Zwischenbericht: Anforderungs-erhebung

Zwischenbericht (Stand: 02/2017) im Rahmen des Projektes NEMo – Nachhaltige Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen im ländlichen Raum

Martina Jahns

Prof. Dr. David Woisetschläger

Lehrstuhl für Dienstleistungsmanagement
Institut für Automobilwirtschaft und Industrielle Produktion (AIP)
Technische Universität Braunschweig

Ute Samland

Prof. Dr. Anna Henkel

Institut für Soziologie und Kulturorganisation
Leuphana Universität Lüneburg

NEMo
Mobilität. Von uns, für uns.

Inhalt

1 Einleitung ... 3
2 Nachhaltigkeit und Mobilität ... 5
2.1 Nachhaltigkeit in der Politik ... 5
2.2 Projekte zur Förderung von Gemeinschaftsmobilität im ländlichen Raum ... 7
2.3 Sharing Economy ... 13
2.4 Mitfahrzentralen ... 14
3 Untersuchungsregionen ... 16
3.1 Wesermarsch ... 16
3.1.1 Kurzcharakterisierung der Wesermarsch ... 16
3.1.2 Mobilitätslandschaft in der Wesermarsch ... 18
3.2 Raum Oldenburg ... 21
3.2.1 Kurzcharakterisierung des Raums Oldenburg ... 21
3.2.2 Mobilitätslandschaft des Raums Oldenburg ... 23
4 Empirie ... 25
4.1 Methodisches Vorgehen ... 25
4.1.1 Die Vorgehensweise der qualitativen Sozialforschung ... 25
4.1.2 Die Vorgehensweise der quantitativen Befragung ... 28
4.2 Ergebnisse der qualitativen Forschung ... 29
4.2.1 Mobilitätspraktiken von Jugendlichen unter 18 Jahren ... 29
4.2.2 Mobilitätspraktiken von jungen Erwachsenen ... 30
4.2.3 Mobilitätspraktiken von Mittelalten ... 36
4.2.4 Mobilitätspraktiken von Senioren ... 40
4.3 Ergebnisse der quantitativen Befragung ... 40
4.3.1 Mobilitätssituation ... 43
4.3.2 Nutzung Online-Mitfahrzentralen und privater Fahrgemeinschaften ... 47
4.3.3 Nutzungshemmnisse und -motive ... 50
4.3.4 Preismodell und Bezahlvorgang ... 68
4.3.5 Bonuspunkteprogramm ... 70
4.2.6 Nutzerpräferenzen zur Plattformausrichtung ... 70
5 Fazit und Limitationen ... 73
Quellen ... 76

1 Einleitung

Aufgrund einer geringeren Bevölkerungsdichte leistet Mobilität durch den öffentlichen Personen(nah)verkehr (ÖP(N)V) besonders im ländlichen Raum einen entscheidenden Beitrag zur Grundversorgung, indem der Zugang zu Versorgungseinrichtungen, Dienstleistungen, sowie Arbeitsplätzen, Kultur- und Bildungsstätten gewährleistet wird. Jedoch werden nachfrageschwache ÖPNV-Angebote in ländlichen Regionen häufig aus wirtschaftlichen Gründen eingeschränkt, was ein Auto vielerorts unverzichtbar macht.

Neben der steigenden Notwendigkeit mobil zu sein, ist das wachsende Bewusstsein über die Bedeutung des Umwelt- und Klimaschutzes ein weiterer Anstoß, um bestehende Mobilitätsoptionen zu untersuchen und ihre zukünftige Gestaltbarkeit zu prüfen. Ziel des Forschungsvorhabens „NEMo – nachhaltige Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen im ländlichen Raum“ ist es daher, durch die Entwicklung von nachhaltigen und innovativen Mobilitätsdienstleistungen für den ländlichen Raum, nicht nur neue Mobilitätsangebote zu schaffen, sondern diese auch hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeit zu analysieren.

Im Rahmen der Schaffung eines neuen Mobilitätsangebotes, soll die Transformation des Bürgers zum Mobilitätsanbieter erreicht werden. Sowohl Privatpersonen, die einen eigenen PKW zur Verfügung haben, als auch Bürger, die über keinen PKW verfügen können, sollen die Möglichkeit bekommen, ihre Mobilität zusammen zu organisieren. Das Teilen von Mobilität wird mit einer Reihe von positiven Konsequenzen verbunden. Zum einen kommt es zu einer nachhaltigeren Auslastung der verfügbaren PKWs und damit zu einer Reduktion der Gesamtanzahl der auf den Straßen fahrenden Autos. Zum anderen sollen durch die Entwicklung weitergehender Geschäftsmodelle, die Bewohner des ländlichen Raumes, die Möglichkeit bekommen, neben Mobilität auch andere Dinge, Dienstleistungen, kulturelle und soziale Angebote zu tauschen und zu organisieren. Neben dem positiven Effekt der Schließung von Versorgungslücken, werden Umweltbelastungen minimiert und eine Stärkung der dörflichen Gemeinschaft angestrebt.

Ziel dieses Berichts ist die Ermittlung des Status-quo der sozialen Strukturen und der Mobilitätsstrukturen in den Modellregionen, um das NEMo-Konzept der sozialen Selbstorganisation nutzeradäquat entwickeln zu können. Außerdem sollen potentielle Nutzertypologien, Treiber und Barrieren für partizipative Mobilitätskonzepte, sowie Nutzerpräferenzen in Bezug auf eine zielgruppenangepasste Gestaltung der NEMo-Plattform ermittelt werden.

Der Bericht gliedert sich nach den einleitenden Worten im Wesentlichen in drei Bereiche. Der folgende Abschnitt beleuchtet den Zusammenhang zwischen Mobilität und Nachhaltigkeit. Theoretisch kann das Projekt NEMo in verschiedenen Entwicklungsrichtungen verortet werden. Zum einen lässt sich eine Relevanz für das Projekt NEMo an den nationalpolitischen Strategien der Nachhaltigkeit erkennen. Zum ande-

ren soll deutlich werden, dass das Projekt verschiedene moderne Phänomene aufgreift, die der Idee einer Postwachstumsgesellschaft oder Ökonomien des Teilens entsprechen. Mit der Berücksichtigung und dem Aufgreifen sollen zum einen schon gemachte Fehler gemieden als auch positive Aspekte geprüft und weiterentwickelt werden. Im dritten Teil werden die Untersuchungsregionen Wesermarsch und die Region Oldenburg charakterisiert und das methodische Vorgehen umrissen. Im vierten Teil werden die Ergebnisse vorgestellt, die sowohl durch quantitative als auch qualitative Methoden bisher erzielt werden konnten. Im Fazit werden die jeweiligen Erkenntnisse in einer tabellarischen Darstellung zusammengefasst.

2 Nachhaltigkeit und Mobilität

Mobilität nachhaltig zu gestalten, basiert auf drei wesentlichen Megatrends: die nachlassende Verfügbarkeit von fossilen Energieträgern, der Klimaschutz und der demographische Wandel. Um diesen Herausforderungen beizukommen, schaffen politische Institutionen, zivilgesellschaftliche Akteure oder die private Bürgerin alternative Entwicklungspfade und Handlungsansätze. In diesem Abschnitt soll auf für die Entwicklung von Gemeinschaftsmobilität wichtige gesellschaftliche Entwicklungsprozesse eingegangen werden. Teil (2.1) beschäftigt sich mit der deutschen Nachhaltigkeitspolitik und in Punkt (2.2) werden Projekte zur Förderung von Gemeinschaftsmobilität vorgestellt. Darauf folgt ein kurzer Abriss der Möglichkeiten, die in der Sharing Economy liegen (2.3). Der Abschnitt (2.4) zeigt die Stärken und Schwächen schon bestehender Online-Mitfahrzentralen auf.

2.1 Nachhaltigkeit in der Politik

Mobilität ist prioritär eingebettet in den politischen Diskurs um eine nachhaltige Entwicklung, denn Transport und Verkehr haben eine wesentliche Rolle in der Wirtschaft im Rahmen der Organisation von Produktionsketten, die mittlerweile alle geographischen Distanzen umfassen. Der Transportsektor gehört zu den am stärksten wachsenden Ökonomien und zählt zu den größten Luft- und Umweltverschmutzern. Mit dem Brundtland-Report entsteht schon 1987 eine Grundlage für die Entwicklung internationaler und legitimierter Klimaanpassungsstrategien, die durch eine Reihe von Diskussionen und Konferenzen (1987 in London, 1988 in Mailand, 1992 in Rio de Janeiro) zu einem Leitbild der „nachhaltigen Entwicklung“ verdichtet wurden. In dessen Gefolge arbeitet Deutschland schließlich die nationale Nachhaltigkeitsstrategie „Perspektiven für Deutschland“ (2002) aus, welche Leitlinien für Nachhaltigkeit mittel- und langfristig definieren. Das Thema nachhaltige Mobilität wird darin vor allem im Rahmen von technischem Fortschrittbestreben angegangen (Fortschrittsbericht 2012: 185ff.), welche Entwicklungen, wie die „Förderung des Innovationsprogramms für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie“ oder das „nationale Entwicklungsprogramm Elektromobilität“ (ebd: 186), befördern. Weiterhin liegt ein Schwerpunkt staatlich Entwicklung nachhaltiger Mobilität in der Verbesserung von ÖPNV-Angeboten und dem Radverkehr (ebd: 188). Völlig unterrepräsentiert sind jedoch Konzepte, die nicht eine effizientere Methode des Verbrauchs entwickeln, sondern eine Sichtweise auf Nachhaltigkeit auf der Basis von Verringerung von Verbrauch oder gar durch Verzicht (vgl. Henkel 2016). Dies wurde ebenfalls im Bürgerdialog angesprochen, der im Rahmen der Erstellung des Fortschrittsberichtes durchgeführt wurde: „Viele Beiträge zum Komplex Verkehr kritisierten auch, dass der Bericht vor allem auf eine Änderung der Kraftstoffe setze, anstatt vielmehr eine tatsächliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs anzustreben“ (Fortschrittsbericht 2012: 55).

Gleichwohl wurde im Brundtlandbericht (1987) der partizipative Gedanke durch die zivilgesellschaftliche Beteiligung am Prozess der nachhaltigen Entwicklung festgeschrieben. Vor allem die unteren staatlichen Verwaltungsebenen, die Länder und Kommunen, vor allem aber der Bürger selbst seien Schlüsselakteure die festgelegten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen (Nachhaltigkeitsstrategie 2016: 46). Die länderspezifischen Nachhaltigkeitsstrategien setzen dabei unterschiedliche Foki, die insbesondere den Einbezug stärker ressourcenreduzierende bzw. -vermeidende Initiativen und Aktivitäten fördern. So findet auf diesen Ebenen auch eine Thematisierung alternativer Mobilitätskonzepte Raum, wie etwa in dem Handlungskonzept des Beauftragten der Bundesregierung für die Neuen Länder (2011) formuliert ist:

„Ein attraktives ÖPNV-Angebot in dünn besiedelten Gebieten bedarf neben einer gesicherten Finanzierung durch den jeweils zuständigen Aufgabenträger auch der Unterstützung der Bevölkerung. So ist es zum Beispiel denkbar, dass bei ungünstigen siedlungsstrukturellen Gegebenheiten (zum Beispiel Sackgassensituation) Anwohner den Transfer zum Haltepunkt an der Durchgangsstraße in eigener Regie gegebenenfalls mit Unterstützung des Verkehrsunternehmens organisieren und so das regionale ÖPNV-System wirtschaftlicher machen. Auch Bürgerbusse oder die Mitnahme nicht mobiler Nachbarn sind unterstützungswürdige bürgerschaftliche Ansätze zur Verbesserung der Mobilität in dünn besiedelten Regionen.“ (S. 17)

Auch die vom Niedersächsischen Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung in Auftrag gegebene Mobilitätsstudie für Niedersachsen (2012) schlägt vor, dass „insbesondere in Gebieten mit mangelhaftem oder keinem Anschluss an den ÖPNV diskutiert werden [sollte], inwiefern private Mitnahme diese Situation entlasten kann“. Diese Zitate zeigen die in diesem Projekt zu behandelnden Problemlagen, insbesondere in Bezug auf die Gestaltung des demographischen Wandels, deutlich auf. Darüber hinaus ist auffällig, dass die Entwicklungsanstrengungen auf einem anderen Verständnis von Nachhaltigkeit beruhen. Nachhaltigkeit im ländlichen Raum bedeutet Infrastrukturen zu stabilisieren, Wirtschaft zu stärken und die Bevölkerung zu halten, kurz: „es geht um eine nachhaltige Sicherung der Infrastruktur“ (Beauftragte der Bundesregierung für die Neuen Länder 2013). Aufgrund knapper werdender finanzieller Ressourcen der Kommunen hat das zivilgesellschaftliche Engagement einen nicht unerheblichen Anteil daran. Auch die ländliche Mobilität soll mittels Optionenvielfalt erhalten werden, worin Gemeinschaftsmobilität, basierend auf privater PKW-Mitnahme, immer auch in Betracht gezogen wird. Im folgenden Abschnitt werden Forschungsprojekte zu Gemeinschaftsmobilität vorgestellt, die zum Teil eine hohe Anwendungsorientierung aufweisen.

Grundsätzlich hat Mobilität einen gesellschaftsgestaltenden Stellenwert. Mobilität kennzeichnet in den seltensten Fällen einen Selbstzweck, vielmehr wird „ein unbefriedigter Bedarf [gedeckt], der im Nicht-Vorhandensein der gewünschten Leistung, Person, Umgebung oder Produkt liegt“ (Gomm 2010: 498). Mobilität drückt somit einen gesellschaftlichen Möglichkeitsraum aus, der einerseits den demographischen Wandel verstärkt, andererseits auch sein Heilsbringer sein kann.

Im Folgenden werden bisherige Projekte zur Förderung ländlicher Mobilität kurz vorgestellt. Diese stellen eher eine kleine Auswahl dar und erheben keinesfalls Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr soll hier die Vielfalt aufgezeigt werden.

2.2 Projekte zur Förderung von Gemeinschaftsmobilität im ländlichen Raum

Projekte mit dem Schwerpunkt der Gemeinschaftsmobilität im ländlichen Raum basieren auf unterschiedlichen Ansätzen. Zivilgesellschaftliche Ansätze verzichten zumeist auf hohe investive Maßnahmen (Mitfahrzentrale Oder-Spree, Mobil in MOL), wohingegen andere Modelle durch das Aufstellen von Säulen mit (elektronischen) Fahrtzielanzeigetafeln (CarLos, Taxito) charakterisiert werden können. Diese werden zumeist durch umfangreiche Begleitforschungen tangiert. In diesem Teil wird der Schwerpunkt auf die Darstellung der Kernergebnisse sowie der hervorgegangenen Probleme gelegt.

Name	**CarLos (vgl. CARLOS GmbH, 2005)**
Laufzeit	2002-2005
Region / Projektpartner	Region Burgdorf in der Schweiz, Beteiligung von 7 Pilotgemeinden
Ziel	Forschung: Begleit-und Evaluationsforschung Konzept: Machbarkeitsstudie, Klärung rechtlicher Fragen (Grundstückseigentümer, Mitnahmekonzessionen, versicherungs- und baurechtliche Fragen) Praxis/Umsetzung: investive Maßnahmen, technische Installation von Haltesäulen
Methode	- Bürgerbefragung: allgemeine Akzeptanz - Gruppendiskussionen: - Anzahl und Lage der Haltepunkte, Wartedauer, Sicherheit
Kernergebnisse	- Vorher: hohe Bereitschaft - Nutzung: zum Projektstart gut, später zunehmend schlechtere Nutzung - kontinuierlich abnehmende Nutzung - Nutzung gleicht den sonst üblichen Verkehrsströmen - Tageszeitliche Nutzung zeigt eine Ergänzung zum ÖPNV: nicht zu den Hauptverkehrszeiten, sondern dazwischen und nachts - Nutzung in den Taktlücken - Wartezeiten waren zu 85% kürzer als 10min - Insgesamt: Carlos als Notfall-/Ausnahmemöglichkeit, keine wirkliche Mobilitätsalternative - Nutzende: v.a. Jugendliche, aber auch die Alterssegmente 25-44 und 54-64 sind gut vertreten, Senioren nur in Einzelfällen - Lage der Gemeinden: Nutzung v.a. in Gemeinden ohne Bahnanschluss, je zentraler die Lage umso schlechtere Nutzung - Marketing: zentrale Rolle zum Erreichen weiter Teile der Bevölkerung - Die Entscheidung zur Nutzung für eine bestimmte Wegstrecke wird zeitlich erst kurz vor der Verkehrsmittelwahlentscheidung relevant – Mobilitätsgewohnheiten nicht geändert - Segregation durch Erreichbarkeit des ÖV – wenn Personen sich eigene Motorisierung nicht leisten können, wohnen sie nicht außerhalb der Reichweite des ÖV
Probleme/Gründe des Scheiterns	- Unberechenbarkeit der Wartezeiten – psychologisches Hindernis aufgrund starker Überschätzung der eigentlichen Wartedauer, fehlende Notwendigkeit aufgrund der anderen öffentlichen Mobilitätsmöglichkeiten, - fehlende Netzdichte – zu dünnes Haltepunkte-Netz, welches nicht auf Hin- und Rückfahrten basiert - reibungslosen Hinfahrten stehen problematische Rückfahrten gegenüber, zu hohe Kosten bei Kombination mit dem ÖV – fehlende Einbindung in ein Abo des ÖV - nicht genügend Marketing zur Induktion einer Anfangsbenutzung – positive soziale

	Dynamik - Sicherheit kein Problem - Fehlender Bedarf aufgrund starker Motorisierung (MIV, ÖV) – lediglich der „letzte Kilometer“ ist relevant oder in zeitlichen Lücken des ÖV

Name	**MObiL (vgl. mobilinmol.de, 2013-2015)**
Laufzeit	2013-2015 (Ende der offiziellen Förderperiode)
Region / Projektpartner	Märkisch Oderland Gefördert von der Robert-Bosch-Stiftung im Rahmen des Programms „Neulandgewinner“ Kooperation mit „Mitfahrzentrale oder-spree“ – Onlineplattform zur Fahrtenvermittlung
Ziel	Kombination von Trampen und Communitybildung Leitfragen (Winkelkotte, 2015): 1. Wie können sich Fahrer und Mitfahrer in diesem System zuverlässiger finden als über das reine Zufallsprinzip? 2. Wie kann die Frage der Sicherheit/Versicherung von Fahrer und Mitfahrer für beide Seiten befriedigend gelöst werden?
Methode	- Fokus auf Umsetzung - Fehlendes Projektteam, Projekt wurde zu großen Teilen durch die Eigenleistung des Beantragers gemanagt und fluktuierenden Mitarbeitern - Qualitative Betreuung durch das Programm „Neulandgewinner“ der Robert-Bosch-Stiftung
Kernergebnisse (Winkelkotte 2015)	- auffälliges Logo mit Wiedererkennungseffekt - Notwendigkeit umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung des Bekanntheitsgrades und Akzeptanz zu stärken (gerade auch Migranten gegenüber) - Registrierungs-Barrieren möglichst gering halten - Mitnahme-Willigen (MIV-Fahrern) stehen zu wenige Mitfahr-Willigen gegenüber - aufgrund des Verzichts auf Beteiligung an Benzinkosten, Verzicht der Entwicklung eines Geschäftsmodells („Beitragsbox“) - preferierte Wahl der Bürger, Lösungen für Probleme im privaten Bereich zu suchen aufgrund des *Abfindens* mit den vorhandenen Bedingungen; Zuspruch und Aufnahme der Idee kommt eher von Bürgern mit Eigeninitiative im gesellschaftlichen Bereich (Lehrer, Bürgermeister, Bürgergemeinschaften, politische Parteien) - auch sind es vorrangig die „Zugezogenen“, die sich für das Projekt begeistern können - Eltern haben trotz Registrierung nicht das Vertrauen in das System, auch Kinder wollen nicht auf das „Mama-Taxi“ verzichten - auffallende Diskrepanz zwischen kommunikativ bezeugter Mitmachbereitschaft und praktischer Teilnahme Technisch: - verschiedene Systeme nicht in Konkurrenz zueinander zu betrachten (offline vs. online, app-gestützte Variante), vielmehr ist nur durch deren Kombination ein Erfolg möglich – fehlende Netzabdeckung beschränkt die Möglichkeiten einer Integration bspw. flinc und MObiL
Probleme	- kritische Masse von 2000 Mitgliedern nicht erreicht - Skepsis gegenüber Geflüchteten (diese werden stehen gelassen) - Registrierungshürde: „das wäre doch zu überorganisiert […] um so was Einfaches wie gegenseitige Hilfe zu arrangieren“ (Winkelkotte 2015: 14) Diffuse Ängste/psychologische Hindernisse: - „ich nehme doch die Leute sowieso schon mit“ – Skepsis ggü. Fremden im Allgemeinen - Befürchtung von Anspruchserhebung: „Kannste mich mal eben fahren“ - Befürchtung des Abbaus von ÖPNV

Name	**Mitfahrzentrale-Oder-Spree.de (n.d.)**
Laufzeit	2010; online seit 2012
Region / Projektpartner	Gemeinde Steinhöfel (Brandenburg) hervorgegangen aus einer Fachtagung mit Jugendlichen im Landkreis Oder-Spree Evangelischer Kirchenkreis Oderland-Spree Gemeinde Steinhöfel Softwarefirma Portuna in Potsdam
Ziel	Online-Vermittlung von regionalen Fahrgemeinschaften
Methode	Erstellung einer Online-Plattform
Kernergebnisse	- Fehlende Abdeckung der Rückfahrt - Hohe Hemmschwelle der Online-Registrierung – Ausfüllen des Internet-Formulars - Präferenz telefonischer Vermittlung - Chance wird in Flüchtlingsmobilität gesehen - Möglichkeit der Verknüpfung mit anderen Initiativen
Probleme	- Anfängliche Begeisterung lässt sukzessive nach - Ehrenamtliche Mitstreiter entfallen - Ziel einer Ausweitung der Kooperation scheitert dann an fehlendem Personal zur Umsetzung

Name	**Mobilfalt (2014)**
Laufzeit	ab 2012 bis max. 2016
Region / Projektpartner	Region: Ländlich strukturiertes Umland von Kassel in Nordhessen Federführend ist der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) Nahverkehr-Werra-Meißner, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel (wissenschaftliche Betreuung)
Ziel	Erreichen eines höheren Anteils an Privatfahrten – 20 bis 30% der Mobilfaltfahrten
Methode	- Umfangreiche Marketingkampagne - Enge Zusammenarbeit mit Bürgermeistern, Kommunalpolitikern und „Starthelfern“ („engagierte Bürger, die während der Einführungsphase vor Ort für Mobilfalt werben und dabei helfen sollen, Fahrer und Mitfahrer zu gewinnen“ (Schmitt & Sommer 2013: 408f.) - Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes - Universitätsforschung: Bedienbarkeit des Buchungs- und Abrechnungssystem (Usability-Test), Berücksichtigung von Änderungen äußerer ökonomischer, politischer und sozialer Rahmenbedingungen (z.B. Kraftstoffpreise) - Fokusgruppeninterviews im Vorfeld: Ermittlung von Hemmnissen und Problemen - Quantitative Auswertung der Anmelde- und Nutzungsdaten der Plattform - Repräsentative Befragungen der Nutzer: Teilnehmer und „Aussteiger“ (Schmitt& Sommer 2013) - Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Wirkungen auf den übrigen ÖPNV
Kernergebnisse	Gleich nach Start des Projektes, rascher Anstieg der Registrierungen Registrierung erfolgte fast ausschließlich online, einige wenige nutzten die telefonische Anmeldemöglichkeit

Name	**Move21 (Mobilität bewahren, Verkehr sparen) (vgl. Widder, 2009)**
Laufzeit	2007-2010
Region / Projektpartner	Region Wiesloch Lokale Agenda 21 Wiesloch (bestehend engagierten BürgerInnen und KommunalpolitikerInnen aller Parteien) – „Projektantrag zur Förderung beispielhafter Projekte zum kommunalen Umweltschutz und zur Lokalen Agenda 21 – 2007“ (Widder 2009: 7)
Ziel	1. „Minderung der großen Verkehrsbelastung in einem Ortsteil“ (Widder 2009: 6) 2. „Anstöße für eine neue Mobilitätskultur geben“ (ebd.)
Methode	Bausteine: - „4 statt 5“ als Anreizschaffung einer alternativen Mobilitätskultur und Motivierung individuelle Strategien zu entwickeln: freiwillige Verpflichtung der Teilnehmenden, „einmal pro Woche nicht allein im Auto zu fahren“ (Widder 2009: 11) - regionale Online-Mitfahrzentrale „MIFAZ“ (Widder 2009): Steigerung des Besetzungsgrades im Privatauto - „Zusteiger-Mitnahme“ (Widder 2009): Kurz-Trampen auf Basis registrierter Nutzer, Sicherheit durch Ausweis
Kernergebnisse	„4 statt 5“ (Widder 2009): - hohes Maß an Öffentlichkeitsarbeit notwendig und auch noch steigerbar, - Notwendigkeit einer breiten „Verkehrskampagne“, außerdem Notwendigkeit größerer personeller Ressourcen, - nur vereinzelte qualitative Aussagen der Bewusstwerdung und alternativen Strategieentwicklung von Mobilitätspraktiken, - keine systematische Wirkungsevaluation möglich „Zusteiger-Mitnahme“ – Mindestanzahl der Registrierungen von 400 wurde später erreicht als erwartet, auch nur auf einer Route (Widder 2009): - im Zeitraum 15.02.08-22.01.09 – 549 registrierte Personen - im Zeitraum 09.2008-01.2009 – etwa 130 Mitnahmen (etwa 1/Tag) - über 50% der Zusteiger seien Autobesitzer, die diese Strecke üblicherweise mit dem eigenen PKW zurücklegen - alle anderen Zusteiger sind sonst mit dem Fahrrad oder dem Bus unterwegs → diese Ergebnisse sind allerdings grobe Schätzungen! „MIFAZ“ – zu wenige Teilnehmende, vor allem zu wenige Zusteigewillige (Widder 2009)

Probleme (Widder 2009)	- geringe Messbarkeit der Wirkung möglich
	- zur Gewinnung von Teilnehmenden ist umfassende Information und Öffentlichkeitsarbeit notwendig, aufgrund von Fremdheit und Gewöhnungsbedürftigkeit
	- persönliche Gespräche sind der Internetregistrierung immer vorzuziehen, aufgrund des „nur mittelfristigen, vagen persönlichen Nutzens“, auch aufgrund des relativ hohen Wohlstandes der Bevölkerung ist eine Verhaltensänderung nicht auf finanzielle Gründe zurückführbar
	- psychologische Hemmnisse:
	  o AutofahrerInnen: Befangenheit, sich durch einen Autoaufkleber zu „outen“ und Gefühl der verpflichtenden Mitnahme
	  o ZusteigerInnen: Hemmnis durch „Bittsteller-Situation“
	- Schwierigkeit die Jugend zu gewinnen, möglicherweise durch falsches Projektprofil (Altersschwerpunkt liegt zwischen 35-65 Jahren) – Notwendigkeit der Erarbeitung einer „Jugend“-Strategie
	- fehlende fördernde Maßnahmen zur Privilegierung von Fahrgemeinschaften seitens der Unternehmen oder auch durch Verkehrsstrukturen (wie bspw. die High-Occupancy Vehicle (HOV) lanes in den USA)

Name	**Mitfahrerbank „Flott fott“ (vgl. Caritas Westeifel, 2014; Reichert, 2016)**
Laufzeit	Seit 2015
Region / Projektpartner	Region: Westeifel, Stadt Speicher Caritasverband Westeifel e.V. und verschiedene Akteure aus der Kommunalverwaltung und der Wirtschaft, BürgerInnen, v.a. SeniorInnen
Ziel	- den kleinstädtischen Nahraum insbesondere für Senioren attraktiver gestalten als Ergänzung zum ÖPNV - Treffpunkt und Steigerung von „Gemeinschaftsgefühl“ - Nicht als Massentransportmittel gedacht, sondern um „Lücken“ zu schließen
Methode	Aufstellung von türkisfarbenen Bänken und einem Richtungsschild mit dem das gewünschte Ziel in der näheren Umgebung angezeigt werden kann
Kernergebnisse	- einfaches Modell ohne hohe Kosten - Sicherheit durch soziale Kontrolle – „man kennt sich wenigstens vom Sehen“ – und Sichtbarkeit im Straßenbild (Winkelkotte 2015: 31) - Mittlerweile stehen 13 Bänke – Anschluss der umliegenden Ortschaften an die Kleinstadt Speicher - mittlerweile gibt es zahlreiche deutschlandweite Nachahmer (Winkelkotte 2015)
Probleme	- keine Möglichkeit der Wirkungsevaluation, da keine Registrierung oder Fahrtprotokollierung notwendig ist (Winkelkotte 2015)

Name	**Taxito (vgl. Taxito, n.d.; Jordan, 2016)**
Laufzeit	2015 - 2016
Region / Projektpartner	Region: Luzern Verkehrsverbund Luzern in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Luthern, Willisau, Hergiswil b.W., Zell
Ziel	- Ergänzung zum ÖPNV - Weiterentwicklung des Rufsäulensystems Carlos
Methode	- Installation fester Haltepunkte und einer Anzeigetafel, die durch eine zuvor gesendete SMS oder per App (per Registrierung) den Zielort anzeigt - Eine Mitnahme erfolgt entweder über registrierte oder nicht registrierte Teilnehmende - Abrechnung über Telefonrechnung - Registrierte Teilnehmende zahlen 1,50 Franken (nicht registrierte 2 Franken) - Fahrer verdienen pro Fahrt 1 Franken - Jährlich wird das nicht verbrauchte Guthaben verlost unter den Mitgliedern
Kernergebnisse	- In einem Jahr etwa 1000 Fahrten - Durchschnittliche Wartezeit beträgt 4 Minuten - Ob tatsächliche Einführung wird erst am Ende der Testphase entschieden - Ob das System angenommen wird, hängt vom Image des Mitnehmens ab (Winkelkotte 2015) - Durch die elektronische Angabe der Fahrtwünsche sind genaue statistische Auswertungen über die Nutzung möglich
Probleme	- Finanzierung nach der Pilotphase - Notwendigkeit mit Mobilfunkanbietern einen Vertrag zur Abbuchung der fälligen Gebühren zu schließen

Fazit: Die hier vorgestellten Gemeinschaftsmobilitätsprojekte zeigen nur eine Auswahl von im deutschsprachigem Raum durchgeführten Bemühungen diese Art der Mobilität zu unterstützen und zu fördern. Gleichwohl kann gesagt werden, dass insbesondere die durch zivilgesellschaftliches Engagement initiierten Gemeinschaftsverkehre je ähnliche Modelle aufweisen. Das liegt zuweilen daran, dass die Projekte sich gegenseitig imitieren und die Ideen als auch die technischen Infrastrukturen übernehmen bzw. integriert werden. Grund ist der Austausch untereinander. Thomas Winkelkotte (2015), Initiator des Projektes MObiL, hat zusammen mit Irma Harms eine Analyse zu Projekten des Gemeinschaftsverkehrs im ländlichen Raum durchgeführt. Eine Interviewreise zu verschiedenen Projekten hat wichtige Erkenntnisse hervorgebracht, die hier kurz umrissen werden sollen.

Gemeinschaftsverkehre sind dringend auf die Unterstützung möglichst vieler Akteure des ländlichen Raumes angewiesen. Neben den potentiellen Nutzern, bedarf es vor allem prominenter Akteure, wie z.B. die örtlichen Bürgermeister, die als Vorbilder wirken, alternative Mobilitätspraktiken vorleben und durch Gespräche ihre Gemeindemitglieder motivieren es ebenfalls zu probieren. Diese Unterstützung und auch eine breit aufgestellte und über längere Zeit andauernde mediale Öffentlichkeit, z.B. über Zeitungsberichte, fehlt allzu oft, so Winkelkotte (2015).
Neben äußeren Widerständen wurden vor allem innere Hemmnisse herausgestellt. Zunächst stellt die Registrierung bzw. Fahrtbuchung eine kaum überbrückbare Hürde dar. Diese sei oft umständlich und mehrstufig (anmelden, registriert werden, Karte abholen), was nicht nur die Nutzung an sich, sondern auch jede einzelne Fahrt betreffen könne (Winkelkotte 2015). Drei Typen von Mitfahrsystemen werden herausgestellt (nach Winkelkotte 2015):

- Feste Fahrten (fester Haltepunkt und fester Abfahrtzeitpunkt), die durchgeführt werden von umfangreich registrierten Nutzern (Projekt „Mobilfalt“). Dies impliziert einerseits eine hohe Sicherheit und eine festgelegte Entgelte, andererseits gibt es hohe Nutzungsbarrieren für die Fahrer.
- Feste Fahrten werden hier ebenfalls durchgeführt, jedoch werden Abfahrtszeit und -ort von Fahrer und Mitfahrer individuell vereinbart (Projekt „Mitfahrzentrale Oder-Spree“). Da die Nutzer ebenfalls registriert sind, gilt das System als sicher. Außerdem gibt es keine unvorhergesehenen bzw. regulierbare Wartezeiten aufgrund der vorher getroffenen Vereinbarung.
- Das dritte Modell ist offen bzgl. des Zustandekommens von gemeinsamen Fahrten. Registrierung findet zwar statt (Projekt „HÖRI-Mit“[1], Projekt „MObiL“), jedoch erfolgt die Anzeige des Mitfahrwunsches direkt am Straßenrand, womit unsichere Wartezeiten verbunden sind.

