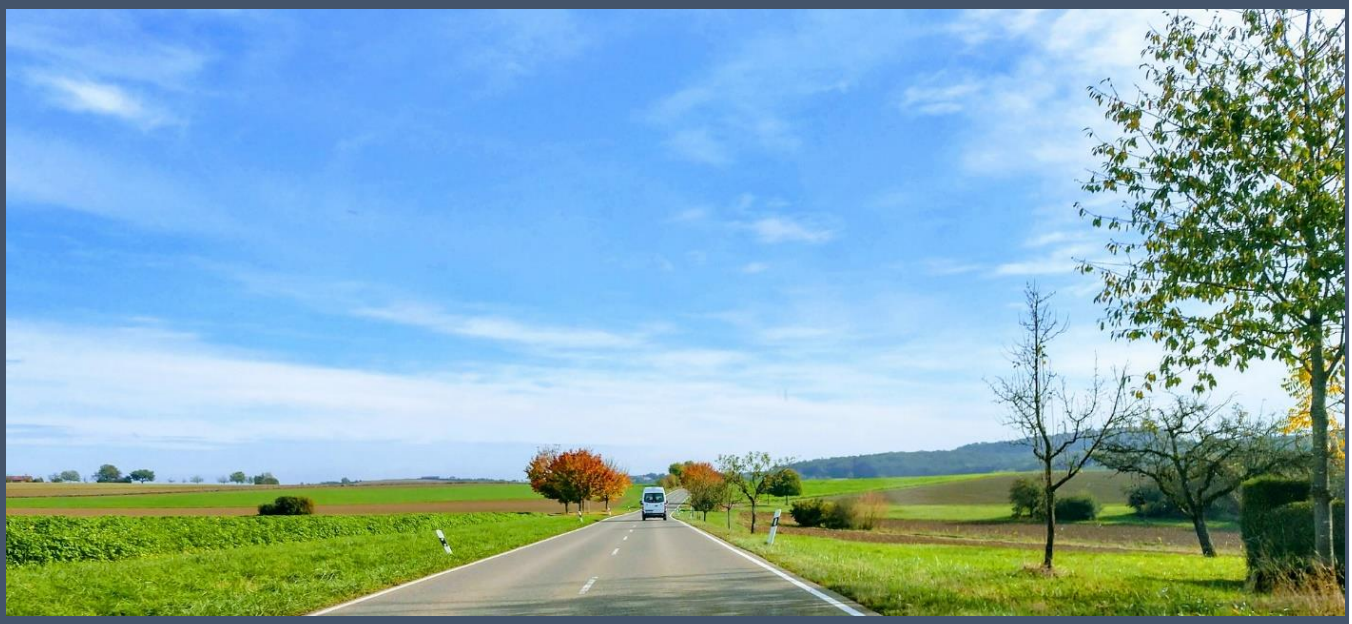


Gemeinsames Fahren als Beitrag zur Verkehrswende in ländlichen Räumen Schleswig-Holsteins

Empirische Explorationen am Beispiel von

Nortorf und Schafflund

Bericht zum Forschungsprojekt
am Geographischen Institut
der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

Gefördert durch

EKSH

Gesellschaft für Energie und
Klimaschutz Schleswig-Holstein GmbH

Bericht

Gemeinsames Fahren als Beitrag zur Verkehrswende in ländlichen Räumen Schleswig-Holsteins

Empirische Explorationen am Beispiel von Nortorf und Schafflund

Projektlaufzeit: 15.4.2019 – 15.05.2020

Veröffentlichung: Mai 2020

Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
Geographisches Institut
AG Kulturgeographie
Prof. Dr. Florian Dünckmann
Dr. Jana Kühl

Ludewig-Meyn-Straße 14
24098 Kiel

Gefördert durch

Gesellschaft für Energie und Klimaschutz Schleswig-Holstein GmbH (EKSH)

Boschstraße 1
24118 Kiel

INHALT

ZUSAMMENFASSUNG 5
VERKEHRSWENDE UND GEMEINSAM FAHREN 7
1. Herausforderungen einer Verkehrswende in kleinstädtischen und ländlichen Räumen 7
1.1. Mobilitätspraxis in kleinstädtischen und ländlichen Räumen 9
1.2. Verkehrswende in ländlichen Räumen 12
1.3. Gemeinsames Fahren zur Emissionssenkung im Verkehr 13
GEMEINSAMS FAHREN ALS MOBILITÄTSLÖSUNG 15
2. Gemeinsames Fahren und Sharing als Mobilitätsoption 15
2.1. Allgemeine Vor- und Nachteile gemeinsamen Fahrens 15
2.2. Konstellationen des gemeinsamen Fahrens 16
3. Angebots- und Nutzungsformen des gemeinsamen Fahrens 16
3.1. Gemeinsames Fahren als Ride Sharing 18
3.2. Privates Ride Sharing in kleinstädtischen und ländlichen Räumen 18
3.3. Kommerziell organisiertes Ride Sharing und Mobility as a Service (Maas) 19
4. Beispiele für Initiativen zur Förderung gemeinsamer Fahrten 19
4.1. Regionale Mitfahrportale 19
4.2. Nachbarschaftliche Mitfahr-App 21
4.3. Verknüpfung von Mitnahme und ÖV 21
4.4. Trampstellen und Mitfahrbänke 22
5. Gemeinsames Fahren als soziales Phänomen 23
6. Zwischenfazit und Forschungsbedarf 25
AUFBAU DER EMPIRISCHEN STUDIE 26
7. Forschungsdesign 26
7.1. Fallstudienräume 26
7.2. Erhebungsmethoden 29
QUANTITATIVE ERHEBUNG 30
8. Stichprobe 30
8.1. Stichprobenumfang und -Struktur 30
8.2. Geschlechtereffekte als mobilitäts-relevante Ausprägung 31
9. Ergebnisse 32
9.1. Bestehende Mobilitätspraxis 32

9.2. Argumente für gemeinsame Fahrten ... 35
9.3. Bewertung praktischer Aspekte gemeinsamer Fahrten ... 37
9.4. Bedingungen für eine private Mitnahme ... 40
9.5. Bedingungen für das private Mitfahren ... 42
9.6. Mitfahrbänke ... 46
9.7. Gemeinsam fahren und Klimaschutz ... 48
10. Zwischenfazit zur quantitativen Studie ... 50
QUALITATIVE ERHEBUNG ... 51
11. Rahmen und Vorgehensweise ... 51
11.1. Vorgehensweise der Interviewerhebung ... 52
11.2. Ablauf und Inhalte des Interviews ... 52
11.3. Charakterisierung der qualitativen Stichprobe ... 54
12. Deskription allgemeiner Erkenntnisse ... 55
12.1. Kollektive Muster der Mobilitätspraxis ... 55
12.2. Bewertungsmuster von Formen gemeinsamen Fahrens ... 56
13. Typologie ... 58
13.1. Analyseverfahren der Typenbildung ... 58
13.2. Ergebnis der Typologie ... 60
Typ 1 KOMPROMISSLOS ... 61
Typ 2 SORGLOS ... 64
TYP 3 OFFEN PRAGMATISCH ... 65
TYP 4 AKTIV BEMÜHT ... 67
TYP 5 VERANTWORTUNGSVOLL ... 69
14. Fokusgruppe ... 72
14.1. Typische Mobilität ... 72
14.2. Gemeinsames Fahren mit Fremden ... 72
14.3. Klimaschutzbelange ... 73
SCHLUSS ... 73
15. Zusammenführung und Fazit ... 73
Anmerkung zur Covid-19 Pandemie und privater Mitnahme ... 76
Literatur ... 78
Anhang ... 81

ZUSAMMENFASSUNG

In ländlichen und kleinstädtischen Räumen ist die Mobilitätspraxis stark auf den MIV ausgerichtet, während Bus- und Bahnangebote kaum verfügbar sind. Um unter den Zielsetzungen einer Verkehrswende die CO_2-Emissionen im Verkehr zu senken, können gemeinsame Fahrten eine Lösung sein. Gemeint sind hier Formen privater Mitnahme oder privaten Mitfahrens, bei denen Menschen gemeinsam in einem Auto fahren, anstatt selbst allein zu fahren. Können sich gemeinsame Fahrten als Mobilitätspraxis etablieren, trägt dies nicht nur zur Emissionssenkung bei, sondern verbessert zugleich die Mobilität von Menschen ohne PKW, wenn sie selbstverständlich mitgenommen werden. Offen ist jedoch, ob dies gelingen kann.

Projekte wie Mobilfalt, NEMo und regionale Pendlerportale haben gezeigt, dass gemeinsame Fahrten nicht ohne Weiteres initiiert werden können. Genauere Gründe und Zusammenhänge hierfür sind insbesondere für privat und informell stattfindende gemeinsame Fahrten unklar. Die Studie hat gezeigt, dass ein gemeinsames Fahren als sozial erwünschte Praxis allgemein einen breiten Zuspruch erfährt. Es erscheint als sinnvoll, gemeinsame Fahrten nach Möglichkeit zu praktizieren. Doch sind diese Möglichkeiten offenbar äußerst begrenzt.

Gemeinsame Fahrten mit Freunden und Familienmitgliedern werden als normal empfunden und bilden eine selbstverständlich ausgeübte Praxis. Doch auch gemeinsame Fahrten mit Freunden und Familienmitgliedern werden nur gelegentlich praktiziert. Andere gemeinsame Fahrten finden eher selten bis sehr selten statt. Hierzu zählen gemeinsame Fahrten auf Arbeitswegen. Sie sind mehrheitlich sinnvoll und erwünscht, werden aber aufgrund der Flexibilitätsansprüche im Arbeitsalltag nur in Ausnahmefällen realisiert. Nur wenn die ausdrückliche Notwendigkeit besteht (das Auto ist zur Reparatur), werden gemeinsame Fahrten möglich gemacht. Vor allem Vollzeitbeschäftigte sehen kaum Möglichkeiten, sich an gemeinsamen Fahrten zu beteiligen und/oder lehnen dies aus Flexibilitätsgründen ab.

Für einen Großteil der Befragten sind gemeinsame Fahrten mit Fremden undenkbar oder eher nicht denkbar. Vor allem jüngere Menschen sind hier unsicher. Eine kleinere Gruppe erfreut sich gerade an einem Austausch mit Fremden. Sie sind jedoch eher die Ausnahme. Entfernten Bekannten gegenüber hingegen vertraut man eher, so dass gemeinsame Fahrten hier grundsätzlich in Frage kämen. Bekannt ist dabei bereits, wen man schon einmal gesehen hat oder der Gemeinde zuordnen kann. Entscheidend bei gemeinsamen Fahrten mit Fremden ist allgemein der optische Eindruck bzw. die Erscheinung des Gegenübers, nach der intuitiv entschieden wird, ob dem Gegenüber vertraut werden kann bzw. ob man sich auf eine Interaktion einlassen möchte.

Mitfahrbänke werden überwiegend gutgeheißen, bieten aber keine passende Mobilitätsoption. Die Mitfahrbank ist keine Option verglichen mit dem eigenen PKW und ist auch ohne PKW eher eine unzuverlässige und unsichere Option. Zudem ist die Konfrontation mit Fremden ein zentrales Hindernis. Dabei besteht eher die Bereitschaft, Bekannte aus dem Ort mitzunehmen, als die Mitfahrbank selbst zu nutzen.

Eine Typologie zeigt das Spektrum von Ansichten und Selbstverständnissen, nach denen sich die Mobilität ausgestaltet. Hier stehen kompromisslose Autonutzer*innen sozial-ökologisch Verantwortungsvollen gegenüber, die nach Möglichkeit auf Alternativen zurückgreifen. Während für Ers-

tere ein gemeinsames Fahren nicht mehr als eine nette Idee ist, setzen sich Letztere aktiv für gemeinsame Fahrten ein. Dazwischen finden sich Gruppen, die ein gemeinsames Fahren grundsätzlich gutheißen. Sie bemühen sich aus verschiedenen Gründen gelegentlich um gemeinsame Fahrten, verwerfen diese Absicht aber schließlich aus Pragmatismus und Bequemlichkeit oder auch aus Ängsten und Vorbehalten. Hiervon ausgenommen sind Fahrten mit Freunden und Familienmitgliedern, die von allen selbstverständlich praktiziert werden.

Ob ein gemeinsames Fahren die Chance hat, sich als Mobilitätspraxis zu etablieren, erweist sich in vielen Dimensionen als eine gesellschaftliche Frage. Abwägungen über gemeinsame Fahrten sind eng an Werthaltungen, Lebenseinstellung und an die situative Lebensführung geknüpft. Erst wenn die Bereitschaft besteht, von Routine und Flexibilitätsansprüchen abzurücken, die aus einer einseitigen Fixierung auf die solitäre PKW-Nutzung resultieren, besteht die Möglichkeit, öfter gemeinsame Fahrten zu realisieren. Gleichzeitig müssen verbreitete Selbstverständnisse einer Zeit-Nutzen-Optimierung aufweichen, damit ein gemeinsames Fahren zu einer gelebten Praxis werden kann.

Werden gemeinsame Fahrten zu einem politischen Ziel erhoben, braucht es eine Abkehr von der solitären MIV-Nutzung als legitime und selbstverständliche Mobilitätsform. Unter gegenwärtigen Bedingungen stellt das gemeinsame Fahren keine Konkurrenz gegenüber der individuellen PKW-Nutzung dar. Es braucht äußere Rahmenbedingungen, wie Reglementierungen und Besteuerungen, die solitäre Fahrten weniger attraktiv werden lassen und als Push-Faktoren wirken, damit gemeinsame Fahrten eine erwägenswerte Option werden. Hier fügt sich das gemeinsame Fahren als Mobilitätsoption in übergreifende Debatten einer Verkehrswende ein.

VERKEHRSWENDE UND GEMEINSAM FAHREN

1. Herausforderungen einer Verkehrswende in kleinstädtischen und ländlichen Räumen

In den letzten Jahren stehen ländlich geprägte Kreise und Gemeinden vor der Herausforderung, in ihrer Verantwortung für die Daseinsvorsorge öffentliche Verkehrsangebote zu realisieren und ein Mindestmaß an Mobilität auch für diejenigen sicherzustellen, die nicht oder nur zeitweise über ein Kraftfahrzeug (Kfz) verfügen. Während entlang zentraler Achsen und Siedlungsschwerpunkte häufig ÖPNV-Angebote bestehen, ist ein ÖPNV in der Fläche meist nur als Schüler- oder Rufbusverkehr realisierbar (u.a. STEINRÜCK, KÜPPER 2010). Gerade letztere scheinen jedoch für viele Mobilitätsanlässe wenig praktikabel und finden wenig Nachfrage. Parallel zu den Herausforderungen der Daseinsvorsorge wächst in den Kreisen und Gemeinden der Druck, klimaverändernde und gesundheitsschädliche Emissionen im Verkehr drastisch zu reduzieren und nachhaltige Mobilitätslösungen zu stärken (BMU 2019; BMUB 2016; EWKG 2017). Hieran anschließend verdeutlichen auch die Erkenntnisse der Delphi-Studie der EKSH, dass insbesondere Bemühungen um Mobilitätslösungen für ländliche Räume Schleswig-Holsteins ein zentrales Themenfeld der Verkehrswende darstellen (EKSH 2019).

Als erste Initiative erfolgt bereits teils eine vermehrte Bereitstellung von ÖPNV-Angeboten in ländlichen und kleinstädtischen Räumen, wenngleich die Angebotsgestaltung aufgrund einer geringen Nachfrage schwierig ist und die realisierbaren Angebote selten eine Alternative zum eigenen Kfz bieten. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat sich tief in die Mobilitätspraxis der Menschen eingeschrieben. Ohne Kfz sind die Mobilitätsbedarfe schwer erfüllbar und die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben schwer zu realisieren (BELL, OSTI 2010; OSTI 2010).

Um die Mobilitätsangebote in ländlichen und kleinstädtischen Räumen zu verbessern und zugleich das Verkehrsaufkommen und verkehrsbedingte Emissionen zu reduzieren, ist neben dem Ausbau von ÖPNV-Angeboten die Förderung einer Mobilitätsform denkbar, die ohne neue Infrastrukturen und Verkehrsangebote auskommt. Allein durch die Bündelung von Fahrten im privaten Kfz können erhebliche Einsparungseffekte im Verkehrsaufkommen und in den verkehrlich bedingten Emissionen erzielt werden. Gemeint sind nicht-kommerzielle, privat ausgeführte Praktiken des gemeinsamen Fahrens, bei denen Menschen mit einem ähnlichen Fahrziel zusammen in einem Fahrzeug fahren, anstatt den Weg allein im Fahrzeug zurückzulegen. Dabei ist die Idee von gemeinsamen Fahrten keineswegs neu. Während einst das Trampen und der Rückgriff auf Mitfahrzentralen eine verbreitete Praxis darstellten, bemühen sich gegenwärtig zahlreiche Kommunen darum, das gemeinsame Fahren durch Mitfahrportale und Mitfahrbänke zu fördern. Entsprechende Initiativen erfahren jedoch gegenwärtig geringe Resonanz, ohne dass bekannt ist, warum Mitfahrbänke und Mitfahrportale selten genutzt werden.

Gelingt es, eine Mobilitätspraxis des Mitnehmens und Mitfahrens zu etablieren, würde dies die Mobilitätschancen für Menschen ohne Kfz erhöhen und zugleich schädliche Emissionen des MIV reduzieren. Entscheidend dürfte hierbei sein, ob sich die Mobilitätsbedarfe unterschiedlicher Menschen ausreichend synchronisieren lassen und ob zugleich die Bereitschaft besteht, Fahrten mit anderen zu absolvieren. In Anbetracht der theoretisch hergeleiteten positiven Effekte gemeinsamer Fahrten lohnt es sich, zu eruieren, welche Potentiale ein gemeinsames Fahren als Mobilitätspraxis hat und welche Grenzen der Realisierbarkeit dabei bestehen.

Diese Potentiale und Grenzen eines gemeinsamen Fahrens als Mobilitätspraxis möchte die Studie „Gemeinsam fahren als Beitrag zu einer Verkehrswende in ländlichen Räumen Schleswig-Holsteins" herausstellen. Die Studie folgt den Bestrebungen, Lösungen zur Reduzierung des CO_2-Ausstoßes im Verkehrssektor zu finden, und fokussiert explizit ländliche und kleinstädtische Räume als Ausgangspunkt einer Verkehrswende. Die Studie konzentriert sich dabei auf Schleswig-Holstein als Untersuchungs- und Planungsraum. Schleswig-Holstein ist zu einem überwiegenden Teil von ländlichen und kleinstädtischen Siedlungsstrukturen geprägt, wodurch es gerade hier schwerfällt, eine Reduzierung verkehrlicher Emissionen im MIV voranzubringen.

In einem explorativ angelegten Forschungsvorhaben wird für zwei Fallstudien in Schleswig-Holstein herausgearbeitet, welche Formen des gemeinsamen Fahrens bereits praktiziert werden und welche Formen potentiell gesellschaftlich denkbar sind. Dabei lassen sich zentrale Bedingungen und Hürden zur Realisierung gemeinsamer Fahrten erkennen. Ebenso werden Handlungsansätze zur Förderung gemeinsamen Fahrens als Beitrag für eine nachhaltige Mobilität in kleinstädtischen und ländlichen Siedlungsgebieten benannt.

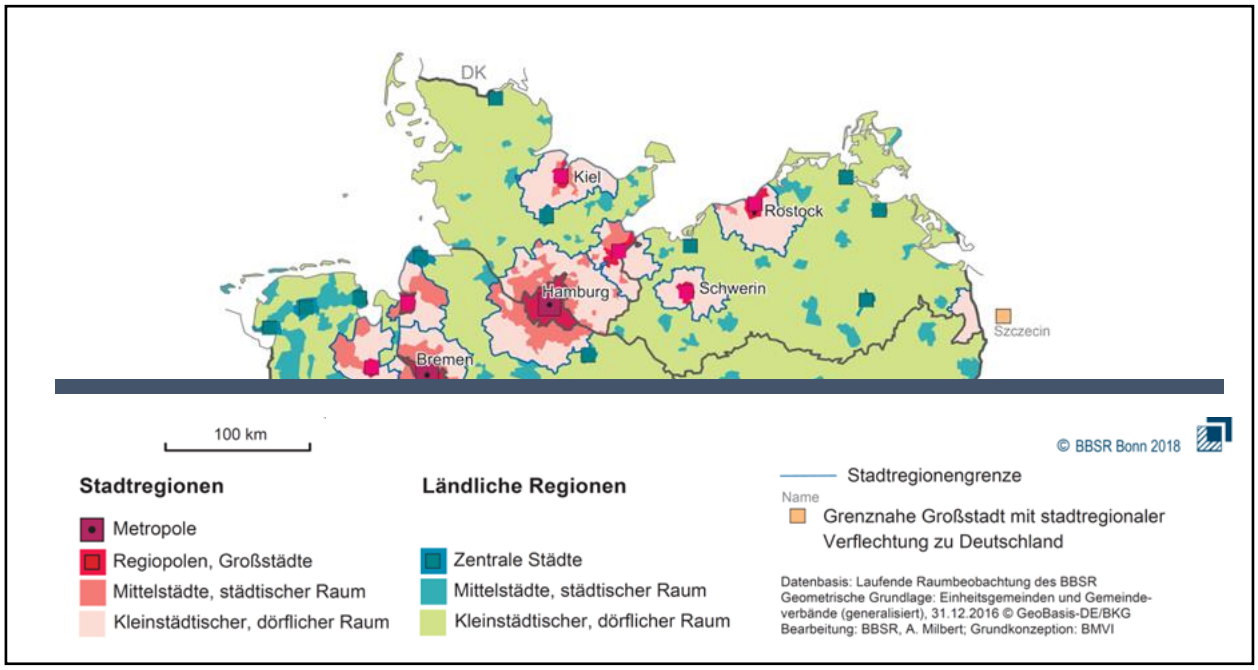
In Annäherung an die Fragestellung der Realisierbarkeit gemeinsamen Fahrens soll zunächst die Mobilitätsstatistik „Mobilität in Deutschland" einen Eindruck vermitteln, wie Menschen in ländlichen und kleinstädtischen Räumen gegenwärtig typischerweise mobil sind (Kapitel 1.1). Hieran anknüpfend werden in Kapitel 1.2 die wesentlichen Ziele und Ansätze einer Verkehrswende angeführt und auf die zuvor charakterisierten Verhältnisse in ländlich und kleinstädtisch geprägten Räumen übertragen. In Kapitel 1.3 erfolgt eine Abschätzung der Potentiale gemeinsamer Fahrten zur Einsparung klimaverändernder Emissionen im Verkehr. Um die Umsetzbarkeit dieser Einsparungspotentiale in gemeinsamen Fahrten zu konkretisieren, werden in Kapitel 2 bis 4 verschiedene Formen des gemeinsamen Fahrens in ihrer Anwendbarkeit auf ländliche und kleinstädtische Räume betrachtet und Mitfahrbänke und Mitfahrportale als Vehikel gemeinsamen Fahrens thematisiert. Hieran anschließend erfolgt in Kapitel 5 eine Einordnung von Praktiken des gemeinsamen Fahrens innerhalb bestehender gesellschaftlicher Mobilitätspraktiken. Dem schließt sich in Kapitel 6 ein Zwischenfazit an, das wesentliche Forschungsbedarfe herausstellt.

Aufbauend auf die herausgestellten Rahmenbedingungen und Formen gemeinsamen Fahrens zeigt Kapitel 7 das Forschungsdesign der Studie auf und zeichnet die zentralen Merkmale der ausgewählten Fallstudienräume nach. Kapitel 8 beschreibt die erlangte Stichprobe, bevor in Kapitel 9 die empirischen Erkenntnisse aus der quantitativen Befragung ausgeführt werden. Nach einem Zwischenfazit stellt Kapitel 11 die Vorgehensweise der qualitativen Studie dar. Hierauf aufbauend beschreibt Kapitel 12 allgemeine Muster der Wahrnehmung und Bewertung gemeinsamen Fahrens. Kapitel 13 eröffnet eine differenziertere Betrachtung der Wahrnehmung und Bewertung gemeinsamen Fahrens mithilfe einer empirisch ermittelten Typologie. Als eine weitere Perspektive fasst Kapitel 14 die Erkenntnisse aus einer Fokusgruppe zusammen. In Kapitel 15 werden die Ergebnisse der qualitativen und quantitativen Erhebung zusammengeführt und hierauf aufbauend Schlussfolgerungen über die Potentiale gemeinsamen Fahrens als Beitrag zu einer Verkehrswende gezogen. Ebenso erfolgt eine Verortung des Themas im Kontext von Covid-19.

1.1. Mobilitätspraxis in kleinstädtischen und ländlichen Räumen

In kleinstädtischen und ländlichen Räumen ist die Mobilität gerahmt von den strukturellen Bedingungen disperser Siedlungsstrukturen. Gemäß der Gliederung der regionalstatistischen Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastrukturen (BMVI) lassen sich sieben Raumtypen unterscheiden, die ähnliche Rahmenbedingungen für die Mobilitätspraxis aufweisen (vgl. BMVI 2020). Dieser Zuordnung (RegioStaR 7) zufolge ist der überwiegende Siedlungsraum in Schleswig-Holstein als kleinstädtischer dörflicher Raum innerhalb einer ländlichen Region zu identifizieren (vgl. Abbildung 1). Lediglich im Einzugsgebiet von Lübeck, Kiel und Hamburg finden sich stadtregionale Räume, die eine vergleichsweise stärker verdichtete Siedlungsstruktur aufweisen.

Abbildung 1: Regionalstatische Raumtypen (RegioStaR 7) Ausschnitt Schleswig-Holstein

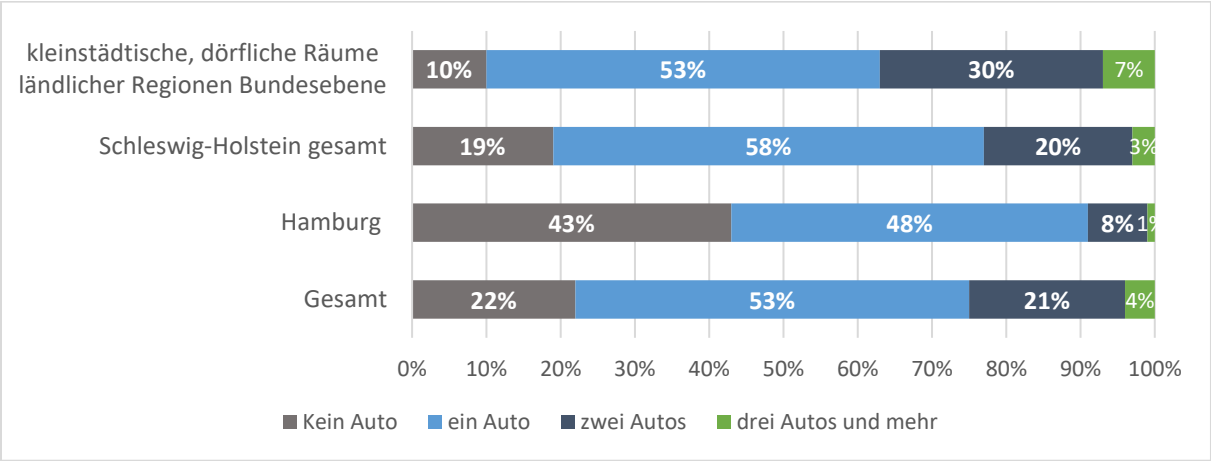


Eigene Darstellung nach BMVI 2020

Gerade in diesen ländlichen und kleinstädtischen Siedlungsräumen besteht eine starke PKW-Abhängigkeit (vgl. auch BRENCK et al. 2016). Ob täglich zur Arbeit, schnell zum Supermarkt oder bei Freizeitaktivitäten, auf dem Land ist man in der Regel mit dem eigenen Kfz unterwegs. In kleinstädtischen und dörflichen Räumen ländlicher Regionen verfügen nur 10 % der Haushalte über keinen PKW (NOBIS, KUHNIMHOF 2018, 35). Der Anteil fällt damit in diesen Raumtypen besonders gering aus. Für Schleswig-Holstein ergibt sich in landesweiter Betrachtung ein Anteil von 19 % und bundesweit ein Anteil von 22 % an Haushalten, die über keinen PKW verfügen (vgl. Abbildung 2). So scheint es gerade in den kleinstädtischen und dörflichen Räumen besonders erforderlich zu sein, mindestens einen PKW zu besitzen. Dabei ist nicht zu vernachlässigen, dass der PKW-Besitz und die PKW-Nutzung mit Kosten verbunden sind, die nicht jeder Haushalt ohne Weiteres tragen kann. Unbekannt ist, wie hoch der Anteil der Haushalte ist, die trotz finanzieller Belastungen über ein oder mehr PKW verfügt, weil sie hierzu aufgrund ihrer Lebensumstände gezwungen sind (forced car ownership FCO, vgl. u.a. MATTIOLI 2017, 2017). In bundesweiter Betrachtung können 53 % der Haushalte mit sehr geringem Einkommen, 42 % der jungen Menschen unter 35 und 27 % der älteren

Menschen über 65 Jahre auf keinen eigenen PKW zurückgreifen (NOBIS, KUHNIMHOF 2018, 35). Es ist anzunehmen, dass diese Gruppen auch in ländlichen Räumen Schleswig-Holsteins seltener über einen eigenen PKW verfügen und dadurch möglicherweise auch Einschränkungen in ihrer Mobilität erleben (car deprivation, vgl. u.a. MATTIOLI 2017).

Abbildung 2 PKW-Besitz nach Raumbezug



Eigene Darstellung nach NOBIS, KUHNIMHOF 2018, 35

Auf eine ausgeprägte PKW-Abhängigkeit deutet auch die Verkehrsmittelwahl in kleinstädtischen und ländlichen Räumen hin. In Schleswig-Holstein ist der MIV zu 59 % das Hauptverkehrsmittel als Fahrende oder Mitfahrende (vgl. Tabelle 1) (NOBIS, KUHNIMHOF 2018). Je ländlicher die Siedlungsstrukturen, desto höher fällt dieser Anteil aus. Parallel nimmt die Angebotsdichte im öffentlichen Verkehr im Allgemeinen mit sinkender Siedlungsdichte und sinkenden Nachfragepotentialen ab. Gerade in ländlichen und kleinstädtischen Räumen ist das ÖV-Angebot kaum konkurrenzfähig zum MIV, wodurch die ohnehin geringen Nachfragepotentiale zusätzlich reduziert sind (AGORA VERKEHRSWENDE 2017, 36). So bildet in kleinstädtischen oder dörflichen Räumen ländlicher Regionen der MIV in bundesweiter Betrachtung zu 71 % das Hauptverkehrsmittel, während der ÖV nur in 5 % aller Fälle das Hauptverkehrsmittel stellt. Damit fällt der Anteil im MIV doppelt so hoch aus, wie etwa in der Metropole Hamburg. Während weite Teile Schleswig-Holsteins diesem Typus ländlicher Regionen zuzuordnen sind, ist auch für die ländlichen und kleinstädtischen Räume im Land eine ähnlich ausgeprägte MIV-Orientierung anzunehmen. ÖV und Radverkehr spielen demgegenüber in ländlichen und kleinstädtischen Räumen eine untergeordnete Rolle und auch der Fußverkehr ist im Vergleich zum Landesmittel geringer ausgeprägt (vgl. Tabelle 1). Gerade auf mittleren und längeren Distanzen in dünn besiedelten Räumen ländlicher Regionen dominiert der MIV. Dabei ergeben sich innerhalb dieses Raumtypus die weitesten Tagesstrecken von im Mittel 44 km pro Person und Tag (bundesweit im Mittel 39 km pro Person und Tag) (NOBIS, KUHNIMHOF 2018, 48). Wege werden öfter als in urbanen Räumen auf überörtlichen Straßen im MIV und mit höheren Geschwindigkeiten zurückgelegt. In der Folge sind im Umland von Stadtregionen die Wege um rund 10 % länger als die mittlere Weglänge, die im bundesdeutschen Durchschnitt zurückgelegt wird. In ländlichen Regionen werden um 15 % längere Distanzen als im bundesweiten Mittel überwunden (NOBIS, KUHNIMHOF 2018). Dabei werden längere Wege nicht nur auf Arbeitswegen in Kauf genommen.

Auch in der Freizeit scheinen weitere Distanzen nicht abzuschrecken, so dass insgesamt eine vergleichsweise hohe Bereitschaft für die Überwindung weiterer Distanzen besteht. So erscheint die MIV-Nutzung über weite Distanzen in ländlichen und kleinstädtischen Regionen als verbreitete Normalität. Im Kontrast hierzu legen diejenigen Haushalte, die nicht über einen PKW verfügen, nur rund 19 km pro Tag zurück und sind, an der Verkehrsleistung gemessen, deutlich weniger mobil (NOBIS, KUHNIMHOF 2018, 48).

Tabelle 1 Hauptverkehrsmittel nach Raumeinheit 2017[1]

Angaben in %	zu Fuß	Fahrrad	MIV Fahrende	MIV Mitfahrende	ÖV
Schleswig-Holstein	**21**	**13**	**45**	**14**	**7**
ländliche Region – kleinstädtischer dörflicher Raum	17	7	56	15	5
Hamburg	27	15	26	10	22
Stadtregion - kleinstädtischer dörflicher Raum	18	8	52	15	7

Eigene Darstellung nach FOLLMER, GRUSCHWITZ 2019, 13

Insgesamt bestätigt sich in ländlichen Regionen eine deutliche Ausrichtung auf den MIV, insbesondere als Fahrer*in. Die Nutzung des ÖV ist quantitativ zu vernachlässigen, und auch die Fahrradnutzung spielt in der Mobilitätspraxis selten eine Rolle. Offen bleibt, wie es um die Mobilitätschancen steht, wenn kein Kfz verfügbar ist. Ohne Zugang zu einem PKW kann das Mitfahren eine wichtige Mobilitätsoption darstellen. In Schleswig-Holstein ist für 14 % der MIV als Mitfahrende das Hauptverkehrsmittel. In der bundesweiten Betrachtung ländlicher Regionen ist der Anteil mit 15 % ähnlich hoch. Im Vergleich hierzu fällt der Anteil in Metropolen und Großstädten geringer aus (z.B. Hamburg 10%), vermutlich da hier eher Alternativen zum Mitfahren genutzt werden, wie der ÖV oder das Fahrrad. Auf den weiteren Distanzen in ländlichen Regionen ist das Mitfahren hingegen eher eine adäquate Mobilitätsform.

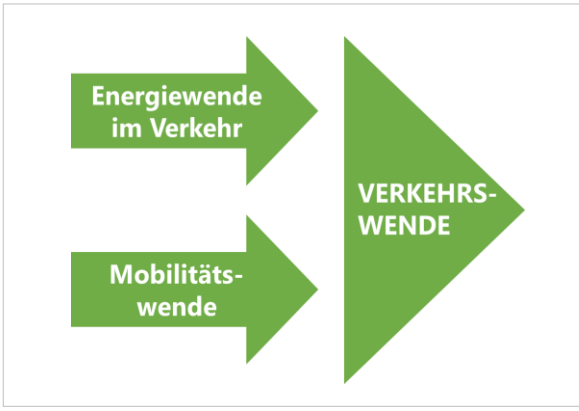
Der Anteil des Mitfahrens als Hauptverkehrsmittel deutet bereits darauf hin, dass das Mitnehmen bzw. Mitfahren von Personen im Kfz eine praktizierte Form der Mobilität ist. Es ist jedoch nicht bekannt, wie häufig eine Mitnahme bzw. ein Mitfahren neben der Betrachtung der Hauptverkehrsmittel regelmäßig oder gelegentlich praktiziert wird. Mit Blick auf den gegenwärtigen durchschnittlichen PKW-Besetzungsgrad von 1,5 Personen ist jedoch anzunehmen, dass das Mitfahren und Mitnehmen als Mobilitätspraxis nicht allzu verbreitet ist (FOLLMER, GRUSCHWITZ 2019, 7).

[1] Hauptverkehrsmittel nach FOLLMER, GRUSCHWITZ (2019, 30): *Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Die Rangfolge lautet dabei ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.*

1.2. Verkehrswende in ländlichen Räumen

Die ausgeprägte MIV-Orientierung in ländlichen und kleinstädtischen Räumen steht im Widerspruch zu der politischen Agenda der Realisierung einer Verkehrswende im Rahmen der nationalen Klimaschutzziele (BMU 2019; BMUB 2016). Unter dem Oberbegriff einer Verkehrswende wird mittel- bis langfristig eine Dekarbonisierung des Güter- und Personenverkehrs angestrebt. Eine Säule bildet hierbei die Energiewende im Verkehrssektor, die durch einen Übergang zu klimaneutralen Antriebsformen (Wasserstoff, E-Mobilität) realisiert werden soll (vgl. Abbildung 3). Dieser Antriebswechsel ist jedoch nur ein Teil der Lösungsfindung, um verkehrliche Emissionen zu reduzieren. Gleichermaßen stellt sich die Frage, wie sich etablierte Mobilitätspraktiken von nachhaltigeren Praktiken ablösen lassen. Unter dem Schlagwort der Mobilitätswende wird eben jenem Wandel nachgegangen (u.a. HAGEBÖLLING, JOSIPOVIC 2018). Dabei sollen Mobilitätsbedarfe durch alternative emissionsarme Mobilitätsformen realisierbar werden, ohne dass die Mobilität eingeschränkt wird (AGORA VERKEHRSWENDE 2017). Hierunter lassen sich auch Initiativen einordnen, die gemeinsame Fahrten zur Senkung von CO_2 Emissionen anstreben.

Abbildung 3: Säulen einer Verkehrswende



eigene Darstellung
nach Agora Verkehrswende 2017, S. 10

Die Suche nach Lösungen für eine Verkehrswende zählt zu den zentralen Themen der Verkehrsforschung sowie der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung der Gegenwart (CANZLER 2018; HAAS 2018; KOLLOSCHE, SCHWEDES 2016; RAMMLER 2016). Ebenso ist die Verkehrswende ein zentraler Gegenstand politischer Diskurse unserer Zeit. Dabei treten je nach raumstrukturellen Gegebenheiten und politischer Interessenslage Maßnahmen einer Mobilitätswende oder jene einer Energiewende im Verkehrssektor in den Vordergrund. Im urbanen Kontext wird neben einer Förderung von E-Mobilität vermehrt eine Mobilitätswende durch Multi- und Intermodalität forciert, um Verkehre vom MIV auf den Umweltverbund zu verlagern. In ländlichen Räumen verengt sich die Diskussion oft auf eine Substitution von Verbrennungsmotoren durch E-Antriebe und damit auf die Energiewende im Verkehr. Der massenhafte Übergang zu E-Antrieben kann lokal zur Emissionssenkung beitragen, sofern regenerativ gewonnene Energie genutzt wird und die Kapazitäten regenerativer Stromquellen wie auch die Ladeninfrastrukturen eine massenhafte E-Mobilität bedienen können. Berücksichtigt man die Ökobilanz der Lithiumionenbatterie-Produktion von E-Fahrzeugen, sind die Einsparungspotentiale klimaverändernder Emissionen durch E-Fahrzeug jedoch deutlich zu relativieren.[2] Gleichzeitig sind mit der Produktion der Lithiumionenbatterien zusätzliche ökologische Schäden verbunden (u.a. BRUNNENGRÄBER, HAAS 2018). So ist es erforderlich, auch in ländlichen Räumen neben der E-Mobilität Alternativen zur Senkung klimaverändernder Emissionen im Verkehr zu

[2] Der Produktionsprozess von Lithiumionenbatterien ist energieintensiv und setzt erhebliche Mengen klimaverändernder Emissionen frei. Bei der Herstellung von Lithiumionenbatterien von E-Fahrzeugen entstehen pro Kilowattstunde Speicherkapazität rund 106 kg Kohlendioxid-Äquivalente. Die CO_2 Bilanz neutralisiert sich je nach Strom-Mix nach ca. 3,6 Jahren Nutzung des E-Fahrzeuges (REGETT et al. (2019)).

fördern (SAMLAND 2019). Hierzu gehört, auch in ländlichen und kleinstädtischen Räumen eine Mobilitätswende anzustoßen und die Selbstverständlichkeit der monomodalen PKW-Nutzung zugunsten nachhaltiger Alternativen aufzuweichen. In Verknüpfung dieses Ziels mit der Praxis der Regional- und Verkehrsplanung werden bereits Lösungsansätze erprobt (vgl. u.a. CLOTTEAU 2014; CONRAD 2016). So ist etwa im Nahbereich in kleinstädtischen und ländlichen Räumen das Potential des Radverkehrs kaum ausgeschöpft (NOBIS, KUHNIMHOF 2018). Durch E-Fahrräder kann der Radius zudem ausgeweitet werden, sofern Radwege auch im Überlandverkehr nutzbar sind. Für mittlere Distanzen werden Initiativen wie Bürgerbusse und ein Dorf-E-Carsharing (in Schleswig-Holstein: Dörpsmobil) vorangebracht. Eine weitere Lösung, die weitgehend ohne öffentliche Investitionen auskommt, liegt in gemeinsamen Fahrten. Sie könnten gerade in ländlichen Räumen eine Option bieten, Mobilität nachhaltiger zu gestalten.

