrer Konzeption mit einer heuristischen Zielausrichtung. Die angewandte Methodik forcierte dabei

vornehmlich eine ertragsreiche Ergänzung von standardisierten Verfahren. Als so benannter Methodenmix avancierte die Kombination eines komplementären Beitrags der qualitativen Forschung zu quantitativ operierenden Ansätzen zu einem gängigen Vorgehen in der sozialwissenschaftlichen Forschung. Entsprechend der explorativ und heuristisch ausgelegten Zielrichtung der qualitativen Instrumente bedingte die Kombination mit den standardisierten Ansätzen ein zweistufiges Vorgehen. In der ersten Forschungsphase werden dabei qualitative Methoden wie offene oder leitfadengestützte Interviews verwendet, während selbige oftmals mit Expertengesprächen verbunden sind, besteht weiterhin die Möglichkeit zur Durchführung von Gruppendiskussionen. Insbesondere die letztgenannten Ansätze dienen dabei auch der Ermittlung und Bestimmung von Fokusgruppen, welche für die Analyse von signifikanter Bedeutung sind. Allgemein ist dabei anzumerken, dass dieses Vorgehen explizit nicht nach dem Maßstab der Repräsentativität konzipiert ist.⁹³ Vielmehr liegt der Fokus auf der Generierung von forschungsleitenden Hypothesen und thematischen Bezugskategorien, welche den Ansatzpunkt für die zweite Forschungsphase darstellen. Die erstellten Hypothesen und Kategorien werden dabei als Grundlage für die konzeptionelle Ausgestaltung eines Fragebogens genutzt, der in dieser quantitativ-repräsentativen Erhebungsphase den zentralen Fokus darstellt.⁹⁴

Als genuines Instrument der qualitativen Forschungsmethoden bezeichnet das Verfahren der Zukunftswerkstatt ein dialektisches Verfahren, welches vornehmlich auf die soziale Kreativität der Beteiligten abzielt und auch in der Verkehrsforschung angewendet wird. Konkret als Kreativitäts- und Problemlösungsverfahren konzipiert, erfolgt mit der Methodik eine Kritikphase an gegenwärtig situativen Zuständen eines spezifischen Feldes und ein dynamisch- interaktiver Austauschprozess über denkbare Vorschläge. Im Rahmen eines Mediationsverfahrens werden dabei neben einer Konsensfindung vornehmlich realisierbare Konzeptionen ermittelt (vgl. Jungk/Müller 1981).

Als weiteres geeignetes Verfahren für die qualitative Datenerhebung zur Verkehrserforschung ist gleichsam die teilnehmende Beobachtung („participant observation“; Grosvenor 1997) zu benennen. Obgleich sie bislang nur marginal angewendet wurde, konnte Grosvenor im Vereinigten-Königreich durch die Beobachtung eine erfolgreiche und sehr detaillierte Studie über das Verhalten von U-Bahn-Fahrgästen erstellen. Ergänzt um eine direkte Befragung wurden dabei direkt Informationen generiert, die als Ausgangsbasis für eine kundenfreundliche Ausgestaltung dieses Verkehrssystems dienten.

Ein mithin verbreitet genutztes Verfahren zur Erhebung von verkehrlichen Nutzungsdaten

⁹³ Vgl. Kap. 9.1.2 sowie 12.1 zur Repräsentativität der qualitativen Methoden.

⁹⁴ Exemplarisch sei für vergleichsweise Studien auf Götz et al. (1997) sowie Held (1982) verwiesen; die anhand von offenen Gesprächen einerseits Mobilitätsorientierungen fokussiert haben, respektive bei letzterem anhand von Gruppendiskussionen und Interviews die Erstellung von Kategorien der Verkehrsmittelnutzung forcierten.

sind Verkehrstagebücher. Zumeist standardisiert konzipiert firmieren sie gleichsam unter den Begrifflichkeiten der Mobilitäts- respektive Wegetagebücher. Entsprechend dieser Bezeichnungen dienen sie der Erfassung von zurückgelegten Wegestrecken und detaillierten Daten wie der benutzten Verkehrsmittel, der damit aufgebrauchten Fahrdauer sowie dem Zweck der realisierten Fortbewegung. Während die Verwendung zumeist mit vorbereitenden und abschließenden Interviews verbunden ist, erschließt sich der Charakter als qualitatives Instrumentarium vor allem dann, wenn die erstellten Datensammlungen durch persönliche Angaben und Anmerkungen ergänzt werden. Entsprechend gewährt dieses Instrument einen tieferen Einblick in die verkehrliche Praxis individueller Akteure und die Implementierung ihrer diesbezüglichen Entscheidungen in das Alltagsleben.⁹⁵

Der Ausschluss vorgenannter Verfahren für die vorliegende Studie ist dabei denkbar naheliegend: Einerseits wird Verkehrshandeln als prozesshaftes und vornehmlich von Routinen geprägtes Agieren in einem bestimmten Möglichkeitsraum (vgl. Kap. 5.7.2) definiert. Damit ist das Untersuchungsfeld klar umrissen; da jedoch kein Mediationsverfahren über einen bestimmten Sachverhalt angestrebt wird, ist die Verwendung der Zukunftswerkstatt in diesem Sinne hinfällig. Dies gilt umso mehr vor den in Kap. 12.3 – 12.3.1 dargestellten Methodiken der objektiven Hermeneutik und der damit analog zu bestimmenden Identifikation von äußeren und inneren Sinnstrukturen des Handelns. Ein Verfahren, in dem die Akteure ihr eigenes Potential zur Generierung von etwaigen Vorschlägen einbringen, ist somit nicht sinnvoll einsetzbar. Dieser Sachverhalt gilt gleichermaßen für die Instrumente der teilnehmenden Beobachtung sowie der Verkehrstagebücher: Einerseits liegt der Analysefokus auf dem Verkehrsmittelwechsel vom Privat-PKW zugunsten von Car-Sharing. Andererseits sind die Befragten jedoch bereits Car-Sharing-Nutzer. Da ihr Verhalten somit nur retrospektiv erschlossen werden kann, ist eine begleitende Untersuchung ihrer Verkehrsmittelnutzung wenig sinnvoll; selbige würde lediglich ihr gegenwärtiges Verkehrsverhalten, nicht jedoch den interessierenden Wechsel fokussieren.

Rekurrierend auf die bereits einleitend (Kap. 2.2) festgestellte fragmentierte Verkehrsverhaltensforschung allgemein, ist auch bei der qualitativen Forschungsperspektive bislang keine Systematisierung auszumachen; dies mag insbesondere auf die multidisziplinäre Vielgestaltigkeit des Untersuchungsfeldes zurückzuführen sein. Im Kontext der quantitativ ausgelegten Verkehrsverhaltensforschung zeigt sich dabei, wie dargestellt, dass die vornehmlichen Differenzen jedoch mehr auf der erkenntnistheoretischen Ebene, denn auf der methodischen Ebene verortet sind. Exemplarisch lässt sich dies an dem bedeutsamen Faktor von Routinen verdeutlichen: In soziologischer Perspektive bezeichnen Gewohnheiten – an dieser Stelle

⁹⁵ Gleichwohl ist anzumerken, dass dieses Instrument zwar erfolgreich genutzt werden kann, wie ein exemplarischer Verweis auf die von Burwitz et al. (1992: 86) durchgeführte Studie zum „autofreien Leben“ belegt, ist die Verwendung nicht unumstritten (ebd.), da durchaus sehr persönliche Aspekte erfasst werden können, oder selbige aus Gründen der Privatsphäre nicht angegeben werden (vgl. Canzler/Knie 1998a: 50).

gleichbedeutend mit Routinen – die maßgeblich vorherrschende Alltagspraxis sämtlicher sozialer Aktivitäten von Akteuren. Demgegenüber ist die (sozial-)psychologische Forschungsausrichtung bei diesem Begriff primär auf eine quantifizierbare Definition zum Zwecke der Operationalisierung festgelegt. Somit bezeichnet sie bei diesem Paradigma ein „Bündel sequentieller Reaktionen“ (Esser 1990: 234), deren Charakteristik darin besteht, dass sie erst durch spezifische „Umgebungsreise [...] ausgelöst werden“ (ebd.; vgl. Kap. 6.2).

Abschließend sei angemerkt, dass eine zielführende Ausrichtung in der Methodendiskussion der multidisziplinär ausgestalteten Verkehrsforschung eine sinnvolle Verbindung beider Ansatzrichtungen forcieren sollte. Demnach besteht der so bezeichnete „Königsweg“ vornehmlich in der adaptiven Anwendung von „hochaggregierte[n] Strukturdaten“ (Bergmann, zit. nach Hautzinger et al. 1997: 25) der quantitativen Forschung und der Ermittlung von „objektiven Verhaltensbedingungen“ (ebd.) einerseits. Diese bezeichnen dann einen Anknüpfungspunkt sowohl zu den „subjektive[n] Realitätsbezügen“ als auch zu den Routinen von Akteuren andererseits.

5.7 Giddens‘ Theorie der Strukturierung als Grundlage zur Analyse von Verkehrshandeln

Anknüpfend an die den vorigen Kapiteln erfolgte Übersichtsdarstellung der Verkehrsforschung ist resümierend festzustellen, dass eine umfassende Erforschung des Verkehrsverhaltens der konkreten Analyse von verkehrlichen Veränderungsprozessen bedarf. Analog zu dem in den einführenden Kapiteln angeführten prozessualen Verständnis des Verkehrsverhaltens, obliegt somit der Bedarf eines generellen Verständnisses der verkehrlichen Praxis als realisierte Mobilität, die über den bloßen Akt der Verkehrsmittelwahl hinausgreift.⁹⁶ Anhand dieses schlaglichtartigen Forderungskatalogs wird in sozialwissenschaftlicher Perspektive somit eine Handlungstheorie erforderlich, welche die nachfolgend aufgeführten Aspekte berücksichtigt:

- I. Einerseits die Interdependenz und damit das wechselseitige Zusammenwirken von Handeln und seinen strukturellen Bedingungen, wie es anhand der Ausführungen zur systemischen Betrachtungsperspektive bereits angedeutet wurde.
- II. Andererseits eine theoretische Ausgangslage, die den Zugang über ein Verständnis von routinisierten Handeln für das Alltagshandeln und speziell das Ver-

⁹⁶ Analog dazu gilt somit, dass entsprechend der eingangs formulierten Leitfragen, ein prozessuales Verständnis des Verkehrsverhaltens unabdingbar ist, was wiederum ein generelles Verständnis der verkehrlichen Praxis als realisierte Mobilität, nicht auf den bloßen Akt der Verkehrsmittelwahl beschränkt weiß.

kehrshandeln gleichermaßen berücksichtigt.

- III. Sowie damit verbunden schließlich Handeln entsprechend dem prozessualen Verständnis nicht als sequentielle Abfolge von einzelnen, bewussten Wahlentscheidungen definiert, sondern vielmehr fortlaufend begreift.⁹⁷

Ein gleichsam brauchbarer wie nutzbarer Ansatz, welcher diesen Anspruchsaspekten gerecht wird, verweist dabei unweigerlich auf die von Giddens' in seinem Machwerk „Konstitution der Gesellschaft“ (1988) konzipierte Theorie der Strukturierung. Die zentralen Elemente, welche für diesen Ansatz wesentlich sind, werden dabei nachfolgend kursorisch dargestellt. Dieses Vorgehen dient dabei einer spezifischen zusammenfassenden Überleitung zu den differenzierten Betrachtungsperspektiven des Verkehrshandelns und der Darstellung des Möglichkeitsraums.

Ausgehend von Webers klassischer Differenzierung von Handeln und Verhalten, ist es maßgeblich die Intention, welche als beabsichtigter Sinn erstere (Handeln) vom letzteren (rein reaktiven/Verhalten) unterscheidet.⁹⁸ An dieser Stelle geht es jedoch nicht primär um eine diskursive Darstellung von Webers perspektivischer Darlegung, sondern um Giddens' Betrachtung, welche als besonders aufschlussreich für die weitere Analyse ist.

Bei Giddens' theoretischer Konzeption des Agierens von Akteuren ist die Ausgestaltung der Handlungsbegrifflichkeit grundlegender verortet. Demnach gründet das wesentliche Element einer Handlung nicht in der Intention zur selbigen per se, vielmehr entscheidend ist das Potential der Akteure zu handeln. Definiert als Vermögen, im Sinne einer Fähigkeit etwas zu tun respektive eine Handlung auszuführen, gilt somit, dass „Handeln Macht impliziert“ (Giddens 1995: 60). Entsprechend bezeichnet Handeln in diesem Verständnis die Fähigkeit eine (Ge-

⁹⁷ Diesen Sachverhalt beklagten auch Hautzinger et al. (1997: 23f.) als Defizit in der Verkehrsforschung und forderten eine konsequente Einbindung an tragfähigen Handlungstheorien, welche das Modellieren von Habitualisierungsprozessen respektive die Erfassung von vorhandenen Routinen in ihrer Verhaltenswirksamkeit ermöglichen.

⁹⁸ Zum Begriff des Handelns siehe Giddens (1995: 66f.). Die Begrifflichkeiten von Handeln und Verhalten werden hier synonym verwendet. Dennoch sei an dieser Stelle ebenso auf das je nach Forschungsdisziplin differierende Anwendungsspektrum verwiesen: Während in ingenieurwissenschaftlichen Studien zumeist statt Verhalten und Handeln der Begriff Reaktion genutzt wird (Edelmann 2000: 67), steht in der biologischen Forschung der Begriff des Verhaltens vornan. In psychologischen wie pädagogischen Ansätzen wird demgegenüber primär Handeln als Oberbegriff verwendet. Während beide Begrifflichkeiten mitunter synonym verwendet werden, sind sie nach Held (2001) in materialistischer Perspektive unter die übergeordnete Kategorie der Tätigkeit einzuordnen. In sozialwissenschaftlicher Perspektive wird dabei eine analytisch-heuristische Differenzierung der Begriffe vorgenommen. Rekurrierend auf Weber bezeichnet die Soziologie in handlungstheoretischer Perspektive eine „Wissenschaft, welche soziales Handeln deutend verstehen und dadurch in seinem Ablauf und seinen Wirkungen ursächlich erklären will“ (Weber 1972: 1). Handeln bezeichnet demnach eine Tätigkeit, mit der die durchführenden Akteure einen subjektiven Sinn verbinden; soziales Handeln bezeichnet demgegenüber ein Agieren, welches auf die Tätigkeiten anderer Akteure bezogen ist und in seinem Ablauf daran orientiert ist (ebd.). Den klassischen „Gegenpol“ zu bewusst und planvollen Handlungen bezeichnet ein unbewusstes, reflexhaftes Verhalten, welches durch das maßgebliche Nichtvorhandensein von Sinnbezügen definiert ist (Gukenbiel/Kopp 2010: 340). Die „alltags-Bestimmung“ ist jedoch fließend, wie Schimank (2007: 27) anmerkt. Nach Edelmann (2000: 196) bezeichnen Handeln und Verhalten zwei diametrale Extreme, welche jedoch ein Kontinuum darstellen. Demnach sind zwischen vornehmlich innengesteuerten respektive dem sinnhaften Handeln einerseits und dem außengesteuerten bzw. reflexartigen Verhalten andererseits eine Vielzahl von Zwischen-Bereichen auszuweisen, welche vornehmlich durch Routinen geprägt sind.

staltungs-)Macht auszuüben, um einen Unterschied zu einem vorher geltenden Status Quo herbeizuführen und herzustellen. Der entscheidende Aspekt dabei ist, dass Handeln – ganz gleich, ob tatsächlich durchgeführt oder nur in Betracht gezogen – nicht als singuläres agieren erfolgt, sondern dass Handeln stets als fortwährender „Strom [...] ursächlichen Eingreifens“ (ebd.; ebenso 1984: 90) von Handlungen besteht. In diesem Verständnis eines „Durées“ erfolgen Handlungen dabei einerseits in Interaktion mit Akteuren, als auch als ein spezifisches Eingreifen „in den Prozess der in der Welt stattfindenden Prozesse“ (ebd.), also in die Natur. Summarisch bedeutet dies, das Handeln nicht ein bloßes Subsumieren einzelner, „diskrete[r], voneinander [...] geschiedenen Handlungen“ (Giddens 1995: 66) darstellt. Gleich dieser Perspektive wird das Handeln somit, „nur durch ein diskursives Moment der Aufmerksamkeit auf dieses durée durchlebter Erfahrungen konstituiert“ (ebd.: 54).

Die separierte Betrachtung von einzelnen Handlungen wird entsprechend vorgenannter Bestimmung als Resultat erst anhand eines reflexiven, bewussten Prozesses ermöglicht. Zugleich bedeutet dies, dass selbiger Prozess der zielgerichteten Aufmerksamkeit respektive Fokussierung eines bestimmten Aspektes bedarf. Insofern differenziert sich als logische Implikation dieser Betrachtungsweise der Begriff Handlungsstrom von dem eigentlichen Begriff der Handlung; letzterer ist von Giddens direkt auf die eigentliche Praxis bezogen und damit gleichsam mit dem konkreten Agieren verbunden. Zum Forschungsgegenstand sozialwissenschaftlicher Empirie avanciert die Handlung von Akteuren also erst durch ihre Realisierung respektive Umsetzung in eine vollzogene Tat, als eine Verwirklichung in eine spezifisch raum-zeitlich geregelte gesellschaftliche Praxis unter den Bedingungen des Möglichkeitsraums.

5.7.1 Die Dualität von Struktur und Handeln

Der von Giddens konzipierten Theorie der Strukturierung obliegt als wesentlicher Elementar-begriff die „Dualität von Struktur und Handeln“. Demnach bezeichnen gesellschaftliche Strukturen keine (objektiven) Positionen, die den Handlungen von Akteuren als quasi verdinglichte Äußerlichkeiten gegenüberstehen. Vielmehr besteht ihre Charakteristik darin, dass sie unmittelbar in die Handlungen selbst miteinfließen. Dabei verwirklichen sie sich als „Erinnerungspuren“ und in den konkreten sozialen Praktiken von Akteuren; sie realisieren sich also „inwendig“ in den durchgeführten Aktivitäten der Individuen (Giddens 1995: 77f.). Umgekehrt gilt gleichwohl ein reziprokes Wirken; somit generieren die Handlungen selbst (weitere) Strukturmomente, die ihrerseits wiederum auf nachfolgende Entscheidungen und damit Handlungen (beeinflussend) zurückwirken. Die logischen Implikationen dieser perspektivischen Annahme lassen sich somit wie folgt fassen: Soziales Handeln ist rekursiv, da Akteure mit und gleichsam durch ihr Handeln (maßgebliche) Bedingungen (re-)produzieren, die ihrerseits ein weiteres Handeln ermöglichen (ebd.: 52).

Vorgenannten Aspekten nach basiert die Charakteristik einer rekursiven Beschaffenheit des gesellschaftlichen Lebens somit auf der Tatsache, dass Strukturmomente von sozialen Handlungen gleichsam aus den Ressourcen, welche sie konstituieren, fortlaufend neu geschaffen werden. Giddens (ebd.: 77f.) fasst das Phänomen, dass Struktur sowohl ein Mittel wie gleichsam Resultat von Handlungen ist, welche sie in diesem rekursiven Verhältnis organisiert, mit der Begrifflichkeit der Dualität. Er merkt dazu an, dass Struktur jedoch nicht lediglich eine Einschränkung des Handelns darstellt, sondern es vielmehr gleichsam ermöglicht (vgl. ebd.)⁹⁹ und verweist somit auf die in Kap. 5.7.2 dargestellte Konstruktion eines Möglichkeitsraums, der das Handeln ermöglichend wie beschränkend beeinflussen kann.

5.7.2 Die Dualität von Struktur und Handeln im Kontext des Möglichkeitsraums und Routinen

Entsprechend der bisherigen Darstellung, resultiert die grundlagentheoretische Verortung einer handlungstheoretischen Betrachtungsweise von Verkehrsverhalten in der nachfolgend resümierend angeführten Perspektive, die maßgeblich für die weitere Analyse ist: Als Referenzpunkt einer verkehrlichen Praxis gilt zunächst, dass Akteure verschiedenen Bedürfnissen nach Fortbewegung unterliegen. Die Bedürfnisse bezeichnen dabei die Notwendigkeit einer Ortsveränderung und werden mit Verweis auf ein (sozial-)psychologisches Verständnis als ein Mangelzustand beschrieben, der für die Akteure einen Spannungszustand darstellt, den selbige bestrebt sind zu beheben.

Gemäß diesem Verständnis gilt, dass die verkehrliche Praxis zunächst von Bedürfnissen veranlasst ist, die als Motivation handlungswirksam werden und sich infolge im konkreten Fortbewegungsakt als Verkehr realisiert. Die Verwirklichung einer intendierten Fortbewegung erfolgt dabei unter den spezifischen Konditionalitäten des Möglichkeitsraumes. Selbiger ist dabei eine Konstruktion, die sowohl von gesellschaftlichen und gleichermaßen individuellen Ressourcen determiniert, maßgeblich die eigentliche Bewegung bestimmt.

Diese bezeichnet als Konstrukt, den sogenannten Möglichkeitsraum, welcher den Rahmen für die verkehrliche Praxis von Akteuren definiert und damit zugleich die jeweils individuelle Mobilität bestimmt. Der Möglichkeitsraum umfasst dabei sowohl die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, wie etwa die vorhandene Infrastruktur, aber auch Normen und Werte sowie verkehrliche Leitbilder (vgl. Kap. 8.1). Gleichermaßen umfasst er jedoch ebenso die subjektbezogene Ebene, in dem gleichsam individuelle materielle wie geistige und damit kognitive Ressourcen als beeinflussende Möglichkeiten zur Fortbewegung berücksichtigt werden. Damit gilt infolge, dass der Möglichkeitsraum als deterministisches Konstrukt sowohl ermöglichend wie beschränkend wirkt und durch eben diese Aspekte jeweils individuell differenziert ist.

⁹⁹ Hamedinger (1998) plädiert statt des Begriffs von Dualität, die Bezeichnung Dialektik zu verwenden.

Die spezifischen Faktoren, welche den Möglichkeitsraum somit gesellschaftlich respektive übersubjektiv bedingen, lassen sich an der gegebenen Verkehrsinfrastruktur sowie dem damit verbundenen Verkehrsangebot und den ökonomischen Faktoren (Preise) und Zeitstrukturen (Öffnungszeiten) verdeutlichen. Gleichsam gilt für die Bezugsebene des politischen Subsystems die Ausgestaltung des Verkehrsrechts sowie infrastrukturelle Planungen als maßgeblich, während auf kultureller Ebene vorherrschende Werte, Normen und Leitbilder zu nennen sind. Dabei ist jedoch anzumerken, dass selbige Strukturmomente zwar sowohl das Potential zur individuellen Fortbewegung von Akteuren sowie deren konkrete Realisierung einschränkend wie ermöglichend beeinflussen, allerdings stets den Ausdruck eines bestimmten räumlichen, wie zeitlichen Kontext darstellen und ebenso in selbigen eingebunden sind.¹⁰⁰ Gegenüber der systemischen Makroebene sind auch auf der individuellen Akteursebene verschiedentliche Einflussfaktoren verortet, welche die jeweilige Mobilität respektive den Mobilitätsraum fortwährend mitbestimmen. Dabei sind, wie bereits angemerkt (s.o.), vornehmlich die geistig-kognitiven Ressourcen als intellektuelles Vermögen sowie die verfügbaren materiellen Ressourcen¹⁰¹ von signifikanter Bedeutsamkeit. Selbige sind dabei wiederum maßgeblich durch Aspekte wie der jeweiligen Klassen- und Schichtenzugehörigkeit von Akteuren sowie der Positionierung im sozialen Raum und Milieus geprägt. Analog dazu ist solches Beeinflussungspotential auch den verschiedenen Lebensphasen von Akteuren, der damit verbundenen rechtlichen Erlaubnis zur aktiv motorisierten Verkehrsteilnahme durch den Erwerb des Führerscheins sowie spezifischen Erfahrungen und Bedürfnissen beizumessen. Gleichsam ist auch zu konstatieren, dass analog zu diesen Aspekten auch den damit verbundenen Faktoren, wie etwa Sozialisationsprozessen und insbesondere der Verkehrssozialisierung, eine maßgebliche Rolle bei der Prägung der individuellen Mobilität zukommt.

In dem Bestreben den Einfluss dieser Ressourcen auf das Verkehrsverhalten zu bestimmen, werden bei der klassischen Verkehrsforschung diese Handlungsphänomene und Determinanten quantifiziert und operationalisiert. Anhand der Klassifizierung und Zuordnung in bestimmte Merkmalsausprägungen wird dabei beabsichtigt, die spezifischen Möglichkeitsräume von Akteuren durch sozial-strukturelle Variablen zu erfassen sowie gleichermaßen Zusammenhänge abzuleiten und darzustellen. Maßgeblich erfasst werden auf der Individuums-Ebene dabei üblicherweise Faktoren wie Alter, Gender, Haushaltsstruktur, verfügbares Einkommen sowie Bildungsstand und Erwerbstätigkeit, aber auch spezifische Einstellungen und Wertorientie-

¹⁰⁰ In dem mit dem Konstrukt „Möglichkeitsraum“ sowohl die temporale Ebene des antizipierten Zukünftigen und damit des möglichen wie „noch-nicht“ faktischen betont wird. Bezeichnen Canzler und Knie hier die Differenzierung von Mobilität in „möglichen“ und „konkreten“ Räumen, ersterer als Mobilität, letzterer als Verkehr. Wenngleich der Möglichkeitsraum somit nicht mehr nur auf räumliche Ausstattungsmerkmale und individuelle Entscheidungen abzielt, sondern erfasst damit ebenso überindividuelle Möglichkeiten und spezifische Fähigkeiten von Akteuren. Summarisch also ihr Vermögen etwas zu tun, und damit ihre Lebensentwürfe zu entwerfen und durchzusetzen. Dies bedingt, dass ein subjektbezogener Zugang sowohl für die Verkehrs- wie auch Mobilitätsforschung unabdingbar ist.

¹⁰¹ In diesem Zusammenhang auch somit die „Nicht“-Ausstattung mit entsprechenden Ressourcen als Einschränkung des Mobilitätspotentials.

rungen.

Weiterhin gilt es zu berücksichtigen, dass das Verkehrshandeln insbesondere auch durch vorige Entscheidungen der Akteure entscheidend beeinflusst wird. Mithin verdeutlichen dies neben den sozio-demografischen Faktoren etwa der Wohnort als Ausgangs- und Zielpunkt alltäglicher Bewegung und die bestehende Verkehrsmittelverfügbarkeit, welche einerseits sowohl eine automobilen Lebensweise sowie andererseits ein an ÖPNV und Car-Sharing orientiertes Leben forcieren können. Bei der vornehmlichen Fokussierung auf die alltägliche Verkehrsmittelwahl, wird dabei zumeist nicht berücksichtigt, dass ein aktuelles Verkehrshandeln zumeist von den Bedingungen geprägt ist, die auf frühere Wahlentscheidungen zwischen gegebenen und möglichen Alternativen zurück zu führen sind. In diesem Zusammenhang ist somit auf die von Wilke et al. (2007: 17) benannten Differenzierungen von Konsumententscheidungen zu verweisen, welche nach Bodenstein et al. (1997: 92ff.) idealtypisch in drei Kategorien von Entscheidungsebenen und -typen zu klassifizieren sind: Demnach bezeichnen strategische Konsumententscheidungen (z.B. Wohnstandortwahl) einen zumeist weitläufigen Planungshorizont, der analog zu einem Investitionsaufwand und einer emotionalen Bindung steht. Entsprechend kann der Wohnort einerseits sowohl eine zentrale Stadtwohnung mit guter ÖPNV-Anbindung sein oder eben ein Einfamilienhaus am Stadtrand. Diese Entscheidung ist exemplarisch für eine signifikant langfristige Auswirkung auf und Prägung des weiteren Verkehrsverhaltens, da sie den Möglichkeitsraum maßgeblich verändern. Mithin kann eine urbane Wohnlage somit in einer Entscheidung gegen den Erwerb eines Zweit-PKW resultieren, während eine ländlich-rurale Wohnumgebung zumeist berufliches Pendeln bedeutet. Damit wird auch ein weiterer indirekter Einfluss einer solchen Entscheidung erkennbar, da in diesem Falle, wenn nur ein PKW vorhanden ist, dieser den übrigen Familienmitgliedern oder Ehepartnern zumeist nur eingeschränkt zur Verfügung steht.

Als weitere Klassifizierung sind Konsumententscheidungen mittlerer Reichweite festzustellen, welche den Erwerb von langlebigen Gebrauchsgütern bezeichnen. Exemplarisch lässt sich dies etwa an dem Besitz eines Privat-PKW oder eines entsprechenden Zweitwagens verdeutlichen.¹⁰² Neben diesen Schlüsselentscheidungen, die mitunter ein Verkehrshandeln maßgeblich präjudizieren können, bezeichnen sogenannte operative Konsumententscheidungen den täglichen oder periodischen Bedarf, wie etwa ÖPNV-Zeitkarten. Diese vorwiegend kurzfristigen Entscheidungen sind somit am ehesten revidierbar¹⁰³ (vgl. Holz-Rau 2010; Prillwitz 2008: 16). Summarisch lässt sich damit fassen, dass sich auch vorige Entscheidungen sowohl in ihrer Reichweite, als auch in ihrer Mittelbarkeit und damit Revidierbarkeit maßgeblich auf die spätere verkehrliche Praxis von Akteuren auswirken. Anzumerken ist dabei jedoch, dass ergänzend zur Klassifizierung von Wilke et al. (2007: 17), nicht nur Kon-

¹⁰² Entsprechend der Charakteristik des rekursiven Wesens von sozialem Handeln bedingen der PKW-Besitz und seine Nutzung Strukturmomente, welche reflexiv auf das weitere Handeln wirken (vgl. Giddens 1995; Kap. 6.4).

¹⁰³ Car-Sharing wäre demnach als Entscheidung mittlerer Reichweite zu klassifizieren (Wilke et al. 2007: 17).

sumentscheidungen berücksichtigt werden sollten. Mithin gelten im sozial-strukturellen Sinne auch Entscheidungen etwa zur Studien- und Berufswahl zumindest mittelfristig vorstrukturierend auf die weitere Lebensplanung; bisweilen gar auf die Partnerwahl und damit verbundene Familienplanung, welche ihrerseits wiederum die verkehrliche Nutzung und Planung beeinflusst.

Das Verkehrshandeln bezeichnet dabei einen weitgespannten Begriff, welcher neben der eigentlichen Fortbewegung sowohl die Wahl von (zur Verfügung stehenden) Verkehrsmitteln als auch die Verkehrsteilnahme an sich umfasst. Entsprechend erfolgt die Verkehrsteilnahme als soziale Interaktion und damit entsprechendes Verhalten im öffentlichen Verkehrsraum. Generell umfasst dieses im Allgemeinen als Verkehrsverhalten (vgl. Kap. 5.1 – 5.2) bezeichnete Agieren neben der Verkehrsmittelwahl auch die entsprechenden Entscheidungen über Ziele, Wege, Absichten der Ortsverlagerung sowie entsprechend vor- und nachgelagerte Tätigkeiten. Während selbige Handlungen etwa die Fahrzeuginspektion, Informationsbeschaffung sowie Tanken umfassen, ist das Verkehrshandeln ebenso maßgeblich von weiteren Entscheidungen geprägt, die sich vornehmlich in ihrer Reichweite und Mittelbarkeit differenzieren. Mithin ergibt sich eine signifikante wie langfristige Beeinflussung des Fortbewegungspotentials etwa durch Wahlentscheidungen eines bestimmten Arbeitsplatzes, des Wohnortes sowie Entscheidungen, welche die Verkehrsmittelverfügbarkeit beeinflussen. Dabei gilt bezüglich derartiger Festlegungen die Annahme, dass sie einerseits mit nicht unerheblichen finanziellen Investitionen verbunden sind und überdies nicht direkt revidierbar sind. Während entsprechend der Bedeutsamkeit dieser Entscheidungen von einem vorausgehenden, längeren Entscheidungsprozess ausgegangen werden kann, gilt Gegenteiliges für die überwiegende Mehrzahl der Entscheidungen in der verkehrlichen Alltagspraxis von Akteuren. Diese ist vornehmlich von Routineentscheidungen geprägt, die gerade dadurch charakterisiert sind, dass sie mit einem geringeren Bewusstseitsgrad erfolgen. Entsprechend der maßgeblichen Differenz zwischen bewussten Wahlentscheidungen einerseits und einer weitgehend routinisiert erfolgenden Alltagsmobilität andererseits, obliegt damit eine sachlogisch naheliegende Fragestellung; ob von einer konkreten Verkehrsmittelwahl die Rede sein kann, wenn Alltagsaktivitäten und analog dazu auch das alltägliche Verkehrshandeln mehrheitlich gewohnheitsmäßig und damit auch einem, wie angeführt, geringen Bewusstseinsgrad erfolgt. In sachlogischer Konsequenz scheint es daher mehr als verständlich, wenn in den Verkehrswissenschaften der Begriff des Verkehrsverhaltens gegenüber dem Verkehrshandeln seine Anwendung findet. Mit Bezug auf die sozialwissenschaftliche Perspektive kann jedoch argumentiert werden, dass die seitens der Verkehrswissenschaften präferierte Begrifflichkeit des Verkehrsverhalten bedeutsame, auf der subjektiven Ebene verortete Bedingungsfaktoren im Mobilitätsbereich nicht adäquat erfasst. Demnach blieben wesentliche

Elemente der Mobilität, wie Motive und Wertvorstellungen, aber auch Präferenzen und eben jene Gewohnheiten, wie Routinebereich aber auch konkrete Bedürfnisse, unberücksichtigt. Da aber Routinen als sinnhaft motiviertes Verhalten eine Sonderform des Handelns darstellen (Schimank 2007)¹⁰⁴, wird in der nachfolgenden angeführten theoretischen Betrachtungsperspektive und Analyse, wie in der Verkehrswissenschaft üblich, der Begriff des Verkehrsverhaltens synonym verwendet.

6. Verhaltenstheoretische Perspektive

6.1 Routinen als Grundlage der Verkehrsmittelwahl

Zur Beantwortung der Frage, ob ein bestimmtes Verkehrsmittel bzw. eine spezifische Mobilitätsform kongruent zu den Anforderungen von Akteuren ist und damit gleichsam in den Alltag der jeweiligen Akteure (Individuen, Haushalte) passt, sind aus verhaltenstheoretischer Perspektive zwei Aspekte von besonderer Bedeutung: Dies ist zum einen die maßgebliche Routinisierung des Alltagshandelns sowie die spezifische Form der Rationalität, welche diesen Routinen zugrunde liegt und die Akteure leitet.

In der Verkehrswissenschaft wird dabei seit den Analysen von Banister (1978) und Goodwin (1977) in den späten 1970er Jahren davon ausgegangen, dass die alltägliche Fortbewegung und die damit verbundenen Entscheidungen von Gewohnheiten geprägt sind, was vornehmlich an häufig oder regelmäßig zurückgelegten Wegen, wie etwa dem Berufsweg, belegt wird. Entsprechend merkt auch Heinze (1979: 27) zu diesem Sachverhalt an, dass eine Konstanz verkehrsrelevanten Verhaltens insbesondere durch (den Prozess der) Gewohnheitsbildung zu erklären ist. Während somit, wie in Kap. 5.7.1 und 5.7.2 dargestellt, dem Verkehr vorgelagerte (und interdependente) Entscheidungen, wie etwa zum Wohnstandort oder dem Arbeitsplatz, zumeist längere Entscheidungsprozesse bedingen,¹⁰⁵ erfolgen verkehrliche Entscheidungen weitestgehend routinisiert und mit einem geringeren Grad an Bewusstheit. Nach einer empirischen Analyse von Gorr (1997: 179) sind sogar 95% der Verkehrsentscheidungen als Routineentscheidungen zu klassifizieren.

Zur differenzierten Darstellung der eigentlichen Bedeutung und Wirkung verkehrlicher Routinen, ihrer Entstehung und Veränderbarkeit, mithin den wesentlichen Leitfragen der aktuellen Verkehrsforschung, sind nachfolgend zunächst die Bedeutungen für das generelle alltägliche Handeln von Akteuren zu fokussieren.

6.2 Routinen als typische Handlungsmuster von Alltagspraxis

Grundlegend bezeichnen Routinen ein wesentliches Moment des gesellschaftlichen Zusammenlebens und der von Akteuren durchgeführten Handlungen (vgl. Wilke 2002: 13f.). Auf der

¹⁰⁴ Diese Bezeichnung umfasst somit die Sonderrolle von Routinen zwischen den Polen von (sozialem) Handeln als zielorientiertes und planvolles Agieren einerseits gegenüber (reflexhaften) Verhalten andererseits.

¹⁰⁵ Mithin sei ebenso auf Kapitel 7 bezüglich einer mobilitätsbiografischen Relation zu diesem Aspekt verwiesen.

perspektivischen Ebene von Alltagshandlungen basiert ihre Bedeutsamkeit dabei auf dem zunächst trivial anmutenden Sachverhalt, dass die meisten dieser alltäglich durchgeführten Handlungen routinisiert erfolgen. Nach Giddens (1995: 336) werden Routinen und gleichsam alles gewohnheitsmäßige Agieren von Akteuren nicht auf eine simplifizierende Einordnung nach lapidaren, „automatischen“ Reiz-Reaktions-Mechanismen reduziert. Vielmehr obliegt ihnen eine quasi hegemonielle Stellung bei der Ausübung sozialer Alltagsaktivitäten, da die überwiegende Mehrheit dieser Tätigkeiten durch eben jene (Alltags-)“Routiniertheit“ gleichermaßen charakterisiert und geprägt ist.

In funktioneller Perspektive ist in diesem Zusammenhang der Verweis auf die philosophische Anthropologie von Gehlen (1956; 2003) naheliegend, welche einen wichtigen Ansatzpunkt für zahlreiche sozialwissenschaftliche Handlungs- und Interaktionstheorien bietet. Demnach ist das Individuum als ein handelndes und zugleich auch als stellungnehmendes Wesen bestimmt und definiert (vgl. Gehlen 2003: 32), dessen Überlebensfähigkeit erst durch vorgenannten Aspekt der Handlungsfähigkeit gewährt wird. Grundlegend dafür ist die Weltoffenheit, welche ihrerseits wiederum mit der einhergehenden Reizüberflutung verbunden ist, die es zu bewältigen gilt. Zu diesem Zwecke werden Handlungen nach Gehlen (ebd.) als geplanter Akt definiert, der zugleich eine vorausschauende Komponente umfasst und somit eine „vorausgeplante Arbeit“ darstellt.

Dabei gilt grundsätzlich, dass derlei Tätigkeiten, insofern sie nur oftmals genug repetiert werden, mehr oder weniger „automatisiert“ erfolgen. Der maßgebliche Faktor unter diesen Konditionalitäten ist somit die Internalisierung eines bestimmten Handlungswissens und der spezifischen Handlungsabläufe in einem jeweiligen Kontext. Derartige Wissens(be)stände bezeichnen damit nicht ein unbewusstes Wissen, sondern vielmehr ein internalisiertes Wissen, welches von Akteuren während einer Handlungsausübung nicht reflektiert werden muss, aber retrospektiv reflektiert werden kann. Entsprechend dieser Charakteristik obliegt Routinen in psychologischer Perspektive insbesondere eine Entlastung(-sfunktion) der Akteure von beständigen Entscheidungen im Alltag, die es ihnen zugleich ermöglicht, sich wiederholende Aufgaben schneller, d.h. mit einem wesentlich geringeren Aufwand, effizienter zu bewältigen. Dieser Nutzen durch Gewöhnung bedeutet somit die Reduzierung von Transaktions- bzw. Entscheidungskosten (vgl. Schlicht 1998) und stellt zugleich den psychologisch bedeutsamen Vorteil einer begrenzten Auswahl vor der „Bürde der Entscheidung“ (Berger/Luckmann 1977: 57) dar.¹⁰⁶

¹⁰⁶ Routinen bezeichnen jedoch nicht lediglich die wiederholte Ausführung von Handlungssequenzen als „unhinterfragte, schematische Ausführung vorabgespeicherter „Handlungsrezepte“ (Scheiner 2009: 51; ebenso Esser 1991: 61ff.). Entsprechend kritisiert Wehling die impliziten Prämissen von RC- bzw. TOPB-Absätzen, nach denen in Alltagssituationen immer wieder explizit Entscheidungen gefällt werden und Routinen lediglich als ein „Bündel sequentieller Reaktionen, die auf bestimmte Umgebungsreize hin ausgelöst werden“ (Esser 1990: 234, ebenso Hautzinger et al. 1997: 35) definiert sind, als „fragwürdiges, behavioristisches inspiriertes Konzept von „Habits“ (Wehling 1998a: 25). Entsprechend einem solchen handlungstheoretischen Verständnis ist ein Akteurshandeln nicht als simple Aneinanderreihung von separaten und isolierten Entscheidungssituationen bestimmt. Giddens

Mit Verweis auf den „ungerichteten Instinktapparat“, als anthropologische Voraussetzung für die psychologische Entlastung, verweisen Berger und Luckmann (ebd.) auf die signifikante Bedeutung der Habitualisierung. Demnach bedingt erst selbige eine Ausrichtung und gleichsam Spezialisierung des Handelns, über welche menschliche Akteure qua ihrer „biologischen Ausstattung“ nicht verfügen; zudem reduziere sie in signifikanten Maße die von „ungerichteten Trieben“ induzierten Spannungen (vgl. ebd.). Gleichsam erscheinen sie somit als eine „aktive Handlungsform, mit der die Individuen Alltagssituationen so strukturieren, daß sie ihnen ein hohes Maß an Handlungssicherheit und Vertrautheit gewähren“ (Wehling 1998a: 38). Ebenso bezeichnet Giddens (1995: 37) diesen Sachverhalt als einen Mechanismus, mit dessen Hilfe „[...] in den täglichen Handlungen des gesellschaftlichen Lebens ein Gefühl des Vertrauens und Seinsgewißheit aufrechterhalten wird“.

Vorgenannte Aspekte verdeutlichen, dass Routinen einerseits maßgeblich dazu beitragen das Bewusstsein zu entlasten und durch die Verringerung des Zwanges von dauernden Entscheidungen die Komplexität des Alltagslebens zu reduzieren. Andererseits weisen sie als „typische Problemlösungen in typischen Situationen“ (Wilke et al. 2007: 55) eine hohe Persistenz auf und können die Aufmerksamkeit gegenüber neuen Erfahrungen und alternativen Handlungsmöglichkeiten signifikant beeinträchtigen (vgl. Steding et al. 2004: 23). Insofern bedeutet dies, dass sie zwar relativ stabile Verhaltensmuster generieren, die jedoch ebenso veränderungsresistent sind. Bei konstanten Bedingungen mag dies also durchaus vorteilhaft sein, wenngleich der naheliegende Umkehrschluss bedeutet, dass ihre Vorzüge durchaus aufgewogen werden können. Dies ist vornehmlich dann zutreffend, wenn Routinen fortgeführt werden, obgleich ihre generischen Ursprungsparameter, unter denen sie gebildet wurden, nicht mehr gegeben sind oder sich geändert haben. Entsprechend würden Routinen dann mitunter suboptimale „Handlungsprogramme“ liefern, obgleich alternative „Handlungsprogramme“ durchaus geboten erschienen, die Routinen ihrerseits aber selbst den Blick auf diese versperren.

6.3 Alltagspraktische Rationalität als Grundlage von Routinen

Die Entstehung von Gewohnheiten und Routinen ist entgegen der allgemeinen Annahme nicht grundsätzlich auf ihnen vorgelagerte bewusst getroffene Handlungen zurückzuführen. Eine solche Engführung der Kausalitäten exkludiert vielmehr weitere ursächliche Aspekte, die ihrer Genese zugrunde liegen können. Entsprechend ist festzustellen, dass

betont dies in einem phänomenologisch interpretativen Verständnis: Demnach vollzieht sich zweckgerichtetes Handeln „ebenso wie menschliches Erkennen als ein *durée*, als ein kontinuierlicher Verhaltensstrom“ (ders. 1988: 53), als eine „fortlaufende Reihe „praktischer Tätigkeiten““ (Giddens 1984: 90). Ein derartiges Verständnis kommt alltäglichem Verhalten näher als ökonomische Verhaltenstheorien einer engen RC-Theorie. Gleichwohl gilt, dass zwar Handeln vornehmlich zweckgerichtet ist, Absichten oder Intentionen jedoch nicht mit „im Bewußtsein vorhandenen Zielorientierungen“ verbunden sein müssen (ebd.: 91, ebenso 97). Zweckgerichtetes Handeln besteht demnach vielmehr „in einer beständigen erfolgreichen Steuerung des eigenen Verhaltens durch den Handelnden; er ist in ein Merkmal einer zwanglosen Beherrschung des Verlaufs von Alltagsereignissen, die die Menschen normalerweise problemlos hinnehmen“ (ebd.: 97).

Gewohnheiten und Routinen sowohl generell als auch beim Verkehrsverhalten ihrem Ursprung nach einerseits durch eine (bewusste) Nachahmung von Verhaltensweisen, als auch durch äußerlich ausgeführten Druck, wie beispielsweise Repressalien, erfolgen können. Dieser Sachverhalt verweist somit auf die Tatsache, dass etwa (vorgelebte) Rollen sowie daran geknüpfte Rollenerwartungen, aber auch gesellschaftliche vorherrschende Orientierungen und Vorbilder (vielfach) unreflektiert übernommen werden. Ein für den Verkehrsbereich exemplarisch zu nennendes Beispiel, welches diesen Aspekt prägnant verdeutlicht, ist etwa das mitunter tradierte bis anachronistisch anmutende gesellschaftliche Leitbild von Automobilität. Indem derartige Leitbilder und ihre konnotativen Erwartungshaltungen respektive Ansprüche unreflektiert, also ohne bewusstes Hinterfragen von Legitimation und Sinnhaftigkeit, als starre Gegebenheit akzeptiert und internalisiert werden, erfolgt ihre Übernahme und damit gleichsam ihre weitere unkritische Legitimation nicht als bewusste Entscheidungswahl. Zum anderen ist nach dem vorgenannten Ausführungen - insbesondere den Menschen als handlungsfähigen wie zur Reflektion fähigen Wesen - jedoch ebenso gleichermaßen davon auszugehen, dass Routinen und Gewohnheiten durchaus und überwiegend infolge von Entscheidungsprozessen zustande kommen. In idealtypischer Perspektive erfolgt der Ablauf dabei als Bestimmung verschiedener Handlungsoptionen, die hinsichtlich ihrer Praktikabilität entsprechend den Kriterien von etwa ihrer Durchführbarkeit und damit einhergehenden spezifischen Kosten und Folgen vergleichend überprüft werden. Dieser selektive Prüfungsprozess bezeichnet demnach die Auswahl der Handlungsoption, welche für die Akteure die jeweils „günstigste“ Lösungsalternative für die Bewältigung ihrer Ausgangssituation darstellt.

Diese Entscheidungsprozesse sind dabei von einer „spezifischen ‚Alltagsrationalität‘ geleitet“ (Wilke et al. 2007: 55), das bedeutet, sie sind nicht etwa wie formalisierte wirtschaftliche Entscheidungs- oder Planungsverfahren auf eine generelle Ergebnisoptimierung ausgerichtet, sondern auf die konkrete Alltagsbewältigung fokussiert. Insofern bezeichnen sie eine „pragmatische Rationalität“ (vgl. ebd.), dessen Referenzrahmen dabei der jeweilige Alltag der Akteure mit seinen spezifischen Anforderungen ist. Bei einer Beobachtung von außen mag somit nach beispielsweise verkehrswissenschaftlichen Perspektiven das Verhalten von Akteuren mitunter nur eingeschränkt rational bis „irrational“ hin erscheinen.

Entsprechend den Ansatzpunkten der Theorie der begrenzten menschlichen Rationalität („bounded rationality“; vgl. Simon 1957; 1979) sind Alltagsakteure in ihrem Handeln jedoch lediglich an einem Mindestanspruch („level of aspiration“) zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse orientiert. In der Entscheidungsfindung agieren die Akteure somit nach einer impliziten Strategie des „satisficing“ (vgl. ebd.): Demnach wählen Akteure unter den möglichen Handlungsalternativen, welche über dem „level of aspiration“ liegen, die „erstbeste“ aus,

ohne nach weiteren (besseren) Optionsmöglichkeiten zu suchen. Unter der Prämisse, dass die meisten Alltagsentscheidungen unter Zeitdruck und nur begrenzten Informationen respektive Kenntnisstand über zu berücksichtigende Zusammenhänge und tatsächlichem Nutzen verschiedener Handlungsalternativen (z.B. alternative Verkehrsmittel) erfolgen, scheint dieses Verhalten im Sinne einer weiteren RC-Theorie nach Esser (1993: 224) jedoch einen Ausdruck äußerster Rationalität darzustellen. Bei einer weiteren Suche und Optimierung der Entscheidungsfindung besteht demnach die Möglichkeit, dass der „Gewinn“ die Transaktionskosten unterschreiten kann. Dieser Sachverhalt begründet sich wie folgt: Im Rahmen des Entscheidungsprozesses indizieren die Akteure nach der Suchphase in der Entscheidungsphase eine signifikant dominante Handlung bzw. Verkehrsmittelnutzung. Diese Phase ist vornehmlich dadurch geprägt, dass die spezifische Handlung respektive Nutzung der Verkehrsmittel praktisch eingeübt wird, womit sich gleichsam eine kognitive Verankerung ergibt. Mit der Wiederholung eines zunächst neuen Handlungsablaufes (in der Verkehrsmittelnutzung) ergibt sich eine damit einhergehende Verstetigung in der Nutzungspraxis, welche einen Routinisierungsprozess bedingt. Das neue Verhalten wird in dieser „Konsolidierungsphase“ (Canzler/Franke 2000: 8) somit zur Gewohnheit. Grundlegend wird die Verkehrsmittelnutzung dabei umso mehr verfestigt, je „erfolgreicher“, d.h. zufriedenstellender, das gewählte Verkehrsmittel genutzt wird (vgl. Møller 2002).

In diesem Sinne wird nebst der kognitiven Verankerung auch gleichsam ein quasi Einpendeln auf der mentalen wie emotionalen Ebene erreicht. Etwaige alternative Verkehrsmittel sind demgegenüber „chancenlos“ (Canzler/Franke 2000: 8), auch wenn sie den Akteuren große Vorteile bieten könnten „und dem Status quo überlegen sind“ (ebd.). Nach verschiedenen Studien ist dieser Sachverhalt insbesondere bei einer routinisierten Autonutzung festzustellen (vgl. Bamberg 1996; Harms 2007), was unter anderem auf die hohen Anschaffungskosten des PKWs und den degressiven Kostenblock bei vermehrter Fahrleistung zurückgeführt wird (Prillwitz 2008: 96; Scheiner 2009: 50).¹⁰⁷

Entsprechend vorgenannten Aspekten gilt summarisch festzustellen, dass Verkehrs- und Mobilitätsroutinen eine maßgebliche Komplexitätsreduzierung bedingen. Auf der Akteursebene bedeutet dies den signifikanten Vorteil, dass Individuen nicht in jeder Situation erst neue Alternativen ermitteln müssen, um dann einen aufwendigen Entscheidungsprozess anzustellen. Daraus folgt in Konsequenz, dass die gewählten Handlungsweisen respektive die Verkehrsmittelnutzung soweit unhinterfragt erfolgt, wie sie für den entsprechenden Mobilitätsbedarf angemessene Ergebnisse liefert. Eine Neigung, das „eigene Verhalten in Frage zu stellen bzw. überhaupt zu thematisieren“ (Wilke 2002: 14f.) dürfte bei diesen

¹⁰⁷ Ebenso mag die Transparenz der Car-Sharing Kosten hinderlich sein, da kurzzeitig anfallende Kosten psychologisch mitunter höher eingeschätzt werden als langfristig geringere Kosten (Prillwitz 2008: 16; Risser 2007: 4).

Akteuren demnach „eher gering sein“ (ebd.).

Mitunter würden Verweise auf Verkehrsmittelalternativen wie Car-Sharing und den ÖPNV als „äußere Zumutung“ (ebd.) empfunden, wenn das bisher praktizierte Verkehrsverhalten adäquate Ergebnisse liefert, respektive in der subjektiven Einschätzung voll und ganz den differenzierten individuellen Ansprüchen gerecht wird. Dies bedeutet bezüglich der Transaktionskosten, dass die Resistenz bzw. Trägheit verkehrlicher Routinen gegenüber (neuen) Anforderungen mitunter dadurch bedingt ist, dass neue Verhaltensmuster entsprechend der dargestellten Phasen „erst erprobt werden müssen und es zudem ungewiss ist, ob sie sich tatsächlich im Alltag bewähren“ (Steding et al. 2004: 23). Bezeichnet die bisherige Verhaltensweise eine zufriedenstellende Problemlösung, wird sie beibehalten.

In diesem Kontext lässt sich mit Rekurs auf Gehlen (1956: 23) auch die maßgebliche Leistung von Gewohnheiten in Bezug auf ihren funktionellen Handlungsnutzen ableiten: Ein gewohnheitsmäßiges Handeln bedingt nicht nur eine Entlastung von fortwährend neuen Entscheidungen, sondern ebenso auch von dem Aufwand einer beständig neu zu generierenden Motivbildung für ein bestimmtes Agieren. Kurzum bedeutet dies: ein alltägliches Handeln ist nur aufgrund des Sachverhaltes möglich, dass es nicht in jedem Moment einer stets neuen Begründung bedarf. Infolge bezeichnen Routinen also ein zentrales Grundelement von alltäglichem sozialem Handeln. Die eigentliche Motivbildung von gelebter Alltagspraxis, die entsprechend durch das Konstrukt der Gewohnheit aufgehoben wird, kann dabei an spezifischen Bestandsstücken in der Außenwelt bestimmt werden. Mithin verweist Gehlen dazu auf die Bedeutung von der „Stabilität der Außenwelt“, welche eine Basisgrundlage für die „Dauergarantie“ von Verhalten darstellt (vgl. ebd.). Als exemplarisches Beispiel für an sich komplexe Entscheidungslagen im Verkehrsbereich dienen etwa Verkehrszeichen auf symbolischer Ebene quasi als „Außenstütze“ und garantieren damit zugleich eine Verhaltenskontinuität der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Ebenso obliegt entsprechenden Werkzeugen neben ihrer reinen Funktionalität stets auch eine „Sollsuggestion“, welche ihrerseits wiederum eine verhaltensstabilisierende Funktion inhärent ist. Folgerichtig definiert Gehlen derartige Sollsuggestionen von Verhaltensweisen einerseits als unabdingbare Voraussetzung für ein kooperatives Agieren von menschlichen Wesen und damit andererseits gleichsam ebenso zur Grundlage von Gesellschaft(-en) an sich. Demnach sei der Bestand von Institutionen erst mit einem gewohnheitsmäßigen auf Außensteuerung basierenden Verhalten zu gewährleisten. Konträr zu der von Margaret Thatcher bekannten Ansicht, „there's no such thing as society. There are individual men and women and there are families“, wendet Gehlen ein, dass eine derartige Einordnung zur Kultur reiner Subjektivität schon ihrer genuinen Wesensart nach nicht stabil(-isierbar) sei. Dabei ordnet er gesellschaftliche

Institutionen als „System“ von „verteilten Gewohnheiten“ ein, deren besonderes Merkmal gerade in der strukturierenden wie entlastenden Funktion besteht (vgl. ebd.: 23f.).

Summarisch gilt somit festzustellen, dass Routinen eine vielfältige Wirksamkeit obliegt, die auf zwei Ebenen verortet sind: Einerseits auf der individuellen Ebene, bei der sie insbesondere zur Reduzierung von Komplexität im Alltag dienen und damit auch der Triebregulierung dienen. Andererseits und eng damit verbunden, ermöglichen sie erst Alltagshandlungen und verweisen damit auch auf ihre soziale Wirksamkeit. Entsprechend den vorgenannten Aspekten sind Routinen respektive routinisierte Verhaltensweisen kollektiv verbreitet, was somit die Handlungen von anderen gesellschaftlichen Akteuren weitgehend erwartbar und vorhersehbar macht. Folglich obliegt den Routinen ebenso eine soziale Bindekraft, indem sie die sozialen Beziehungen zwischen den Gesellschaftsmitgliedern stabilisieren. Ein maßgebliches soziales Interesse an dem Bestehen und der Aufrechterhaltung von kollektiv verbreiteten routinisierten Verhaltensweisen ist somit evident. Solche Verhaltensweisen, denen als Brauch oder Sitte von Akteuren freiwillig Folge geleistet wird, und denen nichts „Geltendes“ obliegt, können im Verlauf einer weiteren gesellschaftlichen Verfestigung“ in Konventionen und Recht übergehen. Entsprechend merkt auch Hannimann (1999: 155) an, dass Gewohnheiten und Gebräuche über die Kontinuität ihrer jeweils aktualisierten Ausübung hinaus zur „institutionellen Verfestigung“ neigen. Diesen Institutionalierungscharakter fasste Weber (1988: 57) dahingehend, dass Routinisierungsprozesse einer spezifischen Verhaltensweise zum „Vater des Geltenden“ avancieren und damit selbigen vorangestellt sind.

Der Zusammenhang zwischen dem dargestellten Routinisierungsprozess auf der individuellen Handlungsebene von Akteuren einerseits und der Genese gesellschaftlicher Strukturen andererseits bezeichnet ein wesentliches Grundelement für die Giddens'sche Strukturierungstheorie: Die Entstehung und Wandlung von Handlungsmotiven und entsprechenden Routinen erfolgt stets in Rückgriff auf gesellschaftliche Strukturen. Analog dazu bedingt das beständige (Neu-)Handeln von Akteuren nach Handlungsroutinen das fortlaufende (Re-)Produzieren von gesellschaftlichen Strukturen (vgl. Giddens 1997 [1984]). Damit bezeichnen Routinen ein maßgebliches Bindeelement zwischen den Polen der individuellen Persönlichkeitsstrukturen von Akteuren einerseits und den sozialen Institutionen in der Gesellschaft andererseits (vgl. ebd.: 111f.).

Dies bedeutet entsprechend, dass sie das Verbindungselement zwischen individueller Mikroebene in der Gesellschaft und der Makroebene gesellschaftlicher Strukturen darstellen (vgl. Ahrend/Daubitz 2013). Summarisch ist damit festzustellen: Da Alltagshandlungen maßgeblich als Wiederholungshandlungen charakterisiert sind, die tagtäglich in gleicher Weise kollektiv vollzogen werden, bilden sie insbesondere die materielle Grundlage eines

dem Wesen nach rekursiven gesellschaftlichen Lebens (Giddens 1995: 37).

6.4 Implikationen zur Veränderung routinisierter Verkehrspraxis

An die Darstellungen eines weitgehend routinisierten Verkehrsverhaltens folgt in sachlogischer Konsequenz die Fragestellung, ob und wie eine solche verkehrliche Praxis beeinfluss- und veränderbar ist. Dabei ist grundlegend zu berücksichtigen, dass entsprechend den Ausführungen in Kap. 6.2 – 6.3 für Routinen im allgemeinen und damit auch für verkehrliche Routinen gilt, dass sie bedingt durch ihren Wiederholungscharakter insbesondere zu einer materiellen Verstetigung und Verfestigung tendieren. Dies bedeutet, dass bei dem gewohnheitsmäßigen Agieren von Akteuren Strukturmomente generiert werden, welche ihrerseits auf das spezifische Handeln zurückwirken. Dies gilt damit gleichsam auch für das technische Instrument eines PKWs, dessen Nutzung weitgehend routinisiert erfolgt und damit maßgeblich zur Bewältigung der Alltagsmobilitätsanforderungen genutzt wird (vgl. Kap. 14 – 14.1).

Aufgrund dieser theoretischen Annahmen einerseits und dem Sachverhalt, dass ein routinebasierendes Verkehrsverhalten solange beibehalten wird, wie es als „satisficing“ wahrgenommen wird, ist festzustellen: Verkehrliche Routinen gelten als weitgehend invariant und veränderungsresistent. Da sich das Verkehrsverhalten jedoch erwiesenermaßen verändert, wie insbesondere die Nutzung von Car-Sharing von vormaligen PKW-Besitzern verdeutlicht, gilt es an dieser Stelle die „Position“ des Privat-PKW näher zu fokussieren. Unter der begründeten Prämisse, dass die PKW-Nutzung und der damit zumeist einhergehende Erwerb eines entsprechenden Fahrzeugs eine finanziell durchaus anspruchsvolle Investition für die meisten Haushalte darstellt, gilt zugleich, dass die Nutzung dieses Fahrzeugs zumeist routinisiert erfolgt. Dieser Einschätzung entsprechend ist somit folgendes Postulat aufzustellen: Der Privat-PKW bezeichnet ein in den Alltag der Akteure fest „integriertes“ Objekt, welches ohne weiteres nicht einfach aus dem Haushalt – und den Haushaltsstrukturen der verkehrsbasierten Tagesabläufe – „entfernt“ werden kann. Im Umkehrschluss bedeutet dies folglich die Hypothese, dass es eines auf das technische Instrument gerichteten „Desintegrationsprozesses“ bedarf, dessen Fokus dem Privat-PKW im Mobilitätsalltag entspricht. Analog dazu bedarf es eines parallelen De-Routinisierungsprozesses, in welchem der Privat-PKW als Bestandteil der Verkehrsroutinen aus diesen entfernt wird. Damit bedingt dies ebenso das Erlernen und Einüben von neuen - PKW-freien respektive mit der Nutzung von Car-Sharing verbundenen - Verkehrsroutinen in der Praxis, bis diese etabliert und mental verankert sind. Für die Annahme des „De-Routinisierungsprozesses“ sei an dieser Stelle auf die Ergebnisse von Reutter und Reutter (1995: 77) verwiesen: In einer empirischen Studie über städtische „Entwicklungsverläufe“ der Verkehrsmittelnutzung zu einem „autofreien“ Leben indizieren sie einen schrittweisen

Umstellungsprozess, der von einem entsprechenden (sozialen) Lernprozess begleitet wird. Dieser Prozessverlauf differenziert sich demnach in eine „innere Entscheidung“ zur PKW-Veräußerung und eine tatsächliche „konkrete [...] Handlung“ diesen Entschluss umzusetzen (vgl. ebd.: 79). Für letztgenannte sind dabei folglich insbesondere vordergründige, spezifische auslösende Ereignisse bedeutsam.

In Bezug auf das prozesshafte Verständnis von Verkehrsverhalten bedingt dieser Sachverhalt folgende Fragestellungen:

- Welche individuellen und strukturellen Bedeutungen von Routinen sind für das Verkehrshalten in Bezug auf den Umstieg zur Nutzung von Car-Sharing als evident zu identifizieren?
- Welche routine-fördernden Eigenschaften obliegen dem PKW?
- Was sind vordergründige, spezifische auslösende Ereignisse in der Entscheidung zur PKW-Veräußerung?
- Was bedingt den De-Routinisierungsprozess?
- Wie gestaltet sich eine Entwöhnung in der Verkehrsmittelnutzung und Wahl der Verkehrsmittel?
- Wie verändert sich die verkehrliche Praxis und analog dazu die spezifischen Gewohnheiten?
- Wie erfolgt das Erlernen und Einüben von neuen Verkehrsroutinen, bis diese etabliert und mental verankert sind?

Zur Beantwortung dieser vornehmlich auf verhaltenstheoretischer Ebene verorteten Fragestellungen ist dabei davon auszugehen, dass eine Veränderung in der Verkehrsmittelwahl und damit auch in der Verkehrsmittelnutzung auf zahlreiche differierende und interdependente Faktoren zurückzuführen ist. Somit kann unterstellt werden, dass eine Veränderung in diesen Bereichen vornehmlich dann erfolgt, wenn der Privat-PKW die spezifischen individuellen Verkehrsbedürfnisse nicht mehr adäquat erfüllt, also Aufwand und Ertrag in keinerlei rasonablen Verhältnis zueinander stehen. Mit Verweis auf Held (1980: 269) ist dabei auf theoretischer Ebene die Annahme naheliegend, dass diese Bedingung vor allem dann erfüllt ist, wenn Faktoren wie das gegebene Verkehrssystem und raumstrukturelle (Rahmen-)Bedingungen signifikanten Veränderungen unterliegen.

Gleichsam wird jedoch auch Veränderungen auf biografischer Ebene, wie dem Alter der Akteure, aber auch lebensbiografischen Aspekten, wie Veränderungen der Haushaltsstruktur, eine immense Bedeutung in Bezug auf das Verkehrsverhalten beigemessen.¹⁰⁸ Diese Aspekte werden in der vorliegenden Analyse zwar in ihrer Relation

¹⁰⁸ Nach Held (1980) besteht die größte Beeinflussung in einem Zusammenwirken dieser Faktoren.

auf die Verkehrsmittelnutzung betrachtet, allerdings wird ihnen aufgrund ihrer Bedeutsamkeit auf der theoretischen wie empirisch-praktischen Analyseebene ein eigenes Kapitel gewidmet.¹⁰⁹ Auf handlungstheoretischer Betrachtungsebene ist an dieser Stelle jedoch primär ein anderer Aspekt von Belang: Die bisher vom Privat-PKW erfüllten Aufgaben und Ansprüche bedürfen eines funktionellen Äquivalents - doch welche Funktionen bedient das technische Instrument Privat-PKW? Einerseits bezeichnet der Privat-PKW ein „Universalverkehrsmittel“, welches offenkundig eine insbesondere routinisierte Fortbewegung ermöglicht. Damit bedeutet der Besitz eines Fahrzeugs offensichtlich, dass ein dem modernen Menschen inhärentes Bedürfnis nach motorisierter, selbstbestimmter Beweglichkeit äußerst zufriedenstellend bedient wird.

Selbige Hypothesen implizieren damit einen direkten Übergang zu nachfolgenden Fragestellungen, die nicht einen ausschließlichen Routine-Bezug haben, aber als narrative Klammer über die anschließend dargestellten theoretischen Betrachtungsweisen ebenfalls für das eingangs formulierte Erkenntnisinteresse von Belang sind.

- Wie kann eine funktionelle Äquivalenz zum Privat-PKW als Grundvoraussetzung für den Umstieg erfüllt werden?
- Wie wird diese Äquivalenz in Bezug auf eine routinisierte Fortbewegung ermöglicht, und wie werden Bedürfnisse nach einer autonomen, unabhängigen, (zeitlich) flexiblen und selbstbestimmten (Auto-)Mobilität gewährleistet?
- Welche Bedeutung bemisst die Gruppe von Car-Sharing-Nutzern dem Faktor Selbstbeweglichkeit?
- Welche Bedingungen muss Car-Sharing erfüllen, um eine weitgehend autonome und möglichst effiziente Selbstbeweglichkeit zu offerieren?

Bevor im Weiteren also entsprechend der Frage nachgegangen wird, wie demnach ein Verkehrsmittelwechsel zugunsten von Car-Sharing erfolgen kann, werden in den nachfolgenden Kapiteln zunächst die biografische sowie sozio-ökonomisch und sozio-kulturelle Betrachtungsperspektive referiert. Diesem Vorgehen obliegt die Tatsache, dass auch die verhaltenstheoretischen Fragestellungen eine enge Relation zu diesen Perspektiven aufweisen und die ergänzenden Betrachtungsweisen eine praktische Einordnung der Analyseergebnisse ermöglichen. Bezüglich der spezifisch handlungstheoretischen Analyse erfolgt nach den Fallanalysen eine entsprechende Einordnung der Analyseergebnisse; bei dieser werden zunächst die individuellen und strukturellen Bedeutungen von Routinen sowie die routinefördernden Eigenschaften von Privat-PKWs näher fokussiert.

¹⁰⁹ Vgl. Kap. 7 zur entsprechenden theoretischen und Kap. 15 zur analytischen Betrachtung.

7. Mobilitätsbiografischer Perspektive

In der wissenschaftlichen Praxis basiert die Erforschung der Verkehrsgenese vornehmlich auf Querschnittsanalysen der Verkehrsnachfrage. Wie Scheiner (2009: 21) zu Recht kritisiert, resultiert dieser Sachverhalt in der Tatsache, dass die ursächliche Analyse von Entstehung und Ausformung der Verkehrsmittelnachfrage in hohem Maße von einem statischen Denken geprägt ist. Entsprechend selten wird die Verkehrsnachfrage selbst als Prozess analysiert. Dem stehen jedoch beispielsweise die Thesen einer zunehmenden Relevanz von Lebensstilen sowie einer bisweilen ebenso zunehmenden Entkopplung des Verkehrs von Lebenslagen entgegen, welche als Annahmen über einen zeitlichen Verlauf eine historische Entwicklung bezeichnen (ebd.: 45). Eine angemessene Perspektive zur Analyse von subjektiven Bestimmungsgründen der Verkehrsmittelnachfrage und ihrer jeweiligen Veränderungen im Zeitverlauf bedarf folglich der Verknüpfung von individualistischen und längsschnittorientierten Ansätzen. Eine entsprechende Analysemöglichkeit, welche diesen Ansprüchen gerecht wird, bietet dabei vor allem der mobilitätsbiographische Ansatz, der sich in jüngster Zeit als neue Perspektive zur Erforschung der Verkehrsnachfrage etabliert hat (Lanzendorf 2003; Scheiner 2007). Dieser Ansatz ermöglicht es, die Verkehrsnachfrage im Lebenslauf von Akteuren nachzuzeichnen und im Kontext ihrer Biografien, das heißt ebenso der mobilitätsbezogenen Teilbiografien (s. Kap. 7.1), zu interpretieren.¹¹⁰

Die Bezugspunkte zur Erklärung der Verkehrsnachfrage sind dabei konträr zu den meisten Studien in der Verkehrsgeneseforschung nicht (nur) auf die zu einem bestimmten Zeitpunkt festgestellten Strukturmerkmale von Akteuren und externen Rahmenbedingungen als raumzeitlichen Kontext beschränkt. Vielmehr werden insbesondere bedeutsame Merkmale biografischer Strukturen und Verläufe analysiert. Selbige wiederum werden und sind dabei als biografisch bedeutsame Ereignisse und Erfahrungen, welche Akteure in ihrem Lebenslauf erleben oder machen, und die für die zu erklärenden Sachverhalte der Verkehrsnachfrage dieser Akteure relevant oder deterministisch sein können, definiert (vgl. Scheiner 2007: 21, 48). Die hierbei betroffenen Aspekte sind mitunter vielschichtig und umfassen neben den Aktionsräumen von Akteuren ihre jeweilige Verkehrsmittelnutzung sowie vorgelagerte Entscheidungen etwa zum Erwerb eines PKWs.¹¹¹ Auf theoretischer Bezugsebene bietet diese Perspektive somit einen idealen Konnotationsanker zur Giddenschen Ausrichtung, nach der, wie in Kap. 5.7 – 5.7.2 und 6.2 – 6.3 dargestellt, Handeln stets als fortlaufendes Durée zu begreifen ist.

Im Kontext von sozialem Wandel und den Leitfragen zur Nutzung von Car-Sharing vormali-

¹¹⁰ Als Mobilitätsbiografie wird dabei die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Lebenslauf selbst definiert. Der Begriff „Verkehrsbiographie“, würde eine eindeutiger Abgrenzung von etwa der Wanderungsbiografie ermöglichen, während der Mobilitätsbegriff somit auch das relevante Umfeld der Wohnmobilität und sozialen Mobilität fokussiert (vgl. Frändberg 2006; Lanzendorf 2003; Scheiner 2006a).

¹¹¹ Zu den Entscheidungen mittlerer Reichweite, etwa anderen Verkehrsmitteln sowie der Wohnstandortverlagerung, siehe ebenso die Kapitel 5.7.2.

ger Autobesitzer sind Mobilitätsbiografien dabei jedoch nur unter den folgenden Bedingungen dienlich: Erstens, wenn Indizien vorhanden sind, dass Biografien von Akteuren sich in einem sozialen Wandel gleichsam mitverändern, beispielsweise im Sinne einer Ausdifferenzierung weiter unterscheidbar werden. Zweitens, wenn biografische Verläufe allgemein sowie explizit für ein Verständnis der Verkehrsnachfrage und damit auch der Verkehrsmittelnutzung bedeutsam sind. Gleichwohl kann davon ausgegangen werden, dass beide Bedingungen hinreichend erfüllt sind:

Erstens bezeichnet sozialer Wandel zahlreiche ineinandergreifende Entwicklungstendenzen, die jeweils auf vielfältige Weisen mit der Verkehrsmittelnachfrage in Beziehung stehen. Dabei bedingen Modernisierungs- und Individualisierungsprozesse, dass Akteure nicht mehr „zwingend“ an durch „[...] Traditionen und fest eingespielte[n] Rollen bestimmten Zwängen und Verhaltensmustern“ (Scheiner 2007: 47) gebunden sind, was wiederum einen Verlauf individueller Biographien darstellt (ebd.). So haben sich biografische Verläufe im Rahmen eines Wandels von Geschlechterverhältnissen sowie der Pluralisierung von unterschiedlichen Lebens- und Haushaltsformen deutlich verändert (Brüderl 2004).¹¹² Ebenso wird die Wandlung von Biografien durch veränderte Erwerbsbiografien (Rauscher 2002) forciert und an Veränderungen in der Adoleszenzphase (Tully/Baier 2006) deutlich. Zweitens deuten die empirischen Erkenntnisse der bisherigen mobilitätsbiografischen Studien die Relevanz dieses Ansatzes an.¹¹³ Darüber hinaus können mobilitätsbiografische Theorien von Verkehrshandeln eine „Sensitivität verschiedener Bevölkerungsgruppen gegenüber verkehrspolitischen Maßnahmen und damit die Wirkungsanalyse verbessern“ (Scheiner 2009: 47). Dieser Sachverhalt ist insbesondere in Hinblick auf die in Kap. 5.4 – 5.6 angeführten Kritikpunkte an der überwiegend quantitativ orientierten Verkehrsforschung bedeutsam. Blicke etwa nach signifikanten Veränderungen von relevanten Rahmenbedingungen ein Verkehrshandeln unverändert, dürften planerische oder politische Maßnahmen, welche die Rahmenbedingungen verändern, kaum Auswirkungen auf das Verkehrshandeln aufweisen (vgl. ebd.).

7.1 Differenzierung und Interdependenz mobilitätsbezogener Biografien

Um mobilitätsbiografische Ansätze als theoretische Analyseperspektive für die nachfolgende methodische Betrachtungsebene über für die Nachfrage von Car-Sharing zu operationalisieren, bedarf es folgender Bestimmungen. Einerseits gilt es gemäß der vermuteten Routinebrüche in der Verkehrsmittelnutzung zunächst damit verbundene, die Wahrscheinlichkeit erhöhende(n) Momente zur Nutzung von Car-Sharing in der Biografie von Akteuren auszumachen. Andererseits bedeutet die Annahme zugleich die naheliegende Vermutung, dass

¹¹² Analog zu den Veränderungen der Haushaltsstrukturen ergeben sich aus verkehrswissenschaftlicher Perspektive unterschiedliche Verteilungen von Einkaufs- und Begleitwegen im Haushalt. Die Veränderung der Erwerbsbiografien resultiert nicht zuletzt auf den Strukturwandel der Arbeitswelt, der Flexibilisierung von Zeitstrukturen und der Verbreitung von multilokalen Haushaltstypen (Scheiner 2009; Weischer 2011).

¹¹³ Für eine Übersicht s. Scheiner 2007.

solche Momente ihrerseits und entsprechende Auslöser, die eine Veränderung der Verkehrsmittelnutzung bewirken, nicht auf die Mobilitätsbiografie begrenzt sind. Vielmehr gilt somit, dass eine ausschließliche Betrachtung der Mobilitätsbiografie folglich zur Erklärung des Verkehrsverhaltens zu kurz greift. Diese Einschätzung gründet in dem Sachverhalt, dass die Komplexität der verkehrlichen Praxis nur unter Berücksichtigung weiterer signifikanter Lebensbereiche der Akteure angemessen erfolgen kann.

Verdeutlicht wird dies in dem nachfolgend dargestellten Rahmenmodell, nach dem somit nicht nur die Mobilitätsbiografie per se bedeutsam ist, sondern von weiteren Teilbiografien maßgeblich beeinflusst wird.

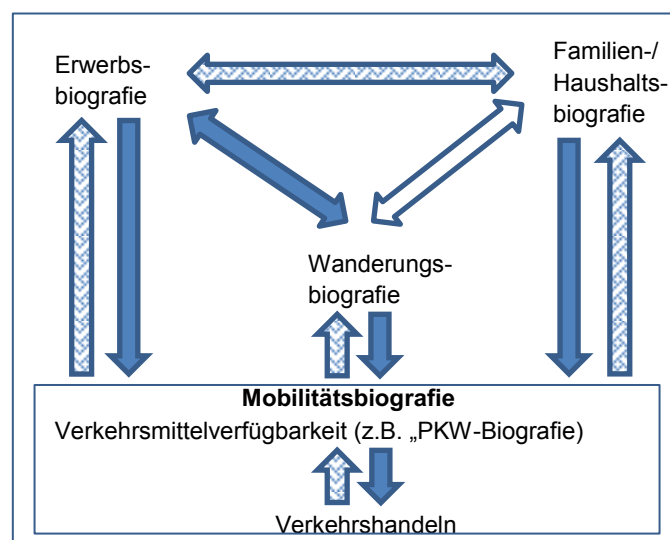


Abbildung 6: Differenzierung und Interdependenz von mobilitätsbezogenen Biografien
Quelle: Eigene Darstellung, nach Scheiner (2009: 49)

Entsprechend Abbildung 6 bezeichnen Erwerbsbiografie, Familien- bzw. Haushaltsbiografie sowie die Wanderungsbiografie jeweils sogenannte „Teilbiografien“, die in enger Relation zur Mobilitätsbiografie von Akteuren stehen. Dabei gilt somit die Vermutung, dass in diesen Bereichsbiografien unterschiedliche biografische Prozesse festzustellen sind, die definiert als (bereichsübergreifende) Ereignisse mit spezifischen Formen der Verkehrsmittelnachfrage und der Verkehrsmittelwahl korrelieren.

Insbesondere sind dabei Ereignisse relevant, welche etwa die PKW-Nutzung und Verkehrsleistung als jährliche Fahrzeugkilometer reduzieren. Dieser Sachverhalt gründet in der Tatsache, dass eine reduzierte Fahrleistung einerseits dem Konzept des klassischen Car-Sharing im Sinne einer geringen Nutzung von Fahrzeugen entspricht und zugleich davon betroffene Akteure somit der Charakteristik „typischer“ Car-Sharing-Kunden nahekommen. Gleichwohl bestehen entsprechend Abbildung 6 jedoch auch zwischen den einzelnen Biografien interdependente Beziehungen, so dass nicht von monokausalen, einseitigen Ursa-

che-Wirkungs-Relationen ausgegangen werden kann.¹¹⁴ Entsprechend bedeutet dies für die Analyse, dass die unterschiedlichen Biografien stets auch in (ihrer) Relation untereinander zu bewerten sind. Exemplarisch gilt somit, dass Veränderungen etwa in der Haushaltsstruktur und in der Erwerbsbiografie bei verkehrsrelevanten Entscheidungen, wie dem PKW-Erwerb, zu berücksichtigen sind. Mithin ermöglicht erst die konzeptionelle Einbindung dieser Biografien eine ertragreiche Analyse, die ergänzende Erkenntnisse forciert und eine Einordnung von spezifischen Ereignissen in Bezug auf die Wahl und Nutzung von Fahrzeugen erleichtert.

Ebenso sind jedoch auch Rückwirkungen der Mobilitätsbiografie auf die anderen Biografien möglich. So wird etwa die Standortentscheidung von Personen ohne PKW mitunter eingeschränkter erfolgen als bei Akteuren, die einen Privat-PKW besitzen (vgl. Rossi 1955; Scheiner 2006b; 2009). Darüber hinaus verweist Scheiner (2009: 49) etwa darauf, dass die Verkehrsnachfrage auf weitere Lebensbereiche Auswirkungen hat. So können hohe Pendeldistanzen mitunter starke Belastungen für die Akteure und ihre Familien darstellen (ebenso Stutzer/Frey 2004).¹¹⁵

7.2 Schlüsselereignisse und biographische Prozesse als Bruchstellen von verkehrlichen Routinen

Entsprechend den vorangehenden Feststellungen in Kap. 7.1 können Ereignisse in jeder der „Teilbiografien“ (Erwerbs-, Haushalts-, Wanderungsbiografie) Auswirkungen auf die Mobilitätsbiografie von Akteuren haben. In der Mobilitätsbiografie selbst wird dabei entsprechend zwischen der Verkehrsmittelverfügbarkeit und dem eigentlichen Verkehrshandeln differenziert, wobei die Entscheidungen über den Erwerb eines Verkehrsmittels und die damit einhergehende Verfügbarkeit als eine „relativ langfristig stabile Vorentscheidung über die tatsächliche Nutzung angesehen werden kann“ (Scheiner 2009: 50; vgl. ebenso Kap. 4.8; Kap. 5.7.2). Insgesamt gilt alltägliches Verkehrshandeln auf kurze bis mittlere Sicht als relativ stabil und invariant. Sowohl die Wohnstandorte als auch die meisten Aktivitätsorte und damit verbundenen Wege ändern sich kurzfristig nicht: Arbeitsplätze und Wohnstandorte von Familien und Freunden sowie Freizeitorte und regelmäßig beanspruchte Dienstleistungen oder Einkaufsorte (ebd.: 52). Unter der somit abzuleitenden Prämisse, dass sich Verkehrshandeln „unter stabilen Kontextbedingungen kaum ändert bzw. ändern lässt“ (Prillwitz 2008: 17f.) und

¹¹⁴ Mitunter werden etwa bei Querschnittsanalysen Gründe und Folgen der Verkehrsnachfrage nicht unbedingt voneinander differenziert. Exemplarisch verdeutlichen lässt sich dies an dem Befund, dass PKW-Besitzer eine höhere Wegezahl aufweisen als Akteure ohne PKW. Dieser Sachverhalt wurde bisweilen dahingehend interpretiert, dass der PKW eine Verkehr erhöhende Wirkung habe. Nach Apel und Ernst (1980) sowie Analysen von Scheiner (2006c) lässt eine differenzierte Betrachtung jedoch auch den Schluss zu, dass der Sachverhalt umgekehrt ist: Demnach weisen Akteure mit vielfältige Verpflichtungen und Interessen, eine Vielzahl von Wegen auf, die erst den Besitz eines PKWs nahelegen. Eine derartige Wirkungsrichtung ist somit aus Querschnittsanalysen nicht ableitbar (Scheiner 2009: 47).

¹¹⁵ Entsprechend tendieren Fernpendler eher als andere Akteure zu einem Arbeitsplatzwechsel oder Wanderungen (Kalter 1994; vgl. Kap. 7.4.2).

somit stabile biographische Phasen des Verkehrshandelns festzustellen sind, werden nachfolgend Momente in Biografien dargestellt, von denen angenommen werden kann, dass sie vergleichsweise starke Änderungen im Verkehrsverhalten begünstigen.¹¹⁶ Die angeführten Ereignisse sind dabei entsprechend den Teilbiografien zugeordnet und können damit wie folgt klassifiziert werden:

Familien- und Haushaltsbiografie: Als relevante Momente in den Haushaltsbiografien sind aus theoretischer Perspektive zahlreiche Ereignisse denkbar, von denen eine signifikante Auswirkung auf das Verkehrsverhalten naheliegend scheint. Dieser Sachverhalt benennt dabei insbesondere Veränderungen in der Haushaltsstruktur als Einflussfaktor für die Fahrzeugwahl und Verkehrsmittelnutzung.

Dabei sind aus analytischer Perspektive insbesondere Veränderungen in der Haushaltsstruktur als maßgeblicher Einflussfaktor für die Fahrzeugwahl und Verkehrsmittelnutzung relevant. Für den eigentlich individualistisch orientierten Analyseansatz der mobilitätsbiografischen Forschung bedeutet dies, dass nicht nur der Akteur an sich und sein Verkehrsverhalten als solches betrachtet wird. Vielmehr werden ebenso sozialstrukturelle kontextuelle Elemente wie die konkrete Haushaltsstruktur etwa in Bezug auf die Haushaltsmitglieder mit einbezogen. Demnach gilt somit zunächst die Vermutung, dass zunächst die Anzahl der Haushaltsmitglieder maßgeblich für die Nutzung respektive den Besitz bestimmter Fahrzeuge und Verkehrsmittel ist.¹¹⁷ Mit Blick auf ein „window of opportunity“ bedeutet dies, dass bestimmte Ereignisse, welche die Anzahl der in dem Haushalt wohnenden Akteure beeinflussen, auch ein signifikanter Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl bezumessen ist.

Unter der Prämisse, dass ein PKW - wie angeführt - fest in die Alltagsstrukturen integriert ist und somit einen integralen Faktor bei der Ausgestaltung von Alltagsmobilität und alltäglichen Arbeitsaufgaben darstellt, dürfte mit zunehmender Komplexität der Haushaltsstruktur eine Nutzung von Car-Sharing respektive eine Veräußerung des PKWs unwahrscheinlicher sein als bei Haushalten mit einer geringeren Komplexität.

Demnach implizieren Ereignisse, welche die Anzahl der Haushaltsmitglieder erhöhen sowohl eine zunehmende Komplexität in der Haushaltsstruktur als auch die Wahrscheinlichkeit einen Privat-PKW statt Car-Sharing zu nutzen. Als relevante Momente in den Haushaltsbiografien können somit etwa der Auszug von den Eltern sowie die Haushaltsneugründung als Single-Haushalt aber auch mit Partner/-in sowie eine Geburt vermutet werden. Analog dazu gilt überdies die Vermutung, dass konträre Ereignisse, die eine Komplexität reduzieren, die Nut-

¹¹⁶ Zum „window of opportunity“ siehe Kap. 14.3, zur mobilitätsbiografischen Analyse siehe Kap. 15, 15.5 - 15.7.

¹¹⁷ Dabei sind in der Analyse auch die Verhältnisse der Haushaltsmitglieder untereinander zu berücksichtigen. Etwa dahingehend, ob sie in einem verwandtschaftlichen Verhältnis miteinander verbunden sind oder der Haushalt mehr einer zweckorientierten Haushaltsgemeinschaft -wie einer Wohngemeinschaft- entspricht. Damit gilt gleichsam zu fragen, wie viele Einkommensverdiener der Haushalt umfasst (Ressourcenausstattung und monetäre Situation) sowie die Ausstattung mit Fahrzeugen und deren Nutzungsrechte.

zung von Car-Sharing maßgeblich begünstigen.

Gleichwohl sind in diesem Kontext auch die Relationen der Haushaltsmitglieder maßgeblich; so dürfte ihr Einfluss bezüglich der Verkehrsmittel bei einem verwandtschaftlichen Verhältnis ausgeprägter sein. Konkret bedeutet dies, dass Akteuren, die in einem solchen Wohnverhältnis leben, eher die Möglichkeit offensteht, sich ein Fahrzeug auszuleihen. Allerdings ist auch dabei zu vermuten, dass der Wohnort und das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel wiederum wesentliche Einflussfaktoren bezeichnen, was an dieser Stelle den Konnotationenpunkt zu den Aspekten der Wohn- und Mobilitätsbiografie bezeichnet.

Erwerbsbiografie: Wie verhält es sich bezüglich der Car-Sharing-Nutzung in Relation zu Momenten in der Erwerbsbiografie, die ein „window of opportunity“ begünstigen? Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass mit dem Ausbildungsantritt und ebenso mit dem Eintritt in den Arbeitsmarkt die Mobilitätsansprüche und Fahrkilometerleistung signifikant gesteigert wird. Dieser Sachverhalt ergibt sich dabei zunächst aus den Erfordernissen den Arbeitsplatz zu erreichen und somit die entsprechenden Arbeitswege zu bewältigen. Analog dazu können demnach auch mögliche Arbeitsplatzwechsel und neue Stellenangebote die Fahrleistung sowie die Mobilitätsanforderungen maßgeblich beeinflussen. Je nach Entfernung vom Wohnstandort gilt für die Analyse somit die Vermutung, dass mit steigenden Wegkilometern der Besitz eines Privat-PKW wahrscheinlicher ist. Gleichwohl gilt damit ebenso, dass eine geringere Wegentfernung zumeist die Nutzung von Verkehrsmitteln des ÖPNV bedingen sollte und damit eine Nutzung von Car-Sharing ebenfalls begünstigt. Bezüglich der Erwerbsbiografie scheint zudem die Annahme naheliegend, dass insbesondere jüngere Akteure mit den erlangten monetären Ressourcen befähigt werden, ein Fahrzeug eigenständig zu erwerben und zu finanzieren. Dies dürfte unter Berücksichtigung des automobilen Leitbildes zunächst darin resultieren, dass ein eigenes Automobil gegenüber anderen Verkehrsmitteln favorisiert wird.

Weiterhin ist bei der Analyse die Fragestellung von Belang, in wie weit die generelle Ressourcenausstattung des Haushaltes bei unterschiedlichen Verdienstkombinationen die Kilometerfahrleistung sowie die Mobilitätsanforderungen und Ausstattung mit Fahrzeugen beeinflusst. Damit bedeutet dies etwa die Frage, ob ein Fahrzeug direkt veräußert wird, wenn bei einem Mehrpersonenhaushalt ein Arbeitsplatzwechsel erfolgt. Demgegenüber gilt es auch festzustellen, ob Car-Sharing bei mehreren Erwerbstätigkeiten eine mögliche Alternative darstellt.

Wenngleich eher mit der symbolischen Bedeutungsebene von Fahrzeugen konnotiert, bedeutet die Analyse der Erwerbsbiografie überdies die Fragestellung, welchen Einfluss etwa positiven beruflichen Entwicklungen, wie etwa Beförderungen und damit zumeist verbundenen Gehaltszuwächsen, zukommt. Bedeutet dies für Akteure ein Caravaning-Prozess, in

dem eine verbesserte finanzielle Situation in einem Erwerb neuer Automobile resultiert, die mehr Sozialprestige bieten können?

Wanderungs- und Mobilitätsbiografie: Bezüglich der direkten Mobilitätsbiografie steht die Annahme, dass sowohl das Erlernen respektive Erreichen einer Befähigung zum Bedienen eines Verkehrsmittels zur Vergrößerung des räumlichen Aktionsradius von maßgeblichem Belang ist. Insbesondere gilt dies demnach für den Führerscheinerwerb, der als Fahrerlaubnis eine wesentlich weiträumigere Mobilität als etwa ein zu Fuß gehen oder das Fahrrad ermöglicht. Weiterhin sind in dieser Klassifizierung ebenso der Erwerb und die Abschaffung von Privat-PKWs sowie die Wanderungen von Akteuren bedeutsam. Gleichsam gilt es zu berücksichtigen, dass der Erwerb eines Privat-PKWs zumeist eine finanziell bedeutsame Investition darstellt und zunächst in erhöhten Kilometerfahrleistungen resultieren dürfte. Dagegen bedeutet dies die Fragestellung, welche Vorzüge der eigene PKW bietet, und weshalb auf dieses Verkehrsmittel zugunsten von Car-Sharing verzichtet werden sollte.

Des Weiteren sind zwei weitere biografische Phasen von Bedeutung:

Kindheit und Jugend: In der Verkehrspsychologie wird der Sozialisation Heranwachsender eine maßgebliche Bedeutung für das spätere Verkehrshandeln beigemessen. Der Fokus liegt hierbei auf Lernprozessen, die zumeist von Eltern oder weiteren Sozialisationsinstanzen vermittelt werden (Baslington 2007; Klöpper/Weber 2007). Damit ergibt sich die Fragestellung, was dies für das vermeintliche Leitbild von automobiler Mobilität bedeutet, und in wie weit die Akteure durch selbiges geprägt sind. Wenngleich die spezifische Verkehrssozialisation nicht Gegenstand der eingangs formulierten Leitfragen ist, bietet eine Fokussierung dieser Aspekte die Chance, Differenzen in möglichen, unterschiedlichen „automobilen“ Prägungen zu verorten.

Eintritt in ältere Altersphasen: Im altersspezifischen Diskurs wird zumeist zwischen dem „dritten Alter“, den sogenannten „jungen Alten“ und dem „vierten Alter“ als „Hochbetagte“ differenziert. Diese Unterscheidung gründet sich in der Tatsache, dass erst im vierten Alter Anpassungen des Alltagslebens und analog dazu auch der Mobilität etwa durch körperliche Einschränkungen notwendig sind (Scheiner 2006c). Die Betrachtung dieser Sachverhalte bietet dabei einen Anknüpfungspunkt zu der Fragestellung, welchen Stellenwert diese Befragten dem Automobil beimessen und ob Car-Sharing für sie auch geeignet erscheint.¹¹⁸

¹¹⁸ In der weiteren Betrachtung wird der sowohl der Führerscheinerwerb als auch der Besitz (als Erwerb) oder die Abschaffung eines Privat-PKWs nicht als Schlüsselereignisse außerhalb der Mobilitätsbiografie gewertet.

7.3 Bedeutung externer Rahmenbedingungen

Mobilitätsbiografien bezeichnen vornehmlich einen individualistischen Forschungsansatz. Gleichwohl sind, wie bereits in Kap. 5.7 - 5.7.2 unter der Bezeichnung des Möglichkeitsraums angemerkt, externe Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Mithin sind somit etwa technologische Entwicklungen und politische Gesetzmäßigkeiten, welche als Rahmenbedingungen den verkehrlichen Bereich betreffen, mitunter als bedeutsam für Akteure und ihre Fahrzeugwahl in der Mobilität einzustufen. Auf gesamtgesellschaftlicher Ebene würde dies etwa Beschränkungen wie zulässige Geschwindigkeiten, Dieselfahrverbote, aber auch allgemeine Entwicklungen wie Veränderungen im Lohnniveau und Preisstrukturen bezeichnen. Auf regionaler wie lokaler Ebene ist dabei ebenso ein Einfluss von Qualität und Quantität der vorhandenen wie geplanten Infrastruktur und des Verkehrsaufkommen sowie der Verkehrsbelastung zuzuordnen.

Konkret bedeutet die Vermutung über den Einfluss derartiger Aspekte somit die Fragestellung, in wie weit sie die Akteure in ihrer tatsächlichen Mobilität beeinflussen, in wie weit derartige Veränderungen akzeptiert werden und woran sich eventuelle Veränderungen im Verkehrsverhalten, die auf diesen Elementen gründen, ableiten lassen.

7.4 Wohnmobilität als Element von Mobilitätsbiografien

7.4.1 Wohnstandortverlagerungen und Verkehrsnachfrage

In der mobilitätsbiografischen Forschung werden insbesondere Zusammenhänge zwischen Wanderungen und daraus resultierenden Veränderungen für die Verkehrsnachfrage fokussiert. Dabei scheint zunächst offenkundig, dass individuelle Wohnstandortverlagerungen zu meist in verschiedenen Motivationslagen gründen. Gleichwohl mag die Vermutung naheliegen, dass eine solche Veränderung durchaus auch Konsequenzen sowohl für die Verkehrsmittelwahl als auch die Verkehrsmittelnutzung impliziert. Dieser Sachverhalt verweist dabei zunächst auf die Annahme einer raumstrukturellen Bedingtheit des Verkehrshandelns, nach der Akteure ihr Verkehrshandeln nach Wohnstandortverlagerungen an die neuen Gegebenheiten adaptieren. Da Verkehrshandeln jedoch gleichwohl auch als ein maßgeblich von Routinen geprägtes Handeln bestimmt ist, bedeutet diese Ambivalenz der theoretischen Betrachtungsweisen für die Analyse entsprechend weitergehende Fragestellungen:

- Sind bei einer Wohnstandortverlagerung Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung festzustellen?

Ein Beleg für diesen Sachverhalt wäre demnach ein Indiz für die theoretische Annahme eines raumstrukturellen Einflusses auf das Verkehrsverhalten. Demgegenüber kann jedoch ebenso eine gewisse Wahlfreiheit bezüglich der Wohnortselektion angenommen werden,

somit wäre bezüglich des „window of opportunity“ die Annahme wie folgt: Wenn ein kausaler Zusammenhang festzustellen ist, wird dieser durch bestimmte Verkehrsmittelpräferenzen im Sinne der Routinen oder mehr durch Alltagserfordernisse beeinflusst? Analog zu den vorgenannten Fragestellungen ist überdies die Wanderungsrichtung bei der Wohnmobilität äußerst bedeutsam. Diese Einschätzung gründet dabei in dem Sachverhalt, dass Wohnstandortverlagerungen nicht nur in veränderten Wegentfernungen für die Akteure resultieren, sondern die Wohnorte selbst über unterschiedliche ÖPNV-Angebote verfügen. Bezüglich der Auswirkungen über die Wohnstandortverlagerungen und Verkehrsnachfrage sind entsprechend der verschiedenen Wohnraumstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse der Akteure nachfolgend weitere relevante Fragestellungen dargestellt.

- Wie unterscheiden sich wandernde Haushalte hinsichtlich ihrer grundlegenden PKW-Ausstattung in der Wohnstandortverlagerung?
- Welche Wanderungsrichtung wird bevorzugt?
- Wie unterscheiden sich die aktionsräumlichen Orientierungen und der Verkehrsaufwand nach Wanderungen?
- Erfolgt nach einer möglichen Fahrleistungsreduzierung ein Wechsel zu alternativen Mobilitätsangeboten und Car-Sharing?
- Wie sind verschiedene Wohnstandorte zu klassifizieren in ihrer Auswirkung auf die Verkehrsmittelwahl?
- Welche Wohnstandorte begünstigen die Nutzung von Car-Sharing?

7.4.2 Wanderung und Pendeln

Da Wohnstandortverlagerungen durchaus nur einen Pol von Wanderungsmobilität bezeichnen, gilt es gleichsam auch die Möglichkeit eines Pendelns zu berücksichtigen. Dabei ist aus praktischen Erwägungen zunächst zwischen Akteuren, die nur arbeitsbedingt pendeln und solchen, die eher privat, wie etwa bei Fernbeziehungen, pendeln, zu differenzieren.¹¹⁹ Bezüglich der Analyse bedeutet dies somit die Fragestellung, ob ein Pendeln einer Wohnstandortverlagerung nur vorgelagert ist. Diesem Sachverhalt entsprechend ist ebenso bedeutsam, ob sich das Ausgangsniveau der Mobilität bei einer Wohnstandortverlagerung dann verringert, und ob ein Fahrzeug dann zugunsten von Car-Sharing veräußert werden kann. Zudem gilt damit auch die Fragestellung, ob ein Pendeln nur mit dem Privat-PKW erfolgt und ob, insoweit Erfahrungen mit dem ÖPNV bestehen, selbige einen Wechsel zu Car-Sharing begünstigen.

¹¹⁹ Aus praktischen Erwägungen ist dabei zunächst zwischen arbeitsbedingtem und privatem Pendeln, wie etwa bei Fernbeziehungen, zu differenzieren. Diesem Sachverhalt entsprechend, ist ebenso bedeutsam, ob sich das Ausgangsniveau der Mobilität bei einer Wohnstandortverlagerung dann verringert und ein Fahrzeug dann zugunsten von Car-Sharing veräußert werden kann.

8. Sozio-ökonomische und sozio-kulturelle Perspektive

Ogleich in alltagssoziologisch und biografisch fokussierter Perspektive die Bedeutung der praktisch-funktionalen Ebene von routinisiertem Verhalten im Kontext von alltagspragmatischer Rationalität analysiert wird, wird im Folgenden eine weitere Betrachtungsperspektive eingeführt. Diese Vorgehensweise gründet dabei in der Intention, eine erschließende Analyse des tatsächlich realisierten, mithin also das konkrete, praktizierte Verkehrsverhalten im alltagsweltlichen (Nah-)Bereich von Akteuren zur Nutzung von Car-Sharing zu ermöglichen. Maßgeblich dafür ist zunächst die allgemeine Feststellung, dass bei einer Beschränkung auf die vorigen Analyseperspektiven eine sachliche Analyse des Car-Sharing nur partiell ermöglicht wird und sonst „blinde Flecken“ bestehen. Mithin gilt festzustellen, dass entsprechend der Charakteristik von Car-Sharing-Nutzern selbige durchaus über die finanziellen Ressourcen zum Besitz und Unterhalt eines Privat-PKWs verfügen. Analog dazu zeigt sich, dass Car-Sharing jedoch gleichwohl von einer Vielzahl von Akteuren, welche ebenso über ausreichend finanzielle Ressourcen verfügen, gerade nicht praktiziert wird. Gleichwohl ist selbiges bei denjenigen Akteuren festzustellen, die mit geringeren finanziellen Ressourcen ausgestattet sind, für die die Nutzung von Car-Sharing jedoch unter sonst gleichen Bedingungen – wohnhaft in Regionen mit ausgebautem ÖPNV, geringe Fahrleistung – schon aus ökonomischen Erwägungen interessant sein könnte.

In diesem Zusammenhang ist in sozio-ökonomisch und sozio-kultureller Perspektive zunächst festzustellen, dass Erwerb und Nutzung eines PKWs neben der pragmatischen Ebene stets auch eine soziale und symbolische Dimension aufweisen. Exemplarisch lässt sich dies mit Hilgers (1992: 554) an dem Beispiel der sogenannten „Ente“ verdeutlichen: „Sie war Ausdruck einer Haltung politischer Orientierung, Visitenkarte des Besitzers, der sich unter seinesgleichen wie das Mitglied einer besonderen Loge fühlte. Unbewußt war der [...] Entenfahrer [dennoch] genau dem aufgesessen, wogegen er sich zu wehren meinte [...]“. Abzuleiten aus diesen Sachverhalt ist zunächst, dass der Besitz respektive Konsum gleichsam eine symbolische Darstellung der sozialen Positionierung („Anerkennung“) und auch der sozialen Integration (Sachs 1990; Kuhm 1995; 1997) ist. Ebenso verweisen auch Götz et al. (1998: 10) darauf, dass die soziale Positionierung (in „der westlichen Kultur“) in enger Relation zur symbolischen Dimension von Produkten und Handlungen zu sehen ist sowie in deren materieller Wirkung. Demnach gilt festzustellen, dass je mehr der Besitz eines (bestimmten) Automobils in bestimmten sozialen Milieus ein Symbol gesellschaftlicher Integration darstellt, umso unwahrscheinlicher ein Umstieg zu Car-Sharing ist. Gleichwohl ist in diesem Zusammenhang zunächst das Leitbild von Automobilität von besonderem Belang. Diesem Sachverhalt entsprechend, wird nachfolgend zunächst selbiges Leitbild fokussiert, um anschließend unter Bezugnahme auf die Bourdieusche Theorie von Kapitalarten und des Habitus zu analysieren, für welche Akteure die Nutzung von Car-Sharing in diesem theoretischen Kon-

text in der tatsächlich realisierten verkehrlichen Praxis wahrscheinlich ist.

8.1 Das gesellschaftliche Leitbild von Automobilität

Unter der Prämisse, dass die symbolische Dimension als Zugehörigkeitssymbolik und Positionierungsfunktion, insbesondere im Bereich der Mobilität, handlungs(mit)entscheidend ist, bezeichnet der „Leitbildbegriff“ instrumentell eine „Brücke [...] zwischen der handlungsauslösenden Dimension des Symbols und dem materiell technischen Produkt“ (Götz et al. 1998: 10). Der Begriff dient dabei als analytische Kategorie, mit welcher sowohl der soziale Konstruktionsprozess des Leitbildes selbst als auch ihre orientierungsgebende Funktion näher bestimmt werden können. Diese sind wie folgt differenziert: Erstens projizieren Leitbilder „Visionen zukünftiger Zustände, die als wünschenswert und machbar angesehen werden“ (ebd.). Des Weiteren dienen sie als „grobe Vorabstimmung“ sozialer Akteure in ihren „persönlichen Bewertungsmechanismen“ und „organisieren, etwa wenn in neuartigen Situationen noch keine festen Bewertungs- und Verhaltensregeln ausgeprägt sind, eine Metaverständigung in Kommunikationszusammenhänge darüber, was als vernünftig [...], richtig und als sinnvoll anzusehen ist“ (ebd.; ebenso Dierkes et al. 1992: 52f.). Diesen Funktionen entsprechend sind Leitbilder sozial konstruierte Deutungsmuster, welche gesellschaftlich übergreifende Orientierungen darstellen. Sie bezeichnen „Verständigungsprozesse mit hoher Verbindlichkeit und kollektiver Projektionskraft, die für die Träger sinnstiftende Funktionen bieten.“ Dabei bezeichnen sie einerseits eine „Bildfunktion“, welche „den als legitim angesehenen Wissens- und Erkenntnisstand“ repräsentiert und verweisen dabei andererseits mit der sogenannten „Leitfunktion“ auf praktische „Orientierungsmarken für die Nutzungs- und Verwendungsprofile [...], wobei sie der Nutzung einer Technik einen gesellschaftlich gültigen Sinn zuweisen“ (Canzler et al. 1993: 412; zit. nach Götz et al. 1998: 10f.).

Das Vorhandensein des hegemonialen Leitbildes von Automobilität als Mobilitätsbild, geprägt von Fahrzeugen und ihren Besitz, ist aus den nachfolgenden Faktoren abgeleitet:

- I. "Die Symbolik sozialer Zugehörigkeit, gesellschaftlicher Teilhabe und verbesserter Chancen in der gesellschaftlichen Konkurrenz;
- II. Das Versprechen von Freiheit, Autonomie und Individualität, sowie von spontaner Beweglichkeit und der Möglichkeit von Flucht aus den Zwängen des Alltags;
- III. Spiegelung des Wunsches nach Distinktion im Sinne des Andersseins als die Masse und des Gleichseins im Milieu“ (Götz et al. 1998: 45f.).

Trotz der vorgenannten Faktoren sind jedoch ebenso Aspekte einer kritischen Distanzierung gegenüber des automobilen Leitbildes festzustellen:

- I. "Kritik der automobilen Eroberung des Raumes durch zu viele, zu große, zu schnelle Automobile und die damit einhergehenden Gefährdungen und Belästigungen;
- II. Das Auto als Symbol der Umweltzerstörung im weitesten Sinne;
- III. Gleichgültigkeit gegenüber und Zweifel an der Notwendigkeit des persönlichen Autobesitzes und der Nutzung“ (Götz et al. 1998: 45f.).

8.2 Suffiziente Lebensweisen zugunsten von Car-Sharing und Distinktion im Bourdieuschen Fokus

Die Feststellung eines in westlichen Staaten dominanten Leitbildes von Automobilität ergibt mitunter die Frage, weshalb soziale Akteure sich konträr zu diesem Leitbild freiwillig für eine suffiziente Alltagspraxis als bewussten Verzicht des Privat-PKW zugunsten von Car-Sharing entscheiden. In diesem Kontext sind somit sozialökonomisch-kulturelle-Ansätze, welche perspektivisch verstärkt soziale Differenzierungen fokussieren, die analog zur kulturellen Praxis individueller Akteure und sozialer Gruppen stehen, von besonderem Belang. Dieser Sachverhalt ergibt sich dabei nicht zuletzt aus der Tatsache, dass selbigen Ansätzen im Rahmen eines „cultural turns“ ein „neuer zentraler Stellenwert“ (Reckwitz 2006: 22) zuge-dacht wurde: Mit der Orientierung an kollektiven Sinnsystemen erscheint die

„Sozialwelt selbst konstituiert durch [eben jene Systeme; Anmerkung C.D.] [...], die dann bevorzugter Gegenstand empirischer Studien werden [...]. Die Wissenschaft stellt sich schließlich gleichfalls als eine sozial hergestellte, symbolische Ordnung dar [...], deren methodisches Problem darin besteht, die Sinnmuster der Sozialwelt an-gemessen zu rekonstruieren [...]“ (ebd.).

Zu den bedeutenden Vertretern dieser Ansätze zählt auch der Soziologie Pierre Bourdieu, dessen Milieu- und Habitus-Modell instrumentell der näheren Betrachtung sozialer Akteure im Kontext von Car-Sharing dient.

Hierbei gilt es zunächst festzustellen, dass die grundlegende Intention Bourdieus darin bestand, Konzepte und Theoreme als Werkzeuge zur Exploration und Analyse der sozialen Wirklichkeit zu nutzen. In Bezug auf die Ende der 1970er Jahre dazu von Bourdieu veröffentlichten Analyse zur Sozialstruktur der französischen Gesellschaft („Die feinen Unterschiede“, 1979) ist der zentrale Referenzpunkt jedoch nicht in der Frage „Woher kommt soziale Ungleichheit?“, sondern in der Bestimmung von Funktionsweise und Dynamik sozialer Ungleichheit verortet (vgl. Weischer 2011: 387). Der maßgebliche Fokus gründet sich dabei in einem spezifischen Akteurs- und Handlungskonzept, welches in dem von ihm konzipierten Modell des sozialen Raumes (relationales Konzept sozialer Positionen und Raum der Lebensstile) anstrebt, die vermeintlich antagonistischen Dichotomien von Objektivismus und

Subjektivismus, Individuum und Gesellschaft, begriffen als Gegensätze von Handlung und Struktur zu versöhnen. Entsprechend geht es darum wie soziale Strukturen, als Verhältnisse sozialer Ungleichheit, durch Akteurshandeln (re-)produziert und wahrgenommen werden. Zur Betrachtung von Car-Sharing anhand der theoretischen Annahmen und konzeptionellen Modelle Bourdieus bedarf es dabei zunächst einer Darstellung der spezifischen Grundlagen seiner Perspektive zu sozialen Akteuren und (deren) strategischen Handlungsweisen. Zu diesem Zwecke wird nachfolgend zunächst dargestellt, wie Bourdieu das Modell des Habitus grundlagentheoretisch ableitet. Die daran anknüpfende tiefergehende Fokussierung von konzeptionellen Aspekten Bourdieus, wie dem sozialen Raummodell in Relation zu Lebensstilen und Klassen, ermöglicht dann eine Verbindung zur Analyse und Betrachtung von Car-Sharing-Nutzen in Bezug auf die vorgenannten und eingangs formulierten Fragestellungen unter Berücksichtigung des Leitbildes von Automobilität.

8.2.1 Habitus-Modell

Das Konzept des „Habitus“ ist ein vielseitiges und in seinen Bedeutungen leicht variierendes Konstrukt, welches neben den Konzepten des sozialen Raumes, der (Kampf-)Felder und differenzierter Kapitalarten das „Kernstück“ Bourdieus Soziologie ausmacht. Als Bruch zu dem der Ökonomie entlehnten Denktraditionen sozialwissenschaftlicher RC-Ansätze deutete Bourdieu mit der Begrifflichkeit Habitus an, „daß unserem Handeln öfter der praktische Sinn zugrunde liegt als rationale Berechnung [...]“ (Bourdieu 2001: 82). Unter dieser Annahme bezeichnet der Begriff des Habitus zunächst allgemein die vorgeprägten Haltung(-en)¹²⁰ von Akteuren in der sozialen Welt, ihre Dispositionen sowie ihre Gewohnheiten und Lebensweisen, Einstellungen und Wertvorstellungen (vgl. Fuchs-Heinritz/König 2011: 112).¹²¹ Entsprechend befähigt der jeweilige Habitus Akteure zur sozialen Praxis und in ihrem Agieren, selbige hervorzubringen.

Diese Annahmen von einem „in seinem Inneren vergesellschaftete[m] Individuum“ (ebd.), welches über „präformierte“ Denk- und Handlungsdispositionen verfügt, die es wiederum erst zur sozialen Praxis befähigen, bezeichnen nach Kraus und Gebauer (2002: 5) „nichts anderes als einen Paradigmenwechsel im sozialwissenschaftlichen Denken, nämlich die Abkehr von einer Vorstellung vom sozialen Handeln, die dieses als Resultat bewusster Entscheidungen bzw. als das Befolgen von Regeln begreift“. Damit bezeichnet der Habitus konkret „verinnerlichte“ und (unbewusst handlungsanleitende) Anordnungen von Denk- und Wahrnehmungsschemata, mit denen die soziale Wirklichkeit einerseits wahrgenommen sowie

¹²⁰ Die Formulierung Haltung(-en) körperliche Dimension des Habitus an, siehe Kap. 8.2.2.

¹²¹ Die grundsatztheoretischen Annahmen des Habitus weisen damit konzeptuelle Modelle eines sich aus innerer Freiheit in der sozialen Welt bewegenden und agierenden Menschenbildes des Existenzialismus sowie die Annahmen einer selbstständig rational kalkulierten Lebensführung, wie sie in den Postulaten der RC-Ansätze vorherrschen, zurück. Ebenso werden auch die Annahmen einer stringenten Norm- und Regelbefolgung in den Theorien des Strukturalismus und Struktur-Funktionalismus zurückgewiesen.

entsprechend auch geordnet und interpretiert werden kann.

Dabei weist „der Habitus“ neben vorgenannten Aspekten, der durch bzw. im Habitus hervorbrachten Dispositionen, Lebensweisen und entsprechenden Wertvorstellungen Schemata von bestimmten ethischen Ordnungs- und Bewertungsmustern auf. Folglich sind ebenso ästhetische Maßstäbe der Anerkennung und Wertschätzung kultureller Produkte und Praktiken mit diesen Schemata verbunden.¹²² Gleichwohl sind diese „Einzeldimensionen“ der denk-, wahrnehmungs-, und handlungsleitenden Schemata jedoch im sozialen Handeln als Matrix bzw. Cluster verbunden, so dass eine analytische Differenzierung, wie von Bourdieu praktiziert, lediglich zu empirischen Untersuchungen dienlich ist.

Der Habitus als solcher ist jedoch weiter zu spezifizieren: Mithin bezeichnet er keine allgemeine Fähigkeit von Akteuren zum Partizipieren an der sozialen Praxis bzw. der Sozialität, sondern ist stets an eine spezifische „soziale Lage“ gebunden. Damit ist er einerseits ein Resultat der Konstellationen (und Kämpfe) verschiedener sozialer (Groß-)Gruppen, im Hinblick auf soziale Ungleichheiten (im relationalen Raum), und repräsentiert als klassenspezifischer Habitus zugleich selbige Ungleichheiten und Differenzen (Berard 2005: 203f.; Kraus 1989: 51).

Entsprechend ist der Habitus ein „vermittelndes Prinzip“ (Wilke et al. 2007: 59), das zwischen den Bedingungen der Lebenslage (Makroebene), die als Kapitalausstattung der Akteure und der damit verbundenen gesellschaftlichen Stellung bestimmt wird, einerseits, und der konkreten Praxis in der alltäglichen Lebensführung (Mikroebene), gemäß der vorgenannten Schemata und Dispositionen andererseits, als „praktischer Operator“ (ebd.) und grundlegendes Strukturierungsprinzip von Praxisformen verortet ist (vgl. Bourdieu 1999a: 289).

Insoweit Bourdieu stets die „Gesellschaftlichkeit“ (Fuchs-Heinritz/König 2011: 114) des Habitus betont, zeigt der Habitus – und sich gleichsam in ihm – dabei nicht nur die sozialen Ungleichheiten (in) einer Gesellschaft, der Habitus erhält sie selbst in ihrer Wirksamkeit. Entsprechend steht der Habitus durch die soziale Praxis innerhalb eines bestimmten Typs von Existenzbedingungen von jeweils sozialen Gruppen als „geschichtliches Resultat“, in Form der Gegenwart der Vergangenheit, die ihn erzeugt hat, in einem zirkulären Verhältnis, das durch den Habitus und die sozialen Rahmen- und Existenzbedingungen reproduziert, auf die der Habitus selbst gründet (vgl. ebd.). Als zugleich strukturierende wie strukturierte Struktur funktionieren die Schemata des Habitus dabei vornehmlich „wie praktische Operationen, vermittels derer die objektiven Strukturen, deren Produkte sie sind, sich zu reproduzieren trachten“ (Bourdieu 1976: 229).

Dies bedeutet, der Habitus sowie die ihm jeweils spezifischen Einstellungen, Dispositionen und Handlungsweisen sind danach bestrebt „sich die engere und weitere soziale Welt so

¹²² Zum Raum der Lebensstile siehe Kapitel 8.2.13.

einzurichten bzw. auszusuchen, dass sie darin zur Geltung kommen können“ (Fuchs-Heinritz/König 2011: 114; ebenso Weischer 2011: 390f.). Folglich sind die Akteure in den Auseinandersetzungen, um Anerkennung in die soziale Welt zu bringen, „[...] geleitet von Sympathien und Antipathien, Zuneigung und Abneigung, Gefallen und Mißfallen“; und schaffen sich dabei eine individuelle Umgebung, die dadurch charakterisiert ist, dass man sich „zu Hause fühlt“ (Bourdieu 2001: 192).

Die Gehalte des Habitus bleiben in der sozialen Praxis dabei allgemein unbewusst; jedoch nicht in einem psychologischen Verständnis, sondern in einem Maße, das dem Individuum die Herkunft und Aneignung der Habituselemente nicht gegenwärtig ist.¹²³ Bourdieu merkt hierzu an: „Zwar weisen die vom Habitus hervorgebrachten praktischen Handlungen, [...], die Geschmäcker und Abneigungen alle Merkmale instinktiven Verhaltens und im besonderen des Automatismus auf; aber es ist nicht minder richtig, daß ein Moment partiellen, lückenhaften, diskontinuierlichen Bewußtseins stets mit den Handlungen und Praktiken einhergeht, sei es in Form jenes Mindestmaßes an Wachsamkeit, das zur Steuerung des Ablaufs der Automatismen unerlässlich ist, sei es in Form von Diskursen, die jene Handlungen und Praktiken – im doppelten Sinne des Wortes – zu rationalisieren haben“ (Bourdieu 1976: 207). Entsprechend sei eine Bewertung von sozialem Handeln als jeweils nur rational oder „mechanische Reaktion“ (Fuchs-Heinritz/König 2011: 115) bei der Befolgung von Regeln und Normen eine Beschränkung, die „ein Verstehen der Logik all jener Handlungen, die vernünftig sind, ohne deswegen das Produkt eines durchdachten Plans oder gar einer rationalen Berechnung zu sein [...]“ (Bourdieu 1999b: 95) verunmögliche. Folglich kann die soziale Praxis nicht als „gehorsame Aktualisierung eines vorgegebenen Regelsystems“ oder „zielorientiertes Handeln, das bewusstes Planen und Operieren unterstellt, [oder] als strategisch entworfene Interaktion“ (Fuchs-Heinritz/König 2011: 116) definiert werden. Vielmehr ermöglichen der Habitus sowie die spezifischen Dispositionen „Regelmäßigkeit, Erfolg, interaktives Funktionieren und kollektive Geltung der sozialen Praxis“ (ebd.).

Das Zusammenspiel von handlungsleitenden, in der Sozialisation erworbenen Dispositionen, ohne (eigentlich) zweckgerichtete Intention führt Bourdieu dabei mit dem „Sinn für das Spiel“ an: „Der Spieler, der die Regeln eines Spiels zutiefst verinnerlicht hat, tut, was er muß, zu dem Zeitpunkt, zu dem er es muß, ohne sich das, was zu tun, explizit als Zweck setzen zu müssen. Er braucht nicht bewußt zu wissen, was er tut, um es zu tun, und er braucht sich (außer in kritischen Situationen) erst recht nicht explizit die Frage zu stellen, ob er explizit weiß, was die anderen im Gegenzug tun werden [...]“ (Bourdieu 1998a: 168). Dieser „praktische Sinn“ (*le sens pratique*) befähigt die Akteure, zur angemessenen Bewegung und adäquaten Verhaltensweisen im sozialen Leben und damit gleichsam auch in speziellen Feldern: Er „konstituiert die Welt als signifikant, indem er spontan ihre immanenten Tendenzen antizi-

¹²³ Entsprechend sind auch bewusste Strategien habituell angeleitet, siehe Kap. 8.2.9 und Kap. 8.2.11.

piert“ (Wacquant: 1996: 42).

Aneignung und Einverleibung des Habitus

Der Habitus ist einerseits das Produkt der jeweiligen Sozialisation(-sbedingungen) als auch gleichzeitig Repräsentant dieser Sozialisation. Dennoch verwendet Bourdieu in diesem Kontext den Begriff der „Einverleibung“, um gleichsam die körperliche Dimension dieses Prozesses anzudeuten (Abels/König 2010: 216; Bohn/Hahn 2000: 258). In Betonung des Körperlichen und klassendifferenzierender Unterschiede bezeichnet der Habitus „das in den Körper eingegangene Soziale“ (Bourdieu 1996: 160f.): Von Gestik, Mimik, Aussehen, Auftreten bis zur Haltung zeigen sich demnach klassenspezifische Körperbilder. Entsprechend ist der „Körper die unwiderlegbarste Objektivierung des Klassengeschmacks [...]“ (Bourdieu 1999a: 307).¹²⁴ Ganz ähnlich urteilt Meuser: „Der Habitus fungiert als körperlicher Speicher desjenigen Wissens, das sich auf die Zugehörigkeit zu einer Soziallage bezieht“ (1999: 128).¹²⁵ Dabei zeigt sich bei denselben Gruppen (einer Klasse), eine mehr oder minder große Übereinstimmung in Handlungen in unitären und systematischen objektiven Bedeutungen zu bestimmten Dingen als Resultat von Dispositionen; so „stehen die praktischen Handlungen der Mitglieder derselben Gruppe oder Klasse stets in größerer Übereinstimmung, als die Handelnden es wissen oder auch wollen [...]“ (Bourdieu 1976: 177; ebenso 1996: 184).

Änderung des Habitus und Sozialstruktur

Entsprechend vorgenannter Aspekte beruht das Habitus Konzept auf der Annahme, dass selbiger vornehmlich durch die jeweilige Stellung in der Sozialstruktur geprägt ist, welche wiederum das Resultat geschichtlicher Auseinandersetzungen ist (Fuchs-Heinritz/König 2011: 120). Dies bedeutet zunächst, dass Wahrnehmungs- und Handlungsweisen als Dispositionen im Rahmen der Sozialisation maßgeblich durch die gegebenen kulturellen und materiellen Ausstattungen geprägt sind, und die Akteure mit „grundlegenden Ressourcen“ ausgestattet werden. Die Ressourcenausstattung der Akteure ändert sich jedoch im Lebensverlauf: „Die weitere soziale Laufbahn und die sich dabei vollziehende Sozialisation fügt den frühen Prägungen neue, den Habitus (mehr oder weniger) modifizierende Erfahrungen hinzu. Aber auch hierbei gilt, dass die ökonomisch und kulturell verfügbaren Ressourcen und Bedingungen die Handlungs[-grenzen] [...], die einem Akteur bzw. einer Gruppe von Akteuren gezo-

¹²⁴ Siehe zu sozialen Klassen in Relation zum sozialen Raum und Lebensstilen Kap. 8.2.13. – Kap. 8.2.14.

¹²⁵ Ebenso weisen die mittels dieser als „hexis“ bezeichneten inkorporierten Gehalte des Habitus auf weiter verknüpfte Glaubensgehalte: „So setzt die praktische Beherrschung der [...] Höflichkeitsregeln und besonders die Kunst, für verschiedene Kategorien von Empfängern die jeweils passende Formel (z.B. am Schluss eines Briefs) zu wählen, die stillschweigende Meisterung und [...] Anerkennung einer Gesamtheit von Gegensätzen voraus, die für die implizite Axiomatik einer bestimmten politischen Ordnung konstitutiv sind: der Gegensatz zwischen Männern und Frauen, [...] Jüngeren und Älteren, [...] Persönlichen und Privaten“ (Bourdieu 1999b: 129).

gen sind, weitgehend festlegen“ (Schwingel 2000: 64).¹²⁶

Dabei zeigt sich der Habitus als sehr stabil gegenüber Modifikationen und reagiert zunächst inflexibel bei neuen Situationen (Missverhältnis von Habitus und objektiven Strukturen), die er handlungspraktisch nicht adäquat bearbeiten kann. Nach Bourdieu bezeichnet eine „den objektiven Bedingungen vorgreifende Anpasstheit des Habitus“ gar viel eher einen „Sonderfall“ (Bourdieu 2001a: 204). Vielmehr wird er nur bemerkbar in Situationen, welche „er“ nicht kennt, also andere als unter denen er „produziert“ und inkorporiert wurde (vgl. Bourdieu 2002: 201; Fuchs-Heinritz/König 2011: 121). Verdeutlichen lässt sich dies wiederum im „Innehalten“ oder „Zögern“. Ein solches Agieren zeigt mithin, dass der Habitus „weder notwendigerweise angemessen noch notwendigerweise kohärent“ ist (Bourdieu 2001a: 206).¹²⁷ In einem derart inkohärenten Verhältnis befinden sich die Dispositionen der Akteure „in Mißklang“ mit den „kollektiven Erwartungen“ eines Feldes, welche für den Normalzustand des selbigen konstitutiv seien (Bourdieu 2001a: 206). Dem träge agierenden Habitus obliegt in solch „nicht passenden Situationen (Fuchs-Heinritz/König 2011: 122) dabei die Tendenz, „solche Umstände zu erhalten oder wiederzugewinnen, in denen er reibungslos funktionieren kann“ (ebd.).¹²⁸

Mithin bildet die „nicht“-Passung von Habitus und objektiven Strukturen einen Hinweis auf den „Grad“ der „Bewusstheit“ des Handelns: Demnach können sich Akteure, die „sich in der Gesellschaft“ praktisch „am rechten Platz“ befinden, „[...] sich ihren Dispositionen mehr und vollständiger überlassen oder ihnen vertrauen [...] als die, die [...] Zwischenpositionen einnehmen; diese wiederum haben mehr Chancen, sich dessen bewußt zu werden, was sich für andere von selbst versteht [...]“ (Bourdieu 2001a: 209). Vielmehr sind selbige nach Bourdieu „doch gezwungen“ bereits die „ersten Regungen“ eines Habitus „bewußt zu korrigieren, der wenig angemessene oder ganz deplatzierte Verhaltensformen hervorbringen kann“ (Bourdieu 2001a: 209). Damit bedingen die differenten Wahrnehmungs- und Klassifizierungsmöglichkeiten der jeweiligen Klassen(-fraktionen), dass die soziale Welt sowohl erkannt als auch verkannt wird: Indem der Habitus meist „hinreichend taugliche“ Wahrnehmungsformen vorgibt, können sich Menschen durchaus „fraglos in einer bekannten sozialen Welt [...] bewegen und erfolgreich [...] handeln“ (Fuchs-Heinritz/König 2011: 124). Konträr dazu steht dazu die diametrale Position mit dem „Nichtwissen“ um die Herkunft des Habitus (der Dispositionen) und um das relativ gute Passungsverhältnis zwischen sozialer Welt (objektive Ordnung) und eigenen Kategorien (des Habitus): Akteure mit einem solchen „Nichtwissen“ um die regulierenden Prinzipien einer gegebenen soziale Ordnung, neigen dazu, „das Mögliche für

¹²⁶ Die soziale Laufbahn definiert Einflüsse, welche nicht maßgeblich auf Herkunftsfamilie und –Milieu zurückzuführen sind, und die im weiteren Lebensweg wirksam sind. So fokussiert die Oberklasse Laufbahnen zur Beurteilung kulturellen und ökonomischen Kapitals („Neureiche“; vererbt „Dazugehörige“) (Bourdieu 1999a: 159; ebenso 167, 188). Ebenso verfügen Klassen und soziale Gruppen über eine „kollektive Laufbahn“, die sich durch „Konfliktbeziehungen“ und „Konkurrenzen“ im sozialen Raum entwickelt (Fuchs-Heinritz/König 2011: 198).

¹²⁷ Der Habitus ist jedoch durchaus nicht invariant und weist Improvisationscharakter auf, siehe Kap. 8.2.4.

¹²⁸ Zu diesem „Nachhinken“ des Habitus, den sog. „Hysteresis-Effekt“, siehe Bourdieu (1999a: 239).

das allein Mögliche, das Erreichbare für das Angemessene zu halten, sich also [in] der gegebenen sozialen Ordnung ohne viel Nachdenken“ einzufügen (ebd.).¹²⁹

Sozialer Wandel und Habitus

Eine Kritik am Modell des Habitus lautet, das Konzept sei lediglich an Gesellschaften mit geringem sozialen Wandel entwickelt worden und deshalb nur bedingt für moderne (differenzierte) Gesellschaften nutzbar (Janning 1991: 34; Niethammer 1990: 91). Bourdieu habe demnach nur selten radikal-soziale Wandlungsprozesse untersucht und selbst bei seinen Forschungen zu derlei Prozessen tendiere der Habitus bei den Beherrschten dazu, solche Prozesse zu überdauern. Ein allgemeiner Wandel geschehe demnach vornehmlich durch Akkulturation, Assimilation und kulturellen Wandel (vgl. Bourdieu 1997: 126ff.). Dabei ist Bourdieus Bewertung des Sozialen eine Einschätzung als „permanenter Kampf“ (Krais 1989: 52; Schwingel 1993: 13), dessen fortlaufender Wandel sich aus den unablässig stattfindenden Auseinandersetzungen innerhalb der Felder erklärt (Fuchs-Heinritz/König 2011: 126): „Der ständige Kampf im Inneren des Felds ist der Motor des Felds [...]. Die, die um die Herrschaft kämpfen, sorgen dafür, daß es sich verändert und ständig neu strukturiert“ (Bourdieu 1993: 191). In diesem prozessualen Verständnis zeigt sich demnach,

„daß die etablierte Ordnung zu einem gegebenen Zeitpunkt zugleich und untrennbar damit eine Zeitordnung darstellt, eine Erb- und Nachfolgeordnung. Jede Gruppe hat so ihre Vergangenheit in der direkt unter ihr und ihre Zukunft in der direkt über ihr stehenden Gruppe vorliegen [...]. Die konkurrierenden Gruppen sind durch Differenzen geschieden, die wesentlich in der Zeitordnung gründen“ (Bourdieu 1999a: 270f.).

Damit impliziert der Habitus jedoch nicht, wie bisweilen kritisiert und was Bourdieu zu vermeiden gedenkt, eine gesellschaftlich determinierte Welt des sozialen Wandels, die lediglich eine Reproduktion der gegenwärtigen Verhältnisse ermöglicht (Berard 2005: 205; Janning 1991: 33; Jenkins 1992: 91; Pfeffer 1985; Schwingel 2000: 67), da der Habitus auf eine „wahrscheinliche Zukunft“ (Fuchs-Heinritz/König 2011: 130) hin ausgerichtet ist. Vielmehr begrenzt der Habitus zwar Wahrnehmungs-, Denk- und angeleitete Handlungsmöglichkeiten (selektiv), aber dennoch sind sie nicht determiniert. Somit sind Variationen und Innovationen durchaus möglich (Costa 2006: 879ff.; Wagner 1993: 329; 2001: 79). Entsprechend bezeichne der Habitus vielmehr ein „anleitendes“ Schema, aber keineswegs als situationsspezifische Feinsteuerung zu verstehen. Damit ist der Habitus auch an sich veränderlich: Er kann sich durchaus auch auf veränderte gesellschaftliche Konstellationen und neue Bedingungen

¹²⁹ Damit ist rationales Handeln keine „anthropologische Grundgegebenheit“ (Fuchs-Heinritz/König 2011: 125), sondern stets zu einem unter bestimmten historisch-ökonomischen Bedingungen erworbenen Habitus gehörig.

einer sozialen Laufbahn anpassen respektive reagieren (Bourdieu 1989: 407; 1996: 167f.). Folglich sind nicht nur Anpassungen durch „Druck von außen“ möglich, sondern auch „Neuerfindungen“ von Verhaltensmustern, sobald eine neue Konstellation mit analog neuen Anforderungen realisiert wird. Somit bildet der Habitus zugleich ein Repertoire von Handlungsanleitungen als auch die Basis für Improvisationen (vgl. Weischer 2011: 390f.). Dabei ist der Habitus je nach spezifischem Feld verschieden (Bourdieu 1989: 406). Damit gilt, dass auch der Habitus von Angehörigen einer Klasse zwar in „großen Zügen ähnlich, aber keineswegs identisch“ ist (Fuchs-Heinritz/König 2011: 132). Dies gründet sich in den unterschiedlichen Positionen, die Akteure innerhalb einer sozialen Klasse innehaben sowie ihren differenten sozialen Laufbahnen (vgl. Bourdieu 1999b: 122).

8.2.2 Relationales Feld-Konzept

Mit dem Konzept des Feldes führt Bourdieu den Handlungsraum der Akteure als dargestelltes Pendant zum Habitus ein: Die Dispositionen von Akteuren korrespondieren im sozialen Feld mit auf sie wirkenden objektiviert-dinglichen und strukturellen Bedingungen, welche zugleich Grenzen und Möglichkeiten darstellen (Fuchs-Heinritz/König 2011: 140).¹³⁰ Dabei fokussiert Bourdieu mit dem Feld-Begriff Relationen statt substanzialistische Modellen des Sozialen: „Was in der sozialen Welt existiert, sind Relationen – nicht Interaktionen oder intersubjektive Beziehungen zwischen Akteuren, sondern objektive Relationen“ (Bourdieu 1996: 127). Konkret stellt er dazu fest, dass selbige „unabhängig vom Bewußtsein und Willen der Individuen“ bestehen, „wie Marx gesagt hat“ (Bourdieu 1996: 127). Entsprechend analytisch definiert Bourdieu

„ein Feld als ein Netz oder eine Konfiguration von objektiven Relationen zwischen Positionen [...]. Diese Positionen sind in ihrer Existenz und auch in den Determinierungen, denen die auf ihnen befindlichen Akteure oder Institutionen unterliegen, objektiv definiert, und zwar durch ihre aktuelle und potentielle Situation [...] in der Struktur der Distribution der verschiedenen Arten von Macht (oder Kapital), deren Besitz über den Zugang zu den in diesem Feld auf dem Spiel stehenden spezifischen Profitten entscheidet, und damit auch durch ihre objektiven Relationen zu anderen Positionen (herrschend, abhängig, homolog usw.)“ (ebd.: 127).¹³¹

Diesem Sachverhalt entsprechend ist es die soziale Praxis, welche zwischen Habitus und

¹³⁰ Zur Unbestimmtheit des Feld-Begriffs: „Das Verhältnis von Raum und Feld ist bei Bourdieu nur ansatzweise einer systematischen Klärung unterzogen. Manchmal setzt er Feld mit Raum gleich, an anderen Stellen sieht es so aus, als wolle er den Feld-Begriff für die (symbolische) Ebene der Praxis und den Raum-Begriff auf die der objektiven beschränkt wissen“ (Schwingel 1993: 61). Zur Entstehung der Felder siehe Kap. 8.2.6.

¹³¹ Zum Feld als Spielfeld und dem Feld als Casino-Modell siehe Kap. 8.2.8., die relationalen Positionen sowie potentiellen Positionen werden mit dem Begriff „situs“ definiert.

Feld „vermittelt“: In dem Akteure „die in bestimmten (konfliktuellen oder kooperativen) Beziehungen zueinander stehen, permanent durch den Habitus strukturierte Praxisformen hervorbringen, hat so etwas wie eine soziale Struktur überhaupt auf Dauer oder auch nur vorübergehend Bestand“ (Schwingel 2000: 75). Folglich erhalten sich auch soziale Gebilde und Organisationen nur durch einen beständigen und fortlaufenden Austausch. Dies bedeutet die Beziehung von Habitus und Feld ist stets (lebens-)geschichtlich und reflektiert „in sich die Geschichte des Kollektivs“ (Fuchs-Heinritz/König 2011: 141). Somit besteht die soziale Realität in der Ebene des Feldmodells, in den „Sachen“ selbst sowie im Habitus, und damit zugleich inner- und außerhalb der spezifischen (Feld-)Akteure (vgl. Bourdieu 1996: 161). Das „harmonische“ Verhältnis zwischen Habitus und Feld resultiert nach Bourdieu dabei aus einem „ontologischen Einverständnis“ zwischen beiden Seiten. Da der Habitus „das inkorporierte Soziale“ bezeichnet, sei er auch stets in dem jeweiligen Feld „zu Hause“, „in dem er sich bewegt, und das er unmittelbar als sinn- und interessenhaltig wahrnimmt“ (Bourdieu 1996: 161f.). Entsprechend „bildet auch eine differenzierte Gesellschaft keine einheitliche, durch Systemfunktionen, eine gemeinsame Kultur, ein Geflecht von Konflikten oder eine globale Autorität integrierte Totalität, sondern ein Ensemble von relativ autonomen Spiel-Räumen, die sich nicht unter eine einzige gesellschaftliche Logik, ob Kapitalismus, Moderne oder Postmoderne, subsumieren lassen“ (Wacquant 1996: 37). Auch Klassenbegriffe verlieren folglich an Erklärungskraft, denn um zu erklären „was ein Akteur sagt oder tut“ (Bourdieu 1998b: 21) muss sich stets auf seine Feldposition („aus welcher Richtung er spricht“) bezogen werden, „[...] anstatt einfach nur auf den Platz zu sehen, den er im sozialen Raum als Ganzem einzunehmen scheint, auf das also, was die marxistische Tradition „Klassenlage“ nennt“ (ebd.). Dies bedeutet ein Feld stellt nicht lediglich einen Bereich der Gesellschaft dar, es hat „eigene Konturen“ (Fuchs-Heinritz/König 2011: 143), mit denen es sich und seine Spielregeln abgrenzt. „Zur Reife gekommene Felder“ weisen schließlich einen hohen Grad an Autonomie aus, wodurch sich das Feld „etabliert“ (ebd.; ebenso Bourdieu 1996: 127; 1998b: 19, 28).

Entstehung der Felder

Bourdieu's Modell von der Entstehung und dem Wandel der Felder ähnelt soziologischen Differenzierungstheorien von der Ausbildung selbstständiger gesellschaftlicher Handlungsfelder mit jeweils eigenen Logiken der Interaktion und des Austauschs. Grundlegend beruht seine Theorie somit auf den Feststellungen von Spencer, Durkheim und Weber, eines weitläufig komplexen Differenzierungsprozesses, der in der sozialen Welt erfolgt. In archaischen und vorkapitalistischen Gesellschaften war diese Differenzierung geringer; entsprechend erachtet Bourdieu (1998: 148) das Feldkonzept erst für komplexe Gesellschaften als notwendig, in denen der Habitus und dazu das Pendant des Feldmodells nicht mehr aus dem

Sozialsystem insgesamt herausgearbeitet werden kann (Fuchs-Heinritz/König 2011: 152). Dabei ist es zur Vermeidung von Anachronismen bedeutsam, der Entstehungsprämissen der Felder jeweils für sich gesondert nachzugehen (Bourdieu 1996: 123f.). Exemplarisch lässt sich dies etwa an den Prämissen zur Entwicklung und Etablierung des ökonomischen Feldes mit der Hausbildung der Marktökonomie gegenüber dem politisch-staatlichen Feld mit der Entwicklung von Bürokratien und ihrer Machttechniken verdeutlichen.¹³²

Passungsverhältnis von Habitus und Feld

In einfachen Gesellschaften mit geringem sozialen Wandel, entspricht und korrespondiert ein in der jeweiligen sozialgeschichtlichen Konstellation erworbener Habitus mit der entsprechend vorherrschenden Konstellation. Diese Passung zeigt sich als Reproduktion von Habitus und Feld. Konträr dazu ist die Situation in komplexen modernen Gesellschaften: Ein starker sozialer Wandel und ausdifferenzierte (soziale) Bereiche (als Felder) sind charakteristisch, somit steht der Habitus anderen Konstellationen gegenüber, als unter denen er entstanden ist. Die mangelnde Passung von Habitus und objektiven Strukturen führt zu Transformation: Ein bisher brauchbarer Habitus muss nun kritisch überdacht, d.h. auch bewusst reflektiert werden, um angemessene Schemata der Orientierung und Handlungen, welche an die neue Konstellation angepasst sind, zu finden. Allerdings gilt auch für moderne Gesellschaften, dass das Passungsverhältnis zwischen Habitus und Feldern überwiegend ausgeglichen ist. Dieser Sachverhalt begründet die „Selbstverständlichkeit“ der adäquaten Funktionsweise von sozialen Strukturen mit den Dispositionen des Habitus „in“ den allermeisten Angehörigen der Gesellschaft.¹³³ Exemplarisch verdeutlichen lässt sich dies am Beispiel der Wissenschaft: Nicht nur Kämpfe um Macht werden ausgetragen, sondern vielmehr ein Streit um die Gewinnung eines (wissenschafts-)feldspezifischen, verlässlichen Wissens.

8.2.3 Wandel der Felder - Das Feld-Konzept als Casino-Modell

Bourdieu arbeitet bei dem Konzept der Felder (als Handlungsräume) mit einer Analogie zu „Spiel-Räumen“: Demnach sind derlei Spielräume durch Spielregeln definierte Bereiche, welche das Agieren von Akteuren einrahmen, jedoch die „Spielzüge“ nicht determinieren. In jedem (Spiel-)Feld gelten jeweils andere (spezifische) Werte und Spielregeln. Es werden andere Ressourcen eingesetzt und Ziele angestrebt – eine feldspezifische Ökonomie: „Die innerhalb der Felder entstehenden Kräfte sind weder die rein additive Summe von anarchischen Handlungen noch das integrierte Ergebnis eines planvollen gemeinsamen Vorgehens. Nicht die simple, mechanische Aggregation ist die Grundlage der Transzendenz, die dem

¹³² Ebenso existieren weitere „Subfelder“, als Teilbereiche der Felder, wie etwa das Feld der Sportpraktiken oder spez. Unternehmen. Entscheidend ist, dass ein Kräfteverhältnis von Akteuren aufzufassen ist. Zugleich benutzt Bourdieu (1996: 107) den Feldbegriff, z.B. „Feld der Macht“, als Substitut-Begriff für die herrschenden Klassen.

¹³³ Zu Kritik zur Logik der Felder im Verhältnis zur Klassenstruktur siehe Couldry (2005: 357), Jenkins (1992: 90).

objektiven und kollektiven Effekt des kumulierten Handelns eignet und immer dann offenbar wird, wenn sich die Intentionen ins Gegenteil verkehren, sondern die Struktur des Spiels“ (Wacquant 1996: 37). Die (un-)beabsichtigten Folgen des Handelns ergeben sich somit aus der Struktur des Feldes. Dabei verfügen die Akteure in den jeweiligen Feldern zur Umsetzung ihrer Spielzüge über unterschiedliche Ressourcen, die bisweilen auch als „Trümpfe“ nutzbar sind ,

„mit denen sie andere ausstechen können und deren Wert je nach Spiel variiert: So wie der relative Wert der Karten je nach Spiel ein anderer ist, so variiert auch die Hierarchie der verschiedenen Kapitalsorten (ökonomisch, kulturell, sozial, symbolisch) in den verschiedenen Feldern“ (Bourdieu 1996: 128).

Damit sind Kapital und Feld eng beieinander: Kapital „existiert und funktioniert [...] nur in Verbindung mit einem Feld“ (Bourdieu 1996: 132; ebenso 1998b: 28). Folglich gilt zur Relation von Kapital und Feld: „Es ist der Umfang dieses Kapitals, der den Akteuren (Individuen oder Institutionen) ihre eigentümliche Stellung im Feld zuweist, und sie bestimmen dabei die Struktur des Feldes im Verhältnis ihres besonderen Gewichts, ein Gewicht, das von dem aller anderen Akteure, also von seiner Verteilung im gesamten Raum abhängt. Umgekehrt aber handelt jeder Akteur unter den Zwängen der Struktur des Raums, die sich ihm umso gewaltsamer auferlegt, je geringer sein verhältnismäßiges Gewicht im Feld ist“ (Bourdieu 1998b: 21). Die einzelnen „Spielzüge“ der Akteure sind dabei neben der verfügbaren Kapitalmenge auch von der Entwicklung des Kapitals in Umfang und Struktur in dem jeweiligen sozialen Lebenslauf und den Dispositionen zu einem „geplanten“ Spielzug mitbestimmt (Bourdieu 1996: 129). Im Rahmen dieser Spielzüge und der jeweiligen Regeln eines Feldes lässt sich zwischen zwei Strategien differenzieren (vgl. Kap. 8.2.9 - 8.2.11): Einerseits können Akteure ihr Kapital zunächst erhalten oder vermehren, oder sie versuchen die Spielregeln zu ihren eigenen Gunsten hin zu verschieben (Bourdieu 1996: 129f.; 1998: 51).¹³⁴

Verfasstheit der Felder und Strategie

Bei Bourdieus Analogie von Feldern und Spiel gilt bezüglich der Felder, dass sie „im Unterschied zum Spiel kein Produkt einer bewußten Schöpfung [sind], und Regeln unterlieg[en], oder besser gesagt Regularitäten, die nicht expliziert und kodifiziert sind“ (Bourdieu 1996: 127). Dabei ist konträr zum „Spiel“ die Verfasstheit der jeweiligen Felder (Spielregeln) und ihre Konstellation durch die fortlaufenden Kämpfe beständig in Bewegung, so dass auch die Regeln zu Einsätzen, in welcher Weise sie „ins Spiel“ gebracht werden und worum gespielt wird, ein fortlaufender Fokus der Kämpfe selbst sind (vgl. Bourdieu 1998b: 25; Fuchs-

¹³⁴ Zu den Aspekten „Doxa“ und „Illusio“, s. Bourdieu (1998: 150; 1998b: 25; 1999b: 123f.; 2001: 20f., 123-129).

Heinritz/König 2011: 150). Um nun ihre jeweiligen Positionen und Ziele im Kampf bzw. im Spiel zu behaupten, lässt sich zwischen verschiedenen Strategien differenzieren (vgl. Bourdieu 1993: 188f.): Die Alteingesessenen verfolgen „Konservierungsstrategien“ mit dem Ziel, aus einem akkumulierten Kapital Profit zu machen. Demgegenüber verfolgen „Neulinge“ im Feld Subversivstrategien: Diese Strategie ist auf eine spezifische Kapitalakkumulation gerichtet, welche eine „Umwälzung“ der „Werteskala“ des Feldes voraussetzt. Damit wird eine Neudefinition der Bewertungsprinzipien zu eigenen Gunsten fokussiert.¹³⁵

Kapitalarten im Spiel

Die allgemeinen Kapitalressourcen, mit denen Akteure in Spielfeldern agieren, bezeichnet Bourdieu (1999: 194; ebenso 1976: 357; 1999b: 222) als „soziale Energie“ bzw. „Energie der sozialen Physik“. Vor dem Hintergrund, dass die Ausstattung mit Kapitalressourcen eine „Form von Macht“ (Fuchs-Heinritz/König 2011: 159) ist, sind die Kapitalen als „gespeicherte und akkumulierte Arbeit“ in materieller wie verinnerlichter Form gegeben (ebd.). Ihre Aneignung ist somit stets die Aneignung von sozialer Energie (Bourdieu 1983: 183), wobei sie dadurch charakterisiert sind, dass sie stets akkumulierbar, vererbbar und auf sonstige Weise tausch- und übertragbar sind. Entsprechend differenziert sind soziale Akteure bei ihrer jeweiligen Ressourcenausstattung und Möglichkeiten des (Nicht-)Handelns: „Die zu einem bestimmten Zeitpunkt gegebene Verteilungsstruktur [...] von Kapital entspricht der immanenten Struktur der gesellschaftlichen Welt, d.h. die Gesamtheit der ihr innewohnenden Zwänge, durch die das dauerhafte Funktionieren der gesellschaftlichen Wirklichkeit bestimmt und über Erfolgchancen der Praxis entschieden wird“ (Bourdieu 1983: 183). Bourdieu differenziert zwischen verschiedenen (Grund-)Kapitalarten (ökonomisch, kulturell, sozial, symbolisch), welche eng mit dem Feldbegriff verknüpft sind; sie bezeichnen Abgrenzungsmöglichkeiten der Spielräume. Entsprechend sind die Spielräume Praxisfelder, die jeweils spezifische Ökonomien um bestimmte Kapitalarten aufweisen.¹³⁶

Ökonomisches Kapital: Das Ökonomische Kapital (ÖK) umfasst sämtliche Formen von Einkommen und materiellen Besitzes, welches, unter der Prämisse eines entwickelten Marktes, mit finanziellen Ressourcen konvertierbar sind. Zumeist institutionalisiert in der Form des Eigentumsrechtes umfasst dieses Kapital somit nicht nur Produktionsmittel in marxistischer Hinsicht (Bourdieu 1983: 185). Weiterhin gilt das ÖK als bedeutsamste Kapitalart, dem alle anderen Kapitalarten zugrunde liegen (Krais 1983: 219f.; Müller 2002: 165). Dennoch sind

¹³⁵ Ebenso können Neulinge, im Bestreben Anschluss zu den Mächtigen im Feld zu finden, durch geschicktes Agieren eine Anpassung an diese fokussieren. Als „Grenzfall“ wäre ein absoluter Sieg im Feld definieren, etwa die restlose „Vernichtung“ der Opposition in totalitären Institutionen. Analog dazu stehen die „tyrannischen“ Konflikte, als (un-)mittelbare Feld-Übergriffe von einem Feld in ein anderes (Bourdieu 1996: 133; 2001).

¹³⁶ Der Grad der Konvertibilität kann je nach Kontexten und Epochen verschieden sein, etwa wenn in manchen Gesellschaftsformen ökonomisches Kapital als nachrangig betrachtet wird (vgl. Fuchs-Heinritz/König 2011: 162).

die weiteren Kapitalarten nur unmittelbar auf das ÖK zurückführen, „unter anderem deshalb, weil sie [die Herrschenden; Anm. C.D.] dessen dominierende Rolle verschleiern wollen“ (Fuchs-Heinritz/König 2011: 163).

Kulturelles Kapital: Das kulturelle Kapital (KK) differenziert sich in die objektivierte, die inkorporierte und die institutionalisierte Form: Als objektiviertes Kapital ist das kulturelle Kapital in sachlich-materieller Form (z.B. Literatur, Kunstwerke, technische Instrumente) gegeben, welche direkt in einem Geldbetrag ausdrückbar und in entsprechendes Kapital konvertierbar sind. Jedoch gilt dies nur für das Eigentum selbst; die „kulturellen“ Fähigkeiten, etwa zum „Genuss eines Gemäldes“, sind nicht übertragbar (Bourdieu 2001b: 117). Das inkorporierte kulturelle Kapital beschreibt gegenüber dem objektivierten Kapital die direkten Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten, allgemein gefasst als „Bildung“. Dabei ist dieses Kapital durch Geld weder direkt zu erwerben noch direkt in selbiges konvertierbar. Erworben wird das Kapital durch Erziehung, als „herkunftsbedingte Vorgaben“, etwa gebildete Sprechweisen, oder durch weitere Bildungsbemühungen. Die Währung, welche für die Verinnerlichung bezahlt wird, ist somit die zeitliche Investition (Bourdieu 2001b: 114; Schwingel 2000: 87). Demgegenüber bezeichnet institutionalisiertes kulturelles Kapital Abschlusszeugnisse, Bildungstitel oder ähnliche „Ausweise“, die als Zertifikate des Bildungssystems Formen des inkorporierten kulturellen Kapitals legitimieren, weil es institutionellen und damit anerkannten Maßstäben genügt (Bourdieu 1999a: 48). Dabei bedingt die institutionelle Anerkennung, dass sowohl die Zertifikate, als auch die für den Erwerb erforderlichen (zeitlichen) Investitionen vergleichbar sind; mithin ergibt sich somit ein Wechselkurs als Konvertibilität zwischen kulturellen und ÖK.

Soziales Kapital: Das soziale Kapital bezeichnet die mobilisierbaren sozialen Beziehungen als Möglichkeiten, gefasst in den Chancen (Hilfe, Unterstützung, Rat, Informationen), welche sich aus einer bestimmten Gruppenzugehörigkeit (etwa als Seilschaften) ergeben. Basis bzw. Substrat dieser Kapitalart ist folglich ein Netz von sozialen Beziehungen die geschaffen, erhalten (Mitgliedschaft) und mit fortlaufenden Investitionsstrategien in Form einer „Beziehungsarbeit“ beständig erneuert werden müssen.

Symbolisches Kapital: Das symbolische Kapital bezeichnet eine Synthese der vorgenannten Kapitalsorten in der Gestalt als sozialer respektive gesellschaftlicher Anerkennung und des Prestiges dar. Damit sind vornehmlich Möglichkeiten und Chancen bezeichnet Anerkennung und Prestige zu „erringen“ und zu erhalten; etwa der kulturellen Kapitalarten durch Bildungszertifikate, „Sponsoring“ durch ÖK aber auch die Verfügbarkeit von Statussymbolen,

welche als solche anerkannt sind.¹³⁷

Strategie und Kapital

Der Begriff der Strategie bezeichnet nach Bourdieu nicht dem allgemeinen Verständnis nach ein rational kalkuliertes Vorgehen im Sinne eines planvollen Handlungsentwurfes, sondern lediglich eine „implizite Vernünftigkeit der Handlungspläne“ (vgl. Schwingel 2000: 94f.). Mithin also in dieser Vernünftigkeit und ihrem Selbstverständnis kohärent/kongruent zum Habitus der Akteure und der entsprechenden jeweiligen Position in der sozialen Struktur, auf dem sie basieren, sind (vgl. Schwingel 2000: 94f.). Dabei sind die Handlungsabfolgen von außen als zielgerichtete-rationale Abwägungen von Handlungssequenzen zu bewerten, jedoch unter der Prämisse, dass diese stets dem Habitus angemessen sind, also eine Vergegenwärtigung von erfolgreichen Gewohnheiten bzw. Handlungsweisen (vgl. Bourdieu 1999b: 115f.). Strategie und Habitus zeigen sich beispielsweise durch Verlagerung oder Konvertierung von verfügbaren Ressourcen in einen anderen Bereich, um erfolgreiche Reproduktionsstrategie durchzusetzen. So bedingt eine Erhaltungsstrategie bei einer Entwertung von Bildungstiteln Investitionen in Bildungszertifikate mit höherem symbolischen Kapitalwert („Eliteschulen“).

8.2.4 Sozialer Raum und Klassen

Bourdieu konzipiert seine Modelle und Annahmen von sozialer Ungleichheit dreidimensional: Soziale Klassen sind demnach differenziert durch ihre unterschiedlichen Lebensbedingen, vornehmlich der jeweiligen Kapitalvolumen und -struktur sowie der klassenspezifischen Habitusformen und Lebensstile. Entsprechend dieser Differenzen bildet das Konzept des sozialen Raumes ein Modell, um diese sozialen Ungleichheiten mehrdimensional abzubilden (Bourdieu 1999: 208f.). Zu diesem Zweck, der Betrachtung relationaler Klassenverhältnisse, dienen die Indikatoren des Kapitalvolumens und seiner Struktur. Dabei besitzt der soziale Raum drei Dimension bzw. Achsen: Das Kapitalvolumen bezeichnet die Position der Akteure auf der vertikalen Achse als Klassenzugehörigkeit, die Kapitalstruktur bestimmt, aus welchen Kapitalarten sich die verfügbaren Ressourcen zusammensetzen und bestimmt die Position auf der horizontalen Achse als Zugehörigkeit zu Fraktionen innerhalb der Klassen. Die dritte Achse des sozialen Raumes bestimmt eine zeitliche Entwicklung der vorgenannten Faktoren als soziale Laufbahn der Akteure im Lebensverlauf. Bourdieu differenziert in seinen Konzeptionen drei (theoretische) Klassen und mehrere Klassenfraktionen; wie in Tabelle 5 dargestellt.

¹³⁷ Zur Relation des Staates und symbolischer Macht s. Bourdieu (1998a: 115), Fuchs-Heinritz/König (2011: 173).