[1] Das Projekt „HÖRI-Mit“ ist ein Mitfahrsystem auf der Halbinsel Höri am Bodensee. Kern des Modells ist die Registrierung im System, womit die Fahrerin bzw. der Mitfahrer einen Ausweis erhält, mit dem sich die Mitglieder untereinander ausweisen und erkennen können. Der Fahrer befestigt seinen Ausweis an der Windschutzscheibe seines Fahrzeuges, die Mitfahrwillige hält ihren am Straßenrand hoch zur Anzeige des Mitfahrwunsches. Weitere Informationen unter https://hoeri-mit.de/hoeri-mit/

Den drei Typen lässt sich noch ein weiterer hinzufügen:

- Eine weitere Möglichkeit Mitfahren durchzuführen ist die „Mitfahrerbank“. Hier ist weder eine Registrierung, noch eine vorherige Verabredung zwischen Fahrer und Mitfahrer vorgesehen. Hier sind der niedrigste Sicherheitsfaktor und ebenfalls unvorhersehbare Wartezeiten gegeben.

Mit den Registrierungsmaßnahmen sollen Misstrauen und Fremdheit zwischen den Nutzern des Mitfahrsystems auf beiden Seiten abgebaut werden. Andererseits zeigt sich durch eine Registrierung auch erstmal nur ein guter Vorsatz, der nur in sehr geringem Ausmaß tatsächlich umgesetzt wird. Auf der Fahrerseite gilt der eigene PKW als Privatraum, als unantastbares Eigentum (Winkelkotte 2015). Auf der Mitfahrerseite herrscht die Vorstellung der Stigmatisierung: das Mitfahren als „Zeichen von Erbärmlichkeit“ (Winkelkotte 2015: 45), insbesondere dann, wenn der Fahrtwunsch direkt am Straßenrand angezeigt wird. Ein Lösungsmöglichkeit wäre die Verfolgung der Idee der Integration in das ökonomische System in Form von Angebot und Nachfrage: „Du kommst nicht als Bittsteller, das ist ugly. Sondern du machst ein Angebot für etwas, das sie brauchen.“ (Taxito-Betreiber zit. nach Winkelkotte 2015: 50).

2.3 Sharing Economy

Das Motto ‚sharing instead of owning‘ fasst die Grundidee der Sharing Economy zusammen – die zeitweise Nutzung von Gütern ohne Eigentumsübertragung. Die zunehmende Popularität der Sharing Economy (Zervas, Proserpio & Byers, 2016) steht auch im Zusammenhang mit der wachsenden Verbreitung von Informations- und Kommunikationstechnologien, durch die große Nutzergruppen erreicht werden können.

Im Mobilitätskontext entwickelten sich basierend auf dem Konzept der Sharing Economy neue Dienstleistungen, wie z.B. Carsharing, welche auch als ‚access-based services‘ beschrieben werden, bei denen der Nutzer gegen Bezahlung temporären Zugang zu einem Objekt bekommt, ohne dieses zu besitzen (Schaefers et al., 2016; Bardhi & Eckhardt, 2012). Primäre Nutzungstreiber im Carsharing sind ökonomische Motive und komfortorientierte Vorteile hinsichtlich Zeit und Ressourcen, während ideologische Motive wie ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten lediglich als positive Nebeneffekte wahrgenommen werden (Lindloff, Pieper, Bandelow & Woisetschläger, 2014). Eine wichtige Rolle beim Ausleihvorgang und Zugang zum Fahrzeug nehmen Informations- und Kommunikationstechnologien (v.a. mobile Plattformen) ein.

Besonders bei partizipativen Mobilitätskonzepten, wie Mitfahrgelegenheiten, ermöglichen mobile Plattformen das kurzfristige und dynamische Bilden von Fahrgemeinschaften (Agatz et al., 2012). Ähnlich wie beim Carsharing sind ökonomische Vorteile zentrale Motive bei der Nutzung von Mitfahrgelegenheiten.

Nachhaltigkeitsaspekte und soziale Motive sind eher von sekundärer Relevanz (Nielsen et al., 2012; Shaheen, Chan & Gaynor, 2016). Als nutzungshemmende Faktoren werden z.B. Verfügbarkeitsprobleme, Sicherheitsbedenken und Erwartungen von Unannehmlichkeiten identifiziert (Nielsen et al., 2015). Ob sich diese Motive und Hemmnisse auch für die NEMo-Modellregion bestätigen, ist u.a. Gegenstand dieses Berichts.

2.4 Mitfahrzentralen

Im Rahmen einer Wettbewerbsanalyse wurden 19 Mobilitätsplattformen mit Fokus auf partizipativen Mobilitätskonzepten (Online-Mitfahrzentralen) untersucht und nach bestimmten Kriterien kategorisiert. Von den Apps sind 12 auch in Deutschland nutzbar. Der Großteil der analysierten Plattformen ist primär auf Pendler ausgerichtet, da deren Mobilitätsbedarfe eher planbar sind. Eine monomodale Ausrichtung wiesen 17 Plattformen auf. Lediglich zwei der bisher untersuchten Plattformen kombinieren unterschiedliche Verkehrsmittel.

Im Rahmen einer Online-Recherche zu den untersuchten Mobilitätsplattformen wurden sowohl Schwächen, als auch Stärken zusammengetragen:

Kritiken der Nutzer auf Online-Plattformen [Auszug]	Stärken [Auszug]
1) kommerzielle Ausrichtung und kein Einfluss des Fahrers bei der Preisbildung (vgl. Vermittlungsgebühr und intransparente Preisbildung bei BlaBlaCar.de) 2) zu große Umkreissuche (z.B. bei flinc.de) 3) Schwierige Eingabe von Zwischenstopps (Kritikpunkt an flinc.de) 4) Kein Flexibler Suchfilter für beliebige Fahrtzeiten und keine flexiblen Abfahrtszeiten (Kritikpunkt an flinc.de) 5) Keine Angabe der benötigten Anzahl an Sitzplätzen 6) Keine Speicherung alter Fahrtrouten 7) Keine Möglichkeit zum Melden inaktiver Nutzer / nicht zustande gekommene Fahrten 8) Datenweitergabe 9) […]	1) Transparenz z.B. bzgl. geplanter Geschwindigkeit des Fahrers (z.B. Angabe „fahre entspannt 120-140 km/h“) (bessermitfahren.de) 2) Tabelle über anstehende Fahrten (bessermitfahren.de) 3) Möglichkeit kostenloser Mitfahrgelegenheiten (bessermitfahren.de) 4) Fahrerprofil mit Rating und Kommentaren (BlaBlaCar.de) 5) Transparente Datenerhebung („Name und Anschrift werden aus Sicherheitsgründen gebraucht“) und Beschwerdehotline (carriva) 6) aktuelle Statistiken z.B. über eingesparte Menge CO2, flexible Fahrten durch Echtzeitvermittlung, GPS-Ortung (flinc business) 7) weitere Beispiele von flinc.de a. hohe Vermittlungswahrscheinlichkeit durch Teilstreckenvermittlung b. Tür-zu-Tür-Mitnahme c. exemplarischer Prozess, Referenzen auf der grafisch gut aufbereiteten Startseite d. Kartenausschnitt e. „flinc-Vertrauensnetzwerk“ f. Angebot von Mitfahrgelegenheiten zu Events g. Mitfahrer bekommt eine automatische Nachricht, wenn der Fahrer losfährt bzw. auf einen Button klickt h. Positionsübermittlung i. Fahrer kann Route konkretisieren durch Angabe von Zwischenzielen

	j. FAQs v.a. auch zu haftungs- und versicherungstechnischen Fragen 8) Steigerung des Sicherheitsgefühls durch Option der "Transparenten Nutzerin" (Überprüfung anhand Kopie vom Personalausweis) (frauenfahrgemeinschaft.de) 9) Smart Matching für Nachbarn und Kollegen (wunder.org; takescoop.com) 10) Fahrpreisschätzung gibt garantierten maximalen Fahrpreis an (Preis kann sinken, wenn mehr Leute dazusteigen) (UberPOOL) 11) Beförderungs-Garantie (Ausweichen auf ÖPNV, falls kein passendes Angebot) (pendlerportal.de) 12) Charta an Verhaltensregeln; Berechnen von Co_2-Emissionen und Einsparungen durch Taschenrechnerfunktion (z.B. karzoo.eu) 13) […]

Implikation: Durch Berücksichtigung einiger der oben genannten Punkte (z.B. hinsichtlich des Umgangs mit Sicherheitsbedenken) sowie durch die intermodale Ausrichtung und das dynamische Routingsystem könnte die NEMo-App den Nutzern einen Mehrwert bringen und sich von anderen Mobilitätsplattformen abgrenzen.

3 Untersuchungsregionen

In diesem Kapitel werden mit den Regionen Wesermarsch und Oldenburg die beiden Untersuchungsregionen des NEMo-Projektes vorgestellt.
Wesermarsch und Oldenburg vorgestellt. Hierbei liegt ein Fokus auf der jeweiligen Mobilitätslandschaft.

3.1 Wesermarsch

In folgenden Abschnitt erfolgt eine kurze Charakterisierung der Untersuchungsregion Wesermarsch anhand von Bevölkerungskennzahlen, einer Einordnung der geografischen Lage, Besonderheiten geologischer Art, der wirtschaftlichen Situation sowie der digitalen Infrastruktur.

3.1.1 Kurzcharakterisierung der Wesermarsch

Bevölkerung: Der Landkreis Wesermarsch zählt mit einer Bevölkerungszahl von 88.765 Einwohnern (Stand: Ende 2014) und einer Fläche von 821,9 qm zu den kleinsten Landkreisen des Landes Niedersachsen. Die Bevölkerungsdichte von 108 EW/qm liegt weit unter dem niedersächsischen Landesdurchschnitt von 164 EW/qm.

Geografische Lage: Östlich grenzt der Landkreis an die Landkreise Cuxhaven und Osterholz sowie das Bundesland Bremen, welche aus der Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven besteht. Südlich liegen der Landkreis Oldenburg sowie die kreisfreien Städte Oldenburg und Delmenhorst. Im Westen grenzen die Landkreise Ammerland und Friesland an die Wesermarsch. Weiterhin ist der nördliche und nordwestliche Teil des Landkreises von der Nordsee und dem Jadebusen umgeben. Die gesamte östliche Grenze bildet die Weser. Diese besondere Wasserlage zwischen Jadebusen, Nordsee und Weser bringt der Wesermarsch die geographische Charaktereigenschaft der Halbinsellage ein, welche sich auf die Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr auswirken.

Besonderheiten: Auch die Bodenbeschaffenheit wirkt sich auf die Siedlungsstrukturen der Wesermarsch aus. Die Wesermarsch besteht aus Marschenhochland, Marschensietland und ausgedehnten Mooren. Marschländer haben die Besonderheit, dass sie aus sehr feuchten bis nassen Böden. Durch das Anlegen von Graben- und Kanalsystemen sowie durch Deichbau konnten weitläufige Gebiete weitgehend trockengelegt und besiedlungs- sowie bewirtschaftungsfähig gemacht werden. Diese besondere Bodenbeschaffenheit kennzeichnet auch heute die Siedlungsstrukturen vor allem der zentralen Teile der Wesermarsch, denn „bedingt durch […] geringe Tragfähigkeit blieben die ausgedehnten Moore und Sietländer bis heute siedlungsarm; wegen der Streu- und Reihensiedlungen entwickelten sich dort auch keine zentralen Orte“ (Landesamt für Statistik Niedersachsen: 322). Die Moorrandlagen bringen eine langgestreckte aber schmale

Besiedlung in sogenannten Reihendörfern mit sich. Grundstücke sind selten breiter als 100 Meter, erreichen dafür aber Längen von 8 km (Landesamt für Statistik Niedersachsen: 322). In den Gebieten dazwischen überwiegt die Weidewirtschaft aufgrund der weiterhin vorherrschenden Vernässung der Böden.

Wirtschaftliche Lage: Bevölkerungsschwerpunkte, die gleichzeitig die gewerblichen Zentren der Wesermarsch bilden, haben sich auf dem Hochufer der Weser entlang der Weser entwickelt. Die wichtigsten wirtschaftlichen Zentren sind Nordenham mit 26.312 Einwohnern (Stand: Ende 2014), Brake mit 14.985 Einwohnern (Stand: Ende 2014) und Elsfleth mit 9.040 Einwohnern (Stand: Ende 2014). Die Hauptwirtschaftszweige sind hafengebundene und exportorientierte Industrien und Betriebe. Nordenham stellt als größter Gewerbestandort mit 9.050 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (Stand: 2013) zudem das bedeutsamste Pendlerziel der Region dar. Auch Brake mit 6.059, Berne mit 1.328 und Lemwerder mit 2.678 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (Stand: 2013) bilden wichtige Pendlerziele. Elsfleth stellt neben einem weiteren kleinen wirtschaftlichen Standort (1.747 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte; Stand: 2013) auch den Sitz der Jade-Hochschule und damit ein Bildungszentrum der Wesermarsch bereit. Inländig ist die Wesermarsch geprägt durch Grünland- und Weidebewirtschaftung, bei der die Rinderhaltung vorherrscht. Insgesamt prägen die genannten Städte, die ausnahmslos an der Weser liegen, das Wirtschaftsleben des Landkreises. Die inländig liegenden Marsche und Moore sind der Landwirtschaft, insbesondere der Weideviehwirtschaft vorbehalten. Des Weiteren ist der meerseitige Norden touristisch gut erschlossen durch Nordseebäder und Erholungsorte. Der Strukturwandel der Wirtschaft hat auch in der Wesermarsch ihre Spuren hinterlassen, was bedeutet, dass „[d]ie agrarisch geprägten Gemeinden sich […] mehr und mehr zu Pendlerwohngemeinden gewandelt [haben], zumal als Folge der verbesserten Verkehrsbedingungen Pendlerbeziehungen bis nach Bremen, Oldenburg, Bremerhaven, Varel und Wilhelmshaven bestehen“ (Landesamt für Statistik Niedersachsen: 324).

Digitale Infrastruktur: Obwohl die Wesermarsch größtenteils digital erschlossen ist, sind weiterhin einige „blinde Flecken“ in der Infrastruktur auszumachen. Hier finden bereits Anstrengungen der Behebung statt.

3.1.2 Mobilitätslandschaft in der Wesermarsch

Zur Beschreibung der Mobilitätslandschaft sind neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie dem öffentlichen Personen(nah)verkehr (ÖP(N)V) ebenfalls alternative Mobilitätsdienstleistungen zu berücksichtigen. Wesentliche Zahlen und Fakten sollen im folgenden Kapitel umrissen werden.

Fahrzeuge: Der PKW-Verkehr des motorisierten Individualverkehrs fußt auf einem PKW-Bestand von 61.491 angemeldeten PKWs (Stand: Anfang 2015) in der Wesermarsch. Diese Zahl zeigt eine Steigung von 2,4% gegenüber dem Vorjahr an und zeigt einen PKW-Besitz von 558 PKWs je 1.000 Einwohner an. Damit finden alle Wesermarscher Platz auf der vorderen Sitzbank des PKWs.

Abbildung 1: Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2010 - Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr NLStBV

Verkehrsanbindung: Die vorhandenen PKWs in der Wesermarsch werden auf vereinzelten Hauptachsen bewegt. So ist auf der Abbildung 1 erkennbar, dass eine Hauptverkehrsachse, die B212, von Nordenham über Brake nach Delmenhorst verläuft. Des Weiteren gibt es zwei weitere wichtige Querverbindungen durch den dünner besiedelten westlichen Teil der Wesermarsch nach Varel und nach Oldenburg. Eine weitere Verbindung nach Osten wird durch den Wesertunnel ermöglicht. Je nach Streckenabschnitt kommt es zu einem Verkehrsaufkommen von bis über 21.000 Kraftfahrzeugen (vom Wesertunnel zur Abfahrt B437) pro Tag.

Pendlerströme: Dieses starke Verkehrsaufkommen wird mitverursacht durch die Pendlerbewegungen, die innerhalb des Kreises, aber auch über Kreisgrenzen hinweg, stattfinden. Im Jahr 2014 gab es innerhalb des Landkreises Wesermarsch, aber über Gemeindegrenzen hinweg, 14.597 Einpendler und 18.809 Auspendler. Besonders starke Ein- und Auspendelbewegungen finden in den Wirtschaftsschwerpunkten Brake (Unterweser), Lemwerder, Nordenham, aber auch Stadland statt. Laut der VBN-Verkehrserhebung[2] verfügt die Wesermarsch über den höchsten Binnenpendlerverkehr in ganz Niedersachsen (Stand: 2009). Aber auch über Kreisgrenzen hinaus wird gependelt. So pendeln 7.331 zum Arbeitsort in die Wesermarsch ein. Mehr pendeln jedoch hinaus zu den Wirtschaftsstandorten Bremen, Oldenburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven, um den Arbeitsort zu erreichen; im Jahr 2014 waren es 11.543 Personen.

ÖP(N)V: Jedoch nicht alle fahren mit dem eigenen PKW. So stellt der VBN fest, dass die Nutzung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) stetig gestiegen ist (Stand: 2010). Die regelmäßigen Nutzer (58,7%) stellen die größte Nutzergruppe dar (VBN 2010: 15). Aber auch die Sparten „Gelegenheitsnutzer“ (Zunahme von 20,4% seit 2000) und „Sondertickets“ (Zunahme von 17,7% seit 2000) haben einen großen Zuwachs erfahren (VBN 2010: 15).

Wegezwecke: Der Hauptverkehrszweck bildet die Arbeit (46,3%), gefolgt vom Einkaufs- und Freizeitverkehr (20,3%) und dem Ausbildungsverkehr (9,1%). Eine Abweichung bei dem Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie beim Fahrtzweck „Arbeit“ wurde für die Wesermarsch erhoben. Hier entfällt der Anteil der Nutzung des am Gesamtverkehrsaufkommen am SPNV auf nur 30% für die Arbeitspendler, aber 26% auf die Einkaufs- und Freizeitnutzer. Auch für den Fahrtzweck Schule stellt der VBN für die Wesermarsch neben Oldenburg die höchsten Anteile fest.

Alternative Mobilitätsformen: Neben den formalen öffentlichen Verkehrsdienstleistungen, gibt es weitere flexiblere Bedienformen, die das ÖPNV-Angebot ergänzen: Im Gemeindegebiet Butjadingen besteht ein erfolgreich geführter Bürgerbus; in der Gemeinde Lemwerder gibt es einen ergänzenden Anrufsammeltaxi-

[2] VBN – Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen

Betrieb. Darüber hinaus gibt es zahlreiche informelle Mobilitätsdienstleistungen, die bspw. von kirchlichen oder sozialen Wohlfahrtseinrichtungen organisiert werden.

Ausschließlich auf privater Ebene liegen die Mobilitätsoptionen per Mitfahrgelegenheit. Gleichwohl diese von der Gemeindeseite im Rahmen von Mitfahrplattformen oder „schwarzen Brettern“ zur Verfügung gestellt werden, werden diese Fahrten hauptsächlich auf privater Ebene organisiert.

3.2 Raum Oldenburg

Neben dem Landkreis Wesermarsch ist der ländliche Raum Oldenburg Modell- und Pilotregion des NEMo-Projektes. Aufgrund der Verflechtungen zwischen der Stadt Oldenburg und dem südlich angrenzenden Landkreis Oldenburg werden Besonderheiten dieser beiden Räume im Folgenden betrachtet. Obwohl der nord-westlich an die Stadt Oldenburg angrenzende Landkreis Ammerland hier nicht explizit vorgestellt wird, soll dennoch auf die wechselseitige Beeinflussung der Regionen z.B. hinsichtlich der Pendlerströme hingewiesen werden.

Der folgende Abschnitt gliedert sich in eine Vorstellung von demografischen Kennzahlen und der wirtschaftlichen Lage der Regionen.

3.2.1 Kurzcharakterisierung des Raums Oldenburg

Bevölkerungsentwicklung: Die Wirtschafts- und Einwohnerentwicklung in der Stadt Oldenburg wird als überwiegend stabil klassifiziert (basierend auf Strukturindikatoren des regionalen Arbeitsmarkts der Bundesagentur für Arbeit, 2017). Die Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre verzeichnete einen positiven Anstieg, welche auch im Zusammenhang mit dem Zuzug durch „Bildungswanderer“ aufgrund der Attraktivität von Oldenburg als Hochschulstandort steht (Schmidt, 2013). Bis 2030 wird weder für die Stadt Oldenburg noch für den Landkreis ein signifikanter Bevölkerungsrückgang prognostiziert, sondern eine moderate Zunahme (Stadt: +5,3%; Landkreis: +3,7%) (Bertelsmann Stiftung, n.d.). Aufgrund der zukünftigen Veränderung der Bevölkerungsstruktur in Deutschland wird auch die Region Oldenburg mit Herausforderungen konfrontiert werden. Im Einzelnen sind dies Konsequenzen einer alternden Bevölkerung, aber auch aufgrund des Zusammenlebens von heterogenen Bevölkerungsgruppen und der zunehmenden Anzahl an Singlehaushalten sowie einer Internationalisierung durch Migration (Schmidt, 2013; Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2016).

In Tabelle 1 werden einige demografische Kennzahlen der Stadt und des Landkreises Oldenburg überblicksartig vorgestellt:

Tabelle 1: Demografische Kennzahlen der Stadt und des Landkreises Oldenburg

Demografische Kennzahlen	Stadt Oldenburg	Landkreis Oldenburg
Einwohnerzahl	163 830 (Stand: 31.12.2015)	128 608* (Stand: 31.12.2015)
Fläche	102,9 qkm	1 063,1 qkm
Einwohnerdichte	1 592,1 Einw./qkm	120,9 Einw./qkm
PKW-Fahrzeugbestand	83 194(Stand: 01.01.2016)	77 830 (Stand: 01.01.2016)

Anmerkungen.
bezogen von Statistisches Bundesamt (2016), Landesamt für Statistik Niedersachsen (2001-2016a), Kraftfahrtbundesamt (2016)
Gesamteinwohnerzahl aller Städte und Gemeinden des Landkreises Oldenburg (Dötlingen, Ganderkesee, Großenkneten, Harpstedt, Hatten, Hude, Wardenburg, Wildeshausen)

Wirtschaftliche Lage: Die Stadt Oldenburg wird als wichtiges wirtschaftliches und administratives Zentrum der Weser-Ems-Region charakterisiert (Schmidt, 2013). Ein wesentlicher Anteil der Arbeitnehmer ist im Dienstleistungssektor beschäftigt (65,5%). Weitere prägende Wirtschaftssektoren sind Beschäftigungen im Gastgewerbe, Handel und Verkehr (22,2%) und im produzierenden Gewerbe (12,2%) (Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2016).

Ähnlich wie in der Stadt Oldenburg ist der Dienstleistungssektor im Landkreis ebenfalls ausgeprägt, wenngleich auch die Bedeutung mit 36,2% deutlich geringer ist. Im Vergleich zur Stadt Oldenburg ist der Anteil der im produzierenden Gewerbe Tätigen deutlich höher (33,6%). Des Weiteren arbeitet über ein Viertel der Beschäftigten im Bereich Gastgewerbe, Handel und Verkehr (27%) (Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2016).

Obwohl sich die Arbeitslosenquote der Stadt Oldenburg im Vergleich zum Jahr 2013 kontinuierlich verringert[3] hat, befindet sie sich mit 7,0% über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 5,7% (Stand: 11/2016) (Bundesagentur für Arbeit, 2016a; 2016b). Die Arbeitslosenquote des Landkreises befindet sich mit 3,8% unter diesem Wert (Stand: 11/2016) (KomSIS, 2016).

[3] Vergleichsbasis ist der November der jeweiligen Jahre (Oldenburg: 11/2013 7,9%; 11/2014 7,8%, 11/2015 7,5%, 11/2016 7,0%) (Destatis, 2016)

3.2.2 Mobilitätslandschaft des Raums Oldenburg

Verkehrsanbindung: Der Landkreis Oldenburg liegt zwischen den Oberzentren Bremen und Oldenburg. Diese Lage zwischen den Zentren spiegelt sich auch in der Infrastruktur wider. Da drei Autobahnen durch den Landkreis führen (A1, A28 und A29) sind viele Standorte (v.a. Wirtschaftsstandorte) durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) gut erreichbar (KomSIS, 2016). Durch die Anbindung an drei Autobahnen (A28, A29 und A293) ist die Stadt Oldenburg ebenfalls gut mit dem MIV erreichbar.

Fahrzeuge: Basierend auf Daten zum Fahrzeugbestand und der fahrberechtigten Einwohner ab 18 Jahre, besaßen im Jahr 2015 ca. 59,6% der Einwohner einen Pkw (Kraftfahrtbundesamt, 2016; Statistisches Bundesamt, 2016). In Vergleich zu anderen niedersächsischen Städten im Umland ist der Motorisierungsgrad je 1000 Einwohner relativ hoch (Stadt Oldenburg, 2015). Durchschnittlich standen 2010 jedem Haushalt 1,2 Fahrzeuge zur Verfügung (Verkehrsplanung Stadt Oldenburg, 2010). Für den Landkreis Oldenburg ist die Kraftfahrzeugdichte im Jahr 2015 mit einem Anteil von 73,8% deutlich höher (fahrberechtigte Einwohner ab 18 Jahre) (Kraftfahrtbundesamt, 2016; Statistisches Bundesamt, 2016).

ÖP(N)V: Im öffentlichen Personennahverkehr im städtischen Bereich Oldenburgs stiegen die Fahrgastzahlen ab 2011 kontinuierlich an. Im Jahr 2015 wurde der Linienverkehr der Verkehr und Wasser GmbH für annähernd 18,2 Millionen Fahrten genutzt (VWG, 2016a). Im Zuge der Digitalisierung konnte ein Wachstum der Abonnementzahlen des bargeldlosen E-Tickets „BOB – Bequem ohne Bargeld“ beobachtet werden (VWG, 2016a), eine HandyTicket-Funktion auf Basis der FahrPlaner-App implementiert werden, sowie Echtzeitinformationen über Abfahrtszeiten der Busse eingeführt werden (VWG, 2015). Im Herbst 2016 wurde die Busflotte des VWG vollständig auf bioerdgasbetriebene – und damit emissionsärmere und sparsamere - Fahrzeuge umgestellt (VWG, 2016b). Zudem erhofft sich die VWG durch die 2015 abgeschlossenen Erweiterungsmaßnahmen des Liniennetzes (Fahrplanerweiterung zu Gunsten einiger Wohnbezirke und Verdichtung der Taktung bestimmter Linien) und neue Angebote eine weitere Erhöhung des Fahrgastpotentials (VWG, 2016a). Im Landkreis ist der ÖPNV in weiten Teilen gleichzusetzten mit der Schülerbeförderung.

Alternative Mobilitätsformen: Carsharing wird von der Stadt Oldenburg im Rahmen der städtischen Mobilitäts- und Umweltpolitik gefördert (Stadt Oldenburg, 2015). Bis Ende 2015 existierten in Oldenburg drei Carsharing-Anbieter, 2016 startete ein vierter Anbieter mit zwei Carsharing-Fahrzeugen. Carsharing erfährt durch die Stadt Oldenburg politische Unterstützung und finanzielle Förderung (Stadt Oldenburg, 2016). Außerdem wird in Oldenburg das Pendlerportal des Zweckverbundes Bremen/Niedersachsen (ZVBN) betrieben.

Verkehrsmittelwahl: Innerhalb des Stadtgebiets Oldenburgs hat das Fahrrad mit 42,7% einen hohen Anteil am Gesamtverkehr (Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage im Auftrag der Verkehrsplanung Stadt

Oldenburg im Jahr 2010). Den höchsten Anteil am innerstädtischen Gesamtverkehr nimmt das Auto ein (43,6%). Der Fußverkehr und innerstädtische Busfahrten sind wenig beliebte Fortbewegungsarten. Diese Ergebnisse beziehen sich allerdings nur auf den innerstädtischen Bereich und nicht auf den ländlichen Bereich und berücksichtigen keine Fahrten über die Stadtgrenzen hinaus.

Pendlerströme: Bezogen auf die Stadt Oldenburg wohnt die Hälfte der Erwerbstätigen außerhalb der Stadt und pendelt zum Arbeitsplatz (51,2%). Der entgegengesetzte Pendlerstrom, d.h. der Anteil der in der Stadt wohnenden, aber außerhalb arbeitenden Erwerbstätigen ist deutlich geringer (35,1%). Für den Landkreis Oldenburg ist diese Auspendlerquote hingegen höher: fast jeder zweite (63%) im Landkreis Oldenburg Wohnende arbeitet nicht im Wohnort. Diese Quote der Einpendler in den Landkreis Oldenburg liegt bei 43,9% (basierend auf Strukturindikatoren des regionalen Arbeitsmarkts der Bundesagentur für Arbeit, 2017). Insgesamt zeigen diese Pendlerströme eine hohe Mobilität auf, welche durch neuartige Mobilitätslösungen unterstützt werden können.

Zusammenfassung „Was macht die Regionen Oldenburg und Wesermarsch als Modellregion attraktiv?“

Die oben referenzierten Statistiken verdeutlichen die große Bedeutung des Autos als Fortbewegungsmittel. Dem ÖPNV kommt hingegen abseits des städtischen Gebiets eine vergleichsweise geringe Bedeutung zu. Aufgrund der Alterung der Bevölkerung werden viele Bürger langfristig das Auto nicht nutzen können, wodurch sich Potentiale für den ÖPNV oder für alternative Mobilitätsformen ergeben (Verkehrsplanung Stadt Oldenburg, 2010).

Die Besonderheit der Region Wesermarsch liegt in Ihrer geographischen und wirtschaftlichen Lage. Die Wesermarsch hat mit der Lage an der Weser, dem Jadebusen und dem Anschluss an die Nordsee eine Halbinsellage, die sich auch auf Verkehrsströme niederschlagen. So lässt sich beobachten, dass es eine zentrale Nord-Süd-Verkehrsachse entlang der Weser gibt, die die Wirtschaftszentren entlang der Weser miteinander verbindet. Außer dieser Achse gibt es einige wenige Zubringer aus Richtung Ost über die Weser und Richtung West nach Varel und Süd-West Richtung Oldenburg. Auch für Pendler- und Wirtschaftsverkehre bildet die Wesermarsch eine besondere Lage, da sie mittig zwischen den wirtschaftlichen Oberzentren Wilhelmshaven, Bremerhaven, Bremen und Oldenburg liegt. Durch diese Besonderheit des konzentrierten Verkehrs auf einigen wenigen Hauptverkehrsachsen werden Vorteile für den Test einer Online-Plattform erwartet, die die Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten zum Schwerpunkt hat.

4 Empirie

Im Anschluss an die Darstellung des methodischen Vorgehens der qualitativen Sozialforschung sowie der quantitativen Erhebung werden die qualitativen und die quantitativen Ergebnisse vorgestellt.

4.1 Methodisches Vorgehen

Um eine möglichst umfassende Erhebung der Anforderungen vornehmen zu können, wurden qualitative und quantitative Methoden mit jeweils unterschiedlichen Fokussetzungen verwendet, welche überblicksartig in Tabelle 2 vorgestellt werden. Die jeweiligen Vorgehensweisen werden im Anschluss erläutert.