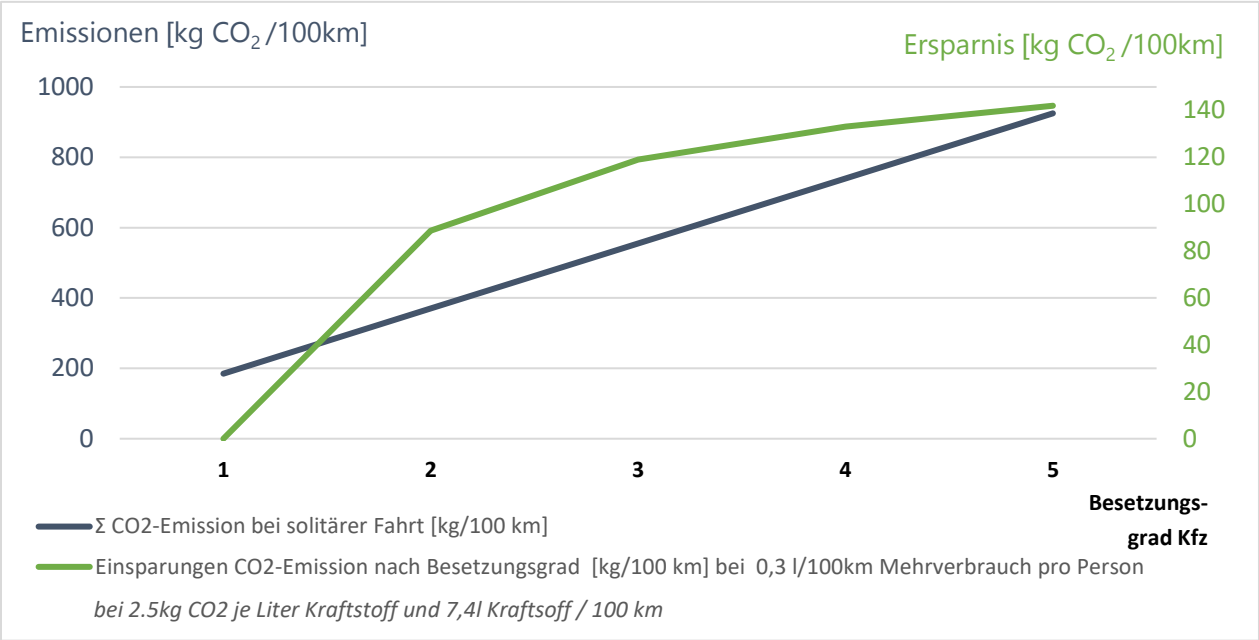
1.3. Gemeinsames Fahren zur Emissionssenkung im Verkehr

Ein gemeinsames Fahren bewirkt eine Bündelung von Fahrten im privaten Kfz und leistet damit einen Beitrag zur Senkung umwelt- und klimaschädlicher Emissionen im Verkehrssektor. Entsprechende Überlegungen wurden u.a. bereits im Rahmen des Masterplan Mobilität der KielRegion angestellt (KIELREGION 2017). Auch in der Verkehrsforschung werden hierzu Ansätze diskutiert (vgl. u.a. HAEFNER, ZEGARTOWSKI 1998). Mit jeder gemeinsamen Fahrt kann eine solitäre Fahrt vermieden und damit nennenswert CO_2-Emissionen eingespart werden. Abbildung 4 zeigt den Zusammenhang von PKW-Besetzungsgrad und CO_2 Emissionen bzw. CO_2 Einsparungen gegenüber solitären Fahrten. Mit dem Verbrauch von einem Liter Benzin werden etwa 2,37 kg CO_2 ausgestoßen. Bei Diesel sind es 2,65 kg CO_2 (HELMHOLTZ-GEMEINSCHAFT 2020) . Vereinfachend lässt sich demnach annehmen, dass im Mittel je Liter verbrannten Kraftsoff rund 2,5 kg CO_2 emittiert werden. Daneben lässt sich im Mittel ein Kraftstoffverbrauch von rund 7,4 l je 100 km annehmen (BMVI 2019, 309). Gleichzeitig lässt sich annehmen, dass je zusätzliche Person pro PKW ca. 0,3 Liter Kraftstoff mehr verbraucht wird. Aufbauend auf diesen Annahmen ist in Abbildung 4 der CO_2 Ausstoß je 100 km in Abhängigkeit von dem jeweiligen Besetzungsgrad des PKW dargestellt. Fahren etwa zwei Personen zusammen, ergibt sich hieraus eine Einsparung von rund 89 kg CO_2 je 100 km. Bei fünf Personen je Fahrzeug werden gegenüber einer solitären Fahrt 142 kg CO_2 je 100 km eingespart. Bei einem Besetzungsgrad von gegenwärtig 1,5 Personen je Kfz bestehen hier demnach große Einsparungspotentiale (NOBIS, KUHNIMHOF 2018).

Die Einsparungspotentiale gemeinsamer Fahrten suggerieren, dass lange und häufige Fahrten besonders hohe Einsparungspotentiale bieten. Dies ist rechnerisch der Fall. Jedoch ist es nicht das Ziel, Einsparungen zu maximieren, sondern den Emissionsausstoß insgesamt auf ein kleinstmögliches Maß zu reduzieren. Die Realisierung einer Verkehrswende erfordert daher eine generelle Reduzierung des MIV als Quelle klimaverändernder Emissionen. Hierzu sind die Substitution von Wegen im MIV durch Mobilitätsformen des Umweltverbundes, wie auch die Reduzierung von Distanzen im MIV zentral. Wo beides nicht gelingt, kann gemeinsames Fahren im Vergleich zu solitären Fahrten eine zielführende Option sein, um Emissionen einzusparen. Neben der Emissionsreduktion lassen sich mit gemeinsamen Fahrten zugleich bestehende Kapazitäten an privaten PKW besser nutzen (GOMM, HANSEN 2010). Auch senkt die Bündelung von Fahrten das Verkehrsaufkommen, während sich die Kraftstoffkosten auf mehrere Personen verteilen.

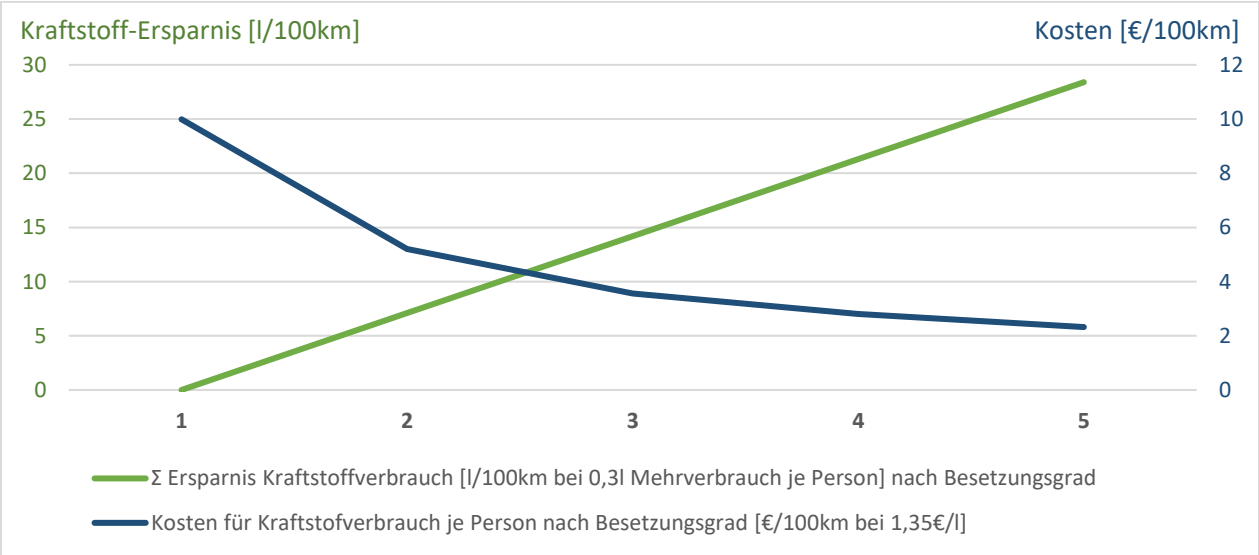
Abbildung 5 zeigt hierzu den Kraftstoffverbrauch pro Person nach Besetzungsgrad, die Kraftstoffeinsparung und das Kfz-Aufkommen nach Besetzungsgrad im Vergleich zu solitären Fahrten. Nimmt man einen durchschnittlicher Kraftstoffpreis von 1,37 €[3] an, ergeben sich deutliche finanzielle Vorteile durch geteilte Fahrkosten. Perspektivisch kann ein gemeinsames Fahren den Bedarf an Fahrzeugen reduzieren und somit zur Ressourceneinsparung in der Kfz-Produktion beitragen.

Abbildung 4: CO_2 Einsparungspotentiale nach Besetzungsgrad



Eigene Darstellung

Abbildung 5 Kraftstoffverbrauch und Verkehrsaufkommen nach Besetzungsgrad



Eigene Darstellung

[3] Preis nach BMVI (2019, 309) Stand 2018 berechnet als Mittel aus Ø Preis Diesel = 1,45 € und Ø Preis Benzin = 1,29 €. Das Mittel fällt für 2019/2020 deutlich geringer aus, die offiziellen Zahlen liegen jedoch noch nicht vor.

2. Gemeinsames Fahren und Sharing als Mobilitätsoption

Während die Einsparungspotentiale verkehrlich verursachter Emissionen durch gemeinsame Fahrten eindeutig erscheinen, bleibt zu fragen, wie gemeinsame Fahrten gesellschaftlich praktiziert werden können. Hierzu zählt die Bereitschaft, gemeinsam zu fahren, die wiederum von den Vor- und Nachteilen geteilter Fahrten abhängt. Kapitel 2.1 gibt einen kurzen allgemeinen Überblick. Die Vor- und Nachteile des gemeinsamen Fahrens wiederum variieren wesentlich mit der praktizierten Form des gemeinsamen Fahrens. Hierzu geben Kapitel 2.2 und 3 einen Überblick.

2.1. Allgemeine Vor- und Nachteile gemeinsamen Fahrens

Sowohl auf Seiten der Fahrenden als auch auf Seiten der Mitfahrenden ergeben sich individuelle Vorteile, wenn Fahrten geteilt werden. Gleichzeitig ist ein gemeinsames Fahren immer auch mit individuell empfundenen Nachteilen verbunden. Als allgemeine positive Effekte gemeinsamer Fahrten in ländlichen und kleinstädtischen Räumen lassen sich u.a. folgende Punkte aufzählen (vgl. auch DASKALAKIS et al. 2019, 36 f.)

- weniger Verkehr und Emissionen
- geteilte Fahrtkosten durch die Bündelung von Fahrten
- für Mitfahrende Entlastung von der Tätigkeit des Fahrens und ggf. hiermit verbundenen Stressfaktoren oder Anstrengungen
- Stärkung lokaler Sozialgefüge durch gegenseitige Hilfe
- Schaffung von sozialem Austausch, Erweiterung sozialer Kontakte
- Erweiterung der Mobilitätsoptionen für Menschen ohne (permanente) Kfz-Verfügbarkeit

Als allgemeine Nachteile gemeinsamen Fahrens können genannt werden:

Organisatorische Hürden
- fehlende Angebote an Mitfahrmöglichkeiten
- Koordinationsaufwand, u.U. Umwege
- für Mitfahrende u.U. schwierige Organisation von Rückfahrten
- Einbußen an individueller Flexibilität
- Mitfahrende stehen in Abhängigkeit von Fahrenden
- Fahrende gehen Verpflichtung gegenüber Mitfahrenden ein

Soziale Hemmnisse
- Offenheit und Interaktionsbereitschaft mit anderen als Voraussetzung
- Privatraum PKW muss temporär mit anderen geteilt werden
- Unsicherheit
  - über Verlässlichkeit der Fahrgemeinschaft für Fahrende und Mitfahrende
  - gegenüber Fremden in Fahrgemeinschafen mit Unbekannten
  - bezüglich der Fahrkompetenz des Fahrenden

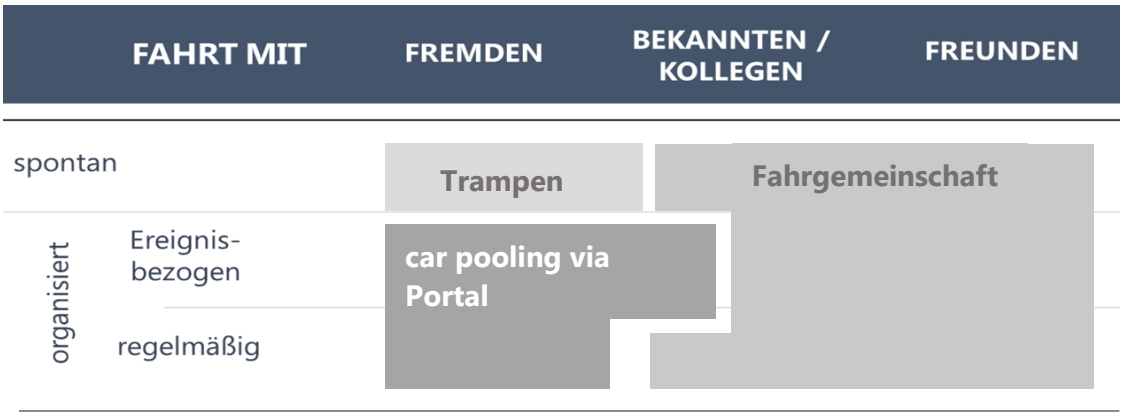
Diese Auflistung soll nicht verdecken, dass einzelne Vor- und Nachteile des gemeinsamen Fahrens je nach Lebenslage, Mobilitätsbedürfnissen und persönlichen Präferenzen sehr unterschiedlich bewertet werden. Hier bedarf es einer genaueren Differenzierung der Bewertung unterschiedlicher Formen des gemeinsamen Fahrens, die in der vorliegenden Studie empirisch eingelöst werden soll.

Zunächst ist es hierfür jedoch erforderlich, unterschiedlichen Formen des gemeinsamen Fahrens und ihre Charakteristika zu systematisieren.

2.2. Konstellationen des gemeinsamen Fahrens

Nicht jede Form des gemeinsamen Fahrens ist für jeden akzeptabel und praktikabel. Abbildung 6 zeigt unterschiedliche Dimensionen und Konstellationen des gemeinsamen Fahrens, die als Heuristik für die empirische Erhebung dient. Als eine grundlegende Unterscheidung wird hier zunächst angeführt, ob eine Fahrt mit Fremden, Bekannten bzw. Kolleg*innen oder Freunden unternommen wird. Zugleich werden unterschiedliche Voraussetzungen für die individuelle Bewertung des gemeinsamen Fahrens erwartet, je nachdem ob jemand mitgenommen wird oder eine Person selbst jemanden mitnimmt. Daneben spielt die Regelmäßigkeit eine Rolle.

Abbildung 6 Konstellationen gemeinsamen Fahrens



Eigene Darstellung

Findet die Fahrt gemeinsam mit Freunden, Bekannten oder Kollegen statt, so lässt sich am ehesten von klassischen Fahrgemeinschaften sprechen, die zu einem gemeinsamen Zweck gebildet werden. Dabei können gemeinsame Fahrten organisiert stattfinden, z.B. als regelmäßige Fahrgemeinschaft auf dem Arbeitsweg oder als ereignisbezogene Fahrgemeinschaft zu einem Event, das etwa gemeinsam mit Freunden besucht wird. Gleichzeitig kann eine gemeinsame Fahrt auch spontan stattfinden, wenn etwa Fremde sich spontan ein Fahrzeug als Fahrgemeinschaft teilen oder Trampende am Straßenrand spontan mitgenommen werden.

Fahrten mit Fremden, wie etwa beim Trampen, heben sich ab von Fahrten mit Bekannten. Sie werden nicht über bestehende Kontakte initiiert, können aber stattdessen über ein car pooling Portal wie BlaBlaCar organisiert sein. Teils schließen sich auch entferntere Kolleg*innen per car pooling zu Fahrten zusammen (Car pooling vgl. hierzu auch Kapitel 0).

3. Angebots- und Nutzungsformen des gemeinsamen Fahrens

Über die beschriebenen Konstellationen gemeinsamen Fahrens hinaus bestehen verschiedene Angebots- und Nutzungsformen des gemeinsamen Fahrens nebeneinander. Um zu überlegen, wie eine konkrete Praxis des gemeinsamen Fahrens ausgestaltet werden kann, ist es hilfreich, diese Formen zu charakterisieren.

Abbildung 7: Formen des Ride Sharing

	RIDE SHARING					
	RIDE HAILING	RIDE POOLING	CAR POOLING		TRAMPEN	MITFAHRBANK
PRINZIP	Ruftaxi-Dienst (in D nicht zulässig)	Anrufsammeltaxi als Shuttle Service	Mitnahme-Arrangements	„klassische" Fahrgemeinschaft	Mitnahme am Straßenrand	Mitnahme an ausgewiesener Stelle
FORM	kommerziell	kommerziell/ öffentlich	privat durch kommerz. Dienste	privat	privat	privat
BEISPIELE	UberPOP	CleverShuttle, Moia, FREE NOW	blablacar, flinc mitfahrgelegenheit pendlerportal	Berufspendler Sportgruppen Bring-Dienste	Trampstelle Kiel	Mitfahrbank-Netz im Kreis Schleswig-Flensburg
RAUM	urban	urban	urban & rural	urban & rural	eher rural	rural
ORGA	App-Dienst	App-Dienst	Portal	Absprache	spontan	spontan
BETEILIGTE	Fremde	Fremde	Fremde	Bekannte	Fremde	Fremde od. Bekannte
KOSTEN	Fahrpreis nach Distanz	Fahrpreis nach Distanz od. Festpreis	Kostenbeteiligung	abwechselndes Fahren od. Kostenbeteiligung	keine	keine
ABWICKLUNG	Angestellte od. Selbstständige	Angestellte	Privatpersonen	Privatpersonen	Privatpersonen	Privatpersonen
SPEZIFIKA	▪ Fahrdienst organisiert über App und Routing ▪ günstiger als lizenzierte Taxen	▪ ÖV-Ergänzung ▪ Sammelfahrdienst flexibler als ÖV, günstiger als Taxen ▪ Organisiert über App und Routing	▪ einmalige Fahrgemeinschaft ▪ meist auf mittlere bis längeren Distanzen	▪ regelmäßig unter Bekannten für gemeinsamen Bedarf	▪ einmalige Mitnahme als Gefälligkeit ▪ oft Reisende ▪ alternative Mobilitätsform	▪ Institutionalisierte Trampstelle ▪ nachbarschaftliches Mitfahren bei gemeinsamem Raumbezug ▪ Hilfe bei fehlenden ÖV-Angeboten

Eigene Darstellung

3.1. Gemeinsames Fahren als Ride Sharing

Betrachtet man ein gemeinsames Fahren als Mobilitätsform, lässt sich diese zunächst mithilfe des Begriffs des *ride sharing*[4] konkretisieren als das allgemeine Teilen von Fahrten (vgl. CHAN, SHAHEEN 2012; FURUHATA et al. 2013). Da verschiedene Verständnisse eines ride sharing nebeneinander bestehen, ist eine genaue Abgrenzung schwierig. Hier seien nur zwei Beispiele genannt.

> WEGMANN (2007, 3f.) definiert ride sharing als „das Bilden von Fahrgemeinschaften, also die Tatsache, dass Fahrzeuge für die Fahrt zur Arbeit, zur Schule oder zu anderen Zielen geteilt werden". Ferner beschreibt er ride sharing allgemein als Maßnahme zur Auslastung verfügbarer Kapazitäten: „Ridesharing-Systeme haben zum Ziel, bestehende, nicht genutzte Kapazitäten des Transportsystems in Form unterbesetzter Fahrzeuge besser zu nutzen, indem der Besetzungsgrad einzelner Fahrzeuge bei ohnehin getätigten Fahrten durch Mitfahrende erhöht wird." (ebd.)

Das BMVI (2016, 29) beschränkt ride sharing demgegenüber auf eine *öffentliche Mitnahme*:

> „Unter Ridesharing werden öffentlich zugängliche Mitnahmesysteme verstanden, bei denen freie Plätze im privaten Pkw Dritten zur Verfügung gestellt und über eine i.d.R. internetbasierte Plattform zugänglich gemacht werden. Ridesharing unterscheidet sich durch seine öffentliche Zugänglichkeit von privaten bzw. privat organisierten Mitnahmemöglichkeiten wie
> - Fahrgemeinschaften (auf regelmäßig gefahrene Wegstrecken ausgelegte, private Organisation von Zusammenschlüssen),
> - abgesprochenen Mitnahmen (auf Einzelfall ausgelegte Mitnahme im Familien- und Freundeskreis),
> - Trampen (kostenlose Mitnahme in einem fremden Kfz),
> - organisierten Fahrdiensten (Einsatz bei Veranstaltungen und Mitnahme auf Zuweisung)."

In einem weiteren Begriffsverständnis bildet ride sharing einen Oberbegriff für sowohl privat organisierte Fahrten, als auch kommerzielle Fahrdienste. Dieses Verständnis wird im Folgenden aufgegriffen (vgl. Abbildung 7). Unter den kommerziellen Angeboten haben preiswerte, digital buchbare Taxidienste international Verbreitung gefunden, die jedoch in Deutschland nicht zulässig sind. Sie werden auch unter dem Begriff *ride hailing* zusammengefasst. Teils wird aber auch von *ride selling* gesprochen (DASKALAKIS et al. 2019, 35). In Deutschland kooperieren Städte teils mit kommerziellen Personenshuttle-Diensten, um eine flexible Ergänzung zum ÖV anzubieten. Hierzu gehören bedarfsgesteuerte Sammeltaxis wie z.B. CleverShuttle und Moya, die in Echtzeit-Onlinebuchungs- und Routingverfahren definierte Stadtgebiete vollflexibel in der Fläche bedienen. Sie bündeln Fahrtwünsche von Fahrgästen und werden auch als *ride pooling* bezeichnet.

3.2. Privates Ride Sharing in kleinstädtischen und ländlichen Räumen

Das Sharing als Mobilitätsdienstleistung ist primär in urbanen Räumen zu verorten, wo die Mobilitätsangebote vielfältiger sind. In kleinstädtischen und ländlichen Räumen können derartige Angebote aufgrund zu geringer Nachfragepotentiale schwer Einzug erhalten (u.a. VELAGA et al. 2012). Hier geht es eher darum, bestehende Kapazitäten an privaten Kfz effizienter zu nutzen, d.h. durch Bündelung von Fahrten Emissionen zu senken, Kosten zu sparen und durch die private Mitnahme die Mobilität ohne eigenes Kfz zu verbessern. Dabei sind hier vor allem privat oder gemeinnützig organisierte Formen des Ride Sharing denkbar. In diesem Kontext kann unter dem Begriff des Sharing auch das Selbstverständnis aufgegriffen werden, das eigene Kfz auf bestimmten Fahrten mit

[4] Um den Fokus auf geteilte Fahrten zu wahren, seien im Folgenden alle Bereiche und Formen des Car Sharing als das Teilen von Kraftfahrzeugen im Sinne einer abwechselnden Nutzung ausgeklammert.

anderen zu teilen, indem andere Personen mitgenommen werden. Eine bekannte Form, die auch als *car pooling* bezeichnet wird, bilden privat organisierte Fahrgemeinschaften. Sie werden unter Bekannten per Absprache gebildet oder Fahrten werden via Portalen wie BlablaCar und Flinc mit Fremden geteilt. Dabei sind die Rollen nicht festgeschrieben. Personen können einmal selbst eine Fahrt gegen einen Kostenbeitrag anbieten und zu einem anderen Zeitpunkt eine Mitfahrt gegen einen Kostenbeitrag in Anspruch nehmen. Insgesamt verschwimmen die Grenzen zwischen Produzenten einer (privat angebotenen) Dienstleistung und dem Konsum derselben auf Ebene von Privatpersonen zu einem *prosuming*: Personen sind zugleich Produzierende und Konsumierende von Mobilitätsformen (BALA, SCHULDZINSKI 2016).

3.3. Kommerziell organisiertes Ride Sharing und Mobility as a Service (Maas)

Diese Betrachtung von kommerziell organisiertem Ride Sharing wird oft mit dem Trend des *Nutzens statt Besitzens* in Verbindung gebracht (SONNBERGER 2013). Demnach findet ein Wandel hin zur Wahrnehmung von Mobilität als Dienstleistung (*Mobility as a Service, Maas*) statt. Mit der so genannten *Sharing Economy* hat sich ein Dienstleistungszweig herausgebildet, der mittels Car-, Bike- und Ride Sharing Angeboten jene Verfügbarkeit von Mobilität gewährleistet (DASKALAKIS et al. 2019, 30). So kann es für einige Nutzergruppen attraktiver und wirtschaftlicher sein, etwa einen PKW nur nach Bedarf zu buchen, anstatt diesen selbst zu besitzen, und gleichzeitig nicht für Unterhalt, Instandhaltung und Pflege aufkommen zu müssen. Gleichzeitig lassen sich gesellschaftliche Strömungen ausmachen, die sich von dem zwingenden Besitz von Gütern zugunsten des Teilens von Gütern abwenden (HEINRICHS, GRUNENBERG 2012).

4. Beispiele für Initiativen zur Förderung gemeinsamer Fahrten

Noch bevor Smartphones auf den Markt kamen, gab es bereits zahlreiche Initiativen, die ein gemeinsames Fahren in ländlichen Räumen zu initiieren versuchten. Angestrebt wurden hierbei vor allem ein car pooling auf Arbeitswegen sowie auch immer wieder Konzepte für eine nachbarschaftliche Mitnahme (vgl. auch WEGMANN 2007; WINKELKOTTE 2015). Parallel werden Fahrgemeinschaften im Sinne eines car pooling nicht nur kommunal, sondern auch mittels betrieblicher Mobilitätsmanagement-Maßnahmen gefördert, wie etwa im Rahmen der Initiative „Gute Wege“ des ACE- Automobil Club Europa (ACE 2015). Mit der breiten gesellschaftlichen Nutzung von Smartphones ist nun die Hoffnung verbunden, dass sich gemeinsame Fahren mithilfe von Apps und angepassten Portalen leichter und dynamischer organisieren lassen. Hieran anknüpfend werden zur Förderung des car pooling in ländlichen Räumen zurzeit gemeinnützige digitale Plattformen erprobt, auf denen gemeinsame Fahrten regional koordiniert werden. Beispiele sind *nebenan.de* oder *pampa-mitfahren.de*. Derartige Plattformen werden oft in Verbindung mit Mitfahrbänken initiiert. Solche Angebote finden insbesondere in ländlichen und kleinstädtischen Räumen Anwendung und werden im Folgenden anhand von Beispielprojekten beleuchtet.

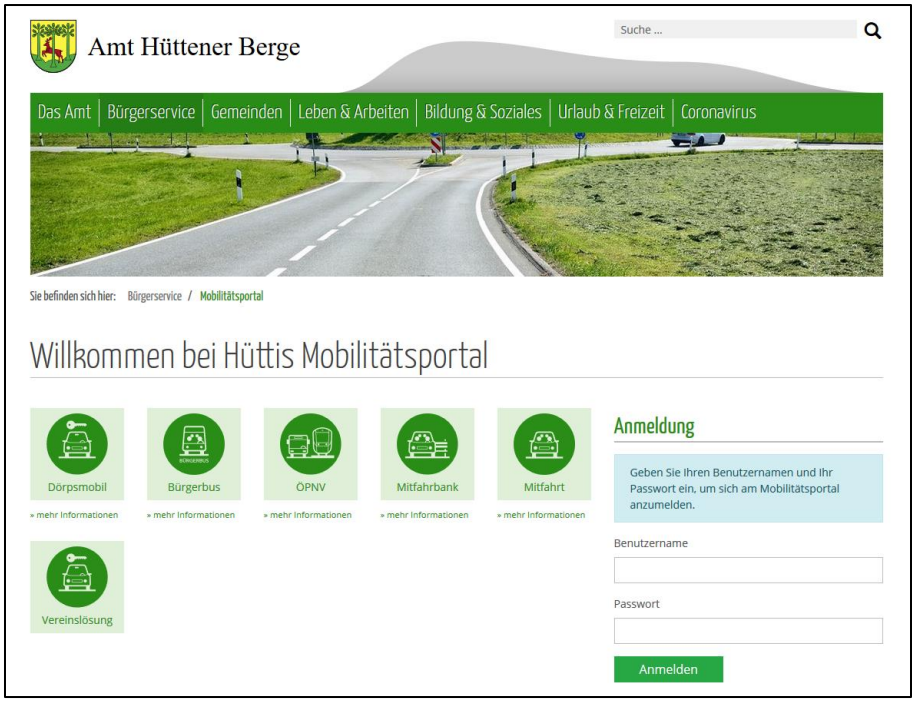
4.1. Regionale Mitfahrportale

In Schleswig-Holstein wurde unter anderem das Portal *mitfahrnetz.Segeberg.de* eingerichtet, um hierüber gemeinsame Fahrten im Raum Segeberg zu erleichtern. Über ein Nutzerprofil können Fahrten, die Privatpersonen in der Region planen, angeboten werden. Diese Fahrten können dann

als Mitfahrgelegenheit gebucht werden. Das Portal startete Anfang 2018. Trotz Werbemaßnahmen konnten auf diesem Weg gemeinsame Fahrten nicht in nennenswerter Weise gefördert werden. Nach einem Jahr Laufzeit meldeten sich 287 Nutzer*innen auf dem Portal an. Rund 130 Strecken wurden monatlich angeboten. Insgesamt wurden jedoch nur elf Fahrten vermittelt (KIELER NACHRICHTEN 20.02.2019). Demnach trifft gerade die Idee des Mitfahrens kaum auf Resonanz, wenngleich unklar ist, welche Gründe hierfür vorliegen. Die Menschen in der Region (und vermutlich auch anderswo) organisieren ihre Mobilität offenbar auf andere Weise. Hier stellt sich die Frage, welche Hürden bei der Etablierung solcher Mitfahrportale bestehen und wie gemeinsame Fahrten eventuell auf andere Weise gefördert werden können.

Als eine weitere Initiative in Schleswig-Holstein hat das Amt Hüttener Berge 2019 ein *Mobilitätsportal* eingerichtet (vgl. Abbildung 8). Das Portal informiert über die Mobilitätsoptionen im Amt, gibt in Echtzeit Auskunft über den ÖPNV und ermöglicht Buchungen von Fahrten mit dem lokalen Dörpsmobil[5] und dem von ehrenamtlichen Fahrern betriebenen Markt-Bus. Gleichzeitig können Fahrten zur Mitfahrt angeboten oder nach einer geeigneten Mitfahrgelegenheit gesucht werden. Auch hier braucht es eine kritische Masse an angebotenen Fahrten, damit Interessierte auch Mitfahrgelegenheiten finden, und dies möglichst für den Hin- und auch für den Rückweg. Ob das Mobilitätsportal eine höhere Reichweite entfaltet, als es im mitfahrnetz.Segeberg.de gelungen ist, bleibt abzuwarten.

Abbildung 8: regionales Mobilitätsportal Amt Hüttner Berge



https://www.amt-huettener-berge.de/buergerservice/mobilitaetsportal/

[5] „Dörpsmobil" (plattdeutsch „Dörp" = Dorf) ist ein Elektrofahrzeug, das Einwohner*innen des Dorfes zu erschwinglichen Konditionen leihen können. Teils müssen die Nutzenden Mitglied eines Dörpsmobil-Vereins sein (vgl. ARL (2017)).

4.2. Nachbarschaftliche Mitfahr-App

Das Projekt NEMO - Nachhaltige Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen im ländlichen Raum entwickelt und erprobt eine sogenannte *Fahrkreis-App*. Kern der App ist die Funktion, Menschen zum gemeinsamen Fahren zusammenzubringen und so neue Mobilitätsoptionen zu eröffnen (NEMO 2016). Indem Bürger*innen auf ihren Kfz-Fahrten eine Mitnahme anbieten, sollen demnach Versorgungslücken im ÖV auf dem Land reduziert und zugleich Verkehrsaufkommen und verkehrliche Emissionen reduziert werden (SCHERING et al. 2020). Die Begleitforschung hat hier gezeigt, dass eine eher geringe Bereitschaft besteht, auf das eigene Auto zu verzichten oder Fahrten in Fahrgemeinschaften zu organisieren. Organisatorische Hürden, wie ein hoher Koordinationsaufwand, ein fehlendes Angebot an geteilten Fahrten und mögliche Umwege sprechen gegen Fahrgemeinschaften. Hinzu kommen soziale Barrieren, die gegen ein gemeinsames Fahren sprechen, wie etwa ein Pflichtgefühl, sich unterhalten zu müssen. Ebenso bestehen Unsicherheiten gegenüber Fahrten mit Fremden. Hier sind Kontrollinstanzen, z.B. in Form von Bewertungssystemen gewünscht, um das Sicherheitsempfinden in Fahrgemeinschaften zu erhöhen (SCHERING et al. 2020, 109). Es bleibt abzuwarten, ob die Fahrkreis-App gemeinsame Fahrten maßgeblich fördern kann und die organisatorischen und sozialen Barrieren des gemeinsamen Fahrens überwinden lässt.

4.3. Verknüpfung von Mitnahme und ÖV

In der Vergangenheit wurden Initiativen gestartet, die eine private Mitnahme systematisch als Mobilitätslösung zu nutzen versuchen (DASKALAKIS et al. 2019). Hierzu gehört u.a. das Projekt *Garantiert mobil*, das im Odenwaldkreis verschiedene Mobilitätsangebote in einer App zusammenführt und dabei neben taxiähnlichen flexiblen Bedienformen auch eine private Mitnahme zu nutzen versucht (KRÄMER et al. 2019). Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) verknüpft hierzu bereits 2013 in dem Projekt *Mobilfalt* ÖPNV-Angebote mit Fahrgemeinschaften. Hierzu füllen private Mitnahmen den Bus-Fahrplan auf dem Land zu einem Stundentakt auf. Fährt kein Bus, kann stündlich eine Mitnahme zum Sondertarif von einem Euro gebucht werden. Die Mitnahme wird von freiwilligen Privatpersonen aus der Region übernommen, die sich an dem System durch das Anbieten ihrer Fahrt beteiligen. Sie erhalten hierfür eine Kostenerstattung von 0,30 Euro pro Kilometer. Für die Fahrgäste besteht eine Beförderungsgarantie. Wenn keine Mitnahme verfügbar ist, übernimmt der ÖPNV-Anbieter Organisation der Beförderung mit einem Taxi (SCHMITT, SOMMER 2013). Das Projekt hat gezeigt, dass entsprechende Angebote eine gewisse Zeit der Annäherung benötigen. In dem ersten Projektjahr musste in den meisten Fällen auf Taxifahrten zurückgegriffen werden, wodurch erhebliche Kosten entstanden sind. In weniger als 10 % aller Fälle gelang eine Mitnahme durch private Fahrten (MOBILFALT 2013). Und auch nach einer längeren Bilanz zeigt sich das Modell aufgrund insgesamt geringer Beteiligung als schwierig (vgl. DASKALAKIS et al. 2019).

4.4. Trampstellen und Mitfahrbänke

Neben digitalen Lösungen sollen in ländlichen und kleinstädtischen Räumen Mitfahrbänke die private Mitnahme unterstützen. Mitfahrbänke werden meist von lokalen Initiativen oder den Gemeinden selbst aufgestellt. Hierbei handelt es sich um gewöhnliche Sitzbänke im öffentlichen Raum, die in verkehrsgünstiger Lage am Straßenrand platziert werden. Teils werden auch Bushaltestellen gleichzeitig als Mitfahrbank genutzt. Hinweisschilder weisen eine Bank als eine Mitfahrbank aus. An einigen Mitfahrbänken sind ausklappbare Schilder angebracht, mit denen den Vorbeifahrenden das Fahrziel der Wartenden auf der Mitfahrbank angezeigt wird. Die Mitnahme erfolgt dann spontan, ähnlich wie beim Trampen. So lässt sich die Mitfahrbank auch als ein Versuch der Wiederbelebung des Trampens deuten. Trampen, oder auch per Anhalter fahren, war insbesondere in den 1960er und 1970er Jahren eine weit verbreitete Praxis (MÜLLER 2013). Zu dieser Zeit verfügten deutlich weniger Menschen über ein eigenes Kfz. Zugleich galt das Trampen als eine alternative Form der Fortbewegung. Nachdem der Autobesitz rasant anstieg, sank auch der Bedarf zu trampen. Parallel ließen Nachrichten über Straftaten, die an oder auch von Trampenden verübt wurden, sowie Spielfilme, die diese Szenen aufgriffen, das Trampen zunehmend als gefährlich erscheinen, bis es schließlich zum Randphänomen wurde. Wer trampt, ist mittellos, abenteuerlustig, oder vielleicht sogar ein Straftäter mit bösen Absichten – diese oder ähnliche Vorstellungen von Trampenden lassen sich in der Gegenwart vermutlich als gesellschaftliches Bild ausmachen. Unter den „neuen Vorzeichen" einer Verkehrswende unternehmen einige Kommunen aktuell Anstrengungen, das Trampen durch offizielle Trampstellen wiederzubeleben. In der Stadt Kiel etwa verweisen Schilder an einer Haltebucht darauf, dass Personen am Straßenrad mitgenommen werden möchte. Diese Trampstellen ließen sich als urbane Variante von Mitfahrbänken deuten.

Abbildung 9 Mitfahrbank in Schafflund

eigene Aufnahme

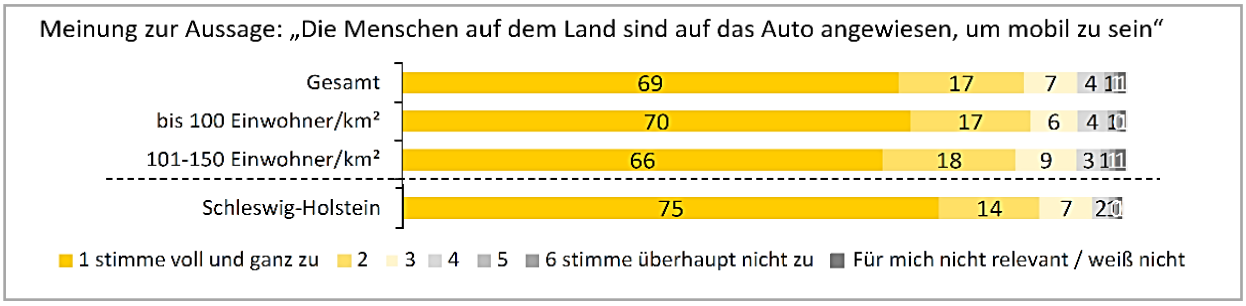
An gut sichtbaren zentralen Stellen im Ort platziert, rufen Mitfahrbänke wie auch Trampstellen die Option ins Bewusstsein, jemanden mitzunehmen oder bei jemandem mitzufahren. Ebenso institutionalisieren sie eine private Mitnahme an einem ausgewiesenen physischen Ort und geben der Praxis einer spontanen Mitnahme einen offiziellen Rahmen. Wichtig für die Wirkung von Mitfahrbänken und Trampstellen ist jedoch, dass die Öffentlichkeit das Konzept kennt und versteht, einen Nutzen darin erkennt und sich schließlich an der Nutzung beteiligt.

5. Gemeinsames Fahren als soziales Phänomen

Anlass dieser Studie ist die Betrachtung von gemeinsamem Fahrten als eine verkehrliche Lösung zur Senkung klimaverändernder Emissionen im MIV. Jedoch umfasst ein gemeinsames Fahren mehr als nur eine Auseinandersetzung mit Verkehrswegen. Mobilität ist ein Grundbedürfnis zur gesellschaftlichen Teilhabe und zugleich für weite Teile der Bevölkerung ein gesellschaftliches Selbstverständnis. Zu diesem Selbstverständnis gehört jedoch vermutlich seltener ein gemeinsames Fahren.

Die ausgeübte Mobilitätspraxis resultiert einerseits aus gesellschaftlichen Konventionen, sowie andererseits aus individuellen Handlungskontexten und erfolgt so stets im Rahmen gegebener individueller, gesellschaftlicher und struktureller Umstände. Dabei wird Mobilität nicht nur in einer bestimmten Form praktiziert, sondern auch in einer bestimmten Form wahrgenommen, erlebt und bewertet. Gemeinsames Fahren ist eine Mobilitätsoption, die angenommen oder abgelehnt werden kann. Die Entscheidung für oder gegen eine Mobilitätsoption unterliegt unterschiedlichen Rationalitäten und erfolgt meist als unreflektierte Routine. In ländlichen und kleinstädtischen Räumen fällt die Entscheidung meist auf den eigenen PKW als routinierte Mobilitätsform, obwohl durchaus, teils günstigere und nachhaltigere, Alternativen bestehen (vgl. Kapitel 1.1). "Für das Verkehrsverhalten sind nicht nur die handfesten Rahmenbedingungen des Verkehrs – Infrastruktur, Kosten, Zeitaufwand, Gesetze oder Verkehrsregeln – ausschlaggebend, sondern auch subjektive, emotionale und soziokulturelle Faktoren." (AGORA VERKEHRSWENDE 2019, 9).

Abbildung 10: PKW-Abhängigkeit auf dem Land



Quelle: ADAC 2018, S. 67

In der Etablierung von Mobilitätspraktiken spielen gesellschaftliche und gruppenspezifische Selbstverständnisse eine zentrale Rolle. Die Art und Weise, wie Mobilität ausgeübt und erlebt wird, ist das Ergebnis von Sozialisationsprozessen, die in früher Kindheit beginnen und sich stetig in sozialen Beobachtungs- und Adaptionsprozessen fortsetzen. Mobilität ist wie jede soziale Praxis durchsetzt von Konventionen und Selbstverständnissen, die insbesondere in ländlichen und kleinstädtischen Räumen eng auf den MIV als einziges und adäquates Verkehrsmittel fokussiert sind. Erhebungen des ADAC (2018) etwa haben gezeigt, dass insbesondere in Schleswig-Holstein Menschen auf dem Land fast ausschließlich der Meinung sind, auf ein Auto angewiesen zu sein (vgl. Abbildung 10). Alternativen werden demgegenüber in der Regel selten erwogen, sofern hierfür keine dringende Notwendigkeit besteht.