Klassentypus	Spezifische Merkmale
Herrschende Klasse I	Viel ökonomisches Kapital, weniger kulturelles Kapital (z.B. Industrie-, Handelsunternehmer) ¹
Herrschende Klasse II („beherrschte Herrschende“)	Viel kulturelles Kapital, weniger ökonomisches Kapital (Intellektuelle, Hochschullehrer)
Mittelklasse („Kleinbürgertum“)	<ul style="list-style-type: none"> - Absteigendes Kleinbürgertum – quantitativ rückläufig, ökonomischer Abstieg (z.B. Handwerker und Kleinhändler) - Exekutives Kleinbürgertum – stabile bis aufsteigende Position, quantitativ zunehmend (z.B. mittlere/gehobene Führungskräfte, Büroangestellte) - Neues Kleinbürgertum – ökonomisch und bei sozialer Stellung offene Zukunft (z.B. Kulturvermittlung, medizinische und soziale Dienste)
Beherrschte Klasse („Volksklasse“)	Wenig(-er) ökonomische und kulturelle Ressourcen: Vom (un-)gelernten Arbeiter, Facharbeiter bis zum Werksmeister. Zu beachten: höhere Arbeiterpositionen nicht unbedingt in unterer Schicht.

1) Ingenieure bilden eine „Zwischenklasse“. Ebenso wird zwischen „alter“ und „neuer“ Bourgeoisie differenziert.

Tabelle 5: Verschiedene Klassentypen und Fraktionen nach Bourdieu

Quelle: Eigene Darstellung; nach Bourdieu (1979; 1999)

Entgegen der Kritik einer simplifizierenden Praxis, nach der anhand von Berufspositionen eine Klassenzugehörigkeit im Sinne einer sozialen Schichtung bestimmt wird (Jenkins 1992: 88f.) äußert Bourdieu (vgl. 1999: 182), eine soziale Klasse sei weder durch ein bestimmtes Merkmal (z.B. Kapitalvolumen und -Struktur) noch durch ein Aufsummieren verschiedener Merkmalen (z.B. Geschlecht, Alter, ethnische Herkunft) bestimmt: „Eine soziale Klasse ist [...] definiert durch die Struktur der Beziehungen zwischen allen relevanten Merkmalen, die jeder derselben wie den Wirkungen, welche sie auf die Praxisformen ausübt, ihren spezifischen Wert verleiht“. Neben der hervorgehobenen Bedeutung der sekundären Merkmale von Klassen (Bourdieu 1999a: 183) geht Bourdieu davon aus, dass klassenstrukturelle Merkmale durch die spezifischen Erfordernisse der jeweiligen Felder geprägt und gewichtet sind: Demnach sind „innerhalb der Felder „inkorporierte (Einstellungen) wie objektivierte Merkmale der Akteure (ökonomische und kulturelle Güter) nicht alle gemeinsam und gleichzeitig effizient.“

Vielmehr legt die spezifische Logik eines jeden Feldes jeweils fest, was auf diesem Markt Kurs hat, was im betreffenden Spiel relevant und effizient ist, was in Beziehung auf dieses Feld als spezifisches Kapital und daher als Erklärungsfaktor der Formen von Praxis fungiert“ (ebd.: 194). Mittels dieser spezifizierenden Beschreibung der Funktion von Feldern, in Hinblick auf klassenstrukturelle Merkmale, verbindet Bourdieu sein Konzept von Klassen und Feldbegriff, wobei die Feldstruktur, die durch ihre „Kraft“ die Spielregeln selbst und die Gültigkeit von Kapital zur Geltung zu bringen, besondere Wichtigkeit aufweist.

8.2.5 Sozialer Raum und Lebensstil

Zur weiteren Analyse und Abbildung von Ungleichheiten im sozialen Raum erweitert Bourdieu sein Modell der objektiven Struktur von Klassen um die Struktur der Lebensstile. Selbi-

ge umfassen dabei neben (allgemeinen) Wertvorstellungen ästhetische Präferenzen bei Konsumgütern (z.B. Wohnungseinrichtung) und der allgemeinen Lebensführung; dies betrifft somit gleich auch die Ausgestaltung der Mobilität bezüglich der Verkehrsmittelwahl insbesondere bei der Alltagsmobilität. Mithin also auch bereits grundlegende Fragestellungen für die Akteure, welche Verkehrsmittel erworben und genutzt werden und damit eine Investition von verschiedenen zeitlichen wie ökonomischen Ressourcen und damit verbundenen Folgen verbunden sind. Dabei stellt der Raum der Lebensstile „im Unterschied und im Verhältnis zum sozialen Raum“ (Fuchs- Heinritz/König 2011: 184), der Konstellation der verschiedenen Klassen(-fraktionen), die „repräsentierte soziale Welt“ (Bourdieu 1999a: 278) dar. Entsprechend differenzierter Verteilungen verschiedener Lebensstile im sozialen Raum besteht nach Bourdieu eine systematische Beziehung zwischen den objektiven Klassen-strukturen seiner Modelle und der Struktur von Lebensstilen (vgl. Bourdieu 1999a: 17f.). Zur Verdeutlichung dieser Relation zwischen den Strukturen im topologischen Modell des sozialen Raumes legt Bourdieu mittels Korrespondenzanalyse die Verteilung von Lebensstil-Merkmalen „über“ die Verteilung der Klassenpositionen. Die so indizierten Relationen sind jedoch keine Kausalstruktur (Position A entspricht Lebensstil A), sondern bezeichnen lediglich die Korrespondenz zwischen den Dimensionen bzw. den Strukturen. Dabei resultiert eine derartige Relation nach Bourdieu aus den jeweiligen Schemata des Habitus, welcher ein „Erzeugungsmuster“ der Lebensstile darstellt und über den Geschmack konstitutiv für die Lebensstile ist (ebd.: 278): Durch die Bindung des Habitus an die Klassenpositionen ergibt sich für Individuen wie soziale Gruppen insgesamt nur ein begrenzter Spielraum für ihre jeweiligen Präferenzen kultureller Praktiken. Damit entsprechenden die spezifischen „Geschmäcker“ nicht einer spontanen individuellen Präferenz, sondern sind eine klassenspezifische „Ausdrucksintention“ (ebd.: 283). Dargestellt in nachfolgender Abbildung 7:

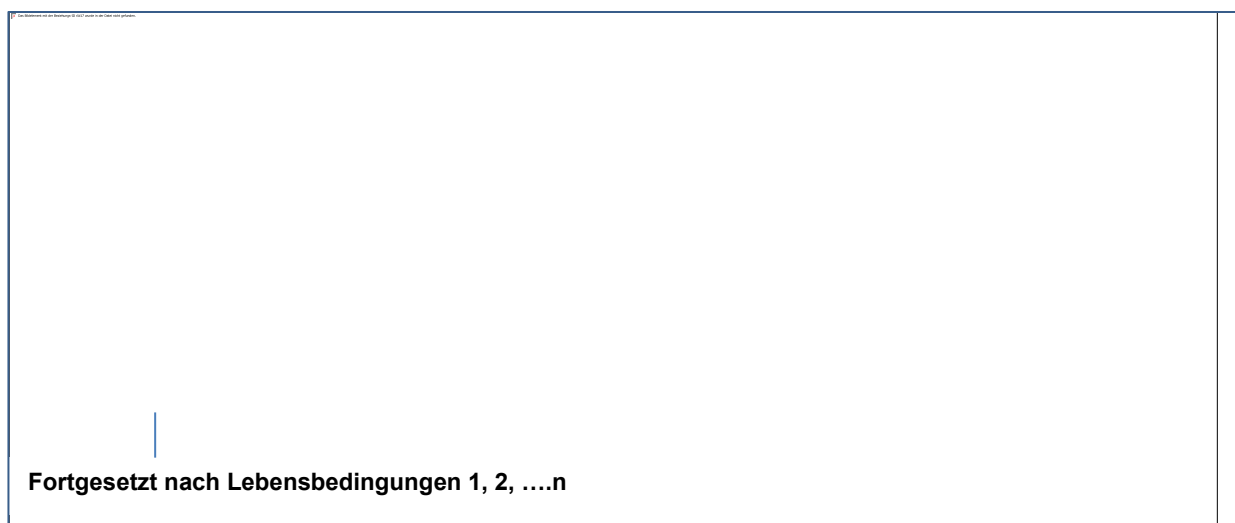


Abbildung 7: Habitus und Lebensstil nach Bourdieu
Quelle: Bourdieu (1979: 280)

8.2.6 Lebensstil und Klassen

Analog zum drei-gliedrigen Klassenmodell Bourdieus lassen sich bei den verschiedenen Lebensstilen im sozialen Raum drei verschiedene Geschmacksformen identifizieren: Der „Legitime Geschmack“ der oberen, herrschenden Klasse, welcher entsprechend ihrer Kapitalien und dem jeweiligen Habitus in die (alte wie neue) Bourgeoisie und den Geschmack der Intellektuellen differenziert ist (vgl. Bourdieu 1999a: 287, 449). Diesem Lebensstil „folgt“ der „prä-tentiöse Geschmack“ der Mittelklasse - ohne Differenzierung in die jeweiligen Fraktionen des Kleinbürgertums. Der beherrschten Klasse obliegt der „populäre Geschmack“ der unteren Klasse, wie nachfolgend dargestellt.


Klassentypus:		Geschmack/Lebensstil:
Indikatoren für verschiedene Positionen im sozialen Raum - sozio-ökonom./kulturelles Kapital und soziale Herkunftsklasse - Bildungskapital (Sozialisation, Schulabschluss, Auto-didaktische Bildung)		Indikatoren für Lebensstile und kulturelle Praktiken - Präferenz von Musikarten und kulturelle Kompetenz (Kenntnis von Komponisten und Werken) - Ästhetische Urteile (Kunstwerke), Erwerb von Möbeln
Herrschende Klasse(n)		Legitimer Geschmack
Kleinbürgertum/Mittelklasse		Prätentiöser Geschmack
Beherrschte Klasse		Geschmack des „Notwendigen“

Tabelle 6: Zusammenhang von Klassentyp und Lebensstil nach Bourdieu
Quelle: Eigene Darstellung

Der legitime Geschmack ist geprägt durch die Präferenz von ästhetischen Produkten und einem selbstverständlichen Sinn für die Distinktion (Fuchs-Heinritz/König 2011: 186) – als souveräne Distanz zum Notwendigen hin zu einer Stilisierung des Lebens. In diesem Sinne nimmt der legitime Geschmack der Oberschicht für sich in Anspruch, das „einzig Angemessene“ zu kennen und zu praktizieren. Entsprechend selbstsicher kritisiert der legitime Geschmack kleinbürgerliche Präferenzen und grenzt sich signifikant durch eine vermeintliche „Unabhängigkeit von Lernprozessen“ von diesem ab (ebd.).

Der kleinbürgerliche Geschmack orientiert sich am legitimen Geschmack, versucht ihn gleichsam nachzumachen und ihn sich anzueignen. Dabei erweist er sich jedoch gerade in diesem Bestreben als „nachrangig und innerlich falsch“ (ebd.: 186). Entsprechend äußert Bourdieu: „Mittlere Kultur, das ist nichts als die kleinbürgerliche Beziehung zur Kultur: falsche Objektwahl, Missdeutung, fehlinvestierter Glaube, Allodoxia“ (Bourdieu 1999a: 513). Der Geschmack der Unterklasse strebt nicht den Gegenständen oder Praktiken des legitimen Geschmacks nach, sondern bleibt auf die illegitimen Praktiken und Werke beschränkt (vgl. Fuchs-Heinritz/König 2011: 186f.). Hierbei zeigt sich die soziale Praxis beim Geschmack durch eine „Entscheidung für das Notwendige“, die jedoch nicht direkt auf die eingeschränkte

Lebenssituation hinsichtlich der Ausstattung mit Ressourcen zurückzuführen ist, sondern vornehmlich auf den Habitus (Bourdieu 1999a: 594). Folglich sei die untere Klasse von einer „Ökonomie der Praktiken [...], die auf der Sache nach dem „Praktischen“ und auf der Ablehnung von „Firlefanzen“ basiert“, geprägt (vgl. ebd.: 595). Bourdieu urteilt gar, das (untere) Volk habe an sich keinen Geschmack, entsprechend bestimmt äußert er zur „Kultur der unteren Klassen“, „Wer an die Existenz einer [entsprechenden, derartigen] Kultur [...] glaubt – schon diese Wortzusammenstellung bleibt unwillkürlich dem herrschen Kulturbegriff verhaftet – [...] wird nicht die Gegenkultur antreffen, die er sucht, eine wirklich der herrschenden Kultur opponierende, die bewußt als Symbol einer gesellschaftlichen Stellung oder als Bekenntnis zu einer autonomen Existenz reklamiert wird“ (ebd.: 616f.). Jedoch ermöglicht eine Verbesserung der sozialen Positionen auch eine Intentionalität des Geschmack, also eine „Stilisierung des Lebens“ (vgl. ebd.: 283; ebenso Fuchs-Heinritz/König 2011: 189).¹³⁸

In Bezug auf die zunächst definierte Fragestellung, wieso das Konzept von Car-Sharing einerseits von Akteuren genutzt wird, die durchaus über die Ressourcen für einen eigenen PKW verfügen, ist damit insbesondere ebenso die Fragestellung von Belang, weshalb Akteure, für die Car-Sharing schon aus ökonomischen Erwägungen interessant sein könnte, nicht genutzt wird. In diesem Kontext wird bei der Analyse das sozio-ökonomisch und sozio-kulturelle Konzept von Bourdieu verwendet. Grundlegend gilt für die Analyse somit die Fragestellung, wie sich die Akteure der jeweiligen verschiedenen Klassen zu Car-Sharing verhalten und wie sich das automobiler Leitbild unter den Aspekten wie Routinen im Zusammenhang von Habitus und biografischen Momenten einfügt? Mithin gilt es neben der mobilitätsbiografischen Perspektive der Frage nachzugehen, welche Belege für die sozio-ökonomische und sozio-kulturelle Perspektive nach Bourdieu festzustellen sind.

9. Methodisches Vorgehen

Nach dem im Vorigen verschiedene Perspektiven zur analytischen Betrachtung von Car-Sharing als soziale Praxis dargestellt wurden, bestand der Abschluss der entsprechenden Kapitel in der Formulierung ergänzender Forschungsfragen. Der maßgebliche Fokus dieser Fragestellungen wurde dabei erstens auf den Wandel sozialer Nutzungspraktiken des Verkehrsmittels Automobil und zweitens auf die Veränderung verkehrlicher Routinen und Gewohnheiten gerichtet.

Vor dem Hintergrund eines prozesshaftorientierten Verständnisses von Verkehrshandeln sowie der entsprechenden Wahl und Nutzung von Verkehrsmitteln, wurde damit angestrebt,

¹³⁸ Mitunter wurde kritisiert, dass mit wachsendem Wohlstand der 1950er Jahre und Bildungsexpansion, der Diversifizierung von Lebenslagen sowie Individualisierungsprozessen eine signifikante Bindung von Klassen zu bestimmten Lebensstilen nicht gegeben sei (Beck 1986: 122). Da Klassen aber objektiv weiterbestehen urteilt Müller (2002: 166): „Individualisierung [...] bringt vielleicht die Klassengesellschaft und die soziale Hierarchie in den Augen der Menschen zum Verschwinden, aber nicht in der sozialen Wirklichkeit. Individualisierung kann also mit erheblicher sozialer Ungleichheit und mit einer konsolidierten Klassenstruktur einhergehen.“

die folgenden verschiedenen interdependenten Ansatzpunkte analytisch zu vereinen: Die Verkehrs-Routinehandlungen, die mobilitätsbiografischen Ebenen sowie die sozio-ökonomisch und sozio-kulturellen Gesichtspunkte.

Aus forschungspraktischen Erwägungen wurden die Ergänzungsfragen dabei bewusst offen gestaltet, um ein vertieftes Verständnis über die Genese der Entscheidung zur Veräußerung des Privat-PKW's sowie der konkreten Umsetzung dieser Entscheidung und schließlich den Umstieg zu Car-Sharing zu ermöglichen. Zu diesem Zwecke galt es folglich, sowohl den Handlungs- und Prozessverlauf an sich, als auch im situativen Kontext der biografisch-historischen Lebenswelt von Car-Sharing-Umsteigern zu erfassen. Eine dafür geeignete Forschungsmethode zu bestimmen, bedeutete somit die Festlegung auf quantitativ orientierte Ansätze oder qualitative Instrumente zu bemühen. Anhand der Konzeption von Leitfragen und den vorgenannten Ergänzungsfragen wurde jedoch deutlich, dass zur Beantwortung derselben – und damit auch zur weiteren Analyse – eine rein quantitativ angelegte Forschungsmethode nur bedingt sinnvoll erschien. Überdies sollten die Ergebnisse quantitativer Studien über die Sozialstruktur der Car-Sharing-Nutzer und ihr Nutzungsverhalten in additiv-komplementärer Weise durch ein zur Beantwortung der Fragen adäquates Verfahren ergänzt werden. Damit fußten die methodologischen Überlegungen in der Entscheidung, für die vorliegende Arbeit auf qualitative Ansätze zurückzugreifen und entsprechende empirische Werkzeuge zu benutzen. In der begründeten Vermutung, dass der Wechsel verkehrlicher Routinen und Nutzungspraktiken einen längeren Prozess(-verlauf) darstellen, galt es berücksichtigen, dass im Rahmen des Forschungsprojektes dieser Wechsel zeitlich nicht fortlaufend begleitend untersucht werden konnte. Unter dieser Sachlage wurden zur Datenerhebung zwei konkrete qualitative Forschungsmethoden bestimmt; namentlich das Prinzip des narrativen Interviews sowie die Methode des problemzentrierten Interviews. Die Verwendung des narrativen Interviews bot dabei zunächst die Möglichkeit und den Vorzug, ohne direktes Eingreifen einerseits sowie der Vernachlässigung von Vorwissen und Hintergrundannahmen andererseits, eine operative Grundlage von Basisdaten und Erkenntnissen zur Erarbeitung eines Interviewleitfadens für die problemzentrierten Interviews zu erhalten. Die konkrete Datenerhebung erfolgte somit retrospektiv auf der Grundlage von ebenfalls offenen und leitfadengestützten Interviews, deren Auswertung anschließend in Anlehnung an das Verfahrensprinzip der objektiven Hermeneutik erfolgte.

9.1 Datenerhebung

9.1.1 Bestimmung und Festlegung der Fallgruppe

Analog zu den gewählten Forschungsansätzen wurde vorbereitend für die Datenerhebung zunächst ein Auswahl-sample bestimmt. Zu diesem Zweck wurde zuerst eine Fallgruppe definiert, anhand derer in einem nachfolgenden Arbeitsschritt verschiedene Interviewpartner

selektiert und ausgewählt werden konnten (vgl. Kap. 9.1.2). Dabei wurde entsprechend dem Erkenntnisinteresse der formulierten Leitfragen und Ergänzungsfragen eine Fallgruppe angestrebt, die vornehmlich Car-Sharing-Kunden verschiedener CSO umfasste, welche zudem vormals selbst über einen Privat-PKW verfügten. Von maßgeblichem Interesse waren bei der Erhebung der Fallgruppe besonders die nachfolgend aufgeführten Aspekte:

1. Einerseits die Befragung von Akteuren, die als „Umsteiger“ ihr Fahrzeug in einem direkten Zusammenhang mit dem Wechsel zu Car-Sharing veräußert haben.
2. Demgegenüber die Befragung von Car-Sharing-Nutzern, bei welchen zwischen dem Umstieg zum Car-Sharing und der Abschaffung des Privat-PKWs ein längerer Zeitraum lag.
3. Eine Erstellung und Befragung einer eventuellen Kontrastgruppe; charakterisiert durch den Sachverhalt, dass sie zuvor Nicht-Besitzer eines Privat-PKWs waren.

Zur Ermittlung eventueller Differenzen und Einflüsse im Rahmen der Verkehrssozialisation, sollten weiterhin Interviewpartner aus den westlichen wie auch aus den neueren Bundesländern befragt werden. Vor dem Hintergrund einer abnehmenden Bedeutung des Führerscheinwerbs, vor allem bei jüngeren Personengruppen, wurde der Aspekt einer Differenz zwischen Ost- und Westdeutschland jedoch als nachrangig eingestuft. Vielmehr lag der primäre Fokus auf Car-Sharing-Mitgliedern, die bereits über längere bis langjährige Erfahrung mit Car-Sharing verfügen. Dies gründet vornehmlich in dem Sachverhalt, dass so einerseits Veränderungs- und Routinisierungsprozesse im Verkehrshandeln allgemein und in Bezug auf Car-Sharing im speziellen festgestellt werden können. Diese Priorisierung gründet zudem in der Tatsache, dass durch Personen, die ihren Privat-PKW zugunsten von Car-Sharing veräußern, der größte ökologische Nutzen zu erwarten ist. Die dabei ökologisch bedeutsamen Einsparungen bei Emissionsbelastungen sind derart gewichtet, dass auch Neueinsteiger - d.h. Personen ohne vorigen Privat-PKW - eher nachrangig sind.

Nachdem die Fallgruppe bestimmt und festgelegt wurde, erfolgte die Kontaktaufnahme mit verschiedenen Car-Sharing-Anbietern, denen das Vorhaben respektive Anliegen mitgeteilt wurde. Das ausgewählte Spektrum der Anbieterorganisationen umfasste dabei sowohl kleinere lokale, sowie mittlere und große Car-Sharing-Anbieter. Die Auswahl der differierenden Größe bot dabei den Vorzug, sowohl die kleineren Car-Sharing-Anbieter, mit einem eingeschränkten Fahrzeugangebot sowie weniger ausdifferenzierten Tarifstrukturen und eher klassischen Selbstverständnis, gegenüber den größeren, zumeist professionell und ökonomisch orientierten Anbietern, als Pool für Interviewpartner zu nutzen. Zugleich bestand ein weiterer Vorzug in der Möglichkeit, den Erfahrungsgehalt von Car-Sharing-Kunden bezüglich

eines eventuellen Wechsels von lokalen zu größeren Anbietern in die Analyse mit einzubeziehen. Die größten befragten Car-Sharing-Anbieter waren StattAuto München, die überwiegend in Süddeutschland tätig sind sowie die überregional agierende StadtMobil und SHARE NOW (car2go und DriveNow), welche mit den Autofirmen Daimler und BMW in enger Kooperation stehen bzw. von ihnen gegründet wurden.¹³⁹

Die Gewinnung von Interviewpartnern sollte durch eine Vorabanfrage an die entsprechenden Car-Sharing-Anbieter erfolgen. Da selbige den Auskünften über ihre jeweiligen Kunden aus datenschutzrechtlichen Erwägungen jedoch ablehnend gegenüberstanden, war eine Vermittlung von Kontaktdaten aus diesem Spektrum ausgeschlossen. Eine gleiche Ablehnung erfuhr das Anliegen, eine allgemeine Anfrage über einen Emailverteiler an ihre Kunden zu senden.¹⁴⁰ Entsprechend der Blockade dieser „Gatekeeper“ (Lamnek 2010) galt es folglich, einen alternativen Weg zur Generierung von Interviewpartnern zu finden.

Der Zugang zu Car-Sharing-Kunden erfolgte schließlich durch entsprechende Car-Sharing-Foren, die sich im Internet explizit sowohl an Car-Sharing-Interessierte, als auch an bereits bestehende Nutzer des Mobilitätskonzeptes wandten. Konkret wurde das Forschungsvorhaben eines Interviews dabei auf der Internetpräsenz des Forums mietwagen-talk.de, motortalk.de und radverkehrsforum.de kursorisch vorgestellt. Da zahlreiche Nutzer des Forums¹⁴¹ das Anliegen positiv konnotierten, erklärten einige gern ihre Bereitschaft zu einem näheren Austausch.

Die Fallgruppe umfasste nach einer Email-Korrespondenz schließlich 24 Personen, welche sich zu einer ungefähr einstündigen Interviewbefragung bereit erklärten. Im telefonischen Erstkontakt mit diesen Personen wurden mithilfe eines Kurzfragebogens anschließend Basisdaten und Kennwerte erhoben, die wiederum als Grundlage für die konkrete Auswahl der spezifischen Interviewpartner dienten. Maßgebliches Kriterium für die eigentliche Selektion waren sozialstrukturelle Charakteristika der Befragten. Demnach wurden unter anderem die Mitgliedschaftsdauer, Zeitraum vorherigen Autobesitzes, Nutzungshäufigkeit und Nutzungszweck von Car-Sharing, Anzahl vorheriger Fahrzeuge, durchgehende Mitgliedschaft oder Wechsel von Car-Sharing zu Privat-PKW, Führerscheinerwerb, Geburtsort und Wohnort, Wohnform, Alter, berufliche Tätigkeit, Bildung, Familienstand sowie Adresse erhoben.

9.1.2 Auswahl der Interviewpartner

Bei der Selektion respektive Auswahl von zu befragenden Interviewpartnern erfolgte die Entscheidungsfindung, welche Fälle zu erheben sind, maßgeblich orientiert an das Verfahrensprinzip des theoretischen Samplings nach Glaser und Strauss (1967; vgl. ebenso Lamnek

¹³⁹ Siehe zum Vergleich des klassischen gegenüber modernen Car-Sharing Anbietern Kap. 3.5 und 4.8.

¹⁴⁰ Bei einem Anbieter wurde gar vermutet, es könne sich um eine Durchführung von Kundenabwerbung handeln.

¹⁴¹ Die Verwendung zahlreich ist in einer Einschätzung insofern zu relativieren, als dass mehrere hundert Forum-User den Beitrag gelesen haben.

2010: 350ff.). Damit folgte die Stichprobenbildung und Auswahl der zu Befragenden einem grundsätzlich anderem Prinzip als dies bei quantitativ konzipierten Studien der Fall ist. Derlei angelegte Studien forcieren eine Stichprobe, die „ein verkleinertes Abbild der empirisch vorfindbaren“ (Hermanns 1992: 116) so benannten interessierenden „Fälle“ darstellt; etwa nach Kriterien wie Alter- und Berufsgruppenzugehörigkeit. Demnach bezeichnet die ausgewählte Stichprobe eine „Repräsentation der Grundgesamtheit auf der Ebene des Falls“ (ebd.: 116). Anhand eines abstrakten Beispiels lässt sich dies verdeutlichen: Wenn in der Grundgesamtheit der Car-Sharing-Nutzer, die untersucht werden soll, etwa 10% Linkshänder sind, dann sollten auch in dem jeweiligen Sample etwa 10% der zu Befragenden Linkshänder sein.

Demgegenüber bezeichnet das Vorgehen des „theoretical samplings“ ein grundlegend anderes Kriterium und Verständnis von Repräsentativität: Demnach soll „die Stichprobe ein Abbild der theoretisch relevanten Kategorien darstellen“ (ebd.); bei der die „Einheit [...] also die theoretische Kategorie [bezeichnet; Anm. C.D.], mit der Aspekte der Wirklichkeit beschrieben werden können“ (ebd.).¹⁴² Konkret wird also weder eine Repräsentativität dem quantitativen Verständnis nach angestrebt, noch eine geschichtete Zusammensetzung. Vielmehr wird beabsichtigt, ein weitgehend heterogenes Sample zu erstellen, mit der Zielsetzung, ein möglichst weites und variantenreiches Spektrum der gegenwärtigen Car-Sharing-Nutzer abzubilden.

Der Entschluss und die Entscheidung über die spezifische Zusammensetzung des empirischen Materials wurden dabei fortlaufend während der Prozessschritte von Datenerhebung und Analyse der selbigen getroffen. Damit wurden Personen der Fallgruppe ausgewählt, die vor dem Hintergrund der Faktoren bereits erhobener Daten und damit verbundener Erkenntnisse, das größte Potential aufwiesen, Aufschlüsse über die „[...] Theorieentwicklung weiter voran[zu]bringen“ (ebd.: 116). Nach Flick (1995: 82) ist also der „zu erwartende Gehalt an Neuem“ entscheidend. Das maßgebliche Prinzip der Auswahl erfolgt somit nach „konkret inhaltlichen statt abstrakt-methodologischen Kriterien, nach ihrer Relevanz statt nach ihrer Repräsentativität“ (ebd.: 85). In der empirischen Untersuchung erfolgte somit eine schrittweise Auswahl, bei der Phasen von Interviewführung und Auswertung nicht zeitlich separiert, sondern eng mit einander verbunden sind. Die jeweiligen Erkenntnisse definierten dabei eine Grobauswertung, welche als Grundlage zur Auswahl weiterer Interviewpartner aus der - telefonisch kontaktieren - Fallgruppe diente. Insgesamt wurden im Zeitraum von der konzeptionellen Planung bis zum 3. Quartal 2017 insgesamt 7 Interviews durchgeführt. Die jeweilige Interviewdauer umfasste dabei inklusive der Vorgespräche einen Zeitraum von etwa einer dreiviertel Stunde bis zu anderthalb Stunden.

¹⁴² Verweis zum Aspekt der theoretischen Sättigung gilt diese entsprechend als erreicht, wenn von neuen „Fällen“ respektive weiteren Interviews kein wesentlich neuer Gehalt zu erwarten ist.

9.1.3 Sozialstrukturelle Merkmale und Charakteristika der Samplezusammensetzung

Aus sozialstruktureller Perspektive lässt sich die Fallgruppe des Samples wie folgt beschreiben: Interviewt wurden sieben Personen; eine Frau sowie sechs Männer. Beruflich differenziert sich das Tätigkeitspektrum folgendermaßen – Die Frau arbeitet nach einer Ausbildung zur medizinisch-technischen Assistentin und Abitur auf dem zweiten Bildungsweg als Sozialpädagogin (I1). Bei den männlichen Befragten handelt es sich um einen Installationsmonteur für Sanitär und Heizungsanlagen (I6), einen Geologen, der als selbstständiger wissenschaftlicher Berater bei einem mittelständischen Unternehmen angestellt ist (I7), einen Diplom-Elektroingenieur, der gegenwärtig ein MBA Studium absolviert (I4), einen Versicherungsmakler (I2), einen Gemeindepfarrer (I3) sowie einen Bauingenieur, der auf nachhaltiges Wohnen spezialisiert ist (I5). Die Altersstruktur der Befragten reicht von 36 bis 59 Jahren. Die Haushaltsstruktur umfasst sowohl Single-Haushalte als auch unverheiratete Paar- und Mehrpersonenhaushalte, die insgesamt bis zur vierköpfigen Familie reichen. Von den Befragten wohnt ein Interviewpartner in Paderborn in einer Neubausiedlung im Stadtrandgebiet und ein anderer in stadtnaher Randlage in Wolfsburg. Die Mehrheit der Befragten hat ihren Lebensmittelpunkt – teils zugezogen – in der Bundeshauptstadt. Dabei leben zwei Interviewpartner in – südlichen – Stadtrandbezirken und zwei andere in subzentral gelegenen Bezirken im innerstädtischen Bereich. Nur einer der Befragten wuchs im Staatsgebiet der ehemaligen DDR auf, die übrigen Interviewpartner in westdeutschen Bundesländern.

Sämtliche Interviewpartner waren vor der Mitgliedschaft bei Car-Sharing-Anbietern Eigentümer von einem oder mehreren Fahrzeugen. Dabei verfügten lediglich zwei der Befragten über weitere Führerscheine; einer über die Fahrerlaubnis für ein Motorrad, ein anderer hatte bereits vor dem Auto-Führerschein die Fahrprüfung für Roller gemacht. Differenziert betrachtet bezeichnen sechs der der Befragten sogenannte „direkte Umsteiger“, welche ihren PKW innerhalb weniger Monate vor dem Wechsel zu Car-Sharing oder kurz darauf veräußert haben. Bei einer engen Auslegung der zeitlichen Aspekte sind zwei Interviewpartner als „Wiedereinsteiger“ zu bezeichnen, bei denen einer der Gruppe der Umsteiger indirekt zuzurechnen ist, da er über den Zeitraum von sechs Monaten über kein Fahrzeug verfügte. Der zweite Befragte lebte insgesamt zwei Jahre ohne eigenen PKW. Weitere Differenzen zeigten sich hinsichtlich des Führerscheinserwerbs und dem Kauf eines ersten eigenen Fahrzeugs. Dabei variierte die Altersrange des Führerscheinserwerbs von 18-21 Jahren; der Erwerb eines eigenen Fahrzeugs stand bei der überwiegenden Mehrheit der Befragten dabei in zeitlich unmittelbaren Zusammenhang. Bezüglich der Car-Sharing-Nutzung wurden überwiegend Freizeitfahrten sowie größere Transportaufgaben angeführt, lediglich ein Nutzer wies Car-Sharing auch als Verkehrsmittel für berufliche Zwecke aus.

Neben diesen Interviews erfolgten zwei telefonische Kurzinterviews. Die Befragten waren weiblich und im Alter von 24 und 27 Jahren; sie verfügten noch über kein eigenes Auto, hat-

ten jedoch die Möglichkeit, im familiären Rahmen Fahrzeuge zu nutzen und waren erst seit kurzem Mitglied bei Car-Sharing. Diese Fälle wurden im Rahmen der Analyse lediglich als abweichende Fälle kontrastierend in den Fallvergleich der anderen Interviewbefragungen angeführt.

Die sieben durchgeführten Interviews und Befragungen wurden sämtlich transkribiert und interpretiert. Die Darstellung respektive Rekonstruktion und Analyse der Interviews der angeführten und benannten Fälle des Umstiegs und Wiedereinstiegs erfolgte unter Anonymisierung der Namen; ebenso wurden auch Zeit- und Ortsangaben partiell anonymisiert. Die dabei angewandten Interviewmethoden des narrativen Interviews und problemzentrierten Interviews sind nachfolgend cursorisch dargestellt.

10. Forschungsmethodik: Narratives Interview

10.1 Entwicklungskontext des Verfahrens¹⁴³

Bereits in den frühen 1970er Jahren skizzierte die „Arbeitsgruppe Bielefelder Soziologen“ (ABG) mit dem Forschungsprogramm „Grundlagentheoretische Voraussetzungen methodisch kontrollierten Fremdverstehens“ (ABG 1973a; 1973b; 1976) den Grundstein für das in den Folgejahren maßgeblich von Schütze methodisch ausgearbeitete und methodologisch begründete Verfahren des narrativen Interviews (Schütze 1976a; 1976b; 1978; 1981; 1982; 1983; 1984; 1987a; 1987b; 1989 u.a.m.).

Innerhalb der verschiedenen Ansätze und Forschungspraktiken qualitativer Sozialforschung avancierte das narrative Verfahren zu einem der prominentesten Forschungskonzepte (Brüsemeyer 2008: 99). Dies hat unter anderem damit zu tun, dass das narrative Verfahren eine der wichtigsten Methoden in der biographischen Forschung ist und biographische Fragestellungen „heute in den Sozialwissenschaften zum Standardrepertoire gehören“ (ebd.; ebenso Flick et al. 1995).

Grundlegend für das Forschungsprogramm war zu dieser Zeit die Auseinandersetzung über die damals gängigen Richtungen der westdeutschen Soziologie sowie die Kritik an den standardisierten Verfahren der Sozialforschung (vgl. Maindok 2003). Vor diesem Hintergrund arbeitete die ABG vornehmlich handlungsorientierte bzw. kommunikationstheoretische Ansätze aus der anglo-amerikanischen Soziologie auf und führte die „Methodendiskussion aus dem Umfeld des symbolischen Interaktionismus, der Ethnomethodologie und der Wissenssoziologie [...] in den deutschen Sprachraum ein“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 217).¹⁴⁴

¹⁴³ Zu einer „einordnenden“ und vergleichenden Betrachtung qualitativer Methoden sei an dieser Stelle auf die Werke von Flick (1995; 1996; 2002) verwiesen. Zum Auswertungsverfahren nach Schütze sowie der objektiven Hermeneutik und Grounded Theory siehe Brüsemeyer (2008). Ein alternatives Analysemodell für die Untersuchung biographische Verläufe ist konzipiert und dargestellt bei Rosenthal (1995; 2005).

¹⁴⁴ Die Forschungseinflüsse aus den USA waren jedoch ebenso durch die Einflüsse der Forschungstätigkeiten im Sinne der Chicagoer School und europäischer Migranten der New Yorker „New School of Social Research“ geprägt (vgl. Wohlrab-Sahr 2000: 209). unter einer Vielzahl von Einflüssen der US-amerikanischen Soziologie: Darunter neben der vorgenannten Ethnomethodologie und dem symbolischen Interaktionismus des Sozialphiloso-

Dieses Vorhaben verwirklichte Schütze mit der Vorstellung des narrativen Verfahrens als Erhebungsverfahren Ende der 1970er Jahre. Den Kontext bot eine Interaktionsfeldstudie zur Rekonstruktion über ortsgesellschaftliche Transformationsprozesse bei einer kommunalen Gebietsreform, welche die Zusammenlegung vormalig selbstständiger Gemeinden in NRW vorsah (Schütze 1976a; 1976b: 222; 1977: 23, 26ff.; 1978; Küsters 2009: 23).

Die Option für das narrative, auf autobiografischer Erzählung basierende Interview, beruhte auf den empirisch fundierten Überlegungen der sogenannten Homologithese. Entsprechend den Annahmen dieser These sind es nicht vorbereitete Stegreiferzählungen, wie in der Interaktionsfeldstudie evoziert, welche der Reproduktion einer kognitiven Aufbereitung selbst erlebter Ereignisabläufe und Orientierungsstrukturen des faktischen Handelns am nächsten kommen. Die Erfahrungsstruktur reproduziert sich demnach in der Struktur der Erzählung. Darstellungsformen wie Beschreibungen, Evaluierungen oder Argumentationen, indizieren demgegenüber eine größere Distanz zu dieser Erfahrung (Schütze 1987a: 254).

Das Agieren des Interviewten ist bei der Interaktionssituation der Stegreiferzählung darauf ausgerichtet, dem Gegenüber etwas plausibel zu machen. In diesem Kontext entfalten sich mit der Anwesenheit des Zuhörers die (Steuerungs-)Mechanismen der Erzählsituation (vgl. Maindok 2003: 130) als so benannte „Zugzwänge des Erzählens“ (Kallmeyer/Schütze 1977: 162). Selbige veranlassen den Erzähler dabei zu einer (nicht-intendierten) Preisgabe von Informationen. In der von Schütze durchgeführten Analyse zeigte sich demnach, dass etwaige Ausflüchte der Befragten zu Interessenverwicklungen in einem absinkenden Grad der narrativen Detaillierung resultieren. Mit Kreuzvergleichen konnte dabei der direkte Zusammenhang zwischen dem Darstellungsmodus und praktischer Involvierung konstatiert werden (vgl. Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 218).

10.2 Theoretische Hintergründe und Einordnung

Grundlegend für den theoretischen Kontext der in Kap. 10.1 angeführten soziologischen Ansätze ist die Annahme, dass (die) „Gesellschaft von Individuen in symbolischen Interaktionen“ (Maindok 2003) hervorgebracht und verändert wird; wobei jede dieser symbolischen Interaktionen selbst als Kommunikationsprozess – kommunikative Interaktionssituation - organisiert ist (vgl. Küsters 2009: 18). Folglich befinden sich die Akteure fortwährend in einer Situation beständiger Leistungserbringung von Verstehen und Verständigung. Die somit konstituierte und „prozessierte“ soziale Wirklichkeit gilt somit nicht als etwas Statisches außerhalb des Handelns der Akteure. Vielmehr wird sie als fortlaufendes Prozessgeschehen

phen G. H. Mead besonders die amerikanischen Interaktionsfeldstudien von L. Schatzmann und A. L. Strauss (1955) und A. Barton (1969), den soziolinguistischen und erzähltheoretischen Arbeiten von W. Labov und J. Waletzki (Labov 1980; Labov/Waletzki 1973) sowie der Grounded Theory von A. L. Strauss und B. Glaser (vgl. Apitzsch/Inowlocki 2000: 53ff.; Bohnsack 2003: 91; Küsters 2009: 18). Ebenso gilt auf technischer Seite zu beachten, dass die Weiterentwicklung von Audioaufnahmen mittels Tonband zu jener Zeit exakte Aufzeichnungen und Transkriptionen (und damit verbundenen Auswertungen) maßgeblich beförderten.

(„on-going social process“) verstanden, welches prinzipiell in jeder (kommunikativen) Interaktionssituation neu aktualisiert und ausgehandelt wird. Bezüglich dieser Theorieperspektive bedarf eine Untersuchung der sozialen Wirklichkeit somit zunächst der sinnverstehenden Analyse der kommunikativen Interaktionen.

Für Schütze resultierte die Anwendung eines „die Konstruktion betonenden Begriffs sozialer Realität“ (Küsters 2009: 19) in einer stark grundagentheoretischen Orientierung an den konstitutiven Regeln, die das Alltagsleben bestimmen, den sog. „Basisregeln der Kommunikation“, deren Wirksamkeit nach Schütze die „konstitutive Voraussetzung von Gesellschaft“ ausmacht (vgl. Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 92).

Zur Herausarbeitung und Identifikation dieser Basisregeln fokussierte Schütz bei der Analyse sprachlicher Interaktion dabei zunächst weniger die konkreten Inhalte („das Was“), sondern ähnlich wie in der Ethnomethodologie, die in interaktiven Situationen wirksamen Ordnungsprozeduren. Von vornehmlichem Interesse waren dabei die Mechanismen sowohl der Konstitution von Handlungsschemata als auch Kommunikationsschemata von Sachverhaltsdarstellungen (vgl. Schütze 1987: 161). Entsprechend stellte Schütze mit der Analyse von Mechanismen der gegenseitigen Bezugnahme, der inhaltlichen Konstitutionen und Verweisungen auf die gemeinsam geteilte soziale Wirklichkeit auf „das Wie?“ ab.¹⁴⁵ In diesem Zusammenhang erachtete er vor allem die folgenden Aspekte als maßgeblich:

- I. Die Bestimmung „des konstitutiven Beitrags von Sprache zur Erzeugung, Aufrechterhaltung und Veränderung der gesellschaftlichen Realität“, etwa der „kommunikative[n], interaktive[n] Formung sozialer Handlungen durch das sprachliche Symbolsystem“,
- II. der „kodifizierte[n] Dinghaftigkeit der sozialen Realität kraft sprachlicher Klassifikation“,
- III. der „Speicherung des Alltagswissens in Typisierungen durch das implizite Wörterbuch der alltäglichen Umgangssprache“ sowie
- IV. der „Herrschafts-, Unterdrückungs- und Ausblendungsfunktion“, aber auch der „Protestwirkung“ verbalisierter Codierungen und Fassungen (Schütze 1987b: 413f.).

Anknüpfend an diese Fokussierungen respektive Selektion von analysespezifischen Fokussierungen definierte die von Schütze erarbeitete „Theorie von Alltagswissensbeständen“ und deren sprachlichen Manifestation (z.B. in Typisierungen) wichtige Bezugspunkte. Mithin belegten etwa letztere, wie neben den Ausbildungen von Handlungsentwürfen eine reflexive und situationsunabhängige Verständigung zwischen Akteuren erfolgen kann. Gleichsam je-

¹⁴⁵ Die herausragende Bedeutung besteht nach Küsters (2009: 19) in der Kenntnis dieser Mechanismen, damit die Wissenschaft „sie und sich“ objektivieren kann und somit über die Basis eines methodisch kontrollierten Fremdverstehens verfügt. Entsprechend Flick (1996: 28ff.) ergeben diese theoretischen Grundannahmen die drei hauptsächlichsten Ziele qualitativer Sozialforschung: 1.) die Erfassung von subjektiven Sichtweisen, 2.) die Analyse der interaktiven Herstellung von sozialer Wirklichkeit, 3.) die Identifikation kultureller Rahmungen sozialer Wirklichkeit; wobei die gemeinsame Ausrichtung der qualitativen Forschung in der perspektivischen Analyse liegt die „Lebenswelten „von innen heraus“ zu beschreiben“ (Flick et al. 2000: 14).

doch waren ebenso die Arbeiten von G.H. Mead bedeutsam, in denen aufgezeigt wurde, wie Sprache als Medium eine wechselseitige reflexive Perspektivübernahme ermöglicht, auf deren Grundlage dann eine interaktive Reziprozität sowie Identität entstehen (vgl. Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 220).¹⁴⁶

Methodisch leitete Schütze aus diesem interaktionstheoretischen Fundus drei Basisregeln von Kommunikation und Interaktion ab (vgl. Maindok 2003):

- I. „die Reziprozitätskonstitution (Herstellung interaktiver Reziprozität),
- II. die Einheitskonstitution (Konstituierung sozialer Einheiten und Selbstidentitäten),
- III. Handlungsfigurkonstitution (innere Ordnung von Aktivitätsstadien; Handlungsfiguren sind zielgerichtet und weisen zeitlich-kausale Binnenabfolge auf).“

In Konsequenz dieser Ableitungen erwuchs die Überzeugung, dass soziologische Forschung selbst kommunikativer Erhebungs- und Analyseverfahren bedarf, die an den Prozeduren und Regeln alltagsweltlicher Kommunikationsprozesse zu orientieren ist.¹⁴⁷ Gleichwohl bedeutet Schützes‘ Interesse an den Ordnungsprozeduren interaktiver Situationen nicht eine forschungspraktische Reduktion auf dieselben. Im Zentrum stehen stets die Relationen dieser (alltagsweltlichen Kommunikations-)Ordnungen zur „gelebten und erfahrenen Praxis“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010), d.h. dem tatsächlichen aktiven wie passiven Handeln. Während somit bei ethnomethodologischen Konversationsanalysen Akteure zugunsten einer Herausarbeitung der formalen Struktur und Autopoiese der Interaktionssituation in den Hintergrund treten, fokussiert Schütze das Handeln und Erleiden von Akteuren in spezifischen Situationen und Prozessen (vgl. Kap. 10.3 – 10.3.3).

10.3 Erzähltheorie

Die Definition und den Vorzug von Erzählungen fasst Schütze (Schütze 1987a: 14) wie folgt:

„Erzählungen eigenerlebter Erfahrungen sind diejenigen vom soziologisch interessierenden faktischen Handeln und Erleiden abgehobenen sprachlichen Texte, die diesem am nächsten stehen und die Orientierungsstrukturen des faktischen Handelns und Erleidens auch unter der Perspektive der Erfahrungsrekapitulation in beträchtlichen Maße rekonstruieren: d.h., insbesondere seine Zeit- Orts- und Motivationsbezü-

¹⁴⁶ Gleichsam waren auch die Theorien von Circourel („kognitive Soziologie“; zum Alltagshandeln wie Routinen und alltäglichen Entscheidungen 1970 [1964]) und Garfinkel („ethnomethodologische Konversationsanalyse; zur Regelungen von Redebeiträgen und stillschweigender Vervollständigung des Gegenübers – die Herstellung und Aufrechterhaltung kommunikativer Ordnung“ 2004 [1967]) beeinflussend.

¹⁴⁷ Mit welcher Art der Erhebung und des Interviews die soziologische Forschung vorgehen sollte war damit noch nicht bestimmt, jedoch sollte dem sozialen Charakter des Interviews respektive der Interviewsituation systematisch Rechnung getragen werden (vgl. Wohlrab-Sahr 2010: 93). Die (spätere) Entscheidung zugunsten des narrativen Interviews gegenüber z.B. Leitfadeninterviews beruhte auf den Vorzügen der Stegreiferzählung.

ge, seine elementaren und höherstufigen Orientierungskategorien, seine Aktivitäts- und Reaktionsbedingungen, seine Planungsstrategien, seine grundlegenden Standpunkte und Basispositionen und seine Planungs- und Realisierungskapazitäten.“

In seinen Studien fokussierte Schütze neben der reflexiven Konstitution von Sprache, Sozialstruktur und Handeln vornehmlich das (Beeinflussungs-)Verhältnis alltagsweltlicher Kommunikation und tatsächlichen Handelns bzw. der Orientierungsstrukturen von Akteuren und deren tatsächlichem Handeln. Entsprechend sollte bei „Stegreiferzählungen“ (Schütze 1976a: 7f.) ein „kalkulieren oder gar schriftlich[-es] abzikeln“ (Schütze 1987a: 237) vermieden werden, um den Interviewer – gemäß der engen Relation von vergangenen Prozessen und Handlungsorientierungen - an der Darstellung des Erlebten „vermittelt teilhaben zu lassen“ (vgl. Schütze 1976: 8).

10.3.1 Kognitive Figuren - Strukturierungszwänge

Die Besonderheit der Stegreiferzählung basiert dabei aus den für sie konstitutiven Elementen, namentlich den „kognitiven Figuren“ des Erzählens, welche als „Strukturierungszwänge“ (ebd.; vgl. ebenso Kallmeyer/Schütze 1977: 166, 176ff.) die Struktur der Erzählung¹⁴⁸ und thematische Gesamtgestalt bestimmen.

10.3.2 Kognitive Figuren – Zugzwänge des Erzählens

Die speziellen Wirkungsweisen vorgenannter Zugzwänge drängen den Interviewten bei allen Schemata von Sachverhaltsdarstellungen sowie speziell im Erzählschema zu einem besonderen Maß der Detaillierung, damit der Interviewer dem Erzählten folgen kann. Um dies zu gewährleisten, muss die Darstellung „soweit ins Einzelne gehen wie notwendig“ (Kallmeyer/Schütze 1977: 188), damit „die konstitutiven Elemente und ihre Beziehungen zueinander manifestiert werden“ (ebd.: 162).¹⁴⁹

Diesem Detaillierungszwang obliegt ebenso der Gestalterschließungszwang, nach dem banal Gesprochen der intendierte Sachverhalt gegenüber anderen abgegrenzt und „die Geschichte zu Ende“ gebracht werden muss (vgl. ebd.: 162, 188). Da jede Geschichte einen sequentiellen Ablauf – Beginn, Höhepunkt, evtl. den Verlauf komplizierende Entwicklungen, Ende der Geschichte – beinhaltet (vgl. Labov 1980).¹⁵⁰ In dem Agieren von Korrekturversu-

¹⁴⁸ In der Erzählung gilt bei der Einführung von Ereignisträgern, dass selbige weitgehend identisch mit dem Ereignis- und Handlungsträger des dargestellten Prozesses sind (Küsters 2009: 26).

¹⁴⁹ Diese Äußerungen leiten das Gespräch über den „Umweg“ einer „Hintergrundgeschichte“ oder der entsprechenden Details zur „eigentlichen“ Geschichte.

¹⁵⁰ Zur formalen Struktur der narrativen Erzählung siehe Kapitel 10.4, zum strukturellen Aufbau Kap. 10.4.2. Dargestellte Erzählketten umfassen somit das Geschehen und sind zergliedert in die einzelnen Phasen des Verlaufs. Die so isolierbaren Ereignisketten bezeichnen dabei „chronologisch oder entwicklungslogisch miteinander verknüpfte Episoden“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 234). Eventuelle „Nebenketten“ oder „Kettenrisse“ sind dabei stets in die thematisch größeren Kreise eingeordnet (Küsters 2009: 26). Bei spezifischen Situation und sozialräumlichen Schauplätzen bezeichnen selbige „besonders verdichtete Kernpunkte“ (Küsters 2009: 26) des

chen bzw. Reparaturversuchen an Erzählabbrüche anzuknüpfen verdeutlicht sich der Gestalterschließungszwang. Hierzu merkt Schütze an (Kallmeyer/Schütze 1977: 188): „Die Abschließung beinhaltet den darstellungsmäßigen Aufbau und Abschluss von eingelagerten kognitiven Strukturen, ohne die die übergeordneten kognitiven Strukturen nicht abgeschlossen werden könnten.“

Durch die zeitliche Eingrenzung bei der Datenerhebung besteht für den Befragten überdies eine temporale Rahmung seiner Darstellung und somit zugleich ein Kondensierungs- und Relevanzfestlegungszwang. Folglich kann die Darstellung nicht so lange dauern, wie der Sachverhalt, auf den sie Bezug nimmt. Um dennoch „eine überschaubare Darstellung zustande zu bringen, muss angesichts der „theoretisch unendlichen Menge der kontingenten Phänomene vieles weggelassen und anderes global zusammengefaßt werden“ (ebd.: 162). Dabei bestimmt die Selektion des Erzählers, eine persönliche Gewichtung von Relevanzen und Verdichtungen zu einem „Ereignisknoten“. Denn „erst diese Auswahl gibt der Geschichte ihre besondere [...] Gestalt“; mit der Relevanzfestlegung „wird die Geschichte zu einer der man folgen kann und die dem Zuhörer eine bestimmte, nämlich unsere Botschaft vermittelt“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 94).

10.3.3 Zusammenwirken der Zugzwänge des Erzählens

Im Erzählprozess des (narrativen) Interviews resultieren die Zugzwänge aus der Spontanität des Erzählvorgangs sowie dem Bestreben den Sachverhalt für einen interessierten Zuhörer nachvollziehbar darzustellen. Der Erzähler produziert im Rahmen des Erzählstroms eine bestimmte Abfolge und ist gedrängt, Verknüpfungen zwischen Ereignissen herzustellen. Der Aufbau und Abschluss kognitiver Figuren muss somit gewährleistet sein, während Einzelaussagen und Situationen stets in Relation auf die Gesamtaussage der Narration betrachtet werden müssen. (vgl. Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 94).

Dabei wirken die Zwänge in den forcierten Stegreiferzählungen in dreifacher Weise und stärker zusammen als in sonstigen Darstellungsschemata (vgl. Kallmeyer/Schütze 1977: 162, 188): Als „Tribut an die Verständlichkeit und Konsistenz des Dargestellten“ (Küsters 2009: 28) wird eine Erzählung generiert, deren „inneren Erfordernissen“ (den Zugzwängen) der Interviewte Rechnung tragen muss. Daraus folgt, dass die Erzählungsgestaltung der „kontrollierenden Einflussnahme“ des Interviewten zu einem mehr oder weniger großen Teil entfallen ist. Daher werden auch Sachverhalte erzählt, welche der Interviewte z.B. aus Scham oder strategischen Gründen eigentlich oder ursprünglich sonst verschwiegen hätte (s.u.).

dargestellten Prozesses. Sie sind zumeist deutlich abgegrenzt bzw. und in der Erzählgestalt durch sprachliche „Rahmenschaltelemente“ wie „und dann“ hervorgehoben (vgl. Kallmeyer/Schütze 1977: 185; Küsters 2009: 26; Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 94). Die thematische Gesamtgestalt haben stets eine bestimmte „Tönung“ und repräsentiert neben der Darstellung von Ereignisverkettungen ebenso die Entwicklung der zentralen Problematik der Geschichte aus der Perspektive der Befragten. In ihr wird die Geschichte somit typisiert und gleichzeitig eine bestimmte „Moral von der Geschichte vermittelt“, „thematische Geschichten“ haben bei Erzählungen in narrativen Interviews stets eine bestimmte Tönung (vgl. ebd.; Weischer 2007: 265; Kallmeyer/Schütze 1977: 176-183).

Schütze merkt hierzu an:

„Die Darstellung- und Erinnerungsdynamik des Stegreiferzählens im narrativen Interview [...] überwindet zumindest partiell die biographischen und kollektivhistorischen Ausblendungstendenzen und die ihnen entsprechenden Selbstvergewisserungshürden. Freilich: in vielen Fällen gelingt das dem narrativen Darstellungsvorgang nicht in expliziter Formulierung, sondern nur im symptomatischen Ausdruck und indirektem Andeuten“ (Schütze 1987a: 254).

Gemäß diesen Ausführungen bewirken die Zugzwänge der Stegreiferzählung somit nicht immer eine explizite Erzählung sämtlicher Elemente eines Prozesses oder Vorganges, sondern eine Repräsentation aller wesentlichen Elemente in der Erzählung in irgendeiner Weise (vgl. Küsters 2009: 28). Indem die Darstellung jeweiliger Elemente „explizit, stilistisch-indirekt“ oder „symptomatisch unwillkürlich“ (Schütze 1987a: 257) erfolgt, wird auch vom Erzähler bewusst Verheimlichtes, Verschwiegendes oder Verdrängtes etc. in der Erzählung und im transkribierten Erzähltext erkennbar: Exemplarisch lässt sich dies am Zögern, abrupten thematischen Brüchen, einem Wechsel der Sachverhaltsdarstellung bzw. der Textsorte oder Schweigen verdeutlichen.

Insofern umfasst die Datenanalyse solcher generierten Texte neben dem „manifesten Gehalt von Erzählungen“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 219), der bloßen Extraktion der bewusst erzählten Inhalte und Darstellung von Ereignisabfolgen, auch ihren „symptomatischen und stilistischen Darstellungsduktus“ (Schütze 1987a: 16). Die Analyse selbst muss demnach immer auch „symptomatisch“ vorgehen (Schütze 1982: 286).

Ausgehend von den Zug- respektive Strukturierungszwängen (Kallmeyer/Schütze 1977: 166) der Stegreiferzählung und den in Kapitel 10.3.1 – 10.3.3 angeführten kognitiven Figuren des Erzählens schließt Schütze an die von ihm auf grundlagentheoretischer Ebene herausgearbeiteten Basisregeln der Kommunikation an: Indem er die kognitiven Figuren auf die Ebene des Erzählens überträgt wird erkennbar, dass die von ihm benannten kognitiven Figuren eine Ordnung des Kommunikationsverlauf ausdrücken, welcher selbst wiederum der interaktiven Herstellung bedarf (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 94f.). Instrumentell evoziert das narrative Interview somit Geschichten und stellt deren „Selbstläufigkeit“ (ebd.) sicher.¹⁵¹

¹⁵¹ Zur Erhebung von Lebensgeschichten merkt Schütze zur besonderen Relation von Stegreiferzählungen autobiographischer Prozesse und der berichteten Vorgänge an: „Das autobiographische narrative Interview erzeugt Datentexte, welche die Ereignisverstrickungen des Biographieträgers so lückenlos reproduzieren, wie das im Rahmen systematischer sozialwissenschaftlicher Forschung überhaupt nur möglich ist.“ Dies gründet in dem Sachverhalt wie folgt, sowohl der „äußerliche“ Ereignisablauf und ebenso die „inneren Reaktionen“, die Erfahrungen des Biographieträgers mit den Ereignissen und ihre interpretative Verarbeitung in Deutungsmustern gelangen zur eingehenden Darstellung. Zudem werden durch den Raffungscharakter des Erzählvorgangs die großen Zusammenhänge des Lebensablaufs herausgearbeitet, markiert und mit besonderen Relevanzsetzungen

10.4 Formale Strukturen nicht narrativer Elemente

Die im Rahmen der Interviewführung evozierten Darstellungen umfassen gleichsam nicht narrative Elemente: Diesbezüglich kommt auch Aspekten wie Argumentationen des Befragten, aber auch Beschreibungen und Evaluationen eine signifikante Bedeutsamkeit zu. Eingeraht in die narrative Struktur obliegt den Erzählpassagen sowie argumentativen Darstellungen und Beschreibungen eine spezifische formale Struktur (vgl. Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 230).

10.4.1 Erzählungen

Erzählungen¹⁵² können definiert werden als „natürliche in der Sozialisation eingeübte Diskursverfahren, mit denen sich Menschen untereinander der Bedeutung von Geschehnissen ihrer Welt versichern“ (Wiedeman 1986: 24). Dabei fokussierte insbesondere der Soziolinguist W. Labov die formalen Strukturen einer Erzählung und insbesondere die Fragestellungen, wie Erfahrungen in der Syntax einer Erzählung dargestellt werden (vgl. Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 224). Als maßgebliches Charakteristikum einer Erzählung definierte Labov (1980: 293) die Folge von temporal geordneten Teilsätzen, welche eine Verknüpfung einer bestimmten zeitlichen (sequentiellen) Abfolge zum Ausdruck bringen. Die Teilsätze selbst können dabei nicht in ihrer Abfolge verändert werden, da dies den ursprünglichen Sinn verändern würde. Zudem seien es die temporalen Verknüpfungen, die eine Differenzierung von Erzählungen zu etwa Beschreibungen ermöglichen (Labov 1980: 294ff.).

Darüber hinaus weisen Kommunikationsschemata von Erzählungen die von Schütze (1984: 81) bezeichneten kognitiven Figuren als konstitutive Elemente aus, mit denen sie sich von sonstigen Formen von Sachverhaltsdarstellung differenzieren lassen (vgl. Kapitel 10.3.1 - 10.3.3): „Biographie- und Ereignisträger nebst der zwischen ihnen bestehenden bzw. sich verändernden sozialen Beziehung, Ereignis- und Erfahrungsverkettung, Situationen, Le-

versehen. Schließlich kommen auch Stümpfe der Erfahrung von Ereignissen und Entwicklungen zum Ausdruck, die dem Biographieträger selbst nicht voll bewusst werden, von ihm theoretisch ausgeblendet oder gar verdrängt sind oder doch zumindest hinter einer Schutzwand sekundärer Legitimationen verborgen bleiben sollen. Das Ergebnis ist ein Erzähltext, der den sozialen Prozeß der Entwicklung und Wandlung einer biographischen Identität kontinuierlich, d.h. ohne exmanente, aus dem Methodenzugriff oder den theoretischen Voraussetzungen des Forschers motivierte Interventionen und Ausblendungen, darstellt und expliziert“ (Schütze 1983: 285f.).

¹⁵² Erzählungen und Geschichten sind vergleichsweise ähnlich strukturiert. Mithin werden Geschichten schon seit jeher von Akteuren in Gesellschaft erzählt. Ihre herausragende Bedeutung findet sich daher schon bereits im Alltag: Geschichten stellen eine bestimmte Form mit „bestimmten Regelmäßigkeiten“ (Weischer 2007: 263) dar, „in der Wissen über die soziale Welt aufbereitet und kommuniziert wird“ (ebd.). Dabei weisen Geschichten stets eine bestimmte Haltung oder Umweltbeziehung wie positiv oder negativ und Relevanz-strukturen und Handlungsmuster auf. Sie sind „Entwicklungsgeschichten: Fortschrittsgeschichten [...] Sie implizieren moralische Kodierungen und Stellungnahmen, sie dienen der Selbstverständigung und Legitimierung, sie drücken bestimmte Wertvorstellungen aus. [...] Die Geschichten stellen eine wichtige Form dar, in der in einzelnen Gruppen oder gesellschaftsweit moralisch-ethische Diskurse geführt werden. Geschichten können dabei vorhandenes Wissen affirmieren, oder sie können in kritischem Sinne als Gegengeschichte (mit veränderten Standpunkten, Moral- und Werbezügen) fungieren. [...] Geschichten [...] bilden ein Gewebe, knüpfen aneinander an, bilden komplexe Verweisungsstrukturen [...] Sie ermöglichen Kommunikationen und Handlungen in unwägbar und überkomplexen Situationen, indem sie zeitliche, kausale, legitimatorische Ordnungen anbieten, indem sie motivieren Sinn stiften, Antworten auf moralische Fragen geben [...]. [Ebenso] finden sich präskriptive, interrogative oder evaluierende Aussagen“ (ebd.: 264f.).

bensmilieus und soziale Welten als Bedingungs- und Orientierungsrahmen sozialer Prozesse“ (Schütze 1984: 81).

10.4.2 Struktureller Aufbau der Erzählungen

Die zentralen Aspekte der strukturellen Merkmale von Erzählungen bezeichnen eine konkrete Abfolge: Dabei erfolgt zunächst oftmals ein Abstrakt als vorausgestellte „Erzählpräambel“. Selbige dient als argumentative oder bilanzierende Eigentheorie dabei als typisierende „Vorüberlegung“, wie der Interviewte seine Erzählung verstanden wissen will¹⁵³ (Labov 1980: 296; Labov/Fenshel 1966: 105; Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 232; Glinka 1998: 60). Analog dazu folgt die Situationsschilderung („Orientierung“), in der – idealtypisch – neben Zeit und Ort auch die beteiligten Akteure sowie ihre Aktivitäten in der Handlungs- bzw. Prozesssituation charakterisiert werden (vgl. Labov 1980: 296f.).

Nach der einführenden Situationsschilderung folgt die eigentliche Eingangserzählung mit eventuellen Handlungskomplikationen, bei denen längere Ereignisketten oftmals „Erzählzyklen“ umfassen, die durch jeweilige Resultate (s.u.) abgeschlossen werden.

Evaluation: Mit der Evaluation bringt der Interviewte die Pointe, den Sinn oder die „Moral von der Geschichte“ zum Ausdruck; diese bezeichnet mitunter die Einschätzung der Bedeutsamkeit der erzählten Geschichte, wobei sie oftmals verbunden sind mit dem Resultat. In vielen Erzählungen zeigt sich eine Konzentration von Evaluationen („Evaluationswellen“; Labov 1980: 296-302) bei der Handlungskomplikation, welche die Handlungsabläufe vor der jeweiligen Auflösung gleichsam anhalten (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 227; vgl. Kap. 10.4.3).

Resultat: Das Resultat schließt sich an die Evaluation den Hauptpunkt der Erzählung an und bildet den Ausgang der Geschichte. Handlungskomplikationen werden in ihrer Auflösung mit der Evaluation und dem Resultat abgeschlossen.

Koda: Mit der (Erzähl-)Koda wird seitens der Interviewten angemerkt, dass seine Erzählung abgeschlossen ist. Damit bezeichnet die Koda das Ende der Geschichte und führt den retrospektiven Erzählzeitpunkt zurück zum Gegenwartszeitpunkt des Interviews.

10.4.3 Argumentationen und Evaluationen

Die Sachverhaltsdarstellung in Form von Argumentationen bezeichnen „bewertende und theoretisch-reflektierende Stellungnahmen“ (Schütze 1978: 126), welche deutlich von narra-

¹⁵³ Insofern zeigt auch das Abstrakt bereits eine kognitive Figur der Stegreiferzählung, die thematische Gesamtgestalt Küsters (2009: 58) merkt hierzu an, dass ein Abstrakt in eigentheoretischer Formulierung der wissenschaftlichen Analyse hinsichtlich einer Typisierung des Prozessgeschehens in seiner Gesamtheit entspricht.

tiven Formen der Darstellung zu unterscheiden sind. Charakteristisch für diese Aussagemodi sind bestimmte formale Merkmale und ein bestimmter Zeitbezugspunkt:

Mithin werden Vermutungen, Einschätzungen aber auch reflexive Vergleiche angeführt. Maßgeblich ist somit keine zeitlich kausale Entwicklung, sondern vielmehr die Erläuterung von Hintergründen sowie die Charakterisierung von bestimmten Personen und Bilanzierung von Ereigniszusammenhängen (Schütze 1978: 127). Bewertende Prädikate werden dabei mit Einschätzungsformeln, wie etwa: „aus meiner Sicht“, betont (Schütze 1978: 129). Ein weiteres Merkmal argumentativer/bewertender Darstellungen ist die Verschiebung des zeitlichen Bezugspunktes wie bei der direkten Ansprache des Interviewers unter formalen Aspekten angemerkt: Somit haben die argumentativen/bewertenden Passagen Geltung über die erzählte Episode hinaus, nämlich bis zur aktuellen Kommunikationssituation und dem gegenwärtigen Orientierungssystem des Erzählers (vgl. Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 229).

10.4.4 Beschreibungen

Ähnlich wie Argumentationen weisen Beschreibungen keine temporale oder kausale Struktur von Erzählungen auf (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 229). In Form von „Einschüben in Erzählungen“ (ebd.) werden sie als Hintergrundkonstruktion dazu benutzt, allgemeine Sachverhalte oder wiederkehrende, d.h. routinisierte (Handlungs-)Abläufe darzustellen.

Beschreibungen bezeichnen dabei Sachverhalte die „entweder unabhängig von konkreten Ereignissen existieren oder deren Reichweite über ein konkretes Ereignis hinausgeht“ (ebd.). Neben der Routine von Abläufen sind dies beispielsweise typische Eigenschaften von Personen oder Merkmale bestimmter Situationen. Im Unterschied zu Erzählungen werden bei Beschreibungen Personen und soziale Bedingungsgefüge allerdings nicht als Handlungs- und/oder Ereignisträger definiert die in einen Entwicklungsprozess involviert sind, sondern als Träger bestimmter Merkmale und Eigenschaften (Kallmeyer/Schütze 1977: 201ff.; Schütze 1978: 160; Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 230).

10.5 Prozessuale Erscheinungen und Bestimmung derselben

Der theoretischen Perspektive von Narrationen gemäß, indizieren Erzählungen Orientierungsstrukturen, die einen Teilbereich sozialer Realität, welcher einen Prozesscharakter hat, am genauesten rekapitulieren kann. Derartige prozessuale Erscheinungen können dabei durch folgende Aspekte näher bestimmt werden: Einerseits ihre subjektive Perspektive, als individuelles wie kollektives Handeln und/oder Erleiden, dargestellt aus der Perspektive der involvierten Akteure, den Befragten.¹⁵⁴ Dabei ist entscheidend, dass vorgenanntes Handeln und Erleiden im Rahmen der Prozessverläufe durch eine gewisse Langfristigkeit der Abläufe

¹⁵⁴ Zur perspektivischen Differenz zwischen Schützes' Ansatz und ethnomethodologischer Konversationsanalyse mit Fokussierung auf formale Mechanismen und „Ethnomethoden“ siehe Bergmann (1981; 2000).

geprägt ist und somit über singuläre Interaktionssituationen und Begegnungen hinaus besteht. Zudem obliegt den geschilderten Ereignissen eine doppelte Aspekthaftigkeit, welche sich in einen Innen- und Außenaspekt differenziert (vgl. Kap. 10.3). Folglich geht es neben den objektiven äußeren Prozessverlauf stets auch um Veränderungen bei den befragten Akteuren; dies bedeutet die Veränderungen ihrer Ansicht und „inneren Haltung“ vom vergangenen Geschehnis gegenüber dem gegenwärtigen Erzählzeitpunkt (vgl. Schütze 1987a: 14f.).

10.6 Prozesstrukturen von Lebensläufen

Narrative Interviews zu biografischen Erzählungen legen es bei der Analyse nahe, in jedem Segment die Verlaufsstruktur der geschilderten Prozesse und Abläufe zu beschreiben. Dazu werden die in den Segmenten einzelner Lebens- und Erzählabschnitte geschilderten (Lebens-)Strukturaussagen systematisch zueinander in Beziehung gesetzt. Diesem Vorgehen entsprechend werden dabei möglichst sämtliche relevanten Einflussgrößen des Prozessverlaufs berücksichtigt; exemplarisch etwa der institutionelle Handlungsrahmen sowie die Handlungspläne der Befragten und deren faktische Handlungen, aber auch ihre inneren Reaktionen und Deutungsmuster (vgl. Kap. 10.5; ebenso Küsters 2009: 81).

Zu diesem Zweck, der Analyse biografischer Prozesse, entwickelte Schütze in seinen Fallanalysen (1981; 1983) das Konzept der „Prozesstrukturen von Lebensläufen“.

Diese Prozesstrukturen in Lebensläufen sind definiert als „festgefügte institutionell bestimmte Lebensstationen, Höhepunktsituationen, Ereignisverstrickungen, die erlitten werden, dramatische Wendepunkte oder allmähliche Wandlungen sowie geplante und durchgeführte biographische Handlungsabläufe“ (Schütze 1983: 286). Analog zu dieser Definition fasste Schütze diese Prozesstrukturen als „Grundphänomene“ und „elementare Formen“ in individuellen Lebensverläufen auf, die für alle Biografien charakteristisch seien, und aus deren spezifischer Kombination die Biografieverläufe bestehen (Schütze 1981: 67ff.; 1983: 284). Somit war das Hauptanliegen seines Konzeptes die Herausarbeitung einer „biographischen Gesamtformung“, der „lebensgeschichtliche[n] Abfolge der erfahrungsdominanten Prozesstrukturen in den einzelnen Lebensabschnitten bis hin zur gegenwärtig dominanten Prozesstruktur“ (Schütze 1983: 286).

Prinzipiell umfasst das Schütz'sche Konzept vier verschiedene Arten von Prozesstrukturen¹⁵⁵, welche sich nach ihren jeweiligen Graden an Heteronomie- bzw. Autonomieanteilen differenzieren lassen. Entsprechend erfolgt die Unterscheidung nach der Bestimmung, ob 1.) in der entsprechenden Phase ein Erleiden oder intentionales Handeln im Vordergrund der

¹⁵⁵ Andere Autoren lösten sich von der Orientierung am Schütz'schen Konzept der vier grundlegenden Prozesstrukturen eines Lebenslaufes; so entwickelte beispielsweise Rosenthal ein stärker am Verhältnis von erzählter und erlebter Lebensgeschichte orientiertes Analyseverfahren (Rosenthal 1995; 2005).

biographischen Entwicklungsprozesse steht und 2.) nach dem Orientierungsgrad an normativen Ablaufmustern.

Dem Verständnis von Schütze folgend, ist dabei zu beachten, dass sich die Prozessstrukturen im biographischen Verlauf abwechseln können, so kann aus jeder nachfolgend dargestellten Prozessstruktur ein Übergang in eine andere Prozessstruktur erfolgen.¹⁵⁶

10.6.1 Prozessstruktur: Verlaufskurven

Die Verlaufskurve bezeichnet eine Verlaufsform der biografischen Prozesse, die vom Interviewten bzw. dem Handlungsträger als Form des Erleidens, des Überwältigt seins und einem Verlust von Handlungsautonomie dargestellt wird (Schütze 1983: 288ff.). Die intentionale Gestaltung in diesen Lebensabschnitten ist dabei geprägt von einem „getrieben werden durch sozialstrukturelle und äußerlich-schicksalhafte Bedingungen der Existenz“ (Schütze 1983: 288ff.); die Merkmale sind somit die „konditionelle Gesteuertheit“ (Schütze 1981: 90) und ein „dominant[er] Erleidenscharakter“ dieser Phase (Schütze 1983: 292).

Die Verlaufskurven einer eingeschränkten Handlungsautonomie lassen sich nach „Fallkurven“ (negative Verläufe) und „Steigkurven“ (positive Verläufe) differenzieren. Bei den sogenannten Steigkurven ist die Handlungsautonomie weiterhin eingeschränkt, das heißt der jeweilige Prozess ist weniger durch die intendierte Verfolgung von Handlungsplänen, als durch institutionelle oder sonstige vom Akteur im geringeren Maße aktiv steuerbare Mechanismen geprägt, jedoch in geringerem Maße als bei Fallkurven. Exemplarisch lässt sich dies an Unternehmensumstrukturierung verdeutlichen: Einem Akteur werden neue Kompetenzen zugeschrieben, welche in einer verlaufskurvenhaften Dynamik analog mit einem potentiellen Verlust an Steuerungsmöglichkeiten einhergehen z.B. der Freizeit bzw. dem Maß der Freizeitgestaltung (vgl. Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 236).

10.6.2 Prozessstruktur: Biografische Handlungsschemata

Das biografische Handlungsschema bezeichnet eine Prozessstruktur, bei der die intendierte Entwicklung und Verfolgung von Handlungsplänen durch den Akteur maßgeblich ist. In der Phänomenologie von A. Schütz steht das biographische Handlungsschema konträr zur Prozessstruktur der Verlaufskurve. Entsprechend kann diese Kontrastierung der Prozessstrukturen analog auch zwischen „Weil-Motiven“ und „Um-zu-Motiven“ differenzieren (vgl. ebd.; Schütz 1982 [1970]: 78ff.). Dabei gelten folgende Aspekte als wesentlich:

¹⁵⁶ Beispielsweise wird aus einer Verlaufskurve ein Wandlungsprozess und aus selbigen ein institutionelles Ablaufmuster. Weiterhin ist entsprechend Schütze bei der Betrachtung von Prozessstrukturen biographischer Geschichten nie allein der äußere Verläufe entscheidend, sondern immer auch die Art der inneren Haltung der Befragten zu den lebensgeschichtlichen Prozessen (vgl. Kap. 10.5).

I. Institutionelle Handlungsschema bezeichnen Erfahrungsabläufe, die an „organisatorischen Erwartungsfahrplänen“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 236) orientiert sind.

II. Wandlungsprozesse stellen lebensgeschichtliche Prozesse dar, die nicht einer intendierten „Realisierung von Plänen“ (ebd.) der Befragten entsprechen, sondern sich für den Interviewten vielmehr „überraschend entwickeln, gleichwohl aber ihren Ursprung in dessen „Innenwelt“ haben“ (ebd.; vgl. Schütze 1981: 103ff.; 1984: 92ff.; 1991: 214ff.).

10.7 Anwendungsgebiete und Anwendungsmöglichkeiten

Der Befragte muss dem Geschehen in der Vergangenheit zumindest eine gewisse Aufmerksamkeit gewidmet haben, denn nur unter dieser Prämisse kann der Erzähler die sich „in ihm“ gebildete „kognitive Repräsentation des Handlungslaufs [...] aktualisieren und als Narration reproduzieren“ (Küsters 2009: 30). Daraus folgt, das Verfahren

„ist nur dann anwendbar, wenn eine Geschichte erzählt werden kann, d.h. wenn die soziale Erscheinung (zumindest partiell) erlebten Prozesscharakter hat und wenn dieser Prozesscharakter dem Informanten auch vor Auge steht. Damit sind in der Regel soziale Abläufe ausgeschlossen, die gewöhnlich unterhalb der tagtäglichen Aufmerksamkeitsschwelle liegen“ (Schütze 1987a: 243, zit. nach Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 95).

Insofern wäre es fälschlich anzunehmen, narrative Interviews seien „ganz offen“¹⁵⁷ oder hätten „kein Thema“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 95). Obwohl der weiteste Rahmen einer autobiografischen Erzählung sicherlich die ganze Lebensgeschichte darstellt, zeigt die Anwendung des narrativen Interviews bei Schützes Interaktionsfeldstudien, dass eine thematische Rahmung durchaus enger gefasst sein kann. Entscheidend für die Narration ist somit zunächst das Vorhandensein eines sozialen Phänomens mit Prozesscharakter respektive Prozessstruktur, welche bei der Erzählung subjektiv rekonstruierbar ist; ausgehend vom Beginn des Prozesses, seiner (Weiter-)Entwicklung, bis hin zu einem (vorläufigen) Endzustand (vgl. Schütze 1987a: 50, 243).¹⁵⁸ Weiterhin gilt zu beachten, dass sich nur Prozesse erzählen lassen, nicht Zustände, Meinungen, Haltungen oder Theorien. Dieses Verständnis ist bedeutsam, um einen Übergang in ein alltagsübliches „unsauberes Verständnis des Erzählens“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 95) im Sinne eines „Erzähl doch mal, wie du das

¹⁵⁷ Zum Missverständnis, man bekäme beim Interview dadurch, dass man keine Fragen stelle, keine themenspezifischen Antworten sei auf den Titel von Schützes Arbeit verwiesen: „Zur Hervorlockung und Analyse von Erzählungen thematisch relevanter Geschichten im Rahmen soziologischer Feldforschung“ (1976b: 159).

¹⁵⁸ Zur Bestimmungsmöglichkeiten prozessualer Erscheinung und Prozessstrukturen siehe Kapitel 10.5 - 10.6. Unabdingbar bleibt, dass das soziale Phänomen eine Prozessstruktur haben muss, welche bei der Erzählung subjektiv rekonstruierbar ist.

sieht“ vorzubeugen.

In diesen „Prämissen“ ergibt sich seinerseits wiederum der einschränkende Charakter des Erhebungsverfahrens: Es ist ungeeignet, wenn Sachverhalte 1.) beschrieben oder 2.) über sie abstrakt oder hypothetisch reflektiert, sie zum Beispiel argumentativ eingeschätzt oder beurteilt werden sollen (vgl. ebd.).¹⁵⁹ Alltägliche Verrichtungen, wie gleichförmige und wiederkehrende Handlungsrouninen, lassen sich somit aus zweierlei Gründen nicht erzählen: Erstens lassen sie sich nur zusammenfassend und beschreibend darstellen und liegen also zweitens unterhalb der von Schütze benannten tagtäglichen Aufmerksamkeitsschwelle. Damit fallen Analysen von Zeitverwendung (Küsters 2009: 94) und beschreibende Erfassungen von „Zustandsaspekten der sozialen Realität“ (Schütze 1987a: 243f.) nicht in den Bereich narrativer Interviews. Anwendungsgebiete wie Organisationsstrukturen, soziale Netzwerke oder verfestigte Interaktionsstrukturen lassen sich demgemäß nur analysieren, wenn sie prozessual geworden sind, d.h. einen Transformationsvorgang durchlaufen haben (Schütze 1987a: 243). Exemplarisch lässt sich dies an einer Betriebsstilllegung verdeutlichen: Der Betrieb kann nur beschrieben werden, die Stilllegung hingegen weist angefangen von ersten krisenhaften Erscheinungen, Gerüchten und sich verdichtenden Informationen hin zu Protesten, Verhandlungen (und analogen Hoffnungen und Enttäuschungen), bis hin zur faktischen Werksschließung und den damit verbundenen Konsequenzen für die Betroffenen einen Prozesscharakter auf, der entsprechend der aufgeführten Prämissen zur Narration von den Interviewten erzählt werden kann.

10.7.1 Biografische Forschung als Anwendungsfeld

Das narrative Interviewverfahren ist eng mit der Biografieforschung verbunden, mithin entstammt ein Großteil narrativer Studien diesem Forschungsbereich (vgl. Brüsemeister 2008: 99). Dennoch sollte dies nicht zu der kurzschlüssigen Annahme führen, dass narrative Verfahren sei nur für diesen Erhebungsbereich geeignet. Gerade Schütze wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass narrative Verfahren als Erhebungsinstrument zu entwickeln, mit dem empirisch fundierte Theorien zu der „Bedingtheit individueller (und kollektiver) sozialer Aktivitäten durch sozialstrukturelle Konstellation erfass[t][werden] können“ (Schütze 1982: 569).

Zunächst geht es somit um Themen wie „die subjektive Aneignung von Gesellschaft“ (Brüsemeister 2008: 99; Fischer-Rosenthal 1997) erfolgt und biografische Verlaufsformen (Schütze 1981). Zusammengenommen also um „Bewegungsformen von Individuen inmitten der Gesellschaft, die durch Handlungsentscheidungen in Gang gesetzt werden“ (Brüsemeister 2008: 99). Gleichzeitig interessieren somit biografische „längere Zeiträume erfassende Handlungsmuster [...], biographische Wissensformen [...], Deutungsmuster, Lebens- und

¹⁵⁹ Zur formalen Struktur von Erzählungen, Argumentation und Beschreibungen siehe Kap. 10.4 - 10.4.4.

Identitätsvorstellungen der Individuen“ (ebd.: 99f.). Entsprechend dieser thematischen Perspektiven dokumentieren narrative Erhebungsverfahren bei der Untersuchung von Handlungsprozessen die „Konfrontation zwischen ursprünglichen Handlungsplänen von Individuen und den sie umgebenden heteronomen Rahmenbedingungen“ (Küsters 2009: 181). Insofern ermöglichen es narrative Verfahren (un-)intendierte Handlungs- oder Prozessfolgen für die involvierten Akteure und die Perspektive von Individuen auf Sozialstrukturen und ihren Prozesscharakter zu erheben ebd.).¹⁶⁰

Der biografischen Betrachtung von Akteuren in ihrer zeitlichen Bewegung in der Gesellschaft liegt dabei die Überlegung von einem Individuum in einer modernen, funktional differenzierten Gesellschaft mit je nach gesellschaftlichen Teilsystemen unterschiedlichen „Orientierungs- Rollen- und Mitgliedschaftsangebote[n]“ (Brüsemeister 2008: 101f.) und den entsprechenden Normen und Erwartungen an diese Rollen zu Grunde. Für die Akteure besteht damit analog zur Notwendigkeit einer Selektion aus diesen Angeboten ein „Problem der Sukzession“ (ebd.). In dieser „Multioptionsgesellschaft“ (Gross 1994) werden Individuen gleichsam selbst zu Institutionen, was ihre Selbstkoordination hinsichtlich der Selektionen betrifft (vgl. Beck 1986: 205ff.). Dabei interessieren bei narrativen Interviews die mehr oder weniger unter Restriktionen getroffenen Selektionsentscheidungen (s.o.) ebenso wie die „Situationen [...], die die Entscheidungen beeinflussen, sowie Aggregationen, die aus Entscheidungen hervorgehen“ (Brüsemeister 2008: 101).¹⁶¹

Das „spezifische“ Potential narrativer Interviews im Bereich biografischer Forschung liegt somit vornehmlich in den folgenden Bereichen (vgl. Weischer 2007: 270ff.): Im Rahmen biographischer Interviews können Datenmaterialien zu „detaillierte[n] Deskription[en] und Analyse[n] der Arbeits- und Lebensverhältnisse von Personen und sozialen Gruppen“ (ebd.: 271) erhoben werden. Damit lassen sich beispielsweise in der Migrationsforschung oder Transformationsforschung durch die Binnenperspektive der betroffenen Akteure Prozesse nicht nur aus einem anderen Blickwinkel her analysieren, sondern es bieten sich auch Informatio-

¹⁶⁰ Unter Verweis auf Schützes Modell der Prozessstrukturen und Verlaufskurven „verkörpert“ die biografische Perspektive die geschilderten Prozessgeschehnisse (Brüsemeister 2008: 100). Damit wird das reflexive Wechselverhältnis zwischen den Individuen und der Gesellschaft (den objektiven Bedingungen) herausgestellt, „entweder die Übermächtigkeit der Gesellschaft sowie das subjektive Leiden [...]. Oder Untersuchungen betonen das handelnde Einwirken der Individuen auf die Gesellschaft sowie entsprechend positive Selbstkonzepte“ (ebd.: 100). Somit vereint die biographische Perspektive des narrativen Interviews die Perspektiven des Individuums mit der der Gesellschaft bzw. der sozialen Strukturen (vgl. Fischer-Rosenthal 1990: 23ff.; Fischer-Rosenthal/Rosenthal 1997a: 136f.; 1997b: 410f.; Küsters 2009: 182). Anzumerken ist dabei, dass die Biographie selbst eine „sozial erzeugte Struktur“ (Küsters 2009: 181) ist; mithin eine der „zentralen „Ordnungsstrukturen der modernen Gesellschaft“. Nach Fischer-Rosenthal und Rosenthal (1997b: 405) ergibt sich ihre gesellschaftliche Funktion daraus, „dass die Sozialwelt der Moderne Individualisierung und Integration mit dem Mittel biographischer Strukturen leistet“. Als „sozialweltliches Orientierungsmuster“ (Fischer/Kohli 1987: 26) sind Biografien zugleich „biographische Selbstbeschreibungen von Gesellschaftsmitgliedern und soziale Allokationen durch fixierte biographische Verlaufsschemata“ (Fischer-Rosenthal/Rosenthal 1997b: 405).

¹⁶¹ Zu den Aspekten, dass Lebenswege teilweise „frei gewählt“, andererseits jedoch „gesellschaftlich bedingt“ siehe Weischer (2007: 270). Mitunter gilt zu beachten, dass Individuen, trotz „Wahlfreiheit“ – im Gegensatz zu vor-modernen Gesellschaften mit meist vorgezeichneten Lebenswegen (vgl. Fischer-Rosenthal/Rosenthal 1997a: 133)-, auch erst in verschiedenen Sozialisationsinstanzen „geprägt“ werden und somit selbst (zuzüglich sonstiger Restriktionen und Differenzen ihrer Ressourcen Ausstattung) „Resultate gesellschaftlicher Entwicklungsprozesse“ sind (Weischer 2007: 270f.).

nen über lebensweltliche Zusammenhänge wie beispielsweise dem Leben „in oder zwischen verschiedenen kulturellen Bezugssystemen“ sowie den spezifischen „Bezugspunkte[n], Maßstäbe[n], Normen“ (ebd.).

In diesem Zusammenhang gestalten sich somit Möglichkeiten, differenzierte Informanten zu sozialen, zeitlichen und räumlichen Kontexten zu erheben, damit wiederum ist die Basis gegeben zu analysieren wie verschiedene Gruppen von Menschen mit ihren jeweiligen Ressourcenausstattungen agieren und ihren Lebensweg in der (differenzierten) Gesellschaft gestalten (vgl. ebd.).

Entsprechend können selbige Analysen Anhaltspunkte zu „Anomalien“ der (gesellschaftlichen) Systeme ergeben und einen „Kontrapunkt zu jenen Selbstbildern, die Personen und Organisationen von sich vermitteln“ (ebd.: 272). Insofern können biografische Interviews zur Untersuchung der Binnenperspektive respektive der Wahrnehmung sozialer Gruppen auf die sozialen Systeme genutzt werden. Allerdings hat „ein solches [Daten-] Material immer einen subversiven Charakter; es macht deutlich, wie sich Menschen in scheinbar wohl organisierten sozialen Umwelten bewegen“ (ebd.).

Für die sozialwissenschaftliche Forschung ergibt sich somit zunächst die Möglichkeit den Blick auf die „Erfahrungen anderer sozialer Gruppen, anderer Generationen, anderer Kulturen und Subkulturen“ (ebd.) zu richten. Weiterhin sollten die Möglichkeiten narrativer Forschung eben dahingehend genutzt werden, derlei Forschungsfelder nicht nur in perspektivisch verengten Sichtweisen vorgemerkter Kategorien zu untersuchen. Folglich bezieht sich C. Weischer auf den von L. Niethammer (1978) geprägten Begriff des „Enttypisierungsschock“, welcher mit der biografischen Forschung einhergehe. Entsprechend seien „Abstrakte gesellschaftliche Kategorien und vorschnelle politische Erfahrungen“ ungeeignet für „Subjekte und ihre Lebensgeschichte[n] [...], deren Verläufe und Haltungen allemal komplexer sind, als es die meisten theoretischen Hypothesen vorsehen“. Entsprechend gilt es nach dieser Ansicht „abstrakte Kollektivbegriffe lebensgeschichtlich zu enttypisieren und sie damit für neue Untersuchungen sozialer Zwänge, Bedürfnisse, Erfahrungen und Motive zu öffnen“ (Niethammer 1978, zit. nach Fuchs-Heinritz 2005: 129, zit. in Weischer 2007: 272). Unter Verweis auf den von Bourdieu geprägten Begriff der „biographischen Illusion“ weist C. Weischer darauf hin, dass derartige Ansprüche an die sozialwissenschaftliche Forschung berücksichtigen sollten, dass biografische Erzählungen stets „Darstellungen [...] [sind] die nach gewissen Regeln konstruiert sind“ (Weischer 2007: 272). Entsprechend sei auch dem Anliegen, mit den erhobenen Materialien zu „einer wirklich umfassenden Rekonstruktion von Sozialwelten“ zu kommen, mit „Skepsis zu begegnen“ (ebd.).

10.8 Einschränkungen und Nicht-Anwendungsmöglichkeiten narrativer Verfahren

Unter methodologischen Gesichtspunkten erfuhr das von Schütze konzipierte Verfahren des narrativen Interviews von manchen Autoren Kritik. Die Hauptpunkte der mitunter fundamentalen Kritik richten sich vornehmlich gegen die erzähltheoretischen Grundlagen des Verfahrens. Konkret werden dabei die folgenden Annahmen kritisiert:

- I. Es gäbe eine Korrespondenz von Erzählgestalt mit dem erzählten Handlungs-, Erleidens- und Erfahrungsprozess (Homologie-Annahme) (Bude 1985: 329ff.; Nassehi 1994: 57; 2002: 4f.; Nassehi/Saake 2002: 70).
- II. Die aktuelle Erzählung im Rahmen des Interviews könne vergangene Erfahrungsaufschichtungen bzw. Erfahrungskonstitutionen reproduzieren (Bude 1985: 335).
- III. Die Authentizität des erhobenen Erzähl-/Datenmaterials (Bude 1985: 333f.; Welzer 2000: 51ff.).
- IV. Implikation des Verfahrens: Bindung der soziologischen Forschung an Perspektive des Subjekts (Nassehi 2002: 6f.).
- V. Eine unreflektierte Anwendung der narrativen Methode impliziert, dass narrative Interviewverfahren den Gegenstand der Erforschung nicht nur erheben sondern mitkonstituieren (Lucis-Hoene/Deppermann 2002: 89ff.; Scholz 2004: 159ff., 240ff.).

Entsprechend der erzähltheoretischen Grundlagen des narrativen Interviews besteht eine Korrespondenz zwischen Erzählstruktur und Erfahrungsaufschichtung; diese Korrespondenzannahme wird jedoch von Kritikern als willkürlich und „erkenntnistheoretisch naiv“ (Küsters 2009: 32) betrachtet. Küsters (ebd.: 33) verweist dabei auf die von Nassehi (2002) eingebrachten Einwände, welcher, unter der Annahme einer systemtheoretischen „Kontingenz von Kommunikation“, folgert, dass die inhaltliche Ausformung biografischer Kommunikation keine Zwangsläufigkeit besitzt, welche aus den ihr „zugrunde liegenden lebensgeschichtlichen Erfahrungen resultiert“.

Demnach sei „eine bestimmte Ausformung der Erzählgestalt, was erzählt wird und was nicht [...], nicht durch den Erzählgegenstand bestimmt, sondern durch die Kommunikation selbst“ (ebd.). Diese Kontingenz der Darstellung verunmögliche es vom erhobenen Datenmaterial auf den Prozess selbst zu schließen. Der Gegenstand biografischer Forschung könne demnach nicht die Biografie, sondern nur die biografische Kommunikation sein (Nassehi 1994: 56). Insofern solle eine Analyse von biografisch narrativen Interviews die „kommunikativen Strategien“ herausfinden, „die es erlauben die Dinge so darzustellen, wie sie dargestellt werden“ (Nassehi/Saake 2002: 82).

Diese Kritik resultierte in einer „Eingrenzung und Spezifizierung der Homologie-Annahme“ (Küsters 2009: 33): Zunächst sei es entsprechend kurzschlüssig zu meinen, narrative Inter-

views würden lediglich „das, was faktisch passiert, einfach nur abbilden oder vollständig rekapitulieren“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 222). Demnach sei es nur natürlich, dass in jeder Erzählung Dinge ausgespart werden oder Befragte im Verlauf der Zeit sowohl bestimmte – vormals bedeutsame - Ereignisse als auch Zusammenhänge vergessen (vgl. ebd.). Analog verhält es sich mit den Beimessungen von Relevanz zu entsprechenden Sachverhalten: Im Erinnerungsprozess schieben sich einzelne Aspekte in den Vordergrund, während ihnen in der Vergangenheit eine geringere Bedeutung zukam (vgl. ebd.).

Wenngleich dieses „grundlegende Problem retropektiver Erinnerung“ (ebd.) jedes Erhebungsverfahren betrifft, ist das narrative Erhebungsverfahren durch die benannten Zugzwänge des Erzählens (vgl. Kap. 10.3.2 – 10.3.3) davon weniger beeinträchtigt. Mithin ermöglichen sie eine „(relative) Vervollständigung von Zusammenhängen“ und machen analog dazu „unplausible Anschlüsse“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 222) für den Interviewer viel mehr erkennbar als bei anderen Erhebungsverfahren.

Zu den eigentlichen Einwänden gegen die Homologie-These ist festzustellen, dass die Schütze'sche Annahme nicht einfach eine Korrespondenz von Tatsachen und Erzählungen unterstellt. Vielmehr fokussiert das Konzept von Schütze einerseits die „Orientierungsstrukturen des faktischen Handelns und Erleidens“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 222) der Akteure und andererseits ihre „Erfahrungsaufschichtungen“ (Rosenthal 1995: 17; Küsters 2009: 33). Somit werden primär Orientierungsstrukturen und die Darstellungsstruktur fokussiert. Damit wird aus dem erhobenen Datenmaterial nicht der vergangene Prozess oder das Verhalten der Akteure an sich erschlossen, sondern nur die Erfahrungsaufschichtung derjenigen Akteure, die in den Prozess involviert waren (vgl. Küsters 2009: 33). Für die Annahme, dass solche „Erfahrungsrekapitulation“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 222) im Rahmen narrativer Interviews durchaus reproduziert werden, plädieren mehrere Forscher: So stellt Rosenthal in Bezug auf Schützes Analysen fest, sie „zeigen die Korrespondenz der Erzählstrukturen mit den Erlebensstrukturen, den Strukturen der Erfahrungsaufschichtung mit denen des Erzählaufbaus, was keineswegs eine Homologie von Erzählten und Erlebten impliziert“ (Rosenthal 1995: 17). Auch Wohlrab-Sahr (1999: 487) merkt entsprechend an: „Es geht Schütze nicht darum, dass eine objektive Ereignisabfolge gewissermaßen eine direkte Entsprechung im Text findet. Sondern [...] um die Annahme, daß sich aufgrund der Verstrickung in die Zugzwänge des Erzählens die Art der kognitiven Aufbereitung reproduziert, die seinerzeit auch die Erfahrung selbst strukturiert hat.“ Dabei geht es „nicht um einen einfachen Zusammenhang von objektiver Realität und subjektiver Erzählung“; entscheidend ist primär die „Erfahrung eines erfolgten Prozesses – also einem bereits selektiv und kognitiv aufbereiteten und bewerteten Ausschnitt sozialer ‚Realität‘ – und der Erzählung dieser Ereignisse“ (Wohlrab-Sahr 2002: 8; ebenso Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010). Mit den Worten von Schütze - der interpretativen Verarbeitung des erlebten Erfahrungsprozesses in Deutungs-

muster und der narrativen Erzählung respektive Darstellung der Ereignisse.

Weiteren Einwänden, welche die Bindung soziologischer Forschung an eine Perspektive des Subjekts kritisieren, kann entgegnet werden, dass Schütze beim narrativen Interview diese Position „nicht übermäßig stark“ (Küsters 2009: 38) vertritt. Somit interessiert ihn die „subjektive Deutung nicht an sich, sondern nur im Zusammenhang mit der Rekonstruktion biographischer Strukturen“ (ebd.), welche wiederum ein überindividuelles Makrophänomen darstellt. Weiterhin können in diesem Zusammenhang auch die Einwände von Nassehi (2002: 6f.) nutzbar gemacht werden, um eine Subjektbindung zu relativieren: Entsprechend lassen sich Interviews ebenso ausschließlich als Kommunikation analysieren, dies bedeutet, es liegt kein direkter Bezugspunkt auf „äußerliche Kategorien“ (Küsters 2009: 37) wie das Subjekt oder die Biographie vor. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit zur Analyse von Biographien als „Instrumentarium gesellschaftlicher Selbstkonstruktion“ (Wohlrab-Sahar 1999: 484f.) und weniger als essentielles Charakteristikum von Menschen. Entsprechend dem unter Punkt fünf genannte Einwand werden bei narrativen Interviewverfahren nicht nur der jeweilige Untersuchungsgegenstand analysiert, sondern selbiger gleichsam und insbesondere die Identität des Befragten mitkonstituiert. Entsprechend gelte es in der kommunikativen Interaktionssituation des Interviews zu berücksichtigen, dass die Identität der Befragten, als immanente Eigenschaft von Akteuren, nicht lediglich reproduziert wird, sondern das Interview, also die Kommunikationsform selbst, als ein Instrument zur „Erzeugung von Identitätskonstruktion“ zu bewerten ist (vgl. Küsters 2009: 38). Hinsichtlich dieses Einwandes merkt Küsters treffend an, dass das Anliegen narrativer Verfahren weniger das „Phänomen der personalen oder biographischen Identität“ ist. Der Fokus des Erhebungsinstruments liegt, wie von Schütze betont (vgl. Kap. 10.7), vor allem auf (interaktiven) Handlungsprozessen bzw. Geschehnissen mit Prozesscharakter und erst sekundär bei der „Identitätskonstruktion“ (ebd.) der Befragten. Demnach wird nicht der Prozess an sich primär erschlossen, sondern die Erfahrungsaufschichtung der Akteure.

10.9 Ablaufschema narrativer Interviews

Als idealtypisches Ablaufschema ist für das narrative Interview der folgende Ablauf wesentlich: Nach einem Vorgespräch zur Thematik, bezeichnet der Erzählstimulus den eigentlichen Einstieg in das Interview. Beginnt der Interviewte auf den Impuls des Erzählstimulus hin mit der Erzählung hat er unausgesprochen das mit dem Stimulus erfragte Thema sowie die Form der Sachverhaltsdarstellung (Stegreiferzählung) ratifiziert.¹⁶²

¹⁶² Zu Aspekten wie Erzählhemmungen sowie ein entsprechendes Ausräumen durch eine Aushandlungsphase in der ein leicht insistierender Stimulus genutzt wird siehe (Przyborski/Wohlrab-Sahar 2010: 98) Grundsätzlich ist jedoch eine gewisse Sensibilität und Zurückhaltung zu wahren und bei der Themeneingrenzung eine Reziprozität herzustellen (Schütze 1978b: 106). Es ist somit essentiell neben der Motivation der Befragten auch sicherzustellen

Bei der somit evozierten narrativen Eingangserzählung,¹⁶³ bekundet der Interviewer sein aktives Zuhören lediglich durch spezifische „Aufmerksamkeitsmarkierer“ und macht sich zu Besonderheiten Notizen. Der Erzählfluss ist entsprechend nicht eingeschränkt und der Interviewte erhält den (Frei-)Raum, seine Perspektive, seine Erfahrungen und die heutige Perspektive, mithin seine „innere Vorstellung“ der Geschehnisse, authentisch zu erzählen.¹⁶⁴ Die Eingangserzählung wird mit einer bewertenden oder bilanzierenden Erzählkoda abgeschlossen, welche als Ausgangspunkt der Nachfragephase fungiert und auf funktionaler Ebene beabsichtigt, weitere narrative Sequenzen über Lücken und Auffälligkeiten in der Erzählung hervorzulocken. Ausdifferenziert gilt es, dabei mit einer immanenten Selektion erzählchronologischer Fragen, Biografiebereiche zu erfragen, welche vom Interviewten nicht erzählt wurden (vgl. Küsters 2009: 62; Rosenthal 1987: 125; 1999: 702; Fischer-Rosenthal/Rosenthal 1997a: 147).¹⁶⁵ Bei exmanenten Fragephasen hingegen avanciert der Befragte zum „Experte[n] und Theoretiker seiner selbst“ (Schütze 1983: 285), der seine Theorien über die erzählten Zusammenhänge darlegt und aus heutiger Sicht bilanzieren soll (Schütze 1987a: 240). Während sachliche Widersprüche in einer Darstellung dabei nicht diskutiert werden (Schütze 1977: 12f., 42), bietet sie dem Interviewer die Chance, eigene Themen einzubringen und für das Projekt relevante Aspekte zu thematisieren, ohne dass sie immanent mit dem Erzählten verbunden sein müssen (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 100).¹⁶⁶

11. Erhebungsverfahren - Problemzentriertes Interview

Das problemzentrierte Interview bezeichnet eine problemzentrierte Forschungstechnik, deren Anwendung in der vorliegenden Analyse ergänzend zum Verfahren des narrativen Interviews erfolgt. Konzeptuell wurde es in den 1980er Jahren von Witzel als multimethodischer Ansatz entwickelt und kombinierte dabei integrativ verschiedene Verfahrenstechniken, wie

len, dass es für diese „sinnvoll [ist], diese Geschichte zu erzählen“ (Schütze 1987a: 238). Mit einer Bitte ausführlich zu erzählen, den Beginn frei zu gestalten bis die Erzählung in der Gegenwart angekommen ist, verweist ein solcher Stimulus dabei etwa auf die Erzählzwänge sowie den Übergang zur Koda.

¹⁶³ Die Bezeichnung Eingangserzählung ist synonym zur Haupterzählung verweist jedoch auf spätere Erzählungen.

¹⁶⁴ Rekonstruktionen von Ort- und Zeitangaben würden maßgeblich eingeschränkt (Fischer-Rosenthal/Rosenthal 1997a: 143; Rosenthal 1995: 190ff.). Korrigierend wird nur eingegriffen, wenn die Eingangserzählung sich mehr als Argumentation denn als Geschichte gestaltet, da die Zugzwänge der Stegreiferzählung sonst nicht zum Tragen kommen (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 99; Schütze 1977: 13f.).

¹⁶⁵ Rosenthal folgend ist die Bedeutung der immanenten Nachfragephase besonders bei der Auswertung des Datenmaterials von Belang, da alles was „nicht erfragt wurde“ mühsam und falls überhaupt möglich aus der Eingangserzählung herausinterpretiert werden muss (Rosenthal 1999: 701f.). In diesem Sinne plädieren Fischer-Rosenthal/Rosenthal (1997a: 144) dafür bei dieser Nachfragephase das Erzählpotential für die Funktion eines „Abtestens“ von Annahmen zu nutzen, welche sich im Rahmen der Eingangserzählung ergeben.

Der Bedeutung der Nachfragephase entsprechend, fordert Rosenthal eine professionelle Schulung von Interviewern mit besonderem Fokus auf die Nachfragephase (Rosenthal 1999: 701). Darüber hinaus geht Rosenthal von einer Bedeutung der Nachfragetechnik für professionelle Gesprächsführungen im Rahmen von psychologischen Beratungen oder Psychotherapien aus (Rosenthal 1995: 207).

¹⁶⁶ Eventuell erhält der Interviewer Hinweise zu potentiell noch nicht befragten Akteuren (Schütze 1977: 12f.). Insgesamt können „Erzählzapfen“ bzw. „Erzählstümpfe“ (ebd.: 43ff.; ebenso 1983: 286) von lediglich angedeuteten Aspekten damit ausgeräumt werden, indem spezifische Situation oder Belege angesteuert und erfragt werden. (vgl. Fischer-Rosenthal und Rosenthal 1997a: 146f.; Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 99)

qualitative Interviews, Fallanalysen, biografische Methodiken sowie Gruppendiskussionen und Inhaltsanalyse (Witzel 1982; 1989). Die Vielschichtigkeit wird dem originären Ansatz nach verwendet, um spezifische Aspekte gesellschaftlicher Realität, welche als Problembereiche bestimmt werden, von verschiedenen Seiten respektive mit verschiedenen Verfahrensmethoden zu fokussieren und analysieren. Im Allgemeinen wird die Verfahrenskombination jedoch vernachlässigt und das problemzentrierte Interview zumeist als singulärer Ansatz erfolgreich verwendet (Witzel 2000). Das eigentliche Interviewverfahren basiert in der Intention, subjektive Wahrnehmungen und Problemsichten respektive gesellschaftliche Realität sowie individuelle Handlungen von Akteuren zu erfassen (Witzel 1982).

Dabei bezeichnet das problemzentrierte Interview eine offene, „semi-structured“-Interviewführung, die nicht primär auf Fragestellungen mit explorativer Zielsetzung, sondern vielmehr theoriegeleitete Analysen ausgerichtet ist.

11.1 Basisausrichtung problemzentrierter Interviews

Beim Verfahren des narrativen Interviews erfolgt der Zugang zur Datenerhebung idealtypisch ohne vorherige wissenschaftliche Konzeptionierung des interessierenden Themenbereichs der Interviews. Damit sollte weder ein theoretisch vorab ausgearbeiteter Entwurf für das Interview erstellt noch ein Fragekonzept entwickelt werden. Vielmehr wird ein eigentliches Konzept erst nachfolgend, basierend auf den Interviewäußerungen der Befragten, erstellt (vgl. Kap. 10). Bei der problemzentrierten Interviewführung ist die Konzeptgenerierung zwar ebenfalls von primärem Belang, gleichwohl ist gegenüber dem narrativen Interview ein bereits vorhandenes Konzept konstitutioneller Bestandteil, welches entsprechend der narrativen Äußerungen der Interviewten modifiziert werden kann. Von einer theoretisch-methodischen Perspektive aus definiert, bedeutet dies, dass die singulär induktive Verfahrensweise des narrativen Interviews beim problemzentrierten Interview zugunsten einer induktiv-deduktiv operationalisierten Vorgehensweise ergänzt ist (vgl. Lamnek 2010: 332-335).

Der maßgebliche Unterschied zwischen narrativen und problemzentrierten Interviews besteht also vornehmlich in dem Sachverhalt, dass die Erhebungsphase der Daten mit einem gewissen wissenschaftlichen Vorverständnis erfolgt. Analog zum quantitativen Paradigma erfolgt dabei üblicherweise vorab eine Vorrecherche, in der durch Erkundungen bezüglich des interessierenden Problembereiches sowie durch Fachliteratur ein gewisser Umfang an spezifischen Wissensbeständen akkumuliert wird. Die dabei erlangten Informationen werden bezüglich ihrer Relevanz in Relation zu dem interessierenden Problembereich zunächst geordnet und avancieren damit zur Basis des theoretischen Konzeptes. Diese Vorgehensweise bezeichnet dabei den Sachverhalt, dass der Interviewer zumindest implizit stets über ein theoretisches Vorwissen und entsprechende Ideen verfügt und somit nicht völlig theorieles das soziale Feld analysiert. Vorgenannter Aspekt gilt dabei fortwährend, selbst wenn die

Grundüberlegungen nur auf dem Alltagsverständnis basieren sollten, wären sie trotzdem wesentlicher Bestandteil der empirischen Analyse (vgl. ebd.: 333). Wenn vorgenannte Aspekte über einen bestimmten, interessierenden und damit zu erforschenden Gegenstandsbe- reich eines spezifischen sozialen Feldes zur Entwicklung eines wissenschaftliches Konzep- tes adäquat genutzt werden können, indiziert dieser Sachverhalt einen konkreten Vorteil des Verfahrens.

Wie im narrativen Interviewverfahren ist auch bei dem problemzentrierten Interview das Er- zählprinzip das zentrale Element (vgl. Kap. 10). Dies bedeutet, die Bedeutungsstrukturierung bezüglich der sozialen Wirklichkeit bleibt generell dem Interviewpartner überlassen. Mit völlig offengehaltenen Fragestellungen wird somit lediglich der zu erfassende Problembereich nä- her fokussiert und ein die Erzählung evozierender Stimulus generiert. In dieser Erhebungs- phase bezeichnet das benannte Vorwissen einen heuristisch-analytischen Rahmen für die im diskursiv geführten Dialog formulierten weiteren Fragestellungen; dem Prinzip der Offenheit wird dabei seitens des Interviewers durch freie die Relevanzfestlegungen seitens der Befrag- ten Rechnung getragen (vgl. Witzel 1985: 231). In der Auswertungsphase entsteht dabei theoretisches Wissen, in dem bisherige Konzepte weiterentwickelt und dabei formulierte Thesen durch das erhobene Datenmaterial verfeinert und verifiziert werden. Ein solch „elas- tisches Vorgehen“ indiziert dabei direkt die wesentlichen Grundpositionen des problem- zentrierten Interviews:

- I. Die Problemzentrierung definiert die Ausrichtung an der gesellschaftlich relevanten und damit interessierenden Problemstellung, ebenso kennzeichnet sie die den Sach- verhalt des Erkenntnisprozesses bei der Vorinterpretation (vgl. Witzel/Reiter 2012: 4; Witzel 1982: 67-69). Seitens des Interviews werden vorgängige Wissensbestände von objektiven Rahmenbedingungen der zu analysierenden Handlungen der Akteure sowie deren Orientierungen genutzt, um sowohl die Äußerungen der Befragten im Weber'schen Sinne verstehend nachvollziehen zu können und somit weitere prob- lemorientierte Nachfragen zu stellen. Parallel zu diesem Arbeitsschritt einer differen- zierten Produktion von Datenmaterial, ist der Interviewer bestrebt, die subjektiven Perspektiven der befragten Individuen zu interpretieren und kommunikativ eine wei- tere Präzisierung des Forschungsproblems zu forcieren.
- II. Der Aspekt der Gegenstandsorientierung bezeichnet den Sachverhalt, dass das In- terviewfahren einen signifikant flexibel nutzbaren Charakter auszeichnet, dies gilt ins- besondere bezüglich den differierenden Anforderungen des zu untersuchenden Ge- genstandsbereiches (Kurz et al. 2009: 466; ebenso Witzel 2000). Dabei betont vor- genannter Sachverhalt die besondere Stellung des problemzentrierten Interviews in-

nerhalb einer Verfahrenskombination, wie sie eingangs benannt wurde. Somit kann etwa eine Gruppendiskussion vorab genutzt werden, um sich in neue Forschungsthematiken einzuarbeiten, Interviews vorzubereiten und zudem eine Perspektive für verschiedene Meinungsinhalte zum interessierenden Bereichsgegenstand zu generieren. In diesem Kontext verweist etwa die bio-grafische Methode auf den Sachverhalt, dass die Entwicklung von individuellen Deutungsmustern mit der subjektiven Auseinandersetzung mit sozialer Realität erfolgt. Zudem kann das Interview ebenso bei standardisierten Befragungen genutzt werden, und die gewonnenen Ergebnisse von den unterschiedlichen Ergebnissen miteinander verbinden (Lamnek 2010: 332-335; Witzel 2000: A5-A9). Ebenso ist bei den Gesprächstechniken eine Flexibilität gewährleistet. Der Interviewer kann je nach Erfordernis zum Aufbau einer befragungszentrierten Kommunikationssituation bei unterschiedlichen Interviewpartnern mit jeweils unterschiedlich ausgeprägter Reflexivität und Wortgewandtheit die Narration der Befragten respektive mit Nachfragen den dialogischen Diskurs unterstützen.

- III. Der Aspekt der Prozessorientierung (Witzel 1982) fokussiert den gesamten Forschungsablauf sowie insbesondere die Vorinterpretation. Dabei gilt es seitens des Interviewers den Kommunikationsprozess sensibel zu gestalten, da unter dieser Prämisse die Rekonstruktion von Orientierungen sowie der Handlungen von den befragten Akteuren besser zentriert werden kann. Dieser Sachverhalt gründet vor allem darin, dass eine zentrierte Kommunikationsführung das Vertrauen der Befragten positiv befördert und zudem eine Offenheit bei ihnen generiert, da sich die Befragten ernst genommen fühlen und es für sie sinnvoll erscheint, beim Interview einen Beitrag zu leisten (Witzel 2000: A4). Das vorgenannte Vertrauensverhältnis motiviert die Befragten also zur Selbstreflexion und fördert zudem die Erinnerungsfähigkeit der Interviewpartner. In einer kooperativen Kommunikationssituation können die Interviewten sich „frei“ äußern, dies forciert, dass die Befragten stets neue Aspekte zur gleichen Thematik, Korrekturen zu vorigen Aussagen aber auch Redundanzen und etwa argumentative Widersprüchlichkeiten mit in das Interview einführen (Witzel 2000: A4). Vorgenannte Redundanzen sind dabei durchaus positiv zu erfassen, da sie oftmals die Interpretation erleichternde, verbalisierte Neuformulierungen darstellen. Ebenso sind auch Widersprüchlichkeiten für das Interview durchaus nutzbar, da sie zumeist individuelle Ambivalenzen der Befragten und individuelle Unentschiedenheiten darstellen, welche im Interview entsprechend thematisiert und erfragt werden können. Dieses Nachfragen ermöglicht es somit, Missverständnisse seitens des Interviewers zu vermeiden, in diesem Kontext können somit auch Erzählungsgaps der Befragten aufgeklärt werden. Sie können aber auch ebenso eine Darstellung von

Interessenswidersprüchen sowie von Entscheidungsdilemmata, bedingt durch widersprüchliche Handlungsanforderungen an den Akteur, sein (vgl. ebd.; ebenso Lamnek 2010: 334). Die forcierte Förderung der Gesprächsentwicklung wird dabei insbesondere durch die Anwendung des problemzentrierten Interviews im biografischen Bereich und somit als biografisches Interview verdeutlicht, wenn die Narration von Lebensgeschichten und bestimmten Begebenheiten evoziert werden sollen. In diesem Kontext bezeichnen Erzählungen respektive Narration dabei eine ursprüngliche Form der Reflexion, welche vornehmlich natürliche Kommunikationssituationen befördert (Witzel 2000: A10-A16; vgl. Kap. 11.2).

Dies bedeutet für die Interviewten den Vorzug, dass technische Forschungssituationen mit isolierten Frage-Antwort –Schemata, vermieden werden. Derlei Ansätze institutionalisieren vielmehr den Verzicht auf die bewusste systematische Weiterentwicklung des Problemhorizonts bei den Befragten.

Bezüglich der theoretischen Konzeptionen des Interviewers bleiben selbige stets offen gegenüber den Bedeutungskonstruktionen der Befragten. Stellt sich die jeweilige Konzeption in der Auseinandersetzung mit der sozialen Realität als unzureichend oder fälschlich dar, wird sie revidiert und modifiziert, bevor sie erneut empirisch an der Wirklichkeit gemessen wird.

11.2 Interviewphasen

Im Kontext der bisherigen Ausführungen sind beim problemzentrierten Interview verschiedene Phasen zu unterscheiden:

In einem ersten Interviewabschnitt erfolgt mit erzählungsgenerierenden Kommunikationsstrategien das Evozieren einer Narration seitens der Befragten. Wie im narrativen Interview erfolgt auch beim problemzentrierten Interview zu Beginn des Gesprächs zunächst die Festlegung auf eine bestimmte Gesprächsstruktur und einen spezifischen Problembereich der sozialen Wirklichkeit, also der Thematik des Interviews (vgl. Kap. 10; Lamnek 2010: 323f.; Flick 2004: 134f.). Dabei wird seitens des Interviewers eine vorformulierte Eingangsfrage genutzt, um den vorgenannten Bereich zu zentrieren und der Gesprächspart geht an den Befragten über. Wie beim narrativen Interviews gilt somit, dass die Eingangsfrage möglichst offen gefasst werden sollte; mit einer direkten Erzählforderung wird dabei explizit ein bloßes Frage-Antwort-Schema ausgeklammert (Scheibelhofer 2007: 82).

Der zweite Abschnitt bezeichnet allgemeine Sondierungen, welche zur schrittweisen Erfassung der subjektiven Problemsicht nach dem Prinzip der Offenheit respektive Induktion verwendet werden. Damit bezieht sich der Interviewer auf die der Eingangsfrage folgenden Erzählsequenz des Befragten und definiert Fragestellungen, die den Interviewpartner veranlassen, weitere Detaillierungen zur erfragten Thematik zu äußern. Mithin verdeutlicht etwa ein

Nachfragen nach bestimmten biografischen Phasen oder Erfahrungsbeispielen, dass bestimmte abstrakte oder unklare Äußerungen detailliert erfasst werden müssen und bietet zudem den Vorzug, weiteres Wissen über konkrete Handlungskontexte zu erlangen.

Der dritte Abschnitt bezeichnet mit der spezifischen Sondierung verständnisgenerierende Kommunikationsstrategien, um sowohl Erzählsequenzen sowie bestimmte Darstellungsvarianten der Interviewten nachzuvollziehen. Der aktiven Verständnisgenerierung des Interviews sind insbesondere die drei angeführten Möglichkeiten zuzuordnen (vgl. Lamnek 2010: 334): Erstens die Zurückspiegelung: Der Interviewer offeriert mit seinen eigenen Worten ein Interpretationsangebot der von dem Befragten gemachten Äußerungen. Dieser Ansatz fördert zum einen die Selbstreflexion der Befragten und bezeichnet als kommunikative Validierung zudem die Möglichkeit, die von dem Interviewer gefassten Deutungen und Unterstellungen zu korrigieren und zu modifizieren (vgl. ebd.; ebenso Witzel 2000: A 10-16).

Ebenso wird zweitens mit Verständnisfragen die Klärung von ausweichenden oder widersprüchlichen Aussagen thematisiert und forciert, um damit eine gültigere und präzisere Interpretation zu erlangen. Weiterhin kann eine verbesserte Detaillierung auch mit der Möglichkeit der Konfrontation erfolgreich vorangebracht werden. Bei vorgenannten widersprüchlichen Äußerungen kann der Interviewte jedoch dann genötigt sein, sich zu rechtfertigen und das Interviewklima unvorteilhaft beeinflusst werden. Einem bislang positiven Interviewklima dürfte dies jedoch nur bedingt förderlich sein. Vor allem dann, wenn der Interviewer auf eine Klärung von Kontradiktionen insistiert und der Interviewte sich unverstanden fühlt (vgl. Witzel 2000: A 10-16).

Der dritte Abschnitt der Interviewführung bezeichnet das direkte Fragen respektive ad-hoc-Fragen an den Interviewpartner. Nachdem den in den bisherigen Interviewphasen der Befragte den Stimulus des Interviewers mit Erzählsequenzen geantwortet hat, bezeichnen die direkten Fragen ad-hoc-Fragestellungen, die genutzt werden, wenn bestimmte themenspezifische Bereiche, die vor allem auch die Vergleichbarkeit von Interviews bedingen, seitens der Befragten ausgeklammert wurden. Dabei können sie einerseits auf bestimmten Stichworten aus einem erstellten Interviewleitfaden gründen sowie andererseits auch vereinzelt standardisierte Fragestellungen formuliert werden, welche zur Vermeidung des Frage-Antwort-Schemata jedoch im Nachgang zum eigentlichen Interview an den Befragten gestellt werden (vgl. ebd.).

Den angeführten Interviewphasen kann mit einem Kurzfragebogen eine indirekte weitere vorgeschaltet werden; mit diesem Ansatz wird dann den Befragten zunächst ein standardisierter Fragebogen vorgelegt, bevor das originäre Konzept einer narrativ orientierten Interviewführung erfolgt (Scheibelhofer 2007: 81). Dieser Ansatz bedingt eine erste inhaltliche Auseinandersetzung der befragten Interviewpartner mit den für das Interview relevanten Problembereichen und erleichtert in diesem Zusammenhang den Intervieweinstieg mit dem

ersten Abschnitt der Fragestellungen. Wenn die Befragten die Fragestellungen beantworten, kann das Interview eventuell auch direkt mit den allgemeinen Sondierungen verbunden werden. Der Interviewer kann somit verschiedene Alltagselemente aus der Beantwortung des Kurzfragebogens zur Anregung von narrativen Erzählsequenzen verwenden. Der konzeptionelle Ansatz bietet auf instrumenteller Ebene einen erleichterten Gesprächseinstieg und erspart zudem Frage-Antwort-Schemata bei den weiteren Rahmenbedingungen der Interviewführung (vgl. ebd.). Der Interviewer kann den Kurzfragebogen auch nach dem eigentlichen Interview nutzen, um eine Vergleichbarkeit mit den Antworten zu erlangen.

Die maßgebliche Fragestellung, wann sinnvollerweise ein Wechsel von erzählgenerierenden Kommunikationsstrategien hin zu verständnisgenerierenden Fragen erfolgen sollte, verdeutlicht einen direkten Bezug zur dokumentarischen Interpretation, die in der Ethnomethodologie gründet (Lamnek 2010). Maßgeblich für den Ansatz ist ein hermeneutischer Prozess, der die Wirklichkeitskonzeption von Akteuren im Alltag konstituiert und damit ein gemeinsames respektive gesellschaftliches Handeln erst ermöglicht. In Relation auf die sozialwissenschaftliche Intention, Sinnstrukturen zu erfassen, bedeutet dies: Im Wechsel von Deduktion und Induktion werden Einzelaspekte der Erzählungen bestimmten vorgängigen Mustern der Sinninterpretation zugeordnet (vgl. Kap. 11.1; Lamnek 2010: 335f.). Dies definiert sowohl Bereiche des Interviewers und der Befragten; sind bestimmte Einzelphänomene mit einem vorgängigen Muster deduktiv nicht zu erklären, werden neue Muster in den Darlegungen der Interviewpartner (induktiver Aspekt) eruiert (vgl. ebd.). Konkret befördert der Interviewer mit erzählgenerierenden Fragestellungen die Erzählsequenzen und analysiert diese bezüglich bestimmter Muster in den Darlegungen der Befragten. Ebenso kann mit verständnisgenerierenden Fragestellungen ein neues Sinnverständnis erfolgen und bisherige Deutungen korrigiert und modifiziert werden. Die originäre Perspektive der Befragten muss auch bei Vorwissen des Interviewers erfasst werden.

11.3 Instrumente zur Datenerfassung bei Anwendung problemzentrierter Interviews

Die qualitative Sozialforschung bedarf bei der Datenerhebung eine möglichst weitgehende Datenerfassung, diese kann beim problemzentrierten Interview im Wesentlichen mit den nachfolgend angeführten Instrumenten erfolgen (Lamnek 2010: 335):

Der Kurzfragebogen ist ein grundlegendes Medium zur generellen Datenerfassung für die Interviewführung und Interpretation bedeutsamer Informationen der Interviewpartner. Zusammen mit offenen Fragestellungen ermöglicht er zudem einen erleichterten Gesprächseinstieg in das Interview (vgl. ebd.).

Der Leitfaden basiert auf den Vorüberlegungen des Interviewers bezüglich des interessierenden Themenbereiches und umfasst einzelne Frageideen zur Einleitung bestimmter The-

menbereiche sowie die Eingangsfrage. Ebenso definiert er einen Orientierungsrahmen für die allgemeine Sondierung und begünstigt die Vergleichbarkeit spezifischer Interviews (vgl. ebd.). Im Interview werden dabei die thematisierten Bereiche erfasst.

Die audio-visuelle Tonträgeraufzeichnung ermöglicht dabei gegenüber Gesprächsprotokollen die präzise Erfassung des Kommunikationsprozesses und befördert damit dessen nachfolgende Transkription (Witzel 2000: A7). Nachdem das Interview erfolgt ist, kann ein Postskript erstellt werden, welches den Gesprächsinhalt, Anmerkungen zu situativen Aspekten und Schwerpunkten des Befragten erfasst (Lamnek 2010: 335). Außerdem werden auch Interpretationsideen für die Auswertung notiert; zudem kann das erstellte Postskript genutzt werden um bezüglich des Verfahrens der „theoretischen Stichprobenbildung“ (vgl. Kap. 9.1.2) weitere Kriterien für die inhaltlich begründete Auswahl weiterer bestimmter Interviewpartner zu bestimmen. Dies bietet dem Interviewer die Möglichkeit, schrittweise Kontrastfälle und Ähnlichkeiten zu definieren.

12. Auswertungsmethodik

Maßgeblich für die angewandte Methodik der qualitativen Forschungsinstrumente war die Intention anhand spezifischer Interpretationen der Interviews einen maßgeblichen Erkenntnisgewinn über die Veränderung der Verkehrsmittelwahl der befragten Akteure zu generieren. Dabei wurde insbesondere der Sachverhalt fokussiert, inwieweit den individuellen Handlung(sentscheidung)en über die Veräußerung der Privatfahrzeuge und der Umstieg zu Car-Sharing soziale Gesetzmäßigkeiten zugrunde liegen. Anhand des methodischen Vorgehens ergibt sich jedoch die grundlegende Fragestellung, wie anhand der Analyse weniger Fälle soziale Strukturen aufgedeckt werden können? Eine Beantwortung dieser Frage führt ohne Umwege zur Betrachtung der grundsätzlich diametral zu einander stehenden Fallverständnisse der empirischen quantitativen und qualitativen Sozialforschung. Die strukturelle Verschiedenheit der Perspektiven lässt sich dabei insbesondere anhand des differierenden Verständnisses über das Verhältnis von individuellem Fall und sozialer Struktur aufzeigen.

12.1 Die Differenz von Repräsentativität und Typik

In der konventionellen Methodologie der empirischen Sozialforschung ist der individuelle Fall sowohl in seinem genuinen Vorkommen bzw. Auftreten als auch in seiner Erscheinungsweise und damit auch in seinem inneren Zusammenhang einmalig – zugleich bedeutet diese Diktion, dass einmalig äquivalent zu der Bestimmung als zufällig ist. Folglich lautet die Argumentation des quantitativen Paradigmas, erst anhand des Vergleichs einer größtmöglichen Anzahl von Fällen, kann die einem (bestimmten) Verhalten zugrundeliegende soziale Gesetzmäßigkeit erkannt werden. Dazu werden zunächst Verhaltensdimensionen separiert und auf ihre durchschnittliche Häufigkeit in der Fallgruppe hin analysiert. Vermeintlich auftre-

tende Ausnahmen bestätigen dabei die Regel, soweit sie sich in einem bestimmten Rahmen halten und „nicht einen kritischen Häufigkeitsbereich überschreiten“ (Bude 1982: 84). Die Gesetzmäßigkeit besteht demgegenüber somit in der „durchschnittlichen Gemeinsamkeit, dem Auftreten eines methodisch isolierten Verhaltens“ (ebd.). Dies bedeutet zugleich, dass der gemessene Durchschnitt eines Verhaltens, bei einer fest definierten Fallanzahl zugleich das Typische in einer Gruppe ergibt. Wenn nunmehr das Typische jedoch mit einer Verhaltenshäufigkeit bei einer Vielzahl von Fällen gleichgesetzt wird, ist gleichwohl zu beachten, dass es von signifikanter Bedeutung ist, zwischen Typik und Repräsentativität zu unterscheiden. Während im allgemeinen Sprachgebrauch die Begrifflichkeiten von Mobilität und Verkehr synonym verwendet werden, ist gleiches auch für die vorgenannten Begriffe Typik und Repräsentativität festzustellen. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass das Typische mitnichten das Häufige sein muss (Bude 1982: 86). Dieser Sachverhalt beruht auf der naheliegenden Tatsache, dass das „Häufige“ nicht linear abzuleiten ist, sondern sich darunter vielfach die verschiedensten Typiken verbergen (Bude 1987: 10). Kurzum bedeutet dies: Was augenscheinlich ähnlich anmutet, muss nicht zwangsläufig auf dieselben Ursachen zurückzuführen sein. Damit gilt vice versa, auch was als Typik verschieden erscheint, muss nicht per Definitionem anderer Natur sein, sondern kann durchaus nach einem gleichen Ablauf und Regelwerk funktionieren.

„Zugespitzt formuliert: Seltenheit ist kein Widerspruch und Häufigkeit keine Bestätigung für Typik. Das Typische gilt für alle Fälle des Typs, wie häufig auch immer dieser in einer Menge unterschiedlicher Fälle vorkommt“ (Bude 1982: 86).

Konträr zum „Kriterium der durchschnittlichen Häufigkeit“ als Beleg für Gesetzmäßigkeit, impliziert das vorgenannte, dass bei einer singular quantitativ operierenden Vorgehensweise „das soziale Feld in seiner Vielfalt eingeschränkt [ist], nur sehr ausschnittsweise erfasst [wird] und komplexe Strukturen zu sehr vereinfacht und zu reduziert dargestellt werden“ (Lamnek 2010: 4). Folglich sind zur Bestimmung sozialer Gesetzmäßigkeiten nicht lediglich Häufigkeiten auszumachen, sondern die „innere Struktur[-en]“ (Lamnek 2010) der Phänomene zu erfassen. Zur Identifikation dieses „inneren Zusammenhang[s]“ (Bude 1987: 109), der die soziale Realität bestimmt, bedarf es an dieser Stelle der Differenzierung zwischen der quantitativen und qualitativen Perspektive. Während erstere, wie dargestellt, maßgeblich auf Häufigkeiten abstellt, forciert die qualitative Sozialforschung die Gesetzlichkeit des individuellen Falls.

Entsprechend dieser Auffassung führt die Analyse der inneren Struktur über die Gesetzlichkeit des individuellen Falls zur sozialen Struktur. Maßgeblich hierbei ist die von Bude so benannte „individuelle Allgemeinheit des Falls“ (Bude 1982: 84). Grundsätzlich gilt dabei, dass „jeder Fall Fall einer Struktur ist“ (ebd.: 85). Demnach ist das „soziale Leben [...] von Strukturen unterschiedlicher Generalität durchherrscht“ (ebd.), die sich gemäß Bude wie folgt dif-

ferenzieren: „Die Annahme universeller Strukturen des Geistes, der Person und der Gesellschaft scheint gerechtfertigt. Aus dieser Annahme folgt notwendig, daß ein einzelner Fall die universelle Struktur enthält“ (ebd.). Gegenüber den universellen Strukturen existieren weiterhin die „Strukturen relativ autonomer sozialer Handlungsgebilde“ (ebd.), wie etwa professionellen und sportlichen Handelns. Auch für diese Strukturen gilt allgemein, dass sich „in jedem Fall die Struktur reproduziert“ (ebd.) und selbige damit ebenso aus dem Fall ableiten lässt.¹⁶⁷ Maßgeblich anknüpfend an die Gesetzlichkeit des individuellen Falls ist überdies die Struktur des individuellen Handelns, welche insbesondere Gegenstand der biografischen Forschung¹⁶⁸ ist.

12.2 Von der Gesetzlichkeit des individuellen Falls zum Strukturbegriff der Individualität

Um die Relation zwischen der Gesetzlichkeit des individuellen Falls zur sozialen Struktur begreiflich zu machen, bedarf es zunächst eines ebensolchen strukturellen Begriffes der Individualität. Dabei lässt sich das jeweilige Individuum entsprechend als ein „eigenkonstruktives Wesen begreifen, dessen konstruktive Tätigkeit einem Regelsinn folgt, der die Totalität seiner Lebensäußerungen zusammenfügt“ (ebd.). Entsprechend dieser Definition umschreiben die vorgenannten Faktoren den Strukturbegriff von Individualität, welcher als „personale Struktur“ die „Lebenskonstruktion“ (ebd.) darstellt. Während selbige „Kategorien objektiven Sinns“ darstellen, bezeichnen die vornehmlich den Biografien zuzurechnenden „Ich-Ideologien“ die Ebene des subjektiven Erfahrungsgehalts. (ebd.)

Anhand der Analyse individueller Fälle die soziale Struktur zu bestimmen, gilt es dabei folgendes zu berücksichtigen: Ist der individuelle Fall für die quantitative empirische Sozialforschung zufällig, so wenig gilt für die qualitative empirische Sozialforschung das individuelle Verhalten als zufällig. Dieser Sachverhalt gründet in der Tatsache, dass sich individuelles Verhalten „aufgrund innerer Notwendigkeit[en] entfaltet“ (Bude 1987: 109), die als „innere Logik“ zugleich das „Typische im Individuellen dar[-]stellt“ (ebd.)

Eine Ent- und Aufdeckung dieser „inneren Logik[-en]“ bedarf notwendigerweise der Erfassung des individuellen Falls in seiner spezifischen Konkretheit. Gleichmaßen bedarf es somit ebenso eines Strukturverständnisses, welches in den „vielgestaltigen Äußerungen eines Falls“ (Bude 1988: 423) gründet sowie der Erfassung über die jeweilige Art und Weise der Reproduktion. Lévi-Strauss (vgl. 1980: 21f.) Ansicht folgend, dass Wissenschaft generell nur den zwei Polen einer reduktionistischen oder strukturalistischen Verfahrensweise obliegt,

¹⁶⁷ Als exemplarisches Beispiel steht etwa der Fußballsport, an dem anhand eines Spiels respektive Falls die allgemeinen Regeln erkennbar sind.

¹⁶⁸ Dieser Sachverhalt bietet einen weiteren Anknüpfungspunkt zur Auswahl des narrativen Interviews.

geschieht dies am besten durch eine Einzelfallrekonstruktion.¹⁶⁹ Dabei ist das eigentliche Ansinnen jedoch nicht eine Komplexitätsreduktion per se, sondern vielmehr eine Sondierung und „Konzentrierung von Strukturalität“ (Bude 1987: 193). Dieser Sachverhalt bedeutet dabei auch das Konzept der Lebenskonstruktion zu beachten.

Akteure produzieren im Rahmen ihres Lebensgeschehens weitaus „mehr Sinn“ als aus der „Perspektive [der] biografischen Selbstthematizierung“ (Bude 1982: 85) erkenntlich ist. Nach Bude begründet dabei „die Lebenskonstruktion die Intuition eines Zusammenhangs unseres Lebens“, welcher man als „vorreflexive[r] Strukturierung unserer Aktivität[en]“ (ebd.) vornehmlich erst bei krisenhaften Lebensphasen gewahr wird. Demnach sind in solchen Situationen bisweilen grundlegende Neuorganisationen von den bisherigen Lebensansichten und des ganzen Lebenslaufes notwendig, welche in Folge eine „veränderte Lebenskonstruktion“ hervorbringen, die wiederum „ein verändertes Leben leitet“ (ebd.). Entsprechend dieser Ausführung ist die enge Relation zu den präferierten Erhebungsmethoden des narrativen Interviews und der problemzentrierten Interviews offenkundig. Da alle Äußerungen der Befragten zugleich Aufschluss und Rückschluss über die verborgenen Konstruktionen der jeweiligen Leben bieten können, kommt dem Medium der verbalisierten Sprache eine immense Bedeutung zu. Da beide Interviewarten den Befragten eine weitgehend offene Darstellung ihrer Sichtweisen und des (verkehrlichen) Lebenslaufes und Einschätzungen ermöglichen, firmiert die sprachliche Ebene seitens der Befragten in Folge nicht nur als Explikation von Bedeutungen sondern bedarf eines geringeren Aufwand zur einer genaueren Protokollierung. Bestärken vorgenannte Aspekte die Favorisierung und Selektion beider Methoden zur Datenerhebung, so ist mit Blick auf die Analyse der dabei gewonnenen Daten der Fokus weiterhin auf die Faktoren der Lebenskonstruktion und Ich-Ideologien zu richten. Dies bedeutet zur Operationalisierung beider Begriffe, eine Differenzierung der derselben auf der Analyseebene: Demnach entspricht „die Lebenskonstruktion und Ich-Ideologie [der] Unterscheidung von Sagen und Meinen. Wir sagen mehr als wir meinen (zu sagen)“ (Bude 1982: 85f.). Für die Analysearbeit ist dieser Sachverhalt von signifikanter Bedeutung. Einerseits obliegt entsprechend der gewählten Interviewmethoden ein maßgeblicher Freiraum zur Äußerung, dabei erwächst aus den narrativen Antwortpassagen eine Darstellung mit ganz eigener Gestalt (vgl. Kap. 10). Andererseits bedeutet dies für die Analyseebene genau ebenjene „Gefügeordnung“ (Bude 1982: 86) zu identifizieren und interpretieren, da anhand dieser „verborgenen Sinnstruktur [...] die Konstruktionsweise des sich in diesem Text artikulierenden individuellen Lebens rekonstruiert“ wird. Kurzum: Mit der Rekonstruktion der Lebenskonstruktio-

¹⁶⁹ Reduktionistisch bedeutet an dieser Stelle die Reduzierung von komplexen Phänomenen einer spezifischen Ebene auf einfache Phänomene einer anderen Komplexitätsebene. Mithin lassen sich zahlreiche Prozesse in der Welt etwa anhand physikalischer Gesetze größtenteils oder partiell, wenn auch nicht in Gänze erklären. Ist eine solche Reduzierung bedingt durch die Komplexität der Phänomene nicht möglich, bezeichnet die Strukturelle Verfahrensweise eine Näherung, in dem die Beziehungen, in denen die Phänomene zu einander stehen fokussiert wird. Dies bedeutet über diese Relationen ein Verständnis über das Ausgangssystem zu erlangen (vgl. Levi-Strauss 1980: 21f.)

on wird die benannte „innere Allgemeinheit“ des konkreten Falls erkennbar.

Ein methodisches Verfahren, mit dem anhand der transkribierten Interviews die Rekonstruktion der Lebenskonstruktion unter dem Fokus der benannten „Konzentration von Strukturalität“ ermöglicht ist, bezeichnet die Methodik der strukturalen oder objektiven Hermeneutik. Die Anwendung dieses Instrumentariums beruht dabei auf seiner grundlegenden Ausrichtung, aus der Vielzahl der Beziehungen zwischen den „vielgestaltigen Äußerungen eines Falls“ (Bude 1988: 342), das konkrete „Strukturmuster seiner Erzeugung“ (ebd.) auslesen zu können. Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass die Rekonstruktion der Strukturmuster von individuellen Fällen jedoch eines weiteren Analyseschritts bedarf, um vom Einzelfall zu einer theoretischen Verallgemeinerung zu gelangen.

Entsprechend wird die singuläre Fallrekonstruktion in einem sequentiellen Vorgehen durch den Vergleich von Fällen ergänzt. Auf der analytischen Forschungsebene bedeutet dies, dass anhand der nach Glaser und Strauß (1967) benannten Kontrastierungstechnik sowohl einzelne Fälle, die möglichst unterschiedlich sind, als auch weitgehend ähnliche Fälle zueinander in spezifische Beziehung gesetzt werden. Anhand dieser vergleichenden Interpretation kann somit das soziale Feld definiert werden, in welchen die Fälle allgemein verortet sind, als auch ihre jeweilige „Position“ darin, von der aus der spezifische Fall seine Typik offenbart.

12.3 Das Verfahren der objektiven Hermeneutik

Das Konzept der objektiven Hermeneutik wurde als Datenauswertungsmethode von Oevermann und seinen Mitarbeitern begründet; damit wurde die sozialwissenschaftliche Forschung in den 1970er Jahren um die sequenzanalytische Verfahrenstechnik ergänzt (Oevermann et al. 1981).

Der maßgebliche Begriff bei diesem Verfahren ist die Sinnstrukturiertheit respektive die Sinnstrukturen. Bezüglich dieser Aspekte unterscheidet sie sich vom theoretischen wie methodologischen Grundkonzept her dabei einerseits von der „klassischen“ Hermeneutik, welche den „Sinn“ an die Intentionalität von handelnden Akteuren und den jeweiligen Prozessen der Sinnzuschreibung knüpft. Andererseits steht sie ebenso in Differenz zur naturwissenschaftlich orientierten Richtung der Sozialwissenschaft, welche von der Sinnstrukturiertheit beim Handeln von Akteuren absieht.

Entsprechend ihrem theoretischen Grundverständnis war das Ansinnen der objektiven Hermeneutik darauf angelegt den „Gap“ in der Soziologie zwischen verschiedenen Aspekten auszugleichen; die sich in der differierenden Perspektive bezüglich den folgenden Polen verdeutlichen lassen: Der sogenannten Makro- vs. Mikroebene, der Gegenüberstellung von Strukturen vs. intentionalem Handeln von Akteuren sowie schließlich den objektiven Lebensbedingungen konträr zu subjektiven Faktoren, Meinungen und Einstellungen (vgl. Ja-

cobs/Schwarz 2009: 7). Gemäß dieser Einschätzung ist die unmittelbare Nähe zu Ansätzen, die gleichfalls den benannten „Gap“ fokussieren offenkundig, damit sei an dieser Stelle etwa auf die Werke von Giddens (s.u.) und auch Bourdieu, etwa mit dessen Habitus-Konzept, verwiesen (vgl. ebd.; Kap. 8.2.1 – 8.2.3).

Anhand dieser konzeptuellen Einordnung bezeichnet die objektive Hermeneutik gleichfalls ihr theoretisches Verständnis der Ansätze, die sowohl dem Aspekt der Sinnstrukturiertheit als auch der objektiven Determination von und bei Handlungsphänomenen Beachtung beimessen. Oevermann selbst räumte bei der oftmals gestellten und gleichermaßen grundlegenden Frage der Philosophie und Soziologie nach dem Verhältnis von Subjekt und Gesellschaft eine vermittelnde Position ein. Somit votierte er weder für das Primat eines gesellschaftstheoretischen Objektivismus gegenüber einer subjektivistischen Position, noch stellte er letztere vorrangig gegenüber ersterem. Um dies zu verdeutlichen sei an dieser Stelle auf Marx verwiesen, welcher diesen Sachverhalt wie folgt schlüssig fasst: „Die Menschen machen ihre eigene Geschichte, aber sie machen sie nicht aus freien Stücken, nicht unter selbstgewählten, sondern unmittelbar vorgefundenen, gegebenen und überlieferten Umständen“. Für die soziologische Perspektive bedeutet dies, dass Handlungen von Akteuren stets in die spezifische Sequenzialität einer sozialen Praxis eingebunden sind und für diese Interaktionen das Verständnis von zwei maßgeblichen Faktoren – Individualität und Situation, respektive die Beschaffenheit derselben zu berücksichtigen ist.

Rekurrierend auf die benannten Parallelen zu Giddens ist festzustellen, dass die Begrifflichkeit der Strukturalität von Oevermann auch in sachlicher Hinsicht eine inhaltlich signifikante Ähnlichkeit zur Giddens' „Theorie der Strukturierung“ impliziert. Dieser Sachverhalt gründet in Giddens Anliegen, die vermeintliche Dualität zwischen Objektivismus und Subjektivismus zu befrieden, indem er anhand des Konzeptes der Dualität der Strukturen die von Akteuren durchgeführten Handlungen als eine Praxis definiert, die gleichermaßen einschränkend wie ermöglichend ist. Summarisch bedeutet dies: die menschliche Praxis ist zugleich ein Medium wie auch ein Ergebnis sozialer Praktiken (vgl. Kap. 5.7 – 5.7.2). Überdies impliziert auch Giddens' Verständnis von Handlungen eine indirekte Nähe zu Oevermann; mithin betont er die Eingebundenheit von Handlungen in die sogenannte „Serialität des Alltagsleben“, die wiederum den prozesshaften Charakter von Interaktionen verdeutlichen. Im Gegensatz zur quasi „Metatheorie“ von Giddens ist das Konzept von Oevermann zwar ebenso den dialektischen Theorien zuzuordnen, jedoch forciert er vielmehr empirische wie sachhaltige Analysen. Sein zentrales Anliegen ist somit die Befriedung des vorbenannten „Gaps“ anhand der Verfahrenstechnik der „Sinnrekonstruktion“ (vgl. Garz/Kraimer 1994: 10). Gleichsam bedeutet dies mit dem Konzept der objektiven Hermeneutik die Dualität von Strukturen als Verflechtung von Determination und individueller Handlungsautonomie zu bestimmen.

12.3.1 Methodologische Grundlagen der objektiven Hermeneutik

Maßgeblich für die objektive Hermeneutik ist in funktioneller Perspektive anhand der Auswertung und Analyse von Datenmaterial – und dabei vornehmlich Texten (s.u.) – die „hinter subjektiven Bedeutungen verborgenen objektiven Sinn-Strukturen zu dechiffrieren“ (Poscheschnik et. al. 2010: 3). Da bei der objektiven Hermeneutik das Datenmaterial zumeist verschriftlich also in Textform vorliegt (s.u.) ist der primäre Fokus auf die Entdeckung und Rekonstruktion von Strukturen gerichtet, die das entsprechende Datenmaterial in seiner konkret vorliegenden Form bestimmen. Mit anderen Worten also die dem Text zugrundeliegenden Strukturen.

Wesentlich für die objektive Hermeneutik ist dabei die konzeptionelle Differenzierung zwischen zwei Ebenen des Textes: Zum einen die des subjektiven Sinns respektive der subjektiven Bedeutungen, welche eine jeweilige Handlung für den erzählenden Akteur hat.¹⁷⁰ Demgegenüber umfasst die objektive Hermeneutik ebenso die hinter der subjektiven Ebene liegende Ebene der objektiv latenten Sinnstrukturen. Diese objektiven Bedeutungsstrukturen bezeichnen die latente Sinnstruktur von Handlungen und sind eine Realitätsebene sui generis. Bezüglich dieser Ebenen ist festzustellen, dass die subjektiven Bedeutungen und die dabei zugrundeliegenden Bedeutungsstrukturen nicht identisch sind. Im Allgemeinen wird letztere auch nicht vom Befragten respektive vom Handelnden Akteur (Subjekt) erkannt, aber kann auf analytischer Ebene durch die objektive Hermeneutik erschlossen werden. Der subjektive Sinn der Handlungen, was eine Person gemeint, gefühlt sowie gedacht und intendiert hat, ist nicht der maßgebliche Gegenstand der objektiven Hermeneutik. Entsprechend richtet sich der Fokus nicht darauf zu erfassen und nachvollziehen zu können, was die Interviewten auszudrücken beabsichtigen – die von Befragten subjektiv dargestellte mental präsente und repräsentierte Selbstperspektive ist somit nicht von Belang. Mit dem Verfahren der objektiven Hermeneutik wird also weniger der Anspruch verknüpft, den vom Befragten intendierten Sinn zu ergründen, sondern den benannten latenten Sinn respektive die Struktur des Datenmaterials zu erschließen. Maßgeblich ist also das Anliegen, den objektiven Sinn zu entschlüsseln, das tatsächlich Ausgedrückte, die quasi hinterlassene Spur, innerhalb derer sich eine Realität widerspiegelt, die in ihrem genuinen Gehalt über den subjektiv-individuellen Gehalt hinausreicht. Zu diesem Zweck wird die natürliche Interaktion – das Interviewgespräch – protokolliert und soziales Handeln verschriftlicht, also in eine Textform transformiert. Die so generierte Textform umfasst folglich das tatsächlich Ausgedrückte als eine eigenständige Realitätsebene gegenüber dem vom Befragten subjektiv Gemeinten – also dem Beabsichtigten und seiner Intention. Folglich kann erst mit der transformierten verbalisierten Sprache in die schriftliche Darstellungsform die handlungsgenerierende latente Sinnstruktur

¹⁷⁰ An dieser Stelle wird davon ausgegangen das der Interviewte als erzählender Akteur weitgehend identisch ist mit dem handelnden Akteur, dies gilt auch für weitgehend als vom Interviewten als passiv erlebte Situation (vgl. Verlaufskurve von narrativen Elementen Kap. 10.6.1 – 10.6.2).

untersucht werden; mit dem entsprechenden Ziel die objektiven Bedeutungsstrukturen zu rekonstruieren.

Gleichwohl ist anzumerken, dass die Texttransformation nur für Verfahren der Interviewdurchführung ihre Anwendung findet. Demgegenüber gilt generell, dass bei der objektiven Hermeneutik allgemein Erzeugnisse von menschlichen Interaktionen als Text verstanden werden. Der von Oevermann angestrebte Nutzen des Verfahrens erschöpft sich also nicht nur in der Analyse von verbalsprachlichen Texten. Vielmehr fokussierte er die „gesamte soziale Alltäglichkeit“ (Oevermann 1986: 51), soweit sie den protokolliert ist, analysieren zu können. Mithin wird soziale Realität also in eine Textform gewandelt, welcher als Lektüre lesbar und analysierbar ist. In der ursprünglichen Ausrichtung wurde die objektive Hermeneutik vornehmlich für die Analyse von natürlichen Interaktionen, wie etwa Familiengesprächen, konzipiert, dennoch fand das Verfahren zunehmend eine Anwendung auch für weitere Dokumente. So fanden bisweilen auch Fotografien, videografische Filmwerke und Kunstwerke ihren Eingang zur Verwendung des Verfahrens etwa in der Marktforschung (vgl. Garz 1994). Der überwiegende Part der praktischen Verfahrensanwendung bezieht sich mittlerweile jedoch auf die Analyse und Auswertung von Interviewtexten; so dass das Verfahren auch für die vorliegende Forschungsarbeit Verwendung findet. Dabei hat der Text mit seinen jeweiligen Ausdrucksgestalten und zusammenhängenden Relationen von Bedeutungen - den benannten latenten Sinnstrukturen - für die Analysten eine eigenständige Realität gegenüber den Absichten des Erzählträgers respektive des Interviewten.¹⁷¹ Entsprechend dieser Unterscheidung steht die objektive Hermeneutik zumindest partiell konträr zur konventionellen interpretativen Sozialforschung, für welche vornehmlich die Erhebung und Analyse des subjektiven Sinns bedeutsam ist. Demnach sind für die interpretative Sozialforschung vornehmlich die Ebenen der mentalen (Re-)Präsentation und subjektive Prozesse der Sinnzuschreibung relevant. Folglich ist das Verfahren der objektiven Hermeneutik diesem Bereich der interpretativen Sozialforschung im klassischen Sinne zur teilweise zuzuordnen (vgl. Garz/Kraimer 1994: 12).

12.3.2 Grundprinzipien zur Fallrekonstruktion und Bestimmung von Handlungsabläufen

Ausgehend von dem erhobenen Textmaterial, in welchem sich die soziale Realität abbildet und entsprechend analysiert werden kann, erfolgt die Durchführung einer Fallrekonstruktion. Der primäre Fokus ist dabei, konträr etwa zur bloßen Fallbeschreibung, auf die Rekonstruktion der inneren Gesetzmäßigkeit eines Interviews respektive eines Falles als spezifisches Ab-

¹⁷¹ An dieser Stelle findet sich somit ein weiterer Anknüpfungspunkt zu Giddens. Analog zum Konzept der latenten Sinnstrukturen differenziert diese zwischen Ebenen des diskursiven und praktischen Bewusstseins. Selbiges ist dabei ähnlich bei Oevermanns latenten Sinnstrukturen dem Befragten nicht direkt zugänglich und somit jenseits der subjektiven Selbstperspektive. Giddens (ders. 1994: 54) bezeichnet es als „in Begegnungen inkorporierte gemeinsame Wissen“ welches „dem Bewußtsein der Akteure nicht direkt zugänglich“ ist.

laufmuster einer konkreten Lebenspraxis der befragten Akteure gerichtet. Analog zur Differenzierung zwischen subjektiver und latent objektiver Sinnstruktur ist dabei zwischen dieser objektiven Fallstruktur und der subjektiven Selbstperspektive der Befragten zu unterscheiden. Maßgebliches Ziel bei dieser Fallrekonstruktion ist somit ein alleiniges und „erschließendes Nachzeichnen“ von den jeweiligen „fallspezifischen Strukturgestalt[en] in der Sprache des Falls selbst“ (Oevermann 1981: 4). Grundlegend bei dieser Interpretationsarbeit ist dabei die Annahme, dass das Medium der Sprache „ein System intersubjektiv geteilter Regeln und Bedeutungen ist, das zwar nicht immer offensichtlich ist, sich aber rekonstruieren lässt“ (Poscheschnik et. al. 2010: 4). Somit bedarf es der konkreten Dechiffrierung der fallspezifischen „schlüssigen Motivierung“ (Oevermann 1981: 4) eines konkreten Handlungsablaufs, welcher sich anhand der Begrifflichkeiten des jeweiligen „Handlungskontextes“ analysieren lässt (vgl. ebd.).

Konträr zum Verfahren der bloßen Fallbeschreibung wird bei der Fallrekonstruktion kein subsumtionslogisches Vorgehen verwendet; entsprechend erfolgt also keine Systematisierung des Datenmaterials anhand von vorgefertigten Klassifikationen oder anderen Begrifflichkeiten. Vielmehr erfolgt dem Ansinnen der objektiven Hermeneutik entsprechend, die Verallgemeinerungsfähigkeit der jeweiligen Ergebnisse der einzelnen Fallstudien anhand der benannten Strukturgeneralisierung. Damit obliegt zugleich ein möglicher Anknüpfungspunkt für eine weitere Entwicklung von theoretischen Annahmen in Bezug auf das Untersuchungsfeld. Auf instrumenteller Perspektive der objektiven Hermeneutik gilt als Grundprinzip der Interpretation sowohl die Erfassung des objektiven Sinns wie auch des subjektiv gemeinten Sinns in Bezug auf die Differenz dieser beiden Ebenen sowie des spezifischen Verhältnisses dieser Ebenen zueinander. Anhand der so gewonnenen Erkenntnis und des Verständnisses über die Relation dieser Beziehung ist es bei der Interpretation möglich, die spezifische Fallstruktur aufzudecken. Dies bedeutet, den einzelnen Fall in seiner jeweiligen individuellen Verfasstheit zu bestimmen und dabei dessen realen Verlauf sukzessive erkennbar zu machen. Überdies kann im Rahmen der Interpretation gleichsam die Geschichte des Falls, also die Genese der jeweiligen Fallstruktur, die Herausbildung einer individuellen Struktur im Lebensverlauf, bestimmt werden. Da die Analyse einer solchen Genese – beispielsweise über die Beeinflussung der Verkehrssozialisation auf das spätere Verkehrshandeln und Einstellungen zur Automobilität – jedoch nur partiell den Gegenstand der Untersuchung berührt, werden derlei Aspekte nur nachrangig angeführt. Dies bedeutet, einer entsprechenden Prägung des Verhältnisses zur automobilen Mobilität in der Prä-Adoleszenzphase wird in der Untersuchung nicht oder nur marginal nachgegangen.