Tabelle 2: Fokussetzung der qualitativen und quantitativen Erhebungen

Abgrenzung der Methoden	Qualitativ	Quantitativ
Berücksichtigung der Einschätzung von Politik, Mobilitätsdienstleistern, Verkehrsbetrieben etc.	Ja	Nein
Herausarbeiten alternativer Mobilitätskonzepte (außer Mitfahrgelegenheiten)	Ja	Nein, Fokus liegt auf Mitfahrgelegenheiten
Erfassung des Status-quo der aktuellen Mobilitätssituation	Ja, in detaillierter bzw. beispielhafter Ausprägung	Ja
Bewertung und Erklärung von Mitfahrgelegenheiten anhand eines Beispiels	Nein	Ja, Erhebung von allgemeinen Nutzerpräferenzen, sowie der Nutzungsbereitschaft
Nutzungsmotive und –Hemmnisse	Ja, mit Fokus auf individuellen Motiven / Hemmnissen in unterschiedlichen Kontexten (sowohl im privaten Umfeld, als auch mit Fremden)	Ja, mit Fokus auf Online-Mitfahrzentralen

4.1.1 Die Vorgehensweise der qualitativen Sozialforschung

Das herrschende Forschungsparadigma der Sozialwissenschaften geht davon aus, dass die Wirklichkeit sozial konstruiert sei. Die Erfahrungs- oder empirischen Wissenschaften zielen auf die Beschreibung der Lebenswelten von Akteuren, um so wissenschaftliche Aussagen über gegebene Wirklichkeiten zu gewinnen. Aufgrund der Ausgangsannahme, dass menschliche Handlungen und gesellschaftliche Strukturen wechselseitig geschaffen und damit kontingent sind, dienen soziale Situationen als Momente, in denen Strukturen durch Handlungen (re-)produziert werden. Handlungen bzw. Interaktionen kennzeichnen soziale Beziehungen, die auf bestehende gesellschaftliche Strukturen verweisen. Ein Schwerpunkt zur Erforschung etwaiger Sachverhalte liegt in der Beobachtung und Beschreibung der Kommunikationen und der Performanz der

Akteure. Der Dialog dient demnach als Instrument der Explikation von Deutungsmustern und Handlungsmöglichkeiten mit dem Ziel der „Rekonstruktion von Lebenswelten bzw. der konstitutiven Regeln des sozialen Handelns“ (Mruck, Mey 2005, 8).

Empirisch wird sich der Wirklichkeit, und damit der Beantwortung der Forschungsfrage, iterativ angenähert, durch einen ständigen Wechsel zwischen Datenerhebung und theoretischer Konzeption. In diesem wechselseitig sich bedingenden Prozess kommt es sukzessive zu einer „Präzisierung, Modifizierung und Revision von Theorien und Hypothesen“ (Lamnek 1995, 99 zit. nach Mayer 2012, 24). Die Informationsbeschaffung über das Feld und das Explizit-machen der sich im Feld befindlichen Informationen, ist ein sich gegenseitig ergänzender Vorgang. Dieser als „Zirkel“ (Kelle/Kluge 1999; Hennink et al. 2010) bezeichnete Prozess kennzeichnet den Sachverhalt, dass Wissen einerseits erklärtes Ziel der Forschungsanstrengungen ist, es andererseits aber auch vorausgesetzt ist (vgl. Kelle/Kluge 1999, 30; Hennink et al. 2010, 44). Die relative Offenheit des Zugangs durch „wenig vorstrukturierte Methoden im Rahmen einer sukzessiven Annäherung an das jeweils interessierende Forschungsfeld“ (Mruck/Mey 2005, 9) ermöglicht eine „möglichst authentische[n] Erfassung der Lebenswelt der Betroffenen sowie deren Sichtweisen“ (Mayer 2012, 25), die in einer quantitativen Befragung bspw. verloren gehen würden. Jedoch ist eine klare Fragestellung unerlässlich, die im Weiteren für Adaptionen offenbleibt.

Die Analyse der gewonnenen Daten erfolgt über interpretative Verfahren. Wichtig dabei ist, nicht bei einer Decodierung der wörtlichen Aussagen aufzuhören, die über die Interviewtranskriptionen zugänglich sind, sondern darüber hinaus mit diesen Decodierungen zu zuverlässigen wissenschaftlichen Aussagen zu kommen. Zu berücksichtigen bei einer solchen Interpretation sind

„die umfassende Betrachtung des Befragten und dessen Äußerungen, die Berücksichtigung des gesellschaftlichen Kontextes, sorgfältige, detaillierte Interpretation jeder Äußerung, Analyse des Sprachgebrauchs, Suche nach Auffälligkeiten, Regelmäßigkeiten, neuen Phänomenen und abweichenden Fällen […]“ (Mayer 2012, 25f.)

Darüber hinaus ist die eigene Forschungstätigkeit selbstkritisch zu hinterfragen. Es sind die eigenen Vorannahmen und theoretischen Konzepte, die der Interpretation zugrunde liegen miteinzubeziehen (Mayer 2012, 25).

Das halbstrukturierte Leitfadeninterview: Das Leitfadeninterview in der qualitativen Forschung dient der Herstellung eines strukturierten und thematisch fokussierten Gesprächs, welches demnach auch für das Experteninterview gilt (Mayer 2012, 37; Nohl 2006, 21; Liebold/Trinczek 2009, 35). Halbstrukturiert ist der Leitfaden, da dieser als Instrument zur Herleitung von Themen genutzt wird, ohne der Fragenstruktur chronologisch folgen zu müssen (Nohl 2006, 21). Der Befragte kann so zur „Eigenpräsentation“ (Liebold/Trinczek 2009, 35) motiviert werden, wobei der Leitfaden dazu dient, fokussierend die „interessie-

renden Themen aus dem Horizont möglicher Gesprächsthemen“ (Meuser/Nagel 1997, 488, zit. nach Mayer 2012, 43) herauszutrennen. Ziel ist die Rekonstruktion der Alltagswelt der Subjekte, die in den erzählten „Erfahrungen, Perspektiven, Sinngebungen und Relevanzstrukturen“ (Liebold/Trinczek 2009, 36) zum Ausdruck kommen. Die Auswahl der Gesprächspartner in der qualitativen Forschung erfolgt nach Relevanz für die Forschungsfrage, d.h. deren „inhaltliche Repräsentation“ (Mayer 2012, 39). Die Anzahl und Auswahl der Interviewpartner werden auf „Basis des jeweiligen Erkenntnisstandes“ (Mayer 2012, 39) ausgewählt. Während der Untersuchung wird schrittweise geprüft, welche Informationen fehlen und welche Personen diese Informationen liefern können (theoretisches Sampling). Diese Art der Stichprobenaufstellung ist geeignet bei Untersuchungsdesigns, bei der eine Konkretisierung der Fragestellung erst im Forschungsprozess selbst spezifiziert wird (Mayer 2012, 39).

Beobachtende Teilnahme – Ethnographie: Auch die lebensweltliche Ethnographie verfolgt die Prämisse der „Sichtbarmachung der feldspezifischen Erfahrungs- und der subjektiven Sinnsetzungsprozesse, von denen Beobachtetes erst als Handeln in einem bestimmten Feld erkennbar wird“ (Schroer et.al. 2012, 9). Ziel dabei ist es, mit den Akteuren des Feldes vertraut zu werden und eine Perspektive zu gewinnen, die „typisch“ erscheint (vgl. Honer 2012, 22). Die als Normalität geltenden gesellschaftlichen Bestimmungen und Bedingungen sind Ansatzpunkt ethnographischen Handelns, womit es vorrangig um die Beschreibung der „kleinen Lebenswelten“ im Sinne der Kulturen geht, die in der eigenen Gesellschaft verortet werden (vgl. Lüders 2010, 389). Eine Erkundung dieser Lebenswelt erfolgt durch das „zurück-gehen zu den Sachen selbst“ (ebd.) und diese so zu beschreiben, wie sie sich subjektiv geben. Dabei herauszustellen ist, dass die Konstruktion sozialer Wirklichkeit auf Vorgängen sinngebender Handlungen beruht, die die so gegebene Wirklichkeit aufrechterhält oder verändert. Die Ethnographin erkundet dabei den „Sinn jener Erfahrungen und Handlungen, die am Aufbau der sozialen Welt beteiligt sind“ (ebd.). Sie muss die Vorinterpretiertheit und Konstruiertheit jener subjektiven Wirklichkeiten erkennen, um das Soziale in „seinem typisch erfahrbaren Eigensinn adäquat methodisch kontrolliert“ (Honer 1989, 297) erschließen zu können. Die Rekonstruktion einer ethnographierten sozialen Wirklichkeit ist möglich, aufgrund der Partizierbarkeit an einer gemeinsam geteilten kommunikativen Umwelt (Knoblauch 1996, 10).

Die Datengewinnung im Rahmen der Ethnographie ist vielseitig. Sie reicht vom Teilnehmen und Beobachten, über von Feldteilnehmern erstellte Schriftstücke und Artefakte zu Videoaufnahmen, Beobachtungsprotokollen und Konversationsmitschnitten, die jedoch stets in den Kontext der teilnehmenden Beobachtung eingebettet sein muss (Breidenstein et al. 2013, 71). Neben diesen dokumentierenden Zeugnissen dient das Feldtagebuch der Dokumentation des Wahrgenommenen und damit ihrer Reflexion. Durch das Aufschreiben kann eine Distanzierung der gemachten Erlebnisse erfolgen, die gewonnene Innensicht wieder zu explizieren.

Im Folgenden werden sowohl Interviewmitschnitte als auch Abschnitte des Feldtagebuchs gezeigt, durch die die Mobilitätspraktiken gekennzeichnet werden können. Die Auswahl der Interviewpartner erfolgt nach dem Schneeballprinzip. Zu betonen ist, dass es sich hier um eine explorative Befragung handelt mit dem Charakter einer Vorstudie. Da es sich im Bereich der Gemeinschaftsmobilitätspraktiken um ein noch wenig erforschtes Phänomen (vgl. Canzler et al. 2016) handelt, dient diese Vorstudie dazu, wichtige Informationen zur Hauptuntersuchung insbesondere der Erstellung von Leitfäden für die Gruppengespräche zu ermitteln. Interviews wurden geführt sowohl mit BürgerInnen, als auch politischen bzw. zivilgesellschaftlich aktiven Akteure und VertreterInnen der regionalen bzw. von kommunalen Gemeindeverwaltungen.

4.1.2 Die Vorgehensweise der quantitativen Befragung

Die quantitative Erhebung findet in Form einer (aktuelle noch laufenden) Online-Umfrage statt. Bei der Fragebogenentwicklung wurden qualitative Daten aus Interviews berücksichtigt, welche mit Personen aus den Landkreisen Oldenburg und Wesermarsch geführt wurden.

In den folgenden Abschnitten werden zunächst Mobilitätspraktiken basierend auf der qualitativen Forschung vorgestellt. Anschließend folgen Ergebnisse der Online-Befragung, welche sich unterteilen in Auswertungen zur Zufriedenheit mit der eigenen Mobilitätssituation, der Nutzung von Fahrgemeinschaften, sowie zu Nutzungsmotiven und –Hemmnissen. Abschließend werden Präferenzen der Befragten zur Ausrichtung der NEMo-Plattform beschrieben.

4.2 Ergebnisse der qualitativen Forschung

Die Ergebnisse der qualitativen Untersuchung ergeben sich aus ethnographischen Feldaufenthalten und leitfadengestützter Interviews. Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse zu Mobilitätspraktiken basieren auf Aussagen von Personen verschiedener Altersgruppen. Der Fokus liegt auf den Mobilitätspraktiken, die aktuell ausgeübt werden. Diese beziehen sich sowohl auf die räumliche Mobilität im Allgemeinen als auch auf Praktiken der Gemeinschaftsmobilität mit bekannten und fremden Personen. Darüber hinaus wurde gefragt, welche Vorstellungen zu Gemeinschaftsmobilität vor allem fremden Personen gegenüber vorhanden sind. Dieser Abschnitt besteht hauptsächlich aus Zitaten und Feldtagebucheinträgen. Diese sollen ein Bild über die Denk- und Handlungsweise der Bürger des ländlichen Raumes geben. Direkt unter den jeweiligen Altersgruppen gibt es erste Interpretationen. Einschränkend ist jedoch zu konstatieren, dass es sich bei den Interpretationen um vorläufige handelt und eher ideenhaften Charakter haben.

Die im Folgenden aufgeführten Ergebnisse sind gewonnen aus den Interviewdaten und auch aus Abschnitten des Feldtagebuches. Hierbei handelt es sich zunächst um eine deskriptive Darstellung. Es wurden Informationen zu folgenden Gruppen gewonnen: Jugendliche unter 18 Jahren, junge Menschen ab 18 Jahre, Mittelalte und Senioren. Aussagekräftige Zitate (*kursiv*) zu den jeweiligen Gruppen geben ein erstes Bild über die jeweiligen Ansichten und Mobilitätspraktiken, gleich darunter finden sich erste Erkenntnisse und Interpretationen (in den Kästchen).

4.2.1 Mobilitätspraktiken von Jugendlichen unter 18 Jahren

Jugendlicher D., 13 Jahre, Lemwerder, Ausschnitte aus Feldtagebuch:

„Er erzählte mir, dass er mit seiner Freundin (ebenfalls in der Gruppe) und auch anderen des Öfteren nach Delmenhorst fahren. Wenn es möglich ist, fahren sie mit dem Bus. Da aber der Bus nur alle zwei Stunden fährt, werden auch die Aktivitäten nach diesen Zeiten ausgerichtet. Er erzählte von einer Begebenheit: Sie waren in Delmenhorst in einer Gruppe unterwegs in der Stadt, sind durch die Läden gezogen. Seine Freundin stellte fest, dass sie ihre Mütze irgendwo in einem Laden liegengelassen haben müsse, denn sie war weg. Daher wollten sie nochmals die Läden abklappern, um sie wiederzubekommen. Beim Blick auf die Uhr stellten sie allerdings fest, dass sie den nächsten Bus nehmen müssen, sonst bestände eine lange Wartezeit. Also haben sie ihren Plan, die Mütze zu suchen nicht durchgeführt.“

„Wenn D. und seine Freunde sich untereinander treffen wollen, fahren sie mit dem Bus, dem Fahrrad, gehen zu Fuß oder werden gefahren. Wenn es um gemeinsame Aktivitäten geht, wird zunächst untereinander alles organisiert per Telefon. Wenn dies geklärt ist, kümmern sich die Jugendlichen um eine Fahrmöglichkeit. Dazu fragen sie ihre Eltern, ob sie fahren könnten, die anderen einsammeln und sie dann zum Zielort bringen.“

Pastor JD aus Lemwerder über seine Konfirmanden, Interviewausschnitt[4]:

[4] Zur besseren Lesbarkeit wurden die Interviewausschnitte sprachlich geglättet, ohne jedoch inhaltliche Veränderungen vorgenommen zu haben.

„Zum Konfirmandenunterricht bei mir, haben Sie erlebt, gehört das Fahrrad. Die - natürlich witterungsbedingt - ein Großteil kann man gut mit dem Fahrrad fahren auch wenn es regnet. Die selbstverständliche Mama bringt mich oder Papa bringt mich, gibt's bei mir nicht. Ich sage jetzt schon bei der Anmeldung zu den Eltern, dass ich es wichtig finde, dass die Jugendlichen mit dem Fahrrad zum Konfirmandenunterricht kommen. Ich weiß, wo die leben und es hat keiner mehr als 10 Minuten Radweg schätze ich, aber 10 Minuten sind für manche eben schon zu viel. Aber wenn das zur Selbstverständlichkeit wird, über eineinhalb bis zwei Jahre, dann hoffe ich, dass ein bißchen was davon hängen bleibt und dass Menschen merken, ach ja das geht und es gibt da sogar eine Abkürzung und es gibt den Weg, den kenn ich gar nicht. Dass der Ort nicht nur aus dem Fenster des Autos wahrgenommen wird, auch von Kindern, sondern mit eigener Beweglichkeit. Das klingt so gemacht und so künstlich, aber das ist tatsächlich etwas, was sich eingeschlichen hat, dass Eltern schnell bringen: "Mama bringst Du mich?" und schon schwupp, Mama oder Papa da und zwei Autos zur Verfügung stehen in den meisten Fällen, werden sie gefahren. Und dieser Automatismus, der eingesetzt hat, den würde ich gern unterbrechen. Wieder versuchen zu minimieren, Du kannst Dich selbst bewegen, das ist sogar viel schöner, Du kannst Dich verabreden mit Freunden und siehe da sie merken, es macht Spaß. Auch rüber fahren über die Weser mit der Fähre, die ich dann bezahle. Mensch, wir sind 15 Minuten hier irgendwo in Bremen. Das geht alles mit dem Fahrrad, ohne dass man sich anstrengen muss."

Zwischenfazit zu ‚Mobilitätspraktiken von Jugendlichen unter 18 Jahren': Einerseits sind die Jugendlichen selbständig, sie kennen ihre Möglichkeiten und organisieren ihre Aktivitäten unabhängig von anderen bzw. Außenstehenden bspw. die Eltern. Sie realisieren ihre Mobilität intermodal und sehen das elterliche Auto als eine Mobilitätsoption unter anderen.

Andererseits kann bei Jugendlichen schon die Autonomie der Automobilität festgestellt werden. Obgleich die mit der Automobilität verbundenen Flexibilität und Bequemlichkeit nur mit dem Erwerb eines Führerscheins und der Verfügbarkeit eines Autos gewährleistet ist, wird dies gewissermaßen über die Eltern durch die Fahrdienste einsozialisiert, schon bevor der Jugendliche in der Lage ist, selbst das Auto zu führen. Insofern stellt die Mission des Pastors, eine Fahrradkultur zu etablieren eine Gegenbewegung dar, bei der abzuwarten bleibt, ob diese sich auch über den Führerscheinerwerb hinaus bewähren wird.

4.2.2 Mobilitätspraktiken von jungen Erwachsenen

Schülerin, über Freunde aus der Oberstufe, ca. 15/16 Jahre, Lemwerder, Ausschnitt aus Feldtagebuch:

„In Lemwerder gibt es zwar ein Gymnasium, aber nur bis zur 10.Klasse. Die 11.und 12.Klasse muss man dann in Delmenhorst absolvieren […] Sobald sie fahren können mit dem Auto, werden Fahrgemeinschaften gebildet […] Bevor es irgendwo hingeht, werden die Freunde angerufen, um quasi einen Platz zu reservieren. Das geht dann auch schon mal über den Freund des Freundes."

Junge Frau, etwa 20, Nordenham, Auszubildende, Ausschnitt aus Feldtagebuch:

„In Elsfleth gibt es eine Erzieherschule. Dort kommen alle hin. Das sind 100 km am Tag, d.h. 500 km pro Woche. Für Auszubildende ist es kaum zu stemmen, daher werden Fahrgemeinschaften gebildet: Ihr Freund und sie und eine weitere Mitschülerin, die 2 Dörfer weiter wohnt, teilen die Fahrten auf. Jeder hat eine Fahrer-

laubnis und jeder fährt eine Woche mit seinem eigenen Auto (sie momentan mit dem Auto ihres Freundes, weil ihr eigenes kaputt ist).“

„Sie ist der Überzeugung, dass es ohne Auto nicht geht auf dem Land.“

„Im eigenen Auto werden persönliche Gegenstände gelagert, die für das Fahren benötigt werden, wie die Brille mit Sehstärke nur zum Autofahren benötigt wird.“

„Auf der Busfahrt dann haben wir einen Tramper gesehen mit einem Pappschild. Wo er hinwollte, haben wir leider nicht gesehen, aber er hatte lange Haare zu einem Zopf verbunden, schwarz gekleidet, kräftiger Typ. Sie meinte, als sie ihn sah: ‚So einen würde ich niemals mitnehmen‘.“

P, Junger Mann, 21 Jahre, wohnhaft in Golzwarden, Auszubildender, Interviewausschnitte:

„[…] wohn da bei meinem Vater. Der Grund warum ich da wohne, ist, weil es in der Ausbildung noch günstig ist und ich es mir nicht anders leisten könnte. Ich mache eine Ausbildung zum Sport- und Fitnesskaufmann, bin hauptsächlich in Elsfleth und bin dann auch immer aufs Auto angewiesen eigentlich um zur Arbeit zu kommen.“

zur Mobilität im ländlichen Raum:

„bei mir ist auch so, also die Freiheit [mit dem Auto, Anm. US] einfach dann losfahren zu können, wann man möchte und auch dann wieder los zu können, wann man möchte. Dass man nicht noch unnötig Zeit verbringt irgendwo warten zu können das ist eigentlich so der große Luxus daran. […] Ich habe noch ein Zugticket und ein Busticket dazu, das ich jetzt auch seit 2 Jahren benutze und jetzt immer mehr auch wieder mit Bus und Zug nach Oldenburg fahre. Also ich gucke schon immer, wenn es möglich ist, dass ich dann Bus und Zug nehme, weil es für mich günstiger ist mit dem Ticket. Da zahle ich als fast Jugendlicher mit 21 noch nichts, so gut wie nichts. Deswegen versuche ich dann das Auto stehen zu lassen und das eigentlich nur zu nehmen, wenn es von der Zeit nicht anders geht oder oder es bedeuten würde, dass ich extrem lange irgendwo warten müsste. Das Auto für mich zu haben, ist einfach praktisch und Freiheit weil ich dann einkaufen kann, wann ich möchte und auch wenn ich Freunde besuche und aus Oldenburg wiederkomme, dann gibt die Mobilität das halt nicht her, dass man spät nachts noch aus Oldenburg wieder zurück kommt. Das ist schon praktisch, dass ich dann immer ein Auto habe, um wieder auch zurück zu kommen.“

Planung und Organisation multimodaler Wegeketten

„Genau, ich plane vorher dann auch schon immer wie lange ich etwa in Oldenburg brauche und wie ich zurückkomme. Dass es auch passt und ich dann auf dem direktesten Weg nach Hause komme und nicht erstmal nochmal wieder nach Brake fahr und von da mit dem Zug nach Elsfleth um das Auto abzuholen, sondern dass das Auto auch wirklich dann da steht wo ich zurück komme, dass es zeitlich passt dass ich nicht allzu lange in Oldenburg am Warten bin und eben auch so, dass es die Kosten ein bißchen senkt, dass ich vielleicht mit dem Auto nur da hin fahre, wo es Sinn macht wo der Bus kommt und dass ich dann die größte Strecke mit dem Bus fahre.“

Mobilitätsbedarfe

„Das ist so, dass in Oldenburg für mich das einzig gute [Sport- Anm. US] Angebot ist, was mich da so interessieren würde. Ich könnte es auch in Brake machen, zum Teil bei meiner Arbeit oder auch woanders, aber das erfüllt alles nicht so wirklich meine Wünsche daran und auch wenn ich da dann immer mit dem Bus und Bahn nochmal 2 Stunden zum Training extra unterwegs bin, ist es einfach so Hobby, dass ich die Zeit dann gern auf mich nehme. Früher habe ich das, wie gesagt, meistens mit dem Auto gemacht, aber habe dann jetzt auch relativ schnell gemerkt, dass das zu viel ist, einmal an Kilometern so die man fährt, an Spritkosten und so geht es einfach deutlich günstiger. Sonst habe ich nur freizeitmäßig die Strecke nach Oldenburg, wenn ich was mit Freunden mache, weil mein Freundeskreis in Oldenburg ist und nicht in Brake. Da ist es

dann, wie gesagt, meistens das Auto, weil ich eigentlich immer zu einer Zeit zurück komme zu der ich mit dem Bus oder Zug nicht mehr nach Hause fahren könnte"

Mitnahme von bekannten Personen

„ja, also eben bei der Variante jetzt mit dem Freund der auf dem Weg nach Oldenburg da geht es auch spontan noch meistens weil es eben genau die gleiche Strecke ist und da ist das auch eigentlich möglich. Das kommt dann aber auch immer drauf an, was man danach noch vor hat und aus Gründen der Bequemlichkeit wie man die Sachen danach vereinbart, d.h. wenn der eine sagt ich würd gerne noch ein bißchen länger in Oldenburg bleiben oder da noch mit anderen Leuten was machen und wir arbeiten ja beide zusammen, auch an der gleichen Arbeitsstelle, der andere dann arbeiten muss, dann ist es auch schon ein zwei Mal vorgekommen, dass wir wirklich beide mit dem Auto gefahren sind […]"

Mitnahme von fremden Personen

„bei mir ist es so dass ich das mit Fremden noch nie gemacht habe. Die Möglichkeit zu nutzen jemanden mitzunehmen, weil ich immer das Gefühl gehabt habe, das hat sich nicht angeboten, weil ich dann, wenn ich mir jetzt den Luxus gönne mit dem Auto zu fahren und die etwas weiteren Strecken um da flexibel zu sein. Denn so das Gefühl hatte, dann möcht ich diesen Luxus auch für mich behalten, dass ich dann losfahren kann, wenn ich möchte und auch eben schnell da bin und dann loskomme, wenn ich fertig bin, dass ich mich da nicht nach jemand anderem richten muss. Mit Freunden ist es was ganz Anderes. Nur da hab ich eine sehr lange Zeit immer Leute wieder zurück gefahren. Das kam meistens mit der Wertigkeit nicht so als Problem raus, weil die Leute dann schon von sich selbst gesagt haben ich gebe dir da was aus oder so oder du kriegst da mal, weil ich ein paar Mal bei Dir mitgefahren einen 5er von mir. Das war mir aber auch immer wichtig, dass das nicht so genau ist, dass ich da selbst von mir aus sagen muss, ich möchte jetzt mal wieder was dafür haben oder ich berechne Dir das genau wieviel wir immer gefahren sind, sondern dass das eben immer auf so einer freundschaftlichen Basis zustande kommt, dass beide was davon haben."

Gegen Entgelt wäre eine Mitnahme von Personen und Dingen jedoch überlegenswert:

„ja (..) nee auch wenn jemand nett nachfragt (.) natürlich schon (.) aber ich würde halt nich wollen dass ich äh (.) irgendwie jetz sag (..) auch wenn wegen nem kleinen Verdienst is (..) dass ich sag hey sucht noch jemand irgendwas aufm Weg von meiner Strecke die ich grade fahr was ich abholen kann oder ähm"

„also ich fänd so n Bewertungssystem auch auf jeden Fall (.) interessant dass man (.) äh einmal natürlich sieht (.) ähm als Bewertung wen man da mitnimmt was andere Leute so vielleicht zu der Fahrt gesagt haben hat alles reibungslos geklappt und äh (.) kann man sich immer drauf verlassen (..) weil s natürlich auch doof wenn man jemanden mitnehmen möchte und (.) sich auf die Person dann nich verlassen kann (.) ähm man plant das so ein und dann kommt die Person nicht zb (.) man hat davon nichts (.) obwohl man das was äh was anbieten wollte (.) oder ähm jetz eben für den Fall auch dass man (..) dann mal das Angebot nutzt bei jemand anderm mitzufahren wenn der sowieso ne Strecke fährt (.) dass man da eben weiß wer da fährt (..) was die andern Leute dazu gesagt haben (..) weil ich hätte auch die Möglichkeit bei meiner (.) ähm bei meiner (.) Fahrt nach OL zur Schule ähm mit der Fahrgemeinschaft noch ne weitere Person dabei zu haben (.) aber das hab ich nach einem Mal gesagt [lacht] da fahr ich nich mit weil (.) ich morgens nich (.) äh [lacht] in Todesgefahr zur Schule kommen möchte (.) deswegen so hab ich jetz auch schon die Erfahrung gemacht dass ich nicht bei jedem mitfahren (..) würde (.) das' glaub ich ganz praktisch zu wissen wer da fährt (.)"

Kommunikations- und Koordinationsvorteile einer Online-Plattform

P: […] dieses Angebot online zu stellen ähm (.) wo man hinfährt dass das doch attraktiver ist als ich es vorher erwartet hätte, dass es auf jeden Fall Sinn machen würde vor allen Dingen natürlich wenn das gut verknüpft ist, […] dass man wenn man online was angibt das auch ältere Leute die vielleicht online nicht so den Zugang haben das irgendwie mitbekommen und dass man dann über eine Plattform kommunizieren kann, die jetzt nicht darauf aus ist, dass ich über das Handy mit einer älteren Person kommuniziere weil das wahrscheinlich eher schwer von statten gehen würde. Also wenn sowas da wäre, was richtig gut organisiert wäre und wo man einfach für solche Möglichkeiten sorgen könnte, könnte ich mir das auf jeden Fall vorstellen.

Interviewerin: also es sollte möglichst automatisiert sein

P: ja

Interviewerin: dass man gar nicht persönlich miteinander Kontakt hat, sondern dass die Leute ihre Daten eingeben und dass matches stattfinden

P: dass man vielleicht eben die Leute, die was suchen, dass die irgendwie Brake Oldenburg eingeben, den Tag und dann sehen, welche Leute an dem Tag alle von Brake nach Oldenburg fahren, welche Zeiten die so anbieten, nich dass […] man gezielt fragen muss, wer kann mich da und da mitnehmen und dann Leute darauf antworten müssen, weil ich würde jetzt wahrscheinlich von mir aus nicht dann immer alles durch gucken: ist da jemand der genau die Strecke braucht die ich zu der Zeit fahre und kann ich dem denn die Zeit anbieten. Einfacher wäre es, das rein zu stellen, wann man hinfährt und die Leute sehen dann wer alles fährt und suchen sich das raus, was am besten passt."

K., weiblich, 24 Jahre, wohnhaft in Oldenburg, Studentin, Interviewausschnitte:

Bedeutung von Automobilität:
„[…] schon eine große Rolle. Ich hatte ja schon gesagt, dass ich immer so den Bus bevorzugen würde, weil [der] eben ja sowieso fährt und [viele] Leute sozusagen auf einmal abgreift. Ich weiß jetzt nicht, ob das da mit rein zählt, aber z. B. mein Freund hat ein hat ein Auto, weil er es auch für den Job braucht. [Das] hat er seit dem Referendariat, der ist Lehrer und da fahren wir schon häufiger mal einkauf.. also wenn ich mit ihm was mache, nehmen wir eigentlich immer das Auto, weil es tatsächlich die bequemere Wahl ist und er halt kein Studententicket hat. Er müsste jedes Mal für den Bus bezahlen und ich bin also er ist auch eher der Autofahrtyp und dann lass ich mich da so ein bisschen von hin...ziehen"

„Ja ich bin halt trotzdem Beifahrer, also ich fahre in Oldenburg selber nicht gern Auto, weil es einfach also mir ist das zu hektisch."

Mobilitätsoptionen:
„In die Stadt nehme ich meistens den Bus, weil es bequemer ist als mit dem Fahrrad. Der kommt halt alle viertel Stunde bei mir vor der Haustür und fährt direkt zur Stadt, also das ist super bequem und ja ich würde gerne lieber das Fahrrad nehmen. Einfach, weil es frische Luft und sonst auch Vorteile hat. Aber so ja Strecken, ich glaube, es würde sich auch von der Zeit ziemlich decken, also Fahrrad und Bus. Der Bus muss halt ständig anhalten, aber es sind drei dreieinhalb Kilometer in die Stadt […] und zur Uni, ich glaube nicht, dass also das ist wirklich eine kurze Strecke mit dem Fahrrad so 6 7 Minuten, weiß ich nicht, wenn der Bus da direkt hinfahren würde, ob ich den Bus nehmen würde, weil jetzt braucht der Bus eben länger. Dann nehme ich halt das Fahrrad und auch so zu der Bushaltestelle die zu meiner Arbeit wo der Überlandbus zur Arbeit anhält, der schneller mit dem Fahrrad ist, deswegen nehme ich das Fahrrad."

„[…] und nehme dafür eigentlich das Auto und halt, wenn schon dunkel ist und man noch eben was besorgen muss oder was also was jetzt, hängt immer voll von der Situation ab, wie ich mich fühle, ob ich jetzt sage, kann ich eben Dein Auto nehmen oder also, ich bin auch drauf versichert, also wenn es ist sein Auto, aber ich darf es halt eigentlich immer nehmen, wenn er das nicht braucht sozusagen und dann nehme ich halt das Fahrrad, kommt drauf an."

„also ich teil mir mit meinem Bruder ein Auto aber das teilen ist nicht, also ich habe das Auto weniger als 1% der Zeit, sagen wir es mal so. Ja das ist mir grad vollkommen entfallen, aber ja ab und zu sag ich mal, kannst Du mich eben abholen zu Hause eben, wenn L. (Partner von K.) nicht da ist, also mein Freund nicht da ist."

Zwischenfazit zu ‚Mobilitätspraktiken von jungen Erwachsenen': Zur Erweiterung der eigenen Mobilitätsoptionen werden auch die Ressourcen der Freunde einbezogen, d.h. sobald jemand im Freundeskreis einen Führerschein erwirbt, werden Fahrgemeinschaften gebildet. Darüber hinaus wird bei Verfügbarkeit über einen eigenen PKW eine optimale Kombination von Kosteneffizienz und Zeiteffizienz angestrebt. Der ÖPNV zählt mit speziellen Tickets zur kostengünstigen Variante, aber dennoch wird das Privatauto eingesetzt, um den Zeitversatz durch Umsteigen so minimal wie möglich zu halten. Mobilität bedeutet Distanzüberwindung mit einem Schwerpunkt der Zeit-Nutzen-Abwägung.

Der Gemeinschaftsverkehr wird aufgrund diesen eben genannten Sachverhaltes bewusst geplant. Die Komplexität des Alltags, d. h. auch, dass jeder Tag anders aussieht (nach der Arbeit noch Freunde treffen, Erledigungen machen, etc.). Gemeinschaftlicher Verkehr wird im Voraus auf diese Aktivitäten geprüft und abgewägt, ob die gemeinsame Fahrt zustande kommen kann. Das impliziert auch, dass Spontaneität ein Kollaborationshemmer ist.