Der MIV ist ein scheinbar unveränderbarer Bestandteil sozial geteilter Lebenswirklichkeiten. Seit der Nachkriegszeit wurde der MIV politisch stark gefördert und hierdurch gesellschaftlich fest etabliert. Der eigene PKW wurde zum Symbol für Wohlstand und Freiheit und damit zu einem Statussymbol und Mittel der Selbstdarstellung. Darüber hinaus wurde es zu einem Symbol der Sicherheit, da mit

einem Auto die Möglichkeit besteht, sich von seiner sozialen Umgebung zurückziehen und Privatsphäre zu genießen, besonders im Gegensatz zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Mithilfe des (eigenen) PKW können Mobilitätsbedürfnisse jederzeit und in hoher gefühlter Unabhängigkeit erfüllt werden. Mit einer Gewöhnung an diese Vorzüge des eigenen PKW ist eine Abhängigkeit vom MIV als Mobilitätsform entstanden, die nun schwer auflösbar erscheint (SCHLAG, SCHADE 2007, 31 f.). Mit dem Zeitpunkt, ab dem eine Person ein Auto besitzt, ist die Verkehrsmittelwahl enorm eingeschränkt. Andere Mobilitätsformen erscheinen nun unattraktiv, weil unbequem und zeitaufwendig. Auch werden der Tagesablauf und die Automobilität miteinander verschnitten. ‚Vor der Arbeit zum Einkaufen, auf der Arbeit zum Termin und nach der Arbeit zum Vereinstreffen` – mit der universell verfügbaren motorisierten Mobilität wird vieles auch in ländlichen und kleinstädtischen Räumen und über größere Distanzen ohne große Umstände möglich. Mit dieser Anpassung wird das Auto von einem Luxus- zu einem notwendigen Gut, auf das nicht mehr verzichtet werden kann. Andere Mobilitätsmöglichkeiten werden nicht mehr wahrgenommen, so dass sich die Mobilitätsroutinen monomodal auf den eigenen PKW ausrichten (SCHLAG, SCHADE 2007, 32). Das Auto ist zu einem gesellschaftlichen hegemonialen Gut geworden, das unser Selbstverständnis von Alltag und Gesellschaft prägt. Der MIV gilt als legitimes Gut, während zugleich ein Handlungsdruck besteht, sich an einer Mobilität im MIV zu beteiligen und dessen Potentiale auszuschöpfen (MANDERSCHEID 2012; MANDERSCHEID, CASS 2010). Dies zeigt sich vor allem im Berufsleben, aber etwa auch in der planerischen Realisierung der Daseinsvorsorge in peripheren Räumen. So erzwingen dezentrale Supermarktstandorte wie auch dezentrale Firmenstandorte, die sich an überregionalen Straßennetzen außerhalb oder am Rande von Siedlungsräumen ansiedeln, geradezu eine MIV-Nutzung, da sie kaum anders zu erreichen sind.

Das Mitnehmen von Personen kann in diesem gesellschaftlichen Kontext als soziale Geste verstanden werden, als eine Hilfe für diejenigen, die nicht über einen PKW und die hiermit verbundenen Möglichkeiten verfügen. In ländlichen und kleinstädtischen Regionen gilt die gegenseitige Hilfe gegenüber städtischen Gebieten als verbreiteter, so dass eine Mitnahme unter Nachbarn unter Umständen nicht ungewöhnlich ist. Auch kennt man sich in ländlichen und kleinstädtischen Wohnlagen mutmaßlich häufiger, wodurch Unsicherheiten des gemeinsamen Fahrens in den Hintergrund treten könnten. Zudem spielt in ländlichen Regionen ehrenamtliches Engagement eine wichtige Rolle in der Ausgestaltung gemeinschaftsrelevanter Aufgaben (RÜCKERT-JOHN 2013; TUULI-MARJA KLEINER 2019). Die private Mitnahme kann hier als eine informelle Form ehrenamtlichen Engagements verstanden werden, die auch sporadisch ausgeübt werden kann. Doch wäre es für eine breite Etablierung gemeinsamer Fahrten notwendig, ein gemeinsames Fahren aus der Assoziation der Bedürftigkeit zu lösen und stattdessen etwa als praktikable und sozial und ökologisch adäquate Praxis zu etablieren. Eine zentrale Herausforderung ist hierbei, gesellschaftliche Routinen und Selbstverständnisse aufzubrechen und einen Wandel derselben anzustoßen.

Dabei sind insbesondere mit einem gemeinsamen Fahren weitreichende Anforderungen an die Beteiligten verbunden, die im Widerspruch zu den verinnerlichten und routiniert abgerufenen Mustern der solitären MIV-Nutzung stehen. Hierzu zählen etwa die Bereitschaft zur sozialen Interaktion, gegenseitiges Vertrauen, Flexibilität und die Bereitschaft zur Koordination der eigenen Mobilitätsbedarfe mit anderen. Welche Anforderungen hierbei hervortreten und wie sie wahrgenommen werden, ist jedoch weitgehend unbekannt. Die Vorzüge und der Komfort des MIV werden durch gemeinsames Fahren reduziert. Unter welchen Bedingungen hierfür die Bereitschaft besteht, ist ebenfalls unbekannt.

6. Zwischenfazit und Forschungsbedarf

Die Erfahrungen aus den unterschiedlichen Initiativen auf kommunaler und regionaler Ebene verdeutlichen, dass die Förderung gemeinsamer Fahrten eine schwierige Aufgabe darstellt, die nicht immer auf positive Resonanz stößt. Einige Initiativen und begleitende Forschungsarbeiten haben hierzu bereits die Grenzen von Fahrgemeinschaften und Mitfahr-Initiativen aufgezeigt (BÁLINT, TRÓCSÁNYI 2017; CHAN, SHAHEEN 2012; DASKALAKIS et al. 2019; WEGMANN 2007). So ergeben sich gerade beim car pooling in ländlichen und kleinstädtischen Räumen zu selten Übereinstimmungen zwischen Fahrenden und Fahrtwünschen. Es fehlt eine kritische Masse an Teilnehmenden, damit die Initiativen anlaufen können. Auch sind nicht alle Menschen bereit, sich in Fahrgemeinschaften zu organisieren. Hier sprechen vor allem der Koordinationsaufwand und fehlende Flexibilität dagegen. Ebenso birgt eine Fahrt mit Fremden Unsicherheiten und erscheint daher u.U. nicht als Mobilitätsoption (DASKALAKIS et al. 2019).

Während sich die genannten Forschungsarbeiten primär auf Formen eines organisierten ride sharing konzentriert, fehlt ein Überblick über informelle Formen des gemeinsamen Fahrens, wie sie in ländlichen und kleinstädtischen Räumen funktionieren könnten. Auch bleibt unbeachtet, in welcher Form und in welcher Größenordnung gemeinsame Fahrten bereits privat praktiziert werden, wie z.B. Fahrgemeinschaften unter Pendelnden. Um grundlegende Erkenntnisse zu erlangen, welche Formen gemeinsamen Fahrens denkbar sind, sollten sowohl Praktiken gemeinsamen Fahrens in die empirische Forschung eingeschlossen werden, die durch einen institutionellen Rahmen wie einer Mitfahr-App organisiert sind, als auch spontane oder privat vereinbarte Formen des gemeinsamen Fahrens. Hierunter fällt auch die Beteiligung an lokalen Mitfahr-Initiativen, wie jene, die mit Mitfahrbänken angesprochen werden, sowie spontane, sporadische Praktiken des gemeinsamen Fahrens, die sich zu verschiedenen Alltagsgelegenheiten (weiter) etablieren könnten.

Die dargestellte Vielfalt an Konstellationen und Formen, in denen ein gemeinsames Fahren praktiziert werden kann, verdeutlicht die Komplexität dieser Mobilitätsform. Neben organisatorischen Fragen des *matching* gemeinsamer Fahrten spielen vor allem auch persönliche Dispositionen und Dynamiken zwischenmenschlicher Interaktionen eine zentrale Rolle. Die empirische Betrachtung gemeinsamen Fahrens eröffnet ein ebenso komplexes soziales Feld, in dem soziale Konventionen und eingeschliffene Routinen, aber auch persönliche Einstellungen sowie Ängste und Vorbehalte zusammenwirken. So ist nicht nur zu differenzieren, welche Bereitschaft allgemein besteht, bestimmte Formen des gemeinsamen Fahrens zu praktizieren, sondern auch, für welche sozialen Gruppen unter welchen Bedingungen ein gemeinsames Fahren praktikabel ist und woran ein gemeinsames Fahren u.U. scheitert. So braucht es Forschungsansätze, die unterschiedliche Möglichkeiten des gemeinsamen Fahrens für unterschiedliche Bedarfe und Interessensgruppen identifizieren und so spezifische Handlungspotentiale aufzeigen, wie verschiedene soziale Gruppen zu einem gemeinsamen Fahren bewogen werden können.

Diese Vielschichtigkeit des gemeinsamen Fahrens lässt sich mittels Reflexion unterschiedlicher Praktiken gemeinsamen Fahrens in ihren sozialen Zusammenhängen erschließen. Hierzu erfolgt eine empirische Differenzierung von praktizierten und angestrebten Mobilitätsformen in Relation zu persönlichen Einstellungen, Präferenzen und Lebensumständen.

AUFBAU DER EMPIRISCHEN STUDIE

7. Forschungsdesign

Die Studie ist aus einer Kooperation mit Akteur*innen hervorgegangen, die im Handlungsfeld Mobilität tätig sind. Hierzu zählen neben der EKSH die KielRegion, die NAH.SH, die ALR Akademie für ländliche Räume, sowie der Schleswig-Holsteinische Städtetag. Sie bilden einen Projektbeirat, gaben Impulse zur Schärfung der Gegenstandsbestimmung und begleiten und bewerten die Forschungsarbeit aus Praxissicht. So werden die Erfahrungen der Akteure aus der Planungspraxis in den Forschungsprozess eingebunden und praxisrelevante Erkenntnisbedarfe aufgegriffen.

Im Ergebnis der Gegenstandsbestimmung möchte die Forschungsarbeit herausstellen, welche Potentiale und Hemmnisse dem gemeinsamen Fahren als nachhaltige Mobilitätsform in ländlich geprägten Siedlungsräumen zukommt. In einem explorativen Vorgehen werden Praktiken des gemeinsamen Fahrens identifiziert sowie Möglichkeiten zur gezielten Förderung des gemeinsamen Fahrens ausgelotet. Dabei werden Mobilitätspraktiken im räumlichen und gesellschaftlichen Kontext von zwei Fallstudienräumen betrachtet.

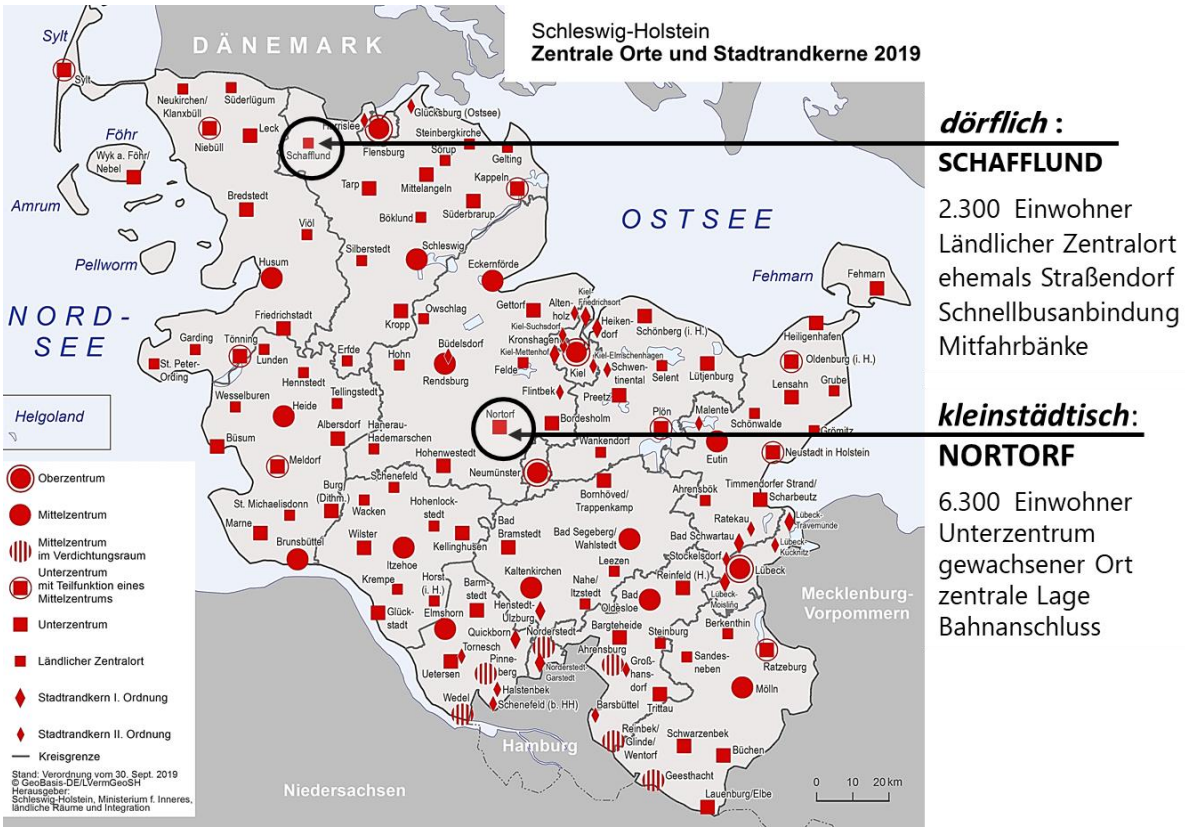
7.1. Fallstudienräume

Die Betrachtung ausgewählter Fallstudienräume bietet den Vorteil, soziale Phänomen im Kontext prägender sozialräumlichen Zusammenhänge analysieren zu können (FLYVBJERG 2016). Um jene kontextsensiblen Einblicke in die Mobilitätspraxis unterschiedlicher Menschen zu erlangen und die Anschlussfähigkeit dieser Praktiken für ein gemeinsames Fahren zu erschließen, konzentriert sich die Fallstudie auf zwei ausgewählte Räume. Die Erkenntnisse der Studie sind nicht repräsentativ für Schleswig-Holstein. Sie zeigen Zusammenhänge der Mobilitätspraxis, wie sie sich in den gesellschaftlichen und räumlichen Gegebenheiten der Fallstudienräume ereignen. Die Erkenntnisse lassen Schlüsse für ähnlich strukturierte Räume zu, bleiben jedoch eine Momentaufnahme.

Die Auswahl der Fallstudienräume erfolgte in Abstimmung mit dem Projektbeirat. Um breite Facetten des gemeinsamen Fahrens betrachten zu können, sollten die ausgewählten Fallstudien möglichst unterschiedliche Rahmenbedingungen der Mobilität aufweisen. Folgende Kriterien wurden erkenntnisgeleitet herangezogen.

Für beide Fallstudienräume sollte gelten, dass sie sich in einem ländlichen Umfeld befinden, jedoch vor Ort grundlegende Versorgungsstrukturen verfügbar sind. Auf diese Weise sollte eine oft vernachlässigte Kategorie der Kleinstadt bzw. des ländlichen Zentralorts eine genauere Betrachtung erfahren. Während vor allem urbane oder dörfliche Strukturen in den forscherischen Fokus geraten, werden kleinstädtische Strukturen eher vernachlässigt (PORSCHE 2020). Gleichzeitig sollen Mobilitätsbeziehungen abbildbar sein, die sich innerhalb eines Ortes und einer Gemeinschaft vollziehen. Eine Voraussetzung hierfür ist, dass im Ort Mobilitätziele wie etwa Einkaufsgelegenheiten und Arbeitsplätze vorzufinden sind. Im Ergebnis wurde das Unterzentrum Nortorf und der ländliche Zentralort Schafflund gewählt.

Abbildung 11: Verortung der zwei Fallstudienräume



Eigene Darstellung nach LANDESPLANUNG SCHLESWIG-HOLSTEIN 2019

Über diese Gemeinsamkeit der zwei Fallstudien hinaus sollen die Fallstudien auch elementare Unterschiede aufweisen. In der Betrachtung von Mobilitätspraktiken unter unterschiedlichen teils kontrastreichen raumstrukturellen Bedingungen soll die Erkenntnisperspektive der Studie erweitert werden. Hierauf aufbauend soll einer der Fallstudienräume eine gute verkehrliche Anbindung sowie eine zentrale räumliche Lage aufweisen, während der zweite Fallstudienraum die raumstrukturellen Eigenschaften eines peripheren Raumes aufweist, der zugleich über keine schienengebundene ÖPNV-Anbindung verfügt und weniger potentielle Mobilitätsziele im Umland verfügt.

Um die gesellschaftliche Resonanz auf bestehende Bemühungen zur Förderung gemeinsamer Fahrten in die Analyse einfließen lassen zu können, sollte einem der zwei Fallstudienräume bereits Initiativen zur Förderung gemeinsamer Fahrten bestehen, in dem zweiten jedoch nicht. So soll erkennbar werden, ob lokale Initiativen wie Mitfahrbänke die Wahrnehmung des gemeinsamen Fahrens als Mobilitätsoption verändert.

Nortorf

Nortorf repräsentiert eine Kleinstadt in einem überwiegend ländlich geprägten Umland. Nach der zentralörtlichen Gliederung Schleswig-Holsteins übernimmt Nortorf die Funktion eines Unterzentrums (LANDESPLANUNG SCHLESWIG-HOLSTEIN 2019). Nortorf zählt 6.710 Einwohner. Die Einwohnerzahl zeigt sich seit rund fünf Jahren weitgehend stabil (Statistikamt Nord 2017). Das Durchschnittsalter liegt mit 47,2 Jahren leicht über dem Mittel in Schleswig-Holstein (45,1 Jahre) (STATISTIKAMT NORD 2018a).

Nortorf befindet sich in einer zentralen Lage im Landesgebiet, die Stadt bildet den geographischen Mittelpunkt Schleswig-Holsteins. In dieser zentralen Lage bieten sich sehr unterschiedliche aktionsräumliche Ziele, die auch mit dem ÖV zu erreichen sind. Als nächstgelegener Zentralort ist das Oberzentrum Neumünster 13 km entfernt. Ebenso sind das Unterzentrum Bordesholm (11 km), der ländliche Zentralort Hohenweststedt (16 km) und das Mittelzentrum Rendsburg (18 km) im Umland von Nortorf gelegen. Die Landeshauptstadt Kiel liegt in rund 23 km Entfernung. Hamburg ist in 77 km und Flensburg in 87 km Entfernung zu erreichen. Die Kleinstadt verfügt über einen Bahnhalt, der im Stundentakt auf der Bahnlinie Flensburg – Neumünster – Hamburg bedient wird. Es besteht eine stündliche Anbindung nach Hamburg (eine Stunde Fahrzeit) und Flensburg (56 min Fahrzeit). Über einen Umstieg in Neumünster ist Kiel in 41 min Fahrzeit stündlich erreichbar. Neumünster (10 min Fahrzeit) und Rendsburg (16 min Fahrzeit) sind per Bahn in kürzester Zeit erreichbar. Zusätzlich besteht ein Busverkehr (Buslinie 4610) ohne Umstieg zwischen Nortorf und Kiel (56 min). In der Taktung des Schülerverkehrs bietet die Buslinie Nortorf-Neumünster (Buslinie 3230) ein zusätzliches ÖPNV-Angebot. Daneben besteht eine Busverbindung nach Itzehoe. Der Ortsverkehr wird nur von den regionalen Buslinien abgedeckt, deren Taktung sich überwiegend an den Schülerverkehren orientiert. In den Nachbargemeinden Groß Vollstedt und Timmaspe wurden 2016 Mitfahrbänke eingeführt, die insbesondere auch eine Mitnahme in das Unterzentrum Nortorf ermöglichen sollen. In Nortorf selbst befinden sich keine Mitfahrbänke.

Die Einwohnerdichte fällt in Nortorf für eine Kleinstadt vergleichsweise hoch aus. Der Siedlungsraum ist kompakt und zusammenhängend, was kurze Wege im Stadtgebiet begünstigt. Die meisten Versorgungsangebote sind in einer Distanz von maximal drei Kilometern erreichbar. Die Bahnlinie teilt den Siedlungsraum in zwei Gebiete. Im südwestlichen Gebiet dominieren Wohnhäuser. In Nähe der Bahnlinie finden sich Handelsflächen, die vorwiegend auf den MIV ausgerichtet sind. Demgegenüber findet sich im nordöstlichen Teilgebiet unweit des Bahnhofs ein historischer Ortskern mit Marktplatz und Einkaufsstraße für Waren des kurz- und mittelfristigen Bedarfs. Ärzte und Dienstleister sind ebenfalls vor Ort. Im Ortskern findet sich auch der Amtssitz Nortorfer Land. Im weiteren Stadtgebiet sind mehrere Discounter und ein Vollsortimenter angesiedelt. Zusätzlich finden sich kleinere Händler für Waren des längerfristigen Gebrauchs (Fahrräder, Elektrowaren). Im Stadtgebiet befindet sich eine Grundschule (335 Schüler*innen) und eine Gemeinschaftsschule (705 Schüler*innen) sowie zwei Förderzentren (91 Schüler*innen).

Schafflund

Als kontrastierendes Fallbeispiel zu Nortorf wurde die Gemeinde Schafflund gewählt. Die Gemeinde liegt in nördlicher Randlage Schleswig-Holsteins. Die Region ist deutlich ländlich geprägt. Schafflund hat rund 2.650 Einwohner. Die Einwohnerdichte beträgt etwa ein Viertel von jener in Nortorf, während die Gemeindefläche Schafflund mit 19 km² um 50 % größer ausfällt (STATISTIKAMT NORD 2018b). Schafflund ist in den letzten Jahrzehnten durch einen positiven Wanderungssaldo stetig gewachsen. Baulandausweisungen haben zu einer flächenhaften Ausdehnung des Ortes geführt. Infolge der Baulandentwicklung ist der Anteil an Familien mit Kindern in Schafflund vergleichsweise hoch. Auch liegt das Durchschnittsalter mit 42,4 Jahren insgesamt leicht unter dem Mittel in Schleswig-Holstein (45,1 Jahre).

Durch die Ortschaft führt die B199. Sie bildet die zentrale Verkehrsachse zu dem nächstgelegenen Oberzentrum Flensburg und den Unterzentren Leck und Niebüll. Saisonal passieren auf der B199

erhebliche Verkehrsströme zu den nordfriesischen Inseln den Ort. Der Ort Schafflund verfügt über keinen Bahnanschluss. Die Zentren Leck und Flensburg sind per Schnellbus im Stunden- bis Halbstundentakt zu erreichen. Die Gemeinde hat zwei Mitfahrbänke im Ort aufgestellt. Mit Eintritt in einen Verein kann ein Dörpsmobil genutzt werden. Auch betreibt ein Kümmerer in der Gemeinde einen ehrenamtlichen Fahrdienst für ältere Menschen (GEMEINDE SCHAFFLUND 2018). Durch den Ort führen geteilte, teils schmale Fuß- und Radwege.

Im Kontrast zu der flächenhaften Ausdehnung der Gemeinde ist der Kernsiedlungsbereich vergleichsweise kompakt. In der Siedlungsstruktur ist die Entwicklung Schafflunds als Straßendorf noch präsent. Der Ort verfügt über keinen zentralen Ortskern. Der Verwaltungssitz und ein Bürgerhaus ersetzen einen gewachsenen Ortsmittelpunkt. Im Ort sind Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs (teils hierüber hinaus) verfügbar. An und in Nähe der B199 ballen sich Dienstleistungs-, Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen. Eine Grundschule, eine Gesamtschule, Ärzte und eine Apotheke sind vorhanden. Die Versorgungseinrichtungen befinden sich überwiegend am Ortseingang und am Ortsausgang an der B199 und sind auf eine Erreichbarkeit im MIV ausgelegt. Die Angebote dienen auch der Versorgung umliegender Dörfer. Mehrere Vereine und soziale Einrichtungen deuten auf eine aktive Dorfgemeinschaft hin.

7.2. Erhebungsmethoden

Innerhalb der Fallstudienräume erfolgt eine empirische Erhebung mit zwei sich ergänzenden Zugängen. Zunächst waren alle Einwohner*innen der zwei Fallstudienräume eingeladen, an einer standardisierten Befragung zum Thema ‚gemeinsam fahren' teilzunehmen. Zusätzlich wurden sie gebeten, in einem Gespräch, dem teilnarrativen Interview, weitere Details zu ihrer Mobilitätspraxis preiszugeben. An der Gemeinschaftsschule Nortorf erfolgte zudem eine Fokusgruppendiskussion.

Abbildung 12: Methoden

Eine *standardisierte Befragung* ermittelt grundlegende Einstellungen gegenüber unterschiedlichen Formen und Eigenschaften des gemeinsamen Fahrens und lässt Bewertungsmuster in ihren quantitativen Ausprägungen erkennbar werden. So soll deutlich werden, inwiefern unterschiedliche soziale Gruppen erwägen, jemanden mitzunehmen oder bei jemandem mitzufahren. Auch werden Merkmale identifizierbar, die gemeinsame Fahrten begünstigen oder verhindern.

Anhand *teilnarrativer Interviews* wird nachvollzogen, wie unterschiedliche Menschen für gewöhnlich unterwegs sind, inwiefern sie zu Veränderungen ihrer Mobilitätsgewohnheiten bereit sind und welche Formen des gemeinsamen Fahrens sie sich vorstellen können. Dabei werden unterschiedliche Selbstverständnisse erkennbar, nach denen die Mobilität ausgestaltet wird. Ebenso lassen sich vollzogene und denkbare Praktiken des gemeinsamen Fahrens als Mobilitätsoption im Kontext der jeweiligen Lebenswirklichkeit unterschiedlicher sozialer Gruppen nachvollziehen und verstehen. An-

hand des so gewonnen Materials wird eine Typologie abgeleitet, die zeigt, inwiefern ein gemeinsames Fahren für welche sozialen Gruppen eine Option sein kann und für wen ein gemeinsames Fahren aus welchen Gründen nicht praktikabel ist.

Ergänzend wird mit mithilfe einer *Fokusgruppe* mit Schüler*innen im Alter von 16 bis 18 Jahren herausgestellt, wie jene junge Menschen im Übergang zum eigenen Kfz einem gemeinsamen Fahren gegenüberstehen und in ihrer Situation ohne eigenes Kfz ein gemeinsames Fahren als Mobilitätsoption wahrnehmen und bewerten.

QUANTITATIVE ERHEBUNG

8. Stichprobe

Die Befragung erfolgte sowohl als Paper-Pencil-Befragung (s. Anhang), als auch online mithilfe einer browserbasierten Onlinebefragung[6]. Aus Kostengründen war keine Vollerhebung im postalischen Verfahren realisierbar. Stattdessen wurden die Einwohner*innen der Fallstudienräume eingeladen, auf eigene Initiative an der Befragung teilzunehmen. Diese Vorgehensweise bedingt eine eingeschränkte Repräsentativität der Erkenntnisse, da tendenziell vermehrt Personen den Fragebogen ausfüllen, die bereits für das Thema sensibilisiert und besonders interessiert sind – sowohl, weil sie dem Thema positiv gegenüberstehen, als auch, weil sie das Thema kritisch bewerten. Um diese Effekte gering zu halten, wurden Bemühungen angestellt, eine breite Einwohnerschaft anzusprechen. Es wurde in den Rathäusern in Nortorf in Schafflund sowie im Bürgerhaus von Schafflund Fragebögen ausgelegt, die Bürger*innen ausfüllen und zurückgeben konnten. Angestellte des Rathauses luden Bürger*innen dazu ein, während der Wartezeit im Rathaus den Fragebogen auszufüllen. Die Möglichkeit zur Teilnahme an der Befragung wurde in den Amtsblättern sowie in den Lokalrubriken der Tageszeitungen bekanntgemacht. Parallel verwiesen Aushänge in Supermärkten auf die Befragung. Ebenfalls wurde die Teilnahme an der Befragung auf einer Facebook-Seite sowie in den einschlägigen Facebook-Ortsgruppen beworben. In Schafflund wurden zusätzlich Fragebögen im Rahmen eines lokalen Festes verteilt, wodurch die Teilnehmendenzahl in Schafflund zusätzlich erhöht werden konnte.

8.1. Stichprobenumfang und -Struktur

Es konnte eine Stichprobe von 319 Teilnehmenden erreicht werden, hierunter 102 aus Nortorf und 176 aus Schafflund sowie 41 aus angrenzenden Gemeinden von Nortorf und Schafflund. Die Altersspanne reicht von 16 bis 89 Jahre. Das Durchschnittsalter fällt für beide Fallstudienräume vergleichsweise hoch aus (vgl. Tabelle 2). Dabei besteht in der Altersverteilung der Stichprobe ein leichtes Übergewicht unter den 35- bis 40- Jährigen sowie unter den 50 bis 55-Jährigen und 60 bis 65-Jährigen (vgl. Abbildung 13). Diese Ungleichverteilungen sind in der Analyse zu berücksichtigen, wenngleich aufgrund des geringen Ausmaßes der Ungleichverteilung keine Verzerrungen zu erwarten sind. Demgegenüber ist jedoch zu beachten, dass die Stichprobe einen Überhang an Frauen aufweist.

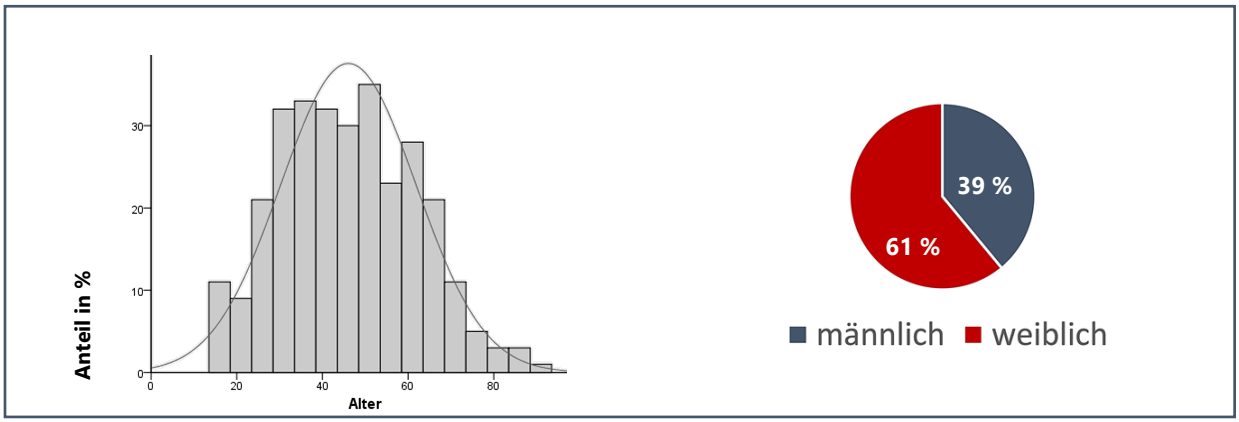
[6] Anbieter: Limesurvey www.limesurvey.org

Tabelle 2: Merkmale der Stichprobe

	Gesamt	Nortorf	Schafflund
Gesamt	**319**	**102**	**176**
Online	212	77	110
Print	107	25	66

Ø Alter in Jahren	Gesamt	Nortorf	Schafflund
Stichprobe	46	44,9	48,4
Grundgesamtheit	(44,4[7])	47,2	42,4

Abbildung 13: Altersverteilung und Geschlechterverteilung der Gesamtstichprobe



8.2. Geschlechtereffekte als mobilitäts-relevante Ausprägung

Ein Faktor in der Ausgestaltung der Mobilität ist die Erwerbstätigkeit, die meist an wiederkehrende Wege gebunden ist. Auch hat der Umfang der Erwerbstätigkeit einen Einfluss auf die raumzeitliche Flexibilität. In der Stichprobe ist mit einem Anteil von 43 % ein Großteil der Befragten Vollzeit erwerbstätig, wenngleich der Wert unter dem bundesdeutschen Wert von 55,9% liegt (DESTATIS 2019, 44). Rund ein Viertel der Erwerbstätigen arbeitet in Teilzeit. Dabei zeigt sich ein hochsignifikanter Zusammenhang zwischen der Geschlechterzugehörigkeit und einer Vollzeit- bzw. Teilzeitbeschäftigung[8]. Die Korrelationen zwischen Geschlecht und Erwerbsform verdeutlichen diesen Zusammenhang (vgl. Tabelle 4). So gehen Männer häufiger einem Vollzeiterwerb nach als Frauen. Demgegenüber sind 95 % der Teilzeiterwerbstätigen Frauen (vgl. Tabelle 3). Dies entspricht einer klassischen Rollenverteilung in der Erwerbstätigkeit des male breadwinner. Im bundesweiten Mittel sind rund 50 % der erwerbstätigen Frauen in Teilzeit beschäftigt, während nur rund 11% der Männer in Teilzeit arbeiten (BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT 2019, 10). So scheinen die Unterschiede in der Erwerbsarbeit in der vorliegenden Stichprobe deutlicher ausgeprägt zu sein als im bundesweiten Mittel. Dabei ergeben sich zugleich deutliche Unterschiede in den Stichproben aus Schafflund und Nortorf. Unter den Befragten aus Schafflund ist die Interdependenz von Geschlechterzugehörigkeit und Erwerbsform sowohl für die Vollzeittätigkeit als auch für die Teilzeittätigkeit stark und signifikant ausge-

[7] Für Deutschland gesamt. Bevölkerungsfortschreibung auf Grundlage des Zensus 2011, Destatis
[8] Zusammenhangsbestimmung via Chi Quadrat Test

prägt. Unter den befragten Nortorfer*innen hingegen sind Frauen nicht signifikant seltener vollzeiterwerbstätig als Männer, wonach die Rolle des male breadwinner hier nicht zutrifft. Im Kontrast hierzu sind unter den befragten Nortorfer*innen ausschließlich Frauen in Teilzeit beschäftigt. So zeigt sich für die Vollzeiterwerbstätigkeit eine Aufweichung der Rollenmuster, wie sie vermehrt in urbanen Gesellschaften zu beobachten ist. Parallel bleiben klassische Rollenmuster weiblicher Teilzeitbeschäftigung bestehen.

Eine Vollzeitbeschäftigung bedeutet häufig ein vergleichsweise enges Zeitbudget und geringere zeitliche Flexibilität, während bei einer Teilzeitbeschäftigung ein größeres Zeitbudget zur flexibleren Gestaltung verbleibt. Da in der untersuchten Stichprobe Männer häufiger in Vollzeitbeschäftigung tätig sind, sind sie eher zeitlich eingeschränkt. Offen bleibt, welche Einschränkungen der freien Zeitverwendung außerhalb der Erwerbstätigkeit bestehen. Da keine Angaben zur Haushaltsform gemacht wurden, ist etwa unklar, inwiefern die häufige Teilzeittätigkeit von Frauen mit häuslichen (Care-)Tätigkeiten, wie vor allem der Betreuung von Kindern einhergeht.

Tabelle 3 Erwerbsformen nach Fallstudienraum und Geschlechterzugehörigkeit

Anteil in %	Gesamt	Nortorf	Schafflund
nicht erwerbstätig / Ruhestand	18	21	17
Minijob	4	6	2
Teilzeit	26	22	28
Vollzeit	43	45	42
Ausbildung / Schule / Studium	5	5	5

Anteil in %	nicht erwerbstätig / Rente, Pension	Minijob	Vollzeit	Teilzeit	Ausbildung / Schule
Männer	21,2	3,5	67,3	3,5	4,4
Frauen	13,8	6,9	29,9	44,8	8,5

Tabelle 4 Korrelationen zwischen Erwerbsform und Geschlecht nach Fallstudienraum

Geschlecht m=1 w=2	Vollzeiterwerb 0= nein 1 = ja	Teilzeiterwerb 0 =nein 1 = ja
Gesamt	-0,359**	0,431**
Nortorf	-0,206	0,464**
Schafflund	-0,437**	0,410**

9. Ergebnisse

Die standardisierte Erhebung ermöglicht quantifizierende Schlüsse, wie ein gemeinsames Fahren als Mobilitätspraxis bewertet wird. Nach einer Charakterisierung der erlangten Stichprobe folgt eine Auswertung der Daten anhand der folgenden Fragen:

- Wer fährt bereits gemeinsam?
- Welche Gründe können dafürsprechen, gemeinsam zu fahren?
- Wonach entscheidet sich, ob jemand (nicht) gemeinsam fährt?

9.1. Bestehende Mobilitätspraxis

Für die ausgewählten Fallstudienräume bestätigt sich eine starke Fokussierung der Mobilität auf den MIV (vgl. Kapitel 1.1). 89 % geben an, am häufigsten mit dem PKW unterwegs zu sein, hierunter

80 % als selbst Fahrende. Dabei sind Personen, die für gewöhnlich mit dem PKW fahren, besonders monomodal ausgerichtet. Wer am häufigsten mit dem PKW fährt, gab seltener an, ebenfalls häufig mit Bus und Bahn (r=-0,466**) und mit dem Rad (r=-0,258**) unterwegs zu sein.

In Schafflund fällt die MIV-Orientierung noch stärker aus als in Nortorf. Demgegenüber spielt der ÖPNV in Schafflund mit einem Anteil von 2 % kaum eine Rolle. Doch auch in Nortorf wird der ÖPNV selten genutzt. Trotz Bahnanbindung geben hier 9 % an, Bus und Bahn als häufigstes Verkehrsmittel zu nutzen. Vergleichsweise hoch fällt hingegen die Fahrrad-Nutzung aus. Der hohe Wert deutet auf eine Verzerrung der Stichprobe hin. Offenbar haben sich gerade Personen von der Studie angesprochen gefühlt, die häufig Rad fahren. Möglicherweise handelt es sich hierbei um Personen, die sich bereits mit Fragen alternativer Mobilität auseinandersetzen und gegenüber dem Thema ‚Gemeinsam fahren' deshalb besonders aufgeschlossen sind.

Tabelle 5 Häufigstes Verkehrsmittel (max. zwei Nennungen)

Anteil der Nennungen in %	Gesamt	Nortorf	Schafflund
zu Fuß	25	30	27
Fahrrad	42	48	42
Bus und Bahn	7	9	2
Kfz	80	75	83
Kfz Mitfahrende	9	9	8

Deutlich unterdurchschnittlich ausgeprägt ist die Kfz-Nutzung als Mitfahrende. Im bundesweiten Mittel ist für 14 % die PKW-Nutzung als Mitfahrende das Hauptverkehrsmittel. Gerade in ländlichen und kleinstädtischen Räumen liegt der Anteil der Mitfahrenden im Mittel eher über 14 %, während hier öfter Alternativen, wie ÖV-Angebote, fehlen (NOBIS, KUHNIMHOF 2018, 13). In der erhobenen Stichprobe geben jedoch nur 9 % der Befragten an, sich am häufigsten als Mitfahrende fortzubewegen. So ist zu hinterfragen, warum der Anteil der Mitfahrenden in der Studie auffallend gering ausfällt. Ebenfalls unbekannt bleibt, wie oft Menschen bei anderen mitfahren, ohne dass die Mitfahrt das Hauptverkehrsmittel darstellt. Daneben bleibt offen, wie viele Personen, die das Mitfahren als Hauptverkehrsmittel angeben, bei Mitgliedern des eigenen Haushalts mitfahren. Ein verbreitetes Beispiel hierfür sind Ehepartnerinnen, die bei ihrem Ehegatten im PKW mitfahren. Unter den Zielsetzungen einer Verkehrswende sind jedoch Formen des Mitfahrens relevant, durch die parallele Fahrten eingespart werden, wie vor allem durch Fahrgemeinschaften. Betrachtet man gemeinsame Fahrten, die mit Personen außerhalb des eigenen Haushalts praktiziert werden, handelt es sich hierbei mit größerer Wahrscheinlichkeit um gemeinsame Fahrten, die verkehrlich relevante Einsparungseffekte erzeugen könnten. Hierzu zeigt die Stichprobe, dass rund 20 % aller Befragten regelmäßig bei Personen außerhalb ihres Haushalts mitfahren. Hierbei handelt es sich vorwiegend um Freunde, Bekannte und Verwandte, seltener um Kolleg*innen. 23 % der Befragten geben an, regelmäßig jemanden mitzunehmen, hierunter eher Verwandte und Bekannte. Dabei fahren Männer und Frauen gleichermaßen mit bzw. nehmen jemanden mit. Auffällig ist, dass ein gemeinsames Fahren außerhalb des eigenen Haushaltes mehrheitlich eine reziproke Praxis ist. Wer andere mitnimmt, fährt eher auch bei anderen mit. Eine Ausnahme bilden Personen in der Ausbildung. Sie werden leicht häufiger mitgenommen (r=0,193**), während sie vermutlich noch nicht selbst fahren dürfen oder finanziell eingeschränkt sind.

Daneben zeigt sich eine leichte Tendenz, dass Personen mit zunehmendem Alter eher jemanden außerhalb des Haushalts mitnehmen (vgl. Tabelle 6). 38 % der über 60-Jährigen geben an, jemanden mitzunehmen. In der Altersgruppe unter 30 etwa sind es im Vergleich hierzu nur 17 %. In der Altersgruppe der über 75-Jährigen sind es immer noch 33 %, die angaben, jemanden mitzunehmen, wobei die Stichprobe mit n=12 problematisch klein ausfällt. Die Stichprobe umfasst demnach weniger Personen, die im Alter aufgrund altersbedingter Einschränkungen häufiger mitgenommen werden (müssen). Stattdessen nehmen gerade die befragten Personen fortgeschrittenen Alters am häufigsten andere mit. Vermutlich ist dies der Fall, weil sie über genügend Zeit verfügen, um für andere zu fahren bzw. Fahrten mit anderen zu koordinieren. Gleichzeitig lässt sich annehmen, dass im Freundes- und Bekanntenkreis der älteren Altersgruppe häufiger Bedarf besteht, Ältere und Hilfsbedürftige mitzunehmen.