12.4 Regelgeleitete Bestimmung der Fallstruktur und Fallrekonstruktion

Auf instrumenteller Ebene bezeichnen qualitative Auswertungsmethoden zumeist mehrgliedrige regelgeleitete Verfahren. Dieser Sachverhalt trifft auch auf die objektive Hermeneutik zu, wenngleich sie „bis zu einem gewissen Grad eine Kunstlehre bleibt“ (Poscheschnik et al. 2010: 3f.). Den zentralen Ansatzpunkt des Verfahrens bildet dabei ein „sukzessiver Vergleich von möglichen Bedeutungsfacetten einer Handlung mit seinem tatsächlichen Bedeutungsgehalt“ (ebd.). Maßgeblich für das Verfahren ist somit die Relation zwischen diesen beiden Bedeutungen, da innerhalb dieses „Spannungsfelds“ (ebd.) im Analyseprozess die maßgeblich interessierende objektive Bedeutungsstruktur des jeweiligen Falles schrittweise sondiert wird.¹⁷² Bezogen auf die Untersuchungsarbeit zur Rekonstruktion der Fallstruktur bedeutet dies, dass die Rekonstruktion erfolgt, indem der genuine Selektionsprozess nachvollzogen wird, welcher sich in dem Fall darbietet. Kurzum: Die Besonderheit eines Falls – was in Differenz zu den anderen Fällen steht – wird erst durch die Kontrastierung anderer denkbarer Möglichkeiten von Handlungen erkennbar. Folglich besteht die Erklärungsarbeit bei der Interpretation in der Bestimmung, weshalb ein Akteur gerade eine bestimmte Möglichkeit präferiert und ausgewählt hat, und eine andere nicht. Diese Differenzierung ist dabei insofern bedeutsam, als das die konkrete Fallstruktur einerseits durch die bestimmte Wahl von Möglichkeiten gegenüber ebenfalls nicht ausgewählten Möglichkeiten entsteht. Andererseits ist gleichwohl zu beachten, dass sich „im Lauf der Zeit ein bestimmter Typus von Auswahlprozessen wiederholt“ (Wohlrab-Sahr 1996: 10). Analog dazu bedingt diese Repetition von Selektionsprozessen eine „gewisse Bindewirkung“ (ebd.), welche das genuine Spezifikum eines Falls, die Fallstruktur als solche, verdeutlicht. Dem vorgenannten entsprechend, bezeichnet eine Auswahl somit nicht lediglich eine Festlegung als bewusste Entscheidung an sich, sondern vielmehr eine Realisierung von Möglichkeiten gegenüber anderen, aus der wiederum weitere Handlungsbedingungen¹⁷³ für nachfolgende „Entscheidungen“ bei Handlungssituationen resultieren.¹⁷⁴ Dem vorgenannten theoretischen Leitgedanken über die Rekonstruktion der Fallstruktur entsprechend ergeben sich auf methodischer Ebene für die Praxis einige Regelungen¹⁷⁵:

Die Interpretationsarbeit – der eigentliche Schritt der objektiven Hermeneutik – erfolgt als sequentielle Feinanalyse. Dies bedeutet, dass Datenmaterial wird zunächst in einzelne Sekti-

¹⁷² Zur Bedeutung der Sprache als intersubjektives System siehe Kap. 12.3.

¹⁷³ Dies bedeutet mit Verweis auf Giddens und allgemein den Begriff des Möglichkeitsraums somit gleichermaßen ermöglichende wie auch beschränkende Handlungsbedingungen.

¹⁷⁴ Oevermann (1991: 273) sagt über die Fallrekonstruktion (im Unterschied zur bloßen Fallbeschreibung) folgendes: „In ihr wird durch Sequenzanalyse die Systematik bzw. die Selektivität rekonstruiert, in der ein konkretes, praktisch handelndes soziales Gebilde im Rahmen seiner durch Regeln konstituierten ‚objektiven Möglichkeit‘ die strukturell vor-gegebene Autonomiechance erfüllt. Die Besonderung wird als fallspezifische typische Verlaufsform nicht nur abgebildet, sondern darüber hinaus in ihrer Motivierung erklärt und als eine Gesetzmäßigkeit generalisiert, die dem Fall selbst als allgemeine eigentümlich ist.“

¹⁷⁵ Das konkrete Vorgehen des Verfahrens ist äußerst komplex und wird hier nur cursorisch dargestellt. Die einzelnen Arbeitsschritte bezeichnen nach der Festlegung von Forschungsfrage und Forschungsgegenstand die Grobanalyse – bei der die äußeren Kontexte, in dem die Handlungen eingebettet sind, analysiert werden, mit dem Ziel wie der Text entstanden ist -; die benannte sequentielle Feinanalyse sowie viertens die Strukturanalyse. Zum letzteren Aspekt sei hier auf den nachfolgenden Abschnitt verwiesen.

onsinterakte respektive Sequenzen aufgegliedert, die daran anknüpfend nacheinander analysiert werden. Die Analyse selbst folgt dabei der tatsächlichen temporalen Abfolge des Geschehens schrittweise, dabei entsprechen die einzelnen Sequenzeinheiten jeweils spezifischen Sinneinheiten. Bei Interviews kann die Analyse somit vor allem in der Einstiegspassage wortweise als auch Satz für Satz erfolgen; ist eine Strukturhypothese generiert, besteht auch die Möglichkeit eines Passagen- respektive abschnittswisen Vorgehens. Bei dieser Vorgehensart werden an den Text zahlreiche Fragen über mögliche Bedeutungen und Bedeutungsfaktoren der Handlung exploriert (vgl. Poscheschnik et al. 2010: 3ff.): Was könnte das bedeuten? Welche konkrete Handlungsproblematik besteht für den Akteur in einer spezifischen Situation? Welche Möglichkeiten sind gegeben? Was hat der Akteur getan und wie hat er agiert?

im Sinne eines Gedankenexperiments wird auf analytischer Ebene quasi ein „Sinnüberschuss [...] unterstell[t] und möglichst viele, auch unwahrscheinliche Lesarten“, bedacht (Poscheschnik et al. 2010: 5). Gegenüber dem Alltagsverstehen wird das Geschehnis also „nicht nur auf eine Art und Weise interpretiert“ (ebd.). Dies bedeutet im Gegensatz zur alltäglichen Kommunikation, bei der ein möglichst zügiges Verstehen von den Gesprächsäußerungen des Interaktionspartners unabdingbar ist, ein Zurücktreten, um das vermeintlich schon Verstandene „fremd zu machen“ und auch unwahrscheinliche Lesarten mit einzuführen. Anhand dieser Vorgehensweise werden dann sukzessive allgemeine Struktureigenschaften des Datenmaterials abgeleitet und aus den jeweils vorigen Interaktionen mögliche Konsequenzen für nachfolgende Äußerungen und Lesarten analysiert. Auf technischer Ebene geschieht dies, indem wiederum erwogen wird, wie der Interaktionsprozess an sich weitergehen könnte. Die dann tatsächlich als nächste erfolgte Äußerung wird mit den unterstellten Lesarten kontrastiert, was in Folge den schrittweisen Ausschluss nichtzutreffender Lesarten bedingt. Anhand dieses Vorgehens ergibt sich über das Ausschlussverfahren alternativer Lesarten des Prozesses sukzessive die Bedeutungsstruktur (ebd.).

Grundlegend ist somit die Kontextvariation (Bude 1990: 221), um die Äußerung von theoretischen Kontexten auf den spezifischen Kontext zu bringen.

Für das Verständnis des Besonderen einer Situation im Vergleich zu anderen möglichen Situationen, bedarf es dabei notwendigerweise des Vorstellungsvermögens von Handlungsmöglichkeiten, die wiederum ein empirisches wie theoretisches Wissen von sozio-kulturellen wie geschichtlichen Zusammenhängen über den Untersuchungsgegenstand voraussetzen. Erst mittels dieser „Kontrastierungsfolie“ ist es möglich, die Besonderheit zu erkennen. Damit ist für die Analysearbeit ebenso der äußere Kontext zu bestimmen. Mithin definiert als Möglichkeitsräume respektive soziale Gelegenheitsstrukturen, die eine quasi Rahmung des Handlungsproblems darstellen und als ermöglichende wie einschränkende Faktoren verschiedene Anschlussmöglichkeiten darbieten.

Summarisch fokussiert das Verfahren der objektiven Hermeneutik folglich, neben dem äußeren Kontext den „inneren Kontext“ von Akteurshandlungen bei der spezifischen Fallanalyse zu ergründen. Der benannte Faktor des inneren Kontextes bezeichnet somit die „Selektivität des Falls“ (Wohlrab-Sahr 1993: 106), welche die Lebensgeschichte der Interviewten selbst als eine genuin individuelle Kontextbedingung des Agierens darstellt und auch vermeintlich irrationale Handlungen nachvollziehbar macht.

12.5 Auswertung der Interviews

Im Rahmen der Auswertung bestand das zentrale Anliegen der empirischen Arbeit darin, anhand von Fallrekonstruktionen der einzelnen Interviews die Komplexität von Verkehrshandeln als soziale Praxis von Akteuren zu erkunden. Die Vielseitigkeit sowie Vielschichtigkeit dieses Phänomens basierte dabei auf einem prozessualen Verständnis von Verkehrshandeln, so dass die dem Erkenntnisinteresse zugrunde liegende Veränderung in der Verkehrspraxis der Befragten als individueller Prozessverlauf im Mittelpunkt stand. Analog zu dieser Fokussierung wurde angestrebt, das Zusammenspiel und die Relation von individuellen wie objektiven Bedingungen dieser Prozessverläufe darzulegen, um daraufhin eventuell wirkende soziale Strukturgesetzmäßigkeiten zu identifizieren und abzuleiten. Derlei vermutete Strukturgesetzmäßigkeiten befassten dabei neben der generellen Funktion von Automobilität auch den Zusammenhang und die Diskrepanz zwischen Umweltwissen und gelebter Verkehrspraxis der Akteure sowie und vor allem die Veränderung der verkehrlichen Praxis zugunsten von Car-Sharing. Als Resultat dienten die Erkenntnisse über die festgestellten Strukturgesetzmäßigkeiten, daran anknüpfend schließlich als Grundlage für die Ableitung weiterer theoretischer Annahmen.

Die Interpretation erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren: Der erste Arbeitsschritt bestand zunächst in der Verschriftlichung der Interviews; daran anschließend wurde das transkribierte Datenmaterial in Bezug auf die dem Erkenntnisinteresse zugrundeliegenden Leitfragen anhand von alltagstheoretischen Wissensbeständen grob analysiert. Der nachfolgende Arbeitsschritt bestand in einer extensiven Textauslegung anhand sozialwissenschaftlicher Theorien und Konzepte unter Verwendung der Methodik der objektiven Hermeneutik.

Analog zur Einzelfallinterpretation wurde anhand der weiter durchgeführten Interviews eine Kontrastierung der spezifischen Einzelfälle durch Fallvergleiche angestrebt. Dieses Vorgehen ermöglichte einerseits die Thematik des Car-Sharing bei der Analyse theoretisch tiefergehend zu erfassen. Zugleich ergab sich andererseits die Möglichkeit, im Fortgang der Interpretationen weitere Analysehypothesen zu generieren, was sich im Umkehrschluss damit auch auf die weitere Interpretationsarbeit und das Verständnis über das Untersuchungsfeld respektive die Einzelfälle wechselseitig auswirkte. Summarisch bedeutete dies, dass die benannten Faktoren von Einzelfallinterpretation, durchgeführter Fallkontrastierung und theoretischer

sche Problemerkennung eine wechselseitig reflexive und interdependente Analysestruktur ermöglichen, die den Erkenntnisfortschritt vom Besonderen des Einzelfalls zum Allgemeinen hin forcierten.

Mithin ergaben sich etwa im Interpretationsverlauf und besonders durch die Fallvergleiche nicht nur Belege über die eingangs vermutete Bedeutung von Routinen beim Verkehrshandeln. Vielmehr verdeutlichte das Vorgehen auch wesentliche Erkenntnisse über die Verschiedenartigkeit der Bedeutung und Funktionalität des Verkehrsmittels Automobil und dessen Leitbild.

Die konkreten Arbeitsschritte differenzierten sich dabei, wie nachfolgend dargestellt, in der Abfolge der Analyse des äußeren Kontextes von aktorspezifischem Verkehrshandeln anhand objektiver Daten einerseits, der Analyse des inneren Kontextes anhand der Rekonstruktion der Sinnstruktur(-en) andererseits sowie schließlich der Fallkontrastierung mit dem Ziel der Strukturgeneralisierung und Typenbildung.

Zum äußeren Kontext und den objektiven Daten folgendes:

- In der Arbeitsabfolge wurde der äußere Kontext des jeweiligen Verkehrshandeln der Befragten durch die Analyse des transkribierten Datenmaterials und die Auswertung des Kurzfragebogens bestimmt; überdies wurde eine quasi checklistenartige Biografie der Befragten erstellt, welche vornehmlich die nachfolgend dargestellten Bereiche objektiver Daten betraf:
- **Veränderung der Lebenssituation** mit (in)direkten Auswirkungen auf die Mobilitätsbedürfnisse, definiert als Mobilitätsanforderungen des Haushaltes sowie auf die Ressourcen des Verkehrshandeln. Exemplarisch für derartige Veränderungen sind etwa Verlagerungen des Wohnstandortes, Zuzug oder Auszug von Haushaltsmitgliedern oder eine Geburt sowie der Wechsel des Arbeitsplatzes.
- Ein weiterer Faktor waren **Entscheidungen der Akteure** mit (in)direkter Wirkung auf das Verkehrshandeln. Entscheidend dabei waren vornehmlich längerfristig bedeutsame Entscheidungen, die den Möglichkeitsraum des Verkehrshandeln erweitern oder beschränkend und die Auswahl respektive Nutzungsmöglichkeit an Verkehrsmitteln maßgeblich beeinflussen. Exemplarisch für Entscheidungen sind etwa der Führerscheinwerb zu einem bestimmten Zeitpunkt, der Erwerb oder die Abschaffung von einem Verkehrsmittel sowie der Beitritt zu einer Car-Sharing-Organisation.¹⁷⁶

¹⁷⁶ Der Erwerb des Führerscheins sowie die Mitgliedschaft bei einer CSO wurden partiell nur als indirekt beeinflussend gewertet, da weder aus dem Führerscheinwerb zwangsläufig ein direkter PKW-Erwerb erfolgt sondern lediglich die Nutzung eines Fahrzeugs erlaubt wird. Des Weiteren muss die Mitgliedschaft einer CSO nicht zwangsläufig die Abschaffung des Privat-PKW's bedingen; dies ist etwa der Fall, wenn Car-Sharing nur als Mobilitätsergänzung, etwa als alternative zum Erwerb eines Zweit-PKW's, genutzt wird.

- Überdies wurden auch übersubjektive **verkehrliche Rahmenbedingungen** angeführt.

Exemplarisch dafür stehen etwa die infrastrukturelle Verkehrsanbindung der Wohnlage, die entsprechende Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie auch die Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten für Güter des täglichen Bedarfs, die Verkehrsbelastung, als auch der Zugang zu Möglichkeiten sozialer Teilhabe und der Zeitpunkt einer Wohnstandortverlagerung.

Die vorgenannte Differenzierung in verschiedene Biografiebereiche ermöglicht es, sowohl eine spezifische Abfolge von Lebensereignissen als auch die damit in enger Relation verbundenen realisierten verkehrlichen Entscheidungen der befragten Akteure zu bestimmen. Die dabei bestimmten sequentiellen Abfolgen offenbaren somit nicht nur eine perspektivische Betrachtung des Lebenslaufs an sich, sondern bieten zudem den Anknüpfungspunkt für eine weitergehende analytische Differenzierung. Einerseits umfasst die Biografie die benannten Fakten über die objektive Struktur der Lebensgeschichte und Handlungsstruktur. Andererseits sind diese Aspekte nachprüfbar Informationen, die auf methodischer Ebene zugleich mit der Selbstpräsentation respektive der subjektiven Selbstinterpretation der Darstellungen im generierten Datenmaterial des Interviewtextes verglichen wurden.¹⁷⁷ Anhand dieses Vorgehens können somit auch mögliche Diskrepanzen und Abweichungen zwischen Handlungsstruktur und objektiver Struktur der Lebensgeschichte und der Selbstdarstellungen erfasst und untersucht werden. Dabei gilt, dass die objektiven Daten der jeweiligen Fälle stets den äußeren Kontext darstellen; zugleich bedeutet dies wiederum, dass sie folglich auch den Möglichkeitsraum¹⁷⁸ definieren und bestimmen, der beschränkend wie ermöglichend den Rahmen des (Verkehrs-)Handelns der jeweiligen Akteure bezeichnet.

Die Erfassung der Biografie kann gleichsam den transkribierten Datenmaterial als „Text“-Basis für die Anwendung der Verfahrenstechnik der objektiven Hermeneutik verstanden werden. Entsprechend war es möglich, den Biografieverlauf der Akteure sequentiell zu interpretieren, was zugleich den Vorzug bot, die dem Verlauf zugrundeliegenden Strukturen zu identifizieren. Damit konnten selbige einerseits als Hypothesen in der sich anschließenden Interpretation des Datenmaterials der verschriftlichten Interviews überprüft werden. Andererseits konnten jedoch aus der erstellten Biografie direkt Fragestellungen abgeleitet werden, die wiederum maßgeblich für die Analyse der einzelnen Interviewtexte waren.

¹⁷⁷ Anzumerken ist, dass eine solche Differenzierung die Selbstdarstellung der Befragten auch als spezifisches Element der biografischen Konstruktionsprozesse verdeutlicht. Nach Przyborski und Wohlrab-Sahr (2010) ist die Selbstpräsentation stets auch an bestimmte Schemata sozialer Typisierungen geknüpft. Gleichsam bezeichnet sie überdies bestimmte Deutungsmuster mit denen sie verbunden ist.

¹⁷⁸ Zum Begriff des Möglichkeitsraums siehe Kap. 5.7.2.

12.6 Analyse des inneren Kontextes anhand von fallspezifischer Rekonstruktion der Sinnstruktur

Nachdem die Erarbeitung der Biografie und Analyse der äußeren Kontexte abgeschlossen war, erfolgte in einem nachfolgenden Arbeitsschritt die Fokussierung des inneren Kontextes - der Sinnstruktur - der Akteurshandlungen. Zur Rekonstruktion der Sinnstruktur wurde in der überwiegenden Anzahl der Fälle vornehmlich die Eingangssequenz der durchgeführten Interviews analysiert. Ausschlaggebend für diese primäre Ausrichtung war die Intention, eine Strukturhypothese zu evozieren, welche im weiteren Analyseverlauf an verschiedenen Textstellen des Datenmaterials überprüft, verworfen oder vertieft werden konnte. Dabei beruhte dieses Vorgehen auf der von Bude (1987: 106) angestellten Vermutung, dass allgemein bereits der Gesprächsbeginn eine solch inhaltliche Dichte aufweise, das bereits „alle Fäden zusammengezogen“ seien. Folglich gelte es demnach die Analyse darauf zu richten, wie selbige im Gesprächsverlauf „ausgerollt werden“ (ebd.).

Entgegen des eigentlich geplanten Vorgehens eines rein sequenzanalytisch orientierten Vorgehens wurde dabei somit ein Mittelweg eingeschlagen. Dieser bestand nebst einem vornehmlich sequentiellen Analyseverfahren ebenso in der Einbindung zusammenfassender Interpretationen, was auf methodologischer Ebene jedoch den Vorzug bot, den Interpretationsvorgang weitestgehend nachvollziehbar darzulegen.

12.7 Der kontrastierende Fallvergleich und Typisierung der Fallstrukturen

Nach Glaser und Strauß (1967) ist für den kontrastierenden Fallvergleich ein zweistufiges Vorgehen möglich. Einerseits der Minimalvergleich, bei welchem möglichst gleichartige Fälle für die Komparation bemüht werden sowie andererseits der Maximalvergleich, bei dem entsprechend möglichst kontrastreiche Fälle gegenübergestellt werden. Bei der Analyse und Auswertung des Datenmaterials wurden beide Vorgehensweisen bemüht, um Übereinstimmungen, Ähnlichkeiten und auch Gegensätze respektive Abweichungen der einzelnen Fälle zu identifizieren und zu bestimmen. Auf methodischer Ebene konnten mit diesem Ansatz sowohl Hypothesen als auch Kategorien generiert werden, die bei der fortlaufenden Analysearbeit kontinuierlich überprüft, als auch partiell revidiert wurden oder als geeignet für die weitere Analyse eingestuft wurden. Mitunter erfolgte in diesem Arbeitsschritt also auch ein subsumtionslogisches Vorgehen anhand von Vergleichskategorien, welche jedoch aus dem Datenmaterial selbst erschlossen wurden. Anhand des Fallvergleichs wurde somit überdies eine (heuristische) Typenbildung ermöglicht, die auf der rekonstruierten Sinnstruktur der Einzelfälle beruhte. Zugleich standen diese Ergebnisse damit konträr zu einem rein inhaltsanalytischen Vorgehen, nach der sich eine Typenbildung aus der konkreten Konstellation von verschiedenen Merkmalsausprägungen ergibt. Das maßgebliche Ziel dieses Vorgehens war also anhand von Fallvergleichen ein vertieftes Verständnis über das analysierte Handlungs-

feld sowie die spezifischen Zusammenhänge zu erlangen. Des Weiteren sollten die generierten Hypothesen weiterentwickelt werden und somit theoretische Ableitungen ermöglichen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine Verallgemeinerung über mögliche Zusammenhänge nicht einer generalisierenden Pauschalisierung gleichkommen darf und nur innerhalb des konkreten Kontextbezuges eine Gültigkeit respektive Zulässigkeit aufweist (vgl. Flick 1995: 254; Gerhard 1986: 91).

13. Fallanalysen und Fallrekonstruktionen der Interviews

In diesem Kapitel werden nachfolgend die Fallanalysen und Fallrekonstruktionen der Interviews mit den Auswahlpartnern der Samplegruppe dargestellt. Das Interview mit Ursula Neufischer erfolgt konzeptionell als narratives Interview und bezeichnet damit zugleich die Grundlage für eine theoriebasierte Rahmung der übrigen Interviews. Dabei werden in diesem Kontext zunächst die biografischen Lebens- und Verkehrsverhaltensdaten der Interviewpartner dargestellt.

14. Interview 1: Ursula Neufischer

14.1 Biografische Lebens- und Verkehrsdaten

Die städtische Angestellte, Ursula Neufischer, ist verheiratet und lebt mit ihrem Mann und der gemeinsamen Tochter zusammen in Paderborn in einer Neubausiedlung in einer Doppelhaushälfte. Zum Zeitpunkt des durchgeführten Interviews, im Oktober 2017, ist sie 53 Jahre jung. Sie wurde 1964 geboren und wuchs auf dem Land in der elterlichen Familie mit zwei Geschwistern auf. Nach dem erfolgreichen Abschluss der Volksschule im Alter von 16 entscheidet sie sich für eine Ausbildung zur medizinisch-technischen Assistentin. Die Ausbildung absolviert sie, bedingt durch die nicht gegebene Angebotslage auf dem Land, in ihrer Geburtsstadt Lippstadt nahe der dörflichen Umgebung, in der sie ihre Kindheit und Jugend verbringt. Die Wegstrecke zur Ausbildungsstätte wird ausschließlich mit dem Bus bewältigt.

Im Jahr 1982 finanziert sie nach ersten „privaten“ Fahrstunden“ im Alter von 18 Jahren ihren Führerschein mit ihrem Ausbildungsgehalt und Erspartem selbst. Eine direkte finanzielle Unterstützung seitens ihrer Familie erfährt sie bei diesem Vorhaben nicht. Bedingt durch den Sachverhalt, dass sie das elterliche Auto nicht mitbenutzen darf, bestreitet sie analog zum Führerscheinwerb auch den Erwerb ihres ersten eigenen PKWs zum Ende der Ausbildung hin aus eigenen Mitteln. Der von ihr favorisierte Fahrzeugtyp ist ein gebrauchter, zweifarbiger Karman-Ghia, mit dem sie von diesem Zeitpunkt an ihren Arbeitsweg zurücklegt. Ebenso dient der PKW nun auch als Fortbewegungsmittel in der Freizeit; ihr Wohnsitz bleibt jedoch zunächst bei den Eltern.

Dies ändert sich im Folgejahr (1983): Nach dem erfolgreichen Abschluss ihrer Ausbildung

wird sie von ihrem Arbeitgeber übernommen und entschließt sich in die Stadt zu ziehen, wo sie eine kleine Ein-Zimmer-Mietwohnung ihr Eigen nennt. Da die Wohnung innenstadtnah gelegen ist, obliegt ihr die Möglichkeit, für den Arbeitsweg und für etwaige Stadtbummel mitunter die vorhandene Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs zu nutzen, aber ihr präferiertes Verkehrsmittel ist weiterhin vornehmlich ihr PKW. Wochenendausflüge zu ihren Eltern und Urlaubsfahrten werden von ihr jedoch nur via PKW bestritten, mit dem sie nun

„tausende Kilometer“

zurückgelegt hat.

Mitte der 1980er Jahre erfährt sie zahlreiche Veränderungen in ihrem Leben. 1985 lernt sie ihren damaligen Freund und späteren Ehemann kennen, der zwar einen Führerschein, jedoch, aus ökologischen Gründen, kein eigenes Auto besitzt. Dennoch mag ihr Freund, der zu diesem Zeitpunkt Student ist, gerne ihren PKW für den Weg zur Universität benutzen. Gemeinsam entscheiden sie sich, dass er wochentags mit ihrem PKW fährt und sie stets bei ihrem Arbeitsplatz absetzt. Den Rückweg unternimmt sie von da an mit dem Bus. Weiterhin beginnt sie sich durch ihren Freund, der während seines Studiums in der Grünenpartei aktiv ist, erstmals für soziale und ökologische Thematiken zu interessieren. Ab 1986 entschließt sie sich, ihr Abitur auf dem zweiten Bildungsweg nachzumachen und zu studieren. Dieses Vorhaben setzt sie dahin gehend um, dass sie nur noch halbtags arbeiten geht und die Abendschule besucht. Hierbei ändert sich auch ihr Verkehrsverhalten. Reduzierte sich ihre private Fahrzeugnutzung dahingehend, dass ihr Freund sie zunächst zur Arbeit fährt, benutzt sie hierzu nun zunehmend den Bus und für die nähere Umgebung dessen altes Fahrrad. Während ihr das

„Radeln“

großen Spaß macht, nutzt sie ihr Auto nur noch am Wochenende. Nach dem Abitur an der Abendschule 1989, nimmt sie ein Studium der Sozialpädagogik auf, das sie erfolgreich abschließt. Mit Beendigung des Studiums entschließen sich Ursula Neufischer und ihr Freund zu heiraten. Zu diesem Zeitpunkt verkaufen sie ihren gemeinsamen Wagen an den älteren Bruder von Ursula Neufischer. Der Verkauf ist der Tatsache geschuldet, dass ihr Mann kurz vor der Heirat den Wagen verunfallt hat und ihr Bruder in seiner Freizeit gern ältere Fahrzeuge repariert. Nach einer halbjährigen „autolosen“ Zeit überrascht ihr Mann sie zur Hochzeit mit einem neuen gebrauchten Wagen, einem Käfer. Mit diesem Fahrzeug bestreiten die beiden im Jahr 1997 ihren Umzug nach München. In dieser Stadt hat ihr Mann ein gutes Stellenangebot wahrgenommen, das ihm von einem Freund empfohlen wurde. Sie selber

arbeitet halbtags in einer Sozialfirma und wird in diesem Jahr schwanger. Gemeinsam leben sie in einem (zentrumnahen) Vorort in München in einer 2,5-Zimmer-Wohnung. Verkehrsmäßig benutzen sie in dieser Zeit ihren Käfer kaum. Die alltäglichen Wege für Einkäufe und Besorgungen fahren sie überwiegend mit der nahegelegenen S- und U-Bahn-Verbindung oder erledigen sie gemeinsam in der näheren Geschäftsumgebung. Während beide das Fahrradfahren in der Stadt als für zu gefährlich erachten, benutzen sie ihren Wagen weniger, jedoch weiterhin für Ausflugsziele im Münchener Umland, wo sie dann zu Fuß wandern. In dieser Zeit erfährt sie durch einen Infolyer von Car-Sharing; interessiert sich jedoch nicht weiter für das Angebot.

Nach vier Jahren entscheiden sie sich im Jahr 2001 wieder zurück nach Paderborn zu ziehen, weg von der

„hektischen Großstadt“.

Dabei beziehen sie kurzfristig eine Wohnung in der Neubausiedlung, um kurze Zeit später in die Doppelhaushälfte umziehen, in der sie heute leben. Diese Liegenschaft befindet sich direkt auf der gegenüberliegenden Straßenseite ihrer vorigen Wohnung, in dem bereits eingangs genannten „verkehrsberuhigten“ Bereich. Entsprechend dieser Sachlage ändert Ursula Neufischer auch ihr Verkehrsverhalten. Den gemeinsamen PKW benutzen sie nur noch marginal. Alltagsbesorgungen erledigen sie mit der nahen Busanbindung oder mit dem, mittlerweile dazu gekauften, zweiten Fahrrad mit Gepäckträger. Für größere Einkäufe fahren sie mit dem Auto ihrer Nachbarn und gründen auch für den Arbeitsweg eine Fahrgemeinschaft. Im Jahr 2002 verkaufen sie, orientiert an ihren Nachbarn, ihren PKW. Wie bei der Veräußerung ihres vorigen Fahrzeugs, entscheiden sie sich, den Wagen an den älteren Bruder von Ursula Neufischer zu verkaufen und werden im gleichen Jahr Mitglied bei einem örtlichen Car-Sharing-Anbieter. Seit dieser Mitgliedschaft haben sie sich mehrmals Autos ausgeliehen, um Ausflüge in das nähere Umland, eine mehrtägige Reise sowie Besuche bei ihren Freunden und Eltern zu bestreiten. Ebenso nutzen sie Car-Sharing für gelegentliche Transporte.

14.2 Biografische Lebens- und Verkehrsdaten im Kontext zur Fragestellung der Textinterpretation

Bei dem Interview mit Ursula Neufischer gilt es zu beachten, dass sie vor der Nutzung von Car-Sharing bereits einen eigenen PKW besaß. Sie zählt somit zur Personengruppe derjenigen Nutzer, für die Car-Sharing nicht die erste automobilen Mobilität ermöglicht. Dabei implizieren die im vorigen dargestellten biografischen Lebens- und Verkehrsdaten der Interviewten, dass der Beschluss, ihren PKW zu veräußern, in einem engen Kontext zu einem Be-

wusstseinswandel hinsichtlich der Automobilität und Umwelt steht. Da in der vorliegenden Arbeit der besondere Bezugspunkt nicht auf einer Momentum-Analyse in der Verkehrsmittelnutzung liegt, sondern die Veränderung(-en) in der Verkehrsmittelwahl als ein prozesshaftes Geschehen analysiert werden, gilt es im Rahmen der nachfolgenden Interviewanalyse zwei-erlei Aspekte explizit zu fokussieren: Einerseits das Verständnis über die Rolle von Automobilität in der frühen und späteren Adoleszenz-Phase der Befragten sowie andererseits – und eng damit verbunden – die Wandlung dieser Einstellung(-en) zum Automobil allgemein und zur PKW-Nutzung im speziellen, im Laufe ihrer Biografie.

Dabei lässt sich anhand der objektiven Daten zunächst erkennen, dass Ursula Neufischer die Führerscheinprüfung bereits mit 18 Jahren absolviert hat. Dieses vielleicht heutzutage trivial erscheinende Ereignis muss jedoch im zeitlichen Kontext gesehen und eingeordnet werden. Ausgehend vom Zeitraum der späten 1960er Jahre bis in die Mitte der 1970er Jahre war es für eine junge Frau in diesem Alter eher ungewöhnlich direkt den Führerschein zu machen. Hatte sich dieser Sachverhalt bis in die frühen 1980er Jahre schon etwas „zugunsten“ der Frauen geändert, galten Führerscheinbesitz ebenso wie der frühe Erwerb eines eigenen PKWs für Frauen jedoch noch nicht als gesellschaftliche Normalität. Wenngleich Ursula Neufischer somit „erst“ zu Beginn der frühen 1980er Jahre ihre Fahrerlaubnis gemacht hatte und einen eigenen PKW erwarb, stellte dies zwar keine Ausnahme entgegen den damaligen Zeitgeist¹⁷⁹ mehr dar, war jedoch noch immer keine Selbstverständlichkeit.¹⁸⁰

Vor dem Hintergrund, dass Ursula Neufischer in einer ländlichen Umgebung respektive

„auf dem Dorf“

aufwuchs, scheint es dabei aus den nachfolgend und in der weiteren Analyse dargestellten Gründen naheliegend, dass Aspekte wie Autonomie (Unabhängigkeit) und Selbstständigkeit für sie von signifikanter Bedeutung waren und sind. Diese Annahme gründet dabei vornehmlich in der Tatsache, dass sie von ihren Eltern bzw. von familiärer Seite aus keine direkte Unterstützung beim Führerscheinwerb und Autokauf erfahren hat. Gleichwohl entschied sie sich trotz dieser zunächst vermeintlich ungünstigen Ausgangssituation dazu, beides selbst zu bestreiten. Ursula Neufischer musste somit (bereits) einige Widerstände überwinden, um ihr Ziel zu erreichen, wobei sich zwei Ebenen differenzieren lassen: Einerseits ihre zu dieser Zeit bescheidenen finanziellen Mitteln aufzuwenden, definiert als monetäre Restriktionen im Sinne einer mangelnden Ausstattung an entsprechenden Ressourcen. Andererseits die räumliche Beschränkung, wie die nicht gegebene Ausstattung an Fahrschulen auf

¹⁷⁹ Ihr zukünftiger Ehemann war in der Partei Bündnis 90/die Grünen aktiv. Einerseits wurde Emanzipation groß geschrieben zugleich markieren die 80er Jahre jedoch auch den Zeitraum in der dem Automobil respektive der automobilen Lebensweise zunehmend Widerstand erwuchs.

¹⁸⁰ Mithin hatten 1929 erst 4,2% der Frauen einen Führerschein, bis 1958 wurde die Zustimmung des Vaters bzw. bei Verheirateten des Ehemanns benötigt. Bis 1966 lag die Quote bei ungefähr 20%.

dem Land bzw. in ihrer nahen Wohnumgebung. Beide Arten von Handlungsrestriktionen „meistert“ sie, in dem sie den „Gap“ an finanziellen Möglichkeiten durch ihr Ersparnis und ihr Gehalt substituiert sowie auf der anderen Ebene die Entfernung zur nächstmöglichen Lokalität einer Fahrschule mit den Mitteln des ÖPNVs überbrückt.

Auch ein näherer Blick auf die zeitnahe Entscheidung für den Erwerb eines PKWs und ihren „rasanten“ Fahrstil stützen die vorgenannte Vermutung, da beide Sachverhalte zunächst für eine Identifikation mit dem Fahrzeug und der automobilen Lebensweise stehen bzw. sich dahin gehend interpretieren lassen. Dieser Aspekt scheint dahingehend schlüssig zu sein, als das sich Ursula Neufischer zwar für einen gebrauchten PKW entscheidet, der ihren bereits angesprochenen limitierten finanziellen Mitteln entspricht, jedoch nicht für irgendeinen Wagen: Die Wahl fällt schließlich auf einen

„schnittigen“, „zweifarbigen“

Karmann-Ghia. Dies lässt vermuten, dass das Verhältnis zu ihrem „Initialauto“ trotz des als Beifahrerin erlebten Verkehrsunfalls, nicht von einer ängstlich geprägten Distanzierung charakterisiert ist. Entsprechend bezeichnet der PKW für sie auch kein „notwendiges Übel“ zur Mobilität, sondern stellt für sie vielmehr ein von ihr begehrt Instrument dar, welches ihr zweierlei Dinge zugleich ermöglicht. Zunächst die maßgebliche Erweiterung der persönlichen Umwelt im Sinne des eigenen Lebensraums, und zweitens, das Fahren als solches, welches für sie ebenso einer neuen und bisweilen wohl auch gesuchten Lebensäußerung der Unabhängigkeit entspricht.¹⁸¹

Die mit dem Führerschein von ihr erworbene Befähigung respektive Erlaubnis das Fahrzeug zu führen, bedeutet dabei gleichsam eine instrumentelle Beherrschung eines PKWs, eine quasi machtvolle Befähigung, die zu einer vornehmlichen Stärkung des Selbstwertgefühls und der Unabhängigkeit führen kann. Diese Akkumulation von „Macht“ respektive einer Machterweiterung gestaltet sich auf der mitunter sinnlichen wie körperlich erfahrbaren Ebene nicht zuletzt durch die von ihr zu diesem Anfang ihrer „Autofahrer Biografie“ präferierte Geschwindigkeit bzw. ihren „rasanten Fahrstil“.

Wie sich unter dieser vermeintlich „autofreundlichen“ Haltung eine zunehmend begeisterte Car-Sharing-Nutzerin entwickelt, wird dabei vertieft im nächsten Kapitel nachgegangen, in

¹⁸¹ Beide Ebenen lassen sich auch instrumentell fassen. Demnach kann das Autofahren (Handlung) sowie der Besitz des dafür notwendigen Utensils (PKW) auch im Hinblick auf die vermutete Bewusstseinswandlung zum Automobil hin betrachtet werden. Das Fahrzeug steht somit als optionale Wahlmöglichkeit eines Bemächtigungsinstrumentes zur Fortbewegung, das selbstbestimmt beherrscht wird. Im Sinne Max Webers bedeutet die Macht also einen Unterschied zu machen, zum vorigen (führerscheinlosen) Zustand.

dem die einzelnen Aspekte des durchgeführten Interviews analysiert werden.¹⁸²

14.3 Textinterpretation des Interviews - Autonomie durch Fahrerlaubnis und eigenes Fahrzeug

Das im Rahmen der empirischen Untersuchung durchgeführte Interview mit Ursula Neufischer beginnt zunächst mit einer Erklärung des thematischen Bezugspunktes, dem Untersuchungsfeld Car-Sharing. Daran anschließend wird der Befragten der Interviewablauf erläutert mit der folgenden Bitte, nach Abschluss des Interviews noch einige ergänzende und/oder klärende Fragen zuzulassen. Als Input und Impuls erfolgt bei diesem ersten Interview dabei jedoch die Aufforderung, nicht nur die den Objektbereich der Analyse betreffende Geschichte zu erzählen, sondern ihre gesamte Lebensgeschichte. Mit dieser Aufforderung geht die Erzählrolle an die interviewte Person über.

„Also, zum Thema Car-Sharing ist meine direkte Bitte an Sie, jetzt mir so – ganz aus der persönlichen Sicht - zu erzählen, wie das Ganze eigentlich gekommen ist, dass Sie heutzutage Car-Sharing so engagiert nutzen. Mich interessiert dabei so von damals an eigentlich alles, von der Kindheit an und was danach so kam, an was Sie sich erinnern bis zum heutigen Tag sowie Ihr Leben eben verlaufen ist. Also kurzum: was Wichtiges passiert ist, welche Entscheidungen für Sie anstanden und welche Ereignisse sich ergeben haben. Das heißt, auch für Sie bedeutsame Erlebnisse, ganz gleich ob positiv oder negativ und was Sie auf dem Lebensweg bis heute beeindruckt hat und welche Wahlentscheidungen Sie für wichtige Dinge in ihrem Leben getroffen haben. Ich sage mal, also was den Lebenslauf so zu dem macht, was er in Kürze gefasst ist. Nämlich der Ablauf, über den man sich sonst ja allgemein nur in aller Kürze so sporadisch über Abschnitte Gedanken macht. Da möchte ich Sie bitten, das Ganze so zu rekapitulieren, hm so von damals bis heute entsprechend. Also ruhig mit der entsprechenden Ausführlichkeit, ganz wie Sie möchten. Für mich ist alles das eigentlich interessant, was Sie meinen, was in Ihrem Lebenslauf wichtig ist; auch wenn es mir vornehmlich ja um Car-Sharing geht. Erzählen Sie einfach was Sie meinen, was für Sie entscheidend ist oder einen bedeutsamen Beitrag dazu darstellt oder interessante Leute für die Darstellung von dem Lebenslauf; das ist für mich auch von Interesse. Hm ich würde also dann gerne einfach zuhören, und was mir unklar ist dann versuchen, aus Ihrer Erzählung heraus zu verstehen. Und wenn Sie dann die Erzählung abgeschlossen haben, also was Sie meinen, was für Sie wichtig ist und was Sie erzählen wollen, erzählt haben, würde ich

¹⁸² Zur Betrachtung des Autofahrens unter psychologischen Aspekten sowie der Ausgestaltung von automobilischer Lebensweise und Geschwindigkeit in der Adoleszenz-Phase sei hier auf die frühen Arbeiten von Holgers (1992), Schönhammer (1991), Tully und Wahler (1996) sowie Tully selbst (1998) verwiesen.

eventuell noch ein paar Fragen stellen. Dann zu Sachen, die mir unklar sind, wenn ich etwas nicht verstanden habe und mir dazu auch, während Sie erzählen, ein paar Notizen machen. Aber vorher, wie gesagt, einfach nur zuhören. Und dann würde ich sagen, können Sie nun gern anfangen zu erzählen.“

14.5 Kindheit und Jugend auf dem Dorf - Vom Fahrrad zum Bus als Möglichkeitserweiterung

Mit der Erzählaufforderung wird Ursula Neufischer angeregt, ihre Erzählung über konkrete Erlebnisse und Erfahrungen in ihrem bisherigen Leben zu entwickeln.

Im ersten Segment des Interviews nach der Erzählaufforderung geht die Erzählrolle entsprechend an Ursula Neufischer über. Dabei erklärt die Befragte durch die Übernahme der Rolle ihre Bereitschaft mit dem Beginn der Erzählung. Ursula Neufischer fasst im ersten Erzählsegment des Interviews die frühen Lebensphasen Kindheit und Schulzeit. Sie beginnt mit der Beschreibung ihrer Ausgangslage, dem Herkunftsort sowie der örtlichen Einordnung hinsichtlich Größe und Lage. Der eigentlichen Darstellung der Kindheitsphase stellt sie dabei eine evaluative Zusammenfassung dieser Zeit voran:

„[...] das war so eine ‚klassische‘ Dorfkindheit wohl. Ich fand sie sehr schön.“

Der Theoretisierung als „klassisch“ entspricht dabei der Sachverhalt, dass es für Ursula Neufischer entscheidende Faktoren gibt, welche ein Aufwachsen im ländlichen Umland maßgeblich ausmachen. Selbiges kommt auch durch ihre weitere Formulierung:

„[...] typische, was man sich so unter einem Dorfleben vorstellt“,

zum Ausdruck. Damit legt sie nahe, dass ihre Eindrücke und Vorstellungen von einem Leben in diesem Umfeld einer gewissen gesellschaftlichen Allgemeingültigkeit (Erwartung) von einem solchen Leben entsprechen. Wenngleich die Darstellung der Kindes- und Jugendphase hinsichtlich der Gewinnung von substanziellen Erkenntniswerten über die spätere PKW-Nutzung und Einstellung zur automobilen Lebensweise maßgeblich eingeschränkt ist, scheint der Schluss, es gäbe nichts Wesentliches zu erfassen, verfrüht. Vielmehr lassen ihre retrospektiven Ausführungen Indizien über ihre Einstellungen zu Fortbewegungsmitteln und Hinweise zur Ausbildung von Mobilitätsroutinen feststellen. Während die Eigentheorie über die Schönheit der Kindheit mit dem Spielen mit Gleichaltrigen und der Freizeit in der Natur begründet wird, betont Ursula Neufischer an dieser Stelle vorrangig die Möglichkeit, dass sie mit ihren Geschwister bei dem gemeinsamen Großvater mit dem Traktor

„in der Erntezeit [...] immer mit [fahren]“.

Dies bewertet sie zugleich als

„sehr spannend“.

Ihre Ausführung sowie Bewertung der Erntezeit zeigen, dass die Mitnutzung eines „großen“ Nutzfahrzeuges für sie ein besonderes Ereignis war, welches sie mit angenehmen Kindheitserinnerungen konnotiert. Dabei mag die Besonderheit dieses Erlebnis einerseits einer kindlichen Faszination geschuldet sein. Andererseits jedoch ebenso der Tatsache, dass explizit nur sie dieses Privileg hatten, die anderen Kinder nicht. Dies ist umso bedeutsamer, da die Freizeit in dieser Lebensphase ausschließlich zu Fuß und später mit dem Fahrrad bestritten wird.

Entsprechend verweist Ursula Neufischer mit ihrer Herausstellung und dem temporal-Adverb „immer“ darauf, dass sie bis zur einschließlich vierten Klasse ihre Wege ausschließlich zu Fuß erledigt hat. Andere Verkehrsmittel sind für sie nicht verfügbar und kommen somit nicht in Betracht. Auch das vermeintlich nutzbare Velo des älteren Bruders steht nicht zur Verfügung. Da selbiger dies für seine Wegstrecken nutzt, ist eine Nutzung ihrerseits wiederum zu diesem Zeitpunkt zwangsläufig ausgeschlossen. Ihr Verkehrsverhalten ändert sich erst mit dem Besuch der vierten Klasse. Durch den Sachverhalt, dass der Bruder eine städtische Schule besucht und ihr sein Fahrrad nun, wie sie betont,

„ganz großzügig“

überlässt. In diesem Kontext des neuen Verkehrsmittels schränkt sie zwar ein, dass sie es selbst zwar nur für den Schulweg nutzen konnte, obwohl:

„Er selber brauchte das ja eigentlich nicht mehr [...]“

Zugleich betont sie jedoch den Erhalt des Fahrrads als etwas Herbeigesehtes:

„[...] aber das hatte auch den Vorteil, dass ich dann endlich mal ‚radeln‘ konnte.“

Analog dazu verweist die weitere Formulierung auf ihre persönliche Einschätzung, dass es für sie auch damals - zumindest im ländlichen Bereich - in der Kindheits- und Jugendphase schon „altersspezifische“ Verkehrsmittel gibt:

„Da war ich auch schon etwas stolz, eigentlich so wie jeder da im Dorf, die von ihren älteren Geschwistern die Fahrräder gekriegt haben.“

Hierbei theoretisiert Ursula Neufischer allerdings nicht die Nutzung der jeweiligen Fahrräder ihrer Altersgenossen, sondern beschreibt lediglich ihre Erfahrung. Sie verdeutlicht dies, indem sie nachfolgend ausführt, dass in ihrer Freizeit auch die anderen Kinder dann „ihre“ Fahrräder benutzten. Eine implizierte Distanzierung im Sinne des Bourdieu'schen Konzeptes erfolgt jedoch nicht; selbiges lässt sich exemplarisch durch ihre Ausführungen eines Schulausfluges ableiten:

„Und natürlich gab es auch welche, die etwas neidisch waren, also nicht auf mich, sondern generell auf die, die schon die Fahrräder von ihren Geschwistern eben nutzen konnten. Das war vor allem einmal der Fall als wir da - ich weiß gar nicht mehr genau in welcher Klasse, ich glaub so die vierte oder so muss das gewesen sein - einen Schulausflug machen wollten. Und zwar mit dem Rad. Aber da nicht jeder eben eins hatte, mussten wir da auch erstmal schauen, wer eins ausborgen kann. Im Nachhinein hätten die gar nicht neidisch sein müssen, denn genau an dem Tag, als der Ausflug stattfinden sollte, hatte es nämlich so geregnet, dass wir den gar nicht gemacht haben.“

Entsprechend dieser Schilderung handelt es sich nicht um eine bewusste Distinktion, sondern der Besitz des Fahrrads als Verkehrsmittel soll allen ermöglicht werden. Dass Ursula Neufischer in diesem Verkehrsmittel ein besonderes Vehikel zur Fortbewegung sieht, zu dem sie mehr ein rationales denn ein emotionales Verhältnis hat, wird aus der Anmerkung der Ermahnung ihres Bruders ersichtlich:

„[...] ,wehe da kommt was an sein Fahrrad dran'. Was eigentlich gar nicht ging, bei der kurzen Strecke. Aber ich habe es trotzdem behütet ,wie meinen Augapfel'.“

Ihre Ausführung mag daraus resultieren, dass das Fahrrad einerseits Ursula Neufischers erstes „richtiges“ Fortbewegungsmittel bezeichnet, als auch der Tatsache, dass es sich lediglich leihweise in ihrem Besitz befindet.

Der Vermutung entsprechend, dass Ursula Neufischer ihre Kindheit auf dem Dorf trotz des „neuen“ Verkehrsmittel bisweilen als Einschränkung empfand, lässt sich ebenso aus der vor genannten Ausführung des Ausfluges ableiten:

„[...] eine richtige Abwechslung – mal nicht nur ins Nachbardorf, wo auch viele andere Kinder gewohnt haben, sondern echt mal ‚raus‘. Als Kind empfindet das man wohl auch ganz anders – die Stadt war ja nicht wirklich weit weg, aber für uns ‚Kleinen‘ war es auf jeden Fall was. Ich glaube das fand jeder sehr toll. Einerseits mal Bus fahren - das war ja schon Abenteuer pur – und dann noch in ein Museum. Sonst ging es ja kaum in die Stadt, zum Einkaufen nicht [...].“

Nicht nur der Ausflug an sich, sondern auch das Verkehrsmittel Bus wird als Besonderheit erlebt, das ihr eine Erweiterung des gewohnten Lebensraumes im Dorf ermöglicht. Denn:

„Also insgesamt spielte sich die Kindheit, würd ich sagen, so mehr oder weniger nur auf dem Land ab.“

Obwohl ihre Eltern respektive ihr Vater einen PKW besaßen, bezeichnet dieser für sie keine Möglichkeit zur freizeithlichen Mobilität:

„[der Wagen] [...] war auch nur für meinen Vater, wenn der den beruflich brauchte. Also mit Sommer- oder Kurzaurlaub, so mal ein Wochenende weg, das gab es gar nicht.“

Weitere Veränderung in der zeitlichen Rangreihenfolge der Verkehrsmittelwahl: zu Fuß, Fahrrad, Bus ergeben sich für Ursula Neufischer erst mit dem Abschluss ihrer Schulzeit, die

„recht ereignislos“

verlief.

14.6 Von der Berufsausbildung zur Autonomie durch Führerscheinerwerb und ersten eigenen PKW

Bedingt durch die mangelnde Angebotslage entscheidet sich Ursula Neufischer nach einem Tipp ihrer damals besten Freundin, das Angebot einer Ausbildungsstätte in der Stadt wahrzunehmen. Aus der Perspektive der Verkehrsmittelwahl bedeutet dies für sie eine zentrale Veränderung. Wie Ursula Neufischer in diesem Segment des Interviews beschreibt,

„[...] schon eine arge Umgewöhnung so im Alltag.“

Neben der allgemeinen Arbeitsbelastung bezieht sie sich hierbei vornehmlich auf die Veränderung der Verkehrsnutzung:

„Das frühe Aufstehen war man ja allgemein gewöhnt, aber dann ging es nicht mehr mit Rad zur Schule. Sondern da hieß es auf einmal, mit dem Bus jeden Tag in die Stadt zu können, oder eher zu müssen. Vorher so Taschengeld, um mal selber in die Stadt zu wollen, gab es ja nicht. – Na ja und also jeden Tag mit dem Bus [...].“

Der Befund über diese Zeit der Veränderung fällt dabei ambivalent aus: Auf der Ebene der eingangs betonten, für Ursula Neufischer bedeutsamen, Unabhängigkeit hebt sie die positiven Aspekte hervor:

„Aber immerhin kam ich dann mal raus dem Dorf, aus der, ich sag mal Dorfwelt.“

Diese Evaluierung als ein als angenehm empfundenenes Verkehrsmittel knüpft damit direkt an ihre im vorigen dargestellten Ausführungen über die Kindheitsphase und den beschriebenen Ausflug an, indem der Bus ihr ebenso eine erweiterte Lebensumwelt ermöglichte. Diese Nutzungsmöglichkeit präferiert sie nun gelegentlich auch zum Shoppen in der Stadt mit ihrer besten Freundin. Konträr dazu führt Ursula Neufischer jedoch auch einige kritische Aspekte des Busfahrens für sie an. Diese resultieren aus der Tatsache, dass sie für den Ausbildungsweg nunmehr permanent auf den Bus angewiesen ist und beziehen sich auf die äußeren Witterungseinflüsse:

„Das war im Winter auch schon ekelig, wenn es dann so eiskalt war und man auf den Bus warten musste.“

In der Einschätzung von Ursula Neufischer bezeichnet die bisweilen bestehende Notwendigkeit des Busfahrens (auch für die Wegstrecke zur Fahrschule) und ihr sparsamer Lebensstil gleichwohl ihren nächsten Schritt zur automobilen Selbstständigkeit:

„Obwohl, ich hab‘ natürlich nicht das ganze Geld ausgegeben. Ich war ja schon sparsam erzogen worden und wollte dann auch schon ziemlich zügig endlich meinen Führerschein machen. Da hatte ich eigentlich auch am meisten für gespart. Das Geld, was man mal zum Geburtstag bekommen hat und so auch und eben das vom Gehalt.“

In diesem Erzählsegment stellt Ursula Neufischer klar, dass sie ihren Führerschein machen

wollte, sobald es ihr möglich war. Ihr „jugendlicher Tatendrang“ richtet sich entsprechend darauf, schnellstmöglich autonom und erwachsen zu werden. Dieser Sachverhalt erklärt sich einerseits durch die verbale Hervorhebung „*endlich*“ als sprachlichen Markierer sowie ihrer Betonung des Sparens als besondere Leistung, mit dem Ziel den Führerschein selbst zu finanzieren. Ebenso lässt sich die Bedeutung des Führscheins für sie implizit aus ihrer Erläuterung ableiten, dass sie schon vor dem offiziellen Alter zur Fahrerlaubnis „*privat geübt*“ hat. Obgleich diese Praxis vom rechtlichen her eigentlich¹⁸³ nicht erlaubt ist, sieht Ursula Neufischer darin keinen besonderen Gesetzesverstoß. Vielmehr schränkt sie relativierend ein, dass sie ja noch keine

„richtig[e] Fahrpraxis“

gesammelt hatte und dass es, zumindest ihrer Auffassung nach, auf dem Dorf

„[...] zu der Zeit wohl jeder irgendwie damals gemacht [...] hat.“

Durch die zeitliche Relativierung (Betonung „*damals*“) und den Verweis auf die vermeintlich übliche Praxis der „privaten Fahrstunden“ verdeutlicht sich, dass Ursula Neufischer zu jener Zeit unter verkehrsrechtlichen Aspekten ihrem Handeln kein Schuld- oder Unrechtsbewusstsein beimisst. Zugleich schränkt sie damit jedoch ein, dass ein derartiges Agieren für sie heutzutage wohl ausgeschlossen erscheint. In Bezug auf den Führerscheinwerb passt ihre Darstellung schlüssig zu ihrer vorigen Einlassung selbigen „*endlich*“ machen zu können. Somit zeigt sich einerseits eine signifikante Ähnlichkeit der ersten zeitweiligen Benutzung des Fahrrads („*endlich radeln können*“), andererseits entspricht ihr Handeln unter den gegebenen Umständen durchaus rationalen Überlegungen, mit den „Übungen“ finanzielle sowie zeitliche Ressourcen beim Absolvieren der Fahrschule einsparen zu können.

Der maßgebliche Unterschied in der Bedeutung die Ursula Neufischer den Erwerb des Führerscheins beimisst, lässt sich jedoch aus ihrer Evaluierung der abgelegten Fahrprüfungen ableiten:

„Na ja, und mit dem nächsten Anlauf hab‘ ich dann ja auch die Prüfung erfolgreich bestanden. Das war für mich einer der schönsten Tage zu der Zeit, endlich unabhängig zu sein, da hatte ich mich schon so gefreut. Auch wenn ich ja noch kein eigenes Auto hatte.“

In diesem Erzählsegment fasst Ursula Neufischer den Wert des Führerscheins für sie in ei-

¹⁸³ Derartiges Üben ist nur bei nicht öffentlich zugänglichen Stätten (ADAC-Verkehrsübungsplätzen) gestattet.

nem Satz. In ihrer kurzen Evaluierung verblasst die Tatsache, dass sie, trotz der vorigen „Übungsstunden“, die Fahrprüfung erst im zweiten Anlauf besteht. Dass dies ihren Erfolg nicht schmälert, indiziert die außergewöhnliche Bedeutung, welches dieses Ereignis für sie hat. Ebenso ist für sie als logische Folge der Führerscheinerwerb dabei unmittelbar mit dem Erwerb eines eigenen PKWs verbunden.

Vor dem Hintergrund (der Annahme), dass für Ursula Neufischer Aspekte wie Autonomie und Selbstbestimmtheit von äußerster Wichtigkeit sind, bezeichnet ein Fahrzeug für Ursula Neufischer dabei zunächst ein Objekt der Erwachsenenwelt, dass es ihr in instrumenteller Perspektive ermöglicht, die vorbenannten Aspekte zu verwirklichen. Ähnlich dem Verweis auf ihre frühere, temporäre Nutzung des Fahrrads als Mobilitätsgarant und -Utensil für „die Großen“ steht nunmehr das Automobil. War ersteres im früheren Schulalter für sie ein Ausweis, das man zu den „Älteren“ und nicht mehr zu den Kindergarten-Kindern gehörte, so gilt der PKW als faktischer Ausweis für die Adoleszenzphase. In diesem Zusammenhang ermöglicht ihr das Fahrzeug, sich von der lebensweltlichen, bislang gewohnten, Umwelt der Erwachsenen in ihrem heimischen Umfeld abzusetzen. Gegenüber dieser Möglichkeit zur räumlichen Disktinktion, verkörpert das Automobil jedoch ebenso den Garant für die partizipative Teilhabe an der Erwachsenenwelt, in dem Maße, wie die Mobilität für sie einen Grad an Unabhängigkeit darstellt.

Durch die Interpretation der biografisch-objektiven Daten wird ihr Streben nach Kohärenz von räumlicher Disktinktion und gleichzeitiger Partizipation durchaus bestätigt. Ursula Neufischer zeichnet sich demnach als augenscheinlich sehr selbständige Person aus, welche in diesem Bestreben nach vergleichsweise größtmöglicher Unabhängigkeit ihren Fokus klar auf (eine berufliche) wie (auto-)mobile Autonomie legt. Ihre Ausführungen zum Erwerb ihres PKWs sollen daher näher betrachtet werden:

„Aber mit dem gesparten Geld und dem was ich bei der Ausbildung verdient hab‘ hatte ich dann kurz vor Ende der Ausbildung dafür auch das Geld zusammen. Da hab‘ ich dann meinen ersten ‚Schatz‘ gekauft. Das war ein alter Karmann Ghia in knallrot mit weißem Verdeck, super schick war der. Auf dem Dorf, also im Bekanntenkreis, war das auch schon ein Hingucker, vor allem als Mädchen, da schon nicht nur Führerschein in dem Alter, sondern so eigenen Wagen und dann so einen tollen, das war schon was. Hmm, ich muss auch sagen, ich hab‘ den Wagen dann echt genutzt, um überall hinzufahren, wann immer ich wollte. Also das fand ich super, als Jugendliche, auch zu der Zeit, das war einfach nur gut. Hmm, da war ich mit dem Wagen auch quasi ständig unterwegs die erste Zeit. Zur Arbeit mit dem Auto, nach Hause mit dem Auto, in die Stadt, zu Bekannten und Freunden, also alles was ging wurd‘ dann mit dem Wagen gemacht.“

In diesem Segment der Narration von Ursula Neufischer fallen bei dem Erzählten zunächst insbesondere drei Elemente auf, die es nachfolgend zu analysieren gilt. Erstens, die scheinbar persönliche Beziehung von Ursula Neufischer zu ihrem Automobil („*meinen ersten Schatz*“), zweitens die attributive Beschreibung des Fahrzeugs auf die äußerlichen Merkmale sowie drittens, die Begeisterung über das Fahrzeug an sich und ihre intensive Fahrzeugnutzung.

Um die vorgenannten Aspekte im Hinblick auf ihre biografisch später erfolgende Abkehr vom PKW zu analysieren, gilt es in umgekehrter Reihenfolge zu ihrer Erzählung zunächst den Blick auf den dritten Faktor zu richten; ihrer Einstellung und Nutzung des Automobils: Ursula Neufischer fährt, einen „*alten*“, das heißt gebrauchten Karman Ghia, welcher zu dieser Zeit im Straßenbild nicht mehr unbedingt weitverbreitet war, jedoch auch kein exotisches Fahrzeug darstellt. Was ihr dabei am Autofahren gut gefällt, ist offenkundig - „*überall hinzufahren, wann immer [sie] wollte.*“ In dieser Formulierung verdeutlicht sich nochmals ihr ausgeprägtes Streben nach Autonomie, wobei die Bedeutung einer größtmöglichen Entscheidungsfreiheit und Ungebundenheit für Ursula Neufischer evident ist. Folglich verweist der Besitz des Automobils darauf, dass es zugleich ein Ausweis von und ebenso Instrument zur Unabhängigkeit darstellt, welches ihr ein selbstbestimmtes Handeln ermöglicht.

Insofern lässt sich summarisch folgern, dass die nun mehr ihr obliegende Macht, ihre Mobilität eigenständig zu gestalten und zu entscheiden, erst durch den Besitz des Fahrzeugs als Möglichkeit einer zeitlich- und räumlich ungebundenen „Autonomie per PKW“ (APP) gewährleistet wird.

In diesem Zusammenhang gilt es auch den nachfolgenden Halbsatz, „*das fand ich super, als Jugendliche, auch zu der Zeit*“, zu fokussieren. Insbesondere das Wort „*auch*“ lässt sich in temporaler Deutung so lesen, dass für Ursula Neufischer Eigenständigkeit respektive Unabhängigkeit sowohl in der damaligen Zeit ebenso wie heutzutage von eminenter Bedeutung sind. Geht man, wie vorab ausgeführt, davon aus, dass für Ursula Neufischer der PKW das Instrumentarium zur Umsetzung und Verwirklichung dieser Aspekte darstellt, mag es umso mehr verwundern, dass sie – wie sich aus den objektiven Daten ableiten lässt – in ihrer weiteren Biografie später den Beschluss fasst, auf einen eigenen PKW zu verzichten. Ihre anfänglich intensive Fahrzeugnutzung legt ein derartiges Verhalten zunächst nicht nahe, sondern lässt Gegenteiliges vermuten, da sie den Wagen augenscheinlich auch für kürzeste Wegstrecken genutzt hat. Diese permanente Nutzung führt sie dahingehend aus, dass sie „*quasi ständig unterwegs [war], die erste Zeit*“ und, „*alles was ging [...] dann mit dem Wagen gemacht [hat].*“

Analog zur autofokussierten Fahrzeugnutzung und der begeisterten Darstellung des Führerscheinserwerbs („*einer der schönsten Tage*“) spricht ihre Darstellung des Fahrzeugkaufs bei

genauerer Analyse vielmehr gegen eine Abkehr der automobilen Lebensweise: Zunächst ist der Autobesitz für Ursula Neufischer fest an den Besitz des Führerscheins gekoppelt und bezeichnet für sie eine Selbstverständlichkeit. Beim Autokauf verbirgt sich darüber hinaus auch ein gewisser Stolz, diesen aus eigenen finanziellen Ressourcen zu bestreiten. Dabei impliziert die Ausführung, „*da hab ich dann mein erstes Auto, meinen ersten ‚Schatz‘ gekauft*“, neben einer erstens, persönlichen Beziehung zu ihrem Fahrzeug, dass, zweitens, von diesem (Erwerbs-)Zeitpunkt an, in der Biografie von Ursula Neufischer eine Phase des lückenlosen Fahrzeugbesitzes erfolgt. Selbige lässt sich als - für sie - allgemeingültige Selbstverständlichkeit mutmaßen, die einen normalen Bestandteil des Lebens darstellt, im Sinne zwangsläufiger Abläufe, vergleichbar etwa dem fiktionalen Beispielsatz, „*meine/n erste/n Freund/in habe ich im Alter von xy kennengelernt*“, in dem eine solche Beziehung- und Abfolge der selbigen zur Norm(-alität) erklärt wird.

Entsprechend der vorangestellten Ausführungen respektive der Interpretation von Ursula Neufischers Narration, bezeichnet der Autobesitz den Rang eines maßgeblichen Identitätsbestandteils, der zu modernen und emanzipierten Menschen gehört. Zu dieser Charakteristik gehört ebenso zwangsläufig der Führerscheinwerb, für den die notwendige Prüfung zu einem bestimmten Zeitpunkt abgelegt wird, in ihrem Fall im Alter von 18 Jahren. Folgt man den bisher zu konstatierenden Fakten aus objektiver Biografie und erzählstrukturellen Momenten, ergeben sich drei wesentliche Elemente, welche zunächst für einen Beibehalt eines eigenen PKW sprechen bzw. die Abkehr vom PKW unwahrscheinlich erscheinen lassen: Erstens, die Wertung des Führerscheinwerbs und analog des PKW-Kaufs als außerordentlich bedeutsame Ereignisse in ihrer Biografie. Zweitens, die Bedeutung die sie einer Erweiterung ihrer lebensweltlichen Umwelt beimisst, verdeutlicht durch ihr signifikantes Streben nach räumlicher Disktinktion und gleichzeitiger Partizipation an der Erwachsenenwelt. Hierbei indiziert ihre ausschließliche PKW-Nutzung, dass selbige von ihr nach der Führerschein-ausbildung direkt als Handlungsroutine ausgeführt wird; Alternativen zieht sie entsprechend nicht in Betracht. Ein PKW-Verzicht, orientiert an einer wie auch immer gearteten Gemeinwohlorientierung, wäre für sie zu diesem Zeitpunkt folglich nicht zulässig und stünde diametral im Gegensatz zu der hier präsentierten Logik. Eine solche von ihr später zu vollbringende „Sonderleistung“ impliziert daher eine Strukturhypothese, welche es erlaubt, den Widerspruch zwischen Autobekanntheit und Abkehr vom PKW aufzulösen: Auf der motivationalen Ebene muss der Richtungsentscheid Fahrzeugverzicht mit dem Meta-Prinzip ihres ausgeprägten Unabhängigkeitsstreben einhergehen. Diese Prämisse einer gewissen bzw. vielmehr grundlegenden Kongruenz, die das Motiv folglich aufweisen muss, gilt demnach auch dann, wenn es auf der inhaltlichen Ebene nicht deckungsgleich erscheint respektive abweichen sollte. Bevor kognitive Leistungen einer Konsolidierung neuartiger Verkehrsroutinen in dem Gebrauch des Car-Sharing demnach jedoch überhaupt in Betracht kommen res-

pektive in Erwägung gezogen werden können, muss folglich sichergestellt sein, dass neben der Kenntnis und Nutzung von Car-Sharing, ein solches Motiv, welches den Überlegungen ihren PKW zu veräußern, zugrunde liegt, kompatibel mit ihrem ausgeprägten Autonomiebedürfnis ist. Einhergehend mit diesen Bedingungen scheint dieser Sachverhalt somit vor allem dann möglich, wenn sich ihre Einstellung zum Auto-Besitz oder der generellen Auto-Nutzung dramatisch ändern. Im besonderen Maße ist dies dann plausibel, wenn ein Autobesitz von ihr nicht mehr als Garant von Unabhängigkeit begriffen wird, sondern im Wesentlichen als Belastung oder Fremdbestimmung.

Zweifelsohne bezeichnet dies somit die Frage nach dem bereits vermuteten Bewusstseinswandels, das heißt, dem Momentum und Impuls, nach dem in ihrer Wahrnehmung und Bewertung ein Fahrzeugbesitz nicht automatisch als unkritische und unhinterfragte positive Konnotation erfolgt, sondern konträr dazu die Einschätzung des PKW-Besitzes als – zumindest für sie - überflüssig bzw. nicht-mehr-Notwendigkeit stattfindet.

Um diese Frage zu beantworten, gilt es jedoch zuvor noch ihre in dieser Jugendphase bzw. beginnenden Erwachsenenphase in Bezug auf die verkehrliche Mobilität näher zu analysieren. Dabei erweist sich ihre weitere Darstellung als äußerst aufschlussreich:

„Aber überhaupt war der Wagen echt super, weil der eben nicht nur so ein ‚Karren‘ war, sondern auch so der erste richtige Schritt in ein eigenes Leben. So endlich weg vom Dorf. Weil ich ja einerseits mein eigenes Geld dann schon verdiente und dann, abgesehen vom Wohnen, war ich nun auch mobil. Nichts mehr mit auf den Bus warten oder fragen, ob eine Kollegin einen mitnehmen kann, da war man auf dem Land ja wesentlich darauf angewiesen, um dann mal irgendwo anders hinzukommen.“

Analog zum vorigen Erzählsegment soll auch dieses in umgekehrter Reihenfolge betrachtet werden. Für Ursula Neufischer, so wird es hier deutlich, scheint das Heranwachsen in einer ruralen Umgebung - im Hinblick auf ihre zu diesem Zeitpunkt präferierte Mobilität - einen ambivalenten Befund nahezuliegen. Einerseits bedingt ihr ländlicher Wohnort, dass ihre Erfahrung im Bereich Mobilität überwiegend passiver Natur ist. Statt selbstbestimmt entscheiden zu können, lässt es sich mit dem Begriff einer Mobilität unter Zwang definieren. Ein Angewiesen sein auf Andere, gleich ob Bus, Fahrrad oder eventueller Mitfahrgelegenheit sowie einer mangelnden Erreichbarkeit anderer räumlicher Orte. Die Beschreibung, als „[...] Schritt in ein eigenes Leben. So endlich Weg vom Dorf“, verdeutlicht die Dualität. Eine bis dahin eingeschränkte Mobilität wird nun mehr mit positiven Konnotationen besetzt, als etwas Ermöglichendes, was das Erleben von neuen (Handlungs-)Freiräumen beziffert. Gerade die von ihr gewählte Begrifflichkeit zeigt, in welchem signifikantem Ausmaß dies für sie von Bedeutung ist, indem sie ihre neuerworbene Mobilität gar mit einem quasi „neuen“ Leben gleich-

setzt. Obgleich das Unabhängigkeitsstreben somit ein primärer Motivationsfaktor für Ursula Neufischer ist, impliziert die Beschreibung, dass ihr PKW „*nicht nur ein ‚Karren‘*“ war, eine besondere „Beziehung“ zu ihrem Fahrzeug. Mit der Wortwahl deutet sie auf eine Art fast persönliche Verbindung hin, die auch im späteren Verlauf des Interviews verdeutlicht wird:

„Der war auch ständig blitzblank geputzt, war zwar ein Gebrauchter, aber sah aus wie neu, trotz ein paar Beulen. Auch wenn der eben nicht so Luxuskarosse war – er hat funktioniert und war auch sicher zum Fahren. Ich bin ja auch da schon generell zwar mal flott, auch mal rasant, aber vorsichtig gefahren, nach der Fahrschule und dem Unfall – nicht so rasen wie andere. [Lach] und, da weiß ich gar nicht, ob der Wagen mehr gestrahlt hat oder ich wenn ich den jeden Tag gesehen hab und eingestiegen bin. Wie gesagt, das war eben mein Schatz.“

Während Ursula Neufischer bei der Darstellung des Fahrzeugerwerbs auf das äußere Erscheinungsbild eingeht und selbigen eher beiläufig als ihren „*ersten ‚Schatz‘*“ benennt, verweist sie hier mit der adverbial-kausalen Beschreibung, „*das war eben*“, auf eine für sie all-gemeingültige Selbstverständlichkeit. Vergleichbar dem Satz „das war ebenso und fertig“; bedarf dieser Sachverhalt im Hinblick auf ihre Ausführung keinerlei weiteren Begründung. Die Freude den Wagen ähnlich einem Freund wiederzusehen und ihre Beschreibung der Fahrzeugpflege unterstreichen dabei, dass weder die technische Leistungsfähigkeit noch ein hochwertiges-luxuriöses Äußeres nach allgemeinen Standards für sie entscheidend waren. Was sie in diesem Erzählsegment beschreibt gleicht einer Kind-Teddy-Beziehung, in der die Verbindung einerseits besteht, obwohl das Kuscheltier schon Gebrauchsspuren hat, alt ist und trotz der „*Beulen*“ für Außenstehende nicht unbedingt ästhetisch anmutet. Während das Fahrzeug, wie angemerkt, somit nur bedingt zur Bourdieuschen Distinktion geeignet ist, zeigt sich hier eine emotional geprägte Beziehung – auf die sie später noch intensiver eingehen wird - und, die vor allem in der Tatsache gründet, dass ihr PKW für sie ein Identifikationsobjekt darstellt.

Nicht nur, dass sie es selbst finanziert hat, sondern ebenso der Sachverhalt, dass sie ihre Freizeit „mit ihm“ gleichermaßen gestaltet und „verbringt“, verdeutlichen, wie sehr die Identifikation von Automobilität mit Unabhängigkeit und Freiheit gleichgesetzt wird.

In diesem Kontext ist auch ihre Anmerkung, der Wagen habe „*funktioniert und war auch sicher zum Fahren*“, aus einer für sie heutzutage eigen gewordenen gemeinwohlorientierten Sichtweise zu interpretieren. Entsprechend ging es Ursula Neufischer vor dem Hintergrund ihres bei den privaten Fahrstunden miterlebten Auffahrunfalls auch schon damals darum, keine anderen Verkehrsteilnehmer zu verletzen und ihre eigene Sicherheit zu gewährleisten.

Nunmehr ist ihr signifikantes Unabhängigkeitsstreben als selbstbestimmte Mobilität

evident, jedoch verleitet sie auch ihre emotionale Beziehung zu ihrem Fahrzeug nicht dazu, mit diesem übermäßig schnell zu fahren oder gar zu rasen – vielmehr ist trotz des „flotten“ Fahrstils das Gegenteil der Fall. Rekurrierend auf ihre erst im zweiten Anlauf bestandene Führerscheinprüfung führte sie an, sie sei im ersten Versuch beim Parken schließlich „etwas zu schnell gefahren“ und habe „es nicht genau abschätzen [können].“ In Verbindung zu dem vorherigen Unfall, so ließe sich mutmaßen, bezeichnet beides zusammen für sie ein prägendes Erlebnis. Einerseits das Miterleben einer möglichen Beeinträchtigung der Fähigkeit ein Fahrzeug sicher zu kontrollieren, als auch ein Verlust der Unabhängigkeit. Beides resultiert jedoch nicht einer ängstlichen Distanz gegenüber der PKW-Nutzung, sondern zeigt sich in einem Streben nach vermehrter Kontrolle. In dem sie schon zu diesem Zeitpunkt „generell umsichtig“ gefahren ist, vermeidet sie somit gleichermaßen ein eventuelles „Scheitern“ und wendet von Schaden von ihrem „Schatz“ ab. Mit ihrem selbst gewählten Grundsatz einer vorrauschauenden Fahrweise formuliert sie eindeutige Kategorien von Autofahrern, mit denen sie sich selbst nicht identifiziert, sondern viel mehr eine Distanz aufweist. Einerseits diejenigen, die nach einem solchen Fahrerlebnis „ängstlich“ fahren und zweites, solchen, die „rasen“ als ihren eigenen Fahrstil begreifen. Indem sie sich selbst keiner dieser Kategorien zuordnet, verdeutlicht sie in dieser Erzählpassage, dass sie zwar besonnen Auto fährt, jedoch nicht auf Grundlage einer Art zwingenden Konformismus. Gegenüber eines solchem, nach Außendarstellung orientierten Handeln, setzt sie hier eine authentische Lebensführung hinsichtlich ihrer Fahrweise in den Vordergrund. In der folgenden Darstellung schließt Ursula Neufischer die Beschreibung dieser Lebensphase mit einem weiteren Verweis auf die Bedeutung der für sie wichtigen Unabhängigkeit resümierend ab.

„[...] die [anderen Leute, ihre Freunde, Anm. C.D.] wollten dann eher das ich die mitnehme, und ich fand es schön, wenn ich sagen konnte, ach ich will mal heute dorthin – einfach zum Spaß haben und fahren. Naja so war das eben, da [...] hab ich mir gar nicht so viele Gedanken gemacht über das viele Fahren. Für mich war es nur Vergnügen [...] naja und dann näherte sich die Ausbildungszeit ja auch in Riesenschritten schon dem Ende.“

In der Wortwahl „einfach zum Spaß haben und fahren“ zeigt sich analog zur Ausführung,

„da konnte die Arbeit noch so stressig sein, wenn ich da einstieg bin, war der Stress wie weggeblasen“,

dass für sie das Leben zu dieser Zeit von einer relativen Unbefangenheit geprägt war. Folglich stand das automobiler Vergnügen ganz unbedarft im Vordergrund. Als Beleg hierfür

zeichnet sich auch der Satz, „*einfach zum Spaß haben und fahren*“, aus. Zugleich impliziert dieser Satz jedoch, dass sie zwar nun mit eigener Arbeit und automobiler Unabhängigkeit relativ erwachsen war, der „Ernst des Lebens“ aber noch nicht maßgeblich war und sich ihr genereller Gemeinwohlbezug erst später entwickelte.

14.7 Die erste eigene Wohnung und Wohnstandortverlagerung in die Großstadt als Grundlage zur Ablösung einer Fremdbestimmtheit

Bereits mit 19 Jahren (1983) entschließt sich Ursula Neufischer „flügge“ zu werden und vom Dorf in die benachbarte Kleinstadt zu ziehen. Dieser biografische Wandel beeinflusst ihr Verkehrsverhalten. Für alltägliche Besorgungswege sowie Stadtbummel ist sie auf ihr Fahrzeug nicht angewiesen und benutzt das dort vorhandene Angebot des ÖPNVs. Gleichwohl bedeutet dies für sie keine Abkehr vom PKW; vielmehr benutzt sie ihr Auto weiterhin für Wochenendausflüge, Urlaube sowie Besuche bei ihren Eltern und Freunden.

„Zu der Zeit bin ich ja auch weiterhin viel mit dem Auto gefahren, war für mich eigentlich noch selbstverständlich, waren wohl schon einige zig tausend Kilometer die ich verbraten habe – also nicht nur zu dem See, auch mal in den Urlaub zu meinen Eltern und so. Zug gefahren bin ich damals kaum.“

In diesem Erzählsegment schildert Ursula Neufischer, dass Autofahren für sie „*eigentlich noch selbstverständlich*“ war. Dies, so lässt sich an die vorangegangenen Thesen anknüpfen, stellte somit weiterhin eine unhinterfragte Prämisse dar, um selbstbestimmt und individuell mobil zu sein. Mit der Aussage über die Fahrleistung von „*zigtausende[n] Kilometern*“, welche sie automobil zurücklegt, unterstreicht sie dabei einerseits die vorgenannte Selbstverständlichkeit. Gleichwohl verweist sie mit der Einschränkung „*eigentlich*“ und „*verbraten*“ auf zwei Sachverhalte. Einerseits ihre Nutzung des ÖPNVs, was aus ihrer späteren umweltökologischen Sichtweise logisch erscheint sowie den negativen Umweltauswirkungen, welche aus der PKW-Nutzung resultieren. Eine Anstrengung, definiert als Belastung, durch die Fahrzeugnutzung auf persönlicher Ebene - wie etwa Stress im Straßenverkehr - wird von ihr nicht angeführt. Die Ergänzung, dass sie den städtischen ÖPNV zwar frequentiert hat, jedoch nicht die Bahn für weitere Reisen genutzt hat, steht dabei analog für den Umkehrschluss, dass sie selbige Verkehrsmittel heutzutage vermehrt benutzt. Dies vornehmlich unter dem Aspekt der Folgen von Automobilität, die ihr nicht länger gleichgültig sind.

Summarisch lässt sich somit zu dieser Lebensphase folgern: Ihr Verkehrsverhalten wurde zunächst durch die Wohnstandortverlagerung und die damit einhergehenden neuen Rahmenbedingungen beeinflusst. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass sich die Veränderung des Verkehrsverhaltens an dieser Stelle nur auf ihre städtische „Alltagsmobilität“, nicht auf ihre

„Freizeitmobilität“ bezieht.

14.8 Hochzeit eines „Autolosen“ - Entschluss zum Studium und Umzug nach München

Auf der biografischen Ebene bezeichnen die beiden folgenden Jahre für Ursula Neufischer zahlreiche Veränderungen, welche auch ihr Verkehrsverhalten beeinflussen. 1985 lernt sie über den Kontakt mit ihrer Freundin bei einem ihrer zahlreichen Ausflüge ihren späteren Ehemann kennen. Auffallend ist, wie Ursula Neufischer das Kennenlernen beschreibt.

„Also vom Ausschauen her hat er richtig was her gemacht, und vom Charakter passte das auch. Ich hab wohl erst etwas schräg geguckt, dass er bei dem See mit einem Fahrrad ankam, aber mit dem Thema Autos hatten wir schon einen echt guten Einstieg. Und zwar, weil er echt angetan war von meinem Karmann, das fand ich damals schon gut.“

In diesem Erzählsegment der Darstellung verdeutlicht Ursula Neufischer, dass Autos allgemein – und ihr eigener PKW im speziellen – für sie zu diesem Lebenszeitpunkt noch maßgeblich von Bedeutung waren. Auf argumentativer Ebene zeigt sie dabei, dass Umweltbelastungen durch das Automobil für sie wohl kaum von Belang gewesen sind. Vielmehr gefällt ihr die Tatsache, dass ihr späterer Gatte gleichermaßen von ihr, wie auch ihrem privaten PKW, auf den sie ja sehr stolz ist, angetan ist. Ihre Einschränkung, „damals“, ist dabei so zu verstehen, dass Fahrzeuge für sie heutzutage als Gesprächsgrundlage – für eine sich später anbahnende Beziehung – wohl nicht als Thema in Frage kämen; zumindest nicht aus positiver Sicht.

„Er selber hatte zwar auch einen Führerschein und studierte gerade im Bereich Umwelt, aber hatte nicht mal ein eigenes Auto. [Lach], das war als wir dann zusammen waren schon sehr lustig, ich hatte als Frau einen Wagen, sogar einen eigenen und er als Kerl nicht.“

In diesem Erzählsegment verweist Ursula Neufischer auf zwei bedeutsame Sachverhalte. Einerseits beschreibt die Feststellung, dass ihr späterer Ehemann zum Zeitpunkt des Kennenlernens über keinen eigenen PKW verfügt, für sie eine Bestätigung ihres „*schrägen Blicks*“, da selbiger „*nur*“ über ein Fahrrad verfügt. Sie nimmt es zur Kenntnis, aber es stört sie nicht. Andererseits impliziert dies zugleich jedoch von ihr genderspezifische Vorstellungen darüber, wer und was ein Fahrzeug zu besitzen hat. In diesem Fall ist es für sie untypisch, dass ein Mann kein Auto besitzt. Ob sich ihr Freund zu diesem Zeitpunkt bewusst gegen einen Autobesitz entschieden hat, beispielsweise aus politischen und umwelt-

ökologische Bedenken oder nicht über die entsprechenden Ressourcen zum Unterhalt eines Fahrzeugs verfügt, führt sie indes an dieser Stelle noch nicht näher aus. Die „Autolosigkeit“ war jedoch kein Beziehungshindernis.

„Aber irgendwie passte das trotzdem, denn das hat ihn nicht davon abgehalten, sich öfter mal meinen Wagen zu leihen, damit er zur Uni konnte.“

Mit dem Adverb „aber“ lassen sich implizit zwei Aspekte annehmen, die inhaltlich eng mit einander verbunden sind. Auf der einen Seite gilt es zu berücksichtigen, dass Ursula Neufischer zu dieser damaligen Zeit begeisterte Autofahrerin war; wie sich nicht zuletzt an der Bezeichnung „Schatz“ für ihren PKW verdeutlicht. Zugleich scheint dieser Sachverhalt für sie jedoch von untergeordneter Bedeutung. Trotz ihrer Erwartungen, dass ein Mann eigentlich ein Auto zu haben hat, stuft sie die Autolosigkeit bei ihrem Freund jedoch nicht als Beziehungshindernis ein. Vielmehr überrascht es, dass sie ihr Verkehrsverhalten dahingehend ändert, ihren „Schatz“ nun mit ihrem Freund zu teilen.

Nachdem Ursula Neufischer ein Jahr mit ihrem Freund zusammen ist, fassen sie gemeinsam die Entscheidung, zusammen zu ziehen. Hierbei begründet sie ihre Entscheidung unter finanziellen und zeitlichen Aspekten, demnach habe es

„[...] ja auch vom Finanziellen her gepasst [...] und die ständige Fahrerei erspart [...].“

Da sie im Zusammenhang mit der „Fahrerei“ auf die Entfernung zum Wohnort ihres Freundes referiert, ist Letztgenanntes nicht als Argument zu verstehen, dass sie Autofahren allgemein als Belastung empfindet, sondern nur in Bezug auf die räumliche Distanz zwischen ihnen.

Einige Zeit nach dem Wechsel in die gemeinsame Wohnung ergibt sich für Ursula Neufischer eine signifikante Veränderung in ihrem Leben. Basierend auf einer Diskussion mit ihrem Freund sieht sie sich ermutigt, an der Abendschule ihr Abitur nachzumachen und nur noch halbtags zu arbeiten. Ihr Verkehrsverhalten ändert sich dahin gehend, dass sie von ihrem Freund das alte Fahrrad übernimmt. Selbiges nutzt sie nun für Ausflüge in die nähere Umgebung und auch für ihren Arbeitsweg.

Während ihr Freund trotz dieses Sachverhaltes, dass er nunmehr mehr über ihr Fahrzeug als sie verfügt, und sie sich auch in studentischen Kreisen bewegt und zunehmend für soziale und ökologische Ideen interessiert, behalten sie den PKW in ihrem Besitz.

Neben der Entscheidung für eine gemeinsame Wohnung schildert Ursula Neufischer an dieser Stelle nachfolgend Ereignisse, die ihr ausgeprägtes Unabhängigkeitsstreben und die damals ausgeprägte emotionale Beziehung zu ihrem Fahrzeug verdeutlichen.

Auf der beruflichen Ebene fasst sie nach erfolgreichem Abschluss der Abendschule den Entschluss, ein Studium zu beginnen. Betrachtete sie die vorhergehende Wahl, das Abitur zu machen, zunächst

„erst skeptisch“,

so sieht sie nun beides im Zusammenhang als

„Chance noch mehr aus dem Leben zu machen.“

Während sie sich somit zunehmend mit der Idee des Studiums anfreundet, bedingt diese Entscheidung eine zunehmend zeitliche Beanspruchung durch den Besuch der Vorlesungen. In Folge kann sie ihren Halbtagsjob nicht mehr ausführen, was wiederum ihre Ausgangssituation betrübt.

„Und schließlich gab es ja dann auch schon die Möglichkeit des Bafögs. Ich glaub, ohne das hätte ich das Studium auch gar nicht angefangen.“

Vor diesem Hintergrund ihrer Einschätzung wäre es im Hinblick auf die berufliche Karriere eigentlich naheliegend ein Studium zu ergreifen, welches ihr gut dotierte Arbeitsmöglichkeiten ermöglicht. Studien von Jura, Medizin oder Betriebswirtschaft stünden hier exemplarisch zur Auswahl. Dass ihre Überlegungen der Studienwahl dennoch auf Sozialpädagogik hinauslaufen verdeutlicht dabei einerseits, dass sie nicht zwangsläufig durch finanzielle Motive „getrieben“ ist. Auch wenn sie später etwas pikiert ist, zwei Semester länger

„gebraucht zu haben.“

Entscheidend an dieser Stelle ist jedoch, dass die Kündigung ihres bis dahin sicheren Jobs zugunsten des Studiums keinen Bruch in ihrem Lebensdarf darstellt. Vielmehr gilt es vor dem Hintergrund ihres Unabhängigkeitsstrebens als weiterer Beleg für ihre Souveränität – in diesem Sinne kann ihre Entscheidung gar als eine Art Kontinuität gedeutet werden. Eine gegenteilige Entwicklung, etwa „nur“ das Abitur zu machen, wäre demgegenüber viel eher erklärungsbedürftig. Für diese Interpretation spricht auch der Sachverhalt, dass sie, wie schon bei der Abendschule, von ihrem Freund beim Lernen zwar unterstützt wird, aber dennoch ein Unterfangen beschreitet, von dem sie weiß, dass ihr der Erfolg nicht garantiert ist und die Situation für sie finanziell unbequem ist. Das eigene Zutrauen, mit dem sie sich dann

„durch die ganzen Vorlesungen und Klausuren durchgebissen“

hat, deutet indes ebenso auf ihr Selbstvertrauen und -Bewusstsein hin.

Den weiteren Studienverlauf folgend ergibt sich für Ursula Neufischer ein weiteres Momentum in ihrer (Verkehrs-)Biografie, welche die emotionale Beziehung zu ihrem Fahrzeug exemplarisch verdeutlicht. Einerseits wollte sie durch die Außenstände des Bafög-Kredites ihr Studium

„so zügig wie möglich“

abschließen, andererseits war für sie auch die Beziehung zu ihrem Freund ein besonderer Ansporn; gemeinsam hatten sie den Abschluss ihres Studiums als Anlass für ihre Hochzeit geplant. Als der Freund von Ursula Neufischer jedoch kurz vor dem geplanten Termin mit ihrem „Schatz“ verunfallt war, war dies für sie in zweierlei Hinsicht

„absolut schrecklich.“

Zuerst ist sie geschockt über den Unfall an sich und zugleich dann erleichtert, dass ihrem Freund nichts passiert ist. Auf der anderen Seite schildert sie, dass sie emotional sehr aufgewühlt war, wegen ihrem „Schatz“:

„Das war ich schon geknickt, ich würd schon sagen schon sagen, das tat auch etwas weh. Ich mein, wir haben ja allgemein auch so viel erlebt mit dem Wagen [...] Und dann das, das war schon so eine kleine Welt, die für mich da zusammengebrochen ist. So in dem Zustand hatte der [...] na ja nicht unbedingt nur noch Schrottwert, aber wäre schon ein ordentliches Stück zu reparieren gewesen. Aber muss wohl sagen auch wenn ich da schon echt getroffen war, als wär das so ein Familienglied, war es an der Stelle eigentlich selbstverständlich am wichtigsten, dass es dann doch meinen Mann gut ging.“

In ihrer Erzählung ordnet Ursula Neufischer ihr Fahrzeug gleichsam beinahe den „Rang“ eines Familienmitgliedes zu. Entsprechend belegt auch die Äußerung, dass für sie *„schon so eine kleine Welt zusammen gebrochen ist“*, wie sehr sie der Unfall belastet hat und verweist analog dazu auf die enge, emotionale Beziehung zu ihrem Initialfahrzeug. Dennoch zeigt sie sich zugleich sehr rational, indem sie eine quasi Rangordnung erstellt und die Gesundheit ihres Mannes primär – also vor dem Fahrzeug – einordnet. Ebenso relativiert sie ihre eigene Aussage zur Bedeutung des Fahrzeugs, in dem sie äußert, sie sei

„dann doch schon etwas sauer“ und „geknickt.“ Neben dieser Abschwächung der Bewertung des Fahrzeugs resümiert sie folgerichtig ihr eigenes Verhältnis zum PKW:

„Denn auch, wenn mir viel an dem Wagen gelegen hat, im Endeffekt war es halt trotz der ganzen Erfahrungen, also der mit dem verbrachten Zeit, eben doch nur ein Auto.“

Diese Ambivalenz zwischen Emotionalität und Rationalität in ihrer Einstellung zu Automobilen zeigt sich auch in dem darauf folgenden Handeln von Ursula Neufischer. Ist es einerseits „doch nur ein Auto“, liegt ihr zugleich jedoch viel daran, dass der Wagen an sich erhalten bleibt, weshalb sie ihn an ihren Bruder veräußert, der ein passionierter Hobbyschrauber ist. Argumentativ begründet sie ihr Verhalten dabei sowohl auf einer finanziellen und rationalen Ebene:

„[...] na ja und wie er den Wagen dann von uns gekriegt hat, also natürlich auch noch für etwas Restgeld, hat er sich auch super gefreut. So hatte die Sache dann auch noch etwas Gutes. Wir hatten die Reparaturkosten gespart, er hatte was Günstiges zum Basteln, und der Wagen blieb ja zumindest indirekt in der Familie.“

In ihrem beigefügten Satz, dass der Wagen ja „zumindest indirekt“ bei der Familie verbleibt, verdeutlicht sich nochmals eine Art „Rest-Emotionalität“ in Bezug auf ihren PKW.

Hinsichtlich des Verkehrsverhaltens führt Ursula Neufischer an, dass

„die erste Zeit“

für sie und ihren Mann

„dann auch eine arge Umgewöhnung darstellte.“

Welcher Art diese „Umgewöhnung“ war fasst sie in Kurzform auf die wesentlichen Veränderungen bezogen darin zusammen, dass sie ihre Alltagsmobilität

„wirklich umplanen“

mussten. Das von ihr so benannte „Umplanen“ bezieht sie dabei vornehmlich auf die alltäglichen Besorgungen und die Berufswege. Führte sie ihre vorherigen Stadtbummel vornehmlich mit dem ÖPNV aus, impliziert ihre Darstellung nunmehr, dass sie ihre „Wocheneinkäufe“ nicht, wie sich vielleicht vermuten ließe, auch mit dem Bus erledigten, sondern stets mit dem

Auto. Auch wenn sie selber das Fahrzeug, wie angeführt, zumeist nur am Wochenende nutzte, zeigt sich hierbei in deutlicher Weise der Routinecharakter, mit welchem sie ihr Fahrzeug zuvor benutzt hat:

„Das war dann nicht mehr ganz so bequem, wie wir es gewohnt waren [...].“

In diesem Satzsegment gilt es zwischen zwei Aspekten zu differenzieren. Einerseits dem „*gewohnt waren*“, dem Aspekt, welcher die der Routine zugrundeliegende Gewöhnung an etwas beschreibt. Andererseits steht analog dazu die „Bequemlichkeit“, an die sich Ursula Neufischer trotz der Tatsache, dass sie gern „*radelt*“, gewöhnt hat. Dass Bequemlichkeit für sie, als „Autogewöhnte“, einem hohen Stellenwert obliegt, lässt sich auch anhand der Beschreibung des Einkaufs ableiten. Entsprechend führt sie aus, wie sie

„dann alles entweder zu Fuß schleppen oder mit dem Gepäckträger auf den Fahrrad mit nach Hause kriegen.“

Ihre gewählte Formulierung „*schleppen*“ und „*mit nach Hause kriegen*“ zeugen dabei vornehmlich davon, dass dieser Akt, der mit Gewicht beladenen Mobilität, von ihr nunmehr als Belastung empfunden wird. Überdies zeugt auch ihre Einschränkung, dass die Einkaufsmöglichkeiten sich im erreichbaren näheren wohnräumlichen Umfeld befinden,

„nicht Kilometer weit weg, sondern auch so noch ganz gut in der Nähe“,

davon, dass sie vorgenannte Belastung zwar als zumindest freizeitmäßig passionierte Radlerin auf sich genommen hat, jedoch eher widerwillig als mit Begeisterung.

Die vermeintliche Abneigung gegenüber der erforderlichen Fahrradnutzung zeigt sich ebenso in der kurzen Beschreibung eines für Ursula Neufischer sehr wichtigen Tages, der anstehenden Diplomprüfung. Wie sie ausführt, hatte sie geplant, diesen Termin mit ihrem „*Schatz*“ – in diesem Fall den Karmann – wahrzunehmen und den entsprechenden Weg mit ihm zurückzulegen. Entgegen dieser Intention bedingt der verunfallte Wagen jedoch, dass dies nicht möglich ist, was sie mit der lakonischen Äußerung resümiert,

„da durfte ich dann mit dem Fahrrad hin.“

Diese Äußerung des Missfallens verweist jedoch wiederum eher auf die noch emotionale Beziehung zu ihrem Fahrzeug. Wenn es somit

„nicht ganz so glamourös wie [...] geplant [war]“,

deutet dies folglich nicht auf eine Absicht zur Distinktion hin, sondern vielmehr auf die Besonderheit des Tages, den sie – wie so vieles – gern mit ihrem Wagen verbracht hätte. Summarisch fasst sie:

„stolz war ich ja [...] trotzdem.“

Im nächsten Erzählsegment schildert Ursula Neufischer ausführlich ihre Hochzeit; sprachlich knüpft sie dabei mit dem temporalen Adverb

„dann endlich“

an den vorigen Erzählfluss an.

Mit dieser Formulierung nutzt sie ein erzählerisches Indiz für den Sachverhalt, dass sie die Hochzeit – welche sie wegen dem ersten Schock über den „Verlust“ ihres „Schatzes“ beinahe abgesagt hätte – als freudiges Ereignis in ihrem Leben wertet. Analog dazu steht die Hochzeit entsprechend ihren gemeinsamen Plänen auch für den Abschluss ihres Studiums und somit gleichfalls für einen neuen – beruflichen – Lebensabschnitt.

Wie Ursula Neufischer in ihrer Darstellung ausführt, findet die Hochzeit im

„kleinen Kreis“

von Freunden und Familie statt und wird

„etwas traditionell“

abgehalten. In Bezug auf ihr Verkehrsverhalten zeigt sich jedoch, dass die Hochzeit nicht „ganz“ traditionell in ihrem Verlauf gewesen ist. Zur Erklärung hierfür gilt es, besonders das Hochzeitsgeschenk von ihren Brüdern und ihrem frisch vermählten Gatten zu betrachten - ein neues Fahrzeug, einen VW Käfer.

Über dieses Geschenk zeigt sich Ursula Neufischer sehr erfreut und überrascht. Entsprechend äußert sie:

„Da war ich schon perplex, gerade geheiratet und dann sowas, damit hatte ich gar nicht gerechnet – aber das war so eine romantische Überraschung dann [...].“

Weshalb das Geschenk für sie überraschend und „romantisch“ ist, erklärt sie in ihrer weiteren Darstellung. Führt sie hierbei zu dem letzt genannten Aspekt „romantisch“ aus, dass der Wagen an sich passend zur Hochzeit geschmückt war, zeigt sich ihre Überraschung bereits anhand der Wortwahl „damit [hatte] ich gar nicht gerechnet.“ Quasi selbsterklärend merkt sie an, dass ein neuer Wagen

„gar nicht zur Debatte stand“,

schließlich waren sie

„eigentlich nur mit Bus und Fahrrad unterwegs – und dann das.“

Vor dem Hintergrund der Annahme, dass sich Ursula Neufischer und ihr Ehemann eigentlich schon an die Nutzung dieser Verkehrsmittel gewöhnt hatten und folglich auch eine entsprechende Routine ausgebildet hatten, mag die Wahl des Geschenks tatsächlich ungewöhnlich erscheinen. Ebenso scheint es durchaus berechtigt zu fragen, weshalb nicht eigentlich bereits nach dem Verunfallen schon ein neuer Wagen erworben wurde. Zur Erklärung der Handlungsweise sind an dieser Stelle dabei zwei Faktoren entscheidend. Zunächst die der Geschenkwahl zugrundeliegende Intention von Ursula Neufischer Ehemann, ihr eine Freude zu machen. Dabei vermutet er zu Recht, dass seine Frau Autos, trotz ihrer verringerten Fahrleistung, noch zugewandt ist. Diese hypothetische Annahme scheint durch die nachfolgende Äußerung von Ursula Neufischer naheliegend zu sein:

„[...] na ja und nachdem wir dann den Hochzeitstag absolviert hatten, konnte ich es dann auch eigentlich kaum erwarten, mich da hinter das Steuer zu setzen. Unsere Flitterwochen standen ja direkt für den nächsten Tag an.“

Die Wortwahl „den Hochzeitstag absolviert“ zu haben, mutet zunächst etwas sonderbar an. Jedoch gilt es stets sie im Kontext ihrer Erzählpassage und dem entsprechenden Content zu interpretieren. Einerseits bedeutet das Wort „dann“, welches dieser Äußerung vorangestellt ist, eine temporale Trennung der Erzählung. Für Ursula Neufischer ist die beschreibende Passage der Hochzeit somit abgeschlossen. Zugleich wechselt sie damit in eine Handlungsfolge, die sich nunmehr direkt auf das zeitliche Geschehen nach dem „absolvieren“ und die Autonutzung bezieht. Hinsichtlich selbiger führt sie an, dass sie es „kaum erwarten“ konnte, wieder selber zu fahren.

Was sie mit der Formulierung „sich da hinter das Steuer zu setzen“, zum Ausdruck bringt, vereint zugleich die Vorfreude auf den neuen Wagen sowie die Selbstverständlichkeit, dass

sie wieder über eine selbstbestimmte Automobilität verfügen kann. Wenngleich sie im Folgesatz die Flitterwochen somit als Grund für die Fahrt angibt, auf die sich sehr freut, scheint für sie die „autolose“ Zeit noch keine hinreichende Routine jenseits von automobilier Mobilität ausgeprägt zu haben. Dass dieser Sachverhalt für sie keiner weiteren Erläuterung bedarf, fasst sie bündig in den eingeschobenen Satz:

„Selbstverständlich dann mit dem Käfer.“

Indem sie nachfolgend einen kontrastierenden Vergleich des „Käfers“ zu ihrem „Schatz“ bemüht, verweist Ursula Neufischer abermals auf die noch emotionale Beziehung zu ihrem Initialwagen. Doch auch wenn das neue Fahrzeug

„nicht so schnittig und sportlich“

war, impliziert der Satz

„eigentlich gar kein Vergleich“,

dass sie beide Fahrzeuge auch instrumentell wertet¹⁸⁴. Dies erklärt partiell, weshalb sie den Wagen auch als solchen akzeptiert – er bezeichnet eine ermöglichende Basis für ihre Unabhängigkeit.

Der wesentlich entscheidendere Faktor in Bezug auf das Fahrzeug findet sich jedoch bei einem perspektivischen Wechsel hin zu ihrem Mann. Vergleicht sie - vor dem Hintergrund der emotionalen Bindung – ihren vorigen Wagen mit dem neuen Fahrzeug unter den Attributen *„schnittig und sportlich“*, merkt sie an, dass für ihren Mann

„zu dem Zeitpunkt wohl gar kein anderer Wagen in Frage gekommen“

wäre.

Dieser Sachverhalt erklärt sich wie folgt: Während ihrerseits vorbenannte Aspekte (*„schnittig und sportlich“*) eine maßgebliche Präferenz darstellen, steht die Position ihres Ehemanns diametral zu diesen Faktoren. Entsprechend sollte der PKW für ihn selbige Eigenschaften nicht verdinglichen. Auf einer argumentativen Ebene verweist sie in Bezug auf das gängige Credo

„je größer der Wagen, umso erfolgreicher oder besser“,

¹⁸⁴ Gleichwohl bezeichnet sie ihr voriges Fahrzeug nun mit dem Modell „Karmann“ und nicht mehr mit „Schatz“.

dass sein Meinungsbild gar

„total contra“

ausgeprägt war.

Der Ehemann proklamiert somit ein distinktionsbehaftetes Streben, wozu ihm der Wagen scheinbar die Möglichkeit bietet. Folglich begründet auch Ursula Neufischer das Entscheidungshandeln ihres Mannes dabei mit dessen ausgeprägter

„Richtung Anti-Establishment“-Haltung.

Insofern es

„für ihn schon so ein Zeichen“

war, scheint dies eine stimmige Begründung zu sein, da sie zusätzlich auf die

„links-ökologische“

Einstellung ihres Mannes verweist. Die Radikalität seiner Handlung versinnbildlicht somit trotz einer vorigen Fahrzeugnutzung (des Karmanns) nun mehr eine doppelte Disktinktionsbemühung. Einerseits gegenüber denjenigen, für die ein Automobil respektive ein Besitz desselbigen ein Statussymbol darstellt. Andererseits jedoch ebenso gegenüber dem vermeintlichen Feindbild der Autoindustrie selbst. Deren Produkte nutzt er nunmehr selbst, indem er sie umdeutet, zu einem quasi „Kontra“-Zeichen, als Instrument gegen diese Industrie.

Indem für Ursula Neufischer zu diesem Zeitpunkt nun die Freude überwiegt, wieder einen fahrbaren Untersatz ihr eigen zu nennen und die Automobilität zu genießen und ihr Mann im gleichen Maße dieses Auto als Mittel zum Zweck des Ausdrucks seines Protests gegenüber Autos nutzen kann, kann man kurzum schlüssig fassen, dass ihr Gatte nicht nur ihr zur Hochzeit, sondern auch gleichermaßen sich selbst mit seiner Wahl ein Präsent gemacht hat. Gleichwohl implizieren diese Vorzeichen – der PKW nunmehr als neues Vehikel respektive Instrument der automobilen Selbstständigkeit für Ursula Neufischer sowie als Anti-Establishment-Symbol für den Gatten – eine Entwicklung, welche die Wahrscheinlichkeit einer Abkehr vom Auto unwahrscheinlich erscheinen lassen. Gleiches gilt für den Sachverhalt, dass Ursula Neufischer zwar zunächst nicht ganz von dem Käfer überzeugt ist, aber

sich dann

„relativ schnell mit dem Wagen anfreundet.“

Wie sie schildert, bereits

„bei der Fahrt nach Italien“,

dem Zielort ihrer Flitterwochen, die wiederum den zeitlichen Ausgangspunkt ihrer späteren Lossagung vom Automobil darstellen.

14.9 Umzug in die Großstadt und Empfinden des Verkehrs als zunehmende Belastung

In den als romantisch erlebten Flitterwochen, beginnen Ursula Neufischer und ihr Ehemann sich gedanklich auf die nähere berufliche Zukunft zu fokussieren. Bevor ihre Überlegungen jedoch konkretisiert werden, ergibt sich bei ihrer Rückkehr für den Ehemann ein Stellenangebot in München, welches sie nach einigen Diskussionen annehmen. Für beide bedeutet dies folglich eine Verlagerung ihres Wohnstandortes von der bisherigen Kleinstadt, in der sie

„verwurzelt“

waren, hin zum

„Großstadtleben.“

Diesen Umzug bilanziert Ursula Neufischer vor dem Hintergrund ihrer bis dato ländlich und kleinstädtisch geprägten Lebenserfahrung aus heutiger Sicht als

„antiquiert“.

Was genau sie damit meint, verdeutlicht sie in Bezug auf die sich veränderten äußeren Rahmenbedingungen, des von ihr sogenannten „Großstadtlebens.“ Hier ist davon auszugehen, dass sie mit ihrer Wortwahl die dort heutzutage vorherrschenden Lebensbedingungen als „normal“ für Menschen einstuft, die dort leben, welche für sie zu dieser Zeit jedoch

„eine Umgewöhnung“

darstellten. Diese von ihr als

„arge Umstellung“

empfundenen Veränderungen beziehen sich dabei auf zwei Ebenen, die sie als unvorteilhaft darstellt: Die soziale Ebene hinsichtlich zwischenmenschlicher Kontakte und sozialen Kapitals im Bourdieu'schen Sinne (z.B. Freundschaft und Kontakte) sowie demgegenüber die verkehrliche Situation in der Großstadt als solche.

Hinsichtlich der ersten Ebene merkt Ursula Neufischer an, dass sie zum Zeitpunkt der Wohnstandortverlagerung schwanger wurde, was ihre eigene Jobsuche erschwerte. Nachdem sie jedoch eine berufliche Halbtagsstelle angenommen hat, ist sie weiterhin mit der Gesamtsituation unzufrieden.

„Leute kennenlernen war gar nicht so gegeben, und ich fand die auch eher unfreundlich“,

so dass sich ihre privaten Kontakte auf die Arbeitskollegen beschränkten. Auch bezüglich der verkehrlichen Ebene weicht die anfängliche Euphorie des Umzugs schnell einem nüchternen Blick. Entsprechend kritisiert sie,

„dass alles zugeparkt war und man mit Glück da echt nur einen Parkplatz erwischt hat“,

und resümiert,

„das war nicht sehr zufriedenstellend. Da hat das Fahren keinen Spaß mehr gemacht.“

Ihre Kritik beschränkt sich jedoch in der Argumentation nicht nur auf die Parkplatzsituation, sondern verweist nunmehr ebenso auch auf ökologische wie gesundheitliche Aspekte:

„Auch mit den ganzen Abgasen, da war für uns irgendwie schon klar, dass wir dann doch eine Alternative haben wollten. Mein Mann war ja schon kein ‚Autofreund‘ aber auch ich hatte dann schon Zweifel wegen den ganzen Abgasen und so.“

Was Ursula Neufischer an dieser Stelle bündig fasst, sind die für sie – und wie sie nachfol-

gend ausführt auch ihren Mann – als gravierende Einschränkungen empfundenen Belastungen, welche mit dem Umzug in die Großstadt einhergehen. Während ihr Mann jedoch

„schon kein ‚Autofreund‘“

war, stellt die Darstellung der Kritik seitens Ursula Neufischer für sie ein Novum im Hinblick auf die Automobilität dar.

War sie bislang begeisterte Autofahrerin, setzt sich nunmehr mit den negativen (Umwelt-) Auswirkungen und verkehrlichen Belastungen auseinander. Auf den ersten Blick mag dies überraschend wirken, da sie in nach ihrem ersten Umzug in die Kleinstadt das dort vorhandene Angebot des ÖPNVs durchaus genutzt hat. Eine selbige Wahl der Verkehrsmittel wäre nunmehr auch naheliegend und erwartbar; vornehmlich schon aus dem trivialen Grund, dass selbiges ÖPNV-Angebot in Großstädten generell besser ausgebaut ist. Da sie jedoch in ihrer Argumentation ebenfalls auf die unzureichende Parkplatzsituation verweist, scheint die Nutzung des Nahverkehrs für sie keine adäquate Fortbewegungsart dargestellt zu haben. Ohne, dass sie auf diesen Sachverhalt näher eingeht und erläutert, mögen hierbei zwei Faktoren mitentscheidend gewesen sein: Einerseits die Lust selber wieder PKW zu fahren, die sich unter den Rahmenbedingungen der Großstadt nunmehr in eine Unlust gewandelt hat (*„da hat das Fahren keinen Spaß gemacht“*). Sowie zweitens, dass generelle Unwohlsein in der Stadt; bedingt durch die Hektik und die dort zuweilen vorherrschende Anonymität. Summarisch lassen sich die Faktoren des Parkplatznotstandes und

„viele[n] Verkehrs“

zusammen mit der indirekten sozialen Isolation, der limitierten privaten Kontakte jenseits des Arbeitsplatzes, zu einem argumentativen Cluster zusammenfassen, das eine zu diesem Zeitpunkt ambivalente Situation für sie verdeutlicht. Während ihr Mann unter ökonomischen Gesichtspunkten eine lukrative Position innehat, stehen die vorgenannten Aspekte exemplarisch für die von ihr benannten Kritikpunkte und konträr zu der der ökologischen Orientierung ihres Partners.

Für das Paar folgt daraus die gemeinsame Suche nach

„Alternativen“;

in einem überdeterminierten Sinn betrifft dies zur damaligen Zeit die berufliche Situation sowie auf privater Ebene ihr soziales Umfeld. Ihre Kritik am Großstadtleben und der dortigen Lebensbedingungen sowie des Automobils, zeigen sich an dieser Stelle als Hinweise für den

Bewusstseinswandel seitens Ursula Neufischer, der in dem Entschluss zu Alternativen auf einer praktischen Handlungsebene resultiert.

Vor dem Hintergrund, dass sich ihr allgemeines Verhältnis zum Autofahren sehr distanziert hat, wäre folglich die Frage angebracht, wie realistisch ein weiterer Fahrzeugbesitz unter den gegebenen Bedingungen für sie selber ist. Mit dem Entschluss nach Alternativen zu suchen, haben sich Ursula Neufischer und ihr Mann bereits auf die praktische Handlungsebene begeben, mit dem Ziel, ihr Leben entsprechend ihren Bedürfnissen und dem Bewusstseinswandel zu verändern. Anstatt jedoch die Option eines PKW-Verkaufs in Erwägung zu ziehen, entschließen sich die beiden zu einem radikaleren Schritt; der Rückverlegung des Wohnstandortes in die ehemalige Kleinstadt. Dieser Entschluss erfolgt trotz des gut bezahlten Jobs ihres Mannes und wird durch den Besuch eines gemeinsam befreundeten Paares noch bestärkt. Wie Ursula Neufischer ausführt, zeigt sich die Ambivalenz einer finanziell gut situierten Lebenssituation und den als einschränkend empfundenen Rahmenbedingungen des großstädtischen Lebens an der Gesprächssituation mit ihrem Besuch, bei dem

„das Leben in der Großstadt natürlich auch direkt Thema“

war. Wieso bei dem Gespräch diese Thematik *„natürlich auch direkt“* zum Mittelpunkt avanciert, verdeutlicht Ursula Neufischer in dem der Besuch die Frage,

„wie man da überhaupt so leben kann“,

zum Grundtenor der Debatte erklärte. Diese unschwer als kritische Haltung zu interpretierende Äußerung, verweist auf die signifikante Übereinstimmung zwischen den Meinungsbildern über das Leben in der Großstadt von Ursula Neufischer und ihrem Gatten sowie ihrer Besucher. Auch die Formulierung *„da“* ist nicht als lapidares Beiwerk zufällig gewählt, sondern steht vielmehr für ein abwertendes Meinungsbild bezüglich des Wohnraums Großstadt gegenüber der Lebensform Kleinstadt.

Wenn allgemein vermutet werden kann, dass eine solche kohärentes Meinungsbild von irgendeinem Besuch nicht allein ausschlaggebend ist, für eine weitreichende Entscheidung, wie den avisierten Umzug, gilt es an dieser Stelle die weitere Darstellung von Ursula Neufischer zu betrachten. Wie sie schildert, handelt es bei dem Besuch nicht lediglich um irgendwelche Bekannten, sondern die besten Freunde des jungen Ehepaares respektive ihre seit Kindheitstagen beste Freundin. Dieser Umstand erklärt, weshalb Ursula Neufischer die Meinung dieser Personen besonderes gewichtet.

„Da mussten wir auch einsehen, dass das nicht nur unsere Meinung war, weil wir ja quasi, obwohl wir da nun schon ein paar Jahre lebten, sondern auch die von unseren besten Freunden, also das die die gleiche Ansicht hatten.“

An dieser Stelle lässt sich implizit ableiten, dass Ursula Neufischer sich anscheinend schon länger mit der Idee eines Rück-Umzuges auseinandergesetzt hatte; jedoch ein ausschlaggebende Meinungsverstärkung nicht gegeben war, mit der Folge, dass sie den Gedanken bis dato nicht realisiert hatte. Mit dem „Rückhalt“ ihrer Freunde sieht sie sich jedoch in ihren Überlegungen bestärkt, dass es sich bei ihrer Meinung zum Großstadtleben nicht nur um persönliche Befindlichkeiten handelte. Wäre die Position dieser emotional nah verbundenen und dadurch persönlich bedeutsamen Bezugsgruppe diametral zu ihrer eigenen gewesen, so lässt sich vermuten, wäre ihre Entscheidung vielleicht auch gegen den Umzug ausgefallen.

Unter diesen Umständen jedoch verstärkt sich vielmehr ihre Entschlossenheit zum Umzug, da sie sich nunmehr in ihrer Ansicht durch die gleiche Meinung ihrer Freunde gleichermaßen legitimiert und bestätigt sieht. Einerseits legitimiert in dem Maße, dass sie sich selbst gegenüber (Überlegungen zu „persönlichen Befindlichkeiten“) keine Rechenschaft ablegen muss, und zweitens hinsichtlich einer als Akzeptanzschwelle definierbaren Maßes des Zumutbaren (Lebensumstände in der Großstadt). In der logische Folge resümiert sie ihren Entschluss:

„Na ja, im Endeffekt haben wir es dann da trotzdem, also obwohl mein Mann da einen guten Job hatte bei der Firma, dann knapp drei-vier Jahre, ich sag‘ mal ‚ausgehalten‘.“

Dieses „Aushalten“ subsummiert sie in der Retrospektive als derartige Belastung, dass sie in Bezug auf ihren Nachwuchs – der zu diesem Zeitpunkt im Kindergartenalter war – ausführt,

„dann [...] waren wir jedoch an dem Punkt angelangt, wo wir gesagt haben, nein Großstadt, das ist nicht unsers, und da wollen wir auch nicht, dass unser Kind da aufwächst.“

Schlüssig belegt sie ihren Richtungsentscheid:

„Schlussendlich haben wir uns dann entschieden, dass das mit der Großstadt einfach ‚nicht unser Ding‘ ist und wir zurück in ‚unsere alte Stadt‘ wollten.“

14.10 Von der Kritik am Autofahren zur Rückkehr in die alte Kleinstadt - Car-Sharing als Option und Möglichkeit

Ursula Neufischer schildert in dem nachfolgenden Erzählsegment kurz ihre bereits angeführte Wohnstandortverlagerung und die weitere Entwicklung hin zur begeisterten Car-Sharing-Nutzerin. In der analytischen Perspektive werden dabei zwecks Übersichtlichkeit sowohl ihr Erzählpassus als auch die nach dem Narrationsfluss anschließenden Antworten auf gestellte Ergänzungsfragen aufgegriffen.

Mit der Absicht, den neuerlichen Umzug zeitnah zu realisieren, werden Ursula Neufischer und ihr Mann mit der Rückkehr in ihre „alte Stadt“ den dort zwischenzeitlich – seit ihrem Wegzug - erfolgten Veränderungen gewahr. Neben innerstädtischen Wandlungen der lokalen Infrastruktur und geschäftlichen Einkaufsmöglichkeiten betrifft dies vornehmlich die Entstehung zahlreicher Neubausiedlungen,

„die sich auch in Richtung der umliegenden Dörfer erstreckten.“

In einer solchen Siedlung beziehen Ursula Neufischer und ihr Gatte ihre neue Wohnung, wobei auffällt, dass die Entscheidung primär nach ihren Präferenzen, *„es dann einfach etwas ruhiger zu haben“*, orientiert ist. Basierend auf diesen Prämissen als Grundlage, fällt ihre Wahl auf eine verkehrsberuhigte Siedlung, die

„sehr zentral lag.“

In dem temporalen Adverb *„dann“* zeigt sich hierbei die signifikante Kontrastierung der bisherigen Wohnsituation in der Großstadt, mit der Ursula Neufischer verdeutlicht, was für sie an der neuen Wohnlage bedeutsam ist. Neben der großstadtähnlichen nahräumlichen Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten sind dies vornehmlich die zu dieser Zeit für sie wichtigen Aspekte von Kindergarten und Schulen für ihr Kind, die sie

„quasi zu Fuß“

erreichen kann und

„ganz in der Nähe“

lagen. Von vornehmlich gleicher Bedeutung ist jedoch auch die Wegnähe zu den jeweiligen Arbeitsstätten von Ursula Neufischer und ihrem Mann - während dieser bei seinem ehemaligen Arbeitgeber eine Stelle gefunden hat, arbeitet sie nun bei der Stadt. Entsprechend re-

sümiert sie:

„Für uns eigentlich perfekt, vor allem, weil wir unsere Jobs da auch in ein paar Fahrminuten erreichen konnten.“

Auch auf der verkehrlichen und sozialen Ebene verweist Ursula Neufischer auf die positiv konnotierten Veränderungen:

„Im Gegensatz zum Leben in der Großstadt passte das auch direkt mit den Nachbarn da; junge Familien und nette Leute, die ganz aufgeschlossen waren, so wie wir das eben aus der Stadt an sich schon kannten. Nicht so anonym wie in der Großstadt. Und da wurde man auch nicht schräg angeschaut, wegen unserem Käferchen, der hatte ja auch schon einige Tage auf dem Buckel und war nicht mehr ganz so neu. Überhaupt war Verkehr in der Neubausiedlung bis auf wenige Ausnahmen, die Ihre Protzkisten dann schon so demonstrativ ständig geparkt hatten, kaum ein Thema.“

Was Ursula Neufischer an dieser Stelle anführt, bezeichnet zunächst eine Retrospektive der vermeintlichen Wahrnehmung anderer ihres Wagens in der Großstadt - gegenüber der aktuellen Wohnlage. Hierbei impliziert sie mit der Darstellung, dass man nicht mehr

„schräg angeschaut wurde, wegen unserem Käferchen“,

zwei Sachverhalte. Einerseits, dass sie in der Großstadt anscheinend, trotz des vielen Verkehrs, den subjektiven Eindruck hatte, mit dem Wagen doch „*angeschaut*“ zu werden. Wenn sie dies mit dem Alter und äußeren Erscheinungsbild des Fahrzeugs begründet, scheint es naheliegend, hieraus abzuleiten, dass dies für sie unangenehm war. Wie sich zeigt, ist jedoch Gegenteiliges zutreffend: Rekurrierend auf die Feststellung, dass ihr Mann das Fahrzeug-Modell „Käfer“ als Anti-Establishment-Symbol definiert, scheint auch Ursula Neufischer zu dieser Zeit in zunehmenden Maße zwischen verschiedenen Fahrzeugnutzern und Fahrzeugklassen zu differenzieren, von denen sie bestrebt ist, sich abzugrenzen. Wenngleich sie ein derartiges Distinktionsstreben für sich selbst zwar nicht in Anspruch nimmt, zeugt ihre Wortwahl bei der Beschreibung der Zustände jedoch von eben diesen. Entsprechend subjektiv klassifiziert und kategorisiert sie die Fahrzeuge mancher Nachbarn als „*Protzkisten*“, die ihrer Einschätzung nach ihre PKWs nicht lediglich aus dem Grunde einer temporären Nicht-Nutzung abstellen, sondern dies „*demonstrativ*“ tun.

Ein Beleg für ihre konträre Position gegenüber diesem Verhalten, lässt sich aus ihrer Einschränkung ableiten, dass der vorgenannte Aspekt des „*demonstrativen*“ Parkens von

„*Protzkisten*“ nur von wenigen der neuen Nachbarn praktiziert wird. Ob sie selbst und ihr Mann nun ihrerseits den PKW zu einer gleichartigen Handlung nutzen und damit gleichsam demonstrativ präsentieren, ist hierbei nicht von Belang und wird auch nicht ausgeführt. In dem Ursula Neufischer hierbei jedoch die Benutzung des Begriffes „Nachbarn“ in diesem Zusammenhang vermeidet, und stattdessen von „*Ausnahmen*“ hinsichtlich der PKW-Nutzung in einer verkehrsberuhigten Zone berichtet, teilt sie implizit ihre Haltung mit. Demnach verhält sich die überwiegende Mehrheit der Anwohner – die ein solches Gebaren nicht teilt oder derlei PKWs nicht ihr Eigen nennt - ihrer Einschätzung nach „richtig“. Zugleich ist es in diesem Zusammenhang interessant festzustellen, dass Ursula Neufischer an dieser Stelle für ihren Wagen den Begriff „*Käferchen*“ gebraucht. Obschon eine derartige verbalisierte Verniedlichung und Persönlichifizierung mit der Namensgebung verbunden ist, die eine emotionale Bindung ähnlich der zu ihrem Initialfahrzeug vermuten lässt, scheint hier die Intention der gewählten Ausdrucksform einer andere zu sein. Ursula Neufischer wähnt sich hier auf dieser richtigen Seite, wenn sie folgerichtig von ihrem „*Käferchen*“ berichtet, der quasi sinnbildlich gegenüber den „*Protzkisten*“ steht. Mit dem zweiten zu nennenden Aspekt ihrer Darstellung führt Ursula Neufischer an, dass – mit Ausnahme der vorgenannten Bereiche – Verkehr „*kaum ein Thema*“ war. Folgerichtig impliziert dies somit die Frage, bei welchen Akteuren dieser Lebensbereich fokussiert wurde und darüber hinaus die Frage, in welcher Weise die Thematisierung erfolgte. Entgegen der Vermutung, dass zunächst eine Auseinandersetzung mit den von ihr kritisch bewerteten Besitzern der sogenannten „*Protzkisten*“ stattfindet, schildert Ursula Neufischer das Kennenlernen ihrer direkten Nachbarn, mit denen sie sich

„von Anfang an richtig gut verstanden [hat].“

Im Rahmen dieses Gesprächs, so referiert Ursula Neufischer, fällt der Gesprächsschwerpunkt wie selbstverständlich auf das Thema der Mobilität. Dabei legt sie mit der Wortwahl

„natürlich“

nahe, dass eine Nicht-Erwähnung ihrer bisherigen PKWs (des Karmanns und aktuell des Käfers) für sie gar nicht in Frage gekommen wäre. Zugleich stellen diese Fahrzeuge jedoch nicht den eigentlich interessanten Bezugspunkt der Unterhalt dar, sondern dieser wird von ihren Nachbarn eingebracht. Von diesen erfährt sie erstmalig von der Möglichkeit des Car-Sharing-Konzeptes:

„Mir sagte das zunächst gar nichts, aber mein Mann war da wohl schon mehr informiert.“

In diesem Zusammenhang ist die Betonung der Möglichkeit in doppeltem Sinne zu verstehen: Einerseits Car-Sharing als Tätigkeit durch entsprechendes Handeln zu praktizieren sowie andererseits des Vorhandenseins eines konkreten Car-Sharing-Angebotes vor Ort, welches diese Handlung ermöglicht. Während sich die Unkenntnis von Ursula Neufischer auf beide Aspekte bezieht, betrifft letzteres lediglich ihren Mann. Dies entspricht somit dem Sachverhalt, dass ein solches Angebot in der neuen Siedlung zwar gegeben ist, zum Zeitpunkt des Gespräches jedoch sowohl für Ursula Neufischer als auch ihren Mann bislang unbekannt gewesen zu sein scheint. Für letzteren, da er zwar informiert war, jedoch im

„allgemein[en]“

und nicht über das Vorhandensein eines konkreten Car-Sharing-Angebotes in ihrer neuen Stadt.

Mit der Thematik schon eher bewandert, zeigt sich ihr Mann darüber

„direkt hellauf begeistert.“

Diesen Umstand erklärt Ursula Neufischer nun auf argumentativer Ebene anhand einer Eigenvermutung:

„[...] das entsprach nach der Erfahrung mit der Großstadt und der, ich sage mal, schlechten Lebensqualität auch voll seinem persönlichen Lifestyle.“

Die Begeisterung personalisiert sie dabei auf ihren Gatten und ihre Nachbarn als Akteure. Da ihre Nachbarn schon selber Car-Sharing-Nutzer sind, verläuft auch die Diskussion mit diesen entsprechend einhellig. Im Vordergrund steht somit weniger ein Austausch über Pro- und Contra-Aspekte des Car-Sharing an sich, als vielmehr eine Konvergenz über die Vorzüge und Diskussion über die Möglichkeit der Nutzung, die nunmehr gegeben ist.

Während der Ehemann von Ursula Neufischer dabei die vorgenannte Begeisterung zeigt, scheint dies paradoxerweise auf Ursula Neufischer selbst – trotz ihrer zunehmend ablehnenden Haltung gegenüber PKWs – nicht uneingeschränkt zuzutreffen. Dieser Sachverhalt gründet in einer von ihr als ambivalent wahrgenommene Situation, in der sie jedoch auch nicht konträr zum Car-Sharing stehen will. Einerseits findet sie Idee des Car-Sharing

„zwar auch gut“,

und impliziert damit eine positive Konnotation ihrerseits. Zugleich deutet sie mit der Wortwahl

„zwar“ an, dass es für sie zu diesem Zeitpunkt jedoch ebenso Aspekte gibt, die ihrer Ansicht nach gegen die eigene Car-Sharing Nutzung sprechen. Dieser scheinbare Widerspruch zwischen Zustimmung und gleichzeitig zögerlicher Haltung zeigt eine Distanzierung, die sie dabei durch eine simplifizierende Kontrastierung der Lebensumstände ihrer Nachbarn gegenüber den eigenen begründet.

Entsprechend der Gegenüberstellung verortet Ursula Neufischer die Nachbarn zur Gruppe von Haushalten, die über zwei PKWs verfügten und sich beruflich bedingt entschieden haben, ihren Zweitwagen zu veräußern, da sie ihn nicht mehr benötigten. Eine entsprechende „Reserve“ an fahrzeugbedingter Mobilität blieb ihnen mit dem verbleibenden Automobil. Demgegenüber war es für Ursula Neufischer

„erstmal wichtig“

einen

„Kindergartenplatz [...] und dann [die] nächste Grundschule zu organisieren.“

Analog dazu begründet Ursula Neufischer ihre Beibehaltung des „Käferchen“ nachfolgend mit dem Sachverhalt, dass sie

„beide [Ursula Neufischer und ihr Gatte, Anm. C.D.] wieder berufstätig waren und den dann auch für die Anfahrt zur Arbeit und so brauchten.“

Anhand dieser Erläuterungen lässt sich auf interpretativer Ebene schlussfolgern, dass Ursula Neufischer ablehnende Haltung nur ganz dezent ausgeprägt ist und vornehmlich aus alltagspraktischen Erwägungen resultiert.

„Wir selber hatten ja, wie gesagt, unser Käferchen, aber entschieden uns, den erstmal zu behalten, also trotz des Car-Sharing-Angebots, so als Sicherheit“;

in dieser Äußerung verdeutlicht Ursula Neufischer nochmals, dass sie keine Fundamentalopposition gegenüber Car-Sharing übt, sondern diesem offen gegenübersteht, solange sie ihrer Unabhängigkeit und Mobilität gewiss sein kann. Zugleich lässt sich ihre Formulierung in der Erzählpassage mit dem Wort „wir“ dahingehend interpretieren, dass diese Entscheidung als gemeinsame Haushaltsentscheidung von ihr und ihrem Mann gleichberechtigt getroffen wurde. Vor diesem Hintergrund und den ins Auge gefassten Prioritäten stand für sie, zumindest im damals näheren Zeitraum, der weitere PKW-Besitz zunächst fest.

Im nachfolgenden Erzählsegment verbindet Ursula Neufischer die vorgenannten Sicher-

heitsbedürfnisse nach Mobilität mit einer kurzen Schilderung der beruflichen und privaten Entwicklung, die sie bilanzierend dahin gehend fasst, dass sie es

„von der Arbeit und privat [...] ziemlich gut getroffen [haben].“

Auf welche Aspekte sie sich mit diesem Resümee bezieht ist dabei offenkundig. Zunächst die organisatorische Sicherstellung hinsichtlich des Kindergartens und der Schule ihres Kindes, das beide Institutionen gemeinsam mit den Nachbarskindern besucht. Auf mobilitätsbezogene Aspekte bezeichnet dies führt sie mutmaßlich eine Erleichterung, während sie selbst mit ihrem Mann zunächst den PKW für den Weg zur Arbeit benutzt.

An dieser Stelle fasst Ursula Neufischer ihre Narration in zeitlich stark geraffter Form, ganz beiläufig erwähnt sie, dass sie dann gemeinsam mit dem eng befreundeten Ehepaar das augenscheinlich günstige Angebot zum Erwerb einer Doppelhaushälfte - in der gleichen Straße – wahrgenommen haben. Analog zu dem Umzugsprozess in die neue Immobilie entschied sich ihre Nachbarin dazu, ihre berufliche Tätigkeit als Heimarbeit auszuüben. Diese Veränderungen – Umzug und beruflicher Wechsel - werden dabei zunächst beiläufig zur Grundlage einer Änderung des eigenen Mobilitätsverhaltens geführt haben: Indem die Nachbarin ihren PKW selber nicht mehr nutzt, bedeutet dies im Umkehrschluss einige planerische Umstellungen für Ursula Neufischer und ihren Mann hinsichtlich ihrer Verkehrsmittelnutzung. Schließlich kommen sie mit ihren Nachbarn dahingehend überein eine Fahrgemeinschaft - mit dem Mann der Nachbarin - zu bilden.

Während ihr Kind zu diesem Zeitpunkt bereits auf die weiterführende Schule gewechselt hat und hierfür den Bus benutzt, resultiert die Gründung der Fahrgemeinschaft für Ursula Neufischer und ihren Mann in einer zunehmend geringeren Nutzung des eigenen PKWs. Parallel dazu gestalten sie auch ihre Einkäufe und freizeithlichen Beschäftigungen im zunehmenden Maße mit ihnen zur Verfügung stehenden alternativen Verkehrsmitteln, dem ÖPNV und dem Fahrrad. Nachdem sie die Praktizierung der multimodalen Mobilität als für sie zufriedenstellend einschätzen,

„das ist eigentlich auch ganz entspannt“,

entscheiden sie sich in der Folge zur Veräußerung ihres Käfers und für das Konzept des Car-Sharing.

Doch wie kam es genau zu dem entscheidenden Wechsel, der Abkehr vom Privat-PKW hin zum Car-Sharing? Zur Beantwortung dieser Frage ist in Bezug auf die eingangs formulierten Hypothesen einer Prozesshaftigkeit der Verkehrsmittelnutzung die Kontextualität der spezifischen Lebensbedingungen von Ursula Neufischer und ihrer jeweiligen Einstellung zur Auto-

mobilität zu bemühen. Dies bezieht sich dabei zeitlich ausgehend von ihrer jugendlichen Entwicklung bis hin zum gegenwärtigen Zeitpunkt in ihrer Narration.

In der Adoleszenzphase bezeichnete das Automobil für Ursula Neufischer ein technisches Instrumentarium zur Gewinnung von Autonomie. Ebenso stand der Fahrzeugbesitz gleichsam als Äquivalent dieses Aspektes für eine selbstbestimmte Lebensführung und war - entsprechend ihrer intensiven Autonutzung - quasi organisch in ihr(e) Leben(-sführung) integriert und eingebettet. Auch die emotionale Beziehung zum Initialwagen belegt, dass die automobilen Lebensweise zum maßgeblichen Teil eines für Ursula Neufischer authentischen Lebensentwurfes avancierte. Funktionalistisch betrachtet lässt es sich somit als eine Art Vehikel definieren, das ihrem Unabhängigkeitsstreben entspricht und dabei einerseits der Lösung von dem Dorfleben und andererseits ebenso zur Partizipation an der Erwachsenenwelt dient.

Mit dem erfolgreichen Abschluss der Ausbildung und dem Bezug der ersten eigenen Wohnung hat sie für beide Aspekte die Grundlagen geschaffen. Gleichwohl lässt sich als Vollendungspunkt dieses Lösungsprozesses von ruraler Jugend bei gleichsamer Einbindung in die Erwachsenenwelt nicht nur die Ausbildung in der städtischen Umwelt fassen. Vielmehr steht hier der Entschluss das Abitur nachzuholen und der Entschluss zum Studium für die Besiegelung ihrer erfolgreichen Ablösung nicht nur von der bisherigen Lebenswelt, sondern auch von der ihrerseits sonstigen wahrscheinlichen Entwicklung hinsichtlich eines als einengend empfundenen Dorflebens. Unter dem Gesichtspunkt der Kontinuität müsste sich ihr signifikantes Streben nach Unabhängigkeit nach maßgeblichen Aspekten von Selbstständigkeit und Souveränität auch in ihrer weiteren Biografie fortsetzen. Ihr gelingt dies, indem sie sich unabhängig von finanziell aussichtsreichen Perspektiven für die Sozialpädagogik entscheidet.

Mit dem gemeinsamen Umzug nach München – und ohne konkretes Stellenangebot für sich selbst – zeigt sich in der Analyse ebenso die benannte Kontinuität in ihrem Unabhängigkeitsstreben. Zugleich wird sie als passionierte Autofahrerin in dem Moment des Umzugs und zunehmender Verweildauer im Lebensumfeld der Großstadt der negativen Auswirkungen von Automobilität gewahr. Neben den allgemein von ihr kritisierten Lebensumständen, wie großstädtischer Anonymität und Hektik, bedeutet der dort vorherrschende Verkehrsfluss hierbei für sie das exakte Gegenteil der bislang von ihr geschätzten Freiräume automobiler Mobilität. Anstatt sich jedoch trotz dieser Widrigkeiten mit den lokalen Gegebenheiten anzufreunden und einen möglichen Verkauf des eigenen PKWs in Betracht zu ziehen, entscheidet sich Ursula Neufischer für den unkonventionell anmutenden Schritt; den Rückumzug in die alte Stadt.

Diese Entscheidung belegt dabei eine durchaus nachvollziehbare Ratio. Für sie überwiegen die Vorteile des Lebens in der kleinstädtischen Neubausiedlung gegenüber der Großstadt.

Auch nach den Maßstäben hinsichtlich einer besseren Lebensqualität ist ihre Präferenz für das „verkehrsberuhigte Leben“ verständlich. Der Sachverhalt, dass sie dennoch, trotz zunehmender Kritik an der automobilen Lebensweise, zunächst auch nach dem Umzug ihren Wagen beibehält, resultiert dabei aus einer interdependenten Faktorenlage. Einerseits hatte Ursula Neufischer stets eine stark emotionale Beziehung zu ihren Fahrzeugen; diese Bindung spricht eindeutig für den Beibehalt des Automobils. Zugleich stellte für ihren Mann und, wenn auch weniger ausgeprägt, für sie, der Besitz eines speziellen „Anti-Automobils“ zugleich einen symbolischen Protest dar. Dieser Protestlage entsprechend obliegt auch ihre Kritik an den autobesitzenden Nachbarn, die nicht irgendein notwendiges Automobil ihr Eigen nennen, sondern die benannten „Protzkisten“. Andererseits spielten für den Beibehalt des eigenen PKWs auch alltagspraktische Überlegungen – wie die Bewältigung des Arbeitsweges und die Mobilität des eigenen Kindes - eine maßgebliche Rolle.

Rekurrierend auf die Fragestellung, wie nunmehr der konkrete Wechsel zum Car-Sharing erfolgte, lässt sich somit vermuten, dass erst die Gewährleistung der notwendigen Planungssicherheit von verfügbarer Mobilität für sie maßgeblich ist. Für sich selber und ihren Mann ergibt sich dieser Aspekt – nach der getroffenen Übereinkunft, die Kinder zur Schule zu bringen - vor allem aus der zunehmenden Nutzung der frisch gegründeten Fahrgemeinschaft. In dem Maße wie sie vermehrt ihre Mobilität gemeinsam mit den Nachbarn bestreiten, verringert sich ihre eigene PKW-Fahrleistung drastisch. Zugleich erfolgt zu dieser Reduzierung gefahrener Kilometer die vermehrte Nutzung des verbesserten ÖPNV-Angebotes in der Neubausiedlung.

Während das Kind von Ursula Neufischer inzwischen herangewachsen ist und seine Mobilität selbst ausübt, ist Ursula Neufischer an die Nutzung des ÖPNVs bereits aus ihrer Ausbildungszeit sowie dem Leben in der Großstadt gewöhnt. Da sie auch in diesen biografischen Phasen ihre PKW-Fahrleistung beständig verringerte, stellt die Wahl öffentlicher Verkehrsmittels auch in ihrem neuen Wohnort keine große Umstellung dar. Die schlussendliche Entscheidung zum Car-Sharing stellt somit weder auf inhaltlicher noch biografischer Ebene einen kontrastiven Bruch dar. Eine mögliche Deutung, die sich zu diesem Sachverhalt hier somit anbietet, scheint folglich naheliegend: Indem Ursula Neufischer betont, dass ihr PKW

„ja [...] nun die meiste Zeit nur herum[-stand]“,

wird die Nutzung eines Fahrzeugs, das sie zwar besitzt, aber nicht mehr zwangsläufig zur Gewährleistung der eigenen Mobilität bedarf, obsolet.

Auch vor dem Hintergrund der für Ursula Neufischer bedeutsamen Aspekte, Planungssicherheit und Unabhängigkeit, lässt sich mit der Eingewöhnung an die Fahrgemeinschaft und der nun nicht mehr als Belastung empfundenen Nutzung des ÖPNVs schlussfolgern, dass

das eigene Fahrzeug in zunehmenden Maße zu einem Fremdkörper in ihrem Leben avanciert. Dieser Logik folgend, verdeutlicht sich auch die andere Seite ihrer eigenen Unabhängigkeit. In weitestgehender Kohärenz zu ihrer - maßgeblich von ihren Mann und den Erfahrungen der Großstadt geprägten – gemeinwohlorientierten Perspektive fügt sich der Besitz eines Autos, als umweltschädliches Verkehrsmittel, nicht mehr widerspruchsfrei in ihr Leben ein. In diesem Kontext gilt es auch ihr Streben nach Freiheit zu beachten, welches bereits in der anfänglichen Analyse durch das Adverb „auch“ zum Ausdruck kam. Hierbei zeigt sich, dass sie erst mit dem vollzogenen Umzug und der zunehmenden Abneigung gegenüber der automobilen Lebensweise sowohl befähigt als auch in der passenden Lebenssituation ist, dieses Freiheitsstreben zu transponieren. Das bedeutet, sie kann Car-Sharing für sich selbst als reelle Handlungsoption begreifen und sich – zunächst tendenziell sublimierend - vom PKW als technischem Instrument der Adoleszenzphase zur gleichsam Erreichung von Autonomie (Faktor Unabhängigkeitsstreben) und Integration in die Erwachsenen-Welt (Faktor Partizipation) lösen.

Wie sich in der weiteren Darstellung von Ursula Neufischer zeigt, steht die vorangestellte Vermutung über die Wandlung des PKWs hin zum Fremdkörper dabei analog zu ihrer Suche nach Alternativen.

„[...] na ja unser Käferchen hatten wir die letzten Jahre auch noch, der stach mittlerweile ja schon durch sein Alter hier in der Siedlung schon heraus, aber dann haben wir uns doch entschieden das wir ihn nicht behalten. Einerseits stand er [gemeint ist der PKW, Anm. C.D.] nun die meiste Zeit nur herum. Wir sind ja dann selber viel weniger gefahren und öffentliche Verkehrsmittel oder unsere Fahrräder zu benutzen war dann eigentlich schon selbstverständlich für uns. Und umso mehr ich das eigentlich auch wusste, umso mehr war das für mich dann klar, also das der Entschluss für mich feststand, dass ich gar kein Auto mehr fahren will.“

Die in diesem Erzählsegment hervorgehobene Selbstverständlichkeit öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, gilt nicht nur für Ursula Neufischer persönlich. Mit dem Adverb „auch“ ist sowohl auf den ohnehin schon von Car-Sharing begeisterten Ehemann sowie die Nachbarn verwiesen. Zudem kann es ebenso als Ausdruck einer nachlassenden emotionalen Bindung an ihr Fahrzeug sowie des verbesserten Angebots in der Neubausiedlung interpretiert werden. Auch die temporale Bestimmung mit dem Adverb „dann“, deutet nicht nur eine zeitliche Abgrenzung an, sondern zeigt in gleichen Maße auch einen Entwicklungsprozess, in dem das Auto ihrer Lebensweise widerspricht und zum Fremdkörper wird. Es bezeichnet keine Notwendigkeit mehr, ihre Unabhängigkeit zu gewährleisten und scheint als Protestsymbol gegenüber den Nachbarn ausgedient zu haben. Kurzum: Es hat seinen Zweck erfüllt. Mit

zunehmendem Wissen reift der Entschluss dabei gleichsam mit der Erkenntnis, nicht mehr Autofahren zu wollen, was Ursula Neufischer nun mit Vehemenz vertritt. Definiert man selbige vor dem Hintergrund ihrer Biografie scheint es somit als glaubwürdiges Indiz für einen authentischen Wandel in ihrem Verkehrshandeln, so wirkt dieser nicht inszeniert, sondern fügt sich schlüssig in ihren biografischen Lebenswandel ein. Die Abkehr vom Auto bezeichnet somit eine quasi organische Entwicklung. Denkbar wäre jedoch auch ebenso der kontrastive Fall eines ideologischen Argumentierens, dass einem ethisch-moralischen Anspruch ihrerseits entspräche. Allerdings zeigt Ursula Neufischer in ihrer Darstellung dafür keinen Beleg:

„Dann haben wir uns entschieden, wie schon mit meinem Karmann, ihn meinem Bruder zu geben. Mir hat der Wagen dann auch nicht gefehlt und der hat sich super gefreut, dass er wieder was zum Basteln hatte.“

In ihrer Darstellung wird klar, dass Ursula Neufischer keinem Zwang unterliegt, sich von ihrem Fahrzeug zu trennen. Es gibt keine Ambivalenz von der Triebebene zur Bedürfnisbefriedigung der Mobilität und eines vermeintlich moralischen Dilemma der Über-Ich-Anforderungen. Vielmehr scheint die Abkehr vom PKW, für sie eine Erleichterung zu sein.

Ihre Ausführung, dass der Wagen ihr bei dem Entschluss *„nicht gefehlt“* hat, belegt dies implizit. Zwar hatte sie zu ihrem zweiten eigenen Fahrzeug auch eine emotionale Bindung, jedoch war diese augenscheinlich nicht so weit ausgeprägt wie zu ihrem Initialwagen. Die Entscheidung, sich von ihrem Wagen zu trennen, hat sie dabei in einem doppelten Maße erleichtert. Einerseits konnte sie mit dem Entschluss nun im Einklang mit ihren Wertvorstellungen leben, andererseits hat sie den Wagen, wie bereits ihren Erst-PKW, an ihren Bruder übergeben. Dass sie das Fahrzeug nicht einfach verkauft hat, spricht damit, trotz des vermutlich geringen Wiederverkaufswertes, für ihr Ansinnen, mit dem Wagen auch noch etwas Gutes zu tun. Sie macht ihrem Bruder eine Freude und weiß den Wagen in guten Händen.

„Na ja wenn man überlegt wieviel Jahre der nun auch schon auf dem Buckel hatte, waren bei dem nun auch schon so ein paar ich sag mal ‚Alltagszipperlein‘, und das war uns dann doch schon etwas zu doof. Da haben wir ihm, also meinem Bruder, lieber eine Freude gemacht.“

Für Ursula Neufischer wäre eine andere Vorgehensweise auch nicht in Frage gekommen,

„den verkaufen, ne das stand auch nicht zur Diskussion, aber gut, dass ich keins mehr wollte, da hab ich mir gesagt, mit den Fahrgemeinschaften und so, das passt

schon, da fahr ich eigentlich gerne mit. Also ich bin nun nicht so grundsätzlich gegen Autos, das sicher nicht. Aber wenn man in der Großstadt gelebt hat, da wird einem schon klar, dass man die sinnvoller einsetzen kann. Wenn man mal alleine fährt oder so zu zweit, gut das geht auch, aber für mich oder für uns eher da gab es gar keine Notwendigkeit mehr den Wagen zu haben.“

In diesem Erzählabschnitt zeigt sich eindeutig, dass Ursula Neufischer keinesfalls ideologisch argumentiert. Sie verurteilt keine Autofahrer per se, sondern fordert lediglich eine bewusste Nutzung von Fahrzeugen. Gleichwohl spricht sie sich nicht zur Gänze vom Autofahren frei. Eine partielle temporäre Nutzung „mal“ ist für sie nicht problematisch. Während der Fahrzeugbesitz für sie zunächst Ausdruck und Garant von Unabhängigkeit und Selbstständigkeit war, kann sie nun „gerne“ auch bei anderen mitfahren. Empfund sie dies in ihrer Jugend, in der sie nach dem Führerschein drängte, als Einengung, so ist dies unter dem Aspekt einer vermeintlichen Fremdbestimmung nun nicht mehr der Fall.

Den Wagen abzugeben erwägt sie ebenso jedoch aus sicherheitsrelevanten Aspekten: Einerseits ist ihr Bruder ein passionierter Hobbyschrauber, den die benannten „Alltagszipperlein“ nicht abschrecken dürften. Andererseits scheinen neben diesen Einschränkungen auch die nur marginal vorhandenen Schutzsysteme in der Fahrzeugausstattung eine zentrale Rolle gespielt zu haben.

„Hm muss da zu sagen, dass unser Sohn den Wagen ja auch gerne gehabt hätte, aber als Anfängerwagen wollten wir das dann auch nicht, schon weil der ja gar kein Airbag und so die ganzen Sicherheitssysteme hatte, die es ja heutzutage alles gibt, das war dann doch etwas zu unsicher.“

Zugleich führt sie begründend für ihre Handlungsentscheidung auch eine, aus ihrer Perspektive wahrscheinliche, Nicht-Nutzung des PKWs an:

„Außerdem hat er ja gerade das Abi und will danach ein freiwilliges soziales Jahr machen, da würd der Wagen hier auch nur wieder rumstehen.“

Den rational nachvollziehbaren Erläuterungen nachfolgend, führt Ursula Neufischer nochmals an, dass sie unter diesen Umständen den PKW

„ja nicht brauchten“;

schließlich habe man sich ja

„für die Arbeit [...] mit den Nachbarn [...] arrangiert, und [...] zum Einkaufen [...] also Großeinkaufkauf oder so etwas“,

da habe man sich

„dann ja für Car-Sharing entschieden.“

Auf die der Abschaffung des Fahrzeugs zugrundeliegenden konditionalen Bedingungen näher eingehend, wurde Ursula Neufischer im Anschluss an das Interview gebeten, ihre eigene Mobilität zu diesem Zeitpunkt nochmal schlaglichtartig zu erläutern. Hierbei gab sie an:

„Na wie gesagt, wir sind da schon wenig Auto gefahren, also noch weniger als in der Großstadt. Ich hab den Wagen dann eigentlich nur benutzt, um meine Eltern oder Bekannte auf dem Dorf zu besuchen. Das wollt ich dann schon, klar, aber wir waren ja auch beide dann berufstätig und hatten schon weniger Freizeit, aber dann den Wagen nur fürs Wochenende da stehen zu haben, das machte keinen Sinn. Das war schon so der Grund. Unterhalb der Woche haben wir den Wagen ja nicht mehr gebraucht. Wir kamen ja überall hin und mit den Fahrrädern wieder selber unterwegs, das fand ich auch schön. Und ansonsten eben einfach mit dem Bus. Das war so der Augenblick, in dem wir dann doch gesagt haben, ne nur für das Wochenende, das ist einfach sinnlos auf Dauer, und gebraucht haben wir den Wagen ja sowieso nicht.“

Mit der Äußerung, den Wagen „sowieso“ nicht mehr zu gebrauchen, verdeutlicht Ursula Neufischer die Entscheidung, das Fahrzeug abzugeben sowie die Zufriedenheit mit der eigenen Mobilität an ihrem neuen Wohnort. Sie fühlt sich selber unabhängig und mobil in der Gestaltung ihrer Alltagsmobilität. War sie in der Großstadt bereits an die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gewöhnt, so zeigt sich, dass sie – nunmehr das Auto kaum noch nutzend – keinem Entwöhnungsprozess unterliegt. Vielmehr benutzt sie den ÖPNV routinisiert, greift auf das Angebot der Fahrgemeinschaft zurück und nutzt das eigene Auto nur noch selten. Ausweislich nur noch für spezifische Zwecke. Obwohl sie sich ein Fahrzeug zwar mit ihren finanziellen Ressourcen leisten könnte, bedingt ihre berufliche Betätigung, dass sie zeitlich eingeschränkt ist. Der Besitz eines PKWs lediglich zur Unternehmung von Wochenendbesuchen wird für sie vor dem Hintergrund der geringen Fahrleistung und des limitieren Zeitbudgets

somit „sinnlos“. In dieser Situation steht Ursula Neufischer neben der rationalen Nutzung des ÖPNVs auch das Fahrrad zur Gewährleistung ihrer Mobilität zur Verfügung. Während sie mit letzterem auch im Alltag eine von ihr positiv empfundene und autonome Fortbewegung unternehmen kann, bezeichnet es zudem einen weiteren Schritt in Richtung Abkehr vom Automobil. Summarisch lässt sich somit fassen: Der Fahrzeugbesitz ist für Ursula Neufischer von nun an weder gerechtfertigt noch notwendig, da die vorhandene Infrastruktur des ÖPNVs und das Fahrrad ihr in Kombination mit der Fahrgemeinschaft die entsprechenden Maße und Kapazitäten an Selbstbeweglichkeit gewährleisten und garantieren.

Wie wird Ursula Neufischer unter den nun zugrundeliegenden Ausgangsbedingungen zur Car-Sharing-Nutzerin? Zunächst wurde im Rahmen der Analyse festgestellt, dass der Besitz eines eigenen PKWs für sie zunehmend obsolet wird. Die maßgeblichen Aspekte sind hier die verringerte Fahrleistung sowie die von emotional zu sachlich gewandelte Einstellung zum Autofahren. Entsprechend ihrer Darstellung hat sie – im Gegensatz zu ihrem Mann – erst mit dem Umzug in die Neubausiedlung und dem Kennenlernen ihrer Nachbarn erstmalig von Car-Sharing gehört. Auf die im Nachgang zum Interview gestellte Frage, ob sie schon vor dem geschilderten Gespräch von Car-Sharing wusste, erklärt Ursula Neufischer, dass sie lediglich mal ein Prospekt durchgeblättert hatte. Der Sachverhalt, dass sie das Marketinginstrument Prospekt erst auf Nachfrage erläutert und

„nur beiläufig“

durchgeblättert hat, impliziert die Vermutung, dass sie Car-Sharing zu diesem Zeitpunkt nicht bewusst als Handlungsalternative wahrgenommen hat.

„Naja und erst mit den Nachbarn kam das Thema eigentlich zur Debatte, auch wenn wir uns dann ja noch nicht direkt für Car-Sharing entschieden hatten.“

In ihrer Antwort verweist Ursula Neufischer darauf, dass Car-Sharing für sie erst mit der „Debatte“ für sie zu einer diskursiv vermittelten Handlungsoption avancierte. Der zeitweilige Entschluss, den eigenen PKW zuerst zu behalten, verdeutlicht, dass im Rahmen dieser Diskussion jedoch bereits ein Abwägungs- und Entscheidungsprozess vollzogen wurde. Da sie jedoch als Neuzugezogene an dieser Stelle zunächst anderen Prioritäten eine vorrangige Relevanz gewährt, bedeutet ihre Entscheidung die logisch folgende Frage, unter welchen Umständen man ein Fahrzeug generell gebraucht.

Für Ursula Neufischer scheint die Antwort mit Verweis auf ihre Besuche abseits der Kleinstadt und der Forderung einer bewussten Fahrzeugnutzung bereits im Interview gegeben zu

sein. Ergänzend fügt sie bei der Nachfragephase hinzu:

„Also wenn man wie wir dann kein Auto mehr hat, ist das schon eine gute Sache. Wenn wir jetzt mal so weiter wegfahren oder rausfahren und sich da die Bahn einfach nicht anbietet, dann leihen oder nehmen wir uns eben ein Car-Sharing-Auto, man kann ja nicht immer nur den Wagen von den Nachbarn benutzen.“

Ursula Neufischer impliziert an dieser Stelle eine Parallele zu ihrer biografischen Adoleszenzphase. War es ihr damals wichtig, nicht permanent in die rurale Struktur eingebunden zu sein, so zeigt sich auch hier unverändert das Bedürfnis mal „wegfahren“ oder „rausfahren“ zu wollen. An dieser Stelle kommt somit eine Ambivalenz zum Ausdruck: Einerseits von einem bestimmten Ort, den lokalen Beschränkungen, wegzukommen und andererseits von ihr präferierte Orte automobil und selbstbestimmt zu erreichen. In kausalanalytischer Perspektive steht die komplexe Entscheidung, den PKW zugunsten von Car-Sharing zu veräußern, somit analog zu ihrem Unabhängigkeitsstreben. Maßgeblich ist hierbei jedoch nicht ein generell räumliches Ziel - die Orterreichung -, sondern primär die Gewissheit, wann immer sie will selbstbestimmt über die Möglichkeit zur Fortbewegung im doppelten Sinne zu verfügen.

In dem voranstehenden Zitat weist Ursula Neufischer auf ein kausales sowie temporales Element zur Nutzung von Car-Sharing hin. Wenn sie „rausfahren“ oder „wegfahren“ will, dann zieht sie Car-Sharing nicht als konjunktive Möglichkeit in Betracht, sondern es wird konkret praktiziert. Im Präsens angelegter Ausdrucksform also, in dem sie sich den Wagen „leiht“. Ihre Darstellung steht hierbei nicht im Widerspruch zu ihrer sich entwickelten Abneigung gegenüber PKWs. Da sie keine erklärte „Autogegnerin“ ist, sondern lediglich eine bewusste Fahrzeugnutzung befürwortet, will sie nicht zur Gänze auf das Autofahren verzichten. Car-Sharing scheint somit eine für sie und ihren Mann geeignete Dienstleistung zu sein, um über ein Automobil zu verfügen, ohne es besitzen zu müssen. Da die Nutzung bei lokalen Anbietern, welche zumeist stationsbasiert operieren und über einen kleineren Fuhrpark verfügen, mitunter einen gewissen Planungsaufwand bedingt, ist anzunehmen, dass Ursula Neufischer auch hier sehr bewusst agiert. Auf argumentativer Ebene setzt Ursula Neufischer Car-Sharing konträr zu einer möglichen Nutzung der Bahn oder nachbarlichen PKWs. In ihrer Ausdrucksform, man könne deren Fahrzeug „ja nicht immer nur [...] benutzen“, bezieht sich auf zwei Aspekte. Einerseits favorisiert sie die gemeinschaftliche Nutzung des Autos im Rahmen der Fahrgemeinschaft. Andererseits verweist sie auf allgemeingesellschaftliche Regeln, nach denen Ausleihen von Nutzgegenständen zwar legitim ist, eine übergebürliche Beanspruchung jedoch als Zumutung durchaus sozial sanktioniert würde. Bezüglich der Bahn führt sie als Anlass zur Car-Sharing-Nutzung aus:

„Naja mit der Bahn ist das schon manchmal ein Ärgernis, die kommt mal zu spät und man verpasst den Anschlusszug, da sag ich mir dann auch, vor allem im Winter, das ist schon gemütlicher, wenn man da mit dem Auto fährt. Hmm ja und auch, wenn man mal was transportieren muss, was man nicht so selber schleppen kann, dann wär man ja da schon in der Bredouille sonst, da ist dann schon ein Auto echt passender.“

Obwohl Car-Sharing somit einer gewissen Planung bedarf, ermöglicht es den vereinfachten Zugang zum Automobil und spielt dabei ebenso unter dem Aspekt der durch das Fahrzeug ermöglichten Bequemlichkeit bei Transportaufgaben eine maßgebliche Rolle.