Flexibilität wird als Luxus erkannt, denn mit der Mitnahme von anderen fällt dieser Luxus weg oder wird eingeschränkt. Im Freundeskreis jedoch verzichtet man auf diesen Luxus, denn die sozialen Beziehungen bilden die Basis gemeinschaftlicher Mobilität. Gemeinschaftliche Mobilität ist demnach Teil der Freundschaftsbeziehung. Sie beruht zwar auf Reziprozität, jedoch wird darauf geachtet, keine genauen Kostenaufstellungen zu machen, die Beziehung nicht auf Zweckdienlichkeit, sondern auf Freundschaft basieren zu lassen. Eine Mitnahme wird angenommen auch über räumliche Umwege, solange es noch mit dem eigenen Weg in Verbindung steht. Für Abholungen („Taxi spielen") lässt man sich in gewissen Grenzen instrumentalisieren. Trotz dieser Offenheit gegenüber Mitnahmen und Abholungen im Freundeskreis, wird das eigene Fahrzeug nur in Ausnahmen verliehen. Die Option des Verleihens wird jedoch nur im Familienkreis gesehen.

Bei der Nutzung einer Online-Plattform ist die Bewertung als sinnvoll erachtet worden. Dies hat mehrere Gründe: die Bewertung dient dabei als sozialer Kontrollmechanismus, der die fehlende Gemeinschaft zu kompensieren hat. Jedoch möchte man nicht der Erste oder die Erste sein, als „Versuchskaninchen" agieren, um die Bewertung einer Person aufzustellen. Vielmehr sollen wichtige Bewertungs-Informationen der Personen bereits vorliegen. Daher die Idee, bei bereits bestehenden Freundeskreisen, Schulen oder Unternehmen anzusetzen, wo die Teilnehmenden sich bereits kennen.

Darüber hinaus gibt es eine prinzipielle Offenheit gegenüber Fremden, denn es wird der Vorteil des per-

sönlichen Austausches genannt, der durch die Mitnahme entsteht. Gleichzeitig wird eine regelmäßige Mitnahme von der Sympathie der Beifahrers abhängig gemacht, womit auch persönliche Beweggründe für das Zustandekommen einer Mitnahme eine wesentliche Rolle spielen.
Eine Mitnahme von Personen lässt eine machbare Abweichung nicht nur in räumlicher, sondern auch in zeitlicher Hinsicht zu, d.h. ein Umweg und eine gewisse zeitliche Flexibilität sind möglich.

Des Weiteren wäre es zwar möglich, Vertreter der Altersgruppe Senioren mitzunehmen, jedoch wäre in diesen Fällen eine direkte Kommunikation, z.B. durch persönliche Absprachen unerwünscht. Die technischen Möglichkeiten sollten, so die Befragten, so beschaffen sein, dass durch einfache Eingabe von Abfahrtzeit und Zielwunsch ein Zusage möglich wäre, ohne mit der Person direkt Kontakt aufnehmen zu müssen.

Technisch soll die Online-Plattform einfach zu bedienen sein, eine Offenlegung bestimmter Daten wird nicht als Problem gesehen, solange die Daten nicht um sensible Daten, wie die genaue Wohnanschrift geht. Die Angabe von Straße und Stadtgebiet könne hingegen problemlos veröffentlicht werden.

Allgemein fällt bei dem Gespräch zur Mitnahme von unbekannten Personen eine gewisse Passivität auf. Der oder die Mitnahmebereite möchte ein Angebot bzw. eine Anfrage bekommen, weniger sich selbst darum bemühen.

Zur Abgrenzung: Bei Wohnhaftigkeit in der Stadt reicht die Option auf ein Auto. Um Flexibilität und Unabhängigkeit empfinden zu können, ist die Möglichkeit der Wahl zwischen verschiedenen Mobilitätsoptionen (Bus, Fahrrad, Auto, Zug) ausschlaggebend. Bei der Optionenvielfalt werden andere Aspekte wichtiger („Ich bin lieber Beifahrer“), da die Wahl als gleichwertig angesehen wird.

4.2.3 Mobilitätspraktiken von Mittelalten

L, männlich, 26 Jahre alt, berufstätiger Pendler nach Delmenhorst, wohnhaft in Oldenburg, Interviewausschnitte:

Wohnstandortwahl
„für mich war einfach die Anbindung […] schon an die Autobahn recht wichtig […], dass das mit dem Auto [klappt]“

Bedeutung von Mobilität
„mobil heisst ja so schön Freiheit. Ein eigenes Auto [zu haben), ist auf jeden Fall schon mal wichtig also für mich persönlich […] weil ich bin niemand, der sich gern auf andere Leute verlässt […] das ist […] für mich eigentlich schon wichtig, dass ich das selber mache und, ich glaub, das wäre schon eine große Einschränkung, wenn ich persönlich nicht mehr dazu in der Lage wäre diese Mobilität zu nutzen, weil ich mich dann irgendwie auf andere Leute verlassen müsste. Das mag ich nicht so gerne“

Verkehrsmittelwahl unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit
„[…] ja [ich] fahre einen Diesel mit einer roten Plakette [lacht] (.) ja jetzt ist das halt so“

„eigentlich [spielt das Thema Nachhaltigkeit, Anm. US] eine große [Rolle, Anm. US] […] ich bin schon die ganze Zeit am überlegen, ob ich mir zum Beispiel ein neues Auto kaufen soll, was in der Überlegung war, zum Beispiel mal einen Hybrid. Wo man sagt das wäre jetzt etwas wo man eigentlich investieren könnte. […] da muss man halt abwägen zwischen [eigenem Auto oder der Nutzung des ÖPNV, Anm. US], ist es lohnenswert für einen selber oder nicht und für mich ist es wirklich zur Zeit das eigene Auto zu nutzen und nicht zu versuchen mit dem Zug z.B. zur Zeit nach Delmenhorst zu meiner Arbeitsstelle zu kommen. Das ist durchaus möglich, würde wahrscheinlich auch der Umwelt einiges zugute tun, aber jetzt derzeit ist z. B. das Problem, dass die Strecke gebaut [wird] zwischen Bremen und Delmenhorst. Deswegen nehme ich zur Zeit auch zwei Studenten mit, die bei uns in der Schule sind, weil die eben jetzt morgen das Problem haben, dass sie nicht pünktlich zur Schule kommen“

Verkehrsmittelwahl
„wenn es in einem näherem Umkreis wäre, wenn meine Arbeitsstelle jetzt auch in Oldenburg wäre dann wäre es was anderes. Also dann würde ich auch durchaus sagen, ok dann kann man das mit dem Fahrrad erreichen. Wobei es auch immer dann noch eine Rolle spielt: bei Lehrern ist das halt immer so, die schleppen jede Menge Krimskrams mit sich rum. Das habe ich in meiner Referendariatsschule gemerkt. Da sind immer irgendwelche Lehrer die auch so ganz kurze Strecken mit dem Auto ankommen, weil die einfach Gedöns dabei haben. Die schleppen körbeweise Sachen mit sich herum, wo man dann halt auch sagt, ok irgendwie kann man das bestimmt besser organisieren, aber es ist halt der leichteste und einfachste Weg in dem Moment, dass man sagt, ich muss die Sachen mitnehmen für die Arbeit. Ich könnte bestimmt das ganze hin und her tragen oder auch so deponieren, dass es leichter zu managen wäre das ein bißchen was in der Schule, ist ein bißchen was zu Hause. Dann kriegt man es vielleicht auch mit dem Bus oder der mit dem Fahrrad hin, aber […]“

„[…] mit dem Fahrrad wäre es ein bißchen anstrengend, weil das wäre genau das andere Ende von der Stadt“

Verkehrsmittelwahl abhängig von der Aktivität
„letztens hatten wir z. B. Kohlfahrt, wo es sich nicht anbietet, großartig ein Auto mit dabei zu haben und dementsprechend wurden dann Tickets gekauft und obwohl es halt mit dem Auto relativ leicht zu erreichen wäre und es wäre auch von Vorteil gewesen, aber da überwiegt dann halt eher der Drang, da auch Spaß zu haben und dem Alkohol zu frönen […]“

Gemeinschaftsverkehr im Freundeskreis

„weil es sind nicht immer die gleichen Leute [sind], die fahren. Das ist eben auch ein Vorteil davon man kann sich mal abwechseln und dementsprechend ist das so eigentlich ganz gut […].“

„Du hast ja immer irgendwelche Sachen wo drüber gesprochen wird und im Freundeskreis hat man das ja auch heutzutage, ist ja alles mit irgendwelchen Facebook-Gruppen oder whatsapp-Gruppen wo man eingeladen wird (.)“

Mitnahme von fremden Personen oder Dingen

„ja also, wie gesagt, mache ich jetzt zur Zeit [nimmt zwei Studenten mit, Anm. US] sowieso schon, weil es einfach von der Arbeit her passt, aber man kennt das ja auch. Gerade bei Stud.ip gibt es häufiger solche Anfragen, wenn man immer täglich Strecken hat ob man jemanden mal mitnehmen kann. Das wäre durchaus was wo man sagt, ja. Bei mir ist es halt immer abhängig, fahre ich die Strecke ohnehin? Dann würd ich es auf jeden Fall machen, aber ich bin halt nicht so der Freund davon einen Umweg zu fahren und dafür Geld irgendwie zu geben, weil ich das ganz schwer einschätzen kann. Da fragen die Leute immer, was möchtest du haben da irgendwie eine Wertigkeit herzustellen, was war dieser Umweg jetzt Wert für mich irgendwie. Und ich mach dann Leuten lieber einen Gefallen, wenn ich sowieso die Strecke fahr, als das ich jetzt einen großen Umweg fahre und dann sag, ich möchte dafür irgendwas haben […]“

„[…] wenn ich jemanden dabei sitzen habe, trage ich ja auch in gewisser Weise die Verantwortung für die Person und dann müsste ich schon irgendwie zusehen, ich muss ja vernünftig fahren, ich muss anders fahren, als wenn ich alleine fahre. Ich fahr dann auch vernünftig, aber es ist trotzdem irgendwie nochmal was anderes wenn man halt eine fremde Person irgendwie mitnimmt […]“

„letztens habe ich z. B. jemanden abgeholt […], also da bin ich schon 10 min Umweg gefahren. Das war aber auf jeden Fall machbar, also 10 min sind jetzt auf der Arbeitsstrecke nicht so das Problem. Das Problem ist halt eher, wenn man wirklich einen fixen Zeitpunkt hat, wenn man da sein muss. Dann muss man es ja irgendwie abschätzen. Auf dem Rückweg wär es, glaube ich, auch nicht so das Problem, da wär das Problem eher meine persönliche Einschätzung, dass ich sag, nach der Arbeit möchte ich schnellstmöglich nach Hause […] Auf dem Hinweg könnte ich 20 min durchaus einplanen, dass ich sagen würde, das wäre machbar. Darüber hinaus würde ich es, glaube ich, nicht machen, weil das wäer gerechnet in Strecke, die Strecke von Oldenburg nach Brake und das ist in meiner Vorstellung doch schon recht weit. Das heisst, den Umweg würde ich nicht auf mich nehmen, aber 20 min wäre schon in Ordnung.“

„[…] das Auto ist mein privater Raum. Ich würde es niemandem anbieten, so weil ich würde auch niemand Fremden einfach sagen, komm mal in mein Haus rein. Würde, glaub ich, ein Großteil von uns einfach nicht machen, auch wenn wir offenherzig und sozial sind, aber wenn halt jemand wirklich fragt explizit dann wäre es auch für mich eine andere Situation. Das ist, glaube ich, auch das kann ich also auch mit dem Haustürbeispiel, wäre das glaub ich auch was andres, wenn jemand in Not bei mir vor der Haustür steht und fragt ob er reinkommt, würd ich dem eher, sagen, ja komm mal rein als wenn ich meine Haustür offen steht und ein Schild hinstellt, wer Not hat darf rein, also es macht für mich schon ein Unterschied ob jemand mich fragt oder ich das anbiete.“

„wenn das rein rechtlich gesehen geht, da hätte ich halt immer die Angst, wenn es jetzt darum geht Pakete abzuholen oder so was, dann wenn die sagen ok das ist bei der Packstation und dann sagen die hier du kriegst meinen Schein, geh da mal hin mit dieser Berechtigungskarte das ich die abhole und auf der Fahrt geht irgendwas kaputt, dann hab ich ja im Prinzip das Problem. Also da müsste ich halt wirklich die Situation abwägen was von der Apotheke holen für die Nachbarin, wenn das jetzt nicht unsere Nachbarin speziell wären, würde ich es wahrscheinlich machen.“

Transport von Gegenständen, die

„schon gebraucht [sind], wo man weiß, ok das ist kein neuwertiger Gegenstand, das ist jetzt nicht so das wichtige, wo ich explizit drauf aufpassen muss, weil das würde ich nicht als Aufgabe für mich dann sehen, sondern für mich wirklich nur den Transport. Dann würde ich sagen, ok das kann man durchaus mal machen. Das macht man ja auch bei Umzügen häufiger, dass man mal hilft dass man sagt ok ich transportier mal was von A nach B […]“

„[…] dann wär ich ein besserer Postbote wo ich sagen würde, klar, wenn ich da noch einen Nebenverdienst dadurch hätte, wäre das super, dann wäre das ein Angebot, wo ich sagen würde, das ist klasse, wenn man dann sagt ohne Nebenverdienst, dann würde ich halt wieder gucken, liegt das auf meinem Weg, dann wäre es ein netter Gefallen, wo man sagen kann, ok kann man häufiger mal machen wenn es von der Zeit passt.“

Mitnahme von älteren Personen:

„ […] wenn es meine Kollegen wären, die würd ich auch mitnehmen, da sind auch einige wesentlich älter, aber […] man kennt natürlich den Stereotyp von den älteren Leuten, die denn da rum sitzen und einen anschweigen oder einem unter Umständen nur Blödsinn erzählen. [Das] wäre dann schon was, wo ich schauen müsste und die Nutzen, glaub ich, diese Apps auch nicht, wenn man das in Form einer App machen würde, wäre es halt was, dann müsste man unter Umständen vielleicht noch ganz andere mediale Möglichkeiten nutzen: Hotlines, wo man das erfragen kann. Also das wäre auch was, wo ich sagen würde das wär für die ganz wichtig, dass man auch alternative Zugänge schafft, dass man halt versucht, die Jugend, die alles über Smartphone und PC macht mit den älteren Leuten die das wahrscheinlich eher nutzen wollen auch, zu verknüpfen.“

Raumwahrnehmung

„also ich hätte jetzt bei ländlichem Raum würde ich immer sagen Brake, da hast du halt Stadt und drum herum ganz viel nichts! Das ist einfach, weiß nicht, entweder man hat da ein Fahrrad und ansonsten würde man glaub ich nicht kommen, wenn man geht aus der Stadt raus und man sieht einfach nur Weiden, jede Menge Weiden, mehrere Kilometer und dann kommt man, glaube ich, nicht auf die Idee: ich fahre jetzt mal nur mit dem Fahrrad irgendwo hin, weil ich einfach mal gucken möchte, was ist da hinten.“

Zwischenfazit zu ‚Mobilitätspraktiken von Mittelalten‘: Hier werden die Vorteile des Autobesitzes und Autofahrens hervorgehoben, es werden viele Gründe gefunden, die das eigene Auto notwendig machen. Eine Organisation multimodaler oder intermodaler Wege kommt nur zu besonderen Anlässen in Frage. Das Auto ist das Verkehrsmittel, welches den alltäglichen Anforderungen an zurückzulegender Entfernung und notwendiger Flexibilität erfüllen kann. Die etablierten Mobilitätsgewohnheiten sollen auch bei Umweltschutz und Ressourcenschonung beibehalten werden können. Umwelterwartungen wird entsprochen durch die Anschaffung von technisch nachhaltiger Fortbewegungsmittel, z. B. eines Hybrids.

Der Gemeinschaftsverkehr im Freundeskreis wird dann ebenso organisiert. Ausgesuchte Ereignisse werden alternativ geplant und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, jedoch weil auf diesen Veranstaltungen das gesellige Zusammenseins inklusive des Konsums von Alkohol im Vordergrund steht und somit die Fahrt im eigenen Auto gesundheitlich nicht möglich ist. Hier wird eine Verantwortung gegenüber seinen Mitfahrern gesehen.

Der Gemeinschaftsverkehr unter Freunden ist eingebettet in einen gegenseitigen Verpflichtungszusammenhang, der auf einem je ähnlichen ökonomischen Niveau fußt. Da der Besitz eines eigenen Fahrzeuges in dieser Altersgruppe üblich ist, wird auf regelmäßigen Wechsel geachtet.
Die Organisation erfolgt über soziale Medien, wie diverse Facebook- oder Whats-App-Gruppen, durch die ein Austausch von Informationen zumindest in einem bestimmten Personenkreis auf einer semiöffentliche Ebene gegeben ist. D.h., wenn hier eine Person angesprochen wird, werden alle benachrichtigt.

Trotzdem kommt es gelegentlich zur Mitnahme von Personen, die nicht Mitglied des Freundeskreises sind. Praktiziert wird hier eine Abweichung von ca. 10 Minuten, jedoch mit dem Postulat, dies auf einen 20-minütigen Umweges auszuweiten. Die Vorstellung des Raumes basiert auf Entfernungen und welche zeitliche Abweichung dahintersteht. Außerdem korrespondiert die Art der Abweichung mit den gewohnten Wegen – der Maximalwert ist abhängig von den alltäglichen Streckenentfernungen. Des Weiteren möchte auch hier der Fahrtanbieter möglichst wenig selbst organisieren müssen: eine Offenlegung von Informationen des Nachfragers zu Fahrtwunsch sei wünschenswert. Außerdem soll der Fahrtbedarf des Betroffenen erkennbar sein, wie bspw. die schlechte Verbindung oder die Unverfügbarkeit über ein Auto. Insgesamt hat der Fahrer kein Interesse aktiv nach potentiellen Mitfahrern zu suchen, diese sollen sich um eine Mitfahrt aktiv bemühen.

Ein Problem wird außerdem in der Übernahme von Verantwortung gesehen. Dazu sollen zum einen die rechtlichen Rahmenbedingungen geklärt sein. Zum anderen bedeute jede Fahrt mit einem Fremden einen vorsichtigeren und vorausschauenden Fahrstil.
Eine finanzielle Entschädigung wird als Ersatz für Vertrauen gesehen und ihre Höhe soll vom Umfang der Abweichung abhängig gemacht werden. Trotzdem bedarf es Sympathie für den Beifahrer.

Allgemein wird eine Mitnahme eher als Ausnahme betrachtet. Die Zielgruppe für diese Art von Mitfahrverkehr wird eher in der Betroffenengruppe gesehen, in der alle in der gleichen Situation der Multimodalität stecken. Mit Mobilität oder dem Weg wird sich möglichst wenig auseinandergesetzt. Mobilität ist reine Distanzüberwindung. Wichtig ist lediglich Abfahrtsort/-zeit und Zielort/-zeit. Der Weg ist lediglich zu planen um die Distanz und den Zeitverlust einzuschätzen. Rationale und effektive Planung steht Vordergrund, Ablenkung wird vermieden.

4.2.4 Mobilitätspraktiken von Senioren

aus einer Veranstaltung der Initiative „Lemwerder Zeigen“, Auszüge aus dem Feldtagebuch

„Diejenigen Bewohner, die auf dem Dorf wohnen (bleiben) wollen, kümmern sich aktiv um Netzwerkbildung. Auch diese ist komplex. Es geht genauso nicht nur um die Gewährleistung von Mobilitätsbedarfen, sondern auch um sozialen Anschluss und Einbindung in die Dorfgemeinschaft als Ganzes. Keine zweckmäßige Vergemeinschaftung, sondern komplexe soziale Beziehungen werden aufgebaut in denen Mobilität ebenfalls realisiert wird.“

„Sigrid, die 76jährige Wirtin, meint ebenfalls, dass sie Fahrgemeinschaften hat: Einkäufe bringt die Nachbarin mit, zu abendlichen Veranstaltungen geht sie nur, wenn sie auch mitgenommen wird. Sie selbst hat ebenfalls ein Auto mit dem sie zum Arzt fährt. Ihr Mann wohnt (seit dem Schlaganfall) in Oldenburg in einem Seniorenheim.“

Frau S., Rentnerin, Brake, Interviewauszüge:

Organisation von Wegeketten
„[…] Mein Bier ist zu Ende und ich habe irgendwas anderes in Oldenburg zu tun, dann nehme ich die Kiste, stelle die in das Auto und richte das dann so ein, dass ich auf dem Rückweg über die Nadorster Straße nach Hause fahre. Und hole dann neues und dann sag ich denen das, vorher: also ich fahre jetzt nach Oldenburg diese Woche oder nächste Woche und ich fahre zu Denn's, ich bringe mal, bringe mir neues Bier, willst Du etwas haben? Fertig. Oder ich, wir fahren nach Oldenburg, wir fahren in die Innenstadt, wir müssen da in diesen Eine-Welt-Laden, von der Stadt, willst Du Kaffee haben? Willst Du, wir haben zwar hier auch einen Eine-Welt-Laden, aber die haben manche Sachen nicht. Willst Du Kakao haben? Wenn man weiß, so die nehmen immer nur den und den Kakao von der Gepa und den kriege ich da. Ja, so was.“

Die örtliche Gemeinschaft
„Ja, und dann ist das manchmal so, dann sitzt man beim Kaffee mit so anderen und erzählt das und dann, welche: Oh Mensch, ja, wenn Du nächstes Mal da wieder hinfährst, dann ruf doch vorher an, ja? Dann kannst Du für mich auch noch etwas mitbringen.“

Umfang des Mitbring-Services
„So lange das ins Auto rein geht und die mir dann hinterher das Geld wieder geben, ist das für mich in Ordnung.“

Zwischenfazit zu ‚Mobilitätspraktiken von Senioren‘: Die Senioren im ländlichen Raum bilden oft die Etablierten in der Dorf- oder der städtischen Gemeinschaft und haben langjährige Nachbarschaftsbeziehungen. Mitfahrverkehre sind feste Insitutionen, z.B. dass jeden Mittwoch zusammen einkaufen gefahren wird. Darüber hinaus gibt es unregelmäßige Versorgungswege, wie den Arztbesuch, der dann mit dem eigenen Auto zurückgelegt wird. Daher werden diese mit dem eigenen Auto oder, wenn das nicht mehr geht, als Bringdienst organisiert. Dies wird nicht häufig genutzt, nur wenn es nicht anders geht. Gemeinschaftsfahrten werden eher gemieden bei bestimmten Fahrtzielen, d.h. wenn die Fahrt bspw. nicht in das Stadtzentrum geht. Außerdem gibt es die Befürchtung, dass durch Absprachen mit Mitfahrenden die Flexibilität verloren ginge, insbesondere, wenn eine Rückfahrzeit nicht klar abzusehen ist.
Auch das Sozialleben der Senioren wird von der Möglichkeit einer Mitnahme abhängig gemacht, d.h. dass

Fahrten zu geselligen Veranstaltungen (Geburtstage u.ä.) nur unternommen werden, wenn zu der Einladung auch der Transport geregelt ist. Zu diversen Anlässen helfen die häufig in den (Kirchen-) Gemeinden angebotenen Hol- und Bringdienste, die bei Seniorenveranstaltungen (z.B. Seniorennachmittag) von ehrenamtlich Engagierten arrangiert werden.

Die jüngeren Alten sind jedoch auch im Rentenalter noch hochmobil. Das Auto stellt bei den meisten noch eine Selbstverständlichkeit dar. Das Telefon ist ein wichtiges Kommunikationsmittel. Mobilitäts- und Versorgungsbedarfe zirkulieren im Freundes- und Bekanntenkreis. Es entsteht der Eindruck, dass aufgrund der familiären Situation (Kinder sind aus dem Haus, Ehepartner vielleicht schon verstorben) das Sozialleben wieder mehr in den öffentlichen Raum und die nahräumlichen nichtfamiliär basierten sozialen Beziehungen verlegt wird. Man kennt sich und man kümmert sich. So entstehen Mitbringdienste im Freundes- und Nachbarschaftskreis, die auf Orts- und Personenkenntnis beruhen.

Diese Informationen könnten zu der Überlegung beitragen, mit welchen Daten eine onlinegestützte Koordination und Kommunikation über Bedarfe unterfüttert werden kann.

4.3 Ergebnisse der quantitativen Befragung

Die folgenden Ergebnisse stellen Erkenntnisse der Online-Befragung dar. Als Datengrundlage dienen die Antworten von 143 Teilnehmen aus den PLZ-Gebieten 26*** und 27*** (entspricht den Postleitzahlen der Pilotregion), die im Zeitraum vom 08.12.2016 – 09.01.2017 an einer Online-Umfrage teilnahmen. Wegen der laufenden Erhebung sind die folgenden Angaben als Zwischenergebnisse zu betrachten. Die Geschlechterverteilung ist annähernd gleichverteilt (49% männlich). Bei der Altersstruktur überwiegt die Gruppe der 19-29-jährigen, was im Zusammenhang mit dem hohen Anteil an Studierenden (ca. 45%) in der Stichprobe steht. Dies spiegelt sich auch in dem insgesamt hohen Bildungsniveau wieder. Mit ca. 50% bilden Angestellte die größte vertretende Berufsgruppe in der Stichprobe (Abbildung 2, unten rechts).

Abbildung 2: grafische Aufbereitung der soziodemografischen Angaben

4.3.1 Mobilitätssituation

In diesem Abschnitt werden Ergebnisse zu genutzten Verkehrsmitteln, zur Zufriedenheit mit der allgemeinen Mobilität, sowie der Planbarkeit von Mobilitätsbedarfen vorgestellt.

Autoverfügbarkeit: Mit 87,2% ist der Anteil der Personen, bei denen es im Haushalt mindestens ein Auto gibt relativ hoch (Abbildung 3 links).

ÖPNV-Nutzung: Mehr als die Hälfte der Befragten (60,1%) nutzt mindestens alle zwei Wochen oder öfter die öffentlichen Verkehrsmittel (Abbildung 3 rechts).

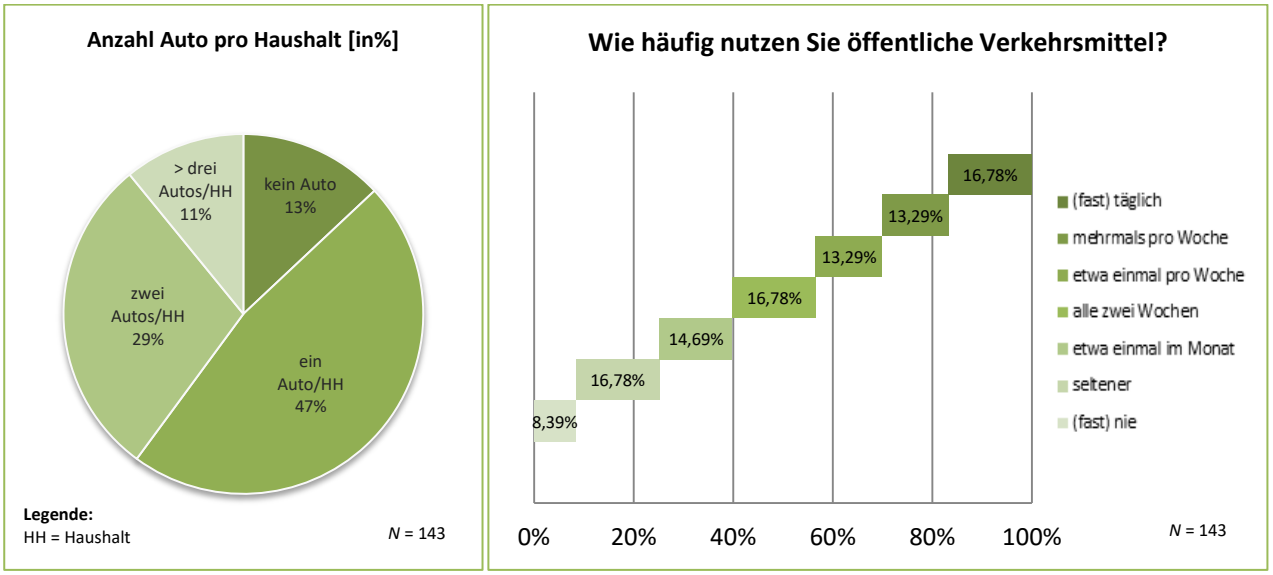

Abbildung 3: Anzahl Autos pro Haushalt und Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel

Umfeldtypisierung und Autoverfügbarkeit: Ca. 90% der im ländlichen Raum lebenden Befragungsteilnehmer können ein Auto nutzen (Abbildung 4 rechts, *N* = 37 Teilnehmer). Im städtischen und zentrumsnahen Bereich stehen 74,6% ein Auto zur Verfügung (*N* = 106).

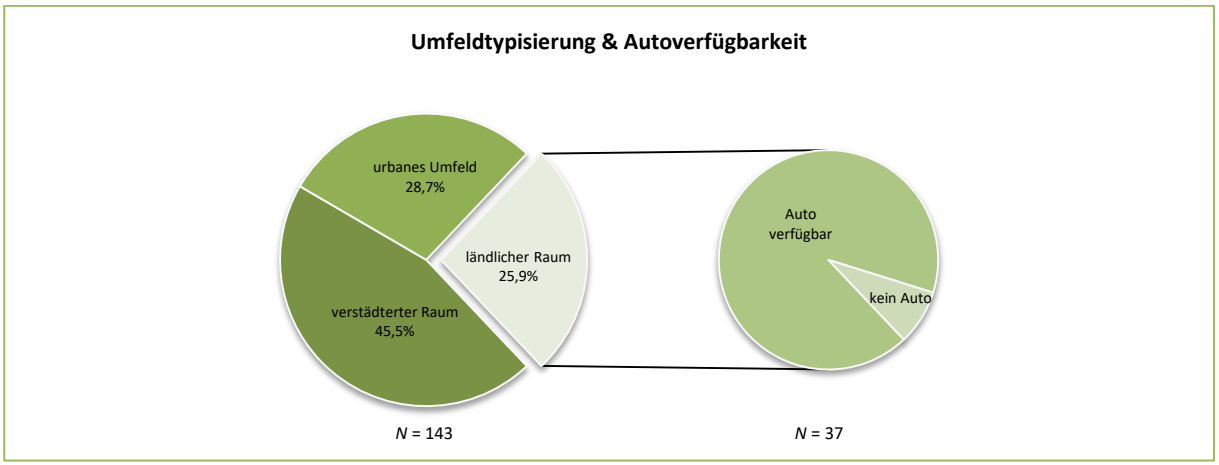

Abbildung 4: Umfeldtypisierung und Autoverfügbarkeit

Verkehrsmittelwahl: Die Netzdiagramme (Abbildungen 5 und 6) bilden ab, welche Fortbewegungsart für welchen Wegezweck genutzt wird. Je weiter außen sich die Markierung befindet, desto häufiger wird das betreffende Fortbewegungsmittel genutzt (absolute Häufigkeiten). Die Netzdiagramme unterstreichen die Wichtigkeit des Autos (hellblau) als Fortbewegungsmittel, insbesondere für regelmäßige Besorgungen.

Im städtischen Raum sind das Fahrrad (rot) und das Auto in Alleinfahrten (hellblau) die am häufigsten genutzten Verkehrsmittel für alle Wegzwecke. Im ländlichen Raum ist das Auto in Alleinfahrten (hellblau) für regelmäßige Besorgungen, Arbeitswege und für abendliche Freizeitveranstaltungen das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Für tagsüber stattfinde Freizeitveranstaltungen wird das Fahrrad am häufigsten genutzt (rot). Fahrgemeinschaften zu abendlichen Freizeitveranstaltungen werden von ca. einem Viertel (10 Personen) der Teilstichprobe genutzt. Im städtischen Raum ist der Nutzungsanteil zugunsten der höheren Fahrradnutzung geringer. Für Fahrten zur und von der Arbeit sind öffentliche Verkehrsmittel das zweithäufigste Verkehrsmittel – nach dem Auto in Alleinfahrt.

