

Diplomarbeit

Autofreies Leben

Analyse von Gründen und Motiven für den Verzicht auf ein eigenes Auto



Lukas Knott
01425198



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

Diplomarbeit

Autofreies Leben

Analyse von Gründen und Motiven für den Verzicht auf ein eigenes Auto

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-
Ingenieurs unter der Leitung von**

Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.-Ing. Martin Berger

E280-5 / MOVE

Forschungsbereich Verkehrssystemplanung

Eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

Lukas Knott
01425198

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass die vorliegende Arbeit nach den anerkannten Grundsätzen für wissenschaftliche Abhandlungen von mir selbstständig erstellt wurde. Alle verwendeten Hilfsmittel, insbesondere die zugrunde gelegte Literatur, sind in dieser Arbeit genannt und aufgelistet. Die aus den Quellen wörtlich entnommenen Stellen, sind als solche kenntlich gemacht. Das Thema dieser Arbeit wurde von mir bisher weder im In- noch Ausland einer Beurteilerin/einem Beurteiler zur Begutachtung in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt. Die digitale und ausgedruckte Version sind ident.

Wien, am 21.12.2022

Zusammenfassung

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit dem Themengebiet der Autofreiheit und identifiziert Motivationen für den Verzicht auf ein eigenes Auto. Erkenntnisse aus diesem Gebiet sind für die Verkehrswende wichtig, damit gezielte Maßnahmen gesetzt werden können. Eine retrospektivische Betrachtung von Mobilität ermöglicht außerdem Untersuchung von Ursachen für die Autolosigkeit, sowie dessen soziale Bedingtheit. Dazu wurden mehrere Tiefeninterviews durchgeführt, mit Menschen, die ohne eigenes Auto leben. Die Ergebnisse zeigen, dass die meisten Menschen aufgrund von finanziellen Gründen auf ihr Auto verzichten und sie es in der Stadt nicht benötigen. Umweltschutzgründe hingegen spielen nur eine untergeordnete Rolle in der Motivationslage zum Leben ohne eigenes Auto, da praktische Gründe viel häufiger genannt werden. Für die Politik bedeutet dies, dass Autobesitz in der Stadt unpraktisch gestaltet werden muss, damit mehr Menschen in Zukunft auf ihr eigenes Auto verzichten. Neben der Bereitstellung von technischer Infrastruktur für Alternativen zum eigenen Auto benötigt es außerdem einen gesellschaftlichen Wertewandel, der ein autofreies Leben mit positiven Assoziationen in Verbindung bringt.

Abstract

This thesis deals with the topic of car freedom and identifies motivations for not owning a car. Findings from this area are important for the traffic turnaround so that targeted measures can be taken. A retrospective view of mobility also enables investigation of the causes of car free living and its social conditionality. To this end, several in-depth interviews were conducted with people who do not have their own car. The results show that most people give up their car for financial reasons and do not need it in the city. Environmental protection reasons, on the other hand, only play a subordinate role in the motivation for living without a car, since practical reasons are given much more frequently. For politicians, this means that owning a car in the city must be made impractical so that more people will do without their own car in the future. In addition to the provision of technical infrastructure for alternatives to one's own car, there is also a need for a change in social values that associates a car-free life with positive associations.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	11
1.1	Forschungsinteresse und Problemlage	11
1.2	Ziel der Arbeit	13
1.3	Aufbau der Arbeit	15
1.4	Methodisches Vorgehen.....	17
2	Theoretischer Rahmen.....	19
2.1	Automobilität	19
2.1.1	Der Trend zum Auto	19
2.1.2	Negative Auswirkungen von Autos in Städten	22
2.2	Der Fall der Autolosigkeit.....	24
2.2.1	Aktuelle Entwicklungen und Charakterisierung autoloser Haushalte.....	24
2.2.2	Voraussetzungen für Autolosigkeit in der baulichen Umwelt	29
2.2.3	Motivationen autofrei zu leben	31
2.3	Psychologischer Hintergrund von Autolosigkeit	34
2.3.1	Ansätze zur Modellierungen von Mobilitätsverhalten	34
2.3.2	Psychologische Einflussgrößen.....	36
2.4	Autolosigkeit im Lebenslauf.....	43
2.4.1	Gewohnheiten und Habitualisierung.....	43
2.4.2	Lebensereignisse	45
2.4.3	Das Konzept der Mobilitätsbiografien	50
2.5	Zwischenfazit für die weitere Forschung.....	54
3	Methodik	57
3.1	Der Untersuchungsraum: Seestadt Aspern, Wien.....	57
3.2.1	Kurzbeschreibung: Eine Stadt im Werden (fertig).....	57
3.2.2	Relevanz der Seestadt als Untersuchungsraum.....	58
3.2	Methodik: Tiefeninterviews.....	59
3.2.1	Zielgruppe: „Autoabschaffer“	60
3.2.2	Auswahl der Interviewpartner:Innen.....	61
3.2.3	Aufbau der Befragung.....	62
3.2.4	Durchführung und Auswertung der Interviews.....	66
4	Ergebnisse	69
4.1	Der gegenwärtige Zustand der Autolosigkeit	70
4.1.1	Alternativen zum eigenen Auto	70
4.1.2	Gründe für den Verzicht auf ein eigenes Auto	72
4.1.3	Nachteile der Autolosigkeit.....	81
4.1.4	Bewertung der Autofreiheit.....	83