Wie sie in der Nachfragephase des Interviews angibt, hat sie gemeinsam mit ihrem Mann Car-Sharing zunächst öfters für diese Zwecke benutzt, zugleich jedoch ihre allgemeine Nutzung weiter reduziert. Infolgedessen lässt sich Ursula Neufischer somit bei der mehrheitlichen Gruppe der „Wenig-Nutzer“ unter den Car-Sharing-Kunden verorten. Auch ihr Nutzungsprofil für Freizeitfahrten sowie Transporte stimmt mit diesem Nutzerprofil somit überein.

Ihr Verhältnis zum Automobil und die Motivationslage, zugunsten von Car-Sharing auf den eigenen PKW zu verzichten, werden in der Antwort auf die in der Nachfragephase gestellten Fragen deutlich. Hierbei nennt sie in ihrer Einschätzung, warum denn nicht mehr Leute die Dienstleistung in Anspruch nehmen und ihr Fahrzeug ebenfalls verkaufen, Aspekte, die unmittelbar an ihre Biografie anknüpfen:

„Also ich nehme mal an, das ist schon so eben der Schritt an sich. Ich meine, da auch hinzugehen und einfach so sein Auto abzugeben. Wenn ich überlege, wie wichtig mir mein erster Wagen war, dann dürfte das bei vielen auch so sein. Naja ich meine, dass da schon wohl viele Überlegungen dann vorher sind oder, wenn sie mehr auf ein Auto angewiesen sind, dass eben mit vielen Diskussionen darüber verbunden ist. Ich glaube so allgemein, dass man die Unabhängigkeit gar nicht so schnell aufgeben will, das dürfte schon sehr entscheidend sein. Dass man eben einfach hingehen kann, so zum eigenen Wagen und sich dann sagt: Dann fahre ich mal eben, da muss ich nicht erst noch laufen und mir dann ein Auto holen. Und wenn dann vielleicht grad keins da ist oder verfügbar, das ist wohl auch so ein Hauptpunkt. Hm und wenn ich überlege, ich hab ja von einigen Nachbarn hier erzählt, für die ein Auto ja auch vom Ansehen ein klares Prestigeobjekt ist. Also für solche ist dann ein Auto vor der Tür zu haben wohl auch wichtig. Vor allem, da die ja dann nicht nur ein, sondern gleich mehrere Wagen haben, über die sich definieren, ganz egal, ob sie die eigentlich wirklich zum Fahren benötigen.“

In dieser Antwortpassage bezieht sich Ursula Neufischer nicht nur auf ihren Entscheidungsprozess, sondern führt eine komparative Gegenüberstellung spezifischer Vorteile eines Privat-PKW gegenüber Car-Sharing. In Übereinstimmung mit ihrer bisherigen Narration stellt Unabhängigkeit dabei ein maßgebliches Kriterium dar. An dieser Stelle verweist sie jedoch auf zwei bedeutsame Dimensionen des Unabhängigkeitsaspektes: Zum einen die temporale Unabhängigkeit, das heißt ohne zeitliche Beschränkungen den direkten Zugriff auf ein Fahrzeug zu haben. Damit einhergehend steht folglich auch die Entlastung von einer vorherigen Planung zur Autonutzung, was die Mobilität wiederum bequemer gestaltet. In diesem Sinne gewährleisten der Besitz eines Privat-PKW respektive das Eigentum als solches einen entsprechend zeitlich und räumlich vereinfachten Zugang, der sich summarisch als uneingeschränkte Verfügbarkeit definieren lässt. Demgegenüber obliegt der gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung eine Einschränkung sowohl der zeitlichen als auch räumlichen Verfügbarkeit: Ist wie etwa bei der gegründeten Fahrgemeinschaft eine Planung, im Sinne der Abstimmung mit den Nachbarn, unabdingbar, so muss generell auch der Weg zu einer Fahrgemeinschaft antizipiert werden. Beim Auto-Teilen, dem konkreten Car-Sharing, bestehen diese Einschränkungen neben der Notwendigkeit einer Planung und Reservierung ebenso bei der räumlichen Ebene. Das Fahrzeug muss entsprechend an dem bestimmten Ort „abgeholt“ und nach der Nutzung wieder zurückgebracht werden, um es anderen Nutzern zur Verfügung zu stellen.

Zudem bedingt Car-Sharing die Unwägbarkeit, dass *„vielleicht grad keins da ist oder verfügbar.“* Die Wortwahl *„vielleicht“* verortet diese Unsicherheit damit auf der planerischen Ebene. Zugleich ist sie jedoch zwangsläufiger Bestandteil einer gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung und ist somit ebenso dem Prinzip des „Nutzen statt Besitzen“ inhärent. Der Sachverhalt, dass hierbei ein Auto mit anderen – ihr maßgeblich unbekanntem Akteuren - geteilt wird, resultiert in der Tatsache, dass sie im gewissen Maße eines verlässlichen Verhaltens dieser Akteure bedarf. Folglich ergibt sich im Rahmen der Car-Sharing-Nutzung eine temporäre, auf den Nutzungszeitraum beschränkte, Unsicherheit, in der sie sich auf andere Mitglieder verlassen muss. Während sie bei der Fahrgemeinschaft die anderen Akteure persönlich kennt, ist dies beim Car-Sharing nicht der Fall. Damit bedingt Car-Sharing eine graduelle Unsicherheit, die aus der vermeintlich geringeren Verlässlichkeit bei der gemeinsamen Fahrzeug-Nutzung resultiert und konträr zur lediglichen Eigenverantwortung beim Besitz des Privat-PKW steht.

Zusammenfassend lassen sich drei analytische Dimensionen definieren, die unter dem Zentralbegriff Unabhängigkeit firmieren und darüber hinaus im Einzelnen die Vorzüge eines Privat-PKW gegenüber Car-Sharing herausstellen: Konkret zu benennen sind hier die Faktoren zeitlicher, räumlicher sowie drittens sozialer Unabhängigkeit. Während jeder dieser Aspekte

sowohl für sich genommen als auch in Kombination für Ursula Neufischer auch gegenwärtig noch von maßgeblicher Bedeutung ist, wurde im Rahmen des Interviews eine weitere Ebene bestimmt, die eng im Kontext der sozialen Unabhängigkeit verortet ist. Indem sich Ursula Neufischer deutlich von „*einigen*“ der Nachbarn mit den benannten „*Protzkisten*“ abgrenzte, verdeutlicht sie eine Haltung gegenüber bestimmten Fahrzeugtypen und ihrer jeweiligen Besitzer. Mit ihrer Wahrnehmung und ihrem konkreten Agieren stand sie dabei in enger Relation zu ihrem Gatten, für den bereits der Initialwagen von Ursula Neufischer zum Protestzeichen umdefiniert wurde. Beide Aspekte verweisen somit auf einen weiteren Faktor, der symbolischen Funktion des Automobils. Das vermeintliche Prestige, das mit dem Besitz eines oder mehrerer Kraftwagen entsprechend ausgedrückt werden kann – zumindest in Gesellschaften mit einem automobilen Leitbild –, ist für Ursula Neufischer jedoch von nachrangiger Bedeutung. An dieser Stelle kann man es mitunter auch als für sie irrelevant einstufen, da sich entsprechend ihrer Logik ein solches Sozialprestige eher als Angewiesensein von der Anerkennung durch Dritte darstellt. Eine derartige indirekte Fremdbestimmung stünde hier konträr zu ihrem signifikanten Unabhängigkeitsstreben – und wurde nicht zuletzt in ihrer Fahrzeugauswahl bei den Modellen Karmann und Käfer ersichtlich.

Nach dem Wandel ihrer Einstellung von einer begeisterten Autofahrerin zur kritischen Autnutzerin, zeigte sich überdies, dass ihre vormals emotionale Beziehung zu den Privatfahrzeugen zunehmend durch eine rationale Sicht geprägt ist. Indem ein Fahrzeugbesitz für sie im gleichen Maße zu ihrer geänderten Lebensweise und analog zu dieser Sichtweise obsolet wird, erscheint ihr Car-Sharing als Mobilitätsreserve. Die Nutzung von Car-Sharing erweitert ihre Beweglichkeit, indem es ihre Möglichkeit zur Fortbewegung mit dem ÖPNV, dem Fahrrad, dem nachbarschaftlichen Wagen oder der Fahrgemeinschaft ergänzt. Car-Sharing gilt somit als Mobilitätsgarant für eine verbesserte, das heißt unabhängigere Selbstbeweglichkeit. Gleichwohl ist unter den vorgenannten objektiven Kriterien festzustellen, dass Car-Sharing im Vergleich zum Privat-PKW durchaus als Einschränkung in dieser Unabhängigkeit erscheint. Die dabei benannten Vorteile eines Privat-Fahrzeugs kann sie – obwohl der Wiedererwerb eines Fahrzeugs für sie in der gegebenen Lebenssituation außer Frage steht - frei von jedweder ideologischen Pauschalkritik werturteilsfrei darstellen und anerkennen.

15. Interview 2: Peter Brandlmeier

Der gebürtige Westberliner Peter Brandlmeier ist 1970 geboren und lebt mit seiner gleichaltrigen Lebenspartnerin in einer Reihenhaussiedlung am südlichen Stadtrandgebiet der Hauptstadt. Unweit von ihm leben auch seine Eltern im selben Stadtbezirk, in dem er als Einzelkind aufgewachsen ist und sein Abitur gemacht hat. Die infrastrukturelle Anbindung in dieser Wohnlage ist großstadttypisch gut ausgebaut. Eine Nutzung von Bussen, S- und U-Bahn ist problemlos möglich; für Alltagsbesorgungen jedoch nicht notwendig, da die entspre-

chenden Geschäfte fußläufig erreichbar sind. Peter Brandlmeier ist zum Zeitpunkt des durchgeführten Interviews, im Oktober 2017, 47 Jahre jung und beruflich als leitender Versicherungsmakler tätig. Die Berufsausbildung begann er im direkten Anschluss an sein Abitur, nachdem er zuvor ein entsprechendes Praktikum in der Branche absolviert hat.

Während er den Arbeitsweg zur Ausbildungsstätte mit dem Fahrrad zurücklegt, entscheidet er sich, im Anschluss an die erfolgreich absolvierte Abschlussprüfung, erst im Alter von 23 Jahren seinen Führerschein zu machen. Finanziell wird er bei diesem Vorhaben von seinen Eltern unterstützt. Mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis steht für Peter Brandlmeier nunmehr die Entscheidung über einen eigenen PKW an. Er entscheidet sich für den Kauf eines Gebrauchtwagens, wobei seine Wahl auf einen Gebrauchtwagen, namentlich einen Opel Kadett fällt. Nunmehr selbst Besitzer eines PKWs avanciert Peter Brandlmeier zum passionierten Autofahrer. Der bislang tagtägliche Arbeitsweg mit dem Fahrrad wird fortan mit dem Fahrzeug bewältigt; sein Fahrrad nutzt er nur noch selten. Gleiches gilt fortan auch für seine Freizeitmobilität, auch diese bestreitet er zunehmend mit seinem vierrädrigen Gefährt. Auf privater Ebene hat er in den Folgejahren zwei längerfristige Fernbeziehungen, bei denen die wechselseitigen Besuche seinerseits ebenso mit dem Auto gestaltet werden. Dabei steht Peter Brandlmeier mit der Wahl seines Autos ganz in der Familientradition seiner Eltern, die ihrerseits nur Fahrzeuge des westfälischen Automobilproduzenten besitzen. Bis zum Jahr 2005 ist seine Mobilität fast ausschließlich durch die Nutzung von Automobilen geprägt. Ausnahmen bilden lediglich berufsbedingte Langstrecken-Reisen im Rahmen von Auslandsaufenthalten und beruflicher Fortbildung sowie nähere Einkäufe, die er fußläufig in seinem Wohnumfeld erreichen kann. Über die nächsten 12 Jahre, bis zu diesem Zeitraum, erwirbt Peter Brandlmeier insgesamt drei weitere Gebrauchtwagen, die allesamt Fabrikate des gleichen Autoherstellers sind.

Ein Jahr zuvor (2004) lernte Peter Brandlmeier seine aktuelle Lebensgefährtin bei einer lokal durchgeführten Fortbildung für Versicherungskaufleute kennen. Sie selber ist begeisterte Radfahrerin und wohnt vor der Gründung des gemeinsamen Haushaltes in einem zentralen Stadtbezirk. Um ihn zu besuchen benutzt sie ihr Fahrrad, während er selber, wie schon bei seinen Fernbeziehungen, die Wegstrecke mit dem Fahrzeug zurücklegt. Eine maßgebliche Veränderung seines Verkehrsverhaltens erfolgt im Frühjahr desselben Jahres nach einem Firmenausflug mit Arbeitskollegen: Er beginnt mit seinem eingemotteten Velo zu fahren; zunächst nur den Arbeitsweg, dann jedoch auch mit seiner Freundin zu gemeinsamen Zielen in der Freizeit. Nach zwei Monaten erwirbt er bei einer Auktion ein neueres Fahrrad und nutzt sein Auto fortan seltener. Ebenso unternimmt er nun überwiegend die Besuche bei seiner Freundin mit dem Rad. Im Mai desselben Jahres entdeckt Peter Brandlmeier beim Zeitungslernen erstmals einen Artikel über eine Car-Sharing-Firma in seiner Stadt. Im August 2005 entscheidet er sich, seinen Wagen zu verkaufen, einen Monat später wird er Car-Sharing-

Mitglied. Seitdem hat Peter Brandlmeier seine ohnehin schon verringerte PKW-Fahrleistung drastisch reduziert. Auch das Angebot seines Arbeitgebers, einen Dienstwagen privat zu nutzen, hat er abgelehnt. Soweit es die Witterung zulässt, fährt er bereits ab März eines jeden Jahres bis zum Oktober hin sehr viel mit dem Fahrrad. In den Wintermonaten benutzt er demgegenüber öffentliche Verkehrsmittel oder legt kürzere Strecken zu Fuß zurück.

Im Jahr 2007 entscheiden sich Peter Brandlmeier und seine Lebensgefährtin zusammen zu ziehen. Ihre gemeinsame Entscheidung fällt zugunsten des eingangs benannten Stadtviertels aus, in dem sie gegenwärtig leben. Da sie dort fast sämtliche Alltagserledigungen mit ihren Fahrrädern erledigen können, sind sie hier auf einen PKW nicht angewiesen. Auch Kundentermine im lokalen Umfeld absolvieren sie mit dem Rad. Car-Sharing benutzen sie lediglich für weitere Entfernungen und anfallende Transporte größerer Gebrauchsgüter. Für private Fernreisen und berufliche Fortbildungen benutzen sie, soweit möglich, Angebote der Bahn. In den Urlaubsorten selbst greifen sie nach Möglichkeit auch auf vorhandene Car-Sharing-Dienste zurück.

15.1 Biografische Lebens- und Verkehrsdaten im Kontext zur Fragestellung der Textinterpretation

Entsprechend den objektiven Lebens- und Verkehrsdaten ist bei Peter Brandlmeier von einem direkten Umstieg der Verkehrsmittel auszugehen. Diese Annahme gründet in der Tatsache, dass die zwei singulären Ereignisse, Veräußerung des PKWs und Mitgliedschaft bei Car-Sharing, zeitlich eng miteinander korrelieren. Analog zu dieser temporalen Betrachtungsweise belegen die vorangestellten Daten, dass bereits vor der Entscheidung, Car-Sharing zu nutzen, ein tiefgreifender Wandel hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens erfolgt ist.¹⁸⁵ Diese Veränderung wird anhand der Alltagsmobilität durch eine erste Modifizierung in der Verkehrsmittelwahl, weg vom Automobil hin zu einer vermehrten Fahrradnutzung, indiziert. Dabei gilt folglich, die Umstellungen anhand konkreter Textstellen des verschriftlichen Interviews zu fokussieren und hinsichtlich der eingangs formulierten Leitfragen zu analysieren.

Da gemäß der Leitfragen und aufgestellten Hypothesen in der empirischen Analyse von einem prozesshaften Charakter im Mobilitätsverhalten ausgegangen wird, liegt der entsprechende Fokus der Interpretation auf dem Prozesslauf des Wandels von Peter Brandlmeiers Verhältnis zur Automobilität. Als grundlegende Prämisse, die dabei zu berücksichtigen ist, gilt die Annahme, dass die Car-Sharing-Nutzung an sich ein vornehmlich rational-kalkulierendes mithin sach- und gebrauchorientiertes Verhältnis zu Fahrzeugen bedingt,

¹⁸⁵ Mobilitätsverhalten und Verkehrsverhalten werden an dieser Stelle synonym benutzt. Für eine Betrachtung zur Differenzierung der Begrifflichkeit sei hier auf Kap. 5.2 verwiesen.

wenn nicht gar zwingend voraussetzt.¹⁸⁶ Den Ansatzpunkt der Analyse bildet bei diesem Vorgehen der Erwerbzeitpunkt des Führerscheins¹⁸⁷ und des ersten eigenen PKWs. Die Festlegung auf diesen Aspekt gründet dabei auf zwei Sachverhalten. Einerseits der Tatsache, dass allgemein davon ausgegangen werden kann, dass die Mobilität in der Kindheitsphase generell zu Fuß oder mit dem Fahrrad bestritten wird.¹⁸⁸ Andererseits jedoch ebenso dem Sachverhalt, dass dem Führerscheinerwerb selbst eine eminente Bedeutung zukommt. Diese attributive Zuschreibung lässt sich bereits an der direkten Verbindung von Führerschein hinsichtlich der Mobilitätsgestaltung und sozialer Teilhabe in einer Gesellschaft implizit ableiten. Entsprechend lässt sich für die weitere Interviewanalyse eine zweite grundlegende Prämisse bestimmen: Der Führerschein respektive der Erwerb desselbigen bezeichnet eine bedeutsame Rolle in der Verkehrssozialisation, in dem Maße, in dem er als indirekter „Initiationsritus“ zur „Welt der Erwachsenen“ (vgl. Tully/Wahler 1996) bestimmt werden kann.¹⁸⁹ Die daraus resultierende Annahme lautet somit, dass die retrospektive Darstellung der Befragten, die Bedeutung und Legitimation oder auch die Umdeutung dieser (lebensgeschichtlichen) Ereignisse das Verhältnis zur Automobilität (in der weiteren Interviewanalyse) biografisch widerspiegelt.

15.2 Textinterpretation des Interviews: Führerscheinerwerb und erster eigener PKW

Das mit dem befragten Peter Brandlmeier durchgeführte Interview beginnt mit der Nennung des Untersuchungsfeldes Car-Sharing und einer kurzen Erläuterung des Interviewablaufs. Der primäre Fokus der Interviewgestaltung liegt dabei in einer narrativ-orientierten Befragung.¹⁹⁰ Als Interviewinput erfolgt in der Einstiegspassage statt der Aufforderung die gesamte Lebensgeschichte zu erzählen, die Bitte, die ersten Erfahrungen mit Automobilen darzustellen. Peter Brandlmeier berichtet darauf hin kurz, dass seine Eltern stets Opelfahrer gewesen sind und sie den Wagen neben Wocheneinkäufen auch für die damaligen Urlaubs-

¹⁸⁶ Ein Beleg für diese Annahme lässt sich exemplarisch bei der Interviewanalyse mit Ursula Neufischer (I1) entnehmen, bei der das zunächst emotional geprägte Verhältnis zur Automobilität eine Car-Sharing-Nutzung zunächst unwahrscheinlich erschienen ließ.

¹⁸⁷ Die Betonung des Führerscheins betrifft dabei sämtliche Arten von Führerscheinen, das heißt auch zeitlich vorher erworbene Fahrerlaubnisse etwa zum Führen einer Mofa (vgl. hier zu Interview Franz Norgauer I5).

¹⁸⁸ Dieser Sachverhalt bezieht sich auf die Gestaltung der eigenen Mobilität. Ein fortwährender Transport, etwa durch die Eltern, würde hier eine Ausnahme darstellen ist aber nicht Gegenstand der Betrachtung, gleichwohl kann die Mobilität durch die Eltern geprägt werden.

¹⁸⁹ Entsprechend bezeichnen auch Tully und Wahler (1996: 41) die Fahrerlaubnis für Automobile als „Zugangsbechtigung“ in diese Welt respektive „Eintrittsausweise“ einer selbstbestimmten Mobilität. Ob man nun kritisch anmerken könnte, dass eher von einer Zugangsbefähigung als einer -Berechtigung zu sprechen sei, ist nicht Gegenstand der Betrachtung. Derlei theoretische Diskussion würden Aspekte über ethische und rechtliche Standpunkte mitberücksichtigen müssen, ob eine Berechtigung einer Befähigung gleichzusetzen ist. Weiterhin muss die von Tully und Wahler gewählte Einschätzung der wachsenden Bedeutung kultur- und technisch-relativierend eingeschätzt werden. Zum Zeitpunkt ihrer Abhandlungen waren autonome Fahrzeuge nicht absehbar. Ob sich die Bedeutung oder sogar der Fortbestand einer Notwendigkeit zur Fahrerlaubnis hierbei weiterhin Bestand haben dürfte wird in Kap. 19-20 aufgegriffen und perspektivisch eingeordnet.

¹⁹⁰ Wie dargestellt, erfolgte der Wechsel vom rein narrativen Interview (Erzählung der Lebensgeschichte) zur narrativen Befragung, um ein strukturiertes Antwortverhalten zu forcieren, dass sich konkret auf die Thematik bezieht. Der weitere Vorteil besteht darin, dass die Fragestruktur dabei nicht vorgegeben ist, sondern sich aus den Antworten (mit-)ergibt und der Interviewte bei seinen Antworten nicht eingeschränkt ist.

fahrten genutzt haben. Anknüpfend an diese Antwort erfolgt seitens des Interviewers der thematisch direkte Übergang zum Aspekt des Führerscheinerwerbs:

C.D.: *„Und wie war das dann zum Beispiel, als Sie Ihren Führerschein gemacht haben?“*

P.B.: *„Also meinen Führerschein, hm da würd ich sagen, dass hat sich eigentlich so ergeben. Ich arbeite ja hier bei der Versicherung, und bei der kleinen Filiale bei der ich die Ausbildung gemacht hab, da war in der gleichen Straße auch eine Fahrschule, die hatte da neu eröffnet. Ich hatte den Führerschein so gar nicht geplant, wäre gar nicht auf die Idee gekommen. Na ja ich hatte bei meinen Vater im Urlaub auch mal geübt. Also nur vom Beifahrersitz aus, mal Schalten und etwas Lenken, nicht so das Fahren an sich. Naja und wie ich meine Ausbildung dann fertig gemacht hatte und da jeden Tag an der Fahrschule vorbei gelaufen bin, da hab ich mir die Werbung von denen auch mal genauer angeschaut. Die hatten da ein super Angebot, so von den Preisen her als neue Fahrschule und auch mit jeden Tag Theorie lernen. Da habe ich mir gedacht, wenn ich schon bei einer Versicherung arbeite und da ja auch Autoversicherungen verkaufe, könnte ich eigentlich selber auch den Führerschein machen. Das war für mich sowieso praktisch. Nach der Arbeit dann einfach rüber zur Fahrschule. Ich habe den dann auch auf Anhieb gepackt und die Prüfung direkt bestanden. Bei der Fahrschule haben mir meine Eltern dann auch gesagt, wenn ich das direkt schaffe, tun sie mir auch etwas Geld dabei, da habe ich mich schon angestrengt, und na ja die erste Fahrt musste dann auch natürlich mit dem Opel sein.“*

In der Darstellung von Peter Brandlmeier steht die Ausführung, *„hat sich eigentlich so ergeben“*, analog zu seiner Äußerung: *„Ich hatte den Führerschein so gar nicht geplant.“* Beide Aspekte lassen implizit darauf schließen, dass der Führerschein zuvor nicht vermisst wurde und die zuvor bestehende Mobilität mit dem Fahrrad wohl durchaus zufriedenstellend war. Ein entsprechendes Bestreben, die Mobilität mit dem Auto zu gestalten, war somit vorher nicht auszumachen. Ebenso mag der von Nebensatz, *„wäre gar nicht auf die Idee gekommen“*, zunächst überraschend anmuten. Der Führerschein war für einen jungen Mann seiner Generation zu dieser Zeit wohl durchaus eher die Norm, denn außergewöhnlich. Interessant an seinem Ausdruck ist, dass ihm der Führerschein zunächst nicht von „selbst“ in den Sinn kam. Damit verdeutlicht sich, dass der initiale Anstoß der Verantwortlichkeit für seine Entscheidung von außen, quasi extern veranlasst wurde.

Diese Interpretation lässt sich wie folgt ableiten: Erst mit dem tagtäglichen Arbeitsweg entlang der neueröffneten Fahrschule wird durch die Werbung das Interesse von Peter

Brandlmeier geweckt. Dies resultiert im Zusammenhang mit dem von ihm als zeitlich und finanziell „passabel“ wahrgenommenen Angebotes in einem Denk- und Abwägungsprozess über den Führerscheinerwerb. Zugleich schildert Peter Brandlmeier die Assoziationen der urlaubsmäßigen „Beifahrerübungen“, welche er als positiv empfindet. Mit der im Interview dargestellten Erinnerung verweist er somit auf ein eigentlich nicht zulässiges Handeln, in dem ihm von einer ihm nahestehenden Familienperson kontrollierte Macht verliehen wird. Obwohl seine bisherige Mobilität augenscheinlich von ihm nicht kritisiert wurde, steht in Folge seiner Überlegungen die Entscheidung, den Führerschein zu machen.

Den Führerscheinerwerb selbst fasst Peter Brandlmeier bündig in einem Satz. Dabei bezeichnen die notwendigen Besuche des theoretischen Unterrichts sowie die praktischen Fahrstunden für ihn einen ganz regulären Ablauf, über den es nichts an Besonderheiten zu berichten gibt. Kurzum: Es verlief von der Anmeldung bis zur erfolgreichen Prüfung alles genauso, wie es sich gehört und gar Brauch ist. Ein maßgeblicher Ansporn dürfte in diesem Zusammenhang auch die finanzielle Unterstützung seiner Eltern gewesen sein. Ihre Erwartungshaltung über ein positives Abschneiden bei der Führerscheinprüfung ist dabei wiederum direkt an ihre monetäre Unterstützung gekoppelt. Gleichwohl scheint dieser Sachverhalt von Peter Brandlmeier nicht als belastend empfunden zu werden, sondern vielmehr als positives Ereignis: Einerseits vermeidet er zusätzliche Ausgaben, die aus einer Eigenfinanzierung des Führerscheins zwangsläufig resultiert wären. Andererseits erläutert er die Erwartungsansprüche seiner Eltern nicht weiter. Somit lässt sich implizit schlussfolgern, dass vornehmlich die finanziellen Anreize eher sein Handeln beeinflussen als die konkreten Erwartungen an sein Handeln. Da beide Aspekte jedoch, wie betont, maßgeblich miteinander verbunden sind, ist es für ihn eindeutig, weshalb er sich *„schon angestrengt“* hat.

Interessant ist an dieser Stelle auch die direkt anknüpfende Anmerkung von Peter Brandlmeier bezüglich der direkten Autonutzung nach dem Erwerb des Führerscheins, *„die erste Fahrt musste dann auch natürlich mit dem Opel sein“*.

Mit dieser Darstellung rekurriert Peter Brandlmeier einerseits auf die frühe Jugenderinnerung an die urlaubsmäßigen Fahrübungen. Zugleich lässt sich die Darstellung jedoch so interpretieren, dass Peter Brandlmeier mit Bestehen des Führerscheins einen (familiären) Initiationsritus abgeschlossen hat. Er hat und darf nunmehr mit Ergreifung des Fahrersitzes des elterlichen Fahrzeuges legal Gewalt über den Wagen ausüben. Zugleich indiziert er mit der Betonung *„natürlich“*, dass dieser Handlung für ihn eine naheliegende Selbstverständlichkeit obliegt respektive inhärent ist.

Zur nachfolgenden Frage, wann er dann sein erstes eigenes Fahrzeug erworben hat, antwortet Peter Brandlmeier:

„Hmm das war zeitlich also eigentlich schon direkt danach, vielleicht so ein oder zwei Monate nach der Prüfung, da hab ich mir dann schon ´nen Auto gekauft. Ich war zu der Zeit ja noch ehrenamtlich beim Tierheim/DLRG tätig, bin ich zwar immer noch, aber halt nicht mehr so aktiv, ist ja auch klar. Na ja und damals haben mir die Kollegen und Kumpels aus der Gruppe dann gesagt, ‚so ich hab ´nen Bekannten, der will sein Auto verkaufen‘. Und hm meine Eltern, für die Opel ja seit jeher angesagt war, da war das auch ´nen Opel. Da hab ich mir gesagt, gut das passt mit den Wagen, hat´ zwar ein paar Dellen, aber was solls´. Und meine Eltern fanden die Idee auch direkt gut, na ja ich vermut´ mal, wohl auch, weil der Wagen ja von ‚ihrer Marke‘ war. Und von da an bin ich auch sehr viel gefahren. Ist eigentlich auch logisch, in dem Alter, wenn man ´nen Führerschein hat, da will man dann auch Auto fahren.“

Peter Brandlmeier verbindet das erfolgreiche Absolvieren der Führerscheinprüfung mit einer für ihn vermeintlich quasi logisch nachfolgenden Handlung, dem Fahrzeugerwerb. Wie konkret der Erwerb sich ereignete, wird in der Darstellung in einem Einschub verdeutlicht: Peter Brandlmeier wird nach Anraten von „*Kollegen und Kumpels*“ einer Verkaufsofferte gewahr, bei der er ein angepriesenes Fahrzeug kauft. Dass der feilgebotene Wagen der gleichen Automarke entspricht, welche seine Eltern „*seit jeher*“ präferieren, ist einerseits dem Zufall geschuldet. Zugleich mag dieser glückliche Zufall einerseits nicht nur seine Kaufentscheidung befördert haben, sondern auch die Eltern, ihn wie beim Führerscheinwerb, auch hier finanziell zu unterstützen. Ob die finanzielle Beteiligung beim Erwerb eines PKWs von einem anderen Hersteller auch erfolgt wäre, wird von Peter Brandlmeier nicht ausgeführt und kann somit nur spekulativ gemutmaßt werden. Der Sachverhalt, dass der Wagen ein Gebrauchtwagen mit „*ein paar Dellen*“ war, scheint für sie weniger gewichtig zu sein, als der Sachverhalt, dass ihr Sohn auch ein Fahrzeug „*ihrer*“ Firma fährt.

An dieser Stelle lässt sich eine Analogie zwischen Führerscheinwerb und Fahrzeugkauf feststellen. Beide Handlungen weisen eine Struktur auf, in dem Maß, dass sich die zugrunde liegende Handlungsentscheidung als eine Art passiver Natur darstellen. Diesem „Sicherergeben“ steht quasi als Initialmoment auch hier – beim Fahrzeugerwerb - ein äußerer Umstand Pate und gegenüber.

Für Peter Brandlmeier steht der Führerscheinbesitz wie selbstverständlich für ein häufiges Autofahren. Gleich einem allgemeingültigen und gleichwohl ungeschriebenen Gesetz konstruiert Peter Brandlmeier diesen Zusammenhang als eine sich bedingende Trias in der sequentiellen Abfolge von Kausalitäten: Führerschein – Autoerwerb – häufiges Fahren. Dabei ist besonders der von Peter Brandlmeier erwähnte Nebensatz „*ist eigentlich auch logisch, in dem Alter*“, beachtenswert. Mit seiner Wortwahl indiziert er einerseits, dass es eine altersspezifische Autonutzung respektive Autofahrergruppe gibt, die sich, bedingt durch die Cha-

rakteristik „Alter“, gleichsam durch eine spezifische Autonutzung auszeichnet. Konkret, der vorwiegenden Ausgestaltung von Mobilität mit dem Auto und der entsprechend häufigen Fahrzeugnutzung. Dies mag zunächst überraschen, da er im späteren Verlauf seiner Biografie selber zum Car-Sharing übergeht und entsprechend wenig Auto fährt. Eine solche Interpretation vernachlässigt aber den Aspekt, dass er in seiner Ausführung die Vielnutzung gemäß der vorbenannten Verkettung von Kausalitäten durchaus eingeschränkt weiß.

Er gesteht „der Jugend“ respektive Akteuren, welche in diesem Alter den Führerschein machen, das Recht zum Vielfahren ein. Damit steht seinem Verständnis von und für diese Verhaltensweise jedoch indirekt der Verweis auf eben lediglich diese Gruppe, für die ein solches Verhalten angemessen ist, gegenüber. Wenngleich dieses Verständnis offenbar auch aktuell für ihn gültig ist, distanziert er sich nicht von diesen Autofahrern. Zugleich übt er jedoch keine moralische Kritik an „älteren“ Autofahrern, die nur zu ihrem Vergnügen Auto fahren.

Entsprechend der Analyse lässt sich das im ersten Erzählsegment dargestellte Agieren von Peter Brandlmeier bezüglich der interessierenden Aspekte des Führerscheinwerbs und Fahrzeugkaufs als vornehmlich unreflektierte Übernahmen von - in diesem sozialen Milieu - vorgelebten Traditionen und somit als ein klassisch traditionales Verhalten bestimmen. Diese Interpretation gilt bis zu seinem Wechsel im Verkehrsverhalten respektive der nachfolgend dargestellten Übergang zur Nutzung von Car-Sharing.

15.3 Der Wechsel vom passionierten Autofahrer zum überzeugten Fahrradnutzer

Anknüpfend an die Ausführungen von Peter Brandlmeier erfolgte die anschließende Frage, inwieweit er dann sein Fahrzeug auch weiterhin benutzt habe. Dazu führt er bei seiner Antwort aus:

„Hmm also die nächsten zwölf Jahre, da bin ich schon wirklich exzessiv Auto gefahren [...]. Ich hab' den Wagen immer genutzt, soweit das ging - bei jedem Wind und Wetter praktisch. Da habe ich zu der Zeit echt gemeint: Ein Leben ohne Auto, das geht gar nicht.“

Das vorgenannte Zitat steht eigentlich konträr zur vorangehenden Interpretation, nach der Peter Brandlmeier lediglich jugendlichen Neufahrern eine Vielnutzung von Fahrzeugen zugesteht. Ebenso ließe auch seine Äußerung aus dem obigen Abschnitt (*„ist eigentlich auch logisch, in dem Alter“*) eine gegenteilige Verhaltensweise von ihm vermuten. Dass er dennoch – nunmehr Erwachsener statt Jugendlicher – sein Fahrzeug so intensiv nutzt, verdeutlicht, wie sehr das Auto als weitestgehend selbstverständliches Gebrauchsgut in sein Alltagshandeln integriert war. Sein Fahrzeug ist nicht nur Fortbewegungsmittel, sondern mittlerweile ein gar existenzieller Bestandteil seines Lebens. Bezüglich der Frage nach dem

Hauptzweck seiner Fahrzeugnutzung, gliedert Peter Brandlmeier seine Antwort in zwei verschiedene Ebenen auf; die private Autonutzung sowie den beruflichen Erfordernissen.

Hinsichtlich der privaten Ebene erzählt Peter Brandlmeier von den zu jener Zeit häufigen Ausfahrten zum Tierheim und der Jugendgruppe der DLGR, bei der er damals sehr aktiv war. Überdies nutzte er seinen PKW auch für die Besuche bei seinen damaligen Fernbeziehungen. Auf die Zwischenfrage, ob er die anfallenden Wegstrecken nicht auch mit dem Zug hätte zurücklegen können, antwortet Peter Brandlmeier, dies sei für ihn

„keine Alternative gewesen [...] Trotz der Staus, ich bin da zu faul gewesen, die ganze Reise dann mit der Bahn zu planen und dem ganzen Umsteigen. Das war mit dem Auto viel spontaner und einfacher.“

Seine Antwort führt er weiterhin zur zweiten, beruflichen Ebene aus:

„Ansonsten bei der Arbeit, das war mit dem Auto dann auch mal problematisch. Also, bevor ich den Wagen hatte, war für mich der Versicherungsjob eigentlich nur Büroarbeit und keine Vor-Ort-Termine bei den Kunden. Aber mit dem Führerschein, dann bin ich halt auch immer zur Arbeit gefahren. Zwei Minuten hin zur Arbeit, und morgens waren die Parkplätze ja noch frei. Das war dann schon etwas amüsant, mit den Dellen an dem Wagen hätte man als Außenstehender schon meinen können, da wären früh morgens schon die ersten Verunfallten. Wobei mein damaliger Chef das eher sportlich sah und meinte, solange ich keinen Versicherungsfall raus mache, wär das ja eventuell auch Gratiswerbung. Aber na ja, wenn man dann zurück kam zum Büro oder auch bei den Kunden, nach dem ganzen Verkehr, das war dann schon ne´ halbe Stunde Parkplatz suchen. Aber für mich war das eigentlich eher nebensächlich, weil ich ja eigentlich schon gern Auto gefahren bin. War für mich auch selbstverständlich, wenn man schon den Führerschein hat.“

An dieser Textstelle des Interviews verweist Peter Brandlmeier explizit darauf, dass Autofahren für ihn etwas „selbstverständliches“ ist, „wenn man den schon den Führerschein hat.“ Zugleich differenziert er sein Mobilitätsverhalten in einer temporalen Betrachtung. Rekurrend auf die im vorigen Abschnitt angeführte Feststellung, dass der Autobesitz für ihn gar existenziell war, ergibt sich für Peter Brandlmeier demnach ein „Leben vor“ und ein Leben „mit“ dem Führerschein – stets gleichbedeutend mit dem Automobil. Dabei verbindet er auch seine beruflichen Tätigkeiten eng mit dem Fahrzeugbesitz und legt, trotz der geringen Entfernung, den täglichen Arbeitsweg mit dem Fahrzeug zurück. Die vorher auf Büroarbeit beschränkte Erfüllung seiner Aufgaben weiß er dabei durchaus positiv einschätzend nunmehr

ebenso mit dem Fahrzeug zu bewältigen. Mithin gewinnt er sogar den Dellen seines Fahrzeuges etwas positives - weil werbewirksames - für seine Arbeitsstelle ab.

Was Peter Brandlmeier jedoch als „problematisch“ anführt – den Verkehr auf den Fahrten zu Versicherungsklienten sowie die bisweilen lange Parkplatzsuche – schien für ihn lange Zeit unproblematisch gewesen zu sein. Er akzeptiert diese Gegebenheiten als etwas Selbstverständliches. Soweit sich diese Belastungen im Rahmen halten, lässt sich schlussfolgern, dass selbige zwar möglicherweise ein diffuses Unwohlsein bereiten, jedoch eine bestimmte Akzeptanzschwelle nicht überschreiten. Wie aber entwickelten sich diese Aspekte als vermeintlich selbstverständlicher Teil von alltäglicher Routine für Peter Brandlmeier zu einem Problem? Die Antwort zu dieser Frage findet sich im weiteren Interviewverlauf. Nachdem Peter Brandlmeier zunächst über seine zwei weiteren Fahrzeuge sowie das Eingehen seiner neuen Beziehung berichtet, führt er nachfolgend den Stellenwechsel in eine andere Filiale an. Im Rahmen dieser beruflichen Umstellung hat Peter Brandlmeier beim Interview vom Erwerb seines letzten Fahrzeug erzählt, für den er nach einem Wohnungsumzug extra eine Garage angemietet hat. Die entscheidende Textstelle im Interview markiert dabei der Zeitpunkt als ihm vorgenannter Garagenplatz im Mai 2005 gekündigt wurde.

„Also von da an war es mit dem Wagen nur noch stressig. Statt den gemütlich nach der Arbeit einfach parken zu können, stand der dann nur noch auf der Straße. Da hab ich mir nach einem Monat gedacht, das ist doch eigentlich völlig schwachsinnig. Ja und da kam dann auch die eigentliche Geschichte, wie ich dann wieder zum Fahrrad kam. Es war 2005 - ich hatte mein altes Fahrrad ja noch, so ein altes Treckingbike, das war noch ganz in Ordnung - da haben wir von der neuen Filiale aus einen Ausflug gemacht, von der Arbeit her und sind dann bis zur nächsten Stadt gefahren. Da war ich total ausgepowert, aber ich fand es großartig! Und da hat mir irgendwer gesagt: ‚Wie kommt’s eigentlich, dass du nur heut‘ mit dem Rad fährst. Kannst‘ doch eigentlich immer machen. Wozu brauchst du für den Weg zur Arbeit eigentlich ´nen Wagen?‘ Das ist natürlich völlig dämlich. Die Arbeit ist von da nur gute zehn Minuten mit dem Rad weiter weg, als wenn ich mit dem Auto fahr. Und dann hab ich mir gesagt: ‚Ja warum eigentlich nicht?‘“

Peter Brandlmeier führt an dieser Stelle des Interviews zunächst für ihn einen temporalen Wechsel in der Erzählung an. Mit der Formulierung „von da an“ bezieht er sich dabei auf den Zeitraum, ab dem ihm die Garage zum Abstellen seines Fahrzeuges gekündigt wurde. Zugleich verdeutlicht er direkt die von ihm nunmehr als unvorteilhaft wahrgenommene respektive empfundene Veränderung, die sich aus der konkreten Situation ergibt: Peter Brandlmeier kann seinen Wagen nicht mehr „bequem“ abstellen; für ihn ist es „stressig“. Unter diesen

Belastungsmoment ist die Fahrzeugnutzung nicht mehr „*gemütlich*“, sondern bedeutet für ihn nunmehr die Restriktion, sich zeitaufwendig um eine Abstellmöglichkeit zu bemühen. Nachdem er dies über den Zeitraum von einem Monat tagtäglich ausführen muss, reflektiert Peter Brandlmeier seine damals gegenwärtige Situation und bilanziert die Nutzung seines bis dahin intensiv genutzten Fahrzeugs unter den geänderten Rahmenbedingungen als „*völlig dämlich*“.

Mit der anknüpfenden Wortwahl „*ja und dann*“ verwendet Peter Brandlmeier eine zeitlich adverbiale Bestimmung, mit der er indiziert, dass dieser Erzählabschnitt für ihn abgeschlossen ist. Der narrative Fokus wird dabei vom bislang favorisierten Verkehrsmittel Auto hin auf das Fahrrad gerichtet.

In diesem Interviewsegment beginnt Peter Brandlmeier somit nunmehr eine neue Erzählung darüber, wie er konkret „*zum Fahrrad kam*“. Bevor er jedoch nachfolgend diesen Sachverhalt schildert, fügt er als Ergänzung bereits vorab in seine Erzählung mit ein, dass sein benanntes Treckingbike in einem fahrtauglichen Zustand („*noch ganz in Ordnung*“) war.

Demnach hat er einerseits sein Fahrrad bei seinen Umzügen mitgenommen, ohne dies im Interview näher auszuführen und trotz des Sachverhaltes, dass er zu diesem Zeitpunkt augenscheinlich nur automobil seine Mobilität gestaltet hat. Die von ihm verwendete Formulierung „*sein altes Fahrrad*“ verweist dabei in Bezug zur Äußerung, wie er „*zum Fahrrad kam*“, jedoch nicht auf die Intention, zu erläutern, wie er in den Besitz des Fahrrades gekommen ist. Vielmehr bezieht er sich in seinen nachfolgenden Ausführungen auf die konkrete Nutzung dieses Verkehrsmittels. Primär geht es somit um den Sachverhalt, wie die Integration dieses Instrumentes in seinen Alltag erfolgte und sich die Fahrradnutzung respektive sein Verkehrsverhalten veränderte, von der Nicht-Nutzung zum Fahrradfahrer.

Bei dem erwähnten Firmenausflug, so lässt sich ableiten, hat es sich um eine für Peter Brandlmeier augenscheinlich durchaus weite Wegstrecke gehandelt. Nicht ohne Stolz führt er hierzu aus, dass sie „*bis zur nächsten Stadt*“ gefahren sind. Obgleich er selbst dabei nach Bewältigung der Tour „*total ausgepowert ist*“, impliziert diese Schilderung der Anstrengung mitnichten, dass er sie als unangenehm empfindet. Gegenteiliges ist der Fall; er „*fand es großartig*“. Verkürzend lässt sich mutmaßen, dass Radsport oder ähnlich Betätigungen für ihn eher ungewohnt waren und er auch bei seinen früheren Fernbeziehungen keine derartigen Aktivitäten vollzogen hat. Gleichwohl steht die Bewertung der Fahrt an sich in eher nachrangiger Relation zu einem Gespräch, welches maßgeblich die Gesamteinschätzung des Erlebnisses der Fahrradtour ausmacht. Im selbigen Gespräch, Peter Brandlmeier weiß nicht mehr genau mit wem, wird er selbst konkret bezüglich seiner Fahrzeugnutzung gefragt:

„Wie kommt’s eigentlich das das du nur heut‘ mit dem Rad fährst. Kannst‘ doch eigentlich immer machen. Wozu brauchst du für den Weg zur Arbeit eigentlich ´nen Wagen?“

Mit dieser Äußerung wird etwas für Peter Brandlmeier bisher Selbstverständliches in Frage gestellt. Zu erwarten wäre, dass Peter Brandlmeier mit einer Antwort sein so vertrautes und tagtäglich praktiziertes Agieren argumentativ-diskursiv vermitteln kann. Gleichwohl gilt es zu beachten, dass die Aufforderung, eine Begründung für ein bestimmtes Handeln zu benennen respektive selbiges zu begründen, den Akt der Reflexion voraussetzt. Hierbei bezeichnet nach Giddens (1984: 100; vgl. Kap. 5.7-5.7.2) ein solch erfolgtes Nachfragen zum Sachverhalt der vermeintlich normal ausgeübten Tätigkeit einen „begrifflichen Einschnitt in den Handlungsfluß“ (ebd.). Anzunehmen ist, dass Peter Brandlmeier seinen Arbeitsweg routinemäßig absolviert und die zugrundeliegenden Absichten dieser Routinen - wie auch generell bei Routinetätigkeiten - Akteuren nur auf einer spezifischen Ebene zugänglich sind, welche Giddens als praktisches Bewusstsein bezeichnet. Erst die im Gespräch erfolgte Aufforderung, sein Fahrverhalten zu begründen, resultiert somit in einer konkreten Bewusstwerdung über die routinisiert durchgeführte Handlung. Nun, bei der retrospektiven Darstellung im Interview, beantwortet Peter Brandlmeier die damalige Frage rückblickend. Dies erfolgt, indem er sein damaliges Handeln als aus heutiger Sicht unvernünftig und irrational bewertet (*„ist natürlich dämlich“*). Vor diesem Hintergrund gilt es zu berücksichtigen, dass Peter Brandlmeier zu dieser Zeit einerseits eine für ihn vorherrschende, latente Unzufriedenheit über seine Fahrzeugnutzung mit dem Auto angemerkt hat. Diese resultierte zunächst aus der Umstellung der Parksituation, welche für ihn mit einem diffusen Unbehagen darüber einhergeht. Andererseits beschreibt Peter Brandlmeier mit dem Ausflug eine Situation, die er hinsichtlich der Fortbewegung mit dem Fahrrad als positiv einschätzt. Beide Sachverhalte bezeichnen somit Aspekte, nach denen sich der Firmenausflug als Schlüsselerlebnis bestimmen lässt, welches es ihm zugleich ermöglicht, dass Fahrrad überhaupt als für ihn realistische Alternative überhaupt anzudenken. Analog dazu bedeutet dies folglich, dass für Peter Brandlmeier offensichtlich nichts dagegen spricht, auch andere Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Wie er nachfolgend darstellt, setzt er selbiges – den Wechsel der Verkehrsmittel Auto und Fahrrad - dabei zunächst auf dem Weg zu seiner Arbeit um:

„Na ja, und nach dem Ausflug, das war dann auch 2004/5 bin ich dann eben angefangen, mit dem Rad zu fahren. Erst mal so nur zur Arbeit und dann halt auch die kleineren Strecken, die man so zu Bekannten und zur Familie hat. Also zu denen, die hier in der Ecke wohnen, das alles mit dem Rad erledigt. Auch das Einkaufen dann – und ich muss sagen, das ging dann ganz gut. Kein Stau an den Ampeln mehr wie

beim Auto und auch nicht Stress mit den Parkplätzen. Das fand ich da hervorragend. Na ja und bei der Arbeit selber – hab‘ nach meiner Beförderung ja eher Verwaltungsaufgaben - zu Außenterminen, da hab‘ ich dann gemeinsam mit dem zuständigen Sachverständigen auf Wagen aus dem Pool zurückgegriffen. Aber sonst ständig mit dem Rad, außer im Winter – oder es war nur am regnen. Da bin ich dann halt gelaufen. Das war sehr gut.“

An dieser Textstelle beschreibt Peter Brandlmeier zunächst, wie er beginnt, das Fahrrad sukzessive in seine täglichen Wegstrecken einzubinden. Den Arbeitsweg bestreitet er gar direkt mit dem Fahrrad. Auch auf beruflicher Ebene verzichtet er, soweit möglich, ebenso auf die PKW-Nutzung. Die für ihn seit seiner Beförderung nur noch selten anfallenden Außentermine legt er gemeinsam mit Sachverständigen zurück. Seine Darstellung impliziert, dass er das Rad nunmehr als favorisiertes Verkehrsmittel einschätzt, da er es vermehrt auch für private Fahrten im näheren Umfeld einsetzt. Damit ergibt sich folglich, dass das Fahrrad zum wesentlichen Bestandteil der ausgeführten täglichen verkehrlichen Routinen avanciert. Indem Peter Brandlmeier in dieser Erzählpassage ebenso die Vorzüge des Rads gegenüber dem Automobil kontrastierend gegenübergestellt, werden die von ihm mit diesem Verkehrsmittel neuen und positiven Erfahrungen verdeutlicht. Peter Brandlmeier konnotiert und erlebt Fahrradfahren als angenehm, was analog dazu wiederum den Routinisierungsprozess hinsichtlich der Eingewöhnung an diese Art der Mobilitätsgestaltung beschleunigt und verstärkt. Demgegenüber kann Peter Brandlmeier in der retrospektiven Darstellung vormals als vermeintlich allgemein vorherrschende und für ihn unabänderlich wahrgenommene Gegebenheiten, die mit der Autonutzung einhergehen – Parkplatzsuche und Staus –, nunmehr konkret – als für ihn unangenehm - problematisieren. Zwangsläufige Voraussetzung für diese subjektive Einschätzung und Umdeutung war dabei das Vorhandensein einer als positiv erlebten, neuen Handlungsalternative. Im konkreten Falle von Peter Brandlmeier das Fahrrad, welches er vorher nicht als alternative Mobilitätsoption wahrgenommen hatte und ihm erst durch das Schlüsselerlebnis des Firmenausflugs bewusst geworden ist.

15.4 Veräußerung des PKWs und Car-Sharing als Option und Möglichkeit in der Debatte

Nachdem Peter Brandlmeier im vorigen Erzählsegment den Vollzug der mobilitätsbezogenen Umstellung hinsichtlich der Verkehrsmittelauswahl erläutert hat, stellt sich die Frage, was der Interviewte weiterhin mit seinem Fahrzeug gemacht hat respektive was mit selbigem geschah. Entsprechend zu diesem Sachverhalt befragt, äußert Peter Brandlmeier:

„Mein Auto? Das stand dann draußen – und stand und stand. Ich war ja dann eigentlich nur noch mit dem Rad unterwegs. Aber das Auto musst´ ich dann, nachdem sich die Sache mit der Garage erledigt hatte, ja auch ständig saubermachen. Gut, das war die eine Sache, aber auch die allgemeinen finanziellen Belastungspunkte blieben ja bestehen. TÜV, Reparaturen und so. Versicherungskosten an sich nicht – da genießt man ja hier schon, dass die rabattiert sind. Aber Tanken für ein Auto, das nur so da steht. Das war schon einiges an Geld, was dafür wegging. Ich würd´ mal so grob überschlagen sagen, ca. 1.500 Euro im Jahr.

Da hab ich mir gedacht, das Geld kann ich mir auch sparen. Ich fahr´ halt auch gerne weg. Und weite Reisen, da kann ich das Geld, was ich dann da einspar´, wenn ich kein Auto hab´, auch für die Reise verwenden. Das ist dann schon, je nachdem bei Angeboten, auch ein 3-Sterne-Hotel für 10-Tage bis zwei Wochen Urlaub mit meiner Freundin.“

Entsprechend den vorgenannten Ausführungen von Peter Brandlmeier besitzt selbiger ein Fahrzeug, welches er nur noch marginal nutzt, zugleich aber mit einem Arbeitspensum (Fahrzeugreinigung) sowie einem hohem Kostenapparat (Fahrzeugunterhalt) verbunden ist. Hinsichtlich der Nachfrage, wofür er zu diesem Zeitpunkt sein Auto noch benutzt hat, führt er an, dass seine bisherigen Hauptnutzungszwecke hinfällig waren. Berufsbedingt sei er auf den Wagen nicht mehr angewiesen und privat habe er keine Fernbeziehung mehr. Ebenso habe er bezüglich seiner privaten Tätigkeiten beim regionalen Tierheim und der DLRG, für die er maßgeblich sein Auto benutzte, durch seine berufliche Einbindung nach der Beförderung selbige weitgehend eingeschränkt, wenngleich er beide Vereine noch ehrenamtlich unterstützt. Da auch seine jetzige Freundin im näheren Wohngebiet von ihm lebt, bedarf er auch für die gegenseitigen Besuche keines Automobils mehr. An dieser Stelle gilt es somit festzustellen, dass Peter Brandlmeier zu diesem Zeitpunkt sowohl auf privater wie auf beruflicher Ebene weniger auf ein Auto angewiesen ist. Zugleich verweist seine Darstellung implizit auf eine Unzufriedenheit über die angeführten zeitlichen wie finanziellen Aspekte, welche mit dem Noch-Fahrzeug-Besitz trotz Nicht-Nutzung einhergehen. Selbige verdeutlichte er dabei durch die alternative Konzeption, wie er das eingesparte finanzielle Kapital verwenden könnte, anhand des Bezugsmomentes auf mögliche Reisen mit seiner Freundin. In dieser konkreten, als für ihn bisweilen wenig zufriedenstellenden, Situation schließt sich die Frage an, wie er dann erstmalig über respektive von Car-Sharing erfahren hat.

Obwohl es entsprechende Car-Sharing-Angebote in seiner Heimatstadt bereits seit einigen Jahren gab, gibt Peter Brandlmeier in seiner Antwort an, dass er erst im Mai 2005 bei einem Besuch seiner Eltern von Car-Sharing gelesen hat. Augenscheinliche Fahrzeuge im Stadtverkehr mit Werbeaufdrucken scheinen ihn bis zu dieser Zeit entweder nicht aufgefallen oder

für ihn nicht von Interesse gewesen zu sein. Dieser Sachverhalt mag jedoch in der Tatsache gründen, dass im (groß-)städtischen Verkehr eine Vielzahl von Fahrzeugen mit Werbung unterwegs ist. Die von Peter Brandlmeier angeführte Betonung „gelesen“, begründet er mit der Ausführung, dass es sich um einen Zeitungsartikel handelte, über den er sogleich auch mit seinen Eltern diskutierte.

„Meine Eltern haben das auch gelesen und wie die das gelesen haben waren die direkt fassungslos: ‚So viele Leute bzw. Berliner und ein Auto! Das kann doch gar nicht funktionieren. Denk doch mal nach, dein Auto! Sei doch froh, dass du eins hast, und wir haben dir ja auch geholfen, das zu kaufen.‘ Da hab ich geantwortet: ‚Ja was hab ich davon, wenn es sowieso nur herumsteht?‘ - Das stand ja nun schon Monate herum, beinah ein Jahr. Ich hab es ja nur noch ganz selten genutzt. Da hab ich versucht denen klar zu machen, das es höchstens – obwohl es ja ein Gebrauchtwagen ist – nur noch an Wert verliert und Kosten produziert. Worauf sie geantwortet haben: ‚Jaa, aber, das ist doch ein schönes Auto, das ist doch ein Opel, den kann man doch immer gebrauchen.‘ Na ja und meine Antwort bestand darin: ‚Ich gebrauch‘ es eigentlich nicht.‘ So ging die ganze Diskussion dann – und das war wie gesagt im Mai. Und im August, hab‘ ich mir dann gesagt, ‚nein ich verkauf‘ den Wagen.‘ “

Weshalb der Zeitungsartikel respektive die Lektüre desselbigen in einer Diskussion resultiert, scheint offenkundig. Während Peter Brandlmeier vom Konzept des Car-Sharing durchaus überzeugt ist und bereits andenkt, sein Fahrzeug zu veräußern, stehen seine Eltern diesem geplanten Vorgehen skeptisch bis ablehnend gegenüber. Eindeutig ist, welche zwei diametral zueinander stehenden Wertesysteme den Disput repräsentieren, die dem Abwägungsprozess, dem Entschluss, den Wagen zu veräußern, vorangehen. Seitens der Eltern von Peter Brandlmeier wird wertrational argumentiert. Das Eigentum an sich, das Haben als Besitz, wird zu seinem spezifischen Wert erklärt, der erstrebenswert ist. Zugleich benutzen sie einen moralischen Appell mit Bezug auf die finanzielle Unterstützung beim PKW-Erwerb. Demgegenüber verweist Peter Brandlmeier in seiner Argumentation auf den Gebrauchswert des Fahrzeugs, nach dem sich der Wert des Besitzes legitimiert. Die Betrachtungsweise erfolgt entsprechend nach zweckrationalen Gesichtspunkten.

Rekurrierend auf die bisherigen Entscheidungen zur Mobilität - Führerscheinerwerb und Fahrzeugkauf - wurden selbige als von exogenen Faktoren beeinflusste und veranlasste Handlungen bestimmt. Sie waren mehr ein passives „Sich-Ergeben“ sowie eine vermeintliche Übernahme von tradierten, vorgelebten Verhaltensweisen, nach denen sogar der Besitz einer bestimmten Automarke als lobenswert erschien. Nun jedoch trifft Peter Brandlmeier nach einem längeren Abwägungsprozess eine eigene Entscheidung gegenüber (den) Wider-

ständen (der Eltern). Der von ihm getroffene Entschluss, den PKW letztlich zu veräußern, lässt sich hierbei indes auch als eine Ablösung von autoritären Strukturen interpretieren. Demnach bedingt die Resistenz gegenüber einem materiell-orientierten Wertesystem einen Passus zur freiheitlichen Autonomie, der sich auch in der Orientierung, die eingesparten monetären Ressourcen zu Urlaubsreisen aufzuwenden, widerspiegelt.

Grundsätzlich gilt es an dieser Stelle festzustellen, dass die Entscheidung zum Verkauf des Fahrzeugs maßgeblich auf einer finanziell-orientierten Motivationslage basiert. Unklar bleibt jedoch, ob die anzunehmende Kosten-Nutzen-Rechnung nach der dargelegten Form erst nach der Kenntnisnahme von Car-Sharing-Angeboten oder, wie es die Ausführung nahelegt, bereits vorher durchgeführt wurde. Unstrittig ist jedoch, dass der Umstieg der Verkehrsmittelwahl hin zum Fahrrad für Peter Brandlmeier zunächst einen Zugewinn an Lebensqualität darstellt. Dabei bezeichnet der Verkauf des eigenen PKWs in diesem Zusammenhang, welcher durch das Vorhandensein der Mobilitätsalternative Car-Sharing maßgeblich befördert wurde, eine nachvollziehbare rationale Entscheidungshandlung. Entsprechend wurde der Verkauf des Fahrzeugs von Peter Brandlmeier auch nicht als einschränkend oder gar Verzicht an etwas Bedeutsamen eingestuft und empfunden.

Gegenüber den signifikant dominierenden finanziellen Motiven scheinen ökologische Motive für Peter Brandlmeier beim Umstieg in der Mobilität nachrangig bis belanglos zu sein. Dabei zeigt sich analog zu der bereits eingangs festgestellten, durchgehend legitimatorischen „Reihenfolge“ von Führerscheinbesitz und Autoerwerb auch in den nachfolgenden Interviewpassagen keinerlei Moment, der eine Ambivalenz zwischen diesen Motivlagen und der Einstellung zum Automobil erkennbar scheinen lässt. Für die Analyse bedeutsam ist in jedem Fall, dass der Erzählung von Peter Brandlmeier nach, es festzustellen gilt, dass Car-Sharing erst dann eine brauchbare Alternative gegenüber dem Besitz eines Fahrzeugs darstellen kann, wenn konkrete Bedingungen erfüllt sind: Das Auto muss zunächst aus den verkehrlichen Routinen eines Akteurs gebannt respektive desintegriert werden. Somit darf es, dieser Argumentation folgend, nicht mehr maßgeblicher Bestandteil der alltäglich durchgeführten Verkehrsroutinen sein. Damit diese Voraussetzung jedoch erfüllt werden kann, muss zugleich eine als praktikabel einzuschätzende Alternative zum Fahrzeugbesitz vorhanden sein. In Bezug auf Car-Sharing bedarf es seitens der Akteure somit einer geringen Fahrzeugkilometerleistung/pro Jahr, damit es unter finanziellen Gesichtspunkten rentabel respektive kostengünstig genutzt werden kann. Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass das Konzept des Car-Sharing das Fahrzeug an sich als ein komplementär-technisches Instrument begreift, welches am effizientesten im Verbund mit weiteren (alternativen) Fortbewegungsmitteln, wie etwa dem Fahrrad genutzt wird. Dieser Sachverhalt verdeutlicht sich auch bei Peter Brandlmeier: Erst als sein Privat-PKW, mit Ausnahme von außer-alltäglichen Wegstrecken, kaum noch Verwendung findet und er sein Fahrrad für die Alltagsmobilität weitgehend routi-

nisiert benutzt, wird es möglich, dass Car-Sharing eine reelle Alternative zu seinem Auto wird und dieses ersetzen kann.

15.5 Car-Sharing in der aktuellen Nutzung

In den ersten vier Jahren seiner Car-Sharing-Mitgliedschaft hat sich Peter Brandlmeier nach eigenen Angaben etwa ein bis zweimal monatlich ein Fahrzeug ausgeliehen. Die hauptsächlichen Nutzungszwecke waren hierbei die von ihm angeführten privaten Vereinsaktivitäten beim Tierheim und DLRG. Nach einer weiteren beruflichen Beförderung hat er sich auch von diesen Aktivitäten etwas zurückgezogen, so dass er für diese Zwecke nun nur noch vierteljährlich von Car-Sharing Gebrauch macht. Ein weiterer Nutzungsgrund, für den Peter Brandlmeier sporadisch auf Car-Sharing zurückgreift, sind Besuche im weiteren Umland, die er mit dem ÖPNV nicht erreichen kann und für das Fahrrad ungeeignet sind. Trotz seines seltenen Automobilbedarfs möchte Peter Brandlmeier jedoch auch weiterhin Mitglied bei Car-Sharing bleiben und hat zwischenzeitlich sogar auf das berufliche Angebot eines Firmenwagens verzichtet:

„Mit der letzten Beförderung wurde mir zwar ein Wagen aus unserer Flotte angeboten, aber ich fahr‘ ja kaum noch und benutz‘ lieber mein Fahrrad. Außerdem müsst‘ ich das, obwohl ich es ja privat kaum nutzen würde, steuerlich berechnen. Und da würd‘ ich schlussendlich sogar noch mehr bezahlen, als beim Car-Sharing. Eigentlich schon amüsant, da ist man bei einer Versicherung, hat die ganzen Kunden, die bei egal was einsparen wollen, aber an´s Auto wird da kaum von einem gedacht. Na gut, ist zumindest hier für das Geschäft zuträglich. Bei jüngeren Fahrern kann ich es aber verstehen, aber ich selber versuch‘ meine Nutzung auch weiter zu minimieren. Wenn es geht auf zwei, drei Mal im Jahr wenn es passt. Und was ich da einspar‘, ist mir ehrlich gesagt schon zu viel für ein eigenes Auto.“

Peter Brandlmeier verweist in seiner Ausführung wiederum auf finanzielle Aspekte, nach denen seine Präferenz zu Car-Sharing gegenüber einem Privat-PKW begründet ist. Zugleich stellt die Nutzung des Fahrrads für ihn keine Belastung da, sondern er „benutz[t] [es] lieber“. Seiner subjektiven Einschätzung und Berechnung nach, schlägt er sogar die Nutzung eines Firmen-PKWs für Privatzwecke aus, da es ihm wiederum unter ökonomischen Erwägungen nicht tragfähig erscheint. Interessant ist an dieser Stelle jedoch auch sein Verweis auf das differenzierende Fahrverhalten zwischen allgemein noch „jüngeren Fahrern“ und ihm selbst. Während er letzteren, trotz zumeist wohl überwiegend höheren Versicherungsprämien, den Besitz eines Privat-PKWs zugesteht, versucht er seine eigene PKW-Fahrleistung zu reduzieren. Damit indiziert die eigene Autonutzung beim Car-Sharing für Peter Brandlmeier eine

allgemein typische Lernkurve, die eine signifikante Korrelation zwischen zeitlich zunehmender Mitgliedschaftsdauer gegenüber einer im gleichen Maße abnehmenden Autonutzung darstellt. Demgemäß zeichnet auch diese inverse Relation Peter Brandlmeier als typischen Car-Sharing-Nutzer aus, nach der diese sogenannte Wenignutzer sind und für die das Konzept Car-Sharing vornehmlich eine Mobilitätsgarantie und -Option darstellt. Demnach ist das Fahrzeug im Alltag ein nur noch wenig genutztes Verkehrsmittel für diese Nutzergruppe der Car-Sharing-Kunden.

Zugleich verdeutlicht die Fallrekonstruktion des Interviews mit Peter Brandlmeier, in wie weit das Verkehrsmittel Auto unter dem maßgeblichen Faktor der Selbstbeweglichkeit durch das Fahrrad ersetzt werden kann. Für Peter Brandlmeier zeigt sich, dass sowohl berufliche Wegstrecken weitestgehend, ebenso wie auch private Versorgungsfahrten und Besuche im näheren Umfeld, bei also geringen Entfernungen und günstigen Rahmenbedingungen, zu bewältigen sind. Zu diesen Zwecken bezeichnet das Fahrrad bei den überwiegenden Kurzstrecken sogar einige Vorteile gegenüber dem Automobil. So kann es autonomer und flexibler benutzt werden und erspart großstädtische Verkehrsstaus und Parkplatzsuchen. Lediglich für längere Wegstrecken, wie den benannten Besuchen bei Freunden im Umland oder weiteren Vor-Ort-Terminen beruflicher Art, benötigt Peter Brandlmeier ein Auto. Während er bei der Arbeit diese Wege jedoch mit Arbeitskollegen gemeinsam bestreitet, ist sein Bedarf im Freizeitverkehr durchaus gut mit Car-Sharing erfüllt und gedeckt.

16. Interview 3: Olaf Kienauer

Der zum Zeitpunkt des durchgeführten Interviews 59-jährige evangelische Gemeindepfarrer Olaf Kienauer ist verheiratet und lebt zusammen mit seiner zwei Jahre jüngeren Ehefrau Felicitas, die beruflich als Religionspädagogin tätig ist. Das Ehepaar wohnt nach mehreren Umzügen gegenwärtig in einem unter Denkmalschutz stehenden Zweifamilienhaus in stadtnaher Randlage in Wolfsburg. Trotz der Anbindung an die Autostadt ist die Wohngegend eher ruhig. Gemeinsam haben sie zwei erwachsene Kinder, einen 31-jährigen Sohn und eine 30-jährige Tochter. Der Sohn hat eine Ausbildung als Service-Techniker für Telekommunikationsanlagen absolviert und lebt in einer Kleinstadt nahe Ulm. Die Tochter macht derzeit ein Traineeprogramm für Nachwuchsführungskräfte bei einem mittelständischen Industriezulieferer. Die beruflichen Wirkungsstätten des Ehepaars sind sowohl räumlich als auch arbeitspezifisch eng miteinander verbunden. Während Olaf Kienauer bei seinem Arbeitsplatz eine religiöse Tätigkeit ausübt, arbeitet seine Frau Felicitas in einer konfessionell geprägten Fortbildungsstätte im Pfarrdienst, die sich im unmittelbar angrenzenden Umfeld zur Kirche ihres Mannes befindet.

Olaf Kienauer ist im Jahr 1958 als jüngerer von zwei Brüdern geboren und hat, sobald es ihm nach einer Sportverletzung möglich war, parallel zu seinem Abitur auch den Führer-

schein bereits mit achtzehn Jahren im Jahr 1976 gemacht. Um Fahrpraxis zu sammeln, kann er zu dieser Zeit das Auto seines ein Jahr älteren Bruders sowie das Fahrzeug seiner Eltern mitbenutzen. Nach dem Abitur steht er 1977 vor der Wahl zwischen Wehr- und Zivildienst. Aus Gewissensgründen entscheidet er sich für letzteren und verbringt seine Pflichtzeit bei einem städtischen Pflegedienst für ältere Menschen. Von dem Dienst am Menschen geprägt, beginnt Olaf Kienauer im Anschluss an die damals allgemeine einjährige Pflichtzeit, im Alter von beinahe 19 Jahren in einer kleinen Universitätsstadt das Studium der evangelischen Theologie mit der Intention, später in den Pfarrdienst einzutreten. Während dieses Studiums lernt Olaf Kienauer seine spätere Frau kennen, die zu diesem Zeitpunkt an der gleichen Universität studiert. Nachdem beide ihre universitäre Ausbildung abgeschlossen haben, heiraten sie 1984 und ziehen gemeinsam in die naheliegende Stadt. In der Stadt ist seine Frau bei einer kleineren Redaktion für den Lokalteil freischaffend tätig, er selber arbeitet zunächst als wissenschaftliche Hilfskraft an der dortigen Universität mit dem Schwerpunkt praktische Theologie. Während dieser Tätigkeit nutzt Olaf Kienauer in seiner Freizeit bisweilen die Fahrzeuge von seinem Bruder und seiner Eltern. Im Jahr 1986 bewirbt sich Olaf Kienauer erfolgreich für eine vakante Vikariatsstelle. Sein Arbeitsplatz ist jedoch nicht in der Stadt, sondern überwiegend in ländlichen Vororten der Stadt verortet. Während er im Rahmen dieser Tätigkeit vier Dörfer betreut, wird im selben Jahr ihr erstes Kind geboren und die junge Familie entscheidet sich ein Jahr später für den erstmaligen Erwerb eines PKWs. Ein Jahr später, im Frühjahr 1987, hat das Paar sein zweites Kind. Die Versorgung der Kinder übernimmt überwiegend Felicitas, die halbtags in einer städtischen Institution tätig ist.

1990 zieht Olaf Kienauer mit seiner Frau und den Kindern (berufsbedingt) nach Wolfsburg in die Innenstadt und gibt im darauffolgenden Jahr den PKW ab. Zwei Jahre leben sie ohne Automobil, bis Olaf Kienauer, der in diesem Zeitraum als Religionslehrer angestellt war, eine Stelle im Pfarrdienst in einem städtischen Randbezirk annimmt. Es folgt ein erneuter Umzug und beruflich bedingt der Erwerb eines neuen Gebrauchtwagens.

Nach zwei Jahren steht 1995 für Olaf Kienauer der Arbeitsplatzwechsel zu seiner heutigen Stelle als Gemeindepfarrer an; wiederum verbunden mit einem Umzug der Familie. Zu diesem Zeitpunkt tritt auch Felicitas Kienauer ihre gegenwärtige Arbeitsstelle als Religionspädagogin im Bereich der Jugendarbeit an. Nach ungefähr acht Jahren mit insgesamt zwei Autos, veräußern die Kienauers 1997 ihr Fahrzeug zugunsten von Car-Sharing, nach einem längeren Prozess zur Entscheidungsfindung.

Seit ihrem Wechsel zu Car-Sharing nutzen sie entsprechende Angebote eher selten, wenn dann für Transporte oder Besuche bei ihren Kindern in Ulm und der Umgebung. Verkehrstechnisch betrachtet ist in der ruhigen Wohnsiedlung von Olaf Kienauer Radfahren und zu Fuß gehen als prädestiniert anzusehen und sehr gut möglich. Demgegenüber ist die Anbindung an den ÖPNV nicht ganz optimal: Das nächste Subzentrum als Zentralverbindung zur

Stadt ist mittels einer Busstation verbunden, welche jedoch nur im zeitlichen Abstand von etwa einer halben Stunde frequentiert wird. Einkaufsmöglichkeiten in direkter Umgebung sind quasi nicht vorhanden, sondern befinden sich auch im Bereich von ca. 1,5 Kilometer Entfernung. Diesem Sachverhalt sowie der geringen Nutzung von Car-Sharing entsprechend greifen Olaf Kienauer und seine Frau vorwiegend auf das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel zurück. Gleichwohl besitzen sie ergänzend zum Fahrrad entsprechende Fahrradanhänger für Einkäufe sowie für sonstige nähere Fahrten auch eine Busfahrkarte und nutzen mitunter auch das Taxi für berufliche und private Fahrten.

16.1 Interpretation der biografischen Daten

Im Rahmen der durchgeführten Interviews bezeichnet Olaf Kienauer den ältesten Befragten des zusammengestellten Samples. Seine Lebensbiografie ist, besonders im Vergleich etwa zu dem alleinstehenden Ronny Reiher (I4), im signifikanten Maße von familiären und beruflichen Veränderungen geprägt. Entsprechend liegt es nahe, dass Verkehrsverhalten von Olaf Kienauer vor dem Hintergrund dieser Aspekte zu analysieren und interpretieren. Dabei gilt es zunächst festzustellen, dass die sequentielle Abfolge der biografischen Lebensphasen Adoleszenz, junges Erwachsenenalter und Erwachsenenalter an sich jeweils spezifische Wendepunkte und Schlüsselmarken darstellen, die in unterschiedlichen verkehrlichen Anforderungen des Befragten resultieren. In Bezug auf den Prozess, welcher der Nutzung von Car-Sharing dabei vorangeht, lassen sich analog zu diesen lebensbiografischen Phasen und verkehrsbioграфischen Daten wiederum entsprechende Phasen der Automobilität differenzieren: Nach dem Ablegen der Führerscheinprüfung eine erst „autolose“ Phase, auf die der erste PKW-Erwerb (1987) folgt. Daran anknüpfend steht nach dem Verkauf des Fahrzeugs (1991) eine zweijährige Phase ohne PKW. Danach ergibt sich mit dem nächsten Erwerb eines Fahrzeugs (1993) eine weitere autofokussierte Mobilität, an welche die Veräußerung des Autos und der Beitritt zum Car-Sharing (1997) stehen. Mit Verweis auf die Temporalität der jeweiligen Phasen ergibt sich somit folgender Gesamtkontext: Der zweimalige Fahrzeugerwerb des Interviewten sowie die entsprechenden PKW-Veräußerungen. Dabei stehen dem autolosen „Zwischen“-Zeitraum von zwei Jahren jedoch insgesamt acht Jahre des „Autobesitzens“ gegenüber, bevor die eigentliche Phase der Car-Sharing-Nutzung erfolgt. Diesen Befunden folgend, ergibt sich vor dem Hintergrund der theoretisch begründeten Annahme eines überwiegend routinemäßig durchgeführten Verkehrshandelns von Akteuren, das vornehmliche Interesse, bei diesem Interview die folgenden Aspekte zu untersuchen: Einerseits die konkrete Entscheidungsfindung, die zur jeweiligen PKW-Abschaffung führten nachzuzeichnen sowie andererseits, etwaige prozesshafte Entwicklungen zu identifizieren, die eine Entwöhnung respektive Aufbrechen von diesen automobilen Routinen begünstigen. Zu diesem Zwecke wird, wie bei den weiteren Interviews, zunächst der konkrete Zeitpunkt des

Führerscheinwerbs sowie - vor dem Hintergrund der vielfältigen biografischen Veränderungen des Befragten - auch der familiäre Kontext in der frühen Kindheits- und Jugendphase von Olaf Kienauer hinsichtlich Automobilität betrachtet.

16.2 Textinterpretation des Interviews: Führerscheinwerb und erster eigener PKW

Das mit Olaf Kienauer geführte Interview beginnt ähnlich dem Interview mit Peter Brandlmeier (I2) zunächst mit einer Erläuterung des Interviewablaufs und Verweis auf den schwerpunktmäßigen Fokus der Untersuchung, Car-Sharing. Da bereits im Interview mit Peter Brandlmeier (I2) auf die Vorzüge der narrativ-orientierten Befragung in Anschluss an ein originär narratives Interview verwiesen wurde, gilt selbiges auch für die nachfolgenden Interviews – und somit auch für die Befragung von Olaf Kienauer. Als Interviewinput erfolgt zunächst die Frage nach den ersten Erfahrungen mit Automobilen. Nachdem Olaf Kienauer sich rückversichert, ob dies auch seine Kindheitszeit umfasse und selbiges bejaht wurde, beginnt er seine Erzählung. Olaf Kienauer berichtet daraufhin kurz, dass in seiner Familie stets ein Auto vorhanden war,

„seit er denken kann“.

Er berichtet von vielen Ausflügen, die ausschließlich mit dem Auto unternommen wurden und für ihn schöne Kindheitserinnerungen darstellen. Er führt aus, dass seine Eltern beide über einen Führerschein verfügen und er in einer

„richtigen Autofahrerfamilie“

aufwuchs, wobei insbesondere sein Vater ein begeisterter Autofahrer sei. Anknüpfend an diese Darstellung erfolgt seitens des Interviewers der thematisch direkte Übergang zum Aspekt des Führerscheinwerbs. Zur Frage, wie die konkrete Situation war, als er seinen Führerschein gemacht hat, antwortet Olaf Kienauer:

„Den hab‘ ich selbstverständlich dann auch gleich mit achtzehn gemacht. Also nach meiner Verletzung vom Fußball, da hatte ich ja den Knöchel gebrochen - aber dann hieß es natürlich so schnell wie möglich den Führerschein. Mein Bruder hatte den ja schon, und für mich war das einfach so ein Zeichen von Freiheit. Den haben mir und meinem Bruder meine Eltern dann auch eigentlich größtenteils bezahlt – ich hatte ja auch etwas gespart – wobei das Autofahren, das war dann damals doch schon ein anderes Autofahren.“

Was Olaf Kienauer als „selbstverständlich“ anführt, beschreibt ein für ihn vorherrschendes Allgemeinbild: Als junger Mann den Führerschein mit achtzehn zu machen ist eine Selbstverständlichkeit. Dieser Sachverhalt beruht dabei offenkundig auf zwei Aspekten: Einerseits, dass es nach dem damals schon etablierten Leitbild¹⁹¹ von automobiler Mobilität tatsächlich der gesellschaftlichen Norm entsprach, den Führerschein bereits in diesem Alter zu machen. Zugleich verweist die Tatsache, dass sowohl Olaf Kienauer als auch sein ein Jahr älterer Bruder bei ihrem Führerscheinwerb maßgeblich von den Eltern finanziell unterstützt werden, auf einen weiteren Aspekt. Unter Berücksichtigung, dass beide in einer „Autofahrerfamilie“ aufwuchsen, scheint der Führerschein innerhalb der Familie einen offenbar hohen Wert darzustellen, dessen früher Erwerb erstrebenswert ist und entsprechend unterstützt wird. Die Äußerung, dass der Führerscheinbesitz bzw. die Automobilität als solche für Olaf Kienauer Freiheit symbolisierte, weiß der Befragte jedoch eingeschränkt: Seine positiv konnotierte Erfahrung ist temporal gebunden an eine bestimmte Zeit und dargestellt aus der gegenwärtigen Perspektive eines Lebens nahe der Automobilstadt Wolfsburg. Mit Verweis auf die „damalige Zeit“ impliziert Olaf Kienauer dabei eine offenkundige Diskrepanz zwischen eben jener Zeit und einer gegenwärtigen, heutigen Situation. Während es in ersterer für ihn ein „anderes“ Autofahren gab, scheint sich das heutige Autofahren davon ebenso signifikant zu unterscheiden. Vorgenannte Differenz, so lässt sich mutmaßen, resultiert damit folglich in der Tatsache, dass Automobilität für Olaf Kienauer nicht mehr gleichbedeutend mit Freiheit ist. Dieser Annahme folgend steht analog dazu in logischer Konsequenz die entsprechende Frage, wie dieser Wandel an sich - und in Einschätzung von Olaf Kienauer - prozesshaft erfolgt ist.

In seiner Heimatstadt lebte Olaf Kienauer zunächst ohne eigenes Fahrzeug; jedoch stets mit Zugriff auf das Fahrzeug seines Bruders sowie den elterlichen Wagen. Auf Nachfrage, ob er während seines Zivildienstes und Studiums kein eigenes Auto haben wollte respektive ein solches vermisst habe, äußert Olaf Kienauer, dass dies nicht der Fall gewesen sei.

„Das Autofahren hat mir aber noch Spaß gemacht. Da waren die Straßen ja erst noch frei.“

Mit der Äußerung, die Handhabung eines Automobils habe ihm „Spaß gemacht“ und die Straßen seien „ja erst noch frei“ gewesen, verdeutlicht und bestätigt sich die vorgenannte Vermutung. Nachdem Olaf Kienauers Einschätzung zunächst von den familiären Ausflugsfahrten und Urlauben mit weitgehend „autofreien“ Straßen geprägt ist, empfindet er die Verkehrslage auch bei seinem Führerscheinwerb 1976 als weitgehend unbelastet. Obwohl er

¹⁹¹ Zum Leitbild von Automobilität siehe Kap. 8.1.

dabei in einer „Autofahrer“-Familie aufgewachsen ist, scheint er nicht bestrebt - und nicht gedrängt - sich einen eigenen PKW zuzulegen. Dies resultiert augenscheinlich aus dem Sachverhalt, dass er im näheren familiären Umfeld - wie angeführt - über ein Fahrzeug verfügen konnte. Zufrieden mit seiner Mobilität lebt er mit seiner Freundin zunächst elf Jahre „autofrei“. Erst 1987 entscheiden sich beide für den Erwerb eines PKWs, was zeitlich eng mit der Geburt des ersten Kindes ein Jahr zuvor sowie der überwiegend im ländlichen Raum ausgeübten beruflichen Tätigkeit von ihm korreliert. Anzunehmen ist, dass Olaf Kienauer bis zu diesem Zeitpunkt die Praxis des Autofahrens als Entlastung bei alltäglichen Erledigungen empfunden hat. Entsprechend nachrangig respektive marginal sind für ihn zur damaligen Zeit Aspekte wie Staus, Parkplatzsuche und negative Folgewirkungen des Verkehrs, während er das Autofahren an sich bis zur Mitte der 1980er Jahre als angenehm erleben konnte.

16.3 Die erste PKW-Veräußerung - autofreies Leben in der Autostadt

Dieser Sachverhalt ändert sich jedoch, nachdem das junge Paar 1987 sein zweites Kind bekommt und 1990 nach Wolfsburg umzieht. Zur Frage, weshalb der Umzug erfolgte, äußert Olaf Kienauer, dass er zu dieser Zeit eine Stelle als Religionslehrer angenommen hat. Beruflich will er bei der vornehmlich halbtätigen Arbeitszeit auf zwei Ebenen tätig sein: Einmal sich praktisch weiterbilden und zugleich den Akzent setzen, seine Frau bei der Erziehung der gemeinsamen Kinder und Haushaltsaufgaben mehr begleiten und entlasten zu können. Den konkreten Wechsel in seiner Wahrnehmung von Automobilität in diesem Zusammenhang erläutert Olaf Kienauer dabei wie folgt:

„Na ja, und dann mit dem Umzug nach Wolfsburg. Da haben wir uns wohl die 'passende' Stadt ausgesucht. Die Stadt ist ja komplett autogeprägt - da haben wir ziemlich schnell gemerkt, dass nicht nur die Leute hier ,autoverrückt' sind, sondern, dass ein Auto an sich hier vielmehr eigentlich verrückt ist. Ich kann es verstehen, da ja schon das Werk von Volkswagen hier ist, aber zu der Zeit war auch schon die Stadt völlig ,autoverstopft'. Also unser Sohn, der war damals, ich mein vier, als wir in die Innenstadt gezogen sind - der hat mit seinem Dreirad in seinem Zimmer gespielt. Ist dann ständig herum gefahren - und als wir ihn gefragt haben - was er da mache? - da war seine Antwort - ,Ich such einen Parkplatz'. Ich fand das schon wie eine Reise nach Jerusalem, das Kinderspiel, aber das hat uns auch gezeigt, wie überflüssig hier ein Auto eigentlich ist.“

Im Rahmen seiner Ausführung zur Wohnstandortverlagerung des Paares impliziert Olaf Kienauer die Widersinnigkeit eines Autobesitzes in der Stadt Wolfsburg. Obwohl die Stadt im signifikanten Maße mit dem Begriff Automobilität verbunden ist und zahlreiche Arbeitsplätze

auf die Autoindustrie zurückgehen, scheint der Besitz eines Autos hier mehr Stillstand denn Fortbewegung zu bedeuten. Interessant ist der Verweis von Olaf Kienauer auf das Verhalten seines Sohnes im kindlichen Alter, der auf spielerische Art das im Alltag praktizierte Verkehrshandeln seiner Eltern nachahmt. Folgt man den Ausführungen von Berger und Luckmann (1977: 33), verfügt ein Kind in der frühen Sozialisationsphase in diesem Alter noch nicht über die Befähigung, zwischen einer allgemein gegebenen Objektivität von natürlichen gegenüber gesellschaftlichen Phänomenen zu unterscheiden. Dieser Sachverhalt bedingt, dass es soziale Phänomene respektive Erscheinungen als „natürlich“ gegeben hin einordnet. Für ein Kind sind sie also mithin unabänderlich und so selbstverständlich, dass sie gar zur „Natur der Dinge“ gehören bzw. selbiger inhärent sind. Auf das konkrete Beispiel von Olaf Kienauer bezogen bedeutet dies: Der Sohn des Paares nimmt Automobilität als Phänomen der Moderne und analog dazu die Praxis der Parkplatzsuche als Selbstverständlichkeit hin, „die eben so ist“. Zugleich werden nun auch Olaf Kienauer und seine Frau als Eltern vermehrt der Objektivität dieser Welt - aus dem Blickwinkel ihres Kindes im Rahmen der Sozialisierung - gewahr. Dieser Sachverhalt wird dadurch begründet, dass die vom Kind erlebte „Gegenständlichkeit [...] auf das elterliche Welterleben zurückreflektiert wird“ (ebd.). Entsprechend geben Olaf Kienauer und seine Frau als Eltern einerseits ihre genuinen Erfahrungen an ihr Kind weiter. Indem sie dies praktizieren, wird mittels eines quasi spiegelbildlichen Effekts ihr eigener Sinn für die Wirklichkeit (der Wirklichkeitssinn) in seiner Struktur verstärkt. Konkret äußert sich das in dem von Olaf Kienauer angeführtem Beispiel wie folgt: Als Eltern erleben sie die großstädtischen Rahmenbedingungen zur automobilen Lebensweise erstmalig nicht als Freiheit, sondern unter dem Faktor der Raumknappheit. Die nunmehr notwendige Suche nach Parkplätzen nimmt ihr Kind dabei als objektiv gegebene Wirklichkeit wahr und verbindet sie gleichsam in seinem Spieltrieb. Auf der Ebene der Eltern zeigt sich demgegenüber die Spiegelung des sozialen Phänomens der Parkplatzsuche in der Einschätzung von Olaf Kienauer: Die Umständlichkeit der Parkplatzsuche sei „verrückt“ und an sich genommen widersinnig. Steht sie doch quasi konträr zu der bisherigen Normalität des ländlichen Autofahrens, unter dem das Fahren als Freiheit definiert wurde. Diese Abweichung von der gewohnten Norm deutet Olaf Kienauer in seiner retrospektiven Beschreibung, indem er eine subjektive Distanzierung zum Autobesitz in der Großstadt implizit betont. Gleich einer indirekten betriebswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse steht ein Privat-PKW unter diesen Umständen für eine Umständlichkeit des Fahrzeugbesitzes, die gar irrational sei. Aufwand (zeitlich) und vermeintlicher Ertrag (Freiheit) stehen somit für ihn in keiner Relation. Der für die Analyse eminent bedeutsame Aspekt ist jedoch nicht die bloße Distanzierung von Olaf Kienauer gegenüber dem Automobilbesitz, sondern vielmehr die Implikation die sich aus selbigem ergeben. Indem Olaf Kienauer sich kritisch gegenüber dem Besitz eines Fahrzeugs positioniert, legitimiert er für sich selbst bereits vorab den nachfolgenden

Handlungsakt der PKW-Veräußerung. Zugleich charakterisiert er damit, dass ein autofreies Leben - unter städtischen Rahmenbedingungen - für ihn nunmehr als Normalität definiert ist. Zur nachfolgend gestellten Frage, ob sein Auto zum Verkaufszeitpunkt defekt war oder er es von sich aus veräußert habe, antwortet Olaf Kienauer:

O.K.: *„Nein das haben wir ganz bewusst entschlossen, dass wir es veräußern, da wir es in Wolfsburg gar nicht brauchen.“*

C.D.: *„Welche Verkehrsmittel haben Sie dann ohne das Auto benutzt?“*

O.K.: *„Also im Endeffekt nur den Bus, na ja und für weitere Reisen dann auch die Bahn.“*

C.D.: *„War das für Sie keine große Umstellung dann?“*

O.K.: *„Nein, wir haben ja quasi mitten in der Stadt gewohnt, da war ein Auto eher hinderlich. Auch beruflich, beim Lehramt musste ich ja nur vormittags zur Schule, meine Frau hat das Auto kaum genutzt und in den Sommerferien stand es auch eher rum - vor allem da wir ja meist mit der Bahn gereist oder gewandert sind. Also es war dann selbstverständlich schon eine gewisse Umstellung, aber mit dem zu Fuß gehen hier in der Umgebung, auch mal mit dem Rucksack oder der Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel, war es auch nicht umständlich.“*

In seiner Äußerung weist Olaf Kienauer explizit eine neue Gewichtung aus, welche das Auto für ihn unter den geänderten Rahmenbedingungen gegenüber seinen bisherigen Gewohnheiten zur Mobilität bezeichnet. Galt das Fahrzeug bislang als technisches Instrument wie zugleich auch als Symbol für die persönliche Freiheit, wurde diese Einstellung zur Automobilität nunmehr dem Wortsinn nach „ver-rückt“: An die Stelle eines funktionalistisch nutzbaren Werkzeuges, das für ihn Mobilität ermöglichend war, sind nunmehr die Gegebenheiten wie die Parkplatzsuche, die Kostenstelle sowie die „Nicht-Nutzung“ im Vordergrund. Auf die entsprechende Nachfrage hierzu äußert Olaf Kienauer, dass selbige Faktoren ihn auch dazu bewegten, das Fahrzeug weniger zu nutzen. Den konkreten Entschluss der Veräußerung des Fahrzeugs begründet Olaf Kienauer mit dem Sachverhalt, dass das Auto in der Innenstadt für die junge Familie nunmehr keinen Gebrauchswert hat. Es ist vielmehr unter den vorgenannten Aspekten zu einer Belastung geworden. Gleichwohl weiß sich Olaf Kienauer mit seiner Frau und den Kindern nicht in seiner Mobilität eingeschränkt, da die gemeinsame Wohnung über eine annehmbare Anbindung an die Verkehrsmittel des ÖPNVs und die ent-

sprechende Infrastruktur verfügt.

Rekurrierend auf die die Anmerkung, dass die Veräußerung des Fahrzeugs „*eigentlich*“ keine signifikante Umstellung bedeutete, ergab sich folglich die Frage, in welchen Bereichen es dennoch eine Einschränkung darstellte. Zu diesem Sachverhalt entsprechend befragt gibt Olaf Kienauer an, dass dies lediglich den Freizeitbereich betroffen hat. Seine Antwort scheint dabei insofern schlüssig, als dass Olaf Kienauer und seine Frau zusammen mit den gemeinsamen Kindern in ihrer Freizeit gern häufig draußen unterwegs sind, auch in der weiteren Umgebung. Damit bezeichnet dieser Aspekt die Tatsache, dass eine von Olaf Kienauer bestimmte Umstellung lediglich den Bereich betrifft, bei dem eine Erreichbarkeit von Möglichkeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht vollständig - und damit konträr zum „ständig“ verfügbaren PKW - nicht vollständig gegeben war; dem Freizeitverkehr. Was aus einer aktuellen Perspektive eher als beschwerlich und unbequem anmuten mag, Wegstrecken zu Fuß zurückzulegen und dabei das notwendige Gepäck im Rucksack zu transportieren, wurde von Olaf Kienauer zur damaligen Zeit nicht als belastend empfunden. Obwohl sich die junge Familie unter finanziellen Gesichtspunkten durchaus ein Auto leisten kann, mag es für sie partiell sogar als angenehme Herausforderung empfunden worden sein - Vergleichbar etwa Freizeitaktivitäten, bei denen heutzutage Menschen Geld dafür bezahlen, sich in Cross-Trail-Parcours zu plagen. Für eine solche Interpretation gilt es, mitunter das Alter des Befragten in die Betrachtung mit einzubeziehen: Olaf Kienauer und seine Frau waren zur jener Zeit - mit Anfang-Mitte-Dreißig - in einer Lebensphase, die von ökonomischer Sicherheit und zugleich von Experimentierfreudigkeit und damit analog auch einer relativen Ungebundenheit geprägt war. Die von Olaf Kienauer auch noch heutzutage gern praktizierte Tätigkeit des Wanderns und Kletterns scheint in Bezug auf die damalige Situation wie folgt: Ein autofreies Leben scheint wesentliche Komponente eines Lebensstils zu sein, der mit dieser biographischen Lebensphase übereinstimmt.

Die Veräußerung des Fahrzeugs respektive die Lossagung vom Autobesitz wird von Olaf Kienauer als problemlos dargestellt. Eine emotionale Bindung wie etwa im Interview mit Ursula Neufischer (I1) war offenkundig nicht vorhanden. Da auch keine Diskussion über den Entschluss zum Autoverkauf erwähnt wird, scheint es keine von ihm eigenwillig durchgeführte Handlung gewesen zu sein. Vielmehr bestätigt Olaf Kienauer in einer dahingehend gestellten Frage, dass seine Frau das Fahrzeug ohnehin kaum genutzt habe und die Entscheidung einhellig getroffen wurde. Bezüglich der vorab von ihm angeführten Äußerung, nach der er ein passionierter Freizeitfahrer war, bleibt jedoch die Frage nach einem eventuellen Widerspruch zwischen der gern genutzten Möglichkeit, ein Automobil zu fahren gegenüber der Situation der nunmehr autofreien Lebensweise:

C.D.: *„Sie hatten vorhin angegeben, dass Ihnen Autofahren sehr gefällt. Haben Sie das an sich nicht vermisst?“*

O.K.: *„Nein gar nicht, ich bin dann zwei Jahre lang überhaupt nicht mehr Auto gefahren, nicht mal mehr geliehen. Das war einfach so, dass Autofahren in Wolfsburg und auch zunehmend auf den Autobahnen, wenn wir weiter weg wollten, kaum mehr Freude gemacht hat. Das war eher zum Abgewöhnen, da hatte man - zumindest wir - einfach keine Lust mehr dazu, in der Zeit überhaupt zu fahren.“*

Mit seiner Antwort verweist Olaf Kienauer auf einen signifikanten Wandel in seiner Einstellung gegenüber Automobilen. Obwohl er in den ersten Jahren seines Führerscheins zwar keinen eigenen PKW besaß, hatte er jedoch weitgehend die Möglichkeit, die Fahrzeuge seiner Eltern oder seines Bruders zu nutzen - und fuhr sehr gerne. Die vermutete Diskrepanz belegt er mit seiner Auskunft, indem er nunmehr explizit auf die negativen Seiten des Autofahrens verweist (und sich nicht mal mehr ein Auto ausleiht). Damit konstruiert er eine Differenz zu der vormaligen Erfahrung von Freiheit, welche das „andere“ Autofahren in den früheren Jahren - bei einer geringeren Verkehrsdichte vornehmlich im ruralen Raum - symbolisiert hatte. Für Olaf Kienauer resultiert die Situation in der Einschätzung, dass Autofahren nunmehr *„kaum mehr Freude gemacht hat“*. Schließlich war es für ihn *„eher zum Abgewöhnen“*, da sowohl er als auch seine Frau *„keine Lust“* mehr am Autofahren hatten. In dieser Äußerung verdeutlicht sich, dass Olaf Kienauer das Autofahren nicht nur lediglich nicht vermisst, sondern ihm kaum etwas positives mehr beimisst.

Den Prozess des „Abgewöhnens“ von der automobilen Lebensweise nunmehr hinsichtlich seiner konkreten Ursächlichkeit zu bestimmen und einzuschätzen, bedeutet dabei den Fokus auf zwei Aspekte zu richten: Der Abgewöhnungsprozess an sich bezeichnete den Abschied von alten Gewohnheiten, der häufigen Nutzung des eigenen Automobils und vorher dem sich Ausleihen eines Fahrzeugs aus dem familiären Kreis. Ausschlaggebend für die veränderte verkehrliche Praxis war dabei maßgeblich der biografische Wandel in der Lebensgeschichte von Olaf Kienauer. Dabei sind insbesondere die beruflichen Wechsel sowie die damit einhergehende Verlagerung des Wohnstandorts von Belang. Selbige bedeuteten dabei zunächst veränderte verkehrliche Rahmenbedingungen, die in der Folge von Olaf Kienauer als zunehmend einschränkend empfunden wurden und eine Desintegration des Fahrzeugs signifikant beförderten.

Zweitens, so kann an dieser Stelle gemutmaßt werden, steht diese Desintegration des Automobils gegenüber den guten infrastrukturellen und verkehrlichen Bedingungen eines Lebens im großstädtischen Umfeld der Innenstadt. Dieser Logik folgend bezeichnet die Verbindung beider Aspekte eine begünstigende Ausgangslage zur Entwöhnung von der bisherigen

Automobilnutzung als eine Art De-Routinisierungsprozess. Einhergehend damit steht analog ein Gewöhnungsprozess, in dem die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im gleichen Maße zur neuerlichen Verkehrsroutine von Olaf Kienauer wird.

16.4 Viereinhalb Jahre Leben mit Auto

Nach fast zwei Jahren autofreien Lebens ergibt sich für die junge Familie 1993 eine drastische Wandlung der Lebensumstände, unter der sie sich genötigt sehen, sich erneut ein Fahrzeug zuzulegen. Dazu äußert Olaf Kienauer:

„In dem Jahr, also 1993, konnte ich dann mit beruflicher Perspektive wieder in den Pfarrdienst einsteigen. Und da ging es einfach nur mit eigenem Wagen.“

Dem Arbeitsplatzwechsel obliegt hierbei auch die Betreuung von umliegenden Dörfern, so dass sich die Familie von Olaf Kienauer zum Umzug von der Innenstadt zu einem Stadtrandbezirk entscheidet, von dem aus Olaf Kienauer auch die umliegenden Dörfer betreut. Wiederum zwei Jahre später kann Olaf Kienauer seinen Berufswunsch verwirklichen, in dem er die heutige Stelle als Gemeindepfarrer erhält. Der Wechsel seiner Arbeitsplatzstelle bedingt dabei abermals einen Umzug in einen anderen Stadtrandbezirk. Mit diesen beruflichen Umbrüchen verändern sich wiederum auch die verkehrlichen Anforderungen des jungen Paares, dessen Kinder nunmehr auch im Grundschulalter waren. Infolgedessen verändert sich auch der Stellenwert, den Olaf Kienauer zu diesem Zeitpunkt dem Verkehrsmittel Automobil beimisst:

„Ich bin zwar kein Autofan wie früher, aber da ging es ja nicht nur darum, dann die ganze Arbeit in der Pfarrei zu bewerkstelligen. Auch mit den kleinen Kindern war es schon natürlich auch ganz praktisch, wenn die Sommerferien hatten und dann auch mal verreisen wollten.“

In einer kausalen Darstellung führt Olaf Kienauer nunmehr rechtfertigend an, dass er „*zwar kein Autofan wie früher mehr sei*“. Damit distanziert er sich zunächst ähnlich seiner vorigen Äußerung vom Autofahren als Freizeitspaß. Zugleich weist er mit dem Adverb „*aber*“ auf die von ihm nachfolgend dargestellte Begründung hin, weshalb die Urlaubsfahrten der vierköpfigen Familie nunmehr motorisiert erfolgen. Gleichwohl gilt es festzustellen, dass der maßgebliche Anlass für den Erwerb des PKWs die berufliche Veränderung von Olaf Kienauer ist, welche zu einem vermehrten Bedarf an Mobilität führte. Während Olaf Kienauer diesen Bedarf am besten durch den Besitz eines PKWs gedeckt sieht, ist ebenfalls anzunehmen, dass unter diesen Bedingungen der PKW im zunehmenden Maße in den beruflichen wie familiären

Alltag integriert wurde. Indem die Familie somit nicht nur berufliche Erfordernisse automobil bestreitet, sondern auch ihre Urlaube, avancierte der PKW nach und nach zu einem festen Bestandteil eines routinisierten Verkehrshandelns.

16.5 Routinebruch und Ökologisierung der Verkehrseinstellung

Nachdem Olaf Kienauer seine berufliche wie auch freizeitliche Mobilität (Urlaube) mit dem Auto gestaltet, wird die Stabilität dieser Verkehrsroutinen zu Beginn der frühen 1990er zunehmend in Frage gestellt. Der konkrete Anlass ergibt sich dabei aus gesundheitlich-ökologischen Gründen familiärerseits sowie an ihn herangetragene Diskussionen mit Konfirmanden, die sich kritisch zu seinem Verkehrsverhalten äußern. Auf die Nachfrage, wie er von seiner vorher benannten Notwendigkeit, ein Fahrzeug zu besitzen, dann zu seiner Contra-Einstellung gegenüber diesen gelangt sei, gibt Olaf Kienauer an:

„Naja wir hatten den Wagen eigentlich mit stets mit etwas Widerstreben. Einerseits schon aus ökologischen Gründen - und dann bei einem Konfirmandentreffen über das Thema Schöpfung und lebenswerte, schützende Umwelt hielten die mir auch vor, wie ich darüber denn etwas sagen kann, wenn ich selber eine ‚Schrottkarre‘ vor der Tür stehen habe. Da hatten sie schon etwas Recht, das war wohl ein Widerspruch. Aber der eigentliche Hauptgrund, der dann hinzukam, war wohl, dass unsere Tochter in dem Alter verstärkt unter ihrer Bronchitis litt und wir schon einen klaren Zusammenhang mit der Luftverschmutzung vermutet haben. Die Bronchitis hatte sie ja verstärkt erst seit dem Umzug in die Autostadt, dann besonders in den Wintermonaten oder wenn richtig Verkehr und Smog ist. Da waren wir schon etwas in Sorge, auch wenn das inzwischen etwas besser geworden ist und sie ja auch in Behandlung ist, sind das schon Sachen, die einen dann etwas alarmieren. Da kriegt man als Eltern teil, wenn die eigenen Kinder betroffen sind, schon eine andere Einstellung und das ist auch ganz gut so.“

In der ausführlichen Angabe zeigt sich impliziert, dass Olaf Kienauer und seine Frau, ähnlich wie bei dem Interview mit Ursula Neufischer, zunehmend einem sensiblen Umweltbewusstsein bezüglich gesellschaftlich ökologischer Problemlagen gewahr wurden. Obwohl die Thematik bereits von der Bündnisgrünen Partei in den 1980er Jahren auf eine breite gesellschaftliche Ebene transportiert wurde, erwuchs bei Olaf Kienauer erst im Kontext mit der gesundheitlichen Belastung seiner Tochter eine reelle Erkenntnis hierzu. Dennoch resultiert diese Bewusstwerdung bei der Familie unter diesen Bedingungen in einem Prozess des Umdenkens: Es zeigt sich signifikant die eigene Wahrnehmung eines angeführten Widerspruchs zwischen Umweltbewusstsein einerseits und umweltschädigenden Verhaltens an-

derseits, dass eigentlich jeden in einer Gesellschaft betrifft. Diese Diskrepanz zwischen Problemwahrnehmung und offenkundig widersprüchlichem Handeln resultiert damit in der Frage, unter welchen Umständen - und gerade in diesem spezifischen Fall - dieser Sachverhalt von dem Befragten erfolgreich aufgelöst werden kann.

Olaf Kienauer und seine Frau arbeiten beide in kirchlich-konfessionellen Bereichen. Gegenüber den von ihnen betreuten Konfirmanden üben sie dabei eine Vorbildfunktion aus, die es glaubhaft - auch dem Wortsinn nach - zu erfüllen gilt. Die Wortwahl, dass die „*andere Einstellung*“, die Olaf Kienauer und seine Frau nunmehr haben, „*ganz gut so ist*“, impliziert, dass Olaf Kienauer in ihrem eigenen Handeln eine für sie zum damaligen Zeit vorherrschende Differenz zwischen ihrer beruflichen Glaubwürdigkeit und den eigenen ethischen Wertvorstellungen festgestellt habe. Indem sie sich dabei als eigenverantwortliche Akteure wahrnehmen und damit sich eine genuine, individuelle Verantwortung für ihr Handeln zuschreiben, ergibt sich das benannte moralische Dilemma. Dabei wirkt selbiges als ein „*Widerstreben*“ - zwischen Autonutzung und gleichzeitigem Problembewusstsein - auch in ihren familiären Alltag hinein.

Gleichwohl gilt es festzustellen, dass den gesundheitlichen Problemen der gemeinsamen Tochter nicht nur durch eine individuelle Veränderung des Verkehrshandelns Abhilfe geschafft werden kann. Den eigenen PKW zu veräußern und gänzlich auf das Autofahren zu verzichten, würde lediglich einen moralisch-symbolischen, jedoch nicht substanziellen Beitrag zur Gesundung darstellen. Vor dieser Einschätzung wäre eine Verzichtshandlung eher symbolischer Natur. Gleichwohl gilt es somit ebenso festzustellen, dass die gesundheitliche Situation der Tochter kein konkreter Handlungsimpuls für die spätere Veräußerung darstellt, sondern vielmehr zunächst das moralische Dilemma lediglich verstärkt. Olaf Kienauer und seine Frau sind in der für sie wenig zufriedenstellenden Situation folglich bestrebt, diesen Zustand von kognitiver Dissonanz aufzulösen, indem sie ihre (ethischen) Wertstellungen und ihre konkreten Handlungen in einen kongruenten Zustand der Übereinstimmung bringen. In ihrer voranstehend angeführten Einschätzung, die für sie neue Einstellung sei „*ganz gut so*“, verdeutlicht sich zugleich auch ein indirekter Anspruch an andere: Eine Übereinstimmung zwischen individuell moralischem Handeln und ethischen Normen zu finden. Dieser Einschätzung folgend basiert der selbstgesetzte Anspruch, den Widerspruch zwischen Einstellungen und Handeln in Einklang zu bringen, auf zwei Aspekten: Einerseits das moralische Umfeld, welches sie berufsbedingt durch die kirchennahe Tätigkeit haben sowie andererseits glaubwürdig gegenüber diesem Umfeld und sich selbst moralisch „*richtig zu handeln*“. Dabei ist dieser Aspekt vor allem mit dem Anspruch verbunden, sich selbst nicht lediglich passend zu verhalten, sondern der sich selbst zugeschriebenen - milieuspezifischen - individuellen Verantwortung gerecht zu werden.

16.6 Die Reduzierung der Autoroutine

Um den vorgenannten Widerspruch in ihrem Leben auszuräumen, antwortet Olaf Kienauer auf die entsprechende Frage:

„Wir haben uns das Autofahren langsam abgewöhnt. Wir haben uns gesagt, ‚wir kaufen kein neues Auto mehr - dieses wird gefahren und dann gibt es keinen neuen Wagen mehr‘. Und unser Wagen hatte dann immer öfter irgendwelche Mängel. Wir hatten dann zwar eine Werkstatt, die sehr günstig und freundlich war - aber auch da hatten wir dann mal zwei drei Wochen zu warten, bis unser Auto wieder da war. Und so haben wir es dann auch langsam gelernt, ohne ein Auto zu leben.“

Olaf Kienauer deutet in seiner Antwort an, dass der Versuch eine Übereinstimmung zwischen den eigenen Wertansprüchen und dem eigenen Handeln herzustellen, zunächst in dem Beschluss resultiert, kein neues Fahrzeug mehr zu erwerben. Diese Entscheidung bedeutet dabei zugleich eine maßgebliche Einschränkung der zuvor gewohnten automobilbasierten Verlässlichkeit: Das Risiko, nicht mehr uneingeschränkt und jederzeit über ein funktionsfähiges Fahrzeug verfügen zu können, nehmen sie bewusst in Kauf. Als der eigene PKW dann häufiger und mitunter längerfristig zu anfallenden Reparaturen in die Werkstatt gebracht wird, wird die Autonutzung für diese Zeiträume verunmöglicht. Konkret bedeutet die „Abwesenheit“ des PKWs das Fehlen eines signifikanten Kernelementes des bisherigen Verkehrsverhaltens. Dieser Sachverhalt bedeutet einen temporären Routinebruch. Der Werkstattbesuch bezeichnet den konkreten Auslöser, mit dem bisherige Gewohnheiten in Frage gestellt werden. Es wird nicht nur weniger gefahren, es kann nicht mehr wie selbstverständlich - gewohnheitsmäßig routinisiert - „mit dem Auto vor der Tür“ geplant werden.

Olaf Kienauer und seine Frau sehen sich vor die Herausforderung gestellt, quasi gezwungenermaßen sich an Handlungsalternativen zur bisherigen Mobilität zu orientieren respektive nach selbigen Ausschau zu halten. Zugleich beschreibt dieser Sachverhalt damit die Problematik, dass sich ergebende Transportaufgaben, wie etwa beim Einkauf oder freizeitliche Unternehmungen, nicht mehr einfach zu bewerkstelligen sind. Es bedarf somit neuer Lösungen für alltägliche und besondere Mobilitätsansprüche, die zunächst mit dem Erwerb eines Fahrandanhängers zufriedenstellend bewältigt werden.

Wie Olaf Kienauer angibt, haben sie

„langsam gelernt ohne ein Auto zu leben“.

Dieser Äußerung sind zweierlei Sachverhalte zu entnehmen: Einerseits die Betonung des „Lernens“, welche die Vermutung nach einem durch Gewohnheiten und Routinen geprägten

Verkehrsverhaltens in der Verkehrsmittelwahl belegen. Andererseits und analog dazu jedoch ebenso die Tatsache, dass die Nutzung alternativer Verkehrsmittel gleichsam die Erlernung und Einübung neuer Verkehrsroutinen bedarf. Konkret ergibt sich somit ein Lernprozess, in dem Olaf Kienauer und seine Frau neue Erfahrungen gemacht haben und sich an andere Mobilitätspraktiken eingewöhnen - was in der Folge darin resultiert, dass sich die neue Gewohnheit zur Routine entwickelt. Entsprechend kann angenommen werden, dass Olaf Kienauer und seine Frau ihre Alltagsanforderungen allmählich anders organisierten und dabei ihre Aktivitäten und Wegemuster partiell verändern. Die dabei durchgeführte Anpassung sollte demnach dazu führen, dass ihr Auto bei den zunehmenden Werkstattaufenthalten bewusst weniger eingeplant wird und demnach auch bewusster und überlegter eingesetzt wird. Folglich wird die Fahrzeugnutzung ihrerseits insgesamt mit einem erhöhten Grad der Rationalität praktiziert.

Während das Automobil im Leben von Olaf Kienauer und seiner Familie zunehmend marginalisiert wird, verändern sich die äußeren Rahmenbedingungen sowie ihre verkehrlichen Anforderungen kaum. Eine Ausnahme gilt jedoch hinsichtlich der gemeinsamen Kinder, die 1997 mittlerweile zehn und elf Jahre alt sind. In diesem Alter sind sie selbst nun nicht mehr lediglich passive Verkehrsteilnehmer, die auf den Transport durch andere angewiesen sind, sondern können ihre Mobilität - altersentsprechend - selbst gestalten und sich fortbewegen. In dem weitestgehend ruhigen Wohnumfeld der Familie verfügen sie hierbei über eigene Fahrräder oder gehen zu Fuß, womit sie sich auch relativ gefahrlos fortbewegen können. Doch wie kam es unter diesen Bedingungen - einer verminderten Autonutzung und Kindern im zunehmend selbstbestimmten Mobilitätsalter - bei gleichzeitig unveränderten Mobilitätsansprüchen zur konkreten Abkehr von der Autonutzung und dem Fahrzeugbesitz? Wie folgte aus dem „langsamen Lernprozess“, in dem alte Routinen erst schrittweise von neuen Routinen ersetzt wurden, der tatsächliche Umstieg von der Überlegung zur Handlung - dem Verzicht auf den PKW?

16.7 Car-Sharing als Option und Möglichkeit

Im Jahr 1997 erfährt Olaf Kienauer erstmals von einer Bekannten der Familie von einem lokalen Car-Sharing-Anbieter, wie genau, dass kann er heute nicht mehr ganz genau sagen.

„Aber so die Idee, die hatten wir ab dann schon, dass das eine echte Alternative wäre.“

Was Olaf Kienauer mit seiner Wortwahl der „*echten Alternative*“ beschreibt, ist für ihn die Option, nicht ganz auf ein Auto verzichten zu müssen, da er ohnehin gemeinsam mit seiner Frau bereits zuvor den Entschluss gefasst hat, kein neues Fahrzeug mehr zu erwerben. Die

Idee vom Car-Sharing bleibt für ihn also präsent, während der eigene PKW sukzessive bei den alltäglichen Verkehrswegen und entsprechenden Handlungsmustern marginalisiert wird. Er selbst wird aktiv, indem er sich mit dem lokalen Car-Sharing-Anbieter in Verbindung setzt und erfährt, dass auch in seinem Bezirk die Planung eines entsprechenden Angebotes konzeptionell geplant ist. Zeitgleich mit der Realisierung des Vorhabens beantragen Olaf Kienauer und seine Frau die Mitgliedschaft bei dem Car-Sharing-Anbieter. Den familieneigenen Wagen verkaufen sie kurze Zeit später, nachdem sie zuvor noch sichergestellt haben, dass ihr Fahrzeug eine TÜV-Plakette erhält, damit es

„auch für andere noch sicher ist“.

Diesem Handlungsakt entsprechend ist für Olaf Kienauer und seine Frau nicht lediglich der ökonomische Gewinn bei der Veräußerung ihres Fahrzeugs ausschlaggebend, sondern ebenso der Sachverhalt, dass andere Verkehrsteilnehmer mit ihren Wagen sicher am Verkehr teilnehmen können.

Mit dem Angebot des stationären Car-Sharing in einer zumutbaren Entfernung - mit dem Fahrrad oder Bus etwa zehn Minuten - besteht von diesem Zeitpunkt an die Möglichkeit, ein Fahrzeug zu benutzen ohne es explizit besitzen zu müssen. Obwohl das Auto geteilt werden muss und zu diesem Zeitpunkt lediglich wenige Fahrzeuge verfügbar sind, da der Betrieb aufgrund der starken "Auto-Vorherrschaft" vor Ort erst probeweise erfolgt, sind die Kienauers mit dem Angebot zufrieden. Auch die Tatsache, dass das Angebot zunächst stationsgebunden ist, sieht er nicht als Einschränkung. Vielmehr bedeutet die Gründung der neuen Station für ihn ein neues Angebot, sein Verkehrsverhalten alternativ zu gestalten und die Erweiterung eines (mobilen) Möglichkeitsraumes (zur Erreichung von Gelegenheiten). Erst dieses spezifische Angebot bezeichnet für ihn den konkreten Impuls zum Umstieg, das heißt für die eigentliche Handlung, den Verzicht auf einen eigenen PKW zugunsten von Car-Sharing.

Gleichwohl gilt es zu berücksichtigen, dass neben dem vorgenannten Auslöser auch mehrere maßgebliche Bedingungen für den Umstieg zu Car-Sharing gegeben sein mussten: Einerseits zunächst das geschilderte moralische Dilemma - der Widerspruch zwischen Umweltbelastung und umweltschädlichen Handeln bei gleichzeitiger Beachtung des Gesundheitszustandes der Tochter. Trotz der Tatsache, dass Olaf Kienauer und seine Frau sich zwar keinen neuen Wagen mehr zulegen wollten, bezeichneten erst diese situativen Rahmenbedingungen die Voraussetzung für eine gewisse Offenheit gegenüber neuen Verkehrsmöglichkeiten und die Suche nach Alternativen zum eigenen PKW-Besitz. Erst unter diesen Voraussetzungen konnte das Wissen um das Verkehrs- respektive Verhaltensangebot in Verbindung mit der konkreten Möglichkeit, Car-Sharing zu praktizieren, nunmehr handlungswirksam werden.

Andererseits gilt als weitere Bedingung, dass die privaten wie beruflichen Mobilitätsbedürfnisse der Familie nicht die permanente Verfügbarkeit eines Privat-PKWs erforderlich machen. Entsprechend müssen auch Einschränkungen der automobilen Verfügbarkeit bei dem lokalen Car-Sharing-Anbieter (kleiner Fuhrpark und Wegstrecke zu den Fahrzeugen) zumutbar sein. Gleiches gilt auch für die objektiven infrastrukturellen Gegebenheiten, die eigentlich eine gute Anbindung an den ÖPNV voraussetzen, um einen Umstieg auf Car-Sharing zu ermöglichen. Dabei kann konträr dazu angenommen werden, dass bei Olaf Kienauer gerade dieser Aspekt eigentlich nicht gegeben war - von der nahen Busstation ist tagsüber lediglich dreimal stündlich eine Verbindung ins nächste Subzentrum verfügbar. Zugleich bestand bei Olaf Kienauer und seiner Frau auch von finanzieller Seite aus keine Notwendigkeit, sich von ihrem PKW zu trennen, und auch ausreichende Parkmöglichkeiten würden eher die Beibehaltung ihres Privat-PKWs nahelegen. Zugleich impliziert die Entscheidung zum Car-Sharing, trotz dieser vermeintlich konträren Faktoren, im gleichen Maße die Bedeutsamkeit des moralischen Faktors, der unter dem Aspekt 1 vorgenannten Voraussetzungen.

Eine weitere notwendige Voraussetzung für die Nutzung von Car-Sharing war offenkundig, dass der eigene Wagen nicht mehr ein substantieller Bestandteil des alltäglichen Verkehrshandelns war. Nachdem die Nutzung der Fahrräder und des ÖPNVs in einem neuen Routinisierungsprozess zunehmend versfestigt ist und der Gebrauch dieser Verkehrsmittel weitgehend zur Bewältigung von Wegstrecken in das Verkehrshalten integriert ist, steht Car-Sharing für ein komplementäres Nutzungsgut, welches die Mobilität vereinfacht.

16.8 Leben ohne Privat-PKW zugunsten von Car-Sharing

Olaf Kienauer und seine Frau gehören zu den typischen Car-Sharing-Nutzern, die entsprechend einer Lernkurve nur selten auf das Mobilitätsangebot zurückgreifen. Ihre hauptsächlichlichen Nutzungszwecke differenzieren sich in Transportaufgaben größerer Güter oder Besuche bei ihrem Sohn in der Nähe von Ulm. Besuche bei ihrer Tochter unternehmen sie genauso wie Freizeitfahrten überwiegend mit dem Fahrrad:

„Beruflich haben wir beim Pfarrdienst ja kein freies Wochenende, und wenn meine Frau und ich dann mal etwas Zeit haben, dann wollen wir die auch nicht im Auto verbringen - für lange Fahrten, wenn wir unseren Sohn besuchen, ist das schon was anderes, aber für hier? Nein - da setzen wir uns dann lieber auf das Rad, das ist für uns und die Umwelt entspannter, und man tut auch was für die Gesundheit.“

Was Olaf Kienauer hier anführt, verweist auf den Sachverhalt, dass nunmehr nicht nur die Bronchitis ihrer Tochter als Grund für den Autoverzicht genannt wird, sondern auch die eigene Gesundheit. Die Nutzung des Fahrrads ist nicht nur „entspannter“, sie dient quasi erhol-

sam auch dem eigenen Wohlbefinden, für das „*man [etwas] tut*“. Zugleich verweist Olaf Kienauer auf das Bestreben, einen Beitrag zum ökologischen Umweltschutz zu leisten und auch in der spärlichen Freizeit nachhaltig mobil zu sein. Neben den nahräumlichen Fahrradausflügen werden Besuche bei ihrem Sohn, für den sie dann ein Fahrzeug nutzen, als notwendige Ausnahme legitimiert.

„Da geht es nun mal nur mit dem Wagen.“

Seitdem das Ehepaar kein Auto mehr besitzt, gestalten sie ihre Mobilität multimodal und benutzen bisweilen auch Taxidienste, etwa in den Wintermonaten oder um Buswartezeiten zu vermeiden. Diese Art der Mobilität praktizieren sie, seitdem ihre Kinder selbstständig mit dem Fahrrad aktive Verkehrsteilnehmer wurden und auch noch, nachdem selbige das Erwachsenenalter erreicht haben und jeweils ihren eigenen Haushalt gegründet haben.

16.9 Car-Sharing als praktizierte Distinktion auf moralischer Ebene

Rekurrierend auf den Sachverhalt, dass Olaf Kienauer und seine Frau zweimal ihr Auto veräußerten, stellt sich die Frage, wodurch sich die Situation beim ersten PKW und das autofreie Leben zur damaligen Zeit von der zweiten Veräußerung unterscheiden. Dies gilt umso mehr, als dass Olaf Kienauer nunmehr seine „Autofreiheit“ als „Pfarrer mit dem Fahrrad“ schon quasi als für sich gefundenen Lebensstil praktiziert. Während Olaf Kienauer bei der ersten Veräußerung sich in einer Lebensphase und gleichsam Situation befand, die unter dem Aspekt von beruflichen Arbeitsstellen und Wohnstandortverlagerungen als experimentierfreudig charakterisiert werden kann, sind sie nunmehr sowohl beruflich als auch familiär etabliert. Vor dem Hintergrund ihrer erreichten sozialen Position und Lebensphase wäre der Besitz eines Privat-PKW eigentlich als Norm anzunehmen. Dies mag umso mehr gelten, als dass sie nicht mehr in der Innenstadt leben, sondern ihren Wohnmittelpunkt an den Stadtrand verlagert haben. Anzunehmen ist, da sie sich bereits 1997 - einem Jahr in dem Car-Sharing noch weitgehend unbekannt war -, für die Veräußerung ihres Fahrzeugs entscheiden und sie sich bewusst in einen Widerspruch zu gesellschaftliche Erwartungen und Normen begeben. Dies gilt jedoch insofern, als dass sie, wie dargestellt, bestrebt sind, ihr moralisches Dilemma in Einklang mit ihren Handlungsweisen zu bringen. Gleichwohl gehören sie als „bewusst Autofreie“ zum Zeitpunkt ihres Beitritts bei Car-Sharing nicht nur in der Autostadt Wolfsburg, sondern auch in ihrem sozialen Umfeld wohl eher zu einer Minderheit. Folglich stellt sich die Frage, wie Olaf Kienauer und seine Frau mit dieser (un)gewollten Rolle als Normenabweichler umgehen.

Bezüglich der entsprechenden Frage, ob und in wie weit Car-Sharing in ihrem näheren Umfeld als Thema aufkam, erzählt Olaf Kienauer von einem geteilten Echo und nicht nur positi-

ven Resonanzen. Vielmehr wurde ihnen auch mit Feindseligkeit begegnet:

C.D.: *„Können Sie das etwas näher erläutern?“*

O.K.: *„Na ja, etwa bei einem Elternabend mit unseren Konfirmanden, da wurden wir direkt angesprochen, wieso wir denn solche Autofeinde seien und das gerade in unserer Stadt, da ging es wohl auch um Arbeitsplätze. Der Vorwurf war, mit unserer Meinung, das wäre ja eine Indoktrinierung. Ich habe dann geantwortet: ‚Das ist völliger Unsinn, wir sind nicht gegen Autos, sondern für die Menschen - die haben keine Knautschzone.‘ Das ist ja schon ein Unterschied. Aber ich habe auch gesagt, dass das Automobil an sich schon auch Vorteile bietet - wenn etwa jemand nicht mehr beweglich ist oder für Paare mit Kindern oder auch Einsatzfahrzeuge. Für mich alles passend, nur wenn man es eben nicht braucht, kann man auch darauf verzichten.“*

Olaf Kienauer zeigt in seiner Antwort, wie er sich intensiv gegen die Vorwürfe schon subversiv anmutender „Indoktrinierung“ zur Wehr setzte. Wenngleich er dabei allgemein das Recht auf ein Fahrzeug nicht abstreitet, sondern aus durchaus diversen Gründen anderen Menschen zugesteht und billigt, lässt sich aus seiner Darstellung durchaus ein entscheidendes Strukturelement seiner Entscheidung für Car-Sharing ableiten: Die von ihm getroffene Wahl zugunsten von Car-Sharing beschreibt nicht nur sein moralisches Dilemma, sondern erfüllt zugleich eine andere soziale Funktion: Mit dem Verzicht auf den Privat-PKW und der Selbstdarstellung seines Handelns als etwas Vorbildhaftes, ermöglicht er sich selbst eine Art „moralischer Disktinktion“ im Bourdieu’schen Sinn.

Wie sich dieser Sachverhalt konkret äußert, erklärt Olaf Kienauer in seiner weiteren Ausführung, als er über seinen Beitritt zum Car-Sharing berichtet:

„Wir selbst haben dann auch noch ein befreundetes Paar überzeugt, die sind dann auch mit uns eingetreten. Aber vielmehr Leute gab es dann eigentlich nicht in der Gemeinde - die zeigten sich zwar von der Idee interessiert und wollten auch ein paar Infos, aber mehr auch nicht. Das war zu der Zeit, wo wir Mitglied wurden, anscheinend für Normalbürger nicht interessant genug, obwohl es ja schon eine gute Idee ist.“

Mit dem Verzicht auf das eigene Fahrzeug, dem Verkauf desselbigen und dem Beitritt zum Car-Sharing wird Olaf Kienauer und seiner Frau eine handlungstechnische Distinktion von den „Normalbürgern“ ermöglicht. Obwohl er sich moralisch nicht erhöht, begreift er sich zu

diesem damaligen Zeitpunkt als eine Art ökologisch-moralischer Vorreiter für eine „gute Idee“, mit der er sich von anderen unterscheiden kann. In dem Bestreben andere „überzeugen“, gar trotz des Vorwurfes der Indoktrinierung, „missionieren“ zu wollen, zeigt sich der Antrieb eines Bekehrens für eine „gute Sache“. Dabei, so die Vermutung, dient die Wortwahl, dass Menschen keine Knautschzone haben, nicht nur einer schöpfungsbewahrenden Mobilitätsweise zum Schutze anderer, sondern zugleich auch einer öffentlich wirksamen Gemeinwohlorientierung, in der das eigene „Image“ gepflegt und als moralisch zweifelsfrei dargestellt wird.

Dieser Annahme folgend verdeutlicht sich auch das Verständnis dafür, dass der PKW nicht nur zur sozialen Distinktion geeignet ist, sondern auch vielfach diskursbestimmend ist für Debatten über ökologische Belange. Das Automobil scheint sehr gut geeignet für einen symbolischen Handlungsverzicht zugunsten der Umwelt. Ganz in diesem Sinne ermöglicht ein solcher Verzicht es auch, sich selbst in Bezug auf die Umwelt in einer Art Vorbildfunktion darzustellen. Diese Annahme mag umso mehr vor dem Hintergrund begründet sein, als die räumliche Fortbewegung zumeist immer auch ein soziales Handeln ist, das im öffentlichen Raum unter der Wahrnehmung Dritter praktiziert wird und Automobile stets auch den Charakter von Sozialprestige haben. Indem Olaf Kienauer und seine Frau sich zwar ein Auto leisten können, „leisten“ sie sich den Verzicht. Zu dem Zeitpunkt als ihr Nachwuchs noch im Kindheitsalter war, dabei vor allem in dem Aspekt, dass sie auch mit Fahrradanhängern ihre Einkäufe getätigt haben und damit zugleich ihre Rolle als kirchlich Bedienstete und verantwortungsbewusste Eltern unter Beweis gestellt haben. Sie konnten sich mit ihrem bewussten Verzicht somit moralisch von anderen unterscheiden.

Insofern zählten sie zu der damaligen Zeit, in der, wie angeführt, Car-Sharing noch nicht sehr verbreitet war, somit zu einer „moralischen Minderheit“, welche mit ihrem bewusst - ohne finanzielle Restriktionen - autofreien Leben eine moralisch-ethische Sonderleistung erbringen. Damit war die Mitgliedschaft bei dem lokalen Car-Sharing-Anbieter nicht nur die Gewährleistung einer funktionalen Mobilitätsgarantie einerseits, sondern zugleich auch eine Identitätsbehauptung und Darstellung derselbigen auf ethisch-moralischer Ebene. Mag dieses Agieren dabei außenwirksam als altruistische Handlung erscheinen, kann sie ebenso auch intrinsisch-egoistischen Handlungsmotiven entsprechen.

17. Interview 4: Ronny Reiher

Ronny Reiher wurde 1967 in der ehemaligen DDR geboren und lebt als Single in einer geräumigen Loft-Wohnung in der Bundeshauptstadt in einem Innenstadtbezirk. Der 49-Jährige hat mit achtzehn Jahren sein Abitur abgelegt und sich nach einem handwerklichen Praktikum für das Studium der Elektrotechnik entschieden. Nach der Wiedervereinigung schließt er sein Studium mit Examen ab und arbeitet zunächst ein Jahr bei einem kleinen Betrieb als Fach-

kraft für die Instandsetzung von industriellen Produktionsmaschinen. Nachdem er diese Position ein Jahr lang bekleidet hat, bewirbt er sich 1993 auf eine Stelle mit ähnlichem Aufgabengebiet, bei der er als Projektassistent erstmalig mit Leitungsaufgaben betraut wird. Ab dem Jahr 2000 wechselt Ronny Reiher in dem Unternehmen seinen Fachbereich und wird mittlere Führungskraft in dem Unternehmen. Seit dem Jahr 2004 arbeitet er, nach einer Übernahme der Firma, bei einem mittelständischen vormaligen Konkurrenten in leitender Funktion. Zur Vorbereitung auf Managementaufgaben absolviert er seit dem Jahr 2016 ein MBA-Studium.

Ronny Reiher hat 1985, mit beinahe neunzehn Jahren, seine Fahrerlaubnis erworben. In der damaligen Zeit hat er seinen Lebensmittelpunkt in der ruralen Umgebung von Leipzig. Seine Mobilität gestaltet er zu diesem Zeitpunkt mit einem gebrauchten Motorrad sowie dem elterlichen PKW, wenn die Jahreszeit witterungsbedingt die Nutzung von letzterem nahelegt. Im Folgejahr (1986) zieht Ronny Reiher für sein Studium der Elektrotechnik in die heutige Bundeshauptstadt. Dabei nutzt er abgesehen von kürzeren Wegen, die er zu Fuß bestreitet, überwiegend sein Motorrad, bis er sich zwei Jahre später einen gebrauchten Wagen zulegt. Sein frisch erworbener Trabant wird zum primär genutzten Verkehrsmittel, sowohl zu seinen täglichen Wegstrecken in das städtische Zentrum Ostberlins an die Humboldt-Universität als auch für seine freizeithlichen Wege. Die zugänglichen Angebote des ÖPNVs nimmt er nur selten in Anspruch.

Mit den historischen Umbrüchen, welche gemeinhin als Wende definiert sind, beginnt Ronny Reiher noch als Student sein Verkehrsverhalten zu ändern. Auf die im Zuge der Wiedervereinigung signifikant ansteigende Anzahl motorisierter Verkehrsteilnehmer reagiert Ronny Reiher, indem er fortan vermehrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fährt. 1990 kauft er sich erstmals eine Monatsfahrkarte, die er auch nutzt, um seine damalige Freundin zu besuchen, welche zu diesem Zeitpunkt an der FU-Berlin eingeschrieben ist. Da ihre Universität im Südwesten der Stadt angesiedelt ist und damit konträr zu seiner Universität liegt, die innerstädtisch verortet ist, haben sich die Wegstrecken von seinem Zuhause aus erheblich verlängert. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass sich in seiner Wohngegend die Parksituation - vornehmlich abends - als zunehmend umständlich darstellt, entscheidet sich Ronny Reiher nunmehr regelmäßig für den Erwerb von Monatsfahrten. Nachdem er 1993 das gebrauchte Fahrrad eines Bekannten geschenkt bekommen hat, erwirbt er ein Jahr später ein neues Fahrrad. Seine Mobilität gestaltet er nun vornehmlich mit den U- und S-Bahnen sowie seinem Rad für Wege in der näheren Umgebung, bei denen er es eilig hat oder zu Fuß gehen zu weit wäre. Das vorher viel benutzte Auto findet seine Anwendung nur noch für freizeithliche Unternehmungen und zeitweilig anfallende Transportaufgaben. Im Juni 1995 verkauft er schließlich sein Fahrzeug und wird im Herbst des gleichen Jahres Mitglied bei einem Car-Sharing-Anbieter.

Ronny Reiher ist seit diesem Jahr Mitglied bei verschiedenen Car-Sharing-Anbietern gewesen, wobei sich die Wechsel dadurch ergaben, dass ein Anbieter Konkurs angemeldet hat und ein weiterer sich als wenig zuverlässig erwies, was die Bereitstellung von Fahrzeugen betraf. Da er seinen Lebensmittelpunkt stets innerhalb der Bundeshauptstadt weiß, sind seine Mitgliedschaften dabei jeweils bei städtischen Car-Sharing-Anbietern - auch wenn diese mittlerweile überregionale respektive bundesweite Fahrzeugpools in ihrem Angebotsrepertoire haben. In den Jahren seiner Car-Sharing-Mitgliedschaft hat sich Ronny Reiher schon häufiger Fahrzeuge ausgeliehen. Seine hauptsächlichen Nutzungszwecke waren dabei zunächst Wochenendfahrten, die er früher mit seinem eigenen Fahrzeug unternommen hat oder mit Freunden, die einen Wagen besaßen. Waren die Möglichkeiten mit den Freunden nicht gegeben, nutzte er die Angebote mit der Bahn - Fahrten mit dem Taxi unternahm er nur selten. Mittlerweile, etwas älter und finanziell gut situiert, könnte er sich zwar die Taxifahrten leisten, jedoch sind die Ausflüge etwas seltener und er genießt es, zur Abwechslung vom Büro, auch mit dem Rad unterwegs zu sein. Die infrastrukturelle Anbindung von Ronny Reiher's Wohnung ist großstadttypisch als gut zu bezeichnen; entsprechend sind Anbindungen an Busse sowie U- und S-Bahnen in der unmittelbaren Nähe erreichbar. Gleiches gilt auch für Einkaufsmöglichkeiten - diese sind ohne weiteres mit dem Rad oder gar zu Fuß erreichbar, wobei einschränkend anzumerken ist, dass umliegende Hauptverkehrsstraßen und die wenigen explizit ausgewiesenen Radwege eine hohe Verkehrsdichte aufweisen, wodurch die Bedingungen nicht uneingeschränkt als optimal auszumachen sind.

17.1 Anmerkungen und Fragen zur Textinterpretation

Ronny Reiher ist in dem Sample der durchgeführten Interviews der einzige Befragte, der in dem Staatsgebiet der ehemaligen DDR aufgewachsen ist. Aufgrund seiner Sozialisation unter den damaligen Bedingungen wäre anzunehmen, dass sich sowohl sein Verhältnis zur Automobilität allgemein als auch zu ökologischen Aspekten von in der BRD sozialisierten Gleichaltrigen unterscheidet. Da hinsichtlich verkehrsanalytischer Fragestellungen sowohl in der konzeptionellen Planung als auch in der Umsetzung der Interviewanalysen der allgemeinen Sozialisation keine explizit hervorgehobene Rolle zukommt, ist diese Thematik auch aufgrund fehlender Vergleichsmöglichkeiten in der vorliegenden Studie nicht weiter von Belang und wird dahingehend vernachlässigt.

Aufgrund der objektiven Daten und der theoretisch vermuteten Bedeutung von routinisiert durchgeführten Verkehrshandeln und einem prozesshaft orientierten Verständnis vom selbigen, liegt der Fokus dabei nunmehr entsprechend auf einem anderen Aspekt: Erstens erscheint insbesondere der Prozess der Veränderung im Verkehrshandeln in unmittelbarer Relation zu den gewandelten Rahmenbedingungen der Wiedervereinigung von vornehmlichem Interesse. Damit wird weiterhin Verkehrshandeln nicht nur als etwas Selbstbestimm-

tes begriffen, sondern auch von äußeren Umständen maßgeblich beeinflusstes Handeln von Akteuren. Ebenso wird drittens die konkrete Entscheidung des Fahrzeugverkaufs analysiert sowie viertens der temporal kurz darauf erfolgte Beitritt zu einem Car-Sharing-Anbieter und die sich dabei möglicherweise ergebenden Implikationen auf das Verkehrsverhalten.

17.2 Führerscheinerwerb und Wiedervereinigung als Ursache für die Änderung des Verkehrsverhaltens

Ronny Reiher hatte bereits 1985, im Alter von achtzehn Jahren, seine Führerscheinprüfungen abgelegt, die es ihm erlauben, sowohl einen PKW als auch ein Motorrad zu fahren. Letzteres wird dabei auch zu seinem ersten Verkehrsfahrzeug, welches er sowohl für Ausflüge als zur Überwindung der Entfernung zwischen dem ländlichen Zuhause und der Innenstadt nutzt. Zugleich kann er jedoch auch den PKW seiner Eltern mitbenutzen. Wie Ronny Reiher berichtet, legten ihm seine Eltern dies auch nahe, da sie vor allem in den Wintermonaten sicher gehen wollten, dass er auch

„wohlbehalten ankommt“.

Als er durch Ansparen und ein Geldgeschenk seines Onkels, der in Westdeutschland lebte, über ausreichend finanzielle Ressourcen verfügt, legt er sich 1988 ein eigenes Auto zu. Von diesem Zeitpunkt an nutzt er überwiegend sein Automobil und fährt kaum noch mit dem Motorrad.

Der Sachverhalt, dass er entsprechend den objektiven (verkehrs-)biografischen Daten sechs Jahre später seinen Wagen verkauft, bietet dabei den Anknüpfungspunkt zu den im vorigen Abschnitt bestimmten Vermutungen und damit auch der Frage, ob sich in diesem Zeitraum sein Verkehrshalten verändert habe. Entsprechend befragt antwortet Ronny Reiher:

„Ja doch klar eigentlich schon sehr. Ich war ja früher fast täglich die Wege zur Uni und so immer mit meinen Wagen gefahren - und das hab' ich dann nicht mehr gemacht. Vor allem als ich dann in der Stadt gewohnt hab', da hab' ich dann viel mehr die öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt genutzt, weil die Straßenverhältnisse und die Straßen sich schon sehr entwickelt hatten. Ich mein', da waren nun vielmehr Autos unterwegs und entsprechend dann auch immer weniger die Möglichkeit, flott durch die Stadt zu kommen. Das hab' ich mir dann schon überlegt, ob ich den Wagen da nutze und das dann auch schon aus zeitlichen Gründen sehr eingeschränkt, um gar nicht erst mehr im Stau zu stehen. Ich muss sagen, vor allem so die Entwicklung gerade nach der Wende und vor allem in der ersten Zeit, das war doch schon sehr belastend. Jeder wollte einen Wagen haben und konnte man vorher eigentlich noch

relativ flüssig fahren, so nur mit ganz wenig Staus, war das nun gar nicht mehr der Fall - das hatte sich grundlegend geändert, das Autofahren in der Stadt hat mir von da an gar nicht mehr so viel Spaß gemacht. Das ist eher eine Belastung geworden.“

War Ronny Reiher in den ersten Jahren seines Führerscheins sowohl mit dem Auto als auch mit dem Motorrad gern unterwegs, impliziert seine Äußerung, dass der Wechsel hin zur vermehrten Automobilnutzung zunächst als etwas Unkompliziertes empfunden wurde. Mit den politischen Umwälzungen und dem Fall der Mauer haben sich jedoch bereits ein Jahr nach seinem Fahrzeugerwerb die Verkehrsverhältnisse erheblich verändert. Zunächst provisorische Lückenschlüsse wurden ausgebaut und die Anzahl von Neuzulassungen bei den Automobilen stieg sprunghaft an. Für eine Großzahl an Ostberlinern erfüllte sich nunmehr der vormals oft unerfüllte Wunsch nach einem eigenen Auto oder gar nach einem „West-Automobil“. Während für viele Bürger dieser Umbruch somit durchaus positiv eingeschätzt werden dürfte, zeigt sich für Ronny Reiher, welcher bereits im Besitz eines Fahrzeugs war, die Entwicklung als spürbare Verschlechterung in der verkehrlichen Situation. Indem Autofahren für Ronny Reiher unter diesen Rahmenbedingungen *„nicht mehr so viel Spaß gemacht“* hat und es *„eher eine Belastung geworden“* ist, lässt sich annehmen, dass selbige Belastung für ihn offenkundig das Erreichen einer Akzeptanzschwelle bezeichnet. Folglich ist eine automobilbasierte Mobilität für Ronny Reiher keine moderne Art der Fortbewegung, sondern als *„Belastung“* eine Zumutung, für die er nun bestrebt ist eine Alternative zu finden.

C.D.: *„Und von da an haben Sie den ÖPNV benutzt? Wissen Sie noch, wann Sie da sich das erste Mal so eine Monatsfahrkarte gekauft haben?“*

R.R.: *„Ja das kann man so sagen, also die erste Monatskarte, mit der ich dann regelmäßig gefahren bin, das war auch so 1990. Das war der Zeitpunkt an dem ich immer weniger Auto gefahren bin und bewusst die Entscheidung getroffen hab´, dass ich zu öffentlichen Verkehrsmitteln umgestiegen bin. Die Monatsfahrkarten waren ja direkt ein Angebot, also vor allem als Student, da lohnt es sich ja, da man in der ganzen Stadt damit fahren kann.“*

Die Möglichkeit den öffentlichen Verkehr zu nutzen wird von Ronny Reiher zum damaligen Zeitpunkt und auch aus der aktuellen Perspektive als kostengünstige Alternative zum eigenen Fahrzeug eingeschätzt, die ihm auch zeitlich genehm ist, da sie ihn von der Stauproblematik befreit. Nachdem er nach und nach auf die Verkehrsmittel des ÖPNVs umsteigt, erwirbt er seitdem regelmäßig entsprechende Monatsfahrkarten. Vor diesem Hintergrund gilt es zu berücksichtigen, dass sein Fahrzeug, obwohl er es kaum noch nutzt, einen „stehen-

den“ Kostenapparat darstellt. Da Ronny Reiher in seiner Ausführung die Möglichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel als kostengünstig darstellt, scheinen die bestehenden Fixkosten, die sich bei seinem Wagen unabhängig von der Fahrhäufigkeit ergeben, zusätzlich zu den variablen Kosten der Autonutzung ein Entscheidungsfaktor zu sein, der maßgeblich dazu beiträgt, dass der ÖPNV zu einer zunehmend interessanteren Alternative für ihn avanciert. Zu einer weiteren Veränderung in seinem Verkehrsverhalten kommt es 1993, als er ein Fahrrad von einem Bekannten als Präsent erhält und sich im Folgejahr für den Erwerb eines neuen Fahrrades entscheidet. Er äußert dazu:

„Nachdem ich mich an das Fahrradfahren gewöhnt hatte, hab ich mir 1994 dann auch ein Neues gekauft. Da war ich dann schon ich sag mal ein regelmäßiger Radfahrer geworden. Also das alte Fahrrad hat‘ es zwar auch getan, aber das war schon eher Richtung Drahtesel statt Fahrrad. Da war das Neue dann schon verkehrssicherer und bequemer. Vorher hat‘ ich das Fahrrad kaum benutzt, also in der Stadt zunächst eigentlich generell nicht.

Aber ich komm‘ ja aus dem ländlichen Umland, da war das Radfahren dann selbstverständlich schon öfter. Aber in der Stadt bei dem Verkehr und dann auch noch bei den eigentlich schlecht ausgebauten Radfahrwegen - da dann doch weniger. Aber auch daran hab‘ ich mich gewöhnt, und heutzutage ist das ja schon um einiges besser – also auch wenn der Verkehr ja noch weiter zugenommen hat, fahr‘ ich schon regelmäßig mit dem Rad, allerdings dann auch nie ohne Helm, soll ja auch bei der Verkehrslage sicher sein.“

Ronny Reiher hat in seiner vorigen Antwort angegeben, dass er ungefähr seit dem Jahr 1990 begann weniger sein Auto und dafür überwiegend die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Zugleich bezeichnet das von ihm verwendete Fahrrad, welches er von einem Bekannten als Präsent bekam, eine willkommene Ergänzung zu seiner Fortbewegung und seinen Mobilitätsoptionen. Obwohl es augenscheinlich unbequem ist, integriert er es als komplementäres Verkehrsmittel in seine Fortbewegung. Zugleich differenziert er in seiner vorgenannten Ausführung zwischen verschiedenen räumlichen Ebenen bei seiner Fahrradnutzung: In seiner vormaligen ruralen Wohnumgebung fuhr er gern mit dem Rad; demgegenüber praktiziert er es unter den großstädtischen Verkehrsbedingungen kaum noch. Weshalb er sich dann dennoch im Jahr 1994 für den Erwerb eines neuen Fahrrades entscheidet, scheint somit zunächst nur bedingt nachvollziehbar. Naheliegender wäre auch eine Veräußerung des Fahrrades gewesen, da er es für seine Mobilität kaum genutzt hat. Auf einer kausalen Ebene begründet er seine Entscheidung jedoch mit sicherheitsbedenklichen Aspekten und ebenso der Tatsache, dass (s)ein neues Fahrrad nunmehr auch bequemer war. Weshalb Ronny Reiher je-

doch gerade zu diesem Zeitpunkt den Entschluss fasst, ein neues Fahrrad zu erwerben und sich trotz der vermeintlich ungünstigen Radfahr-Bedingungen „gewöhnt“ hat, kommt in der Ausführung von ihm nicht zum Ausdruck. Denkbar ist jedoch, dass Ronny Reiher durch allgemeine Entwicklungen im studentischen Leben zu dieser Zeit beeinflusst wurde. Exemplarisch stünde hierfür in einem quasi Kontrast zum „automobilen Leitbild“ und der Begeisterung für „West-Autos“ auch der Sachverhalt, dass eine überregionale Migration von vielen westdeutschen Studenten in vormalige Ost-Berliner Stadtbezirke erfolgte. Entsprechend könnte ein „studentischer Zeitgeist“ anzunehmen sein, unter dem das zu DDR-Zeiten wenig verbreitete Radfahren nunmehr populärer wurde und sich einer wachsenden Beliebtheit erfreute. Ohne weitere Mutmaßung über eine generelle Entwicklung, die Ronny Reiher beeinflusst haben mag, gilt es jedoch festzustellen, dass einem Routinisierungsprozess, innerhalb dessen eine Anpassung an die als subjektiv wahrgenommenen sowie objektiv gegebenen ungünstigen Verkehrsverhältnisse in Bezug auf das Radfahren erfolgte, selbiges für Ronny Reiher nunmehr zum festen Bestandteil seines Verkehrsverhaltens avancierte.

Obwohl Ronny Reiher somit in der ersten Zeit seines Autobesitzes selbiges intensiv genutzt hat, fokussiert er ab den frühen 1990er Jahren zur Gestaltung seiner alltäglichen Wegstrecken überwiegend die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Somit entwickelte er seit der Wiedervereinigung innerhalb von viereinhalb Jahren neue Mobilitätsmuster, die sich verfestigt haben und nunmehr neue Verkehrsroutinen darstellen. Maßgeblich bei diesen Routinen ist dabei jedoch, dass dem Auto als Verkehrsmittel nur noch eine sekundäre Rolle zukommt, die primär eine Nutzung für eher spezifische statt generelle Fahrtzwecke bezeichnet.

17.3 Der Entschluss zum Autoverkauf

Ronny Reiher gestaltet zu diesem Zeitpunkt seine Mobilität multi-modal und weist nur einen geringen Bedarf an automobilbasierter Fortbewegung auf. Im Jahr 1995 erfährt er bei einem freizeithlichen Einkauf erstmalig von der Möglichkeit des Car-Sharing und einem Angebot einer entsprechenden Organisation. Zu der entsprechenden Frage, wann er erstmalig von Car-Sharing erfuhr, äußert Ronny Reiher:

„Das war bei einem Einkauf in der City, da bin ich an einem Verkaufsstand vorbei gegangen und habe dabei ein Werbeschild von StadtMobil entdeckt. Und wie ich das gelesen habe, bin ich auf die Idee aufmerksam geworden. Ich hatte zwar damals noch meinen Trabbi, aber dann hab' ich mir überlegt, dass könnte ich durchaus machen - wenn ich meinen Wagen mal verkaufen werde, dann scheint das ein schlüssiges Konzept zu sein.“

Die Tatsache, dass Ronny Reiher nicht nur die Werbung von Car-Sharing liest, sondern auch „auf die Idee aufmerksam“ wird, setzt neben einer Offenheit gegenüber Neuem ein latentes Interesse an selbigem voraus. Obwohl er seine Mobilität multi-modal gestalten kann und über keine tiefergehende Kenntnis über die konkrete Nutzung von Car-Sharing verfügt, scheint er von dem Angebot angesprochen zu sein, wenn er es direkt als „*schlüssiges Konzept*“ einstuft. Gleichwohl stellt sich dennoch die Frage, wieso er vor dem Hintergrund, dass er seine Mobilität selbstbestimmt gestalten kann und dahingehend keine Unzufriedenheit äußert, zu diesem Zeitpunkt an den Verkauf seines Fahrzeugs denkt.

Einerseits ist es möglich, dass für Ronny Reiher eine Verkaufsabsicht des Fahrzeugs eine in die Zukunft implizierte logische Konsequenz darstellt, die zwangsläufig mit dem Autobesitz einhergeht: Ein jedes Fahrzeug wird einmal (weiter-)verkauft. Zudem ist andererseits die Möglichkeit denkbar, dass er bereits einen Verkauf des Wagens bereits geplant hat und entsprechend gehegte Absichten etwa aus dem Bedarf an monetären Ressourcen resultieren. Befragt, was dann mit seinem Auto passiert sei, erwidert Ronny Reiher:

„Ich hatte mich dann im Sommer 1995, im Juni, entschieden, dass ich den Wagen verkaufe, und für mich stand dann auch die Überlegung an, ob ich mir einen neuen Wagen zulege oder nun mal halt Car-Sharing probiere. Wie gesagt, ich fand das Konzept logisch und bin dann zu der Firma StadtMobil gegangen und hab‘ mich direkt bei denen informiert. Für mich schien das schon durchdacht und logisch – also bin ich Ende September dann dort Mitglied geworden und hab‘ das Angebot auch genutzt.“

In seiner Antwort äußert Ronny Reiher, dass er seinen PKW zunächst ohne konkretes Wissen darüber, wie er seinen zwar geringfügigen, aber dennoch vorhandenen Bedarf der Automobilität bewerkstelligen kann. Sein angeführter Abwägungsprozess zwischen dem Neuerwerb eines Fahrzeugs gegenüber der Nutzung von Car-Sharing lässt sich dahingehend interpretieren, dass er mit der Veräußerung keine grundsätzliche PKW-Veräußerung angestrebt hat. Damit steht seine Entscheidung etwa konträr zu den Interviewfällen von Ursula Neufischer (I1) und Olaf Kienauer (I2), die ihren PKW partiell zur Bewältigung eines moralischen Konfliktes respektive Dilemmas verkauften.

Nach einer Einholung von Informationen prüft Ronny Reiher die Option Car-Sharing zu nutzen und bewertet es nach rationalen Gesichtspunkten: Basierend auf den ihm zur Verfügung stehenden Informationen des Car-Sharing-Anbieters, prüft Ronny Reiher das Angebot und beurteilt es auf dieser Grundlage als „*logisch*“. Eine garantierte Sicherheit, im Sinne einer Gewissheit, dass die von ihm rational durchgeführte Entscheidung zugunsten von Car-Sharing für ihn die richtige Wahl ist, hat er jedoch in Ermangelung vorheriger persönlicher Erfahrungen mit dem Mobilitätskonzept nicht. Gleichwohl impliziert seine Handlung eine

ebenso rational schlüssig nachvollziehbare Entscheidung, da sein Agieren als „educated-guess“ - eine nach Wissen und anhand von Informationen basierte Entscheidung einer Wahlhandlung, die nach Wahrscheinlichkeiten abgewägt wird und einen risikofreien Versuch darstellt. Selbiger ist für ihn dabei jederzeit revidierbar, wenn ihm Car-Sharing als Angebot respektive die damit gemachten Erfahrung nicht zu sagen sollte und dahingehend für ihn „nicht-logisch“ wäre.

Auf die an seine Ausführungen nachfolgende Frage, warum er dann konkret seinen PKW verkauft hat, antwortet Ronny Reiher:

„Hm nun ja, mein Wagen war ja noch nicht wirklich alt für einen Gebrauchten, und das war schon eine finanzielle Abwägung. Ich hab‘ darauf spekuliert oder eher gehofft, dass ich dann noch einen ganz passablen Preis für den erwirtschaften kann. Außerdem wollte ich mal dann mal schauen, in wie weit ich ohne Auto auskommen kann in der Hauptstadt. Und zum eigentlich Verkauf, da hab‘ ich auch mit Freunden geredet, die haben mich auch dazu bewogen, auch wenn sie eher ökologisch am argumentieren waren, dass man ein Auto generell in der Innenstadt nicht braucht, da es überflüssig wäre. Na ja, ich fand es aber auch schon teilweise ärgerlich, dass, wenn ich abends hier nachhause gekommen bin, dann kaum einen Parkplatz gefunden hab‘ - und wenn, dann schon so mit einer halben Stunde suchen erst. Und ich hab‘ den Wagen dann wochentags ja kaum noch genutzt. Und dafür, dass er nur sonst nur rumsteht, da war ich dann der Ansicht, ich schau‘ mal, wie weit ich das einschränken kann, also überhaupt einen Wagen dann zu benutzen.“

Mit der Aufforderung an Ronny Reiher, seine Beweggründe für die Veräußerung seines Wagens zu schildern, beginnt der Befragte eine ausführliche Darstellung derselben. Entsprechend seinen Ausführungen ist die konkrete Entscheidung respektive der Handlungsprozess nicht auf einen mono-kausalen Sachverhalt zurückzuführen, sondern gründet in einer Vielzahl von Aspekten. Maßgeblich ist somit der Sachverhalt, dass sein Handeln auf einem zeitlich verwickelten, komplexen Entscheidungsprozess basiert. Dabei ist festzustellen, dass die Vermutung über den Verkaufszeitpunkt bezüglich etwaiger finanzieller Aspekte zutreffend ist und seine Entscheidung durch ein für ihn ansprechendes Angebot maßgeblich begünstigt wird, auf das er „spekuliert“ und „gehofft“ habe. Ein weiterer Grund ergibt sich anhand seiner Darstellung aus seinem Bestreben, mal zu „schauen“, in wie weit er generell ohne ein Automobil „auskommen kann“. Die Frage nach dem Warum und welche vermeintlich negativen Konsequenzen des Autobesitzes ihn konkret zu einem solchen Versuch veranlasst haben, sind zunächst nur spekulativ auszumachen. Einerseits scheinen hier mögliche Belastungen auf individueller Ebene naheliegend oder auch eine signifikante Ausprägung einer Gemein-

wohlorientierung, nach der zugunsten der Allgemeinheit auf ökologisch-schädliche Verkehrsmittel verzichtet wird. Ebenso könnte hinter der Verzichtleistung auch das Bestreben stehen, die vorherrschende Nutzungspraxis eines Automobils und den Besitz eines Autos selbst in Frage zu stellen und mit den bislang gewohnten Verhaltensmustern und Überzeugungen durch die Nutzung von Car-Sharing versuchsweise eine Art Kontrastprogramm entgegen zu stellen.