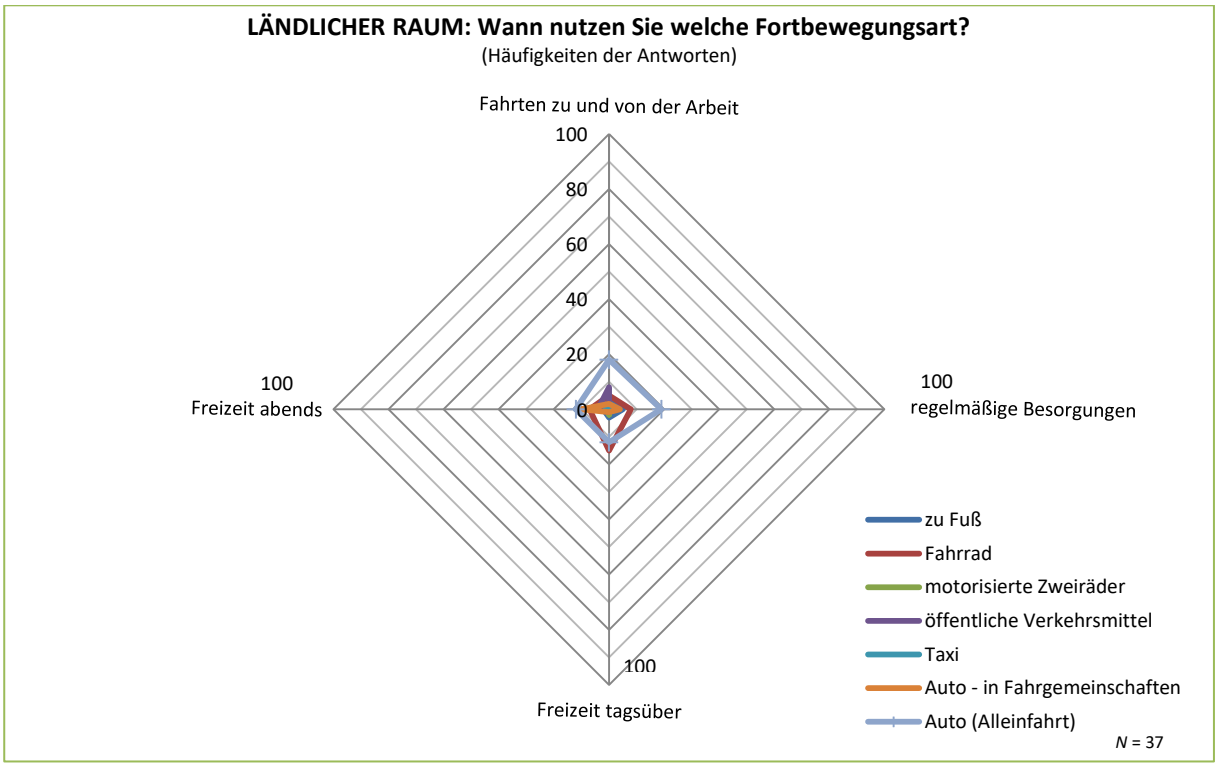

Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl im ländlichen Raum

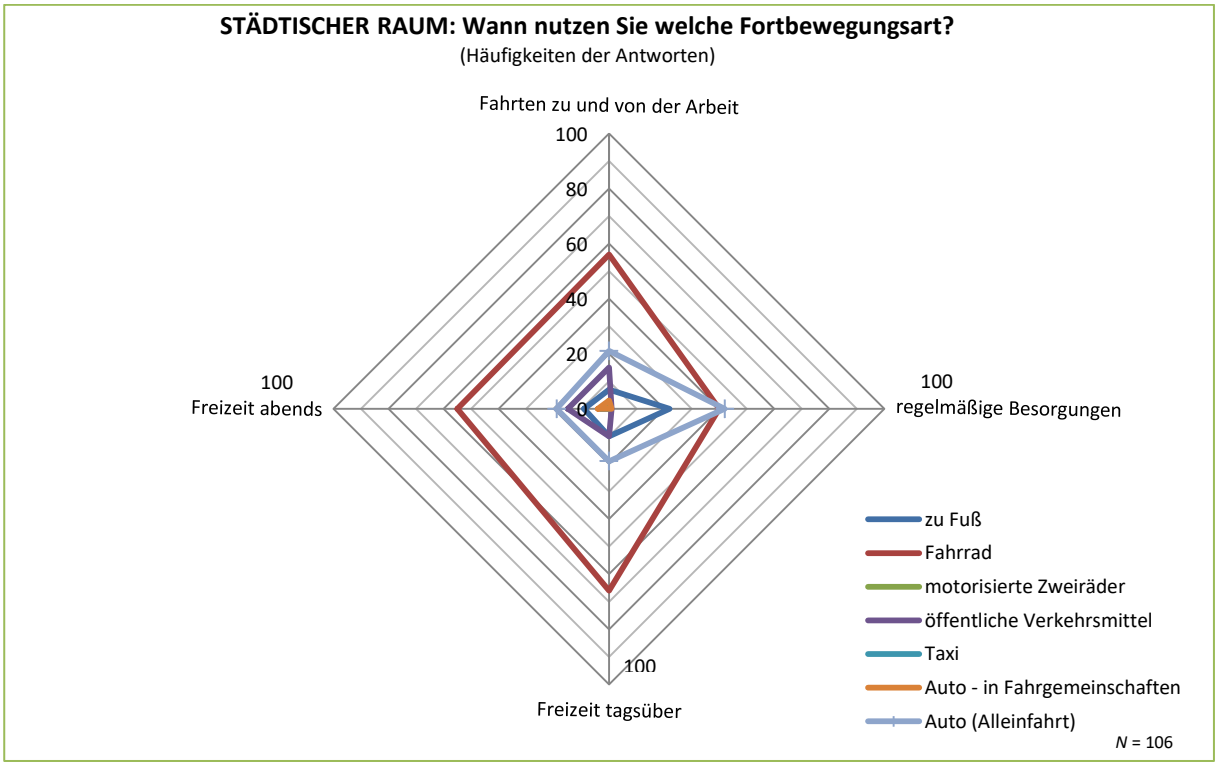

Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl im städtischen Raum

Zufriedenheit mit Mobilitätssituation: Die Befragten sind im Durchschnitt zufrieden oder eher zufrieden mit ihrer allgemeinen Mobilitätssituation (Abbildung 7 links). Allerdings zeigt die Standardabweichung von 1.54, dass es bei diesem Gesamturteil Abweichungen gibt.

Planbarkeit und Kurzfristigkeit der Mobilitätsbedarfe: Die Mobilitätsbedarfe der Befragten sind im Durchschnitt weder gut noch schlecht planbar. Eine kurzfristige Mobilität ist jedoch tendenziell eher erforderlich (Abbildung 7 rechts).

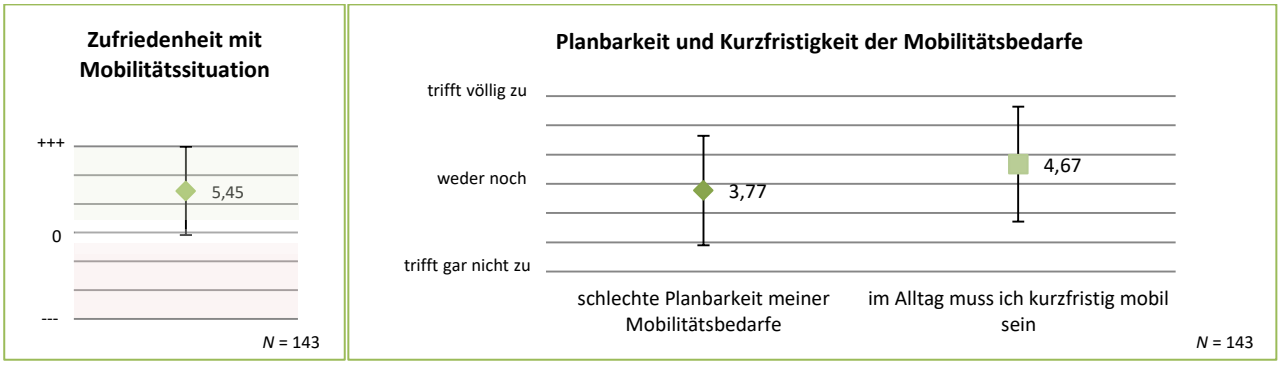

Abbildung 7: Zufriedenheit mit der Mobilitätssituation und Planbarkeit der Mobilitätsbedarfe

Diskussion und Implikationen: Die Ergebnisse belegen, dass das Auto ein wichtiges Verkehrsmittel für die Befragten ist, was sich nicht nur in der hohen Verfügbarkeit eines Privatautos widerspiegelt (Abbildungen 3 und 4). Besonders für regelmäßige Besorgungen ist das Auto das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel (Abbildungen 5 und 6). Da das Fahrrad für alle anderen untersuchten Wegezwecke das häufigste Verkehrsmittel ist, wird das Auto vermutlich weniger aufgrund der großen Entfernung zu Geschäften, sondern primär als Transportmöglichkeit für Besorgungen genutzt.

Die Regelmäßigkeit und somit Planbarkeit dieser Besorgungen könnte die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten zu diesen wiederkehrenden Besorgungszwecken prädestinieren, zumal bei dieser Mobilitätsform im Kofferraum Transportkapazitäten für die Besorgungen gegeben sind. Dieses könnte bei der Gestaltung der Plattform berücksichtigt werden, indem die Nutzer angeben können, ob Laderaum im Kofferraum benötigt wird.

Das Ergebnis, dass das Fahrrad für Wegezwecke zu Freizeitveranstaltungen und bei Fahrten zur Arbeit das häufigste Verkehrsmittel ist, stützt Umfrageergebnisse der Stadt Oldenburg (2010), die sich jedoch auf den innerstädtischen Bereich beziehen. Die Erreichbarkeit der Freizeitzwecke und Arbeitsstätte mit dem Fahrrad lässt vermutlich auf eine nicht allzu weite Entfernung vom Wohnort schließen. Zukünftig sollte dieser Parameter als kontrollierende Variable in die Umfrage aufgenommen werden.

Insgesamt sind die Befragten eher zufrieden bis mittel zufrieden mit der eigenen Mobilitätssituation. Zum Teil wird das mit der erwähnten Erreichbarkeit vieler Ziele mit dem Fahrrad und dem hohen Autobesitz zusammenhängen. Hinsichtlich der Planbarkeit der Mobilitätsbedarfe liegt der Durchschnittswert

im neutralen Bereich (‚weder gut noch schlecht'). Dieses Ergebnis ist vermutlich in großem Maße von den aktuellen Lebensumständen abhängig. Beispielsweise werden Mobilitätsbedarfe für Eltern oder Haushalte mit mehreren Personen weniger planbar sein, da die Mobilitätsbedarfe der anderen Personen im Haushalt die eigenen beeinflussen. Den höheren durchschnittlichen Zustimmungswerten bezüglich kurzfristiger Mobilitätsbedarfe, kann die NEMo-Plattform mit Lösungen begegnen, die das kurzfristige Nutzen von Mitfahrgelegenheiten ermöglichen (dynamisches Routingsystem).

4.3.2 Nutzung Online-Mitfahrzentralen und privater Fahrgemeinschaften

Um den Stellenwert von Fahrgemeinschaften im Mobilitätsleben der Menschen der Pilotregionen bewerten zu können, wurden die Teilnehmer um Angaben zu Mitgliedschaften in Online-Mitfahrzentralen sowie zu der Nutzung von privat organisierten Fahrgemeinschaften (nur mit Personen, die nicht im eigenen Haushalt leben) gebeten.

Bekanntheit und Nutzungshäufigkeit von Online-Mitfahrzentralen: 78% haben von Online-Mitfahrzentralen schon mal gehört. 17,5% sind Mitglied einer Online-Mitfahrzentrale. Diese Gruppe nutzt Online-Mitfahrzentralen etwa einmal im Monat (28%) oder seltener (72%). Genutzte Plattformen sind BlaBlaCar.de, mitfahrgelegenheit.de[5] oder Anzeigen in sozialen Netzwerken.

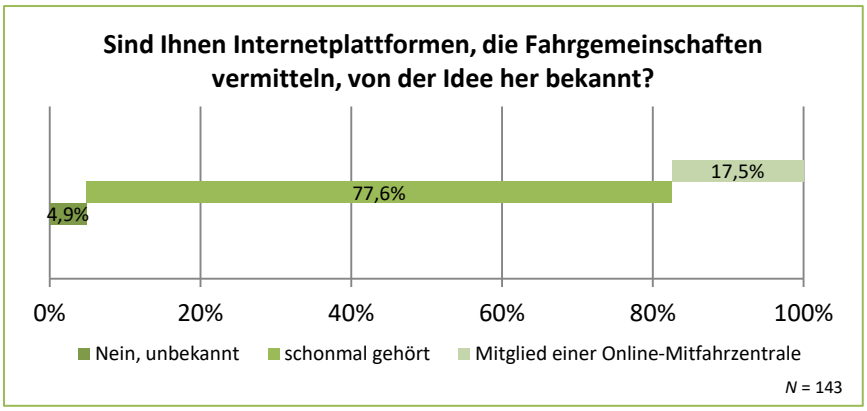

Abbildung 8: Bekanntheit von Online-Mitfahrzentralen

[5] Nicht mehr existent, da von Konkurrent BlaBlaCar.de übernommen

Bewertung des Konzepts von Online-Mitfahrzentralen: Die Teilstichprobe, die angibt, kein Mitglied bei Online-Mitfahrzentralen zu sein, bewertet das Konzept von online vermittelten Fahrgemeinschaften mehrheitlich positiv bis sehr positiv (Abbildung 9).

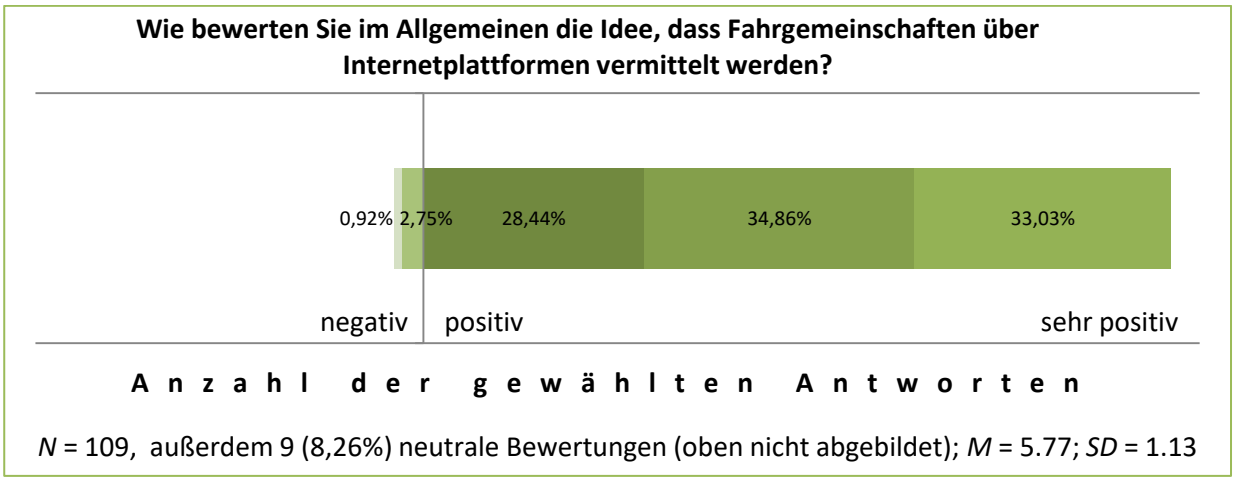

Abbildung 9: Bewertung von Online-Mitfahrzentralen

Nutzung privat organisierter Fahrgemeinschaften: Über die Hälfte der Befragten nutzt (fast) nie eine privat organisierte Fahrgemeinschaft. 44,1% nutzt mindestens ab und zu Fahrgemeinschaften. Die folgenden Angaben spezifizieren diese Fahrgemeinschaften hinsichtlich Wegzwecken, Rolle in der Fahrgemeinschaft, Kommunikationsmedium, mitfahrende Personen, sowie Weglänge.

Die häufigsten **Gründe für die Bildung einer Fahrgemeinschaft** sind Wege, um zum Hobby bzw. Sport oder zu abendlichen Freizeitveranstaltungen zu gelangen. Weitere Gründe sind gemeinsame Arbeitswege von Kollegen oder die Bildung von Fahrgemeinschaften wegen längerer Fahrten. Aufgrund der studentisch geprägten Stichprobe waren dies häufig Fahrten zum Zweitwohnsitz, aber auch zu größeren Freizeitveranstaltungen. Des Weiteren werden private Fahrgemeinschaften für Wochenendausflüge in die nähere Umgebung oder zum Besuchen von Freunden und Bekannten gebildet. Eher selten werden (unregelmäßig stattfindende) Dienstreisen genannt. Jeweils eine Person nutzt Fahrgemeinschaften als Alternative zum Fahrrad, v.a. bei schlechtem Wetter, um größere Einkäufe (z.B. Möbelkauf) zu tätigen oder um zu schulischen Veranstaltungen zu gelangen (hier: Elternsprechtag). (Abbildung 10).

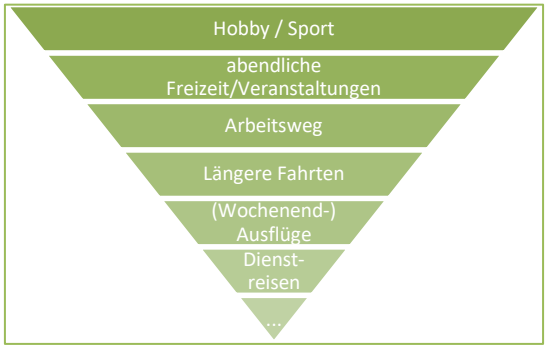

Abbildung 10: Auflistung der Wegezwecke einer privat gebildeten Fahrgemeinschaft

Fahrerrolle ⇔ Mitfahrerrolle: Der Großteil der Befragten gibt an, private Fahrgemeinschaften in wechselnden Rollen zu nutzen (mal als Fahrer oder als Mitfahrer) (58,3%). 30% nutzen private Fahrgemeinschaften ausschließlich als Mitfahrer. Am geringsten ist der Anteil der Fahrer (11,7%).

Organisations- und Abstimmungsmedium: Private Fahrgemeinschaften werden zum Großteil über Textnachrichten auf dem Smartphone abgestimmt (Abbildung 11).

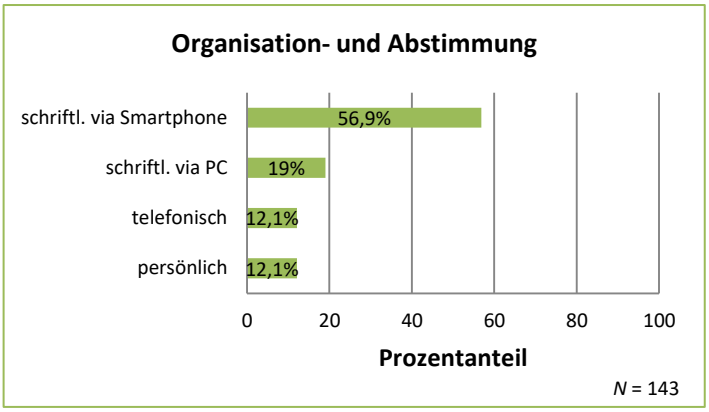

Abbildung 11: Kommunikationswege zur Organisation- und Abstimmung privater Fahrgemeinschaften

Personenanzahl: Private Fahrgemeinschaften werden häufig zu Dritt gebildet (d.h. mit zwei anderen Personen) und bestehen überwiegend aus den gleichen Personen auf dem Hin- und Rückweg.

Weglänge: 74,1% der Befragten ordneten deren Fahrgemeinschaften eine Weglänge von über 10 km (einfacher Weg) zu. Kürzere Strecken (unter 10 km einfacher Weg) gaben 25,9% an.

Diskussion und Implikationen: Insgesamt deutet der Anteil von 44,1% an gelegentlichen privat organisierten Fahrgemeinschaften auf eine Akzeptanz dieser Mobilitätsform im Freundes- und Bekanntenkreis hin. Bei der Organisation der Fahrgemeinschaften nimmt die Kommunikation über das Smartphone eine wesentliche Rolle ein, was die Idee, die NEMo-Plattform als App anzubieten, bestärkt. Ein Fokus sollte auch auf der Einbindung einer Messenger-Funktion zu Abstimmungszwecken liegen.

Dass Fahrgemeinschaften meist aus derselben Personenkonstellation auf dem Hin- und Rückweg bestehen, deutet darauf hin, dass private Fahrgemeinschaften stark zweckgebunden gebildet werden (d.h. gemeinsamer Start- und Zielpunkt, gleiche Zeitplanung).

Diese Ergebnisse müssen vor dem Hintergrund betrachtet werden, dass die Teilnehmer gebeten wurden, sich bei der Beantwortung der Fragen nur auf Fahrgemeinschaften mit nicht zum eigenen Haushalt gehörenden Personen zu beziehen.

Das Grundkonzept von Online-Mitfahrzentralen ist dem Großteil der Befragten bekannt und wird positiv bewertet, Mitglied ist jedoch nur ein geringer Teil der Befragten.

4.3.3 Nutzungshemmnisse und -motive

Die Untersuchung der Hemmnisse der Nutzung von Mitfahrgelegenheiten bildet ein zentrales Element der Anforderungserhebung. Es gibt auf dem Markt eine Vielzahl vom Mitfahrapps, die von der Idee und Bedienweise gut erscheinen, sich jedoch aus unbekannten Gründen nicht durchsetzen. Deshalb wird bei der Entwicklung der NEMo-Plattform versucht, die Bedürfnisse, Motive und Wünsche der Zielgruppe in die Plattform-Gestaltung miteinfließen zu lassen. Zu einem umfassenden Entwicklungsprozess gehören auch, die Hemmnisse der Nicht-Nutzung zu identifizieren, um diesen durch die Zielsetzung und Gestaltung der App entgegenwirken zu können.

Smartphone-Besitz: 93% der Teilnehmer besitzen ein Smartphone mit mobilem Internet, wodurch einem Großteil der Befragten die Grundvoraussetzung zur Nutzung der NEMo-Plattform als App gegeben ist.

Parameter der App-Nutzungsbereitschaft: Die Befragten wurden in Form eines Zeitungsartikels über Ziel und den grundlegenden Funktionsumfang der NEMo-Plattform informiert (Abbildung 12). Basierend auf diesen Informationen wurden die Befragten gebeten, die Nützlichkeit der Plattform, sowie die Bereitschaft, diese tatsächlich zu nutzen, auf einer siebenstufigen Skala anzugeben. Anhand der Antworten (Abbildung 13) zeigt sich eine tendenziell neutrale bis positive Nutzungsbereitschaft. Vor dem Hintergrund der positiven Bewertung der konzeptionellen Idee von online-vermittelten Fahrgemeinschaften (Abbildung 9), erscheint die tatsächliche durchschnittliche Nutzungsbereitschaft eher gering. Mögliche Gründe bzw. Barrieren hierfür werden in den folgenden Abschnitten betrachtet.

Bessere Mobilität durch neue App

Idee: Der Bürger als Mobilitätsanbieter

OLDENBURG – Zu unregelmäßig, zu spät, schlecht erreichbar - viele Bürger in ländlichen Gebieten empfinden das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs als unattraktiv. **Wie kann man nun die Mobilitätssituation speziell in ländlichen Gebieten verbessern?** Mit dieser Frage beschäftigt sich ein interdisziplinäres Forschungsteam im Rahmen eines Projektes namens „NEMo".

Die Idee des Projektes ist es, eine App zu entwickeln, durch die **der Bürger selbst zum Mobilitätsanbieter** werden kann. Beispielsweise können Privatpersonen mit dem eigenen PKW selten angefahrene Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs zur Mitnahme weiterer Personen bedienen. Dadurch können Versorgungslücken im öffentlichen Personennahverkehr geschlossen werden.

Die Organisation und Abstimmung zwischen Fahrer und Mitfahrern geschieht über die App. Um ein Vertrauensverhältnis und mehr Transparenz zu schaffen, besitzt die App ein **Bewertungssystem**. Jede Fahrt wird sowohl von dem Fahrer, als auch von den Mitfahrern nach bestimmten Kriterien, wie z.B. Zuverlässigkeit bewertet.

Ein spezieller Algorithmus der App hilft dabei, **Umwege für Fahrer und Mitfahrer zu minimieren**.

Die Nutzung der App an sich ist **kostenlos**. Die mitfahrenden Personen zahlen dem Fahrer eine **Fahrtkostenbeteiligung.**

App-Funktionen auf einen Blick:

- Erleichterte Abstimmung zwischen Fahrer und Mitfahrern.
- Jede Fahrt wird bewertet.
- Geringe Umwege.
- Fahrtkostenbeteiligung der Mitfahrer.

Abbildung 12: In der Umfrage verwendeter Zeitungsartikel zur Vorstellung der NEMo-Plattform

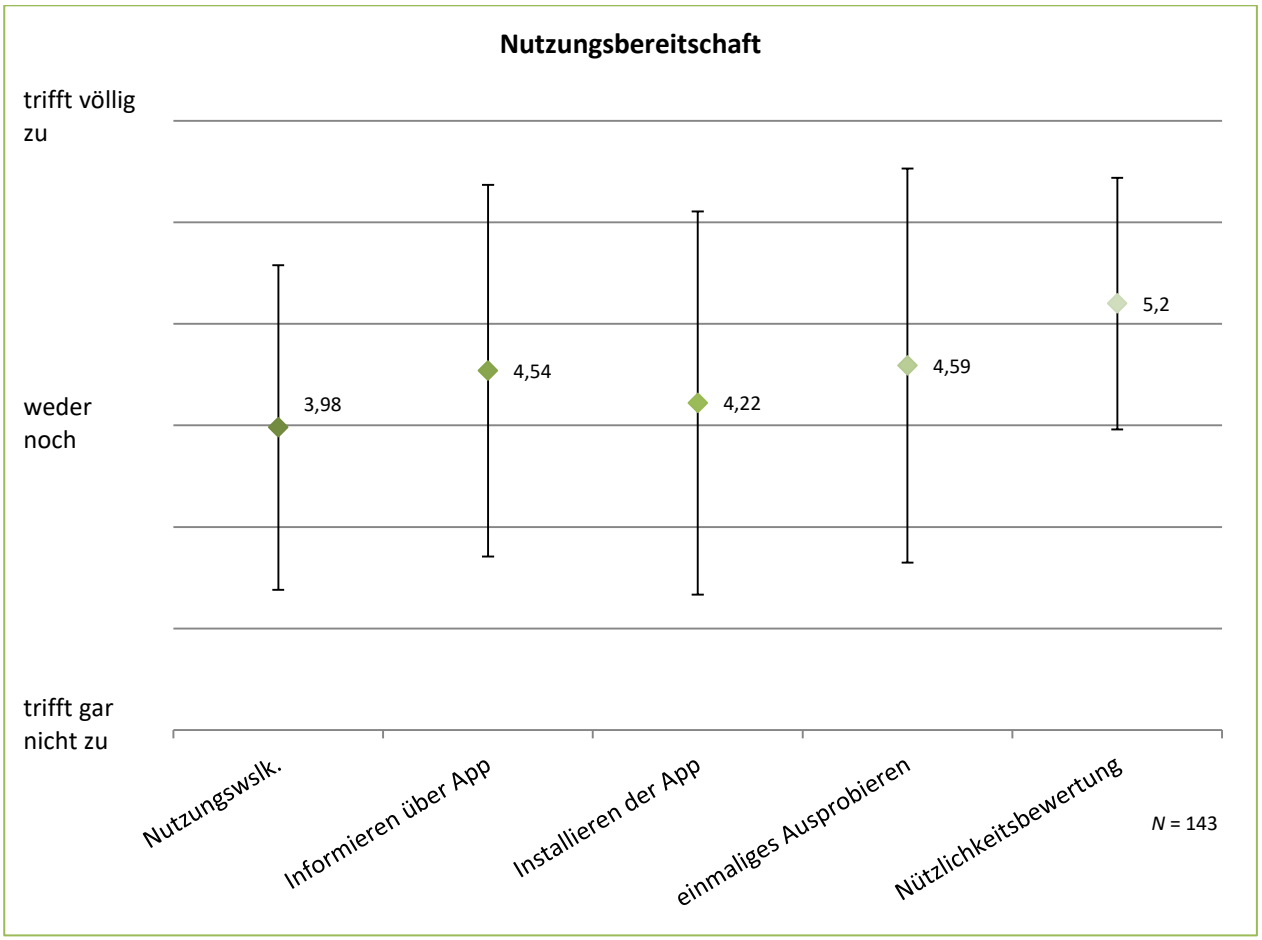

Abbildung 13: Nutzungsbereitschaft der NEMo-Plattform

Nutzungshemmnisse: Da für einen potentiellen Fahrer andere Nutzungshemmnisse ausschlaggebend sein können, als für einen potentiellen Mitfahrer, bewertete ein Teil der Befragen die Hemmnisse aus Mitfahrerperspektive (*N* = 83), der andere Teil aus Fahrerperspektive (*N* = 60). Letzterer Bedingung wurden nur Teilnehmer zugewiesen, die ein Auto besitzen bzw. eines mitnutzen können.

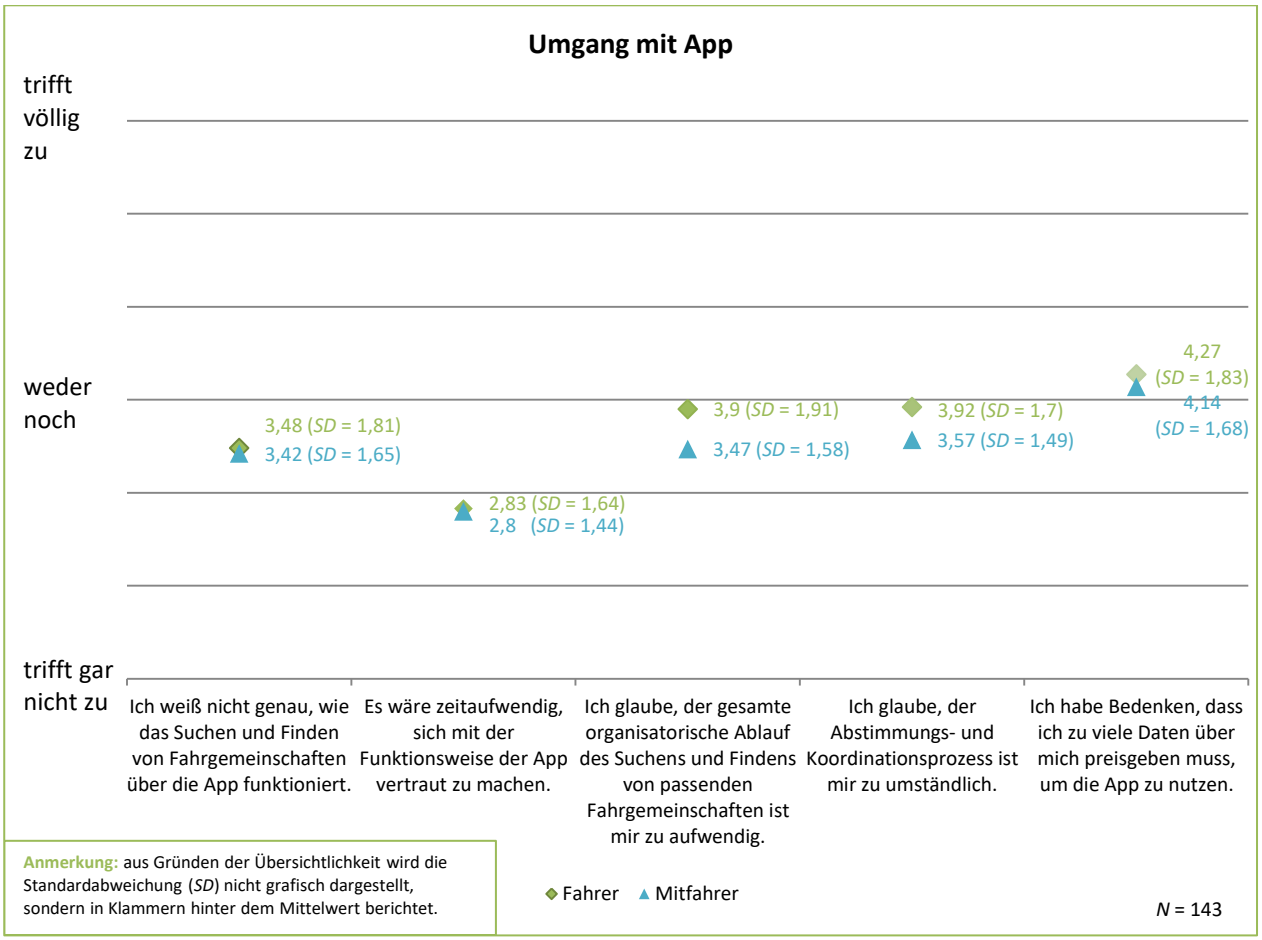

Abbildung 14: Hemmnisse - Umgang mit der App

Die Mittelwerte (Abbildung 14) deuten darauf hin, dass Hemmnisse bezüglich der nicht vertrauen Funktionsweise der NEMo-App eher weniger zutreffen. Auch Bedenken bezüglich eines hohen Abstimmungs- und Koordinationsaufwands sind für die Befragten weniger relevant. Bedenken hinsichtlich der Menge an preisgegebenen Daten sind den Befragen weder wichtig noch unwichtig. Es gibt keine statistisch signifikanten Unterschiede zwischen den Bewertungen aus Fahrer- bzw. Mitfahrerperspektive.