Abbildung 14: Bestehende Formen des gemeinsamen Fahrens

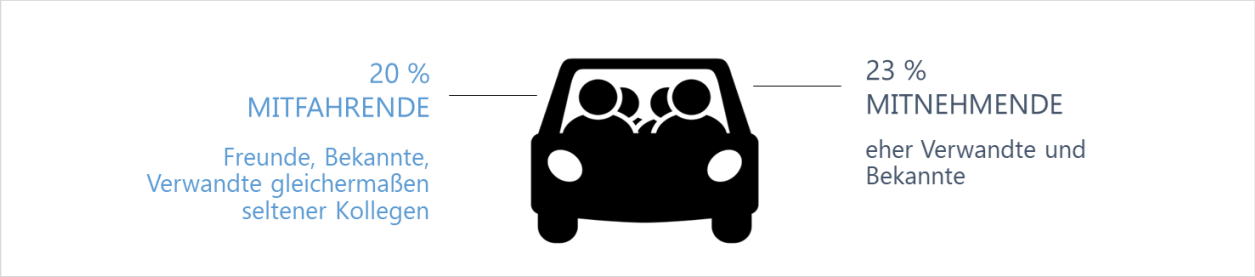
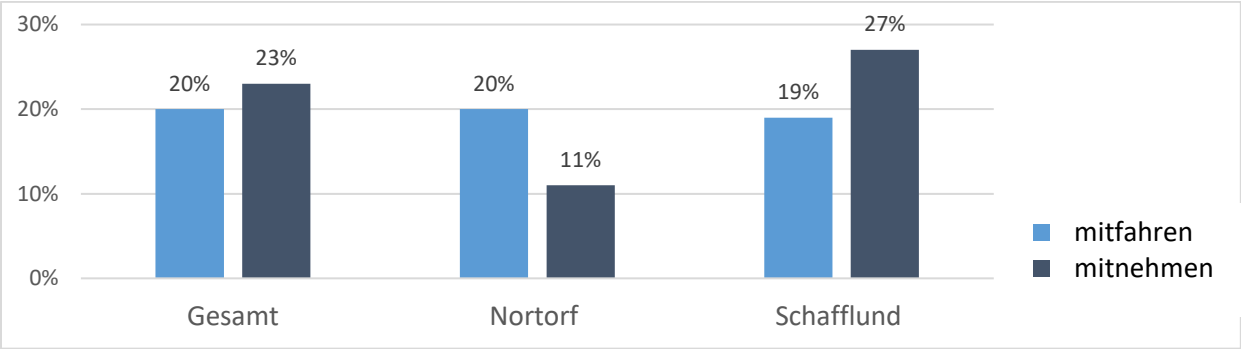


Tabelle 6: Hinweise auf Muster gemeinsamen Fahrens

Nichtparametrische Korrelationen nach Spearman Rho r=	Ich nehme jemanden mit. (3) 0=nein 1=ja	Ich fahre bei jemandem mit. (4) 0=nein 1=ja	Ich fahre nie gemeinsam. (5) 0=nein 1=ja
Ich nehme jemanden mit. (3) 0=nein 1=ja	-	0,456**	-
Ich fahre bei jemandem mit. (4) 0=nein 1=ja	0,456**	-	-
(F5) Ich fahre nie gemeinsam. (5) 0=nein 1=ja	-	-	-
Alter (Klassiert)	0,165**	-	-
Geschlecht 1=m 2=w	-	-	-0,178**
Vollzeit erwerbstätig 0=nein 1=ja	-0,149**	-	0,207**

Abbildung 15: Praktiziertes Mitfahren/Mitnehmen nach Fallstudienraum



Eine Differenzierung der Ergebnisse nach Fallstudienraum lässt erkennen, dass in Schafflund häufiger Personen mitgenommen werden als in Nortorf (vgl. Abbildung 15). Ein Grund hierfür könnte sein, dass in einem kleineren Ort wie Schafflund Beziehungen unter Nachbarn und Familienmitgliedern ausgeprägter sind als in Kleinstädten und auch eine gegenseitige Hilfe in Form der Mitnahme von Bekannten eher praktiziert wird. Unter Hinzuziehung der Teilnehmenden aus umliegenden, ländlich geprägten Gemeinden bestätigt sich dieser Eindruck: Je kleiner und ländlicher eine Gemeinde, desto eher werden regelmäßig Personen mitgenommen.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass ein gemeinsames Fahren mit Personen außerhalb des eigenen Haushalts praktiziert wird. Jedoch ist diese Praxis eher wenig verbreitet. Es beteiligen sich vor allem eher Ältere, die über mehr Zeit verfügen, sowie Personen in der Ausbildung, die eher auf eine Mitnahme angewiesen sind. Für Vollzeit Berufstätige ist ein gemeinsames Fahren überwiegend keine Option. Betrachtet man gemeinsame Fahrten *nicht* auf Personen außerhalb des Haushalts beschränkt, zeigt sich eine deutlich größere Verbreitung. 22 % der Befragten geben explizit an, mit niemandem gemeinsam zu fahren (vgl. Frage 5). Unbekannt ist, um welche Formen des gemeinsamen Fahrens es sich bei den 78 % der Befragten handelt, die sie offenbar ausüben. Zu vermuten ist, dass ein gemeinsames Fahren im Familienumfeld verbreitet ist. Hierzu können Hol- und Bringfahrten gehören, aber auch Anlässe, die von Familienmitgliedern gemeinsam wahrgenommen werden, wie Einkäufe, Freizeitaktivitäten oder Besuche von Freunden und Familienmitgliedern. Auffallend ist, dass Männer eher angeben, nicht gemeinsam zu fahren. Auch Vollzeitbeschäftigte fahren häufiger nicht gemeinsam, wobei darunter besonders häufig Männer vertreten sind, so dass sich die Variablen hier überlagern (vgl. Kapitel 8). Dass Männer seltener gemeinsam fahren, könnte demnach an den zeitlichen Einschränkungen liegen, die eine Vollzeitbeschäftigung mit sich bringt. Dies träfe gleichermaßen auf Frauen in Vollzeitbeschäftigung zum. Unter Umständen unternehmen Frauen gegenüber Männern aber auch absolut häufiger gemeinsame Fahrten, wie etwa Hol- und Bringfahrten.

9.2. Argumente für gemeinsame Fahrten

Neben der Quantifizierung bestehender Praktiken gemeinsamen Fahrens stellt sich die Frage, wonach sich entscheidet, ob jemand gemeinsam fährt oder nicht. Hinweise hierauf geben Abwägungen von Vorteilen eines gemeinsamen Fahrens. Abbildung 16 zeigt Argumente für ein gemeinsames Fahren, die aufsteigend nach ihrer durchschnittlichen Bewertung gelistet sind. Hier fällt auf, dass alle Effekte im Mittel mindestens als eher vorteilhaft gewertet wurden. Demnach sind die in

der Befragung genannten Vorteile gemeinsamen Fahrens allgemein nachvollziehbar und werden auch allgemein geteilt. Dennoch lassen sich leichte Differenzen in der Gewichtung erkennen.

Besonders vorteilhaft wird bewertet, dass sich ein gemeinsames Fahren positiv auf die Umwelt und auf die Nachbarschaftshilfe auswirkt. [9] Das Antwortverhalten ist hier auffallend homogen und verweist auf einen breiten Konsens. Dieser Konsens könnte eine soziale Erwünschtheit ausdrücken, nach der ökologische und soziale Effekte gemeinsamen Fahrten besonders positiv zu bewerten sind. Die positive Bewertung von Effekten der Nachbarschaftshilfe könnte an allgemeine moralische Erwartungshaltungen einer gegenseitigen Unterstützung sowie der Unterstützung von Schwächeren geknüpft sein. Im Bereich des Umweltschutzes zeigen Umweltbewusstseinsstudien (BMUB/ UBA 2017) und Studien zum mobilitätsbezogenen Klimaschutz (KÖCHER 2019), dass in der Gegenwartsgesellschaft ein allgemeines moralisches Bewusstsein für die Erfordernis von Klimaschutzmaßnahmen besteht. Demnach zeigt sich hier ein großes Potential, breite Bevölkerungsgruppen durch Ansprache ihres Verantwortungsbewusstseins gegenüber der Nachbarschaft und für den Umweltschutz für ein häufigeres gemeinsames Fahren zu sensibilisieren.

Über diese zwei Aspekte hinaus werden praktische Aspekte wie leere Straßen durch weniger Verkehr als besonders vorteilhaft bewertet. Kostenersparnisse sind vorteilhaft, jedoch nicht von vordringlicher Relevanz. Demnach besteht kein vordergründiger Bedarf zur Kosteneinsparung in der PKW-Nutzung, der zu gemeinsamen Fahrten motiviert. Unklar ist, ob die Kosten für die Kfz-Nutzung nicht als hoch wahrgenommen werden oder die Finanzierung des MIV für den Befragten keine Schwierigkeit darstellt. In beiden Fällen bestünde kein Leidensdruck, Kosten in der PKW-Nutzung einzusparen. Dabei spielt bei der Bewertung möglicher Kosteneinsparungen auch die Form des gemeinsamen Fahrens eine Rolle. Regelmäßige Pendlerstrecken eröffnen deutlich mehr Einsparungspotentiale bei geringem Organisationsaufwand, als etwa gelegentliche gemeinsame Einkaufsfahrten in der Gemeinde. Die Senkung von Gesundheitsbelastungen (infolge weniger verkehrlicher Emissionen) sowie soziale Kontakte, die durch gemeinsame Fahrten entstehen, werden vergleichsweise heterogen bewertet. Für eine genauere Differenzierung der Bewertungen hat eine hierarchische Clusteranalyse drei wesentliche Einstellungen herausgestellt.

- Cluster 1 „MIV-orientiert“ verweist auf eine Gruppe von Personen, die die Effekte durch gemeinsame Fahrten im Vergleich zur übrigen Stichprobe weniger als vorteilhaft bewerten. Sie stellt das Gegengewicht zu Cluster 2 und 3 und vereint ca. 42 % aller Befragten. Angehörige dieses Clusters bevorzugen die individuelle Nutzung des PKW und sehen insbesondere keine Vorteile in sozialen Kontakten, wie nette Gespräche mit Mitfahrenden oder neue Bekanntschaften. Diese Personen haben vermutlich eine geringe Motivation gemeinsam zu fahren, wobei sie vor allem nicht an sozialen Interaktionen interessiert sind. Zu dieser Gruppe gehören gleichermaßen Männer und Frauen.[10]
- Cluster 2 „sozial-kommunikativ“ Rund 38 % der Befragten lassen sich diesem Cluster zuordnen. Es umfasst eine Gruppe von Personen, die im Gegensatz zu Personen des Clusters 1 gemeinsamen Fahrten gegenüber eher positiv gestimmt sind. Dabei bewerten sie Effekte des gemeinsa-

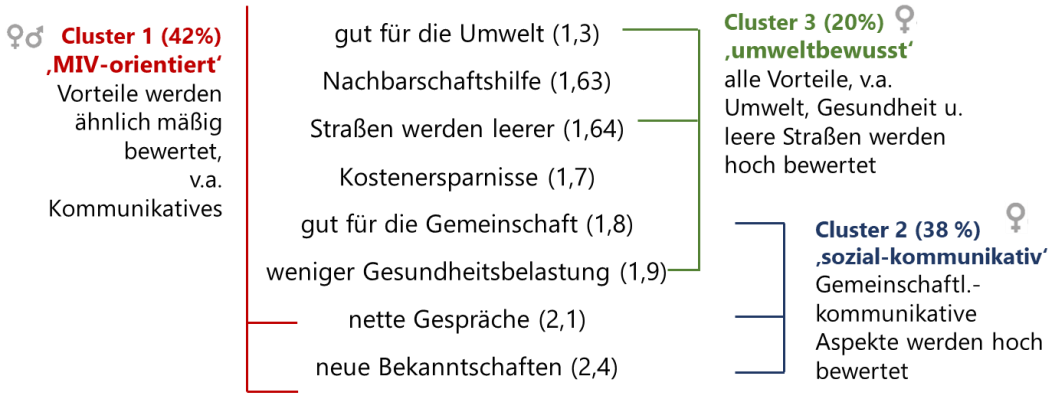
[9] In der Auswertung wurden Vorteile (Frage 10) und positive Effekte von gemeinsamen Fahrten (Frage 11) zusammengefasst (vgl. Anhang)

[10] Die Quantifizierung der Geschlechterzugehörigkeit ist hier bedingt aussagekräftig, da die Stichprobe deutlich mehr Frauen als Männer aufweist.

men Fahrens als besonders vorteilhaft, die mit sozialen Interaktionen und Gemeinschaftsbildung einhergehen. Sie sehen in gemeinsamen Fahrten offenbar vor allem einen Beitrag zur Gemeinschaftlichkeit sowie Möglichkeiten, sozialen Kontakten nachzugehen. Umweltaspekte spielen zwar auch eine Rolle, jedoch weniger vordergründig. In diesem Cluster finden sich mehr Frauen als Männer.

- Cluster 3 „umweltbewusst" bündelt eine Gruppe von Personen, die der Idee des gemeinsamen Fahrens besonders positiv gegenübertritt. Sie bewerten alle Effekte durch gemeinsame Fahrten als deutlich vorteilhaft. Besonders positiv bewertet werden dabei Effekte für die Gesundheit, das Lebensumfeld (leere Straßen) und für die Umwelt. Hier ist demnach eine Sensibilität gegenüber negativen Umwelteinflüssen (v.a. Lärm- und Abgasemissionen) anzunehmen, denen durch gemeinsame Fahrten begegnet werden kann. In dieser Gruppe zeigt sich ein leichtes Übergewicht an Frauen.

Abbildung 16: Argumente für ein gemeinsames Fahren nach Häufigkeit und Cluster



(x,x): durchschnittliche Bewertung ohne Enthaltungen (1 = sehr vorteilhaft/stimme sehr zu, 2= eher vorteilhaft/stimme eher zu , 3 = weder noch, 4 = weniger vorteilhaft/stimme eher nicht zu, 5 = nicht vorteilhaft/stimme gar nicht zu)

Während Angehörige des ersten Clusters vermutlich weniger dazu zu bewegen sein dürfte, gemeinsam zu fahren, zeigen sich für die Cluster 2 und 3 Anknüpfungsmöglichkeiten, zu einem gemeinsamen Fahren zu motivieren. Hierzu zählt für Angehörige des Cluster 3 der Hinweis auf den Beitrag gemeinsamen Fahrens zur Gemeinschaftlichkeit und zum sozialen Austausch für sowie gegenüber Cluster 3 eine Betonung positiver Umwelteffekte.

9.3. Bewertung praktischer Aspekte gemeinsamer Fahrten

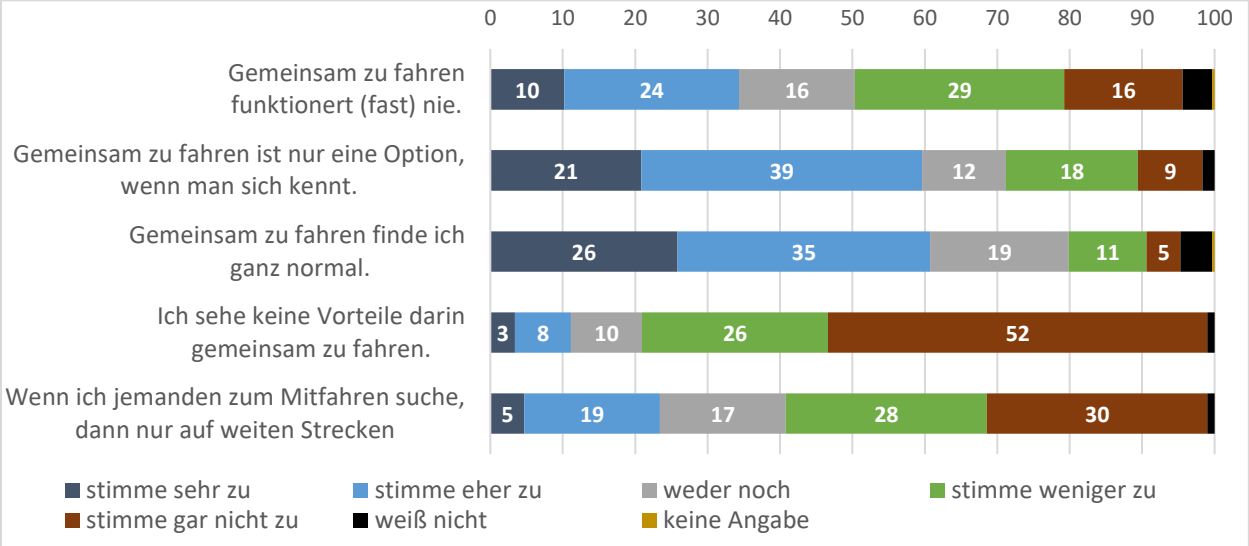
Über die positiven Effekte gemeinsamen Fahrens hinaus muss ein gemeinsames Fahren auch realisierbar sein. Die Meinungen, wie dies funktionieren kann, sind äußerst ambivalent. Wie sich bereits für die Vorteile des gemeinsamen Fahrens zeigte, spaltet sich die Stichprobe in eine Gruppe von Personen, die einem gemeinsamen Fahren aufgeschlossen gegenübertritt, und eine vergleichsweise kleinere Gruppe, die ein gemeinsames Fahren ablehnt (vgl. Abbildung 17).

Rund 45 % der Befragten sind eher oder sehr der Meinung, dass ein gemeinsames Fahren funktioniert. Auch erachtet die Mehrheit der Befragten (61 %) es als normal oder eher normal, gemeinsam zu fahren, wonach ein gemeinsames Fahren mehrheitlich als gesellschaftliche Selbstverständlichkeit

angesehen wird. Für gut ein Viertel der Befragten ist ein gemeinsames Fahren offenbar kein praktiziertes oder vertrautes Phänomen. Zusätzlich stimmte ein Drittel der Befragten eher oder sehr zu, dass ein gemeinsames Fahren (fast) nie funktioniert. Insgesamt gilt die Bereitschaft zum gemeinsamen Fahren primär für Fahrten mit bekannten Personen. Für 60% der Befragten ist ein gemeinsames Fahren eher oder nur eine Option, wenn man sich kennt. Dabei wird ein gemeinsames Fahren nicht nur als Option auf weiten Strecken gesehen.

Um einen Eindruck zu gewinnen, unter welchen Bedingungen ein gemeinsames Fahren am ehesten praktiziert wird, zeigt Abbildung 18 die Gewichtung unterschiedlicher Bedingungen insgesamt und differenziert nach Altersgruppen.[11] Hierunter nennen rund 44 % aller Befragten als wichtiges Kriterium, dass die mitfahrende oder mitgenommene Person verlässlich sein muss. So spielt offenbar die Planungssicherheit eine große Rolle. Ebenfalls hervor sticht die Anforderung, dass die mitfahrende oder mitnehmende Person bekannt sein muss. Demnach wird ein gemeinsames Fahren von rund 37 % der Befragten nur als ein Fahren mit Bekannten gedacht.

Abbildung 17: Bewertung von gemeinsamen Fahrten.



Drüber hinaus sind in der Bewertung zentraler Bedingungen gemeinsamen Fahrens altersspezifische Unterschiede erkennbar. Jüngere Menschen möchten vor allem flexibel sein und sehen es eher als Bedingung an, die Person zu kennen. Für sie ist zudem häufiger ein gutes Gefühl ausschlaggebend. Beide letztgenannten Kriterien deuten auf ein Schutz- oder Sicherheitsbedürfnis hin, das beim gemeinsamen Fahren erfüllt sein sollte. Offenbar möchten Angehörige dieser Altersgruppe besonders häufig den persönlichen Komfortbereich wahren, indem man flexibel ist, sich nicht auf Fremde einlässt und/oder nicht mit Personen fährt, auf die man sich nicht einlassen möchte. Unter Umständen entspricht es auch eher ihrer Gewohnheit, nur mit Bekannten zu fahren. Personen zwischen 35 und 46 legen vor allem Wert auf Flexibilität und Verlässlichkeit, wollen aber auch häufiger mit einem guten Gefühl unterwegs sein. Diese Altersgruppe befindet sich typischerweise in einer Lebensphase, in der berufliche und familiäre Verpflichtungen ein enges Zeitmanagement erforderlich machen. So scheinen Flexibilität und Verlässlichkeit besonders wichtig zu sein. Demgegenüber

[11] Um zu gewährleisten, dass alle Altersgruppen ausreichend besetzt sind, wurden Altersklassen verwendet, die näherungsweise gleich stark besetzt sind.

spielen Faktoren der gefühlten Sicherheit eine nachgeordnete, aber dennoch nennenswerte Rolle. Für die zwei höheren Altersgruppen der 47- bis 57-Jährigen sowie der 58-Jährigen und älter ist es im Vergleich zu den jüngeren Altersgruppen seltener entscheidend, die Person zu kennen. Auch werden Aspekten wie Sicherheit und Sympathien seltener genannt. Stattdessen ist es für Angehörige beider Altersgruppen gleichermaßen häufig wichtig, dass die Fahrt unkompliziert ist. Vertreter*innen der Altersgruppe über 58 Jahre nannten darüber hinaus eine gesicherte Rückfahrt am häufigsten als entscheidendes Kriterium.

Erfolgt eine gemeinsame Fahrt, wird diese vor allem in Absprache oder via Messenger organisiert (vgl. Abbildung 19). Dabei zeigen Korrelationen erwartungsgemäß, dass Jüngere eher Messenger nutzen (r=0,312**), während unter Älteren häufiger die persönliche Absprache bevorzugt wird (r=0,248**). Ebenfalls nutzen Frauen eher Messenger (r=0,2**). Wer eine spontane gemeinsame Fahrt bevorzugt, entscheidet sich seltener auch für Absprachen (r=0,21**). Ob spontan oder per Absprache zusammengefahren wird, hängt vermutlich nicht nur von den Präferenzen, sondern auch von der Konstellation und dem Anlass des gemeinsamen Fahrens ab.

Abbildung 18: Kriterien gemeinsamen Fahrens (max. zwei Nennungen)

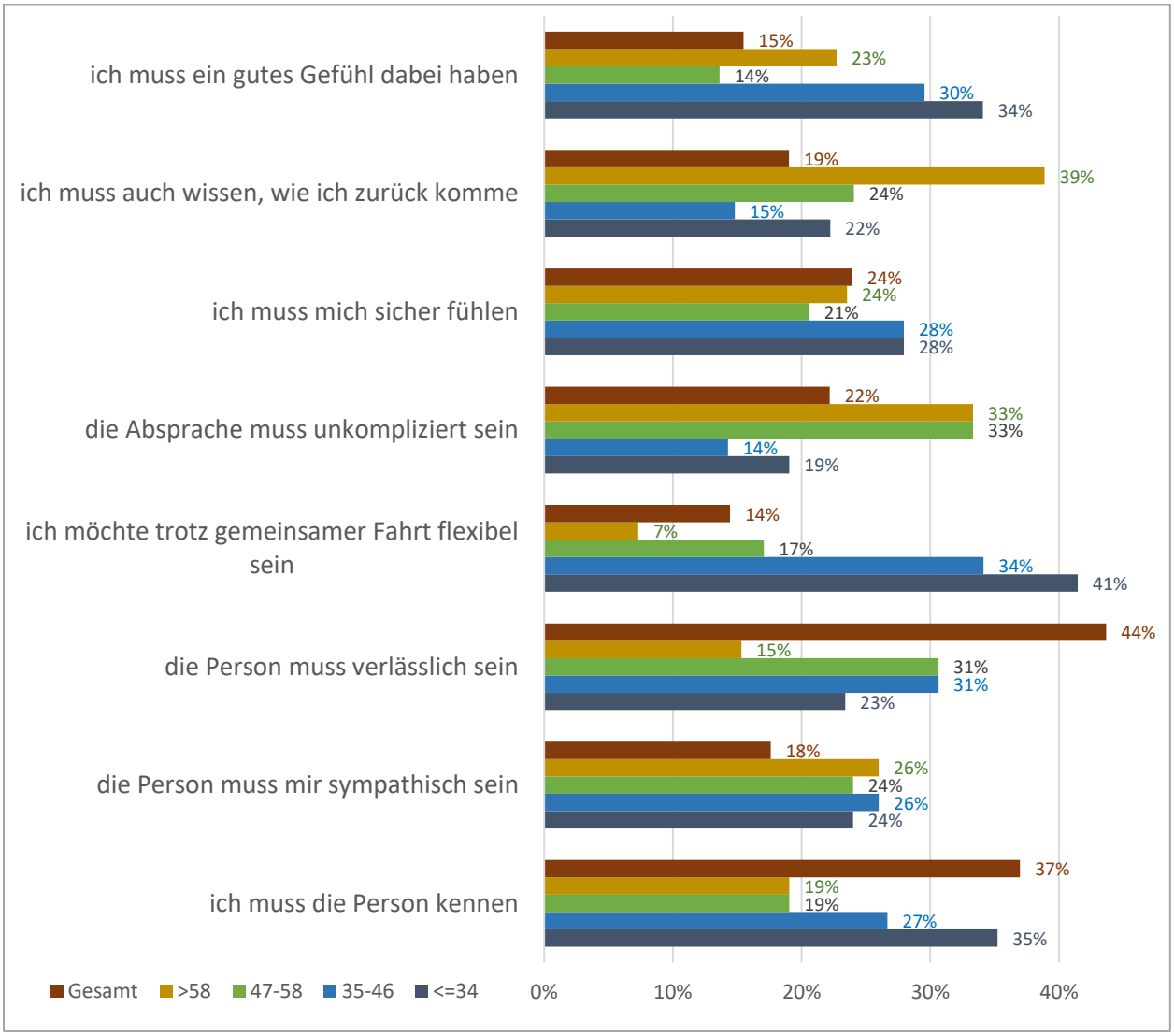
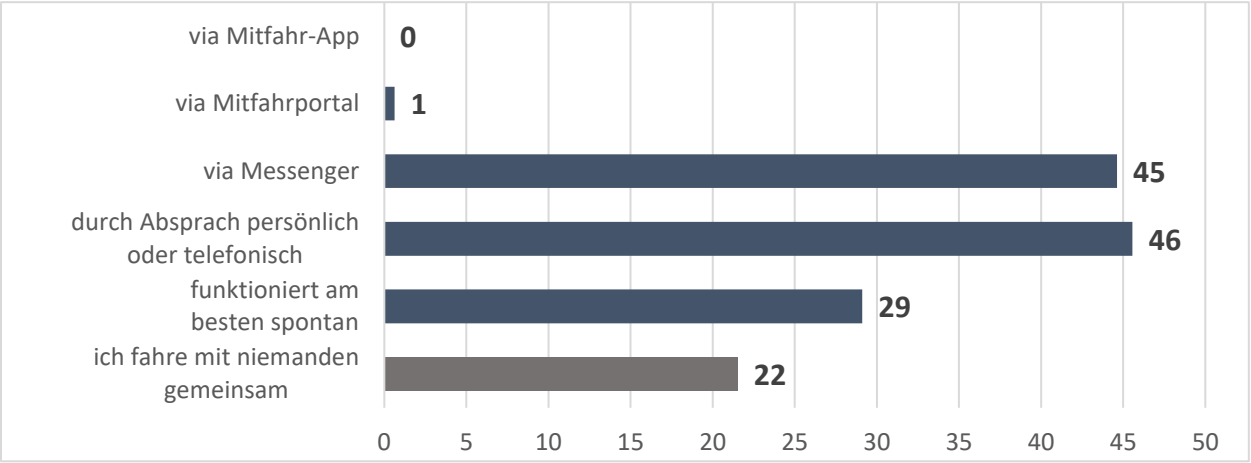


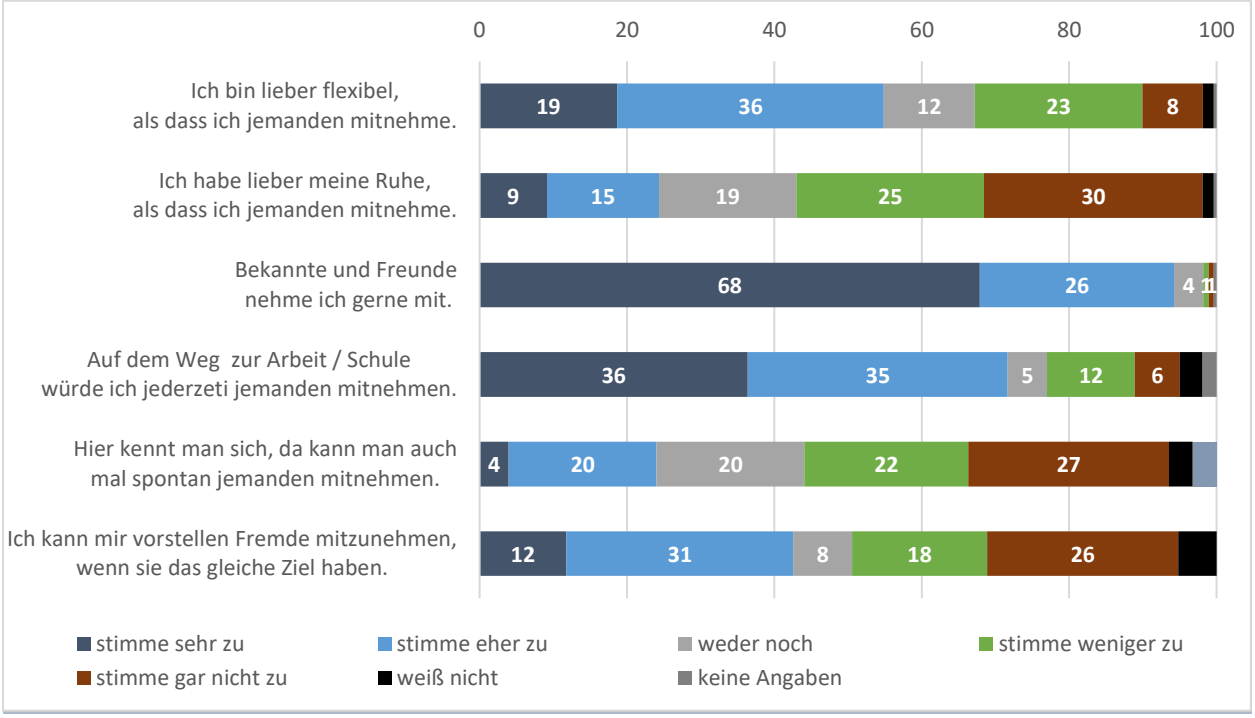
Abbildung 19: Organisationsformen gemeinsamen Fahrens



9.4. Bedingungen für eine private Mitnahme

Ein gemeinsames Fahren stellt die Beteiligten vor unterschiedliche Bedingungen, je nachdem, ob sie jemanden mitnehmen oder selbst bei jemandem mitfahren. Abbildung 20 zeigt hierzu, welche Faktoren die Bereitschaft beeinflussen, (potentiell) jemanden mitzunehmen. Demnach spielt vor allem Flexibilität eine große Rolle. 55 % stimmten sehr zu oder eher zu, lieber flexibel sein zu wollen, anstatt jemanden mitzunehmen. Doch sprechen sich auch 31 % eher oder sehr dagegen aus, lieber flexibel sein zu wollen. Hier zeigen sich erneut zwei grundlegend unterschiedliche Einstellungen gegenüber der Option, gemeinsam zu fahren. Ein Blick auf soziodemographische Merkmale zeigt, dass Männer und Vollzeitbeschäftigte es häufiger bevorzugen, flexibel zu sein, anstatt jemanden mitzunehmen (vgl. Tabelle 7). Hier überlagen sich erneut die Variablen Geschlecht und Erwerbsform. Zu erkennen ist, dass die Ausübung einer Vollzeitbeschäftigung negativen Einfluss auf die Bereitschaft hat, gemeinsam zu fahren.

Abbildung 20: Bewertung einer privaten Mitnahme



Im Gegensatz zu dem Kriterium der Flexibilität besteht deutlich seltener der Anspruch, Ruhe haben zu wollen, anstatt jemanden mitzunehmen. Hier kehrt sich der Anteil um. 55 % der Befragten sind eher nicht oder gar nicht der Meinung, lieber ihre Ruhe haben zu wollen. Mit zunehmendem Alter legt man weniger Wert auf Ruhe (vgl. Korrelationen Tabelle 7). Auch bevorzugen Frauen seltener ihre Ruhe. Und auch hier haben vollbeschäftigte Personen häufiger lieber ihre Ruhe und sind bevorzugt flexibel. Demgegenüber legen Personen, die nicht auf Flexibilität bestehen, zugleich weniger Wert darauf, ihre Ruhe zu haben.

Tabelle 7 Korrelationen der Mitnahme

Nichtparametrische Korrelationen nach Spearman Rho r =	Ich habe lieber **meine Ruhe**, als dass ich jem. mitnehme. (6)	Ich bin lieber flexibel, als dass ich jem. mitnehme. (6)	Hier kennt man sich, da kann man spontan jem. mitnehmen. (9)	**Alter**	**Geschlecht** 1=m, 2=w	**Vollzeit-Erwerb** 0=nein, 1=ja
Ich habe lieber meine Ruhe, als dass ich jemanden mitnehme. (6)	-	0,503**	-0,283**	0,176**	0,191**	-0,207**
Ich bin lieber flexibel, als dass ich jemanden mitnehme. (6)	0,503**	-	-0,245**	-	0,244**	-0,195**
Bekannte und Freunde nehme ich gerne mit. (6)	-0,185**	-0,168**	0,276**	-	-	-
Auf dem Weg zur Arbeit /Schule würde ich jederzeit jemanden mitnehmen. (6)	-0,413**	-0,390**	0,256**	-	-	-
Hier kennt man sich, da kann man auch mal spontan jemanden mitnehmen. (9)	-0,283**	-0,245**	-	-0,195**	0,172**	-
Ich kann mir vorstellen Fremde mitzunehmen, wenn sie das gleiche Ziel haben. (9)	-0,242**	-0,224**	0,262**	-0,188**	-	-

Codierung der Statements Frage 6,7,9: 1=stimme sehr zu bis 5=stimme gar nicht zu

Unabhängig von der Erwerbsform stimmt mit 71 % die deutliche Mehrheit der Befragten eher oder sehr zu, dass sie auf dem Weg zur Arbeit / zur Ausbildung / zur Schule jederzeit jemanden mitnehmen würden. Ebenso tritt deutlich hervor, dass die Mitnahme von Freunden und Bekannten selbstverständlich ist. 68 % stimmen sehr zu und weitere 26 % stimmen eher zu, dass sie Freunde und Bekannte gerne mitnehmen. Nur 5 % lehnen diese Aussage ab oder werten sie neutral. Freunde und Bekannte mitzunehmen, scheint demnach in weiten Teilen durchaus vorstellbar zu sein. Doch zeigen sich in diesem homogenen Meinungsbild auch Tendenzen der Ablehnung. Wer es bevorzugt, Ruhe zu haben oder flexibel zu sein, stimmt eher weniger zu, auf dem Weg zur Arbeit / zur Ausbildung / zur Schule sowie Freunde oder Bekannte aus dem Ort mitzunehmen. Hier bestätigt sich erneut: wer Vollzeit erwerbstätig ist, lehnt eine Mitnahme generell häufiger ab (vgl. Tabelle 7).

Im Vergleich zu einer Mitnahme von Freunden und Bekannten scheint eine Mitnahme von Menschen aus dem Ort weniger selbstverständlich zu sein. Der Aussage, dass man sich vor Ort kenne und einander mitnehmen könne, stimmen nur 4 % voll zu und weitere 20 % eher zu, während fast 50 % eher oder gar nicht zustimmen. Die Vorstellung von einer Gemeinschaft in ländlichen Räumen, in denen man sich kennt und einander spontan hilft, scheint demnach zumindest in Bezug auf die private Mitnahme wenig ausgeprägt zu sein.

Deutliche Ambivalenzen zeigen sich bei einem Blick auf die Bereitschaft, Fremde mitzunehmen. 43 % der Befragten stimmen sehr oder eher zu, Fremde mitzunehmen, wenn sie das gleiche Ziel haben. Etwa ebenso viele stimmen eher nicht oder gar nicht zu. Diese Zahlen verdeutlichen, dass ein relevanter Anteil der Befragten nicht bereit ist, Fremde mitzunehmen. Gleichzeitig ist ein vergleichsweise hoher Anteil der Befragten bei dieser Frage unschlüssig. 8 % entscheiden sich für „weder noch“, weitere 5 % wählen „keine Antwort“. Die Gründe für die Ablehnung einer Mitnahme von Fremden können vielfältig sein. Eine mögliche Ursache wäre, Verunsicherungen vermeiden zu wollen, die durch die Konfrontation mit Fremden entstehen können. Auch die Angst vor Bedrohungen und Übergriffen kann eine Ursache sein. Gleichzeitig sind möglicherweise das Pflichtgefühl bzw. die soziale Erwartungshaltung, Hilfe zu leisten, gegenüber Fremden weniger ausgeprägt.

Die Korrelationen in Tabelle 7 zeigen, dass auch hier wieder diejenigen, die ihre Ruhe und Flexibilität bevorzugen, anstatt jemanden mitzunehmen, auch seltener zustimmen, auf ihrem Weg Fremde mitzunehmen. So schließt sich die Ablehnung der Mitnahme Fremder einer allgemeinen Ablehnung einer Mitnahme an. Wer hingegen zustimmt, gerne Freunde mitzunehmen, auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildung / Schule jemanden mitzunehmen, oder spontan jemanden aus der Nachbarschaft mitzunehmen, ist auch häufiger bereit, Fremde auf dem Weg mitzunehmen. Wenngleich Frauen allgemein als gefährdeter gelten, Opfer von Übergriffen durch Fremde zu werden, lehnen es die befragten Frauen nicht signifikant häufiger ab, Fremde mitzunehmen. So scheint es insgesamt eher eine grundsätzliche Frage zu sein, ob jemand bereit ist, andere mitzunehmen, oder stattdessen eher die Vorteile alleiniger Fahrten zu wählen.

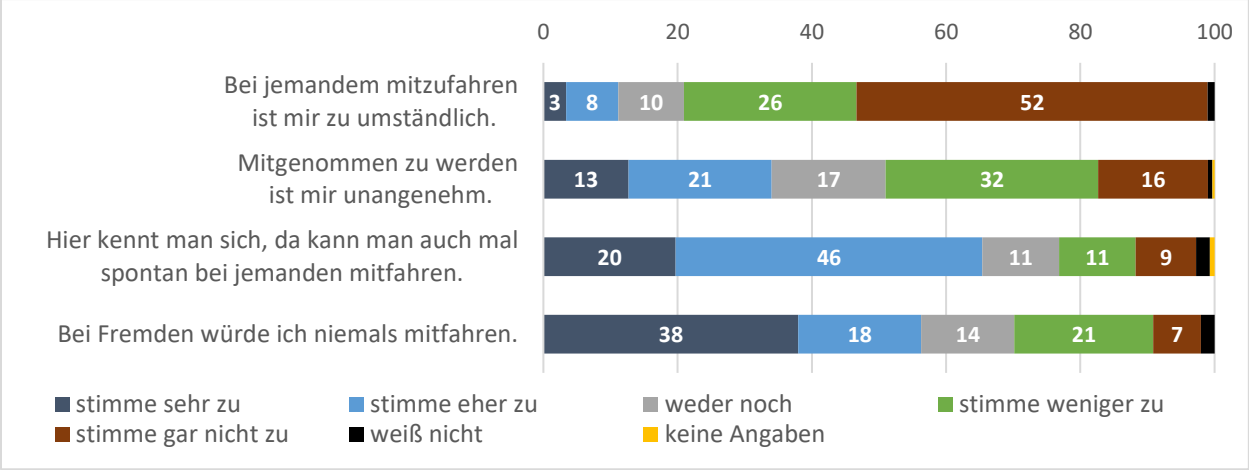
9.5. Bedingungen für das private Mitfahren

Während ein beachtlicher Anteil der Befragten lieber flexibel ist, anstatt jemanden mitzunehmen, scheitert ein Mitfahren nicht daran, dass das Mitfahren zu umständlich ist. Mit 87 % stimmt die deutliche Mehrheit eher nicht oder gar nicht zu, dass ein Mitfahren zu umständlich ist (vgl. Abbildung 21). Umstände durch Mitfahren werden demnach deutlich häufiger in Kauf genommen, als

Einbußen in der Flexibilität als Fahrer*in. Etwas häufiger ist es den Befragten unangenehm, mitgenommen zu werden. Rund ein Drittel der Befragten stimmen hier eher oder sehr zu, dass ihnen eine Mitnahme unangenehm ist. Die Mehrheit bestätigt dies jedoch nicht. Dennoch erscheint es für viele problematisch zu sein, sich darauf einzulassen, bei jemandem mitzufahren.