Anhand seiner Antwort lässt sich die Vermutung nach ökologischen Gründen als lediglich sekundär bestätigt feststellen. Ronny Reiher selbst führt keinerlei umwelt-ökologischen Überlegungen an, gleichwohl gibt er jedoch an, dass selbige Argumente ihn „*auch bewogen*“ haben. Dieser Sachverhalt ist insofern interessant, als dass diese Argumente von Freunden an ihn herangetragen wurden und er sich zugleich implizit davon indirekt auch distanziert. Mit der Wortwahl „*es wäre überflüssig*“, verweist er lediglich auf die Argumentation seiner Freunde, die er sich nicht zu eigen macht und somit auch nicht verinnerlicht hat. Gleichwohl bietet ihm ein derartiges Argumentationsmuster einen „Überbau“ als weitere kausale Erklärung für sein Handeln - er setzt sich mit den ökologischen Belangen zwar auseinander und versteht sie, jedoch sind sie nicht dermaßen ausschlaggebend, als dass sie singulär handlungswirksam wären. Eine Aneignung von einer so beinahe ideologisch-argumentativen Überzeugung würde für ihn erst die Überprüfung und Bestätigung durch eine eigene Erfahrung voraussetzen.

Darüber hinaus weist Ronny Reiher in seiner Antwort auf eine emotionale Belastung hin, die aus der häufig umständlichen Parkplatzsuche resultiert und ihn verärgert. Dies gilt umso mehr, als dass er zwar nur einen eingeschränkten Bedarf an Automobilität hat. Einerseits wäre es denkbar, dass er vielmehr erbost wäre, wenn er täglich mit der Problematik der Parkplatzsuche konfrontiert wäre. Andererseits scheint jedoch gegenteiliges der Fall zu sein, gerade weil er sein Fahrzeug kaum benutzt, ist er nicht im Sinne eines sich „damit Abfindens“ mit der Situation zufrieden, sondern ihm fällt die Umständlichkeit vielmehr auf. Folglich wird das Beschwerneis der Parkplatzsuche in Verbindung mit der vermeintlich geringen PKW-Nutzung bei ihm handlungswirksam.

Unter dieser Ausgangslage erscheint seine Motivlage aus einer Trias von den angeführten Aspekten zu resultieren: Der finanziell vermeintlich günstigen Situation seinen PKW zu veräußern, der ökologischen Argumentation als Art „moralischen Überbau“ seiner Entscheidung sowie drittens der ohnehin geringen PKW-Nutzung bei gleichzeitiger Belastung durch die Parkplatzsuche. Selbige Faktoren bilden die bestimmenden Parameter, unter denen sich Ronny Reiher motiviert sieht, sein eigenes Verkehrshalten in einem Versuch einer Prüfung zu unterziehen. Dahingehend befragt äußert Ronny Reiher zum Ergebnis dieses Unterfangens:

„Für mich passte das. Die vorigen Fahrten, die ich dann am Wochenende gemacht hatte, die hab ich von da an dann überwiegend mit der Bahn gemacht oder hab' mich von Freunden mit dem Auto fahren lassen“.

Gemäß seiner Aussage lässt sich ableiten, dass die Reduzierung der eigenen PKW-Fahrleistung - und die somit erfolgte Einschränkung in der Autonutzung - in seinem spezifischen Falle ohne weiteres möglich ist. Grundlegend bedarf es bei Ronny Reiher jedoch des Sachverhaltes, dass ein komplementäres Verkehrsmittel vorhanden ist, welche den Autobesitz substituiert und zudem die Möglichkeit einer Mitfahrgelegenheit vorhanden ist. Im Falle von Ronny Reiher sind beide Bedingungen erfüllt, einerseits durch die öffentlichen Verkehrsmittel, wie der von ihm angeführten Bahn sowie die sozialen Ressourcen, welche ihm die Mitbenutzung von Automobilen als Beifahrer ermöglichen.

17.4 Reduzierung der Auto-Routine durch Car-Sharing

Nachdem Ronny Reiher zuvor die (Vor-)Bedingungen für die Entscheidung des Fahrzeugverkaufs dargestellt hat, wurde er nachfolgend gefragt, in wie weit sich seit dem dann erfolgten Beitritt zum Car-Sharing sein Verkehrsverhalten geändert habe; hierzu antwortet er:

„Na ja, seit meiner Mitgliedschaft bei dem ersten Car-Sharing-Anbieter kam ich nicht umher festzustellen, dass ich die vielen Fahrten, die ich damals bislang mit dem Auto zurückgelegt hab', dann gar nicht mehr unternommen habe. Also schon weil ich vielfach mit dem Fahrrad unterwegs war und bin und vielfach dann ja auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Aber auch so finanziell gesehen, vor allem zu der Zeit, da hat das Auto ja schon den Vorteil, dass man es ständig nutzen kann - also sofern es dann in der Anfangszeit verfügbar war; aber das hab ich dann auch sein gelassen, wenn man dann für das Ausleihen auch Geld bezahlen muss. Das hab ich mir dann schon fast jedes Mal gut überlegt, ob ich dann nicht lieber mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahre.“

Bei Ronny Reiher erfolgte, ähnlich wie bei Ursula Neufischer, eine umfassende Substitution des Verkehrsmittel Autos zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Eine Ausnahme bilden lediglich die praktizierten Mitfahrten bei Freunden, die ein Auto besitzen. Wenngleich er den Vorteil eines Autos generell und implizit auch des Privatbesitzes von PKWs anführt, die permanente Verfügbarkeit, gilt es an dieser Stelle zwei Sachverhalte zu differenzieren: Einerseits schränkt er selbige Verfügbarkeit mit Verweis auf die „Anfangszeit“ des Car-Sharing bei seinem ersten Car-Sharing-Anbieter ein, ein Aspekt auf den in der nachfolgenden gestellten Frage noch eingegangen wird. Zugleich gilt es zunächst auf den von

ihm betonten Faktor, den finanziellen Aspekt, einzugehen. Bei Ronny Reiher wird die Substituierung des Privat-PKW durch Car-Sharing-Fahrzeuge maßgeblich durch den Kostenfaktor bestimmt. Zu seiner Zeit als Student verfügt er über geringere finanzielle Ressourcen als heutzutage und wird der Autokosten gewahr, als er die bislang bestehenden Fixkosten des Privat-PKW nun den lediglich variablen Kosten des Car-Sharing gegenüberstellt. Gleich einer ökonomischen BWA wägt er seine Nutzung dabei bewusst ab. Zum anderen bezeichnet Car-Sharing im Vergleich zum Privat-PKW einen erhöhten Nutzungsaufwand, der unter ökonomisch orientierter Perspektive als Transaktionskosten definiert ist: Einerseits muss er, konträr zum Privat-PKW, bei einer Nutzung zunächst den Weg zu der damals üblichen Ausleihstation zurücklegen, zugleich muss er sich schon bereits vorab über seine konkreten Nutzungszwecke hinsichtlich des Buchungszeitraums und der Buchungsdauer bewusst sein. Gleichwohl - und trotz der vermeintlich kleinen Fahrzeugflotte seines ersten Car-Sharing-Anbieters - relativiert das Nutzungsangebot die Nachteile des ÖPNVs, wie den starren Fahrplan und die geringere Bequemlichkeit. Dabei stehen letztgenannte Faktoren sowie der erhöhte Zeitaufwand wiederum konträr zum Privat-PKW, der eine quasi Vor-der-Tür-Nutzung ermöglicht.

Bevor nachfolgend auf eine vergleichende Einschätzung von Ronny Reiher bezüglich der Verkehrsmittel Privat-PKW gegenüber der Car-Sharing-Nutzung eingegangen wird, gilt es ergänzend und der entsprechenden Frage vorgreifend, analog dazu festzustellen, dass er nunmehr über ein „free-floating“-Angebot verfügt. Zur entsprechenden Frage, ob er damals und nunmehr mit seiner aktuellen Situation hinsichtlich des Verkehrs zufrieden war und ist sowie der Fragestellung, inwieweit er sich mobil und unabhängig einschätzt, gibt Ronny Reiher an:

„Also da muss ich schon etwas unterscheiden von damals zu heute. Bei meinem ersten Car-Sharing-Anbieter war das stationsbasiertes Car-Sharing. Da musste man auch vorher anrufen und planen, und es war auch nicht ständig ein Fahrzeug vorhanden. Aber das ging dann, als etwas mehr Wagen verfügbar waren und die den Fuhrpark etwas vergrößert haben. Ansonsten musste ich ungefähr zehn Minuten zu Fuß gehen zu den Automaten, mir die Schlüssel holen und dann den Wagen holen. Das war eigentlich nicht viel anders, als wenn ich meinen Wagen ein, zwei Straßen weiter geparkt hätte. Insofern machte das, man kann schon sagen psychologisch, an sich keinen Unterschied. Aber ich muss auch sagen, dass das heute schon vielfach besser geworden ist mit der Verfügbarkeit, dem Zurückgeben wann man will und das man nicht nur an den Stationen parken kann, sondern in dem ganzen näheren Gebiet und per Smartphone buchen kann. Also da hatte ich schon das Gefühl, dass ich mir jederzeit, also wenn ich will, ein Fahrzeug holen kann. Auch ganz spontan, ohne vori-

ge Buchung, wenn ich mich mit Bekannten verabrede. Das ist ganz zwang- und problemlos möglich; da fühl ich mich schon mobil ja.“

In seiner Antwort differenziert Ronny Reiher zunächst zwischen zwei verschiedenen Situationen, den frühen Jahren des Car-Sharing, in der stationsbasierte Angebote überwogen sowie konträr dazu die gegenwärtigen Konzepte, die mit flexiblen „free-floating“-Angeboten ein Zurückgeben der gebuchten PKW innerhalb bestimmter Gebiete erlauben. Obwohl Ronny Reiher die Vorzüge des „modernen“ Car-Sharing bei seinem aktuellen Anbieter durchaus wertzuschätzen weis („*heute schon vielfach besser geworden*“), bietet ihm die Möglichkeit des Car-Sharing ebenso bereits in der „frühen“ Zeit des „klassischen“ Car-Sharing das Gefühl, frei in seiner Mobilität zu sein. Trotz der als nachteilig dargestellten Sachverhalte, wie der damals zunächst umständlichen Buchung und der Tatsache, dass auch mal kein Fahrzeug vorhanden war, wertet Ronny Reiher dies nicht als Ausschlusskriterium. Vielmehr begrüßt er, dass sein erster Car-Sharing-Anbieter seinen Fuhrpark vergrößerte und selbiger für ihn nicht mehr problematisch war. Der maßgebliche Faktor ist jedoch nicht, dass es für Ronny Reiher um eine tatsächliche Nutzung von Car-Sharing geht, die mit höheren Transaktionskosten verbunden ist, sondern um die spezifische Möglichkeit, über eine selbstbestimmte Fortbewegung verfügen zu können. Konkret also um das Potential zur automobilen Fortbewegung, wenn er selbiger bedarf.

Analog dazu verdeutlicht sich, was die maßgeblichen Faktoren sind, nach denen Ronny Reiher Mobilität bemisst; seine Einschätzung erfolgt, indem er spezifische mobilitätsbezogene Eigenschaften von einem Privat-PKW ableitet:

- Zeitlich uneingeschränkte Verfügbarkeit, die eine spontane Nutzung ohne Wartezeiten ermöglicht.
- Eine weitgehend geringe Entfernung in naher fußläufiger Erreichbarkeit.
- Die Nutzung ohne vorherige Anmeldung und Buchung, und mithin der Zugewinn an sozialer Unabhängigkeit, etwas gegenüber Mitfahrgelegenheiten.

Das zentrale Kriterium für die Gegenüberstellung von Car-Sharing und Privat-PKWs ist demnach die Opportunität, über ein Fahrzeug zu verfügen. Entsprechend lässt sich auch der von Ronny Reiher angeführte Bewertungsmaßstab bestimmen, der unter dem Aspekt „Unabhängigkeit“ in die Trias der folgenden Faktoren differenziert werden kann: Der zeitlichen, räumlich-lokalen sowie sozialen Unabhängigkeit gegenüber Dritten.

Nachdem bei dem ersten Car-Sharing-Anbieter nur ein begrenztes Kontingent an Fahrzeugen verfügbar ist, scheint Ronny Reiher dennoch mit dem Angebot zufrieden. Zugleich äußerte er jedoch kritisch, dass sich die Umstände der Nutzung mit dem erweiterten Fuhrpark-

angebot seines nachfolgend genutzten Car-Sharing-Anbieters maßgeblich verbessert haben. In seiner Beurteilung spielt dabei auch der temporale Aspekt mithinein: Nachdem es früher einer zeitlich festgelegten Buchung bedurfte, kann er mit dem gegenwärtigen „free-floating“-Angebot zeitlich ungebunden über die Fahrzeuge verfügen. Entsprechend ist er auch räumlich ungebundener, einerseits muss er nicht mehr zwangsläufig weitere Entfernungen bis zum Standplatz der Fahrzeuge zurücklegen, andererseits kann er genutzte Fahrzeuge in seiner unmittelbaren Wohnumgebung abstellen. Der dritte Aspekt der sozialen Unabhängigkeit beruht dabei vornehmlich auf der Tatsache, dass er durch seinen freiwilligen Verzicht auf den Erwerb eines Fahrzeugs nicht zwangsläufig auf die Gunst seiner Freunde und einer Fahrgemeinschaft angewiesen ist, sondern spontan und ohne Reservierungspflicht ein Auto ausleihen kann.

Summarisch lässt sich folgern, dass Car-Sharing für Ronny Reiher zunächst mit einem relativen Aufwand verbunden war; wobei dies sowohl zeitliche (Reservierung, Buchung, Weg zum Standort und eventuell Reinigung des Fahrzeugs), wie auch die eng damit verbunden räumlichen-lokalen Aspekte betrifft. Obwohl finanzielle Aspekte vor dem Hintergrund der Erwägungen über den Verkauf des Privat-PKWs auch bei der Mitgliedschaft bei Car-Sharing mitentscheidend gewesen sein dürften, erwähnt sie Ronny Reiher nicht. Ohnehin verfügt er in seiner gegenwärtigen Situation über ausreichend finanzielle Ressourcen, die ihm auch eine häufige(-re) Nutzung, als er sie praktiziert, erlauben. Festzustellen ist somit, dass Car-Sharing ihm - unter Zugrundelegung der Kontrastierung zwischen Car-Sharing und Privat-PKW - sowie die Mitgliedschaft bei einem entsprechenden Anbieter ähnlich dem Besitz eines eigenen PKWs nicht nur das Gefühl vermittelt, sich automobil fortbewegen zu können, sondern ihm auch tatsächlich die Möglichkeit dazu bietet.

17.5 Theoretisch geplantes zukünftiges Verkehrsverhalten

An die im vorigen Abschnitt resümierende Feststellung anknüpfend, dass Ronny Reiher mit Car-Sharing zufrieden ist, stellt sich die Frage, ob und unter welchen Umständen für ihn der erneute Erwerb eines Privat-PKWs respektive der Besitz eines Automobils in Frage käme. Dazu befragt antwortet Ronny Reiher:

„Nun ja, wenn es jetzt wirklich zwingende Gründe gäbe und ich wohl eher auf dem Land leben würde und dabei viel einen Wagen angewesen wäre. Aber so in meiner Situation wieder ein Auto kaufen – also wenn ich etwa umziehen müsste und wieder auf dem Land leben müsste; aber nun, bei meiner damaligen und jetzigen Lebenssituation auch mit den anderen Verkehrsangeboten, da ist es eigentlich schon ideal, nicht mit dem Auto fahren zu müssen.“

In seiner Antwort definiert Ronny Reiher einen Zusammenhang zwischen einer konkreten damaligen und heutigen Lebenssituation sowie eventuellen Veränderungen und den jeweils spezifischen verkehrlichen Bedürfnissen, die dabei in der Notwendigkeit eines Autobesitzes respektive der Autonutzung selbst resultieren (würden). Für ihn als Single, der in zentraler Wohnlage lebt und über ein entsprechendes Angebot an den Verkehrsmitteln des ÖPNVs sowie ein Fahrrad verfügt, ist es entsprechend nicht notwendig, ein Auto zu besitzen. Wie er anführt, eine Idealsituation, in der er sich geradezu befreit sieht, „*nicht mit dem Auto fahren zu müssen*“.

Bei Ronny Reiher zeigt sich in signifikanter Weise, dass es in seiner biografischen Darstellung – ähnlich dem Interview mit Peter Brandlmeier (I2) – kaum einen Umbruch in den Lebenssituationen gibt. Entsprechendes gilt auch für den Übergang vom Studentenleben in die Erwachsenen-Arbeitswelt, der keinerlei signifikante Situation indiziert, welche ihrem Widerklang in einem geänderten individuellen Verkehrsbedarf entsprechen würde. Demgegenüber gilt es festzustellen, dass Änderungen im Verkehrsverhalten von Ronny Reiher vielmehr mit unmittelbar gesellschaftlichen Veränderungen - (der Wiedervereinigung) - und damit einhergehenden geänderten verkehrlichen Rahmenbedingungen verbunden sind. Unter dem Aspekt einer Unzufriedenheit über diese Situation - der geringen PKW-Fahrleistung bei gleichzeitig bestehen Festkosten und problematischer Parkplatzsuche - erfolgt im Rahmen der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes schließlich ein De-Routinisierungsprozess bei der Autonutzung. Dieser Prozess mündet schließlich in der Veräußerung des Fahrzeugs anhand von rationalen Überlegungen und Abwägungen. Das Konzept von Car-Sharing und die Mitgliedschaft bei einem entsprechenden Anbieter bietet dabei für Ronny Reiher eine (automobile) Mobilitätsgarantie, die es ihm ermöglicht, auf den Erwerb eines neuen Fahrzeugs zu verzichten. Analog dazu bewirkt es eine weitere Entwöhnung von der „Autoroutine“ und fördert eine weitgehend „autofreie“ verkehrliche Praxis.

17.6 Bilanzierung des Versuchs einer autofreien Lebensweise

Nachdem Ronny Reiher in seiner Antwort angeführt hat, dass der Verzicht auf ein Automobil für ihn eine Art „Versuch“ war, stellt sich folglich die Frage, wie er diesen Versuch in einer Selbsteinschätzung resümierend bilanziert. Da er entsprechend seinen vorangestellten Äußerungen mit dem Car-Sharing Angebot und der Nutzung sehr zufrieden ist, ist in der nachfolgend gestellten Frage von Belang, ob er seine Erfahrung nur auf sich begrenzt weiß und wie er Car-Sharing gegenüber Dritten darstellt. Diesem Fokus entsprechend wurde Ronny Reiher befragt, wie er in Bezug auf seine positiven Erfahrungen mit Car-Sharing jemanden, der selbst gerne Auto fährt, erklären oder gar überzeugen würde, dass ein autofreies Leben

möglich ist. Ronny Reiher antwortet dazu:

„Hmm na ja, ich würd' eben versuchen dazustellen, dass man allgemein schon einiges an Geld sparen kann. Also finanziell betrachtet ist es schon günstiger, zumindest wenn man nicht wirklich tausende Kilometer verbrät. Außerdem erspart man sich schon einige Umstände, so die Parkplatzsuche vor allem - und bei den ganzen Halteverboten hat das schon Vorteile. Mittlerweile kann man ja auch, wenn man in der Stadt unterwegs ist, auch extra noch die Parkscheine einsparen. Da spart man sich dann Zeit und Nerven - und man tut auch allgemein was Gutes. Wenn Car-Sharing ja bedeutet, dass weniger Autos unterwegs sind, bedeutet das ja auch mehr Lebensqualität so in der Stadt. Und das nicht nur für einen selber, sondern über den persönlichen Bereich für alle, die da leben. Und ich find' Car-Sharing ist an sich ne' Erfahrung, man lernt auch vielleicht noch das Eigentum von anderen mehr zu schätzen, weil es ja nicht ‚nur‘ der eigene PKW ist, den man fährt, und man macht, wenn man vom Auto wegkommt, schon eine neue Erfahrung von Mobilität, die man so, die eben nicht jeder macht.“

Mit seiner Antwort führt Ronny Reiher zahlreiche Aspekte an, wobei auffallend ist, dass er, trotz seiner gegenwärtig finanziell guten Situation, die Einsparung von Ausgaben als erstes erwähnt. Gleichwohl sieht er Car-Sharing ganz rational dahingehend, dass es sich nicht für jeden rechnet, sondern erst bei einer allgemein geringen Kilometerfahrleistung. Der zweite Aspekt bezeichnet die von ihm bereits angeführten Faktoren, die er beim Vergleich von Privat-PKW gegenüber Car-Sharing benannte: die zeitliche und lokale Ungebundenheit. Für ihn bedeutet Car-Sharing, dass er sich „Zeit und Nerven“ spart, wenn er die umständliche Parkplatzsuche an sich sowie bei städtischen Fahrten den Kauf von Parkscheinen umgehen kann. Interessanterweise merkt Ronny Reiher nunmehr auch ökologische Aspekte an, ein Sachverhalt der im Vorigen von seinen Freunden an ihn herangetragen wurde und den er sich zunächst nicht zu eigen gemacht hat. Gleichwohl scheint es unter Betrachtung der Rangreihenfolge - finanziell, ökologisch - kein maßgeblicher Grund zu sein, sondern ein, wenn auch beachtens- und begrüßenswerter, Nebeneffekt von Car-Sharing, den er mit dem Schlagwort von verbesserter „Lebensqualität“ fasst. Mit seiner Wortwahl „vom Auto wegkommen“, unterstellt Ronny Reiher implizit die Durchführung von verkehrlichen Praxen als Routinehandlungen, von der man entsprechend erstmal „wegkommen“ muss, was an sich wiederum eine Leistung darstellt.

Bezüglich der von ihm angeführten „Erfahrung“ wurde Ronny Reiher mit der Bitte befragt, selbige konkreter zu fassen, er gibt an:

„Na ja, ich mein´, einen Wagen, von dem man vorher meint, dass man ihn unbedingt zum Leben brauch´, da sieht man schon ein, dass er eigentlich gar nicht notwendig ist. Das ist eher so ein Luxus wohl, so Auto fahren. Aber die Erfahrung oder Einschätzung muss wohl jeder für sich selbst machen. Es gibt selbstverständlich ja auch Menschen, die dringend auf ein Auto angewiesen sind.“

Ronny Reiher fügt seiner vorigen Antwort explizierend einige hypothetisch genannte „objektive“ Argumente an, die ein PKW-freies Leben respektive die Veräußerung eines Privat-Fahrzeugs lohnenswert darstellen. Faktisch sind die bereits herausgearbeiteten „objektiven“ Argumente weitestgehend übereinstimmend mit den von ihm als vermeintlich „subjektiv“ angeführten Motivlagen zur Veräußerung eines Privat Fahrzeugs. Wie angeführt, obliegt dem Umstieg vom Privat-PKW dabei eine Motivation ganz pragmatischer Überlegungen. Die Gemeinwohlorientierung, hinsichtlich ökologischer Faktoren, scheint von ihm jedoch - zumindest partiell - nicht verinnerlicht, sondern eher nachrangig. Die nachgefragte Erläuterung zur individuellen „Erfahrung“ beschreibt jedoch eine andere Diskursebene. Sie ist (nur) indirekt mit der vorherigen Rationalitätsebene bezüglich etwa monetärer Ressourcen verbunden. Demnach hat die Abschaffung des eigenen Fahrzeugs für Ronny Reiher eine entlastende Wirkung. Er ist von etwas für ihn nicht Notwendigem befreit. In seiner Argumentation findet somit eine Distanzierung gegenüber Autobesitzern statt, die einer motivationalen Askese (vgl. Interview Fynn Niederhöfer I7) nahekommt, nach der es zwar die Notwendigkeit eines Autobesitzes geben kann, dies generell aber eher einem Luxus entspricht. Durch die von ihm praktizierte Mobilität mit Car-Sharing sieht er sich von den Belastungsmomenten und finanziellen Ausgaben des Privat-PKWs befreit und zieht für sich daraus eine Befriedigung, da es ihm nun möglich ist, seinen minimalen Bedarf an Automobilität auf eine intelligente und rationale Weise zu decken.

18. Interview 5: Franz Norgauer

Der 42-jährige Franz Norgauer, geboren 1975 in Osnabrück, arbeitet als Diplomingenieur bei einer kleinen Firma, die spezialisiert ist auf energieeffiziente Bauweisen und Sanierung von Altbauwohnungen. Zum Zeitpunkt des Interviews im Juli 2017 lebt er alleinstehend in einem modernen Loft in einem Randbezirk der Bundeshauptstadt, etwa eine halbe Fahrstunde von seinem Arbeitsplatz entfernt. Seine Wohngegend ist trotz des nahen großstädtischen Verkehrs eher ruhig und verfügt über ein „free-floating“-Car-Sharing-Angebot in fußläufig erreichbarer Umgebung.

Franz Norgauer ist seit elf Jahren Mitglied bei einer größeren Car-Sharing-Organisation, die auch das von ihm präferierte Angebot, ein Fahrzeug auszuleihen, in seiner Wohngegend betreibt.

Nachdem Franz Norgauer bereits mit 16 Jahren seinen Rollerführerschein gemacht hat, legt er im Jahr 1993 erfolgreich seine Abiturprüfung ab. Im Alter von beinahe neunzehn Jahren erwirbt er auf Anraten und Drängen seiner Eltern ein halbes Jahr später seine Fahrerlaubnis für PKWs. Da er nicht geneigt war, das elterliche Fahrzeug zu nutzen und ihm dies als Fahranfänger auch nicht gestattet wurde, fuhr er zu dieser Zeit vornehmlich mit dem Fahrrad und nutzte für weitere Strecken und Ausflüge seinen Roller. Beruflich will er zunächst eine Ausbildung als Bauzeichner machen, entscheidet sich jedoch dann nach einem Praktikum direkt für eine akademische Ausbildung zum Bauingenieur. Sein erstes und einziges Automobil kauft sich Franz Norgauer dabei (2001) sieben Jahre später, kurz vor Beendigung seines Studiums. Als damals 26-jähriger Student fuhr er zu diesem Zeitpunkt weniger mit seinen bisherigen Verkehrsmitteln Fahrrad und Roller und veräußert letzteren schließlich zugunsten des Autos. Zugleich nutzte er jedoch bereits die bestehenden Angebote des ÖPNVs und erwirbt zeitweilig auch eine Monatskarte dafür. Nachdem er im Anschluss an sein Studium für ein Berufspraktikum einen Umzug in die Hauptstadt machen muss, erhält er von seinem Arbeitgeber das Angebot für einen festen Anstellungsvertrag. Zu diesem Zeitpunkt nutzte er, wie schon in seiner Heimatstadt, überwiegend sein Fahrzeug sowie die öffentlichen Verkehrsmittel. Mit seinem Gebrauchtwagen hat er aufgrund der Parkplatzsituation in der Großstadt sowie technischer Defekte jedoch beständig Ärger. Nach ungefähr vier Jahren (2004) entschied er sich, sein Fahrzeug verschrotten zu lassen. Für seine Mobilitätsansprüche erwarb er deswegen eine Jahreskarte für die städtischen Verkehrsmittel.

Da er berufsbedingt jedoch einen maßgeblichen Bedarf an Automobilität hat, stand er vor der Entscheidungswahl zwischen dem Erwerb eines weiteren Fahrzeugs und dem Konzept von Car-Sharing. Nach einem halben Jahr autoloser Mobilität entschied er sich schließlich Mitglied bei Stadt Mobil zu werden. Seitdem lieh er sich etwa siebenmal monatlich ein Fahrzeug aus; größtenteils für Geschäftsfahrten zu Baustellen und Kundenaufträgen im hauptstädtischen Umland, aber auch für wesentlich weitere Strecken in andere Bundesländer. Zugunsten kommt ihm, dass die Car-Sharing-Organisation über einen größeren Fuhrpark verfügt und mittlerweile ein „free-floating“-Angebot aufweist. Ohne den bestehenden Kostenapparat eines Privat-PKWs beliefen sich seine damaligen Ausgaben auf einen Bereich zwischen 120-240 Euro. Die bestehenden Car-Sharing-Stationen kann er fußläufig in weniger als zehn Minuten erreichen.

Seit dem Jahr 2016 offeriert sein Car-Sharing-Anbieter auch die Möglichkeit Roller auszuleihen. Franz Norgauer nutzt dieses Angebot für nähere berufliche Fahrten und reduziert seine Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen. Seine Fahrkosten reduzierte er damit um ein Drittel, auf monatliche Ausgaben von etwa 80 bis 160 Euro.

Im privaten Bereich sowie für alltägliche Besorgungen nutzt Franz Norgauer wieder häufiger sein Fahrrad, geht aber auch kürzere Distanzen durchaus zu Fuß. Seine derzeitige Freundin

lebt im selben Stadtbezirk wie er und etwa zehn Fahrminuten mit dem Fahrrad von ihm entfernt. Einkäufe kann er durch den infrastrukturellen Ausbau der Großstadt auch problemlos in unmittelbarer Nähe erledigen; ebenso ist auch die öffentliche Anbindung an U- und S-Bahnen großstadttypisch sehr gut. Diese Verkehrsmittel nutzt er wöchentlich mehrfach für innerstädtische berufliche und private Fahrten zwischen den Stadtbezirken, wenn die Witterung die Buchung eines „Car-Sharing-Rollers“ unnötig erschweren würde oder aus Sicherheitsbedenken nicht nahelegt. Für Wochenendausflüge und weitere Reisen ist sein bevorzugtes Verkehrsmittel die Bahnverbindung.

18.1 Interpretation biografischer Lebens- und Verkehrsdaten

Von den bisher Befragten verfügt lediglich Franz Norgauer bereits vor dem Führerscheinerwerb über eine Fahrerlaubnis für ein motorisiertes Verkehrsmittel. Interessant ist dabei, dass er sich zwar für einen Rollerführerschein entscheidet, hinsichtlich des Autoführerscheins aber von seinen Eltern gedrängt wird, selbigen zu machen. Analog dazu steht zur Analyse der Sachverhalt, dass er sich erst nach ungefähr sieben Jahren für den Erwerb eines PKWs entscheidet.

Hinsichtlich seines eigenen Fahrzeugs ist entsprechend den biografischen Lebens- und Verkehrsdaten festzustellen, dass er dieses nicht bewusst veräußert hat, sondern technische Defekte eine Nutzung verunmöglichten. Das daraus resultierende Problem, seinen berufsbedingten Bedarf an Mobilität mit einem Auto kurzfristig decken zu müssen, führt in der Folge zu seiner Entscheidung, bei einem Car-Sharing-Anbieter Mitglied zu werden. Diesem Sachverhalt entsprechend ergeben sich für die Analyse des Interviews in der logischen Konsequenz folgende Fragen: Weshalb wurde seine Wahl zugunsten von Car-Sharing getroffen und nicht etwa der Erwerb eines neuen Fahrzeugs präferiert? Damit gilt es folglich ebenso, die eng damit zusammenhängende Einstellung zur Automobilität sowie sein Verhältnis zur selbigen zu untersuchen. In diesem Kontext ist auch von Interesse, wieso er sich seit seiner Car-Sharing-Mitgliedschaft dann für das „Roller-Angebot“ interessiert. Weiterhin gilt es bei der Analyse zu beachten, dass Franz Norgauer, konträr zum allgemeinen Nutzerbild der Car-Sharing-Kunden, eher der kleinen Gruppe der sogenannten „Vielfahrer“ zugehörig scheint. Damit steht er jedoch nicht nur diametral zur allgemeinen Charakteristik der Car-Sharing-Nutzer, sondern auch signifikant im Kontrast zu den übrigen Befragten des untersuchten Samples. Folglich ergibt sich hier die Frage, ob und inwieweit sich seine Anforderungen an Car-Sharing aufgrund seines hohen Bedarfs an Automobilität unterscheiden.

18.2 Textinterpretation: Vom Rollerführerschein zum Autoführerschein

Franz Norgauer macht bereits im Alter von sechzehn Jahren seinen Rollerführerschein; nach

der Motivlage hier zu befragt, äußert er sich wie folgt:

„Hm ja, mit dem Roller damals, ich war vorher ja nur mit dem Fahrrad unterwegs, aber meine Eltern waren der Auffassung, dass ich unbedingt mit achtzehn meinen Führerschein, also den für das Auto, machen sollte. Die waren selber beruflich immer mit dem Auto unterwegs und meinten, ich bräuchte zumindest den Führerschein definitiv dann für eine Ausbildung. Hm, aber den Führerschein für den Roller, den wollte ich schon unbedingt machen. Also schon aus dem Grund, dass ich da auch kein Autofan gewesen bin und ich der Überzeugung war, damit tut man der Umwelt doch viel mehr Gutes, als wenn man ein Auto fährt.“

In seiner Darstellung verweist Franz Norgauer einerseits auf die Tatsache, dass er bis zum Rollerführerschein alterstypisch nur mit dem Rad unterwegs war. Zugleich zeigt sich der Erwerb der Fahrerlaubnis als etwas sehr herbeigesehntes, was er zugleich mit einem ökologischen Anspruch verbindet. Indem er den Führerschein speziell für den Roller *„schon unbedingt machen“* wollte und zugleich betont, dass er *„kein Autofan war“*, differenziert er nicht nur zwischen „Autofans“ und Nicht-Auto-„Fans“, sondern positioniert sich eindeutig. Auf einer kausal-begründenden Ebene führt er als Motivlage hierzu die Intention an, *„viel mehr Gutes [zu tun], als wenn man ein Auto fährt“*. Diesen Anspruch sieht er somit einerseits durch den Rollerführerschein und Besitz dieses Verkehrsmittels für sein Alter genüge getan. Gleichwohl impliziert er analog dazu nicht nur den vorbenannten Kontrast von „Auto“- und „Nicht-Auto-Fans“, sondern positioniert sich auch auf einer generellen Ebene gegenüber einer allgemeinen Nutzung von PKWs.

Da er jedoch trotz seiner schon damals offenkundig ökologisch vorherrschenden Ideale dennoch zwei Jahre später den Autoführerschein erwirbt, ergibt sich folglich die Frage, was ihn hierzu bewegt hat.

C.D.: *„Wenn Sie eigentlich den Roller präferiert haben, wie kam es, dass Sie dann den klassischen Führerschein gemacht haben?“*

F.N.: *„Das war eigentlich weniger meine Entscheidung, meine Eltern haben mich vielmehr dazu gedrängt, da gab es schon einige Diskussionen. Ich meinte, ich bräuchte den ja nicht, weil ich ja meinen Roller habe, aber die waren der Ansicht, das ginge nicht. Vor allem schon aus beruflichen Gründen - wenn ich eine Ausbildung mache und mal Arbeitskollegen oder Gerät mittransportieren muss. Die waren ja, wie gesagt, selber von ihrer Arbeit aus nur mit dem Wagen unterwegs. Und da hieß es definitiv, für eine Ausbildung muss ein Autoführerschein gemacht werden.“*

Franz Norgauer verweist in seiner Antwort deutlich darauf, dass der Entschluss, den Führerschein zu machen, nicht von ihm ausging, sondern maßgeblich auf dem drängenden Bestreben seiner Eltern basierte. Indem sie ihn *„vielmehr dazu gedrängt haben“*, scheint es klar, dass dieses Vorhaben nicht unumstritten war. Entsprechend führte es zu *„einigen“* innerfamiliären *„Diskussionen“*, wobei sich Franz Norgauer schließlich wohl dem elterlichen Willen beugt und den Führerschein - trotz seines Widerspruchs - macht. Wenngleich er nicht erläutert, ob er von Seiten seiner Eltern beim Erwerb des Rollers und/oder Autoführerscheins unterstützt wurde, scheint dies naheliegend, da er finanzielle Belastungen nicht anführt. Somit ist der finanzielle Aspekt für ihn von nachrangiger Bedeutung; zugleich scheint ihm die beruflich fokussierte Argumentationsbasis der Eltern dennoch überzeugend:

„Damit lagen sie schon richtig – auch wenn ich ja dann statt der Ausbildung mein Studium angefangen habe.“

Franz Norgauer scheint mit der Argumentation einsichtig, was sich in seiner Wortwahl, *„sie lagen schon richtig“*, verdeutlicht. Implizit verweist er jedoch damit ebenso auf den Sachverhalt, dass er selbiges Argument zur damaligen Zeit erst hinter seiner ökologischen Orientierung einstuft. Einerseits weil er nicht äußert, dass man sich etwa geeinigt habe, sondern er überzeugt wurde, was ihm jedoch anscheinend erst mit Beginn des Studiums bewusst ist. In seiner Darstellung führt er somit nicht nur die Diskussion mit seinen Eltern über die Bedeutung und den Nutzen des Führerscheins per se auf, sondern greift damit temporal einen späteren Zeitpunkt vorweg, an dem er diese Erkenntnis hat und sich die elterliche Argumentation zu eigen macht.

Mit seiner Entscheidung für den Führerschein wäre eigentlich zu erwarten gewesen, dass er, wie die meisten Jugendlichen zu dieser Zeit, bestrebt gewesen wäre, selbst ein Auto zu besitzen. Entsprechend seiner Umweltorientierung leitet er aus dem scheinbaren Kompromiss mit seinen Eltern - hinsichtlich des Führerscheinerwerbs - für sich jedoch nicht ein solch normatives Handlungsvorhaben ab. Vielmehr ist Gegenteiliges der Fall, er verfügt über den Führerschein, nutzt jedoch weiterhin seinen Roller und sein Fahrrad. Entsprechend befragt, ob er sich denn dann kein Auto zulegen wollte, äußert Franz Norgauer:

„Nein, das kam für mich nicht in Frage. Ich war der festen Überzeugung, dass ich erstmal kein Auto wollte. Die Ausbildung, die ich angefangen habe, da konnte ich ja mit dem Fahrrad hin oder eben auch mit dem Roller. Und wie ich mich bei der Uni eingeschrieben habe und während des Studiums, nein, da passte mein Roller auch noch voll und ganz.“

Franz Norgauer deutet nicht nur an, dass er als junger Erwachsener nicht nur keinen eigenen PKW besitzen mag, vielmehr stellt er resolut klar, dass es für ihn „gar nicht in Frage“ kam. Diese Entscheidung beruht auf seiner „festen Überzeugung“ und damit, so lässt sich schlussfolgern, auf seinen ökologischen Wertvorstellungen. Ebenso ist er auch entschlossen, seine beruflichen Wegstrecken, zunächst bei dem angefangenen Praktikum für eine Ausbildung und dann auch während seines Studiums, mit seinen bisherigen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Indem er auch bei diesem beruflich-biografischen Wendepunkt sein Verkehrshalten beibehält, ermöglicht er sich die Chance, seine eigene Mobilität weiter in Übereinstimmung zu seinen Umwelteinstellungen zu gestalten. Gleichwohl dieser angestrebten und gelebten Kongruenz von Wertvorstellung und Verhalten, ist Franz Norgauer sich bewusst, dass es Lebensumstände gibt, die den Besitz eines Automobils rechtfertigen. Er äußert dies jedoch nur implizit, indem er lediglich darauf verweist, dass er „*erstmal kein Auto wollte*“. Für sich selbst ist diese temporale Einschränkung bewusst gewählt, da er sich nicht kategorisch einem späteren PKW-Erwerb gegenüber verschließt. Zu dieser Zeit jedoch ist die Frage danach obsolet, weil seine Mobilitätsbedürfnisse durch Roller und Fahrrad „*auch noch voll und ganz*“ erfüllt wurden.

18.3 Das Verhältnis zur Automobilität - Nutzen statt Besitzen

Nachdem Franz Norgauer in seiner frühen Jugend bis zu seinem erfolgreichen Studium seine Mobilität mit seinem Fahrrad und dem Roller gestaltet hat, stellt sich die Frage, wie er nun, bei seinem Einstieg in das Berufsleben - und den damit einhergehenden veränderten Mobilitätsanforderungen - agiert. Seinen mittlerweile veralteten Roller, bei dem er mit Reparaturen mit Hilfe von befreundeten

„*Schraubern*“

selbst für die Instandsetzung sorgte, veräußert er kurz vor dem Abschluss des Studiums und entscheidet sich vor dem nahenden Berufseinstieg für den Erwerb eines Gebrauchtwagens. Maßgeblich für diese Entscheidung, waren dabei berufspraktische Erwägungen,

„*da man ja das ganze Jahr über mobil sein muss in der Arbeitswelt*“.

Diese Ansprüche sieht er mit seinem Roller nicht mehr erfüllt, so dass er ihn

„*schweren Herzens*“

veräußert.

Um das Interview zielgerichtet zur Thematik des Car-Sharing weiterzuführen, wird Franz Norgauer nachfolgend zum Mobilitätskonzept befragt:

„Zu dem Zeitpunkt gab es in Ihrer Stadt ja schon Car-Sharing-Angebote, wissen Sie, wann Sie davon zum ersten Mal erfahren haben? Und was Sie davon gedacht haben?“

Mit dieser Frage wurden vornehmlich zwei Aspekte fokussiert: Einerseits die implizite Aufforderung einen bestimmten Zeitpunkt zu benennen, an dem Car-Sharing als Verkehrsalternative erstmalig bewusst wahrgenommen wurde. Andererseits und quasi analog dazu, jedoch auch die retrospektive Einschätzung über die Information bezüglich Car-Sharing zum damaligen Zeitpunkt. Dabei beruht dieses Vorgehen auf dem maßgeblichen Interesse an den eingangs formulierten Leitfragen, denen ein prozessuales Verstehen von Mobilitätshandeln zugrunde liegt. Zugleich wird Franz Norgauer die Möglichkeit offeriert, einen Redefluss zu entwickeln und den Erzählfaden, ähnlich dem narrativen Interview, selbst weiterzuführen. Zur vorangestellten Frage antwortet Franz Norgauer:

„Das war damals schon länger her, so ungefähr zwei - drei Jahre vor meinem Studiumabschluss. Bei einer Radioreportage wurde allgemein davon berichtet. Ich fand die Idee schon eigentlich sehr gut, aber da hatte ich ja noch meinen Roller. Aber nur so für den privaten Bereich der Autonutzung eine echt gute Idee. Weil ich mich ja auch nicht so zu den Leuten zähle, die Wert auf ein besonderes Auto legen oder irgendwie so was. Ich hatte mir ja einen gebrauchten Peugeot gekauft, und da war eigentlich nur wichtig, dass er irgendwie fährt und funktioniert. Ich will dann nur von A nach B kommen und das dann auch problemlos.“

Erwartungsgemäß greift Franz Norgauer die gestellte Frage auf und schildert, wann er Car-Sharing (für sich) erstmalig als Handlungsoption wahrgenommen hat. Obwohl er die zeitliche Angabe dabei nur ungefähr bestimmt und das Informationsmedium eher allgemein benennt, gibt er zugleich Auskunft darüber, wie er die Kenntnisnahme von Car-Sharing vor dem Hintergrund seiner damaligen Situation bewertet.

Wie angeführt, war der Roller, trotz der Wartungsarbeiten, für Franz Norgauer in der damaligen Zeit zunächst weiterhin das präferierte Verkehrsmittel. Als er zu diesem Zeitpunkt in der benannten Reportage dann „*allgemein*“ von Car-Sharing erfährt, verfügt er also noch über ein funktionstüchtiges Verkehrsmittel, zu dem er ein zumindest - wie nachfolgend dargestellt

- als partiell emotional und ideell einzustufendes Verhältnis hat. Dieser Sachverhalt erklärt einerseits, weshalb er sich damals zunächst nicht weiter mit der Thematik befasste. Andererseits bewertet er das für ihn neuartige Konzept von Car-Sharing jedoch als „*eigentlich sehr gute Idee*“. Seine diesbezügliche Bewertung bedarf jedoch einer näheren Begründung.

Diesem Erfordernis kommt er nach, indem er im Rahmen seiner Antwort zwei (seiner Einschätzung nach) charakteristische Nutzergruppen von Automobilen konstruiert. Ähnlich der von ihm bereits im adoleszenten Alter benannten Differenzierung zwischen „*Autofans*“ und ihrem Gegenstück den „*Nicht-Auto-Fans*“, unterscheidet er nunmehr konkret zwischen Akteuren, die Wert auf ein besonderes Auto legen und denjenigen, für die dies nicht zutrifft. Entsprechend dieser vorgenommenen Klassifizierung ordnet sich Franz Norgauer selbst der letztgenannten Gruppe zu. Dabei ist auffallend, dass die Zugehörigkeit seinerseits nicht durch eine positive Bestimmung erfolgt, sondern vielmehr durch eine negative Abgrenzung: Eine Nähe zur Gruppe der „*Autobefürworter*“ wird explizit negiert und abgelehnt.

Wovon er sich distanziert scheint mit perspektivischem Blick auf die soziale und symbolische Bedeutungsebene des Automobils offenkundig: Das Fabrikat eines bestimmten Automobilherstellers fällt auf. Gleichsam ermöglicht es sowohl durch die Wahl des Produzenten („*Marke*“) als auch des Modells („*Typ*“) dem jeweiligen Nutzer, sich von anderen zu unterscheiden als auch eine spezifische Gruppenzugehörigkeit auszudrücken. Folglich gewährt ein solches Automobil seinem Eigentümer - als quasi Ressource - die Chance, es auf funktionaler Ebene als Statussymbol zu nutzen. Damit wird es zugleich auf der sozial-symbolischen Ebene als Instrument zur sozialen Integration oder konträr als Mittel zur Distinktion (gegenüber Personen oder sozialen Gruppen).

Franz Norgauer befindet derlei Funktionen des Automobils jedoch nicht als erstrebenswert und misst ihnen keinerlei Wert bei. Für den Befragten obliegt der Nutzen eines Fahrzeugs an dieser Stelle einer rein pragmatisch orientierten Betrachtungsweise. Der Zweck eines Automobils besteht demnach für ihn auf einer rein technisch-funktionalen Ebene: Wichtig sind lediglich die Grundeigenschaften eines zugelassenen Autos - dass es fährt und „*funktioniert*“. Entsprechend bedeutet auch das Fahren an sich für ihn nur die Überwindung einer räumlichen Wegstrecke respektive „*von A nach B*“ zu kommen und das „*problemlos*“. Zentral sind für ihn somit die Transportzwecke und der maßgebliche Gebrauchswert eines Fahrzeugs.

Bereits an dieser Interviewpassage sowie den für Franz Norgauer bedeutsamen Faktoren bezüglich der Automobilität, verdeutlicht sich, dass seine Einstellung zu Fahrzeugen im signifikanten Maße pragmatisch und technisch-funktionell geprägt ist. Eine emotionale Verbundenheit, etwa bei seinem Roller, lässt sich auch nicht aus der Äußerung ableiten, dass er ihn „*schweren Herzens*“ veräußert. Vielmehr spricht diese Äußerung dafür, dass er sich von seinem frühen Führerscheinerwerb bis zum Abschluss des Studiums darin bestätigt sieht, dass man auch „*autolos*“ seine Mobilitätsanforderungen gestalten kann. Zugleich wurde dar-

über hinaus belegt, dass die sozial-symbolische Bedeutungsebene, welche sich als eigene Funktion des Privat-PKW bestimmen lässt, für ihn unbedeutend ist. Dieser Sachverhalt wird auch im weiteren Interviewverlauf deutlich.

Neben der individuellen Betrachtungsebene impliziert Franz Norgauer in seiner Darstellung - und vornehmlich in der von ihm konstruierten Gegensätzlichkeit verschiedener Autobesizertypen - zwei grundsätzlich divergierende Einstellungen zur Automobilität. Dabei ist es die von ihm angeführte Polarität, die auf einer allgemeineren Ebene auch die Divergenz in der Begrifflichkeit des Nutzen statt Besitzen verdeutlicht. Dies lässt sich auch auf den Privat-PKW mit dem Pol des „Nutzens und Besitzen“¹⁹² gegenüber dem Konzept des Car-Sharing des „Nutzen ohne zu Besitzen“ übertragen. Die dabei diametral zueinander stehenden Wertstellungen - der Nutzen des „geteilten“ Fahrzeugs, bei dem die Attraktivität maßgeblich auf einer Gebrauchswertorientierung basiert, gegenüber dem Besitzen, das über die sozial-symbolische Ebene ein integratives wie distinktives Handeln ermöglicht - kann dabei auf einen Antagonismus von Sein und Haben zurückgeführt werden.

18.4 Car-Sharing als Option und Möglichkeit

Franz Norgauer hatte nach eigenen Angaben etwa zwei bis drei Jahre vor Beendigung seines Studiums von Car-Sharing gehört, sich aufgrund seines Rollerbesitzes aber zunächst nicht weiter dafür interessiert. Nachdem er sich zum Einstieg in das Berufsleben für die Veräußerung seines Rollers und den Erwerb eines Gebrauchtwagens entscheidet, ist er fortan privat wie beruflich mit dem Fahrzeug unterwegs.

Nunmehr mit einem eigenen Fahrzeug, stellt sich die Frage, wie Franz Norgauer trotz des PKW-Besitzes zum Car-Sharing-Nutzer wurde. Zur entsprechenden Nachfrage („*Sie haben sich ja dann für einen Wagen entschieden. Wie kam es, dass Sie dann doch zum Car-Sharing gewechselt sind?*“), erzählt er, dass er erst später

„*genauer*“

von Car-Sharing erfahren habe.

F.N.: „Hmm, das war eigentlich wie bei meinem Studium bei einer Radio-Reportage. Da ging es dann aber konkret um städtische Angebote, also wie das Konzept in unserer Stadt schon umgesetzt wird. Ich hatte zu dem Zeitpunkt ja schon ungefähr vier Jahre meinen Wagen. Das war ja ein gebrauchter PKW, der nicht viel kosten und zugleich umweltfreundlich sein sollte, also was den Verbrauch und so betrifft. Aber das

¹⁹² Einschränkung könnte man vor dem Hintergrund der Nicht-Nutzung respektive des weitgehend verbreiteten „Stehfahrzeuges“ auch von einem Besitzen-und-Nicht-Nutzen- sprechen.

war eher relativ, weil bereits nach zwei Jahren waren da ständig Reparaturen angesagt und das mit dem Verbrauch, das hielt sich umwelttechnisch auch in Grenzen. Ich habe dann trotzdem versucht, ihn noch zwei Jahre zu fahren und durch den TÜV zu bringen, aber da war schon absehbar, dass der den Geist aufgibt. Aber ich musste den dann doch verschrotten lassen, und dann stand irgendwann damit auch die Frage an, kauft man sich einen neuen Wagen? Ist das wirklich notwendig und so weiter? Da hab ich mir gedacht, das versuch ich mal, kann man ruhig mal erstmal ausprobieren.“

C.D.: *„Aber zu dem Zeitpunkt waren Sie schon sehr viel mit dem Auto an sich unterwegs?“*

F.N.: *„Ja selbstverständlich, deshalb meinte ich auch dann, privat so, da konnte ich mir ja überlegen, ob ich mit dem Wagen fahre oder ob es auch anders geht. Aber bei geschäftlichen Dingen, so wenn ich jetzt mal zu Baustellen muss und so, das geht nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, das ist nicht machbar. Bis ich da ankomme, sind dann zig‘ Stunden vorbei, und das gleiche dann für die Rückfahrt, dann ist der Tag vorbei und die Kunden bei anderen Baustellen warten. Das muss dann schon flotter von staten gehen.“*

Franz Norgauer beschreibt in seiner Antwort, wie er konkreter von Car-Sharing und entsprechenden lokalen Angeboten erfahren hat. Analog dazu schildert er einen Entscheidungsprozess, in dem die bislang für gut befundene, aber dennoch für ihn eher abstrakte Idee von Car-Sharing zu einer tatsächlichen Handlungsalternative in seiner Mobilität wird. Für ihn bezeichnet sie dabei eine Abwägungsoption gegenüber dem Neuerwerb eines PKWs. Ausgelöst wurde der spezifische Entscheidungsprozess durch mehrere Faktoren, die sich wie folgt differenzieren: Einerseits ergibt sich mit dem Einstieg in das Berufsleben ein biografischer Wendepunkt, der zugleich einen erhöhten Bedarf an Automobilität bedingt. Zugleich steht er infolge der Verschrottung seines PKWs vor der Problematik diesen Bedarf - bei einer nunmehr gegebenen Einschränkung seiner verkehrlichen Beweglichkeit - auszugleichen.

Für Franz Norgauer besteht eine Lösungsmöglichkeit in der Option, sich erneut einen PKW zuzulegen. Dabei stellt er sich zum damaligen Zeitpunkt die Frage, ob dies wirklich „notwendig“ sei und differenziert dabei bereits zwischen der Notwendigkeit, ein Auto generell nutzen zu müssen und dem Besitz eines Fahrzeugs an sich. Seine theoretische Abwägung mündet in der Schlussfolgerung, dass eine Autonutzung für ihn unabdingbar ist; wobei er in der Entscheidung zwischen zwei verschiedenen Nutzungsebenen unterscheidet. Einerseits könnte er zwar privat „anders“ mobil sein, beruflich geht dies jedoch nicht. Um auch Kunden im wei-

teren Umfeld und im ländlichen Raum zeitnah erreichen zu können, gibt es für ihn unter den Aspekten der Reisegeschwindigkeit und Flexibilität keine Alternative zum Automobil. Zugleich kann er aufgrund seiner nicht gegebenen Erfahrungswerte bezüglich Car-Sharing damals jedoch noch nicht präzise bestimmen, ob ihm das Konzept eine adäquate Alternative zum Besitz eines Privat-PKWs bietet oder für ihn die Notwendigkeit eines Privat-PKWs besteht. Infolgedessen entscheidet er sich, Car-Sharing lediglich erstmal auszuprobieren zu wollen. Eine konkrete Festlegung auf die Nutzung verbindet er damit jedoch nicht, so dass er sich die Option eines PKW-Erwerbs jederzeit offenhält. Die Begründung für seine Entscheidung führt er im Interview auf die nachfolgend gestellte Frage dazu aus.

C.D.: „Sie sagten, Ihr Auto hat dann den Geist aufgegeben, wussten Sie dann schon konkret, dass Sie Car-Sharing praktizieren wollen bzw. sich direkt dafür entscheiden?“

F.N.: „Nein, eigentlich nicht, ich meine, klar kannte ich die Idee ja schon. Aber das hat sich dann eher danach ergeben. Also für meinen alten Wagen musste ich ja sogar die Verschrottung bezahlen, und zu der Zeit hatte ich auch nicht wirklich so großartig verdient, dass ich mir da die Investition in ein gescheitertes Auto leisten konnte, was etwas passabel ist und funktioniert. Passabel meine ich jetzt nicht so von der Automarke her, sondern vom Preis, das hätt' ja ab 5.000 an aufwärts gekostet, und da wollte ich auch selbstverständlich keine Karre haben, die so unheimlich stark die Umwelt verdreht. Sondern schon was Gescheitertes, aber das wär auch damals schon sehr teuer gewesen - und dann hab' ich mir gesagt: ‚Gut, ich probiere das mit dem Car-Sharing und schaue mal, wie das damit klappt und das auch kostentechnisch ist. Ist das für mich finanziell machbar oder nicht.‘ Ich hatte ja damals schon relativ viele Fahrten und musste halt schauen, ob das dann geht; wenn es noch mehr Fahrten gewesen wären, hätte ich halt da auch schon schauen müssen, ob es nicht noch ne' Alternative dann gibt.“

Franz Norgauer äußert, dass die Entscheidung für Car-Sharing nicht direkt geplant war. Seine vorangestellte Antwort impliziert, dass die Wahl auf rational nachvollziehbaren Überlegungen fußte. Diese ergaben sich aus dem Sachverhalt, dass er sich in Anbetracht der Verschrottung seines Fahrzeugs sowie seiner hohen Mobilitätsanforderungen und ökonomisch knappen Ressourcen in einer Situation befand, die einen akuten Handlungsbedarf nahelegen. Konkret führt er zu seiner Wahl auf kausaler Ebene zwei vornehmliche Beweggründe an: die finanzielle Ausgangslage zur damaligen Zeit sowie ökologische Motive. Bezüglich der monetären Aspekte gibt er an, sich kein eigenes Auto leisten zu können, welches seinen

Anforderungen entspricht und seinen umwelt-ökologischen Überlegungen gerecht wird. Als zentralen Anspruch formuliert er, ähnlich wie in der Eingangspassage, dass es ein Fahrzeug sein soll, welches „funktioniert“. Naheliegend ist somit, dass Franz Norgauer einerseits durch die negativen Erfahrungen mit seinem Fahrzeug, den Reparaturen, über die er verärgert ist sowie andererseits aufgrund der beruflichen Erfordernisse, etwa in Bezug auf Pünktlichkeit beim Kunden, Aspekten wie Verlässlichkeit bei Fahrzeugen einen großen Wert beimisst. Ein Indiz für diese Annahme findet sich in seiner Formulierung, Kunden nicht warten lassen zu können und der Wortwahl „passabel“; wobei er explizit anführt, dass er dies nicht auf Automarken gedeutet wissen will. Zugleich gilt es die damalige Situation von Franz Norgauer zu berücksichtigen: Der Erwerb eines Autos hätte für ihn eine maßgebliche finanzielle Belastung dargestellt. Demgegenüber bestand bei der Mitgliedschaft von Car-Sharing für Franz Norgauer lediglich eine Investition in Höhe der Beitrittsgebühren sowie der entstehenden Nutzungskosten, während er mit seiner Mitgliedschaft nur eine leicht revidierbare Bindung eingegangen ist.

In der Ausführung von Franz Norgauer findet sich zugleich ein Resümee hinsichtlich des für ihn bedeutsamen Faktors der finanziellen Nutzungskosten. Ohne auf den genauen Zeitpunkt, auf den er sich bezieht, näher einzugehen, scheint er seinen „Car-Sharing-Versuch“ jedoch positiv zu bewerten, da die Kosten damals „noch“ tragbar waren. Gleichwohl hatte er dennoch Bedenken, dass sich sein Mobilitätsbedarf weiter erhöhen könnte, was dann auch zu höheren Kosten führen würde. Selbige scheinen für ihn dabei eine kritische selbstdefinierte rote Linie zu markieren, bei deren Erreichen er für sich selbst in Anspruch nimmt, einen weiteren Entscheidungsprozess anzustellen. Wie er an späterer Stelle anführt, ist er jedoch auch gegenwärtig mit seinem Kostenapparat beim Car-Sharing zufrieden und bedarf kaum etwaiger Ausweichlösungen, wie etwa privater Fahrgemeinschaften. Vielmehr greift er - nunmehr ohne finanziellen Druck - sogar auf die Lösung eines „Roller-Sharings“ zurück.

18.5 Ökologische Einstellungen

Ähnlich den Beweggründen in der Adoleszenzphase sich zunächst keinen PKW zuzulegen, beeinflusst das Kriterium der Umweltverträglichkeit auch seine damals anliegende Entscheidung, zugunsten von Car-Sharing auf einen Privat-PKW zu verzichten. Dieser Sachverhalt wurde bereits in der vorigen Passage deutlich: „[...] und da will man auch selbstverständlich keine Karre haben, die so unheimlich stark die Umwelt verdreckt. Sondern schon was Gescheites [...]“.

Mit seiner Wortwahl, „sondern etwas Gescheites“, gilt für ihn ein Auto, welches die Umwelt belastet - zumindest in einem über ein nicht näher definiertes vertretbares Maß hinaus - als nicht tragfähig. Zugleich formuliert er seinen ökologischen Anspruch nicht nur auf der persönlichen Ebene, sondern in einer unpersönlichen Form und nimmt somit Bezug auf kollekti-

ve Normen, etwa einer schützenswerten Umwelt. Ein weiterer Beleg dazu findet sich ebenso in der zitierten Vorpassage, ob es denn „privat“ nicht anders ginge.

Aus dem für ihn relevanten Wissen über die (allgemein) negativen Auswirkungen der Autonutzung im Allgemeinen, ergibt sich für Franz Norgauer ein konkretes Dilemma, der kollektiven Belastung der Umwelt gegenüber der Notwendigkeit, mobil sein zu müssen. Die von ihm angeführten Wertvorstellungen und ökologischen Wertansprüche scheinen dabei stark verinnerlicht - konträr etwa dem Interview mit Ronny Reiher, der selbige Aspekte nur marginal anführte -; zugleich leitet Franz Norgauer bei seiner Begründung jedoch keinerlei behelrenden Anspruch gegenüber seinen Mitmenschen ab: er argumentiert nicht ideologisch gebunden oder gar moralisch. Ebenso macht er anderen Akteuren, die ein Auto nutzen, auch keine Vorwürfe. Obgleich er seine Position somit klar definiert, sieht er sich selber nicht in der Funktion eines Vorreiters, der ein anderes Verhalten von Dritten kritisiert.

18.6 Reduzierung der Autoroutine und Gewöhnung an Car-Sharing

Auch bei dem Interview mit Franz Norgauer zeigt sich, dass sein Verkehrsverhalten stark von Routinen geprägt ist. Dieser Sachverhalt lässt sich dabei insbesondere mit Fokus auf sein im vorigen Abschnitt bestimmtes Bestreben, sich umweltkonform zu verhalten und zugunsten der Umwelt, wenn möglich, auf ein Auto zu verzichten, feststellen. In dem nachfolgend angeführten Antwortkomplex zur Frage, ob sich sein Verkehrsverhalten in den Jahren von der Autonutzung bis hin zur Car-Sharing-Nutzung verändert habe, gilt es ebenso festzustellen, dass seine normativen Ansprüche von den Routinen mitunter partiell unterlaufen werden. Er äußert dazu:

„Also, wie ich da einen eigenen Wagen hatte, da war der ja eigentlich direkt vor der Tür geparkt. Da hat man dann selbstverständlich eher das Auto benutzt, weil es ja da schon stand, auch für kürzere Strecken. Aber wenn das Wetter gepasst und die Zeit es zugelassen hat, habe ich mir ab und an auch das Fahrrad von einem Bekannten geliehen, der nebenan gewohnt hat. Mit dem bin ich dann auch ins Gespräch gekommen zum Thema Umwelt, und da bin ich dann auch dazu übergegangen, kürzere Wege, also die, die eigentlich für ein Auto völlig unsinnig sind, mehr mit dem Fahrrad zu machen oder ich habe die eben auch zu Fuß erledigt.“

In seiner Ausführung belegt Franz Norgauer, in welchem signifikantem Ausmaß der Besitz eines Privat-PKWs eine vornehmlich automobilbasierte routinemäßige Alltagsmobilität forciert. Bedingt durch den leichten Zugang, der sich aus dem Sachverhalt ergibt, dass das Fahrzeug „direkt vor der Tür geparkt“ war, hat man es „dann selbstverständlich“ auch genutzt. Die benannte Selbstverständlichkeit der Automobilität ergibt sich dabei aus der uneinge-

schränkten Verfügbarkeit, die eine vermehrte Automobilität bestärkt. Zu diesem damaligen Zeitpunkt verfügt respektive obliegt Franz Norgauer somit einer Verkehrsroutine, die eigentlich im starken Kontrast zu seiner eigentlich ökologischen Grundeinstellung steht. Wieso ändert Franz Norgauer dann jedoch trotz dieser Routine, die entsprechend der eingangs formulierten Hypothesen ja maßgeblich für das Verkehrsverhalten von Akteuren sind, dann dennoch sein eigenes Verkehrsverhalten? Franz Norgauer führt dies auf eine verstärkte Auseinandersetzung über ökologische Themen mit seinem damaligen Nachbarn zurück, der offenkundig nicht der Automobilität zugetan ist oder - so lässt sich mutmaßen - nicht mal über einen eigenen PKW verfügt. Es steht anzunehmen, dass er in diesem Nachbarn einen für ihn adäquaten Gesprächspartner für diese Thematiken gefunden hat, so dass er sich schließlich entscheidet, kürzere Wegstrecken mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen. Bis zu diesem Zeitpunkt, an dem er vermehrt das vom Nachbarn ausgeliehene Fahrrad benutzte, hatte er es sich augenscheinlich nur sporadisch ausgeliehen,

„wenn das Wetter gepasst und die Zeit es zugelassen hat.“

Diese Überlegung mag unter rationalen Gesichtspunkten durchaus nachvollziehbar sein; zugleich lässt sie sich jedoch auch unter dem Aspekt Bequemlichkeit definieren. Demnach ließ er sich - trotz ökologischer Bedenken - das Rad nur aus, wenn ihm das Wetter genehm ist und/oder er sich zeitlich organisiert hatte. Allerdings kann diese Bewertung durchaus auch zu kritisch sein, da Franz Norgauer, trotz seiner Autoroutine, auf das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel zurückgreift. Dies mag somit durchaus als Beleg gelten, dass er auch damals (immer noch) über eine gewisse Offenheit gegenüber anderen Verkehrsmitteln verfügte. Zugleich impliziert seine Schilderung, dass die stark routinisierte und unbewusste Autonutzung nicht nur durch die nachbarschaftlichen Diskussionen, sondern auch durch die Fahrradnutzung zunehmend in Frage gestellt wurde. Damit folgte offenbar ein schrittweiser Prozess der Reduzierung der Auto-Routine, der zugleich mit einer Gewöhnung an das Fahrrad erfolgte.

Anzunehmen ist, dass dieser komplementäre Prozess von De-Routinisierung eines Verkehrsmittels (Auto) zugunsten der Routinisierung eines anderen Verkehrsmittels (Fahrrad), ähnlich wie bei Ursula Neufischer und Olaf Kienauer, durch die häufigen technischen Defekte und damit einhergehenden Ausfallzeiten für notwendige Reparaturen verstärkt wurde. Inwieweit dieser Wandel der verkehrlichen Routinen von einem Umzug in eine andere Wohnung - und damit auf veränderte beschränkende wie ermöglichende verkehrliche Rahmenbedingungen - beeinflusst wurde, lässt sich im Rahmen des Interviews nicht rekonstruieren. Ein wesentlich bedeutsamerer Faktor für den Umstieg auf Car-Sharing dürften somit nicht nur die vorgenannten Ausfälle seines Privat-PKW gewesen sein, sondern der konkrete Zeitpunkt, als es in Gänze nicht mehr funktional war und er es schließlich verschrottete. Da

er sich bereits den anstehenden beruflichen Veränderungen sowie den damit einhergehenden erhöhten verkehrlichen Bedarf bewusst war, bestanden für ihn bereits stabile Verkehrsroutinen der Fahrrad - sowie er nachfolgend angibt, ÖPNV-Nutzung - welche einen Umstieg auf Car-Sharing begünstigen und ermöglichen.

Bezüglich der Frage, ob er zum damaligen Zeitpunkt dann lediglich das Rad benutzt habe und zu Fuß gegangen sei, verneint er selbiges und fährt fort:

„Nein, also die öffentlichen Verkehrsmittel habe ich dann schon auch genutzt, musste ich ja auch schon, bevor ich den Wagen verschrottet habe; also wenn ich Termine hatte und so, wo ich sonst eigentlich mit dem Auto dann hingefahren wäre. Die Wege habe ich dann mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gemacht; und wenn es nicht ganz bis zu den Kunden ging, dann habe ich eben das Stück auch selten mal mit dem Taxi oder zu Fuß zurückgelegt.“

Franz Norgauer benutzte entsprechend den bisherigen Sachverhalten sein Fahrzeug bereits vor der letztlich endgültigen Veräußerung nur noch marginal für seine Alltagsmobilität. Stattdessen fuhr er fortan vermehrt mit dem Fahrrad, ging zu Fuß oder nutzte die Angebote des ÖPNVs. Nachdem er schließlich nicht umhin kommt, sein überwiegend defektes Fahrzeug verschrotten zu lassen, erwirbt er zur Sicherstellung seiner Mobilität zunächst eine Monatsfahrkarte für den ÖPNV und investiert danach in eine Jahreskarte für die städtischen Verkehrsbetriebe:

„Na ja, und mit der Jahreskarte dann, das war im ersten Moment schon eine beträchtliche Summe, aber doch viel bequemer so. Man hat die Karte bei sich und da muss es einen nicht sonderlich interessieren, ob man nun eine U-Bahn erwischt oder nicht. Da ist kein Stress mit dem Abstempeln oder noch Kleingeld für den Automaten suchen, und wenn der mal nicht funktioniert, steht man auch blöd da. Also für mich ist das schon mehr Lebensqualität geworden, die man dazu gewonnen hat. Viel entspannter meine ich, und die Karte hab ich ja nun auch bei meinem Smartphone dabei.“

Franz Norgauer führt zum Erwerb der Jahresfahrkarte Aspekte an, die ähnlich seiner Begründung für die vormalige Wahl des Automobils mit dem Begriff der Bequemlichkeit gefasst werden können. Wenngleich er ökologische Faktoren nicht explizit anführt, so kann aufgrund seiner pro-reservierenden Umwelteinstellung und bisherigen Äußerungen davon ausgegangen werden, dass seine Wertvorstellungen auch insgesamt dazu beitragen, dass er den ÖPNV nutzt. Bezüglich des summarisch schließenden Begriffs der Bequemlichkeit stellt sich

die Frage, wie dieser sich konkret darstellt? Grundsätzlich bezeichnet die nur gelegentliche Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ein Agieren, welches nicht der „Einfachheit der Routine“ unterliegt. Im Gegensatz zu routinisiert durchgeführten Verkehrsverhalten, bedingt die nicht routinebasierte Handlung ein Bündel an spezifischen Erfordernissen, die sich als Maß an Wissen um die Nutzung des ÖPNVs sowie analog dazu Organisations- und Koordinationsleistungen bestimmen lassen. Exemplarisch etwa: Wie funktioniert der Fahrkarten- und Stempelautomat? Habe ich das passende Kleingeld dabei? Muss ich mich beeilen, weil die Bahn gerade einfährt oder verpasse ich, wenn ich einen späteren Zug nehme, die Anschlussverbindung? Ist mit dem gewählten Fahrschein das richtige Rahmengebiet des gewählten Zieles abgedeckt? Derartige Aspekte sind mit dem Erwerb der Jahresfahrkarte für Franz Norgauer obsolet, entsprechend führt er an:

„da[s] muss [...] einen nicht sonderlich interessieren.“

Bei der alltäglichen Nutzung eines (unbestimmten) Verkehrsmittels reduzieren sich mit zunehmender Eingewöhnung die Erfordernisse bezüglich der sonst notwendigen Planung und Aufmerksamkeit an den jeweiligen Akteur in einem signifikanten Maße. Entsprechend können die zur Verkehrsmittelnutzung erforderlichen Handlungen mit einem geringe(re)n Grad an Bewusstheit bewältigt und durchgeführt werden. Gemäß dieser Feststellung lässt sich auch bei Franz Norgauer mit dem Erwerb einer Jahresfahrkarte für den öffentlichen Regionalverkehr eine Komplexitätsreduktion ableiten, die von ihm als „*bequem*“ bezeichnet wird und zugleich eine Entlastung darstellt. Indem der von ihm benannte organisatorische Aufwand durch den Besitz der Jahresfahrkarte drastisch reduziert wird, gewährt sie ihm zugleich einen erleichterten Zugang zu den entsprechenden Angeboten des ÖPNVs und ermöglicht damit eine weitgehend routinisierte Nutzung dieser Verkehrsmittel, die er somit in sein Alltagshandel problemfrei integrieren kann.

Summarisch ist somit festzustellen, dass bereits in der damals konkreten Entscheidungssituation zwischen einem ökonomisch wenig sinnvollen Erhalt des PKWs, Neuerwerb eines Privat-PKWs sowie der Möglichkeit, Car-Sharing zu nutzen, bereits ausgeprägte respektive verinnerlichte Routinen in der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des alternativen Verkehrsmittel des Fahrrades bestanden. Entsprechend scheint die Schlussfolgerung naheliegend, dass eine derartige Umgewöhnung von der PKW-Nutzung eine maßgebliche Voraussetzung für den Wechsel zum Car-Sharing bezeichnet. Analog dazu gilt folglich, dass vor einem Umstieg bestehende Gewohnheiten und Routinen in der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes den Wechsel zum Car-Sharing ebenso signifikant begünstigen können. Dies gilt dabei insofern, wenn ein Privat-PKW nicht mehr einen festen Bestandteil des alltäglichen Mobilitätshandelns darstellt und Car-Sharing damit als komplementäres Ver-

kehrsmittel genutzt werden kann. Gleichwohl ist jedoch festzustellen, dass dies stets vor dem Hintergrund gilt, dass der Bedarf an Automobilität begrenzt sein muss, das heißt, dass Car-Sharing bis zu einer bestimmten Kilometerfahrleistung auch finanziell eine Entlastung darstellt und entsprechend sinnvoll ist.

In diesem Zusammenhang wurde Franz Norgauer abschließend befragt, ob denn Car-Sharing seine Mobilitätsanforderungen zufriedenstellend erfüllt und ob und wenn ja, wie sich sein Verkehrshalten mit der Nutzung von Car-Sharing verändert habe. Dazu äußerte Franz Norgauer, dass er, obwohl er Car-Sharing schon beruflich bedingt vielfach nutzte, er den Neuzulassung eines PKWs ausschließt. Zudem nutzt er neuerdings auch das Angebot des „Car-Sharing-Rollers“, da

„[...] es ja auch bei Car-Sharing eigentlich ökologisch unsinnig ist, den Wagen auszuleihen, wenn man ihn dann doch solo fährt“.

Wie bei seinen vorigen Antworten legt Franz Norgauer auch bei seinem aktuellen Verkehrsverhalten Wert auf die ökologischen Aspekte der Autonutzung. Für Franz Norgauer ist sogar Car-Sharing ansatzweise zu kritisieren, da eine Ein-Personen-Nutzung der eigentlich positiven ökologischen Bilanz der Anbieterflotten zuwiderlaufe. Dabei gilt es jedoch zu berücksichtigen, dass er, entgegen den eigentlichen Wenig-Fahrern, mit seinen Mobilitätsansprüchen eine Ausnahme bildet. Der Sachverhalt, dass Franz Norgauer somit zwar nicht der allgemeinen Lernkurve unterliegt, nach der Car-Sharing-Nutzer ihre PKW-Nutzung auch beim Car-Sharing weiter reduzieren, ist jedoch ambivalent: Einerseits nutzt er zwar Car-Sharing durchaus häufig und zweitens, eigentlich konträr zu dem originären Mobilitätskonzept, als berufliches Fahrzeug. Andererseits basiert seine Car-Sharing-Nutzung jedoch auf glaubhaft vorgetragenen ökologischen Wertvorstellungen, die ihm vom Besitz eines PKWs entlasten. Zugleich zeigt er mit der Nutzung des „Car-Sharing“-Rollers, dass alternative Verkehrskonzepte nicht nur auf das gemeinsam genutzte Automobil definiert sein müssen, sondern auch der von ihm geschätzte Roller durchaus seine Berechtigung in diesem Konzept und damit auch einen Anspruch auf eine Würdigung als Verkehrsmittel im Umweltverbund findet.

19. Interview 6: Tobias Merki

Der gebürtige Ost-Westfale Tobias Merki ist zum Zeitpunkt des Interviews im August 2017 39 Jahre alt und wohnt gemeinsam mit seiner Lebensgefährtin und dem gemeinsamen achtjährigen Sohn in einer Reihenhaussiedlung am südwestlichen Stadtrand der Bundeshauptstadt.

Nachdem er bereits im Alter von 14 Jahren mit seinen Eltern in seine neue Heimatstadt umgezogen ist, legt er dort mit sechzehn Jahren die mittlere Reife ab und entscheidet sich

im Anschluss zu einer Ausbildung im handwerklichen Bereich. In einem kleineren Industriebetrieb erhält er dabei die Chance zur Berufsausbildung zum Installationsmonteur für Heizkraft und Sanitäranlagen, die er erfolgreich abschließt. Tobias Merki wird von seinem Arbeitgeber übernommen und arbeitet auch gegenwärtig festangestellt bei dieser Firma. Nachdem er mehrere Fortbildungen absolviert hat, ist sein Aufgabengebiet sukzessive vom praktischen Einsatzgebiet hin zu administrativen und planerischen Gestaltung einzelner Projekte übergegangen. Seine Lebensgefährtin führt indes den gemeinsamen Haushalt des Paares und kümmert sich nachmittags um die Erziehung des Sohnes.

Tobias Merki nutzte nach dem damaligen Umzug, seinem Alter entsprechend, für seine Mobilitätsanforderungen stets sein Fahrrad sowie die öffentlichen Nahverkehrsmittel der Großstädtischen Betriebe. Erst mit 21 Jahren entschied er sich seinen Führerschein zu machen (1999) und erwarb einige Monate nach der erfolgreichen Prüfung einen Gebrauchtwagen. Als dieser bereits nach einem halben Jahr einen Defekt aufwies, verkaufte er den Wagen und lebte ungefähr eineinhalb Jahre ohne Auto.

Seinen nächsten Wagen - einen alten Peugeot - erwirbt er 2001, im Alter von beinahe 23 Jahren gemeinsam mit seiner Frau, die er im gleichen Jahr geheiratet hat. Diesen Wagen veräußern sie aufgrund von zahlreichen technischen Mängeln im Oktober 2002 und entscheiden sich, nach einer kürzeren autolosen Zeit, im Folgejahr (2003) für den Kauf eines alten Audi Avant. Im Jahr 2004 erfährt Tobias Merki durch eine Fernsehreportage erstmalig von Car-Sharing. 2007 zieht das junge Paar mit Kinderwunsch - den sie jedoch erst 2009 verwirklichen - in einen anderen Stadtbezirk in die heutige Wohnung. Zum damaligen Zeitpunkt legt Tobias Merki seinen Arbeitsweg ausschließlich mit dem Auto zurück; auf infrastruktureller Ebene sind die räumlichen Einkaufsmöglichkeiten in ihrem Wohnumfeld sehr gut ausgebaut. Entsprechend fällt es seiner Frau sehr leicht, den Großteil der Haushaltsbesorgungen zu Fuß und mit ihrem Fahrrad zu erledigen.

Anfang Juni 2007 besucht Tobias Merki eine Informationsveranstaltung zum Thema Car-Sharing, die von einem größeren Car-Sharing-Anbieter durchgeführt wird. Er fasst den Entschluss, nach dem Sommerurlaub mit seiner Frau „sein“ Auto zu veräußern und dafür Mitglied bei diesem Anbieter zu werden. Dieses Vorhaben realisiert Tobias Merki Mitte August; er verkauft den Audi Avant und beantragt seine Mitgliedschaft. Einen Großteil der erzielten Einnahmen aus dem PKW-Verkauf wendet das Paar darauf hin für den Erwerb von zwei „gescheiterten“ Fahrrädern auf.

Auf beruflicher Ebene nutzt Tobias Merki seit der Umstellung der Verkehrsmittel den Bus sowie die S-Bahn für seine Wegstrecken zur Arbeit; mit insgesamt drei Umstiegen beläuft sich sein Zeitaufkommen dabei auf ungefähr eine dreiviertel Stunde je Wegstrecke. Mit dem PKW hatte er zuvor eine Fahrzeit von etwa zwanzig Minuten für den Hinweg und - bedingt durch die verkehrsseitig induzierten Staus - zumeist mehr als eine halbe Stunde für den

Rückweg.

Auf privater Ebene unternimmt die junge Familie an Wochenenden häufig Ausflüge mit dem Rad in die nähere Umgebung; dieses Freizeitverhalten wird dabei durch die Lage ihres Wohngebietes am Stadtrand begünstigt. Während ihre Ausflugsziele somit innerhalb weniger Minuten erreichbar sind, unternimmt die Familie jedoch ebenso auch Spaziergänge, die sie dann gänzlich zu Fuß bestreitet. Lediglich für weitere Ausflüge wird als Verkehrsmittel die S-Bahn und Car-Sharing genutzt, wobei Car-Sharing lediglich bei Ausflugszielen Verwendung findet, wenn für ihre Anliegen keine günstige S-Bahn-Verbindung vorhanden ist und Gäste mitgenommen werden. Die nächste Car-Sharing-Station mit einem „free-floating“-Angebotsbezirk ist dabei tagsüber per Busverbindung und einmaligem Umsteigen in etwa zehn Minuten erreichbar. Dieses Angebot wird dabei neben der eingeschränkten Verwendung für die Ausflüge mitunter auch für größere Transportaufgaben genutzt. Der vorher ein bis zweimal monatliche Großeinkauf von Getränken, für den sich Tobias Merki auch ein Auto ausgeliehen hat, wurde durch den Erwerb eines Soda-Stream-Gerätes maßgeblich reduziert, so dass dieser Transportzweck und das Tragen der Getränkekisten im Aufwand signifikant vermindert wurden.

Andere Verkehrsmittel, wie etwa Taxifahrten, werden aus finanziellen Gründen lediglich ein bis zweimal jährlich genutzt und werden somit kaum in Anspruch genommen. Längere Urlaubsfahrten unternimmt die junge Familie zumeist mit einem befreundeten Paar, wobei sie entweder gemeinsam mit der Bahn fahren oder sich einen Firmenwagen von dem Arbeitgeber der Bekannten kostengünstig ausleihen können. Von diesen Angeboten hat die Familie auch im letzten Sommer Gebrauch gemacht und ihre Ferienzeit zum Wandern in Österreich und der Schweiz verbracht. Insgesamt gehört Tobias Merki zur klassischen Car-Sharing-Gruppe der sogenannten „Wenigfahrer“, die nach einer Lernkurve ihr Mobilitätsverhalten weitgehend autofrei gestalten und auch Car-Sharing nur geringfügig nutzen.

19.1 Anmerkung und Fragen zur Textinterpretation - Interpretation biografischer

Lebens- und Verkehrsdaten

Tobias Merki hat seinen Führerschein erst mit 21 Jahren gemacht; ein für Akteure, die in einer Großstadt und den dort überwiegend sehr gut ausgebauten Angeboten des ÖPNVs aufwachsen, nicht ungewöhnliches Verhalten. Seine Entscheidung, den Führerschein erst relativ spät zu machen, ist somit unter der Annahme, dass er in seiner Adoleszenzphase - konträr zu etwa Jugendlichen, die im ländlich ruralen Raum aufwachsen - durch die vorherrschenden infrastrukturellen Rahmenbedingungen der Stadt nicht auf ein Auto angewiesen war, um seine (mobile) Unabhängigkeit und sich vom Elternhaus zu lösen, nachvollziehbar.

Unter dieser Berücksichtigung liegt es folglich nahe, zwar das Verhältnis des Befragten zur Automobilität - und damit analog zu den bisherigen Interviewanalysen und zur Be-

antwortung der Leitfragen - primär zu untersuchen, jedoch nicht die Genese desselbigen, da dieses aus den vorgenannten Gründen nicht weiter von Belang ist. Folglich wird also nicht untersucht, wie sich dieses Verhältnis herausgebildet hat und welche möglichen verkehrssozialisatorischen Einflüsse hierbei von Bedeutung waren. Diese analytische Fokussierung der Perspektive beruht dabei gleichermaßen auf dem Sachverhalt, dass Tobias Merki sein Fahrzeug offenbar ganz bewusst veräußert hat und in Folge direkt auf Car-Sharing umgestiegen ist, obwohl dies für ihn mit zeitlichen Mehrkosten verbunden ist. In Anbetracht der Tatsache, dass die meisten Menschen dabei der Ressource Zeit - etwa unter dem Schlagwort Work-Life-Balance - eine immense Bedeutung beimessen, scheint dies zunächst ungewöhnlich, da sich seine Wegstreckenzeit um etwa ein Viertel bis ein Drittel erhöht hat. Da diese Aspekte unter den gegebenen Rahmenbedingungen und insbesondere des mit dem PKW wesentlich schneller zu bewältigenden Arbeitsweges somit eigentlich für die Beibehaltung des Fahrzeugs und gegen eine Veräußerung desselbigen sprechen würden, erstaunt sein Handeln umso mehr. Folglich wird also einerseits untersucht, welche Bedingungen zu der Entscheidung über den Verkauf des PKWs geführt haben. Andererseits ist ebenso von Interesse, welche Funktionen Car-Sharing für Tobias Merki bei seinem direkten Umstieg vom Privatfahrzeug zum besitzlosen Autofahren erfüllt.

19.2 Kenntnis von Car-Sharing als Mobilitätskonzept

Um den vorgenannten Fokus über die Veräußerung des Fahrzeugs zugunsten von Car-Sharing nachzuvollziehen, wurde Tobias Merki nach der obligatorischen Vorstellung des Interviewablaufs zunächst nicht nach dem Führerscheinerwerb gefragt, sondern nach seiner erstmaligen Kenntnis über das Prinzip des Car-Sharing. Diese Intervieweinstiegsfrage ermöglichte es, dass Interview in narrativer Form zielgerichteter auf die erkenntnistheoretischen Aspekte zu führen, welche zur Beantwortung der Leitfragen von maßgeblichem Belang sind:

C.D.: „Zunächst würde mich interessieren, wann Sie das erste Mal etwas über Car-Sharing gehört haben und was Sie davon gehalten respektive sich dabei gedacht haben?“

T.M.: „Also ich bin ja nun schon einige Jahre beim Car-Sharing, aber erstmal davon gehört, das war so im Jahr 2004. Da war bei einem lokalen Bericht eine Reportage darüber gewesen, und da habe ich mir gesagt - das ist genau meine Sache. Wenn ich mal kein Auto mehr habe, dann ist das eine gute Möglichkeit, so weiterhin mobil zu bleiben - wenn ich dann also ein Auto brauche, kann man ich mir da jederzeit eins leihen. Aber das hat schon noch eine Zeit gedauert, bis ich mich dann dazu durchge-

rungen habe, das Angebot auch zu nutzen. Das war vorher auch schon etwas Arbeit, meine Frau dann zu überreden, dass ich den Wagen verkaufe und wir dann nur noch mit den städtischen Verkehrsmitteln und mit unseren Fahrrädern unterwegs sind. Und so ein Auto eben nur dann ganz gezielt ausleihen, wenn wir das brauchen. Und na ja, das war so zeitlich eigentlich ungefähr als wir hierher gezogen sind. Das war 2006, da sind wir hierher gezogen, aber vorher haben wir nochmal den Sommerurlaub halt auch mit dem Auto gemacht. Und das dann verkauft und seitdem auch kein neues Auto mehr gewollt.“

Tobias Merki schildert in seiner Antwort ausführlich, wann er zur Kenntnis von Car-Sharing gelangt ist. Obgleich er sich dabei aus von ihm dargestellten Gründen zunächst nicht für die Nutzung von Car-Sharing entscheidet, stellt er jedoch klar, dass das Angebot für ihn durchaus den Charakter einer konkreten Handlungsoption darstellt. Mit seiner Wortwahl, „*das ist genau meine Sache*“, resümiert er aus der heutigen Sicht seine damalige Einschätzung als durchgehend positiv.

Den Sachverhalt, dass er zunächst erst sein eigenes Fahrzeug behält, begründet er dabei aus einer retrospektiven Theoretisierung seiner damaligen Überlegungen. Demnach sei Car-Sharing für ihn damals zwar ansprechend, allerdings kommt es für ihn als Möglichkeit erst in Betracht, wenn er mal kein Auto mehr habe. Indirekt äußert er damit bereits den Gedanken, dass es einen Zeitpunkt geben könnte, an dem er einerseits nicht nur sein Auto verkauft, sondern sich andererseits bewusst dazu entscheidet, keinen weiteren PKW zu erwerben.

Zugleich ist jedoch seine Wortwahl interessant: „*kein Auto mehr zu haben*“. Bei einer exemplarischen Kontextvariation dieser Äußerung wären exemplarisch auch theoretische Äußerungen, wie „wenn ich mein Auto verkaufe“ oder „wenn ich mein Auto veräußere“, naheliegend. Die von Tobias Merki genutzte Formulierung, die den beispielhaften Äußerungen quasi gegenübersteht, impliziert jedoch die Frage, was ihn zu dieser spezifischen Wortwahl veranlasst. Folglich ergibt sich somit die Fragestellung, unter welchen konkreten Bedingungen man davon ausgehen könnte, zu einem bestimmten Zeitpunkt kein Auto mehr „zu haben“. Eine solche Formulierung, wie von ihm genutzt, wäre dabei vornehmlich dann erwartbar, wenn etwa ganz allgemein vorhersehbare äußere Umstände, wie etwa der Sachverhalt, dass ein respektive das eigene Fahrzeug nicht mehr durch den TÜV kommt und eine Verschrottung oder Veräußerung somit ansteht, die den weiteren Besitz des PKWs - aus funktionseller und ökonomischer Sicht - als „haben“ nicht weiter möglich machen.

Demgegenüber gilt es die von ihm gewählte Wortwahl in seinen Implikationen weiter zu differenzieren: Während der vorgenannte exemplarische Beispielsatz, „wenn ich mein Auto verkaufe“, direkt als ein selbstbestimmtes aktives Handeln mit einer klaren Intention zur Aufgabe vom Autobesitz erkennbar ist, ist selbiges für die Wortwahl von Tobias Merki nicht zutref-

fend. Vielmehr weist die von ihm genutzte Formulierung auf eine nicht eindeutige Verquickung und Interdependenz von Freiwilligkeit und Schicksalhaftigkeit hin.

Dieser Interpretation folgend gilt es zu fragen, welche Funktion Car-Sharing unter diesen Rahmenbedingungen bietet und erfüllt? Für Tobias Merki ist die lapidare Antwort in seiner Darstellung beinahe selbsterklärend, es ermöglicht ihm ohne Besitz eines eigenen Fahrzeugs weiterhin „*mobil zu bleiben*“. Ganz schlüssig führt er dazu an, was dies für ihn bedeutet: Die Möglichkeit über ein Auto zu verfügen, wenn er es benötigt. Obgleich er in seiner Antwort dabei etwaige Situationen, die einer solchen Notwendigkeit entsprechen, nicht benennt, dient Car-Sharing in funktioneller Perspektive somit der Aufrechterhaltung von Mobilität. Die von Tobias Merki benutzte Formulierung, „*mobil zu bleiben*“, beschreibt dabei einerseits den Sachverhalt, dass nicht nur die Mobilität an sich für ihn offenkundig bedeutsam ist, sondern andererseits auch die Bedeutung der eigentlichen Möglichkeit im Sinne eines Potentials zur Fortbewegung, welches dabei ganz unabhängig von der tatsächlichen wie auch geplanten Nutzung steht. Analog dazu belegt seine Darstellung einen vornehmlich instrumentellen, nüchternen Blickwinkel in seiner Einstellung zu Car-Sharing, das er „gezielt“ nutzen will und somit eine Absichtserklärung des Gebrauchs darstellt. Für Tobias Merki, so lässt sich schlussfolgern, steht Car-Sharing für eine auf Sachfragen reduzierte Nutzung.

Trotz dieser vergleichsweise rationalen Sichtweise verdeutlicht Tobias Merki in seiner Formulierung, „[...] *aber das hat schon noch eine Zeit gedauert, bis ich mich dann da zu durchgerungen habe, das Angebot auch zu nutzen*“, dass sein Entschluss keine ad-hoc-Entscheidung gewesen ist. Vielmehr belegt sie konträr die Prozesshaftigkeit eines Entscheidungsprozesses, in dem über einen längeren Zeitraum Argumente über das „Pro“ und „Contra“ respektive das Für und Wider eines Umstiegs zu Car-Sharing abgewogen wurden. Entsprechend war der Wechsel zu Car-Sharing nicht eine plötzliche Entscheidung, die sich von selbst ergab, sondern der Besitz eines Privat-PKW bleibt bis zum endgültigen Entschluss augenscheinlich stets eine realistische Alternative für seine Mobilität. Dies mag zunächst überraschen, da er bereits über Erfahrungen eines „autofreien“ Lebens verfügte. Gleichwohl ist es jedoch nachvollziehbar, da er noch keinerlei Erfahrungswerte mit Car-Sharing hatte und sein Privat-PKW ein finanzielles Investment darstellte, von dem noch unklar war, was er bei einer Veräußerung erzielen würde. Den zeitlichen Beginn dieses Entscheidungsprozesses verortet Tobias Merki im engen Zusammenhang mit dem Umzug an den jetzigen Wohnort im Jahr 2006. Dabei ist anzunehmen, dass mit der Wohnstandortverlagerung unmittelbar auch Veränderungen in zahlreichen Aspekten seines beruflichen wie privaten Lebens einhergingen. Exemplarisch stehen hierfür die naheliegenden Veränderung etwa bei dem Arbeitsweg (von 12 Km zu nunmehr 18 Km) sowie den Aktivitätsorten respektive Möglichkeitsräumen, als auch die äußeren verkehrlichen Rahmenbedingungen des Verkehrsmittelebotes. Weiterhin möglich erscheinen auch Veränderungen in der finanziellen Situation

des Haushaltes, wenngleich diese nicht explizit angeführt werden.

19.3 Mobilität und Motivation zum Car-Sharing

Auf die nachfolgend gestellte Frage, was sich zum damaligen Zeitpunkt für ihn mit der Veräußerung seines Autos verändert habe, führt Tobias Merki anknüpfend an die vorgenannte Passage aus:

„Also, nachdem wir das Auto verkauft hatten, haben wir uns seitdem auch kein Auto mehr gekauft. Und ich war damit oder bin muss ich sagen, damit auch voll zufrieden. Vor allem was die Zeit so angeht. Ich lese relativ gern, und das kann ich ja dann morgens schon, wenn ich mit der S- und U-Bahn fahre und nach der Arbeit bei der Rückfahrt auch; beim Autofahren geht das ja natürlich nicht. Da muss ich mich ja auf den Verkehr konzentrieren. Na ja, der einzige Nachteil ist, dass ich halt morgens nicht mehr so ausschlafen kann und dann auch früher aufstehen muss. Das ist aber so auch der einzige Nachteil. Ansonsten dauert das mit dem Fahren zwar etwas länger als mit dem Auto, aber ich komme dann auch entspannter zuhause an, als wenn ich mit dem Auto fahre. Das war ja eine Zumutung, die stressigen Verkehrsstaus oder Stop-and-Go an jeder Ampel. Und von daher haben wir das dann ganz bewusst entschieden, dass wir gesagt haben, wir nehmen das Auto, also Car-Sharing und das nach Möglichkeit nur noch, um einzukaufen oder wenn wir mal weiter irgendwo hinfahren wollen. Und zum Einkaufen brauchen wir es ja auch kaum.“

Tobias Merki wechselt in der perspektivischen Darstellung der PKW-Veräußerung bei seiner Antwort zunächst von der „ich“- auf die „wir“-Form. Einerseits impliziert dies, dass die Entscheidung - auch die, sich keinen weiteren PKW zu kaufen - sowohl von ihm als auch seiner Frau gemeinsam getroffen wurde. Diese aktive Handlung hatte er zuvor zunächst auf sich beschränkt, da er seine Frau erst überzeugen musste.

Zugleich stellt er jedoch mit dem Rückwechsel in die erzählerische „ich“-Form seine Zufriedenheit mit Car-Sharing dar. Damit steht seine Schilderung analog zu seiner früheren Vermutung, nach der Car-Sharing *„genau das ist“*, was er wollte. Die von ihm geäußerte Bewertung ist dabei insofern von maßgeblichem Belang, als dass er nicht nur der Interviewte ist, sondern zum damaligen Zeitpunkt auch der Hauptnutzer des PKWs war. Als solcher verfügte er, der werktags täglich das Auto für seine Arbeitsstrecke genutzt hat, nunmehr über kein eigenes Fahrzeug mehr. Folglich hat somit Tobias Merki in erster Linie die Konsequenzen aus dem Entscheidungsprozess zu tragen. Dies ist entsprechend seiner retrospektiven wie auch aktuellen Bewertung (*„Ich war damit oder bin muss ich sagen, damit auch voll zufrieden“*) von Car-Sharing jedoch nicht als Belastung, sondern vielmehr als positive Entlastung

einzustufen. Für diese Einschätzung bemüht Tobias Merki einen Vergleich, bei welchem der Wechsel der Verkehrsmittel für ihn offenkundig am stärksten spürbar ist, seinen täglich absolvierten Arbeitsweg. Zu diesem Zweck stellt er das bislang genutzte Verkehrsmittel Privat-PKW den nunmehr genutzten öffentlichen Verkehrsmitteln anhand rationaler Gesichtspunkte kontrastierend gegenüber. Die dabei von ihm angeführte Abwägung der subjektiv dargelegten Vor- und Nachteile der jeweiligen Verkehrsmittel in ihrer Nutzung erfolgt auf einer ausschließlich funktionalen Ebene. Somit spielen weiter denkbare wie mögliche moralisch-ethische Argumente einer bestimmten Verkehrsmittelnutzung ebenso wenig wie etwa ökologische Aspekte - auf einer kollektiv orientierten Ebene des Gemeinwohls - keine bedeutsame Rolle. Gleichwohl gilt selbiges auch für eine mögliche Betrachtung auf symbolisch-funktionaler Ebene; auch diese Aspekte sind für Tobias Merki nicht von Relevanz, für ihn ist weder ein spezieller Fahrzeugtyp noch eine bestimmte Marke von Bedeutung. Als Schlussfolgerung seiner Argumentation ist somit gemäß seiner Gewichtung festzustellen, dass die Nachteile des Autos nicht etwa im Besitz eines solchen verortet sind, sondern konträr dazu lediglich in der Nutzung des Autos liegen.¹⁹³ Entsprechend dieser Verortung gilt somit, dass das Automobil für Tobias Merki die Funktion einer bequemen und zugleich zügigen Raumüberwindung, die Spaß macht, unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht mehr in einem für ihn angemessenen Maße erfüllt.

Der Bedarf an Automobilität umfasste neben dem Arbeitsweg vornehmlich größere Einkäufe sowie gelegentliche Freizeitfahrten mit der Familie in die Umgebung. Mit der Veräußerung des PKWs wurde seitens Tobias Merki und seiner Frau dabei „bewusst“ der Entschluss gefasst, mit Ausnahme der benannten Fahrstrecke zum Arbeitsplatz, für diese Zwecke nunmehr die Möglichkeit von Car-Sharing gezielt zu nutzen. Doch auch die vormals notwendig erachteten Fahrten, wie etwa zum Großeinkauf, werden - durch den Erwerb alternativer Güter - zunehmend substituiert: Mit dem Erwerb eines „Soda-Streams“-Automaten wurden Einkaufsfahrten für Getränke signifikant verringert. Auf die Nachfrage, ob auch sonstige Fahrten verringert wurden, gibt Tobias Merki an, dass auch die Fahrten etwa zu Freunden nun ja nicht mehr mit dem Auto, sondern auch mit dem ÖPNV oder den Fahrrädern bewältigt wurden.

Anknüpfend an die vorige Darstellung der Motivation zum Wechsel zu Car-Sharing, wurde Tobias Merki anschließend bezüglich der von ihm angeführten Überredung seiner Frau hier-

¹⁹³ Der Sachverhalt, dass die Funktionalität des PKWs mehr als der Besitz des Fahrzeugs gewertet wird, steht damit insbesondere in einem signifikanten Kontrast etwa zu den Interviews mit Ursula Neufischer (I1) und Peter Brandlmeier (I2). Bei diesen Befragten wurde Autobesitz an sich als belastend empfunden; sowohl auf einer moralischen Ebene (Ursula Neufischer I1) wie auch finanziellen Aspekten (Peter Brandlmeier I2). In diesen Fällen erfolgte bereits eine Reduzierung der Autonutzung und Kilometerfahrleistung, und der Wagen wurde nur noch für nichtalltägliche respektive „nicht-Routine-Fahrten“ genutzt. Bei Tobias Merki wurde das Auto hingegen bis zur Veräußerung für den täglichen Arbeitsweg genutzt. Dabei erfolgte der Umstieg vom eigenen PKW zum ÖPNV, trotz vorheriger Erfahrung und abweichend von den anderen Interviewpartnern, erst nachdem der Verkauf stand.

zu befragt.

C.D.: *„Sie haben vorhin erwähnt, dass Sie ihre Frau erst überreden mussten. Können Sie dazu noch etwas mehr auf die Zeit eingehen, also direkt vor Ihrer Mitgliedschaft bei Car-Sharing?“*

T.M.: *„Ja selbstverständlich, also für uns war ganz klar, warum wir dann auch gesagt haben, wir machen das mit Car-Sharing. Das war schon ganz einfach auch eine Kostenfrage, also weil das Auto immer teurer wird. Wenn ich noch ein Auto hätte, wäre das echt schwierig, die ganzen Kosten, die ein Auto bedeutet, die Unterhaltungskosten. Ich bin ja Alleinverdiener, meine Frau geht nicht arbeiten. Und da muss man schon schauen, die Mieten, Benzin und Versicherung, die Preise da und für das Tanken steigen ja nur. Auch die Autopreise an sich, ein Neuwagen wär da nicht drin´ und durch die Stadt der Verkehr, da kommt man ja kaum noch voran. Da fahr´ ich dann mit knapp 50 Euro im Monat schon relativ günstig. Und bei der Umweltkarte kann die Familie am Wochenende auch mit, das ist schon wesentlich preisgünstiger dann.“*

Neben den vorgenannten Motiven wurde der Wechsel zu Car-Sharing offenkundig ebenso stark von finanziellen Motiven beeinflusst. Anhand der Wortwahl von Tobias Merki verdeutlicht dieser mit Verwendung des Wortes „auch“, jedoch das diese Motivlage eher sekundärer Art denn als primäre Bedingung für den Umstieg gedeutet werden kann. Folglich gilt es den wesentlichen Faktor auszumachen, welcher nicht nur den eigentlichen Umstieg veranlasst hat, sondern vielmehr grundsätzlich den Entscheidungsprozess an sich ausgelöst hat und es ermöglichte, die bisherige Verkehrsroutine - vornehmlich der PKW-Nutzung zum Arbeitsweg, dem Hauptzweck der vormaligen Autonutzung - aufzubrechen. Entsprechend den bisherigen Erkenntnissen sowie den verkehrsbiografischen Daten des Befragten ist dies somit in erster Linie die Veränderung der verkehrlichen Situation, die sich in zwei Aspekte differenziert: Die durch die Wohnstandortverlagerung induzierte Verlängerung und Umgestaltung des Arbeitsweges, der mit dem Auto nun mehr etwa 18 Km beträgt sowie zweitens, der als zunehmend nachteilig empfundenen Entwicklung der Verkehrssituation an sich, die mit den Schlagworten „Staus“ und „Stop-an-Go“ hinreichend definiert wurden.

Demnach ist anzunehmen, dass im Falle von Tobias Merki durch eine latente Unzufriedenheit eine bestimmte subjektive Akzeptanzschwelle erreicht wurde und damit die Suche nach verkehrlichen Alternativen induziert wurde. Folglich kann dies insofern als eine notwendige Bedingung betrachtet werden, nach der einerseits die Autonutzung an sich vor dem Aspekt der Funktionalität in Frage gestellt wird. Andererseits und eng damit verknüpft wird somit ebenso die Nutzung des ÖPNVs für die bisherige Routinestrecke des Arbeitsweges über-

haupt erstmals als eine realistische Alternative wahrgenommen und eingeschätzt. Demgegenüber, so lässt sich mutmaßen, bezeichnen finanzielle Motive offenbar nur eine sekundäre Rolle. Diese wird damit erst dann handlungswirksam, als sich Tobias Merki im konkreten Abwägungsprozess um die Ausgestaltung seiner Mobilität befindet. Für ihn sind die maßgeblichen Pole damit zwischen Autobesitz einerseits sowie den öffentlichen Verkehrsmitteln und der komplementären Nutzung von Car-Sharing andererseits als eine Art Mobilitätsgarantie auszumachen.

Entsprechend dieses Sachverhaltes lässt sich die Hypothese ableiten, dass ökonomische Kosten als singulärer Aspekt nicht genügen, um den konkreten Entscheidungsprozess zu induzieren; damit ergibt sich folgendermaßen, dass sie mehr als hinreichende denn als notwendige Bedingung zu definieren sind. Weiterhin ist damit gleichsam festzustellen, dass sie erst dann handlungswirksam werden, wenn andere notwendige Bedingungen erfüllt sind.

In dem von Tobias Merki angeführten Kostenvergleich stellt er den summarischen Kostenblock aus fixen und variablen Kosten für Unterhalt und Betrieb des Automobils den Ausgaben für eine Monatsfahrkarte für den öffentlichen Nahverkehr gegenüber. Weitere zum damaligen Zeitpunkt etwaige Mobilitätskosten für die Nutzung von Car-Sharing oder gelegentliche Taxifahrten werden in seiner Gegenüberstellung nicht berücksichtigt und somit nicht aufgeführt. Daraus lässt sich schließen, dass Tobias Merki bereits damals, spätestens jedoch mit dem Erwerb des Soda-Streams-Automaten, einerseits sein avisiertes Vorhaben einer quasi planmäßigen und nur noch gezielten Autonutzung weitgehend realisiert hat; andererseits bedeutet dies jedoch gleichsam, dass er analog dazu ebenso die Nutzung von Car-Sharing derart reduziert hatte, dass die dadurch für ihn anfallenden Kosten kaum von Belang sind. Diese Vermutung scheint dahingehend schlüssig, als das ein durch Car-Sharing gewährtes Autofahren zunehmend zur Ausnahme avancierte und die damit folglich unerheblichen Nutzungskosten keine Anwendung im Bereich seiner Darstellung des monatlichen Mobilitätsbudgets finden. Vor dem Hintergrund seiner Darstellung über die vor dem Erwerb des Soda-Stream-Automaten häufigen Einkaufsfahrten für Getränke ist dabei jedoch anzunehmen, dass dies vor dem Kauf dieser Maschine anders war. Ein Beleg für diese Annahme findet sich in der Antwort von Tobias Merki auf die entsprechend gestellte Nachfrage, ob er die Einkaufsfahrten vorher auch mit Car-Sharing getätigt hat. Dazu äußert er sich bejahend und gibt eine detaillierte Auskunft über die dafür damals anfallenden Kosten. Diese beziffert er auf die reinen Fahrkosten - lediglich für diesen Nutzungszweck - auf schätzungsweise 20-30 Euro. Da diese Kosten regelmäßig und vor dem Erwerb des benannten Stream-Gerätes planmäßig angefallen sind, waren sie insofern auch Part in der Aufstellung des monatlichen Mobilitätsbudgets.

Entsprechend seiner Darstellung über die dargelegte Kostenrechnung wird deutlich, dass die Entscheidung über das Für und Wider respektive das Pro und Contra eines Privat-PKW und

den damit verbundenen Kosten sich bereits unabhängig von der konkreten Nutzung wesentlich auf den finanziellen Spielraum des gesamten Haushaltes auswirkt. Dies mag dabei insofern bedeutsam sein, als dass Tobias Merki in sozialstruktureller Perspektive (s)eine Rolle als „Alleinverdiener“ des sogenannten „Single-Bread-Winner“-Haushaltes zukommt. Dabei übernimmt er nicht nur lediglich die „Aufgabe“ des klassischen Ernährers, sondern zugleich auch im traditionellen Sinne die (finanzielle) Verantwortung und daher letztlich auch die Entscheidungsbefugnis über weitreichende Entschlüsse; wie im konkreten Fall der Veräußerung des Automobils. Damit ist zugleich festzustellen, dass im Vergleich mit Haushalten, die etwa der Gruppe der „Dual-Bread-Winner“ zuzuordnen sind oder allgemein über ein höheres Einkommen verfügen, finanzielle Aspekte in der Motivationslage bei diesen im Entscheidungsprozess - über den Fortbesitz eines Privat-PKW - kaum eine Rolle zukommt.

Als wesentliches Momentum für die tatsächliche Verkaufsentscheidung ist im Fall von Tobias Merki hingegen der Wissenserwerb über Car-Sharing im Rahmen einer Informationsveranstaltung im Sommer 2006 festzustellen. Zu dieser äußert Tobias Merki:

„[...] ich bin da ganz einfach hin, und habe mir gesagt, ich höre mir das mal an und dann entscheide ich, ob ich den verkaufe oder eben nicht. Und dann hab' ich das auch direkt festgelegt: Das ist es, nach dem Urlaub wird der Wagen verkauft.“

Nachdem Tobias Merki bereits über grundlegende Kenntnisse von Car-Sharing verfügt, geht er mit der konkreten Entscheidungsabsicht zu der Informationsveranstaltung, seinen PKW zu veräußern oder zu behalten. Dabei ist es erst die Mitgliedschaft bei dem Car-Sharing-Anbieter, welche ihm den Verkauf des PKWs bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung seiner Mobilität - seinem spezifischen Anliegen - erlaubt und welche darüber hinaus nachfolgend zu einer täglichen und somit gewohnheitsmäßigen Nutzung des ÖPNVs führt, die wiederum komplementär zur Nutzung von Car-Sharing steht. Dieses Vorgehen scheint im Vergleich zu den bisherigen Interviewpartnern zunächst ungewöhnlich. In den meisten Fällen erfolgte bereits vor der Veräußerung des PKWs ein Wechsel auf den ÖPNV und ein De-Routinisierungsprozess, innerhalb dessen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zur Routine avancierte und der Privat-PKW entsprechend nur noch eingeschränkt für alltägliche Wegstrecken benutzt wurde. Dieser Sachlage entsprechend ist davon auszugehen, dass Tobias Merki die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bereits früher gewohnt war und erstens, selbige Verkehrspraxis mit positiven Erfahrungen zu konnotieren weiß sowie zweitens, damit über die praktische Kompetenz in der Nutzung dieser Verkehrsmittel verfügt und an diese anknüpfen kann.

Diese These wird dabei durch die nachfolgend angeführten Interviewpassagen belegt, in denen Tobias Merki gebeten wurde, seine frühen Mobilitätserfahrungen, wie den Erwerb des

Führerscheins, zu schildern.

19.4 Führerscheinerwerb und erstes eigenes Auto

Nachdem bereits im einführenden Abschnitt darauf hingewiesen wurde, dass weniger die Verkehrssozialisation von Belang ist, wird im folgenden Tobias Merkis Darstellung zu seinem Führerscheinerwerb fokussiert.

C.D.: „Können Sie auch erläutern, wie das war, als Sie den Führerschein gemacht haben und auch Ihr erstes Auto bekommen haben? Was hatte das damals für Sie für eine Bedeutung?“

T.M.: „Na ja, also den Führerschein, den hab' ich ja erst mit 21 gemacht. Vorher war ich ja nach dem Umzug hierher nur mit Fahrrad, dem Bus und S-Bahn unterwegs und das war auch in Ordnung. Aber dann habe ich mir gesagt, Führerschein, den mache ich - damit ich den habe. Man weiß ja nie, wofür man den braucht und nützen kann der ja auch. Und dann kam aber auch der Punkt, an dem ich mir dachte: Ich brauche doch kurzzeitig schon mal einen Wagen, damit ich da nicht aus der Übung komme. Weil, wenn ich den Führerschein habe, aber dann jahrelang überhaupt nicht fahre und den nicht nutze, bringt er mir ja auch nichts. Dann hätte ich ja wieder zur Fahrschule gemusst und dann wieder Fahrstunden zum Nachholen. Das ist dann wie beim Beruf, wie wenn man einen neuen Typ von Heizungsanlagen installieren muss oder das welchen beibringen muss, wenn man nicht übt, bringt es nichts. Und darum heißt es dann üben, üben und nochmal üben, bis man die Anlage versteht. Und so ist das mit dem Auto auch, also das ist im Endeffekt nicht anders. Eben auch nur eine Maschine“.

Entsprechend seiner Antwort ist das maßgebliche Ansinnen, welches ihn zum Führerscheinerwerb veranlasste, auf zwei Ebenen verortet. Einerseits diente ihm der Führerschein als rechtsgültige Erlaubnis ein Fahrzeug zu steuern; andererseits erwarb er ebenso die Fertigkeit, ein Automobil souverän fahren zu können. Auffallend ist jedoch, dass seine Intention, den Führerschein zu machen, ohne eine direkte Zweckbestimmung bestand. Das Absolvieren der Fahrschule und der notwendigen Prüfungen erfolgte somit auf eine diffuse, nicht näher bestimmte, gar abstrakte Möglichkeit der Nutzung - seiner erworbenen Fähigkeit und Erlaubnis - hin. Analog zu diesem Sachverhalt ist festzustellen, dass die Fahrerlaubnis seinen Handlungsspielraum hinsichtlich der Erreichbarkeit von Möglichkeiten zwar erweiterte, sie war für ihn jedoch offenkundig nicht erforderlich („[...] damit ich den habe. Man weiß ja nie, wofür man den braucht und nützen kann er auch“). Dies bedeutet somit außerdem,

dass Tobias Merki den Führerschein zwar „erst“ im Alter von 21 Jahren gemacht hat, jedoch offenkundig kein Auto benötigte, um mobil zu sein. Ganz in diesem Sinne war er auch nicht auf ein Automobil angewiesen, um eine Unabhängigkeit bei einem Ablösungsprozess in der Adoleszenzphase zu erlangen; er hatte dies zum damaligen Zeitpunkt bereits erfolgreich vollzogen. Diese Vermutung wird dabei durch die Darstellung von Tobias Merki belegt, nach der er bereits vor dem Führerscheinwerb mit den von ihm genutzten Verkehrsmitteln seine Mobilitätsansprüche nicht nur bewältigen konnte, sondern damit auch zufrieden war. Entsprechend lautet seine Feststellung, „[...] und das war auch in Ordnung“. Festzustellen ist somit, dass Tobias Merki nach dem Umzug mit seinen Eltern in den frühen Jugendjahren unter den verkehrlichen Rahmenbedingungen eines gut ausgebauten ÖPNV-Angebots aufwuchs. Damit erlangte er bereits in diesem Alter die Kompetenz, die entsprechenden Verkehrsmittel souverän und selbstständig zu nutzen, was ihm wiederum die Unabhängigkeit von seinen Eltern hinsichtlich der Mobilität ermöglicht hat.

Gleichwohl erwächst für Tobias Merki mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis ein indirekt rationaler Handlungszwang. Entsprechend seiner perspektivischen Darstellung ergibt sich dieser Sachverhalt wie folgt: Einerseits bezeichnete der Führerscheinwerb ein kostenintensives Unterfangen, für das er nicht nur monetäre Ressourcen aufgewendet hat, sondern ebenso auch zeitliche. Obgleich er zum damaligen Zeitpunkt die konkrete Nutzung vorerst als abstrakte Möglichkeit bestimmt, gilt es für ihn als maßgeblich, die mühsam erworbene Fertigkeit des Fahren-Könnens nicht zu verlernen; womit er gleichermaßen gezwungen ist, diese Fähigkeit weiter zu trainieren. Auf instrumenteller Ebene dient der Erwerb seines ersten Fahrzeugs somit unter ganz rationalen Gesichtspunkten folglich dem Zweck, diese Ressource an Fertigkeiten respektive das Potential zu erhalten. Tobias Merki bedarf hierzu jedoch nicht notwendigerweise eines permanenten und kontinuierlichen PKW-Besitzes, sondern lediglich eines sporadischen und „kurzzeitigen“ „Auto-habens“, um die benannte Nutzungsfertigkeit von Fahrzeugen nicht zu verlernen.

Dabei kann unter Berücksichtigung seiner mittlerweile geringen PKW-Fahrleistung und Fahrzeugnutzung diese Argumentation theoretisch explizit dahingehend ausgeführt werden, dass Tobias Merki diesen Anspruch bereits durch die Mitgliedschaft beim Car-Sharing und die Möglichkeit eines gelegentlichen Fahr-Übens als hinreichend erfüllt einschätzt.

Überdies verdeutlicht der Vergleich von Auto und Maschine wie schon vorige Äußerungen von Tobias Merki, dass sein Verhältnis zum Automobil als vornehmlich funktional einzuschätzen ist. Im Gegensatz zu etwa Ursula Neufischer (I1), die eine eher emotionale Beziehung zu ihren Autos hat(-te) und sie gar mit Kosenamen bedachte, zeigt sich hier ein eher nüchtern distanzierendes Verhältnis. Folglich wird der (Nutz-)Wert eines Fahrzeugs von Tobias Merki auf die Ebene als technisch-instrumentelles Artefakt beschränkt und eine Bedeutung

auf symbolischer Ebene als nachrangig eingestuft bis gar negiert.¹⁹⁴

19.5 Die Permanenz in der Kontinuität der Wechsels

Auch im weiteren Interview wird die vorgenannte Einschätzung zum Verhältnis von Tobias Merki zur Automobilität bestätigt:

T.M.: „Und allgemein gab es zwischenzeitlich auch mal dann wieder Aussetzer, also zeitlich, wo ich dann kein Auto hatte, weil der Wagen dann zur Reparatur musste. Beim ersten Wagen war es so ein Motorschaden, Zylinderdichtungen und Getriebe, also Schaltung auch hin, da habe ich es dann verkauft. Und das war für mich dann auch wieder so anderthalb Jahre ohne Auto. Aber das hat mir überhaupt nichts ausgemacht. Und so jetzt, so eine Umstellung, nachdem ich das Auto nicht mehr habe, die hab ich eigentlich gar nicht festgestellt. Das einzige ist - also der einzige Unterschied ist - wie gesagt, dass ich eben früher aufstehen muss.“

Tobias Merki führt in seiner Antwort sowohl den Initialwagen - sein erstes Fahrzeug - sowie seinen zuletzt erworbenen PKW an. Dieser Sachverhalt erschließt sich jedoch erst bei näherer Betrachtung, da er in seiner Darstellung verschiedene zeitliche Bezugspunkte verwendet. Nachdem er zunächst von seinem ersten Fahrzeug und den damaligen technischen Ausfällen berichtet, wechselt er in seiner Schilderung direkt zu seinem letzten Auto. Diese Unterscheidung wird besonders an seiner Wortwahl, „*und jetzt*“, verdeutlicht; dabei bezieht er sich mit der Anmerkung, „*nachdem ich das Auto nicht mehr habe*“, nicht auf sein erstes, sondern letztes Auto. Dabei ist festzustellen, dass für Tobias Merki die Autos stets austauschbare technische Artefakte darstellen; sie sind namenlos, ohne besondere Erwähnung der Marke und ohne jegliche emotionale Bindung auf ihre Funktion reduziert.

Bezüglich der konkreten Umstellung vom Autobesitz zum Car-Sharing und den dazwischen liegenden autolosen Zyklen erachtet Tobias Merki selbige als problemlos; entsprechend stellt er dazu fest, dass ihm der Wechsel „*gar nichts ausgemacht*“ hat. Dieser Sachverhalt mag vornehmlich auf die Tatsache zurückzuführen sein, dass diese Einschätzung der Erfahrungen summarisch definiert ist. Dies bedeutet demnach, jede Umstellung hat ihm nichts ausgemacht; die analoge Erfahrung dazu ist somit zur Regel avanciert und zwar unabhängig vom jeweiligen Fahrzeug, von welchem er sich getrennt hat.

Demnach lässt sich mutmaßen, dass der Wechsel zwischen den spezifischen Phasen von Autobesitz bis hin zum Car-Sharing selbst eine Art Kontinuität sui generis ist. Die eigentliche

¹⁹⁴ Einschränkung ist bei dieser Interpretation anzumerken, dass Tobias Merki das Fahren, wie er an anderer Stelle äußert, jedoch zeitweilig auch „*Spaß macht*“. Dies gilt zumindest anfänglich, da er später, wie dargestellt, die Nutzung eines Fahrzeugs - unter den städtischen Rahmenbedingungen eines „Stop-and-Go’s“ - als Belastung anführt.

Umstellung vom „Nicht-mehr-Haben“ respektive „Nicht-mehr-Besitzen“ des letztlich Auto-besitzes bedingt somit für Tobias Merki keinerlei neue Erfahrung. Vielmehr bezeichnet sie eine eigentlich verkehrliche Praxis - mit Ausnahme der Folge des benannten früheren Aufstehens -, an die Tobias Merki bereits gewöhnt ist und war. Er verfügt demnach nicht nur über eine eingewöhnte Handlungspraxis eines Lebens ohne Auto, sondern gleichermaßen auch über die verkehrlichen Routinen in der Nutzung alternativer Verkehrsmittel, an die er stets anknüpfen kann.

Die vermutete Kontinuität des Wechsels kommt ebenso anhand der nachfolgenden Interviewpassage zum Ausdruck:

T.M.: „Wie ich den Führerschein gemacht habe, war ich ab und an auch noch so beim Umweltschutz aktiv. Da hatte wohl auch jeder einen Führerschein. Weil da schon Infostände aufgebaut wurden, und die mussten ja auch transportiert werden; so dass die Leute an sich wohl schon einen Führerschein haben mussten. Ich fand das somit auch dann auch günstig, wenn man dann eben selber auch einen Führerschein hatte, so dass ich auch mal dann ein Auto fahren kann. Ansonsten hatte ich halt immer den Standpunkt, selber ein Auto – brauch‘ ich nicht. Eigener Wagen muss nicht sein. Na ja, aber dann trotzdem den Führerschein gemacht. Na ja, und muss doch sagen, habe dann irgendwann auch gemeint, Auto fahren ist doch eine feine Sache, macht ja doch Spaß. Und dann hatte ich ja nach meinem ersten Wagen später noch einen Wagen mit meiner Frau, den aber auch wieder verkauft bei den ganzen Reparaturen. Und dann haben wir uns ja unseren letzten Wagen gekauft, den Audi, den haben wir dann auch behalten, bis der auch in die Jahre gekommen ist und wir dann zu Car-Sharing gewechselt haben. Von dem Verkauf, also von dem Geld, haben wir uns dann auch vernünftige Fahrräder gekauft, die Einlage beim Car-Sharing bezahlt und den Rest beiseite gelegt und gespart.“

Tobias Merki führt in diesem Abschnitt des Interviews aus, dass er den Führscheinerwerb, den er eigentlich mit keiner direkten Zweckbestimmung erworben hat, zugleich mit dem Vorteil verbindet, sich im Rahmen seines früheren Umweltengagements einzubringen und dahingehend für Transportaufgaben zu nutzen. Sein eigentliches Engagement in diesem Bereich mag dabei zunächst erstaunen, da ein solches gemeinhin mehr bei einem studentischen Milieu zu erwarten gewesen wäre. Zugleich scheint diese Betätigung in damaliger Zeit jedoch aus sozialstruktureller Perspektive durchaus verständlich. Somit ist es nachvollziehbar, wenn man statt moralisch-ethischem Ansinnen und Betroffenheit, basierend auf einer ökologischen Bildung, seine Aktivität als Ausdruck einer traditionellen Naturverbundenheit des Arbeitermilieus zugrunde legt.

Unter Vernachlässigung der eingeschränkten Ausstattung mit ökonomischen Ressourcen findet sich ein indirekter Beleg für diese Einschätzung in den vorwiegend nahraumorientierten Freizeitaktivitäten der Familie von Tobias Merki. Demnach werden mit den erworbenen Fahrrädern Radausflüge oder Spaziergänge in der näheren Umgebung präferiert. Gleiches gilt für die Ausgestaltung von Urlauben: Es wird das Bergwandern als familiäres Urlaubserlebnis gewählt, bei dem die Freude und Spaß an der (körperlichen) Aktivität und Bewegung sowie die Naturerfahrung als solche im Vordergrund stehen.

Dieser Interpretation folgend, dient die Schilderung von Tobias Merki über sein damaliges Engagement im Umweltschutz nicht zur argumentativen Untermauerung einer ideologischen Verknüpfung zwischen ökologischen Wertvorstellungen und der Entscheidung über die Veräußerung des PKWs, sondern lediglich zur näheren Erläuterung über die genaueren Umstände seines Führerscheinerwerbs.

Summarisch ist somit festzustellen, dass, wie bereits zuvor deutlich wurde, ethische Maßstäbe und Einstellungen die Veräußerung des Fahrzeugs in keinerlei bedeutsamen Weise beeinflusst haben, sondern dies konträr dazu vielmehr als bewusste individuelle und zugleich milieu-untypische (Entscheidungs-)Handlung erfolgt ist.

19.6 Autobesitz und der Bourdieusche Zwang zur Konformität

Rekurrierend auf die im vorigen Abschnitt begründete Vermutung, dass die Entscheidung über die Veräußerung des PKWs und die Nutzung von Car-Sharing als eher milieu-untypisch einzustufen ist, gilt es analog dazu nachfolgend Tobias Merki in Relation zur allgemeinen Charakteristik der Car-Sharing-Nutzer zu betrachten. Dabei ist festzustellen, dass Tobias Merki als Facharbeiter mit mittlerem Bildungsniveau unter sozialstrukturellen Gesichtspunkten zum damaligen Zeitpunkt seiner Mitgliedschaft bei Car-Sharing eher einer Minderheit angehört. Folglich ist anzunehmen, dass ein Leben ohne Auto in seinem näheren sozialen Umfeld eher eine Ausnahme darstellt. Demgemäß stellt sich somit die Frage, wie Tobias Merki mit dieser Tatsache, der (un-)gewollten Unterscheidung von seinem sozialen Milieu, verfährt und agiert. Um dies zu beantworten wurde Tobias Merki entsprechend befragt:

C.D.: *„Wie war und verhielt sich das in Ihrem Freundeskreis? Besaßen oder besitzen die vornehmlich Autos oder gibt es da auch einige ohne Auto?“*

T.M.: *„Ne, die haben und hatten alle Autos.“*

C.D.: *„Hm was haben die dann dazu gemeint oder gesagt, dass Sie damals kein Auto mehr hatten und dann Car-Sharing nutzen?“*

T.M.: *„Da gab es keine Diskussion, die haben das akzeptiert. Das ist auch unsere Sache. Und wenn die eben die Meinung haben, dass sie auf ihr Auto nicht verzichten können, dann sollen sie eben mit dem Auto fahren. Dann dürfen die sich aber auch nicht beschweren, wenn sie auch mal da hohe Reparaturrechnungen bezahlen müssen.“*

Tobias Merki wurde nach seinem engeren sozialen Milieu und somit direkt für ihn bedeutsamen Personenkreis befragt. Tobias Merki beantwortet die an ihn gerichtete Frage direkt und auf einer sachlichen Betrachtungsebene; dabei bezieht er sich zeitlich sowohl auf den damaligen Zeitpunkt seiner Car-Sharing-Mitgliedschaft wie auch auf die aktuelle Situation. Mit seiner Antwort belegt er dabei die Annahme, nach der seine Mitgliedschaft bei Car-Sharing und der Nicht-Besitz eines Automobils eine eher milieu-untypische verkehrliche Praxis darstellte. Seine Darstellung führt er ebenso sachlich mit der Bewertung fort, dass Car-Sharing in seinem näheren sozialen Umfeld nicht Gegenstand etwaiger - etwa moralischer - Diskussionen war und sein Verkehrsverhalten „akzeptiert“ wurde. Zugleich impliziert seine Äußerung über das Argument seiner Bekannten, nicht auf ein Fahrzeug verzichten zu können, das selbiges demnach nicht eine objektiv gegebene Tatsache sei, sondern explizit als deren „Meinung“ bestimmt ist. Zugleich bedeutet diese Differenzierung zwischen „das ist unsere Sache“ und „deren Meinung“ eine signifikante Distanzierung von dieser „Meinung“. Analog dazu bedeutet dies im Umkehrschluss jedoch, dass - nach Ansicht von Tobias Merki - der Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug eine Entscheidung sei, die demnach jeder für sich selbst - individuell - zu treffen hat, ohne sie dabei jedoch moralisch zu bewerten.

Allerdings weist Tobias Merki auf den Sachverhalt hin, dass mit der Entscheidung für ein Automobil dann mitunter auch negative Konsequenzen einhergehen, wie die anfallenden hohen Reparaturkosten, denen dann Rechnung getragen werden muss. Entsprechend seiner vielfach mit technischen Defekten belasteten Fahrzeuge bemüht Tobias Merki diese Folgen wiederum, um argumentativ die Richtigkeit seiner Entscheidung gegen den Besitz eines Automobils zu untermauern und zu rechtfertigen.

Festzustellen ist somit, dass Tobias Merki einerseits mit dem Verzicht auf ein Automobil und der Nutzung von Car-Sharing ein milieu-untypisches Verkehrshandeln praktiziert. Da sein Agieren jedoch akzeptiert wird und keinerlei Diskussion bedingt, gilt es folglich zu betrachten, wieso dies der Fall ist und Tobias Merki keinerlei Kritik erfährt. Um diesen Sachverhalt zu verstehen, gilt es, das Verkehrshandeln von Tobias Merki im Kontext der Bourdieu'schen Konformitätslogik zu betrachten: Demgemäß ordnet sich Tobias Merki trotz seines milieu-untypischen Verkehrshandelns in seinem Verhalten dem sogenannten Konformitätsprinzip unter. Selbiges bezeichnet dabei entsprechend Bourdieu (1997: 597) sowohl die einzige als auch die explizite „Geschmacksnorm der unteren Klassen“. Damit bestimmt es somit nicht

nur maßgeblich die sozialen und kulturellen Praktiken dieser Klassen, sondern gleichermaßen auch deren Präferenzen. Die eminente Bedeutung, welche dem Konformitätsprinzip somit inhärent ist, ist bereits mit Blick auf Bourdieus prominentes Machwerk „Die feinen Unterschiede“ und die dort vertretene Grundthese evident. Demnach evoziert die mangelnde Ressourcenausstattung der unteren Klassen den Habitus als eine aus Not entstandene Tugend, welche sich insbesondere am Beispiel dieser Klassen belegen lässt: Bourdieu zufolge bedingt die vorherrschende Not(-lage) der betroffenen Klassen die Genese eines „Not-Geschmacks“, welcher eine „Art Anpassung an den Mangel“ umfasst (vgl. ebd.: 585). In Folge steht als Resultat die Eingewöhnung und gleichsam Fügung in das Notwendige, welche als Resignation vor „dem Unausweichlichen“ (vgl. ebd.) bestimmt ist. Wie Bourdieu feststellt, fallen die „Auswirkungen des Mangel“ dabei zusammen mit den „[...] aus dem Mangel herrührenden Geschmack am Notwendigen [...] und verschleiern diese“ (ebd.: 587). Die Funktionalität der Geschmacksnorm des Konformitätsprinzip respektive das Prinzip als solches, dient somit vornehmlich der Aufrechterhaltung von (einer) „Homogenität [...] [des] unmittelbar erfahrenen sozialen Universums“ (ebd.: 597). Das bedeutet, es bezeichnet ein Gebot, um eine umfassende Geschlossenheit auf verschiedenen Ebenen, etwa bei Sprach- und Lebensstil und dem Geschmack, zu gewährleisten. Akteuren, die sich dem Prinzip dieses unerbittlichen Gebots verweigern, drohen dabei für anmaßende Versuche der bewussten Distinktion verschiedene Sanktionen als Reaktion, die bis zum Ausschluss (aus dem sozialen Umfeld) reichen. Von signifikanter Bedeutung ist jedoch nicht eine theoretisch drohende Sanktionierung an sich, sondern die spezifische Einschränkung, wann eine solche ihre konkrete Anwendung findet. Dazu stellt Bourdieu fest, dass „[...] nicht die Differenz an sich [bedeutsam ist], sondern die zur Schau getragene Absicht, [sich] zu unterscheiden“ (ebd.). Übertragen auf den konkreten Fall von Tobias Merki muss zunächst festgestellt werden, dass seine bewusste Entscheidung zum Autoverzicht und die Nutzung von Car-Sharing sich, entsprechend den bisherigen Erkenntnissen, zwangsläufig als eine Distinktion von Tobias Merki darstellt. Nach Anwendung des Konformitätsprinzips bedeutet dies, dass sein Verkehrsverhalten jedoch nur dann in seinem Umfeld akzeptiert wird, wenn er zum Ausdruck bringen kann, dass seine Entscheidung eine spezifische „Entscheidung für das Notwendige“ ist. Sie muss somit als individuelle rationale Kalkulation etwa ökonomischer Aspekte - und seiner monetären Ressourcen - dargelegt werden. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass er diese Differenz nicht demonstrativ einsetzen darf, wenn er eine Sanktionierung seiner Person vermeiden will. Entsprechend gilt für ihn somit, dass er bezüglich seines abweichenden Verkehrshandelns glaubhaft aufweisen kann, dass er dies nicht mit der absichtlichen Intention praktiziert, sich sozial abgrenzen zu wollen. Die Entscheidung von Tobias Merki wird in seinem näheren Umfeld schließlich ohne Diskussionen als solche akzeptiert und angenommen, was er im Interview mit seiner Anmerkung, „*das ist unsere Sache*“, bestä-

tigt.

Überdies belegt die theoretische Betrachtung zudem, dass Tobias Merkis Entscheidung für einen Autoverzicht und die Mitgliedschaft bei Car-Sharing ein entsprechend hohes Maß an Individuation impliziert. Demnach ist er eine äußerst individuierte Persönlichkeit, die es dem Konformitätsprinzip entsprechend erfolgreich geschafft hat, sich von dem näheren sozialen Milieu abzugrenzen, ohne dabei aus dem Milieu selbst „herauszufallen“.

19.7 Autobesitz, Car-Sharing und der Bourdieusche Notwendigkeitgeschmack

Ein weiterer Beleg für den schichtspezifischen Geschmack entsprechend der Bourdieuschen Terminologie und Theorie wird überdies in der nachfolgenden Interviewpassage deutlich. Befragt nach möglichen Alternativen zum Car-Sharing stellt Tobias Merki einen Vergleich zwischen dem Konzept von Car-Sharing und Autovermietung vor:

„Also wenn ich überlege, bei einer Autovermietung, da muss ich das Auto direkt pünktlich morgens um 7, 8, neun Uhr schon vollgetankt und pünktlich wieder abgeben. Wenn man sich da etwas verspätet, wird da nicht nachbezahlt, sondern direkt der halbe Tag in Rechnung gestellt. Da kann ich einen Wagen auch nicht erst Samstagnachmittags abholen oder Sonntagmorgens, wenn ich es nur für ein paar Stunden brauche, dann muss ich das schon eher für das ganze Wochenende buchen. Und bei Car-Sharing kann ich auch spät abends oder nachts sogar einen Wagen holen, ganz wie ich mag, und wenn ich den nicht mehr brauche, einfach wieder abstellen. Und da bezahl' ich nur die Zeit und Kilometer, die ich es genutzt habe. Und nicht noch die Zeit, die das Auto sonst den Tag lang nur rumsteht.“

Tobias Merki bezieht sich in seiner Antwort explizit auch auf das ungenutzte Potential eines Fahrzeugs, wenn es nur „rumsteht“ - für Tobias Merki ein direkter Widerspruch zum von ihm präferierten Gebot der Funktionalität. Auf lediglich monetäre Aspekte beschränkt erscheint ihm eine Autovermietung gegenüber Car-Sharing nicht sonderlich attraktiv. Dieser Sachverhalt gründet in der Möglichkeit bei Car-Sharing, die Nutzung sowohl entsprechend der (damaligen) ökonomischen Notwendigkeit als auch dem jeweiligen Bedarf anzupassen. Das Ansprechende an der Idee des Nutzens statt Besitzens basiert hier somit auf rein ökonomisch notwendigen Einsparmöglichkeiten; diese Rationalität ist somit maßgeblich. Demgegenüber sind ökologische Motive einer Ressourcenknappheit zugunsten einer kollektiven Gemeinwohlorientierung für ihn nicht von Belang. Dieser Sachverhalt in seiner motivationalen Orientierung steht somit partiell konträr zu seinem früheren Engagement beim Umweltschutz; in jedem Fall jedoch konträr zu den sozial-ökologischen Wurzeln, welche maßgeblich für die Entstehung des sozial - „akademischen“ - Prinzips des Car-Sharing waren.

Befragt, ob es für ihn - damals oder gegenwärtig - logisch wäre, seine Mitgliedschaft bei Car-Sharing zu kündigen oder zu beenden, da er kaum Gebrauch von der Möglichkeit der Nutzung macht, äußert Tobias Merki:

„Nein, da würd' ich keinesfalls kündigen. Wenn ich da austreten sollte, dann nur, wenn ich mir ein eigenes Auto zulegen würde. Wenn ich mal von der Großstadt umziehen sollte, aber wohl auch dann nicht, weil die Mitgliedschaft ja überregional ist. Ansonsten würde ich da auf jeden Fall Mitglied bleiben, weil man ja immer mal ein Auto gebrauchen kann, auch wenn in der Anfangszeit mal kein Auto vorhanden war, ist das Angebot bei dem Fuhrpark sehr gut, und wenn ich da mal ein paar Meter laufen muss bis zum Wagen, ist mir das in dem Sinne eher egal.“

Tobias Merki ist fest entschlossen, bei Car-Sharing weiter Mitglied zu bleiben. Auch wenn er etwa beklagt, dass mal kein Fahrzeug verfügbar war, hat sich dies durch die Erweiterung des Fuhrangebotes maßgeblich geändert. Obgleich er zwar eine monatliche Mitgliedschaftsgebühr bezahlen muss, ist er bereit diesen Beitrag zu entrichten, da er das Angebot auch überregional nutzen kann. Unabhängig von der eigentlichen Nutzung - und analog zu seinem Vergleich mit dem Autoverleih - stellt Car-Sharing für ihn somit stets die Möglichkeit einer Mobilitätsgarantie dar.

19.8 Bequemlichkeit muss man sich leisten können

Tobias Merki nutzt Car-Sharing entsprechend den vorgenannten Feststellungen zunächst als eine Mobilitätsgarantie. Damit einhergehende Wegstrecken zu den damals überwiegend stationsbasierten Fahrzeugstandorten stuft er dabei ohne weitere Umstände als akzeptabel für seine Mobilitätsbedürfnisse ein. Zugleich verdeutlichte Tobias Merki in seiner Antwort auf die Frage, weshalb seiner Einschätzung nach - damals wie heute - nicht mehr Akteure Car-Sharing praktizieren, zwei besondere Aspekte: Einerseits die dem Wechsel zu Car-Sharing zugrundeliegenden Schwierigkeiten, sich zum Verzicht auf einen Privat-PKW „durchzuringen“ - wie Tobias Merki eingangs betonte - und andererseits die zeitliche Langwierigkeit des Umstiegprozesses.

C.D.: Sie waren und sind mit Car-Sharing ja sehr zufrieden. Entsprechend wäre es ja für andere Leute ja auch eine Möglichkeit, auf einen Wagen zu verzichten. Wie ist Ihre Einschätzung, weshalb viele das dennoch nicht tun?“

T.M.: „Ich würde sagen, die sind einfach zu bequem und faul. Ja Bequemlichkeit, das war bei mir auch eine Sache, bei der ich dann erst eine Zeit überlegt habe: Auf ein

Auto verzichten, das ist doch viel zu bequem. Man steigt einfach in sein Auto und fährt wann und wo man will. Und so, also ohne eigenes Auto ist man ja da auf die anderen Verkehrsmittel angewiesen. Da muss ich auch mal schon zehn Minuten warten, wenn es nicht ganz passt und da Verspätung ist. Und am Wochenende, da ist ein Bus ja auch nur alle zwanzig Minuten da, wenn man den verpasst, heißt das schon wieder warten. Und da meine ich, das ist echt nur die Bequemlichkeit, so die man da überwinden muss. Vor allem wenn man jahrelang so einen Wagen hatte. Dann ist das eine echte Anstrengung zu sagen, dass man darauf verzichtet, auf das Auto und die Bequemlichkeit. Mit eigenem Auto ist das schon einfacher, wenn ein Bekannter anruft und man sich kurz treffen will. Das geht dann nicht mal eben, dass man sagt, ‚ich schnappe mir meinen Wagen und komme vorbei‘. Das ist nicht, da heißt es dann erstmal ab zur Leihstation. Aber nun ist das auch schon bequemer, da sind die Autos ja nicht mehr ganz gebunden an feste Stellstationen, das erleichtert zumindest das Zurückbringen.“

Mit der an Tobias Merki gerichteten Frage wird dieser zu einer Antwort aufgefordert, die eine Fremdlegitimation bezüglich des Fortbesitzes eines eigenen PKWs umfasst. Tobias Merki kommt dieser Aufforderung durch eine Verallgemeinerung seiner eigenen Erfahrung mit dem Wechsel der Verkehrsmittel vom Privat-PKW zum Car-Sharing nach. Dabei verwendet er in seiner Wortwahl die unpersönliche Formulierung „man“, um die Formulierung der Erschwernisse auf eine allgemeine Ebene zu beziehen. In diesem Bestreben nach einer seiner Ansicht gültigen Verallgemeinerung führt Tobias Merki nunmehr auch nachhaltige Aspekte eines Lebens ohne Auto an, die seiner subjektiven Einschätzung nach den Verzicht auf ein Auto maßgeblich verhindern oder hinderlich erscheinen lassen.

Ein eigenes Fahrzeug offeriert durch den bloßen Umstand des Besitzes ein Höchstmaß an Unabhängigkeit („Man steigt einfach in sein Auto und fährt wann und wo man will“). Basierend auf der permanenten Vor-Ort-Verfügbarkeit bietet der Privat-PKW somit eine maximale räumliche wie zeitliche Flexibilität. Folglich bedeutet die Veräußerung eines eigenen Autos im Umkehrschluss eine signifikante Einschränkung dieser Beweglichkeit. Dies gilt insbesondere dann, wenn die genutzte Wohnung entsprechender Akteure, wie etwa bei Tobias Merki, am Stadtrandgebiet verortet ist. Maßgeblich ist dabei vornehmlich der Sachverhalt, dass solche Wohnstandortlagen zumeist nur eine mäßig ausgebaute Anbindung an den ÖPNV bieten und Verkehrsmittel wie das Fahrrad somit nur bedingt geeignet sind, längere Distanzen zu Bekannten und Verwandten zurückzulegen und damit nur eingeschränkt genutzt werden können.

Demgegenüber bedeutet der Umstieg somit ein weniger freies und selbstbestimmtes Verkehrshandeln, sondern ein verstärktes Angewiesen-Sein auf objektive Gegebenheiten und

die Angebote öffentlicher Verkehrsmittel. Dabei bedingen selbige - in Relation zu den festen Taktzeiten und Fahrtrouten - eine geminderte Flexibilität sowie mitunter die körperlichen Unbequemlichkeiten des Warten-Müssens im öffentlichen Raum und der Verzicht auf Privatsphäre durch Nutzung dieser Verkehrsmittel. Aus diesen vornehmlichen Einschränkungen von zeitlicher wie räumlicher Erreichbarkeit ergeben sich wiederum soziale Konsequenzen: Wenn Besuche und Termine unter dem Aspekt der Transaktionskosten einen vermehrten organisatorischen und zeitlichen Aufwand voraussetzen, resultiert die geringere Erreichbarkeit in einer signifikanten Reduzierung der Möglichkeiten zur sozialen Teilhabe. Die bewusste Entscheidung, diese Konsequenzen wissentlich zu akzeptieren, bedarf einer Willensstärke, die Tobias Merki im Interview mit der Wortwahl einer „*besonderen Anstrengung*“ beschreibt. Insbesondere der Sachverhalt, dass Tobias Merki den Umstieg vom Privat-PKW auf die Verkehrsmittel des ÖPNVs direkt und ohne einen vorgelagerten De-Routinisierungsprozess vollführte, belegt diese Einschätzung. Ein weiterer Faktor, der als Indiz für diese Bewertung dient, sind die für ein Leben ohne Autos eher ungünstigen Rahmenbedingungen hinsichtlich der Ausstattung mit finanziellen Ressourcen.

Entsprechend ist davon auszugehen, dass Haushalte mit einem höheren Einkommen durch diese Ressource befähigt sind, die „Unbequemlichkeiten“ des Lebens ohne eigenes Auto, zumindest bis zu einem gewissen Grad, partiell abzumildern. Ein solches Entgegenwirken kann demnach durch die häufigere Nutzung von Car-Sharing oder Taxifahrten forciert werden; was im Falle von Tobias Merki jedoch weitgehend unterbleibt. Die Nutzung von Car-Sharing wird auf die „bewusste Planung“ reduziert, während er sich aus ökonomischen Gründen Taxifahrten kaum öfter leisten kann. Diesen Sachverhalt gibt Tobias Merki auch im Interview an und schildert, dass, wenn er mal einen Bus verpasst, er lieber zu Fuß geht als ein Taxi zu nutzen:

„Das überlege ich mir schon, ob ich dann knapp zehn Euro für die paar Kilometer zahle oder ob ich da eine halbe Stunde zu Fuß laufe. Im Urlaub wir sind ja auch ständig zu Fuß unterwegs, das sind wir ja schon vom Wandern bei den Bergtouren gewöhnt.“

Tobias Merki ist bestrebt, die Unbequemlichkeiten, welche einem Leben ohne Auto inhärent sind und wie bereits an anderen Stellen ersichtlich wurde, durch eine rationale Organisation seiner Mobilität zu kompensieren. In seiner Darstellung fasst er mit dem Begriff der Bequemlichkeit sehr knapp die wesentlichen Vorzüge eines Privat-PKWs gegenüber dem Konzept von Car-Sharing. Die maßgeblich von ihm dabei benannten Aspekte sind neben der Komplexitätsreduktion, durch die Entlastung von Planung und Organisation, vornehmlich die Möglichkeit einer routinisierten Nutzung eines eigenen Autos.

Die konkrete Entscheidung, wann ein Auto genutzt wird, stellt sich in Bezug auf den Bedarf an Automobilität bei Tobias Merki als ein vornehmlich von ökonomischen Zwängen aufoktroiertes und diktiertes Verkehrshandeln dar. In einer theoretischen Heuristik wäre Tobias Merki bezüglich seiner Car-Sharing-Nutzung als konkreter Typus und unter den festgestellten Aspekten als optimierungsbedachter Kostenminimierer einzuordnen.

19.9 Positiver Umgang mit der Mangelsituation

Die maßgeblichen Schwierigkeiten beim Verzicht auf einen Privat-PKW, die „Anstrengung“ eines solchen Aktes sowie die angeführte Unbequemlichkeit einer autolosen Lebensweise scheinen dabei zunächst widersprüchlich zu den Interpretationsergebnissen eines vorherigen Abschnitts: Unter der Überschrift „Permanenz in der Kontinuität der Wechsels“ (Kap. 13.6.5) wurde zunächst festgestellt, dass Tobias Merki die mehrfache Umstellung vom PKW-Besitz zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel *„nichts ausgemacht“* hat. Diese Ambivalenz widerstreitender Ergebnisse ist jedoch nur ein scheinbarer Widerspruch, welcher mit einer weitergehenden Fokussierung auf die Eingangspassage aufgelöst werden kann: Rekurrend auf die Äußerung von Tobias Merki, wurde der konkrete Entscheidungsprozess im Anfang des Interviews als ein performativer Akt charakterisiert, den er mit der Wortwahl des *„Durchringens“* beschrieb. Differenziert betrachtet bezeichnet der Akt des Durchringens dabei jedoch einen singulären Sachverhalt, der von der eigentlichen Umstellung der verkehrlichen Praxis zu differenzieren ist. Unter Zugrundelegung dieser Differenzierung ist festzustellen, dass für Tobias Merki, nachdem der Entscheidungsprozess abgeschlossen war und er aufgrund seiner Erfahrungen mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel über ein spezifisches Wissen über die Konsequenzen verfügte, die eigentliche Umstellung problemlos möglich war.

Die eigentliche *„Anstrengung“*, welche den Wechsel charakterisiert, ist somit nicht der konkrete Verzicht auf das Auto an sich, sondern der Verzicht auf ein Potential, auf die Möglichkeiten von Erreichbarkeit und Flexibilität, die das eigene Fahrzeug - in erreichbarer Nähe - ausmacht. In Analogie zu der Bourdieu'schen Betrachtungsweise gilt dabei folglich: Sobald durch die Veräußerung des Privat-PKWs diese Möglichkeiten nicht mehr gegeben sind, wird ihr Fehlen respektive das Nicht-Vorhandensein nicht mehr vermisst, weil es als solches nicht vermisst werden darf. Das autofreie Leben wird von dem Akteur - in diesem Fall Tobias Merki - als lebensweltliche Notwendigkeit definiert, zugleich auch akzeptiert und positiv umgedeutet; dabei geht in einem Vergleich zwischen „vorher und nachher“ jedoch nur die ausgeübte verkehrliche Praxis an sich und nicht die ermöglichte Beweglichkeit, das theoretische wie praktische Potential, in die Bewertung mit ein.

Die nicht unbeträchtliche Unbequemlichkeit wird demgegenüber nur durch die fragetechnische Aufforderung zur Fremdlegitimation zum Ausdruck gebracht, als es um den themati-

schen Bezug geht, weshalb andere Akteure nicht auch auf den Besitz eines Fahrzeugs verzichten. Bestimmende Faktoren, wie die eingeschränkte Möglichkeit zur sozialen Teilhabe und die reduzierte Erreichbarkeit, werden somit nach der Entscheidung als „Not-Geschmack“ akzeptiert.¹⁹⁵ Diese Akzeptanz gründet dabei in der Tatsache, dass der „Not-Geschmack“ nicht nur dem Namen nach aus einer (ökonomischen) Mangelsituation entstanden ist, sondern ebenso die benannte Art der Anpassung an diese Situation und den Mangel einschließt. Damit ergibt sich nach Bourdieu das Fügen in die Notwendigkeit und die Resignation vor dem Unausweichlichen (ders. 1997: 585); wobei jedoch festzustellen ist, dass durch die rationale Organisation von Tobias Merki Car-Sharing und die Nutzung komplementärer Verkehrsmittel in der subjektiven Darstellung keinen direkten Mangel für ihn bezeichnet, sondern positiv umgedeutet die allgemeinen Vorzüge eines Privat-PKWs weitgehend ausgeglichen werden.

Dabei fasst er bei diesem Ausgleich die Möglichkeit, vermeintlichen Nachteilen entgegenzuwirken und abzumildern. Ein weiterer Faktor, der als Indiz für diese Bewertung dient, sind die für ein Leben ohne Autos eher ungünstigen Rahmenbedingungen hinsichtlich der Ausstattung mit finanziellen Ressourcen.

20. Interview 7: Fynn Niederhöfer

Der zum Zeitpunkt des Interviews 36-jährige Geologe Fynn Niederhöfer lebt mit seiner Verlobten und dem siebenjährigen Sohn in einem zwei-Etagen Loft in der Bundeshauptstadt. Die Wohnung befindet sich am äußeren Rand des innerstädtischen Bezirks und ist dem östlichen Stadtteil zuzuordnen. Beruflich ist Fynn Niederhöfer als selbstständiger wissenschaftlicher Berater derzeit für ein internationales, mittelständisches Unternehmen in beratender Funktion tätig; seine Verlobte ist als freiberufliche Bloggerin und Yoga-Lehrerin bei einem Sportstudio angestellt. Die Betreuung des Sohnes teilten sich die beiden in den frühen Kindesjahren, Fynn Niederhöfer versorgte ihn vormittags, während seine Partnerin den Nachmittag übernahm. Seitdem der Sohn schulpflichtig ist übernehmen sie die nachmittägliche Betreuung gemeinsam, so wie es ihre jeweilige Zeiteinteilung und Jobs zulassen. Fynn Niederhöfer wurde 1981 geboren und wuchs in einer westdeutschen Kleinstadt nahe dem Ruhrgebiet auf. Seinen Führerschein machte er kurz nach dem Abitur 1999 nach seinem achtzehnten Geburtstag. Beruflich entschied er sich daraufhin zunächst für die Bundeswehr und erwirbt von seinen Wehrosold nach ein paar Monaten sein erstes eigenes Auto. Nachdem er neben dem allgemeinen Grundwehrdienst eine Wehrzeit von insgesamt 24 Monaten abgeleistet hat, entscheidet sich er im Anschluss daran für ein Studium der Geologie in Wuppertal, welches er erfolgreich absolviert.

Als sein PKW - der mittlerweile dritte - Anfang 2007 reparaturbedingt für einen mehrwöchi-

¹⁹⁵ Diese Akzeptanz betrifft dabei nicht nur Tobias Merki selbst, sondern auch sein näheres soziales Umfeld.

gen Zeitraum ausfällt, entschließt sich Fynn Niederhöfer, zur Überbrückung sein Fahrrad zu benutzen.

Bis dahin hatte ihn zumeist die geographische Lage der Stadt - eine quasi Bergetappe von der städtischen Talsohle bis zur Universität - vom Radfahren abgehalten. Während er lediglich kurze Wege zu Fuß erledigte, wählte er für die meisten Wegstrecken sein Auto. Nach der Reparatur entschied sich Fynn Niederhöfer, wieder sein Fahrzeug zu benutzen, was jedoch nur ein Vierteljahr lang möglich war, bis sein Wagen endgültig nicht mehr fahrtüchtig war. Nach insgesamt ungefähr acht Jahren des Autobesitzes erwarb er kein neues Fahrzeug mehr. Stattdessen bewältigte er anfallende Wegstrecken nun tagsüber zumeist mit dem Fahrrad und nutzte vornehmlich abends und in der Freizeit den PKW seiner damals noch Freundin, die zu dieser Zeit ebenfalls in Wuppertal lebte.

Zum Herbst desselben Jahres 2007 entschied sich Fynn Niederhöfer beruflich bedingt für eine Wohnstandortverlagerung in die Hauptstadt. Er bezog eine kleinere Wohnung im Stadtrandgebiet, wobei er ohne eigenen PKW auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen war, um seinen Arbeitsplatz in der Innenstadt zu erreichen. In der Freizeit und an den Wochenenden erfolgten häufig wechselseitige Besuche mit seiner Freundin, für welche er die Bahn benutzte.

Nach ungefähr anderthalb Jahren, im Herbst 2009, entscheidet sich auch seine damalige Freundin und aktuelle Verlobte für einen Umzug in die Hauptstadt. Gemeinsam beziehen sie eine Wohnung in einem Innenstadtbezirk und nutzen fortan ihren PKW. Ihre Arbeitswege, von etwa einer dreiviertel Stunde für beide Wege, legen sie zumeist mit dem Rad oder dem ÖPNV zurück. Je nach Wetter benutzen sie jedoch auch ein bis zweimal in der Woche ihr Auto. Nachdem sie über eine Werbe-Annonce im Internet über ein Angebot von Car-Sharing aufmerksam werden, lassen sie sich nähere Informationen zusenden und erwägen den Verkauf des Fahrzeugs, zu dem es jedoch nicht kommt.

Im darauffolgenden Jahr (2010) entscheidet sich das Paar, bedingt durch die Schwangerschaft von der Lebensgefährtin von Fynn Niederhöfer, für einen Umzug in die heutige, größere Wohnung. Mit dem Umzug reduzierte sich der zeitliche Aufwand für die Arbeitswege der beiden signifikant; sie benötigen mit dem Fahrrad nur noch eine Viertelstunde. Zu diesem Zeitpunkt bringen sie in Erfahrung, dass die Möglichkeit des Car-Sharing für sie in unmittelbarer Nähe gegeben ist. Ein Angebot einer Car-Sharing-Station - mit mittlerweile „free-floating“-Funktion - ist innerhalb weniger Minuten fußläufig erreichbar. Weiterhin erwägen sie das Fahrzeug von Fynn Niederhöfers Freundin zu veräußern; Parkplatzprobleme waren in ihrer Wohngegend nicht von Belang.