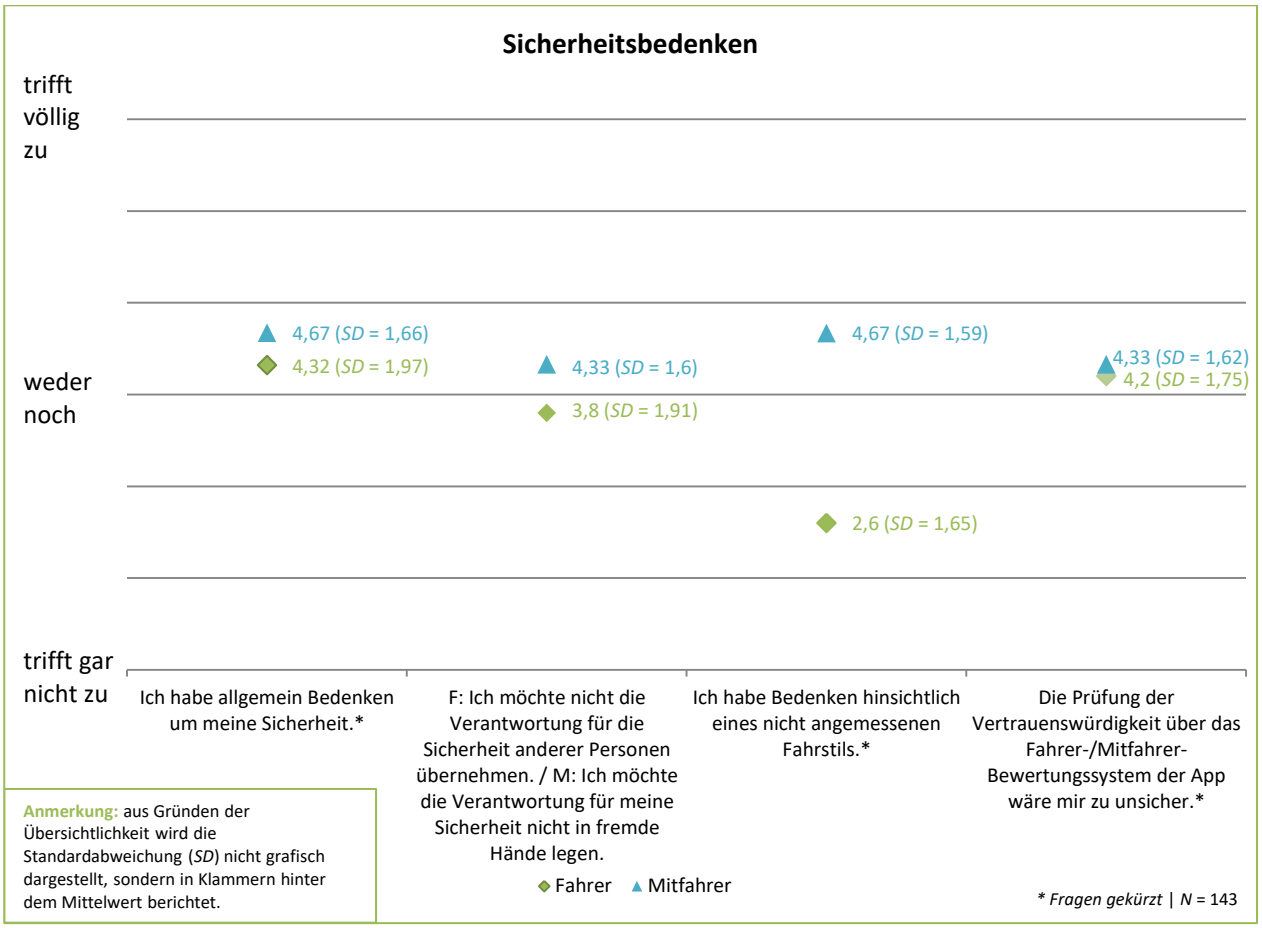

Abbildung 15: Sicherheitsbedenken

Bedenken um die eigene Sicherheit und die Verantwortung für die Sicherheit anderer (Fahrersicht) bei Nutzung von Mitfahrgelegenheiten werden zwischen ‚weder noch' und ‚eher zutreffend' bewertet. Erwartungsgemäß haben Mitfahrer höhere Bedenken hinsichtlich eines nicht angemessenen Fahrstils des Fahrers. Fahrer sorgen sich kaum darum, dass Mitfahrer den eigenen Fahrstil kritisieren.

Im Zeitungsartikel (Abbildung 12) wurde ein Fahrer- / Mitfahrerbewertungssystem der App vorgestellt. Dieses Element wird häufig auf Mitfahr-Plattformen eingesetzt. Das Vertrauen in das Bewertungssystem der App liegt im neutralen Bereich (Frage rechts in Abbildung 15 und Abbildung 16).

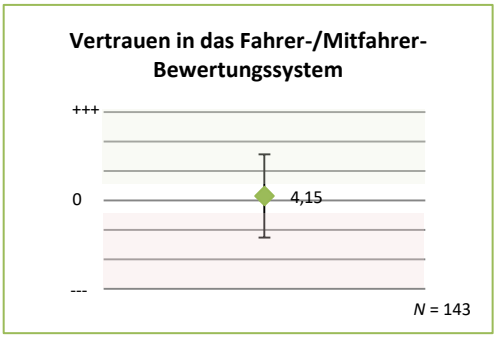

Abbildung 16: Vertrauen in Bewertungssystem

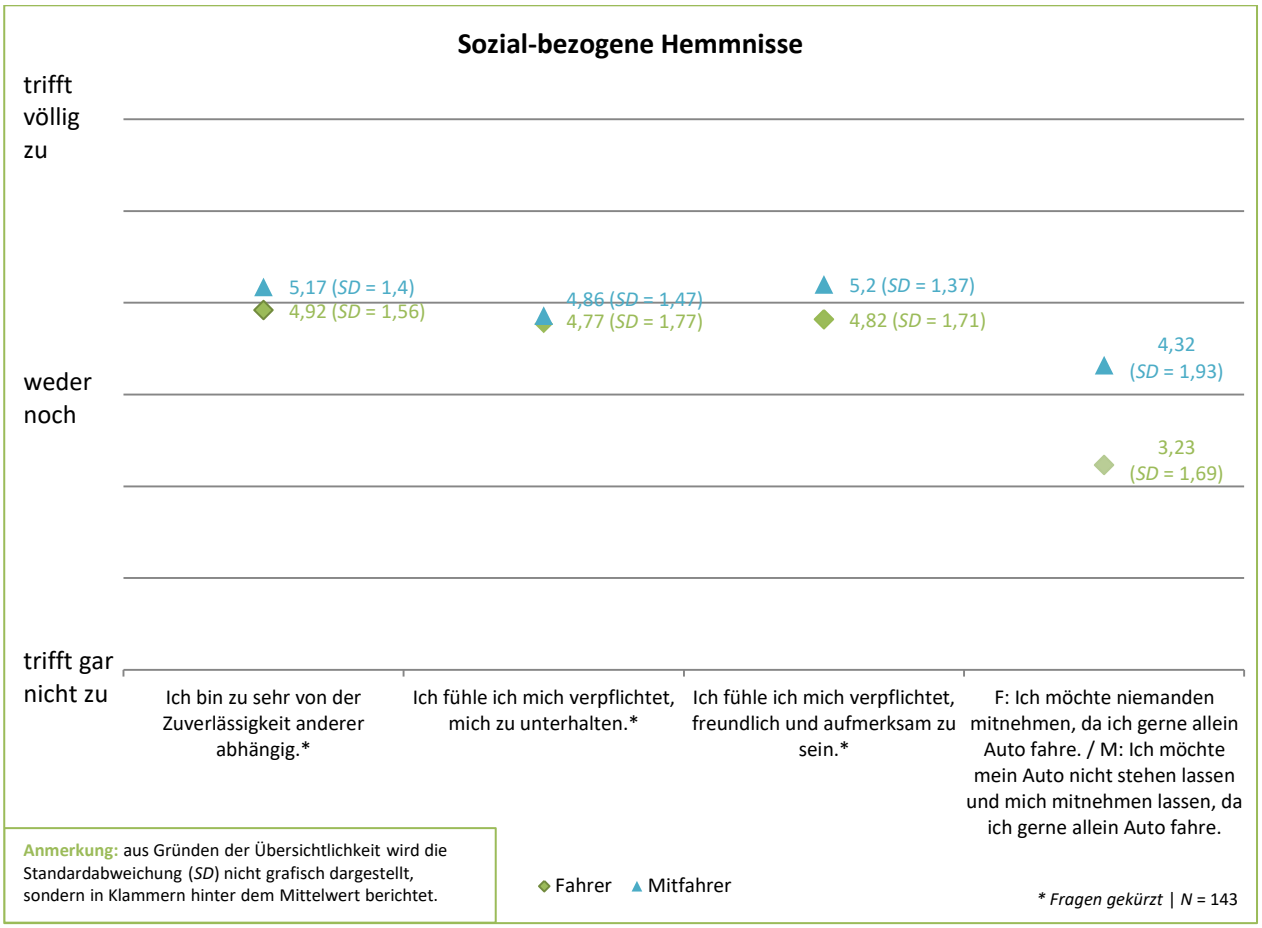

Abbildung 17: Sozial-bezogene Hemmnisse

Im Vergleich zu allen anderen hier untersuchten potentiellen Hemmnissen sind sozial-bezogene Hemmnisse sowohl aus Fahrer-, als auch aus Mitfahrerperspektive ausschlaggebender. Insbesondere sind dies die Abhängigkeit von der Zuverlässigkeit anderer, sowie die Verpflichtung, sich zu unterhalten oder höflich zu sein (Abbildung 17).

Die Befragten, die die Hemmnisse aus Mitfahrerperspektive beantworteten, gaben eher als die Fahrergruppe an, gerne allein Auto zu fahren[6].

[6] Diese Frage wurde nur den Teilnehmern der Mitfahrgruppe angezeigt, denen ein Auto zur Verfügung steht.

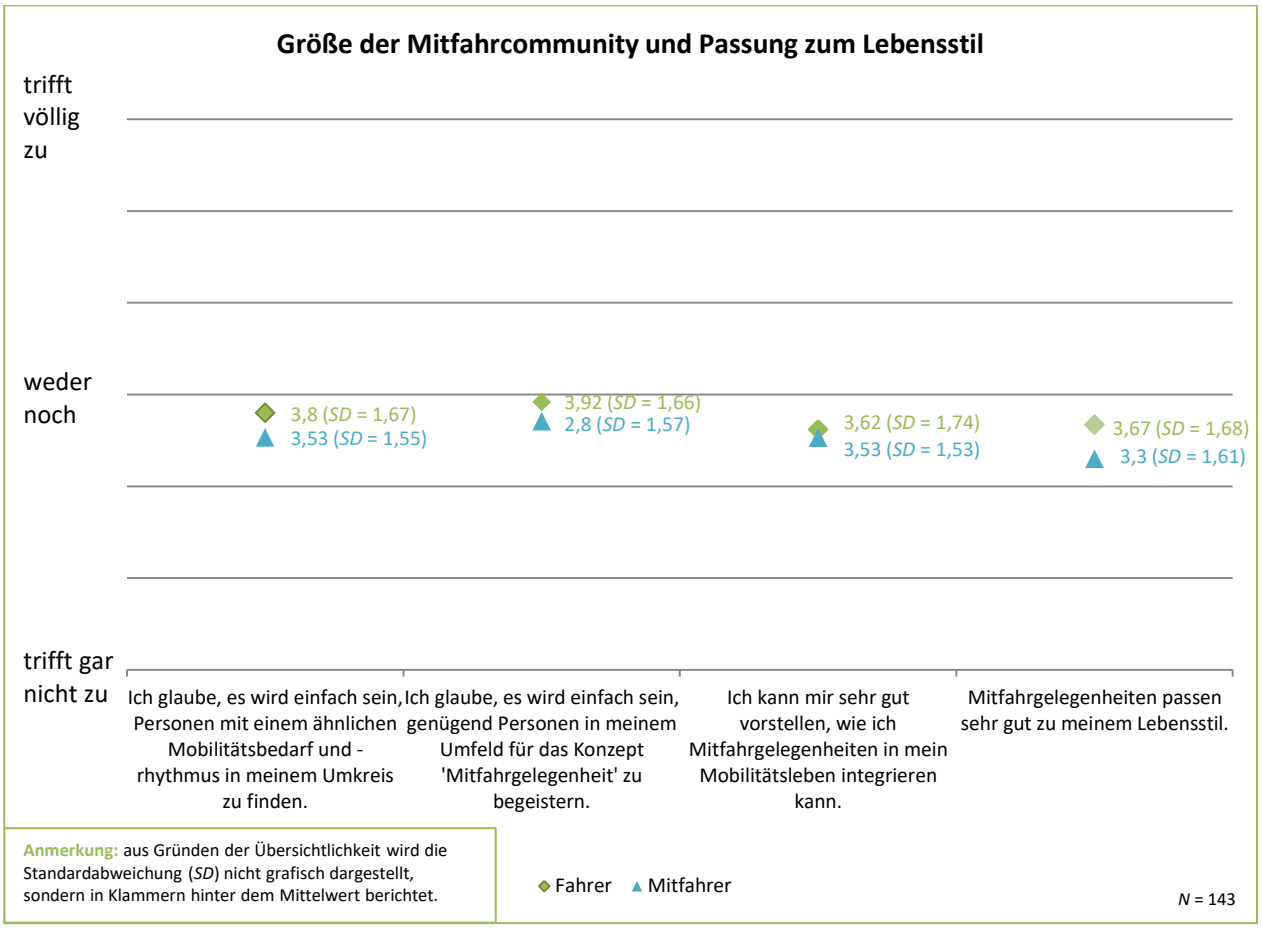

Abbildung 18: Größe der Mitfahrcommunity und Passung zum Lebensstil

Tendenziell sehen die Befragten eher Schwierigkeiten, eine passende Mitfahrcommunity aufzubauen. Auch die Passung von Mitfahrgelegenheiten zum eigenen Mobilitätsverhalten wird eher als nicht zutreffend eingestuft (Abbildung 18).

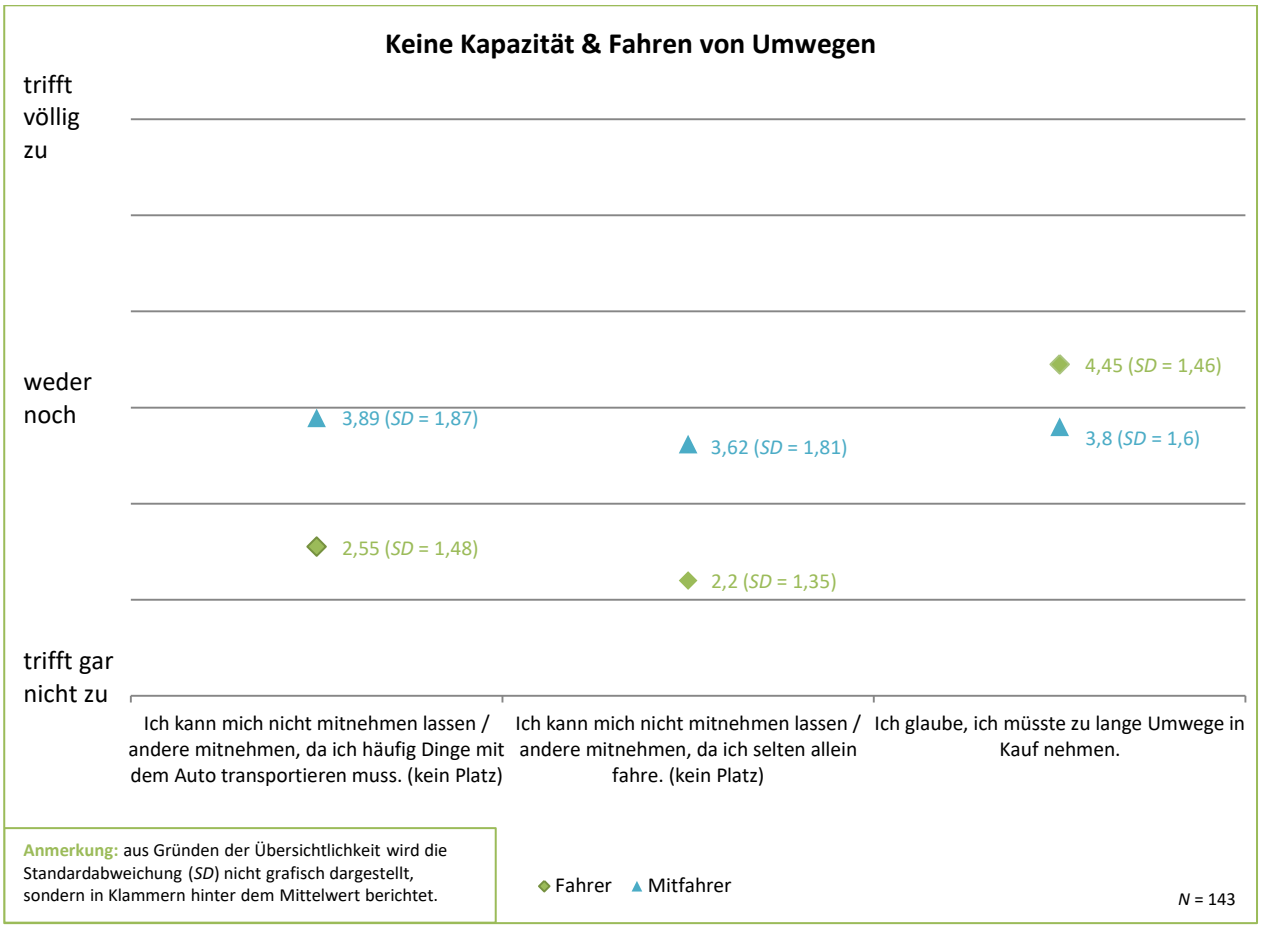

Abbildung 19: Hemmnis - keine Kapazität im Auto und Umwege fahren

Die ersten beiden Fragen[7] in Abbildung 19 erfüllten eher eine Kontrollfunktion, ob generell Rahmenbedingungen und Kapazitäten zur Bildung von Fahrgemeinschaften vorhanden sind. Dies scheint vor allem bei der Gruppe der Mitfahrer nicht der Fall zu sein.

Besonders Fahrer haben eher Bedenken, lange Umwege fahren zu müssen, um Mitfahrer abzuholen.

[7] Diese beiden Fragen wurden nur den Teilnehmern der Mitfahrgruppe angezeigt, denen ein Auto zur Verfügung steht.

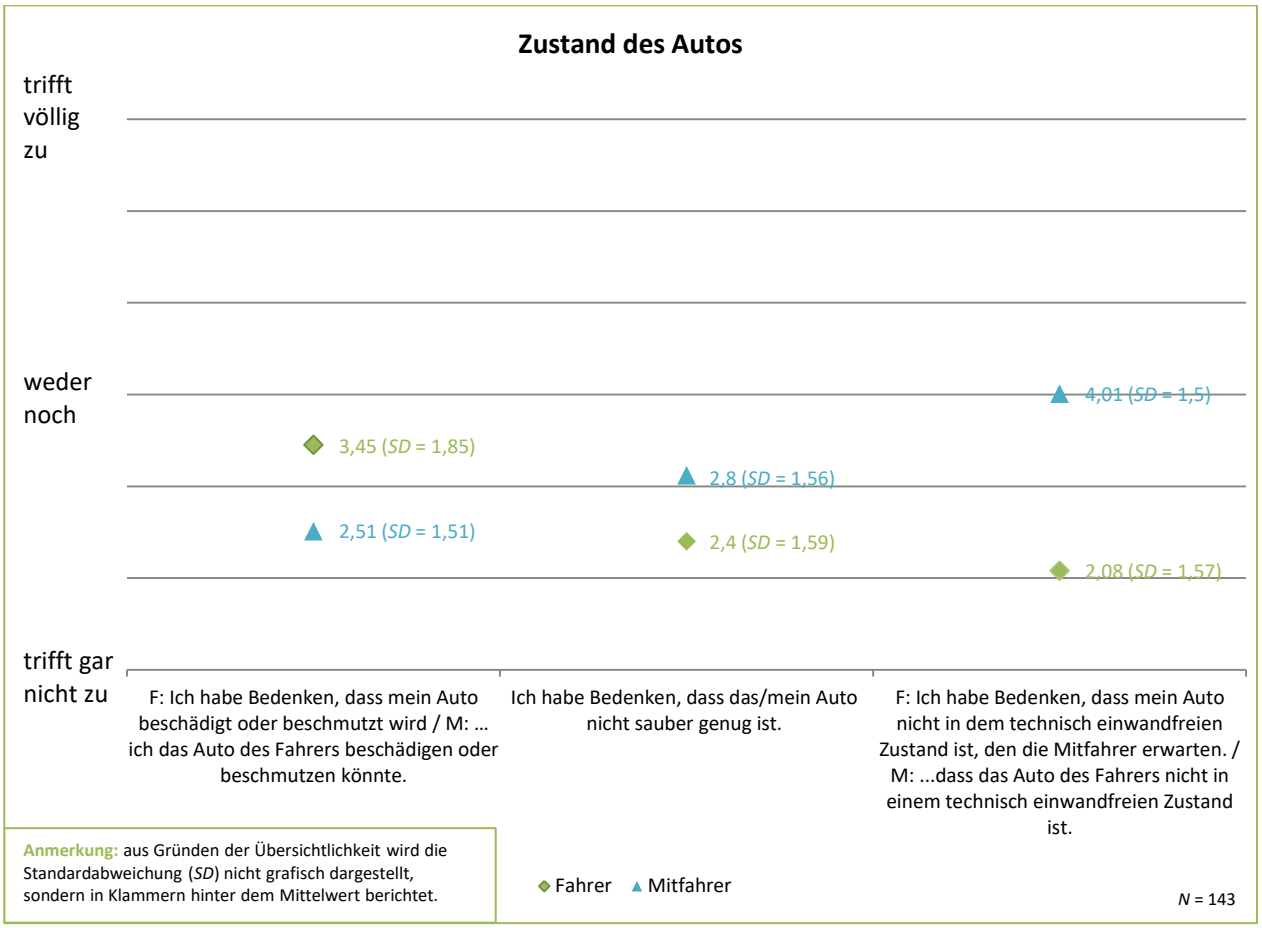

Abbildung 20: Zustand des Autos

Bedenken hinsichtlich des (nicht) sauberen Zustands des Autos scheinen für Fahrer und Mitfahrer eher weniger zutreffend. Erwartungsgemäß sorgen sich Mitfahrer tendenziell etwas mehr um einen möglicherweise technisch nicht einwandfreien Zustand des Autos (Abbildung 20).

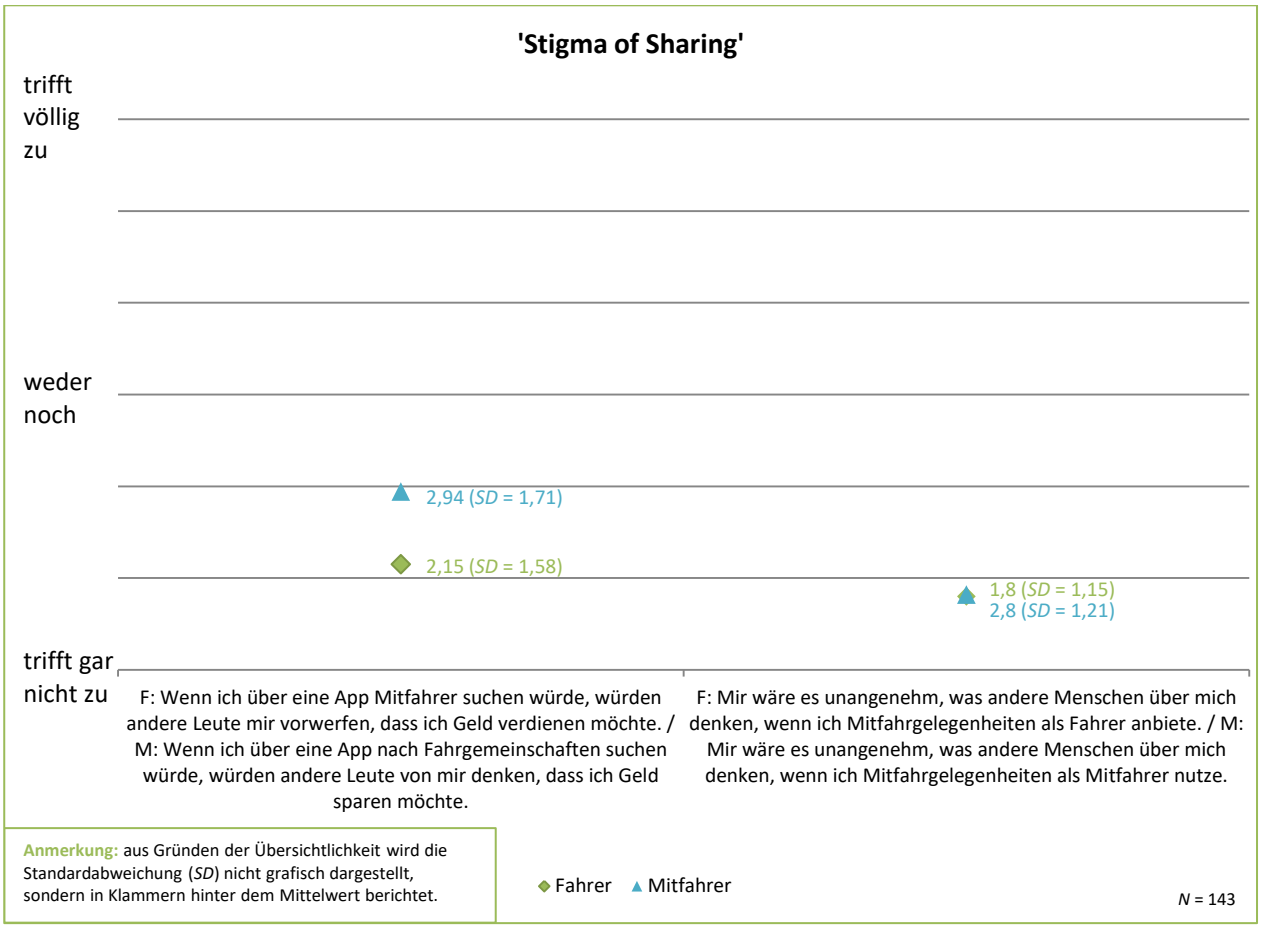

Abbildung 21: 'Stigma of Sharing'

Eine negative Außenwirkung durch die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten ist weder für Fahrer noch für Mitfahrer mit großen Bedenken verbunden (Abbildung 21).

Motive: Die für die Teilnehmer ausschlaggebendsten Motive für die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten sind ökonomische und ökologische Aspekte (Abbildung 22), sowie soziale Motive in Form des Kennenlernens neuer Personen und der Möglichkeit, anderen zu helfen, indem man als Fahrer jemanden mitnehmen kann (Abbildung 23). Wegen einer positiven Resonanz im Freundes- und Bekanntenkreis oder um flexibel zu sein, werden Mitfahrgelegenheiten eher weniger genutzt. Tendenziell sehen Mitfahrer in Mitfahrgelegenheiten die Möglichkeit einer schnelleren Zielerreichung und die Erweiterung ihres Mobilitätsradius.

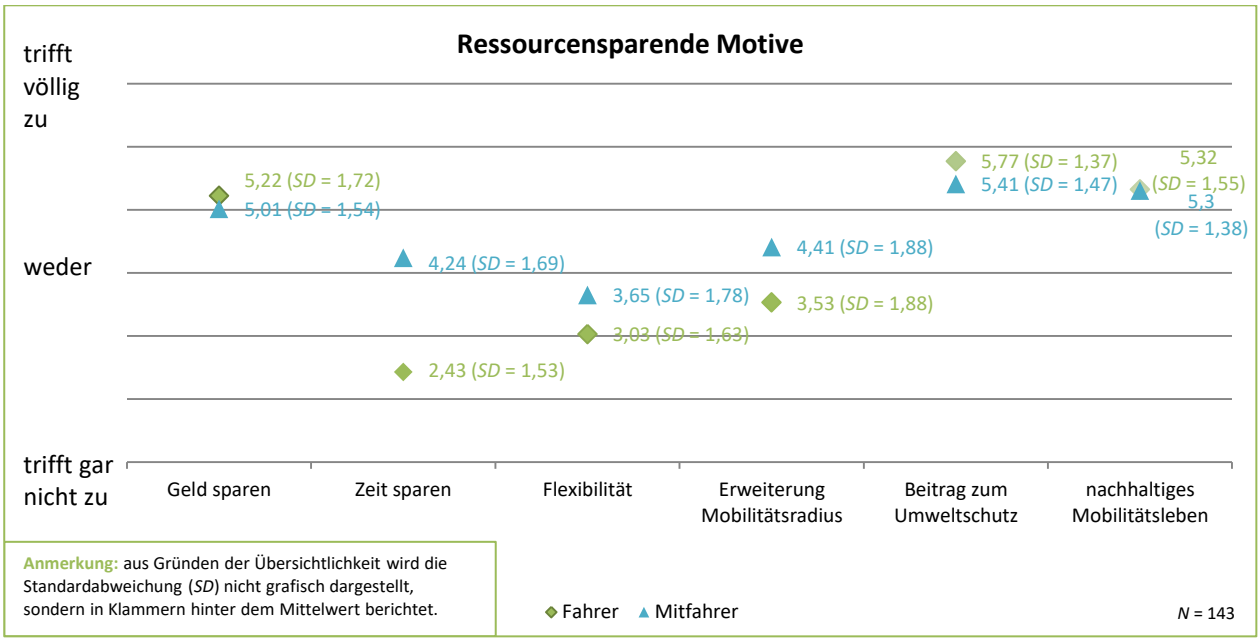

Abbildung 22: ressourcensparende Motive

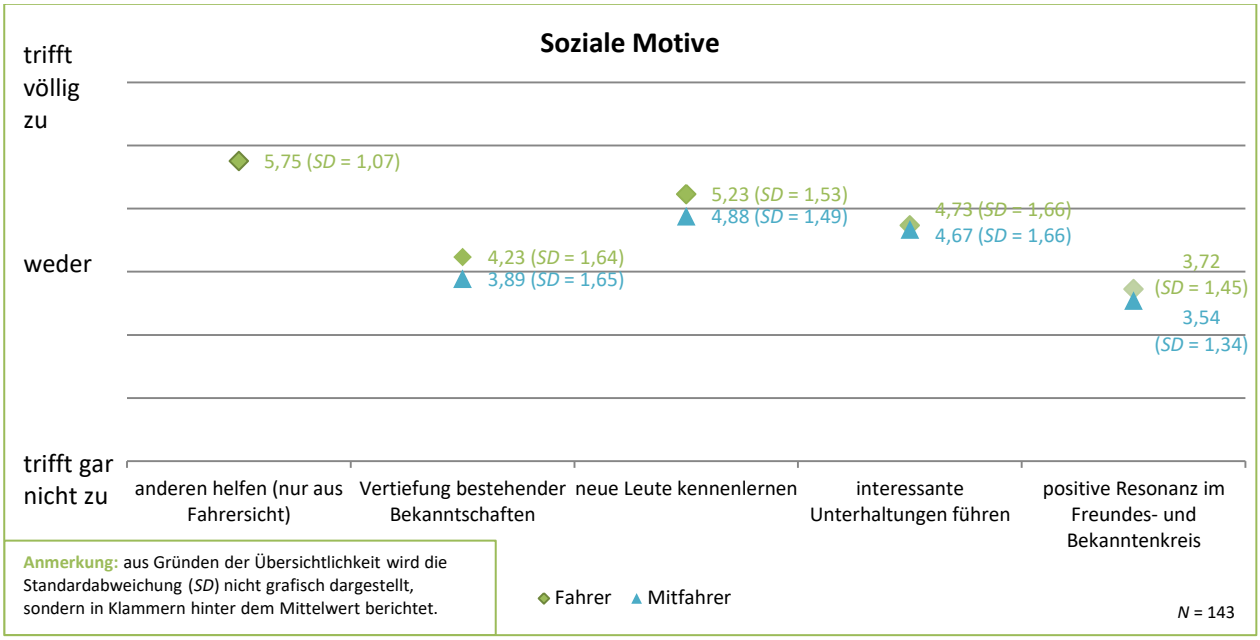

Abbildung 23: soziale Motive

Weitere Motive und Hemmnisse: Bevor die Teilnehmer die obigen Motive und Hemmnisse bewerteten, wurde in Form von offenen Fragen um eine Begründung gebeten, warum sie mit der Person eine Fahrgemeinschaft bilden würden bzw. warum nicht. Die Nennungen werden in Tabelle 3 in komprimierter Form dargestellt. Die genannten Hemmnisse und Motive waren zum Teil deckungsgleich mit den oben vorgestellten Hemmnissen und Motiven. Diese werden daher in Tabelle 3 nicht nochmal genannt.