4.2	Der Weg zur Autollosigkeit	87
4.2.1	Stellenwert des Autos in der Kindheit	88
4.2.2	Beweggründe zum Ablegen der Führerscheinprüfung	89
4.2.3	Das erste eigene Auto.....	92
4.2.4	Gründe für den Autobesitz	93
4.2.4	Auslöser zur Autollosigkeit.....	95
4.3	Autollosigkeit in der Zukunft.....	98
4.3.1	Gründe für das Auto.....	98
4.3.2	Gründe gegen das Auto	100
5	Diskussion	103
5.1	Forschungsziel 1: Der gegenwärtige Zustand der Autollosigkeit.....	103
5.2	Forschungsziel 2: Der Übergang zur Autollosigkeit.....	107
5.3	Forschungsziel 3: Autollosigkeit in der Zukunft	109
5.4	Abschließende Diskussion der Forschungsfrage	113
6	Methodisches Fazit & Ausblick	117
7	Verzeichnisse & Anhang.....	119
7.1	Abbildungsverzeichnis.....	119
7.2	Tabellenverzeichnis	120
7.3	Literaturverzeichnis	121
7.4	Anhang.....	130



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Kapitel 1

Einleitung

1 Einleitung

1.1 Forschungsinteresse und Problemlage

Autos, überall Autos. Die Straßen in den Städten sind voll vom motorisierten Individualverkehr. Der weit verbreitete Besitz von Autos hat das äußere Erscheinungsbild unserer Umwelt, unserer Städte und unserer Gesellschaft geprägt. Das Auto ist der Inbegriff für individuelle Mobilität und deshalb stark im Mobilitätsverhalten der Menschen verankert. Doch die vielen Vorteile tragen auch Nachteile und Kosten mit sich. Schlechte Luft, wenig Platz und ein hohes Sicherheitsrisiko für andere Verkehrsteilnehmer:Innen sind nur einige von vielen negativen Folgen der motorisierten Gesellschaft. Dabei wurden eine Reihe von Richtlinien erlassen, um die Treibhausgasemissionen und die Luftverschmutzung durch Transportmittel in Zukunft zu reduzieren, wie etwa mit dem neuen Klimagesetz (§ 3 Absatz 1 Satz 1 KSG) oder dem European Green Deal. (vgl. Europäische Union, 2021)

“Zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 müssen die CO₂-Emissionen des Verkehrs von circa 24 Millionen bis 2040 auf nahezu null tCO₂eq reduziert werden.” (BMVIT, 2021 s16)