Im August desselben Jahres wird der gemeinsame Sohn geboren. Einen Monat später vereinbart das Paar einen Informationstermin bei dem lokalen Car-Sharing-Anbieter und entscheidet sich vier Wochen später für den Verkauf des PKWs, einen neun Jahre alten

Renault.

Zum Zeitpunkt des Interviews im August 2017 sind Fynn Niederhöfer und seine Verlobte bereits seit sieben Jahren Mitglieder bei Car-Sharing. Gemeinsam haben sie sich bereits mehrfach Fahrzeuge ausgeliehen. Die jeweiligen Nutzungszwecke unterscheiden sich dabei zwischen beruflicher und privater Ebene. Während Fynn Niederhöfer insgesamt zweimal ein Fahrzeug für geschäftliche Termine nutzte, bestand auf privater Ebene mehrmals ein Transportbedarf für Möbel. Der Hauptzweck für die Nutzung von Automobilen besteht jedoch in der Pflege und Aufrechterhaltung sozialer Kontakte, für die das Paar zu beispielsweise abendlichen Besuchen von Bekannten sowohl Car-Sharing als auch Taxiangebote nutzt. Alltagsbesorgungen und Einkäufe können durch die infrastrukturelle Ausstattung in der näheren Umgebung zu Fuß erledigt werden. Weitere Wege sind sowohl durch die Nutzung des Fahrrads als auch mit den Verkehrsmitteln des ÖPNVs zu erledigen; die nächsten Bahn-Anbindungen sind etwa fußläufig innerhalb von zehn Minuten erreichbar. Für die Nutzung des ÖPNVs verfügt das Paar über entsprechende Monatskarten der Verkehrsbetriebe. Ausflüge unternehmen Fynn Niederhöfer und seine Verlobte bereit seit Jahren mit der S-Bahn oder der DB. Für entsprechend längere Reisen erwerben sie dafür spezielle Angebotskarten der Deutschen Bahn.

20.1 Anmerkung und Fragen zur Textinterpretation - Interpretation biografischer

Lebens- und Verkehrsdaten

Entsprechend der biografischen Lebens- und Verkehrsverhaltensdaten handelt es sich bei Fynn Niederhöfer um einen direkten Umstieg vom Privat-PKW zum Car-Sharing. Der konkrete Zeitpunkt der PKW-Veräußerung, der in zeitlich unmittelbarer Nähe zur Geburt des gemeinsamen Kindes verortet ist, mag dabei zunächst überraschend anmuten. Dies gründet in dem Sachverhalt, dass gerade derlei biografische Schlüsselpunkte als Wendepunkte bestimmt sind, welche im Rahmen der Familiengründung respektive des Zuwachses an Familienmitgliedern eine Zunahme der Kilometerfahrleistung nahelegen. Während der Bedarf an Automobilität entsprechend eher zu- als abnimmt, wird in der nachfolgenden Analyse der Fokus vornehmlich auf den konkreten, längeren Entscheidungsprozess gerichtet, welcher dem Umstieg voranging und dessen Verlauf und beeinflussende kontextualen Rahmenbedingungen von besonderem Interesse sind.

Zugleich gilt es zu beachten, dass Fynn Niederhöfer seinen Führerschein bereits zum frühestmöglichen Zeitpunkt erworben hat und sein erstes selbstverdientes Geld - seinen Wehrsold - dazu nutzte, einen eigenen PKW zu erwerben. Damit lässt sich implizit vermuten, dass Fynn Niederhöfer einen großen Wert auf Aspekte wie Unabhängigkeit und Selbstständigkeit legt und sie für ihn eine signifikante Rolle spielen. Zum damaligen Zeitpunkt - 1999 - hatte sich die politische wie öffentliche Diskussion um die negativen Auswirkungen der Massenauf-

tomobilität längst gesellschaftlich etabliert. Zugleich gilt selbiges für das Leitbild von automobiler Mobilität. Da Fynn Niederhöfer in einem Autofahrerhaushalt aufwuchs und bei seinem Führerscheinerwerb finanziell von seinen Eltern unterstützt wurde, ist davon auszugehen, dass dieses Wissen um die ökologischen Belange zwar vorhanden, jedoch nicht entscheidend für seine Verkehrssozialisation war. Demgegenüber ist anzunehmen, dass Fynn Niederhöfer spätestens im Rahmen seines naturwissenschaftlichen Studiums mit allgemein ökologischen Sachverhalten sowie diesem Umweltwissen konfrontiert worden ist, ohne dass dieses Wissen sich auf die Entscheidungen über den Erwerb von Fahrzeugen und sein Umwelthandeln auswirkt. Folglich ist daher zu untersuchen, ob und inwieweit sein spezifisches Umweltwissen eine Handlungswirksamkeit entfalten konnte. Analog dazu ist gleichsam von Belang, welche situativen und kontextspezifischen (Rahmen-)Bedingungen den konkreten Wechsel zum Car-Sharing ermöglichten.

20.2 Prozessuale Entwicklungsphasen zur Reduzierung der Autoroutine

Um entsprechend den formulierten Leitfragen und vorangestellten Interpretationen der biografischen Daten ein prozessuales Verständnis über das Verkehrsverhalten von Fynn Niederhöfer zu erlangen, erfolgte der Intervieweinstieg mit einer spezifischen Fragestellung. Analog zum Interview mit Tobias Merki wurde Fynn Niederhöfer dabei konkret nach der erstmaligen Kenntnis von Car-Sharing wie folgt befragt:

C.D.: „Zuerst würde ich gern wissen, wann Sie das erste Mal von Car-Sharing gehört haben, wie Ihre Meinung dazu war, was Sie davon gehalten respektive sich dabei gedacht haben?“

F.N.: „Dass ich davon gehört habe, das ist sicherlich schon sehr lange her. Das war wohl noch weit vor meiner City-Zeit nun. Und eigentlich erst auch so ein langsamer Entwicklungsprozess, dass man vom Auto weg ist. So Abwägen vom Auto, na ja doch, und na ja ne, vielleicht dann doch mal abschaffen. Aber genau sagen kann ich das auch nicht mehr. Das weiß ich nicht mehr ganz genau. Wo es dann doch schon konkreter war, so die Überlegung, da hab ich schon hier in der City gewohnt. Da hatte ich auch schon kein Auto mehr und hab' schon relativ weit draußen gewohnt. Das ist dann an sich doch schon eine Strecke ständig zum Rein- und Rausfahren, also zur Arbeit oder Freizeit, wenn man Bekannte besucht. Mit dem Fahrrad ist das auch schon etwas zu weit eigentlich. Ja und wie ich so das erste Mal von Car-Sharing gehört habe, habe ich mir so nichts weiter zu gedacht. Ich meine, ich hatte ja ohnehin die Perspektive, dass meine Verlobte damals auch ein Auto hatte und wir das ja

zusammen genutzt haben da. Da brauchte ich ja keins mehr, wenn sie eins hat, wie gesagt, das konnten wir ja zusammen ganz einfach nutzen.“

Fynn Niederhöfer beantwortet die gestellte Frage in einer ausführlichen Darstellung. Anhand seiner vorgenannten und folgenden Äußerungen lassen sich dabei konkret verschiedene Phasen unterscheiden, welche den eigentlichen Wechsel vom Auto hin zu Car-Sharing differenziert nachvollziehbar machen. In seiner vorstehenden Antwort bezieht sich Fynn Niederhöfer zunächst auf eine temporale Eingrenzung als auch auf die spezifischen Gründe, weshalb Car-Sharing für ihn zum damaligen Zeitpunkt keine konkrete Handlungsoption war. Summarisch lässt sich die von ihm voranstehende Schilderung dabei als erste Phase des Entwicklungsprozesses fassen. Diese ist dabei aus analytischer Perspektive vornehmlich unter dem Schlagwort eines diffusen Unbehagens zu verorten:

Zunächst ist der Schilderung von Fynn Niederhöfer zu entnehmen, dass der Umzug in die Hauptstadt für ihn einen signifikanten Einschnitt in der Biografie bezeichnet. Anhand seiner Wortwahl „*City-Zeit*“ ist dabei implizit abzuleiten, dass dieser Zeitraum einen geschlossenen Abschnitt darstellt, welcher mit einem maßgeblichen Wechsel der Lebensumstände einherging. Das eigentliche Wissen über das Konzept des Car-Sharing, welches er möglicherweise vor diesem Zeitpunkt hatte, ist unspezifisch und folglich als diffus zu charakterisieren. Genauere Informationen sind für ihn damals offenkundig nicht von Belang, da er sich entsprechend seiner Schilderung nicht um den Erwerb derselben bemüht hat. Dieser Sachverhalt gründet dabei vornehmlich in zwei Tatsachen: Einerseits besaß Fynn Niederhöfer zur Aufrechterhaltung seiner Mobilität, entsprechend den objektiven Daten, zunächst ein eigenes Fahrzeug. Andererseits verfügte er zur Bewältigung seiner Mobilitätsbedürfnisse zum späteren Zeitpunkt über die Möglichkeit, das Auto seiner damaligen Freundin mit zu nutzen. Diese Aspekte verdeutlichen, weshalb Car-Sharing für ihn damals ohne bestimmte Relevanz war und er nicht bestrebt war, weitere Informationen über ein entsprechendes Angebot einzuholen.

Fynn Niederhöfer befindet sich zu diesem damaligen Zeitpunkt offenkundig am Anfang eines Entwicklungsprozesses seiner Verkehrsmittelnutzung, den er erst in der retrospektiven Reflexion als einen solchen konstruiert. Gleichsam ist ihm jedoch rückschauend auch der Abschluss dieses Prozesses bewusst, welchen er konkret mit dem Ziel benennt, dass „*man vom Auto weg ist*“. Seine Wortwahl, dass sich selbiger Prozess „*langsam*“ vollzog, lässt entsprechend der Leitfragen und langjährigen Autonutzung folgende Vermutung naheliegen: Die konkrete Entscheidung, seinen späteren PKW zugunsten von Car-Sharing zu veräußern, bedurfte eines Umlernens verkehrlicher Routinen respektive der eingeübten Mobilitätspraxis. Dabei zeigt der Sachverhalt, dass die permanente Möglichkeit, über ein Fahrzeug zu verfügen, für Fynn Niederhöfer damals ein gemeinhin regulärer Normalzustand gewesen war.

Verdeutlicht wird dies insbesondere in der von ihm beschreibenden Abwägung über den PKW-Besitz: Mit der Wortwahl „na ja“ wird ein spezifisches Vergleichen der Vorzüge und Nachteile eines eigenen Fahrzeugs betont. Dabei impliziert das von ihm angeführte „doch“, dass trotz der Zweifel die subjektiven Vorteile des PKW-Besitzes überwogen. Gleichwohl postuliert der Abwägungsprozess mit der Wortwahl, „vielleicht doch mal“, dass eine Anschaffung des PKWs als eine in die Zukunft verlagerte Handlungsoption durchaus denkbar und plausibel ist. Einschränkend ist jedoch festzustellen, dass mit der Erwähnung, es nicht mehr genau sagen zu können, indirekt die Annahme besteht, dass die Überlegungen eher auf einer diffusen, denn gar konkreten Ebene verortet waren. Ebenso ist nicht zu bestimmen, inwieweit seine Überlegungen mit seiner Freundin thematisch verbalisiert wurden.

20.3 Konkretisierung der Absicht einer autofreien Mobilität

Entsprechend der im vorigen Abschnitt dargelegten Vermutung eines mehrphasigen Entwicklungsprozesses belegt die Darstellung von Fynn Niederhöfer eine zweite Phase, welche geografisch mit dem Bezugspunkt der Hauptstadt lokalisiert ist. Die vormals diffuse und weitgehend unbewusste Intention, vom Fahrzeug wegzukommen, wird nunmehr in der City als „Überlegung konkreter“.

Dabei lässt sich analog zu dieser Äußerung gleichsam die Annahme wie der Umkehrschluss formulieren: Obwohl Fynn Niederhöfer zwar keinen PKW mehr besaß, war selbiger noch nicht gänzlich vom Auto weggekommen - was nunmehr erst zum eigentlichen Ziel avancierte. Zu beachten ist bei dieser Interpretation jedoch die genau Wortwahl von Fynn Niederhöfer: „*Da hatte ich auch schon kein Auto mehr*“. Dieser spezifische Ausdruck lässt zunächst keine eindeutige Bewertung darüber zu, ob Fynn Niederhöfer sich freiwillig von seinem Fahrzeug „getrennt“ hat. Unklar scheint somit, ob er es bewusst veräußert und abgeben hat oder von äußeren Rahmenbedingungen dazu veranlasst wurde.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Fynn Niederhöfer sein Fahrzeug jedoch nach einer längeren Reparatur veräußerte, als der Wagen endgültig nicht mehr fahrtüchtig war, scheint die Annahme einer von äußeren Rahmenbedingungen beeinflussten Entscheidung bereits mit Blick auf die objektiven Daten des biografischen Lebenslaufs von Fynn Niederhöfer bestätigt. Ein weiterer Beleg für die Annahme findet sich im Vergleich zu dem Interview mit Tobias Merki (I6): Während etwa Tobias Merki (I6) auch den Ausdruck des „nicht-mehr-Habens“ verwendet, unterscheidet sich die Veräußerung des PKWs jedoch in der Ausgangslage der äußeren Beeinflussung. Ist bei Fynn Niederhöfer der längere Ausfall des PKWs und die damit verbundene Nutzungseinschränkung maßgeblich, so sind im Gegensatz dazu bei Tobias Merki (I6) als äußerer Zwang die finanziellen Restriktionen maßgeblich, die eine große Rolle spielen und schließlich ausschlaggebend sind.

Im Gegensatz zur Veräußerung des PKWs stellt der eigentliche Prozess des Wegkommens

vom Auto - so die Annahme - eine von Fynn Niederhöfer bewusste und freiwillig entschiedene Lösung dar. Sie bezeichnet somit ein Ziel, welches er jedoch zur damaligen Zeit noch nicht erreicht hat, da er in seiner retrospektiven Ausführung stets das Fahrzeug seiner damaligen Freundin als in absehbarer Zeit verfügbares Verkehrsmittel mitdenkt.

20.4 Car-Sharing als reelle Mobilitätsoption

Fynn Niederhöfer wurde nachfolgend gefragt, wie es dazu kam, dass die Überlegungen „konkreter“ waren. Mit der Bitte, dies näher zu erläutern, führt Fynn Niederhöfer die retrospektive Konstruktion des Entwicklungsprozesses der bewussten Entscheidung zur Veräußerung des Fahrzeugs in seiner Darstellung fort. Die zugrundeliegende Situation fasst er wie folgt:

„Also so ganz konkret oder akut wurde es dann mit dem Umzug meiner Freundin in unsere erste gemeinsame Wohnung, das war 2009. Da haben wir schon ab und an überlegt, na ja das man eigentlich gar kein Auto in der City braucht. Aber es steht ja immer vor der Wohnung, quasi vor der Tür, dann benutzt man es natürlich eben. Und na ja, eigentlich bräuchte man es ja nicht, da müsste man schon ohne auskommen. Und sollen wir es nun abschaffen oder eben nicht? Und da weiß ich noch, wie einer von uns beiden gesagt hat: ‚Ich hab da eine Werbung von Car-Sharing bei der S-Bahn gesehen. Und da müssten wir uns mal Infos holen‘, und da war da auch eine Telefonnummer bei der Werbung. Da kann ich mich noch ganz genau erinnern.“

Fynn Niederhöfer erörterte das Konzept von Car-Sharing gemeinsam mit seiner damaligen Freundin, die gerade ihren Lebensmittelpunkt in die Hauptstadt verlagert hat und mit ihm die erste gemeinsame Wohnung bezog. Dies mag zunächst überraschen, da seine Freundin ein eigenes Fahrzeug besaß und ein akuter Handlungsdruck also nicht bestand. Dennoch wird in dieser dritten Phase des Entwicklungsprozesses die Abschaffung als Handlungsmöglichkeit „konkreter und akut“. Seinen Anspruch der Autoabschaffung definiert Fynn Niederhöfer dabei jedoch nicht nur für sich, sondern verallgemeinert ihn als Norm mit der entsprechenden Wortwahl: „Und na ja eigentlich bräuchte man es ja nicht, da müsste man schon ohne auskommen.“ Die von Fynn Niederhöfer benutzte Ausdruckweise bestimmt dabei nicht das Verkehrsmittel Auto an sich, sondern lediglich den Fahrzeugbesitz als belastendes Element, von dem es „wegzukommen“ gilt. Folglich ist zu fragen, welche Art der Entlastung wäre gegeben, wenn das Auto veräußert würde - wenn man davon wegkäme? Die von Fynn Niederhöfer dazu bemühte Antwort bezeichnet quasi eine von ihm formulierte Regel, deren sinnvoller Gehalt sich anhand eines Vergleichs verdeutlichen lässt: Eigentlich braucht man kein eigenes Fahrzeug, aber wenn es nun mal da ist und man routinisiert an den Gebrauch

gewöhnt ist, dann benutzt man es auch. Gleiches gilt ebenso für die Nutzung von Alltagsgegenständen, nicht nur das Auto vor der Tür, sondern auch das Smartphone in der Tasche, den Fernseher.

Dieser Interpretation folgend lässt sich als Implikation ableiten: Der Besitz oder die weitgehende Verfügbarkeit entsprechender Produkte respektive des Autos begründet eine Gewohnheitsnutzung. In Folge bedeutet dies die Einübung von Routinen, welche als Teil des Alltagsbewusstseins von Akteuren einerseits nicht direkt einer bewussten Kontrolle unterliegen und somit andererseits nicht direkt zugänglich sind. Im Allgemeinen bedeuten Routinen dabei zahlreiche Vorzüge und Vorteile, die in der Komplexitätsreduktion verortet sind und Handlungen sowie Entscheidungen vereinfachen. Routinen sind lediglich dann problematisch, wenn ein gewohnheitsmäßiges Nutzungsverhalten nicht mehr zweckrational ist, nicht mehr die ursprüngliche Funktion erfüllt, welche zum Erwerb geführt hat und sogar nachteilige Konsequenzen bedingt.

Exemplarisch verdeutlichen lässt sich dies etwa am Beispiel des routinemäßigen Zigarettenrauchens, bei dem der eigentliche Zugewinn zunehmend zur Zigarette zwischendurch wird. Für den Fahrzeugbesitz gilt dabei entsprechend: Durch die Verlagerung des Wohnstandortes aus dem kleinstädtischen-ruralen Lebensraum in das urbane Großstadtgebiet haben sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen verändert. Zusätzlich erfolgte - wie in nachfolgenden Abschnitten dargestellt - ein Wertewandel bezüglich der eigentlichen Nutzung von Automobilen. Diese Veränderungen bedingen, dass ein Großteil der bislang routinemäßig durchgeführten Autofahrten zunehmend als unnötig empfunden wird. Dieser Sachverhalt bedingt dabei - zumindest indirekt - eine Verstärkung des allgemeinen Dilemmas zwischen Umweltwissen und eigentlich ökologisch schädlichem Verkehrsverhalten.

Für Fynn Niederhöfer bezeichnen die genuinen Merkmale von Routinen, die Regelmäßigkeit und ihr Wiederholungscharakter, eine konkrete Folge des PKW-Besitzes, die er auf sprachlicher Ebene mit dem Adverb „immer“ in Bezug auf die Nutzung ausdrückt. Offenkundig empfindet er sie als eine beständige Belastung, die nicht nur seine Entscheidungsautonomie verringert, sondern von der es aufgrund der negativen ökologischen Effekte gleichsam erstrebenswert ist „wegzukommen“. Eine entsprechend zu postulierende Strukturhypothese liegt demnach nahe: Die Macht der Gewohnheit ist für Fynn Niederhöfer gleichsam bedeutend mit einer konkreten Einschränkung seiner Handlungsfreiheit.

Ein Ausweg aus diesem Dilemma besteht demnach in der Veräußerung des Automobils. Die dabei entlastende Wirkung dieser Entscheidung ist offensichtlich: Sie bestünde demnach in einem direkten Zugewinn an individueller Handlungsautonomie, die somit gestärkt wird. Als mögliches Instrumentarium hierzu bietet sich die Möglichkeit des Car-Sharing direkt an: Durch den Wechsel vom eigenen Automobil zu dieser Alternative würde eine Fahrzeugnutzung nicht nur bewusster und zweckrationaler erfolgen, sie wäre ebenso selbstbestimmter

und unterläge nicht dem Diktat bisheriger Gewohnheiten. Zugleich könnte damit auch das Dilemma zwischen dem benannten Umweltwissen und dem individuellen Eigenanteil an ökologisch schädigendem Verkehrsverhalten maßgeblich reduziert werden. Einschränkend muss jedoch berücksichtigt werden, dass die planmäßige Umgestaltung von Routinen theoretisch nicht nur einen Zugewinn an Entscheidungsfreiheit darstellt. Vielmehr bedeutet der Zugewinn im Umkehrschluss auch einen Zuwachs an Entscheidungsnotwendigkeiten und setzt somit die jeweilige Fähigkeit zur Bewältigung einer steigenden Komplexität beim Akteur voraus.

Entsprechend der weiteren Darstellung von Fynn Niederhöfer zeigt sich, wie die Möglichkeit der PKW-Veräußerung innerhalb der benannten dritten Phase konkretisiert wird: Fynn Niederhöfer kann sich genau an die Situation erinnern, in welcher er oder seine Verlobte eine Werbeannonce für Car-Sharing wahrgenommen haben. Zu diesem Zeitpunkt und in dem spezifischen Stadium des Entscheidungsprozesses erwirbt Fynn Niederhöfer nicht nur weitere Kenntnisse über das Konzept von Car-Sharing, es wird auch zu einer realen Handlungsoption. Das nunmehr konkrete Wissen verändert zwar die Diskussion um die Veräußerung des PKWs, letztlich wird diese jedoch nicht umgesetzt.

F.N.: *„Also das Konzept an sich, das kannten wir da schon, auch wenn wir da an sich keine näheren Informationen zu den Konditionen und Modalitäten hatten. Aber der Gedanke so ging schon Richtung, man könnte sich das überlegen.“*

C.D.: *„Das war also demnach schon für Sie eine Alternative?“*

F.N.: *„Ja definitiv. Denn so komplett auf ein Auto verzichten, das ist doch ein bisschen arg der Schritt, wenn man das so gewöhnt ist. Und wir waren das ja ganz gewöhnt - ich meine, ich bin ja neun Jahre lang komplett Auto gefahren. Dann ist das sicherlich klar eine Umstellung - da hat man schon auch was Respekt. Und da ist Car-Sharing schon ein Konzept, um den Mangel dann zu beheben.“*

Obwohl Fynn Niederhöfer entsprechend den objektiven Daten etwa zweieinhalb Jahre kein eigenes Fahrzeug hatte, bezeichnet er sich als routinisierten Autofahrer, der gewohnheitsmäßig und durchgängig seine Mobilitätsansprüche mit dem Auto abwickelte. Daher ist zu vermuten, dass er offenkundig weniger die fortlaufende und regelmäßige Nutzung eines PKWs an sich, sondern - vor dem Hintergrund, dass er das Fahrzeug der Freundin mitbenutzte - eher die Verfügbarkeit eines Automobils gewöhnt war.

Mit der Wortwahl des „Mangels beheben“ belegt Fynn Niederhöfer seine damalige Wahrnehmung über die subjektive Beziehung zum Verkehrsmittel Auto. Demnach ist der Besitz

zwar eine Belastung, ein uneingeschränkt autofreies Leben jedoch eine Zumutung, die er verallgemeinert als „Mangel“-Zustand darstellt. Car-Sharing ist dabei jedoch ein passendes „Konzept“, welches ihm auf instrumenteller Ebene eine Kompensation desselben ermöglicht.

20.5 Car-Sharing-Nutzung in der Motivationsschwelle

Fynn Niederhöfer führt zur Nachfrage nach den von ihm eingeschätzten Vorteilen von Car-Sharing in der damaligen Situation seine Darstellung aus:

„Na ja, der entscheidende Vorteil bei Car-Sharing ist wohl, dass man halt im Prinzip einen Wagen hat, wenn man wirklich darauf angewiesen ist. Na ja, und schon für die Umwelt, das man überall dann auch Verkehr vermeidet, wenn man so dafür einen eigenen Wagen mit geringen oder eher keinem Mehraufwand dann doch wirklich ersetzen kann. Das ist dann auch so etwas eine Motivationsschwelle beim Car-Sharing, mein ich zumindest so, wenn es da noch kein ‚free-floating‘ gab.“

Der Autogebrauch wird nach Einschätzung von Fynn Niederhöfer durch die Nutzung von Car-Sharing auf ein signifikantes Mindestmaß reduziert. Obwohl er dabei in seiner Darstellung, ausgehend von seinem persönlichen Verkehrsverhalten, auf ein allgemeines Nutzungsverhalten referiert, deckt sich seine Aussage mit den Erkenntnissen zur sogenannten Lernkurve von Car-Sharing-Nutzern. Demnach ist seine eigene Autonutzung durch Car-Sharing eher zweckrational und entsprechend auf notwendige Fahrten begrenzt; in allen anderen Bedarfsfällen dient Car-Sharing der Substitution des Privat-PKW. Eine „*Motivationsschwelle*“ verortet Fynn Niederhöfer auf zwei Ebenen: Einerseits obliegt Car-Sharing ein erhöhter organisatorischer Aufwand - im Fall der komplementären Nutzung mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV/Umweltverbundes - sowie Aspekten wie der vorherigen Buchung, der Planung der Fahrtdauer und dem Weg zur Leihstation. Weitere Aspekte wie die transparenten finanziellen Kosten je nach Nutzung, scheinen für Fynn Niederhöfer weniger von Belang. Vielmehr ist es die zunächst fortlaufende Bewusstheit des Handelns, welche die Nutzung von Car-Sharing - vor allem bei stationsgebundenen Car-Sharing-Anbietern mit kleineren Fahrzeugflotten - erfordert, die eine Erschwernis für die Routinisierung darstellt.

Bezüglich der von Fynn Niederhöfer angeführten Wertvorstellungen über den verallgemeinerten Anspruch „unnötige“ Fahrten zu vermeiden und zu ersetzen, scheinen diese entsprechend den bisherigen Erkenntnissen nicht durch ökonomische Überlegungen bedingt. Folglich scheint es naheliegend, dass sie eher auf ökologischen Bedenken gründen; interessant ist jedoch die Feststellung, dass Fynn Niederhöfer weder die Wertvorstellungen an sich, noch etwaige ökologische Motive an dieser Stelle des Interviews explizit ausführt. Fynn Niederhöfer hat - wie spätere Darstellungen im Interview zeigen - derlei ökologisch begründete

Normen so sehr verinnerlicht, dass sie nicht bloß einen Maßstab seines Handelns darstellen, sondern zugleich keiner weiteren Darstellung und Begründung bedürfen. Dennoch ist er nicht bestrebt, seine Werthaltungen und Einstellungen zum argumentativen Zwecke einer moralisch orientierten Distinktion zu benutzen.

20.6 Verkehrliche Routinen als Impuls zum Car-Sharing

Fynn Niederhöfer und seine Verlobte hatten den Besuch einer Informationsveranstaltung zum Thema Car-Sharing mehrmals geplant, bevor sie ihn nach mehrmaligem verschieben tatsächlich realisieren konnten. Ein maßgeblicher Grund dafür war die Schwangerschaft von Ira Niederhöfer, die das junge Paar zu einem Umzug in ihre aktuelle, größere Wohnung veranlasste. Da die Wohnung sich in einem anderen Bezirk befindet, reduzierten sich die Arbeitswege und der damit täglich verbundene Verkehrsaufwand in einem erheblichen Umfang. Ebenso befand sich eine Car-Sharing-Station in unmittelbarer Nähe, die nunmehr durch ein „free-floating“-Konzept ergänzt wurde. Zum damaligen Zeitpunkt jedoch war die anstehende Elternschaft ein entscheidender Faktor, der einen neuen Aspekt in die Diskussion um die Abschaffung des PKWs mit einbrachte. Fynn Niederhöfer führt dazu aus:

„Na ja, in der Situation waren da schon die Überlegungen, dass sich mit einem Kind der Alltag ja auch etwas komplizierter gestaltet. Aber andererseits haben wir uns gesagt: ‚Wenn man sich da erstmal eingewöhnt hat, dann ist das schon eher wieder ein Schritt zum Auto.‘ Dann wär das mit dem Wegkommen vom Auto schon wieder schwieriger gewesen. Da haben wir uns gesagt: ‚entweder wir machen das direkt von Anfang an oder gar nicht.‘ Vor allem, da man sonst wahrscheinlich zu faul wär oder sich dann mit dem Kindersitz und so wieder an das Auto gewöhnt hätte, dass man von sich selber vielleicht wieder behauptet, ‚ne das wär zu umständlich, das geht nicht.‘“

Fynn Niederhöfer schildert seine Bedenken, die dahingehend zu interpretieren sind, dass ein Kind bestehende verkehrliche Routinen - insbesondere der PKW-Nutzung - weiter verstärkt. Auf argumentativer Ebene gründet seine Einschätzung dabei auf zwei Aspekten: Einerseits bezeichnet die Kindesgeburt einen biografischen Wendepunkt, der allgemein einen erhöhten Bedarf an Mobilität bedingt. Andererseits würden die bisherigen Routinen ebenso durch die normative Kraft des Faktischen als Folge, etwa durch den Erwerb eines notwendigen Kindersitzes für das Auto, verstärkt. Zugleich bedeutet dieser Zusammenhang auch einen Beleg für die Strukturhypothese, nach der die routineverstärkende Wirkung des weiteren PKW-Besitzes eine signifikante Einschränkung der individuellen Handlungsfreiheit darstellen würde - und entsprechend als solche empfunden wird.

Unter den situativen Kontextbedingungen der vierten Phase ist Car-Sharing für Fynn Niederhöfer und seine Verlobte nicht mehr nur eine diffuse Handlungsoption. Vielmehr besteht ein plötzlicher Handlungsdruck: Mit dem nahenden Geburtstermin steht die Annahme von Fynn Niederhöfer, selbiger könnte eine weitere Gewöhnung an die Autonutzung bedingen und eine entsprechende Bindung an die automobilen Routinen verstärken. Diese Eigentheorie bewirkt schließlich den Umstieg: Fynn Niederhöfer und seine Verlobte entscheiden sich für einen scheinbar radikalen Schritt und werden zwei Monate nach der Geburt Mitglied bei Car-Sharing und veräußern ihren PKW.

Festzustellen ist somit: Bei Fynn Niederhöfer war ein reeller Handlungsbedarf gegeben. Die anstehende Geburt avancierte, unter der Charakteristik eines vermeintlichen Routineverstärkers, zum auslösenden Momentum für die Veräußerung des Fahrzeugs. Zugleich mussten die notwendigen Bedingungen - wie die verkürzten Wegstrecken zur Arbeit nach dem Umzug sowie der nahen Erreichbarkeit der Car-Sharing-Station - erfüllt sein, damit der Entwicklungsprozess abgeschlossen werden konnte und Fynn Niederhöfer „vom Auto weg“ kam.

20.7 Automobilität als Garant sozialer Teilhabe und Partizipation

Entsprechend den Erkenntnissen aus dem vorigen Abschnitt hat Fynn Niederhöfer die Entscheidung zur Veräußerung des PKWs selbstbestimmt und bewusst gefällt. Zu beachten ist jedoch, dass die Entscheidung als solche keinen endgültigen Beschluss darstellt, sondern unter bestimmten Umständen durchaus revidierbar ist. Welche konkreten Bedingungen dies sein könnten, äußert Fynn Niederhöfer an einer späteren Passage des Interviews:

C.D.: „Sie haben sich bewusst für Car-Sharing entschieden. Hatten Sie zum damaligen Zeitpunkt oder gegenwärtig in Erwägung gezogen, dass sich in den nächsten Jahren in Ihrem Mobilitätsverhalten etwas verändern wird? Und unter welchen Bedingungen würden Sie sich wieder für den Erwerb eines Autos entscheiden?“

F.N.: Also damals ganz klar nein, wir hatten uns ja trotz oder gerade wegen der Schwangerschaft viel eher entschieden, auf ein Auto zu verzichten. Da wäre für uns ein Neukauf gar nicht in Betracht gekommen. Auch aktuell könnte ich mir das nicht vorstellen. Ich meine, da müsste sich schon ganz wesentlich etwas ändern. Der Hauptgrund für uns, ein Auto zu benutzen oder nun Car-Sharing, war ja, vor allem Bekannte zu besuchen. Das ist ja gerade hier in der City nicht so einfach - abends ist das schon umständlicher mit den Verbindungen. Und na ja, wenn man nun feststellt, dass man bei Car-Sharing nun nicht spontan ein Auto bekommen kann und das die zu wenig Fahrzeuge haben, so dass man das nur schlecht planen kann, oder wenn

man ständig ein Fahrzeug braucht, so um die sozialen Kontakte aufrechtzuerhalten und nicht ganz abgegrenzt zu sein, das wäre dann ein Grund.“

Automobilität bedeutet nicht nur mobil zu sein an sich, sie ermöglicht - ganz gleich ob per Car-Sharing oder einem eigenem PKW - vielmehr soziale Teilhabe, indem sie den jeweiligen Nutzer ein Höchstmaß an zeitlicher wie auch örtlicher Erreichbarkeit gewährleistet. Für Fynn Niederhöfer bezeichnet das entsprechende Bedürfnis, *„soziale Kontakte aufrechtzuerhalten und nicht ganz abgegrenzt zu sein“*, dabei eine Priorität, die einen notwendigen Bedarf an Mobilität bedingt: Dieses Anliegen würde sogar trotz aller ökologischen Bedenken sowohl eine Autonutzung als auch einen Fahrzeugneuerwerb rechtfertigen, wenn das Konzept von Car-Sharing dieses Bedürfnis nicht adäquat erfüllen könnte. Da Fynn Niederhöfer in seiner Antwort jedoch sowohl auf den damaligen wie auf den gegenwärtigen Zeitpunkt referiert, gilt es beide temporalen Ebenen zu differenzieren: Vom Standpunkt seiner damaligen Mitgliedschaft aus schien Car-Sharing in Verbund mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes eine reelle Option, die er *„trotz oder eher wegen der Schwangerschaft“* als geeignet einstufte. Auch gegenwärtig - und mit der langjährigen Mitgliedschaft bei Car-Sharing - könnte er sich einen Wechsel *„[...] nicht vorstellen [...], da müsste sich schon ganz wesentlich etwas ändern“*.

Was Fynn Niederhöfer in seiner Wortwahl damit als Erwartung und Anspruch an Car-Sharing bestimmt ist offenkundig: Einerseits muss Car-Sharing sowohl *„spontan“* nutzbar sein, so dass er jederzeit über ein Fahrzeug verfügen kann. Andererseits schildert er auch etwaige Bedenken, die zwar praktischen Erwägungen entsprechen, jedoch vor dem Hintergrund seiner Zufriedenheit in Bezug auf die langjährige Mitgliedschaft eher theoretisch anmuten: Wenn seine Nutzungszwecke und Fahrtendauern möglicherweise nur *„schlecht zu planen“* seien, wäre das System für ihn eventuell zu unflexibel, um sich auf geänderte Anforderungen einzustellen. Insofern wäre Car-Sharing demnach dann keine adäquate Lösung, wenn sein Bedarf an Automobilität permanent wäre und aufgrund eines organisatorischen Mehraufwandes Kosten und Ertrag gegenüber dem Privat-PKW in einem ungünstigen Verhältnis stünden. Da sein Car-Sharing-Anbieter jedoch ein stationäres Angebot durch ein *„free-floating“*-Angebot ergänzt hat, scheint diese Art der Bedenken jedoch eher rein spekulativ; etwa im Falle einer Reduzierung des Fahrzeugpools.

In dem vorangestellten Interviewzitat wird überdies die immense Bedeutung deutlich, welche Fynn Niederhöfer Aspekten wie selbstbestimmter Mobilität und damit Unabhängigkeit beimisst. Zugleich impliziert der gesamte Interviewverlauf mit Fynn Niederhöfer jedoch, dass er seine Mobilitätsansprüche *„in der City“* mit dem vorhandenen Verkehrsangebot durchaus zufriedenstellend erfüllt weiß: Indem Fynn Niederhöfer öffentliche Verkehrsmittel nutzt und über finanzielle Ressourcen verfügt, diese komplementär mit Optionen des motorisierten

Individualverkehrs - Car-Sharing, Taxifahrten oder Mietwagen - zu verbinden, ist ein Höchstmaß an Selbstbeweglichkeit ermöglicht.

Zugleich weiß Fynn Niederhöfer jedoch um die Vorzüge, die ein Privatfahrzeug bietet; er verweist in seiner Darstellung jedoch umgekehrt auf den Sachverhalt, dass ein autofreies Leben grundlegender Fähigkeiten bedarf, wie nachfolgende Passage zeigt.

20.8 Privat-PKW als Möglichkeit zum Nutzen ohne nachzudenken

Nach seiner Einschätzung befragt, warum viele Menschen immer noch ein Fahrzeug besitzen, obwohl Car-Sharing für sie auch eine Möglichkeit wäre, verweist Fynn Niederhöfer auf zwei besondere Ebenen. Einerseits auf die Bedeutung von Automobilen als Statussymbol und sozialen Standards; andererseits führt er konkret das Argument der Bequemlichkeit an:

F.N.: „Also Bequemlichkeit vor allem dahingehend, dass man nicht groß nachdenken muss. Ich muss nicht an einen Regenschirm denken, wenn es regnet - der ist im Auto. Und wenn nicht, sitzt man ja im Auto im Trockenen, da ist das Wetter egal. Auch im Winter brauche ich zum Einkaufen nicht eine dicke Jacke - die Meter vom Auto zum Eingang gehen dann auch im Hemd. Ich kann auch das Auto vollmüllen. Und ich brauche nicht vorher bei der Bahn anrufen für Abfahrtszeiten und so - ich muss nicht pünktlich sein. Man kann da sozusagen schludern mit Zeit und Organisation. Das wäre auf jeden Fall so ein Argument für ein Auto. Sonst muss man sich eben ein paar Sachen überlegen. Aber man auch umgekehrt dagegen sagen: ‚Wer ein Auto deshalb nötig hat in dieser Beziehung, der ist echt nicht fähig, sich oder das Ganze anders zu organisieren.‘ Das sind ja sonst nur ein paar Anrufe oder mit dem Smartphone eben nachschauen, dass man seine Informationen hat und dann ist das erledigt, das Ganze. Und so vorher nachdenken mal ein paar Minuten – was brauche ich? Und wenn ich etwas vergessen habe und wieder zurückfahren muss, das ist dann mit dem ÖPNV schon umständlicher.“

Der Besitz eines Privat-PKWs ermöglicht „Bequemlichkeit“, die vornehmlich darin besteht, nicht „groß nachdenken“ zu müssen. Das bedeutet, ein eigenes Fahrzeug reduziert die Alltagskomplexität, indem es sowohl eine Entlastung vom Nachdenken als auch permanent bewussten Entscheidungen darstellt. Zudem ermöglicht es eine maßgebliche Unabhängigkeit zahlreicher Faktoren wie Witterungseinflüssen, Abfahrten und dem Informationsbedarf, etwa über Anschlussverbindungen. Ebenso gilt selbiges auch für den Planungsaufwand und soziale Zwänge: „Ich kann auch das Auto vollmüllen.“ Demgegenüber steht die Nutzung von Verkehrsmitteln des ÖPNVs oder eines geteilten Fahrzeugs, wie beim Car-Sharing, für gewisse Normen, die ein bestimmtes Sozialverhalten voraussetzen und von ungeschriebenen

Regeln - wie etwa Ordnung und Sauberkeit - bestimmt wird.

Der Besitz eines Fahrzeugs bietet entsprechend neben zeitlicher Flexibilität eine Entlastung auf zumindest drei unterschiedlichen Ebenen: Den zeitlichen und organisatorischen Planungen sowie den sozialen Erwartungen. Folglich ist festzustellen, dass die uneingeschränkte Verfügbarkeit eines Autos - resultierend aus seinem Eigentum - „[...] schludern mit Zeit und Organisation“ ermöglicht. Entsprechend bedeutet der Besitz eines Fahrzeugs neben einer Reduzierung von Entscheidungserfordernissen auch ein hohes Maß routinisierte selbstbestimmte räumliche Fortbewegung, die in Folge zur Grundlage eines „Nutzen ohne (bewusstes) nachzudenken“ avanciert.

Gleichwohl führt Fynn Niederhöfer gegenüber diesen Vorzügen der Routine Einwände an: „*Wer ein Auto deshalb nötig hat in dieser Beziehung, der ist echt nicht fähig sich oder das Ganze anders zu organisieren.*“ Organisation und Planung seien demnach als „[...] nur ein paar Anrufe oder mit dem Smartphone eben nachschauen“ definiert. Damit sind sie jedoch nicht nur „ganz einfach“ vorbereitende Schritte zur grundlegenden Informationsbeschaffung, sondern bezeichnen zugleich eine unabdingbare Fähigkeit, die Verkehrsmittel des ÖPNVs komplementär zum Car-Sharing erfolgreich zu nutzen.

Analytisch differenziert gilt es dabei Fähigkeiten von Fertigkeiten zu differenzieren: Während letztere erst erlernt werden, bezeichnen Fähigkeiten persönliche Anlagen, die sowohl erweitert als auch verbessert werden können und die eigentliche Grundlage, auf derer sich Fertigkeiten erwerben lassen. Anhand dieser Bestimmung lässt sich der nachfolgend dargestellte Sachverhalt auf theoretischer Ebene ableiten:

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel setzt, bedingt durch die starren Fahrpläne, Zeittaktungen und Fahrlinien, sobald etwas Unplanmäßiges erfolgt, ein sowohl spezifisches Wissen als auch bestimmte Fertigkeiten voraus: Wenn witterungsbedingt Verbindungen ausfallen, gilt es sich nicht nur bei den mannigfaltigen und mitunter intransparenten Fahrтарifen zurechtzufinden. Ebenso müssen Fahr- und Liniennetzpläne gelesen werden und die Umgangsformen und Spielregeln des sozialen Verhaltens im ÖPNV beherrscht werden. Auch bedarf es des konkreten Wissens, wo und wie man sich über alternative Wegstrecken und Angebote informiert. Folglich erleichtern bestimmte Fähigkeiten - wie Organisations- und Abstraktionstalent zur Umplanung sowie auch soziale Kompetenz - das Erwerben derartiger Fertigkeiten signifikant.

Summarisch lässt sich aus der vorangeführten Interviewpassage ableiten: Eine autofreie Mobilitätspraxis bedingt ein mehr an Nachdenken und entsprechend bewussten Entscheidungen. Analog dazu bedarf es also konkret der Planungsfähigkeit sowie die Fähigkeit, zu organisieren und Komplexität im Verkehrsalltag zu bewältigen.

Fynn Niederhöfer empfindet dieses Maß an Voraussetzungen jedoch nicht als belastend oder gar nachteilig, sondern viel mehr als ein Zugewinn der individuellen Entscheidungsfrei-

heit in seinem Verkehrsverhalten.

20.9 Die Veräußerung des PKWs als politisches Symbol

Die voran dargestellte Einschätzungsstruktur, nach der ein bewusstes Entscheiden und kritisches Bewerten der Selbstverständlichkeit verkehrlicher Routinen ein positives Zeichen von selbstbestimmter Autonomie darstellt, verdeutlicht sich im weiteren Interview. Dabei kommt vor allem in den nachfolgend angeführten Interviewpassagen deutlich der ökologische Wertekanon von Fynn Niederhöfer zum Ausdruck. Überdies zeigt sich, dass Fynn Niederhöfer bei seiner Entscheidung auch durchaus politisch motiviert war:

C.D.: *„Sie erwähnten, dass Sie mit Ihrer Freundin über Car-Sharing diskutiert haben, nur mit ihr?“*

F.N.: *„Das war auch schon ausgesprochen häufig mal Gegenstand von Diskussionen mit Bekannten. Also schon die Überlegung an sich, das waren mitunter schon richtig gute Diskussionen, würd ich sagen. Hmm, das ist oder war muss ich sagen, wohl auch, weil wir uns ja mit einem umweltökologischen und teilweise auch politischem Hintergrund entschieden haben, und da regt man wohl auch gerne dann mal so Diskussionen an, wenn man sich mit Bekannten verabredet. Wir wollten ja unser Auto abschaffen und dann Bilanz machen, ob es funktioniert.“*

C.D.: *„Bei dem Thema dürfte die Diskussion dann auch recht zügig ziemlich emotional gewesen sein?“*

F.N.: *„Nein, eigentlich gar nicht. Das waren keine hitzigen Debatten, sondern durchaus vernünftige. Ich kann mich an eine erinnern, wie einer nebenbei gefragt hat und dann eben meinte: ‚Ja, gibt ja auch Leute wie mich, und ich fahr eben gern Auto.‘ ‚Na ja,‘ meinte ich, ‚ist halt eben umweltmäßig‘. Und dann er, ‚ja ich brauch ´n Wagen ja jetzt auch, wenn ich meinen Rasenmäher bewegen muss oder ´nen Einkauf‘. Da sagte ich, ‚ja, wenn ich mit meinen Kinderwagen damals da mit der S-Bahn fahren kann, kannst du das wohl auch mit deinem Rasenmäher. Also würde ja eigentlich gehen, wäre ja machbar! Und für den teuren Wagen den du fährst, da kannst deine Sachen ja auch gleich mit einem Taxi nach Hause bringen lassen. Und einkaufen, da gibt es ja auch welche, die liefern‘. Na ja stimmt ja eigentlich auch. Also finde ich schon durchaus vernünftig; dass Leute auch mal darüber nachdenken, die ein Auto haben und bei denen das dann schon absoluter Standard ist, das finde ich schon ganz gut.“*

Fynn Niederhöfer führt in seiner Antwort aus, dass seine Motivation in einer Eigenschätzung vornehmlich auf politisch-ökologisch Überlegungen basiert. Entsprechend dieser Darstellung und seiner personenbezogenen Umstellung auf die „wir“-Form ist dabei festzustellen, dass seine Freundin über die gleichen Einstellungen verfügte. Interessant ist überdies, dass Fynn Niederhöfer die gemeinsame Motivationslage mit seiner Freundin nutzt, um mit ihr zusammen Diskussionen im näheren Bekanntenkreis anzuregen. Obwohl allgemein davon ausgegangen werden kann, dass Debatten zur Autothematik eher emotional geprägt sind, verneint Fynn Niederhöfer diesen Sachverhalt in Bezug auf die eigenen Diskussionen. Die Richtigkeit seiner Darstellung lässt sich an der von ihm vorgebrachten Belegerzählung ableiten; demnach verdeutlicht sich, dass der Argumentationsaustausch auf einer rationalen Vernunftsebene erfolgt. Die Moral bleibt indes im Hintergrund und es wird auch nicht moralisierend argumentiert. Inhaltlich verdeutlicht der Diskussionsausschnitt, dass sich zwei Argumentationslinien gegenüberstehen. Einerseits wird auf den Aspekt des individuellen Vergnügens, des Spaßes am Fahren sowie der Bequemlichkeit abgezielt. Demgegenüber findet sich auf der quasi anderen Seite das Argumentationsspektrum unter den Schlagworten einer ökologischen Betrachtungsweise und entsprechenden Gemeinwohlorientierung - ein Standpunkt, der von Fynn Niederhöfer vertreten wird.

Gleichwohl ist festzustellen, dass Fynn Niederhöfer nicht bestrebt ist, eine Aufrechnung anzustellen: Die Folgen von individuellem Verkehrshandeln für die Allgemeinheit und das Allgemeinwohl dem Einzelnen direkt zuzuschreiben und ein Agieren nach Eigeninteressen gegenüber diesen Aspekten zu sanktionieren, ist nicht sein Ansinnen. Seine Intention ist anders gelagert - er möchte argumentativ zum Nachdenken anregen und diskursiv eine andere Perspektive auf die Nutzung von Automobilen anbieten. Dem Sachverhalt entsprechend, dass nicht moralisch argumentiert wird, bewertet er auch nicht das Verkehrshandeln anderer Akteure nach eigenen Maßstäben. Ebenso liegt es ihm fern, diese Maßstäbe als Grundlage zu nutzen, um es zu verurteilen. Vielmehr macht er lediglich seine Kriterien und Überlegungen deutlich, indem er gleichzeitig den Mitdiskutanten und deren Interessenlage respektiert. Fynn Niederhöfer ist bemüht, aus einer alltagspraktischen Perspektive eine Handlungsebene zu bestimmen, nach der bislang selbstverständliche Handlungsroutinen in der Verkehrsmittelnutzung in Frage gestellt werden und zugleich Alternativen aufgezeigt werden. Vor diesem Hintergrund seiner intentionalen Motivationsgründe ist sein Handeln durchaus als politisch-ökologisch motiviert einzustufen.

20.10 Neudefinition des symbolischen Kampfes um das Auto als Statussymbol

Das von Fynn Niederhöfer belegte Argumentationsmuster wird auch in einer späteren Interviewpassage verdeutlicht: Befragt nach einer Einschätzung, weshalb nicht mehr Menschen auf ein eigenes Fahrzeug verzichten und Car-Sharing nutzen, verweist er auf den Sachver-

halt, dass ein PKW gemeinhin immer noch sowohl Standardausstattung von Haushalten als auch Statussymbol sei. Gerade auf dieses sei man allgemein weniger bereit zu verzichten, so seine Einschätzung. Als Beleg dazu führt er eine Erzählung über die Urlaubsplanung mit seiner Verlobten an: Gemeinsam mit ihr und zusammen mit Freunden würde er die jährlichen Ferienzeiten in einem angemieteten Ferienhaus verbringen. Dabei sei ihm bei den letzten Urlauben aufgefallen, wie sehr dort ein Auto immer noch als „Standard“ gelte. Dabei sei jedoch nicht nur entscheidend, dass man ein Auto an sich habe, sondern ebenso das „Präsentieren“ eines neuen Autos, da diese in entsprechendem Ausmaß verglichen würden. Aufgrund dieser Tatsache hätten sich Fynn Niederhöfer und seine Verlobte zusammengesetzt und überlegt, was man „als Nicht-Autobesitzer“ diesem Treiben entgegenhalten könne.

„Na ja, wir haben uns dann auch durchaus mal gedacht oder eher überlegt, dass das ein Effekt sein könnte, wenn wir da mal mit Car-Sharing vorgehen. Das ist dann vielleicht ein Statussymbol für uns. Indem wir damit sagen: Ja, ist ja nicht billiger oder einfacher mit der Bahn zu fahren oder sich dann eben für so einen Wagen zu entscheiden. Ich bin der Meinung, dass das von unserer Seite aus eher so umweltmäßige und politische Motivation ist, das dann vorzuführen; dass man ebenso mal zurückdenkt: Nun holen wir unsere Leute mit ´nem Neun-Sitzer ab, obwohl es nur sieben sind. Also wenn wir gemeinsam mit Bekannten Urlaub machen, zusammen in einem Ferienhaus, das wir dann mieten. Da gilt ein eigenes Auto ja immer noch als Standard meistens. Und danach den Tag dann wieder mit einem kleineren Wagen. Und mit Elektroautos sind wir auch schon gefahren, die haben wir uns auch schon geliebt. Ist ja durchaus was. Also von daher finde ich, dass das schon ganz sicher ein Ersatz für ein Statussymbol wäre, glaube ich.“

Fynn Niederhöfer verweist in seiner Antwort zunächst allgemein auf die Intention der Car-Sharing-Nutzung; dabei ist festzustellen, dass er die Bedeutung von Autos als klassische Statussymbole nicht nur kennt, sondern auch zu nutzen weiß. In der Art der Präsentation als signifikant bedeutsamen Statussymbol widmet sich Fynn Niederhöfer dabei entsprechend der Bourdieuschen Konzeption konkret der Ebene des symbolischen Kampfes um eben jenes Statussymbol. Anstatt jedoch wie der Ehemann von Ursula Neufischer dem Trugschluss zu unterliegen, ein günstiges Fahrzeug wäre vermeintlich ein Zeichen gegen den Symbolwert des Verkehrsmittels „Automobil“, nutzt Fynn Niederhöfer eine gänzlich andere Strategie: Er wertet die klassische Definition von Fahrzeugen als Statussymbol um, ohne dabei selbst moralisch zu werten. Entsprechend lässt sich ableitend formulieren: Fynn Niederhöfer ist bestrebt, seine „Kontrahenten“ mit ihren eigenen Werkzeugen respektive Waffen zu schlagen, um, wie bereits im Abschnitt zu den Diskussionen über Car-Sharing festgestellt, einen „Effekt“ zu bewirken. Damit will er einerseits zum Nachdenken anregen und wenn

möglich, durch eine neue Perspektive bisherige Paradigmen sowie entsprechende Routinen in Frage stellen.

In seinem Anliegen benennt Fynn Niederhöfer die Vorzüge von Car-Sharing gegenüber dem Besitz eines Privat-Fahrzeugs: Demnach bindet der Besitz eines Autos und bedeutet eine maßgebliche Einschränkung der individuellen Entscheidungsfreiheit. Auf der anderen Seite ermöglicht es der „Nicht-Besitz“, als Freiheit vom Besitz, über eine Vielzahl verschiedener Fahrzeug zu verfügen. Entsprechend ist somit nicht nur eine situationsangemessene Fahrzeugauswahl gegeben, sie ermöglicht vielmehr ein signifikantes Maß von Zugewinn an Entscheidungsautonomie. Fynn Niederhöfer verdeutlicht diesen Sachverhalt in seiner fiktiven Überlegung; die Nutzung von Car-Sharing ermöglicht durch die flexible Fahrzeugwahl einerseits die rationale Erfüllung von individuellen Eigeninteressen. Zugleich bietet das Konzept die Möglichkeit, auf ökologischer Ebene derlei Ansprüchen gerecht zu werden und dem Gemeinwohl zu dienen.

Fynn Niederhöfer führt entsprechend dieser Interpretation sein Anliegen transparent ins Feld. In der angeführten Interviewpassage ist sein primäres Belangen, dass mit dem Verkehrsmittel Auto verbundene Sozialprestige auf eine neue Art und Weise aufzuzeigen. Dieses Ansinnen will er realisieren, indem er, wie bereits angesprochen, das Statussymbol Automobil als solches umwidmet. Die Richtungsweisung ist dabei offenkundig: weg vom bisherigen Prinzip des notwendigen Besitzens zur Freiheit des Verfügen-Könnens. Sein angestrebtes Vorgehen ist jedoch nicht unumstritten; mithin birgt es die Möglichkeit eines Ansehens- und damit Statusverlustes. Dies scheint dabei vornehmlich dann zutreffend, wenn das an Nachhaltigkeitsprinzipien orientierte Verkehrshandeln, das bewusste und freiwillige Verzicht auf ein vermeintlich überflüssiges und nicht notwendiges Privat-Fahrzeug mit dem Bourdieu'schen Notwendigkeitsgeschmack gleichgesetzt wird. Eine derartige Interpretation wäre gleichbedeutend mit einem sich „nicht-leisten-können“. Jedoch ist auch Fynn Niederhöfer dieser Möglichkeit einer Fehldeutung gewahr, ein Beleg dazu ist etwa seine Anmerkung, dass es „*nicht billiger oder einfacher*“ sei, auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückzugreifen oder Car-Sharing zu nutzen.

Die von Fynn Niederhöfer in Rede gestellte verkehrliche Praxis kann somit in zwei Richtungen gedeutet werden: Einerseits kann sie entsprechend den vorangeführten Darstellungen als Notwendigkeitsgeschmack - kein Fahrzeugbesitz aufgrund nicht ausreichender ökonomischer Ressourcen - ausgelegt werden. Andererseits kann sie ebenso als Ausdruck eines Luxusgeschmacks gewertet werden - es sich leisten können, kein eigenes Fahrzeug besitzen zu müssen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass eine lediglich oberflächliche Betrachtung keinen Rückschluss darauf zulässt, aus welchem Grunde der Verzicht auf einen PKW erfolgt. Die zugrundeliegende Motivation einer solchen Entscheidung ist somit für andere allgemein nicht näher zu unterscheiden. Weiterhin ist festzustellen, dass die von Fynn Niederhö-

fer anstrebte Umwidmung des Statussymbols Auto durch den Sachverhalt erschwert wird, dass Car-Sharing selbst kein Produkt, sondern eine soziale Praxis ist - mit welcher Fynn Niederhöfer wiederum sein Prestige auf derselben Nutzungsebene darstellen möchte. Diesen Sachverhalten folgend ergibt sich die Frage, wie eine solch vornehmlich ökologisch motivierte verkehrliche Praxis des Nutzens statt Besitzes auf der symbolischen Ebene so präsentiert werden kann, dass sie die Statusfunktion erfüllt? Mithin gilt somit festzustellen, wie Car-Sharing nicht nur auf der funktionalen Ebene eine äquivalentes Substitutionsgut zum Automobil darstellt, sondern zugleich den Bereich der symbolischen Ebene mit abdeckt? Diese Fragestellungen zu beantworten, bedeutet zunächst zu berücksichtigen, dass Fynn Niederhöfer nicht nur in Bezug auf das Handlungsfeld des Verkehrs bestrebt ist, eine nachhaltig orientierte Lebensweise zu forcieren. Vielmehr ist Car-Sharing für ihn nur ein singuläres Element, welches für ihn Instrument wie Ausdruck eines insgesamt nachhaltigen Konsummusters bezeichnet.

20.11 Die Neudefinierung des Luxusbegriffs

Die Reichweite nicht nur seines Bestrebens, sondern auch partielle Elemente zur Beantwortung der im vorigen Abschnitt bestimmten Fragen, sind an der nachfolgend dargestellten Antwortpassage von Fynn Niederhöfer abzuleiten:

„Das ist auch so in etwa meine Idee: einen anderen Begriff, eine andere Definition von Luxus zu schaffen. Ich meine, es gibt ja viele Bereiche, wo doch viel Geld hineingesteckt wird - also jetzt etwa in den Bereichen, bei denen wirklich dicke Autos dastehen, bei vielen Leuten, die nicht nur einen Wagen haben, denen es auch finanziell sehr gut geht -, dass man das Geld in andere Kanäle schickt und verwendet. Ich meine, ein Verständnis dafür, dass es einem selbst doch durchaus etwas wert sein müsse, dass man eine bessere Luft hat, dass nicht alles zugebaut wird, eben mehr Lebensqualität, statt nur noch Alltagshektik und Geld.“

Was beschreibt Fynn Niederhöfer mit *„einem anderen Begriff, einer anderen Definition von Luxus?“*, und was will er damit verstanden wissen? Dem allgemeinen Verständnis nach bezeichnet Luxus einen Konsum oder Aufwand, welcher das übliche Maß und sozial Notwendige übersteigt; zudem ist ein weiterer Aspekt, dass er stets ein Medium zur Distinktion vom Massengeschmack darstellt. Ist auch Fynn Niederhöfer entsprechend dieser Begrifflichkeit von Luxus nach einer Distinktion in seinem Anliegen bestrebt, wenn er über das „notwendige“ hinaus vorhandene monetäre Ressourcen einer anderen Verwendung zuführen respektive *„in andere Kanäle“* schicken will, um seine genuinen Anspruchsziele - bessere Luft, nicht alles zugebaut und mehr Lebensqualität - zu erreichen? Fynn Niederhöfer ist in seiner Dar-

stellung nicht moralisch wertend, zugleich ist jedoch offenkundig, dass er sowohl seine Eigeninteressen verfolgt als auch gemeinwohlorientiert handeln möchte. Sein Prinzip und seine Wegrichtung sind nicht eine selbstaufgelegte Beschränkung, gar ein asketisch anmutender Verzicht. Vielmehr verweisen seine Präferenzen auf den Sachverhalt, auf eine lustvolle Seite des Konsums, die eher hedonistisch geprägt ist und gelebt werden soll. Dabei entspricht seine Idee, gar seine „Vision“, wie er sie im angeführten und vorigen Zitat zum Ausdruck bringt, der prinzipiellen Annahme eines bestimmten nachhaltigen und ökologisch verträglichen Konsummusters. Demnach können sich selbige Konsumstile nur dann verbreiten, wenn sie neben der funktionalen Ebene auch auf der symbolischen Ebene einen adäquaten Ersatz zum jeweils Derzeitigen darzustellen vermögen. Eine solche von ihm selbst quasi vorbildhaft gelebte Veränderung belegt er exemplarisch anhand seiner verkehrlichen Nutzungspraxis von Automobilen. Demnach gilt das erklärte Ziel: Wegkommen vom Privat-PKW zugunsten von Car-Sharing. Damit jedoch mehr Akteure ihre Automobilität durch das Konzept von Car-Sharing bewerkstelligen können und das Prinzip in seinem Milieu eine Wirkung erzielt, sind entsprechend seiner Einschätzung zwei Aspekte unabdingbar: Einerseits darf Car-Sharing als quasi Element eines bestimmten Lebensstils nicht den Anschein und die Aura des Verzichts ausstrahlen. Sondern vielmehr muss es als etwas Luxuriöses gelten, welches sich geleistet werden kann. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Luxus einerseits ein funktionales Bedürfnis besitzender Akteure erfüllt, indem es nicht nur die inszenierte, sondern offenkundige „Demonstration der Distanz zur Sphäre des Notwendigen“ (Bourdieu 1997) erfüllt. Mithin ist der gelebte Luxus somit ein Instrumentarium einer konkreten Distinktion von den „rohen und brutalen Zwang der Verhältnisse, denen [d]er ‚kleine Mann‘ unterliegt“ (Bourdieu 1997: 396). Auf der anderen Seite ist sich Fynn Niederhöfer augenscheinlich stets der Bedeutung um den Begriff des Luxus in Bezug auf Mobilität bewusst. In seiner Wortwahl ist also die Tatsache bewusst impliziert, dass ein autoloses Leben, so denn es ein über das sozial notwendige Maß hinaus eine Mobilität garantieren soll, nicht unbedingt per se billiger ist: Entsprechend gilt es festzustellen, dass man sich ein autofreies Leben erst leisten können muss - und dies auf zwei Ebenen. So gilt es neben den finanziellen Aspekten vornehmlich auch die sozialen Aspekte der Automobilität zu berücksichtigen: Dabei erfüllt ein Automobil neben der Erreichbarkeit von Möglichkeiten und sozialen Kontakten auch die entsprechende Funktion der gesellschaftlichen Integration. Folglich bedarf es zur Integration in bestimmte Kreise nicht nur eines bestimmten PKWs, sondern es gilt ebenso der Umkehrschluss: Eine selbstbestimmte und bewusste Autofreiheit setzen ein ebenfalls gleichsam hohes Maß von vorheriger sozialer Integration zwangsläufig voraus (vgl. Burkard 1994). Um seinen Absichten gerecht zu werden und in seinem sozialen Milieu einen „Effekt“ zu erzielen, dass von ihm angestrebte zum Nachdenken anzuregen und Routinen in Frage zu stellen, wählt Fynn Niederhöfer einen spezifischen Weg. Ganz bewusst ist er nicht bestrebt,

als moralischer Zeigefinger eine Askese vorzuweisen, sondern vielmehr vorzuleben, dass der benannte lustvolle, gar hedonistische Konsum - auch bei der Automobilität - nicht im Widerspruch zu ökologisch nachhaltigem Handeln stehen muss.

21. Voraussetzungen zur Nutzung von Car-Sharing - Erkenntnisse zur verhaltenstheoretischen Perspektive

Wie in Kapitel 6.2 - 6.3 dargestellt, obliegt Routinen eine maßgebliche Bedeutung für die Handlungsfähigkeit von Akteuren. Dabei sind sie aus soziologischer Perspektive nicht nur die primär vorherrschende Form von sozialen Alltagsaktivitäten, vielmehr bedingen insbesondere ihre funktionellen Nutzungsaspekte diesen Sachverhalt. Die Entlastung von beständig neuen Entscheidungen impliziert somit eine Komplexitätsreduktion, die alltägliches Handeln und gesellschaftliches soziales Agieren erst ermöglicht. Andererseits verringert ein in Routinen gründendes Verhalten zumeist neue Erfahrungen respektive die Chance zu neuen Erfahrungen, da sie einerseits relativ stabile Verhaltensstrukturen ausprägen, die ihrerseits weitgehend veränderungsresistent sind. Die Offenheit von eingelebten Verhaltensmustern gegenüber alternativen Handlungsmöglichkeiten ist somit eher als gering einzuordnen.

Damit stellt sich grundlegend die Frage, was dies für den Verkehrsbereich bedeutet? Dem eingangs betonten prozessorientierten Verständnis vom Verkehrshandeln folgend, wurde die Auswahl und Nutzung von Verkehrsmitteln nicht als etwas Statisches definiert. Die signifikante Bedeutung von Routinen, die vornehmlich von Invarianz geprägt sind, für eine Beeinflussung und Veränderung des Verkehrsverhaltens, wurde in der vorliegenden Studie dabei erst bei den durchgeführten Auswertungsschritten des empirischen Datenmaterials evident. Der verwendete Interviewleitfaden, welcher nach Durchführung des narrativen Interviews konzipiert wurde, gründete somit nicht in der expliziten Zielsetzung, ein routinisiertes Verkehrsverhalten erst „explorativ“ zu erkunden. Dennoch erwies sich die verwendete Methodik der Fallrekonstruktion als durchaus aufschlussreich. Mithin ermöglichte dieser Ansatz nicht nur tiefgehende Einblicke in das umfangreiche Wirkungsspektrum verkehrlicher Routinen, sondern erlaubte ebenso die perspektivische Erschließung von Möglichkeiten ihrer Veränderbarkeit. Grundlegend wurden bei der fallrekonstruktiven Interviewanalyse dabei übereinstimmende Besonderheiten hinsichtlich der nachfolgend angeführten Aspekte festgestellt: Die verkehrliche Praxis der Befragten erfolgt als weitgehend gewohnheitsmäßiges Verkehrsverhalten. Analog bedeutet dies, dass derartiges Verhalten überwiegend in eingeübten Routinehandlungen gründet, die in vermeintlichen Entscheidungssituationen des komplexen Verkehrsbereiches generell und im Verkehrsgeschehen speziell ein zumeist internalisiertes wie unbewusstes Handeln ermöglichen. Ein so geartetes „Handlungsprogramm“ umfasst dabei gleichsam auch Entscheidungssituationen wie die Verkehrsmittelwahl, die als „erfolgreich eingeübt“ entsprechend routinisiert erfolgt. Gegenüber diesen Vorzugsaspekten seitens der

Akteure erschwert jedoch insbesondere der Grad an Unbewusstheit bei routinisierten Handeln eine Erforschung dieses Verkehrsverhaltens. Verkehrsverhalten kann damit bei Interviewverfahren insbesondere dann reflektiert und infolge gegenüber Dritten diskursiv vermittelt werden, wenn zuvor Veränderungen des bisher praktizierten und gewohnten Verhaltens stattgefunden haben. Dieser Aspekt bezeichnet somit die Notwendigkeit eines Vorhandenseins verschiedener „Sollbruchstellen“ in den Routinen, deren Erfüllung es ermöglicht, vormals unbewusste Abläufe kritisch zu hinterfragen und sie damit nicht nur auf den Prüfstand stellt, sondern auch gleichsam stärker ins Bewusstsein der Akteure rückt.

21.1 Individuelle und strukturelle Bedeutung von Routinen zur Verkehrsmittelnutzung

Zur Verdeutlichung des gewohnheitsmäßigen respektive routinisierten Handelns von Akteuren im Verkehrsbereich dienen die nachfolgend exemplarisch angeführten Zitate. Die Auszüge aus den entsprechenden Interviews belegen dabei beispielhaft die Darstellung der Befragten zu ihren (jeweiligen) Gewohnheiten aus der Retrospektive:

Ursula Neufischer (I1): *„Hmm ich muss auch sagen, ich hab‘ den Wagen dann echt nur genutzt, um überall hinzufahren, wann immer ich wollte, [...] da war ich mit dem Wagen auch quasi ständig unterwegs [...] also alles was ging wurd‘ dann mit dem Wagen gemacht.“*

Fynn Niederhöfer (I7): *„Aber es steht ja immer vor der Wohnung, quasi vor der Tür, dann benutzt man es natürlich eben. Und na ja, eigentlich bräuchte man es ja nicht.“*

Franz Norgauer (I5): *„Also, wie ich da einen eigenen Wagen hatte, da war der ja eigentlich direkt vor der Tür geparkt. Da hat man dann selbstverständlich eher das Auto benutzt, weil es ja da schon stand.“*

Olaf Kienauer (I3): Zum Führerscheinwerb: *„Den hab‘ ich selbstverständlich dann auch gleich mit achtzehn gemacht. Also nach meiner Verletzung vom Fußball, da hatte ich ja den Knöchel gebrochen - aber dann hieß es natürlich so schnell wie möglich den Führerschein.“*
Zur Situation mit Kindern: *„Da geht es nun mal nur mit dem Wagen.“*

Peter Brandlmeier (I2): *„Ich hab‘ den Wagen immer genutzt soweit das ging - bei jedem Wind und Wetter praktisch.“*

„Aber mit dem Führerschein, dann bin ich halt auch immer zur Arbeit gefahren.“

„Und von da an bin ich auch sehr viel gefahren. Ist eigentlich auch logisch, in dem Alter, wenn man ´nen Führerschein hat, da will man dann auch Auto fahren.“

In Bezug auf das verkehrliche Handeln von Akteuren indizieren vorgenannte Zitate, dass Routinen auf zwei verschiedenen Ebenen eine signifikante Bedeutung aufweisen: eine (1) individuelle Ebene sowie eine (2) strukturelle Ebene.

1- Durch den sprachlichen Gebrauch des Adverbs „immer“ verweisen die Befragten direkt auf die charakteristischen Merkmale von Routinen, die Regelmäßigkeit und den Wiederholungscharakter von alltäglichen (verkehrlichen) Handlungen. Insbesondere wird dabei deutlich, dass die bestimmten Verkehrsmittel (PKW, Fahrrad) durch ihre Verfügbarkeit fest in das Alltagshandeln der befragten Akteure integriert sind.¹⁹⁶ Analog zu diesem Sachverhalt belegen die Antworten, dass die Nutzung der jeweiligen Verkehrsmittel weitgehend unbewusst erfolgt. Daraus ist abzuleiten, dass die verkehrlichen Gewohnheiten und Routinen auf dieser persönlichen Ebene der Akteure genuin und individuell wirksam sind.

2- Demgegenüber wird die strukturelle Ebene durch die Charakterisierung wie „logisch“, und „natürlich“ betont. Die Interviewten apostrophieren hierbei ihre Handlungen (früher Führerscheinwerb sowie PKW-Nutzung bedingt durch den Besitz des PKW) entsprechend als „selbstverständlich“ und „natürlich“, ohne sie weiter explizit zu begründen. Dies lässt die Schlussfolgerung zu, dass die Befragten „stillschweigend“ davon ausgehen, dass der Zuhörer (Interviewer), der Sinn ihrer (verkehrlichen) Handlungen bekannt ist und daher keiner weiteren Erläuterung bedarf. Selbige Erklärung scheint naheliegend, wenn berücksichtigt wird, dass die Befragten sowie der Interviewer über einen gemeinsamen kulturellen Hintergrund verfügen. In Anknüpfung an Schütz lässt sich somit formulieren, der gemeinsam geteilte Kulturkreis bedingt einen gleichen Wissensvorrat über die „kollektiv verbreiteten Verhaltensweisen“, über welchen beide Parteien verfügen. Konkret bedeutet dies, dass gesellschaftlich vorherrschende Verkehrs(entscheidungs)handlungen, wie der frühe Führerscheinwerb, eine geltende Praxis darstellen, wodurch eine Begründung des Handelns obsolet wird. In der Darstellung der Befragten ist die konkrete Bezugsebene, auf die in den Ausführungen referiert wird, somit die von Giddens eingebrachte Ebene des praktischen Bewusstseins, und kann folglich als ebensolche bezeichnet werden. Gleichsam gilt selbiges ebenso für die seitens der Befragten formulierte Selbstverständlichkeit aus dem Besitz des Privat-PKWs die häufige - mithin ausschließliche - Nutzung dieses Verkehrsmittels abzuleiten.

Analog dazu ermöglicht es diese Betrachtung, das „Verhalten“ der Akteure als quasi „traditionales“ Verhalten zu bezeichnen und damit als eine allgemein vorherrschende Sitte bzw. einen Brauch einzuordnen.¹⁹⁷ Diese perspektivische Klassifizierung begründet, dass seitens

¹⁹⁶ Der Aspekt der Nutzung ist insofern ambivalent, da ein PKW die meiste Zeit nur „steht“ und dahingehend eigentlich nicht genutzt wird.

¹⁹⁷ Zu Aspekten von Tradition und Sitte siehe Weber (1988: 565, 571f.).

der Akteure keine explizite Handlungsbegründung genannt wird. Vielmehr wird selbige implizit in einem Bereich außerhalb einer genuinen individuellen Handlungsrationalität „gesucht“ und dabei gleichsam auf (eine) gesellschaftliche Strukturebene(n) verlagert. Exemplarisch lässt sich dies wiederum an dem frühzeitigen Führerscheinerwerb von jungen Erwachsenen verdeutlichen, welche - unabhängig von der aktuell sinkenden Bedeutung bei dieser sozialen Gruppe¹⁹⁸ - durch ihre kollektive Verbreitung als eine Form von moderner Sitte(n) zu begreifen ist.

Die angeführten Beispiele zeigen, dass Routinen entsprechend ihrer Regelmäßigkeit und ihres Wiederholungscharakters auf der individuellen Handlungsebene eine entlastende Komplexitätsreduktion darstellen. Analog dazu sind sie aufgrund dieser Merkmale jedoch nicht nur ein Garant von Verlässlichkeit, sondern wirken darüber hinaus auch auf einer strukturellen Ebene. Dabei implizieren die vorgenannten Ebenen sowohl die Prozesshaftigkeit bei der Ausbildung von Routinen auf der individuellen Ebene, als auch bei der Entstehung von gesellschaftlichen Strukturen. Zur Präzisierung und Veranschaulichung bietet dieser Aspekt einen passenden Anknüpfungspunkt zur Giddens' Theorie der Strukturierung: Entsprechend dieser Theorie und den dazu gefassten Ausführungen in Kap. 5.7 – 5.7.2 werden mit und als Folge von der beständigen Repetition individueller Handlungen eine Verfestigung und mithin (materielle) Strukturen generiert. Diese Strukturen stehen respektive befinden sich dabei in einem rekursiven Verhältnis zum weiteren Handeln (von Akteuren), auf welches sie beeinflussend zurückwirken. Wie Giddens (1995: 52) entsprechend ausführt, werden somit „in und durch Handlungen“ aktiv weitere Bedingungen für ein fortlaufendes Handeln geschaffen, welche selbiges erst ermöglichen.¹⁹⁹ Exemplarisch lässt sich dieser Sachverhalt - gemäß dem rekursiven Wesen sozialen Handelns - im Bereich der Verkehrsmittelwahl darstellen: Demnach erwachsen mit der Entscheidung von Akteuren für einen Privat-PKW respektive dem Erwerb eines Automobils durch die Nutzungspraxis des PKWs Strukturmomente, welche wiederum auf das weitere Handeln zurückwirken. Krämer-Badoni und Wilke (1997: 27) erklären diesen faktischen Prozess wie folgt: Durch den Besitz eines Automobils und seine Integration in den Alltag erlaubt und bedingt die Nutzung des PKWs auf Akteurebene eine Konstellation, nach der alltägliches Handeln fortwährend weiter ausdifferenziert wird: Die Akteure können mit dem technischen Instrument des Automobils weitgehend frei entscheiden, wo sie etwas besorgen, erledigen oder betreiben wollen. Die somit offerierte Möglichkeit zur Generierung einer ausdifferenzierten Struktur des Alltagshandelns macht dabei einerseits die Nutzung des Automobils unabdingbar, andererseits und infolgedessen wird damit jedoch ebenso die zukünftige Nutzung des Fahrzeugs quasi festgelegt, was somit wiederum

¹⁹⁸ Zu diesem Sachverhalt siehe Institut für Mobilitätsforschung (2011).

¹⁹⁹ Ebenso betont Giddens den Wiederholungscharakter von (all-)täglichen Handlungen als materiale Grundlage für das rekursive Wesen des gesellschaftlichen Lebens (Giddens 1995: 37; Kap. 7.5.2).

in einer Pfad(nutzungs)struktur und weiterführenden Differenzierung resultiert (vgl. ebd.). Entsprechend bedingt die zunehmende Integration von Automobilität in das Alltagshandeln von individuellen wie kollektiven Akteuren zunächst Routinisierungsprozesse, welche die Genese und weitere Verstetigung gesellschaftlicher Strukturen evozieren. Zum Ausdruck kommt dies, wenn die individuellen Routinen der Akteure, welche im Interview durch die Betonung „immer“ dargestellt wurden, eine kollektiv verbreitete Handlungsweise bezeichnen. Im Rahmen ihrer kollektiven Ausübung wird die eigentlich getätigte Praxis der routinisierten Handlungen in einem entsprechenden Maße somit gleichsam „natürlich“ und eine Struktur wird geschaffen und verfestigt. Nach Krämer-Badoni und Wilke²⁰⁰ generiert das Automobil folglich die (Struktur-)Bedingungen seiner weiteren Verwendung in einem eigendynamischen Prozess permanent neu (vgl. ebd.).²⁰¹

21.2 Routinefördernde Eigenschaften von Privat-PKWs

Der Besitz respektive die permanente Verfügbarkeit eines Privat-PKW ermöglicht Akteuren - als eine seiner Erfolgsbedingungen - eine in hohem Maße routinisierte Fortbewegung, sowohl bei der Alltagsmobilität, als auch bei nicht-alltäglichen Fahrzielen. Dabei war im Rahmen der Interviewanalyse auffallend, dass die überwiegende Mehrheit der Gesprächspartner die Vorzüge eines damit gewährleisteten, gewohnheitsmäßigen Verkehrshandelns übereinstimmend mit der Begrifflichkeit einer bequemen Mobilität bezeichneten. Exemplarisch sei an dieser Stelle auf das Interview mit Tobias Merki (I6) verwiesen, der explizit „Bequemlichkeit“ als Hauptgrund für die zunächst erfolgte Beibehaltung des eigenen PKWs und damit als Hinderungsgrund für die Nutzung von Car-Sharing benennt. Damit fasst er einhellig die meistgeäußerte Antwort auf die Befragung nach der subjektiven Einschätzung, weshalb nicht mehr Menschen zugunsten von Car-Sharing ihren Privat-PKW veräußern und die Dienstleistung nutzen. Konkret wurde mit der Aufforderung zur persönlichen Einschätzung eine eigentheoretische Explikation der Befragten angestrebt; maßgeblich waren dabei vornehmlich zwei Aspekte: Einerseits die genuinen, individuellen Hinderungsgründe bei der Umstiegs motivation zu benennen und damit andererseits von der eigentlichen Motivation zu abstrahieren, um eine direkte Kontrastierung zwischen dem Verkehrsmittel Privat-PKW und der Dienstleistung Car-Sharing aus der Perspektive der Befragten zu ermöglichen.

Doch worin genau bestehen die routineförderlichen Eigenschaften des Privat-PKW und wie konkret sind diese verortet? Grundlegend wurden im Antwortenspektrum folgende Aspekte angeführt, die als charakteristische Merkmale einer gewohnheitsmäßigen Verkehrsmittelwahl

²⁰⁰ Krämer-Badoni und Wilke verweisen mit dieser Charakterisierung auf die Analyseergebnisse von Kuhn (1995; 1997). Kuhms Untersuchungen fokussierten dabei aus systemtheoretischer Perspektive die Automobilität als zentralen Block eines Mobilitätssystems und gelangte dabei zu vorgenannter Charakteristik.

²⁰¹ In diesem Zusammenhang findet sich bei Knie und Rammner (1999: 356) gar die Bezeichnung von einer „Autoaffinität der Moderne“. Entsprechend könne „[...] der Wunsch nach der Verfügbarkeit von Automobilen als konstitutives Merkmal moderner Gesellschaften verstanden werden“ (ebd.). Ebenso sei hier exemplarisch auf Buhr et al. (1999) sowie Canzler und Knie (1998b) verwiesen.

(PKW-Nutzung) und Vorzüge gegenüber dem klassischen Car-Sharing einzuordnen sind:²⁰²

I Verfügbarkeit: Entsprechend der zunächst trivial anmutenden Feststellung, dass ein geteiltes Auto zeitlich nur eingeschränkt genutzt werden kann²⁰³, bietet der Besitz eines eigenen PKWs grundsätzlich eine erhöhte Möglichkeit zur flexiblen Selbstbewegung. Abgesehen von möglichen „Ansprüchen“ weiterer Haushaltsmitglieder offeriert der Besitz folglich eine weitgehend uneingeschränkte (selbstbestimmte) Verfügbarkeit; die Basis einer routinisierten Nutzung.²⁰⁴

II Unabhängigkeit: Bedingt durch die Charakteristik der weitgehenden Verfügbarkeit ermöglicht das eigene Automobil „vor der Tür“²⁰⁵ die Unabhängigkeit, jederzeit und ohne zeitliche Beschränkung „überall“ hinfahren zu können. Dieser Sachverhalt bedeutet also, dass man nicht auf bestimmte Abfahrtszeiten festgelegt ist und auch keinem entsprechenden Informationsbedarf, noch vorherigen Planungsbedarf unterliegt. Analog dazu gewährt der im Besitz befindliche PKW auch eine Unabhängigkeit gegenüber äußeren Einflüssen wie dem Wetter.²⁰⁶ Weiterhin gilt zu berücksichtigen, dass der Besitz des PKWs auch von sozialen Zwängen, wie etwa dem Aufräumen des Fahrzeuginnenraumes, „befreit“; vielmehr kann das Fahrzeug entsprechend der „emotionalen Bindung“ oder des Lebensstils etwa durch private Dekorationsartikel personalisiert bzw. individualisiert werden kann. Exemplarisch sei hier auf die Interviews mit Franz Norgauer, Tobias Merki und Fynn Niederhöfer verwiesen:

Fallbeispiel I

Franz Norgauer (15) benutzt seinen PKW auch für kürzere Wegentfernungen, er leiht sich ein Fahrrad nur ab und an, „[...] wenn das Wetter gepasst und es die Zeit zugelassen hat“. Diese Überlegung mag unter rationalen Gesichtspunkten durchaus nachvollziehbar sein, da sie ihm ganzjährig eine wetterunabhängige Fortbewegung ermöglicht, zugleich lässt sie sich jedoch auch unter dem Aspekt Bequemlichkeit definieren. Dass Bequemlichkeit für ihn bedeutsam ist, wird auch bei seinem Erwerb von Fahrkarten für den ÖPNV ersichtlich: „Na ja, und mit der Jahreskarte dann, das war [...] aber doch viel bequemer so. [...] Da ist kein

²⁰² Nachfolgend werden explizit die Vorteile des Privat-PKWs angeführt, zu den hemmenden Faktoren einer Car-Sharing Nutzung „klassischer“ CSO sowie den flexiblen „free-floating“-CSO siehe Kap. 4.8.

²⁰³ Denkbar sind zwar auch längere Buchungszeiten, selbige entsprechen jedoch eher dem Wesen einer „klassischen“ Autovermietung denn dem „klassischen“ Car-Sharing (zu "open-end"-Aspekten siehe Kap. 4.8). Nach Franzen (1997: 81) ist "der stärkste Prädiktor für die Nutzung des Autos [...] der Autobesitz". Auf eine juristische Unterscheidung zwischen Besitz und Eigentum wird an dieser Stelle verzichtet.

²⁰⁴ Zwangsläufige „Verzichtsmomente“ resultieren etwa aus den Zeiträumen zur Inspektion und Reparatur. Diese können dabei mit Leihwagen oder Car-Sharing überbrückt werden oder einen Routinebruch darstellen. Einschränkend ist jedoch ebenso denkbar, dass die tägliche Nutzung etwa des ÖPNVs so routinisiert erfolgt, dass zeitliche Einschränkungen nicht als solche empfunden werden (Kap. 3.3.6).

²⁰⁵ Die Formulierung bezeichnet die direkte Verfügbarkeit vor Ort, ohne längere Wege zurücklegen zu müssen, unabhängig davon, ob der PKW auf einer nahen Parkfläche oder in der eigenen Garage geparkt ist.

²⁰⁶ Dieser Sachverhalt gilt etwa bei Regenschauern, bei denen man nicht zu Fuß geht oder das Fahrrad nutzt. Gleichwohl können etwa auch Witterungseinflüsse wie Schneefälle die Autonutzung einschränken.

Stress [...]. Also für mich ist das schon mehr Lebensqualität geworden, die man dazu gewonnen hat. Viel entspannter [...] und die Karte hab ich ja nun auch bei meinem Smartphone dabei.“

Fallbeispiel II

Tobias Merki (I6) führt explizit Bequemlichkeit als Hinderungsgrund für Car-Sharing und die Beibehaltung des PKW zunächst an: „Ich würde sagen die sind einfach zu bequem und faul. Ja Bequemlichkeit, das war mir auch eine Sache, bei der ich dann erst eine Zeit überleg habe: Auf ein Auto verzichten, das ist doch viel zu bequem. Man steigt einfach in sein Auto und fährt wann und wo man will. Und so, also ohne eigenes Auto ist man ja da auf die anderen Verkehrsmittel angewiesen. Da muss ich auch mal schon zehn Minuten warten, wenn es nicht ganz passt und da Verspätung ist.“

Fallbeispiel III

Fynn Niederhöfer (I7) benennt konkret sowohl die Aspekte Wetter und Abfahrtszeiten sowie soziale Unabhängigkeit: „Also Bequemlichkeit vor allem dahingehend, dass man nicht groß nachdenken muss. Ich muss nicht an einen Regenschirm denken, wenn es regnet - der ist im Auto. Und wenn nicht, sitzt man ja im Auto im Trockenen, da ist das Wetter egal. Auch im Winter brauche ich zum Einkaufen nicht eine dicke Jacke - die Meter vom Auto zum Eingang, gehen dann auch im Hemd. Ich kann auch in das Auto vollmüllen. Und ich brauche nicht vorher bei der Bahn anrufen, für Abfahrtszeiten und so - ich muss nicht pünktlich sein. Man kann da sozusagen schludern mit Zeit und Organisation.“

Neben dieser Entlastung von sozialen Zwängen bedeutet das eigene Automobil eine ebensolche Befreiung von sozialer Abhängigkeit. Verdeutlichen lässt sich dies exemplarisch dadurch, dass die Besitzer eines Automobils nicht mehr auf „Mitfahrgelegenheiten“ wie etwa private Bekannte angewiesen sind. Darüber hinaus bedeutet der (erste) eigene PKW für junge Erwachsene nicht nur die Loslösung dieses „Angewiesen-Seins“, sondern ist zugleich ein (symbolischer) Ausdruck von dem Übertritt der Adoleszenzphase in die „Welt der Erwachsenen“ (vgl. insbesondere Interview I1). Faktisch bedeutet die Darstellung, dass das Automobil den Eigentümern ein Höchstmaß an Erreichbarkeit sowie flexibler, eigenräumlicher und (eigen-)zeitlicher Gestaltung und sozialer Unabhängigkeit bietet.

III Verlässlichkeit: Grundlegend kann davon ausgegangen werden, dass die Besitzer eines PKWs üblicherweise wissen, an welchem Ort ihr Auto geparkt ist, ob es vollgetankt ist und wie es um die (Un-)Ordentlichkeit im Fahrinnenraum beschaffen ist. Ebenso wissen die Eigentümer des PKWs im Allgemeinen wie sich ihr Fahrzeug anhört, kennen die Fahrgeräu-

sche und wissen, wann die letzte Inspektion und der letzte Ölwechsel war oder wann zuletzt Wasser nachgefüllt und der Reifendruck überprüft wurde. Des Weiteren dürften PKW-Besitzer stets in Kenntnis darüber sein, wer das Fahrzeug zuletzt in Betrieb genommen bzw. gefahren hat. Faktisch gilt somit, dass der Privatbesitz eines PKWs den Akteuren ein hohes Maß an Verlässlichkeit bietet: Die Akteure wissen, was sie bei ihrem Auto „erwartet“ und kennen die Funktionstüchtigkeit ihres PKWs. Die Wahrscheinlichkeit den eigenen PKW im Kenntnisstand um dessen Fahrzustand so vorzufinden, wie man ihn zuvor abgestellt hat, dürfte (entsprechend) relativ hoch sein.

Resümierend ist somit festzustellen, dass das Eigentum den Besitzern ein signifikantes Maß an Gewissheit und - bedingt durch die Flexibilität und Verfügbarkeit - eine relative Unabhängigkeit von anderen ermöglicht. Diese Form von Vorhersehbarkeit und Gewissheit bedeutet für die Akteure einerseits die Schaffung von Sicherheit. Zugleich ergibt sich anhand der vorgenannten Aspekte auf der individuellen Akteursebene eine weitreichende Entlastung von der Notwendigkeit des Planens und Organisierens. Folglich trägt der Besitz zu einer maßgeblichen Reduzierung von (Alltags-)Komplexität bei, indem er von der „Bürde der Entscheidung“ (vgl. Kap. 6.2) entlastet und im gleichen Maße einer Ausdifferenzierung der Alltagsstruktur erlaubt. Diese Charakteristik bedingt somit die Grundlage für eine Routinisierung von alltäglichen Handlungsabläufen, die sich summarisch zu der hypothetischen Annahme zusammenfassen lässt: Die funktionelle Entlastung vom Planen und Entscheiden ermöglicht eine gewohnheitsmäßige Fortbewegung, die entsprechend vorgenannter Funktionalität mit dem Begriff der Bequemlichkeit gefasst werden kann. Der Verzicht auf diese Annehmlichkeiten und Möglichkeit(en) stellt dabei einen der objektiv primären Haupthinderungsgründe für die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten dar.²⁰⁷ Den dabei in den Interviews vorgebrachten Argumentationsmustern der subjektiven Einschätzung folgend, ergibt sich die Fragestellung, was gegenüber den Hinderungsgründen einerseits die PKW-Veräußerung bedingte, wie der Wechsel zum Car-Sharing als Prozess erfolgte und andererseits nach der spezifischen Motivationslage zum Car-Sharing.

21.3 Prozesse der Routine-Reduzierung in der Verkehrsmittelnutzung

Die allgemeine Feststellung, dass sich ein Verkehrsverhalten von Akteuren ändert, bedeutet zunächst lediglich, dass ein Verkehrsverhalten veränderbar ist. Diesem zunächst trivial anmutenden Sachverhalt folgend, gilt zu berücksichtigen, dass, wie festgestellt, Verkehrsverhalten zumeist ein routinisiertes Verhalten darstellt. Unter der Prämisse, dass selbige Routinen zumeist starre Verharrungstendenzen hinsichtlich ihrer Beibehaltung aufweisen und ent-

²⁰⁷ Entsprechend Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und Unabhängigkeit scheinen Privat-PKW dem „klassischen“ Car-Sharing, das explizit auf eine „Wenig-Nutzung“ abzielt überlegen. Jedoch nähern sich CSO diesen Aspekten an (vgl. Kap. 4.8).

sprechend „beschwerlich“ zu verändern sind, lässt sich schlussfolgern, dass dies auch für den Verkehrsbereich gilt. Rekurrierend auf die in Kap. 14.1 vorangestellten Ausführungen von Krämer-Badoni und Wilke zeigt sich dabei, dass der Besitz eines PKWs und die vornehmlich gewohnheitsmäßige Nutzung (Wiederholungscharakter) des Automobils eine entsprechende Integration des Fahrzeugs in das Alltagshandeln der Akteure und eine weitgehende Ausdifferenzierung der Struktur(-en) alltäglicher Handlungen bedeutet. Damit einhergehend schaffe sich der PKW - so die theoretischen Annahmen und Ergebnisse der Analyse - die weiteren Bedingungen für eine fortlaufende Verwendung selbst. Diesem Ansatz folgend, wurden in Kap. 6.4 ergänzende Leitfragen und hypothetische Annahmen zur Veränderung einer routinebasierenden Verkehrspraxis definiert: Demnach bedeutet der Besitz eines Automobils, definiert als in den Alltag der Akteure fest integriertes Objekt, dass der PKW aus den entsprechenden Haushalten nicht einfach „entfernt“ werden kann.

In Hinblick auf eine bewusste Veräußerung des PKWs zugunsten von Car-Sharing gilt daher, dass a priori ein umgekehrter Integrationsprozess des Automobils stattfinden muss. Dabei zeigt die vergleichende Fallanalyse des erhobenen Datenmaterials deutlich, dass der tatsächlichen Veränderung der verkehrlichen Praxis mitunter jahrelange Prozessverläufe vorausgehen und selbige nicht auf einem monokausalen Ereignis basiert. Vielmehr wurden größtenteils ein Zusammentreffen mehrerer, eine Veränderung und Wechsel in den Mobilitätsbedürfnissen und der Verkehrsmittelwahl auslösende Ereignisse indiziert, welche sich partiell in (der Reichweite) ihrer Wirkung überlagern können.²⁰⁸ Im Fallvergleich wurden bei der Analyse die in Kap. 6.4 angestellten Ergänzungsfragen und Hypothesen weitgehend bestätigt. In beinahe sämtlichen Fällen erfolgte vor der Umstellung der bisherigen Nutzungspraxis des PKWs zum Car-Sharing ein Entwöhnungsprozess vom eigenen Fahrzeug, der als weitgehend notwendige Bedingung für den Wechsel eingestuft werden kann. Der angeführte Aspekt der Fahrzeugentwöhnung bedeutet dabei folglich, dass die alltägliche Nutzung des Privat-PKWs zunehmend reduziert wird, dem Fahrzeug also in der Ausgestaltung der Alltagsstruktur eine geringere Bedeutung beigemessen wird. Die geminderte Fahrzeugnutzung erfolgte dabei parallel zur vermehrten Nutzung anderer Verkehrsmittel - zumeist dem Fahrrad oder den entsprechenden Verkehrsmitteln des ÖPNVs. Dabei wurde ersichtlich, dass die Nutzung dieser alternativen Verkehrsmittel zunehmend gewohnheitsmäßig erfolgte und dabei das Auto partiell ersetzen. Darüber hinaus wurde ebenso die hypothetische Annahme belegt, dass sich eine bereits bestehende gewohnheitsmäßige Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbandes signifikant zugunsten einer möglichen Car-Sharing Inanspruchnahme auswirkt. Diese Annahme scheint dabei umso mehr begründet, wenn mit in

²⁰⁸ Ebenso finden sich aktuellere Ergebnisse bei Scheiner (2009): Demnach unterscheiden sich die Verkehrsgewohnheiten der PKW-Nutzung nach einem Zuzug in eine außerstädtische Wohnumgebung zunächst deutlich von der dort länger wohnenden Bevölkerung; erst nach einigen Jahren finde demnach eine Angleichung in der Nutzung der Verkehrsmittel statt. (vgl. Kap. 7.4.2 – 7.4.3; Kap. 15.2 – 15.3).

Betracht bezogen wird, dass Car-Sharing - unabhängig davon, ob es sich um klassische oder kommerzielle Anbieter handelt -, konzeptionell als vierte Säule des Umweltverbundes ausgestaltet ist. In der Fallanalyse zeigte sich dabei, dass eine Entwöhnung vom PKW bzw. die geringere Nutzung desselben grundlegend die Möglichkeit zu einer Einübung und Routinisierung in der Nutzung alternativer Verkehrsmittel darstellt, womit sich die De-Routinisierung (eigener PKW) und die Routinisierung (Car-Sharing, Umweltverbund) als komplementärer Prozess darstellt.

Die überwiegend gewohnheitsmäßige Autonutzung bedarf somit der (zunehmenden) Desintegration des Fahrzeugs aus den festen Strukturen, den Routinen der Akteure. Gleichsam kann dieser Prozess, in dem der PKW fortlaufend aus den Routinen herausgelöst wird, als „De-Routinisierungsprozess“ beschrieben werden. Entsprechend muss die Routine erst „aufgebrochen“ werden, bevor ein Wechsel zu Car-Sharing überhaupt möglich ist. In diesem Kontext kann also die eingangs angeführte Annahme eines solchen „De-Routinisierungsprozesses“ als belegt gelten. Dabei sind, wie in Kap. 6.4 vermutet, nicht nur prozesshafte Entwicklungsverläufe der Verkehrsmittelnutzung zu einem „autofreien“ Leben festzustellen. Mithin wurde konkret ersichtlich, dass derlei schrittweise Umstellungsprozesse von einem entsprechenden (sozialen) Lernprozess begleitet sind, bei welchem die „innere Entscheidung“ von der tatsächlichen Umsetzung des Entschlusses zu differenzieren ist. Insbesondere wurde nachvollziehbar, dass und wie alternative Verkehrsmittel eine kognitive Präsenz erlangen und überhaupt erst als Handlungsoption wahrgenommen werden können sowie schließlich in ihrer Nutzung durch Routinisierungsprozesse eingeübt werden. In diesem umfassenden Wirkungsgeflecht spezifische Bedingungen zu isolieren und eine Konstruktion von Kausalitäten abzuleiten, ist aufgrund der Komplexität der Wirkungsprozesse dabei jedoch nur heuristisch zu bewerkstelligen.²⁰⁹

Die vorgenannten Sachverhalte legen dabei die hypothetische Annahme, dass eine Veränderung von (verkehrlichen) Gewohnheiten die nachfolgenden Aspekte unabdingbar erscheinen lässt, nahe: Um generell überhaupt eine kognitive Präsenz zu erlangen und damit als entsprechend funktional äquivalente Handlungsalternative zu den bislang mit den PKW befriedigten Mobilitätsbedürfnissen wahrgenommen zu werden, bedarf es zunächst eines spezifischen Car-Sharing-Angebotes sowie der entsprechenden Kenntnis um die CSO. Zugleich lässt sich daraus die naheliegende Annahme ableiten, dass eine Veränderung in dem vorgenannten Bereich eines routinebasierten Verhaltens zwei maßgebliche Aspekte zwingend voraussetzt: Zum einen die - durch den Routinebruch - situativ generierte oder bereits vorhandene grundlegende Offenheit gegenüber Neuem sowie eine reflektive Bewusstwerdung

²⁰⁹ Ebenso belegen auch Meijkamp und Aarts (1997) in einer quantitativen Studie, dass die gewohnheitsmäßige Nutzung des PKW weitestgehend eine Routinehandlung darstellt, und es zur Veränderung eines entsprechenden Deroutinisierungsprozesses bedarf. Demnach wird ein Interesse an Car-Sharing vornehmlich durch eine „Nicht-Bindung“ an den PKW respektive geringe gewohnheitsmäßige Nutzung des Autos forciert.

des bisher praktizierten Verkehrsverhaltens.

Welche Auslöser können eine solche Offenheit - sofern nicht bereits vorhanden - und ein Infrage stellen von zuvor stabilen Verkehrsroutinen bewirken? Generell führt die Beantwortung dieser Frage auf zwei verschiedene Pole, die sich wie eingangs angeführt jedoch - in ihrer Wirksamkeit - überlagern können. Verallgemeinernd steht dabei eine mögliche Unzufriedenheit mit dem bisherigen Verkehrsverhalten - subjektiv gemessen an der Befriedigung der genuinen Mobilitätsbedürfnissen - einer situativen Unmöglichkeit zur Fortführung und Beibehaltung desselbigen gegenüber.

Dabei können beide Faktoren, die subjektiv empfundene Unzufriedenheit über ein wenig befriedigendes Verkehrshalten, als auch die Verunmöglichung zur Fortführung eines befriedigendes Verkehrsverhaltens, jeweils für sich als auch zusammen bewirken, dass nicht nur das Verkehrsverhalten reflektiert wird, sondern zugleich ein Entscheidungsprozess evoziert wird. In temporaler Perspektive erfolgt bei diesem Entscheidungsprozess ein aktives Erkunden nach Alternativen sowie ein entsprechendes Prüfen von anderen schon eventuell vorhandenen Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung respektive Gewährleistung und Ausgestaltung der individuellen Mobilität. Zugleich impliziert und bedingt ein derartiges Vorgehen somit die Chance, dass Akteure einerseits neue Erfahrungen - mit den alternativen Verkehrsmitteln – sammeln, sofern stets vorausgesetzt ist, dass eine entsprechende Bereitschaft respektive Offenheit vorhanden ist. Analog zu dieser Annahme bezeichnet der vorgenannte Entscheidungsprozess für die Akteure somit gleichsam eine spezifische situative Unsicherheit über die Ausgestaltung der individuellen Mobilität. Damit kann selbige Situation ein „window of opportunity“, also ein Möglichkeitsfenster, befördern, in dem bislang eingeübte Verhaltensweisen und daraus folgende Routinen nicht mehr tragfähig erscheinen und damit andererseits - wie angeführt - neue Erfahrungen ermöglichen. Bezüglich dieser Aspekte erwies sich die eingangs darlegte Perspektive einer lebensgeschichtlichen wie verkehrsbioGRAFischen Perspektive als besonders ertragreich. Dabei konnten in der Analyse der Prozesse zunächst differenzierte Grundlagenebenen für ein vermutetes „window of opportunity“ identifiziert werden. Zugleich wurden damit auch verschiedene konkrete Auslöser für eine De-Routinisierung bestimmbar, welche längerfristige wie kurzfristige Verhaltensänderungen der verkehrlichen Praxis ermöglichen können. Die spezifische Darstellung dieser Aspekte ist dabei Gegenstand der nachfolgenden Kapitel, bei denen zunächst die biografische Ebene auf verkehrliche Sollbruchstellen hin fokussiert wird.

22. Erkenntnisse zur mobilitätsbiografischen Perspektive

Anknüpfend an die Darstellung der Routineanalyse wurde in der mobilitätsbiografischen Perspektive der Blick auf die Fragestellungen nach den Auslösern für ein „window of opportunity“ gerichtet. Maßgeblich dafür war die in der verhaltenstheoretischen Perspektive benannte

Charakteristik von routinebasierten Handeln, welche - wie in der Analyse belegt - zum Großteil die verkehrliche Praxis von Akteuren ausmacht und eine weitgehende Invarianz des Verhaltens erklärt. Vorgenannte Aspekte erwiesen sich dabei als erfolg- und ertragreicher Ansatzpunkt für die Verwendung der mobilitätsbiografischen Betrachtungsweise. Dieser Sachverhalt gründete in der Tatsache, dass die Analyse nicht auf eine zeitlich fixierte Querschnittsbetrachtung eingeschränkt wurde. Vielmehr gestattete der gewählte Ansatz eine Langzeitbetrachtung über das verkehrliche Agieren der befragten Interviewpartner, ohne der Notwendigkeit zu unterliegen, über einen bestimmten Zeitraum das Verkehrsverhalten in einem quasi Monitoring-Prozess zu begleiten. Da die Interviews die retrospektive Darstellung aus Sicht der Befragten forcierten, erwies sich das Vorgehen als besonders lohnend. So gelang es neben der Reflektion über vormals unbewusste Abläufe im Verkehrsverhalten der Akteure nicht nur, dass selbiges stärker im Bewusstsein der Befragten fokussiert wurde. Insbesondere wurde es überdies ermöglicht, neue Erkenntnisse zu generieren und im Rahmen der diskursiven Vermittlung auch erste Indizien für ein Vorhandensein von „Bruchstellen“ der Routinen zu verorten. Im Rahmen der Analyse wurde dabei die Vielschichtigkeit dieser Aspekte evident und verschiedene „Ebenen“ bestimmbar, welche ihrerseits als Grundlage für das vorgenannte „window of opportunity“ definiert wurden. Konkret bedeutet die Erkenntnislage dabei, zunächst grundlegend zwischen den nachfolgend angeführten Ebenen zu differenzieren, die eine Veränderung des Verkehrsverhaltens ermöglichen: Einerseits die überindividuelle Ebene des Verkehrssystems und andererseits die individuelle Akteursebene der Befragten selbst.

22.1 Individualebene - veränderte Lebenssituation als Auslöser für Routinebrüche in der Verkehrsmittelnutzung

Grundlegend wurde festgestellt, dass Veränderungsprozesse und neue Lebenssituationen maßgebliche Chancen für eine Wandlung des Verkehrsverhaltens darstellen. Sie definieren somit jeweils genuine „Auslöser“ - und damit auch die Sollbruchstellen - für ein Aufbrechen zuvor praktizierter verkehrlicher Routinen. Diesem Sachverhalt entsprechend stehen biografische Wandlungsprozesse anlog zu damit einhergehenden Veränderungen der individuellen Mobilitätsbedürfnisse und Anforderungen der Akteure. Mitunter resultiert eine neue Lebenssituation im Zuge des biografischen Wandels gar in einem geänderten Möglichkeitsraum hinsichtlich der Ausstattung von Haushalten mit mobilitätsrelevanten zeitlichen und finanziellen Ressourcen. Exemplarisch dafür stehen etwa Ereignisse wie das Zusammenziehen mit dem/r Lebenspartner/in, die Vergrößerung des Haushalts, durch die Geburt von Nachwuchs sowie der berufliche Übergang vom Studium in das Erwerbsleben.

Fallbeispiele

Als konkrete Fallbeispiele für die Bedeutung der beruflichen Veränderung als Einflussfaktor auf das Verkehrshandeln sind etwa die Interviews mit Franz Norgauer (I5) und Olaf Kienauer (I3) zu nennen: Mithin wurde etwa bei Franz Norgauer (I5) deutlich, dass sich mit dem Übergang vom Studium zur beruflichen Tätigkeit der Mobilitätsbedarf signifikant veränderte. Seine vormals geringe Kilometerfahrleistung wird durch seine Anstellung als Spezialist für ingenieurtechnische Fragestellungen im Bereich des energieeffizienten Wohnens maßgeblich gesteigert, da er die Kundschaft seiner Firma auch in weiter entfernten Wohngebieten vor Ort beraten muss.

Auch bei Olaf Kienauer (I3) bedingt die Entscheidung, den Arbeitsplatz im pädagogischen Bereich zugunsten seines ursprünglichen avisierten Berufszieles im kirchlichen Pfarrbereich zu wechseln sowie die Geburt der Kinder Veränderungen der verkehrlichen Praxis. Der automobilen Bedarf wird erhöht und der Erwerb eines Fahrzeugs als vorläufig unabdingbar eingeschätzt.

Voran angeführte Beispiele verweisen dabei rekurrierend auf die in der theoretischen Betrachtung angeführte Differenzierung zwischen verschiedenen Teilbiografien, die einen signifikanten Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Akteure haben und ihrerseits eine enge Relation zur Mobilitätsbiografie an sich aufweisen.

Wie in den Einzelfallanalysen ersichtlich, können die Auswirkungen von Ereignissen in Teilbiografien auf die Mobilitätsbiografien nicht isoliert voneinander fokussiert werden. Exemplarisch stehen dafür etwa Ereignisse in der Wanderungsbiografie. So waren Wanderungen von Akteuren im Sinne einer Standortverlagerung mitunter eng verbunden mit Veränderungen von den jeweiligen Wohnbedürfnissen und Standortanforderungen. Selbige wiederum korrespondierten dabei mit Ereignissen respektive mit Veränderungen in der jeweiligen Erwerbs- und Haushaltsbiografie; also Ereignissen wie einer Haushaltsgründung und angeführten Aspekten wie Geburten und Arbeitsplatzwechseln (vgl. ebenso Birg et al. 1998; Wagner 1989).

Mit perspektivischem Blick galt in diesem Zusammenhang, dass bei Auswirkungen etwa von Standortverlagerungen auf die Verkehrsmittelnachfrage auch Veränderungen im Haushaltskontext der Befragten zu berücksichtigen sind. Andernfalls würden etwa Entscheidungen zum Erwerb eines Privat-PKW lediglich der Standortverlagerung zugeschrieben, obwohl für selbige mitunter eine Geburt als Haushaltsvergrößerung (und damit zunehmende Komplexität des Alltags von Akteuren) ausschlaggebend ist.

Fallbeispiel I

So bedeutete für Ursula Neufischer (I1), die im ländlichen Raum aufgewachsen ist, der Be-

sitz eines eigenen Fahrzeugs zunächst eine maßgebliche Freiheit, in dem ihr Aktionsradius vergrößert wurde. Nachdem sie zuvor ihre Mobilität weitgehend mit dem Bus gestaltete, wurde ihr PKW zum präferierten Verkehrsmittel.

Als passionierte Autofahrerin nutzt sie ihr Fahrzeug auch nach ihrem ersten Umzug in die nahegelegene Kleinstadt für den Arbeitsweg und kürzere Entfernungen. Weiter gelegene Zielorte für Wochenendreisen werden wie selbstverständlich mit dem PKW bewältigt. Auch nachdem sie mit ihrem Freund zusammengezogen ist und ihm die Nutzung ihres Fahrzeugs gestattet, fährt sie dennoch lieber selbst. Dies ändert sich signifikant mit dem gemeinsamen Umzug in die Großstadt München, der einerseits einen Routinebruch bezeichnet, als auch eine Ermöglichung darstellt: Nahe der Innenstadt lebend und arbeitend, nutzen Ursula Neufischer (I1) und ihr Mann das Auto kaum noch. Stattdessen fahren sie bei alltäglichen Wegen überwiegend mit nahegelegenen S- und U-Bahnen. Auch wenn Ursula Neufischer (I1) schon in der Kleinstadt partiell die Verkehrsmittel des ÖPNVs genutzt hat, so wurden die vorigen primär automobil-dominierten Verkehrsgewohnheiten erst mit dem Umzug in die Großstadt München aufgebrochen. Zugleich bedeutet der Wohnortwechsel für sie jedoch auch, dass ihr neue Möglichkeiten eröffnet werden: Bestand ihr Ansinnen bei der gemeinsamen Nutzung des Autos indirekt noch darin, auch ihren autokritischen Freund zu überzeugen, so ändert sich dies grundlegend. Nun erst, als sie sowohl für den Arbeitsweg als auch für die sonstige, allgemeine und alltägliche Mobilität die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen kann, wird ein Entwöhnen von der bisherigen verkehrlichen Praxis im ausreichenden Maße möglich.

Als sie von der „hektischen Großstadt“ dann zurück nach Paderborn ziehen, entscheidet sich das Ehepaar bewusst für eine Wohnlage im verkehrsberuhigten Bereich. Nach vier Jahren des großstädtischen Lebens, wird ihr „Weg“ zum autofreien Leben dabei durch die bewusste Entscheidung zum Kauf von (einkaufstauglichen) Fahrrädern fortgeführt und begünstigt.

Fallbeispiel II

Auch bei der Fallrekonstruktion von Olaf Kienauer (I3) wurden weitere biografische Momente ersichtlich, welche als Routinebrüche des Verkehrshandelns klassifiziert wurden: Mithin änderten sich die Mobilitätsansprüche nicht nur nach den vorgenannten Ereignissen der beruflichen Veränderung und des Haushaltszuwachses durch die Geburt des Kindes.

Vielmehr belegt auch in diesem Fall der Umzug aus einem ländlich geprägten Wohngebiet in eine großstädtische Wohnumgebung einen signifikanten Bruch mit dem bisherigen Verkehrsverhalten. Konkret avancierten die großstädtischen Rahmenbedingungen zur notwendigen Grundlage zur Veräußerung des ersten PKWs. Bedingt durch die beengten Parksituationen einerseits sowie des gut ausgebauten Angebotes öffentlicher Verkehrsmittel und der räumlichen Erreichbarkeit von Möglichkeiten zur Versorgung mit täglichen Bedarfsgütern andererseits, erfolgt eine indirekte, selbstkritische Kosten-Nutzen-Analyse. Der zuvor be-

deutsame, vermeintliche Ertrag („Freiheit“) steht dem zeitlichen Aufwand gegenüber. Im Ergebnis wird die Nutzung des Automobils unter diesen Rahmenbedingungen als hinderliche Belastung und unnötig eingestuft. Infolge wird vorwiegend der ÖPNV genutzt, kürzere Wege zu Fuß bewältigt und schließlich der PKW veräußert.

Fallbeispiel III

In Übereinstimmung mit den vorgenannten Beispielen wird die signifikante Bedeutung einer Wohnstandortverlagerung auch bei Fynn Niederhöfer (17) evident: Nachdem er zuvor in einer Kleinstadt gelebt hat, bedeutet der Umzug in die Bundeshauptstadt, dass bisherige Mobilitätsmuster nicht mehr verwendet werden können und folglich alternative Lösungen gesucht werden müssen. War er zuvor überwiegend mit dem Fahrrad mobil und nutzte in der Freizeit das Automobil seiner Freundin, galt es für ihn nunmehr Erfahrungen und Kenntnisse in der Nutzung des ÖPNVs zu erwerben und somit gleichsam einen Routinisierungsprozess dieser Verkehrsmittel erfolgreich zu absolvieren.

Den angeführten Fallbeispielen entsprechend ist zu schlussfolgern, dass in jeder der mobilitätsbezogenen Teilbiografien mitunter vielschichtige Ereignisse festzustellen sind, die signifikante Auswirkungen auf die verkehrliche Praxis haben können. Dabei ist unter der in Kap. 5.7 – 5.7.2 angeführten theoretischen Betrachtung die Mittelbarkeit und langfristige Auswirkung zu berücksichtigen. Demnach gilt, dass etwa in biografischen Bereichen wie der Wanderung „langfristige Festlegungen“ von Akteuren getroffen werden (müssen), obwohl die Konsequenzen dieser Entscheidungen mitunter irreversibel erscheinen. Exemplarisch stehen dafür etwa der Eigenheimbau mit einer entsprechenden Bindung an die Baufinanzierung oder die Familiengründung. Derlei Festlegungen sind somit biografische Schlüsselmomente oder „transitorische Ereignisse“ (Ohnmacht 2006: 34). Für das Verkehrsverhalten und somit auch für Routinebrüche der verkehrlichen Praxis relevant sind entsprechend den Analyseergebnissen vornehmlich die nachfolgend angeführten Ereignisse, welche den Teilbiografien nach wie folgt klassifiziert werden können²¹⁰:

Familien- und Haushaltsbiografie: Als relevante Momente in den Haushaltsbiografien sind - wie in den Fallbeispielen dargelegt - insbesondere der Auszug von den Eltern, das Zusammenziehen mit Partner bzw. die Familiengründung als Haushaltsneugründung sowie eine Geburt auszumachen. Konträr zu diesen Momenten ergeben sich dazugehörig die Ereignisse von Scheidungen oder der Auszug der Kinder (Reduzierung der Haushaltsmitglieder). Wenngleich letztgenannte Aspekte respektive Ereignisse in den Fallrekonstruktionen nicht bedeutsam sind, liegt ihre verkehrliche Bedeutung jedoch nahe. Mithin bedingen die

²¹⁰ Zu einer Übersicht zu den Teilbiografien ebenso Lanzendorf (2003), Klöckner (2005).

familiären Konstellationen somit Folgen, die über den Haushalt selbst hinausreichen, etwa den Kontakt zu andernorts lebenden Kindern (vgl. Scheiner 2009: 52). Hinsichtlich eines möglichen Routinebruchs gilt somit, dass familiäre Ereignisse, wie etwa der Auszug der Kinder oder eine Scheidung, zugleich die Anzahl der Haushaltsmitglieder sowie die Komplexität des Alltags reduzieren. Entsprechend belegen in quantitativen Studien sowohl Scheiner (2009) als auch Prillwitz (2008) für beide Ereignisse in Haushalten eine Reduzierung des Besitzes an Privat-PKWs und/oder eine maßgebliche Reduzierung der zurückgelegten jährlichen Fahrleistung. Einschränkend gilt jedoch, dass nicht lediglich der Auszug von Kindern eine Nutzung von Car-Sharing begünstigt, sondern bereits das „Altern“ der Kinder. Während kleinere Kinder vornehmlich auf den Transport durch ihre Eltern angewiesen sind, können ältere Kinder bereits eigenständig die Verkehrsmittel des ÖPNVs nutzen, was jedoch eine entsprechend ausgebaute Infrastruktur voraussetzt. Mithin wurde dies im Interview mit Ursula Neufischer (I1) belegt.

Vorgenannte Aspekte möglicher Routinebrüche weisen dabei auch direkte Bezüge zu Merkmalen der Car-Sharing-Nutzer auf: Wie in Kap. 4.6 angeführt, geben die Nutzer als Grund für eine Car-Sharing-Kündigung überwiegend familiäre Veränderungen oder Umzüge an. Beide Faktoren können dabei hinsichtlich Alltagskomplexität und Kilometerfahrleistung als konträr respektive gegenteilig zu den vorgenannten Ereignissen gesehen werden. So dürften die dort angegebenen Gründe von familiären Veränderungen Hochzeiten und Kindergeburten darstellen, während Umzüge analog dazu zumeist in suburbane Gebiete erfolgen dürften, welche den neuartigen Ansprüchen der Haushalte entsprechen (vgl. Prillwitz 2008; Scheiner 2009). Bezüglich des benannten Auszugs der Kinder ist eine reduzierte Fahrleistung jedoch nur auf den Ausgangshaushalt zu beziehen, für den „neugegründeten“ Haushalt, sind zumeist vermehrte Fahrleistungen festzustellen. Demgegenüber bezeichnen die hier angeführten Ereignisse Routinebrüche, welche Haushalte hinsichtlich ihrer Größe und Komplexität sowie Fahrleistungen den „typischen“ Car-Sharing-Kunden annähern.

Erwerbsbiografie: In der Erwerbsbiografie sind ebenso Ereignisse festzustellen, welche in der Fallrekonstruktion ersichtliche Chancen zu einem verkehrlichen Routinebruch darstellen. Mithin wurde dies anhand der vorangestellten Fallbeispiele von Ursula Neufischer (I1) und Olaf Kienauer (I3) evident. Avancierte bei Ursula Neufischer der Ausbildungsantritt und damit gleichsam der Eintritt in den Arbeitsmarkt zur Grundlage einer Veränderung der verkehrlichen Praxis, ergab sich selbiges bei Olaf Kienauer (I3) mit dem Wechsel des Arbeitsplatzes. Überdies weisen auch die Erkenntnisse der quantitativ konzipierten Verkehrsforschung auf die Bedeutung spezifischer biografischer Ereignisse hin. Demnach indiziert etwa der Wechsel des Haushaltsvorstandes zur Vollbeschäftigung eine signifikant steigende (Kilometer-) Fahrleistung, während etwa ein Wechsel in die Arbeitslosigkeit (vgl. Prillwitz 2008) oder der

Übergang vom Erwerbsleben in die Rente (Pfeiff 2007; Ottmann 2007) mit einer drastischen Reduzierung der Fahrleistung einhergehen. Vorgenannte Faktoren, welche mit einer reduzierten Fahrleistung korrelieren, sind dabei insofern als Routinebrüche für Car-Sharing von besonderem Interesse, als dass sie zunächst Einbußen bei den finanziellen Ressourcen darstellen. Dies bedeutet einerseits, dass Privat-PKW's veräußert werden können und hinsichtlich der spezifischen ökonomischen Situation Akteuren eine Neubewertung ihrer Mobilität ermöglicht wird, welche unter Berücksichtigung der geminderten Fahrleistung die Möglichkeit des Car-Sharing - unter dem Aspekt des jeweiligen Break-Even-Point und dem Wegfall des hohen Kostenblocks eines Privat-PKW's - die Option bietet, weiterhin automobil zu sein. Nachfolgende Darstellung zeigt exemplarisch die Veränderungen der jährlichen Kilometerfahrleistung nach biografischen Ereignissen in der Haushalts- und Erwerbsbiografie.

Relevante Biografie	Ereignis	Km-Fahrleistung
Haushalts-/Familienbiografie	- Zunahme Anzahl Erwachsener	+5.527 Km
	- Abnahme Anzahl Erwachsener	- 7.831 Km
Erwerbsbiografie	- Wechsel HH-Vorstand zu Vollbeschäftigung	+2.627 Km
	- Wechsel HH-Vorstand zu Arbeitslosigkeit	-3.397 Km
	- Wechsel HH-Vorstand zur Rente	-4.793 Km

Tabelle 7: Veränderung jährlicher Km-Fahrleistung nach verkehrsrelevanten Biografieereignissen: Haushalts- und Erwerbsbiografie

Quelle: Eigene Darstellung; Angaben nach verkehrsbiografischer Analyse von SOEP-Daten durch Prillwitz (2008: 74).

Anmerkung: Die Km-Fahrleistung bezeichnet Durchschnittswerte, je nach Ausgangsniveau können die Angaben entsprechend signifikante Differenzen aufweisen. Indirekte Veränderungen etwa durch Altern der Kinder oder Doppelverdienerhaushalte sowie Veränderungen durch Wohnstandortveränderungen im Kontext dieser Ereignisse sind nicht berücksichtigt. Veräußerungen von PKW's sind nur indirekt erfasst als positive Werte und nicht dargestellt, Renten und Teilzeitbeschäftigung sind nicht weiter differenziert.

Entsprechend der obigen Darstellung resultiert die Aufnahme einer Erwerbsarbeit in Vollbeschäftigung mit einer Erhöhung der jährlichen Personenkilometerfahrleistung. Gleiches gilt bei Zunahme der erwachsenen Personen in einem Haushalt. Konträr dazu stehen die gegenteiligen Ereignisse, wenngleich insgesamt jedoch eine Asymmetrie festzustellen ist. Demnach ist die Wahrscheinlichkeit eines PKW-Erwerbs bei bestimmten Ereignissen (z.B. Einkommenserhöhung) höher als die Wahrscheinlichkeit einer Abschaffung des PKW's beim gegenteiligen Ereignis (z.B. Verringerung des Einkommens; vgl. Dargay 2001; 2004). Wenngleich dieser Sachverhalt die These von Krämer-Badoni, nach der ein in den Alltag integriertes Automobil nur beschwerlich wieder zu „de“-integrieren sei, scheinbar belegen mag, bieten diese Ereignisse unter dem Fokus eines Routinebruchs dennoch die Möglichkeit zu einer positiven Wahrnehmung von Car-Sharing. Damit lässt sich ebenso anhand der vorgenannten Faktoren die naheliegende Hypothese formulieren, dass Ereignisse, welche mit einer redu-

zierten Fahrleistung korrelieren, durchaus eine Chance darstellen, eine Veränderung des Verkehrsverhaltens zugunsten von Car-Sharing positiv zu beeinflussen.

Wanderungs- und Mobilitätsbiografie: Zur Vergrößerung des räumlichen Aktionsradius ist vornehmlich die Erlangung des Führerscheins von Belang. In diesem Zusammenhang galt Peter Brandlmeier (I2) mit seinem späten Führerscheinwerb als Ausnahme, die überwiegende Mehrheit der Befragten begrüßte die Fahrerlaubnis, als weitergehende Befugnis zur Ausgestaltung der eigenen Mobilität. In diesem Sinne bedeutet das Erlangen des Führerscheins einen Routinebruch, da die vorige Kindheitsphase nun durch den Übertritt in eine Adoleszent-Erwachsenen-Phase ersetzt wird.²¹¹ Weiterhin sind in dieser Klassifizierung der Erwerb und die Veräußerung von Privat-PKWs sowie die Wanderungen von Akteuren bedeutsam, da selbige einerseits den Ausgangspunkt für die Sollbruchstellen bisheriger Verkehrsroutinen darstellen. Andererseits bieten sie somit ebenso die Chance zum Erlernen der Nutzung alternativer Verkehrsmittel und somit auch des Car-Sharing. Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass ein derartiger Routinebruch nicht stets freiwillig erfolgen muss. Dies wäre etwa dann der Fall, wenn die Akteure etwa aus einem Gap an finanziellen Ressourcen auf den Unterhalt eines Fahrzeugs verzichten müssen und somit das Nutzen anderer Verkehrsmittel obligatorisch ist.

22.2 Wanderungsbiografie und Richtung der Wanderung

In der mobilitätsbiografischen Perspektive wurden insbesondere Zusammenhänge zwischen Wanderungen und daraus resultierenden Veränderungen für die Verkehrsnachfrage fokussiert. Derlei Konsequenzen resultierten in der theoretischen Annahme dabei maßgeblich aus den „Veränderung[en] der Erreichbarkeit von Gelegenheiten aufgrund des Standortwechsels“ (Scheiner 2009: 55). Zu diesen Gelegenheiten zählten dabei einerseits Zielgelegenheiten zur Bedürfnisbefriedigung der Befragten, wie etwa dem Arbeitsplatz, dem Einzelhandel als Versorgungsmöglichkeit oder Freizeitgelegenheiten. Ebenso bezeichnen jedoch auch das infrastrukturelle Verkehrssystem selbst und besonders das vorhandene ÖPNV-Angebot solche Gelegenheiten. Im Rahmen der Analyse stand dabei zum einen die diskursbehaftete Theorie einer raumstrukturellen Bedingtheit des Verkehrshandelns (Scheiner 2008: 293; Gather et al. 2008: 183).

Im exemplarisch angeführten Fall(-beispiel) von Ursula Neufischer (I1) ist somit festzustellen, dass die Grundannahmen einer Theorie von der raumstrukturellen Bedingtheit, nach der Akteure ihr Verkehrshandeln nach Wohnstandortverlagerungen an die spezifischen neuen Gegebenheiten anpassen, zutreffen. Mit Verweis auf den Routinecharakter von Verkehrshandeln gilt jedoch zugleich: „Past, unsustainable travel habits might not be relinquished easily

²¹¹ Zur Bedeutung des automobilen Leitbilds und das Hineinwachsen in diese Welt siehe Kap. 7.2, 8.1.

when residential relocations occur“ (Van/Senior 2000: 148; zit. nach Scheiner 2009: 55). In der Analyse bestand somit die begründete Vermutung, dass Akteure ihr „gewohntes“ Verkehrshandeln auch an dem neuen Wohnstandort beibehalten oder bestimmte Gewohnheiten und Lebensstile bestimmte Standortentscheidungen erst nahelegen. Mithin implizierte der weitere Umzug von Ursula Neufischer (I1), dass diese Einschätzung durchaus begründet ist: Einerseits war das Verkehrshalten bereits durch die Erfahrungen der „hektischen Großstadt“ geprägt. Andererseits bedingten die großstädtischen Rahmenbedingungen sowohl Aversionen gegen eine automobilgeprägte Lebensweise und den Routinebruch zugunsten der Nutzung des ÖPNVs. Ihre nunmehr multimodale Verkehrspraxis forcierte damit erst die Wahl ihrer Wohnstandortverlagerungen in ein verkehrsberuhigtes Neubaugebiet. Konkret bedingt die Tatsache, dass Akteure ihr Wohnumfeld respektive den Wohnort mehr oder weniger „frei“ wählen können, somit Selbstselektionseffekte, welche einen dominanten oder „direkten Einfluss der strukturellen Faktoren in Frage stellen“ (Braun et al. 2013: 5; ebenso Maat/Arentze 2012: 12).²¹² Dieser Aspekt wird besonders bei Ursula Neufischer (I1) offenkundig, da die Familie gewillt ist, für ihre Wohnentscheidung sogar einen organisatorischen Mehraufwand und zeitliche Kosten auf sich zu nehmen.

22.3 Wohnstandortverlagerung und Verkehrsnachfrage

Zu den Auswirkungen über die Wohnstandortverlagerungen und Verkehrsnachfrage lassen sich die Erkenntnisse der Analyse zu folgenden Aspekten feststellen: Erstens der Entwicklung der PKW-Verfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung im Kontext von Wanderungen sowie zweitens den aktionsräumlichen Orientierungen und dem Verkehrsaufwand nach Wanderungen, ebenso wie drittens den Entscheidungen zwischen Fernpendeln und Wanderungen. Diese Befunde werden nachfolgend auf die Wahrscheinlichkeit erhöhenden Momente einer Car-Sharing-Nutzung fokussiert.

Entsprechend den dargelegten Erkenntnissen im vorigen Abschnitt gilt der Sachverhalt, dass Veränderungen von PKW-Verfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung nach Wanderungen, die mit der Veränderung der Erreichbarkeit von Gelegenheiten korrespondieren, empirisch vielfach belegt sind (vgl. Scheiner 2007; 2009). Dabei sind zugleich - und wie anhand des benannten Fallbeispiels Ursula Neufischer (I1) dargestellt - übereinstimmend Belege für die „residential self-selection“ festzustellen.

Mit Verweis auf die überwiegend quantitativ konzipierte Verkehrsforschung sind dabei jedoch auch partiell widersprüchliche Ergebnisse indiziert worden. So vermuten Bagley und

²¹² Die Relevanz einer „dynamischen“ Betrachtung lässt sich hierbei auf drei Ebenen ausmachen: Zunächst belegen Anpassungen der Verkehrsnachfrage an neue Wohnstandorte den raumstrukturellen Einfluss auf das Verkehrshandeln, welcher aus Querschnittsanalysen hinsichtlich Korrelationen zwischen Raum und Verkehr nicht abzuleiten ist. Des Weiteren belegen Differenzen zwischen „Alteingesessenen“ und „Neubewohnern“, dass siedlungsstrukturelle Planungen eventuell nicht passen und indizieren zugleich die Selbstselektion der Akteure bei ihren Standortwahlen. Entsprechend wäre eine Verkehrsnachfrage nicht Resultat, sondern vielmehr Voraussetzung für bestimmte Standortentscheidungen (vgl. Scheiner 2009).

Mokhtarian (2002), dass etwa die gegebenen Verkehrsmittelpräferenzen und Wohnstandortpräferenzen deutlich überwiegen. Ebenso belegt Scheiner (2005), dass randwandernde Haushalte bereits vor der Wohnstandortverlagerung aus der Stadt signifikant höher motorisiert sind als „nicht-wandernde“ Haushalte.

Allerdings können Differenzen in der Verkehrsnachfrage nicht explizit ausschließlich auf Selbstselektionen zurückzuführen sein; andernfalls würde sich nach Wanderungen die Verkehrsnachfrage nicht ändern. Nach der Analyse der Fallrekonstruktion ist jedoch gerade festzustellen, dass die Verkehrsmittelroutine insbesondere nach Wanderungen durchaus durchbrochen wird. Mithin resultieren Randwanderungen bzw. Wanderungen in Regionen mit schlechterer nähräumlicher Ausstattung an Zielgelegenheiten zu einer verstärkten PKW-Nutzung sowie einer Zunahme der zurückgelegten Entfernungen. Dies lässt sich als eindeutiger Hinweis auf einen signifikanten kausalen Einfluss der Raumstruktur werten (vgl. ebenso Handy et al. 2005).

Fallbeispiele

Analog dazu zeigen die Fallrekonstruktionen, dass entgegengerichtete Wanderungen von suburbanen Regionen in die Großstädte und insbesondere in innenstadtnahe Quartiere, in einer verstärkten Nutzung des ÖPNVs und häufigeren Fußwegen resultieren. Mithin bedeutete etwa bei Olaf Kienauer (I3) der Umzug in die Innenstadt nach Wolfsburg zunächst zwei „autofreie“ Jahre, bis die schon benannten Faktoren der beruflichen wie familiären Veränderung den PKW-Erwerb begünstigten. Gleichsam resultieren auch die stadtwärts gerichteten Umzüge bei Franz Norgauer (I5) und Fynn Niederhöfer (I7) darin, dass diese in der Bundeshauptstadt vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Dies bedeutete infolge, dass die Befragten somit einerseits ihre mit dem PKW zurückgelegten Fahrkilometer drastisch reduzierten, bevor die partiell als „Autofans“ einzustufenden Befragten, wie etwa Ursula Neufischer (I1) und Olaf Kienauer (I3), ihre PKWs nach stadtwärts gewandten Umzügen veräußerten.

Vorgenannte Beispiele belegen, dass neben den angeführten Selbstselektionseffekten auch eine Anpassung hinsichtlich der Ausstattung mit PKWs erfolgt. So bedingen Randwanderungen vorwiegend eine Zunahme an PKWs, während analog dazu Stadtwanderungen zumeist eine Reduzierung des PKWs implizieren. Allerdings sind bei Randwanderungen durchaus Differenzen festzustellen, je nachdem, ob die Wahl der Entscheidungen zwischen einem kleinen Wohnort oder einem zentralen Ort im städtischen Umfeld besteht, der ein akzeptables ÖPNV-Angebot aufweist („multioptionaler Standort“; Heine/Mautz 2001: 124). Maßgeblich entscheidend für die Veränderung des Verkehrsverhaltens durch Wohnstandortverlagerungen sind somit folgende Faktoren: Erstens das bisherige Verkehrsverhalten hinsichtlich der

Nutzung von Verkehrsmitteln, zweitens und auch eng damit verbunden, die Ausstattung des Haushaltes als Ausgangsniveau sowie schließlich die Wanderungsrichtung (Prillwitz 2008: 79ff.; Scheiner 2009).

An dieser Stelle sei exemplarisch auf die Befunde einer quantitativen Studie von Scheiner verwiesen, welche die zuvor genannten Befunde bestätigen und dabei zugleich - durch die Betrachtung der Veränderung der jährlichen Kilometerfahrleistung nach Wohnstandortverlagerungen - einen differenzierten Blick wie folgt bestimmt:

Relevante Biografie	Ereignis	Km-Fahrleistung
Mobilitätsbiografie	- Umzug Kernbereich in Nicht-Kernbereich	+3.840 Km
	- Umzug Kernbereich in anderen Kernbereich	+81 Km
	- Umzug Nicht-Kernbereich in Kernbereich	-3.037 Km
	- Umzug in Neubaugebiet	+353 Km
	- Umzug in Altbaugebiet	-883 Km

Tabelle 8: Veränderung jährlicher Km-Fahrleistung nach verkehrsrelevanten Biografieereignissen: Mobilitätsbiografie

Quelle: Eigene Darstellung; Angaben nach verkehrsbiografischer Analyse von SOEP-Daten durch Prillwitz (2008: 74) Anmerkung: Die Km-Fahrleistung bezeichnet Durchschnittswerte, je nach Ausgangsniveau können die Angaben dementsprechend signifikante Differenzen aufweisen. Indirekte Veränderungen im Kontext etwa in der Haushaltsstruktur oder im Einkommen werden nicht berücksichtigt. Abschaffungen von PKWs sind nur indirekt erfasst als positive Werte und nicht dargestellt.

Entsprechend der obigen Darstellungen implizieren die dargestellten Wanderungsrichtungen im Ergebnis signifikante Differenzen in der Veränderung der jährlichen Fahrleistung. Dabei zeigt sich, dass insbesondere stadtauswärts gerichtete Standortverlagerungen mit einer starken Erhöhung der jährlichen Fahrleistung einhergehen. Demgegenüber weisen Umzüge von einem innerstädtischen Bereich in einen anderen innerstädtischen Bereich nur marginale Erhöhungen der Fahrleistung auf. Ebenso ist eine Erhöhung der Fahrleistung bei einem Umzug in ein Neubaugebiet festzustellen, welcher nach Scheiner (vgl. 2009: 172f.) den Erwerb eines Privat-PKWs forciert.

Summarisch ließe somit zunächst schließen, dass aus rein quantitativer Betrachtung sowohl stadtauswärts gerichtete Standortverlagerungen als auch mit dem Umzug in städtische Neubaugebiete eine Car-Sharing-Nutzung unwahrscheinlicher wird. Einerseits steht die Erhöhung der Fahrleistung selbst konträr zum Konzept der geringeren Fahrleistung, andererseits kann eine solche Veränderung der Fahrleistung in Neubaugebieten vornehmlich auch auf den zumeist geringeren Ausbau des ÖPNVs in diesen Siedlungsstrukturen zurückzuführen sein.

Konträres Fallbeispiel

Gleichwohl belegt etwa das angeführte Fallbeispiel von Olaf Kienauer (13), dass eine solche Vermutung zu einer Pauschalisierung führt, die der heterogenen Charakteristik von Car-

Sharing-Kunden nicht uneingeschränkt gerecht wird. Mithin kann die erwähnte „residential-selfselection“ auch neue Denkweisen und Wahrnehmungen befördern, die im benannten Fall gerade darin resultierten, dass nach der Wanderung alternative Verkehrsnutzungen pro-aktiv angestrebt wurden. Entsprechend wurden nicht nur die Möglichkeit einer Fahrgemeinschaft mit den Nachbarn angestrebt, sondern auch das vermeintlich geringere ÖPNV-Angebot als „zumutbar“ eingestuft, da es die Chance bot, bei besseren Witterungsbedingungen auch umweltschonende Verkehrsmittel wie das Fahrrad zu nutzen.

Ein Umzug zwischen innerstädtischen Bereichen bedeutet ebenso wie eine stadtauswärts gerichtete Wohnstandortverlagerung zwar zunächst eine Erhöhung der Fahrleistung. Dabei kann dieser Sachverhalt jedoch einerseits durch Rückbindungen an den vormaligen Wohnbereich bedingt sein, andererseits verdeutlicht er zugleich, dass auch bei innerstädtischen Bezirken raumstrukturelle Differenzen festzustellen sind (vgl. Scheiner 2009).

Konträr zu dem Ereignis eines stadtauswärts gerichteten Umzugs, sind die vorbenannten Verweise auf die quantitativen Fahrleistungen als auch Fallbeispiele weiterhin aussagekräftig: demnach indizieren stadtwärts gerichtete Wohnstandortverlagerungen sowie Umzüge in Altbaugebiete eine signifikante Reduzierung der jährlichen Fahrleistungen in der Mobilitätsbiografie.

Fallbeispiele

Bei der Fallrekonstruktion wurde ersichtlich, dass dieser Aspekt zunächst eine enge Relation zur Charakteristik der Car-Sharing-Nutzer hinsichtlich einer geringeren Fahrleistung und innenstadtnahen Wohnens in Altbauquartieren bezeichnet (vgl. Kap. 4). Dies ist insbesondere etwa bei Olaf Kienauer (13) der Fall, der in einem unter Denkmalschutz stehendem Zweifamilienhaus wohnt. Gleichwohl weisen die überwiegenden Fälle nicht auf eine Zwangsläufigkeit des „Altbauquartier-Wohnens“ hin; so leben etwa Peter Brandlmeier (12) und Tobias Merki (16) in innenstadtnahen Reihenhaussiedlungen, während Franz Norgauer (15) und Fynn Niederhöfer (17) ihr Zuhause in einem modernen innerstädtischen respektive randbezirkliegenden Loft haben.

Obgleich dieser Beispiele Car-Sharing-Nutzer nun auch mehr „modern“ wohnen, implizieren die Wohnlagen ebenso relationale Erkenntnisse über die raumstrukturelle Ausstattung verschiedener Regionen. Mithin bezeichnen und verfügen selbige vorgenannten zentrumsnahen und innenstadtnahen Regionen - zumindest in mittleren und größeren Städten - über das größte Angebot der CSO, so dass eine Nutzung von Car-Sharing maßgeblich befördert wird. Ebenso weisen Innenstadt-Regionen von Großstädten nahräumliche Angebote sowohl zum Einkaufen respektive der Daseinsversorgung sowie einen weitgehend ausgebauten ÖPNV auf (Prillwitz 2008: 47f.; Scheiner 2009: 149ff.), der eine „autofreie“ Lebensweise bzw. eine

Nutzung von Car-Sharing nahelegt. Zumindest jedoch wird eine Routinisierung in der Nutzung dieser alternativen Verkehrsmittel im Umweltverbund ermöglicht. Entsprechend sind bei stadtwärts gerichteten Wanderungen der Befragten in den vorangestellten Fallbeispielen Verlagerungen des Verkehrshandelns zugunsten des ÖPNVs festzustellen, die diese Einschätzung belegen. Damit indizieren sie gleichsam ein biografisches Momentum, welches den Routinebruch einer automobil-dominierten Verkehrspraxis zugunsten von Car-Sharing begünstigt. In einer quantitativen Forschungsperspektive klassifiziert Scheiner (2009: 183) die Situation der Disparitäten von nahräumlichen Gelegenheiten und des ÖPNV-Angebotes in einer motorisierten Gesellschaft in eine Differenzierung, nach der vornehmlich „zwei räumliche Strukturen unterscheidbar sind, die Innenbezirke der Großstädte und der gesamte Rest“. Die Grenze, nach der ein akzeptables ÖPNV-Angebot vorherrscht, bemisst Scheiner in einer Mindest-Einwohnerzahl im Bereich von ca. 50.000 - 100.000 Einwohnern. Wenn diese Einschätzung durchaus ihre Berechtigung hat und auch durch die dargestellten Umzüge in den Fallrekonstruktionen bestätigt wird, ist gleichwohl eine differenziertere Einschätzung notwendig. Mithin würde eine solche Klassifizierung einerseits Aspekte wie die „residential selfselection“, unberücksichtigt lassen. Demnach sind die Ansprüche, ab wann ein akzeptables ÖPNV-Angebot gegeben ist, stets nur subjektiv bestimmbar. Des Weiteren sind auch in kleineren Städten - wie dargestellt - durchaus auch viele Car-Sharing-Anbieter auszumachen, welche zivilgesellschaftlich organisiert sind und damit dem „originären“ Charakter des Car-Sharing entsprechen.

Weiterhin wurde entsprechend den Fragestellungen nach der Bedeutung der Wanderungsrichtung auch der Aspekt zwischen Wohnstandortverlagerung und Pendeln fokussiert. Generell kann dabei davon ausgegangen werden, dass gemäß den pluralistischen Lebensstilen, Lebensentwürfen und differierenden Ausstattungen von Haushalten mit Ressourcen die individuelle Bereitschaft zum Pendeln unterschiedlich ausgeprägt ist. Gleichwohl führen aus sozialstruktureller Perspektive Faktoren, wie etwa eine zunehmende berufliche Mobilität und die Zunahme der Frauenerwerbstätigkeit, tendenziell zur Inkaufnahme von längeren Pendeldistanzen bis hin zum Fern- oder Wochenendpendeln.

Fallbeispiele

Bei der Befragung von Ursula Neufischer (I1) wurde durch das Arbeitsplatzangebot in München gar ein Pendeln konkret ausgeschlossen, damit erfolgte die Wohnstandverlagerung analog zum direkten Entschluss des Arbeitsplatzwechsels. Im Falle von Peter Brandlmeier (I2) wurde das Pendeln weniger beruflich bedingt, sondern vielmehr durch die privaten Fernbeziehungen. Dabei wurde offenkundig, dass erst mit dem Zusammenziehen die maßgeblich automobil geprägte Fahrzeugnutzung zugunsten alternativer Verkehrsmittel reduziert wurde.

Zugleich ist jedoch zu beachten, dass Pendeldistanzen instrumentell zumeist eine „Park“- oder „Vorbotenfunktion“ zukommt, so dass ein Wohnstandortwechsel häufig zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt. Dieser Sachverhalt gründet in der Tatsache, dass berufliche Wechsel mit weniger Entscheidungsfreiheiten und größeren Zwängen verbunden sind, so dass zunächst ein Wechsel des Arbeitsortes vor dem eigentlichen Wohnortwechsel erfolgt, was zumeist eine Reduzierung der Pendeldistanzen bedingt. Beide vorgenannten Fallbeispiele belegen somit, dass dem Faktor Pendeln unter der Perspektive von Routinebrüchen im verkehrlichen Bereich durchaus Bedeutung zukommt. Einschränkend gilt jedoch hinsichtlich der „residential self selection“, dass selbige Veränderungen in Mehrpersonenhaushalten nicht unbedingt den Wohnstandortpräferenzen sämtlicher Haushaltsmitglieder entsprechen müssen.²¹³ Hinsichtlich der Car-Sharing-Nutzung sind somit maßgeblich die Veränderung des Verkehrsverhaltens vor dem Hintergrund der Veränderung der Erreichbarkeiten, der Ausstattung des neuen Wohnstandortes sowie die bisherige Wohnsituation und damit auch die Wanderungsrichtung entscheidend.

Bei dieser Betrachtung gilt summarisch festzustellen, dass in der Verkehrsforschung eine Stabilität des Verkehrsverhaltens trotz exogener, struktureller Veränderungen allgemein als Routine interpretiert wird (vgl. Scheiner 2009: 61). Die Mutmaßung, dass bei Umzugshaushalten somit jedoch generell von einer Veränderung des verkehrlichen Verhaltens auszugehen ist, bezeichnet anhand der Untersuchung eine verkürzte Schlussfolgerung. Somit kann auch ein Umzug zwischen innerstädtischen Bereichen zwar zunächst eine Erhöhung der Fahrleistung bedeuten, was jedoch vornehmlich durch Rückbindungen an den vormaligen Wohnbereich bedingt ist und zugleich verdeutlicht, dass auch bei innerstädtischen Bezirken raumstrukturelle Differenzen festzustellen sind. Die Stabilität in der Verkehrsmittelnutzung bedeutet demnach nicht, dass keinerlei Routinebruch erfolgt und eigenes Verkehrshandeln vor dem Hintergrund der Veränderung des Wohnstandortes nicht kritisch reflektiert wurde, sondern lediglich, dass eine solche Überprüfung durchaus erfolgt, im Ergebnis jedoch festgestellt wird, dass das bisherige Verkehrshandeln auch unter neuen Bedingungen angemessen und hinreichend bezüglich der Verkehrsbedürfnisse ist. Mithin verweisen die Fallrekonstruktionen von Ronny Reiher (I4) und Tobias Merki (I6) darauf, dass sie nach Umzügen und trotz jeweils unterschiedlicher Motivationslagen konkret schon von ihren bereits erworbenem Erfahrungswissen über die Nutzung des ÖPNVs profitieren konnten.

²¹³ Eine Einschränkung der Wohnstandortpräferenzen ist ebenso durch Verkäufermärkte bedingt; etwa wenn Haushalte nicht über hinreichend finanzielle Ressourcen zur Umsetzung ihrer Wohnpräferenzen verfügen.

22.4 Veränderungen im Verkehrsverhalten im Kontext von Akzeptanzschwellen

Mobilitätsbiografien bezeichnen vornehmlich einen individualistischen Forschungsansatz. Gleichwohl sind, wie bereits in Kap. 5.7.2 - 5.7.3 unter der Bezeichnung des Möglichkeitsraums angemerkt, externe Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. In der Analyse wurde anhand der Fallrekonstruktion dabei deutlich, dass sowohl Veränderungen auf der individuellen Akteursebene als auch überindividuelle Entwicklungsprozesse einen maßgeblichen Einfluss auf das Verkehrsverhalten bedeuten. Die entsprechende Annahme über die signifikante Bedeutung beider Ebenen kann somit als berechtigt festgestellt werden; insbesondere belegen die Fallanalysen, dass ein Routinebruch im Sinne der Veränderung der bisherigen verkehrlichen Praxis vornehmlich beim Erreichen einer „Akzeptanzschwelle“ erfolgt.

Dieses Erreichen einer solchen Schwelle bedingt zunächst eine latente Unzufriedenheit mit dem bisher praktizierten Verkehrsverhalten; vornehmlich etwa, wenn die bislang präferierten Verkehrsmittel zur Fortbewegung die Mobilitätsansprüche nicht mehr adäquat erfüllen.

Die Nutzung eines Fahrzeugs hat also nicht mehr den Effekt, welcher die ursprüngliche Entscheidung für ein bestimmtes Verkehrsmittel ursächlich begründete. Unter geänderten Konditionalitäten wird die weitere Verkehrsmittelnutzung also belastend oder ist von nicht akzeptablen Transaktionskosten begleitet. Der vorgenannte Sachverhalt von zusätzlich entstehenden Nebenkosten und nicht intendierten Nebenwirkungen ist insbesondere dann zutreffend, wenn die gewohnte Nutzung zunehmend gleichbedeutend ist mit einem längeren zeitlichen Aufwand, erhöhten monetären Kostenfaktoren oder generell weniger „Spaß“ macht. Unmittelbar verdeutlichen lässt sich dies an naheliegenden Ausgangssituationen, die unmittelbar mit dem verkehrlichen Verhalten verbunden sind; etwa wenn beispielsweise der bislang mit dem Automobil zurückgelegte Arbeitsweg durch Baustellen, Staus und langwierige Parkplatzsuchen zunehmend als Belastung empfunden wird.

Vorgenannte Beispiele implizieren, wie eingangs angemerkt, dass die individuelle Ebene, welche sich im Lebenslauf ändern kann - exemplarisch verdeutlicht etwa bei einem besseren ÖPNV-Angebot nach einer Wohnortverlagerung von ländlichen Regionen in urbane Regionen oder dass ein PKW nach einer Scheidung nicht zur Verfügung steht - durchaus zu einem Erreichen der Akzeptanzschwelle beitragen. Gleichsam sind jedoch ebenso „gesamtwirtschaftliche“ wie auch „technologische oder politische Rahmenbedingungen, welche für die gesamte Bevölkerung gelten“ (Scheiner 2009: 54) zu berücksichtigen. Insbesondere bei Längsschnittanalysen sind diese Rahmenbedingungen von besonderem Belang, da andernfalls eventuelle Veränderungen im Verkehrsverhalten biografischen Ereignissen zugeordnet würden, obwohl sie extern bedingt sind. Exemplarisch lässt sich dies etwa an veränderten Preisstrukturen im Verkehrsbereich oder allgemeinen Änderungen im Lohnniveau verdeutlichen (vgl. ebd.).

In Bezug auf die handlungstheoretische Perspektive ist das verkehrliche Verhalten von Akt-

euren entsprechend den Erkenntnissen aus Kap. 14 dabei stets als weitgehend routinegeprägtes Handeln einzuordnen. Somit gilt, dass ein bisheriges Verhalten auch bei belastenden Momenten zunächst für einen gewissen Zeitraum beibehalten wird. Dieser Sachverhalt gründet dabei insbesondere auf der routinetypischen Charakteristik von Beharrungstendenzen, welche konträr zu einer vermeintlich notwendigen Veränderung und Anpassung an neue Gegebenheiten wirken. Wird mit der Belastung jedoch eine nur subjektiv definierbare und bestimmbare Akzeptanzschwelle erreicht, kann dies zugleich als Auslöser zum Entscheidungsprozess für eine Neuorientierung und Suche nach alternativen Verkehrsmitteln avancieren. Wie in der Analyse deutlich wurde, erfolgt ein Erreichen der Akzeptanzschwelle dabei insbesondere unter den folgenden zwei Bedingungen:

1- Infolge und zugleich sukzessive begleitet von langsamen Diffusionsprozess.

2- Bedingt durch ein situations-disruptives Element, wie ein Schlüsselerlebnis, welches zuvor nicht wahrgenommene Handlungsalternativen aufzeigt oder simplifizierend die individuelle Einschätzung und Wahrnehmung der eigenen verkehrlichen Praxis aus einem neuen Blickwinkel ermöglicht (vgl. Duczek 1993).

Bezüglich der benannten „key-events“ belegt insbesondere der Fall von Peter Brandlmeier (I2), dass nicht lediglich ein Wissen um Handlungsalternativen entscheidend ist, sondern insbesondere positiv konnotierte Erfahrungen Veränderungswirkungen signifikant begünstigen.

Fallbeispiel I

Ein konkretes Beispiel für die Reduzierung der automobilen Fahrleistung und die Entwöhnung von diesem Verkehrsmittel in einem Diffusionsprozess ist der Fall von Ronny Reiher (I4). Bedeutet das Verkehrsmittel Automobil für ihn zunächst Freude am Fahren und war in der Innenstadt mit einer Zeitersparnis verbunden, änderte sich dies maßgeblich mit der deutschen Wiedervereinigung. So wurden die zuvor benannten Vorteile des Fahrzeugs unter den Bedingungen der strukturellen Veränderungen, wie der zunehmenden Automobilquote und dem vermehrten Verkehrsaufkommen, signifikant verringert. Analog zu dieser Entwicklung entsteht bei dem Befragten eine latente Unzufriedenheit. Zunächst wird das bisherige Verkehrsverhalten jedoch fortgeführt, da es gemäß der Charakteristik von routinebasierten Handlungen bislang erfolgreich angewendet wurde und somit ein weitgehend stabiles Verhaltensmuster ausgeprägt hat. Selbiges reagiert in temporaler Perspektive aufgrund des positiv konnotierten Erfahrungswissens zunächst sehr träge auf die geänderten Rahmenbedingungen und erweist sich in Folge somit als stark veränderungsresistent.

Mit dem Erreichen einer nur subjektiv bestimmbaren Akzeptanzschwelle beginnt Ronny Rei-

her (I4) daraufhin mit der pro-aktiven Suche nach alternativen Verkehrsmitteln und entscheidet sich für die Angebote der öffentlichen Verkehrsmittel.

Konkret gab es also keinerlei Schlüsselereignis, welches die Veränderung der verkehrlichen Praxis bedingte. Vielmehr erfolgte der Wandel sukzessiv, also als Prozess, in dem Ronny Reiher (I4) zunehmend weniger mit dem Automobil und Motorrad gefahren ist. Analog zu der reduzierten Fahrzeugnutzung erfolgte schließlich die bewusste Entscheidung, die Mobilitätsansprüche mit den Verkehrsmitteln des ÖPNVs zu bewältigen. Die öffentlichen Verkehrsmittel avancieren zum primären Fortbewegungsmittel für die alltäglichen Wegstrecken und Arbeitswege zur Universität. Summarisch erfolgte also eine Entwöhnung von der Automobilität, welche selbst einherging mit einem analogen Routinisierungsprozess; mithin also der Eingewöhnung an die öffentlichen Verkehrsmittel, deren Nutzung zur Selbstverständlichkeit wird. In diesem Zusammenhang ist auch der Kauf eines Fahrrads von Belang, welches nicht nur zum Umweltverbund gehört, sondern nach der Eingewöhnungsphase an die öffentlichen Verkehrsmittel gleichsam in die Alltagsmobilität integriert wird.

Fallbeispiel II

Analog zum Fallbeispiel von Ronny Reiher (I4) basiert auch bei Tobias Merki (I6) die Veräußerung des Privatfahrzeugs maßgeblich auf dem Erreichen einer Akzeptanzschwelle im verkehrlichen Bereich. Nachdem er zunächst die alltäglichen Arbeitswege mit dem Automobil zurücklegte, bedingte eine Wohnstandortverlagerung die Veränderung seiner bisherigen Fahrroute. Da diese nun sowohl mehr zeitliche Ressourcen beanspruchte als auch von zunehmenden Staus zu verkehrlichen Stoßzeiten geprägt war, avancierte die Alltagsmobilität gleichermaßen zu einer Belastung.

Die empfundene Unzufriedenheit über die situative Gegebenheit bewirkte in funktioneller Perspektive als auslösendes Momentum, dass Ronny Reiher (I4) sich selbst aktiv um verkehrlichen Alternativen bemühte. Die als geeignet eingeschätzte Lösung für seinen Mobilitätsbedarf bestand in der Kombination von den Instrumenten des Umweltverbundes und dem Angebot von Car-Sharing. Dabei benutzte er den ÖPNV vornehmlich für die Alltagsmobilität, während er die S-Bahn sowie sein Fahrrad für freizeitliche Fahrten in seine Mobilität eingebunden hat. Das angeführte Car-Sharing erfüllte dabei vornehmlich zeitweilig anfallende Transportaufgaben. Auffallend bei der Fallanalyse von Tobias Merki (I6) war überdies insbesondere der Sachverhalt, dass er, abweichend von den übrigen Befragten, sein Fahrzeug bis zur Veräußerung beinahe täglich benutzte. Der eigentliche Wechsel vom Automobil zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel erfolgte also direkt, ohne dass ein konkreter allmählicher Entwöhnungsprozess stattgefunden hat. Gleichwohl wurde in der Fallanalyse jedoch evident, dass analog zum Entscheidungsprozess auf mentaler Ebene eine Loslösung vom bisher vorwiegend genutzten Verkehrsmittel des Automobils erfolgte. Dieser Prozess wurde dabei

augenscheinlich durch zwei Sachverhalte begünstigt, einerseits der Gebrauchswertorientierung hinsichtlich der Verkehrsmittel sowie andererseits der eingeschränkten Ausstattung des Haushaltes mit monetären Ressourcen.