Tabelle 3: zusätzliche Begründungen der (Nicht)Mitnahme-/Mitfahrbereitschaft der Befragten

Fahrersicht	
Was spricht gegen das Mitnehmen?	**Was spricht für das Mitnehmen?**
- Firmenfahrzeug: Unsicherheit über Versicherungsbedingungen - Haftungsfragen - Unsicherheiten bezüglich der Einnahmen - Unsicherheit, wer ins Auto steigt - Schüchternheit gegenüber Fremden - Keine genaue Planbarkeit der Mobilitätsbedarfe - Aufwand für Fahrer ist zu groß, um jede Fahrt einzutragen	- Auslastung des Autos - „Als Fahrer habe ich die Kontrolle. Ich entscheide, wen ich mitnehme und wen nicht.“ (Vp 85) - Bewertung der Person (z.B. Pünktlichkeit) auf Plattform möglich
Mitfahrersicht	
Aus Mitfahrersicht: Was spricht gegen das Mitfahren?	**Aus Mitfahrersicht: was spricht für das Mitfahren?**
- Einschränkung der eigenen Mobilität - Abhängigkeit von anderer, unbekannter Person (besonders vor wichtigen Terminen) - Keine Rückfahrt - Unsicherheit, wen man mitnimmt: Kein Bild oder zusätzliche Angaben zu Fahrer vorhanden - Rechtliche Bedenken. Es wird vermutet, dass der im Szenario vorgestellte Fahrer illegal eine gewerbliche Personenbeförderung betreibt. - Unangenehme Fahrt, falls sich Fahrer und Mitfahrer unsympathisch sind - Missbrauch der App für kriminelle Zwecke möglich - Navigationshilfen bei potentiellen Umwegen erforderlich - Gepäck (z.B. Koffer)	- Günstiger als ein Taxi, flexibler und bequemer als öffentliche Verkehrsmittel - Ein- und Ausstiegspunkte besser erreichbar als öffentliche Haltestellen - Keine Umstiege wie bei öffentlichen Verkehrsmitteln - Gute Option, falls eigenes Fahrzeug nicht verfügbar ist - Man muss nicht selbst fahren - Z.B. kritische Parkplatzsituation am Zielort wird umgangen

Außerdem merken zwei Personen an, dass die Tageszeit einen Einfluss auf die Mitnahmebereitschaft hat, z.B. werden zu Zeiten des Berufsverkehrs eher seriöse Mitfahrer erwartet. Zudem lässt sich aus einigen Anmerkungen auf eine größere Mitnahme- und Mitfahrbereitschaft von bzw. bei Frauen schließen.

Modellhafte Darstellung: Eine Auswahl an Motiven und Barrieren wurde regressionsanalytisch überprüft. Das Strukturgleichungsmodell (Working Paper) wurde auf Basis einer Zwischenstichprobe von N = 115 Teilnehmern berechnet und zeigt für die Motive Flexibilität, soziale Motive und Kosteneinsparung einen signifikanten positiven Einfluss auf die Nützlichkeitsbewertung, welche wiederum die Nutzungsintention signifikant beeinflusst. Bei den Barrieren zeigt sich ein signifikanter negativer Einfluss des Organisationsaufwands und Sicherheitsbedenken auf die Nützlichkeitsbewertung (Abbildung 24).

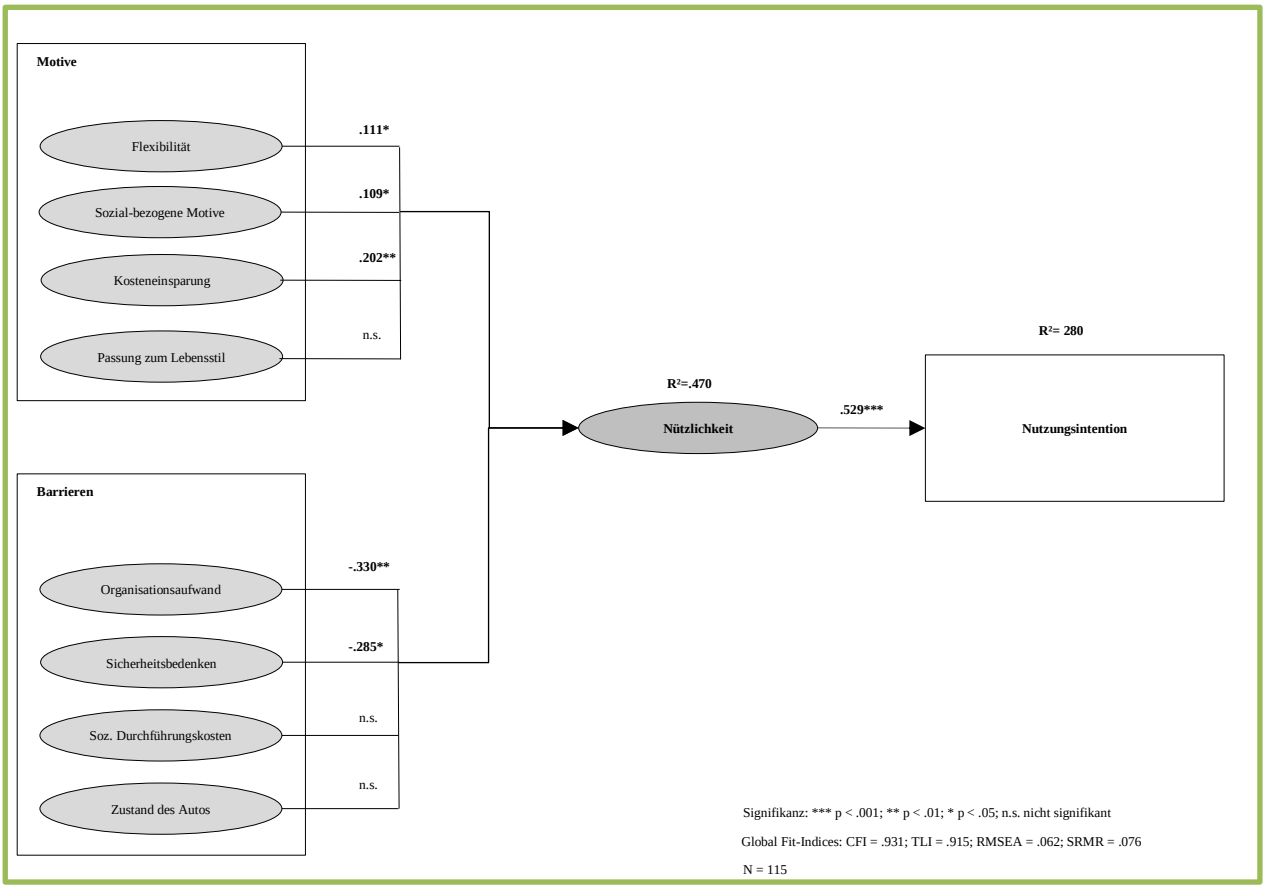

Abbildung 24: Strukurgleichungsmodell zum Einfluss ausgewählter Motive und Barrieren auf die Nutzugsintention

Diskussion und Implikationen: Obwohl Datenschutzbedenken nicht als großes Hemmnis bewertet werden, sollte bei der Entwicklung der Plattform auf einen angemessenen Umgang mit den Daten geachtet werden. Zudem sollte dies auch bei der Vermarktung kommuniziert werden und z.B. in einer FAQs-Rubrik[8] auf der Plattform erläutert werden. Insbesondere vor dem Hintergrund des Datenskandals der Plattform Mitfahrgelegenheit.de im November 2016, besteht eine erhöhte Sensibilisierung bei diesem Thema. Außerdem könnte durch hohe Datenschutzstandards die Bereitschaft vieler Nutzer höher sein, Daten und Fotos über sich in Form eines (für Nicht-Mitglieder anonymisierten) Profils freizugeben[9]. Hierdurch hätten die Nutzer das Gefühl, die andere Person ein wenig näher zu kennen (wird nicht mehr als Fremder wahrgenommen) und könnten ihre potentiellen Fahrer/Mitfahrer genauer selektieren (z.B. nach gemeinsamen Interessen).

In der Plattformbeschreibung (als Zeitungsartikel, vgl. Abbildung 12) wurde erwähnt, dass eine Bewer-

[8] Z.B. bei flinc.de

[9] Eine weitere Überlegung ist die Verknüpfung der NEMo-Plattform mit sozialen Netzwerken – jedoch kann die Akzeptanz dieser Idee nicht aus den Umfragedaten abgeleitet werden. Vorteil dieser Integration könnte die Erhöhung des Vertrauens in die andere Person sein, falls gemeinsame Freunde vorhanden sind.

tung des Fahrers bzw. Mitfahrers über ein Bewertungssystem möglich ist und für andere sichtbar. Kategorien wie ‚Pünktlichkeit' und ‚Fahrstil' könnten Fahrer und Mitfahrer zum einen eine bessere Planbarkeit der Fahrt ermöglichen[10] (wie zuverlässig ist die andere Person?), zum anderen Sicherheitsbedenken[11] entgegenwirken. Jedoch könnte für den Fall einer missbräuchlichen Anwendung eine Art Beschwerdemanagement sinnvoll sein.

Um Bedenken der Mitfahrer hinsichtlich eines nicht technisch einwandfreien Zustands des Autos entgegenzuwirken, könnten die Fahrer vor Anbieten der Fahrt informiert werden, dass Sie dazu verpflichtet sind, um Fahrten anzubieten.

Die Bedienung und das vertraut machen mit der App an sich wird als geringes Hemmnis angesehen. In den qualitativen Anmerkungen (Tabelle 3) bezieht sich jedoch eine Anmerkung eines Befragten auf einen als hinderlich empfundenen hohen Aufwand für Fahrer, wiederholt Mitfahrangebote in die Plattform einzustellen. Durch eine benutzerfreundliche Appgestaltung und der Funktion einer erleichterten Einstellung regelmäßiger Fahrten (Modifikation vorheriger Angaben) könnte dieses umgesetzt werden.

Bezüglich der sozial-bezogenen Hemmnisse ergibt sich ein Spannungsfeld zu den sozialen Motiven, welche (basierend auf den deskriptiven Daten) wichtige Treiber für die Partizipation sind. Möglicherweise lässt sich das dadurch erklären, dass Mitfahrgelegenheiten sowohl Chancen beinhalten, neue Leute kennenzulernen und interessante Unterhalten zu führen, aber auch nicht die relative Anonymität zu anderen Mitreisenden bieten, wie z.B. beim ÖPNV der Fall. Ob dies als Vor- oder Nachteil empfunden wird, hängt auch von persönlichen und situativen Parametern ab. Eine Möglichkeit, die sozial-bezogenen Hemmnisse zu berücksichtigen – falls überhaupt möglich - könnte sein, durch eine Kategorie ‚Gesprächsbedarf' im individuellen Profil eine Einstellung vorzunehmen. Möglicherweise reduziert dies den wahrgenommenen ‚sozialen Druck', eine Unterhaltung führen zu müssen - oder bietet gerade hierüber Anknüpfungspunkte für eine Unterhaltung.

Die geäußerten Bedenken hinsichtlich Haftungs- und Versicherungsfragen sowie der Legalität des kostenpflichtigen Mitnehmens anderer Personen erfordern eine umfassende Aufklärung der potentiellen Nutzer, z.B. durch FAQs oder unter gut sichtbaren Schlagworten auf der Startseite der Plattform.

Die Bewertung von Mitfahrgelegenheiten als eher unflexibel und als Einschränkung der eigenen Mobili-

[10] Andere Plattformen (z.B. flinc.de) nutzen zur Verbesserung der Planbarkeit und Zuverlässigkeit z.B. das automatische Versenden einer entsprechenden Nachricht an den Mitfahrer, sobald der Fahrer losfährt (bzw. auf einen Button klickt).

[11] Weitere vertrauensfördernde Maßnahmen könnten die Verifikation der Nutzer beim Registrieren sein (z.B. über die Handynummer) oder die Ermöglichung segmentspezifischer Fahrgemeinschaften wie z.B. Frauenfahrgemeinschaften (vgl. Beispiele in Kapitel 2.6) oder die Kommunikation des Hinweises an Fahrer und Mitfahrer, dass sie keine Verpflichtung haben, die andere Person mitzunehmen/mitzufahren.

tät (v.a. aus Mitfahrersicht) lassen sich möglicherweise auch durch die geringe Bekanntheit der Möglichkeiten eines dynamischen Routingsystems erklären. Durch eine gezielte Kommunikation der Möglichkeiten und Vorteile dieser Systeme, könnte eine größere Mitfahrcommunity aufgebaut werden, was wiederum Einfluss auf die Vielfalt des Angebots von Fahrgemeinschaften und sich somit auch auf die Flexibilität auswirkt. Zudem würde eine Kommunikation der Möglichkeiten eines dynamischen Routingsystems den Bedenken bzgl. eines zu langen Umwegs entgegenwirken.

Insgesamt haben die Befragten eine positive Einstellung zur Idee von Online-FG an sich, dennoch wenig Bedarf dieses zu nutzen. Insbesondere Personen mit eigenem Auto scheinen eher abgeneigt zur Partizipation als Mitfahrer zu sein, was sich auf Flexibilitätsnachteile im Vergleich zum eigenen Auto zurückführen lassen kann.

Stereotype von Mitfahrgelegenheiten: Da ein negatives Image des Konzeptes Mitfahrgelegenheiten ein weiteres Nutzungshemmnis darstellen kann, wurden die Umfrageteilnehmer gebeten, in einer offenen Frage die typische Nutzergruppe von Mitfahrgelegenheiten zu beschreiben bzw. einzuschätzen, für welche Gruppe Mitfahrgelegenheiten eine attraktive Fortbewegungsmöglichkeit sein könnten.

Aus den Antworten wurde ein Kategorienschema entwickelt, das sich nach dem Alter, der Lebenssituation, dem Mobilitätsverhalten, sozialen Gruppen und weiteren Typisierungen differenziert (Tabelle 4). Wenn sich eine Antwort zwei Kategorien zuordnen ließ (z.B. jung und kein Auto), wurde die Antwort beiden Kategorien zugeordnet.

Die am häufigsten genannte Attribute zur Beschreibung der Zielgruppe von Mitfahrgelegenheiten sind ‚Preisbewusstsein', ‚junge Menschen' und ‚kein Auto'. Dieses Meinungsbild verdeutlicht, dass Mitfahrgelegenheiten lediglich als alternative Transportmöglichkeit wahrgenommen wird, wenn z.B. aus finanziellen Gründen kein Auto zur Verfügung steht. Die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten aus anderen als primär zweckorientierten Gründen, wie z.B. aus einer nachhaltigkeitsorientierten Einstellung, wird vergleichsweise seltener genannt.

Hinsichtlich der typischen Mobilitätsmuster, die Nutzer von Mitfahrplattformen charakterisieren, divergieren die Meinungen zur Eignung von Mitfahrgelegenheiten zwischen unregelmäßigen Fahrten und regelmäßigen Fahrten (z.B. bei Pendlern). Letzteres lässt sich vermutlich darauf zurückführen, dass aus anfangs einmaligen Fahrgemeinschaften (Kontaktherstellung über Online-Mitfahrzentrale), langfristige Fahrgemeinschaften entstehen können, die besonders für Pendler von Vorteil sind, da sie Planungssicherheit gewährleisten. Die Aussagen bezüglich der Eignung von Mitfahrgelegenheiten für unregelmäßige Fahrten gehen

einher mit dem Stereotyp einer hohen zeitlichen Flexibilität bzw. „Unberechenbarkeit“ von Mitfahrgelegenheiten, denn – anders als beim ÖPNV – existiert kein fester Fahrplan, wodurch besonders bei Mitfahrern die Unsicherheit besteht, keine sofortige (spontane) Mitfahrgelegenheit zu finden, sondern auf zeitintensivere Alternativen auszuweichen. Dieses Argument wurde von mehreren Befragten in Kombination mit einer preisbewussten Einstellung genannt („Eignung für Leute ohne Geld, aber mit Zeit“).

Tabelle 4: Kategorienschema zu Stereotypen von Mitfahrgelegenheiten

Kategorie	Erläuterungen	Anzahl
Zielgruppe = alle		2
Alter		
Jung (2)	Alterspanne von 18-35 Jahre	21
Alt (z.B. Senioren, Rentner)		9
Lebenssituation		
(junge) preisbewusste Menschen bzw. geringes Budget vorhanden (1)	Davon (junge) Menschen ohne geregeltes Einkommen: Schüler, z.B. auf weiterführenden Schulen (9x), Auszubildende (2x), Studierende (25x), Arbeitssuchend/Geringverdiener (4x)	52
Personen ohne Führerschein	aufgrund des Alters oder nach Entzug der Fahrerlaubnis	4
Mobilitätsverhalten		
Ohne Auto (3)	ohne Auto & Transport von Waren/Einkäufen (1x)	10
schlechte ÖPNV-Anbindung		4
Kombination aus kein Auto + schlechte ÖPNV-Anbindung	und zusätzlich gesundheitliche Einschränkungen („nicht gut zu Fuß sein“) (1x)	6
Regelmäßige Fahrten	v.a. Berufstätige / Pendler mit planbaren An- und Abfahrtszeiten (8x)	8
Unregelmäßige Fahrten	Unregelmäßig und spontan (2x); Gelegenheitsfahrer: keine regelmäßigen Tätigkeiten und Verpflichtungen (2x)	5
Soziale Gruppen		
peer-group	Fahrgemeinschaften unter Kollegen (4x); für Kinder berufstätiger Eltern in ländlichen Gegenden durch andere Eltern (2x)	6
Weitere Typisierungen		
Zeitlich flexible Menschen		8
Umweltbewusste Menschen		6
Kontaktfreudige Menschen		5
Vorteile auf längeren Strecken	Genannt werden soziale (Unterhaltung), ökonomische (Kosten teilen), sowie Zeit- und Komfort-Vorteile ggü. ÖPNV, Vorteile auch für Menschen in Fernbeziehungen (2x)	6

Freizeit	z.B. Rückfahrmöglichkeiten für Sporttreibende oder nach Partys (Alkohol trinken)	3
Sonstiges	Männer (1x), Ausländer (eigene Erfahrung des Umfrage-Teilnehmers) (1x)	2

Diskussion und Implikationen aus der Stereotyp-Bewertung: Als weitere Anforderungen für die Gestaltung der Plattform ergeben sich somit:

- Belohnung von zustande gekommenen Mitfahrgelegenheiten oder Einrichten eines zuverlässigen Benachrichtigungssystems bei abgesagten Mitfahrgelegenheiten unter Darbietung von Alternativen, damit Mitfahrgelegenheiten - besonders bei Mitfahrern - auch dann als Option genutzt werden, wenn Termine erreicht werden müssen (d.h. bei zeitlicher Inflexibilität)
- Hohe Planungssicherheit durch Belohnung einer frühzeitigen Einstellung von Angeboten und Nachfragen[12]
- Absicherung des Rückwegs für Mitfahrer, um Mitfahrgelegenheiten auch als Alternative für spontane Mobilitätsbedarfe zu etablieren (Idee: durch die intermodale Ausrichtung der Plattform kann dem Nutzer eine ‚worst-case-Option' bzw. zeitintensivere Mobilitätskette mit dem ÖPNV angezeigt werden; hierdurch wird die Information vermittelt, dass – und wann - der Nutzer garantiert sein Ziel erreicht[13])
- Darbietung von Anreizen oder Vorteilen zur Förderung langfristiger Fahrgemeinschaften, die dennoch über die NEMo-Plattform gesteuert werden (ggf. auch Rubrik: ‚Pendler')
- Einbindung von FAQs, in denen Fragen zu Versicherungen, Preisbildung etc. erläutert werden[14]

Einschränkender Hinweis: Studierende werden häufig als typische Nutzungs-/Zielgruppe von Mitfahrgelegenheiten angegeben. Da Studierende jedoch meist ein Semesterticket für den ÖPNV ihres Studienortes besitzen, werden Mitfahrgelegenheiten als preisgünstige Mobilitätsform vermutlich erst für Fahrten außerhalb des Gültigkeitsbereichs des Semestertickets und/oder bei unzureichender ÖPNV-Anbindung relevant sein. Innerhalb des Gültigkeitsbereichs des Semestertickets werden Mitfahrgelegenheiten wegen der entstehenden Mehrkosten vermutlich eher sekundär relevant sein. Dennoch könnte näher untersucht werden, ob die Integration von Mitfahrgelegenheiten in das Semesterticket der Plattform ein potentielles Geschäftsmodell darstellt, wodurch die NEMo-Plattform zugleich von einer größeren Nutzergruppe profitieren kann.

[12] BlaBlaCar.de beispielsweise erhöht die Planungssicherheit durch Nutzung eines Zeitfensters (Antwortfrist), in dem einer Anfrage zugestimmt werden muss.
[13] Ähnlich dem Ansatz der Beförderungsgarantie des pendlerportals.de
[14] Z.B. bei flinc.de

Weitere Stellhebel der Fahrgemeinschaftsbildung: Die Befragten wurden gebeten, auf einer siebenstufen Skala anzugeben, welche Aspekte ausschlaggebend für die Bildung einer Fahrgemeinschaft sind. Die Mittelwerte (Abbildung 25) zeigen in deskriptiver Hinsicht kaum Differenzierungen bzw. Tendenzen in Richtung einer Ausprägung, sondern befinden sich im mittleren, neutralen Bereich.

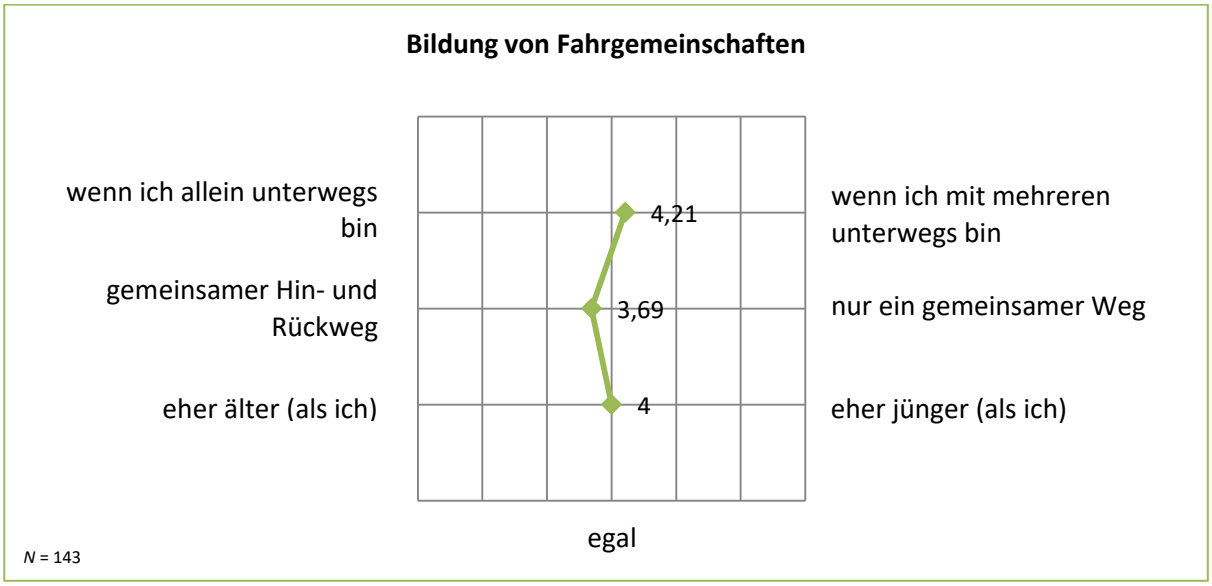

Abbildung 25: Bildung von Fahrgemeinschaften

Länge des Umwegs: 50% der Umfrageteilnehmer beantwortete diese Frage aus Fahrersicht, die andere Hälfte aus Mitfahrersicht. Basierend auf einer Auswertung der deskriptiven Daten, sollte der maximale Umweg, um zum gemeinsamen Treffpunkt zu gelangen, zwischen 1-2 km liegen (Abbildungen 26 und 27).

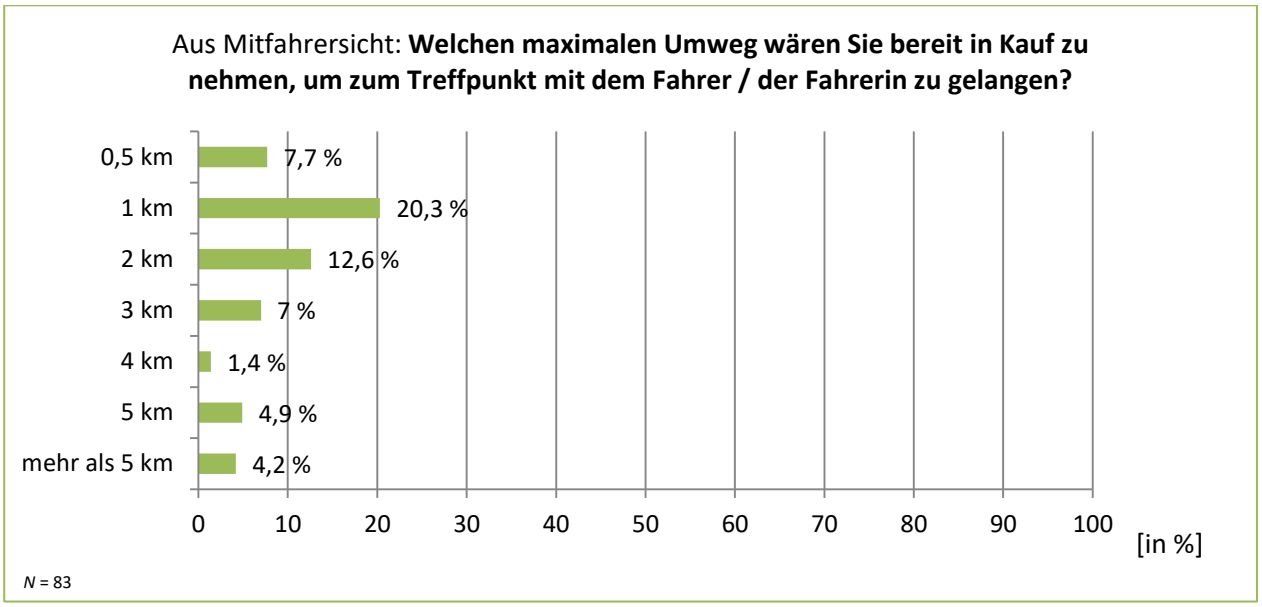

Abbildung 26: Länge des maximalen Umwegs aus Mitfahrersicht

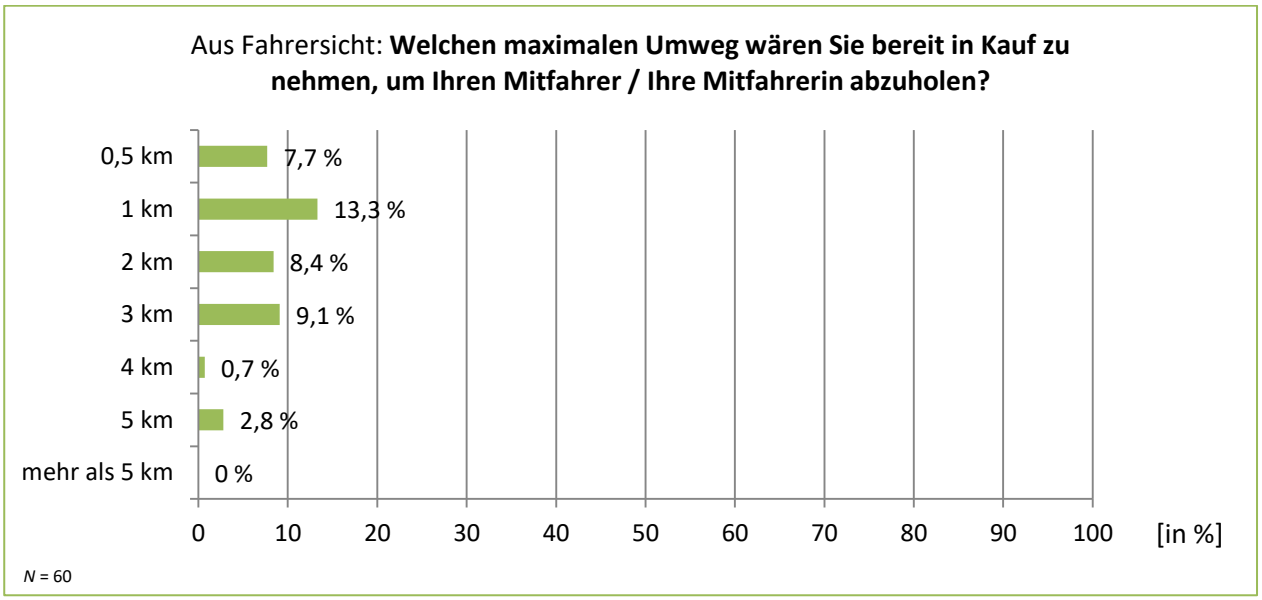

Abbildung 27: Länge des maximalen Umwegs aus Fahrersicht

4.3.4 Preismodell und Bezahlvorgang

Im Folgenden werden Präferenzen der Befragten hinsichtlich der Preissetzung der Höhe der Fahrtkostenbeteiligung und des Bezahlvorgangs dargestellt. Die Befragten konnten bei einer Frage mehrere Optionen auswählen und zusätzlich auch eigene Vorschläge anbringen.

Preissetzung: Zur Festlegung der Höhe der Fahrtkostenbeteiligung werden drei Varianten am häufigsten ausgewählt: (1) eine verbindliche Preissetzung durch die App basierend auf ÖPNV-Tarifen, (2) ein unverbindlicher Preisvorschlag der App, welcher individuell zwischen Fahrer und Mitfahrer vor Fahrtantritt verhandelt werden kann und (3) die Option, dass Fahrten unentgeltlich angeboten werden können. Die Option der verbindlichen Preissetzung durch den Fahrer wurde insgesamt am seltensten ausgewählt (Abbildung 28).

Ergänzend nannten die Befragten folgende Vorschläge:

- Festlegung einer Preisobergrenze durch die NEMo-Plattform (z.B. Tarife + 10%)
- Möglichkeit des Fahrers um bis zu +/- 25% vom unverbindlicher Preisvorschlag durch die Plattform abzuweichen
- Preisvorschlag durch die App abhängig von der Konkurrenz durch ÖPNV, d.h. Preismodellbildung im Verbindung mit der Verfügbarkeit von alternativen Transportmöglichkeiten
- Anwendung eines Pauschalsystems (z.B. 0,30 Euro pro km)

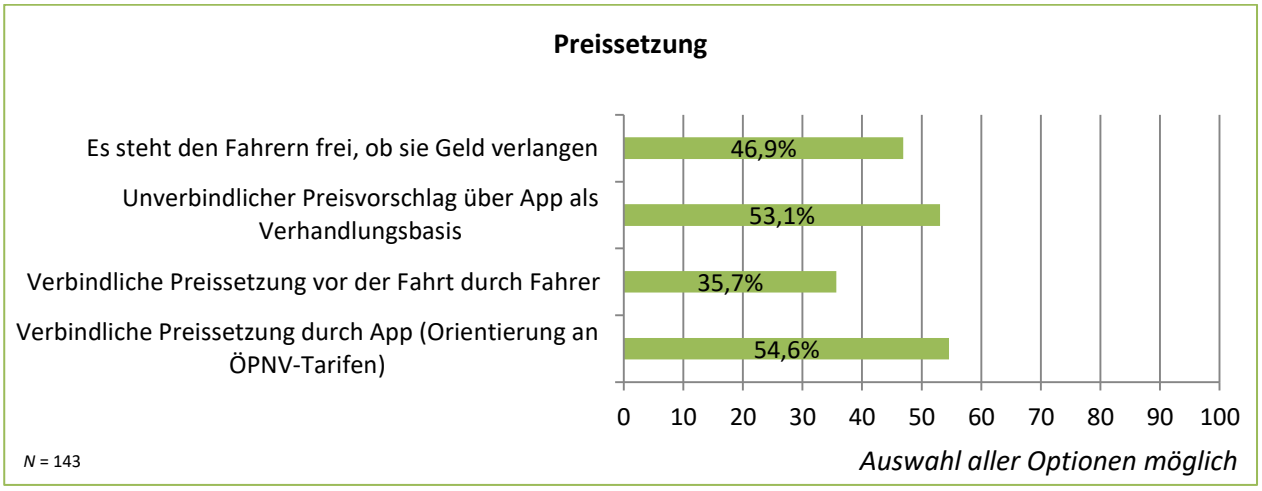

Abbildung 28: Preissetzung

Bezahlvorgang: Tendenziell wird eine bargeldlose Zahlung leicht bevorzugt (Abbildung 29). Als weitere Ideen der Befragten zur Gestaltung des bargeldlosen Zahlens werden mobiles Bezahlen über Drittanbieterdienste (PayPal oder anonyme Alternativen wie PaySafe), die Zusendung einer monatlichen Rechnung oder

die Abwicklung über die Handyrechnung genannt. Außerdem bezieht sich eine weitere Anmerkung auf die Verlegung des Zeitpunkts des Barzahlens vor Fahrtantritt, statt danach.