Dazu muss die Nutzung von klimaneutralen Verkehrsarten erhöht werden, damit die Verkehrswende gelingt. Daraus ergibt sich eine hohe Dringlichkeit eines Richtungswechsels, die Automobilität zu reduzieren. Dies soll in Österreich zum einen durch die Umstellung auf erneuerbare Energien geschehen und zum anderen durch Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie zum Beispiel das Fahrrad, Bus und Bahn. Das Ziel für 2030 ist es, dass der Wegeanteil vom Umweltverbund von 40 Prozent auf 60 Prozent steigt. Gleichzeitig sollen die Wege mit dem Auto von 60 Prozent auf 40 Prozent gesenkt werden, was einer Umkehr des heutigen Verhältnisses entspricht. (vgl. BMVIT, 2021) Damit diese Ziele erreicht werden können, müssen den Menschen klimafreundliche Verkehrsmittel nähergebracht werden. (vgl. Abbildung 1)

Städten wird hierbei ein besonderes Transformationspotenzial zugeschrieben, da Infrastrukturen für alternative Mobilitätsformen vorhanden sind. In ländlich geprägten Regionen hingegen ist die Abhängigkeit durch den motorisierten Individualverkehr sehr hoch. Schlechte Bahnverbindungen und mangelhaft ausgebaute Buslinien machen das

eigene Auto außerhalb der Stadt in der Regel unverzichtbar. In vielen ländlichen Regionen wird das Auto auch weiterhin eine große Rolle spielen, da die Missstände nicht so schnell umkehrbar sind.

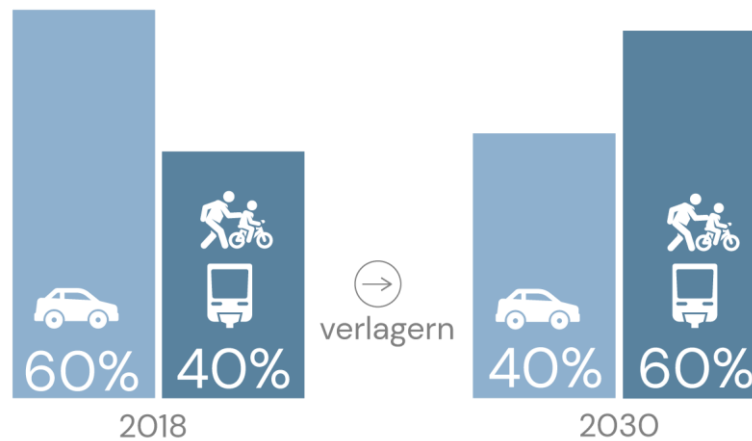


Abbildung 1: Zielformulierung für die Verlagerung des Personenverkehrs bis 2030, Quelle: eigene Darstellung, nach BMVIT (2017)

Im Gegensatz dazu haben viele Städte das Problem erkannt und versuchen durch verschiedene Maßnahmen die Bevölkerung vom eigenen Auto zu entwöhnen. Dazu gehört zum Beispiel die Stadt Paris, welche sich das Ziel gesetzt hat, die Innenstadtbezirke bis 2024 autofrei zu machen, sodass mehr Platz für die aktive Mobilität geschaffen wird. (La Tribune, 2016) Die Stadt Kopenhagen sticht ebenfalls positiv durch gezielte strategische Maßnahmen hervor, welche vor allem das Radfahren unterstützen sollen. Im Jahr 2011 verabschiedete dessen Gemeinderat eine Strategie, welche darauf abzielt, Kopenhagen zur weltweit besten Stadt zum Fahrradfahren zu machen. (vgl. The City of Copenhagen, 2011) Auch Barcelona versucht durch innovative Ansätze den Autoverkehr zu reduzieren. In den sogenannte „Superilles“ (auf Deutsch „Superblocks“) werden bis zu neun Häuserblocks zusammengefasst, in denen Fußgänger und Radfahrer Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr haben. Durch radikale Durchfahrtsverbote und Tempolimits entstehen menschenfreundliche Stadträume, welche durch ein gutes Mikroklima und geringe Lärmbelastung einen positiven Effekt auf die Gesundheit der Bevölkerung haben. Insgesamt plant die Stadt Barcelona 503 dieser „Superilles“ zu entwickeln, welche dabei helfen sollen, die Treibhausgasemissionen zu senken. (vgl. Ajuntament de Barcelona, 2020)