Die Fahrer*innen, die andere mitnehmen, verfügen trotz der Mitnahme über eine weitgehend uneingeschränkte Autonomie in ihrer Mobilität. Anders gestaltet es sich bei den Mitfahrenden. Sie begeben sich in ein Abhängigkeitsverhältnis. Dies könnte auch ein Grund für die vorliegenden Bewertungen gemeinsamer Fahrten sein. So kommt es für mehr Befragte in Frage, spontan jemanden aus dem Ort mitzunehmen, als selbst spontan bei jemandem mitzufahren (vgl. Abbildung 21). Noch deutlicher werden die Unterschiede mit Blick auf die Bereitschaft, bei Fremden mitzufahren. Während eine Mitnahme von Fremden etwa ebenso viel Befürwortung wie Ablehnung erfährt, trifft das Mitfahren bei Fremden auf eine höhere Ablehnung. 38 % der Befragten schließen es aus, bei Fremden mitzufahren, weitere 18 % lehnen es eher ab. Mitfahren wird für diese Gruppe demnach, wenn überhaupt, als eine Fahrt mit Bekannten gedacht. Demgegenüber zeigt sich eine kleinere Gruppe offen für Fahrten mit Fremden. 21 % der Befragten schließen es eher nicht aus, mit Fremden mitzufahren und 7 % schließen es explizit nicht aus. Weitere 14 % schließen es weder aus, noch stimmen sie zu, bei Fremden mitzufahren und verbleiben damit unentschlossen.

Abbildung 21: Bewertung privater Mitnahme



Mit einem Blick auf die Korrelationen lässt sich konkretisieren: Wer *nicht* bei Fremden mitfährt,

(1) kommt leicht häufiger aus Schafflund und dem Schafflunder Umland (r=0,188**)
(2) ist eher weiblich (r=0,243**)
(3) ist eher jünger (r=0,171**)
(4) hat eher keinen höheren Bildungsabschluss (r=0,251**)
(5) ist eher weniger um Klimaschutz bemüht (r=0303**).

Zu (1): In der raumbezogenen Gegenüberstellung zeigt sich, dass die Befragten aus Nortorf häufiger bereit sind, bei Fremden mitzufahren als jene aus Schafflund. Dort stimmen 45 % voll zu und 18 % eher zu, dass sie niemals bei Fremden mitfahren würden. In Nortorf stimmen demgegenüber nur 28 % voll zu und 17 % eher zu (vgl. Abbildung 22).

Abbildung 22: Mitfahren bei Fremden nach Fallstudienraum

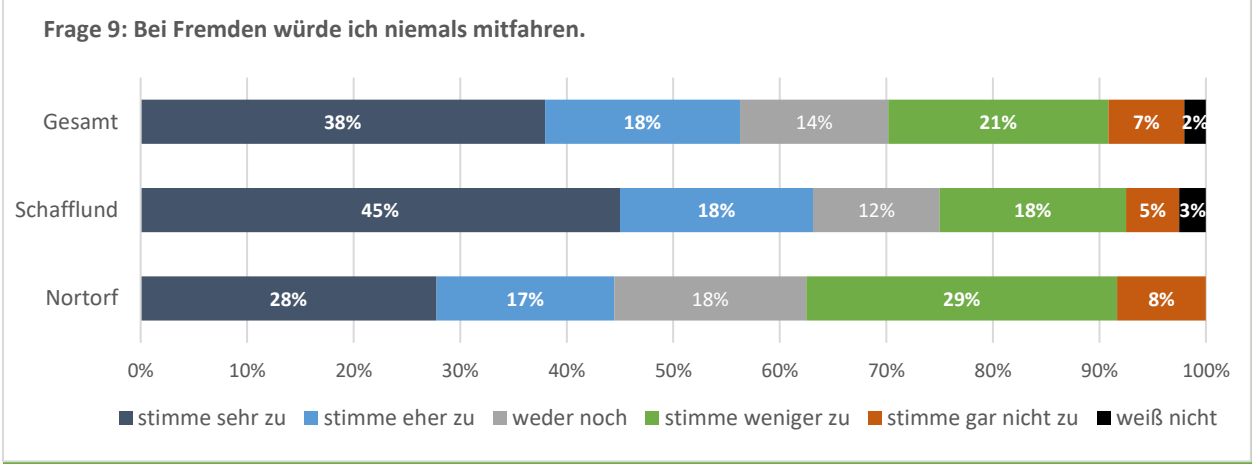
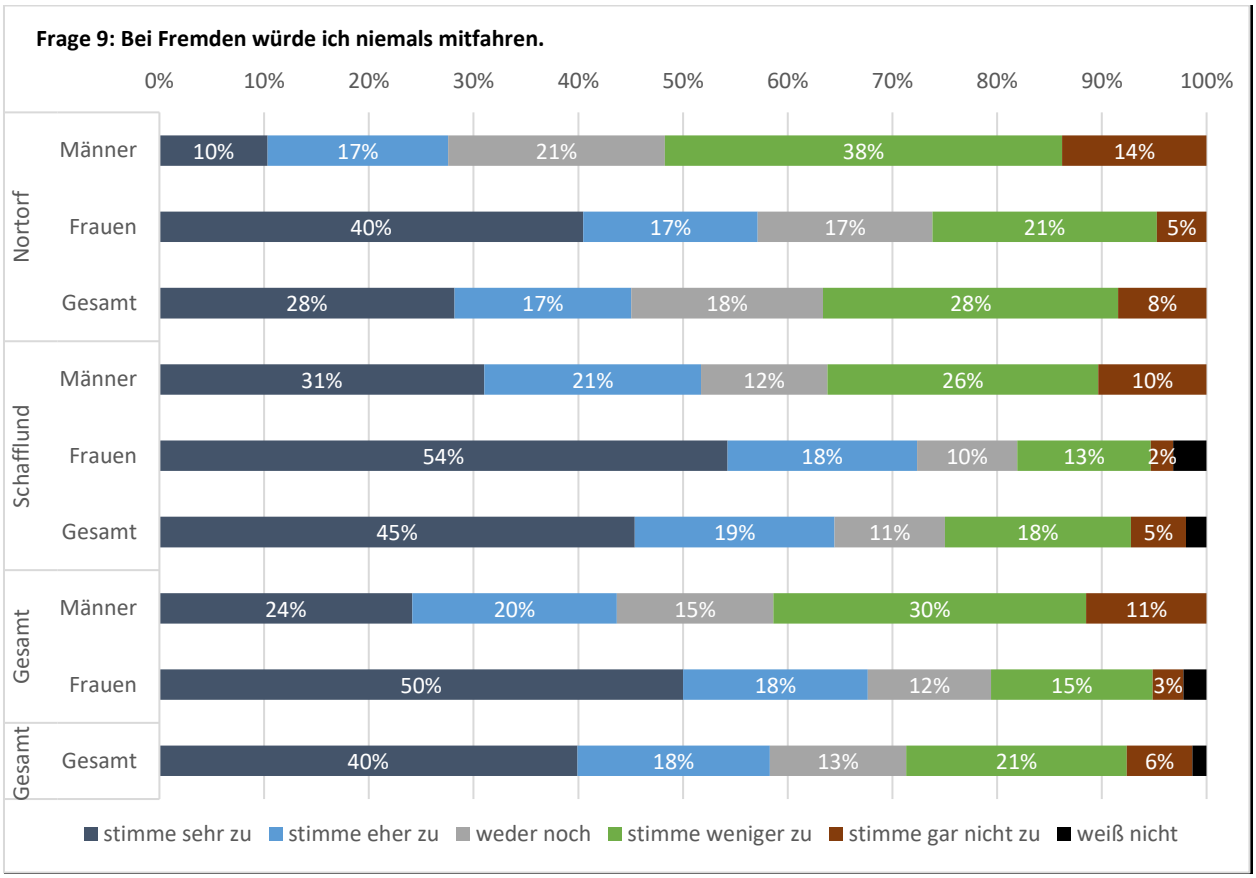


Abbildung 23: Mitfahren bei Fremden im Geschlechtervergleich

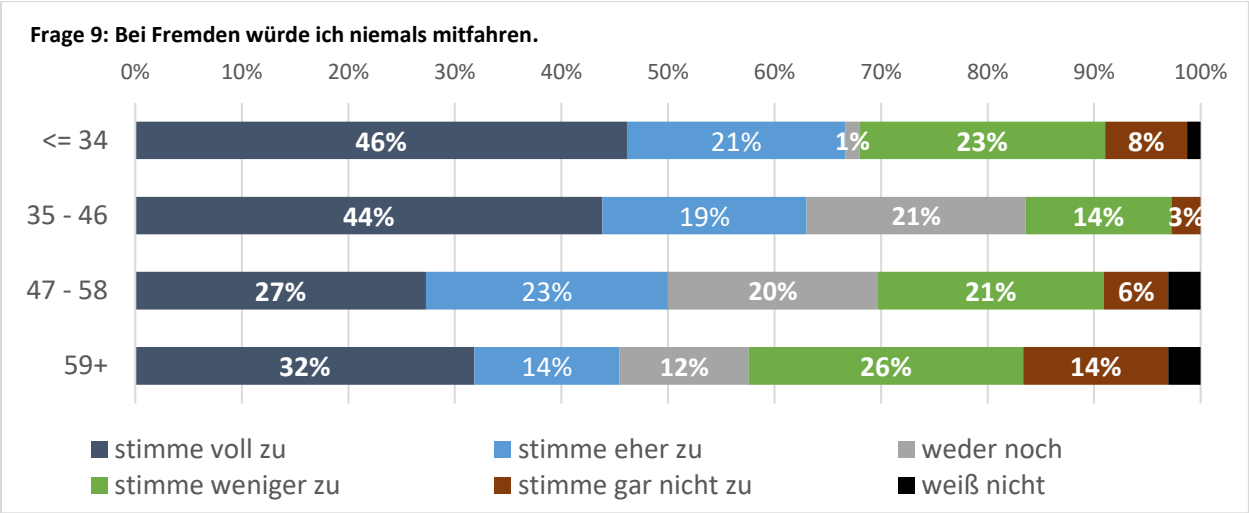


Eventuell sind es Bewohner*innen kleinerer Ortschaften wie Schafflund gewohnt, einander zu kennen, so dass eine Mitfahrt mit Fremden eher Unsicherheiten auslöst. In Kleinstädten wie Nortorf ist man es u.U. eher gewohnt, sich mit Fremden auseinanderzusetzten, so dass eine Mitfahrt mit Fremden seltener abgelehnt wird. Möglicherweise steht die Ablehnung gegenüber einer Fahrt mit Fremden auch im Zusammenhang mit aktuellen Ereignissen in Schafflund, so dass die Ablehnung nicht als aussagekräftig für ähnlich kleine Gemeinden gewertet werden kann. In zeitlicher Nähe zur Befragung ist im Schafflunder Umland eine Frau ermordet aufgefunden worden, die sich per App mit einem Fremden verabredet hatte. Dieses Ereignis hatte eine hohe mediale Präsenz und könnte vor einer Mitfahrt mit Fremden abschrecken.

Zu (2): In der Ablehnung von Fahrten mit Fremden zeigen sich geschlechterspezifische Unterschiede. Während es Frauen nicht signifikant häufiger ablehnen, Fremde mitzunehmen, lehnen sie es doch signifikant häufiger ab, bei Fremden mitzufahren. Möglicherweise fühlen sich Frauen eher ausgeliefert und/oder verwundbar, wenn sie zu jemandem zusteigen, als wenn sie selbst am Steuer ihres Fahrzeuges sitzen. Insgesamt lehnen es 68 % der Frauen eher oder sehr ab, bei Fremden mitzufahren, während unter den Männern 44 % es voll oder eher ablehnen, bei Fremden mitzufahren (vgl. Abbildung 22). Gleichzeitig ist für 11 % der befragten Männer eine Fahrt mit Fremden kein Ausschlusskriterium. Unter den befragten Frauen sind es nur 3 %.

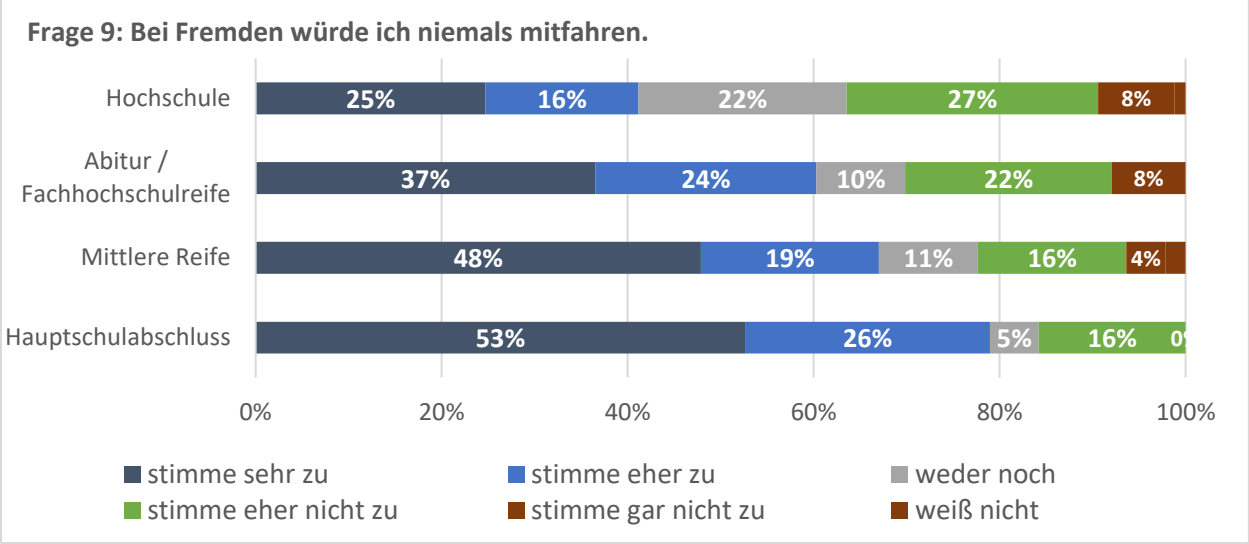
Im Vergleich der zwei Fallstudienräume zeigt sich, dass die Bereitschaft zu einer Fahrt mit Fremden in Nortorf unter den Geschlechtern stärker variiert als in Schafflund. In Nortorf stimmen 10% der Männer und 40% der Frauen voll zu, dass sie nie mit Fremden mitfahren würden, während dem in Schafflund 31 % der Männer und 54 % der Frauen voll zustimmen. In Nortorf scheint es demnach vor allem für Frauen häufig undenkbar, bei Fremden mitzufahren, für Männer jedoch deutlich seltener. In Schafflund variiert die Ablehnung einer Mitfahrt bei Fremden zwar ebenfalls unter beiden Geschlechtern, jedoch insgesamt deutlich weniger, während eine Fahrt mit Fremden deutlich häufiger abgelehnt wird.

Abbildung 24 Ablehnung von Fahrten mit Fremden nach Altersgruppen



Zu (3): Neben den Unterschieden zwischen Männern und Frauen in der Bereitschaft, mit Fremden mitzufahren, lehnen es die befragten Personen umso eher ab, bei Fremden mitzufahren, je jünger sie sind. In den Altersgruppen der unter 35-Jährigen sowie der 35 bis 46-Jährigen stimmen am meisten Personen (46 % bzw. 44 %) zu, niemals bei Fremden mitzufahren. Gleichzeitig stimmt auch unter den unter 35-Jährigen mehr als ein Viertel eher nicht oder gar nicht zu, nie bei Fremden mitzufahren. In der Mittleren Altersgruppe der 47 bis 58-Jährigen zeigt sich ein sehr heterogenes Meinungsbild. Hier sind gleichermaßen Personen vertreten, die eine Fahrt mit Fremden ablehnen oder gerade nicht. In der höchsten Altersgruppe der über 58-Jährigen zeigt sich der größte Anteil an Personen, die eine Fahrt mit Fremden eher nicht oder gar nicht ablehnen. Bei einer fremden Person mitzufahren, scheint in dieser Altersgruppe demnach deutlich seltener ein Hindernis zu sein. Möglicherweise haben Menschen im fortschreitenden Alter Erfahrungen damit gemacht, bei Fremden mitzufahren, so dass die Vorbehalte schwinden.

Abbildung 25: Bereitschaft zur Mitfahrt bei Fremden nach Bildungsabschluss



Zu (4): Je höher der Bildungsabschluss, desto eher ist eine Person bereit, bei Fremden mitzufahren. Unter den Personen mit Hauptschulabschluss lehnen 79 % der Befragten eine Fahrt mit Fremden (eher) ab. Unter den Befragten mit Hochschulabschluss sind es hingegen 41 %. Offenbar steigt mit dem Bildungsgrad die Offenheit gegenüber Fremden sowie möglicherweise auch die Reflexion der Vorteile und Hemmnisse eines gemeinsamen Fahrens.

9.6. Mitfahrbänke

Eine spezielle Form des gemeinsamen Fahrens wird durch die Nutzung von Mitfahrbänken angeregt (vgl. Kapitel 4.4). Unklar ist, welche Resonanz diese Mitfahrbänke erfahren. Hier zeigt sich zunächst, dass Mitfahrbänke weitgehend bekannt zu sein scheinen. Kaum jemand hat Fragen zur Nutzung von Mitfahrbänken mit „weiß nicht" beantwortet (vgl. Abbildung 26).

Die Mitnahme von Personen, die auf einer Mitfahrbank warten, kommt für 28 % der Befragten eher nicht oder gar nicht in Frage. Im Gegensatz hierzu stimmen 55 % der Befragten eher oder sehr zu, jemanden auf einer Mitfahrbank mitzunehmen. 16 % wählten „weder noch" oder bevorzugten es, keine Angaben zu machen. Diese Personengruppe ist offenbar unschlüssig bzw. möchte hierzu nicht Position beziehen. Blickt man auf die Nutzungsbereitschaft von Mitfahrbänken, werden erneut deutliche Unterschiede erkennbar zwischen der Bereitschaft, jemanden mitzunehmen, und der Bereitschaft, selbst mitzufahren. Zwar sind Personen, die jemanden auf einer Mitfahrbank mitnehmen würden, auch häufiger dazu bereit, eine Mitfahrbank selbst zu nutzen (r=552**). Insgesamt stimmen jedoch nur 24 % eher oder sehr zu, dass sie sich selbst eine Nutzung der Mitfahrbank vorstellen können. 39 % können sich eine Nutzung der Mitfahrbank gar nicht vorstellen, weitere 23 % eher nicht. Demnach lässt sich eine Mehrheit identifizieren, die Personen auf Mitfahrbänken mitnehmen würde. Jedoch findet sich nur eine eher kleine Personengruppe, die sich überhaupt vorstellen kann, eine Mitfahrbank selbst zu nutzen. Wenngleich demnach eine verbreitete Bereitschaft besteht, Wartende auf Mitfahrbänken mitzunehmen, sind Mitfahrbänke mehrheitlich keine Mobilitätsoption.

Abbildung 26 Nutzungsbereitschaft von Mitfahrbänken

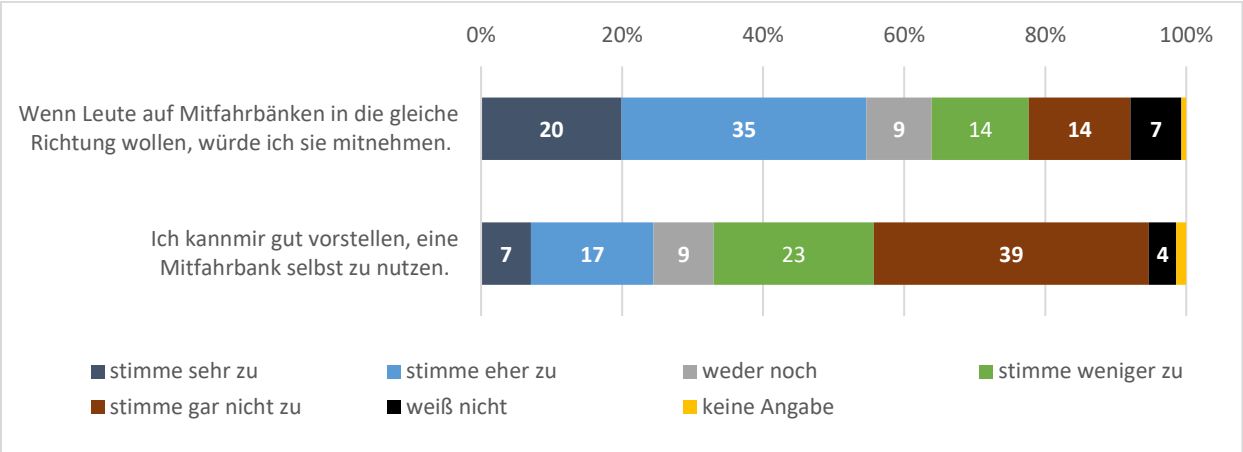


Tabelle 8 Mitfahrbänke und Bewertung von Effekten gemeinsamen Fahrens

	Bei Fremden würde ich niemals mitfahren.	Gemeinsam fahren ist gut für die Umwelt.	Gemeinsam fahren ist gut für die Nachbarschaftshilfe.	Gemeinsam fahren ist gut für die Gemeinschaft.	Beim Thema Autofahren ist mir Klimaschutz egal.	Ich bin bereit für den Klimaschutz häufiger gemeinsam zu fahren.
Wenn Leute auf Mitfahrbänken in die gleiche Richtung wollen, würde ich sie mitnehmen.	-0,519**	0,217**	0,266**	0,294**	-0,207**	0,364**
Ich kann mir gut vorstellen eine Mitfahrbank selbst zu nutzen.	-0,372**	0,163**	0,207**	0,333**	-0,166**	0,368**

Insgesamt schlagen sich in der Bewertung von Mitfahrbänken erneut zwei Lager nieder. Wer einem gemeinsamen Fahren ablehnend gegenübersteht, lehnt auch Mitfahrbänke ab. Hinzu kommen Vorbehalte gegenüber Fremden als Hürde. Wer es ablehnt, bei Fremden mitzufahren, wird auch seltener jemanden auf Mitfahrbänken mitnehmen (-0,519**) oder die Mitfahrbank selbst nutzen (-0,372**) (vgl. Tabelle 8). Wie auch bei der Bereitschaft, bei Fremden mitzufahren, sind auch eher Ältere als Jüngere bereit, Wartende auf Mitfahrbänken mitzunehmen oder Mitfahrbänke zu nutzen (r=-0,282**). Hingegen lehnen es Frauen nicht signifikant häufiger ab, Mitfahrbänke zu nutzen oder Wartende auf Mitfahrbänken mitzunehmen. Eventuell ist hier die institutionalisierte Mitnahme, die sich durch eine Mitfahrbank bietet, mit weniger Unsicherheiten verbunden, so dass sich auch Frauen häufiger beteiligen würden. Gleichzeitig sind vermehrt Personen bereit, Mitfahrbänke zu nutzen oder Wartende auf Mitfahrbänken mitzunehmen, die zugleich auch dem Klimaschutz sowie nachbarschaftlichen und gemeinschaftlichen Effekten des gemeinsamen Fahrens Relevanz beimessen (vgl. Tabelle 8).

9.7. Gemeinsam fahren und Klimaschutz

Gemeinsame Fahrten bieten eine Form der Fortbewegung zum gewünschten Ziel, die sozial integrativ, gemeinschaftsfördernd und kostensparend sein kann (vgl. Kapitel 9.2). Darüber hinaus könnten Klimaschutzeffekte dazu motivieren, Fahrten zu teilen. Wie bereits gezeigt herrscht ein breiter Konsens, dass gemeinsame Fahrten gut für die Umwelt sind. Hieran anschließend scheint ein gemeinsames Fahren als Beitrag zum Klimaschutz verbreitet sozial erwünscht zu sein. 27 % der Befragten stimmen sehr zu und weitere 42 % stimmen eher zu, dass sie zugunsten des Klimaschutzes bereit sind, häufiger gemeinsam zu fahren (Abbildung 27). Daneben zeigt eine eher kleine Gruppe Desinteresse bzw. Ablehnung gegenüber Klimaschutzbelangen. 6 % lehnen diese Aussage vollends ab, zugunsten des Klimaschutzes zu gemeinsamen Fahrten bereit zu sein. Hierunter finden sich mit leichter Tendenz eher jüngere Menschen als ältere (r= -0,187**) (Tabelle 9).

Abbildung 27: Gemeinsames Fahren und Klimaschutzbestrebungen

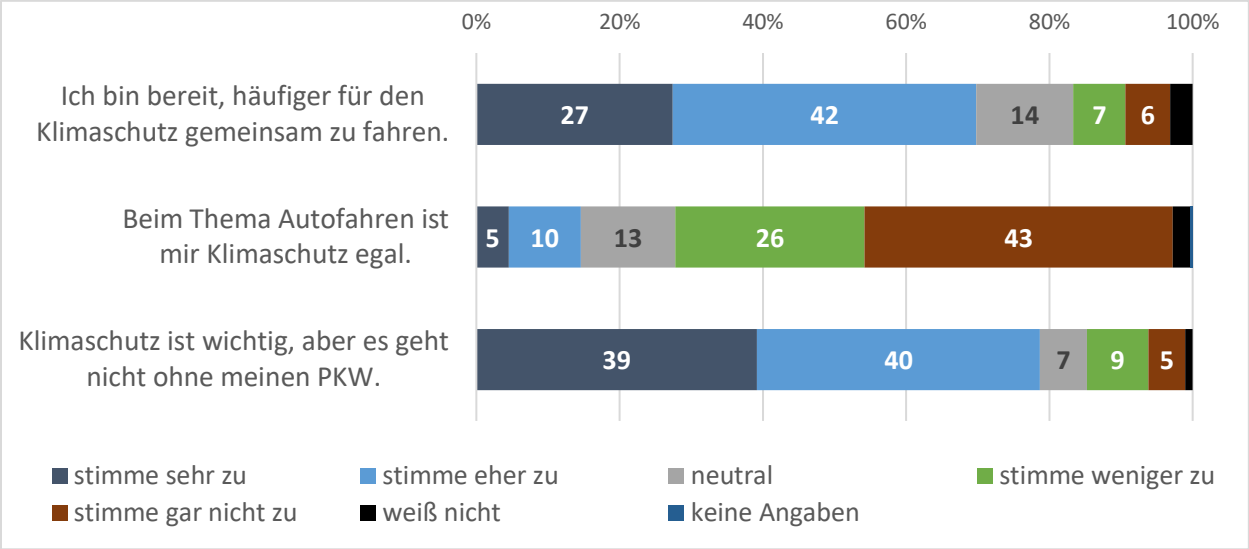
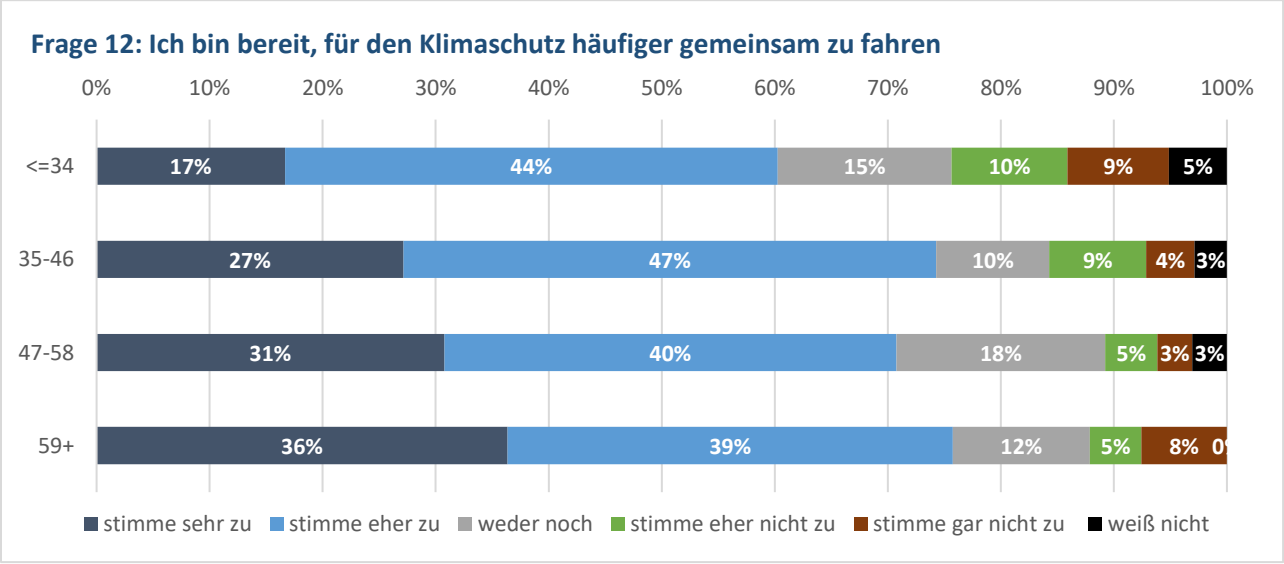


Abbildung 28: Bereitschaft aus Klimaschutzgründen nach Alter



Unter der höchsten Altersgruppe von 59 Jahren und älter stimmen am meisten Befragte voll zu, zu gemeinsamen Fahrten zugunsten des Klimaschutzes bereit zu sein (vgl. Abbildung 28). In den mittleren Altersgruppen bestehen mehrheitliche Tendenzen der Zustimmung, für den Klimaschutz gemeinsam zu fahren. Befragte unter 35 Jahren hingegen stimmen deutlich seltener sehr zu und lehnen die Aussage zugleich am häufiger eher ab oder voll ab. Zugleich scheint die PKW-Nutzung gerade auch unter jungen Menschen in den betrachteten ländlichen und kleinstädtischen Räumen eine unhinterfragte Selbstverständlichkeit zu sein.

Etwa ebenso viele, wie gemeinsame Fahrten zugunsten des Klimaschutzes voll ablehnen, stimmen voll zu, dass ihnen Klimaschutz beim Autofahren egal ist, weitere 10 % stimmen eher zu (Abbildung 27). Hierunter nannten häufiger Männer, dass ihnen Klimaschutz beim Autofahren egal ist (r= 0,205**). Gleichzeitig besteht eine leichte Tendenz, dass mit zunehmenden Bildungsgrad Klimaschutz beim Autofahren eher eine Rolle spielt (r=0,190**). So deutet sich an, dass mit zunehmender Bildung reflektierter und kritischer mit der PKW-Nutzung umgegangen wird.

Im Kontrast zu der genannten Ablehnung eines Klimaschutzbeitrages beim Autofahren nannten 43 % der Befragten, dass ihnen Klimaschutz beim Thema Autofahren ausdrücklich nicht egal ist, für 26 % ist es eher nicht egal. Im Umkehrschluss überwiegt deutlich die Haltung, dass Klimaschutzbelange auch in der PKW-Nutzung relevant sind. Hierunter zeigt sich, dass insbesondere Personen, denen Gemeinschaftsaspekte des gemeinsamen Fahrens wichtig sind, häufiger bereit sind, für den Klimaschutz gemeinsam zu fahren (r=0,549**). Auch ist für sie Klimaschutz beim Autofahren häufiger relevant (r=-0,340**). Im Anschluss an die in Kapitel 9.2 herausgestellten Cluster findet sich unter den Befragten eine Gruppe von Personen, die sowohl aus sozialen als auch aus ökologischen Gründen vermehrt motiviert sind, gemeinsam zu fahren. Gleichzeitig ist Personen, die häufig Fahrrad fahren, Klimaschutz beim Autofahren eher nicht egal (r=0,215**). Auch sind sie eher bereit, gemeinsam zu fahren (r=-0,157**). Radfahrer*innen praktizieren demnach nicht nur bereits eine nachhaltige Form der Mobilität, sondern haben tendenziell auch eine höhere Sensibilität für Klimaschutzbelange in der PKW-Nutzung.

Tabelle 9: Muster der Klimaschutzbereitschaft

	Bei Fremden würde ich niemals mitfahren. (9)	Gemeinsam fahren ist gut für die Gemeinschaft (11)	Geschlecht 1=m, 2=w	Alter	Bildungsabschluss	Häufige Nutzung PKW (1) 0=nein, 1= ja	Häufige Nutzung Rad (1) 0=nein, 1= ja	Häufige Nutzung Bus u. Bahn (1) 0=nein, 1= ja
Ich bin bereit, für den Klimaschutz häufiger gemeinsam zu fahren. (12)	-0,309**	0,549**	-	-0,187**	-	-	-0,157**	-
Beim Thema Autofahren ist mir Klimaschutz egal. (12)	0,160**	-0,340**	0,205**	-	0,190**	-	0,215**	-
Klimaschutz ist wichtig, aber es geht nicht ohne meinen PKW. (12)	0,243**	-	-	-	-	-0,316**	0,166**	0,181**

Doch auch über diese Gruppe hinaus erscheinen Notwendigkeiten des Klimaschutzes als ein gesellschaftliches Normativ, welches breit etablierte Routinen der PKW-Nutzung infrage stellt. Gleichzeitig zeigt sich, dass die Klimaschutzbestrebungen schwer mit jenen Routinen vereinbar sind. Während die Mehrheit der Befragten stark auf den MIV ausgerichtet ist (vgl. Kapitel 9), sieht sie zugleich keine Alternative zu dieser Praxis. 39 % stimmen sehr zu, dass ihnen Klimaschutz wichtig sei, sie jedoch nicht ohne ihren PKW auskommen. Weitere 40 % stimmen dem eher zu. Ob der PKW als unerlässlich angesehen wird, hängt dabei weder von dem jeweiligen Alter, dem Geschlecht oder der Erwerbsform ab. Vielmehr scheint diese Meinung über alle soziodemographischen Gruppen hinweg geteilt zu werden. Nur eine kleine Gruppe von 5 % stimme gar nicht zu, 9% stimmen eher nicht zu, dass Klimaschutz wichtig sei, es aber nicht ohne PKW ginge. Für sie stellen tendenziell das Radfahren (r= 0,159**) sowie Bus und Bahn (r= 0,190**) häufig genutzte Alternativen dar.

Erwartungsgemäß stimmen vermehrt Personen der Unverzichtbarkeit ihres PKW zu, die am häufigsten mit dem PKW unterwegs sind (r=-0,316**) und eher keine Verkehrsmittel im Umweltverbund nutzen (vgl. Kapitel 9). Unklar ist, ob diese Alternativen der Fortbewegung aus Praktikabilitäts- oder Komfortgründen nicht gewählt werden, oder ob sie im Rahmen der monomodal auf den MIV ausgerichteten Routinen nicht bedacht werden. Gleichzeitig deutet sich an, dass eine Zustimmung gegenüber der Unverzichtbarkeit des eigenen PKW mit einer vermehrten Ablehnung gemeinsamer Fahrten korreliert.

Wer es ablehnt, mit Fremden mitzufahren, ist auch seltener bereit, zugunsten des Klimaschutzes gemeinsam zu fahren (r=-0,309**). Gleichzeitig sind für diese Personengruppen Klimaschutzbelange leicht häufiger weniger wichtig (r=0.160**). Auch wird der eigene PKW eher als unverzichtbar angesehen (r=243**). Hier überwiegen Vorbehalte gegenüber Fremden und Präferenzen der PKW-Nutzung Klimaschutzbelange.

10. Zwischenfazit zur quantitativen Studie

Gemeinsam zu fahren ist keine ungewöhnliche oder gar abwegige Idee, sondern wird mehrheitlich als normal erachtet (vgl. Kapitel 9.3). Hierunter wird vor allem das gemeinsame Fahren mit der Familie, mit Freunden, Kollegen und Bekannten mit breiter Mehrheit als selbstverständlich angesehen. Zugleich werden einem gemeinsamen Fahren deutlich positive Effekte für die Umwelt und die Gemeinschaft zugeschrieben und erscheint auch finanziell als sinnvoll. Trotz dieses Selbstverständnisses sind gemeinsame Fahrten nicht verbreitet. Rund ein Viertel der Befragten praktikziert regelmäßig gemeinsame Fahrten mit Personen außerhalb des eigenen Haushaltes. Hinzu kommen Fahrten, die gemeinsam mit Haushaltsmitgliedern unternommen werden und vermutlich die häufigste Form des gemeinsamen Fahrens darstellen. Doch bewegen sich insgesamt nur 9 % der Befragten am häufigsten als Mitfahrende (vgl. Kapitel 9).

Gemeinsames Fahren als eher seltene Praxis steht im Widerspruch zu einem deutlich verbreiteten normativen Anspruch, für den Klimaschutz häufiger gemeinsam zu fahren. Die Befragten sind zwar mit deutlicher Mehrheit bereit, für den Klimaschutz häufiger gemeinsam zu fahren. Jedoch bleibt es sehr häufig bei diesem Lippenbekenntnis. Dennoch bietet die verbreitete Vorstellung von gemeinsamen Fahrten als ‚normal' und ‚aus Klimaschutzgründen sozial erwünscht' eine gute Basis, um

gemeinsame Fahrten als Mobilitätspraxis stärker zu etablieren. Hinzu kommt die verbreitete Einschätzung, dass gemeinsame Fahrten die Nachbarschaft und die Gemeinschaft stärken. Diese normativen Vorstellungen können etwa einem Appell an die soziale Verantwortung Resonanz bieten, wenn es darum geht, zu gemeinsamen Fahrten zu motivieren.

In der praktischen Umsetzung stehen gemeinsame Fahrten vor allem im Konflikt zu verbreiteten Flexibilitätsansprüchen und Vorbehalten gegenüber Fremden. Wer Vollzeit berufstätig ist, erwägt selten gemeinsame Fahrten und besteht stattdessen auf eine Flexibilität der individuellen PKW-Nutzung. Diejenigen, die gemeinsame Fahrten erwägen, denken diese zumeist als Fahrten mit bekannten Personen. Fremde mitzunehmen oder mehr noch mit Fremden mitzufahren, kommt nur für eine kleine Personengruppe in Frage. In der Folge sind auch Mitfahrbänke nur bedingt eine Option. Nicht nur, dass sich Mitfahrende der Gunst der Fahrenden ‚ausliefern', gleichzeitig sind Mitfahrbänke nicht mit den Ansprüchen an eine flexible und verlässliche Mobilität vereinbar.

Demgegenüber ist ein gemeinsames Fahren insbesondere mit Freunden, Kollegen und Bekannten eine etablierte und zugleich auch rationale Praxis. Dabei werden gemeinsame Fahrten eher nicht als lästig oder umständlich empfunden. Dennoch funktionieren gemeinsame Fahrten nur, wenn man über eine ausreichende zeitliche Flexibilität verfügt, um Fahrten mit anderen zu koordinieren, bzw. bereit ist, diese Flexibilität zugunsten gemeinsamer Fahrten zu erbringen.

Insgesamt tritt eine Gruppe von Befragten hervor, die gemeinsame Fahrten als wenig sinnhaft ansieht und sie grundsätzlich ablehnt. Hinzu kommen Personen, die speziell die Konfrontation mit Fremden als unannehmbar ablehnen. Dem gegenüber zeigt sich eine größere Gruppe, die gemeinsame Fahrten aus teils verschiedenen Gründen als äußerst sinnvoll und wünschenswert ansieht. Diese Einstellung bietet gute Voraussetzungen für die Verbreitung gemeinsamer Fahrten. Unklar bleibt jedoch, inwiefern diese Offenheit gegenüber gemeinsamen Fahrten in eine gelebte Praxis münden kann, wie also ein gemeinsames Fahren mit den individuellen Lebensumständen und den verfügbaren Handlungsmöglichkeiten vereinbar ist.

QUALITATIVE ERHEBUNG

11. Rahmen und Vorgehensweise

Im Rahmen der qualitativen Studie wurden in Schafflund und Nortorf teilnarrative Interviews geführt. Zusätzlich fand in Nortorf eine Fokusgruppe mit einer 11. Schulklasse an der Gemeinschaftsschule Nortorf statt. Zunächst erfolgt eine Schilderung der Datenerhebung mithilfe der geführten Interviews. Hieran anschließend erfolgt eine Darlegung der empirischen Erkenntnisse. Die Ergebnisdarstellung setzt sich dabei aus drei Bausteinen zusammen. In Kapitel 12 erfolgt zunächst eine Deskription dominanter Praktiken und Meinungen, die empirisch identifiziert werden konnten. Als Kern der Analyse erfolgt in Kapitel 13 eine vertiefende Analyse zur Differenzierung unterschiedlicher Bewertungsmuster gemeinsamen Fahrens. Ergänzend hierzu zeigt Kapitel 14 die Ergebnisse einer Fokusgruppe, die sich den Meinungen und Bedarfen von Jugendlichen widmet.

11.1. Vorgehensweise der Interviewerhebung

Von November 2019 bis März 2020 wurden insgesamt 21 Interviews geführt, hierunter 10 in Schafflund und 11 in Nortorf. Interviewteilnehmende waren ausschließlich Personen, die an der Befragung teilnahmen und sich zu einem Interview bereiterklärten. Sie wurden demnach mit der Befragung akquiriert (vgl. Kapitel 7). Männer und Frauen sind annähernd gleich stark vertreten. Auch wurden gleichermaßen Interviews mit Vollzeit- und Teilzeit-Berufstätigen bzw. Selbstständigen, sowie mit Personen im Rentenalter geführt. Die Teilnehmenden zeigen eine breite Altersverteilung. Personen zwischen 50 und 70 nahmen besonders häufig teil. Demgegenüber konnten keine Teilnehmenden unter 30 sowie über 75 gewonnen werden (vgl. Tabelle 10).

Tabelle 10 Altersverteilung der Interviewteilnehmenden

Alter	30 - <40	40 - <50	50 - <60	60 - <70	>70
Anzahl	5	3	6	5	2

Kürzel für Teilnehmende aus Nortorf	Schafflund
1. A (w,N) (50-6)	1. L(m,S) (30-40)
2. B (w,N) (40-50)	2. M(w,S) (Ü60)
3. C (w,N) (40-50)	3. N1 (w,S) & N2(m,S) (30-40)
4. D (m,N) (50-60)	4. O1 (m,S) & O2 (w,S) (50-60)
5. E (m,N) (50-60)	5. P1(m,S) und P2(w,S) Ü60
6. F (m,N) (60-70)	6. Q (w.S) (50-60)
7. G (w,N) (20-30)	7. R (m,S) (ü60)
8. H (m,N) (30-40)	8. S(w,S.)(50-60)
9. I 1 (m,N) und I2 (w,N), (Ü60)	9. T(m,S) (Ü60)
10. J1 (m,N) & J2(w,N) (30-40)	10. U(w,S)(50-60)
11. K (w,N) (30-40)	

m/w=Geschlecht N/S = Fallstudienraum (x-X)= Alter

11.2. Ablauf und Inhalte des Interviews

Die qualitativen Interviews dauerten zwischen 35 und 60 Minuten und gliedern sich in fünf Phasen, wobei auf Phase I im Laufe der Erhebung verzichtet werden musste.