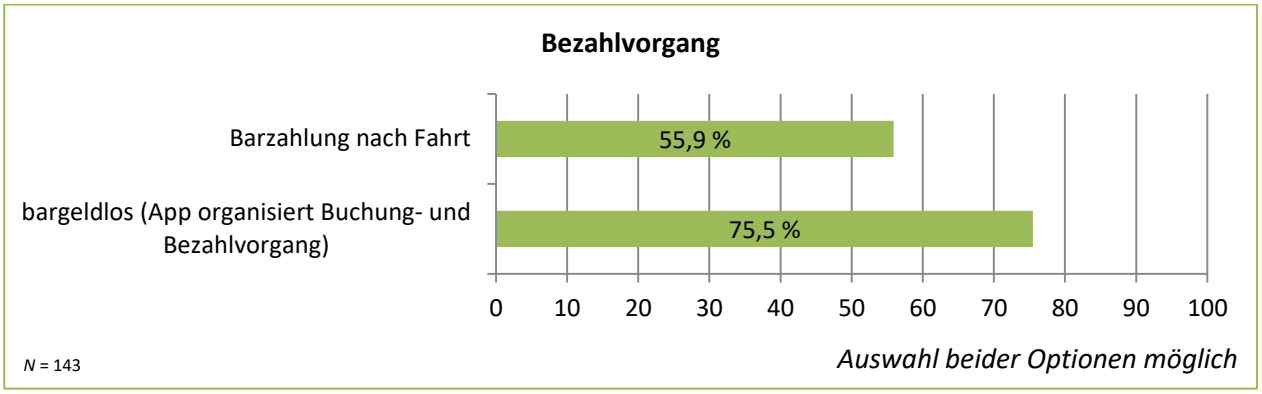

Abbildung 29: Bezahlvorgang

Diskussion: Die Ergebnisse hinsichtlich der Preissetzung zeigen, dass sich die Befragen von der App mindestens einen Vorschlag zur Höhe der Fahrtkostenbeteiligung wünschen. Eine verbindliche Preissetzung durch den Fahrer wird am seltensten ausgewählt. Dies ist möglicherweise darauf zurückzuführen, dass bei diesem Modell eine willkürliche und unangemessene Preissetzung durch den Fahrer nicht ausgeschlossen werden kann.
Um durch unentgeltliche Fahrten das soziale Miteinander zu fördern, könnte diese Option in der Detaileinstellung der Fahrt berücksichtigt werden (z.B. als Auswahlkasten).

Trotz der Präferenzen hinsichtlich einer bargeldlosen Zahlung, zeigen die Ergebnisse, dass die Option einer Barzahlung nach der Fahrt nicht verworfen werden sollte. Auch hier wäre das Anbieten mehrerer auswählbaren Zahlungsvarianten denkbar. Falls ein mit dem ÖPNV-kombiniertes Preismodell mit Online-Zahlungen zu realisieren ist, könnten bargeldlose Zahlungen (Online-Zahlungen) mit bestimmten Vorteilen für den Mitfahrer einhergehen.

4.3.5 Bonuspunkteprogramm

Um den Nutzern der NEMo-Plattform ein attraktives Bonuspunkteprogramm anbieten zu können, wurden die Befragten gebeten, Angebote auszuwählen, für welche sie die Bonuspunkte einlösen würden. Diese zu bewertenden Angebote stammen aus dem Mobilitätskontext (z.B. Freifahrten, Probeabos). Hier wurden Freifahrten mit dem ÖPNV oder der Bahn häufig ausgewählt. Außerdem schlugen einige Befragte folgende weitere Anreize vor:

- **App-intern**: nächste Mitfahrt ist frei (→ Voraussetzung: Bezahlsystem wird zentral über die App gesteuert)
- **Carsharing:** Freifahrt mit Sharing-Fahrzeug / Vorteile beim Carsharing
- **Fahrrad**: Werkstattgutscheine, Citybike
- **ÖPV:** Upgrade eines 2.Klasse Bahntickets zu einem 1. Klasse Ticket
- **Nicht bezogen auf Mobilität:**
    - Gutscheine für lokale Gastronomie
    - Einbindung in großes Bonuspunkteprogramm (z.B. Miles and More, Payback)

Diskussion: Ob diese Anreize angeboten werden können, ist vom gewählten Geschäftsmodell und Kooperationen mit Mobilitätsanbietern bzw. Unternehmenspartnern abhängig. Zudem soll im weiteren Projektverlauf ein nicht-monetäres Loyalitätsprogramm untersucht werden.

4.2.6 Nutzerpräferenzen zur Plattformausrichtung

Um die Akzeptanz von mehreren Optionen hinsichtlich des Funktionsumfangs der NEMo-App zu erfassen, wurden die Befragten gebeten, ihre Präferenzen bzgl. der möglichen Treffpunkte von Fahrern und Mitfahrern und der Implementierung segmentspezifischer Fahrgemeinschaften anzugeben. Ähnlich wie bei den Fragen zum Preismodell und Bezahlvorgang (Kapitel 4.2) waren eine Mehrfachauswahl der Optionen und die Angabe von weiteren Vorschlägen oder Anmerkungen möglich.

Zielgenauigkeit / Treffpunkte: Als Treffpunkte für Fahrer und Mitfahrer werden zwei Optionen ähnlich oft ausgewählt: zum einen die Abholung des Mitfahrenden von einem individuell vereinbarten Ort (z.B. Wohnort), zum anderen der Ein- und Ausstieg nur an öffentlichen Haltestellen (Abbildung 30). Um diese Präferenzen der Befragten bei der Gestaltung der NEMo-Plattform zu berücksichtigen, sollten beide Optionen verfügbar sein, zwischen denen die Nutzer individuell wählen können. Ergänzend dazu wurde aus den Anmerkungen von 28 Befragten deutlich, dass der Ein- und Ausstieg nicht nur an öffentlichen Haltestellen

erfolgen sollte, sondern auch leicht anfahrbare markante (Park-)Plätze, öffentliche Plätze (Kirchenparkplätze, Supermärkte, Einkaufszentren, Tankstellen, Sehenswürdigkeiten) oder markante Kreuzungen (an denen der fließende Verkehr nicht gestört wird) umfassen sollte. Für längere Fahrten auf der Autobahn werden Raststätten als Gelegenheit des ‚Hoppings' von Mitfahrgelegenheit zu Mitfahrgelegenheit genannt. Eine mögliche Realisierung dieser Präferenzen könnte die Einbindung einer Karte sein, auf der mögliche Zu- und Ausstiegspunkte mit minimalem Umweg für Fahrer und Mitfahrer angezeigt werden.

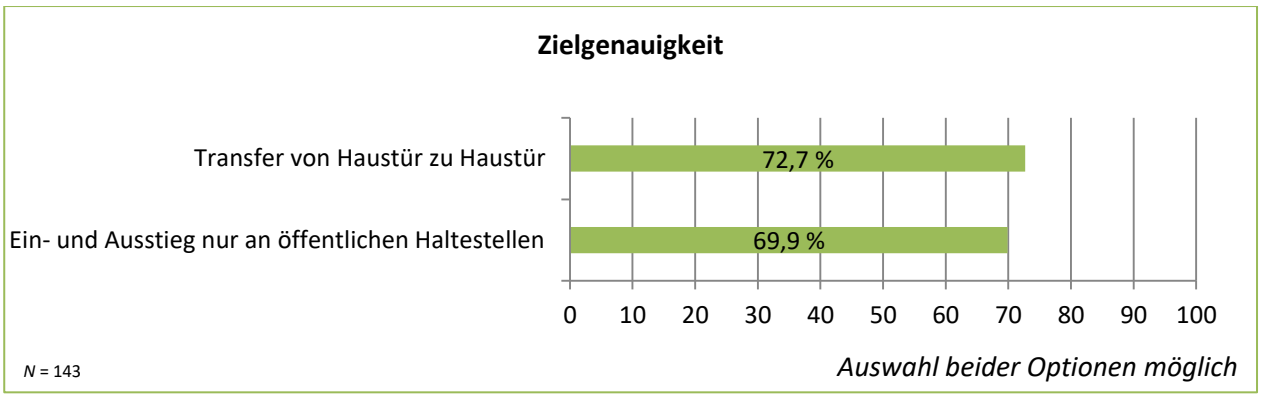

Abbildung 30: Zielgenauigkeit

Als sinnvolle segmentspezifische Fahrgemeinschaften werden Elterntaxis und Mitfahrgelegenheiten von und für Frauen, Senioren, Kollegen und Studierenden bewertet (Abbildung 31).

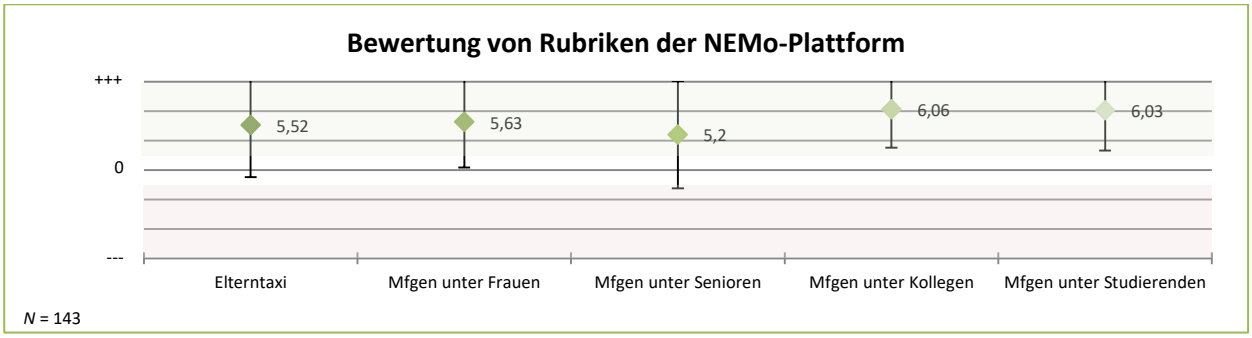

Abbildung 31: Bewertung segmentspezifischer Rubriken

Diskussion: Die Praktikabilität/der Mehrwert von Mitfahrgelegenheiten unter Senioren sollte jedoch kritisch betrachtet werden, besonders im Hinblick auf den geringeren Anteil an technikaffinen Senioren (z.B. Smartphonenutzer). Es könnten dennoch Modelle entwickelt werden, um Senioren auch in diese Mobilitätsform einzubinden (durch Einbindung anderer Kommunikationsmedien z.B. wie telefonische Absprachen).

Nutzungswahrscheinlichkeit ‚NEMo-Dinge': In der Umfrage wurden die Befragten gebeten, die Idee zu bewerten, dass über die NEMo-Plattform auch der Transport von Waren (z.B. Einkäufe) organisiert werden kann, indem Fahrer diese für andere Personen in ihrem Auto transportieren.

Die deskriptiven Ergebnisse zeigen eine eher geringe durchschnittliche Nutzungswahrscheinlichkeit, sowohl aus aktiver (Person bringt anderen etwas mit), als auch aus passiver (Person beauftragt jemanden, etwas zu transportieren) Sichtweise (Abbildung 32).

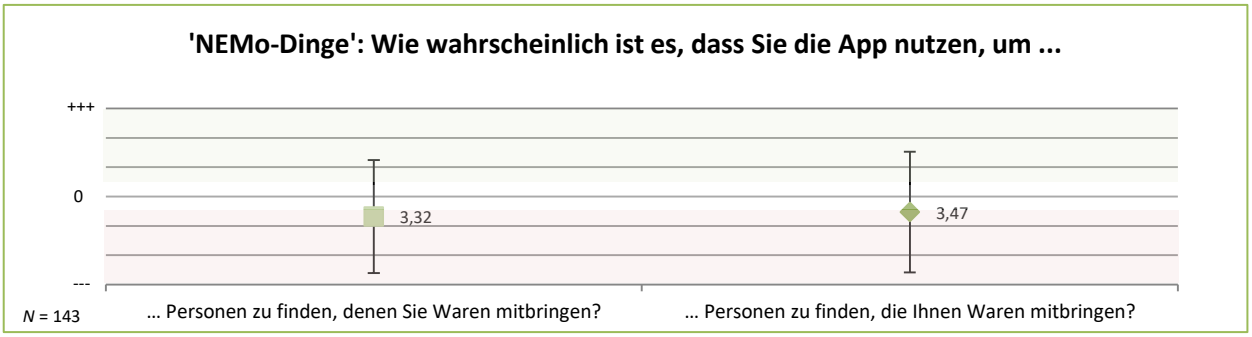

Abbildung 32: Nutzungswahrscheinlichkeit 'NEMo-Dinge'

Diskussion: Möglicherweise wird eine weitere Ausarbeitung des Konzeptes ‚NEMo-Dinge' auch mit einer höheren Nutzungsbereitschaft einhergehen, da das Modell des gegenseitigen Mitbringens von Waren im privaten Umfeld eines Teils der Befragten praktiziert wird (31,5% bringen Personen in Ihrem Umfeld – außerhalb der Familie – Waren mit, 23,8% geben an, dass ihnen Waren mitgebracht werden).

5 Fazit und Limitationen

Gesamtfazit zu den qualitativen Forschungsergebnissen: Mitfahrgelegenheiten werden regelmäßig und in je spezifischen Rahmen intensiv praktiziert. Insbesondere im engeren Freundes- und Familienkreis stellt der Gemeinschaftsmobilität eine Komponente zur Pflege sozialer Beziehungen und Durchführung gemeinsamer Aktivitäten dar. Dies betrifft auch das Mitbringen von Dingen. Die Praxis des Mitbringens wird jedoch unterschiedlich angewendet in den jeweiligen Generationen: während die jungen Erwachsenen und Mittelalten die Mitnahme oder Abholung von Dingen in Rahmen von Einzelaktionen praktizieren, geht es bei den Älteren bzw. Senioren um alltägliche Einkäufe und Versorgungsgegenstände. Weiterhin wird Mitnahmeverkehr im Kollegenkreis praktiziert. Zusammenfassend lässt sich folgern, dass je eindimensionaler bzw. funktionaler die Beziehung zum Mitfahrer ist, um so direkter fällt die Reziprozität aus. Fehlendes Vertrauen wird mit einem zu zahlenden Entgelt ausgeglichen und über Bewertungssysteme, rechtlichen Schutzmaßnahmen und zur Verfügung zu stellenden Informationen zur Person kompensiert.

Limitationen der qualitativen Daten: Bei den bisher erhaltenen Daten handelt es sich um Einzelfälle. Verallgemeinerbare Daten werden im Rahmen der Gruppengespräche erwartet, die im Frühjahr des Jahres 2017 geplant sind.

Gesamtfazit zu den quantitativen Forschungsergebnissen: Zusammenfassend lässt sich aus den Ergebnissen ableiten, dass Mitfahrgelegenheiten als preisgünstiges Transportmittel gelten, jedoch – hinter dem privaten Pkw und dem ÖPNV - eher als tertiäre Mobilitätsoption wahrgenommen werden. Einschränkend muss jedoch die aktuell noch unterrepräsentierte Gruppe der Befragten aus den ländlichen Regionen mit unzureichender ÖPNV-Anbindung beachtet werden (als wichtige Zielgruppe der NEMo-Plattform). Da lediglich eine Minderheit der Befragten Mitglieder einer Online-Mitfahrzentrale ist, sind etablierte Mechanismen zur Vertrauensbildung und zur Abstimmung und Koordination zwischen Fahrer und Mitfahrer vermutlich nicht bekannt. Eine Kommunikation dieser Mechanismen sollte Bestandteil der Vermarktungsstrategie der NEMo-Plattform sein. Zudem herrscht ein ambivalentes Bild von Mitfahrgelegenheiten vor. Es gibt Unterschiede bzgl. des Vorwissens zu Mitfahrgelegenheiten (v.a. hinsichtlich Möglichkeiten von dynamischen Routingsystemen).

Limitationen der quantitativen Daten: Die Ergebnisse stellen lediglich Zwischenergebnisse einer aktuell laufenden Online-Erhebung dar. Hierauf lässt sich auch der für die Ziele des NEMo-Projektes noch unterrepräsentierte Anteil der ländlich lebenden Bevölkerungsgruppen zurückführen. Zudem müssen die Ergebnisse vor dem Hintergrund der großen studentischen Teilnehmergruppe betrachtet werden.

Abschließender Ergebnisüberblick: Ziel dieses Berichts war die Ermittlung des Status-quo der sozialen sowie der Mobilitätsstrukturen in den Modellregionen Wesermarsch und Oldenburg. Außerdem wurden potentielle Nutzertypologien ausgemacht, deren Treiber und Barrieren für partizipative Mobilitätskonzepte herausgearbeitet sowie Nutzerpräferenzen in Bezug auf eine zielgruppenangepasste Gestaltung der NEMo-Plattform ermittelt. In der folgenden Darstellung werden die gewonnenen Erkenntnisse nochmals zusammenfassend und überblicksartig präsentiert. Die Ergebnisse werden aus den genutzten Erhebungsansätzen heraus gegenübergestellt.

	Qualitativ	**Quantitativ**
Status quo der Mobilitätssituation	Zentrale Bedeutung des Autos (Alleinfahrt); im städtischen, wie im ländlichen Bereich; im ländlichen Bereich werden privat organisierte Fahrgemeinschaften im Familien-, Freundes- und Kollegenkreis genutzt, bei den jüngeren Altersgruppe zur Kosteneinsparung, bei den älteren zu Geselligkeitszwecken; jüngere Altersgruppen zielen auf optimale Kombination aus Kosten- und Zeiteffizienz	Zentrale Bedeutung des Autos (Alleinfahrt), gerade im ländlichen Bereich; im städtischen Raum ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel; privat organisierte Fahrgemeinschaften werden häufig als Mobilitätsoption für abendliche Freizeitveranstaltungen genutzt; Konzept von Online-Mitfahrzentralen ist bekannt und wird positiv bewertet
Organisationsmedium für privat organisierte Fahrgemeinschaften	zur Organisation werden bei den jüngeren Altersgruppen soziale Medien (Facebook, Whatsapp), sowie das Telefon oder persönliche Absprachen bei den älteren Altersgruppen genutzt	Primär schriftliche Abstimmung via Smartphone bei privaten Mitfahrgelegenheiten
Einstellungen ggü. Fahrgemeinschaften	Grundsätzlich positiv gegenüber bekannten Personen; mit Einschränkungen positiv bei fremden Personen	Grundsätzlich positiv (auch ggü. Online-Mitfahrzentralen); Unsicherheit, „Unberechenbarkeit“ bei spontanen Mobilitätsbedarfen
Voraussetzungen zur Nutzung von Mitfahrgelegenheiten	Sympathie; wenig Organisationsaufwand; Vorteil, wenn die Personen sich in einem Mindestausmaß kennen	-
Nutzungstreiber	Soziale Interaktionen; ökonomische Vorteile bei Mitnahme von fremden sowie bekannten Personen; Unterstützung von Personen, die grundsätzlichen Bedarf haben (Not sollte erkennbar sein)	Soziale Interaktionen, ökologische und ökonomische Vorteile; für Mitfahrer: Sparen von Zeit und Erweiterung des Mobilitätsradius
Hemmnisse	Zu große Altersunterschiede; Sicherheitsbedenken; Verlust	Insbesondere Sicherheitsbedenken; Abhängigkeit von anderen

	von Spontaneität; fehlende Bewertungen (nicht das „Versuchskaninchen“ sein wollen)	Personen; Small-Talk-Verpflichtung‘; in Kauf nehmen vom Umwegen, um zum Start-Zielpunkt der Fahrgemeinschaft zu gelangen; Datenschutzbedenken
Implikationen zur Förderung von Gemeinschaftsmobilität	Auf vorhandenen Gemeinschaftsverkehren aufbauen; Plattform schaffen, die das Ziel hat soziale Beziehungen aufzubauen, in denen Mobilität einen Teil darstellt	Gestaltung der App zur Reduzieren der identifizierten Hemmnisse; Kommunikation der Potentiale von dynamischen Routingsystemen

Quellen

Agatz, N., Erera, A., Savelsbergh, M., & Wang, X. (2012). Optimization for dynamic ridesharing: A review. *European Journal of Operational Research, 223*, S. 74-94.

Bardhi, F., & Eckhardt, G. M. (2012). Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing. *Journal of Consumer Research, 39(4)*, S. 888-898.

Bertelsmann Stiftung. (n.d.). *Bevölkerungsprognose.* Von Homepage der Bertelsmann Stiftung: https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Presse/imported/downloads/Bevoelkerungsprognose_Niedersachsen.pdf abgerufen

BMWI (2016): Nationales Reformprogramm 2016.

Breidenstein, G., Hirschauer, S., Kalthoff, H. & Nieswand, B. (2013): Ethnographie. Die Praxis der Feldforschung. UTB Konstanz.

Brundtland, G. H. (1987): Report of the World Commission on Environment and Development. New York.

Bundesagentur für Arbeit - Statistik. (2016a). *Arbeitsmarkt im Überblick - Berichtsmonat November 2016 - Oldenburg (Oldenburg), Stadt.* Von https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/Politische-Gebietsstruktur/Niedersachsen/Oldenburg-Stadt-Nav.html abgerufen

Bundesagentur für Arbeit - Statistik. (2016b). *Umfassende Arbeitsmarktstatistik im November 2016 - Arbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung.* Von https://statistik.arbeitsagentur.de/ abgerufen

Bundesagentur für Arbeit. (2016c). *Arbeitslosenquote in Deutschland nach Bundesländern (Stand: November 2016).* Von Statista - Das Statistik-Portal: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/36651/umfrage/arbeitslosenquote-in-deutschland-nach-bundeslaendern/ (letzter Aufruf am 20.12.2016). abgerufen

Bundesagentur für Arbeit. (2017). *Strukturdaten und -indikatoren - Agentur für Arbeit Oldenburg-Wilhelmshaven.* Von https://statistik.arbeitsagentur.de/Statistikdaten/Detail/Aktuell/iiia4/zdf-sdi/sdi-261-0-pdf.pdf abgerufen

Bundesverband CarSharing. (2016). *Aktuelle Zahlen und Daten zum CarSharing in Deutschland*. Von http://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen abgerufen.

Canzler, W., Dienel, H-L., Götz, K., Kesselring, S., Knie, A., Lanzendorf, M., Rammler, S., Reutter, U., Scheiner, J. & Schönduwe, R. (2016). Beharrung und Wandel in der Mobilität. Die Verkehrswende als Ausgangspunkt für eine neue Forschungsagenda. Positionspapier.

CARLOS GmbH (Hrsg). CARLOS Mitfahrsystem.

CARLOS GmbH (Hrsg.) (2005). Evaluation Projekt CARLOS. Bericht Nr. 15. Synthese.

Der Beauftragte der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer (2011): Daseinsvorsorge im demographischen Wandel zukunftsfähig gestalten. Handlungskonzept zur Sicherung der privaten und öffentlichen Infrastruktur in vom demographischen Wandel besonders betroffenen ländlichen Raum.

Die Bundesregierung (2002): Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung.

Die Bundesregierung (2012): Nationale Nachhaltigkeitsstrategie. Fortschrittsbericht 2012.

Gomm, Moritz L./Hansen, Erik. G. (2010): Nachhaltige Mobilität durch Mitfahrkonzepte: Herausforderung und Lösungsansätze für eine bessere Auslastung bestehender Mobilitätsressourcen im privaten PKW. In: Schönberger, R/Elbert, R. (Hrsg.): Dimensionen der Logistik: Funktionen, Institutionen und Handlungsebenen. Wiesbaden, Germany: Gabler Verlag. S. 495–515.

Honer, A. (2012). Die Bedeutung existenziellen Engagements. In: Schröer, Norbert (Hrsg.). Lebenswelt und Ethnographie. Beiträge der 3. Fuldaer Feldarbeitstage. Essen (S.21–29).

Hennink, M., Hutter, I. & Bailey, A. (2010): Qualitative Research Methods. SAGE Publications.

ProQuest Ebook Central. Web. 27 October 2016.

Henkel, A. (2016). „Natur, Wandel, Wissen - Beiträge der Soziologie zur Debatte um nachhaltige Entwicklung.“ *SuN - Soziologie und Nachhaltigkeit. Beiträge zur sozial-ökologischen Transformationsforschung*, 1-23.

Hesse, K.-M. (2009). *Endbericht - 'Demografischer Wandel in der Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten'.* Von Landkreis Wesermarsch: http://www.landkreis-wesermarsch.de/uploads/files/endberichtmrdemografie.pdf abgerufen

Jordan, G. (25. 11 2016). Der Autostopp der anderen Art floriert. *Luzerner Zeitung*. Von http://www.luzernerzeitung.ch/nachrichten/zentralschweiz/luzern/Der-Autostopp-der-anderen-Art-floriert;art9647,898666 am 30.01.2017 abgerufen.

KomSIS, D.-I.-S. f. (2016). *Daten und Fakten - Landkreis Oldenburg.* Von www.komsis.de/ol-lk-si/de/;jsessionid=315DEB336529F123909B356DB6F7F668?wicket:interface=:0:border:profileview:page.wrapper:widgetlist:3:overviewprofile.widgetpanel:linklist:0:linkcontainer:link::ILinkListener:: abgerufen.

Knoblauch, H. (1996). Einleitung. Kommunikative Lebenswelten und die Ethnographie einer "geschwätzigen Gesellschaft". In: Knoblauch, Hubert (Hrsg.): Kommunikative Lebenswelten. Zur Ethnographie einer geschwätzigen Gesellschaft. UVK Univ.-Verl. Konstanz.

Kraftfahrt-Bundesamt. (2016). *Fahrzeugzulassungen.* Von Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden: http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2016/fz3_2016_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=3 abgerufen.

Landesamt für Statistik. (2015). Von http://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/mustertabelle.asp abgerufen

Landesamt für Statistik Niedersachsen. (2001-2016a). *Bestand an Personenkraftwagen nach Kraftstoffarten in Niedersachsen.* Von http://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/mustertabelle.asp abgerufen.

Landesamt für Statistik Niedersachsen. (2001-2016b). *Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort in Niedersachsen (Gebietsstand: 1.1.2015).* Von http://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/mustertabelle.asp abgerufen.

Landesamt für Statistik Niedersachsen. (2016). *Statistische Montshefte Niedersachsen 12/2016.* Von http://www.statistik.niedersachsen.de/startseite/veroeffentlichungen/statistische_monatshefte/statistische-monatshefte-niedersachsen-87704.html abgerufen.

Landesamt für Statistik. (n.d). Bezirk Weser-Ems. Landkreis Wesermarsch. S. 320-324.

Liebold, R. & Trinczek, R. (2009). Experteninterview. In: S. Kühl, P. Strodtholz & A. Taffertshofer (Hrsg.): Handbuch Methoden der Organisationsforschung. Quantitative und Qualitative Methoden. VS Wiesbaden (S. 32-56).

Lindloff, K., Pieper, N., Bandelow, N. C. & Woisetschläger, D.M. (2014). Drivers of carsharing diffusion in Germany: an actor-centered approach. *Int. J. Automative Technology and Management*, 14, S. 217-245.

Lüders, C. (2010). Beobachten im Feld und Ethnographie. In. von E. Kardorff, I. Steinke & U. Flick (Hrsg.). Qualitative Forschung: Ein Handbuch. Rowohlt Taschenbuch-Verlag (S. 384-401).

Mayer, H. O. (2012). Interview und schriftliche Befragung. Grundlagen und Methoden empirischer Sozialforschung. 6. Auflage. Oldenbourg Wissenschaftsverlag.

Mitfahrzentrale Oder-Spree. (n.d.). Von www.mitfahrzentrale-oder-spree.de am 30.01.2017 abgerufen

MObiL. (2013-2015). Von www.mobilinmol.de am 31.01.2017 abgerufen.

Mobilfalt (Hrsg.) (2014). Resümee nach einem Jahr: Mobilfalt ist erfolgreich gestartet – über 4000 Fahrten bisher realisiert.

Mruck, K., Mey, G. (2005): Qualitative Forschung: zur Einführung in einen prosperierenden Wissenschaftszweig. In: Historical Social Research 30. 1. (S. 5-27).

Nohl, A.-M. (2008): Interview und dokumentarische Methode. Anleitungen für die Forschungspraxis. 2., überarbeitete Auflage. VS Wiesbaden.

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung (2012): Mobilität im ländlichen Raum. Ergebnisbericht.

Nielsen, J. R., Hovmøller, H., Blyth, P.-L., & Sovacool, B. K. (2015). Of ‘‘white crows’’ and ‘‘cash savers:’’ A qualitative study of travel behavior and perceptions of ridesharing in Denmark. *Transportation Research Part A,, 78*, S. 113-123.

Reichert, B. (2016). Mobilität auf dem Land: Trampen mit Hilfe der Mitfahrerbank. *Automobilwoche*. Von http://www.automobilwoche.de/article/20160828/AGENTURMELDUNGEN/308279998/mobilitaet-auf-dem-land-trampen-mit-hilfe-der-mitfahrerbank am 30.01.2017 abgerufen.

Schaefers, T., Wittkowski, K., Benoit, S., & Ferraro, R. (2015). Contagious Effects of Customer Misbehavior in Access-based Services. *Journal of Service Research, 19(1)*, S. 3-21.

Schmidt, M. (2013). *Demografiebericht 2013.* Von Homepage der Stadt Oldenburg: http://www.oldenburg.de/de/startseite/buergerservice/stadtentwicklung/demografie/themenhefte-und-berichte.html abgerufen

Schmitt, V., Sommer, C. (2013). „Mobilfalt“ – ein Mitnahmesystem als Ergänzung des ÖPNV in ländlichen Räumen. In: Proff H. et al. (Hrsg.): Schritte in die künftige Mobilität. Wiesbaden. S. 401-413.

Schröer, N., Hinnenkamp, V., Kreher, S. & Poferl, A. (2012): Lebenswelt und Ethnographie. Essen: Oldib.

Shaheen, S. A., Chan, N. D., & Gaynor, T. (2016). Casual Carpooling in the San Francisco Bay Area: Understanding user characteristics, behaviors, and motivations. *Transport Policy, 51*, S. 165-173.

Statistisches Bundesamt. (2016). *Daten aus dem Gemeindeverzeichnis - Kreisfreie Städte und Landkreise nach Fläche und Bevölkerung auf Grundlage des ZENSUS 2011 und Bevölkerungsdichte, Gebietsstand: 31.12.2015.* Wiesbaden: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.).

Taxito. (n.d.). Von https://www.taxito.com/index.html am 30.01.2017 abgerufen.

Verkehr und Wasser GmbH (VWG). (2015). *Pressemitteilungen - Weiterhin erfolgreiches Geschäftsjahr der VWG- Steigende Abonnentenzahlen und Fahrgelderlöse. Modernisierung wird fortgesetzt.* Von https://www.vwg.de/Unternehmen-Presse-Pressemitteilungen.html?news=626#contentAnchor626 abgerufen.

Verkehr und Wasser GmbH (VWG). (2016a). *Pressemitteilungen - Erstmals über 18 Millionen Fahrgäste.* Von https://www.vwg.de/Unternehmen-Presse-Pressemitteilungen.html?news=743#contentAnchor743 abgerufen.

Verkehr und Wasser GmbH (VWG). (2016b). *Pressemitteilungen - „Aus Liebe zu Oldenburg“ - VWG betreibt die umweltfreundlichste Busflotte Deutschlands.* Von https://www.vwg.de/Unternehmen-Presse-Pressemitteilungen.html abgerufen.

Verkehrsplanung Stadt Oldenburg. (2010). *Was bewegt die Oldenburger? Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2009 zum Verkehrsverhalten.* Oldenburg.

Westeifel, C. (Hrsg.). (2014). *Mitfahrerbank "flott fott".* Von http://www.caritas-westeifel.de/aktuelles/presse/mitfahrerbank?searchterm=Mitfahrerbank am 30.01.2017 abgerufen.

Widder, W. (move-Projektleiter) (2009). Abschlussbericht des Projekts move – Mobilität bewahren – Verkehr sparen.

Winkelkotte, T. (2015). Gut finden oder mitmachen. Erkenntnisse regionaler Mitfahrinitiativen. Erfahrungsbericht aus dem Projekt MObiL – Mitfahren in Märkisch Oderland.

Zervas, G., Proserpio, D., & Byers, J. W. (2016). The Rise of the Sharing Economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry. *Boston U. School of Management Research Paper No. 2013-16. Zugriff unter http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2366898*.

ZVBN (2010): Nahverkehrsplan 2013-2017. Teil B. Entwicklung des Fahrgastaufkommens. Bestandsaufnahme und Potentialbetrachtung.