Die Beispiele zeigen, dass nachhaltige Stadtentwicklung einen großen Beitrag zur Verlagerung auf klimafreundliche Verkehrsarten leisten kann. Es wird aber auch deutlich, dass Stadtregierungen eine besondere Rolle zukommen, da sie Veränderungsprozesse durch Gesetze und strategische Maßnahmen anstoßen können. Obwohl die städtischen Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität immer weiter ausgebaut werden, scheint es so, als sei der Übergang weg von einer autoorientierten Gesellschaft bislang wenig fortgeschritten. Obgleich die Nachteile des Autos in der Stadt auf der Hand liegen, gibt es immer lautstarke Proteste gegen Maßnahmen, die auf eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs abzielen. Neben dem Ausbau entsprechender Infrastrukturen braucht es außerdem die Bereitschaft, innerhalb der Bevölkerung diese auch zu nutzen. Dementsprechend können Forschung und Politik viel von Menschen lernen, die ohne Autos leben. Es wird festgestellt, dass die Autolosigkeit als isoliertes Forschungsthema bisher nur wenig Beachtung gefunden hat. Studien zur Autolosigkeit sind rar. (Clark et al., 2015; Kühne et al., 2018; Preisendörfer & Rinn, 2013)

1.2 Ziel der Arbeit

Aus dem vorherig geschilderten Forschungsinteresse und der daraus abgeleiteten Problemlage wird nun die Forschungsfrage abgeleitet. Dabei steht zu Beginn die grundsätzliche Fragestellung im Mittelpunkt:

“Warum verzichten Menschen auf ihr eigenes Auto?”

Um dies zu ergründen, war es notwendig, die Fragestellung weiter zu präzisieren. Dieser Prozess soll im Folgenden anhand von theoretischen Überlegungen kurz dargestellt werden: Betrachtet man die Bedeutung des Wortes *Verzicht* genauer, stellt man fest, dass es unter anderem als Synonym für “(sich einer Sache) entäußern” oder “entbehren” gilt. (Dudenredation, (o.J.)) Aus dieser Überlegung heraus impliziert die Frage nach dem Verzicht einen Besitz, der jedoch aus irgendeinem Grund wieder veräußert wurde. Ziel der Arbeit ist die Identifizierung von Motiven der Autolosigkeit, bei Menschen, die ihr eigenes Auto verkauft haben. In einer ersten Literaturrecherche zum Themengebiet der *Autolosigkeit* wurde schnell festgestellt, dass der Besitz von Autos beziehungsweise der Nicht-Besitz stark von individuellen Lebensumständen abhängig ist (wie zum Beispiel den finanziellen Ressourcen oder dem Angebot an alternativen Verkehrsmitteln) und durch diese zum Teil erklärt werden kann. (vgl. Clark et al., 2015;

vgl. Lanzendorf, 2003) Aus diesem Grund sollen neben aktuellen Beweggründen der Autolosigkeit auch die individuellen Auslöser betrachtet werden, mit dem Ziel, Zusammenhänge zwischen Ursache und Wirkung zu identifizieren. Somit wurde schon zu Beginn der Arbeit deutlich, dass ein Fokus auf individuelle Lebensläufe relevant erscheint, wenn man diese Zusammenhänge verstehen möchte. Gerade die Frage nach den Auslösern für die Veränderung von Autobesitz ist wichtig, wenn es darum geht, Menschen zu ermutigen, mehr Wege ohne eigenes Auto zurückzulegen oder es im besten Fall sogar zu verkaufen. Umgekehrt ist es wichtig, dass autofreie Menschen auch in Zukunft nicht wieder auf das Auto umsteigen. Die Betrachtung von Nachteilen der Autolosigkeit ist aus diesem Grund ebenfalls Bestandteil der Arbeit. Darüber hinaus soll herausgefunden werden, wie stabil der Zustand der Autolosigkeit ist und inwiefern dieser positiv oder negativ konnotiert ist. Ein weiteres Ziel der Arbeit ist die Identifikation von potenziellen Auslösern für erneuten Autobesitz, worüber Erkenntnisse über die Stabilität von Autolosigkeit generiert werden sollen.