Phase 1 Einstieg per Foto: Die Teilnehmenden wurden gebeten, zum Interviewtermin ein Foto mitzubringen, das wiedergibt, wie die Person für gewöhnlich mobil ist. Da dieses Vorgehen in den ersten vier von fünf Interviews nicht funktioniert hat, wurde dieser Erhebungsschritt verworfen.

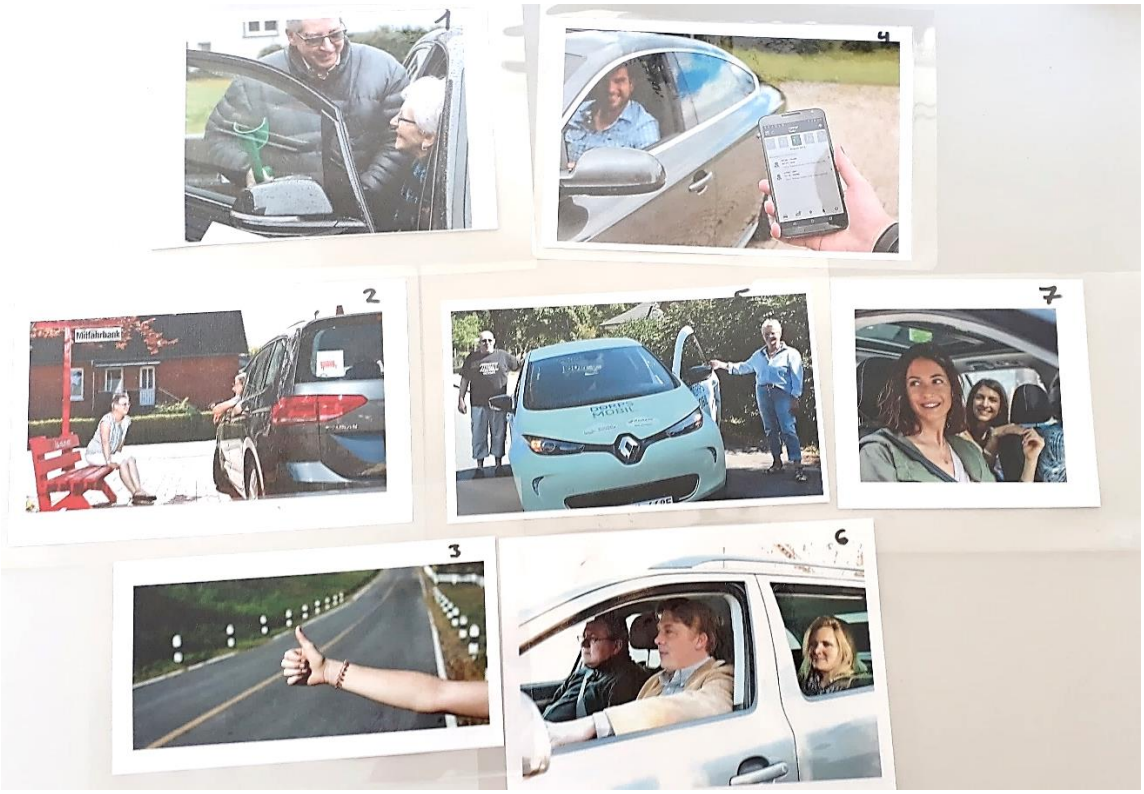
Phase 2 individuelle Mobilitätspraktiken: Die Teilnehmenden beschrieben zunächst, wie sie für gewöhnlich mobil sind. Dabei wurden Abwägungen der Verkehrsmittelwahl thematisiert. Zudem erörterten die Interviewten, inwiefern sie mit ihrer gegenwärtigen Mobilitätspraxis zufrieden sind und was sie sich idealerweise wünschen. Auf diese Weise wurden bestehende Mobilitätspraktiken sowie die jeweiligen Einstellungen zu dieser Praxis erkennbar. Auch zeigen sich implizite Selbstverständnisse, die die ausgeübte Mobilitätspraxis und auch die gewünschte Mobilität anleiten.

Phase 3 Erfahrungen und Einstellungen zum gemeinsamen Fahren: Anknüpfend an die Ausführungen über die alltägliche Mobilitätspraxis wurde das Gespräch auf gemeinsame Fahrten gelenkt. Die Teilnehmenden berichten von ihren Erfahrungen mit gemeinsamen Fahrten. Dabei zeigt sich, welche Formen gemeinsamen Fahrens vertraut sind und wie gemeinsame Fahrten erlebt wurden. Aufbauend auf die dargelegten Erfahrungen wurde im Dialog herausgearbeitet, welche Formen des gemeinsamen Fahrens unter welchen Bedingungen in Frage kommen.

Phase 4 Fotoimpulse: Nach den Schilderungen individueller Erfahrungen mit gemeinsamen Fahrten nahmen die Teilnehmenden zu unterschiedlichen Formen gemeinsamen Fahrens Stellung. Als Impuls für diese Stellungnahme wurden den Teilnehmenden gleichzeitig sieben Fotos mit folgenden Motiven gezeigt (vgl. Abbildung 29):

1. Mitnahme als Nachbarschaftshilfe
2. Mitnahme per Mitfahrbänke
3. Trampen
4. Mitfahren per Mitfahr-App
5. Dörpsmobil
6. Fahrgemeinschaft unter Kolleg*innen
7. gemeinsame Fahrten unter Freunden/Bekannten

Abbildung 29 Formen gemeinsamen Fahrens: Fotoimpulse im Interview



Eigene Darstellung

Die Teilnehmenden wählten nacheinander Fotos aus, beginnend mit jenen Motiven, die sie als besonders ansprechend oder vertraut erachteten, und beschrieben und bewerteten die Motive nacheinander. Auf Nachfrage wurden die Motive von der Interviewerin erläutert. Mit der Auswahl der

Bilder und der hiermit verbundenen Stellungnahme geben die Teilnehmenden Einstellungen und Assoziationen zu den dargestellten Szenen preis, sowie auch emotionale Momente der Abwägung von gemeinsamen Fahrten als Mobilitätsoption. Hierzu gehören etwa Ängste und Unbehagen, aber auch Euphorie und Gemeinschaftsgefühl. Indem die Teilnehmenden die Motive gegenüberstellten und vergleichend bewerteten, traten unterschiedliche Wahrnehmungsweisen der Formen gemeinsamen Fahrens schärfer hervor. Auch wurden Abwägungen erkennbar, nach denen eine Form des gemeinsamen Fahrens als Option angenommen oder ausgeschlossen wird.

Phase 5 Verkehrswende und Klimaschutzaspekte: Um eine Rückbindung der Bewertung gemeinsamen Fahrens unter Zielsetzungen einer Verkehrswende vorzunehmen, wurden zum Ende des Gesprächs persönliche Einstellungen zu Klimaschutzaspekten in der Mobilität thematisiert. Ziel ist es herauszuarbeiten, welche Rolle Klimaschutz-Belange bei der Ausgestaltung der alltäglichen Mobilität spielen. Ebenso ist von Interesse, inwiefern ein gemeinsames Fahren mit Klimaschutzbelangen in Verbindung gebracht wird.

Die Phaseneinteilung diente als Leitlinie, um sicherzustellen, dass alle relevanten Zusammenhänge im Interview thematisiert wurden. Die Reihenfolge, in der die Inhalte thematisiert wurden, richtete sich primär nach den Gesprächsbeiträgen der Teilnehmenden. Die Interviews verliefen möglichst offen, so dass die Teilnehmenden alle als relevant erachteten Aspekte einbringen konnten. Die Interviews wurden transkribiert, um sie anschließend mithilfe der Software MAXQDA zu analysieren. Die Analyse mündet in einer Typenbildung, in der charakteristische Einstellungen zum gemeinsamen Fahren als Ausdruck impliziter Sinnsysteme zu Typen zusammengefasst werden.

11.3. Charakterisierung der qualitativen Stichprobe

Die Teilnehmerschaft der qualitativen Interviews konzentriert sich auf die ‚breite Mitte' der Bewohnerschaft von Nortorf und Schafflund. Es werden vor allem Ansichten der am stärksten vertretenen demographischen Gruppen möglichst breit erfasst und aufgearbeitet.

Aufgrund des begrenzten Forschungszeitraums und begrenzter Kapazitäten konnten nicht alle relevanten Gruppen in die Erhebung mit einbezogen werden. Hier war vor allem der Zugang zu Jugendlichen und Ältesten limitiert. Im Rahmen der Interviewerhebung wurden aus rechtlichen Gründen nur Teilnehmende bedacht, die über 18 Jahre alt sind. Gerade junge Menschen unter 18, ohne Fahrerlaubnis und ohne eigenen PKW, haben spezielle Mobilitätsbedürfnisse und sind auf Unterstützung angewiesen, die ihnen durch gemeinsame Fahrten geboten werden kann. Um diese Gruppe zu erreichen, bietet sich eine gesonderte Studie mit angepassten Methoden an, wie vor allem mobile, begleitende Zugänge ethnographisch orientierter Forschung. Alternativ wurde ein Fokusgruppe mit Jugendlichen durchgeführt, die Hinweise auf die Bedarfe und Sichtweisen junger Menschen unter 18 gibt (Kapitel 14).

Neben den Jugendlichen konnten ebenfalls keine Personen für ein Interview gewonnen werden, die altersbedingt mobilitätseingeschränkt sind und nicht selbst Autofahren können oder dürfen. Ein schwieriger Zugang zu jenen Personen hat dazu geführt, dass diese Gruppe im zeitlichen Rahmen der Studie nicht erreicht werden konnte. Hier empfiehlt sich eine gesonderte Erhebung, in der ausreichend Kapazitäten zur Auffindung und Kontaktherstellung, zum Vertrauensaufbau im Feld sowie schließlich zur Interviewführung, u.U. auch mit angepassten Methoden, verfügbar sind. Gleichermaßen nicht erreicht wurden körperlich und geistig eingeschränkte Personen, sozial benachteiligte

und/oder marginalisierte Personengruppen, die ebenfalls von gemeinsamen Fahrten als Mobilitätsoption profitieren könnten. Auch hier war der Zugang zu betroffenen Personen im Rahmen der gegebenen Kapazitäten nicht zu realisieren.

Nichtsdestoweniger ermöglichen es die erhobenen Interviews, Ansichten und Selbstverständnisse der ‚breiten Mitte' quantitativ relevante Gruppen aufzuarbeiten. Für eine erste Einordnung der gewonnen Teilnehmerschaft können drei vordergründige Motivlagen identifiziert werden, die zu einer Interviewteilnahme geführt haben. Sie geben bereits grob Aufschluss über das Spektrum an Haltungen, die die erreichten Teilnehmenden mitbringen. Hierzu gehören

- Teilnehmende, die sich für sozialökologische Themen interessieren und um eine nachhaltige Mobilität bemüht sind,
- Teilnehmende, die hilfsbereit und allgemein interessiert sind und gerne bereit sind, etwas zum Thema beizutragen,
- Teilnehmende, die gemeinsamen Fahrten im Besonderen bzw. Belangen einer Verkehrswende im Allgemeinen kritisch gegenüberstehen und diese Haltung einbringen möchten.

12. Deskription allgemeiner Erkenntnisse

Anhand der Interviews konnten kollektive Muster der Mobilitätspraxis wie auch der Wahrnehmung und Bewertung gemeinsamen Fahrens identifiziert werden. Die nachfolgenden Ausführungen sollen einen Überblick über verbreitete Praktiken und Meinungen geben. Hierzu werden zunächst wesentliche Mobilitätspraktiken beschrieben, wie sie in den Interviews geschildert wurden. Anschließend erfolgt eine zusammenfassende Beschreibung von Meinungen, Einstellungen und Haltungen gegenüber unterschiedlichen Formen gemeinsamen Fahrens.

12.1. Kollektive Muster der Mobilitätspraxis

Während die Ergebnisse der quantitativen Studie dazu dienen, Einstellungen zum gemeinsamen Fahren näherungsweise zu quantifizieren, ist es das Ziel der qualitativen Studie, weiterreichende Zusammenhänge der Zustimmung und Ablehnung gemeinsamen Fahrens herauszuarbeiten. Hierzu erfolgt zunächst eine Deskription kollektiver Muster der Mobilitätspraxis, die anhand der Interviews identifiziert werden konnten.

In der Aufschlüsselung Mobilitätspraktiken in Interviewphase 2 zeigen sich verschiedene Selbstverständnisse, wie Mobilität funktioniert bzw. funktionieren sollte. Diese Selbstverständnisse geben Aufschluss, inwiefern unterschiedliche Gruppen dazu bereit sind, ihre Mobilitätspraxis zu ändern. Auch wird erkennbar, ob bestehende Mobilitätspraktiken anschlussfähig sind für gemeinsame Fahrten. In der fallvergleichenden Analyse konnten kollektive Muster der Mobilitätspraxis und die hiermit verbundenen Selbstverständnisse herausgestellt werden. Hierbei bestätigte sich eine verbreitete monomodale Ausrichtung auf den MIV. Mit einer Ausnahme verfügen alle Teilnehmenden über mehr als einen PKW, der täglich genutzt wird. Klimaschutz in der Mobilität wird mehrheitlich eng mit einem Wechsel zu einem E-Fahrzeug assoziiert. Eine ÖV-Nutzung oder das Radfahren werden demgegenüber vielfach nur auf Nachfrage in diesem Kontext thematisiert.

Der MIV wird gegenüber dem ÖV als weitgehend alternativlos wahrgenommen. Das vorhandene ÖV-Angebot erscheint einhellig als zu teuer und nicht praktikabel. Es fehlen Verbindungen, Verbindungen sind unzuverlässig, oder die Reisezeit gegenüber dem MIV ist durch Taktung und Umstiege unverhältnismäßig länger. Im Vergleich zum ÖV erscheinen Fahrgemeinschaften als attraktiver, da sich die Reisezeiten hier nicht wesentlich erhöhen. Fallübergreifend zeigt sich eine monomodale MIV-Nutzung insbesondere für Wege, die an feste Zeiten gebunden sind, wie alltägliche Arbeitswege sowie regelmäßige Wege zu Freizeitaktivitäten. Hier verhindert es eine enge zeitliche Taktung im Tagesablauf, dass auf weniger flexible und oft langsamere Verkehrsmittel wie Bus, Bahn und Rad zurückgegriffen wird. Zeitliche Zwänge, die aus einer engen Taktung des Tagesverlaufes resultieren, werden dabei unhinterfragt als gegeben und unveränderlich angesehen. Nur wenn keine Arbeitswege zurückgelegt werden müssen, werden auch Alternativen zum MIV in Betracht gezogen. Dies gilt etwa für Personen in Elternzeit oder im Ruhestand, die über ein höheres Maß an Flexibilität verfügen. Ebenso ist für umweltbewusste Personen der ÖV im Urlaub und für Freizeitunternehmungen eine Option. Unter diesen Bedingungen besteht kein zeitlicher Druck, ans Ziel zu gelangen, während die ÖV-Nutzung zugleich ein Teil des Freizeitereignisses ist.

12.2. Bewertungsmuster von Formen gemeinsamen Fahrens

In Phase 3 des Interviews wurden Erfahrungen aufgearbeitet, die Teilnehmende mit gemeinsamen Fahrten gemacht haben. In Phase 4 werden weitere Formen gemeinsamen Fahrens gegenübergestellt. Die Teilnehmenden bewerten die Formen und beziehen sich dabei sowohl auf ihre Mobilitätsbedarfe und -ansprüche, als auch auf emotionale Assoziationen. Aufbauend auf diese Erhebungsschritte werden unterschiedliche Wahrnehmungs- und Bewertungsweisen der Formen gemeinsamen Fahrens erkennbar. Dabei wird keine Quantifizierung der Ausprägungen angestrebt, sondern die Erschließung unterschiedlicher Zugänge zu den Mobilitätsformen. Über diese Zusammenfassung hinaus finden sich detaillierte Zusammenhänge in der Bewertung gemeinsamen Fahrens in der Typologie in Kapitel 13.

Nachbarschaftshilfe ist eine vertraute und erwünschte Praxis, an der man sich bereitwillig beteiligt. Teils wird diese Nachbarschaftshilfe auch aktiv angeboten, etwa gegenüber älteren Menschen, Haushalten mit nur einem PKW oder in der gegenseitigen Unterstützung von Hol- und Bringfahrten von Kindern. Allerdings wurde diese Hilfe eher nur einmalig und/oder nur in Ausnahmesituationen praktiziert.

Fahrgemeinschaften mit Freunden und Bekannten werden primär in der Freizeit praktiziert. Sie gelten als selbstverständlich und werden als sinnvoll und erstrebenswert angesehen, sofern es im Verhältnis zu den empfundenen Umständen steht. Dabei werden die Fahrgemeinschaften als Hilfe unter Freunden oder auch als gemeinschaftliches Ereignis erlebt. *Arbeitswegbezogene Fahrgemeinschaften* werden allgemein als sinnvoll, jedoch nicht praktikabel betrachtet. Wenngleich vielfach der Wunsch besteht, Fahrgemeinschaften zu bilden, um Kosten zu sparen und nicht selbst fahren zu müssen, finden sich selten Fahrgemeinschaften zusammen. Gelingen Fahrgemeinschaften, so sind diese meist auf ausgewählte Wochentage oder auf einzelne Ereignisse beschränkt. Auch sind es primär Fahrgemeinschaften unter befreundeten Kolleg*innen oder Nachbar*innen. Hier wird der Abstimmungsaufwand dadurch aufgewogen, dass die gemeinsame Fahrt einen willkommenen Austausch eröffnet. Fahrgemeinschaften unter entfernten Kolleg*innen oder zuvor Unbekannten sind

unwahrscheinlich. Hier bestehen Vorbehalte gegenüber Unbekannten, oder die Bereitschaft zur Koordination gemeinsamer Fahrten ist gering.

Als Hauptgrund für das seltene Gelingen von Fahrgemeinschaften tritt die hohe Flexibilität der Arbeitszeitgestaltung hervor. Sie führt dazu, dass man sich nicht auf andere einstellen kann und möchte. Hier besteht augenscheinlich eine Kontroverse: während die flexible Arbeitszeitgestaltung dazu genutzt werden könnte, sich mit anderen abzustimmen oder auf die festen Arbeitszeiten anderer einzugehen, wird gerade die Flexibilität als Grund des Scheiterns von Fahrgemeinschaften formuliert. Gemeinsame Fahrten schränken diese Flexibilität ein, so dass die gewünschten Tagesabläufe nicht ‚funktionieren'. Darüber hinaus ist es eher denkbar jemanden mitzunehmen als selbst mitzufahren. Am Arbeitsort ohne eigenen PKW zu verbleiben ist schwer denkbar und wird als ein ‚Festsitzen' erlebt. ÖPNV-Angebote können dieses Gefühl der Immobilität nicht aufwiegen, sondern sind eher eine ‚Notfalllösung', die es zu vermeiden gilt.

Die Thematisierung des *Trampens* beschränkt sich auf Überlegungen, Trampende mitzunehmen. Selbst zu trampen wird nicht in Betracht gezogen. Während der überwiegende Teil Trampen als legitime Mobilitätsform ansieht, lehnt ein Teil der Interviewten Trampen als unerwünscht ab. Trampen erscheint als eine spezielle Praxis außerhalb des Alltäglichen. Trampen wie auch die Mitnahme von Trampenden werden als besondere Ereignisse beschrieben - im Positiven wie im Negativen. Es war in der Vergangenheit normal, heute ist es jedoch kaum zu beobachten – so die allgemeine Wahrnehmung. Trampen steht für Jugend und Abenteuer, aber auch für knappes Geld. Die Mitnahme von Trampenden wird vielfach als Akt der Solidarität gedeutet, dem man nach Möglichkeit nachgehen sollte. Vereinzelt werden Trampende als willkommene Gesprächspartner betrachtet. Ob jemand mitgenommen wird, ist entweder eine grundsätzliche Entscheidung oder wird anhand der äußeren Erscheinung beurteilt. Die trampende Person sollte dem vertrauten Menschentyp entsprechen und sympathisch erscheinen. Ob dies zutrifft, wird als Bauchentscheidung beschrieben. Im Kontrast zu dieser positiven Einstellung lehnt ein Teil der Interviewteilnehmenden Trampen als zu gefährlich und unangebracht ab. Das Mitnehmen von Trampenden steht hier nicht für Solidarität und Austausch, sondern für Leichtsinn.

Mitfahrbänke scheinen in ihrer Intention und Funktionsweise weitgehend bekannt zu sein. Aufgestellte Mitfahrbänke werden interessiert bis kritisch beobachtet. Dabei mehren sich Erfahrungen, dass Mitfahrbänke nicht genutzt werden. Es wird jedoch nicht thematisiert, ob eine Nutzung für die Teilnehmenden in Frage käme. Der Adressatenkreis ist demnach jemand anders, aber nicht man selbst. Eine Mitfahrbank zu nutzen, kommt höchstens aus Spaß in Frage. Für die Nutzung besteht kein Bedarf. Mitfahrbänke bieten keine zuverlässige und terminierbare Verbindung. Teils verhindert die normative Vorstellung, dass man nicht mit Fremden fahren sollte, eine Nutzung. Hier deckt sich die Bewertung von Mitfahrbänken mit der Bewertung des Trampens. Wer dem Trampen aufgeschlossen ist oder gar selbst mal getrampt ist, findet auch an der Idee einer Mitfahrbank Gefallen und ist bereit, spontan Personen auf Mitfahrbänken mitzunehmen.

Mitfahr-Apps gelten als eine gute Idee, um gemeinsame Fahrten zu fördern. Sie eröffnen eine Möglichkeit, das Vertrauen gegenüber Fremden zu fördern. Insbesondere, dass ein Account mit (Klar)Namen sowie einem Profil mit Profilbild in der App hinterlegt ist, schafft Vertrauen. Man sieht, mit wem man es zu tun hat und kann die Person einschätzen. Hinzu kommen Bewertungen von

Nutzer*innen als vertrauensfördernd. Teils werden Bewertungen auch explizit abgelehnt, um Denunzierungen zu vermeiden. Wer eine skeptische Haltung gegenüber anderen Gesellschaftsmitgliedern hat, geht davon aus, dass Profile in Mitfahr-Apps manipuliert werden und so ebenfalls eine Gefahr droht, wenn man sich an gemeinsamen Fahrten per App beteiligt. Zusätzlich wird es als vertrauenserweckend wahrgenommen, wenn es sich um eine regionale App handelt, so dass nur Menschen aus dem eigenen Ort und der näheren Umgebung teilnehmen. Unter der Anwohnerschaft sind demnach keine Personen zu erwarten, die andere gefährden könnten. Es besteht verbreitet die Bereitschaft, Fahrten in einer regionalen Mitfahr-App anzubieten. Allerdings besteht kaum Interesse mitzufahren. Eine Mitfahrt ist mit zu vielen Unsicherheiten verbunden. Wichtig ist etwa, dass die Mitnahme verlässlich ist und dass auch ein Rückweg gesichert ist.

Das *Dörpsmobil* ist in Schafflund weitgehend bekannt, die Nutzungsmodalität jedoch weniger. Das Dörpsmobil wird überwiegend für ein sinnvolles Angebot gehalten, wenngleich kein Bedarf besteht. Vereinzelt wird das Dörpsmobil als hilfreicher Schritt zur Loslösung vom eigenen PKW gesehen. Für Kritiker macht nur ein eigener PKW Sinn, der jederzeit vor der Tür verfügbar ist. In Nortorf ist das Dörpsmobil nicht verbreitet. Teils wird der Wunsch nach einem Car Sharing geäußert, um auf den Zweitwagen verzichten zu können. Ein PKW muss jedoch für unvorhergesehene Ereignisse verfügbar sein und um sich die Flexibilität des eigenen PKW zu erhalten.

13. Typologie

Die zuvor dargelegte Deskription gibt einen Überblick über verbreitete Mobilitätspraktiken sowie über dominante Bewertungen gemeinsamen Fahrens. Um die Hintergründe dieser Bewertungen nachvollziehen zu können, braucht es einen genaueren Blick auf die subjektiven Sichtweisen der Interviewteilnehmend. Ziel ist es, zu verstehen, warum die Interviewteilnehmenden gemeinsame Fahrten in bestimmter Form bewerten und unter welchen Bedingungen gemeinsame Fahrten für sie eine Mobilitätsoption darstellen könnte. Eine Differenzierung dieser Zusammenhänge gelingt durch eine methodisch kontrollierte Aufschlüsselung der ausgeübten Praktiken sowie der Meinungen und Einstellungen mithilfe interpretativer Verfahren der Rekonstruktion und Typologisierung charakteristischer Sinnmuster.

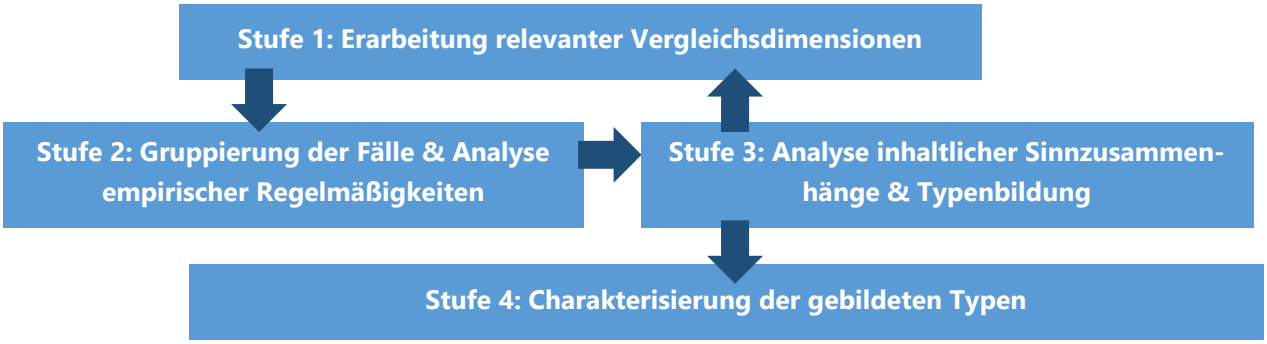
13.1. Analyseverfahren der Typenbildung

Das Analyseverfahren der Typenbildung folgt dem Grundverständnis der Rekonstruktiven Sozialforschung. Sie zielt darauf ab, Sinnbildungsprozesse methodisch kontrolliert zu rekonstruieren (BOHNSACK 2014; PRZYBORSKI, WOHLRAB-SAHR 2014). Als eine Grundannahme wird Sinnhaftigkeit hierbei als sozial hergestellt betrachtet. Demnach werden auch sinnhafte Deutungen und Bewertungen gemeinsamen Fahrens als sozial hergestellt begriffen. Dabei erfolgt die Herstellung von Sinnhaftigkeit im Vollzug sozialer Praktiken (SCHMIDT 2012). Subjekte erfahren ihre soziale und dingliche Umwelt unterschiedlich, je nachdem, welche Erfahrungen sie verinnerlicht haben und welchen Werten und Einstellungen sie folgen. So werden auch Formen und Phänomene gemeinsamen Fahrens sehr unterschiedlich erfahren. Die Art und Weise wiederum, wie Subjekte Formen und Phänomene gemeinsamen Fahrens sehen und verstehen, folgt verinnerlichten Sinnmustern der subjektiven Disposition. Sie leiten implizit an, wie Entitäten und soziale Situationen in einer spezifischen Weise als sinnhaft erschlossen werden.

Während implizite Sinnmuster das Tun anleiten, werden sie sogleich auch im Tun erkennbar. Genauer spiegeln sich die subjektiv verfolgten Sinnmuster in der Art und Weise wider, wie Subjekte im Rahmen des Interviews ein Thema aufgreifen und verhandeln und in welcher Weise sie sich emotional angesprochen fühlen (EVERTS et al. 2011; SCHMIDT 2012). Gelingt es, diese Sinnmuster für den Umgang mit Formen und Phänomenen gemeinsamen Fahrens zu identifizieren, so lässt sich ein weitreichendes Verständnis schaffen, wie unterschiedliche Subjekte gemeinsames Fahren als Mobilitätsoption verstehen und bewerten. Ziel der Analyse ist es demnach, anhand der im Interview getätigten Aussagen implizite Sinnmuster subjektiver Vorstellungen und Verständnisse gemeinsamen Fahrens herauszuarbeiten. Entscheidend ist dabei weniger, was eine interviewte Person innerhalb der vorliegenden Interviewtranskripte sagt, welche sachlichen Informationen sie also über gemeinsames Fahren äußert. Hierzu erfolgte bereits eine zusammenfassende Darstellung in Kapitel 12. Im Mittelpunkt der Analyse steht vielmeher, *wie*, also nach welcher Sinnhaftigkeit, Formen und Phänomene gemeinsamen Fahrens im Interview abgehandelt werden (Bohnsack 2014, 198f.) .

Einzelne Interviewsequenzen werden dahingehend untersucht, wie etwas thematisiert wird und welche immanente Sinnhaftigkeit hierüber erkennbar wird. Darüber hinaus zeigen sich insbesondere in einer Gegenüberstellung von Interviewsequenzen unterschiedlicher Interviewteilnehmenden charakteristische Ausprägungen, wie Subjekte einen Sachverhalt auf unterschiedliche Weise thematisieren, deuten und verhandeln (Bohnsack 2014, 198f.). Doch ebenso, wie sich subjektiv verschiedenen Ansichten zeigen, sind auch soziale Muster erkennbar. Subjektive Sinnmuster werden subjektiv angeeignet und verfolgt, sie sind aber zugleich auch soziale Sinnmuster, die in spezifischen gesellschaftlichen Kontexten angeeignet und geteilt werden. So ergeben sich auch intersubjektive Übereinstimmunen in der Wahrnehmung und Bewertung gemeinsamen Fahrens. Diese Übereinstimmungen sind zugleich Gegenstand einer Typenbildung (KELLE, KLUGE 2010; KLUGE 2000).

Abbildung 30: Stufenmodell empirisch begründeter Typenbildung



nach KELLE, KLUGE 2010, 92

Im Prozess des Typologisierens werden ähnliche Ausprägungen subjektiver Sinnmuster systematisierend zu einem Typus gruppiert. Dabei sind sich Ausprägungen innerhalb eines Typus möglichst ähnlich (interne Homogenität innerhalb eines Typus), während sich die Typen möglichst stark voneinander unterscheiden (externe Heterogenität in Abgrenzung der Typen) (KLUGE 2000).

Zur Erarbeitung der Typologie werden Vergleichsdimensionen benannt, innerhalb derer die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der empirischen Fälle identifiziert werden (vgl. Kelle, Kluge 2010 u. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) . Die Vergleichsdimensionen wurden

zunächst deduktiv aus dem Forschungsinteresse abgeleitet. Hierzu zählen Stellungnahmen zu gemeinsamen Fahrten als Mobilitätsform sowie zu Klimaschutzaspekten als Begründungskontext einer Verkehrswende. Um die Potentiale und Hemmnisse gemeinsamer Fahrten in der Mobilitätspraxis beurteilen zu können, wurden zudem die subjektiven Mobilitätsanforderungen als Vergleichskategorie herangezogen.

Als deduktive Vergleichsdimensionen ergeben sich so:

- Haltung gegenüber gemeinsamen Fahrten
- Bewertung gemeinsamen Fahrens
- Verantwortung für Klimaschutz
- Anforderungen an die eigene Mobilität

Zusätzlich wurden in der Analyse folgende Vergleichsdimensionen induktiv als relevant identifiziert:

- allgemeine Haltung/Disposition
- Verhältnis zum MIV
- Gesellschaftsbild

Eine Darstellung der verwendeten Vergleichsdimensionen findet sich in der Darstellung zur Typologie in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** wieder.

13.2. Ergebnis der Typologie

Das Ergebnis der Typologie zeigt fünf Typen. Jeder Typus ist bestimmt durch charakteristische Sinnmuster. Sie zeigen sich in spezifischen Einstellungen sowie Denk- und Handlungsweisen in der Wahrnehmung und Bewertung gemeinsamen Fahrens.

Im Zentrum jedes Typs stehen ein bis zwei empirische Fälle, die den Typus besonders deutlich charakterisieren. In der folgenden Darlegung der Typologie werden die als charakteristisch herausgestellten Einstellungen, Denk- und Handlungsweisen des jeweiligen Typus anhand von Zitaten nachgezeichnet. Fälle, die in weiten Teilen die zentralen Charakteristika aufweisen, zählen ebenfalls zu diesem Typus. Damit zeigen die Fälle innerhalb eines Typus sehr ähnliche Denk- und Handlungsweisen auf, wenngleich sich die Sinnsysteme nicht in Gänze decken. Wie auf der unteren Skala der Typologie in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** dargestellt, lassen sich Fälle einem Typus zuordnen, während sie in einzelnen Aspekten eine Nähe zu einem anderen Typus aufweisen können. Diese Darstellung verdeutlicht, dass es sich nicht um eine absolute Zuordnung handelt, sondern in einzelnen Fällen zwischen den Typen fließende Übergänge bestehen können.

Im Ergebnis bilden Typ 1 und Typ 5 zwei konträre Pole der Ablehnung und Befürwortung gemeinsamer Fahrten sowie der Ablehnung und Befürwortung einer Verkehrswende. Sie werden ausführlicher behandelt, da sie die Breite der Sichtweisen abstecken. Zwischen diesen Polen zeigen sich Unterschiede in der Wahrnehmung und Bewertung gemeinsamen Fahrens im Kontext einer Verkehrswende, die anhand charakteristischer Merkmale ausgeführt werden. Eine Übersicht aller Typen ist in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** dargestellt.

Typ 1 KOMPROMISSLOS

Dieser Idealtyp wird charakterisiert durch P1(m,S) und P2(w,S. Hinzu tritt Fall L(m,S). Ebenfalls weist H(m,N) in einzelnen Aspekten Parallelen zu diesem Idealtypus auf.

Abwägungen der Verkehrsmittelwahl erfolgen komfort- und zweckorientiert. Die Entscheidung, gemeinsam zu fahren oder nicht, ist das Ergebnis einer aufgeklärt-sachlichen Abwägung der Gefahren und Nachteile. Entscheidungen werden mittels erdachter Szenarien begründet, die die Brisanz des jeweiligen Themas hervorheben und die dargelegten Positionen plausibilisieren. Dabei wird der eigene Nutzen als handlungsleitend vorangestellt, der sich vor allem aus Komfortabwägungen ergibt. Als Resultat hieraus ist die individuelle Mobilität annähernd alternativlos auf den eigenen PKW ausgerichtet. Im Fall von L(m,S) und H(m,N) steht das Auto an erster Stelle, jedoch wird auf kurzen Strecken teils das Rad gewählt, da es mit Blick auf Verbrauch und Verschleiß sinnvoller erscheint. Das Auto ist privater Freiraum, Ausdruck von Autonomie und legitimer Komfort. Eine ÖV-Nutzung wird als undenkbar abgelehnt.

Beim gemeinsamen Fahren erfolgt eine starke Trennung. Bei jemandem mitzufahren ist aufgrund der eigenen Flexibilitätsansprüche keine Option. Eine Mitnahme als Hilfe unter Freunden und Bekannten ist selbstverständlich und wird gerne übernommen. Bei der Mitnahme von Fremden steht die Abwägung des persönlichen Nutzens und der zu erwartenden Nachteile im Vordergrund. Hier wird an die jeweilige Eigenverantwortlichkeit statt an gegenseitige Hilfe appelliert. Die Idee der Mitfahrbänke wird verhöhnt, da sie der Beobachtung nach, nicht genutzt werden und nicht praktikabel sind. Eine Mitnahme von Bekannten, die auf der Mitfahrbank warten, wird durchaus als Option angesehen. Dass dieser Fall eintritt, erscheint jedoch ausgeschlossen und infolgedessen wird die Mitfahrbank in rigoroser Absicht ignoriert.

> [P1(m,S) zeigt auf das Foto, auf dem eine Mitfahrbank abgebildet ist]
> P1(m,s): Ne, also überall fangen die Dörfer an ne. Dafür Geld, aber es sitzen ja alle da.
> P2(w,s): Wir haben nie einen gesehen.
> P1(m,s): Eben, weil die Leute müssen ja auch wieder zurück kommen und das geht weiter, da saß hier einer bei [Discounter] und mir war klar die wollten vielleicht gar nicht mitfahren ne, trotzdem ich bin angehalten, Taxi, ne. ‚Wir sitzen hier nur'. Sage ich aber ne: ‚so geht das nun nicht hier einfach hier ausruhen und dann nicht mitfahren wollen' Also ne also da guck ich auch nicht mehr hin, weil da sitzt keiner drauf
> I: aber tendenziell würden sie jemanden mitnehmen, wenn da jemand säße?
> P1(m,s): Also, in erster Linie Bekannte schon, also man kennt ja viele.
> I: Also nicht irgendjemanden?
> P1(m,s): Unbekannter warum nicht, also, wenn da ein Unbekannter sitzt, der kann ja nur hier aus der Gemeinde sein ne, den würde man vielleicht schon eher mitnehmen. Das glaube ich schon aber das ist gestorben, da hat doch jeder ein Auto, wer soll da schon mitfahren
> (...)
> P1(m,s): Wenn man bei einigen sieht, wie die fahren und die Unfälle, die wir hier schon hatten die Toten und und. Aber da macht man sich eigentlich keine Gedanken drüber ne. Wenn man mitgenommen wird dann freut man sich immer in dem Moment
> P2(w,s): Also ich muss sagen, wenn eine steht so und ich die Person nicht kenne und so was ne, ich halt da auch nicht an. Da hat man so viel gehört ne
> P1(m,s): Und außerdem forcierte man das dann auch. Die sollen nicht da stehen. Wir haben auf jeden Fall schon mehrere tot gehabt und ich habe früher auch mal Mädchen mitgenommen. Also, wenn man dachte: ‚bevor ein anderer kommt'. Aber ich glaube, ne, das mache ich heute auch nicht mehr, weil

grundsätzlich dann kann man auch selber schon wieder, nachher ist sie so wie unsere M.[12] in diesem Moment tot und wer war der letzte, der sie gesehen hat, ja ich, ne. Ich glaube nicht. Das ist gestorben, wer da noch heute so steht der ist selber schuld.
(...)
P2(w,S): Schade, dass das so geworden ist, dass man Angst hat jemanden mitzunehmen
P1(m,s): Ja aber da wir das selber nicht nötig haben ist auch kein Thema über das wir uns Gedanken machen, weil äh wir müssen nicht trampen, da würde wir lieber ein Taxi holen ne.
I: Sind Sie mal getrampt?
P1(m,s): Noch nie in meinem Leben,. Ich stelle mich doch nicht irgendwo hin, ich hab immer ein Auto gehabt, mein ganzes Leben.

Fremde sind eine potentielle Belästigung, Bedrohung und bringen Schwierigkeiten. Dieses pessimistische Gesellschaftsbild dient auch L(m,S) als Begründung zur Ablehnung, Fremde mitzunehmen.

I: Wie ist es bei Fremden?
L (m,S):Also zum einen ist es immer die Frage, wenn es jetzt irgend ne Frau ist. Da muss man ja mittlerweile schon etwas vorsichtig sein, was hinterher dabei rauskommt. Also egal ob man jetzt irgendwas, man sacht ein verkehrtes Wort oder also ohne, dass man jetzt irgendwie körperlich wird, ist das ja schon mal sehr gefährlich. Da kommt irgendwie durch der hat komische Sachen gesagt. Dann hab ich n Problem. Männlich ist wieder die Sache, inwieweit kann man dem Menschen eigentlich vertrauen. Ich habe jetzt keine Angst vor irgendwelchen Menschen, aber ich finde immer, man muss dieses Risiko gar nicht erst eingehen. Außerdem war ich früher im Busbereich tätig, jetzt bin ich im Bahnbereich tätig, dass ich sage, es gibt genügend ÖPNV für diese Leute, die sie nutzen können, und sie sind auch nicht so teuer, dass man sie nicht bezahlen könnte.
I: Also keine Option?
L(m,S): Weniger. Also wie gesagt, wenn ich ihn kenne den Menschen, klar. (...) Aber bei fremden Personen bin ich da grundsätzlich immer sehr zurückhaltend.

Trampen ist eine unerwünschte Praxis, die keine Unterstützung erfahren sollte (P1(m,S) „Und außerdem forcierte man das dann auch. Die sollen nicht da stehen."). Nachrichten über Unfälle und Verbrechen machen die Gefährlichkeit deutlich. Wer dennoch Fahrten mit Fremden forciert, handelt fahrlässig (P1(m,S) „Das ist gestorben, wer da noch heute so steht der ist selber schuld.") und unüberlegt (P1(m,S) „Aber da macht man sich eigentlich keine Gedanken"). Zugleich gibt sich P1(m,S) aufgrund der eigenen privilegierten Situation, immer über einen PKW zu verfügen, von der Thematik des Mitfahrens und des Mitnehmens unbetroffen. Selber eine Mitfahrbank zum „trampen" zu nutzen, liegt außerhalb der Vorstellung. Die Frage hiernach wird mit einer Begründung beantwortet, warum eine spontane Mitnahme keine Option ist.