Unter Berücksichtigung der in Kap. 7.2 dargestellten Vermutung über die Bedeutung der Adoleszenzphase, ist weiterhin auf den frühen Umzug von Tobias Merki (I6) in die Hauptstadt zu verweisen. Konkret verfügte Tobias Merki (I6) schon seit frühen Jahren über das Erfahrungswissen in der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Da er somit bereits „eingeübt“ war, bestand augenscheinlich ein ausreichend „aufgreifbares“ Routinemuster bezüglich dieser Verkehrsmittel, welches er nunmehr als „satisficing“-Möglichkeit mit dem Gefühl von ausreichender Mobilität verband. Damit lässt sich summarisch schlussfolgern, dass die bereits erworbenen und gleichsam eingprägten, „eingeschliffenen“ verkehrlichen Routinen genügend Anknüpfungspunkte darstellten, auf die er ohne weiteres zurückgreifen konnte. Für diese Einschätzung spricht, dass, wie in der Fallanalyse deutlich wurde, Tobias Merki (I6) mehrfach zwischen der ÖPNV-Nutzung und dem Besitz eines Privatfahrzeugs wechselte. Da selbige Übergänge quasi nahtlos verliefen, kann dies als Beleg für eine Art Kontinuität des Wechsels bestimmt werden, deren Umstellungen Tobias Merki (I6) beinahe „routinemäßig“ bewältigten konnte.

Fallbeispiel III

Konträr zu den übrigen Fallbeispielen erfolgte bei Peter Brandlmeier (I2) im Rahmen seiner verkehrlichen Umstellung keinerlei maßgebliche Veränderung der Rahmenbedingungen. Vielmehr gründete in seinem Fall der Entwöhnungsprozess in einem spezifischen Schlüssel-erlebnis. Der gemeinsam mit befreundeten Arbeitskollegen verbrachte Firmenausflug, bei welchem statt dem gewohnten Automobil die Nutzung des Fahrrads im Vordergrund stand, avancierte bei ihm zu einem Denkanstoß. Vor dem Hintergrund des als positiv konnotierten Ausflugs reflektierte er selbstkritisch sein bisheriges Verkehrshandeln. Maßgeblichen Einfluss auf diesen reflexiven Prozess hatte dabei seine zu diesem Zeitpunkt gegebene latente Unzufriedenheit, über die als Zumutung empfundene Parkplatzsuche bei seinen alltäglichen Arbeitswegen, welche er zuvor als vermeintlich unabänderliche und somit zu akzeptierende Gegebenheit hingenommen hatte.

Mit dem positiven Wissen des Ausflugs hatte er nunmehr eine neue Perspektive für die Ausgestaltung seiner Mobilität gewonnen. Damit war es ihm möglich, das Fahrrad als verkehrliche Alternative zum Automobil wahrzunehmen, welche für ihn nicht einen Verzicht, sondern vielmehr einen persönlichen Gewinn darstellte. Einerseits genießt er das konkrete Erfahren seiner Umwelt, andererseits erlebt er freudig die körperliche Fortbewegung an sich, als auch die zusätzlichen Vorteile von einer flexibleren Bewegung und die zeitlichen Gewinne (keine Parkplatzsuche). Je mehr sich Peter Brandlmeier (I2) an das Radfahren gewöhnt, umso mehr etabliert sich das Fahrrad als primäres Verkehrsmittel seiner täglichen verkehrlichen

Routinen. An diesem Fall wird ersichtlich, wie die verkehrliche Routine durch ein biografisches Schlüsselerlebnis aufgebrochen wird: Erst zu einem spezifischen Zeitpunkt, nach der weitgehenden Integration des Fahrrads in die Alltagsstruktur und -handlungen, als die damit verbundene Selbstbeweglichkeit als befriedigend erlebt wird und das eigene Automobil quasi desintegriert wurde, wird Car-Sharing als reelle Handlungsoption wahrgenommen.

22.5 Nicht-Verfügbarkeit des PKWs als Basis neuer Erfahrungshorizonte und biografische Phasen

Die Genese des sogenannten „window of opportunity“, welches entsprechend den vorigen Erkenntnissen einen Routinebruch forciert, wird auch durch geänderte situative Gegebenheiten begünstigt.

Dies ist insbesondere dann zutreffend, wenn die gewohnte respektive routinemäßige Nutzung eines spezifischen Verkehrsmittels aufgrund veränderter äußerer Umstände eingeschränkt oder gar verunmöglicht wird. Die Einschränkung in der „Wahlfreiheit“ der Verkehrsmittel erfolgt also explizit nicht aufgrund individueller Handlungsentscheidungen der Akteure selbst, sondern durch exogene Faktoren. Insbesondere beim Automobil kann ein solcher Routinebruch in signifikantem Maße verhaltensändernd wirken.

Für die verschiedenen Fahrzeuge im Verkehrsmittelspektrum erscheinen dabei die nachfolgend dargelegten Auslöser hypothetisch naheliegend: Beim Privat-PKW etwa ein längerer Ausfall durch einen Defekt oder Unfall, welcher infolge eine längere Reparatur in der Werkstatt bedingt. Ebenso kann eine unfreiwillige Einschränkung der Verkehrsmittelverfügbarkeit auch durch den Sachverhalt bedingt sein, dass es etwa eine TÜV-Plakette nicht erhält oder eine körperliche Einschränkung des Fahrers die Fahrtüchtigkeit und damit die Nutzungsmöglichkeit des Fahrzeugs reduziert.

Beim Fahrrad kann sowohl der Diebstahl oder auch ein „platter“ Reifen wie beim Auto die routinemäßige Nutzung unterbinden respektive verunmöglichen und damit gleichsam die Akteure zwingen, sich kurzfristig nach verkehrlichen Alternativen zu orientieren. Im Bereich des ÖPNVs kann der Routinebruch einer bislang gewohnheitsmäßigen Nutzung insbesondere durch unpässliche Veränderungen der Taktzeiten und Linienanbindungen erfolgen.

Den vorigen Fallbeispielen gemeinsam ist also entsprechend der Sachverhalt, dass die gegebenen Umstände zunächst passiv „erduhend“ und „erleidend“ erlebt werden, bevor sie infolge als „window of opportunity“ eine aktive Auseinandersetzung der Akteure mit der Situation forcieren. Wenn unter der Voraussetzung einer Offenheit für alternative Verkehrsmittel eine latente Unzufriedenheit über die Einschränkung im verkehrlichen Bereich besteht, kann damit ein Routinebruch begünstigt werden. Die vorgenannten Voraussetzungen sind maßgebliche Bedingung dafür, dass der Routinebruch als Momentum den Anstoß für die

Nutzung anderer verkehrlicher Möglichkeiten darstellt. Daraus folgt, dass die dabei neu gewonnenen Erfahrungen, insofern sie positiv konnotiert sind, potentiell das verkehrliche Verhalten verändern können. Die vermeintlich zunächst belastende Situation in der Einschränkung der gewohnten Verkehrsmittelverfügbarkeit bezeichnet somit auch gleichermaßen ein mögliches Schlüsselerlebnis, wenn seitens der Akteure die verkehrliche Akzeptanzschwelle erreicht ist. Analog zu dieser Einschätzung ergibt sich jedoch auch der quasi konträr dazu stehende Sachverhalt; demnach steht zu vermuten, dass, wenn keine Offenheit für alternative Verkehrsmittel vorhanden ist, die Akteure bestrebt sind, die Verfügung über die bislang gewohnten Verkehrsmittel alsbald wiederherzustellen. Dies bedeutet, die Akteure weisen etwa bei einem längeren Werkstattaufenthalt die Intention auf, für den entsprechenden Zeitraum einen Mietwagen zu benutzen respektive im Fall des Fahrrades ein neues zu erwerben, um das gewohnte Verkehrshalten fortzusetzen.

Fallbeispiel I

Bei Olaf Kienauer (13) wurde evident, dass die zahlreichen mehrwöchigen Werkstattaufenthalte des PKWs die gewohnte Fortbewegung mit dem Automobil maßgeblich einschränkten. Analog dazu resultierte die Nicht-Verfügbarkeit des Fahrzeugs in temporären Routinebrüchen, die einerseits eine Umorientierung nach alternativen Fortbewegungsmitteln unabdingbar machte. Der somit erfolgte De-Routinisierungsprozess beförderte schließlich die Chance, neue Erfahrungen mit der Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu sammeln und einzuüben. Dabei avancierte das Fahrrad zur primären Alternative, was insbesondere durch die neue Wohnlage in einem verkehrsberuhigten Gebiet mit einer zu diesem Zeitpunkt nur partiellen Anbindung an den ÖPNV befördert wurde. Die Des-Integration des Automobils wurde dabei ebenso durch den Erwerb von Fahrradanhängern begünstigt, die nunmehr auch den Transport von täglichen Einkaufsfahrten ermöglichten.

Fallbeispiel II

Auch bei Fynn Niederhöfer (17) wurde der konkrete Wechsel von der automobilgeprägten Lebensweise nach einem längerfristigen Werkstattaufenthalt deutlich. Nachdem sein Fahrzeug reparaturbedingt für diesen Zeitraum nicht zur Verfügung stand, entschied er sich bewusst für die vermehrte Nutzung seines Fahrrads und erlangte dabei positive Erfahrungen mit diesem Verkehrsmittel. Als sein Fahrzeug kurze Zeit später jedoch endgültig nicht mehr fahrbereit ist, entschließt er sich aufgrund ökologischer Überlegungen gegen den Neuerwerb eines Automobils. Er beginnt das Rad auch im Alltag überwiegend zu nutzen und entwickelt damit eine entsprechende Routine, welche er mit der Rückgewinnung von Entscheidungsaunomie konnotiert.

Fallbeispiel III

In Analogie zu den vorgenannten Fallbeispielen, ist auch bei Franz Norgauer (I5) die Annahme naheliegend, dass der Sachverhalt, dass sein Fahrzeug häufig Defekte aufwies, eine De-Routinisierung von der Automobilnutzung bei einem komplementär verlaufenden Prozess in der Nutzung alternativer Verkehrsmittel begünstigte.

22.6 Alltagskomplexität im Kontext von De-Routinierungsprozessen

An die Erkenntnisse der vorigen Kapitel anknüpfend, stellt sich gleichsam die naheliegende Frage, wovon und durch welche Faktoren der eigentliche De-Routinisierungsprozess in seiner jeweiligen Ausgestaltung nach einem solch auslösenden Momentum beeinflusst wird? In der vergleichenden Fallrekonstruktion wurde evident, dass signifikante Differenzen zwischen den einzelnen Haushaltsstrukturen der Befragten bestehen, die in unmittelbarer Relation auch auf die dargestellten Bereiche der Teilbiografien verweisen.

In der vergleichenden Fallrekonstruktion wurde evident, dass insbesondere Akteure in Single-Haushalten in temporaler Perspektive wesentlich einfacher Veränderungen in ihrem verkehrlichen Verhalten durchführen respektive umsetzen konnten. So gelang etwa Peter Brandlmeier (I2) und Ronny Reiher (I4) im Vergleich zu den anderen Befragten eine relativ zügige Abkehr vom Auto respektive vom Automobil „wegzukommen“. Gegenüber diesen Single-Haushalten obliegt Paar- und Familienhaushalten eine geradezu konträr anmutende Ausgangssituation, wenn mehrere Familienmitglieder das Fahrzeug gewohnheitsmäßig nutzen und das Automobil routinemäßig in das Alltagshandeln integriert haben. Insbesondere die Fälle von Olaf Kienauer (I3) und Fynn Niederhöfer (I7) verdeutlichten diesen Sachverhalt, nach dem eine intensivere Einbindung in einen solchen Haushalt in einem für die Veräußerung des PKWs wesentlich langwierigen Prozess resultiert. Insbesondere der Sachverhalt, dass somit nicht nur eine einzelne Person quasi ohne Rücksicht auf andere die zuvor automobil geprägte Organisation des Alltags umstellen muss, sondern vielmehr die gesamte Familie ist dabei maßgeblich. Die Umständlichkeiten, die solchen Abstimmungsprozessen bis zur Umstellung inhärent sind, der Prozess als solcher also abgeschlossen ist und ein „auto-freies“ Leben erlernt ist, sind dabei offenkundig.

Anknüpfend an die Erkenntnisse zu den auslösenden Momenten eines Routinebruchs in den jeweiligen Teilbiografien der Akteure sowie der damit verbundenen Asymmetrie bestimmter Veränderungen, ist an dieser Stelle ein Rekurrenieren auf die Vermutungen über die Nutzungspraxis von Automobilen in der Alltagsstruktur nach Krämer-Badoni und Wilke (1997; vgl. Kap. 14.1) unabdingbar. Entsprechend lässt sich folgende Hypothese ableiten:

1. Je komplexer und dichter die Anforderungen in der Alltagsorganisation sind und 2. je komplexer die Wegketten von Akteuren sind, umso schwieriger ist erstens die Koordination

und zweitens die damit verbundenen Zwänge, wie etwa die schmalen „Zeitfenster“ respektive Handlungsspielräume für Aufgaben, wie das Abholen von Kindern oder Erledigungen (vgl. Wehling 1998a: 36). Kurzum also: Mit zunehmender Ausdifferenzierung des Alltags(-handelns) und je mehr das Automobil auf instrumenteller Ebene in die Alltagsstrukturen eingebunden ist, umso komplexer und langwieriger ist der Prozess, das Fahrzeug aus diesen Strukturen zu entfernen und funktionell zu ersetzen.

Die Integration einer funktionellen Äquivalenz zur Substitution des Automobils ist also entsprechend anspruchsvoller. Vorgenannte Annahme kann dabei gleichsam nicht nur als Hypothese formuliert werden, sondern gleichsam auch als Beleg für die in der theoretischen Perspektive dargestellte Annahme von Krämer-Badoni und Wilke (1997; vgl. Kap. 14.1), nach der Besitz und Nutzung eines Privat-PKW in Aktivitätsoptionen resultieren, die sich nicht ohne weiteres zurückentwickeln lassen.

Die „Abkehr“ respektive Lösung vom Auto wird demnach insbesondere durch zwei Faktoren erleichtert und begünstigt:

1- wenn die Alltagsstruktur nur eine geringfügige Ausdifferenzierung aufweist. Dies ist etwa bei den voran angeführten Peter Brandlmeier (I2) und Ronny Reiher (I4) der Fall; bei denen ein derartiger Prozess der De-Integration des Automobils relativ zügig erfolgte.

2- wenn sich die Alltagskomplexität reduziert hat. Dies ist etwa dann zutreffend, wenn etwa Funktionstrennungen verringert wurden oder sich die verkehrlichen Ansprüche und Bedürfnisse infolge von biografischem Wandel verändert haben.

Fallvergleich

Bei den Interviews ist etwa der Fall Olaf Kienauer (I3) ein Beleg für die Reduzierung der Alltagskomplexität. Nachdem das Ehepaar beruflich bedingt umgezogen war, verringerte sich der täglich anfallende Arbeitsweg, da die Pfarrgebäude als Arbeitsplatz von Olaf Kienauer (I3) in unmittelbarer Nähe zum angebundenen Fortbildungszentrum liegen, der Wirkungsstätte seiner Ehefrau. Überdies wirkt auch das zunehmende Alter der gemeinsamen Kinder als weiterer Faktor komplexitätsreduzierend: einerseits sind sie nicht mehr auf die Beförderung durch ihre Eltern angewiesen, andererseits können sie ihre Mobilität als Verkehrsteilnehmer eigenständig gestalten.

Auch bei Fynn Niederhöfer (I7) ist der Umzug von immenser Bedeutung, da sich gleichsam wie bei Olaf Kienauer (I3) auch in diesem Fall die Arbeitswege des Paares maßgeblich verkürzt haben. Dies gestattete dem Paar jeweils halbtags erwerbstätig zu sein und sich somit bei der gemeinsamen Kinderbetreuung abzuwechseln. Allerdings wäre bei diesem Fall mit

der Geburt des Kindes zunächst eine Komplexitätszunahme erwartbar gewesen. Den entsprechenden theoretischen Annahmen dazu folgend, wäre somit von einer weitergehenden Ausdifferenzierung der Alltagsstrukturen auszugehen, die infolge in einer signifikanten Nutzung und analog dazu vertieften Integration des Privat-PKW in diese Strukturen resultieren. Die dabei neu ausgeprägten Routinen, die somit entstanden wären, wurden von Fynn Niederhöfer (17) und seiner Lebenspartnerin jedoch als signifikante Einschränkung der Handlungsfreiheit empfunden. Einer solchen strukturellen Pfadabhängigkeit vom Autobesitz wirkte das Paar jedoch mit seinen reflexiven Entschlüssen aktiv entgegen: Um den vermeintlichen Verlust der eigenen Handlungsautonomie zu vermeiden, beschlossen sie bewusst, ihren Privat-PKW zu veräußern.

In der zweck- und funktionsorientierten Dimension der vorangestellten Fallbeispiele ergibt sich somit eine starke Verbindung von Mobilität und Automobilität aus der Alltagskomplexität und ihren entsprechenden Aufgaben (auf der Akteursebene). Die alltagspraktische Bedeutung verdeutlicht sich dabei, wenn weniger die „symbolisch-expressive Autofixierung“ (Tully 1998; 1999; vgl. Kap. 16) fokussiert wird. Entsprechend bezeichnet die Autoverfügbarkeit im Alltag auf instrumenteller Ebene vielmehr einen integralen Faktor zur Ausgestaltung von spezifischen Lebensweisen und Alltagsorganisation verschiedener Gruppen sozialer Akteure, der insbesondere auch mit bestimmten biografischen Phasen (vgl. Steding et al. 2004: 24) und der Haushaltsstruktur verbunden ist. Hierbei zeigt insbesondere das Mobilitätsverhalten von Haushalten mit Kindern (Heine/Mautz/Rosenbaum 2001) oder älteren Personen (Tränkle 1994; Oswald 1999), dass Automobile respektive der Besitz eines Privat-PKWs, trotz aller sich damit ergebenden Zwänge - neben den „vielfältige[n] alltagspragmatische[n] Funktionen [...] zugleich auch den alltäglichen sozialen und räumlichen Handlungs- und Aktivitätsraum [...] vergrößert oder [...] aufrecht erhält“ (Steding et al. 2004: 24; 116ff.). Entsprechend gilt ein Privat-PKW, wie auch in den Fallrekonstruktionen belegt, „oftmals als unverzichtbar [...], etwa um einen zeitlich durchorganisierten Tagesablauf zu bewältigen, oder [...] selbst auferlegte oder von außen zugeschriebene Erwartungen ‚unter einen Hut zu bringen‘ (z.B. Beruf, Hausarbeit, Kinderbetreuung, Bürgerarbeit [...])“ (Steding et al. 2004: 24; ebenso 116ff.). Diesem Sachverhalt entsprechend bezeichnen auch Heine, Mautz und Rosenbaum (2001: 78) den Lebensabschnitt von Haushalten mit Kindern als „Durchlauf durch einige Spiralbewegungen zunehmender Automobilität“. Wie die Fallrekonstruktionen belegen, implizieren und gleichsam forcieren insbesondere die Alltagskomplexität hinsichtlich Art und Anzahl von Aktivitäten bei „größeren Haushalten den Besitz von und die Benutzung eines Privat-PKWs“ (vgl. Seibt et al. 2011: 11f.). Damit kann in Hinblick auf die Charakteristik der Car-Sharing-Nutzer allgemein festgestellt werden, dass „kleinere“ Haushaltsgrößen die Nutzung von Car-Sharing begünstigen. Dies gründet sich vornehmlich in der geringeren All-

tagskomplexität.

22.7 Zusätzlich notwendige Voraussetzungen zur Car-Sharing-Nutzung

Den dargestellten biografischen Schlüsselereignissen und Prozessen entsprechend ist zunächst festzustellen, dass sie als Veränderungen in Lebenssituationen Routinebrüche des bisherigen Verkehrshandelns bedingen. Insofern diese Veränderungen eine zunehmende Komplexität der Alltagsorganisation darstellen, kann Car-Sharing für Haushalte sowohl eine mögliche Alternative zum Erwerb eines weiteren Privat-PKW darstellen als auch für Haushalte die keinerlei Intentionen zum Privat-PKW aufweisen, ihre spezifischen Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen. Demgegenüber bezeichnen komplexitätsreduzierende Veränderungen eine höhere Wahrscheinlichkeit zur Car-Sharing-Nutzung dahingehend, dass allgemein kein Privat-PKW benötigt wird. Ebenso kann die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten maßgeblich durch das Erreichen einer Akzeptanzschwelle - wie etwa fortlaufende Reparaturen und damit verbundene Einschränkungen in der Nutzung - befördert werden, wenn sie einen Privat-PKW zunehmend inakzeptabel erscheinen lassen. Selbige Aspekte sind nachfolgend in Tabelle 9 dargestellt.

Autoveräußerung	Autoerwerbs-Absicht	Autolose ohne Erwerbsabsicht
Prozesse und Ereignisse zur Car-Sharing Nutzung:		
Veränderung in der Lebenssituation Geringe oder abnehmende Komplexität der Alltagsorganisation Erreichen einer Akzeptanzschwelle in Relation zum Nutzen des Privat-PKWs (temporäre) Einschränkung der Autonutzung (vornehmlich exogen bedingt)	Veränderung in der Lebenssituation Hohe bzw. steigende Komplexität der Alltagsorganisation Erreichen einer Akzeptanzschwelle in Relation zum Nutzen des Privat-PKWs	Veränderung der Lebenssituation Hohe bzw. steigende Komplexität der Alltagsorganisation
Notwendige Voraussetzung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Hohe Selbstbeweglichkeit durch ÖPNV und Fahrrad - Gute Verfügbarkeit von Car-Sharing, ÖPNV und Infrastruktureinrichtungen - „Rationale“ Einstellung zur Automobilität - Kenntnisnahme von Car-Sharing während eines „window of opportunity“ 		

Tabelle 9: Differenzierung verschiedener Voraussetzungen zur Car-Sharing-Nutzung

Quelle: eigene Darstellung

Entsprechend der obigen Darstellung sind neben den vorgenannten Aspekten weitere Voraussetzungen für die Nutzung von Car-Sharing festzustellen: Dabei gilt zunächst der trivial anmutende Sachverhalt, dass Car-Sharing nur genutzt werden kann, wenn ein entsprechendes Angebot von CSO vorhanden ist. Hierbei befördert zusätzlich zu den „free-access“-

Möglichkeiten eine hohe Selbstbeweglichkeit mit den weiteren Verkehrsmitteln des Umweltverbundes die Wahrscheinlichkeit einer Car-Sharing-Nutzung. Des Weiteren bedarf es seitens der Akteure jedoch einer grundlegend rationalen Einstellung zur Automobilität und einer Kenntnisnahme von Car-Sharing. In einem sogenannten „window of opportunity“ können dabei Informationen zu Car-Sharing über entsprechende Marketingmaßnahmen oder Pressearbeit den Bekanntheitsgrad erhöhen.

Zusätzlich zu den benannten Notwendigkeiten einer De-Routinisierung der PKW-Nutzung und Desintegration des Fahrzeugs aus den Alltagsstrukturen der Akteure bestehen bei der Entwöhnung von einer bislang automobil-geprägten Mobilität weitere Voraussetzungen zu einer Veräußerung des Fahrzeugs zugunsten einer Car-Sharing basierten Alltagsmobilität. Dabei lassen sich neben der Reduzierung der Fahrkilometerleistung durch eine sukzessive Beschränkung der Automobilnutzung auf Freizeit und Versorgungsfahrten, jedoch nicht für den Arbeitsweg, insbesondere die folgenden Voraussetzungen ableiten²¹⁴:

22.7.1 Selbstbeweglichkeit durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Bei der Fallrekonstruktion wurde offenkundig, dass beinahe falldurchgängig eine Übereinstimmung in den Prozessverläufen festzustellen ist: In temporaler Perspektive wurde das Automobil zunächst durch die Verkehrsmittel des ÖPNVs ersetzt - und partiell auch schon durch das Fahrrad ergänzt. Die Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel ermöglichte dabei besonders in den städtisch-urbanen Wohngebieten eine hohe Erreichbarkeit bei gleichzeitig zeitlich eng getakteten Fahrplänen. Die Bewältigung von regelmäßig respektive wiederholt zu absolvierenden Wegen war entsprechend dieser Möglichkeit mit einem relativ geringen Planungsaufwand möglich; der organisatorische Aufwand beschränkte sich somit auf ein gleichsam übersichtliches Maß. Auffallend bei der Fallrekonstruktion war überdies die Bedeutung, welche dem Fahrrad zukam: Mithin indizierten die Fallvergleiche fast übereinstimmend, dass eine vermehrte Nutzung des Fahrrads oder der Neuerwerb eines solchen eine weitere De-Routinisierung und damit gleichsam Entwöhnung vom Automobil positiv begleitete. Das Fahrrad befreite einerseits von den vielfach beengten Parkplatzsituationen mit zeitaufwendigen Parkplatzsuchen. Andererseits bedingte die Fahrzeugwahl somit eine Vielzahl an Vorzügen dieses Fortbewegungsmittels, wie etwa eine weitgehend selbstbestimmte sowie zeitlich flexible Mobilität. Die individuell gestaltete Verkehrsteilnahme stand somit nicht

²¹⁴ Mit der Annahme einer Entwöhnung vom Automobil wird zugleich die von Pesch (1996: 123) früh definierte Einschätzung bestätigt, nach der Car-Sharing explizit „nur“ für Autonutzer geeignet sei, deren Nutzungspensum im Bereich von etwa 12 Autofahrten im Monat verortet ist. Die durchschnittliche Autonutzung von Car-Sharing-Kunden vor ihrer Mitgliedschaft bei einer CSO weist er mit ca. 11 monatlichen Autofahrten aus. Ebenso indiziert eine Umfrage von Petersen (1995: 190f.) einen empirischen Beleg zu diesem Sachverhalt; demnach benennen vormalige Privatfahrzeugbesitzer als häufigsten Grund für die Veräußerung ihres PKWs, dass dieser in städtischen Gebieten „unnötig“ respektive ein „Ärgernis“ sei. Implizit legt dies die Schlussfolgerung nahe, dass bei einer solchen Einschätzung respektive Meinungskundgebung, der PKW zum Zeitpunkt des Car-Sharing-Beitritts kaum noch für alltägliche Mobilitätsansprüche genutzt wurde und entsprechend nicht mehr einen fest integrierter Bestandteil in der Alltagsmobilität darstellte.

nur dem Eindruck eines stresshaften Straßenverkehrs entgegen, sondern vermittelte eine gleichsam mit Spaß und Freude konnotierte Fortbewegung.

Der Fallvergleich der durchgeführten Interviews belegte damit ebenso die konzeptionelle Charakteristik von Car-Sharing als komplementäres Verkehrsmittel: Somit ergab erst die Kombination des Verkehrsmittels Fahrrad in Verbund mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Befragten eine zufriedenstellende Selbstbeweglichkeit. Dieser Sachverhalt bedingte folglich, dass unter bestimmten Rahmenbedingungen, die vorgenannte Kombination die Basis einer multimodalen verkehrlichen Praxis bildete und aus instrumenteller Perspektive ein funktionales Äquivalent zum Besitz eines Privat-PKWs bot.

Der Desintegrationsprozess des Automobils aus den Alltagsstrukturen der Akteure wurde somit forciert. Infolge ergab sich damit: Erst zu diesem spezifischen Zeitpunkt, nachdem die Befriedigung der genuinen Mobilitätsansprüche der Akteure gewährleistet ist, kann die Veräußerung des eigenen Privat-PKWs erfolgen und damit Car-Sharing als realistische Handlungsoption genutzt werden.

Bestätigt werden demnach sowohl die Erkenntnisse der Rational-Choice-Ansätze allgemein als auch im speziellen im Bereich der sozialwissenschaftlich orientierten Umweltforschung. Gemäß diesen Konzeptionen erfolgen Akteursentscheidungen zugunsten oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel respektive nachhaltige Mobilitätsformen, als „bounded-rationality“-Entscheidungen, die von spezifischen high-low-cost-Situationen bestimmt sind. Neben den im vorigen Kapitel benannten routineförderlichen Eigenschaften des PKWs wird in einer Entscheidungssituation somit nur dann eine umweltbewusste Verkehrsalternative gewählt, wenn die Akteure davon „profitieren“. Die Handlungsalternative muss für Haushalte folglich die subjektiv als „bessere Lösung“ eingestufte Möglichkeit zur Mobilität darstellen (vgl. Diekmann/Preisendörfer 1992). Die Präferenz bei einer solchen Auswahl beruht dabei auf der - vergleichenden - Einschätzung der Mobilitätsformen nach dem Kriterium, welche am besten zur „Lösung [von situationell differierenden, spezifischen; Anm. C.D.] Problemlagen beitragen [können]“ (Krämer-Badoni/Wilke 1997: 27). In Bezug auf die Veräußerung des Privat-PKWs bedeutet dies, dass eine derartige Entscheidung mit langwierigen und vielschichtigen Folgen nur sehr durchdacht erfolgt; zwei Aspekte sind dabei die unabdingbaren Vorraussetzungen: Einerseits die antizipierte Vermeidung von Kosten sowie andererseits die mit der Veräußerung verbundene Erwartung eines individuellen Gewinns, der jedoch nicht zwangsläufig monetärer Art sein muss. Vielmehr ist, wie in den Fallbeispielen ersichtlich wurde, ebenso ausschlaggebend, dass der Gewinn auch in einer subjektiven Entlastung bestehen kann.

Bei den untersuchten Fällen wurden zahlreiche Vorzüge mit der Nutzung des Fahrrads, dem zu-Fuß-gehen sowie der Fortbewegung mit dem ÖPNV verbunden, welche quasi diametral zur bisher praktizierten Mobilität mit dem Automobil standen. Insbesondere wurden dabei ein

zeitlicher Zugewinn sowie die neue Bequemlichkeit betont, die auf der Vermeidung von stressbehafteten Parkplatzsuchen basierten und infolge auch mit einem mehr an Freude an der Bewegung selbst konnotiert wurden. Überdies wurde angeführt, dass die „Reisezeit“ respektive Fortbewegungszeit bei öffentlichen Verkehrsmitteln praktikabler und sinnvoller genutzt werden konnte. Bei dem Verkehrsmittel Fahrrad wurden demgegenüber das Umwelterlebnis und die Erfahrung der Körperlichkeit benannt,²¹⁵ welche durch das Radfahren ermöglicht wurden.²¹⁶ Diese angeführten genuin verschiedenen Vorzüge in der Nutzung alternativer Verkehrsmittel des Umweltverbundes waren somit eine weiterhin unabdingbare Voraussetzung, den Entwöhnungsprozess vom Automobil zu befördern.

22.7.2 Notwendigkeit einer räumlich direkten Erreichbarkeit von Fahrzeugen und Möglichkeiten

Einerseits forcierten zivilgesellschaftliche organisierte CSO den originären Anspruch, umweltökologische Anliegen durch eine PKW-Reduzierung zu befördern. Dieses Anliegen bedingte, dass Car-Sharing explizit nicht als Mobilitätskonzept für die Alltagsmobilität definiert wurde; eng damit verbunden war das Ansinnen die Nutzung allgemein „unbequem“ zu gestalten, um einer vermehrten Fahrzeugnutzung entgegenzuwirken. Geradezu konträr war somit die Positionierung der zunehmend wirtschaftlich ausgerichteten CSO, die ihrer Kundenschaft ein „bequemes“ Fahren ermöglichen musste, um ökonomisch ertragreich operieren zu können.

Diese Ausdifferenzierung bedingte zunächst eine Professionalisierung der CSO, womit auch zivilgesellschaftliche Car-Sharing-Anbieter gedrängt wurden, ihr Bestreben einer „unbequemen aber ökologisch notwendigen“ Dienstleistung zu revidieren. Gleichwohl bedeutete der Markteintritt renditeorientierter CSO nicht zwangsläufig, dass sich Car-Sharing nunmehr direkt zum Alltagsmobilitätskonzept wandelte. Vielmehr resultierte insbesondere die Ausgestaltung des „klassischen“ Car-Sharing als stationsbasiertes Mobilitätsangebot in dem Sachverhalt, dass das Konzept mehr ein Verkehrsmittel für den besonderen Bedarf, denn für den

²¹⁵ In der von Burwitz et al. (1992) durchgeführten Experimentalstudie zu einem einmonatigen PKW-Verzicht gelangten die Autoren zu ähnlichen Ergebnissen. Die positive Konnotation der Erfahrungen sind nach Krämer-Badoni und Wilke (1997: 29) in einer spezifischen Betrachtungsweise interpretierbar: Demnach bedingt die Veräußerung des Privat-PKW und die Entwöhnung vom Automobil eine maßgebliche Veränderung in den bisherigen „Interpretationsmuster[n]“ von einem „guten Leben“. Diese gesellschaftlich als selbstverständlich und kulturell geteilten wie gleichermaßen vorherrschenden Ideen respektive „Leitbilder“ eines „guten Lebens“ obliegt demnach die dominierende Vorstellung, dass ein solches Leben ein automobil geprägtes Leben sein müsse. Ausgehend von dieser Einschätzung sind die Ergebnisse somit dahingehend zu interpretieren, dass den kulturellen Interpretationsmustern in einer Gesellschaft respektive den vorherrschenden Leitbildern in einem Großteil der Bevölkerung ein maßgebliches Momentum zur Veränderung des Verkehrsverhaltens beizumessen ist. Die Veränderung vorgenannter Interpretationsmuster, welche ihrerseits als Grundlage zur Entfaltung der Wirksamkeit von gesellschaftlich übersubjektiven respektive objektiven Strukturmomenten basieren, bezeichnet somit den wichtigen Aspekt und mithin den Schlüssel zur sozialen Veränderung.

²¹⁶ Die Einschätzung der Befragten nach der Bequemlichkeit ist jedoch nicht uneingeschränkt gültig, dies gilt insbesondere vor witterungsbedingten Einschränkungen bei öffentlichen Verkehrsmitteln. Weiterhin mag ebenso gelten, dass PKWs zunehmend mehr zum „Mobile Office“ und „Wohnzimmer auf vier Rädern“ avancieren, so dass auch etwaige Staus von anderen Befragten durchaus anders bewertet werden könnten.

täglichen Gebrauch darstellte. Dieser Sachverhalt gilt dabei vornehmlich für die „frühen Jahre“ des Car-Sharing, in denen das klassische Konzept des stationsbasierten Car-Sharing-Angebots vorherrschend war.

Dabei implizierte die Einbindung des Car-Sharing-Konzepts in die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, dass die maßgebliche Ausgestaltung der Alltagsmobilität insbesondere durch die komplementäre Nutzung von ÖPNV und Fahrrad erfolgt.

Fallvergleich

In der Fallrekonstruktion verweisen etwa Ronny Reiher (14) und Fynn Niederhöfer (17) auf den organisatorischen Mehraufwand beim klassischen Car-Sharing; demnach muss nicht nur der konkrete Nutzungszweck für die Buchung bereits eindeutig feststehen, um den Buchungszeitraum konkret anzugeben. Des Weiteren sei neben der vorherigen Buchung sowie der antizipierten Fahrdauer auch der eigentliche Weg zur Ausleihstation jeweils zu berücksichtigen. Analog dazu wurde auch kritisiert, dass stationsbasierte und vornehmlich lokal operierende Car-Sharing-Anbieter zumeist nicht über einen umfangreichen Fahrzeugpool verfügten.

Vorgenannter Sachverhalt wurde dabei sowohl von zivilgesellschaftlichen wie auch marktwirtschaftlich orientierten CSO aufgegriffen, so dass die verfügbaren Fahrzeugpools entsprechend differenziert ausgestaltet wurden. Analog dazu wurden mit der Einführung von technischen Neuerungen, wie der flächendeckenden Verbreitung von Smartphones, die angeführten Transaktionskosten verringert. Mithin wurde somit die Buchung vereinfacht und für die Kunden bestand auch direkt Klarheit, ob ein entsprechend angefragtes Fahrzeug verfügbar ist. Wenngleich diese positive Entwicklung vornehmlich mit der konzeptionellen Wandlung zu „free-floating“-Angeboten verbunden ist, gilt zu berücksichtigen, dass Car-Sharing über einen langen Zeitraum hinweg, bis hin zur derzeitigen Ausgestaltung, vornehmlich kaum für den täglichen Gebrauch geeignet ist; vielmehr bleibt es auch gegenwärtig noch überwiegend ein Verkehrsmittel für den besonderen Bedarf.

Diese Tatsache gründet dabei vornehmlich auf der konzeptionell-instrumentellen Einbindung von Car-Sharing in die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Entsprechend sind die Kunden dieser Dienstleistung bei ihrer multimodalen Ausgestaltung von Mobilität auf die Möglichkeit zur routinemäßigen Benutzung komplementärer Verkehrsmittel angewiesen; insbesondere somit den ÖPNV und das Fahrrad. Damit gilt folglich, dass eine weitgehend autofreie Alltagsorganisation zwangsläufig mehrere spezifische, infrastrukturelle Rahmenbedingungen voraussetzt, die insbesondere in urbanen respektive städtischen Wohngebieten gegeben sind: Kurzum lassen sich dabei mehrere bedeutsame Faktoren anführen: die nahräumliche

Erreichbarkeit von gut ausgebauten ÖPNV-Angeboten und Fahrplänen sowie eine Dichte von Arbeitsstätten, Versorgungseinrichtungen und Serviceangeboten, die ebenfalls ein Car-Sharing-Angebot mit umfassenden Stationsnetzen ausmachen und mit den vorgenannten ÖPNV zeitnah erreicht werden können.

Im Rahmen der vergleichenden Fallanalyse wurde dabei eine starke Differenzierung in der subjektiven Bewertung durch die Befragten bezüglich der Erreichbarkeit offenkundig.

Fallvergleich

Während Tobias Merki (I6) bezüglich des ursprünglich stationsbasierten Car-Sharing selbiges zunächst als Mobilitätsergänzung probeweise nutzte und die damit verbundene Nutzung von anderen Verkehrsmitteln als akzeptabel für seine Mobilitätsbedürfnisse einstufte, seien „Nicht-Nutzer“ lediglich „zu faul und zu bequem“. Zugleich verwies er jedoch ebenso indirekt auf die Vorzüge eines Privat-PKWs, welche die umständlichen Wege zur Leihstation einspare. Ebenso bestimmte auch Fynn Niederhöfer (I7), wie angeführt, die Motivationsschwellen in den vermehrten organisatorischen Aufwänden, wie den Buchungen und Fahrwegen zu den Leihstationen. Wenngleich sich dieser Sachverhalt durch die Einführung des „free-floating“-Konzepts maßgeblich verbesserte, äußerte er, dass er bei einer Reduzierung des Fahrzeugpools und vermehrtem Mobilitätsbedarf durchaus den Erwerb eines eigenen PKWs in Erwägung ziehen würde. Vorgenannte Differenzierungen in der Einschätzung belegen somit bereits implizit die unterschiedlichen Bewertungen in der Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Car-Sharing-Angeboten.

Den benannten Fallvergleich entsprechend ist zunächst festzustellen: Die eigene Beurteilung der subjektiven räumlichen Beweglichkeit ist sowohl von objektiven und damit gleichermaßen übersubjektiven Rahmenbedingungen, wie auch von genuin verschiedenen Handlungsspielräumen der Akteure, maßgeblich beeinflusst. Dabei ist allgemein davon auszugehen, dass die objektiven Rahmenbedingungen den jeweils subjektiven Handlungsspielräumen in ihrem Einfluss als nachrangig einzuordnen sind. Dieser Sachverhalt gründet in der besonderen Bedeutung letzterer, da diese insbesondere mit den jeweils konkreten unterschiedlichen Lebensbedingungen der Akteure verknüpft sind und dabei maßgeblich durch die Ausstattung mit monetären wie auch zeitlichen Ressourcen bestimmt werden. Kurzum: Die Ressourcenausstattung und spezifische Lebenssituation der Akteure beeinflusst in signifikantem Maß, wie mit den objektiven Gegebenheiten von äußeren Rahmenbedingungen umgegangen wird. Obwohl somit zwar objektiv durchaus Unterschiede auszumachen sind, belegten die Fälle, dass auf subjektiver Ebene die Einschätzung über die Zufriedenheit mit den eigenen Fortbewegungsmöglichkeiten durchaus positiv erfolgte und mit entsprechend großer Zufriedenheit beschieden wurde.

Dabei verdeutlicht insbesondere der nachfolgend dargestellte Vergleich von zwei signifikanten Fällen, in wie weit die der Nutzung zugrundeliegende Motivationslage die individuelle Wahrnehmung, mithin also die subjektive Einschätzungsebene, prägt. Gleichsam wird dabei offenkundig, wie selbige geeignet ist, die objektiven Nachteile auszugleichen.

Fallvergleich:

Die befragten Interviewpartner haben mehrheitlich ihren Wohnstandort in (sub-)zentral gelegenen innerstädtischen Wohnbezirken, die über eine gute Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel sowie eine nahräumliche Ausstattung mit Einkaufsmöglichkeiten und Versorgungseinrichtungen verfügen. Diesbezüglich bezeichnet die Wohnstandortwahl von Tobias Merki (I6) und Olaf Kienauer (I3) eine Ausnahme, sie leben am städtischen Randgebiet mit einer - gegenüber den anderen Interviewpartnern - relativ eingeschränkten ÖPNV-Anbindung. Beide sind jedoch auf die Nutzung der Busfahrpläne angewiesen, um sowohl zu den nächstgelegenen Stadtzentren als auch zu den Car-Sharing-Stationen zu gelangen, welche zeitlich allerdings nur im viertelstündigen bis zwanzigminütigen Zeiträumen frequentiert werden kann. Während Olaf Kienauer (I3) dabei zur Ausgestaltung seiner Mobilität vornehmlich das Fahrrad benutzt, bedarf Tobias Merki (I6) aufgrund der größeren räumlichen Distanzen bei seiner Alltagsmobilität der öffentlichen Verkehrsmittel, die seine primären Fortbewegungsmittel darstellen. Im Fall von Tobias Merki (I6) bezeichnete die Veräußerung des eigenen Fahrzeugs für ihn nach eigenem Bekunden zunächst eine wesentliche Begrenzung in der Selbstbeweglichkeit, diesen Sachverhalt begründet er mit Verweis auf die nunmehr eingeschränkte Möglichkeit, etwa spontan Bekannte zu besuchen.

Da Olaf Kienauer (I3) finanziell durchaus gut situiert ist, kann er derartige Nachteile einer überwiegend autofreien Lebensweise ohne weiteres ausgleichen, indem er den Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug durch die Kombination öffentlicher Verkehrsmittel mit dem Fahrrad sowie der Nutzung von Taxen und Car-Sharing kompensiert. Entsprechend seiner monetären Ressourcen sind finanzielle Aspekte gegenüber den für ihn maßgeblichen Kriterien, wie Flexibilität sowie einer weitgehenden, spontanen Mobilität und Bequemlichkeit nachrangig. Während diese Eigenschaften jedoch weitgehend mit dem Besitz eines Privat-PKW's konnotiert sind, überträgt Olaf Kienauer (I3) sie auf die von ihm genutzten Verkehrsmittel, wobei er verkehrlichen Alternativkonzepten einer multimodalen Mobilität eindeutig den Vorrang einräumt. Eine quasi konträr anmutende Rangreihenfolge von entscheidenden Kriterien zur Auswahl der Verkehrsmittel ist dabei bei Tobias Merki (I6) festzustellen. Für ihn sind primär Kostenaspekte entscheidend. Bevor er Taxifahrten und Car-Sharing nutzt, bedingen finanzielle Erwägungen und Restriktionen, dass er auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreift. Die signifikanten Einschränkungen seiner Selbstbeweglichkeit durch starre Fahrpläne nimmt er

dabei in Kauf.

23. Erkenntnisse zur sozio-ökonomischen und sozio-kulturellen Perspektive

Anknüpfend an die verhaltenstheoretische und mobilitätsbiografische Analyseperspektiven war mit der sozio-ökonomischen und sozio-kulturellen Perspektive eine Betrachtungsmöglichkeit gegeben, den konzeptuellen Fokus der Analyse von Car-Sharing auf das dominierende Leitbild von automobilbasierter Mobilität zu richten. Maßgeblich dafür war das Bourdieu'sche Modell des Habitus sowie die damit verbundenen spezifischen Implikationen über den Zusammenhang von Lebensstilen und Klassen. Auf instrumenteller Ebene erlaubte die Verwendung dieses Ansatzes einerseits den Erkenntnisgewinn über das tatsächlich praktizierte Verkehrshalten der Befragten. Andererseits ermöglichten die dem Model inhärenten Annahmen über Distinktionsbestrebungen von Akteuren auch gleichsam Einordnungen über das Leitbild von Automobilität in den prozessualen Veränderungen des Verkehrsverhaltens der Befragten hin zum Car-Sharing.

23.1 Suffiziente Lebensweisen zugunsten von Car-Sharing und Distinktion im

Bourdieu'schen Fokus

Rekurrierend auf die in Kap. 8.1 benannten Faktoren, welche das hegemoniale Leitbild von Automobilität maßgeblich begünstigen, wurden selbige auch in den Fallanalysen evident. Dies ist insbesondere für das mit dem Besitz und der Nutzung von Automobilen konnotierte Versprechen von Freiheit sowie Autonomie und Individualität zutreffend. Gleichsam wurde ebenso die signifikante Bedeutung der mit Automobilen verbundenen Möglichkeit zur selbstbestimmten und spontanen Beweglichkeit belegt, die damit auch als Chance zur Flucht aus Alltagszwängen definiert wurde. Die Fallrekonstruktion verwies überdies auf die Bedeutsamkeit des Autos als Symbol von sozialer Zugehörigkeit und den damit einhergehenden Möglichkeiten zur gesellschaftlichen Teilhabe sowie den erweiterten Chancen in einem Umfeld von gesellschaftlichen Konkurrenzsituationen.

Nachfolgend angeführte Fallbeispiele belegen dabei nicht nur die Bedeutsamkeit des vornehmlich frühzeitigen Erwerbs des Führerscheins sowie eines eigenen PKWs. Vielmehr implizieren sie ebenso die Bedeutung des automobilten Leitbildes für diese Handlung als indirekt handlungsanleitende kontextuelle Rahmenbedingung.

Fallbeispiel I

Im Fall von Ursula Neufischer (I1) wurde der frühzeitige Führerscheinerwerb einerseits aus praktischen Erwägungen angestrebt. Dies beruhte dabei vornehmlich auf ihren damaligen ruralen Wohnort; um ihre berufliche Ausbildungsstätte zu erreichen, wäre sie sonst auf das vorhandene Angebot des ÖPVNs angewiesen gewesen. Ihre Wahlentscheidung belegt somit

gleichsam einen maßgeblichen Faktor für die Bedeutung des automobilen Leitbildes, die mit dem Erwerb eines Automobils verbundenen verbesserten Chancen in der gesellschaftlichen Konkurrenz - in ihrem Fall im beruflichen Sektor. Andererseits bestand eine maßgebliche Motivation zum Führerscheinerwerb für Ursula Neufischer (I1) auch in der Bedeutung, welche sie dem Automobil selbst beigemessen hat. Dabei konnotierte sie das Auto insbesondere mit den Aspekten von Freiheit, Autonomie und Selbstbestimmtheit. Vorgenannte „Werte“ gründen dabei vornehmlich in ihrem Aufwachsen in einer rural geprägten Wohnumgebung und belegen ebenso die eingangs formulierten mit dem automobilen Leitbild verbundenen Eigenschaften. Verdeutlicht wird dieser Sachverhalt insbesondere dadurch, dass der Besitz eines PKWs für Ursula Neufischer (I1) nicht nur eine quasi „Machterweiterung“ im Sinne einer selbstbestimmten Mobilität darstellt, sondern sie bereits vor dem Führerscheinerwerb „private“ Fahrstunden zum Üben nutzte. Darüber hinaus belegen sowohl die „privaten“ Fahrstunden, als auch der Sachverhalt, dass sie ihren PKW von ihrem ersten Einkommen ohne elterliche finanzielle Unterstützung selbst finanziert die Bedeutung des Automobils als einem den Leitbild entsprechenden „Erstrebenswertes“. In ihrem Fall entspricht der Besitz eines eigenen Autos somit zunächst einem Instrument zur Erweiterung des Lebensraumes. Zugleich belegt ihre spezielle Automobilwahl auch den Ausdruck eines persönlichen Lebensgefühls von Unabhängigkeit, da nur sie selbst über ihr Fahrzeug verfügt.

Fallbeispiel II

Auch im Fall Olaf Kienauer (I3) wird die Bedeutung des automobilen Leitbildes evident. Aufgewachsen in einer Familie, bei der „seit er denken“ kann stets ein Auto vorhanden ist, avanciert der Besitz eines Automobils und damit gleichsam seine Nutzung zu etwas Selbstverständlichem.

Olaf Kienauer (I3) erfährt somit eine Sozialisation, in der er von Beginn mit einem positiven Bezug zur Automobilität ausgestattet und gleichsam auf diese geeicht wird. Seinen persönlichen und habituell geprägten Bewertungsmechanismen entsprechend generiert er - finanziell von seinen Eltern unterstützt - gleichsam den Selbstanspruch, den Führerschein bereits frühzeitig zu erwerben. Damit akzeptiert er quasi „selbstverständlich“ und unhinterfragt zum einen das gesellschaftliche Leitbild von Automobilität und zum anderen eine als vermeintlich allgemein geltende Norm, des „typischen“ Führerscheinerwerbs für junge Männer. Seine Handlungsweise verdeutlicht, dass der Führerschein und Autobesitz als erstrebenswert angesehen werden und mit einem entsprechend hohen freiheitlichen Wert konnotiert werden. Interessanterweise belegt der Fall von Olaf Kienauer (I3), dass auch seine eigenen Kinder beim Spiel der „Parkplatzsuche“ schon vorgelebtes Verkehrsverhalten als selbstverständlich übernehmen. Gleichwohl ist dies umso bemerkenswerter, da dies wiederum zum Anlass wird, sein bis dahin geltendes Selbstbild einer positiven Automobilität und damit seinen ver-

kehrlichen Habitus selbstkritisch auf den Prüfstand zu stellen.

Wenngleich die Befragten zum Zeitpunkt ihres jeweiligen Car-Sharing-Beitritts in allen Fällen über eine rationale und vornehmlich gebrauchswertorientierte Einstellung gegenüber PKWs besitzen, so implizieren die vorgenannten Fallbeispiele, dass die Wertmaßstäbe das Resultat einer prozesshaften Entwicklung darstellen. Insbesondere die signifikante Diskrepanz zwischen den früheren Dispositionen gegenüber den gegenwärtigen Wertmaßstäben weist in Bezug auf das Leitbild von Automobilität dabei eine prozesshafte Entwicklung aus, bei der zunächst eine suffiziente Verkehrsmittelwahl unwahrscheinlich erscheint. Insbesondere die Fälle von Ursula Neufischer (I1), Olaf Kienauer (I3) und Fynn Niederhöfer (I7) belegen dies, da sie für einen früheren Zeitraum, besonders in der Adoleszenzphase, eine sehr enge und mitunter emotionale Beziehung zu den eigenen Automobilen verdeutlichen.

Fallvergleiche

Ursula Neufischer (I1) bedachte ihr eigenes Automobil mit einem Kosenamen und orientiert fast sämtliche freizeithlichen Aktivitäten an ihrem Automobil. Die Verbindung zu ihrem Fahrzeug stellt eine beinahe persönliche Beziehung dar, bei der ihr Auto indirekt den Rang eines nahen Familienmitgliedes zuerkannt bekommt. Auch bei ihren späteren Fahrzeugen verweist sie in direkten Bezügen stets auf ihren ersten Wagen und führt dabei vornehmlich den Kosenamen an, was den Wagen gegenüber anderen eine besondere Note verleiht, ohne jedoch distinktiv zu wirken.

Bei der Fallanalyse wurde überdies deutlich, dass die individuellen Bindungen an die Automobile durch einen ökologischen Bewusstseinswandel einerseits sowie dem Übergang von der Adoleszenz in eine Erwachsenenphase signifikant verringert wurden. Differenziert in diese maßgeblichen Aspekte, ist festzustellen, dass eine Bewusstwerdung von ökologischen Belangen seitens der Befragten in enger Relation zu den kritisch konnotierten Einwänden gegenüber dem Leitbild von Automobilität verortet ist. Mithin verwies Ursula Neufischer (I1) in ihrer Darstellung für die Wohnstandortverlagerung zurück in ihre heimatliche Wohnumgebung auf die als problematisch empfundene verkehrliche Situation mit beengten Parkräumen. Als kausal ergänzend werden auch umwelt-ökologische Bedenken angeführt, wie die Abgasbelastungen. Ihr Mann, der generell über eine ökologisch orientierte Einstellung verfügt, definiert das Fahrzeug Automobil also zunehmend als Symbol der Umweltzerstörung im engeren wie im weiteren Sinne. Resultierend in dem Sachverhalt, dass sie mit einem verkehrsberuhigten Bereich ein quasi diametral zum vorigen Wohnort, der „hektischen Großstadt“, einen gegensätzlichen Wohnort favorisieren.

Auch bei Ronny Reiher (I4) wurden in der Fallanalyse eindeutige Aspekte festgestellt, die

eine kritische Distanzierung gegenüber dem automobilen Leitbild belegen. Mithin bedeutete das zunehmende Verkehrsaufkommen im Zuge der Wiedervereinigung für ihn, dass Autofahren nicht mehr als vorteilhafte Art der Mobilität klassifiziert wurde, sondern vielmehr eine Belastung darstellte. Wenngleich seine später benannten ökologischen Bedenken zwar durchaus auch relevant sind, so impliziert dies, dass die quasi Raumeroberung durch eine Vielzahl an Automobilen, den primären Faktor für seine kritische Einstellung gegenüber dem persönlichen Autobesitz bezeichnet. Die mit angeführten, sekundären, ökologischen Aspekte können zumindest darauf deuten, dass selbige für ihn nicht gänzlich unerlässlich sind und einen indirekten Bewusstseinswandel nahelegen.

Im Fall von Peter Brandmeier (I2) zeigt sich, dass bei diesem zwar kein so enges emotionales Verhältnis zum Automobil wie bei Ursula Neufischer (I1) festzustellen ist. Dennoch avancierte er zunächst zu einem passionierten Autofahrer, für den das Automobil einen selbstverständlichen und existenziellen Bestandteil seiner Mobilität darstellt. Wenngleich er somit sein Fahrzeug nicht mit Kosenamen an sich bindet und auch kein ökologisch motivierter Bewusstseinswandel erfolgt, zeigt sich, dass seine Begeisterung von dem Fahrzeug Automobil auf das Fahrrad übertragen wird. Die Alternative zum Auto ermöglicht Peter Brandmeier (I2) eine Bedürfnisbefriedigung nach Selbstbeweglichkeit und generiert als funktionales Äquivalent ein zunehmend gebrauchswertorientiertes Verhältnis zum Automobil. Die Übertragung der Begeisterung für Automobile auf ein anderes Verkehrsmittel - dem Fahrrad - bedingt somit die Grundlage für die Veräußerung des Fahrzeugs.

Bei anderen Interviewpartnern wie Ronny Reiher (I4), Franz Norgauer (I5) und Tobias Merki (I6) waren die Einstellungen zur Automobilität seit der Adoleszenz beständig von einer vorwiegend rational geprägten Einschätzung und funktional geprägten Wertschätzung gekennzeichnet. Wenngleich bei dem benannten Fallbeispiel Ronny Reiher (I4) zwar auch diese Klassifizierung zutreffend ist, so wurde dennoch auf die von ihm angeführten ökologischen Bedenken verwiesen. Somit ist einerseits zwar von einer vornehmlich rationalen Einstellung auszugehen, andererseits ist jedoch ebenso eine Prägung im Sinne des automobilen Leitbildes festzustellen. Ein Bewusstseinswandel erfolgt bei ihm somit in der Abkehr von einer entsprechend dominanten Fahrzeugnutzung des eigenen PKWs, die gleichsam in einer Einsicht gegenüber der Nicht-Notwendigkeit des persönlichen Autobesitzes resultiert.

23.2 Biografische Entwicklung suffizienter Lebensstile und habitusprägende Erfahrungszeiträume

Wie sind aber nun die dargestellten Erkenntnisse über das gesellschaftliche Leitbild von Automobilität bei den Befragten einzuordnen? Im Kontext von suffizienten Lebensstilen zugunsten von Car-Sharing gilt festzustellen, dass einige der Interviewpartner in ihrer Adoleszenz-

phase über Einstellungen zur Automobilität verfügen, die eine Nutzung von alternativen und nachhaltigen Mobilitätskonzepten zunächst unwahrscheinlich erscheinen lassen.

In engem Zusammenhang mit den vorigen Fallbeispielen steht ebenso die Erkenntnis der Fallrekonstruktionen, dass Veränderungen der Verkehrsnachfrage nicht nur von singulären, zeitlich begrenzten Schlüsselereignissen („key events“) ausgehen können, wie sie in den meisten mobilitätsbiografischen Ansätzen untersucht werden (vgl. Scheiner 2009: 53). Vielmehr sind ebenso Erfahrungen, die sich über einen längeren Zeitraum erstrecken oder entwickeln, ein maßgeblicher Faktor zur Veränderung des Verkehrshandelns. Dieser Sachverhalt verweist zum einen somit auf eine direkte Verbindung zur theoretischen Betrachtung der mobilitätsbiografischen Perspektive, als auch zum anderen auf die habitusprägenden Erfahrungszeiträume.

In der theoretischen Perspektive wurde dazu zwischen zwei biografischen Phasen differenziert. Einerseits der Jugend und Adoleszenzphase sowie demgegenüber der Eintritt in die ältere Lebensphase respektive die Post-Adoleszenzphase.

Grundlegend für diese Differenzierung war die Annahme, dass in Gesellschaften sowohl bestimmte „altersspezifische“ Mobilitätsunterschiede auszumachen sind, die sich nicht zuletzt in einer „alterstypischen“ Verkehrsmittelwahl und Fahrzeugnutzung verdeutlichen. Insbesondere wurde vermutet, dass grundlegende Einstellungen gegenüber bestimmten Verkehrsmitteln dabei bereits in der Sozialisation von Heranwachsenden ausgeprägt werden. Mithin - und in konkreten Bezug zur Bourdieu'schen Perspektive - gilt somit, dass der Habitus auch im verkehrlichen Bereich sowohl Produkt der jeweiligen Sozialisation(-sbedingungen) ist und damit gleichzeitig den Repräsentant dieser Sozialisation darstellt. Demnach kommt insbesondere den Lernprozessen, in denen Akteuren von Eltern und weiteren Sozialisationsinstanzen spezifische Sichtweisen und Leitbilder vermittelt werden, ein wesentlicher Anteil der späteren verkehrlichen Praxis zu.

Wie in den Fallrekonstruktionen ersichtlich wurde, stand das Alter des Führerscheinerwerbs maßgeblich in Zusammenhang mit dem Aufwachsen in einer spezifischen lebensweltlichen Umgebung. Rekurrierend auf die vorgenannten Fallbeispiele sind die exemplarisch angeführten Fallbelege evident für die vermuteten Ambivalenzen: Während Ursula Neufischer (I1) im ländlich-ruralen Bereich aufgewachsen ist, verfügte sie bereits in den frühen Jugendphasen über eine Routine in der Nutzung des ÖPNVs, da sie auf diesen für die Wege zu ihrer Ausbildungsstätte angewiesen war. Zugleich war sie auch ohne finanzielle elterliche Unterstützung bereits frühzeitig bestrebt, den Führerschein und einen eigenen PKW zu erwerben, was für sie einerseits eine neue Freiheit als auch die Eintrittskarte in die Erwachsenenwelt darstellte. Auch Fynn Niederhöfer (I7) erwarb von seinem ersten eigenen Gehalt bereits frühzeitig sein erstes eigenes Auto, auch wenn er in einer Kleinstadt und nicht in einer ländlichen

Umgebung aufgewachsen ist.

Bei den Befragten, die in einer großstädtischen Wohnumgebung aufwuchsen, zeigte sich, dass diese überwiegend erst später im Bereich der frühen „zwanziger“ Jahre ihre Fahrerlaubnis erlangten, wie im Fall von Tobias Merki (I6) und Peter Brandlmeier (I2).

Mithin verdeutlichte die Fallrekonstruktion von Peter Brandlmeier (I2), dass dieser zwar relativ spät seinen Führerschein erworben hat, zugleich bei der habituellen Ausprägung in der Sozialisation bereits frühzeitig lebensweltlich geprägt wurde. Dieser Sachverhalt verdeutlicht sich durch ein Aufwachsen in einem elterlichen Umfeld, bei dem stets nur Automobile eines bestimmten Automobilproduzenten ihre Anwendung fanden. Peter Brandlmeier (I2) selbst übernimmt dabei den Bezugspunkt und verinnerlicht diesen, so dass für ihn später selbst nur Fahrzeuge desgleichen Herstellers infrage kommen. Während er für sich selbst somit zwar den Führerschein nicht unbedingt erwerben musste, ist die damit verbundene Mobilität stets mit der symbolbehafteten Nutzung eines bestimmten Fahrzeugproduktes verknüpft.

Ebenso wurde die „Übertragung“ einer „vorgelebten“ Mobilitätspraxis im benannten Fallbeispiel von Olaf Kienauer (I3) ersichtlich, als selbiger überrascht feststellt, dass sein Sohn bereits das „Parkplatzsuchen“ als normative Gegebenheit quasi spielerisch verinnerlicht hat und in seinem Spiel diese Normalität gleichsam aufgreifend implementiert.

Demgegenüber erwarb Franz Norgauer (I5) zwar bereits als Jugendlicher den Rollerführerschein, machte den Führerschein jedoch erst auf Anraten seiner Eltern und kaufte sich erst aus beruflichen Erwägungen zum Ende des Studiums einen PKW.

Wie sind aber nun die Erkenntnisse zwischen habitusprägenden Sozialisationsbedingungen einerseits sowie dem automobilen Leitbild von Mobilität im kontextuellen Rahmen der vorherigen Analyseperspektiven einzuordnen? Die Beantwortung dieser Fragestellung verweist zunächst auf den Sachverhalt, dass nebst der Adoleszenzphase auch gleichsam von einer Post-Adoleszenzphase ausgegangen wird.

Hinsichtlich der älteren Verkehrsteilnehmer ist festzustellen, dass selbige zumeist eine Sozialisation erfahren haben, in welcher der Besitz eines PKWs als erstrebenswert angesehen wird. Entsprechend bezeichnend äußert Burkart (1994: 224) über die Funktion einer (infra-)strukturellen und kulturellen Verankerung des Automobils zur sozialen Integration, dass „[...] man sagen kann: Das Auto gehört zur Grundausstattung eines vollwertigen Gesellschaftsmitglieds“. Die Hinwendung zu Car-Sharing steht somit konträr zum Besitz eines Privat-PKWs für diese Nutzer. Wenngleich eine solche Nutzergruppe respektive Autobesitzergruppe somit insbesondere zur Nutzung eines Automobils geprägt ist, können jedoch auch hier spezifische Angebote und Informationskampagnen durchaus entgegenwirken.

Neben diesen beiden „altersbedingten“ Aspekten zur Car-Sharing-Nutzung und mit Verweis auf routinegeprägte Verkehrsmittelnutzung können jedoch auch weitere Phasen den Bruch

einer Routine durch die Nutzung von Privat-PKWs selbst bedingen. Dies ist etwa der Fall, wenn der PKW einen längeren Zeitraum, wenn, wie in den Fallbeispielen dargestellt, etwa bei Reparaturen nicht zur Verfügung steht (vgl. Kap. 15.5). Wenngleich auch etwa Inspektionen nur einen begrenzt einschränkenden Zeitraum der PKW-Verfügbarkeit darstellen, bieten auch sie jedoch Ansatzpunkte zur Nutzung von Car-Sharing, wenn dies durch Angebote im Verbund von CSO mit einem Autohaus erfolgt.²¹⁷

23.3 Das automobile Leitbild im Kontext von Distinktion

Rekurrierend auf die Erkenntnisse des vorigen Kapitels ist resümierend festzustellen: Bei der Fallanalyse waren zahlreiche Belege für das gesellschaftliche Leitbild von Automobilität auszumachen. Zugleich zeigte sich, dass die Befragten mitunter in der Adoleszenzphase über ein enges und bisweilen emotionales Verhältnis zu ihren Privat-Fahrzeugen verfügten. Maßgeblich für die Nutzung von Verkehrsmitteln war dabei vornehmlich eine habituell prägende Sozialisation sowie die spezifischen lebensweltlichen Bedingungen, die sowohl die Beziehung zu Fahrzeugen als auch entsprechende Routinen der Nutzung implizierten. In diesem Kontext wurde gleichsam ein Bezugspunkt für den Routine-Bruch in der Verkehrsmittelnutzung belegt; demnach sind nicht nur explizite „key-events“, sondern auch biografische Phasen von Akteuren bedeutsam. Überdies wurde jedoch ebenso offenkundig, dass einige der Befragten in der Adoleszenzphase über ein vergleichsweise rationales und gebrauchswertorientiertes Verhältnis zum Automobil verfügten, was eine Nutzung von Car-Sharing durchaus begünstigt. Die dabei festgestellte Diskrepanz zwischen den maßgeblichen Polen einer engen und emotionalen Beziehung zur Automobilität einerseits und der vorgenannten Rationalität in Bezug auf eine vorwiegend gebrauchswertorientierte Fahrzeugnutzung andererseits, implizieren dabei einen unmittelbaren Bezug zu weiteren Erkenntnissen zum gesellschaftlichen Leitbild von Automobilität in der Bourdieu'schen Analyseperspektive. Wie ist dieser Zusammenhang zu erklären? Als zentrales Element der Erfolgsbedingungen des automobilen Leitbildes wurde in Kap. 8.1 unter anderem die „Spiegelung des Wunsches nach Distinktion im Sinne des Andersseins als die Masse und des Gleichseins im Milieu“ (Götz et al. 1998: 45f.) benannt. Mithin gilt also zu berücksichtigen, dass die Begrifflichkeiten von Habitus und Distinktion gleichsam auch die wesentlichen Faktoren in der Bourdieu'schen Terminologie zur Erklärung von sozialer Ungleichheit und Differenzierung darstellen.

Unter der dabei geltenden Prämisse, dass der Habitus von Akteuren über längere Zeiträume geprägt respektive ausgebildet wird, folgen daraus unmittelbar weitere Fragestellungen: Wie erfolgt eine Veränderung und Modifizierung des verkehrlichen Habitus, der als weitgehend invariant gilt? Wie verhält es sich dabei mit dem für Bourdieu maßgeblichen Aspekt

²¹⁷ In der weiteren Betrachtung wird der sowohl der Führerscheinerwerb als auch der Besitz (als Erwerb) oder die Abschaffung eines Privat-PKW nicht als Schlüsselereignisse außerhalb der Mobilitätsbiografie gewertet.

der Distinktion bei einem derart symbolhaft bedeutsamen Verkehrsmittel wie dem Privat-PKW im Kontext des gesellschaftlichen Leitbildes von Automobilität sowie der engen Relation von Klassen und Lebensstilen? Die Beantwortung dieser Fragestellungen bedarf zunächst einer spezifischeren Betrachtung der Distinktion.

23.4 Distinktion und Car-Sharing

Nach Honneth (1990: 170) bezeichnet die Distinktion die Versuche, „dem eigenen Lebensstil durch die demonstrative Abgrenzung gegenüber dem Massengeschmack die Aura kultureller Höherwertigkeit zu verleihen“. Dennoch beschreibt der Begriff der Distinktion nicht lediglich eine absichtlich und explizite Höherbewertung des eigenen Lebensstils gegenüber anderen. Vielmehr sind die an Klassen(-fraktionen) „gebundenen“ Lebensstile strukturell gegeneinander gerichtet (vgl. Fuchs-Heinritz/König 2011: 195). Analog dazu bringt die Gesamtkonstellation der Akteure die soziale Ungleichheit zum Ausdruck bzw. repräsentiert sich in ihr und „enthält [somit] als Grundbeziehung die Distinktion“ (ebd.), ohne dass sie absichtlich herbeigeführt wird.

Damit sind nach Schwingel (1993: 138f.; ebenso 2000: 115) soziale Praktiken des „demonstrativen Konsums“ prestigeträchtiger Güter eher die Ausnahme, die jedoch „keine umfassende Theorie symbolischer Distinktion“ erlaubt. Eine „vorteilhafte“ Differenzierung ist somit bei unteren Schichten nicht gegeben und „taucht erst auf mit dem kleinbürgerlichen Ästhetizismus“ (Bourdieu 1999a: 108). Die Herrschenden agieren demnach entsprechend den Dispositionen ihres Habitus und verfolgen keine bewusst kalkulierte Strategie, wenn sie sich nach neuen Distinktionsmöglichkeiten (exklusive Sportart) orientieren (Bourdieu 1989: 398). Damit zeigt die Konstellation der gegeneinander stehenden Lebensstile in der „Architektur der kulturellen und ästhetischen Präferenzen und Praktiken“ über die „Funktion der Legitimierung von Ungleichheit hinaus“ (Fuchs-Heinritz/König 2011: 196) Momente der Herrschaftsbeziehungen. Entsprechend sind die „Aversionen gegen andere unterschiedliche Lebensstile eine der stärksten Klassenschranken [...] - die Homogamie bezeugt es“ (Bourdieu 1999a: 105f.).

Die Komplexität im praktischen Bezug auf Lebensstilmodelle gründet in der Tatsache, dass sie dynamisch sind, indem sie durch neue Handlungen konstruiert werden und zugleich strukturelle soziale Konstellationen darstellen. Entsprechend „konstituieren sich Lebensstile durch kulturelle Praktiken, die - ob wir es wollen oder nicht - soziale Unterscheidung symbolisieren und ermöglichen“ (Götz et al. 1998: 15). Entsprechend merkt Bourdieu an: „Distinktion impliziert nicht notwendig[-erweise] [...] ein bewußtes Streben nach Distinktion. Jeder Konsumakt, und allgemeiner: jede Praxis ist *conspicuous*, ist sichtbar, gleichwohl ob sie vollzogen wurde, *um gesehen zu werden*, oder nicht; sie ist distinktiv Unterschied setzend“ (Bourdieu 1989: 21; zit. nach Götz et al. 1998: 15f.). Mit Verweis auf die von Weber benann-

te „Stilisierung des Lebens“ können Akteure zudem „[...] Ungeachtet dessen [...] die spontanen Unterschiede in den Lebensstilen auch noch [...] intentional verdoppeln“ (ebd.).

In Bezug auf die Frage nach der sozio-ökonomisch kulturellen Charakteristik der Car-Sharing-Nutzer lässt sich dabei nach Bittlingmayer (2000) annehmen, dass lediglich die Klassenfraktionen der sogenannten „beherrschten Herrschenden“ und des neuen Kleinbürgertums eine Car-Sharing-Affinität aufweisen. Dabei ist beiden Gruppen gemeinsam, dass sie, in Bezug zu ihrer jeweiligen Klasse, über relativ geringe ökonomische Ressourcen respektive Kapitalien verfügen und zugleich in einem signifikanten Maß mit einem hohen kulturellen Kapital ausgestattet sind (vgl. Kap. 8.2.12). Hinsichtlich der Klasse der Herrschenden ist hierbei ein habitusbedingter Geschmack der Distinktion bzw. eine distinktive Praxis maßgeblich. Während das Besitzbürgertum der herrschenden Klasse jedoch Automobile vornehmlich als Statussymbole bewertet, ist bei den „kulturell Kompetentesten“ (Wilke et al. 2007: 19), der beherrschten Fraktion der herrschenden Klasse, ein vornehmlich ästhetischer Lebensstil eines „asketischen Aristokratismus“ festzustellen. Dabei dient dieser Lebensstil einerseits dazu, sich gegenüber den ökonomisch Bessergestellten abzugrenzen und zugleich den Mangel ökonomischen Kapitals zu kompensieren. Nach Bittlingmayer (2000: 113) geht die so praktizierte Askese allerdings „durchaus mit einem hohen materiellen Standard - zudem in aller Regel auch der Besitz des eigenen Autos gehört - einher, der die Zugehörigkeit zur herrschenden Klasse dokumentieren soll“.

Demgegenüber wurde in der Fallrekonstruktion ersichtlich, dass diese Einschätzung keineswegs eine uneingeschränkte Gültigkeit besitzt, vielmehr zeigte sich, dass die Befragten - aus der Gruppe der beherrschten Herrschenden - die aus der Nutzung eines Privat-PKW's resultierende „Macht der Gewohnheit“ mitunter als Einschränkung in der individuellen Handlungsfreiheit bewerteten.

In diesem Sinne bezeichnet der bewusste Verzicht auf den Besitz eines PKW's eine Entlastung und analog dazu die Möglichkeit zur Distinktion, durch die Darstellung, dass die Autonutzung bewusster und zweckrationaler, mithin selbstbestimmter als von „Gewohnheiten diktiert“ (ebd.) erfolgen kann.

Mithin wäre dies also eine Darstellung bestimmter Fähigkeiten, wie etwa dem Organisations-talent, dem Abstraktionsvermögen und der sozialen Kompetenz („soziales Verhalten“ im ÖPNV), welche der Verzicht des PKW's zugunsten von Car-Sharing durch die zunehmende Komplexität bedingt.

Dieser Sachverhalt ist jedoch nicht als Belastung, sondern als Zugewinn an Handlungsautonomie und Entscheidungsfreiheit gewertet. Insbesondere am Fallbeispiel von Fynn Niederhöfer (17) wurde dies offenkundig.

Vorgenannter Aspekt verdeutlicht, dass neben der zumeist betrachteten Distinktion auf symbolischer Ebene auch eine handlungstheoretische Distinktion festzustellen ist. Gleichwohl

ergibt sich weiterhin die Fragestellung, wie es seitens der befragten Akteure konkret um die Distinktion bezüglich der funktionellen Charakteristik von Automobilen als Statussymbol bestellt ist?

Dabei zeigten die Fallanalysen, dass eine Statusfunktion für die Interviewpartner vor dem Wechsel zum Car-Sharing nicht von Belang war respektive partiell sogar gänzlich negiert wurde. Allerdings ist jedoch festzustellen, dass sich die Befragten dieser instrumentellen Bedeutsamkeit durchaus bewusst sind, wenngleich signifikante Differenzen in ihrem jeweiligen Umgang damit evident sind.

Fallvergleich

Bei der Fallanalyse von Franz Norgauer (I5) wurde deutlich, dass dieser über eine sehr pragmatisch orientierte Einstellung bezüglich PKWs verfügt. Entsprechend differenziert er zwar zwischen „Autofans“ und „Nicht-Autofans“ und weis ebenso um die Bedeutung von Automobilen als Statussymbol. Dennoch bedeutet die von ihm darlegte Anerkennung um den symbolischen Wert von Automobilen nicht, dass er sich selbige zu Eigen macht und diese für ihn von Belang sind.

Primär entscheidend für ihn sind die rein funktionellen Aspekte von Automobilen; die nach seiner Darstellung jedoch nicht zwangsläufig an den Besitz eines PKWs gebunden sind. Maßgeblich ist somit vielmehr die Verfügung über ein Mobilitätsrepertoire, das seinen Bedürfnissen gerecht wird.

Auch bei der Fallanalyse von Ursula Neufischer (I1) zeigte sich, dass sie die symbolische Bedeutung durchaus als gesellschaftliche Gegebenheit akzeptieren kann; gleichwohl ist sie nicht danach bestrebt, moralisch zu werten. Der erste eigene PKW wird zwar mit vornehmlich autoaffinen Eigenschaften beschrieben, dennoch belegt dies eher ihr emotionales Verhältnis zu diesem Automobil. Auch die Klassifizierung von „Protzkarren“ in ihrer Nachbarschaft, die „demonstrativ“ geparkt werden, deutet zwar eine gewisse Abneigung an. Dennoch indiziert und erhebt sie auch dabei keinen moralischen Anspruch. Bei ihrem Ehegatten ist der Fall vielmehr von einer distinktionsbestrebten Intention geprägt. Indem er bestrebt ist, den „Käfer“ als Contra-Symbol zu vermeintlich eher prestigeträchtigen Fahrzeugen zu „etablieren“, unterliegt er jedoch einem Trugschluss: Sein Bestreben legitimiert einerseits sowohl den symbolischen Wert von bestimmten Fahrzeugen an sich, die er ja zu vermeiden gedenkt, andererseits belegt er quasi vorbildlich, den Bourdieu'schen Ausspruch, dass jeder (Konsum-)Akt auch (un-)willentlich und damit unintendiert distinktionsbehaftet ist.

Gegenüber den vorgenannten Fallbeispielen beschreiten Fynn Niederhöfer (I7) und Olaf Kienauer (I3) mit der Absicht, auf konträre Art und Weise eine Neudefinierung der instrumentellen Funktion als Statussymbol zu erreichen, einen alternativen Weg. Wie nachfolgend dar-

gestellt führen ihre Fallbeispiele dabei auch zu weiteren Erkenntnissen bezüglich der Korrelation von Lebensstil, Bourdieu'scher Klassenzugehörigkeit und der Nutzung von Car-Sharing.

Beruflich ebenfalls der Gruppe der beherrschten Herrschenden zugehörig, ist Olaf Kienauer (I3) bei der Nutzung von Car-Sharing bestrebt, seine Lebensweise respektive Mobilität weitgehend autofrei zu gestalten. Das Konzept dieser alternativen Mobilität impliziert dabei den für die Befragten bedeutsamen Vorteil, dass es unter umwelt-ökologischen Kriterien die Möglichkeit einer „moralischen Distinktion“ gegenüber den „normalen Bürgern“ darstellt. Mithin bezeichnet Car-Sharing somit neben der Funktion einer Mobilitätsgarantie in diesem Zusammenhang auch eine Distinktion. Im Einklang mit dem originären Konzept von Car-Sharing steht dabei die Definition einer ökologisch-bewussten Avantgarde nachhaltiger Mobilität. In diesem Selbstbild wird jedoch nicht mit einem „moralischen Mandat“ agiert, vielmehr wird konkret angestrebt, andere zu „erreichen“ und „überzeugen“.

Ihr selbstgewählter Anspruch, analog zur beruflichen Stellung ein „Bekehren zu einer guten Sache“ zu vollführen und dabei schöpfungsbewahrend ein positives Vorbild zu sein, verdeutlicht dabei zum einen, dass insbesondere das Automobil innerhalb der Ökologie diskursbestimmend ist und sich zugleich als Symbol für einen exemplarischen Verzicht eignet:

Da Fortbewegung zumeist ein soziales Handeln im öffentlichen Raum darstellt, können sich die Akteure als umweltbewusst (re-)präsentieren. Die hohe symbolische Bedeutungskraft des PKWs obliegt auf „moralisch-ethischer Ebene“ die Möglichkeit einer quasi „Identitätspflege“, die jedoch sowohl altruistisch aber auch durchaus egoistisch motiviert sein kann. Maßgeblich dafür ist die vermeintlich moralisch-ethische Sonderleistung, die ohne finanzielle Restriktionen erfolgt und dabei statt sozialer Distinktion eine wenngleich handlungstechnisch Sozialprestige beinhaltende Komponente umfassende Vorbildfunktion erfüllt.

Einen weiteren Ansatz zur Distinktion weisen die „beherrschten Herrschenden“ bei Fynn Niederhöfer (I7) auf, indem der symbolische Kampf um das Statussymbol des Automobils umgewertet wird. Exemplarisch verdeutlicht die von ihm präferierte Verfügbarkeit über ein weites Spektrum an Fahrzeugen, dass das Automobil zwar immer noch ein gesellschaftlicher Standard und Statussymbol ist, auf das man nicht verzichten will. Die Vielfalt von Car-Sharing unter Nutzung von modernen Elektrofahrzeugen ist für Fynn Niederhöfer (I7) ein „Ersatz für ein Statussymbol“, stets unter der Prämisse, dass es nicht „billiger oder einfacher“ sei. Vorgenanntes Zitat belegt, wie das soziale Prestige auf eine alternative Art und Weise demonstriert werden kann, in dem das Statussymbol des Automobils von dem Eigentum hin zur Freiheit des „Verfügen-Könnens“ umgewidmet wird. Dieses Agieren bedingt jedoch die „Gefahr“ eines Statusverlustes, wenn das Handeln, der Verzicht auf Überflüssiges und Nicht-Notwendiges, am Prinzip der Nachhaltigkeit orientiert, mit dem „Geschmack am Not-

wendigen“ (Bourdieu) konnotiert und gleichgesetzt wird. Eine solche Interpretation wäre dann die Deutung des „Nicht-Besitzes“ als Armut oder ein „Sich-Nicht-Leisten-Können“. Entsprechend kann Car-Sharing sowohl Ausdruck eines (finanziell bedingten) Notwendigkeitsgeschmacks sein oder des Luxusgeschmacks der Distinktion: Die Akteure können es sich im doppelten Sinne leisten, keinen Privat-PKW besitzen zu müssen. Bei einer oberflächlichen Betrachtung, welche lediglich die verkehrliche Praxis der Akteure fokussiert, sind diese zugrundeliegenden Motivationen schwerlich zu differenzieren, vornehmlich auch dadurch bedingt, dass Car-Sharing kein Produkt, sondern eine soziale Praxis ist. Gleichwohl ist jedoch zu beachten, dass die Car-Sharing-Fahrzeuge gegenüber Privat-PKW wiederum zumeist ein spezifisches Aussehen aufweisen. Hinsichtlich Car-Sharing bedeutet dies zur angestrebten Distinktion, dass ein Nutzen-statt-Besitzen auf symbolischer Ebene ebenso die Möglichkeit bieten muss, in dem Maße repräsentierend zu sein, dass die Statusfunktion, in Äquivalenz zum Besitz eines Privat-PKWs, nicht nur unter funktionalen Aspekten gewährleistet ist. Der allgemein bei der Fallrekonstruktion gefassten Definition von Luxus nach bezeichnet selbiger, dem herkömmlichen Verständnis entsprechend ein Konsum oder Aufwand, welcher über das sozial notwendige und übliche Maß hinaus immer ein Medium zur Unterscheidung vom Massengeschmack als Distinktion bezeichnet. Entsprechend - und in direkter Nähe zur vorgenannten Annahme von Bittlingmayer - ist bei den beherrschten Herrschenden nicht lediglich eine Askese als selbstauferlegte Beschränkung des Verzichts festzustellen, sondern vielmehr gegenteiliges zutreffend. Angestrebt wird eine asketisch anmutende, kunstvolle Form eines lustvollen Konsums, verstanden als zentrales Element eines Lebensstils, welcher das gehobene Luxuriöse und nicht eine Verzichtsaura prädestiniert und umgibt. Die dabei vollzogene besondere Form der Askese bezeichnet sowohl die distinktiven Bestrebungen einerseits zur Abgrenzung gegenüber der ökonomisch besser situierten Herrschenden, als auch funktionell die „Demonstration der Distanz zur Sphäre des Notwendigen“; somit den ökonomisch-monetären Zwangsverhältnissen der weniger Situierten respektive welchen „der ‚kleine Mann‘ unterliegt“ (Bourdieu 1997: 396). Gleichwohl bedarf ein indirekt „autofreier“ Lebensstil des Car-Sharing, wenn ein vergleichbares Niveau an Mobilität, das der Besitz eines Privat-PKW ermöglicht und welches über das sozial unbedingt Notwendige hinaus aufrechterhalten werden soll, bestimmter Voraussetzungen. Damit es nicht unbedingt „billiger“ ist, gilt es entsprechend, dass man sich den autofreien Luxus „leisten können muss“, nicht lediglich finanziell, sondern auch sozial. Dieser Sachverhalt gilt vornehmlich unter dem Aspekt, dass ein Automobil als Eigentum auf der symbolischen Ebene funktionell ein maßgebliches Instrument und auch Ausweis gesellschaftlicher Integration - zu bestimmten Schichten - darstellt. Konkret impliziert eine selbstbestimmte und zugleich bewusste Autofreiheit in eben diesen gesellschaftlichen Schichten ein hohes Maß an sozialer Integriertheit, insofern sie nicht falsch verstanden werden soll und einer Fehlinterpretation in diesen Schichten vorzu-

beugen (vgl. Burkart 1994).

Gegenüber den herrschenden Klassen zeigt sich nach Bittlingmayer in der Mittelklasse eine „Homologie in Bezug auf die beiden alten Pole der herrschenden Klasse, in dem die kulturell Kompetentesten [...], denen die im Ausbildungssystem erworbenen Titel nicht zu den gewünschten Positionen verholfen haben, den Geschmack und Lebensstil der Einkommensstärksten mit asketischen Alltagspraktiken konfrontieren und auf diese Weise [...] zu kompromittieren [bestrebt sind]“ (Bittlingmayer 2000: 115f.). Dabei impliziert Bittlingmayer folgend ein Vergleich der Mittelklasse mit den beherrschten Herrschenden, dass „die Suffizienzorientierung in der Mittelklassenfraktion tendenziell radikaler [ist], weil auch der mit dem Lebensstil der ‚alten Intellektuellen‘ verbundene Konsum zur Disposition steht“ (ebd.: 119). Die Mehrheit der suffizienzorientierten Car-Sharing-Kunden wäre folglich in der Mittelklassefraktion mit geringeren ökonomischen Ressourcen festzustellen.

Nach finanziellen Aspekten wäre demnach auch die Unterklasse, welche gleichsam nur mit relativ geringem ökonomischem Kapital ausgestattet ist, potentiell als Nutzer der CSO zu vermuten. Dies gründet sich in dem Sachverhalt, dass Car-Sharing, bei einer jährlichen Fahrleistung unterhalb des Break-Even-Points, eine kostensparende Alternative zum Besitz eines Privat-PKWs darstellt. Diese Annahme scheint umso mehr vor dem Hintergrund von Bourdieus ursprünglich indizierter Charakteristik des in der Unterklasse vorherrschenden pragmatisch verfassten „Notwendigkeitsgeschmack“ begründet, welcher an dem Mach- und Erreichbaren orientiert ist. Gleichwohl gilt vor dem Hintergrund der verbesserten Lebenslage der Unterklasse, dass selbige jedoch ebenso über Möglichkeiten zur Stilisierung des eigenen Lebensstils verfügt. Nach Bittlingmayer (2000: 119) orientieren sich „besonders die [Angehörigen der, Anm. C.D.] Unterklasse an den konsumorientierten Lebensstilen der über ihnen liegenden Klassenfraktionen [...], um über diejenigen Konsumgüter, auf deren Privatbesitz im Rahmen von Suffizienzstrategien [und suffizienzorientieren Lebensstilen, Anm. C.D.] gerade verzichtet werden soll, ihre gesellschaftliche[n] [materielle(n) und symbolische(n), Anm. C.D.] Partizipation[-schancen, Anm. C.D.] subjektiv zu sichern“ (Bittlingmayer 2000: 119). Diesem Sachverhalt entsprechend, erklärt sich analog zu dem vorherrschenden Leitbild der Automobilität, dass der Besitz eines PKWs in der Unterklasse - instrumentell betrachtet - insbesondere ein Mittel zur (Sozial-)Integration darstellt (vgl. Wilke et al. 2007: 19).²¹⁸ Exemplarisch verdeutlichen lässt sich dies an einem Fallbeispiel der Befragten, welcher mit einem mittleren Bildungsniveau beruflich der Unterklasse angehörig ist:

²¹⁸ Dieser Sachverhalt verweist somit zugleich auf eine Analogie wie auch Differenz zur Gruppe der beherrschten Herrschenden: Während in dieser Gruppe das Automobil als beständiger Ausweis der Integration gewertet scheint, obliegt dem Fahrzeug in der „Kontrastgruppe“ stets auch die Kategorisierung nach Typ und Marke, wie in Fallbeispiel Fynn Niederhöfer (17) ersichtlich wurde.

Im sozialen Umfeld von Tobias Merki (I6) ist das Automobil wesentlicher Bestandteil der Mobilitätsgestaltung und der Besitz gilt als Norm. Folglich bezeichnet die Veräußerung des Privat-PKWs von Tobias Merki (I6) zwar einerseits eine individuelle Entscheidung, die jedoch zugleich eine milieu-untypische Handlung darstellt.

In Bezug auf die interessierende Komponente nach der Einordnung und Klassifizierung dieser Entscheidungshandlung als spezifische Möglichkeit zur Distinktion gilt es zu berücksichtigen, dass sie jedoch dem Zwang des Konformitätsprinzips unterliegt.

Dabei bezeichnet das Konformitätsprinzip nach (den frühen Annahmen) Bourdieu (1997: 597) die „einzig explizite Geschmacksnorm der unteren Klassen“, welche soziale wie kulturelle Praktiken und Präferenzen bestimmt: „Aus der Not heraus entsteht ein Not-Geschmack, der eine Art Anpassung an den Mangel einschließt und damit ein Sich-in-das-Notwendige-fügen, ein Resignieren vorm Unausweichlichen“ (ebd.: 585). „Die Auswirkungen des Mangels fallen mit denen des aus dem Mangel herrührenden Geschmack am Notwendigen zusammen und verschleiern diese“ (ebd.: 587). Das sogenannte Konformitätsprinzip als Geschmacksnorm dient dabei der Aufrechterhaltung der „Homogenität dieses unmittelbar erfahrenen sozialen Universums“ (ebd.: 597). Wie in der Fallanalyse festgestellt wurde, bezeichnet das Konformitätsprinzip ein „unerbittliches Gebot, die Geschlossenheit auf der Ebene der Sprache, des Lebensstils, des Geschmacks aufrechtzuerhalten. Als sanktionierende Reaktion auf anmaßende Distinktionsversuche droht der Ausschluss. Konkret gilt: ‚Was verworfen wird, ist nicht die Differenz an sich, sondern die zur Schau getragene Absicht, zu unterscheiden‘“ (Bourdieu 1997: 597). Entsprechend wird in der Unterklasse - und im direkten Umfeld von Tobias Merki (I6) ⁻²¹⁹ der Verzicht auf den Besitz eines PKWs zugunsten von Car-Sharing nur dann akzeptiert, wenn die Entscheidung als eine „Entscheidung für das Notwendige“ begründet werden kann und nicht als demonstrative wie distinktive Praktik eingesetzt wird, mit der sich sozial abgegrenzt wird. Im Fall von Tobias Merki (I6) wird der Wechsel zu Car-Sharing, und damit auch zu einer (un-)gewollten Unterscheidung von dem Milieu des Interviewten, entsprechend mit rational-ökonomischen Überlegungen begründet, nach dem der Privat-PKW permanenter Reparaturen bedurfte. Die Reparaturkosten dienen auf instrumenteller Ebene zur Rechtfertigung einer Richtigkeit der Entscheidung, ohne dass selbige damit zu einem „moralischen“ oder milieu-spezifischen Diskussionsgegenstand avanciert. Die Distinktion erfolgt somit zwar in der tatsächlichen verkehrlichen Praxis, wird jedoch nicht als solche wahrgenommen und entsprechend weder bewertet noch sanktioniert.

Summarisch und mit Verweis auf Bittlingmayer (2000: 145) ist bei den Klassenfraktionen resümierend festzustellen: „Als paradoxes Verhältnis zwischen suffizienten Alltagspraktiken

²¹⁹ Dies gilt jedoch nur insofern, wenn von einem homogenen Umfeld ausgegangen wird, in dem sämtliche respektive die bedeutsamen Akteure ein ebensolches Bewertungsschema zur (Auto-)Mobilität verfügen. Gleichwohl kann dieser Sachverhalt aufgrund der Bedeutung des Automobils in seinen näheren sozialen Kreisen als gerechtfertigte Annahme gelten.

und der in den jüngeren Milieus durchgesetzten Erlebnisorientierung lässt sich festhalten, dass offensichtlich erst eine genügende Ausstattung an Ressourcen - in Bourdieus Terminologie an Kapitalvolumen - soziale Akteure aus der Pflicht um Genuss entbindet, obwohl Suffizienz, gerade auf Akteure zugeschnitten scheint, die über wenig Ressourcen verfügen.“ Gleichwohl ist jedoch ebenso zu festzustellen, dass mitunter ein Konformitätsprinzip auszumachen ist, welches bei der Fokussierung von Klassen neben der Ausstattung mit Ressourcen zu berücksichtigen ist. Entsprechend gilt selbiges Prinzip mit unterschiedlichen Prämissen bei den verschiedenen Klassenfraktionen bezüglich der Distinktion: Während das Automobil als Statussymbol funktionell anerkannt wird, bedarf es etwa bei der Gruppe der beherrschten Herrschenden einer hohen sozialen Integration, damit die angestrebte Neudefinierung von Luxus weiterhin als etabliertes Symbol anerkannt wird. Die Alternative des Car-Sharing darf also nicht als Beschränkung von ökonomischen Ressourcen gelten, da Fahrzeugtyp und bestimmte Fahrzeugmarken weiterhin in diesen Klassenfraktionen von Bedeutung sind. Demgegenüber obliegt einer (un-)intendierten Distinktion in den „unteren“ Klassenfraktionen ein indirekt konträr anmutender Konformitätszwang, damit die Nutzung von Car-Sharing als allgemein legitimiert angesehen wird, bedarf es der Rechtfertigung mit Verweis auf die ökonomischen Restriktionen, die begründen, weshalb diesem Konzept gegenüber dem Privat-PKW der Vorzug gewährt wird. Entsprechend der differierenden Konformitätslogiken der verschiedenen Klassenfraktionen sind mehrere verschiedene Intentionen bei der Distinktion festzustellen: Mithin umfasst das Spektrum dabei ökologische Beweggründe, aber auch moralisch-ethische Anliegen sowie ebenfalls die Anpassung des (verkehrlichen) Habitus an eine veränderte finanzielle Situation, bei der sowohl die soziale Integration in das spezifische Milieu gewährleistet bleiben, als auch die eigenen Mobilitätsansprüche entsprechend gewährleistet werden sollen.

Des Weiteren implizieren die Erkenntnisse der angeführten Fallbeispiele bezüglich Distinktionsbestrebungen im Bourdieu'schen Kontext der Klassenfraktionen folgende Hypothese: Auf individueller Ebene wird eine nachhaltige Mobilitätsausrichtung vornehmlich dadurch begünstigt, dass sich bereits über einen längeren Zeitraum vor dem Car-Sharing-Beitritt eine gebrauchswertorientierte Einstellung zu Automobilen etabliert hat. Eine Veräußerung des eigenen PKWs zugunsten von Car-Sharing ist somit erst unter der Prämisse möglich, dass die Statusfunktion von Automobilität für Akteure nur untergeordnet respektive sekundär von Belang ist. Dies gilt insbesondere dann, wenn (Milieu- und Klassenfraktionen) spezifischen Konformitätsprinzipien entsprochen werden kann (sei es durch die Neudefinition von Mobilität, als auch durch eine (ökonomische) Rechtfertigung) und die jeweiligen Einstellungen von Akteuren zur Automobilität vornehmlich rational sind respektive Nutzungen rational erfolgen. Demgegenüber gilt jedoch gleichsam, dass eine emotionale Beziehung - wie im Fallbeispiel von Ursula Neufischer (I1) - in dem Verhältnis zur Automobilität sowie ein (selbstgestellter

oder milieuspezifischer) unbedingter Besitzanspruch gleichsam als weitgehender Hinderungsgrund bis hin zum Ausschlusskriterium für die persönliche Nutzung von Car-Sharing einzustufen sind (vgl. dazu auch Brand 1995: 165, der selbige Erkenntnis anhand einer Zielgruppenanalyse belegt). Selbiges gilt somit bis zur Veränderung der Ausgangssituation und Ansprüche sowie den spezifischen Einstellungen etwa anhand von Routinebrüchen, die wiederum den Bezugspunkt zu den vorigen Analyseperspektiven darstellen.

24. Bedingungen zur Car-Sharing-Nutzung - von der Möglichkeit zur aktiven Implementierung

Rekurrierend auf die prognostizierten Nutzerzahlen von Car-Sharing in Kap. 4.7 wurden in Kap. 4.6 einfürend Faktoren benannt, welche für potenzielle Car-Sharing-Kunden maßgebliche Hemmnisse einer möglichen Nutzung darstellen. In einer differenzierten Betrachtung wurden diese zunächst konkretisiert und als objektive respektive subjektive Kriterien kategorisiert. Kurzum umfassen die dabei benannten objektiven Kriterien die PKW-Nutzungshäufigkeit und damit auch die Fahrleistung sowie den Wohnsitz der Akteure, seitens der subjektiven Kriterien sind etwa die Einstellungen zu verschiedenen Verkehrsmitteln maßgeblich; summarisch sind diese nachfolgend dargestellt.

Objektive Kriterien	Subjektive Kriterien
Führerscheinbesitz	Rationale und gebrauchswertorientierte Einstellung zum PKW
Geringe PKW-Nutzungshäufigkeit	Positive Einstellung/Affinität zum ÖPNV
PKW-Nutzung vorwiegend für Versorgung (Großeinkauf), Freizeit	Positive Einstellung/Affinität zum Car-Sharing
Geringe PKW-Jahresfahrleistung	
Wohnsitz in (größerer) Gemeinde oder Stadt mit Car-Sharing-Angebot	

Tabelle 10: Subjektive und objektive Kriterien zur Bestimmung des Car-Sharing-Nutzerpotentials
Quelle: Eigene Darstellung nach, Wilke et al. (2007: 23ff.) und Loose et al. (2004: 145)

Im Kontext der Fragestellung nach spezifischen, konträr zur Nutzung von Car-Sharing stehenden Faktoren, sind entsprechend den Fallrekonstruktionen jedoch auf der personenbezogenen Ebene weitere Aspekte festzustellen.

In Bezug auf die besonders interessierende Gruppe ehemaliger Autobesitzer wurden dabei etwa die Faktoren wie eine geringe Wertschätzung von alternativen Verkehrsmitteln (Umweltverbund) sowie eine emotionale Verbundenheit mit dem eigenen Fahrzeug und einem

hohen Stellenwert von Automobilen als Statussymbol als signifikant bedeutsam erfasst. Bei den Befragten galten die an dieser Stelle exemplarisch angeführten Kontrafaktoren unter umgekehrten Vorzeichen als erfüllt: So wird dem Automobil kein besonderer Stellenwert mehr beigemessen respektive er wird instrumentell gar undefiniert, und eine emotionale Beziehung zum Fahrzeug ist auch nicht festzustellen. Ebenso werden die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gern genutzt und sind entsprechend positiv konnotiert. Gleichwohl stellt sich damit die Frage, weshalb von der theoretischen Gruppe potenzieller Nutzer, von denen ein Großteil die notwendigen Bedingungen ebenfalls erfüllen - und gleichsam in dichtbesiedelten Wohngebieten leben und eine geringe Kilometerfahrleistung aufweisen -, über einen langjährigen Zeitraum nur ein geringer Prozentsatz das eigene Verkehrsverhalten tatsächlich auf eine nachhaltige Mobilität umgestellt hat? Analog dazu ergibt sich somit die Fragestellung, welche weiteren hinreichenden Bedingungen additional zu den notwendigen Voraussetzungen gegeben sein müssen, um eine spezifische Handlung - die PKW-Veräußerung und die Car-Sharing-Nutzung - zu ermöglichen und zu begünstigen.

In diesem Zusammenhang ist die situationelle Vielfalt unterschiedlicher Situationen auffallend, welche in einer fallvergleichenden Perspektive die genuinen Unterschiede der konkreten Anlässe zur Nutzung von Car-Sharing jeweils ausgelöst haben. Dabei wurde evident, dass in sämtlichen Fallrekonstruktionen eine Entscheidungssituation festzustellen ist, in welcher die Befragten die Konzeption von Car-Sharing als alternative Mobilitätsmöglichkeit wahrgenommen und auf ihre entsprechende adaptive Passung bezüglich der Mobilitätsansprüche und situativen Umstände geprüft haben. Vorgenannte Entscheidungssituationen differenzieren sich vornehmlich durch die Unterscheidung ihrer Ausgangslage: ist für die Akteure ein akuter Handlungsbedarf auszumachen oder verfügen sie über zeitliche Ressourcen, das heißt ein Abwägungsprozess kann ohne „Druck“ erfolgen.

Gleichsam ist auch die jeweilige „Offenheit“ der Akteure von maßgeblichem Belang und variiert vornehmlich in unterschiedlichen Informationsrecherchen, dem Grad wie intensiv selbige durchgeführt werden und wie weitgehend die Prüfungen von Alternativen durchgeführt wird. Während ein unzufriedenes Verhältnis respektive ein als solch eingeschätztes Empfinden mit der eigenen Mobilitätssituation die Offenheit gegenüber alternativen Mobilitätskonzepten positiv befördern kann, sind ebenso zahlreiche Faktoren festzustellen, welche die Wahrnehmung selbiger Konzepte begünstigen können. Nachfolgende Fallbeispiele verdeutlichen diesen Sachverhalt offener Entscheidungssituationen, bei denen die positive Wahrnehmung von Car-Sharing insbesondere durch positive Erzählungen von Bekannten, Werbung und Medienberichte zur subjektiv realistischen Handlungsoption avancierte:

Fallbeispiel I

Im Fall von Olaf Kienauer (I3) wurde bereits länger eine Autoveräußerung präferiert, jedoch

ermöglichte ihm erst die Eröffnung einer nahräumlich erreichbaren CSO respektive Ausleihstation den Wechsel vom Privat-PKW zum Car-Sharing. Der maßgebliche Faktor ist also angebotsseitig verortet.

Fallbeispiel II

Bei Peter Brandlmeier (I2) war in der Fallrekonstruktion eine latente Unzufriedenheit über den Kostenapparat seines nur marginal genutzten Fahrzeugs ersichtlich. In dieser Situation erfuhr er durch ein Printmedium erstmalig von Car-Sharing, was den Entscheidungsprozess über alternative Ausgestaltungsmöglichkeiten seiner Mobilität um die bislang unbekannt aber nunmehr präferierte Möglichkeit bereicherte.

Fallbeispiel III

Gegenüber Peter Brandlmeier (I2) verfügte Ursula Neufischer (I1) bereits vor dem Umstieg zu Car-Sharing über Kenntnisse des Mobilitätskonzepts und erfüllte sämtliche notwendigen Bedingungen. Gleichwohl erwuchs das Interesse an Car-Sharing und die entsprechend bewusste Wahrnehmung als Handlungsoption erst mit dem konkreten Erhalt einer spezifischen Werbebroschüre, welche dann in dem gemeinsamen Haushalt erörtert wurde.

Fallbeispiel IV

Ähnlich wie bei Ursula Neufischer (I1) waren bei Fynn Niederhöfer (I7) die Voraussetzungen für die Veräußerung des Privat-PKWs erfüllt. Der maßgebliche Auslöser bestand in diesem Fall in der Vergrößerung des Haushalts durch die Geburt des Sohnes. Diese bedingte eine Reflektion des eigenen Verkehrsverhaltens, bei dem Fynn Niederhöfer (I7) der Einschätzung gewahr wurde, dass eine Beibehaltung der bisherigen Mobilität die automobilen Nutzung verstetigen würde; das Dilemma zwischen ökologischer Werthaltung und umweltschädlichen Verkehrshandeln wäre also fortgeschrieben worden. Konkret gefasst bedingte also die veränderte Lebenssituation eine Entscheidungssituation, bei der die seit einem Jahr diskutierte Handlungsoption Car-Sharing beschlossen und der Verkauf des eigenen Fahrzeugs realisiert wurde.

Fallbeispiel V

Auch Tobias Merki (I6) hatte das Konzept von Car-Sharing für sich bereits als realistische Alternative wahrgenommen; allerdings bedingten erst die mit der Wohnstandortverlagerung einhergehenden finanziellen Belastungen durch eine höhere Miete sowie der als belastend empfundene, verlängerte Arbeitsweg eine spätere, konkrete Entscheidungssituation zu seiner Mobilität. Die Beständigkeit über einen Wechsel zu Car-Sharing und die Gewissheit über die Richtigkeit seiner Entscheidung erwuchs bei dem Besuch einer Infoveranstaltung infolge

dessen er ebenso die Veräußerung des Privat-PKW's beschloss.

Fallbeispiel VI

Bei Franz Norgauer (I5) wurde die mobilitätsbezogene Entscheidungssituation durch eine berufliche Veränderung ausgelöst, welche für ihn den Mehrbedarf an Automobilität bedeutete. Konkret bestanden die Möglichkeiten seines Abwägungsprozesses dabei in dem Neuerwerb eines Privat-PKWS gegenüber der Nutzung von Car-Sharing.

Fallbeispiel VII

Im Fall von Ronny Reiher (I4) resultierte der Verkauf seines Fahrzeugs in einer Entscheidungssituation. Damit ergab sich für ihn die Möglichkeit, einerseits mit dem Neuerwerb eines Automobils seine Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Andererseits konnte er selbige ebenso auch mit der versuchsweisen Nutzung von Car-Sharing erfüllen, ohne sich abschließend respektive deterministisch an diese zu binden.

Analog zu den vorgenannten Beispielen umfasst die nachfolgend angeführte Darstellung resümierend diejenigen Faktoren, welche für die Nutzung von Car-Sharing maßgeblich sind.

Nutzungsbedingte Faktoren	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Spontannutzung - Höherer Planungsaufwand als bei Privat-PKW - Keine garantierte Fahrzeugverfügbarkeit - Standortgebunden, keine Einwegfahrt möglich - Längerer Anreiseweg zu Fahrzeugstellplatz gegenüber Privat-PKW - Keine Personalisierung von Fahrzeugen möglich
Personenbezogene Faktoren	<ul style="list-style-type: none"> - Geringer/unzutreffender Wissensstand zu Car-Sharing - Unzutreffende Einschätzung von realen Kosten des Privat-PKW - Geringe Wertschätzung von alternativen Verkehrsmitteln (Umweltverbund) - Emotionale Verbundenheit mit Privat-PKW - Stellenwert als Statussymbol
Allgemeine Faktoren	<ul style="list-style-type: none"> - Verfügbarkeit beschränkt auf dicht besiedelte Gebiete - Geringe Sichtbarkeit von Car-Sharing-Fahrzeugen im öffentlichen Raum

Tabelle 11: Nutzungshemmende Faktoren von (klassischen) Car-Sharing aus Nutzerperspektive

Quelle: Eigene Darstellung, nach Gossen (2012: 43)

Entsprechend der vorstehenden Abbildung ergibt eine weitergehende Feingliederung der wesentlichen Aspekte eine Differenzierung sowohl in allgemeine und nutzungsbedingte Faktoren, deren Verantwortung im Bereich der CSO verortet ist. Demgegenüber sind jedoch auch auf der Akteursebene zahlreiche Aspekte festzustellen, die ihrerseits wesentlich für eine Car-Sharing-Nutzung sind. Wie anhand der benannten Fallbeispiele ersichtlich, sind die objektiven wie subjektiven Bedingungen auf personeller Ebene dabei durchaus mit den Voraussetzungen seitens der Car-Sharing-Anbieter verbunden. Gleichsam ergänzend gilt dies selbstverständlich auch für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Um dies anhand eines

Fallbeispiels exemplarisch zu erläutern: Ein geringer oder unzutreffender Kenntnisstand zu Car-Sharing und gleichsam auch den Kosten des eigenen Fahrzeugs auf Akteursebene, steht in enger Relation zu den allgemeinen Car-Sharing-Faktoren. Wenn seitens der Dienstleistungsanbieter die Verfügbarkeit nur auf dicht besiedelte Wohngebiete beschränkt ist, bedeutet dies stets eine verminderte Sichtbarkeit des Angebotes in übrigen Wohnraumgebieten. Dies bedingt, dass eine aktive Informationssuche in den entsprechenden Wohngebieten weitgehend ausbleibt und sich vermeintlich Interessierte auch nicht weiter mit den vermeidbaren Kosten ihrer PKWs auseinandersetzen. Diese Verbindung von allgemeinen und personenbezogenen Faktoren steht auch in enger Relation zu den nutzungsbezogenen Faktoren. So ist eine geringe Wertschätzung von alternativen Verkehrsmitteln, welche komplementär zur Car-Sharing-Konzeption stehen, durchaus an die persönlichen Erwartungen der potentiellen Kunden gebunden. Mithin sind somit etwa überfüllte und verspätete Anbindungen des ÖPVNs, gepaart mit Einschränkungen bei der Auswahlmöglichkeit und Verfügbarkeit von Fahrzeugen - zumindest in den frühen Konzepten des stationären Car-Sharing -, einem Umstieg zu diesem Mobilitätskonzept nicht unbedingt zuträglich. Dieser Sachverhalt betrifft dabei insbesondere die zivilgesellschaftlich, nicht wirtschaftlich ausgerichteten Car-Sharing-Organisationen, bei denen neben einem längeren Anreiseweg zum Stellplatz der Fahrzeuge auch eine Fahrzeugverfügbarkeit - zumindest bei kleineren Anbietern nicht durchweg gegeben war. Bevor dieser Aspekt jedoch nachfolgend fokussiert (vgl. Kap. 19-20) und Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt werden, gilt es jedoch zunächst der bislang ausgeblendeten Fragestellung nach der Motivation der befragten Car-Sharing-Nutzer nachzugehen und selbige eingehend zu analysieren.

25. Motivationale Ebenen der Car-Sharing-Nutzung

In der bisherigen Betrachtung wurden zahlreiche Voraussetzungen und Bedingungen dargestellt, welche für die tatsächliche Nutzung von Car-Sharing von maßgeblichem Belang sind. Ebenso wurde auf handlungstheoretischer Ebene belegt, wie verschiedene Schlüsselmomente in der Mobilitätsbiografie der befragten Interviewpartner einen De-Routinisierungsprozess begünstigen, welche den Wechsel zugunsten einer nachhaltigen Mobilität beeinflussen. Bisher ausgeblendet wurde somit die Fragestellung nach der motivationalen Ebene²²⁰ und den entsprechenden Elementen, die akteursseitig den Umstieg prägen, ausmachen und damit gleichsam bedingen.

In der Fallrekonstruktion wurde dabei offenkundig, dass die primären Motivationspole sich

²²⁰ Mit Verweis auf Kap. 5.2-5.3, werden Motivation nicht lediglich auf die Klassifizierung von Intentionen und Gründen, die stets dem Bewusstsein zugänglich und entsprechend im Diskurs vermittelbar sind reduziert. Vielmehr umfassen und beinhalten sie gleichsam auch die unbewusste Ebene und affektive Elemente der jeweiligen Akteure respektive deren Persönlichkeit(-sstruktur). Diese vornehmlich unterbewusste Ebene konnte im Rahmen der Fallrekonstruktionen über die verschiedenen, jeweils subjektiv darlegten Selbstdarstellungen der Befragten hinausgreifend miteingebunden werden.

vornehmlich entlang zweier Eingruppierungen differenzieren lassen: Einerseits einer ökonomisch monetären Motivation sowie andererseits einer ökologisch ausgerichteten Motivationslage. Allgemein sind entsprechend den Fallanalysen dabei insbesondere die Befragten Ursula Neufischer (I1), Olaf Kienauer (I3), Fynn Niederhöfer (I7) sowie Franz Norgauer (I5) der letztgenannten Gruppierung zugehörig. Demgegenüber ist bei Peter Brandlmeier (I2), Ronny Reiher (I4) und Tobias Merki (I6) vornehmlich der finanzielle Aspekt von Belang.

In sozialstruktureller Perspektive verfügen die typischen Car-Sharing-Kunden allgemein über ein generell hohes Bildungsniveau. Im Rahmen der vergleichenden Fallanalyse wird diese Charakteristik durchgehend bestätigt; eine Diskrepanz zwischen den mehr ökologisch orientierten Befragten gegenüber den überwiegend ökonomisch ausgerichteten Interviewpartnern ist nicht festzustellen. Unter finanziellen Gesichtspunkten sind sowohl die „ökologischen“ wie auch die „ökonomischen“ Car-Sharing-Nutzer bei den Befragten finanziell gut situiert. Eine Vermutung, dass Car-Sharing bei monetären Motivationslagen lediglich von Akteuren mit einer geringen Ausstattung an diesen Ressourcen genutzt wird, kann somit nur als Pauschalurteil gelten.

Fallvergleich

Bei der „ökonomisch“ orientierten Gruppe der Befragten ist etwa Peter Brandlmeier (I2) nach seinem Abitur nunmehr als leitender Versicherungsmakler tätig. Eine ebenso beruflich verantwortungsvolle Position bezeichnet Ronny Reiher (I4), der nach seinem Studium als mittlere Führungskraft bereits Managementaufgaben erfüllt und mittlerweile mit dem absolvieren eines MBA-Studiums seine berufliche Stellung ausbaut. Eine Ausnahme bezeichnet hingegen Tobias Merki (I6), der „lediglich“ über die mittlere Reife verfügt und bei der Nutzung von Car-Sharing sowie komplementärer Verkehrsmittel wie Taxen und der Bahn finanzielle Restriktionen und entsprechende Einschränkungen benennt.

Bezüglich der Motivationslage bezeichnet der Fall von Franz Norgauer (I5) eine weitere Besonderheit: Für ihn sind nicht nur primär ökologische, sondern auch ökonomische Motive maßgeblich von Belang, da er die Dienstleistung gegenüber den anderen Befragten relativ häufig nutzt. Während die anderen Befragten übereinstimmend als „Wenigfahrer“ zu klassifizieren sind und Car-Sharing vornehmlich für den Freizeitverkehr sowie etwaige Transportaufgaben verwenden, nimmt er das Angebot vielfach auch für Arbeitswege in Anspruch. Als „Vielfahrer“ ist er somit vom Nutzerprofil einer Minderheit der Car-Sharing-Kunden zuzuordnen, die ansonsten eher durch eine geringe Kilometerfahrleistung und Buchungshäufigkeit bestimmt ist. Die für ihn somit vergleichsweise hohen Nutzungskosten einer vielfachen Car-Sharing-Nutzung bezeichnen somit eher die Ausnahme in der Kundschaft. Gleichwohl ist er jedoch bestrebt, den verkehrlichen Aufwand auf ökologischer Seite durch die Nutzung von Car-Sharing „Roller“-Angeboten auszugleichen und diesen von ihm präferierten Mobilitätsstil

aktiv zu gestalten.

25.1 Differenzierung und Ausprägung ökologischer Motive

Generell ist bei den Fallrekonstruktionen festzustellen, dass bei den Befragten der „ökologisch motivierten“ Interviewpartner - Ursula Neufischer (I1), Fynn Niederhöfer (I7), Franz Norgauer (I5), Olaf Kienauer (I3) - die Veräußerung des PKWs eine entlastende Funktion erfüllte. Der Nutzen basierte dabei vornehmlich in der Reduzierung des Dilemmas um die Diskrepanz zwischen dem individuellen Umweltbewusstsein und dem Wissen sowie Empfinden um das umwelt-ökologisch belastende Verkehrshandeln. Die Veräußerung des Fahrzeugs bezeichnete dabei einen zeitlich-temporal längeren Prozessablauf; das eigentliche „Wegkommen“ vom Automobil war jedoch selbstbestimmt und basierte auf den ökologischen Werthaltungen der Akteure. Der vorgenannten Bezeichnung der ökologischen Werthaltungen entsprechend ist dabei festzustellen, dass die Diskrepanz von aktorsseitigen Einstellungen und Verhalten durchaus komplex ist und die damit allgemein verbundene Benennung als ökologische Motivation selbst weiter differenzierbar ist. Konkret wurden in der Fallrekonstruktion dabei die nachfolgend angeführten Motivationsgruppen evident:

I Umweltbewusstsein: primär naturverbunden fundiert, gleichsam moralisch konnotiert

Ähnlich wie Olaf Kienauer (I3) wurde bei der Fallanalyse von Ursula Neufischer (I1) die benannte Problematik eines Dilemmas zwischen den eigenen Wertvorstellungen und ihrer Verkehrsmittelnutzung auf der individuell-ethischen Bezugsebene deutlich.

Die von ihr gewählte Veräußerung des Fahrzeugs erfüllte dabei ebenso wie bei Olaf Kienauer (I3) eine entlastende Funktion und ermöglichte es auch ihr, eine Kongruenz zwischen Wertvorstellungen und individuellem Handeln zu erreichen. Die Veräußerung des Fahrzeugs bezeichnet dabei eine konkrete Entlastung von einem „Fremdkörper“, dessen Nutzung mithin nicht länger mit ihrem veränderten Umweltbewusstsein und der damit naturverbundenen Werthaltung übereinstimmt. Konträr zu Olaf Kienauer (I3) begründet Ursula Neufischer (I1) den Fahrzeugverkauf jedoch nicht moralisierend und nicht ideologisch; sie mag weiterhin gerne Automobile für ihre Mobilität nutzen und strebt keine „Vorreiterrolle“ an, vielmehr fordert sie lediglich eine bewusste Automobilität.

II Umweltbewusstsein: primär moralisch basiert

Im Rahmen der Fallanalyse von Olaf Kienauer (I3) avancierte das Themenspektrum von ökologischem Handeln und Verantwortung zur Nachhaltigkeit zu einem moralischen Diskussionsgegenstand, dem in seinem sozialen Umfeld eine immense Bedeutung beigemessen wird. Er selbst entscheidet sich darauf hin, bewusst und aktiv die Verantwortlichkeit für die

Umweltauswirkungen seines eigenen Handelns zu ergreifen. Das Konzept einer gemeinsamen Nutzung von Produktionsgütern wie dem Automobil, ist für ihn dabei wesentlich ideologischer Bestandteil seiner Einschätzung, nach der ein Nutzen statt Besitzen und damit gleichsam eine autofreie Mobilität eine qualitativ hochwertige Lebensweise darstellt. In diesem Kontext bedeutet die Veräußerung seines Fahrzeugs sowohl einen Verzicht als auch die Befreiung von einem belastenden Momentum, der es ihm ermöglicht, eine Glaubwürdigkeit wiederzuerlangen.

Konkret gilt die von ihm praktizierte „autofreie“ Mobilität dabei insofern als exemplarisch, als er bestrebt ist, gegenüber den (Noch-)Autobesitzern, die „Freiheit“ vom Automobil vorzuleben. Dieses Verkehrshandeln belegt somit beispielhaft, dass die Nutzung von Car-Sharing gleichsam auch zur eigenen Unterscheidung dient; in Bourdieu'scher Terminologie ermöglicht das Konzept also entsprechend auch eine moralische Distinktion.

III Umweltbewusstsein: rational begründet, wissenschaftliche Argumentationslogik

Auch in der Fallanalyse von Fynn Niederhöfer (17) ist eine ökologische Motivationslage zugunsten nachhaltiger Mobilität primär von Belang. Konträr zu Ursula Neufischer (11) und Olaf Kienauer (13) ist in seinem Fall die Diskussion jedoch vornehmlich rational-argumentativ geprägt. Dies bedeutet und bedingt gleichermaßen, dass primär naturwissenschaftliche Wissensbestände einen Vorrang gegenüber moralisch-ethischen Begründungen haben. Die von ihm intendierte Veräußerung des PKWs will er dabei politisch-ökologisch verstanden wissen. Wie angeführt, bedeutet sie für ihn auf persönlicher Ebene dabei gleichsam eine Entlastung, welche in dem Gewinn einer vermehrten Entscheidungsautonomie resultiert. Vermeintlich bedeutsame Statusfragen, welche für ihn in der Adoleszenzphase noch von Belang waren, sind nunmehr belanglos. Indem er selbige - für sich - undefiniert, ist er bestrebt, eine Mobilität, welche nicht auf dem Besitz eines Automobils basiert, nicht als - im Bourdieu'schen Sprech - Notwendigkeitgeschmack, sondern neue Art des Luxuriösen zu etablieren.

Auch der Fall Franz Norgauer (15) kann indirekt dem rational-ökologischen Einordnungsschema zugeordnet werden, da er sich berufsbedingt als Bauingenieur mit räumlichen Ressourcen auskennt und sowohl finanziell-ökonomische wie umwelt-ökologische Begründungen zur Wahl des Car-Sharing anführt.

25.2 Finanzielle Motivation

Wie in den Fallanalysen ersichtlich wurde, bestand bei den Befragten Peter Brandlmeier (12), Tobias Merki (16) und Ronny Reiher (14) eine gänzlich andere Motivationslage, das eigene Fahrzeug zu veräußern respektive kein neues zu erwerben.

Die ökonomischen Erwägungen umfassten dabei ein Spektrum, welches sowohl die potentiellen Einsparungsmöglichkeiten durch Car-Sharing umfasste, um die damit freigesetzten

Ressourcen anderweitig verwenden zu können, ohne jedoch darauf angewiesen zu sein. Andererseits bestand insbesondere im Fall Tobias Merki (I6) jedoch auch die Ausgangssituation, dass eine knappe Ressourcenausstattung mit finanziellen Mitteln den Wechsel maßgeblich begünstigte.

Den Befragten eröffnete das Konzept von Car-Sharing dabei die Möglichkeit, den kostenintensiven Erwerb und Unterhalt eines Fahrzeugs zu vermeiden, ohne dabei auf die Nutzung eines Automobils verzichten zu müssen. Die Veräußerung des eigenen Fahrzeugs war dabei gemäß den finanziellen Ausstattungen der Akteure jedoch nicht generell auf eine finanzielle Engstellung zurückzuführen, vielmehr bezeichnete sie ein Vorgehen, bei dem bewusst Prioritäten gesetzt wurden. Wenngleich der Verzicht auf einen eigenen PKW respektive eine weitgehend „autofreie“ Lebensweise zwar eine gewisse Einschränkung an Selbstbeweglichkeit bedingte, standen dem andererseits zahlreiche Vorzüge gegenüber. Konkret wurde somit die Beschränkung einer Möglichkeit, stets spontan mit dem Automobil „überall“ hinfahren zu können, zwar als nachteilig gewertet; zugleich wurde diese aber durch die Einsparungspotentiale auf der Kostenseite deutlich aufgewogen. In diesem Kontext wird Car-Sharing seitens der Befragten als Mobilitätsgarantie wahrgenommen, welche ihnen eine weitgehend selbstbestimmte Aufrechterhaltung der Mobilität ermöglicht, wenn die verkehrlichen Bedürfnisse durch die Nutzung anderer Verkehrsmittel nicht adäquat erfüllt werden. Allgemein sind die Befragten der finanziell orientierten Car-Sharing-Nutzer, durch eine - mit Ausnahme von beruflichen Verkehrswegen - geringe Kilometerfahrleistung geprägt. Die Nutzung des alternativen Mobilitätskonzepts erfolgt somit vornehmlich unter dem Gesichtspunkt einer monetären Kostenreduzierung respektive Kostenminimierung. Umwelt-ökologische Motivationslagen sind bei allen drei Befragten nicht festzustellen; die genuinen Beschlusslagen für die Veräußerung des eigenen Fahrzeugs wurden also nicht durch derartige Motive beeinflusst. Dennoch ist weiterhin festzustellen, dass die Veräußerung des Privat-PKW nicht lediglich die finanziellen Ausgaben reduzierte, sondern darüber hinaus auch auf anderen Ebenen eine instrumentell entlastende Wirkung bedeutete²²¹:

Fallbeispiel I

Ronny Reiher (I4) distanziert sich deutlich von dem allgemeinen Leitbild von automobiler Mobilität, nachdem die Nutzung eines Automobils beinahe wie selbstverständlich mit dem Be-

²²¹ Einschränkung ist anzumerken und gleichsam anzunehmen, dass ein Antwortverhalten zu ökologischen Motivationslagen durchaus von einem gewissen Grad an sozialer Erwünschtheit geprägt ist. Damit besteht gemeinhin die Möglichkeit, die Bewertung eben selbiger als handlungsrelevantes wie beeinflussendes Element auf das Verkehrshandeln von Akteuren überzubewerten. Diese Problematik ist generell bei der Anwendung von quantitativen Erhebungsverfahren und entsprechenden Methodiken zu berücksichtigen. In der vorliegenden Studie ermöglichte es die Nutzung der objektiven Hermeneutik jedoch, eindeutig herauszuarbeiten und zu belegen, dass ein Umweltbewusstsein in diesen spezifischen Fällen nicht als handlungsrelevant gilt. Wenngleich etwa Ronny Reiher (I4) zwar auch ökologische Belange als Gründe anführt, gilt es festzustellen, dass er - aufgewachsen in den neuen Bundesländern - nicht durch die westlich ökologische Sozialisation geprägt ist. Die von ihm dargestellten ökologischen Begründungen scheinen dabei eher nachrangig und mehr „aufgesetzt“ denn verinnerlicht.

sitz desselben verbunden ist. Mit einer beinahe asketisch anmutenden Verzichtseinstellung bewertet er den „Nicht-Besitz“ als eigene, neue Art von luxuriöser Selbstbestimmung seiner Mobilität, abseits vom Diktat des Besitzens. Bezeichnend ist dabei die entlastende Funktion, in dem der „Nicht-Besitz“ ihn von der Besitzlast eines nicht notwendigen Besitztums entlastet. Die vorgenannte befreiende Funktionalität bietet Ronny Reiher (I4) eine ansprechende Befriedigung seiner Mobilitätsbedürfnisse, da sie es ihm gleichsam auf eine smarte Weise ermöglicht, seinen geringen Bedarf an Automobilität zu erfüllen.

Fallbeispiel II

Die ermöglichende-funktionale Rationalität ist auch für Peter Brandlmeier (I2) und Tobias Merki (I6) als von ihnen weitgehend positiv konnotierte Chance zur Bedürfnisbefriedigung ihrer Mobilitätsansprüche anzusehen. Dabei ist jedoch anzumerken, dass der bewusste Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug innerhalb ihrer sozialen Milieus durchaus für beide auch nicht unproblematisch war. Insbesondere bei Tobias Merki (I6) war dabei ein immenses Maß an selbstbewusster Individuation erforderlich und gar vorausgesetzt, um sich von seinem sozialen Milieu zu unterscheiden, ohne dabei einer ausschließenden Sanktionierung zu unterliegen.

Fallbeispiel III

Für Peter Brandlmeier (I2) bedeutete der Besitz eines eigenen Fahrzeugs stets auch die obligatorische Pflicht, sein Automobil besonders aufmerksam zu behandeln, um einen Wertverlust weitgehend entgegenzuwirken. Die Veräußerung seines Eigentums, welches von den Eltern maßgeblich mitfinanziert wurde, bietet ihm dabei die Chance, sich zu emanzipieren und eigenständig gegen deren Autorität eine Autonomie zu erlangen. Damit bezeichnet der Autoverkauf gleichsam eine relevante Ausrichtung gegen das elterliche Wertesystem des „Habens“ und der Besitzorientierung und bietet ihm selber die Autonomie, mit den eingesparten finanziellen Ressourcen seinen freizeithlichen Reisehobbys nachzugehen. Zugleich bedeutet das selbstfinanzierte Bereisen ferner Länder, dass er sich noch weiter von vorgegeben Traditionen entbinden kann und sich selber als eigenständige Person darstellt.

25.3 Typisierung der Car-Sharing-Nutzer

Den beiden zentralen Dimensionierungen der Motivationslagen folgend, lassen sich entlang der ökologischen und finanziell orientierten Grundstrukturen die nachfolgend dargestellten Typisierungen unterscheiden. Die dabei verwendete zuordnende Eingruppierung in ein heuristisches Schema erfolgt gemäß einer differenzierenden Handlungsrelevanz der befragten Interviewpartner in verschiedene typologische Felder, die sich ihrerseits in ihrer Reichweite unterscheiden.

-Typisierung und Merkmalsausprägung -				
Umweltbewusst „Autofrei“	Primäre Kostenminimie- rung	Umweltbewusste Kos- tenminimierung		
Gering	Gering	Gesteigert		
Handlungsrelevant: ökologische Motivation	Ja	Nein	Ja	
Handlungsrelevant: finanzielle Motivation	Nein	Ja	Ja	
Fallbeispiele:	(11) Neufischer (13) Kienauer (17) Niederhöfer	(12) Brandlmeier (16) Merki (14) Reiher	(15) Norgauer	

Tabelle 12: Typisierung und Merkmalsausprägung verschiedener Car-Sharing-Nutzer

Quelle: eigene Darstellung

Mit Blick auf die Tabelle impliziert dies die Fragestellung, inwiefern die angeführten Fallbeispiele dabei die gegenwärtige Nutzerschaft von Car-Sharing repräsentieren.²²² Bei den Interviewpartnern bezeichnen selbige sicherlich nicht den „Durchschnittstypen“, welcher unbedingt den „klassischen“ Car-Sharing-Kunden darstellt. Vielmehr ermöglichen sie es aufgrund ihrer genuinen Typik, deren besondere Gegensätzlichkeit geradezu prägnant ist, eine zugrundeliegende Strukturierung bei der Car-Sharing-Nutzung aufzudecken. Der damit ver-

²²² Einschränkung gilt jedoch, dass die dargestellte Typenbildung nur bedingt entlang der Prinzipien der objektiven Hermeneutik erfolgt, deren vornehmliches Anliegen es ist, spezifische Strukturen als quasi innerer Regel respektive Gesetzmäßigkeit aufzudecken und damit zu typisieren. In den jeweiligen Fallanalysen und Fallrekonstruktionen wurde jedoch die genuine Struktur herausgearbeitet und die damit verbundene Logik eingehend dargestellt. Demnach basiert die Validität nicht auf einer quantitativen Struktur der Häufigkeit, mit der sie auftritt, sondern resultiert und gründet gleichermaßen in dem Aufzeigen der spezifischen Reproduktion(-sbedingung) gemäß ihrer inneren Gesetzmäßigkeit respektive des inneren Gesetzes. Damit gilt ebenso, dass ein benannter Typus in der angeführten Typisierung jeweils eine weitere modelltypische Abstraktion von der Fallstruktur bezeichnet. Wie weit eine solche Struktur dabei verbreitet ist und ein solcher Typus auftritt, ist gleichwohl eine andere Frage. Die in diesem Kapitel dargelegte Typenbildung basiert damit jedoch nur ansatzweise auf den jeweiligen Fallstrukturen und fokussiert vielmehr die differenzierten Motivationslagen der befragten Interviewpartner. Dabei wurde fallvergleichend erkennbar, dass diese durchaus vielschichtig wie auch unterschiedlich sind; mithin wurde somit gleichsam deutlich, dass auch die jeweiligen Motivdimensionen als solche ausdifferenzierbar sind. Dies bedeutet, dass auch zunächst rein singular ökologische wie finanzielle anmutende Motivationen durchaus verschiedene Typen bedingen können, die nur bei weitreichenden Fallanalysen erkennbar sind. Damit repräsentiert jeder der angeführten Fallanalysen einen bestimmten eigenen Typus, wobei dies wiederum jedoch nicht abschließend bedeutet, dass die gesamten Car-Sharing-Kunden nur diese Typen umfassen; vielmehr würden diese jedoch - wie dargestellt - mittlere Positionen zwischen den angeführten Typen darstellen. Nachvollziehbar wird an diesem Sachverhalt somit die Differenz bei der Unterscheidung zwischen Typischen und Häufigkeit (vgl. Kap 6.2.1.): Das festgestellte Typische muss nicht häufig sein; mithin kann es auch stets nur einmal vorkommen, gleichwohl können hingegen sowohl mit dem Häufigen wie auch mit dem Durchschnittlichen vielfach mehrere unterschiedliche Typen verbunden sein respektive sich unter dieser Einordnung befinden. Zu einer weiteren Betrachtung über die Fallkontrastierung und der damit avisierten Typenbildung sei an dieser Stelle auf die Werke von Gerhard (1986; 1991) verwiesen.

bundene Vorteil ist evident, denn gerade dieser Aspekt ermöglicht erst die Definierung des typologischen Feldes respektive einer typologischen Feldstruktur und die Bestimmung von handlungsrelevanten Motivationslagen in Bezug auf ihre Reichweite bei den Befragten. Wenn bei der dargestellten Bestimmung der Typisierungen die befragten Interviewpartner des Samples somit jeweils spezifischen Achsen der Feldstruktur zugeordnet sind, dann vornehmlich weil sie gerade nicht den „Durchschnitt“ darstellen, sondern explizit weil sie auf instrumenteller Ebene einen Idealtypus eines Modells entsprechen, welches in der Gesamtheit das besonders ausgeprägte Spektrum in einer Vielzahl von Typiken bei einem spezifischen Typus bezeichnet.

Mit Blick auf die angeführten Typiken lässt sich dies verdeutlichen: Mithin sind die „bewusst Autofreien“ als ein Typus zu begreifen, der ebenso wie die vornehmlich monetär interessierten „Kostenminimierer“ durch eine geringe Fahrkilometerleistung und einen geringen Nutzungsbedarf charakterisiert ist. Gegenüber dieser Gemeinsamkeit besteht der entscheidende Unterschied zwischen diesen modelhaften Idealtypen in den für sie bedeutsamen und somit handlungsrelevanten Motivlagen: Damit steht bei den „bewusst Autofreien“ die ökologische Motivation bei gleichzeitig grundlegender Verneinung finanzieller Motivationsaspekte als Kontrapol zum „Kostenminimierer“; bei diesem werden ökologische Motivationslagen ausgeschlossen, während monetären Ressourcen die primäre Bedeutung beigemessen wird. Daraus folgt, dass bei einem Achsenmodell mit diesen Kontrapolen das idealtypische Modell des „umweltbewussten Kostenminimierers“ quasi eine Mittlerrolle innehat: Einerseits ist gegenüber den anderen Modeltypen die Fahrkilometerleistung und der damit verbundene Nutzungsbedarf etwas erhöht, gleichzeitig sind für ihn jedoch sowohl ökologische wie auch ökonomische Motivationslagen maßgeblich von Belang. Während somit beide Motivationspole bei diesem Modeltypus ihren Anklang finden, sind die eigentlichen (ökologischen und ökonomischen) Motivationen als Kontinuum zu begreifen, bei dem zwischen den Motivationspolen zahlreiche Mischtypen denkbar sind.

Wie weitgehend der Anteil von explizit ökonomischen Typen einerseits und umweltökologischen Typen andererseits in der gegenwärtigen Kundschaft repräsentiert ist, lässt sich basierend auf bisherigen Analysen nicht abschließend bestimmen.²²³

Dieser Sachverhalt gründet vornehmlich darin, dass seitens der Befragten auch konkret pragmatische Aspekte aus der Alltagsmobilität, wie etwa die umständlichen Parkplatzsuchen, als bedeutsam angeführt wurden, die jedoch implizit auch als ökologische Belastung

²²³ Bei den zumeist quantitativ orientierten Studien bedingt die mitunter stark differierende Auswahl an Antwortmöglichkeiten zur Fragestellung nach den Motivlagen eine signifikant erschwerte Vergleichbarkeit der Studien an sich. Damit wird auch deutlich, dass dies ebenso für das Anliegen gilt, zu quantifizieren, in wie weit jeweils ökologische respektive ökonomische Motive für die Akteure primär handlungswirksam waren. In einer frühen Studie von Pesch (1996: 124f.) wird bei der Fragestellung nach den beiden Primärmotivationen seitens der Befragten zunächst auf den Umweltschutz (70,7%) und die Ergänzung zum ÖPNV (43,3%) verwiesen. Demgegenüber werden neben Kostenaspekten (38,7%) auch eine seltene Nutzung des PKWs (27,6%) sowie auch umständliche Parkplatzprobleme, eine verbesserte Fahrzeugverfügbarkeit, weniger Arbeitsaufwand als bei eigenem Fahrzeug und andere Begründungen angeführt.

durch die automobilen Mobilität eingeordnet werden könnten. Damit scheint, wie sowohl vorliegende Analysen (vgl. Kap. 4.7), als auch die Fallanalysen per se bestätigen, vieles darauf hinzudeuten, dass in der tatsächlichen Mobilitätspraxis bei einer überwiegenden Mehrzahl von Car-Sharing-Nutzern eine vielschichtige Motivationslage aus ökologischen, finanziellen und pragmatischen Erwägungen den Umstieg zu einer nachhaltigen Mobilität begünstigt hat. Die benannten „reinen Kostenminimierer“ dürften damit, wie dargestellt, lediglich einen idealtypischen Modeltyp bezeichnen, welchem in der konkreten Nutzung von Car-Sharing wohl nur eine Minderheit der Kundschaft zuzurechnen ist.²²⁴

26. Fazit - Car-Sharing auf der individuellen Akteursebene

Das soziale Phänomen Car-Sharing in Bezug auf die eingangs formulierten Leitfragen zu bilanzieren, bedingt zunächst eine resümierende Betrachtung der bisherigen Ergebnisse. Dabei verdeutlicht die eingangs dargestellte Entwicklung des Car-Sharing in Deutschland eine scheinbar paradoxe Situation: Während in der Bevölkerung einerseits fortwährend ein hohes Umweltbewusstsein vorherrscht und nachhaltig orientierte Mobilitätsdienstleistungen, die unter dem Aspekt „Nutzen statt Besitzen“ eine Alternative zur besitzorientierten Bedürfnisbefriedigung darstellen, mit hohen Zustimmungswerten bedacht werden, zeigt sich zugleich, dass das Konzept des Car-Sharing seit seiner geschäftsmäßigen Implementierung im Jahr 1990 über ein Jahrzehnt bei Nutzerzahlen verharrte, die nicht annähernd an die seinerzeit prognostizierten 2,45 Mio. Kunden heranreichen. Erst in jüngerer Vergangenheit wurde das Car-Sharing-Konzept mit erfolgreichen Entwicklungen der Kundenzahlen beschieden und diese Prognosen mit ca. 2,1 Mio. Nutzern im Jahr 2017, nach Angaben des BCS, erreicht. Dabei erwachsen über einen längeren Zeitraum kritische Verlautbarungen, denen zufolge Car-Sharing vielleicht am Nutzer vorbei entwickelt worden sei. Diesem Sachverhalt entsprechend, bezeichnete ein zentrales Anliegen der vorliegenden Arbeit zu erklären, weshalb Car-Sharing erst in jüngerer Vergangenheit eine erfolgreiche Karriere beschieden wurde und nicht mehr lediglich ein verkehrliches „Nischenangebot“ einer sozialen Gruppe darstellt.

Für eine thematische Annäherung bestand ein wesentlicher Ansatzpunkt der Analyse zunächst in der Erfassung des geschichtlich-situativen Entwicklungskontextes des modernen Car-Sharing sowie verschiedener Vorläuferprojekte. Anhand der Darstellung wurden dabei spezifische Rahmenbedingungen der Entwicklung von Car-Sharing in Deutschland festgestellt und das Konzept als Kompromisslösung im Diskurs um die automobilisierte Gesellschaft bestimmt. Dieser Sachverhalt wurde an dem Projekt „stadtAuto“ sowie der darge-

²²⁴ Gleichwohl muss dies für die Gruppe von zuvor „Autolosen“ nicht uneingeschränkt gelten, da insbesondere bei jüngeren Führerscheinbesitzern ein eigener PKW gerade in Ausbildungszeiten eine finanzielle Investition darstellt, welche zusammen mit den bestehenden Unterhaltskosten für das Fahrzeug eine wesentliche Einschränkung der ökonomischen Ressourcen darstellt.

stellten Ausdifferenzierung der CSO zum Systemdualismus verdeutlicht. Während in diesem Kontext auch gleichsam die raumstrukturelle Verbreitung und das Wachstum der CSO die verkehrspolitische und ökologische Bedeutung von Car-Sharing belegten, wurde mit der Abgrenzung und Einordnung von Car-Sharing gegenüber anderen Mobilitätsdienstleistungen ein vertieftes Verständnis von Car-Sharing als sozial-innovativer Praxis gemeinschaftlich organisierter Autonutzung ermöglicht.

Dabei belegten verschiedene Studien übereinstimmend, dass die Dienstleistung bislang überwiegend von einem sozialstrukturell relativ homogenen Milieu genutzt wird. Ein signifikantes Merkmal der Benutzergruppe sind demnach vor allem höhere Bildungsabschlüsse sowie die solide Ausstattung mit überdurchschnittlich hohen finanziellen Ressourcen. Konzeptionell implizierte dieser Sachverhalt die Fragestellung, weshalb selbige Akteure, die über die ausreichenden monetären Ressourcen zum Erwerb und Unterhalt eines Privat-PKWs verfügen, eine Affinität gegenüber Car-Sharing aufweisen und sich partiell sogar zur Veräußerung des eigenen PKWs zugunsten des alternativen Mobilitätsangebotes entscheiden. Dies legte die begründete Vermutung nahe, dass das Agieren der Akteure – besonders vor dem Hintergrund des einleitend betonten gesellschaftlichen Leitbildes von Automobilität – kaum eine Ad-hoc Entscheidung darstellt. Um diesen Sachverhalt auf der praktischen Ebene empirisch zu operationalisieren und analysieren, bedurfte es zunächst eines entsprechenden theoretischen Korsetts, mit welchem das Verkehrshandeln konkret erfasst werden kann. Da die allgemeine Verkehrsforschung jedoch weder disziplinär geschlossen noch institutionell verankert ist und zudem eine große Heterogenität darin aufweist, wie sie ihren Analysegegenstand empirisch erfasst, galt selbiges auch für die sozialwissenschaftliche Forschung. Ebenso galt damit, dass auch die sozialwissenschaftliche Forschung keine ausgearbeitete und in sich konsistente Theorie von Mobilität aufweist. Entsprechend wurde nicht intendiert, eine einheitliche und abschließend übergreifende Theorie von Mobilität und Verkehrsverhalten in Bezug auf die Nutzung von Car-Sharing zu entwickeln. Vielmehr wurde angestrebt, durch den Ansatz multidisziplinärer Perspektiven einen entscheidenden Beitrag zur Schließung dieser Fragmentierung zu leisten, in dem verschiedene Theorieansätze kritisch auf ihre Reichweite und Erklärungskraft zur Analyse des Car-Sharing-Phänomens angewendet werden. Geeignet schien damit vor allem die von Giddens' konzipierte Theorie der Strukturierung zur theoretischen Annäherung, da sie es ermöglichte, Verkehrshandeln, konträr zu den meist quantitativ orientierten Ansätzen der Verkehrsforschung, aus einer individuellen Perspektive verstehend nachzuvollziehen und im Weber'schen Sinne damit ursächlich und in seinen Folgen zu erklären. Sinnvoll erschien der Ansatz insbesondere unter der Begrifflichkeit der Dualität von Struktur und Handeln sowie dem damit verbundenen Verständnis eines fortlaufenden sozialen Handelns („on going social process“) als sozialer Prozess, der unter bestimmten, subjektiven wie übersubjektiven, einschränkenden wie ermöglichenden Bedin-

gungen erfolgt. Nach einer grundlegenden Differenzierung der meist synonym genutzten Begriffe von Mobilität und Verkehr sowie einer Darstellung der Notwendigkeit zur Fortbewegung, ermöglichte dieser Ansatz, unter dem Verständnis von Handlungen in einem „Duree“, unter den spezifischen Bedingungen eines Möglichkeitsraumes, eine weitere Festlegung auf die genutzten Forschungstheorien.

Mit diesem grundlagentheoretischen Verständnis und der forschungstheoretischen Rahmung erfolgte auf der operationellen, praktischen Ebene eine Abwägung über das Pro und Contra quantitativer und qualitativer Forschungsansätze. Da bei der vorliegenden Arbeit ein besonderes Interesse der Erforschung der individuellen Perspektive und Ebene gilt, wurde als methodische Vorgehensweise zur Datenerhebung und Datenanalyse ein qualitativer Ansatz gewählt. Für die Datenerhebung bedeutete dies die Anwendung verschiedener Interviewverfahrenstechniken sowie vorab die Bestimmung einer Samplegruppe und die damit verbundene Auswahl verschiedener Interviewpartner. Während die Bestimmung der Interviewpartner nach dem Ansatz des „theoretical samplings“ erfolgte, wurde die qualitative Repräsentativität mit dem Prinzip der theoretischen Sättigung erfüllt. Entsprechend dieser Festlegung wurden als geeignete Verfahren zur Datenerhebung das narrative Interview sowie das problemzentrierte Interviewverfahren ausgewählt. Diese Verfahrensauswahl wurde mit den spezifischen Vorzügen der benannten Interviewverfahren begründet. Die Datenauswertung der Fallanalyse erfolgte nach dem Prinzip der objektiven Hermeneutik, welche es ermöglichte, die objektiven und latenten Sinnstrukturen zu analysieren sowie Strukturhypothesen aufzustellen und soziale Gesetzmäßigkeiten aufzudecken.

Die konkrete Datenerhebung und Analyse erfolgte dann analog zu drei gewählten „Groß“-Theorien, die für den Erkenntnisgewinn in Bezug auf die eingangs formulierten Leitfragen besonders geeignet erschienen. Die benannten theoretischen Ansätze bezeichnen dabei einen verhaltenstheoretischen Ansatz, mit besonderem Bezug zu Routinen bei Handlungen von Akteuren, einen damit verbundenen mobilitätsbiografischen Ansatz sowie eine soziokulturelle und sozio-ökonomische Perspektive, welche besonders das gesellschaftliche Leitbild von Automobilität sowie Distinktionsbestrebungen von Akteuren fokussiert. Die spezifischen Ergebnisse dieser Analyseansätze sind nachfolgend zusammenfassend dargestellt: Aus verhaltenstheoretischer Perspektive wurde festgestellt, dass zur Beantwortung der Frage, ob eine spezifische Mobilitätsform kongruent zu den Anforderungen von Akteuren ist, vornehmlich zwei Aspekte von besonderer Bedeutung sind: Erstens, die Routinisierung von Alltagshandeln sowie zweitens, die spezifische Form von Rationalität, welche die Akteure in ihrem Handeln leitet und in der die Routine gründet. Die besondere Bedeutung von Routinen für die Handlungsfähigkeit von Akteuren wurde aus soziologischer Perspektive vornehmlich aus dem Sachverhalt abgeleitet, dass sie einerseits die primär vorherrschende Form von sozialen Alltagsaktivitäten bezeichnen und dabei Akteure von beständigen Entscheidungen

entlasten. Die Entlastung von beständigen Entscheidungen impliziert somit eine Komplexitätsreduktion, die alltägliches Handeln und gesellschaftlich-soziales Agieren erst ermöglicht. Andererseits verringert ein solches, vornehmlich in Routinen gründendes Verhalten die Möglichkeit zu neuen Erfahrungen signifikant, da selbige relativ stabile Verhaltensstrukturen ausprägen, die ihrerseits weitgehend veränderungsresistent sind. Die Offenheit von eingelebten Handlungsmustern gegenüber alternativen Handlungsmöglichkeiten ist somit eher als gering einzuordnen. Damit wurde grundlegend die Frage gestellt, was dies für den Verkehrsbereich bedeutet. Dem eingangs betonten prozessorientierten Verständnis von Verkehrshandeln folgend, wurde die Auswahl und Nutzung von Verkehrsmitteln bei der Analyse nicht als etwas Statisches definiert. Die signifikante Bedeutung von Routinen, die weitgehend von Invarianz geprägt sind, für eine Beeinflussung und Veränderung des Verkehrsverhaltens, wurde in der vorliegenden Studie dabei erst bei den durchgeführten Auswertungsschritten des empirischen Datenmaterials evident. Mithin ermöglichte der gewählte Ansatz nicht nur tiefergehende Einblicke in das umfangreiche Wirkungsspektrum verkehrlicher Routinen, sondern erlaubte ebenso die perspektivische Erschließung von Möglichkeiten ihrer Veränderbarkeit. Grundlegend wurden bei der fallrekonstruktiven Interviewanalyse dabei übereinstimmende Besonderheiten hinsichtlich der nachfolgend angeführten Aspekte festgestellt: Die verkehrliche Praxis der Befragten erfolgt als weitgehend gewohnheitsmäßiges Verkehrsverhalten. Die Rationalität, die diesen Routinen zugrunde liegt, ist dabei alltagspraktisch verortet. Demnach sind Akteure (im Rahmen der „bounded rationality“) bei Alltagsentscheidungen lediglich an einem „satisficing“ orientiert und nicht an einer bestmöglichen Entscheidung. Selbiges ist ebenso für den Bereich der Verkehrsmittelwahl festzustellen. Dies gründet sich vornehmlich in dem Sachverhalt, dass sich z.B. bestimmte Wege nicht ändern, weil die Ausgangsfaktoren (z.B. Wohnort, Arbeitsstätte) als stabil angesehen werden können. Die entsprechende Vermutung kann somit als bestätigt gelten. Analog bedeutet dies, dass derartiges Verhalten überwiegend in eingeübten Routinehandlungen gründet und damit zugleich ein „Handlungsprogramm“ umfasst, welches in vermeintlichen Entscheidungssituationen des komplexen Verkehrsbereiches generell und im Verkehrsgeschehen speziell ein zumeist internalisiertes wie unbewusstes Handeln ermöglicht. Dieser Sachverhalt gilt dabei gleichsam auch für Entscheidungssituationen wie die Verkehrsmittelwahl, die als „erfolgreich eingeübt“ entsprechend routinisiert erfolgt.

Die individuelle und strukturelle Bedeutung von Routinen wurde anhand der Äußerungen der Befragten in den Interviews belegt und durch sprachliche Adverbien verdeutlicht. Mithin indizierten sie dabei sowohl die Charakteristik der Routinen in der Verkehrsmittelnutzung (die Regelmäßigkeit und der Wiederholungscharakter). Indem verkehrliche Handlungen als „selbstverständlich“ definiert wurden, wurden sie argumentativ auf eine gesellschaftliche Strukturebene der kollektiv verbreiteten Verhaltensweisen verlagert; eine Begründung der

spezifischen Handlungsrationalität wäre somit selbsterklärend (selber Kulturkreis von Interviewer und Befragten) und damit gleichsam obsolet. Anhand dieser Sachverhalte wurde somit auch die Prozesshaftigkeit bei der Ausbildung von Routinen und gesellschaftlicher Strukturen evident. Ebenso wurde eine Relation zur Giddens'schen Theorie verdeutlicht, nach der die beständige Repetition individueller Handlungen eine Verfestigung bedingt und mithin materielle Strukturen generiert. Dieser Sachverhalt einer Rekursivität von sozialem Handeln gilt mithin auch für die Verkehrsmittelwahl; die Nutzung des PKWs erlaubt eine weitgehende Ausdifferenzierung der Alltagsstruktur und forciert damit eine fortlaufende Nutzung von Automobilen. Dies bedingt einen eigendynamischen Prozess der Fahrzeugintegration in die Mobilität der Akteure und die Genese entsprechender Routinen. Auf technisch-instrumenteller Ebene wurden beim Privat-PKW die Faktoren Verfügbarkeit, Unabhängigkeit und Verlässlichkeit als routinefördernde Eigenschaften indiziert. Diese entlastenden Funktionen bieten den Akteuren ein weitgehendes Maß an Vorhersehbarkeit und Gewissheit; dies bedeutet für die Akteure einerseits die Schaffung von Sicherheit. Zugleich ergibt sich anhand der vorgenannten Aspekte auf der individuellen Akteurebene eine weitreichende Entlastung von der Notwendigkeit des Planens und Organisierens. Folglich trägt der Besitz zu einer maßgeblichen Reduzierung von (Alltags-)Komplexität bei, indem er von der „Bürde der Entscheidung“ entlastet. Damit ermöglicht der Privat-PKW die vorgenannte Ausdifferenzierung des Alltags und eine gewohnheitsmäßige Fortbewegung, die mit dem Begriff „Bequemlichkeit“ bestimmt werden kann. Der Verzicht auf diese Annehmlichkeiten und Möglichkeit(-en) stellt dabei einen der objektiv primären Haupthinderungsgründe für die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten sowie der Beibehaltung eines Privat-PKWs dar.

Die allgemeine Feststellung, dass sich ein Verkehrsverhalten von Akteuren ändert, bedeutet zunächst lediglich, dass ein Verkehrsverhalten jedoch veränderbar ist. Diesem Sachverhalt folgend, ist zu berücksichtigen, dass Verkehrshandeln und die Verkehrsmittelwahl, wie festgestellt, zumeist ein routinebasiertes Verhalten bezeichnet. Dies wiederum impliziert die für Routinen maßgeblichen „Verharrungstendenzen“ bezüglich ihrer Beibehaltung und der entsprechenden Beschwerlichkeit, sie zu verändern. Entsprechend den vorangestellten Ausführungen bedeutet die vornehmlich gewohnheitsmäßige Nutzung (Wiederholungscharakter) eines Privat-PKWs eine entsprechende Integration des Fahrzeugs in das Alltagshandeln der Akteure und eine weitgehende Ausdifferenzierung der Struktur(-en) alltäglicher Handlungen. Damit einhergehend generiert der PKW – so die theoretischen Annahmen und Ergebnisse der Analyse - die weiteren Bedingungen für eine fortlaufende Verwendung selbst. Vorgenannter Sachverhalt bedingt somit, dass der fest integrierte PKW aus den entsprechenden Haushalten nicht einfach „entfernt“ werden kann. Dabei gilt entsprechend, dass vor einer bewussten Entscheidung zugunsten der Nutzung von Car-Sharing ein umgekehrter Integrationsprozess des Automobils erfolgen muss. Diesbezüglich in Kapitel 6.4 formulierten

Ergänzungsfragen und Vermutungen wurden weitgehend bestätigt. Dabei zeigt die vergleichende Fallanalyse des erhobenen Datenmaterials deutlich, dass der tatsächlichen Veränderung der verkehrlichen Praxis mitunter jahrelange Prozessverläufe vorausgehen und selbige nicht auf einem monokausalen Ereignis basiert. Vielmehr wurde größtenteils ein Zusammenreffen von mehreren Ereignissen indiziert, welche die Mobilitätsbedürfnisse und -ansprüche der Akteure verändernd beeinflussen und sich in ihrer Reichweite und in ihrer spezifischen Wirkung jedoch partiell überlagern können. In beinahe sämtlichen Fällen erfolgte vor der Umstellung der bisherigen Nutzungspraxis des PKWs zugunsten zum Car-Sharing ein De-Routinisierungsprozess vom eigenen Fahrzeug, der somit als weitgehend notwendige Bedingung für den Wechsel eingestuft werden kann. Dieser als „De-Routinisierung“ benannte Prozess bezeichnet dabei eine signifikante Reduzierung der bisherigen Fahrzeugnutzung, welche analog zu einer geringeren Bedeutungsbeimessung des Verkehrsmittels für die eigene Mobilität erfolgt. Grundlegend bedarf es somit Möglichkeiten einer „De-Routinisierung“ des Verkehrshandelns, die komplementär zu einer Routinisierung in der Nutzung alternativer Verkehrsmittel, wie dem Car-Sharing, steht. Damit wurde ebenso die hypothetische Annahme belegt, dass sich eine bereits bestehende gewohnheitsmäßige Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbandes signifikant zugunsten einer möglichen Car-Sharing-Inanspruchnahme auswirkt. Ebenso wurde die Annahme bestätigt, dass ein solch schrittweiser Umwandlungsprozess zu einer „autofreien“ Mobilität von einem entsprechenden (sozialen) Lernprozess begleitet ist, bei welchem die „innere Entscheidung“ von der tatsächlichen Umsetzung des Entschlusses zu differenzieren ist. Um jedoch überhaupt eine kognitive Präsenz zu erlangen und als funktional äquivalente Handlungsalternative zu den bislang mit dem PKW befriedigten Mobilitätsbedürfnissen wahrgenommen zu werden, ist neben der grundlegenden Kenntnis von Car-Sharing ebenso eine Offenheit für Neues und eine Reflektion des bisherigen Verkehrshaltens unabdingbar. Diesem Sachverhalt folgend wurden als maßgebliche Voraussetzung vor allem eine mögliche Unzufriedenheit mit dem bisherigen Verkehrsverhalten – subjektiv gemessen an der Befriedigung der genuinen Mobilitätsbedürfnisse – sowie demgegenüber die Möglichkeit einer situativen Unmöglichkeit zur Fortführung und Beibehaltung einer zufriedenstellenden Mobilität bestimmt. Dabei können beide Faktoren sowohl für sich als auch zusammen bewirken, dass das bisherige Verkehrsverhalten reflektiert und ein entsprechender Entscheidungsprozess evoziert wird. In temporaler Perspektive wurde bei den Fallanalysen ersichtlich, dass ein solcher Entscheidungsprozess zugleich ein aktives Erkunden nach Alternativen sowie ein Prüfen von schon vorhandenen Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung und Gewährleistung der individuellen Mobilität forciert. Damit befördert die bei dem Entscheidungsprozess spezifische situative Unsicherheit über die Ausgestaltung der individuellen Mobilität ein „Möglichkeitsfenster“, in dem bislang eingeübte Verhaltensweisen sowie die entsprechenden Routinen nicht mehr tragfähig erscheinen

und zugleich neue Erfahrungen ermöglicht werden.