Daraus ergeben sich drei Forschungsfragen, anhand derer sich Ziele ableiten lassen:

1. *Warum sind Menschen autofrei?*
2. *Was war der Auslöser für die Autolosigkeit?*
3. *Welche Voraussetzungen gibt es für zukünftige Autolosigkeit?*

Forschungsziel 1: Gegenwärtige Motive der Autolosigkeit

Forschungsziel 1 untersucht den gegenwärtigen Zustand der Autolosigkeit, wobei individuelle Motivlagen im Vordergrund stehen. Dazu gehören sowohl positive als auch negative Erfahrungen der Autolosigkeit im Vergleich zu der Zeit, in der noch ein Auto besessen wurde. Außerdem soll identifiziert werden, inwieweit die Motive Zwängen unterliegen oder doch das Resultat eines bewussten Verzichts sind. Vor dem Hintergrund der Klimaerwärmung erscheint die Fragestellung relevant, welchen Stellenwert der Klimaschutz bei den Motiven der Autolosigkeit hat.

Forschungsziel 2: Der Übergang zur Autolosigkeit

Der Übergang zur Autolosigkeit ist eine Phase, in der sich viele Menschen potenziell gerade befinden. Viele Menschen besitzen derzeit ein Auto, welches sich aufgrund der eingangs geschilderter Problemlage jedoch ändern muss. Ziel ist die Identifizierung von Auslösern der Autolosigkeit, wobei auch hier wieder die Frage relevant erscheint, in-

wieweit diese zwanghaft (z. B. durch den Wegfall von finanziellen Mitteln) oder selbst herbeigeführt (z. B. durch den Umzug in ein urbanes Gebiet mit gutem öffentlichem Verkehr) sind. Um den Übergang zur Autolosigkeit zu verstehen, ist eine Betrachtung über Einflussfaktoren auf den Autobesitz beziehungsweise die Wahl des Verkehrsmittels ebenfalls von Bedeutung.

Forschungsziel 3: Voraussetzungen für zukünftige Autolosigkeit

Im Kontext der eingangs geschilderter Notwendigkeit einer Verkehrswende ist es einerseits interessant zu verstehen, warum Menschen autofrei sind. Andererseits ist es wichtig, dass bereits autofreie Menschen auch weiterhin ohne eigenes Auto bleiben. Forschungsziel 3 untersucht Voraussetzungen für zukünftige Autolosigkeit, da Erkenntnisse, Planung und Politik dabei helfen, zielgerichtete Angebote zu setzen und die bauliche Umwelt so weit zu optimieren, dass auch potenzielle Nachteile der Autolosigkeit ausgeglichen werden können.

1.3 Aufbau der Arbeit

Um eine strukturelle Orientierung zu geben, wird in diesem Kapitel der Forschungsablauf kurz beschrieben: Die Arbeit gliedert sich in 6 Hauptkapitel, welche jeweils aus mehreren Unterkapiteln bestehen. Anhand der Forschungsfrage leiten sich drei Forschungsziele ab, welche die Arbeit versucht zu beantworten. Zu Beginn wird das Thema der Autolosigkeit anhand des Forschungsinteresses kontextualisiert. Kapitel 2 stellt einen theoretischen Überblick zum Themengebiet der Autolosigkeit dar. Der Begriff der Automobilität wird kurz erläutert und inwiefern diese negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft hat. Es wird ein Überblick über aktuelle Entwicklungen und Trends zur Autolosigkeit geschaffen, wobei der aktuelle Forschungsstand zu den Beweggründen der Autolosigkeit zusammengefasst wird. Kapitel 2 stellt den psychologischen Hintergrund zur Verkehrsmittelwahl dar, wobei psychologische Einflussgrößen näher betrachtet werden. Im weiteren Verlauf wird die Rolle von Mobilität im Lebenslauf erörtert, wobei das Konzept der Mobilitätsbiografien nach Lanzendorf (2003) im Vordergrund steht. Das Kapitel schließt mit einer Zusammenfassung der Erkenntnisse ab, welche für den weiteren Forschungsverlauf nützlich sind. Das methodische Vorgehen der Arbeit wird in Kapitel 3 beschrieben. Der Untersuchungsraum wird vorgestellt und in Bezug auf die Forschungsziele kontextualisiert. Darüber hinaus wird die Metho-