I: Was ist die Haupthürde, wenn man überlegt, man würde sich selber auf die Bank setzen?
P1(m,s): (...) Das Problem ist wenn's regnet, sind Leute nass und bringen nur schiet ins Auto. Hast du ein Auto, was 40.000€ kostet oder mehr und dann auf die schönen Ledersitze kommt da einer und riecht vielleicht dann noch nach Rauch. Raucher. So. Die haben Gepäck dabei, wohin damit? #00:18:45-2#

Man möchte sein wertiges Eigentum wahren und sich vor Konfrontationen mit unangenehmen Menschen schützen. L(m,S) hat ähnliche Befürchtungen, die sich auf ein allgemein kritisches Gesellschaftsbild beziehen. L(m,S) möchte seinen PKW nicht teilen und dann u.U. einen Schaden hinnehmen müssen.

[12] M. ist eine junge Frau, die nahe Schafflund Opfer eines Tötungsdelikts wurde, als sie sich mit einem Fremden verabredete.

> I: Wie ist es bei Fremden?
> L(m,S): (...) Jetzt gehen wir mal ins rein Rechtliche rein. Der isst ein Eis und versaut mir die Sitze. Jetzt bin ich ein Mensch, der (...) so ein bisschen drauf achtet. Im Auto lebe ich zum Teil, deswegen möchte ich es auch ein bisschen sauber haben. Versaut er mir den Sitz. Dann sage ich: ‚Du hast mir den Sitz versaut' Dann sagt er: ‚ist nicht mein Problem, tschüss'. Ja. Hab ich Ärger mit. Oder sitzt hinten. Wie viele gibt es denn, die bei der Bus oder Bahn rumfackeln. Keine Ahnung. Oder ich baue einen Unfall. Ich bin zwar versichert, aber was passiert dann? Hab ich ganz viel Ärger damit.

Die Nutzung von Mitfahrbänken verschwimmt im Gespräch mit der Vorstellung vom Trampen. Dabei werden stereotypische Vorstellungen herangezogen. Trampende sind demnach zu trennen von normalen Leuten aus dem Dorf.

> I: Eine Mitfahrbank ist ja eigentlich auch so ein bisschen wie trampen ne, nur das man dabei sitzt ne #00:19:16-9#
> B: stimmt, aber die Leute die sich dahin stellen unterscheiden sich in der Klientel, das sind eher jüngere, die vielleicht auch schon länger unterwegs sind mit Rucksack meistens und das hier sind Leute, die hier aus dem Dorf kommen, die also höchstens kleines Gepäck und auch anders angezogen sind und normale Kleidung eben ja.
> P2(w,S): Das weißt du ja nicht, weil du hast ja nie jemanden damit hin. #00:19:42-9#
> nein denke ich mir das ist richtig #00:19:44-1#

Alle drei genannten Fälle leugnen die Notwendigkeit von Klimaschutzmaßnahmen nicht., zeigen aber eine deutlich despektierliche Haltung gegenüber Klimaschutzbemühungen. Sie sehen sich eher nicht in der Verantwortung, für Klimaschutzbelange die eigene Praxis zu ändern, sondern sehen andere in der Pflicht (andere Länder, die Industrie). Explizit ausgeschlossen wird dabei, die PKW-Nutzung zu überdenken. Es ist nicht nur ein unverzichtbares Vehikel. Zugleich bietet er adäquaten Komfort und ist Ausdruck des erreichten Wohlstandes. Infolgedessen erscheint auch ein gemeinsames Fahren als Beitrag zur Senkung von Emissionen im Verkehr nicht als relevant.

Die Teilnehmenden geben sich wissend gegenüber Zusammenhängen des Klimaschutzes. Sie kritisieren Aktivismus für den Klimaschutz und greifen die Klimaschutzpolitik des Bundes und des Landes stark an, wobei vor allem die Kritik an Dieselfahrzeugen sowie eine CO_2-Besteuerung als unsinnig angefeindet wird.

> I: jetzt ist ja aktuell das Thema Klimaschutz auch sehr groß, hängt natürlich auch zusammen mit dem Autofahren. Ist das für sie ein Thema?
> P1(m,S) (zu P2) Für dich ist das nicht so ein Wut-Thema wie für mich. Ich laufe jeden Tag hier mit so einem Hals rum. (...) das, was mich am meisten ärgert, ist, dass ab 2021 die CO_2 Abgabe kommt. (...). Wir haben eine neue Gasheizung gekauft (...) Dann haben wir einen Pelletofen gekauft (...) Dann haben wir hier überall neue Türen, neues Auto, neue Elektrogeräte und dann soll ich ab nächstes Jahr trotzdem mehr Geld zahlen und dann lese ich heute von dem blöden Albrecht – ich sag mal blöd – wir wollen 1,6 Millionen Euro locker machen fürs Land, Klimaschutz, die verteilen wir. Dann darf sich jeder ein Lastenfahrrad kaufen, oder irgendwas aufs Dach setzten (...) er verschenkt gerade mein Geld an Leute die also ein paar Kleinigkeiten noch brauchen. Die großen Sachen, wer wirklich gefördert werden sollen (...) [müssen draufzahlen]. Albrecht sagt ja, das sind Investitionen für die Zukunft. Es ist nicht mehr meine Zukunft. Solardach oder so, da habe ich nichts mehr davon. Also ich bin der, der nächstes Jahr abgeschnitten wird hier, der nur noch zahlen darf. #00:42:28-7#

P1(m,S) investiert in den Klimaschutz und wird nun von der Politik beschnitten. Dabei sieht er nur Sinn in Klimaschutzmaßnahmen, wenn er hiervon profitieren kann. Ein sozial-ökologisches Verantwortungsbewusstsein ist nicht erkennbar.

Typ 2 SORGLOS

Prägend für diesen Typus ist J2(w,N). Sie hat sich selbst nicht zu dem Interview gemeldet, sondern nahm nur zufällig teil, da ihr Mann J1(m,N) für ein Interview besucht wurde. Bedingt durch diese spontane Teilnahme ist J2(w,N) vergleichsweise unvoreingenommen in das Interview eingestiegen, ohne zugleich ein explizites Interesse an dem Thema Mobilität mitzubringen.

Für J2(w,N) läuft Mobilitätspraxis alltäglich routiniert und unhinterfragt ab. Mobilität ist kein Thema, über das nachgedacht wird. Mobilität ist eher etwas, das einfach so passiert und funktioniert, ohne dass man sich darüber Gedanken oder gar Sorgen machen muss und möchte. Dabei konzentrieren sich die Routinen auf eine monomodale MIV-Nutzung. Der eigene PKW ist immer verfügbar und hat sich als bequemste, schnellste und flexibelste Lösung längst bewährt. Die PKW-Nutzung bietet einen Komfort, der zur Gewohnheit geworden ist, und den kein anderes Verkehrsmittel bieten kann. Auch erfüllt die PKW-Nutzung gerade die Mobilitätsbedarfe, die im Alltag benötigt werden. Man hat sich den Alltag mit dem PKW und dank des PKW eingerichtet. Infolgedessen werden auch keine Überlegungen angestellt, andere Verkehrsmittel zu nutzen.

> I: Macht ihr euch im Alltag manchmal Gedanken darüber (über die Umwelt)
> J2(w,N): Ich bin leider so jemand, der dann trotzdem meistens das Auto nimmt, weil ich denke och ne ist schneller oder ach ist heute so kalt oder irgendwas kommt dann immer also ich bin immer eher Autofahrer.
> (...) Es ist Gewohnheit und dadurch, dass es Gewohnheit ist, denkt man gar nicht so viel drüber nach. Natürlich sieht man das immer wieder in den Medien und man weiß es ja auch, aber ich muss ehrlich sagen, nicht jedes Mal wenn ich ins Auto steige, ist mir bewusst: oh Gott das ist jetzt schlecht, sondern ich mach es und sitze dann und fahr und denk gar nicht mehr darüber nach dann.
> (...) So in unserem Alltag würden wir ja auch gar nicht an einen Bus oder so denken, würden wir jetzt sagen: Mensch wir wollen nach A-Stadt fahren. Da ist für uns klar, dass wir uns ins Auto setzten. Wir würden ja nie denken: Oh wir gucken mal ob gerade zu dieser Zeit ein Bus fahren würde. Dann gehen wir zum Bahnhof und steigen da ein. Also das ist ja auch überhaupt nicht verankert in unserem Kopf.

Ein Handlungsdruck, die bestehende Mobilitätspraxis zu überdenken, wird nur bedingt empfunden. Angesprochen auf einen möglichen Handlungsdruck, wird dieser weder geleugnet noch zum Anlass genommen, umzudenken. Die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse und -präferenzen legitimieren die bestehende Praxis der MIV-Nutzung als weitgehend alternativlos.

Gemeinsame Fahrten finden durchaus statt, werden aber nicht als solche reflektiert. In diesen Fällen erfüllt auch eine Fahrgemeinschaft die Mobilitätsbedürfnisse in gewünschter Form. Dabei handelt es sich speziell um Fahrten mit Freund*innen und Kolleg*innen, bei denen die Fahrt selbst als kommunikatives Ereignis wahrgenommen wird. Hier ist sowohl eine Mitnahme, als auch das Mitfahren eine Option. Diese Fahrgemeinschaften nehmen im Alltag ihren Lauf. Während sie dabei die Mobilitätsbedarfe in positiver Weise bedienen, werden sie nicht weiter hinterfragt.

> J1(m,N): Aber wenn du abends Team hast, dann fährst du ja mit deinen Kollegen auch zusammen.
> J2(w,N): Das ja. Da machen wir eine Fahrgemeinschaft. Ja.
> I: in der Freizeit? J2(w,N): Nee, wenn ich nochmal gegen Abend halt Dienstbesprechung habe und äh sich das mit anderen Kollegen halt dann anbietet, dann schließen wir uns zusammen und fahren gemeinsam.
> I: was ist so die Haupt-Motivation so zusammen zu fahren?
> J2(w,N): Sparen, schnacken einfach auch nochmal. Im Arbeitsalltag kommt man da nicht so zu joa.
> #00:04:53-7#

Sensibilisiert für gemeinsame Fahrten werden diese als sinnvolle und wünschenswerte Praxis bewertet. Jedoch sind kaum Möglichkeiten in Sicht, ein gemeinsames Fahren umzusetzen. Dabei gilt nur als Möglichkeit, was sich unmittelbar in die beabsichtigte Tätigkeit einfügt. Demgegenüber besteht wenig Interesse daran, die Umstände so einzurichten, dass ein gemeinsames Fahren möglich werden würde. Zugleich sind die bestehende Flexibilität und der Komfort fixe Gegebenheiten. Dementsprechend passt ein gemeinsames Fahren in aller Regel nicht.

> I: Habt ihr das irgendwie mal ausprobiert mit Fahrgemeinschaften?
> J2(w,N): Ich fühle mich dann manchmal so eingegrenzt, so ein bisschen, wenn wir dann morgens manchmal 10 Minuten früher dran sind, dann können wir auch 10 Minuten früher los fahren oder wenn's mal später ist, dann ist es später, es interessiert ja so keinen. Aber wüsste ich immer so im Hinterkopf, oha der und der wartet jetzt da, das würde mich schon wieder so ein bisschen unter Druck setzten.

Eine Fahrt mit Fremden wird nicht per se abgelehnt. Dennoch herrscht Fremden gegenüber eher Skepsis, so dass eine Mitnahme Fremder nicht erwogen wird. Dies gilt insbesondere für J2(w,N) als Frau und zum Schutz des Kindes.

> I: Würdet ihr auch Fremde mitnehmen?
> J2(w,N): ich habe ein bisschen Angst, ich darf auch nie jemanden mitnehmen also Anhalter oder sowas darf ich nicht mitnehmen sagst du immer.
> J1(m,N): Nee, das möchte ich auch nicht.
> J2(w,N): Nee. Obwohl letztens habe ich dir auch erzählt, Richtung O. stand ein Zimmermann. Und das ist ja so bekannt, dass die weiter wollen, und ich wollte dann, aber die Welt ist ja einfach so schlecht, ne. Man denkt sofort, vielleicht hat er sich auch nur so verkleidet. Ja, hab ihn dann stehen lassen. Mein Sohn war auch noch mit. Das ist dann auch noch was Anderes, wenn du auch noch dein Kind mit im Auto hast, finde ich. Aber so ganz fremd, würde ich eher sagen nein. #00:08:10-0#

TYP 3 OFFEN PRAGMATISCH

Prägend für diesen Typus ist primär C(w,N). Zusätzlich zeigen D(m,N) sowie in einigen Aspekten S(w,S) und K(w,N) Parallelen.

Diese Teilnehmenden sind offen und kontaktfreudig, nehmen ihr soziales Umfeld aufmerksam wahr und identifizieren dabei gemeinsame Interessen, oder auch Möglichkeiten der gegenseitigen Unterstützung. Sie sind Initiator*innen von gemeinschaftlichen Aktionen, worunter auch das gemeinsame Fahren fällt. Dabei sind gemeinsame Fahrten in der Familie, unter Bekannten wie auch unter Fremden gleichermaßen eine Option. In verschiedensten Situationen wird die Möglichkeit praktisch umgesetzt, gemeinsam zu fahren. Dabei wird das gemeinsame Fahren als Entlastung oder Bereicherung erlebt. Allerdings ist diese Option eher nur interessant, wenn sie unmittelbar für die Beteiligten einen positiven/angenehmen Effekt hat. S(w,S) ist zugleich aufmerksam für Gelegenheiten, in denen Anderen durch eine Mitnahme spontan und pragmatisch geholfen werden kann. Die alltägliche Mobilität ist überwiegend auf den eigenen PKW ausgerichtet. Dies jedoch nicht kompromisslos. Die PKW-Nutzung ist ein Mittel zum Zweck der Alltagsbewältigung (D(m,N); S(w,S)), oder gar eine unfreiwillige Notwendigkeit (C(w,N), K(w,N)). Das eigene Auto ist ein selbstverständlicher und zugleich austauschbarer Gebrauchsgegenstand, von dem man abhängig ist, dessen Abhängigkeit man aber auch gerne nach Möglichkeit entkommen würde.

Gemeinsame Fahrten als Mitfahrende ist vor allem für C(w,N) eine willkommene Alternative zu der Anstrengung des selber Fahrens, auf Pendelstrecken wie auf Fernstrecken. Sie fährt einmal pro Woche mit einer Freundin gemeinsam, und erspart sich dadurch Stress.

I: Was ist so die Motivation, mit jemandem gemeinsam zu fahren?
C(w,N): Dass ich nicht fahren muss. Und dass ich kein Parkplatz suchen muss. Wenn meine Freundin fährt freitags, dass sie mich halt direkt vor der Arbeit rauslässt und ich dann halt nicht noch vom Parkhaus dahin laufen muss.

Auch K(w,N) wünscht sich eine Mitfahrgelegenheit, kann diese jedoch nicht realisierten. Auch werden Fahrten gerne mit Gesprächen mit Mitfahrenden verbracht.

I: Welche Vorteile hat es, gemeinsam zu fahren?
K(w,N): (...) Es hat glaube ich eigentlich generell viel Vorteile. Und natürlich auch die Gemeinschaft. Man muss nicht mehr alleine im Auto... Gut, man kann die Musik auch nicht so aufdrehen, wie man möchte. Man unterhält sich vielleicht mal. Ich denke, das geht auch verloren in der heutigen Zeit. #00:18:51-3#

Es besteht eine Bereitschaft, für gemeinsame Fahrten auf die Bedürfnisse anderer einzugehen, damit eine gemeinsame Fahrt realisiert werden kann. Dabei erscheint das gemeinsame Fahren selbstverständlich sinnvoll als Möglichkeit der effizienteren Nutzung bestehender Ressourcen – ohne dabei auf ökologische Aspekte des Ressourcenverbrauchs im engeren Sinne zu rekurrieren.

K(w,N): Also ich bin oft beim Fußball mitgenommen worden und habe mir immer gedacht: Ja, beeilt euch mal. Ich will nach Hause. Aber das ist bei mir dann auch schon wieder auf die Arbeit zurückzuführen, weil ich habe ne Sechs-Tage-Woche. Wenn am Sonntag dann ein Spiel war, dann war ich natürlich froh, früh zu Hause zu sein und wieder schlafen zu können. Aber ich bin trotzdem mitgefahren, weil es für mich einfach schwachsinnig war, da alleine in einem Auto zu sitzen und loszufahren. Das macht keinen Sinn. #00:08:36-1#

Gleichermaßen spielt die eigene Entlastung eine Rolle sowie parallel hierzu als eine Art win-win-Situation, die Möglichkeit des Austauschs mit anderen. Für C(w,N) steht jedoch mehr noch der gegebene Vorteil für alle im Vordergrund. Dieser muss nicht immer dazu führen, dass gemeinsam gefahren wird.

C(w,N): Wenn die Kinder zu Turnieren fahren, dass halt meistens nur einer fährt, [wäre gut]. Wobei manchmal ist es auch nicht schlecht, wenn mehr fahren, dass die dann einfach mehr da haben, die auch anfeuern können. Das ist immer sowas, was dagegen spricht. Es spricht dafür, dass nur eine Person fährt und wir haben auch alle genügend große Autos, dass auch alle Kinder reinpassen, aber andererseits sitzt dann da oben nur ein Hansel, der klatscht.

Die Teilnehmenden, die Bezüge zu diesem Typus zeigen, sind daran interessiert, sich mit anderen auszutauschen, sowohl mit Freunden und Bekannten, als auch mit Fremden.

K(w,N): Ich hab' noch nie wirklich Angst davor gehabt, dass mir was passieren könnte. Irgendwie bin ich nicht der Typ.
I: Wir haben festgestellt, dass Leute sagen: ich würde nie Fremde mitnehmen oder bei Fremden mitfahren. Haben Sie irgendwie mal so Gedanken gehabt?
C(w,N): Also ich habe da nie schlechte Erfahrungen gemacht, weder wenn ich mit jemandem mitgefahren bin, noch wenn ich jemanden mitgenommen habe. Und das waren jetzt auch nicht immer irgendwie junge Frauen, obwohl es waren meistens junge Leute. Aber ich bin auch mal alleine mit 'nem türkischstämmingen Mann von Frankfurt nach Hamburg gefahren, wir haben uns irgendwie super gut unterhalten. Irgendwann hat er dann festgestellt: Können wir noch eine Pause machen? Ich komme erst in einer halben Stunde in meine Wohnung, weil er seinen Schlüssel vergessen hat. #00:35:28-1#
I: Okay kein Thema [für den Mitfahrenden noch eine Pause zu machen]?.
C(w,N): Nö #00:35:29-5#

Dabei sticht besonders hervor, dass gerade auch eine Mitnahme von Fremden oder das Mitfahren bei Fremden keine Frage ist. Trampende mitzunehmen, ist soweit möglich willkommen und wird praktiziert. Hier bietet sich eine willkommene Gelegenheit, Menschen kennenzulernen und sich zu unterhalten. Mitfahrbänke bieten kein Angebot für die eigenen Mobilitätsbedürfnisse, werden aber analog zu der Offenheit gegenüber Trampenden positiv aufgenommen. Dabei zeigt sich eine deutliche Hilfsbereitschaft. Prägend ist ein deutlich positives Menschenbild. Ängste und Vorbehalte gegenüber Fremden bestehen nur begrenzt. Lediglich in Einzelfällen wird situativ abgewogen, wenn die fremde Person bei der Begegnung etwa als unangenehm erscheint. In erster Linie wird sich auf die eigene Intuition verlassen. Auch wird vor allem von D(m,N) beschrieben, dass es wichtig sei, klare Grenzen zu ziehen, und eine Mitnahme zu verweigern, bzw. den Mitfahrenden zu entlassen, wenn sich heikle Situationen ergeben. Die überwiegend positiven Erfahrungen haben jedoch gezeigt, dass dies selten nötig ist. Auch werden aus Sicherheitsbedenken eher einzelne Personen mitgenommen. Insgesamt ist es jedoch selbstverständlich, möglichst offen und unvoreingenommen auf Menschen zuzugehen.

Klimaschutzbelange sind präsent und werden als relevant erachtet. Auch besteht ein Interesse daran, zugunsten des Klimaschutzes die PKW-Nutzung zu reduzieren. Insgesamt treten jedoch pragmatische Aspekte, wie eine Alltagserleichterung sowie das Interesse an Austausch und gegenseitiger Hilfe stärker in den Vordergrund.

TYP 4 AKTIV BEMÜHT

Hierzu zählen vor allem B (w,N), sowie F (m,N), Q (w.S), R (m,S), W(m,N). In der Mobilität herrscht eine Abhängigkeit vom MIV, die wie in Typ 3 negativ wahrgenommen wird. Auch hier ist der PKW Mittel zum Zweck. Wenn möglich, steigt man auf Alternativen um. Hierbei spielen auch ökologische Beweggründe eine wichtige Rolle. Sie wünschen sich einen grundlegenden Wandel in der Gesellschaft zugunsten von Klimaschutzbelangen, und versuchen selbst, Dinge anders zu machen. Hierzu zählt vor allem auch eine Reduzierung der PKW-Nutzung. Hier wird auch das Bilden von Fahrgemeinschaften als selbstverständliche Praxis mitgedacht und aktiv forciert, in der Freizeit wie im Berufsalltag. Sofern es möglich ist, wird bewusst auf den Umweltverbund ausgewichen.

> I: Gemeinsames Fahren und weniger Autofahrten ist ja auch aus Umweltschutzsicht ein Thema. Ist das etwas, was sie berührt?
> B(w,N): Sehr. Ich arbeite ja auch in dem Bereich, bin ganz nah dran. Ähm, was ja irgendwie automatisch zum Denken zu reflektieren anregt. (...) Jetzt ist auch so spannend, dass ja überall raus ploppt: (...) wenn es keinen Sprit mehr gibt was machen wir dann? Und das sind natürlich auch interessante Gedankenspiele. Ganz ehrlich ist meine Hoffnung ja, dass das wirklich mal passiert, weil dann wäre wahrscheinlich erst der Punkt erreicht, wo ordentliche Fahrradstraßen gebaut würden, dass man dann so auch Fahrradfahren könnte, dass finde ich persönlich ganz toll. #00:33:19-9#

Diese Teilnehmenden nutzen, wenn möglich das Rad oder gehen zu Fuß, jedoch nicht in aller Konsequenz, sondern überwiegend nur bei milden Temperaturen und wenn es nicht regnet. Kälte, Wind und Regen werden übereinstimmend als widrige Bedingungen angesehen, die eine MIV-Nutzung legitimieren. Dennoch besteht im Vergleich zu den übrigen Teilnehmenden ein grundsätzlich erhöhtes Interesse daran, sich ohne PKW zu bewegen.

Sie hinterfragen ihr Tun in Hinblick auf Klimaschutzbelange und stellen Überlegungen an, die auf Suffizienz in der PKW-Nutzung hinweisen. Wenn möglich, wird auf den PKW verzichtet. Dabei sind diese Abwägungen Routine. Auch werden Lösungen gefunden, Routinen anzupassen.

> I: Gibt es denn so eine Überlegung wie: muss das mit dem Auto jetzt sein?
> B(w,N): Doch. Eigentlich jeden Tag. Und es ist auch so am Wochenende, wenn wir einkaufen gehen müssen, gucken wir tatsächlich, wie groß ist unser Einkauf? Können wir den tragen? Wir haben auch so einen Einkaufsroller, und dann nehmen wir den halt und laufen #00:37:10-9#

Es bestehen klare normative Vorstellungen, was sozial und ökologisch richtig und wünschenswert ist und sie möchten diesen Normen gerecht werden. Dabei geraten sie an verschiedenen Stellen in ein Dilemma. Sie haben zwar den Anspruch, das Richtige und Gute zu tun, können dies aber nicht immer umsetzten. Routinen können nicht überwunden werden, manchmal überwiegt die Bequemlichkeit oder Vorbehalte und Unsicherheiten führen dazu, dass man in alten Mustern verhaftet bleibt. Dieses Dilemma wird reflektiert. Doch ergibt sich hieraus nicht unmittelbar ein Ausweg.

> Interviewer: Sowas wie Fahrgemeinschaften, haben Sie das mal irgendwie ausprobieren können?
> B (w,N): Ich habe drüber nachgedacht. Einige von den Leuten, die das anbieten, die kenn ich. Ähm, da war mir klar, da setze ich mich nicht mit rein (räuspern). Und bei anderen ist das halt eben so, dass die völlig andere Zeiten haben. Das heißt, man wird ja total unflexibel ne. Man muss die eigene Taktung anpassen und die Bereitschaft ist bei mir da doch eher geringer (...) und das heißt ich lege meine Gesundheit in fremde Hände
> I: Was sind das für Kontakte, woher haben Sie die?
> B (w,N): Die haben wir bei uns über den Arbeitgeber. Wir haben auf der Website diese Mitfahrmöglichkeiten (...)
> I: okay keine ganz Unbekannten.
> B (w,N): Genau. Dann weiß man eben entweder der Mensch passt nicht oder die Route und das klar, das ist in dem Moment ganz schön egoistisch ne, wenn man über Nachhaltigkeit nachdenkt, aber ist ja so, man ist ja doch so einfach gestrickt, dass man sagt, ich möchte mich schon ein bisschen wohlfühlen und sicher und so ne. #00:12:24-7#

Teils führen auch äußere Umstände dazu, dass Ansprüche an eine nachhaltigere Mobilitätspraxis nicht realisiert werden können. Etwa würde F(m,N) für die Ausübung seines Hobbys bevorzugt den ÖV nutzen, um nicht „zum Spaß" Emissionen zu verursachen. Die bestehenden Angebote lassen sich jedoch nicht mit seinem Hobby vereinbaren. Verschiedene Bemühungen um Fahrgemeinschaften sind gescheitert, so dass nun doch nur die Fahrt mit dem eigenen PKW bleibt. Infolgedessen ergibt sich eine Unzufriedenheit mit der eigenen Mobilitätspraxis. Charakteristisch ist hierbei, dass sich die Betroffenen nicht mit der Situation abfinden und infolgedessen bei einer MIV-Nutzung verharren, sondern sie suchen weiter nach Lösungen. Es werden Zeit und Gedanken investiert, um doch noch etwas zu ändern. Auch werden Alternativen ausprobiert, wie z.B. Wege im ÖV zurückzulegen. B(w.N) etwa denkt trotz Ängsten und Vorbehalten gegenüber einer Fahrt mit Fremden über Mitfahrbänke als Mobilitätsoption nach.

> I: Bei Mitfahrbänken hat man den Vorteil, man sieht die Person, spielt das eine Rolle?
> B (w,N): Ja klar, man kann das viel schneller entscheiden, habe ich festgestellt. Wenn man so ne Datenbank [=Verzeichnis von Personen mit Interesse an Fahrgemeinschaften] hat, dann guckt man da mal rein und spielt mit dem Gedanken, guckt sich die Person an, überlegt: mh? Nein. Mhm, ach ne, doch nicht. Und bei so einer Mitfahrbank ist das ja so eine spontane akute Situation, jetzt oder nie, ne. Und da entscheidet man viel schneller, wenn wägt viel schneller ja auch ab: ähm kann ich das jetzt, will ich das jetzt, passt der Mensch darein? #00:17:15-7#

Insgesamt zeigt sich ein kritisches aber zugleich optimistisches Gesellschaftsbild. So, wie man selbst bemüht ist, nachhaltiger zu leben, wünscht man sich einen gesamtgesellschaftlichen Wandel. Andere Menschen, die ihr Tun nicht reflektieren, werden kritisch und teils auch frustriert betrachtet, jedoch nicht argwöhnisch.

TYP 5 VERANTWORTUNGSVOLL

Vertreter*innen dieses Typus teilen die Haltungen des Typus 4. Sie grenzen sich jedoch in der Stringenz der Umsetzung von Veränderung in der Mobilität zugunsten des Klimaschutzes ab. Auch wird die Lebensführung weiterreichend nach sozialökologischen Kriterien ausgerichtet. Ihnen geht es weniger darum, ökologische Normative zu verfolgen, sondern Nachhaltigkeit zur gelebten Praxis werden zu lassen. Vielfach geben dabei die eigenen Kinder und Bewegungen wie FridaysForFuture Impulse, das Handeln stärker nach Nachhaltigkeitsaspekten auszurichten. Hierzu zählt, auf Flüge zu verzichten, weniger und verantwortungsvoller zu konsumieren und die Lebenszeitgestaltung zu überdenken. So ist etwa G(w,N) neben dem Verzicht auf eine ständige PKW-Verfügbarkeit ein bewusster und verantwortungsvoller Konsum wichtig. Darüber hinaus möchten sie weniger konsumieren, um weniger Zeit in den Gelderwerb investieren zu müssen und zugleich mehr Zeit zu haben, um nicht aus Zeitdruck und Bequemlichkeit in nicht-nachhaltige Lebensweisen zurückzufallen.

> G(w,N): Mein Auto ist im März oder so kaputtgegangen. Und ich meinte: Lass uns erstmal gucken, da spare ich dann lieber am Auto, also ich gebe viel Geld für gutes Essen sage ich mal aus, kaufe Bio und so. Und dann spare ich halt lieber da, weil ich sowieso nicht viel brauche, als jetzt am Essen irgendwo zu sparen. Also es wäre schon drin, wenn es jetzt unbedingt sein müsste, aber ich sehe die Notwendigkeit nicht.

Die Teilnehmenden distanzieren sich von der monomodal auf den PKW ausgerichteten Mobilitätspraxis im Ort. Sie wünschen sich ein umsichtigeres und rücksichtsvolleres Verhalten. Dabei bilden ihre Denk- und Handlungsweise eher eine Ausnahme. Etwa wird die Entscheidung von G(w,N), im Alltag ohne PKW auszukommen, verwundert aufgenommen.

> G(w,N): Ich höre immer nur: ‚Ich weiß gar nicht, wie du es schaffst ohne Auto.' Quasi so Bewunderung wo ich mir dann; ich finde das jetzt nicht; ich habe mich dazu entschieden und wenn man das macht dann macht man, es ist ja keine Leistung. Es ist halt einfach nur die Faulheit so ein bisschen bedienen.

U(w,S) fühlt sich allein in ihren Bemühungen um Alternativen zur alleinigen PKW-Nutzung, während anderen das Bewusstsein hierfür fehlt.

> U(w,S): Am Donnerstag muss sie nach Flensburg und da versuch ich schon, wenn ich weiß, dass hier jemand aus dem Ort auch dahin soll, (...) dann versuche ich Fahrgemeinschaften zu bilden. Stell aber immer wieder fest, als wäre ich die einzige, die drüber nachdenkt, also ich bin immer diejenige, die rumtelefoniert oder per WhatsApp: Mensch sollen wir nicht eine Fahrgemeinschaft bilden?! Ach hast ja recht, könnten wir ja.

Darüber hinaus stößt die ökologisch bewusste Praxis auch auf Ablehnung und Widerstand. Häme und Stigmatisierungen als ‚Öko' sind verbreitet. Dieser Widersand führen zu einer kritischen Einschätzung der Gesellschaft. Es besteht aber auch ein Optimismus, dass sich die Gesellschaft zugunsten einer nachhaltigeren Lebensweise ändert. Man ist bemüht um eine offene und liberale Haltung, wenngleich das fehlende Verantwortungsbewusstsein der Mitmenschen angeklagt wird.

Alle Teilnehmenden in diesem Typus nutzen einen PKW aus funktionalen Gründen, jedoch möglichst nur, wenn dies unvermeidbar ist. Alternativ nutzen sie bevorzugt das Rad oder gehen zu Fuß.

Doch wird auch hier schlechtes Wetter übereinstimmend als widrige Bedingung angesehen, die eine MIV-Nutzung legitimieren, so dass gelegentlich auch auf den PKW zurückgegriffen wird. Ein PKW im Haushalt ist erwünscht und notwendig, er sollte aber gezielt genutzt werden.

> G(w,N): Ich finde es halt schon auch schön, dass wir noch ein Auto haben. Ganz ohne Auto würde ich es manchmal blöd finden, weil gerade so für, ich kaufe auch Wasserflaschen, also Glasfalschen und dann ist es ohne Auto schon blöd. Wenn du das alles schleppen muss. Aber das kann man dann ja einmal am Wochenende machen. (…)
> G(w,N): Wenn man die Möglichkeit hat, kann man finde ich schon versuchen, das [Autofahren] zu reduzieren und da drüber nachzudenken. Muss ich jetzt fünfmal Einkaufen fahren, vielleicht auch zweimal oder so. Oder kann ich das vielleicht gleich auf dem Weg erledigen. So Kleinigkeiten halt einfach

Um das ökologische Dilemma zu überwinden, wider besseren Wissens einen PKW nutzen zu müssen, wurde teils ein E-Fahrzeug als Zweitwagen angeschafft oder die Anschaffung wird angestrebt. Zugunsten des Klimaschutzes ist man dabei zu Investitionen bereit.

> U(w,S): Also unsere Überlegungen sind ja schon eventuell selber ein E-Auto anschaffen. Wenn eben eine Anschaffung ansteht, dass man dann immer schon überlegt was wäre für die Umwelt wirklich besser.
> I: Okay ja. Man könnte ja stattdessen auch einfach über Preisfragen nachdenken.
> U(w,S): Ja das das spielt da natürlich auch eine Rolle, was kann ich mir leisten (…) Wir haben schon ein paar Mal überlegt ne Photovoltaik Anlage aufs Dach zu setzten, (…) ne, dass man den Strom für das Auto auch selber produziert. Aber das muss man dann sehen wie viel Geld man in der Situation dann hat.

Der ÖV wird hingegen seltener als praktikable Option gesehen bzw. eher in Ausnahmefällen genutzt. Es besteht im Vergleich zu den übrigen Teilnehmenden aber ein erhöhtes Interesse daran, den ÖV anstelle des MIV zu nutzen, sofern dies als zumutbar erscheint.

Gemeinsame Fahrten mit Bekannten werden teils dauerhaft, teils je nach Anlass praktiziert und hierfür auch die nötige Flexibilität eingebracht. Dabei erfolgen aktive Bemühungen um gemeinsame Fahrten als Selbstverständlichkeit.

> G(w,N): Wir sind eigentlich nur noch zusammen zur Arbeit gefahren. Also mich hat es auch nicht gestört, wenn ich dann immer warten musste oder so. Es kommt auch immer drauf an wie flexibel man ist und wie geduldig (…). Aber ich bin da immer recht entspannt gewesen. Und sie auch, von daher passte das gut. (…)
> G(w,N): Finde ich halt auch super, wenn das so klappt. Auch gerade um, es ist ja eigentlich, ich weiß nicht warum das teilweise so wenig gemacht wird. Weil viele hätten ja die Möglichkeit und wie gesagt, die haben dann halt nur keine Lust zu warten oder so. Ich finde das eigentlich schade, du kannst ja wirklich enorm viel einsparen und es ist ja auch schön, wenn jetzt nicht so viele Autos fahren.

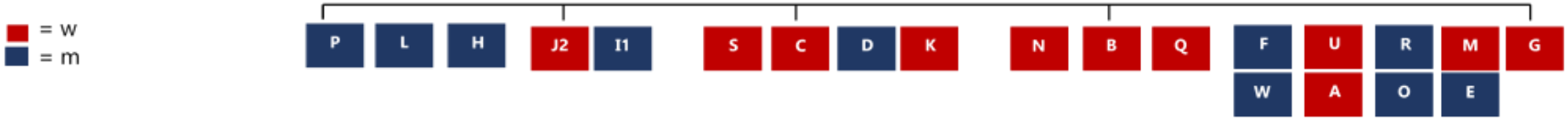
Für Fahrten mit Fremden ist man weitgehend aufgeschlossen. So werden etwa auch Trampende mitgenommen. Wie unter den Offen-Pragmatischen (Typ 3) wird es dabei begrüßt, sich auszutauschen und neue Sichtweisen kennenzulernen.

> G(w,N): So Pilgerfahrt, Trampen; habe ich auch schon zweimal jemanden mitgenommen. Finde ich nett, weil man da auch, man einfach mal was Neues hört und auch was von denen erfährt, das ist ja manchmal auch ein ganz anderes Leben das die führen, finde ich dann ganz spannend.

Analog zu dieser Offenheit für eine Mitnahme Fremder werden Mitfahrbänke als gute Initiative gewertet, um gemeinsame Fahrten zu ermöglichen. Aber auch hier besteht eher die Vorstellung, jemanden mitzunehmen, als die Mitfahrbank selbst zu nutzen. An der Nutzung von Mitfahr-Apps möchte man sich ebenfalls gerne beteiligen. Hierbei kommt eher auch eine Mitfahrt in Frage.

Abbildung 31 Typologie

	KOMPROMISSLOS	SORGLOS	OFFEN-PRAGMATISCH	AKTIV BEMÜHT	VERANTWORTUNGSVOLL
Allg. Haltung	egozentriert	bedürfnisorientiert	gemeinschafts-orientiert	normorientiert	umweltorientiert
Anforderung an eigene Mobilität	flexibel, schnell, bequem	flexibel, schnell, bequem	passend, praktisch	klimaschonend, aber ohne große Umstände	machbar, klimaschonend
Verhältnis zum MIV	legitimer Komfort monomodal	gewohnter Komfort monomodal	unfreiwillige Notwendigkeit eher monomodal	soweit möglich multimodal	soweit möglich ohne, eher multimodal
Verantwortung für Klimaschutz	niedrig	eher neutral	neutral	eher hoch	hoch
Gesellschaftsbild	negativ	eher skeptisch	positiv	optimistisch	kritisch
Haltung gegenüber gemeinsamen Fahrten	Ablehnung	Desinteresse	gelebte Praxis	aktive Bemühungen	gelebte Praxis
Bewertung gemeinsamen Fahrens	keine Vorteile, kein Bedarf nicht praktikabel Fremde als Problem	passt meistens nicht	Gesellschaft & Kontakte gegenseitige Unterstützung Kosten- und Stressersparnis	Ressourceneffizienz Emissionssenkung	Ressourceneffizienz Emissionssenkung



14. Fokusgruppe

Eine zweistündige Fokusgruppe an der Gesamtschule Nortorf mit einer 11. Klasse hat Eindrücke geliefert, wie Jugendliche (überwiegend ohne Führerschein) zu einem gemeinsamen Fahren stehen. Es nahmen 14 Jugendlichen zwischen 16 und 18 Jahren teil. Sie kamen aus Nortorf oder den angrenzenden Gemeinden. Die Fokusgruppe fand in einer Geographie-Unterrichtsstunde statt, in der Aspekte nachhaltiger Mobilität thematisiert wurden. Die Fokusdiskussion war geleitet von einer Online-Befragung, an der die Jugendlichen in Echtzeit teilnahmen. Die Ergebnisse der Befragung dienten als Diskussionsgrundlage für einen detaillierteren Austausch. Die Diskussion verlief eher wenig kontrovers. Nur vereinzelt brachten Teilnehmende Gegenpositionen ein. Die Diskussion wurde protokolliert. Eine Zusammenfassung der Diskussion skizziert die häufigsten Positionen aus Sicht dieser Jugendlichen.

14.1. Typische Mobilität

Für die teilnehmenden Schüler*innen ist in Nortorf zu Fuß oder mit dem Fahrrad alles gut erreichbar. Für Wege über 5 km oder bis in den nächsten Ort kommt das Rad eher nicht in Frage. Hier werden die Jugendlichen in der Regel gefahren. Für regelmäßige Termine, wie etwa zum Sport, dienen WhatsApp-Gruppen zur Organisation der Mitnahme. Innerhalb der Familie ist es üblich, dass ältere Familienmitglieder sich mit den Jugendlichen abstimmen und sie mitnehmen oder die Jugendlichen direkt fahren. Hier wird ebenfalls WhatsApp genutzt. „Irgendeiner hat immer Zeit. Und wenn mal nicht, dann soll es halt nicht sein“ (Schülerin, 17 Nortorf). So haben sie einhellig nicht das Gefühl, nicht zum gewünschten Ort gelangen zu können.

Doch auch, wenn sich meist eine Gelegenheit bietet, wird das Mitfahren aufgrund der Abhängigkeit von anderen als „nervig“ empfunden. Nur eine Minderheit wartet nicht darauf, einen Führerschein zu bekommen. Autofahren wird als cool angesehen. Autofahrten mit (älteren) Freunden sind eine gängige Freizeitbeschäftigung und zugleich Ausdruck von Freiheit. Hierunter benennen sie die sog. OKF – die „Ortskontrollfahrt“. Sie dient zum Zeitvertreib und um Leute zu sehen. Auch gehören Unternehmungen in der Gruppe, wie etwa die Fahrt zum Fastfoodrestaurant, sowie gemeinsame Fahrten zur Party, zur Freizeitgestaltung. Hier bereitet es gerade Spaß, zusammen zu fahren. Eine Jugendliche betont hingegen, dass sie OKF überflüssig findet und das Auto nur als Mittel sieht, um zum Ziel zu kommen.

14.2. Gemeinsames Fahren mit Fremden

Die Mitnahme durch Freunde und Verwandte wird der Nutzung des ÖV deutlich vorgezogen. So ist der Komfort wichtiger, als eigenständig mobil zu sein. Viele Jugendliche sind mit der ÖV-Nutzung kaum vertraut. Die genannte Gruppe lehnt die Konfrontation mit Fremden im ÖV ab und äußert sich über den fehlenden Komfort im ÖV. Einige würden den ÖV nutzen, sind jedoch unsicher und trauen sich eher nicht. Nur wenige nutzen den Zug für Fahrten in die nächste Stadt.