Dabei wurden unterschiedliche Auslöser bestimmt, die, als „Ebene“ definiert, die Grundlage für ein solches „window of opportunity“ bilden: Zum einen die überindividuelle Ebene des Verkehrssystems, etwa wenn bei Staus und Parkraummangel der PKW die Mobilitätsbedürfnisse nicht adäquat befriedigt und zum anderen die Ebene des Individuums, wenn sich die Mobilitätsansprüche bei neuen Lebenssituationen geändert haben (z.B. Ressourcen im Möglichkeitsraum). Grundlegend wurde damit festgestellt, dass Veränderungsprozesse und neue Lebenssituationen maßgebliche Chancen für eine Wandlung des Verkehrsverhaltens darstellen. Sie definieren somit jeweils genuine „Auslöser“ - und damit auch die Sollbruchstellen - für ein Aufbrechen zuvor praktizierter verkehrlicher Routinen. Dieser Sachverhalt wurde im Rahmen der Arbeit aus mobilitätsbiografischer Perspektive fokussiert und gründet in der Vermutung, dass biografische Wandlungsprozesse analog zu damit einhergehenden Veränderungen der individuellen Mobilitätsbedürfnisse und Anforderungen der Akteure eng verknüpft sind. Dabei wurden zunächst die Wanderungs-, die Haushalts- sowie die Erwerbsbiografie als mit der Mobilitätsbiografie interdependente Biografien bestimmt. Demnach verfügen selbige Biografien über Schlüsselereignisse und biografische Prozesse, welche als Bruchstellen verkehrlicher Routinen die Wahrscheinlichkeit einer Änderung in der Verkehrsmittelwahl zur Car-Sharing-Nutzung begünstigen können: Während bei dem Eintritt in bestimmte Altersphasen jedoch zu berücksichtigen ist, dass ältere Akteure zumeist noch „PKW-affin“ sozialisiert wurden, bietet die Kindheit durchaus Möglichkeiten zu einer umweltgerechten, multimodal ausgerichteten Sozialisation. Diesen Ansatz verfolgt etwa die Schweiz bei Konzepten des Verkehrsunterrichts.

Bezüglich der Haushalts- und Erwerbsbiografie ist festzustellen, dass der PKW analog zu den alltagspraktischen Funktionen zugleich auch den alltäglichen sozialen und räumlichen Aktivitätsraum erweitert oder aufrechterhält. Unter diesen Aspekten wird der Privat-PKW oftmals als unverzichtbar angesehen. Entsprechend bedeutet dies, dass komplexitätsreduzierende Ereignisse in diesen Biografien gleichsam die jährliche PKW-Kilometerfahrleistung reduzieren und das Mobilitätsverhalten somit dem Profil der Car-Sharing-Kunden annähern. Derartige Ereignisse sind z.B. eine Scheidung oder der Auszug von Kindern. Bei letzteren ist ebenfalls darauf zu verweisen, dass sie beim „Älterwerden“ auch schon selbstständig die Verkehrsmittel des ÖPNVs nutzen können und nicht mehr auf das „Elterntaxi“ angewiesen sind. In der Erwerbsbiografie hingegen bedingt die Aufnahme einer Vollzeitstelle die Zunahme einer Fahrleistung, während etwa Arbeitslosigkeit oder Eintritte in das Rentenalter die jährliche Fahrleistung signifikant reduzieren. Da beide Sachverhalte ebenso die finanziellen Ressourcen einschränken, können auch sie eine Reflektion der Verkehrsmittelwahl und Nutzung von Car-Sharing begünstigen.

Bei der Wohnmobilität ist die Richtung der Wohnstandortverlagerung bedeutsam, so zeigen

verschiedene dargestellte quantitativ konzipierte empirische Analysen, dass stadtwärts gerichtete Wanderungen zumeist eine signifikante Reduzierung der PKW-Fahrleistung bedingen und entsprechend eine Car-Sharing-Nutzung begünstigen.²²⁵ Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des ÖPNV-Angebots, der nahräumlichen Erreichbarkeit von Gelegenheiten zur Bedürfnisbefriedigung (Arbeitsplatz, Einzelhandel zur Versorgung, Freizeit) sowie der meist schwierigen Parkraumsituation in Großstädten. Konträr indizieren stadtauswärts gerichtete Wanderungen eine Zunahme am PKW-Bestand sowie der Fahrleistung. Bei den Aspekten des Pendelns ist zu berücksichtigen, dass sie zumeist eine Parkfunktion oder Vorbottenfunktion von Wohnumzügen darstellen.²²⁶

Im Rahmen der Analyse stand dabei zum einen die diskursbehaftete Theorie einer raumstrukturellen Bedingtheit des Verkehrshandelns, deren Grundannahmen, nach der Akteure ihr Verkehrshandeln nach Wohnstandortverlagerungen an die spezifischen neuen Gegebenheiten anpassen, zutreffen. Wenngleich entsprechend der Fallanalysen die Vermutung einer positiv kausalen Korrelation als bestätigt gelten kann, wurden mit Verweis auf das routinebasierte Verkehrshandeln von Akteuren ebenso auch konträre Sachverhalte festgestellt. Gleichwohl gilt dennoch, dass eine Veränderung des Verkehrshandelns nach einer Wohnstandortverlagerung nicht lediglich eine raumstrukturelle Bedingtheit des Verkehrshandelns darstellt.

Dabei konnte ebenso der Sachverhalt, dass Akteure ihr Wohnumfeld respektive ihren Wohnort mehr oder weniger frei wählen können mit dem so genannten Selbstselektionseffekt der „residential-self-selection“ gegenüber dem vermuteten primären Einfluss von strukturellen Faktoren festgestellt werden. Demnach entscheiden sich Akteure auch bei eventuell organisatorischem Mehraufwand und mehr zeitlichen Kosten für ein bestimmtes Wohngebiet – wie ein verkehrsberuhigtes Neubaugebiet - welches ihrer Präferenz entspricht. Gleichwohl gilt zu berücksichtigen, dass randwandernde Haushalte bereits vor der Wohnstandortverlagerung aus der Stadt signifikant höher motorisiert sind als „nicht-wandernde“ Haushalte. Entsprechend wäre eine Verkehrsnachfrage nicht Resultat, sondern vielmehr Voraussetzung für bestimmte Standortentscheidungen. Allerdings können Differenzen in der Verkehrsnachfrage

²²⁵ Mit perspektivischem Blick galt in diesem Zusammenhang, dass bei Auswirkungen etwa von Standortverlagerungen auf die Verkehrsmittelnachfrage auch Veränderungen im Haushaltskontext der Befragten zu berücksichtigen sind. Andernfalls würden etwa Entscheidungen zum Erwerb eines Privat-PKW lediglich der Standortverlagerung zugeschrieben, obwohl für selbige mitunter eine Geburt als Haushaltsvergrößerung (und damit die zunehmende Komplexität des Alltags von Akteuren) ausschlaggebend ist.

²²⁶ Dabei ist stets die Mittelbarkeit und langfristige Auswirkung zu berücksichtigen. In biografischen Bereichen wie der Wanderung werden mitunter „langfristige Festlegungen“ von Akteuren getroffen, obwohl die Konsequenzen dieser Entscheidungen mitunter irreversibel erscheinen. Exemplarisch stehen dafür etwa der Eigenheimbau mit einer entsprechenden Bindung an die Baufinanzierung oder die Familiengründung. Derlei Festlegungen bezeichnen biografische Schlüsselmomente oder „transitorische Ereignisse“.

Bezüglich der individuellen Bereitschaft zum Pendeln kann generell dabei davon ausgegangen werden, dass gemäß den pluralistischen Lebensstilen, Lebensentwürfen und differierenden Ausstattung von Haushalten mit Ressourcen selbige unterschiedlich ausgeprägt ist. Gleichwohl bedingen sozialstrukturelle Faktoren einer zunehmenden beruflichen Mobilität und die Zunahme der Frauenerwerbstätigkeit tendenziell eine vermehrte Inkaufnahme von längeren Pendeldistanzen bis hin zum Fern- oder Wochenendpendeln.

nicht explizit ausschließlich auf Selbstselektionen der Akteure zurückzuführen sein; andernfalls würde sich nach Wanderungen die Verkehrsnachfrage nicht ändern. Nach der Analyse der Fallrekonstruktionen ist jedoch gerade festzustellen, dass eine Veränderung der Verkehrsmittelroutine insbesondere nach Wanderungen erfolgt. Mithin resultieren Randwanderungen respektive Wanderungen in Regionen mit geringerer räumlicher Ausstattung an Zielgelegenheiten in einer verstärkten PKW-Nutzung sowie einer Zunahme der zurückgelegten Entfernungen. Dies ist als eindeutiger Hinweis auf einen signifikanten Einfluss der Raumstruktur zu werten. Maßgeblich entscheidend für die Veränderung des Verkehrsverhaltens durch Wohnstandortverlagerungen sind somit insbesondere folgende Faktoren: Erstens, das bisherige Verkehrsverhalten hinsichtlich der Nutzung von Verkehrsmitteln, zweitens und auch eng damit verbunden, die Ausstattung des Haushaltes als Ausgangsniveau sowie schließlich die Wanderungsrichtung. Differenziert wird dabei eine städtische Größenordnung von ca. 50.000 Mindest-Einwohnern, ab denen ein adäquates ÖPNV-Angebot zur komplementären Nutzung von Car-Sharing vorhanden ist.

Bei der Analyse gilt summarisch festzustellen, dass in der Verkehrsforschung eine Stabilität des Verkehrsverhaltens, trotz exogener struktureller Veränderungen, allgemein als Routine interpretiert wird. Die Mutmaßung, dass bei Umzugshaushalten somit jedoch generell von einer Veränderung des verkehrlichen Verhaltens auszugehen ist, so wurde anhand der Untersuchung offenkundig, bezeichnet jedoch eine verkürzte Schlussfolgerung. Mithin kann auch ein Umzug zwischen innerstädtischen Bereichen zwar zunächst eine Erhöhung der Fahrleistung bedeuten, welche jedoch vornehmlich durch Rückbindungen an den vormaligen Wohnbereich bedingt ist und zugleich verdeutlicht, dass auch bei innerstädtischen Bezirken raumstrukturelle Differenzen festzustellen sind. Die Stabilität in der Verkehrsmittelnutzung bedeutet demnach nicht, dass keinerlei Routinebruch erfolgt und eigenes Verkehrshandeln vor dem Hintergrund der Veränderung des Wohnstandortes nicht kritisch reflektiert wurde. Vielmehr besagt ein solcher Sachverhalt lediglich, dass eine Neubewertung durchaus erfolgt, im Ergebnis jedoch festgestellt wird, dass das bisherige Verkehrshandeln auch unter neuen Bedingungen angemessen und hinreichend bezüglich der Verkehrsbedürfnisse ist.

Ein weiterer Erkenntnisgewinn der Analyse bezeichnet die sogenannten Akzeptanzschwellen, nach denen auch bei Veränderungen in der Mobilitätsbiografie ein routinebasiertes Verkehrshandeln zunächst beibehalten wird, bis eine solche – nur subjektiv definierbare – Akzeptanzschwelle erreicht ist. Damit eine solche Akzeptanzschwelle einen Neuorientierungsprozess nach alternativen Verkehrsmitteln forcieren kann, ist zu berücksichtigen, dass selbige Akzeptanzschwelle vornehmlich unter den folgenden Voraussetzungen erreicht werden kann:

- 1- Infolge und zugleich sukzessive begleitet von langsamen Diffusionsprozess (etwa latente

Unzufriedenheit bei Staus und Verkehr).²²⁷

2- Bedingt durch ein situations-disruptives Element wie ein Schlüsselerlebnis, welches zuvor nicht wahrgenommene Handlungsalternativen aufzeigt oder simplifizierend die individuelle Einschätzung und Wahrnehmung der eigenen verkehrlichen Praxis aus einem neuen Blickwinkel ermöglicht.

Bezüglich der benannten „key-events“ wurde bei der Analyse ersichtlich, dass nicht lediglich ein Wissen um Handlungsalternativen entscheidend ist, sondern insbesondere positiv konnotierte Erfahrungen Veränderungen im Verkehrsverhalten signifikant begünstigen. Die Genese eines „window of opportunity“ wird auch durch geänderte situative Gegebenheiten befördert. Dabei gilt bezüglich der Alltagskomplexität, dass die Integration einer funktionalen Äquivalenz zur Substitution des Automobils entsprechend anspruchsvoller ist, wenn die Anforderungen an die Alltagsorganisation komplexer sind. Die „Abkehr“ respektive Lösung vom Auto wird demnach insbesondere durch zwei Faktoren erleichtert und begünstigt:

1- wenn die Alltagsstruktur nur eine geringfügige Ausdifferenzierung aufweist und der Prozess der De-Integration des Automobils somit relativ zügig erfolgen kann.

2- wenn sich die Alltagskomplexität reduziert hat. Dies ist etwa dann zutreffend, wenn etwa Funktionstrennungen verringert wurden oder sich die verkehrlichen Ansprüche und Bedürfnisse infolge von biografischen Wandlungsprozessen verändert haben.

Den dargestellten Sachverhalten von mobilitätsbiografischen Prozessen folgend, forcieren insbesondere Veränderungen in der Lebenssituation von Akteuren, die eine Reduzierung von Komplexität bedingen, Routinebrüche in der zumeist von Invarianz geprägten Verkehrsmittelnutzung. Dabei begünstigen sie somit die Wahrscheinlichkeit zur Car-Sharing-Nutzung dahingehend, dass kein PKW benötigt wird. Ebenso kann die Nutzung von Car-Sharing jedoch auch durch das benannte Erreichen einer Akzeptanzschwelle in Bezug auf den PKW-Nutzen befördert werden. Dies gilt insbesondere bei einer eingeschränkten Nutzbarkeit des PKWs, etwa bei Reparaturen. Damit Car-Sharing jedoch als akzeptables Mobilitätsangebot genutzt werden kann, bedarf es weiterer Voraussetzungen, die zwingend erfüllt sein müssen. Dabei gilt zunächst der trivial anmutende Sachverhalt, dass Car-Sharing nur genutzt werden kann, wenn ein entsprechendes Angebot von CSO vorhanden ist. Dies umfasst zunächst das Vorhandensein eines entsprechenden Angebotes von CSO in nächstgelegener Umgebung

²²⁷ Als biografischem Prozess entspricht dies einer Verlaufskurve, bei der ein Akteur durch exogene Faktoren in seiner Wahlfreiheit der Verkehrsmittelnutzung eingeschränkt ist, unter anderem etwa bei Reparaturen.

sowie die Kenntnis des Car-Sharing-Konzeptes in dem benannten „window of opportunity“. Dabei gilt, dass zusätzlich zu den „free-access“-Möglichkeiten eine hohe Selbstbeweglichkeit mit den weiteren Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gewährleistet sein muss. Dieser Sachverhalt wurde bei der vergleichenden Fallanalyse ebenso wie die konzeptionelle Charakteristik von Car-Sharing als komplementärem Verkehrsmittel evident. Demnach bedingte erst die ergänzende Kombination des Fahrrads in Verbund mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Befragten eine zufriedenstellende Selbstbeweglichkeit. Dieser Sachverhalt bedingt, dass die vorgenannte Kombination die wesentliche Basis einer routinebasierten, multimodalen verkehrlichen Praxis bildet und aus instrumenteller Perspektive zugleich Car-Sharing als ein funktionales Äquivalent zum PKW-Besitz genutzt werden kann.

Damit gilt folglich, dass eine weitgehend autofreie Alltagsorganisation zwangsläufig mehrere spezifische, infrastrukturelle Rahmenbedingungen voraussetzt, die insbesondere in urbanen respektive städtischen Wohngebieten gegeben sind: Die nahräumliche Erreichbarkeit von gut ausgebauten ÖPNV-Angeboten sowie von Arbeitsstätten, Versorgungseinrichtungen und Serviceangeboten, die ebenfalls ein Car-Sharing-Angebot mit umfassenden Stationsnetzen ausmachen und mit dem vorgenannten ÖPNV zeitnah erreicht werden können.

Dabei wurde anhand der Fallanalysen ebenso belegt, dass eine Akteursentscheidung zugunsten oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel als „bounded-rationality“-Entscheidung bestimmbar ist und eine Präferenz demnach für die Akteure die subjektiv bemessene „bessere Lösung“ darstellen muss, von der sie profitieren. Dies bedeutet in Bezug auf die Veräußerung von Privat-PKWs zugunsten von Car-Sharing, dass eine solche Entscheidung durchaus vielschichtige Implikationen bedingt und somit nur sehr durchdacht erfolgt. Insbesondere sind dabei zwei Aspekte von signifikanter Bedeutung, einerseits die antizipierte Vermeidung von Kosten sowie andererseits die mit der Veräußerung verbundene Erwartung eines individuellen Gewinns, der jedoch nicht unbedingt monetärer Art sein muss. Vielmehr belegte die Fallanalyse, dass der Gewinn auch eine subjektive Entlastung darstellen kann. Dabei gilt jedoch, dass sowohl die benannten Voraussetzungen, etwa das ÖPNV-Angebot, aber auch die benannten subjektiven Gewinne, für die Akteure jeweils nur individuell bestimmbar sind. Die Ressourcenausstattung und spezifische Lebenssituation der Akteure beeinflusst im signifikanten Maß, wie mit den objektiven Gegebenheiten von äußeren Rahmenbedingungen umgegangen wird. Mithin sind etwa das ÖPNV-Angebot und Wartezeiten für einige Akteure akzeptabel, während andere indes weiterhin Car-Sharing nur als Ergänzung für ihre Mobilität nutzen und somit keine Substitution von automobil basiertem Verkehrshandeln darstellt. Obwohl somit zwar objektiv durchaus Unterschiede auszumachen sind, belegten die Fälle, dass auf subjektiver Ebene die Einschätzung über die Zufriedenheit mit den eigenen Fortbewegungsmöglichkeiten durchaus positiv erfolgte und mit entsprechend großer Zufriedenheit beschieden wurde.

Anknüpfend an die verhaltenstheoretische und mobilitätsbiografische Analyseperspektive erfolgte mit dem sozio-ökonomisch und sozio-kulturellem Ansatz ein perspektivischer Wechsel. Während bei den vorigen Ansätzen vor allem die praktisch-funktionale Ebene von routinebasierten Verkehrsverhalten im Kontext von alltagspragmatischer Rationalität im Vordergrund stand, bezeichnete der primäre Fokus nunmehr das Bourdieusche Modell des Habitus sowie den damit verbundenen, spezifischen Implikationen über den Zusammenhang von Lebensstilen und Klassen. Dabei ermöglichte dieser Ansatz insbesondere einen Erkenntnisgewinn bezüglich des von den befragten Akteuren tatsächlich praktizierten Verkehrsverhaltens. Die dem Modell inhärenten Annahmen über Distinktionsbestrebungen von Akteuren erlaubten dabei Einordnungen des gesellschaftlichen Leitbildes von Automobilität in die prozessualen Veränderungen des Verkehrsverhaltens zugunsten von Car-Sharing. Diesbezüglich wurden die maßgeblichen Erfolgsfaktoren des hegemonialen Leitbildes belegt, vor allem wurden dabei das mit dem Besitz und der Nutzung von Automobilen konnotierte Versprechen von Freiheit sowie Autonomie und Individualität evident. Gleichsam wurde die signifikante Bedeutung der mit Automobilen verbundenen Möglichkeit zur selbstbestimmten und spontanen Selbstbeweglichkeit sowie die Bedeutsamkeit des Automobils als Symbol sozialer Zugehörigkeit und den damit verbundenen Möglichkeiten zur gesellschaftlichen Teilhabe sowie den erweiterten Chancen in einem Umfeld von gesellschaftlichen Konkurrenzsituationen belegt. Bei den vorgenannten „Werten“ wird das Auto somit als erstrebenswertes Gut definiert sowie als Instrument zur „Macht“ einer selbstbestimmten Mobilität.

In diesem Kontext war vor allem der Wandel von partiell emotionalen Beziehungen zum Privat-PKW, welche eine suffiziente und damit nachhaltige Nutzung von Automobilen zunächst unwahrscheinlich erscheinen lassen, von besonderem Belang: Der bei diesen Akteuren erfolgte Bewusstseinswandel von derlei Beziehungen zugunsten von ökologischen Werteinstellungen belegte einerseits die eingangs definierte Vermutung von der Prozesshaftigkeit von Verkehrshandeln und damit verbundenen Präferenzen und mobilitätsbezogenen Einstellungen. Andererseits bedeutete dies zudem die Erkenntnis, dass Veränderungen der Verkehrsnachfrage nicht nur von singulären, zeitlich begrenzten Schlüsselereignissen („key events“) ausgehen können. Vielmehr sind ebenso langfristige Erfahrungen ein maßgeblicher Faktor zur Veränderung des Verkehrshandelns. Dieser Sachverhalt verweist damit auf die mobilitätsbiografische Perspektive und andererseits ebenso auf die Bedeutung Habitus prägender Erfahrungszeiträume.

In instrumenteller Perspektive implizierte diese Feststellung die entsprechende Differenzierung zwischen der Prä- und Post-Adoleszenzphase, da der Habitus auch im verkehrlichen Bereich der Mobilität sowohl den Repräsentant als auch das Produkt seiner (Sozialisations-)Bedingungen darstellt. Diesbezüglich wurde in den Fallanalysen evident, dass vor allem Lernprozessen und den von Bildungsinstanzen vermittelten Leitbildern eine besondere Be-

deutung am Anteil der späteren verkehrlichen Praxis der Akteure beizumessen ist. Die „vorgelebte Mobilität“ wurde dabei insbesondere an dem Aufwachsen in einer „Automobil“-affinen sozialen Umwelt und den damit verbundenen Erwartungshaltungen ersichtlich. Ein Beleg für diesen Sachverhalt bezeichnet vor allem die Sozialisation „älterer“ Akteure, bei denen Automobilität nicht nur Ausweis der Adoleszenz, sondern auch die „Grundausstattung“ eines „vollwertigen Gesellschaftsmitglieds“ darstellt. Mithin bezeichnen die lebensweltlichen Bedingungen von Akteuren dabei jedoch nicht nur eine prägende Wirkung in ihrer Beziehung zu Fahrzeugen (emotional, gebrauchorientiert), sondern auch zu dem gesellschaftlichen Leitbild von Automobilität.

Da das benannte Erlangen des Führerscheins – sowie den damit meist verbundenem Erwerb eines Automobils – nicht nur die Volljährigkeit belegen und damit den Eintritt in die „Erwachsenenwelt“, gilt es zugleich zu berücksichtigen, dass als zentrales Element der Erfolgsbedingungen von Automobilen (und des Leitbildes) auch stets die „Spiegelung des Wunsches nach Distinktion im Sinne des Andersseins als die Masse und des Gleichseins im Milieu“ benannt ist. In der Analyse bezeichneten somit die Begrifflichkeiten von Habitus und Distinktion die maßgeblichen Begriffe der instrumentellen Terminologie zur Erklärung von sozialer Ungleichheit und entsprechenden Differenzen. Die dabei evozierte Fragestellung, wie eine Veränderung des Habitus erfolgt und wie es sich mit der Distinktion bei bedeutsamen Produktgütern wie Automobilen bei bestimmten Lebensstilen verhält, implizierte zunächst eine nähere Definition von der Begrifflichkeit Distinktion. Dafür wurde, anknüpfend an die vorgenannte Erfolgsbedingung des Automobils, die Distinktion als „demonstrative Abgrenzung“ bestimmt, welche einerseits zur Legitimation von Herrschaftsbeziehungen genutzt werden kann, aber zugleich ermöglicht, dass bestimmte Lebensstile durch eine kulturelle Praktik (Automobilnutzung) konstituiert werden.

In der eingangs eingebrachten Fragestellung nach der sozio-ökonomisch-kulturellen Charakteristik der Car-Sharing-Nutzer wurde der Bourdieusche Ansatz der Klassenfraktionen genutzt, um verschiedene Relationen zwischen der Zugehörigkeit zu vorgenannten Klassenfraktionen und der Nutzung der Mobilitätsdienstleistung zu bestimmen. Dabei galt die grundlegende Annahme, dass das Automobil in funktioneller Perspektive im besonderen Maße zur Distinktion geeignet ist, jedoch nur spezifische Klassenfraktionen eine besondere Affinität zum Car-Sharing aufweisen. Die Vermutung, dass ein Bezug zu Car-Sharing vor allem bei den Klassenfraktionen der sogenannten „beherrschten Herrschenden“ und des neuen Kleinbürgertums festzustellen ist, basiert auf dem Sachverhalt, dass sie über relativ – in Bezug auf ihre Klasse – geringe ökonomische Ressourcen, aber dafür umso mehr kulturelles Kapital verfügen. Bei der Klasse der Herrschenden ist hierbei ein Habitus bedingter Geschmack der Distinktion bzw. eine distinktive Praxis maßgeblich, die jedoch durchaus differenziert ist: Während Automobile für das ökonomisch vermögende Besitzbürgertum vor-

nehmlich Statussymbole darstellen, erfolgt bei den „kulturell Kompetentesten“, der beherrschten Fraktion der herrschenden Klasse, ein gänzlich anderer Ansatz. Indem sie einen ästhetischen Lebensstil der „asketischen Aristokratie“ nutzen, intendieren sie, sich von den ökonomisch Bessergestellten abzugrenzen und zugleich den „Mangel“ an diesen Ressourcen zu kompensieren. Diese Askese wurde in der Analyse mit Verweis auf Bittlingmeyer dadurch charakterisiert, dass sie durchaus auf einem hohen materiellen Niveau erfolgt und dabei generell den Autobesitz als legitimen Ausweis der Zugehörigkeit zur gehobenen Klasse bedingt. Gleichwohl wurde in der Fallanalyse festgestellt, dass diese von Bittlingmeyer definierte Vermutung nur eingeschränkt Gültigkeit obliegt. Vielmehr wurde bei dieser Nutzergruppe der Autobesitz respektive die routinebasierte Autonutzung als signifikante Einschränkung der individuellen Handlungsfreiheit bestimmt. In diesem Sinne bezeichnet der bewusste Verzicht auf einen Privat-PKW eine Entlastung von der „Macht der Gewohnheit“; und bietet zudem die Möglichkeit der Distinktion. Mithin erlaubt die Nutzung von Car-Sharing somit die Darstellung einer selbstbestimmten, bewussten, zweckrationalen Autonutzung, die nicht von der „Gewohnheit diktiert“ erfolgt. Dabei werden dann die besonderen Fähigkeiten, wie das Organisationstalent, das damit verbundene Abstraktionsvermögen sowie soziale Fähigkeiten betont, welche die Veräußerung des Privat-PKWs zugunsten der mit Car-Sharing verbundenen höheren Komplexität bedingt. Dieser Sachverhalt bezeichnet entsprechend den Fallanalysen jedoch nicht eine Belastung, sondern wird als Zugewinn von Handlungsautonomie und Entscheidungsfreiheit gewertet. Vorgenannter Aspekt verdeutlicht einerseits, dass sowohl eine symbolische Ebene der Distinktion als auch eine handlungstheoretische Ebene in Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung festzustellen ist. Gleichwohl wurde damit die naheliegende Fragestellung bestimmt, wie es seitens der Akteure um die Distinktion bezüglich der funktionellen Charakteristik des Automobils als Statussymbol bestellt ist. Dabei wurde anhand der Fallanalysen evident, dass eine Statusfunktion seitens der Interviewpartner vor dem Wechsel zum Car-Sharing nicht von Belang war und partiell sogar negiert wurde. Gleichwohl ist festzustellen, dass sich die Befragten der instrumentellen Bedeutsamkeit bewusst sind, in ihrem jeweiligen Umgang damit sowie bei den Einstellungen diesbezüglich aber durchaus signifikante Unterschiede definierbar sind.

Mithin umfasst das Spektrum etwa eine Differenzierung zwischen „Autofans“ und „Nicht-Autofans“ ohne sich selbige zu eigen zu machen, aber ebenso auch die Intention sich gegenüber „Protzkarren“ abzugrenzen. Eine solche Aversion wird mitunter auch intendiert, in der Absicht etwa mit einem „Käfer“ ein Contra-Symbol zu vermeintlich eher prestigeträchtigen Fahrzeugen zu „etablieren“. Gleichwohl obliegt auch diesem Ansinnen einem in der Analyse benannten Trugschluss und etabliert damit unintendiert die distinktionsfähigen Fahrzeuge in ihrer Statussymbolik: Mit dem Bestreben den symbolischen Wert von bestimmten Fahrzeugen zu annullieren, wird quasi vorbildlich der Bourdieu'sche Ausspruch, jeder (Kon-

sum-)Akt sei auch (un-)willentlich und damit unintendiert distinktionsbehaftet untermauert.

Bei der Gruppe der „kulturell Kompetentesten“ erfolgt mitunter auch die Neudefinierung der instrumentellen Funktion von Automobilen als Statussymbol (vom Eigentum zum „Verfügen-Können“ umgewidmet). Dabei erfolgt die Nutzung von Car-Sharing und der Verzicht auf den Privat-PKW unter Umwidmung der instrumentellen Funktion als Statussymbol. Entsprechend forciert dieses Vorgehen das Selbstbildnis einer ökologisch-bewussten Avantgarde nachhaltiger Mobilität. Dabei kann ein solch meist moralisches Agieren sowohl altruistisch (ökologische Umwelt als Gemeingut), aber auch durchaus egoistisch („Identitätspflege“) motiviert sein. Voraussetzung für eine solche Distinktion ist jedoch, dass sie nicht die „Aura des Verzichts“ mit einem etwaigen Statusverlust darstellt, sondern vielmehr eine Aura des „Luxuriösen“. Dies kann einerseits die Distinktion über die benannten Fähigkeiten sein, den Alltag auch „autofrei“ managen zu können, als auch über die Auswahl der verfügbaren PKW. Gleichwohl bedarf und impliziert eine bewusste Autofreiheit, die nicht auf finanziellen Restriktionen basiert, bedingt durch die hohe Symbolkraft des Automobils, ein entsprechend hohes Maß an sozialer Integration, um einer Fehlinterpretation und Missverständnissen in diesen Schichten vorzubeugen.

Nach finanziellen Aspekten wäre die Unterklasse, aufgrund ihrer Charakteristik mit einer relativ geringen ökonomischen Ressourcenausstattung, nominell als potentielle Nutzerbasis der CSO einzuordnen. Dies gründet vornehmlich in den potentiellen Einsparmöglichkeiten bei einer jährlichen Fahrleistung unterhalb des Break-Even-Points, nach dem Car-Sharing eine kostensparende Alternative gegenüber dem Privat-PKW bezeichnet sowie dem pragmatisch orientierten „Notwendigkeitsgeschmack“, der an dem Mach- und Erreichbaren orientiert ist. Gleichwohl sind Konsumgüter, auf deren Privatbesitz zugunsten von Suffizienzstrategien und nachhaltigen Lebensstilen verzichtet werden sollte, zumeist als Mittel der (Sozial-)Integration definiert und damit sind Automobile nicht nur wesentlicher Bestandteil der Mobilitätsgestaltung, vielmehr bezeichnet das Eigentum eines Privat-PKWs eine Norm zur (Sozial-)Integration und zur Gewährleistung der gesellschaftlichen (materiellen, symbolischen) Partizipationschancen.

Eine PKW-Veräußerung zugunsten von Car-Sharing bezeichnet somit zwar eine individuelle, jedoch milieu-untypische Handlung, die einer besonderen Begründung bedarf. Die damit verbundene Rechtfertigung zur Vermeidung von Sanktionierungen muss jedoch stets rational erfolgen, damit den Konformitätsprinzipien entsprochen werden kann. Dabei begründet dieses Konformitätsprinzip, dass Intentionen stets als Entscheidung für das Notwendige dargestellt werden müssen und nicht als distinktive Intention seitens der Akteure. Damit ist mit Verweis auf Bittlingmeyer bei den Klassenfraktionen resümierend festzustellen, dass obwohl suffiziente Lebensweisen für Akteure mit wenig Ressourcen geeignet sind, erst eine genü-

gende Ressourcenausstattung von der Verpflichtung zum Genuss „entbindet“. Mithin ist also eine signifikante Diskrepanz zwischen suffizienten Alltagspraktiken und etablierter Erlebnisorientierung bei diesen Akteuren, die eigentlich für Car-Sharing geeignet sind, festzustellen. Gleichwohl ist ebenso festzustellen, dass mitunter ein Konformitätsprinzip auszumachen ist, welches bei der Fokussierung von Klassen neben der Ausstattung mit Ressourcen zu berücksichtigen ist. Dabei gilt selbiges Prinzip mit unterschiedlichen Prämissen bei den verschiedenen Klassenfraktionen bezüglich der Distinktion: Während das Automobil als Statussymbol funktionell anerkannt wird, bedarf es bei der Gruppe der beherrschten Herrschenden eines entsprechend hohen Maßes an sozialer Integration und ökonomischer Ressourcen, damit die angestrebte Neudefinierung von Luxus weiterhin als etabliertes Symbol anerkannt wird. Dabei darf die Alternative des Car-Sharing also nicht als Beschränkung von ökonomischen Ressourcen gelten, da dem Automobil die benannte Symbolfunktion obliegt. Demgegenüber ist bei einer (un-)intendierten Distinktion in den „unteren“ Klassenfraktionen ein indirekt diametral anmutender Konformitätszwang festzustellen, geradezu konträr bedarf es der Rechtfertigung mit Verweis auf ökonomische Restriktionen, welche die Car-Sharing-Nutzung begründen. Damit sind entsprechend der dargestellten differierenden Konformitätslogik der verschiedenen Klassenfraktionen implizit mehrere spezifische Intentionen zur Distinktion festzustellen: Mithin umfasst das Spektrum dabei sowohl ökologische Beweggründe, aber auch moralisch-ethische Anliegen sowie ebenfalls auch die Anpassung des (verkehrlichen) Habitus an eine veränderte finanzielle Situation, bei der sowohl die soziale Integration in das jeweilige spezifische Milieu gewährleistet bleiben soll und zugleich die individuellen Mobilitätsansprüche entsprechend befriedigt werden.

Die vorgenannten Erkenntnisse bezüglich mobilitätsbezogener Distinktionsbestrebungen im Bourdieuschen Kontext implizierten dabei die naheliegende Vermutung, dass auf individueller Ebene eine nachhaltige Mobilitätsausrichtung vornehmlich dadurch begünstigt wird, dass sich bereits über einen längeren Zeitraum vor dem Car-Sharing-Beitritt eine gebrauchswertorientierte Einstellung zu Automobilen bei den Akteuren etabliert hat. Eine Veräußerung des eigenen PKWs zugunsten von Car-Sharing ist entsprechend dieser Prämisse nur unter der Voraussetzung möglich, dass die Statusfunktion von Automobilität für Akteure nur untergeordnet respektive sekundär von Belang ist. Dies gilt insbesondere dann, wenn (Milieu- und Klassenfraktionen) spezifischen Konformitätsprinzipien entsprochen werden kann und die Einstellungen von Akteuren zur Automobilität vornehmlich rational sind respektive die Nutzung rational erfolgt.

Demgegenüber gilt jedoch gleichsam, dass eine emotionale Beziehung zu Automobilen sowie ein spezifischer (selbstgestellter oder milieuspezifischer) unbedingter Eigentumsanspruch als weitgehender Hinderungsgrund bis hin zum Ausschlusskriterium für die Nutzung von Car-Sharing gelten. Damit vor diesen Einschätzungen eine aktive Implementierung von

Car-Sharing in die individuelle Ausgestaltung der Mobilität erfolgen kann, sind somit zahlreiche hinreichende Bedingungen evident, welche zuvor erfüllt respektive gegeben sein müssen. Dabei werden einerseits die objektiven Kriterien sowie demgegenüber die subjektiven Aspekte auf individueller Akteursebene differenziert. Mithin sind sowohl die gültige Fahrerlaubnis sowie eine geringe PKW-Nutzungshäufigkeit (definiert als geringe Einbindung in die Alltagsstruktur) ebenso wie die damit verbundene PKW-Jahresfahrleistung und ein Wohnsitz in zumeist größeren, urbanen Wohngebieten mit entsprechenden Car-Sharing-Angeboten als signifikant bedeutsam definiert. In Relation zur geringen Jahresfahrleistung ist diese besonders dann gewährleistet, wenn die PKW-Nutzung überwiegend für Versorgungsfahrten (Großeinkauf) und etwaige Freizeitfahrten erfolgt, nicht jedoch für Routinewege. Diese objektiven Sachverhalte werden auf der personenbezogenen Ebene vornehmlich durch eine positive Einstellung und Affinität zum ÖPNV sowie zum Car-Sharing ergänzt. Demnach wird eine Nutzung dieses Mobilitätskonzeptes besonders dadurch ermöglicht, wenn zum PKW eine vornehmlich rationale und gebrauchswertorientierte Einstellung vorhanden ist und die Verkehrsmittel des ÖPNVs gern genutzt und positiv konnotiert sind. Dies impliziert zumeist, dass dem Automobil kein besonderer Stellenwert mehr beigemessen wird respektive er instrumentell gar umdefiniert wird und keine emotionale Beziehung zum Fahrzeug festzustellen ist. Gleichwohl wurde mit diesen Aspekten die Fragestellung impliziert, welche weiteren hinreichenden Bedingungen additional zu den notwendigen Voraussetzungen gegeben sein müssen, damit eine spezifische Handlung – die PKW-Veräußerung und die Car-Sharing-Nutzung – ermöglicht und begünstigt wird. Mithin wurde evident, dass beinahe in sämtlichen Fallrekonstruktionen eine spezifische Entscheidungssituation festzustellen ist, in der die Befragten die Konzeption als alternative Mobilitätsmöglichkeit wahrgenommen und auf ihre entsprechend adaptive Passung bezüglich der Mobilitätsansprüche und situativen Umstände geprüft haben. Vorgenannte Entscheidungssituationen, welche auch in der mobilitätsbiografischen Perspektive als „window of opportunity“ evident wurden, differenzieren sich dabei vornehmlich durch die Unterscheidung ihrer Ausgangslage. Dies gilt insbesondere für die personale Akteursebene: ist für die Akteure ein akuter Handlungsbedarf auszumachen oder verfügen sie über (zeitliche und finanzielle) Ressourcen, so dass ein Abwägungsprozess frei von „Druck“ erfolgen kann. Gleichsam ist damit auch die jeweilige „Offenheit“ der Akteure von maßgeblichem Belang und variiert vornehmlich in unterschiedlichen Informationsrecherchen, dem Grad wie intensiv selbige durchgeführt werden und wie weitgehend die Prüfung von Alternativen durchgeführt wird. Während dabei ein eher unzufriedenes Verhältnis respektive eine solche Einschätzung und Empfinden der eigenen Mobilitätssituation die Offenheit gegenüber alternativen Mobilitätskonzepten signifikant positiv befördert, gilt eine ähnlich positive Wahrnehmung auch als beeinflusst durch entsprechende Erzählungen von Bekannten, Werbung und Medienberichten, die damit maßgeblich begünstigen, dass Car-Sharing zur

subjektiv realistischen Handlungsoption avanciert.

Demgegenüber ermöglichte die Differenzierung ebenso eine Feingliederung von Kontrafaktoren beim klassischen Car-Sharing, welche quasi diametral verortet sind. Mithin sind somit auf personenbezogener Ebene sowohl eine emotionale Verbundenheit mit dem Privat-PKW, eine Einschätzung mit entsprechendem Stellenwert von Fahrzeugen als Statussymbol sowie eine geringe Wertschätzung von alternativen Verkehrsmitteln (Umweltverbund) als maßgebliche Hinderungsgründe zu benennen. Ein geringer oder unzutreffender Kenntnisstand zu Car-Sharing und gleichsam auch den Kosten des eigenen Fahrzeugs auf Akteursebene, steht dabei in enger Relation zu den allgemeinen Car-Sharing-Faktoren. Wenn seitens der Dienstleistungsanbieter die Verfügbarkeit nur auf dicht besiedelte Wohngebiete beschränkt ist, bedingt dies eine verminderte Sichtbarkeit des Angebotes in den übrigen Wohnraumgebieten. Dies bedeutet, dass in den entsprechenden Wohngegenden eine aktive Informationsrecherche weitgehend ausbleibt und auch vermeintlich Interessierte sich nicht mit den vermeidbaren Kosten ihres PKWs auseinandersetzen. Die vorgenannte Verbindung von allgemeinen und personenbezogenen Faktoren steht dabei in enger Relation zu nutzungsbezogenen Faktoren. Mithin ist eine geringe Wertschätzung von alternativen Verkehrsmitteln durchaus an die persönlichen Erwartungen der potentiellen Car-Sharing-Kunden gebunden. Dabei sind sowohl überfüllte und verspätete Anbindungen ebenso wie Einschränkungen der Fahrpläne und Fahrzeuge – zumindest bei frühen, klassischen Konzepten des Car-Sharing – für einen Umstieg zur Nutzung des Mobilitätskonzeptes nicht als vorteilhaft zu bestimmen. Dieser Sachverhalt ist dabei insbesondere für die benannten zivilgesellschaftlich orientierten, nicht originär wirtschaftlich ausgerichteten CSO von Belang, da neben einem längeren Anreiseweg zu den Stellplätzen der Fahrzeuge auch eine Fahrzeugverfügbarkeit nicht durchweg gegeben war. Gleichwohl gilt, dass mit der zunehmenden Etablierung von „free-floating“-Konzepten der überregional professionell agierenden CSO diese Aspekte zunehmend weniger von Belang für die Nutzer sind, da auch das Fahrzeugangebot und die Fahrzeugverfügbarkeit signifikant verbessert wurden.

In der Fallrekonstruktion wurden bei der Fragestellung nach den spezifischen Motivationslagen zwei primäre Motivationspole evident: Einerseits ein vornehmlich ökonomisch finanzieller sowie andererseits ein ökologisch ausgerichteter Motivationspol. Die Diskrepanz zwischen mehr ökologisch orientierten Befragten gegenüber einer überwiegend ökonomischen Motivation impliziert indirekt die Vermutung, dass selbige durch eine unterschiedliche Ressourcenausstattung begründet ist. In sozialstruktureller Perspektive wurden jedoch, wie dargestellt, ein generell hohes Bildungsniveau und eine zumeist finanziell gute und solide Situation als Charakteristik von typischen Car-Sharing-Kunden definiert. Im Rahmen der Fallanalyse wurde dies durchgehend bestätigt; unter finanziellen Gesichtspunkten sind sowohl die „ökologischen“ und die „ökonomischen“ Car-Sharing-Nutzer bei den Befragten vorwiegend

gut situiert. Eine damit verbundene Vermutung, dass Car-Sharing bei monetären Motivationslagen lediglich von Akteuren mit einer geringen Ausstattung an diesen Ressourcen genutzt wird, wurde in der Fallanalyse als Pauschalurteil bestimmt.

Dabei ist für die „ökologisch motivierten“ Interviewpartner festzustellen, dass die Veräußerung des Privat-PKWs vornehmlich eine entlastende Funktion bezeichnet. Der konkrete Nutzen basiert dabei insbesondere in der Reduzierung des Dilemmas um die Diskrepanz zwischen dem individuellen Umweltbewusstsein sowie dem Wissen um das umwelt-ökologisch belastende Verkehrshandeln einer automobilbasierten Mobilität andererseits. Dabei bestand die spezifische Intention darin, eine Kongruenz zwischen Wertvorstellungen und individuellem Handeln zu erreichen. Die Veräußerung des Fahrzeugs bezeichnete dabei jedoch einen temporal längeren Prozessablauf, der einerseits die Vermutung eines prozesshaften Verkehrshandelns bestätigte, andererseits jedoch selbstbestimmt erfolgte und auf den ökologischen Werthaltungen der Akteure basierte. Gleichwohl wurde ebenso evident, dass die akteursseitigen Einstellungen durchaus komplex sind und die damit allgemein verbundene Benennung der ökologischen Motivation selbst weiter differenzierbar ist. Mithin umfasst sie ein Spektrum, das primär naturverbunden fundiert ist, aber ebenso auch moralisch konnotiert sein kann. Dies ermöglicht die im Bourdieuschen Ansatz dargestellte Chance zu einer diesbezüglichen Distinktion. Ebenso wurde jedoch auch evident, dass die ökologische Motivation durchaus auch primär rational begründet werden kann und dabei auf wissenschaftlichen Argumentationslogiken basiert. Gleichsam den ökologisch motivierten Interviewpartnern eröffnete das Konzept von Car-Sharing auch den „ökonomisch motivierten“ Interviewpartnern zahlreiche Möglichkeiten: Einerseits kann der kostenintensive Erwerb und Unterhalt eines Fahrzeugs vermieden werden, ohne dabei auf die Nutzung eines Fahrzeugs verzichten zu müssen. Die Beschränkung einer Möglichkeit, stets spontan mit dem eigenen Automobil „überall“ hinfahren zu können, wird mitunter zwar als nachteilig gewertet, zugleich aber durch die Einsparungspotentiale auf der Kostenseite deutlich aufgewogen. Damit umfassten die ökonomischen Erwägungen sowohl Einsparmöglichkeiten, um die damit freigesetzten Ressourcen anderweitig verwenden zu können, ohne jedoch darauf angewiesen zu sein. Eine knappe Ressourcenausstattung bezeichnet eher die Ausnahme. Vielmehr war die Veräußerung des eigenen PKWs zugunsten von Car-Sharing nicht auf eine finanzielle Engstellung zurückzuführen, sondern bezeichnet ein Vorgehen, bei dem bewusst Prioritäten gesetzt wurden. Dabei sind somit nicht nur die finanziellen Ausgaben reduziert, sondern auch auf anderen Ebenen eine entlastende Wirkung festzustellen, einerseits statt einem Privat-PKW die Vielzahl von Car-Sharing-Pool-Fahrzeugen zu nutzen, aber auch etwa das Erlangen von Autonomie gegenüber „traditionellen“ Wertesystemen mit dem Eigentumsanspruch sowie die Möglichkeit, die eingesparten finanziellen Ressourcen zu nutzen, um freizeithlichen Reisehobbys nachzugehen.

Den vorgenannten zentralen Dimensionierungen der Motivationslagen folgend, ermöglicht die Definition der ökologischen und finanziell orientierten Grundstrukturen eine Typisierung der Car-Sharing-Nutzer. Damit erfolgt eine zuordnende Eingruppierung der Interviewpartner in ein heuristisches Schema sowie verschiedene typologische Felder, welche die differierenden Handlungsrelevanzen und deren spezifische Reichweite zugeordnet darstellen. Dabei bezeichnen die Interviewpartner des gewählten Samples bewusst nicht „Durchschnittstypen“, welche den „klassischen“ Car-Sharing-Kunden darstellen. Vielmehr ermöglicht ihre genuine Typik und damit ihre Gegensätzlichkeit eine Definierung des typologischen Feldes und damit einerseits sowohl die Bestimmung von handlungsrelevanten Motiven und ihre Reichweite bei den Befragten sowie andererseits eine spezifische grundlegende Strukturierung aufzudecken. Die in der Analyse erfolgte Zuordnung entlang der definierten Achsen der Felder bezeichnet somit explizit nicht den „Durchschnitt“, sondern auf instrumenteller Ebene einen Idealtypus eines Modells, welches in der Gesamtheit das besonders ausgeprägte Spektrum in einer Vielzahl von Typiken bei einem spezifischen Typus darstellt. Dabei sind insbesondere die folgenden Typiken definiert und anhand ihrer spezifischen Merkmalsausprägungen bestimmt: „bewusst Autofreie“, deren Gemeinsamkeit mit den vornehmlich monetär interessierten „Kostenminimierern“ in einer geringen Fahrleistung sowie einem entsprechend marginalen Nutzungsbedarf an automobiler Mobilität besteht. Die signifikante Differenz zwischen diesen modelhaften Idealtypen ist dabei in den für sie bedeutsamen und somit handlungsrelevanten Motivlagen verortet. Dabei bezeichnet die primär ökologische Motivation der „bewusst Autofreien“, bei gleichzeitiger Verneinung von finanziellen Motivationsaspekten, den Kontrapol zum „Kostenminimierer“, bei diesem sind vornehmlich monetäre Ressourcen von Bedeutung, während eine ökologische Motivationslage nicht von Belang ist. Den vorgenannten Kontrapolen im Achsenmodell wurde in der Analyse mit dem „umweltbewussten Kostenminimierer“ ein idealtypisches Modell zugeordnet, welchem eine Mittlerrolle obliegt. In Relation zu den anderen Modelltypen ist die Charakteristik dabei durch einen etwas erhöhten Nutzungsbedarf und eine entsprechend erhöhte Fahrkilometerleistung bestimmt, während sowohl ökologische und auch ökonomische Motivationslagen von Belang sind. Dies bedeutet, dass beide Motivationspole bei diesem Modeltypus ihren Anklang finden und ihrerseits ein Kontinuum bezeichnen, bei dem zwischen den Motivationspolen zahlreiche Mischtypen denkbar sind. Wie weitgehend der Anteil von genuin ökonomisch respektive umweltökologisch orientierten Typen in der gegenwärtigen Kundschaft repräsentiert ist, lässt sich, wie in der Analyse festgestellt, zumindest anhand der bisherigen Analysen, nicht abschließend bestimmen. Dies war für die Analyse jedoch unproblematisch, da das primäre Anliegen durch die Intention definiert ist, soziale Gesetzmäßigkeiten und Gefügeordnungen aufzudecken und zu begründen. Der vorgenannte Sachverhalt gründet entsprechend der Analyse vor allem darin, dass seitens der Befragten auch konkret pragmatische Gründe, wie

etwa die umständlichen Parkplatzsuchen, als bedeutsam angeführt wurden, die jedoch implizit auch als ökologische Belastung durch die automobilen Mobilität eingeordnet werden können. Damit gilt entsprechend den Fallanalysen, dass in der tatsächlichen Mobilitätspraxis bei der überwiegenden Mehrzahl der Car-Sharing-Nutzer eine vielschichtige Motivationslage festzustellen ist, welche die benannten Motivationspole und pragmatische Erwägungen umfasst und den Umstieg zur nachhaltigen Mobilität begünstigt. Dabei gilt ebenso, dass die „reinen Kostenminimierer“ einen idealtypischen Modeltypus bezeichnen, der analytisch berechtigt und begründet ist, dem aber in der konkreten Nutzung von Car-Sharing wohl nur eine Minderheit entsprechend dürfte.

Den bisherigen Erkenntnissen folgend implizieren selbige die Fragestellung, in wie weit die pragmatischen Motive für Akteure handlungsrelevante sind? Allgemein ist dabei die Vermutung naheliegend, dass pragmatische Beweggründe für Car-Sharing-Kunden, die zuvor über kein eigenes Fahrzeug verfügten, eine grundsätzlich wichtigere Bedeutung zukommt, als bei der untersuchten Samplegruppe vormaliger Autobesitzer, für welche diese weniger bedeutsam waren.²²⁸

Unter der Prämisse, dass reine „Kostenminimierer“ bislang eher eine Randgruppe bezeichnen dürften, ergibt sich für Nutzer, die nicht bestrebt sind, ein eigenes Fahrzeug zu besitzen, eine besondere Betrachtungsmöglichkeit. Seitens der Akteure, welche nicht intendiert sind, ein eigenes Fahrzeug zu erwerben, dürften umwelt-ökologische Argumentationsreihen dabei mehr dem Imagegewinn dienen, denn als spezifische Beitrittsmotivation oder gar Ausdruck einer entsprechenden Überzeugung sein.

Diese Einschätzung gründet vor allem in zwei eng miteinander verbundenen Sachverhalten; einerseits wird eine akteursseitige Vorliebe respektive Priorisierung bei der Auswahl der Verkehrsmittel durch den Wechsel zum Car-Sharing nur marginal verändert, andererseits bestehen zudem schon meist feste Routinen in der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (vgl. Brandt 1995).

Dabei scheint die Annahme naheliegend, dass der Bedarf an automobiler Mobilität bis zum Wechsel sowohl mit Angeboten von konventionellen Autovermietungen und privaten Autoausleihen erfüllt wurde. Die Vorzüge des Car-Sharing gegenüber der informellen Automitbenutzung beruhen dabei insbesondere auf der zunehmenden Professionalisierung der Car-Sharing-Organisationen. Mithin sind für die Kunden sowohl rechtliche wie finanzielle Aspekte eindeutig geregelt. Die von Brandt (ebd.: 164) angeführten Aspekte einer komfortablen Möglichkeit, jederzeit und relativ unproblematisch den Zugriff auf eine Auswahlsektion von Fahrzeugen zu erlangen, scheinen dabei besonders mit der zunehmenden Professionalisie-

²²⁸ Dies gilt insbesondere für die frühen Gruppen der zivilgesellschaftlich organisierten Car-Sharing-Organisationen. Bei den Fallinterviews die pragmatische Motivation etwa bei Peter Brandlmeier (I2) anhand der von ihm empfundene Entlastung, nicht mehr für die Wartung eines eigenen Fahrzeugs zuständig zu sein, deutlich. Ebenso war es auch Franz Norgauer (I5) nach zahlreichen defekten PKWs ein wichtiges Anliegen, von dergleichen Aspekten, wie Reparaturen und Werkstattaufenthalten, entlastet zu sein.

rung erfüllt. Insbesondere dieser dürfte dabei insofern eine signifikante Bedeutung beizumessen sein, da zivilgesellschaftlich organisierte Car-Sharing-Anbieter nur bedingt über eine umfangreiche Fahrzeugflotte verfügen, so dass bei diesen der angeführte Zugriff nur als „einigermaßen sicher“ (ebd.) gelten kann.

Was folgt aus diesen Ergebnissen als Implikation bezüglich der Weiterentwicklung von Car-Sharing als professionelle Dienstleistung und den eingangs formulierten Leitfragen? Mithin somit gleichsam auch der Frage, wie weitere Kundensegmente adressiert und erreicht werden können. Sowohl die Potentialanalysen als auch die in jüngster Vergangenheit bis gegenwärtig ansteigenden Nutzerzahlen lassen darauf schließen, dass Interessenten von Car-Sharing, wie dargestellt, in zunehmenden Maß pragmatisch orientiert sind. Damit bedeutet dies zunächst und einerseits, dass selbige Einstellungen zunehmend zur primär-dominanten Motivationslage avancieren und andererseits, dass ökologische Einstellungen gleichsam nachrangig sind. In diesem Kontext ist dabei festzustellen, dass bei den vielfach Interessierten zahlreiche Haushalte mit PKWs – und damit auch mit einem oder mehreren SUVs – festzustellen sind. Zu vermuten ist bei diesen Akteuren, dass selbige größtenteils keinen vollständigen respektive nur einen partiellen De-Routinisierungsprozess vom Privat-PKW durchlaufen haben. Damit gilt überdies, dass sie als potentielle Kundschaft vielmehr konkret von ihrem Ausgangspunkt – dem Fahr- respektive Standpunkt - abgeholt werden müssen. Um diese Zielgruppe somit bei ihren konkreten Bedürfnissen zu erreichen, sollte Car-Sharing, nach den Ergebnissen der empirischen Analyse, sowohl ein weitgehendes Maß an Selbstbeweglichkeit wie auch routinisierte Mobilität ermöglichen. Wie dies im Einzelnen erfolgen kann, wird dabei nachfolgend in Kap. 27 dargestellt. Maßgeblich sind dabei das Verständnis über die Komplexität eines weiteren Kundensegments, als auch das Verständnis über die Veränderung von sozialer Nutzungspraxis von Automobilität und nicht zuletzt die Frage nach der „Revolution“ sowie die daraus folgenden Handlungsorientierungen für die Car-Sharing-Anbieter und ihren Transformationsprozess zu Mobilitätsdienstleistungsunternehmen.

27. Fazit - Car-Sharing auf gesamtgesellschaftlicher Ebene als Kulturrevolution?

Die eingangs von Zetsche benannte Begrifflichkeit der „Kulturrevolution“ definiert Car-Sharing als quasi Gegenentwurf gegenüber dem etablierten gesellschaftlichen Leitbild von automobil dominierter Mobilität. Das Konzept eines Nutzens ohne den damit vom vorgenannten Leitbild forcierten Eigentumsanspruch an einen PKW mutet tatsächlich zunächst revolutionär an. Während das vorgenannte Leitbild politisch protegiert über Dekaden den Erwerb von PKWs als gesellschaftlich erstrebenswert forcierte, mutet das Konzept eines vom Eigentum getrennten Nutzens tatsächlich revolutionär an. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund der aktuell signifikant steigenden Nutzerzahlen des Car-Sharing gegenüber dem legi-

timen Anspruch der Automobilindustrie, möglichst zahlreich ihre Produkte zu etablieren und zu veräußern. In diesem Kontext wäre die Benennung als „Kulturrevolution“ also durchaus gerechtfertigt. Gleichwohl erlaubt die differenzierte Darstellung auch andere und ebenso plausibel erscheinende Interpretationen. Mithin bezeichnen die originären Vorläufer des modernen Car-Sharing explizit den Anspruch, die Nutzung von Automobilen einer Vielzahl von weniger privilegierten Akteuren erst zu ermöglichen. In diesem Sinne wurde erst mit der Ausdifferenzierung zum Systemdualismus zwischen wirtschaftlich ausgerichteten CSO und zivilgesellschaftlichem Engagement eine ökologisch orientierte Gegenkultur evident, welche explizit gegen die Verbreitung von Automobilen fokussiert war. Dabei bestand das primäre Anliegen in der Intention, den PKW-Bestand zu verringern und zugleich die Fahrzeugnutzung möglichst zu reduzieren. Das Konzept von Car-Sharing mit einem Aufwand zu verbinden, um dies zu gewährleisten, bedeutete zugleich, die zivilgesellschaftlichen CSO agierten kaum rentabel. Die „Kulturrevolution“ wäre somit auf Kunden beschränkt, die bereit sind, diesen bewussten Mehraufwand bei ihrer Mobilität zu akzeptieren.

Analog zu den Erkenntnissen über die notwendigen Voraussetzungen und Bedingungen der Nutzung von Car-Sharing wird damit gleichsam die Fragestellung impliziert, wie der Umstieg vom Privat-PKW zum Umweltverbund gefördert werden kann? Mithin also, wie eine aktive Ausgestaltung die konkreten Zielgruppen potentieller Nutzer direkt adressieren und effektiv ansprechen kann? Gleichsam ist die Relevanz jedoch auch für die Konzeption von zielgerichteten Marketingstrategien der CSO evident. Damit gilt nach den bisherigen Erkenntnissen, jedoch unabhängig vom jeweiligen Ausgangspunkt der vorgenannten Fragestellungen, folgende Prämisse: Verkehrliche Gewohnheiten sind vornehmlich durch routinemäßiges Handeln geprägt. Bei den sogenannten „key-events“ oder prägenden Phasen wird die Offenheit gegenüber einer Veränderung dieser Gewohnheiten (auch im verkehrlichen Bereich) insbesondere durch Entscheidungssituationen bestimmt. Konkret ergibt sich daraus für die Car-Sharing-Anbieter folgende Implikation: Da die auslösenden Ereignisse ihrerseits nicht direkt beeinflusst werden können, gilt es den strategischen Fokus auf die marketingtechnischen Instrumente zu richten. Das spezifische Ziel besteht somit darin, dass Car-Sharing als funktional zuverlässiges Äquivalent zum Privat-PKW für die Akteure bereits zum – und im günstigsten Fall bereits vor dem – Zeitpunkt einer Entscheidungssituation bekannt sein sollte. Das Erfordernis bezeichnet somit nicht lediglich ein diffuses Wissen um Car-Sharing, sondern die Kenntnis und Wahrnehmung davon als reale, konkret umsetzbare Handlungsmöglichkeit für die eigene Mobilität. Zu dieser Einschätzung gelangt auch Brandt (1995), der anhand verschiedener Datensätze eine Zielgruppenanalyse und entsprechende Ansätze für eine Marketingstrategie konzipiert hat. Als maßgebliche Voraussetzung für eine positive Wahrnehmung von Car-Sharing während eines geöffneten „window of opportunity“ gilt demnach vor allem eine fortlaufende Medienpräsenz. Diese darf dabei jedoch nicht verbissen

ideologisch ökologische Ansprüche in den Vordergrund stellen, noch gegenüber den Vorteilen eines Privat-PKWs lediglich die Vorzüge einer gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung betonen (vgl. ebd.: 166). Vielmehr gelte es, primär das Image der Dienstleistung zu fokussieren. Als moderne, unproblematische Mobilitätsdienstleistung gelte es, diese in Gänze ideologiefrei als professionellen Service für jedermann zu vertreten (vgl. ebd.). Da sich die Vorteile des Car-Sharing und der komplementären Nutzung des Umweltverbundes ohnehin nur bedingt werbewirksam darstellen lassen, müsse eine weitgehend seriöse Außendarstellung „undogmatisch“ sowie mit „Biß und Humor“ gleichermaßen erfolgen (ebd.: 166f.). Damit auch größere Nutzergruppen angesprochen werden, gelte es zu vermeiden, dass Car-Sharing lediglich als „Ökobetrieb“ mit einer quasi „Gewissensprüfung“ gleichgesetzt wird. Ebenso wenig förderlich ist demnach dabei auch eine Einordnung der Dienstleistung als indirekte Autovermietung (vgl. ebd.).

Während zivilgesellschaftliche CSO zumeist ein primär ökologisches Selbstverständnis darstellten, erwiesen sich die Anforderungen für vornehmlich ökonomisch orientierte CSO als vorteilhaft. Einerseits gewährleisteten ihre finanziellen Ressourcen, dass sie einen umfangreichen Fahrzeugpool betreiben können, der eine weitgehende Verfügbarkeit der Fahrzeuge sicherstellt und zugleich als ökologisch sinnvoll beworben werden kann. Die zunehmende Professionalisierung ermöglichte dabei sowohl die vereinfachte Nutzung mit dem Smartphone, als auch die Etablierung des neuen „free-floating“-Konzeptes; die Angebote sind damit noch komfortabler und bequemer zu nutzen. Das Wachstum der CSO und Nutzerzahlen könnte seitens der Autoindustrie damit eigentlich als „Kulturrevolution“ gedeutet werden, da die steigenden Nutzerzahlen zunächst weniger potenzielle Kunden für die eigenen Produkte bedeuten könnten. Dies wäre aus Sicht der Automobilbranche und ihrem Selbstverständnis ein „Affront“ gegenüber der Autoindustrie. Da auch die Autoindustrie selbst dieser Entwicklung gewahr wurde, avancierte sie selbst respektive namhafte Premiumhersteller zu bedeutenden Akteuren in dieser Branche. Damit dieses scheinbar widersprüchliche Agieren verständlich ist und zudem in Relation zur vermeintlichen „Kulturrevolution“ erklärbar ist, gilt es die aktuellen und gegenwärtigen Rahmenbedingungen und Entwicklungen in dem Automobilsektor zu berücksichtigen.

Der Dieselskandal, Fahrverbote, auch noch Strafzölle und die Herausforderung der Elektromobilität - die deutsche Autoindustrie ist eingebunden in sehr komplexe Umgebungsbedingungen. Die transatlantischen Handelsbeziehungen und auch mit China im Spannungsfeld und Wettbewerb definieren neue Anforderungen an den Automobilbau, mit dem ungefähr 800.000 Menschen direkt oder indirekt – etwa bei Zuliefererbetrieben – ihr Geld verdienen. Der Erfolg dieser Branche ist für den Wirtschaftsstandort von maßgeblicher Bedeutung, gleichwohl sind trotz politischer Vorgaben für CO₂-Werte und damit definierte Klimaziele die Straßen noch weitgehend vollgestopft mit Fahrzeugen. Da mit einer zunehmenden Bevölke-

rung auch die Mobilitätsbedürfnisse weiter zunehmen, kann die Antwort unter diesen Rahmenbedingungen jedoch nicht noch mehr Straßen und mehr PKWs lauten. Bei gegenwärtig ca. 84 Millionen weltweit verkauften PKWs jährlich – und prognostizierten 100 Millionen für die nächsten Jahre – ist das Wachstum jedoch nicht linear, sondern muss anders wachsen. Das konkrete Ziel muss also sein, den Verkehr effizienter zu machen, indem etwa der Park- und-Such-Verkehr reduziert wird, also Verkehr vom Verkehr entfernt und von diesem entlastet wird. In diesem Kontext ist auch die Intention der Automobilindustrie für ein Engagement als Mobilitätsdienstleister begründet. Während ein Fahrzeug generell zu 90% der Zeit steht, ermöglichen Konzepte wie Car-Sharing eine effizientere Auslastung bei der PKW-Nutzung und bedingen damit einen wesentlich schnelleren Umschlag der Fahrzeuge. In diesem Sinne bezeichnet Car-Sharing für die Automobilindustrie nicht lediglich ein „good-will“-Projekt aus ökologischem Anliegen, sondern vielmehr die Sicherung von Marktanteilen unter den vorgeannten Bedingungen der verschärften CO₂-Vorgaben sowie der verschärften Konkurrenzsituation. Mithin ein neues Geschäftsmodell und das Anliegen, dieses sowohl im großstädtischen Bereich und auch in kleineren und mittleren Städten zu etablieren.

Dabei sind auch Kunden in den großstädtischen Bereichen von Belang, die keinen eigenen PKW erwerben möchten, da sie zumeist auch ohne diese Intention noch stets Autonutzer sind und für diese auch die Möglichkeit einer PKW-Nutzung gewährleistet sein muss. In Bezug auf die fokussierte Mehrnutzung von Fahrzeugen werden dabei Konzepte wie Car-Sharing und Ride-Sharing forciert; beim Car-Sharing mit einem Marktanteil von 75% der deutschen Serviceanbieter. Gleichwohl bedeutet der Sachverhalt, dass eine Vielzahl von Kunden das Mobilitätskonzept nutzen, nicht eine gesamtgesellschaftliche Wandlung des automobilen Leitbildes und eine Kulturrevolution bei der Autonutzung. Vielmehr sind auch bei umweltbewussten Werteinstellungen gegenläufige Tendenzen wie steigende Verkaufszahlen bei SUVs belegt, mit prognostizierten Anstieg von ungefähr 50% bei den Neuzulassungen von Fahrzeugen. Wenngleich dies für die Automobilindustrie durchaus profitabel ist, bedingen die neueren CO₂-Vorgaben eine signifikante Reduzierung dieser Werte und damit auch ein Umsteuern bezüglich der Antriebstechnologien bei den Fahrzeugen. Bezüglich der Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride werden bis 2022 40 Milliarden Euro investiert und das Produktportfolio von derzeit ca. 30 auf über 100 Modelle erweitert. Damit die Elektromobilität jedoch erfolgreich werden kann, müssen die PreisLeistungsverhältnisse der Fahrzeuge aus dem Premiumsegment auch in kleinere Fahrzeugtypen etabliert werden. Dies wird mit steigenden Verkaufszahlen umgesetzt.

Damit die ökologischen Vorgaben erfolgreich eingehalten werden und die elektrobetriebenen Fahrzeuge jedoch ökologisch sinnvoll sind, bedarf die Autoindustrie auch eines vermehrten Anteils an regenerativen Energieträgern. Zugleich wären die Fahrzeuge sonst nur bedingt CO₂-freundlicher als übliche Verbrennungsmotoren mit solchen Fahrzeugantrieben. Damit

dies klimaneutral erfolgen kann, wären geeignete Möglichkeiten und Konzepte sowohl Mixstrom als auch zertifizierter Ökostrom, dies würde auch bei der individuellen Auswahl an Fahrzeugen eine positive Klimabilanz bedingen. Dabei ist zu beachten, dass die Diskussion um die Automobilität stets auch eine emotionale Komponente hat, da individuelle Mobilität vor allem mit der Freiheit konnotiert ist, entscheiden zu können, wann und wie man individuell mobil unterwegs sein will. In diesem Sinne liegt es an den politischen Vorgaben, klare Zielvorstellungen und Rahmenbedingungen zu definieren, die dann von den Automobilherstellern aber auch den Kunden einzuhalten sind und die einen solchen ökologischen und zukunftsfähigen Verkehr begünstigen können. Dies gilt etwa mit den gesetzlichen Förderungen von Car-Sharing seit dem dritten Quartal 2016 und den Kaufprämien von Elektrofahrzeugen sowie der Konzeption der entsprechenden Infrastruktur mit Ladestationen. Diesbezüglich gilt es auch den Blick mit nach China zu richten, das sich von einem Absatzmarkt für die deutsche Automobilindustrie rasend schnell zu einem Produktionsmarkt entwickelt hat. In der Volksrepublik ist es ausgerechnet der Dauersmog, welcher die Elektromobilität forciert, subventioniert mit Milliarden erfolgt ein quasi dirigistischer Epochenwandel in der Mobilität; von den 30 Millionen Rollern die jedes Jahr verkauft werden, sind nur noch sechs Millionen mit einem Benzinmotor ausgestattet und damit Vorreiter für den Automobilsektor. Dabei sind in den Millionenmetropolen die Fahrzeugzulassungen limitiert, mit Ausnahme von Elektrofahrzeugen. Ebenso wird der Ausbau der Infrastruktur forciert. Damit wird einerseits eine ökologische Mobilität etabliert und zugleich die Wirtschaft der Automobilbranche.

Bei der Einschätzung von Car-Sharing als Kulturrevolution sind jedoch ebenso auch die gesamttechnologischen Entwicklungen wie das autonome Fahren von maßgeblichem Belang. Während aktuell nur Fahrerassistenzsysteme zulässig sind, werden bald auch hochautomatisierte und vollautomatisierte Fahrzeuge das autonome Fahren ermöglichen. Gesetzmäßige Regelungen erlauben gegenwärtig eigenständig agierende Systeme bis 10 Km/h, diese Regelung hindert derzeit völlig autonom lenkende Systeme auf Dauer zuzulassen – die Technik entwickelt sich also schneller als die rechtlichen Regelungen, dies gilt auch bezüglich Datenschutz, Datensicherheit, Zugriffsschutz, aber auch versicherungsrechtlich.

Das Fahrzeug wird immer mehr zur Internet-Device, die Automobile verbinden sich und kommunizieren miteinander, mit dem Verkehrsleitsystem, mit der Beschleunigungstechnik. Dies macht den Verkehr effizienter, mit der perfekten Geschwindigkeit und Routenplanung entfällt die Diskussion um das Tempolimit, das Fahren wird entspannter und stressfreier. Die urbane Mobilität effizienter zu gestalten, bedeutet somit Ansätze in Einklang zu bringen, deren zentraler Fokus nicht primär durch Privat-PKW's bestimmt ist; gleichwohl muss der Verkehr idealerweise genau so komfortabel und preiswert sein, wie mit dem eigenen Fahrzeug – ein Ansatz der mit Car-Sharing bisweilen sehr erfolgreich konzipiert wird. Die konkreten Stichworte sind also Vernetzung und Digitalisierung, Elektromobilität und alternative Antriebe sowohl

beim MIV als auch beim ÖPNV, gepaart mit den Möglichkeiten zum Ride-Sharing, etwa beim Car-Sharing und autonomen Fahren sowie der Möglichkeit, per Smartphone Kleinbusse als Ride-Sharing zu nutzen.

Damit kann das Mobilitätskonzept nicht unbedingt eine Kulturrevolution im Sinne einer klassischen Revolution bezeichnen, aber als soziale Innovation bezeichnet Car-Sharing zusammen mit den technischen Entwicklungen ganz sicher einen wesentlichen und mithin essentiellen Bestandteil einer sozio-kulturellen-technischen Evolution einer neuen und in naher Zukunft ökologischen Mobilität, die die Umwelt entlastet und damit einen Schritt von der autogerechten zur lebenswerten Stadt darstellt.

Literaturverzeichnis und Quellenangaben

- Adorno, T.W. (1957): *Soziologie und empirische Forschung*. In: Adorno, T.W. (1980): *Der Positivismusstreit in der deutschen Soziologie*. 81-101. Darmstadt und Neuwied.
- Adorno, T.W. (1972): *Soziologie und empirische Forschung*. In: Topitsch, E. (Hrsg.): *Logik der Sozialwissenschaften*. 501-525. Köln.
- Adorno, T. W. (1979): *Soziologische Schriften I. Thesen über Bedürfnis*. (Hg.) v. Tiedemann, R.. Frankfurt a.M.
- Abels, H./König, A. (2010): *Sozialisation. Soziologische Antworten auf die Frage, wie wir werden, was wir sind, wie gesellschaftliche Ordnung möglich ist und wie Theorien der Gesellschaft und der Identität ineinanderspielen*. Wiesbaden: VS Verlag.
- Aberle, G. (2005): *Handwörterbuch der Raumordnung*. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover. 4. Überarbeitete Auflage.
- Ahrend, C. /Daubitz S. (2013): *Begriffskanon der Mobilitätsforschung*. IVP-Discussion Paper. 1/2013. Berlin.
- Albrecht, K./Hohmann, J./Potthoff, H. (1995): *Car-Sharing UW/H e.V. - ein aktiver Beitrag zum integrierten Mobilitätsverhalten*, Witten 1995 (zit. als Albrecht et al. 1995).
- Alteneder, W./Risser R. (1995): *Soziologie der Verkehrsmittelwahl Motive und Bedürfnisse im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl*. In: *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*. 41/2. S. 77ff.
- Ammoser, H./Hoppe M. (2006): *Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften, Definitionen und Erläuterungen zu Begriffen des Transport- und Nachrichtenwesens. Diskussionsbeiträge aus dem Institut für Wirtschaft und Verkehr der TU Dresden, Nr. 2/2006*. Dresden.
- Apel, D./Ernst, K. (1980): *Mobilität. Grunddaten zur Entwicklung des städtischen Personenverkehrs*. Berlin.
- Aritzsch, U./Inowlocki, L. (2000): *Biographical analysis. A „German“ school?* In: Chamberlayne, P./Bornat, J./Wengraf, T. (Hg.): *The Turn to Biographical Methods in Social Science: Comparative issues and example*. London/New York. 53-70.
- Arbeitsgruppe Bielefelder Soziologen (1973a, 1973b): *Alltagswissen, Interaktion und gesellschaftliche Wirklichkeit*. 2 Bde. Reinbek/Hamburg: Rowohlt. (zit. als ABG).
- Arbeitsgruppe Bielefelder Soziologen (1976): *Kommunikative Sozialforschung. Alltags und Alltags-handeln, Gemeindemachtforschung, Polizei, politische Erwachsenenbildung*. München: Wilhelm Fink Verlag.
- Bagley, M. N./Mokhtarian, P. L. (2002): *The Impact of Residential Neighborhood Type on Travel Behavior: A Structural Equations Modeling Approach*. In: *Annals of Regional Science* 36(2). 279-297.
- Balderjahn, I. (1993). *Marktreaktionen von Konsumenten*. Berlin: Duncker/Humblot.
- Bamberg, S. (1996): *Zeit und Geld: Empirische Verhaltensklärung mittels Restriktionen am Beispiel der Verkehrsmittelwahl*. ZUMA-Nachrichten 20. 7-32.
- Bamberg, S./Röfle, D./Weber, C. (2002): *Akzeptanz und Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen: Befunde aus drei empirischen Studien*. Mensch-und-Buch-Verlag. (zit. als Bamberg et al. 2002).
- Banister, D. (1978): *The Influence of Habit Formation on Modal Choice: a Heuristic Model*. In: *Transportation* Nr. 7. 5-18.
- Barzali, A. (2010): *Car-Sharing: Nachhaltige Mobilität in Deutschland und Europa*. August 2010.
- Barton, A. (1969): *Communities in a disaster. A sociological analysis of collective stress situations*. Garden City: Doubleday.
- Baslington, H- (2007): *Travel Socialisation. A Social Theory of Travel Mode Behaviour*. Paper presented at the European Transport Conference. Leiden, Netherlands. 17-19 October 2007.
- Baum, H. (1996): *Car-Sharing als Ansatz zur Reduzierung von Stadtverkehrsprobleme*, in: *Nahverkehrsforschung* 95. Statusseminar XXI, gemeinsam veranstaltet vom BMBF und BMV. Hrsg. Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft im Auftrag des BMBF, Ottobrun. 71-85.
- 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. Dezember 1994 Köln.
- Baumann, J. (1997): *Car-Sharing in der ostdeutschen Kleinstadt Arnstadt in Thüringen - Die Genossenschaft Car-Sharing Deutschland e.G*. In: *Car-Sharing im Gespräch*. (Hrsg.) Birger H. et al. Dresden. 71-74.
- BCS Jahresberichte des Bundesverbundes: *Nachfolgend sind in den ersten Verweisen die Druckversionen der jeweiligen Jahresberichte benannt, im weiteren Verweis jeweils ein Kurzbericht online vom BCS*.
- BCS Jahresbericht (2007): *Anhaltendes Wachstum des CarSharing in Deutschland*.
http://www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/jahresbericht_2007_bcs_endversion.pdf
- BCS Jahresbericht (2008/09): *Die Offensive CarSharing gestalten*.
http://www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/jahresbericht_2008_endversion.pdf
<http://www.carsharing.de/ueber-den-bcs/veroeffentlichungen/jahresbericht-des-bcs-20082009>

- BCS Jahresbericht (2009/10): Veränderungen fordern die Branche. Wir gestalten den Wandel.
http://www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/jahresbericht_2010_endversion.pdf
<http://www.carsharing.de/ueber-den-bcs/veroeffentlichungen/bcs-jahresbericht-20102011>
- BCS Jahresbericht (2011/12): Der CarSharing-Markt in Deutschland differenziert sich weiter aus.
http://www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/jahresbericht_2011_2012_druckversion.pdf
<http://www.carsharing.de/ueber-den-bcs/veroeffentlichungen/jahresbericht-des-bcs-20112012>
- BCS Jahresbericht (2012/13): Das Jahr des CarSharing – fast 500.000 CarSharing Kunden in Deutschland.
http://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/ueber_den_bcs/pdf/bcs_jahresbericht_2012-13.pdf
<http://www.carsharing.de/ueber-den-bcs/veroeffentlichungen/jahresbericht-des-bcs-20122013>
- BCS Jahresbericht (2013/14): CarSharing ist 25 und hat eine überzeugende Entwicklung genommen.
http://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/ueber_den_bcs/pdf/bcs-jahresbericht-2013_14-final.pdf
<http://www.carsharing.de/ueber-den-bcs/veroeffentlichungen/jahresbericht-des-bcs-201314>
- BCS Jahresbericht (2014/15): Auf dem Weg zu einer neuen Mobilitätskultur.
https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/ueber_den_bcs/pdf/bcs_jahresbericht_2014_final.pdf
- BCS Jahresbericht (2015/16): Platz für Menschen – Wie Car-Sharing Städte entlastet.
https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_jahresbericht_20152016_mail.pdf
- BCS Jahresbericht (2016/17): Die Verkehrswende umsetzen – Car-Sharing fördern.
https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_jahresbericht_20162017_versandversion.pdf
- Beck, U. (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Becker, G.S. (1976): The economic approach to human behavior. The university of Chicago Press.
- Behrendt, S./Sakhdari, F. (2000): Car-Sharing. Nachhaltige Mobilität durch eigentumslose PKW-Nutzung? Werkstattbericht Nr. 43. IZT Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung.
- Beutler, F. (2004): Intermodalität, Multimodalität und Urbanability: Vision für einen nachhaltigen Stadtverkehr, Discussion papers. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Abteilung: Innovation und Organisation, Forschungsschwerpunkt: Organisationen und Wissen, No. SP III 2004-107.
- Beutler, F./Brackmann, J. (1999): Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland, Veröffentlichungsreihe der Querschnittsgruppe Arbeit & Ökologie beim Präsidenten des Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, P99-503, Berlin.
- Berard, T.J. (2005): Rethinking Practices and Structures. In: Philosophy of the Social Science 35. 196-230.
- Berger, P.L./Luckmann, T. (1977): Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie. Frankfurt am Main.
- Bergmann, J. R. (1981): Ethnomethodologische Konversationsanalyse. In: Schröder, Peter/Steger, Hugo (Hg.): Dialogforschung – Jahrbuch 1980 des Instituts für deutsche Sprache. Düsseldorf. Pädagogischer Verlag Schwann: 9-51.
- Bergmann, J.R. (1991): Konversationsanalyse. In: Flick, U./Kardoff, E.v./Steinke I. (Hrsg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch (524-537). Reinbek bei Hamburg.
- Bergmann, J. R. (2000): Ethnomethodologie. In Flick, Uwe et al. (Hg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek/Hamburg: Rowohl: 118-135.
- Bilharz, M. (1999): Selbstorganisation oder Markthandeln? Eine sozio-ökonomische Analyse des Car-Sharing. Universität Regensburg.
- Birg, H./Flöthmann, E.-J./Hein, F./Reiter, I. (1998): Migrationsanalyse. Empirische Längsschnitt- und Querschnittsanalysen auf der Grundlage von Mikro- und Makromodellen für die Bundesrepublik Deutschland. Materialien des Instituts für Bevölkerungsforschung und Sozialpolitik der Universität Bielefeld 43. Bielefeld. (zit. als Birg et al. 1998).
- Bittlingmayer, U. H. (2000): Askese in der Erlebnisgesellschaft? Eine kultursoziologische Untersuchung zum Konzept der „nachhaltigen Entwicklung“ am Beispiel des Car-Sharing. Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH.
- BMBF (1998) (Hrsg.): Leitprojekte Mobilität in Ballungsräumen - Der Wettbewerb, Bonn – IZT WB43.
- Bodenstein, G./Spiller, A./Elbers, H.(1997): Strategische Konsumententscheidungen: langfristige Weichenstellungen für das Umwelthandeln. Ergebnisse einer empirischen Studie. UD Verlag. (zit. als Bodenstein et al. 1997).
- Bogdan, R./Taylor, S.J. (1975): Introduction to Qualitative Research Methods. A Phenomenological Approach to the Social Science. New York.
- Bogumil, J./Immerfall S. (1985): Wahrnehmungsweisen empirischer Sozialforschung. Zum Selbstverständnis des sozialwissenschaftlichen Forschungsprozesses. Frankfurt a.M.
- Böhler, S./Wanner, M. (2004): Perspektiven von Car-Sharing in Klein- und Mittelstädten sowie ländlich geprägten Regionen.
- Bohn, C./Hahn, A. (2000): Pierre Bourdieu. In: Kaessler, D. (Hrsg.): Klassiker der Soziologie. Band II. 2. Auflage.

- München: Beck Verlag. 252-271.
- Bohnsack, R. (2003): *Rekonstruktive Sozialforschung. Einführung in qualitative Methoden*. 2. Auflage. Opladen: Leske + Budrich Verlag.
 - Bourdieu, P. (1976): *Entwurf einer Theorie der Praxis auf der ethnologischen Grundlage der kabyliischen Gesellschaft*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp 1976. (orig. 1972).
 - Bourdieu, P. (1983): *Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital*. In: Kreckel, R. (Hrsg.): *Soziale Ungleichheiten*. Sonderband 2 der Sozialen Welt. Göttingen: Otto Schwarz 1983. 183-198.
 - Bourdieu, P. (1989): *Antworten auf einige Einwände*. In: Klaus Eder (Hrsg.): *Klassenlage, Lebensstil und kulturelle Praxis. Beiträge zur Auseinandersetzung mit Pierre Bourdieus Klassentheorie*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp 1989. 395-41.
 - Bourdieu, P. (1993): *Haute Couture und Haute culture*. In: ders. *Soziologische Fragen*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp 1993. 187-196. (orig. 1974).
 - Bourdieu, P. (1996): *Die Ziele der reflexiven Soziologie*. Chicago-Seminar, Winter 1987. Mit Loic. J.D. Wacquant. In: dies.: *Reflexive Anthropologie*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp 1996. 95-249. (orig. 1992).
 - Bourdieu, P. (1997): *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Suhrkamp.
 - Bourdieu, P. (1998a): *Praktische Vernunft. Zur Theorie des Handelns*. Frankfurt a.M. Suhrkamp 1998 (orig. 1994).
 - Bourdieu, P. (1998b): *Vom Gebrauch der Wissenschaft. Für eine klinische Soziologie des wissenschaftlichen Feldes*. Konstanz: UVK 1998 (orig. 1997).
 - Bourdieu, P. (1999a): *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. 11. Aufl. Frankfurt a.M.: Suhrkamp 1999 (1. Aufl. 1982, orig. 1979).
 - Bourdieu, P. (1999b): *Sozialer Sinn. Kritik der theoretischen Vernunft*. 3. Aufl. Frankfurt a.M.: Suhrkamp 1999. (zuerst 1993, orig. 1980).
 - Bourdieu, P. (2001a): *Meditationen. Zur Kritik der scholastischen Vernunft*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp 2001. (orig. 1997).
 - Bourdieu, P. (2001b): *Die drei Formen des kulturellen Kapitals*. In: ders.: *Wie die Kultur zum Bauern kommt. Über Bildung, Schule und Politik*. Schriften zu Politik und Kultur 4. Hamburg. VSA 2001. 111-120 (orig. 1979).
 - Bourdieu, P. (2002): „Das ökonomische Feld“. In: ders. et al. *Der Einzige und sein Eigenheim*. Schriften zu Politik und Kultur 3. Hamburg: VSA 2002. 185-222 (orig. 1997).
 - Brandt, E. (1995): *Nutzungspotentiale und Zielgruppenanalyse für Car-Sharing*. Hrsg. Universität eine Zielgruppenanalyse auf Basis von Daten über Car-Sharing-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer in mehreren deutschen Städten und einer qualitativen Befragung umstiegsbereiter Haushalte. Bremen (KUA) ZWE Arbeit und Region, Forschungsberichte Nr. 4.
 - Brand, K.-W. (1999): *Transformation der Ökologiebewegung*. In: Klein, A./Legrend, H.-J./ Leif, T. (1993): *Neue soziale Bewegungen*. 237-257.
 - Braun, A./Hochschild, V./Koch, A. (2013): *Intraregionale Unterschiede in der Carsharing-Nachfrage Eine GIS-basierte empirische Analyse*. IAW Diskussionspapiere Nr. 99. Dezember 2013. Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung. Tübingen. (zit. als Braun et al. 2013).
 - Brög, W. (1992): *Mobilitätsverhalten beginnt im Kopf*. In: *Jahrbuch Ökologie*. München, Beck. 174-190.
 - Brüderl, J. (2004): *Die Pluralisierung partnerschaftlicher Lebensformen in Westdeutschland und Europa*. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte B19*. 3-10.
 - Brüderl, J./Preisendörfer P. (1995) *Der Weg zum Arbeitsplatz: Eine empirische Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl*. 66-89. In: Diekmann A./Franzen A. (Hrsg.): *Kooperatives Umwelthandeln: Modelle, Erfahrungen, Maßnahmen*. Zürich: Rüegger.
 - Brundland (1987): *Brundtland Commission (1987): Our Common Future: The World Commission on Environment and Development*. Oxford: Oxford University Press.
 - Brüsemeister, T. (2008): *Qualitative Forschung. Ein Überblick*. 2., überarbeitete Auflage. Hagener Studentexte zur Soziologie. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
 - Bude, H. (1982): *Die individuelle Allgemeinheit des Falls*. In: Franz, H.-W. (Ed.): *22. Deutscher Soziologentag 1984 : Beiträge der Sektions- und Ad-hoc-Gruppen*. Opladen: Westdt. Verl., 1985.84-86.
 - Bude, H. (1985): *Der Sozialforscher als Narrationsanimateur. Kritische Anmerkungen zu einer erzähltheoretischen Fundierung der interpretativen Sozialforschung*. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*. Jg. 37. 327-336.
 - Bude, H. (1987): *Deutsche Karrieren. Lebenskonstruktionen sozialer Aufsteiger aus der Flakhelfer-Generation*. Frankfurt a.M.
 - Bude, H. (1988): *Der Fall und die Theorie. Zum erkenntnislogischen Charakter von Fallstudien*. In: *Gruppendynamik* 19. 421-427.
 - Bude, H. (1990): *Was sagt der Anfang eines offenen Interviews über die Lebenskonstruktion eines*

- Rheumakranken? In: Jüttemann, G. (Hg.): *Komparative Kasuistik*. Heidelberg. 218-226.
- Buhr, R./Canzler, W./Knie, A./Rammler, S. (Hg.) (1999): *Bewegende Momente. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis*. Berlin. (zit. als Buhr et al. 1999).
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit; Umweltbundesamt (Hrsg.) (2010): *Umweltbewusstsein in Deutschland 2010. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage*. Bonn: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. (zit. als BMU und UBA 2010).
- Bundesregierung, RNE (2012): *Nationale Nachhaltigkeitsstrategie - Fortschrittsbericht 2012*. Berlin.
- Burkart, G. (1994): *Individuelle Mobilität und soziale Integration. Zur Soziologie des Automobils*. In: *Soziale Welt* 45/1994. S. 216-241.
- Burwitz, H./Koch, H./Krämer-Badoni, T. (1992): *Leben ohne Auto. Neue Perspektiven für eine menschliche Stadt*. Reinbek bei Hamburg.
- Byzio, A./Heine, H./Mautz, R./Rosenbaum, W. (2002): *Zwischen Solidarhandeln und Marktorientierung. Ökologische Innovationen in selbstorganisierten Projekten – autofreies Wohnen, Car Sharing und Windenergienutzung*. Soziologisches Forschungsinstitut an der Georg-August-Universität Göttingen. (zit. als Byzio et al. 2002).
- Camerer, Colin F. (1995): *Individual Decision Making*, in: John H. Kagel/Alvin E. Roth (Hrsg.): *The Handbook of Experimental Economics*. Princeton. 587–703.
- Canzler, W./Franke, S. (2000): *Autofahren zwischen Alltagsnutzung und Routinebruch. Bericht 1 der Choice-Forschung (WZB-paper FS II 00-102)*. Berlin.
- Canzler, W./Franke, S. (2002): *Mit cash car zum intermodalen Verkehrsangebot. Bericht 3 der Choice-Forschung, WZB, Berlin. Veröffentlichung der Abteilung „Organisation und Technikgenese“ des Forschungsschwerpunktes Technik-Arbeit-Umwelt am WZB, FS II 02-104*. Berlin.
- Canzler, W./Knie, A. (1998a): *Möglichkeitsräume: Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*. Wien/Köln/Weimar.
- Canzler W./Knie A. (1998b): *Ende der Gewißheiten. Grundrisse einer modernen Verkehrspolitik*. In: *Internationales Verkehrswesen*. Jg. 50. Nr. 9/98. 376-377.
- Canzler, W./Knie, A./Berthold, O. (1993): *Das Leitbild Automobil vor seiner Auflösung? Zum Widerspruch von motorischer Aufrüstung und realem Nutzungsverhalten*. In: *Zeitschrift für Umweltpolitik und Umweltrecht*, 16(4), 407-429 ebenso verfügbar als: *discussion paper FS II 93-105*, Berlin 1993. (zit. als Canzler et al. 1993).
- Cervero, R. (2003): *Road Expansion, Urban Growth, and Induced Travel*. In: *Journal of the American Planning Association* 69(2). 145-163.
- Cervero, R./Golub, A./Nee, B. (2007): *City CarShare: Longer-term travel demand and car ownership impacts*. *Transportation Research Record*, 2007: p. 70-80. (zit. als Cervero et al. 2007).
- Cerwenka, P. (1999): *Mobilität und Verkehr: Duett und Duell von Begriffen?* Alba Verlag Düsseldorf.
- Cicourel, A. V. (1970) [1964]: *Methode und Messung in der Soziologie*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Costa, R. L. (2006): *The Logic of Practices in Pierre Bourdieu*. In: *Current Sociology* 54. 2006: 6. 873 - 895.
- Couldry, N. (2005): *The Individual Point of View: Learning From Bourdieu's The Weight of the World*. In: *Cultural Studies? Critical Methodologies* 5. 2005: 3. 354 – 372.
- Dargay, J. M. (2001): *The Effect of Income on Car Ownership. Evidence of Asymmetry*. In: *Transportation Research A* 35(9). 807-821.
- Dargay, J. M. (2004): *The Effect of Prices and Income on Travel in the UK*. Paper presented at the World Conference on Transport Research. Istanbul, Turkey. July 2004.
- Diekmann, A. (1995). *Umweltbewusstsein oder Anreizstrukturen? Empirische Befunde zum Energiesparen, der Verkehrsmittelwahl und dem Konsumverhalten*. 39-68. In: Diekmann A./Franzen A. (Hrsg.): *Kooperatives Umwelthandeln*. Zürich: Ruegger.
- Diekmann, A. (1996): *Homo ÖKOnomicus: Anwendungen und Probleme der Theorie rationalen Handelns im Umweltbereich*. In: Diekmann A./Jaeger, C.J. (Hrsg.): *Umweltsoziologie*. Opladen: Westdeutscher Verlag. 89-118.
- Diekmann, A./Preisendörfer, P. (1992): *Persönliches Umweltverhalten. Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit*. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*. Jg. 44. 226-251.
- Dierkes, M./Hoffmann, U./Marz, L. (1992): *Leitbild und Technik - Zur Entstehung und Steuerung technischer Innovationen*. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung: Edition Sigma. (zit. als Dierkes et al. 1992).
- Dorn, C. (2010): *Analyse des innovativen Car-Sharing-Konzepts "car2go" - Überprüfung der Anwendbarkeit auf Großstädte am Beispiel Wien*. Schriftenreihe des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik - Verkehr, 04/2010. Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Vienna University of Economics and Business. Vienna.
- Dorsch, M. (2009): *Werthaltungen und umweltorientiertes Handeln bei der Verkehrsmittelwahl: Von der Erklärungs- zur Gestaltungsperspektive*. Zittau. Josef Eul Verlag. Lohmar-Köln.

- Duzcek, K. S. (1993): *Verzicht auf das eigene Auto? Psychische Faktoren bei Aussteigern und Autofahrern*. Unveröff. Diplomarbeit am Institut für Psychologie der Technischen Universität Berlin.
- Edelmann, W. (2000): *Lernpsychologie*. Weinheim.
- Erlhoff, M. (1995): *Nutzen statt Besitzen*. Göttingen. Steidl.
- Esser, H. (1990): "Habits", "Frames" und "Rational Choice". *Die Reichweite von Theorien der rationalen Wahl am Beispiel der Erklärung des Befragungsverhaltens*. Zeitschrift für Soziologie, 19. Jg.
- Esser, H. (1991): *Alltagshandeln und Verstehen. Zum Verhältnis von erklärender und verstehender Soziologie am Beispiel von Alfred Schütz und „Rational Choice“*. Tübingen.
- Esser, H. (1993): *Soziologie. Allgemeine Grundlagen*. Frankfurt M./New York: Campus.
- Fairkehr (1991): *Mitgliederzeitschrift des Verkehrsclub Deutschland e.V.; Ausgabe 4/91*.
- Feldtkeller, A. (1994): *Die zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raums*. Frankfurt: Campus.
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.) Hrsg. (2003): *Nachhaltige Verkehrsentwicklung*. FGSV – Arbeitspapier Nr. 59.
- Fischer-Rosenthal, W. (1990): *Von der „biographischen Methode“ zur Biographieforschung: Versuch einer Standortbestimmung*. In: Alheit, P. (Hg.): *Biographieforschung*. Bremen. 11-32.
- Fischer, W./Kohli, M. (1987): *Biographieforschung*. In: Voges, W. (Hrsg.): *Methoden der Biographie- und Lebenslaufforschung*. Opladen. 25-49.
- Fischer-Rosenthal, W./Rosenthal, G. (1997a): *Narrationsanalyse biographischer Selbstpräsentation*. In: Hitzler, R./Honer, A. (Hg.) (1997): *Sozialwissenschaftliche Hermeneutik*. Opladen: Leske + Budrich/UTB. 133-164.
- Fischer-Rosenthal, W./Rosenthal, G. (1997b): *Warum Biographieanalyse und wie man sie macht*. In: *Zeitschrift für Sozialisationsforschung und Erziehungssoziologie*. 17. Jg., H.4: 405-427.
- Flade, A. (1994): *Einleitung*, in Dies. (Hrsg.): *Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht*. Weinheim. Beltz. 3-13.
- Flick, U. (1995): *Qualitative Forschung. Theorie, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften*. Reinbek bei Hamburg.
- Flick, U. (1996): *Qualitative Forschung. Theorie, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften*. 2. Auflage. Reinbek/Hamburg: Rowohlt.
- Flick, U. (2002): *Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung*. Reinbek/Hamburg: Rowohlt.
- Flick, U. (2004): *Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung*. Rowohlt Taschenbuch Verlag. Reinbek bei Hamburg.
- Flick, U./Kardoff, E.v./Steinke, I. (2000): *Qualitative Forschung: Ein Handbuch Taschenbuch*. Rowohlt. (zit. als Flick et al. 2000).
- Flick, U./Kardoff, E. v./Keupp, H./Rosenstiel, L. v./Wolff, S. (1991): *Handbuch Qualitative Sozialforschung. Grundlagen, Konzepte, Methoden und Anwendungen*. München. (zit. als Flick et al. 1991).
- Flick, U./v. Kardorff, E./Steinke, I. (2013). *Was ist qualitative Forschung? Einleitung und Überblick*. In: U. Flick, E. v. Kardorff/I. Steinke (Hrsg.), *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. 11-29. Reinbek bei Hamburg: Rowolth.
- Flick, U./Kardoff, E. v./Keupp, H./Rosenstiel, L. v./Wolff, S. (Hg.) (1995): *Handbuch Qualitative Sozialforschung*. München: PVU/Beltz (zit. als Flick et al 1995).
- Flick, U./v. Kardorff, E./Steinke, I. (Hg.) (2000): *Was ist qualitative Forschung. Einleitung und Überblick*. In: Dies.: *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek/Hamburg: Rowohl: 13-29. (zit. als Flick et al. 2000).
- Fliegner, S. (2002): *Car Sharing als Alternative? Mobilitätsstilbasierte Potenziale zur Autoabschaffung*. In: Gather, M./A. Kagermeier/M. Lanzendorf (Hg.): *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*. Bd. 3. Mannheim.
- Forcher, R. (1996): *Entwurf einer Logistik-Dienstleistung zur Personenmobilität: ein Beitrag der Logistik zur Gestaltung von Mehrfachnutzungssystemen für Personenkraftwagen*. Stuttgart.
- Frändberg, L. (2006): *International Mobility Biographies: A Means to Capture the Institutionalisation of Long-distance travel?* In: *Current Issues in Tourism* 9(4-5). 320-334.
- Franzen, A. (1997): *Umweltsoziologie und Rational Choice. Das Beispiel der Verkehrsmittelwahl*. Berlin.
- Fraunhofer-ISI (2009/2010): *nach KBA und Verkehr in Zahlen 2009/2010*.
- Frick, S./Diez, W./Reindl, S. (1998): *Marktchancen für das Kfz-Gewerbe durch ökoeffiziente 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.
- Fuchs-Heinritz, W. (2005): *Biographische Forschung*. 3. Überarbeitete Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Fuchs-Heinritz, W./König, A. (2011): *Pierre Bourdieu. Eine Einführung*. 2. Auflage. Konstanz/Wiesbaden: UVK-UTB Verlag.

- Gaeth, F. (1999): Fallstudie StadtAuto. Fachbereich Politikwissenschaft der FU Berlin.
- Garfinkel, H. (2004) [1967]: *Studies in Ethnomethodology*. Cambridge: Polity Press.
- Garz, D./Kramer, K. (1994): Die Welt als Text. Zum Projekt einer hermeneutisch-rekonstruktiven Sozialwissenschaft. In: Garz (1994). 7-22.
- Garz, D. (1994)(Hg.): *Die Welt als Text. Theorie, Kritik und Praxis der objektiven Hermeneutik*. Frankfurt a.M.
- Gather, M./Kagermeier, A./Lanzendorf, M. (2008): *Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung*. Bornträger, Berlin/Stuttgart. (zit. als Gather et al. 2008).
- Gehlen, A. (1956): *Urmensch und Spätkultur*. Bonn.
- Gehlen, A. (2003): *Der Mensch: Seine Natur und seine Stellung in der Welt*. Wiebelsheim.
- Gerhardt, U. (1986): Verstehende Strukturanalyse. Die Konstruktion von Idealtypen bei der Auswertung qualitativer Forschungsmaterialien. In: Soeffner, H.-G. (Hg.): *Sozialstruktur und soziale Typik*. Frankfurt a.M. 31-81.
- Gerhard, U. (1991): Typenbildung. In: Flick et al. (1991). 435-439.
- Giddens, A. (1984): *Interpretative Soziologie. Eine kritische Einführung*. Frankfurt a.M./New York.
- Giddens, A. (1988)(1995): *Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung*. Frankfurt a.M./New York.
- Gillwald, K. (1997): Ein Fall von Car-Sharing: Umweltentlastung durch soziale Innovation. Veröffentlichung der Abteilung Sozialstruktur und Sozialberichterstattung des Forschungsschwerpunktes Sozialer Wandel, Institutionen und Vermittlungsprozesse des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (WZB), FS III 97-406. Berlin.
- Glaser, B./Strauss, A. (1967): *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. 11. Auflage 1980. Chicago.
- Glinka, H.-J. (1998): *Das narrative Interview. Eine Einführung für Sozialpädagogen*. Weinheim/München. Juventa.
- Glötz-Richter, M./Loose, W./Nobis, C. (2007): Car-Sharing als Beitrag zur Lösung von städtischen Umweltproblemen. In: *Internationales Verkehrswesen*. Nr. 7+8, August 2007, 59. Jg. 333-337. (zit. as. Glötz-Richter et al. 2007)
- Goodwin, P. B. (1977) : *Habit and Hysteresis in Mode Choice*. In: *Urban Studies* Nr. 14. 95-98.
- Gorr, H. (1997): *Die Logik der individuellen Verkehrsmittelwahl. Theorie und Realität des Entscheidungsverhaltens im Personenverkehr*. Giessen.
- Gossen, M. (2012): *Nutzen statt Besitzen. Motive und Potentiale der internetgestützten gemeinsamen Benutzung am Beispiel des Peer-to-Peer Car-Sharing*. IÖW.Berlin.
- Götz, K./Jahn, T./Schultz, I. (1997): *Mobilitätsstile in Freiburg und Schwerin. Ergebnisse aus der sozialwissenschaftlichen zu „Mobilitätsleitbildern und Verkehrsverhalten“*. In: *Stadtwege 3/97*: (Hg.) City: Mobil. Forschungsverbund „stadtverträgliche Mobilität“. 10-19. (zit. als Götz et al. 1997).
- Götz, K./Jahn, T./Schultz, I. (1998): *Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität. Band 7. Subprojekt 1: Mobilitätsleitbilder und Verkehrsverhalten. Mobilitätsstile – ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. Arbeitsbericht. ISOE*. (zit. als Götz et al. 1998).
- Graf, R. (1996): *Car-Sharing – Theorie-Empirie-Strategie*. Wien.
- Grießhammer, R./Bromme, E./Gattermann, M./Grether, S./Krüger, M./Teufel, J./Zimmer, W. (2010): *C02-Einsparpotenziale für Verbraucher*. Öko-Institut e.V. <http://www.oeko.de/oekodoc/1029/2010-081-de.pdf> (zit. als Grießhammer et al. 2010).
- Gross, P. (1994): *Die Multioptionsgesellschaft*. Frankfurt a.M.
- Grosvenor, T. (1997): *Qualitative Research in the Transport Sector. Manuskript zur internat. Konferenz Transport Surveys raising the Standard“ Grainau. Deutschland*.
- Gukenbiehl, H. L./Kopp J. (2010): *Verhalten, soziales*. In: Kopp, J./Schäfers B. (Hrsg.): *Grundbegriffe der Soziologie*. Wiesbaden. 340-342.
- Haefeli, U./Matti, D. (2006): *Evaluation Car-Sharing*. Bern: Bundesamt für Energie.
- Hamedinger, A. (1998): *Raum, Struktur und Handlung als Kategorien der Entwicklungstheorie: eine Auseinandersetzung mit Giddens, Foucault und Lefebvre*. Campus.
- Handelsblatt 05.03.2014 (Printversion): *Die mobile Revolution*. 1-5.
- Handy, S./Cao, C./Mokhtarian, P. (2005): *Correlation or Causality Between the Built Environment and Travel Behavior? Evidence from Northern California*. In: *Transportation Research D* 10(6). 427-444. (zit. als Handy et al. 2005).
- Hannimann, J. (1999): *Vom Schweren. Ein geheimes Thema der Moderne*. München/Wien.
- Harms, S. (2003): *Besitzen oder Teilen. Sozialwissenschaftliche Analyse des Car Sharings*. Zürich: Chur.
- Harms, S. (2007): *From University to working life: Impact of a critical life event on travel mode choice. Paper presented at the 7th Biennial Conference on Environmental Psychology*. Bayreuth 12 September. 2007.
- Harms, S./Truffer B. (1998): *The Emergence of a Nationwide Carsharing Co-operative in Switzerland*. Prepared

- for EAWAG—Eidg. Anstalt für Wasserversorgung und Gewässerschutz. Schweiz. März 1998.
- Hauff, V. (1987): *Unsere gemeinsame Zukunft. Der Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (Brundtland-Bericht)*. Greven: Eggenkamp.
 - Hautzinger, H./Knie, A./Wermuth, M. (Hg.) (1997): *Mobilität und Verkehr besser verstehen – Dokumentation eines interdisziplinären Workshops am 5. und 6. Dezember 1996 in Berlin*. Wissenschaftszentrum Berlin (FS II 97-101). (zit. als Hautzinger et al. 1997).
 - Hautzinger, H./Pfeiffer, M./Tassaux-Becker, B. (1994): *Mobilität. Ursachen, Meinungen, Gestaltbarkeit*. Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung eV. Heilbronn. (zit. als Hautzinger et al. 1994).
 - Heine, H./Mautz, R. (2001): *Möglichkeiten und Grenzen des Autoverzichts. Die Wahl des Verkehrsmittels angesichts der Mobilitätswänge und normativen Ansprüche der heutigen familiären Lebensweise*. Göttingen.
 - Heine, H./Mautz R. /Rosenbaum W. (2001): *Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen*. Frankfurt/M.
 - Heine, W.-D. (1995): *Verkehrsmittelwahlverhalten aus umweltpsychologischer Sicht*. In: *Internationales Verkehrswesen* 47/7. 370-376.
 - Heinrichs, E. (1995): *Siedlungsstrukturelle Voraussetzungen für Car-Sharing*, Diplomarbeit TU Berlin.
 - Heinze, G. W. (1979): *Verkehr schafft Verkehr. Ansätze zu einer Theorie des Verkehrswachstums als Selbstinduktion*. In: *Berichte zur Raumforschung und Raumplanung* 23. 9-23.
 - Held, J. (2001): *Handlung*. In: *Haug, W.F. (2001): Historisch-Kritisches Wörterbuch des Marxismus*. Bd. 5. 1160-1170.
 - Held, M. (1980): *Verkehrsmittelwahl der Verbraucher*. Unveröff. Dissertation. Universität Augsburg.
 - Held, M. (1982): *Verkehrsmittelwahl der Verbraucher. Beitrag einer kognitiven Motivationstheorie zur Erklärung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel*. *Wirtschaftspsychologische Schriften der Universitäten München und Augsburg* 8. Berlin.
 - Herbst, M. (2000): *CarSharing in Hude - Ein nachhaltiges Projekt mit Zukunft! Vortragsmanuskript für den BCS*. Berlin.
 - Hermanns, H. (1992): *Die Auswertung narrativer Interviews: Ein Beispiel für qualitative Verfahren*. In: *Hoffmeyer-Zlotnik, J. H. P.(Ed.)(1992): Analyse verbaler Daten: über den Umgang mit qualitativen Daten*. Opladen : Westdt. Verlag. (ZUMA-Publikationen).
 - Herodes, M./Skinner, I. (2005): *Car Sharing: The Motivations of Industry*. London: Institute for European Environmental Policy.
 - Heyder, T./Klemm, M. (1999): *Einige Daten zur Entwicklung des Automobilmus*. Aus: *Schmidt, G. (Hrsg.): Technik und Gesellschaft. Jahrbuch 10: Automobil und Automobilmus*. New York (Campus). 291-297.
 - Hiigers, M. (1991): *Auto-Mobil oder das Selbst im Straßenverkehr – Zur Psychoanalyse des Automobilmisbrauchs*. In: *Universitas*. Jh. 46, Nr. 540. 541-556.
 - Hiigers, M. (1992): *Total abgefahren. Psychoanalyse des Autofahrens*. Freiburg/Basel/Wien.
 - Hirschl, B./Konrad, W./Scholl, G./Zundel S. (2001): *Nachhaltige Produktnutzung: Sozial-ökonomische Bedingungen und ökologische Vorteile alternativer Konsumformen*. Berlin: Edition Sigma. (zit. als Hirschl et al. 2001).
 - Holzberger, R. (1996): *Das sogenannte Waldsterben. Zur Karriere eines Klischees: Das Thema Wald im journalistischem Diskurs*. *Bergatreute*. Verlag Wilfried Epp.
 - Holz-Rau, C. (1990): *Bestimmungsgrößen des Verkehrsverhaltens. Analyse bundesweiter Haushaltsbefragungen und modellierender Hochrechnungen*. *Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau*. Nr. 22. TU Berlin.
 - Holz-Rau C. (1991): *Genügen verhaltensorientierte Verkehrsmodelle den Erfordernissen integrierter Planung?* In: *Internationales Verkehrswesen*. Jg. 43. Heft ½.
 - Holz-Rau C. (1995): *Kleinräumige Analysen des Verkehrsverhaltens*. In: *Apel, D./Holzapfel H./Lehmbrock, M./Müller, P. (1992) (Hg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung*. *Ergänzungslieferung 12/95*. 1-43. Bonn.
 - Holz-Rau, C. (2010): *Verkehr, Mobilität und Erreichbarkeit - Eine Auseinandersetzung mit zentralen Begriffen der Verkehrsplanung und Verkehrswissenschaft*. TU Dortmund.
 - Honneth, A. (1990): *Die zerrissene Welt der symbolischen Foren. Zum kultursoziologischen Werk Pierre Bourdieus*. In: *ders.: Die zerrissene Welt des Sozialen. Sozialphilosophische Aufsätze*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp. 156-181.
 - Huwer, U. (2003): *Kombinierte Mobilität gestalten: Die Schnittstelle ÖPNV – CarSharing.; Vom Fachbereich Architektur / Raum- und Umweltplanung / Bauingenieurwesen*. Dissertation. Universität Kaiserslautern.
 - Institut für Mobilitätsforschung (IFMO) (2011): *Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher*.
 - Jacobs, J./Schwarz, A. (2009): *Einführung in die Methoden der empirischen Sozialforschung. Qualitative*

Datenanalyse mittels hermeneutischer Interpretation/Deutungsmuster-Rekonstruktion. Vortrag an: Europa-Universität-Viadrina.

- Janning, F. (1991): *Pierre Bourdieus Theorie der Praxis. Analyse und Kritik der konzeptionellen Grundlegung einer praxeologischen Soziologie*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Jenkins, R. (1992): *Pierre Bourdieu*. London/New York: Routledge.
- Jones, P. M./Dix, M. C./Clarke, M. I./Heggie, I. G. (1983): *Understanding Travel Behaviour*. Aldershot.
- Jungk, R./Müller N. (1981): *Zukunftswerkstätten. Wege zur Wiederbelebung der Demokratie*. Hamburg.
- Kardoff, E.v. (1991): *Qualitative Sozialforschung – Versuch einer Standortbestimmung*. 3-8. In: Flick et al. (1991): 3-8. Flick, U./Kardoff, E.v./Keupp, H./Rosenstiel, L.v./Wolff, S. (1991): *Handbuch Qualitative Sozialforschung. Grundlagen, Konzepte, Methoden und Anwendungen*. München.
- Kählert, H. (2005): *Public Mobility Station (PMS): Wissenschaftliche Begleitung des Pilotbetriebes und Vorbereitung des Alltagsbetriebes. Abschlussbericht für Phase MIP04*. Büro für Verkehrsökologie.
- Kahneman, D./Slovic, P./Tversky, A. (Hrsg.) (1982): *Judgement under Uncertainty: Heuristics and Biases*, Cambridge. (zit. als Kahneman et al. 1982).
- Kallmeyer, W./Schütze, F. (1977): *Zur Konstitution von Kommunikationsschemata der Sachverhaltsdarstellung*. In: Wegner, D. (Hg.) (1977): *Gesprächsanalysen*. Hamburg: Burske: 159-274.
- Kalwitzki, K.-P. (1994): *Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderung*. In: *Verkehrszeichen* 4/94. 12-18.
- Kalter, F. (1994): *Pendeln statt Migration? Die Wahl und Stabilität von Wohnort-Arbeitsort-Kombinationen*. In: *Zeitschrift für Soziologie* 23(6). 460-476.
- Kelle, U. (2008): *Die Integration qualitative und quantitative Methoden in der empirischen Sozialforschung. Theoretische Grundlagen und methodologische Konzepte*. VS Verlag. Wiesbaden.
- Keller, T. (2002): *Entwicklung und Potential von organisiertem Car-Sharing in Deutschland, Österreich und der Schweiz*. IVS-Schriften 9; Österreichischer Kunst und Kulturverlag. Wien. 2002.
- Kiefl, W./Lamnek S. (1984): *Qualitative Methoden in der Marktforschung. Planung und Analyse*. 474-480. 11/12 1984.
- Klößner, C. A. (2005): *Können wichtige Lebensereignisse die gewohnheitsmäßige Nutzung von Verkehrsmitteln verändern?* In: *Umweltpsychologie* 9 (1). 28-45.
- Klöpper, V./Weber, A. (2007): *Generationsübergreifende Mobilitätsbiographien*. Unveröffentlichte Diplomarbeit an der Universität Dortmund.
- Knie, A./Koch, B./Lübke, R. (2002): *Das Carsharing-Konzept der Deutschen Bahn AG*. In: *Internationales Verkehrswesen* (54) 3/2002. 9-100. (zit. als Knie et al. 2002).
- Knie, A./Petersen, M. (1999): *Intermodalität als wissenschaftsbasierte Dienstleistung: Das Unternehmen Choice*. In: Buhr et al. (1999). 133-146.
- Knie, A./Rammler, S. (1999): *Automobilität und Selbstbeweglichkeit. Soziologische Überlegungen zur besonderen Affinität von Moderne und Motorisierung*. In: *Automobility – Was uns bewegt. Katalog zur gleichnamigen Ausstellung des Vitra Design-Museums*. (Hg.) Vegesack, A. v./Kries, M. Weil a. Rh. 352-366.
- Köberlein, C. (1997): *Verkehrsllexikon*. München/Wien.
- Koch, H. (2002): *User Need Report. Abschlussbericht des „Mobility Services for Urban Sustainability Projekts“*. Europäische Kommission/Universität Bremen.
- Kongenen, N./Sondergeld K. (1985): *Wissenschaftstheorie für Sozialwissenschaftlicher*. Opladen.
- Koss, R. (2002): *Car-Sharing als Beitrag zur Lösung der verkehrs- und umweltpolitischen Krise?* Berlin.
- Krais, B. (1983): *Bildung als Kapital – Neue Perspektiven für die Analyse der Sozialstruktur?* In: Kreckel, R. (Hrsg.): *Soziale Ungleichheiten. Sonderband 2 der Sozialen Welt*. Göttingen: Otto Schwartz. 199-220.
- Krais, B. (1989): *Soziales Feld, Macht und kulturelle Praxis. Die Untersuchungen Bourdieus über die verschiedenen Fraktionen der „herrschenden Klasse“ in Frankreich*. In: Eder, K. (Hrsg.): *Klassenlage, Lebensstil und kulturelle Praxis. Beiträge zur Auseinandersetzung mit Pierre Bourdieus Klassentheorie*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp. 47-70.
- Krais, B./Gebauer, G. (2002): *Habitus*. Bielefeld: Transcript Verlag.
- Krämer-Badoni, T. (1993): *Ökologische Krise und städtische Mobilität – Zur Bedeutung individuellen Verhaltens in einer nachmodernen Gesellschaft*. In: *Journal für Psychologie* 4. 18-27.
- Krämer-Badoni, T./Wilke, G. (1997): *Städtische Automobilität zwischen Autobesitz und Autolosigkeit*. In: *TA-Datenbank-Nachrichten*. 6. Jg. Nr. 3/4. 24-31.
- Kramp, A. (1997): *"Nutzen statt besitzen - Mieten, Teilen, Leihen von Gütern. Ein Zukunftsmodell?"* Stuttgart.
- Kremer, B.-R. (1997): *Car-Sharing-Organisationen und ihre Wirtschaftlichkeit*. In: B. Holm et al (Hrsg.): *Car-Sharing im Gespräch*. Dresden 1997. 26-32.
- Kühne, T. (1996): *Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert: Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte*. In: *Neue politische Literatur*, 41. Jg., Frankfurt/Main. Lang. 196-229.
- Kuhm, K. (1995): *Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobile Gesellschaft*. Hamburg. Junius Verlag.
- Kuhm, K. (1997): *Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozeß technologischer Integration und*

sozialer Vernetzung. Pfaffenweiler.

- Kumer, B. und Partner (1996): *Carsharing im Rahmen finanzieller, verkehrspolitischer und umweltpolitischer Entscheidungsgrundlagen im Verkehr: Studie im Auftrag des Umweltministeriums*. Graz. (zit. als. Kumer et al. 1996).
- Kurz, A./Stockhammer, C./Fuchs, S./Meinhard, D. (2009): *Das problemzentrierte Interview. Qualitative Marktforschung. Konzepte – Methoden – Analysen*. Buber, R./Holzmüller, H. Wiesbaden, Gabler: 463–476.
- Küsters, I. (2009): *Narrative Interviews. Grundlagen und Anwendungen*. 2. Auflage. Wiesbaden: Hagener Studentexte zur Soziologie. VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Kutter, E. (1972): *Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs*. Veröffentlichungen des Instituts für Stadtbauwesen der TU Braunschweig 9. Braunschweig.
- Kutter, E. (1973): *Aktionsbereiche des Stadtbewohners. Untersuchung zur Bedeutung der territorialen Komponente im Tagesablauf der städtischen Bevölkerung*. In: *Archiv für Kommunalwissenschaften* 12. 69-85.
- Labov, W. (1980): *Sprache im sozialen Kontext. Eine Auswahl von Aufsätzen*. Königstein/Ts: Athenäum.
- Labov, W./Fenshel, D. (1966): *Therapeutic Discourse: Psychotherapy as Conversation*. New York. Academic Press.
- Labov, W./Waletzky, J. (1973)[1967]: *Erzählanalyse: Mündliche Versionen persönliche Erfahrungen*. In: Ihwe, J. (Hg.): *Literaturwissenschaft und Linguistik*. Band 2. Frankfurt a.M. Fischer Athenäum. 78-126.
- Lamnek, S. (2010): *Qualitative Sozialforschung*. 5. Auflage. Beltz Verlag. Weinheim.
- Lanzendorf, M. (2003): *Mobility Biographies. A New Perspective for Unstanding Travel Behaviour*. Paper presented at the 10th International Conference on Travel Behaviour Research (IATBR). Lucern. Switzerland. 10-15 August. 2003.
- Lévi-Strauss, C. (1980): *Mythos und Bedeutung*. Frankfurt a.M.
- Loose, W. (2010): *Aktueller Stand des Car-Sharing in Europa. Juni 2010. Endbericht D 2.4 Arbeitspaket 2. Bundesverband CarSharing e.V.* http://www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/wp2_endbericht_deutsch_final_4.pdf
- Loose, W./Mohr M./Nobis C. (2004): *Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Car-Sharing. Schlussbericht*. In Zusammenarbeit mit Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Verkehrsforschung, Bundesverband CarSharing e.V. (bcs). Forschungsbericht FE Nr. 77461/2001. Februar 2004. Freiburg. (zit. als. Loose et al. 2004).
- Loose, W./Schubert, S./Mohr, M./Doberschütz, B. (2005): *Evaluation der Projektergebnisse und Nutzungsdaten neuer Mobilitätsangebote in NahviS Ergebnisbericht Arbeitspakete AP 601 – 603*. Freiburg/Frankfurt am Main. November 2005. (zit. als. Loose et al. 2005).
- Lucius-Hoene, G./Deppermann, A. (2002): *Rekonstruktion narrativer Identität. Ein Arbeitsbuch zur Analyse narrativer Interviews*. Opladen: Leske + Budrich.
- Maat, K./Arentze, T. (2012): *Feedback Effects in the Relationship between the Built. Environment and Travel*. In: *disP – The Planning Review*, 48(3): 6-15.
- Maertins, C. (2006): *Die Intermodalen Dienste der Bahn: Mehr Mobilität und weniger Verkehr? Wirkungen und Potenziale neuer Verkehrsdienstleistungen*. Diskussionspapier. SP III 2006- 10. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. <http://skylla.wz-berlin.de/pdf/2006/iii06-101.pdf>
- Maindok, H. (2003): *Professionelle Interviewführung in der Sozialforschung. Interviewtraining: Bedarf, Stand und Perspektiven*. 2. Auflage. Herbolzheim: Centaurius Verlag.
- Martin, E./Shaheen, S. A. (2010): *Greenhouse Gas Emission Impacts of Carsharing in North America*. Mineta Transportation Institute, San Jose State University.
- Martin, E./Shaheen S. (2011): *The impact of carsharing on public transit and non-motorized travel: An exploration of North American carsharing survey data*. *Energies* 4, Nr. 11: 2094-2114.
- Maslow, A. H. (1954): *Motivation and personality*. New York.
- Matthes, J. (1976): *Einführung in das Studium der Soziologie*. Reinbek bei Hamburg.
- Mayring P. (1983): *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. Weinheim.
- Meijkamp, R. (2000): *Changing consumer behaviour through Eco-efficient Services. An empirical study on CarSharing in the Netherlands Delft/Netherlands*.
- Meijkamp, R./Aarts, H. (1997): *Breaking through Habitual Behaviour: Is Car Sharing an Instrument for Reducing Car Use*. Unpublished Paper for the 25th European Transport Forum. Uxbridge. London. September 1997.
- Merki, C. M. (2008): *Verkehrsgeschichte und Mobilität*. Ulmer Verlag UTB.
- Meuser, M. (1999): *Subjektive Perspektiven, habituelle Dispositionen und konjunktive Erfahrungen. Wissenssoziologie zwischen Schütz, Bourdieu und Mannheim*. In: Hitzler, Ronald et al. (Hrsg.): *Hermeneutische Wissenssoziologie. Standpunkte zur Theorie der Interpretation*. Konstanz: UVK. 121-146.
- MiD (2008): *Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends*.

- infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Institut für Verkehrsforschung Beauftragt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
- Millard-Ball, A./Murray, G./Schure, J. ter/ Fox, C./Burkhardt, J. (2005): *Car-Sharing: Where and How It Succeeds*. Transportation Research Board, Washington DC.(zit. als Millard et al. 2005.).
- Miosga, M. (1996): *Von Gemeinschaftssinn, Rentabilität und Kundenzufriedenheit*. In: Schader-Stiftung: *Preis der Schader-Stiftung „Gesellschaftswissenschaften im Praxisbezug“*. Themengebiet 1996: Verkehr. 204-209.
- Mobility (1998): *Selbstdarstellung auf der Homepage von Mobility Schweiz* (<http://www.mobility.ch>)
- Møller, B. (2002): *„Travel Mode Choice as Habitual Behaviour: A Review of Literature“*. Working Paper 02-1, Aarhus School of Business.
- Momo, Car-Sharing (2012): *Projektvorstellung momo Car-Sharing*.
- Monheim-Dandorfer, R.; Monheim, H. (1992): *Konzepte für ein neues Zeitalter*. In: *Evangelische Akademie Baden (Hrsg.): Mit Vollgas in die Sackgasse? Das Drama der Mobilität. Beiträge einer Tagung der Evangelischen Akademie Baden vom 13.-15. Sept. 1991. Schriftenreihe der EAD, Bd. 89, 1. Aufl.*
- Muheim, P. and Partner (1996): *Car Sharing Studies: An Investigation, Prepared for Graham Lightfoot*. Ireland.
- Muheim P. and Partner (1998): *CarSharing – Der Schlüssel zur kombinierten Mobilität*. Luzern. (zit. als Muheim et al. 1998).
- Muheim, P./Iberbitzin, J. (1992): *Das Energiesparpotential des gemeinschaftlichen Gebrauchs von Motorfahrzeugen als Alternative zum Besitz eines eigenen Autos. Eine Untersuchung am Modell der ATG Auto Teilet Gesellschaft. Studie im Auftrag des Amtes für Energiewirtschaft*. Luzern.
- Müller, H.-P. (2002): *Die Einbettung des Handelns. Pierre Bourdieus Praxeologie*. In: *Berliner Journal für Soziologie* 12. 157-171.
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) (1996): *„MVV und Car-Sharing: Ergebnisse einer Repräsentativbefragung von Kunden der Münchner Car-Sharing-Organisation 'STATTAUTO'“*. München.
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) (2000): *MVV und Car-Sharing. Ergebnisse einer Repräsentativbefragung von Kunden der Münchner Car-Sharing-Organisation. „Statt-Auto“. Daten. Analysen, Perspektiven. Bd.2. Bielefeld.*
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) (2003):*Daten, Analysen, Perspektiven. Band 8. Eine Schriftenreihe der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH. MVV und Car-Sharing. Erfolge einer Kooperation. Ergebnisse einer Wiederholungsbefragung.*
- Nassehi, A. (1994): *Die Form der Biographie. Theoretische Überlegungen zur Biographieforschung in methodologischer Absicht*. In: *BIOS 7: 46-63*.
- Nassehi, A. (2002): *Die Beobachtung biographischer Kommunikation und ihrer doppelten Kontingenzbewältigung. Vortrag vor der Sektion „Biographieforschung“ auf dem DGS-Kongress in Leipzig*.
- Nassehi, A./Saake, I. (2002): *Kontingenz: Methodisch verhindert oder beobachtet? Ein Beitrag zur Methodologie der qualitativen Sozialforschung*. In: *Zeitschrift für Soziologie. Jg. 31, H.1: 66-86*.
- Niethammer, L. (1985)(1978): *Fragen – Antworten – Fragen. Methodische Erfahrungen und Erwägungen zur Oral History*. In: *ders./Plato, Alexander v.: „Wir kriegen jetzt andere Zeiten.“ Auf der Suche nach Erfahrungen des Volkes in nachfaschistischen Ländern*. Berlin: Dietz.
- Niethammer, L. (1990): *Kommentar zu Pierre Bourdieu: Die biographische Illusion*. In: *BIOS. Zeitschrift für Biographieforschung und Oral History. 1990: 1. 91-93*.
- Oevermann, U. (1981): *Fallrekonstruktionen und Strukturgeneralisierung als Beitrag der objektiven Hermeneutik zur soziologisch-strukturtheoretischen Analyse*. Frankfurt a.M.
- Oevermann, U. (1986): *Kontroversen über sinnverstehende Soziologie. Einige wiederkehrende Probleme und Mißverständnisse in der Rezeption der „objektiven Hermeneutik“*. In: *Aufenanger/Lenssen (1986) (Hg.): Handlung und Sinnstruktur. Bedeutung und Anwendung der objektiven Hermeneutik*. München. 19-83.
- Oevermann, U. (1991). *Genetischer Strukturalismus und sozialwissenschaftliche Probleme der Erklärung der Entstehung des Neuen*. In: *Müller-Doohm S. (Hrsg.) Jenseits der Utopie*. Frankfurt a.M. 267-338.
- Ohnmacht, T. (2006): *Die Geografie des Sozialen als Aktivitätsraum. Räumliche Verteilung der Sozialkontakte unter den Bedingungen von Mobilitätsbiografien*. Diplomarbeit am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme. ETH Zürich. Zürich.
- Oswald, W.D. (1999): *Automobilismus und die „gefährlichen Alten“*. In: *Schmidt, G. (Hg.): Technik und Gesellschaft. Jahrbuch 10. Auto und Automobilismus*. Frankfurt/M., 183-195.
- Ottmann, G. (2007): *Hat die Lebensstilforschung eine Zukunft? Eine Auseinandersetzung mit aktuellen Bilanzierungsversuchen*. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 57 (1). 1-31.
- Perner, T./Schöne, P./Brosig, H. (2000): *Das Dresdner Modell. Car-Sharing und ÖPNV Ergebnisse einer Umfrage*. Dresden: Dresdner Verkehrsbetriebe AG; stadtmobil CarSharing GmbH; Technische Universität

- Dresden. (zit. als Perner et al. 2000).
- Pesch, S. (1996): *Car-Sharing als Element einer lean mobility im Pkw-Verkehr: Entlastungspotentiale, gesamtwirtschaftliche Bewertung und Durchsetzungsstrategien*. Düsseldorf.
 - Pesch, S. (1997): *Die Eignung von Car-Sharing im Hinblick auf die Reduzierung von Stadtverkehrsproblemen*. In: Holm, B. et al. (Hrsg.): *Car-Sharing im Gespräch*. Dresden. 20-25.
 - Petersen, M. (1992): *Auto-Leasing und Car-Sharing*. In: Hesse, M. (Hrsg.): *Verkehrswirtschaft auf neuen Wegen Marburg*. 156-174.
 - Petersen, M. (1995): *Ökonomische Analyse des Car-Sharing*. Mit einem Geleitwort von Prof. Dr. G. Wolfgang Heinze. Wiesbaden. Deutscher Universitäts-Verlag.
 - Petersen, M. (1997): *StadtAuto und Kommunen. Möglichkeiten der besserten Zusammenarbeit*, in: Vonhoff, H.-J. (Hrsg.). *Stadtverkehr 2001. Bausteine für eine stadtverträgliche Mobilität. IKU-Reihe „Kommune und Umwelt“*, Bd. 6. Frankfurt/Main. Fachhochschulverlag. 108-114.
 - Petersen, R./Schallaböck, K. O. (1995): *Mobilität für morgen. Chancen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik*. Boston/Basel/Berlin.
 - Pfeffer, G. (1985): *Das fehlende Positive. Sozialdeterministische Aspekte bei Bourdieu und ihr möglicher „Aufklärungswert“*. In: *Neue Sammlung* 25 (1985). 279-297.
 - Pfeiff, C. (2007): *The effect of retirement on travel mode choice*. Paper presented at the 7th Biennial Conference on Environmental Psychology. Bayreuth. 12 September 2007.
 - Poscheschnik, G./Hug, T./Lederer B./Perzy, A. (2010): *Empirisch Forschen. Über die Planung und Umsetzung von Projekten im Studium* Stuttgart: UVK/Huter&Roth. (zit. als Poscheschnik et al. 2010).
 - Preisendörfer, P./Wächter-Scholz, F./Franzen, A./Diekmann, A./Schad, H./Rommerskirchen, S. (1999): *Umweltbewusstsein und Verkehrsmittelwahl*. Heft M 113 der Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW. (zit. als Preisendörfer et al. 1999).
 - Price, J./Hamilton C. (2005): *Arlington Pilot Carshare Program. First-Year Report*. -Arlington County Commuter Services, Division of Transportation, Department of Environmental Services, Arlington, Va. April 2005.
 - Prillwitz, J. (2008): *Der Einfluss von Schlüsselereignissen im Lebenslauf auf das Verkehrshandeln unter besonderer Berücksichtigung von Wohnumzügen*. Helmholtz Zentrum für Umweltforschung UFZ.
 - Przyborski, A./Wohlrab-Sahr, M. (2010): *Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch*. 3. Auflage. München: Oldenburg Wissenschaftsverlag.
 - Puls Marktforschung GmbH (2011): *Gründe gegen die Nutzung von Carsharing in Deutschland im Jahr 2010*. (zit. als Puls 2011).
 - Rabin, M. (1996). *Psychology and Economics*. University of California: Mimeo.
 - Rammler, S. (1999): *Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität – Vorüberlegungen zu einem soziologischen Erklärungsansatz der Verkehrsentstehung*. In: Buhr et al. (1999). 39-71.
 - Randelhoff, M. (2011): *Der große Unterschied zwischen Verkehr und Mobilität*. <http://www.zukunft-mobilitaet.net/3892/analyse/unterschied-verkehr-mobilitaet/>
 - Rauscher, A. (Hrsg.) (2002): *Arbeitsgesellschaft im Umbruch. Ursachen, Tendenzen, Konsequenzen*. Berlin.
 - Reckwitz, A. (2006): *Die Transformation der Kulturtheorien. Zur Entwicklung eines Theorieprogramms*. Weilerswist. Velbrück Wissenschaft.
 - Reutter, O./Reutter, U. (1995): *Autofreies Leben in der Stadt; Autofreie Stadtquartiere im Bestand*. Dortmund.
 - Rifkin, J. (2000): *ACCESS. Das Verschwinden des Eigentums. Warum wir weniger besitzen und mehr ausgeben werden*. Frankfurt/New York: Campus.
 - Risser, R. (2007): *Grundlagen der Verkehrssoziologie*. Institut für Soziologie der Universität Wien. Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien.
 - Rosenthal, G. (1987): *„... wenn alles in Scherben fällt“*. Vom Leben und Sinnwelt der Kriegsgeneration. Typen biographischer Wandlungen. Opladen: Leske + Budrich.
 - Rosenthal, G. (1995): *Erlebte und erzählte Lebensgeschichte: Gestalt und Struktur biographischer Selbstbeschreibungen*. Frankfurt a.M./New York. Campus.
 - Rosenthal, G. (1999): *Verstehensprozesse in der Interviewsituation*. In: Schwengel, Hermann (Hg.): *Grenzenlose Gesellschaft? Bd. II/1*. Pfaffenweiler: Centaurus-Verlag: 701-704.
 - Rosenthal, G. (2005): *Interpretative Sozialforschung. Eine Einführung*. Weinheim/München: Juventa.
 - Rosinak und Partner ZT GmbH (2000): *Carsharing. Die Akzeptanz von Carsharing in der näheren Wohngegend. Verkehrswissenschaftliche Untersuchung im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Endbericht*, Wien. (zit. als Rosinak et al. 2000).
 - Rossi, P. H. (1955): *Why Families Move: A Study in the Social Psychology of Urban Residential Mobility*. Glencoe, Illinois.
 - Russel, M. (1998): *What We Learned from STAR*, Oral Presentation at Car-Sharing Workshop. Seattle. WA.
 - Sachs, W. (1990): *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Reinbek bei Hamburg.

- Sammer, G./Fallast, K./Lamminger, R./Röschel, G./Schwaninger, T. (1990): *Mobilität in Österreich 1983-2011*. Wien (zit. als Sammer et al. 1990) .
- Schatzmann, L./Strauss, A. L. (1955): *Social Class and Modes of Communication*. In: *The American Journal of Sociology*. Volume. 4, 329-338.
- Scheibelhofer, E. (2007): *Das Problemzentrierte Interview. Einsatzmöglichkeiten und Grenzen einer qualitativen Forschungsmethode*. In: *Sozialwissenschaften und Berufspraxis*. 27 Jg. Heft 1. S. 75-90.
- Scheiner, J. (2005): *Auswirkungen der Stadt- und Umlandwanderung auf Motorisierung und Verkehrsmittelnutzung: Ein dynamisches Modell des Verkehrsverhaltens*. In: *Verkehrsforschung Online* 1(1). 1-17.
- Scheiner, J. (2006a): *Housing Mobility and Travel Behaviour: A Process-oriented Approach to Spatial Mobility. Evidence from a New Research Field in Germany*. In: *Journal of Transport Geography* 14 (4). 287-298.
- Scheiner, J. (2006b): *Erklärungsmodelle der Wohmobilität: die Rolle von Lebensstil, Lebenslage und Wohnsituation*. In: Beckmann, K J./ Hesse, M./Holz-Raus, C./Hunecke, M. (Hrsg.): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*. Wiesbaden. 112-124.
- Scheiner, J. (2006c): *Does the Car Make Elderly Peoply Happy and Mobile? Settlement Structures, Car Availability and Leisure Mobility of the Elderly*. In: *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 6 (2). 151-172.
- Scheiner, J. (2007): *Mobility Biographies: Elements of a Biographical Theory of Travel Demand*. In: *Erdkunde* 61 (2). 161-173.
- Scheiner, J. (2008): *Is Accessibility Determined by Objective Spatial Contexts or by Subjective Preferences?* In: Becker, U./Gerika, R. (eds.): *How to define and measure access and need satisfaction in transport*. Issue 7 in the series of *Dresden Institute for Transportation and Environment (DIVU)*. Dresden.
- Scheiner, J. (2009): *Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage*.
- Schimank, U. (2007): *Handeln und Strukturen. Einführung in die akteurtheoretische Soziologie*. München.
- Scholl, G. (2009): *Marketing nachhaltiger Dienstleistungen. Bedingungen der Übernahme und Empfehlungen zur Vermarktung von eigentumsersetzenden Konsumpraktiken*. Marburg: Metropolis.
- Scholl, G./Hirschl, B. / Tibitanzl F. (1998): *Produkte länger und intensiver nutzen. Zur Systematisierung und ökologischen Beurteilung alternativer Nutzungskonzepte*. Schriftenreihe des IÖW. Heidelberg/Berlin. (zit. als Scholl et al. 1998).
- Scholl, G./Lasse, S./Süßbauer, E./Otto, S. (2010): *Nutzen statt Besitzen – Perspektiven für ressourceneffizienten Konsum durch innovative Dienstleistungen. Paper zu Arbeitspaket 12 „Konsumenten- und kundennahe Ressourcenpolitikoptionen“ des Projekts „Materialeffizienz und Ressourcenschonung“ (MaRes)*. Ressourceneffizienzpaper. Wuppertal. (zit. als Scholl et al. 2010).
- Scholz, S. (2004): *Männlichkeit erzählen. Lebensgeschichtliche Identitätskonstruktionen ostdeutscher Männer*. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Schönhammer, R. (1991): *In Bewegung. Zur Psychologie der Fortbewegung*. München.
- Schopf, J. M. (2001): *Mobilität&Verkehr – Begriffe im Wandel*. In: *Wissenschaft&Umwelt Interdisziplinär. Verkehr und Mobilität*. Wien 2001.
- Schlicht, E. (1998): *On Custom in the Economy*. Oxford: Clarendon Press.
- Schulze, G. (1992): *Erlebnisgesellschaft: Kultursoziologie der Gegenwart*. Campus Verlag. Frankfurt/New York.
- Schütze, F. (1976a): *Zur soziologischen und linguistischen Analyse von Erzählen*. In: *Internationales Jahrbuch für Wissens- und Religionssoziologie*. Band 10. Opladen: West-deutscher Verlag: 7-41.
- Schütze, F. (1976b): *Zur Hervorlockung und Analyse von Erzählungen thematisch relevanter Geschichten im Rahmen soziologischer Feldforschung*. In: ABG (Hg.): *Kommunikative Sozial forschung*. München: Fink.
- Schütze, F. (1977): *Die Technik des narrativen Interviews in Interaktionsfeldstudien – dargestellt an einem Projekt zur Erforschung von kommunalen Machtstrukturen*. Bielefeld. Manuskript.
- Schütze, F. (1978): *Die Technik des narrativen Interviews in Interaktionsfeldstudien – dargestellt an einem Projekt zur Erforschung von kommunalen Machtstrukturen*. Universität Bielefeld. Fakultät für Soziologie. Arbeitsberichte und Forschungsmaterialien Nr. 1. Bielefeld.
- Schütze, F. (1981): *Prozessstrukturen des Lebenslaufs*. In: Matthes, J. (Hg.): *Biographie in handlungswissenschaftlicher Perspektive*. Nürnberg: Verlag der Nürnberger Forschungsvereinigung. 67-156.
- Schütze, F. (1982): *Narrative Repräsentation kollektiver Schicksalsbetroffenheit*. In: Lämmert, E. (Hg.)(1982): *Erzählforschung*. Stuttgart: Metzler.
- Schütze, F. (1983): *Biographieforschung und narratives Interview*. In: *Neue Praxis. Kritische Zeitschrift für Sozialarbeit und Sozialpädagogik*. Jg. 3, 3. 283-293.
- Schütze, F. (1984): *Kognitive Figuren des autobiographischen Stegreiferzählens*. In: Kohli, M./Günter, R. (Hg.)(1984): *Biographie und soziale Wirklichkeit*. Stuttgart: Metzler. 78-117.
- Schütze, F. (1987a): *Das narrative Interview in Interaktionsfeldstudien. Erzähltheoretische Grundlagen. Teil I. Studienbrief der Fernuniversität Hagen*. Hagen.

- Schütze, F. (1987b): *Symbolischer Interaktionismus*. In: Ammon, U./Dittmar, N./ Mattheier, K. J. (Hg.)(1987): *Soziolinguistik. Ein internationales Handbuch zur Wissenschaft von Sprache und Gesellschaft*. Berlin/New York. de Gruyter. 520-553.
- Schütze, F. (1989): *Kollektive Verlaufskurve oder kollektiver Wandlungsprozess. Dimensionen des Vergleichs von Kriegserfahrungen amerikanischer und deutscher Soldaten im Zweiten Weltkrieg*. In: BIOS Jg.2. 31-109.
- Schweiz, K.-H./Keuchel, S./Kleine-Wiskott, R./Hermens, R./van Acken, C. (2004): *Car-Sharing in kleinen und mittleren Gemeinden*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik Heft V113. (zit. als Schweiz et al. 2004).
- Schwingel, M. (2000): *Pierre Bourdieu zur Einführung*. 3. Auflage. Hamburg: Junius.(orig. 1995).
- Schwingel, M. (1993): *Analytik der Kämpfe. Macht und Herrschaft in der Soziologie Bourdieus*. Hamburg: Argument.
- Seibt, C./Loibl, W./Maierbrugger, G. (2011): *Mobility-Techtrends. Schlüsseltechnologien für die Mobilität 2030*. AIT-F&PD Report. Vol. 22 März 2011.
- Seifried, D. (1991): *Gute Argumente: Verkehr*. München. Verlag Beck.
- Shaheen, S. A. (1999): *Dynamics in Behavioral Adaptation to a Transportation Innovation: A Case Study of Carlink – A Smart Carsharing System*. UCB-ITS-PRR-99-41. California PATH Research Report. University of California. Davis.
- Shaheen, S. A./Cohen, A.P./Roberts, J.D. (2006): *Carsharing in North America: Market Growth, Current Developments, and Future Potential*. In *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, No. 1986, Transportation Research Board of the National Academies, Washington, D.C., 2006, pp. 116–124. (zit. als Shaheen et al. 2006).
- Shaheen, S. A./Cohen, A. P. (2007): *Growth in Worldwide Carsharing. An International Comparison*. In: *Transportation Research Record*, No. 1992. 81-89.
- Shaheen, S./Sperling D./Wagner C. (1998): *Carsharing Europe and North America: Past, Present and Future*. *Transportation Quarterly*. Vol. 52. 1998. No.3. 35-52. (zit. als Shaheen et al. 1998).
- Simon, H. A. (1957): *A Behavioural Model of Rational Choice*. In: Ders.: *Models of Man*. New York. 241-260.
- Simon, H. A. (1979): *Rational Decision Making in Business Organizations*. In: *American Economic Review*. 69. 493-513.
- SpiegelOnline (37/1989) (DerSpiegel): „Auto: Umweltproblem Nummer 1“. <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13496811.html>
- SpiegelOnline (47/1981) (DerSpiegel): „Der Wald stirbt. Saurer Regen über Deutschland“. <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-21113031.html>
- SpiegelOnline (45/1990) (DerSpiegel): „Autogemeinschaften. Stattauto statt Auto“. <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13501353.html> ;auch Printversion.
- Sonnberger, M./Carrera Gallego D. (2012): *Literaturbericht: Konzepte des kollektivierten Individualverkehrs. Interdisziplinärer Forschungsschwerpunkt Risiko- und Nachhaltige Technikentwicklung am Internationalen Zentrum für Kultur- und Technikforschung der Universität Stuttgart (ZIRN)*. Stuttgart 2012.
- Stadtteil AUTO e.V. Aachen (1992): *"Handbuch für Autoteiler"*, Aachen 1992.
- Steding, D./Hermann, A./Lange, M. (Hrsg.) (2004): *Carsharing – sozialinnovativ und kulturell selektiv? Möglichkeiten und Grenzen einer nachhaltigen Mobilität*. ZUFO; Zentrum für Umweltforschung, der Universität Münster. Bericht 3. (zit. als Steding et al. 2004).
- Strauß, A./Corbin J. (1996): *Grounded Theory. Grundlagen Qualitativer Sozialforschung*. Weinheim.
- Stutzbach, M. (1997): *"Bundesverband für organisiertes Autoteilen/boa e.V.* In: B. Holm et al. (Hrsg.): *Car-Sharing im Gespräch*, Dresden. 48-62.
- Stutzer, A./Frey, B. S. (2004): *Stress that Doesn't Pay: The Commuting Paradox*. Working Paper 151. Institute for Empirical Research in Economics. University of Zurich. Zürich.
- Tal, G. (2009): *Evaluating the Effect of Car-Sharing: Exploring the Gap between What We Know vs. What We Need to Know and Its Effect on Optimism Bias*. Institute of Transportation Studies, University of California, Davis, Working Paper UCD-ITS-WP-09-05 http://www.its.ucdavis.edu/wp-content/themes/ucdavispubs/download_pdf.php?id=1464
- TCRP (Transit Cooperate Research Programm) (2005): *Car-Sharing where and how it succeeds*. TCRP Report 108. http://www.cambridgema.gov/~media/Files/CDD/Transportation/PTDM/PTDM_TCRP_108.aspx
- TEMA Q Marktforschung (2011): *Ersetzt Carsharing in den Großstädten bald das eigene Auto?*
- Tränkle, U. (Hg.) (1994): *Autofahren im Alter*. Köln (TÜV-Rheinland).
- Tully, C. J./Wahler, P. (1996): *Leben und Aufwachsen in der Mobilitätsgesellschaft*. In: *Österreichische Zeitschrift für Soziologie*. Jg. 21. Heft 1/96. 25-28.
- Tully, C.J. (1998): *Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zu Auto und Umwelt*. Eine Jugendstudie. München.

- Tully C.J. (Hg.) (1999): *Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft*. Frankfurt/M.
- Tully, C. J./Baier, D. (2006): *Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*.
- Umweltbundesamt (UBA) (1997): *Nachhaltiges Deutschland: Wege zu einer dauerhaft umweltgerechten Entwicklung*. Berlin. (zit. als UBA 1997).
- Umweltbundesamt (2012): *Analyse bestehender Maßnahmen und Entwurf innovativer Strategien zur verbesserten Nutzung von Synergien zwischen Umwelt und Sozialpolitik (UBA46/2012) Forschungskennzahl 3710 17 104 UBA-FB 001663*.
- Van, U./Senior, M. (2000): *The Contribution of Mixed Land Uses to Sustainable Travel in Cities*. In: Williams, K./Burton, E./Jenke, M. (eds.): *Achieving Sustainable Urban Form*. London. 139-148.
- VDV/Socialdata (1991): *Mobilität in Deutschland*. Köln.
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD 1991): *Mustervertrag für die Gemeinschaftsnutzung eines Kraftfahrzeugs durch mehrere Personen/ Haushalte*. Bonn.
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD 1992): *Auto-Teilen. Ein Leitfaden für gemeinschaftliche Autonutzer und Car-Sharing-Organisationen" (3. Auflage)*. Bonn.
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD Service 2010): *Für wen lohnt sich Car-Sharing und welche Alternativen gibt es?*
- Vester, F. (1995): *Crashtest Mobilität*. München.
- Vogt, W./Lenz, M./Schwarz, H./Glaser, W./Kuder, T. (2002): *Verkehrliche Auswirkungen von Teleshopping und Telecommerce auf die Mobilität privater Haushalte. Veröffentlichungen aus dem Institut für Straßen- und Verkehrswesen. Universität Stuttgart. Heft 32. (zit. als Vogt 2002)*.
- Wacquant, J.D. (1996): *Auf dem Wege zu einer Sozialpraxeologie. Struktur und Logik der Soziologie Pierre Bourdieus*. In: Bourdieu, Pierre und ders.: *Reflexive Anthropologie*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp. 17 – 93.
- Wagner, M. (1989): *Räumliche Mobilität im Lebensverlauf*. Stuttgart.
- Wagner, H.-J. (1993): *Sinn als Grundbegriff in den Konzeptionen von George Herbert Mead und Pierre Bourdieu. Ein kritischer Vergleich*. In: Gebauer, G./Wulf, C. (Hrsg.): *Praxis und Ästhetik. Neue Perspektiven im Denken Pierre Bourdieus*. Frankfurt a.M. Suhrkamp. 317-340.
- Wagner, H.-J. (2001): *Objektive Hermeneutik und Bildung des Subjekts. Mit einem Text von Ulrich Oevermann: Die Philosophie von Charles Sanders Peirce als Philosophie der Krise*. Weilerswist: Velbrück Wissenschaft.
- Walb, C./Loudon, W. (1986): *Evaluation of the Short-Term-Auto-Rental Service in San Francisco*. California. Cambridge, MA. Cambridge Systematics, Inc.
- Wancura, H. (1997): *Zukunft des Car-Sharing in Österreich*, Graz.
- Weber, M. (1972 [1921]): *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundrisse der verstehenden Soziologie*. Tübingen.
- Weber, M. (1988): *Gesammelte Aufsätze zur Wissenschaftslehre*. Tübingen.
- Wehling, P. (1998a): *Verkehrsgeneseforschung: ein innovativer Ansatz zur Untersuchung der Verkehrsursachen. Subprojekt 4 des Forschungsverbundes City:mobil, Institut für Sozial-Ökologische Forschung GmbH. Freiburg*.
- Wehling, P. (1998b): *Sozial-ökologische Mobilitätsforschung und Strategisches Mobilitätsmanagement: Neue Ansätze für Verkehrswissenschaft und -planung. Subprojekt 4 des Forschungsverbundes City:mobil. Institut für Sozial-Ökologische Forschung GmbH. Freiburg*.
- Weischer, C. (2007): *Sozialforschung*. Konstanz: UVK/UTB Verlag.
- Weischer, C. (2011): *Sozialstrukturanalyse. Grundlagen und Modelle. 1 Auflage*. VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Welzer, H. (2000): *Das Interview als Artefakt. Zur Kritik der Zeitzugforschung*. In: BIOS, Jg. 13, H.1: 51-63.
- Wendt-Reese, St. (1997): *Der Dachverband European Car-Sharing/ecs e. V. In: Car-Sharing im Gespräch – Das Autoteilen als Verkehrsträger innerhalb des Mobilitätsverbundes, Dokumentation der Fachtagung „Car-Sharing – ein ökologisches und verkehrspolitisches Modell für ostdeutsche Großstädte?“, Dresden*.
- WGBU (Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen) (2011): *Welt im Wandel: Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation*. Berlin. http://www.wbgu.de/fileadmin/templates/dateien/veroeffentlichungen/hauptgutachten/jg2011/wbgu_jg2011.pdf.
- Wiedemann, P. M. (1986): *Erzählte Wirklichkeit. Zur Theorie und Auswertung narrativer Interviews*. München.
- Wiederseiner, C. A. (1993): *Betriebswirtschaftliche und ökologisch-soziale Aspekte des Projekts des organisierten Autoteilens (car sharing): dargestellt am Beispiel der Unternehmung STATAUTO in Nürnberg*. Nürnberg.
- Wilke, G. (2001): *Mobilitätsdienstleistung Combi- Car – Innovative Kooperation von Car-Sharing und ÖPNV*. In: *Internationales Verkehrswesen*, Heft 5/2001. 207-211.
- Wilke, G. (2002): *Neue Mobilitätsdienstleistungen und Alltagspraxis*. Nr. 127 .Dezember 2002. Wuppertal Papers.

- Wilke, G. (2004): *Car-Sharing in Deutschland. Konkurrenz belebt das Geschäft. Politische Ökologie* 91-92. *Spektrum Nachhaltigkeit*. 109-111. Dezember 2004.
- Wilke, G. (2009): *Ressourcenschonung durch Car-Sharing – Aussichten veränderlich*. In: Altner G. (Hg.): *Umwälzung der Erde: Konflikte um Ressourcen; Jahrbuch Ökologie 2010*, S. 112–118. Stuttgart: Hirzel.
- Wilke, G./Böhler, S./Bongardt, D./Schäfer-Sparenberg, C. (2007): *Zukunft des Car-Sharing in Deutschland. Schlussbericht*. September 2007. Wuppertal. (zit als. Wilke et al. 2007).
- Wirtschaftswoche (05.Mai.2012): „BMW, Daimler und Bahn erwägen Carsharing-Allianz“.
<http://www.wiwo.de/unternehmen/auto/mobilitaet-bmw-daimler-und-bahn-erwaegen-carsharing-allianz/6591352.html>
- Witzel, A. (1982): *Verfahren der qualitativen Sozialforschung. Überblick und Alternativen*. Frankfurt am Main/New York.
- Witzel, A. (1985). *Das problemzentrierte Interview*. In G. Jüttemann (Hrsg.), *Qualitative Forschung in der Psychologie :Grundfragen, Verfahrensweisen, Anwendungsfelder* (S. 227-255). Weinheim: Beltz.
- Witzel, A. (1989). *Das problemzentrierte Interview*. In G. Jüttemann (Hrsg.), *Qualitative Forschung in der Psychologie :Grundfragen, Verfahrensweisen, Anwendungsfelder* (S. 227-255). Weinheim: Beltz.
- Witzel, A. (2000). *Das problemzentrierte Interview [26 Absätze]*. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 1 (1), Art. 22,
<https://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/1132>
- Witzel ,A./Reiter, H. (2012) : *The Problem-centred Interview*. SAGE Publications, Ltd (London).
- Wohlrab-Sahr, M. (1993): *Biographische Unsicherheit*. Opladen.
- Wohlrab-Sahr, M. (1996): *Objektive Hermeneutik*. Manuskript zum Vortrag Freie Universität Berlin, Oktober 1996.
- Wohlrab-Sahr, M. (1999): *Biographieforschung jenseits des Konstruktivismus?* In: *Soziale Welt* 50 (1999): 483-494.
- Wohlrab-Sahr, M. (2000): *Qualitative Methoden: Die „Texte“ lösen sich von den Intentionen der Erfinder*. In: Münch, Richart et al (Hg.): *Soziologie 2000. Kritische Bestandsaufnahme zu einer Soziologie für das 21. Jahrhundert. Soziologische Revue. Sonderheft 5*. München: Oldenbourg: 207-216.
- Wohlrab-Sahr, M. (2002): *Prozessstrukturen, Lebenskonstruktionen, biographische Diskurse. Positionen im Feld soziologischer Biographieforschung und mögliche Anschlüsse nach außen*. In: *BIOS*, Jg. 15, H.1: 3-23.
- Zegartowski, L. (1998): *Definition, Teilimplementation und Verifikation eines vollautomatischen Vermittlungssystems für den Personentransport*. Bremen.
- Zou, P. (1999): *Untersuchung neuer Betriebs- und Nutzungskonzepte für eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Integration des Automobils in Verkehrssysteme für Mobilitäts- Schwellenländer*. Hannover.

Sonstige benutzte Internetverweise:

- <http://www.carsharing.de> - Webpräsenz des Bundesverbandes Car-Sharing e.V.
- <http://www.flexauto.de> - Webpräsenz von einem Car-Sharing-Vergleichsportal
- <http://www.mobility.ch> - Webpräsenz Mobility Car-Sharing
- <http://www.vcd.org/carsharing.html> - Webpräsenz des Verkehrsclub Deutschland e.V. zum Car-Sharing
- <http://www.mietwagen-talk.de> - Webpräsenz zum Thema Mietwagen Service
- <http://www.motor-talk.de> - Webpräsenz zum Thema Automobilität
- <http://www.radverkehrsforum.de> - Webpräsenz zum Thema Fahrrad und Automobilität

Alle Webpräsenzen wurden letztmalig am 07.06.2019 auf ihre Funktionalität hin überprüft.