Eine Mitnahme unter bekannten Nachbarn halten die Jugendlichen für normal. Allerdings kommt es eher selten vor. Fahrten mit Fremden werden von den männlichen und weiblichen Jugendlichen gleichermaßen einhellig als zu gefährlich abgelehnt. Teils ist es ihnen auch verboten. Die meisten Jugendlichen sind sich einig, dass sie eher gar nicht fahren würden als mit Fremden. Trampen gilt

teils als Abenteuer, von dem andere erzählen, teils als unnötige Gefahr. Wenn überhaupt, ist Trampen etwas für „später“ als junge Erwachsene und dann nicht allein. Gleichermaßen ist es eher nicht vorstellbar, Fremde mitzunehmen. Während der Diskussion unter den Jugendlichen kursieren angsttreibende Geschichten über die Mitnahme Fremder. Zwei Jugendliche berichten von Bekannten, die mit Mitfahrportalen gute Erfahrungen gemacht haben. Insgesamt sind auch Mitfahrbänke kein interessantes Angebot für die Jugendlichen. Eine Mitfahr-App wäre eher eine Option, doch auch hier besteht Zweifel, ob Nutzerprofile u.U. gefälscht werden.

14.3. Klimaschutzbelange

Die Jugendlichen haben Klimaschutzbelange als Normative verinnerlicht, beherzigen sie jedoch eher nicht. Die Bereitschaft, häufiger auf das Rad oder den ÖV umzusteigen wird bekundet, jedoch zugleich auch auf gutes Wetter und gelegentliche Anlässe eingeschränkt. Auch bekunden die Jugendlichen geschlossen, dass Autofahren eigentlich schlecht für die Umwelt sei, sie halten es aber dennoch mehrheitlich für notwendig und legitim. Unvermeidbare Wege wie Einkäufe oder Arztbesuche erfordern demnach eine Autonutzung, so dass im Alltag wenig über die Autonutzung nachgedacht wird. Autofahrten als Freizeitvertreib werden nur von einer Jugendlichen in Frage gestellt.

Die Automobilität beobachten die Jugendlichen gleichermaßen bei der Familie und sie erscheint auch aus diesem Grund selbstverständlich und legitim. Nur eine Jugendliche gab an, dass die Eltern darauf achten, möglichst viel Rad zu fahren. Klimaschutzbewegungen finden die Jugendlichen allgemein unterstützenswert, verspüren jedoch selbst wenig Antrieb, sich zu beteiligen.

Insgesamt findet sich ein gewisses Bewusstsein für Klimaschutz, dieses ist im Alltag jedoch in keiner Weise handlungsleitend. Die Jugendlichen fühlen sich und ihre Bezugspersonen mehrheitlich nicht in der Verantwortung, ihre Mobilität vermehrt nach Nachhaltigkeitskriterien auszurichten. So ist ein gemeinsames Fahren als Zeitvertreib und notwendiges Übel ohne Führerschein zwar Praxis, jedoch werden hierbei kaum ökologischen Bezüge hergestellt. So ist es fraglich, ob die Jugendlichen mit dem Erlangen der Fahrerlaubnis Fahrgemeinschaften bilden, oder sich doch eher für die etablierte MIV-Nutzung in alleiniger Fahrt entscheiden.

SCHLUSS

15. Zusammenführung und Fazit

Die Erkenntnisse verdeutlichen die Kontroversen einer Verkehrswende in ländlichen und kleinstädtischen Räumen. Hier gehört die MIV-Abhängigkeit zum Alltag und hiermit hat man sich arrangiert. Gemeinsame Fahrten eröffnen einen Handlungsspielraum, diese Mobilitätspraxis zu verändern. Dabei geben die Erkenntnisse Hinweise, wie unterschiedliche soziale Gruppen angesprochen werden können und auf welche Bedarfe einzugehen ist, damit ein gemeinsames Fahren in verschiedensten Formen und Konstellationen häufiger praktiziert wird.

Gemeinsam fahren, was heißt das eigentlich? Sicher fährt man auch im Bus oder in der Bahn mit anderen gemeinsam. Doch irgendwie ist es etwas Anderes, wenn man in einem PKW gemeinsam fährt. Im eigenen Auto jemanden mitnehmen, wo man doch sonst meist ganz für sich und selbstbestimmt unterwegs ist? Oder gar bei jemand anderem mitfahren und hoffen, dass alles klappt und man auch wieder mit zurückgenommen wird? Kommt das überhaupt in Frage? Wie soll das funktionieren? Und warum eigentlich sollte

ich die Freiheit aufgeben, allein zu fahren? Sollte ich nur für den Klimaschutz jemand Fremdes in das eigene Auto lassen?

Diese und ähnliche Fragen sind aufgekommen, während die Interviewteilnehmenden wie auch Kolleg*innen- und Bekanntenkreis, angeregt durch das Forschungsvorhaben, laut darüber nachdachten, häufiger gemeinsam zu fahren. Die Überlegungen hierzu sind vielfältig und schwer greifbar. Um dieser Vielfalt gerecht zu werden, wurde die Studie bewusst explorativ ausgerichtet. Das Feld des gemeinsamen Fahrens sollte möglichst offen und möglichst breit erschlossen werden, während zugleich der Anspruch bestand, verschiedene Facetten des gemeinsamen Fahrens detailreich zu beleuchten. In der empirischen Betrachtung hat sich bestätigt, dass in der Realisierung gemeinsamer Fahrten praktische Mobilitätsbedarfe und Anforderungen der Alltagsorganisation eine große Rolle spielen. Gleichzeitig treten aber auch die individuelle Lebensweise sowie Werthaltungen und institutionelle Konstitutionen als zentral hervor.

Ein gemeinsames Fahren gilt allgemeinhin als eine erwünschte Praxis und erscheint mehrheitlich als sinnvoll. Dieser offenbare Konsens spiegelt sich jedoch kaum in der Praxis wider. Gemeinsam zu fahren wird in erster Linie als ein Fahren mit bekannten Personen gedacht. Neben gelegentlichen gemeinsamen Fahrten lassen sich unter engeren Bekannten auch Fahrgemeinschaften organisieren. Hier ist der Koordinationsaufwand in der Regel geringer und die Kommunikation ein Selbstgänger, während die gemeinsame Fahrt zugleich ein positives soziales Ereignis darstellt. Fahrten mit entfernten Kolleg*innen und im weitesten Sinne Bekannten zu organisieren und hierbei u.U. persönliche Einschränkungen hinzunehmen, erscheint demgegenüber unattraktiv. Darüber hinaus ist die Konfrontation mit Fremden für viele eine wesentliche Hürde, die Fahrgemeinschaften wie auch spontane gemeinsame Fahrten ausschließen. Wenngleich Fahrten mit Fremden nicht für jeden eine Option sein können, erscheint die Förderung von Fahrten mit Bekannten als nachhaltige Mobilitätsoption am ehesten erfolgsversprechend.

Insgesamt werden bei Überlegungen zu gemeinsamen Fahrten primär Möglichkeiten bedacht, jemanden mitzunehmen. Seltener wird daran gedacht, selbst mitzufahren. Zu groß sind die Abhängigkeit und zu gering die Autonomie über die eigene Mobilität, wenn der eigene PKW nicht als Mobilitätsgarantie verfügbar ist. Darüber hinaus tritt in der quantitativen wie auch in der qualitativen Studie deutlich hervor, dass neben dieser Autonomie die eigene Flexibilität von erheblicher Wichtigkeit ist. Hierunter fordern vor allem Vollzeiterwerbstätige ein hohes Maß an Flexibilität für sich ein, welches sie nur durch den MIV erlangen. Dabei ist diese Flexibilität einerseits eine Bedingung, um die enge zeitliche Taktung des Alltags bewältigen zu können und die Zeit optimal nutzen zu können. Bestehende ÖV-Angebote sind hier keine praktikable Alternative. Andererseits ist diese Flexibilität ein gewohnter Komfort, auf den man ungern verzichtet. Eine Abstimmung mit anderen, oder gar noch eine Abhängigkeit von anderen, ist hier kaum denkbar. Vielfach macht es die verbreitete Lebensweise erforderlich, stets mobil und flexibel zu sein, um den Alltag zwischen Berufsleben, Familie, Freunden und Freizeitgestaltung zu bewältigen. Jene Lebensweisen sind mit gemeinsamen Fahrten als Mobilitätspraxis schwer vereinbar. Hier stellt ein gemeinsames Fahren gerade die Anforderung, anstelle einer Zeitoptimierung sich auf andere einzustellen. Wer sich mehr Zeit hierfür nimmt, fährt auch häufiger gemeinsam.

Die Befragung, wie auch die qualitativen Interviews zeigen konträre Bereitschaften, Routinen zugunsten einer nachhaltigeren Mobilität zu überwinden. Während einerseits der Komfort des eigenen PKW als kompromisslos gilt, bestehen durchaus breite Bemühungen, auf Alternativen auszuweichen. Jedoch gelingt dies bislang nur schwer. Innerhalb der qualitativen Interviews erwies sich eine breite Teilnehmerschaft als äußerst aufgeklärt und reflektiert über Belange einer Verkehrswende. Auch bestehen deutliche Bemühungen, die eigenen Emissionen im PKW-Verkehr zu reduzieren, so dass auch ein gemeinsames Fahren in diesem Kontext als Idee großen Anklang findet. Dennoch bleibt es vielfach nur bei einer Idee. An vielen Stellen scheitert das gemeinsame Fahren an der kritischen Masse an Personen, die sich an gemeinsamen Fahrten beteiligen und so einen Zusammenschluss zu den gewünschten Anlässen realisierbar werden. Demgegenüber sind Mitfahrbänke keine adäquate Alterative. Die Fahrten lassen sich nicht planen, die Beförderung wie auch die Rückfahrt sind nicht gesichert und man ist anderen (Fremden) ausgeliefert.

Gemeinsame Fahrten können die Mobilitätsbedarfe nicht in Gänze abbilden, jedoch können sie zu verschiedenen Gelegenheiten eine Alternative bieten, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Hierfür braucht es vor allem auch mehr Flexibilität und Offenheit, sich mit anderen abzustimmen und sich auf gemeinsame Fahrten einzulassen. Gleichzeitig erfordert dies eine andere Zeitgestaltung, die diese Flexibilität und Offenheit auch zulässt. Dies wiederum ist verknüpft mit übergeordneten Fragen der Lebensgestaltung.

Die Lebensgestaltung hat unmittelbar Einfluss auf die individuell verursachten CO_2-Emissionen in der Mobilität. Das Verantwortungsbewusstsein hierfür ist jedoch im Alltag kaum präsent. Ein gemeinsames Fahren als Beitrag zum Klimaschutz muss hier zunächst stärker in das gesellschaftliche Bewusstsein treten und einen noch stärkeren obligatorischen Charakter erlangen, damit mehr Menschen im Alltag daran denken, sich um Fahrgemeinschaften zu bemühen, anstatt ihren bequem gewordenen Routinen zu folgen. Mitfahrbänke und Mitfahr-Apps können dabei helfen, an gemeinsame Fahrten zu erinnern, doch auch sie bieten erst eine Mobilitätsoption, wenn sie Teil eines breiten Wandels der Mobilitätspraxis werden. Dass dieser Wandel ohne politisch initiierte Push- und Pull-Faktoren auskommt, ist aufgrund der bestehenden Dominanz des MIV kaum anzunehmen.

Anmerkung zur Covid-19 Pandemie und privater Mitnahme

Mit der Covid-19-Pandemie ergeben sich neue Voraussetzungen der privaten Mitnahme. Unter den Erfordernissen des Infektionsschutzes sind gemeinsame Fahrten ebenso wie die Nutzung des ÖV als problematisch einzuschätzen. Stattdessen gewinnen Formen der Individualmobilität (Fahrrad- und Fußverkehr wie auch im MIV) an Bedeutung. Aufgrund der Infektionsgefahr waren PKW-Fahrten mit Personen außerhalb des eigenen Haushaltes im Frühjahr 2020 kaum denkbar und zugleich untersagt. Und auch bei nachlassender Verbreitung des Virus sowie nach Lockerung der Kontaktbeschränkungen seit Juni 2020 ist das Fahren mit Personen außerhalb des eigenen Haushaltes zwar wieder zulässig, jedoch weiterhin mit einer Infektionsgefahr verbunden. Gerade für Risikogruppen kommt eine gemeinsame Fahrt mit Personen außerhalb des engeren sozialen Umfeldes oder gar mit Fremden vermutlich nicht in Frage. Dabei zählen gerade ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen, die häufiger auf eine Mitnahme angewiesen sind, zu jenen Risikogruppen.

Ambitionen, PKW-Fahrten häufiger gemeinsam zu unternehmen, können unter Bedingungen einer Pandemie nicht aufrechterhalten, geschweige denn initiiert werden. Stattdessen wird die Gewohnheit der solitären PKW-Nutzung in ländlichen und kleinstädtischen Räumen bestärkt. So hat die Pandemie vermutlich eher dazu geführt, dass sich Menschen infolge persönlicher Schutzbestrebungen in ihren eigenen PKW zurückziehen. Es bleibt abzuwarten, welche Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie mittel- und längerfristig notwendig sein werden. Anzunehmen ist, dass die ÖV-Nutzung wie auch das gemeinsame Fahren in Zukunft nicht nur vor der Herausforderung steht, um Nutzer*innen zu werben. Zugleich bleiben auch Fragen des Infektionsschutzes in geteilten Fahrzeugen relevant. Hier lässt sich von dicht besiedelten Räumen im asiatischen Raum lernen. Bei einer längerfristigen Einschränkung durch diese oder andere Pandemien sind u.U. geteilte Fahrzeuge insbesondere im ÖV baulich anzupassen. Zugleich muss die Sicherstellung der Mobilität mit Schutzmaßnahmen vor Ausbreitung von Infektionen in Einklang gebracht werden. Dies ist insbesondere für Personengruppen relevant, die gezwungen sind, mitgenommen zu werden oder den ÖV zu nutzen, um mobil sein zu können. Gleichzeitig dürfen trotz aller Belastungen, die sich gesellschaftlich und wirtschaftlich aus der Pandemie ergeben, die Erfordernisse des Klimaschutzes nicht aus dem Blickfeld gelangen (BÄR, RUNKE 2020; MARKARD, ROSENBLOOM 2020).

Die Erfordernisse zur Eindämmung der Pandemie erschweren an vielen Stellen die Etablierung nachhaltiger Mobilitätslösungen, wie v.a. im Bereich von ÖV- und Sharing-Angeboten. Gleichzeitig eröffnet das „Trauma" der Pandemie auch Wege zum Umdenken und zum Aufbrechen von Routinen. Um diese Potentiale nutzen zu können, braucht es jedoch eine planerische Gestaltung von Alternativen, wie sie z.B. in Großstädten durch ad-hoc Maßnahmen wie Pop-Up Radwege und durch die Freigabe von Straßen für den Fuß- und Radverkehr realisiert wurden (u.a. DEUTSCHLANDFUNK 2020; GÖTTING, BECKER 2020). Aber auch Potentiale einer auf Suffizienz ausgerichteten Mobilität treten hervor (PROFIJT 2018). Nach dem Prinzip ‚genug, aber nicht mehr als nötig' gilt es dabei, die individuelle Mobilität und hiermit verbundene klima- und umweltschädliche Emissionen auf das Notwendige zu reduzieren. Als Teil der Pandemiebekämpfung gelang es in den vergangenen Monaten, die räumliche Mobilität der breiten Gesellschaft auf das Notwendigste zu beschränken. Etwa reduzieren Menschen ihre Fahrten zum Supermarkt auf das Nötigste, bündeln die Einkäufe, anstatt häufiger zum Einkaufen zu fahren und auch andere Aktivitäten werden in Hinblick auf ihre Notwendigkeit überdacht. Hierbei erfolgen die Abwägungen nicht nach Nachhaltigkeitsbestrebungen, sondern zum Schutz vor Ansteckung. Auch ist diese ‚neue Praxis' für die Betroffenen eher Teil einer Ausnahmesituation. Dennoch zeigt sich, dass die breite Gesellschaft durchaus in der Lage ist, von heute auf morgen umzudenken und ihre Mobilitätspraxis zu verändern, wenn die Notwendigkeit hierfür erkannt wird. Hier gilt es, die Notwendigkeit zum aktiven Klimaschutz entsprechend zu vermitteln. Gleichzeitig braucht es eine politische Gestaltung von Anreizen zum langfristigen anders Agieren. So dürfen sich Menschen nicht, wie im Rahmen der pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen, in ihrer Autonomie beschnitten fühlen. Vielmehr muss nachhaltige Mobilität durch positive Erlebnisse als Bereicherung empfunden werden. Die bereits angesprochenen Pop-Up Radwege bieten hierbei bereits vielversprechende Beispiele. Eine solch drastische Reduktion des MIV, wie sie im Rahmen des ‚Shut down'

erfolgte, hat es zuletzt während der Ölkrise 1973 gegeben. Vielfach wurde positiv wahrgenommen, dass die Lebensumwelt weniger von Lärm und Abgas belastet wird. Diese Erfahrungen können eine Idee davon liefern, wie Räume durch weniger Autoverkehr aufgewertet werden.

Parallel werden im Rahmen des Infektionsschutzes Alternativen zur räumlichen Mobilität, wie Homeoffice und Videokonferenzen konsequent als Ersatz zur Zusammenkunft eingesetzt und damit zugleich auch Fahrten im MIV massiv eingespart. Mit den Kontaktbeschränkungen zum Schutz vor Covid-19 hat sich insbesondere für den Berufsverkehr gezeigt, dass nicht jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter ständig zum Job pendeln muss und dass auch Online-Meetings funktionieren können. Diese und ähnliche neue Arbeitspraktiken wurden schnell erlernt, haben sich in einigen Bereichen bewährt und bieten jetzt das Potential, auch in Zukunft auf vermeidbare Arbeitswege im MIV zu verzichten. Hierzu gilt es grundsätzlich und längerfristig die Arbeitsorganisation umzustrukturieren und dort, wo es praktikabel ist, Homeoffice und Online-Meetings oder Videokonferenzen als normale Arbeitspraxis zu integrieren.

LITERATUR

ACE (2015): Betriebliches Mobilitätsmanagement Angebote zur Begleitung, Unterstützung und Beratung. https://images.ace.de/dokumente/presse/ACE-unterstuetzungsangebote-betriebliches-mobilitaetsmanagement.pdf.

ADAC (2018): ADAC Monitor „Mobil auf dem Land".

AGORA VERKEHRSWENDE (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende.

AGORA VERKEHRSWENDE (2019): Neue Wege in die Verkehrswende. Impulse für Kommunikationskampagnen zum Behaviour Change.

ARL (2017): Leitfaden Dörpsmobil SH - Wir bewegen das Dorf!

BALA, C. u. W. SCHULDZINSKI (2016): Prosuming und Sharing - neuer sozialer Konsum. Aspekte kollaborativer Formen von Konsumtion und Produktion.

BÁLINT, D. u. A. TRÓCSÁNYI (2017): New ways of mobility. The birth of ridesharing. A case study from Hungary. In: Hungarian Geographical Bulletin 65,H. 4, S. 391–405.

BÄR, H. u. M. RUNKE (2020): Wie notwendige Wirtschaftshilfen die Corona-Krise abfedern und die ökologische Transformation beschleunigen können. Policy Brief im Auftrag von Greenpeace.

BELL, M. M. u. G. OSTI (2010): Mobilities and Ruralities. An Introduction. In: Sociologia Ruralis 50,H. 3, S. 199–204.

BMU (2019): Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050.

BMUB (2016): Klimaschutzplan 2050 - Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung.

BMUB/ UBA (2017): Umweltbewusstsein in Deutschland 2016. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf (Zugriff am 17.07.2018).

BMVI (2016): Mobilitäts- und Angebots- strategien in ländlichen Räumen. Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen.

BMVI (2019): Verkehr in Zahlen 2019/2020.

BMVI (2020): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR). https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html.

BOHNSACK, R. (2014): Rekonstruktive Sozialforschung. Einführung in qualitative Methoden. Opladen.

BRENCK, A., C. GIPP u. P. NIENABER (2016): Mobilität sichert Entwicklung. Herausforderungen für den ländlichen Raumländlichen Raum.

BRUNNENGRÄBER, A. u. T. HAAS (2018): Vom Regen in die Traufe. Die sozial-ökologischen Schattenseiten der E-Mobilität. In: GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society 27,H. 3, S. 273–276.

BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2019): Die Arbeitsmarktsituation von Frauen und Männern 2018.

CANZLER, W. (2018): Mammutprojekt Verkehrswende und aktuelle verkehrspolitische Fragen. In: Gesellschaft Wirtschaft Politik 67,H. 4, S. 491–502.

CHAN, N. D. u. S. A. SHAHEEN (2012): Ridesharing in North America. Past, Present, and Future. In: Transport Reviews 32,H. 1, S. 93–112.

CLOTTEAU, M. (2014): MoG - Move on Green. Politische Leitlinien zum Thema nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum und in Gebirgsregionen.

CONRAD, J. (2016): Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum. Status quo und Entwicklungspotentiale bereits verfolgter Projekte in der Modellregion Schwarzwald-Baar-Heuberg.

DASKALAKIS, M., C. SOMMER, A. ROßNAGEL u. J. KEPPER (Hrsg.) (2019): Ländliche Mobilität vernetzen. Ridesharing im ländlichen Raum und dessen Integration in den öffentlichen Nahverkehr. München.

DESTATIS (2019): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen. Inlandsproduktberechnung Lange Reihen ab 1970.

DEUTSCHLANDFUNK (2020): Radwege und Spielstraßen in Berlin. Coronakrise als Beschleuniger der Verkehrswende. https://www.deutschlandfunk.de/radwege-und-spielstrassen-in-berlin-coronakrise-als.1773.de.html?dram:article_id=477785.

EKSH (2019): Verkehrswende in Schleswig-Holstein. https://www.verkehrswende.sh.

EVERTS, J., M. LAHR-KURTEN u. M. WATSON (2011): Practice matters! Geographical inquiry and theories of practice. In: Erdkunde 65,H. 4, S. 232–334.

EWKG (2017): Gesetz zur Energiewende und zum Klimaschutz in Schleswig-Holstein. EWKG.

FLYVBJERG, B. (2016): Five Misunderstandings About Case-Study Research. In: Qualitative Inquiry 12,H. 2, S. 219–245.

FOLLMER, R. u. D. GRUSCHWITZ (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport. Ausgabe 4.0. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.

FURUHATA, M., M. DESSOUKY, F. ORDÓÑEZ, M.-E. BRUNET, X. WANG u. S. KOENIG (2013): Ridesharing. The state-of-the-art and future directions. In: Transportation Research Part B: Methodological 57, S. 28–46.

GEMEINDE SCHAFFLUND (2018): Der Kümmerer. http://www.schafflund.de/news/1/430135/nachrichten/430135.html.

GOMM, M. u. E. G. HANSEN (2010): Nachhaltige Mobilität durch Mitfahrkonzepte – Herausforderung und Lösungsansätze für eine bessere Auslastung bestehender Mobilitätsressourcen in privaten PKW. In: Schönberger, R. (Hrsg.) (2010): Dimensionen der Logistik. Funktionen, Institutionen und Handlungsebenen. Wiesbaden, S. 495–515.

GÖTTING, K. u. S. BECKER (2020): Reaktionen auf die Pop-Up-Radwege in Berlin. Ergebnisse einer explorativen Umfrage zur temporären Radinfrastruktur im Kontext der Covid-19 Pandemie. In: IASS STUDY.

HAAS, T. (2018): Verkehrswende und Postwachstum – die Suche nach Anknüpfungspunkten.

HAEFNER, K. u. L. ZEGARTOWSKI (1998): Reduktion von Fahrleistung durch organisiertes Mitfahren und gebrochenen Verkehr. In: Internationales Verkehrswesen 9.

HAGEBÖLLING, L. u. N. JOSIPOVIC (Hrsg.) (2018): Herausforderung Mobilitätswende. Ansätze in Politik, Wirtschaft und Wissenschaft. Berlin.

HEINRICHS, H. u. H. GRUNENBERG (2012): Sharing Economy - Auf dem Weg in eine neue Konsumkultur?

HELMHOLTZ-GEMEINSCHAFT (2020): Wie viel CO2 steckt in einem Liter Benzin? https://www.helmholtz.de/erde_und_umwelt/wie-viel-co2-steckt-in-einem-liter-benzin/.

KELLE, U. u. S. KLUGE (2010): Vom Einzelfall zum Typus. Fallvergleich und Fallkontrastierung in der qualitativen Sozialforschung. Wiesbaden.

KIELER NACHRICHTEN (20.02.2019): Mitfahrnetz: Zu wenige steigen ein. In: Kieler Nachrichten 2019.

KIELREGION (2017): Masterplan Mobilität KielRegion.

KLUGE, S. (2000): Empirisch begründete Typenbildung in der qualitativen Sozialforschung. In: Forum Qualitative Sozialforschung 1,H. 1.

KÖCHER, R. (2019): Mobilität und Klimaschutz. Gesellschaftliches Problembewusstsein und individuelle Veränderungsspielräume.

KOLLOSCHE, I. u. O. SCHWEDES (2016): Mobilität im Wandel. Transformationen und Entwicklungen im Personenverkehr. Bonn.

KRÄMER, P., A. WEISS u. H. BENZ (2019): Vernetzung aller Mobilitätsangebote. Der Odenwald in der digitalen Welt der „On-Demand-Mobilität". In: Der Nahverkehr 1+2, S. 52–57.

LANDESPLANUNG SCHLESWIG-HOLSTEIN (2019): Zentrale Orte und Stadtrandkerne 2019.

MANDERSCHEID, K. (2012): Automobilität als raumkonstituierendes Dispositiv der Moderne. In: Füller, H. u. B. Michel (Hrsg.) (2012): Die Ordnung der Räume. Geographische Forschung im Anschluss an Michel Foucault. Münster.

MANDERSCHEID, K. u. N. CASS (2010): Mobility justice and the right to immobility – from automobility to autonomobility. Paper presented at the American Geographers Meeting. Washington.

MARKARD, J. u. D. ROSENBLOOM (2020): A tale of two crises. COVID-19 and climate.

MATTIOLI, G. (2017): 'Forced Car Ownership' in the UK and Germany. Socio-Spatial Patterns and Potential Economic Stress Impacts. In: Social Inclusion 5,H. 4, S. 147.

MOBILFALT (2013): Resümee nach einem Jahr: Mobilfalt ist erfolgreich gestartet - Über 4000 Fahrten bisher realisiert. https://www.mobilfalt.de/service/presse/meldungsdetail/?tx_news_pi1%5Bnews%5D=24&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=1aedeb8c65d912556cbbd09dcdaeb617.

MÜLLER, A. (2013): Trampen als soziale Praxis - Zwischen Individualtourismus und Konsumkritik.

NEMO (2016): Nachhaltige Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissenim ländlichen Raum. ttps://nemo-mobilitaet.de/blog/de/projekt/projektinformationen/.

NOBIS, C. u. T. KUHNIMHOF (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas. Bonn, Berlin.

OSTI, G. (2010): Mobility Demands and Participation in Remote Rural Areas. In: Sociologia Ruralis 50,H. 3, S. 296–310.

PORSCHE, L. (2020): Kleinstadtforschung in Deutschland. Stand, Perspektiven und Empfehlungen. Hannover.

PROFIJT, M. (2018): Mobilitätssuffizienz. Dissertation.

PRZYBORSKI, A. u. M. WOHLRAB-SAHR (2014): Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch. München.

RAMMLER, S. (2016): Nachhaltige Mobilität: Gestaltungsszenarien und Zukunftsbilder. In: Schwedes, O., W. Canzler u. A. Knie (Hrsg.) (2016): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden, S. 899–917.

REGETT, A., W. MAUCH u. U. WAGNER (2019): Klimabilanz von Elektrofahrzeugen – Ein Plädoyer für mehr Sachlichkeit.

RÜCKERT-JOHN, J. (Hrsg.) (2013): Soziale Innovation und Nachhaltigkeit. Wiesbaden.

SAMLAND, U. (2019): Innovationsforschung. Soziale Innovationen für nachhaltige Bewegung Alternative Mobilitätskonzepte für den ländlichen Raum. In: Samland, U. u. A. Henkel (Hrsg.) (2019): 10 Minuten Soziologie. Bewegung. Bielefeld, S. 129–142.

SCHERING, J., A. SANDAU, M. JAHNS, U. SAMLAND u. C. THEESEN (2020): Mitfahren als Schlüssel zur Lösung von Mobilitätsproblemen im ländlichen Raum. In: Herget, Melanie, S. Neumeier u. T. Osigus (Hrsg.) (2020): Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume… und die Frage nach der Gleichwertigkeit der LebensverhältnisseWissenschaftliche Konferenz, S. 107–111.

SCHLAG, B. u. J. SCHADE (2007): Psychologie des Mobilitätsverhaltens. In: Aus Politik und Zeitgeschichte 29-30, S. 27–32.

SCHMIDT, R. (2012): Soziologie der Praktiken. Konzeptionelle Studien und empirische Analysen. Berlin.

SCHMITT, V. u. C. SOMMER (2013): „Mobilfalt" – ein Mitnahmesystem als Ergänzung des ÖPNV in ländlichen Räumen. In: Proff, H., W. Pascha, J. Schönharting u. D. Schramm (Hrsg.) (2013): Schritte in die künftige Mobilität. Wiesbaden, S. 401–413.

SONNBERGER, M. (2013): Teilen statt besitzen. Analysen und Erkenntnisse zu neuen Mobilitätsformen. Bremen.

STATISTIKAMT NORD (2018a): Regionaldaten für Nortorf, Stadt. http://region.statistik-nord.de/detail/0110000000000000100/1/351/1031/.

STATISTIKAMT NORD (2018b): Regionaldaten für Schafflund. http://region.statistik-nord.de/detail/0010000000000000000/1/352/1204/.

STEINRÜCK, B. u. P. KÜPPER (2010): Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV. Braunschweig.

TUULI-MARJA KLEINER, A. K. (2019): Bürgerschaftliches Engagement in ländlichen Räumen : politische Hoffnungen, empirische Befunde und Forschungsbedarf.

VELAGA, N. R., M. BEECROFT, J. D. NELSON, D. CORSAR u. P. EDWARDS (2012): Transport poverty meets the digital divide. Accessibility and connectivity in rural communities. In: Journal of Transport Geography 21, S. 102–112.

WEGMANN, A. (2007): Ridesharing in den USA, Kanada, Neuseeland und Europa bis 2007. Erfahrungen, Projekte, Erfolgsfaktoren.

WINKELKOTTE, T. (2015): Gut finden oder mitmachen. Erkenntnisse regionaler Mitfahrinitiativen.

ANHANG

Interviewkonzept

Phase 1 (entfällt)

Sie haben diese Motive gewählt. Was ist darauf zu sehen? Wie kam es, dass Sie dieses Motiv ausgewählt haben?
Wie würden Sie es sich wünschen?

Phase 2

Wie sind Sie in für gewöhnlich unterwegs? Beschreiben Sie bitte mal einen typischen Tag.

Hilfestellung: Zeiteinheiten

Morgen	*Vormittag*	*Mittag*	*Nachmittag*	*Abend*	*Nacht*

War das schon immer so? Wie machen das andere in S/N? Wie ist es bei Ihren Freunden und Bekannten?

Phase 3

Nehmen Sie manchmal jemanden mit?
Wie ist es außerhalb der Familie? Nehmen Sie mal Freunde, Kollegen oder Bekannte mit?
Fahren Sie auch mal bei jemanden mit?
Wenn Sie sich an die Situation zurückerinnern, wie war das so?
Wie haben Sie die Fahrt erlebt? Wie haben Sie sich gefühlt? Was haben Sie nach der Fahrt gedacht?
Ist das immer so oder nur bei Person XY?
Was war anders als SIE gefahren sind/ mitgefahren sind?

Phase 4 (Fotos)

Welche Vorteile könnte es Ihrer Ansicht nach haben, wenn mehr Menschen gemeinsam fahren würden?
Wer könnte davon profitieren? Welche Haupt-Schwierigkeiten sehen Sie?
Wie ist es bei Ihnen? Können Sie sich vorstellen, in Zukunft häufiger mal gemeinsam zu fahren?
Für welche Situationen wäre eine gemeinsame Fahrt sinnvoll/machbar? Was spricht für Sie persönlich dagegen?

„Es gibt ältere und neue Ideen, wie man ein gemeinsames Fahren unterstützen kann. Kennen Sie so etwas?“
Was spricht Sie am meisten an? Inwiefern spricht Sie das an? Welche Erfahrungen haben Sie damit gemacht? Wie ist es bei Ihren Freunden und Bekannten? Was können Sie sich dazu vorstellen?

> Bsp. Mitfahrbank / Trampen - Ist das etwas für Sie? Würden Sie es ausprobieren? Stellen Sie sich jetzt mal vor, Sie säßen jetzt auf so einer Mitfahrbank, wie würde sich das für Sie anfühlen? Können Sie sich vorstellen, bei jemanden mitzufahren, der anhält und Sie mitnehmen möchte? Wovon hängt das ab? Würden Sie jemanden spontan mitnehmen? Wovon hängt das ab? Was wäre da anders gegenüber der Vorstellung, mitzufahren?

> Bsp. Mitnahme in der Nachbarschaft - Kennen Sie so etwas? Können Sie sich so etwas vorstellen? Was stellen Sie sich dazu vor? Spricht Sie so etwas an? Was fällt Ihnen ganz spontan dazu ein?

Phase 5

„Nun ist es aus ökologischer Sicht sinnvoll, den Autoverkehr zu reduzieren. Wie sehen Sie das für Nortorf/Schafflund?“
Haben Sie schon mal darüber nachgedacht, wie Sie nachhaltiger unterwegs sein könnten?
War das schon immer so? Wie könnte das aussehen? Haben Sie schon mal etwas ausprobiert? Wie war das
Wie ist das bei Ihren Freundes- Kollegen und Bekanntenkreis?

GEMEINSAM FAHREN – Befragung aller Einwohnerinnen und Einwohner.
Wir laden Sie herzlich ein, mitzumachen!

Täglich fahren viele Menschen in die gleiche Richtung, während oft nur eine Person im Auto sitzt. Gemeinden überlegen derzeit, wie Menschen häufiger gemeinsam fahren könnten, z. B. ins Ortszentrum oder zur Arbeit. Hierzu möchten wir Ihnen einige Fragen stellen.

EIN FORSCHUNGSPROJEKT DER
CAU Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
GEFÖRDERT DURCH
EKSH

1. Wie sind Sie am häufigsten unterwegs? Bitte wählen Sie max. zwei Optionen.

- ☐ zu Fuß
- ☐ mit dem Rad
- ☐ mit Bus und/oder Bahn
- ☐ mit dem Auto, Mofa/Roller/Motorrad/Quad (selbst am Steuer)
- ☐ mit dem Auto als Mitfahrer/in
- ☐ Sonstiges: _____

2. In welcher Stadt / in welchem Ort außerhalb Ihres Wohnortes sind Sie regelmäßig?

☐ trifft nicht zu	(fast) täglich	mehrmals pro Woche	mehrmals pro Monat	1x pro Monat	weniger als 1x pro Monat
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐

3. Wenn Sie mit dem PKW fahren, nehmen Sie dann regelmäßig jemanden außerhalb Ihres Haushalts mit? (Mehrfachantworten möglich)

☐ Nein, ich nehme niemanden mit. ☐ Ich nutze keinen PKW.

☐ Ja ➡ Wen? ☐ Freunde ☐ Bekannte ☐ Verwandte ☐ Kollegen ☐ Sonstige

4. Fahren Sie regelmäßig bei jemandem außerhalb Ihres Haushalts im PKW mit? (Mehrfachantworten möglich)

☐ Nein, ich fahre bei niemandem mit.

☐ Ja ➡ bei wem? ☐ Freunde ☐ Bekannte ☐ Verwandte ☐ Kollegen ☐ Sonstige

5. Gemeinsame Fahrten mit Freunden, Bekannten oder Verwandten...
Bitte wählen Sie max. zwei Optionen.

- ☐ Ich fahre mit niemandem gemeinsam.
- ☐ ... funktionieren am besten spontan.
- ☐ ... plane ich durch Absprachen per Telefon oder persönlich.
- ☐ ... plane ich via Messenger (z. B. WhatsApp, Facebook).
- ☐ ... plane ich mithilfe eines Mitfahrportals (z. B. Mitfahrzentrale, BlaBlaCar).
- ☐ ... plane mit einer speziellen Mitfahr-App auf dem Handy.
- ☐ .... Sonstiges: _____

6. Im Folgenden geht es darum, jemanden mitzunehmen. Wenn Sie keinen PKW nutzen, springen Sie bitte weiter zu Frage 7

Bitte bewerten Sie folgende Aussagen:	stimme sehr zu	stimme eher zu	weder noch	stimme weniger zu	stimme gar nicht zu	weiß nicht	keine Angabe
Ich bin lieber flexibel, als dass ich jemanden mitnehme.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich habe lieber meine Ruhe, als dass ich jemanden mitnehme.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bekannte und Freunde nehme ich gerne mit.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Auf dem Weg zur Arbeit / Schule würde ich jederzeit jemanden mitnehmen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

7. Bitte bewerten Sie folgende Aussagen:	stimme sehr zu	stimme eher zu	weder noch	stimme weniger zu	stimme gar nicht zu	weiß nicht	keine Angabe
Gemeinsam zu fahren funktioniert (fast) nie.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gemeinsam zu fahren ist nur eine Option, wenn man sich kennt.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gemeinsam zu fahren, finde ich ganz normal.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich sehe keine Vorteile darin, gemeinsam zu fahren.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bei jemandem mitzufahren, ist mir zu umständlich.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mitgenommen zu werden, ist mir unangenehm.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wenn ich jemand zum Mitfahren suche, dann nur auf weiten Strecken.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

8. Was ist Ihnen am wichtigsten, wenn Sie mit jemandem gemeinsam fahren? Bitte wählen Sie max. zwei Optionen.

- ☐ Ich muss die Person kennen.
- ☐ Die Person muss mir sympathisch sein.
- ☐ Die Person muss verlässlich sein.
- ☐ Ich möchte trotz gemeinsamer Fahrt flexibel sein.
- ☐ Die Absprache muss unkompliziert sein.
- ☐ Ich muss mich sicher fühlen.
- ☐ Ich muss auch wissen, wie ich zurückkomme.
- ☐ Ich muss ein gutes Gefühl dabei haben.
- ☐ Weiß nicht.
- ☐ Sonstiges: _____

9. Bitte bewerten Sie folgende Aussagen:	stimme sehr zu	stimme eher zu	weder noch	stimme weniger zu	stimme gar nicht zu	weiß nicht	keine Angabe
Hier kennt man sich, da kann man auch mal spontan jemanden mitnehmen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hier kennt man sich, da kann man auch mal spontan bei jemanden mitfahren.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bei Fremden würde ich niemals mitfahren.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich kann mir vorstellen, Fremde mitzunehmen, wenn sie das gleiche Ziel haben.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrten mit Fremden würde ich am ehesten via Mitfahr-App/-Portal buchen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich kann mir vorstellen, ein Taxi gemeinsam mit Fremden zu nutzen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wenn Leute auf Mitfahrbänken in die gleiche Richtung wollen, würde ich sie mitnehmen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich kann mir gut vorstellen, eine Mitfahrbank selbst zu nutzen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

10. Wie bewerten Sie die individuellen Effekte von gemeinsamen Fahrten?

	sehr vorteilhaft	eher vorteilhaft	weder noch	weniger vorteilhaft	nicht vorteilhaft	weiß nicht	keine Angabe
Kostenersparnisse	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Nette Gespräche	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Neue Bekanntschaften	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Nachbarschaftshilfe	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

11. Bitte bewerten Sie folgende Aussagen:

Wenn mehr Menschen gemeinsam fahren würden...	stimme sehr zu	stimme eher zu	weder noch	stimme weniger zu	stimme gar nicht zu	weiß nicht	keine Angabe
... wäre das gut für die Umwelt.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...wären die Straßen viel leerer.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... gäbe es weniger verkehrsbedingte Gesundheitsbelastungen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... wäre das gut für die Gemeinschaft.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

12. Bitte bewerten Sie folgende Aussagen:	stimme sehr zu	stimme eher zu	weder noch	stimme weniger zu	stimme gar nicht zu	weiß nicht	keine Angabe
Ich bin bereit, für den Klimaschutz häufiger gemeinsam zu fahren.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Beim Thema Autofahren ist mir Klimaschutz egal.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Klimaschutz ist wichtig, aber es geht nicht ohne meinen PKW.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Ihr Wohnort ☐ Nortorf ☐ Schafflund ☐ ein anderer Ort _____

Ihr Alter: _____

Ihr Geschlecht: _____

Ihr höchster Bildungsabschluss: _____

Ihre Erwerbstätigkeit:	Nicht erwerbstätig	Minijob	Teilzeit	Vollzeit	Ausbildung Schule Studium
	☐	☐	☐	☐	☐

Möchten Sie uns noch etwas zum Thema mitteilen? Hier ist Platz für Kommentare.

_____

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der Befragung!

Haben Sie Lust, die Befragung in einem Gespräch zu vertiefen?
Wir würden uns freuen, wenn Sie uns Ihre Antworten persönlich erläutern würden und wir mit Ihnen ausführlicher über das Thema „gemeinsam Fahren" sprechen könnten. Wenn Sie zu einem Gespräch bereit sind, geben Sie bitte Ihre gewünschte Kontaktform an. Wir werden dann auf Sie zukommen.

☐ **Nein danke.**

☐ **Ja, Ich möchte meine Angaben in einem Gespräch zum Thema „gemeinsam Fahren" vertiefen.**

➡ **Telefon / Email-Adresse:** _____

Die Kontaktdaten werden nicht weitergeben und spätestens binnen sechs Monaten gelöscht. Wir freuen uns auf ein Gespräch. Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Kontakt:
Dr. Jana Kühl
Projekt „GEMEINSAM FAHREN"
Geographisches Institut
Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
kuehl@geographie.uni-kiel.de

C | A | U
Christian-Albrechts-Universität zu Kiel