de der Tiefeninterviews kurz erläutert und die Zielgruppe definiert. Auch der Aufbau der Befragung sowie die Methodik der Durchführung und Auswertung befinden sich in diesem Kapitel. Die Ergebnisse aus durchgeführten Interviews werden in Kapitel 4 vorgestellt, wobei sie nach den definierten Forschungszielen gegliedert werden. In Kapitel 5 werden die Ergebnisse diskutiert, sodass die übergeordneten Forschungsfragen beantwortet werden können. Kapitel 6 schließt die Arbeit mit einem Fazit ab, in die gewonnenen Erkenntnisse aus Kapitel 5 rekapituliert und mit der Problemlage kontextualisiert werden. Tabelle 1 zeigt eine schematische Übersichtsdarstellung über den Aufbau der Arbeit.

Kapitel	Inhalt	Verknüpfung mit Forschungszielen	Methoden
Einleitung	Problemlage und Einführung in die Forschungsarbeit	Kontextualisierung der Problemlage	Literaturrecherche
Theoretischer Rahmen	Automobilität & der Fall der Autolosigkeit	Forschungsüberblick zu der Entwicklung, den Beweggründen und den Voraussetzungen für Autofreiheit	Literaturrecherche
	Psychologischer Hintergrund von Autolosigkeit	Einflussfaktoren auf den Autobesitz	
	Autolosigkeit im Lebenslauf	Ursachen für die Änderung von Autobesitz	
Methodik	Untersuchungsraum	Kontextualisierung mit Forschungszielen	Literaturrecherche
	Tiefeninterviews	Warum verzichten Menschen auf ihr eigenes Auto?	Qualitative Interviews
Ergebnisse	Der gegenwärtige Zustand der Autolosigkeit	Forschungsziel 1	Qualitative Inhaltsanalyse
	Der Weg zur Autolosigkeit	Forschungsziel 2	
	Zukunft ohne Auto	Forschungsziel 3	
Diskussion	Diskussion der Forschungsziele 1,2 & 3	Warum verzichten Menschen auf ihr eigenes Auto?	
Conclusio	Inhaltliches und methodisches Fazit	Reflexion der Forschungsfrage & der Problemlage	

Tabelle 1: Aufbau der Arbeit

1.4 Methodisches Vorgehen

Literaturrecherche

Um die Forschungsziele zu erreichen und die Forschungsfragen zu beantworten, wurde eine umfangreiche Literaturrecherche durchgeführt. Dabei wurden sowohl Online- als auch Offline-Quellen bearbeitet. Die Bandbreite der Literatur erschließt sich aus Lehrbüchern über wissenschaftliche Studien bis hin zu öffentlichen Statistiken. Auf die Verwendung von "grauer Literatur" (Zeitungen, Magazine, Websites) wurde bis auf ein paar Ausnahmen verzichtet. Da unter den Suchbegriffen "Autolosigkeit, Autofreiheit, autofreies Leben, autolos ..." zum Teil nur sehr wenig Literatur gefunden wurde, musste die Recherche in den englisch sprachigen Raum ausgeweitet werden. Unter dem Begriff "car ownership" konnte dementsprechend noch einige Literatur gefunden werden. Um eine übersichtliche Struktur der angesammelten Literatur zu gewährleisten, wurde das Literaturverwaltungsprogramm "Zotero" verwendet.

Qualitative Befragung

Neben der Literaturrecherche wird eine qualitative Befragung mit retrospektivem Charakter durchgeführt. Qualitative Forschungsmethoden versuchen Erklärungen zu liefern und „Warum“-Fragen zu beantworten, indem sie sich eine kleine Anzahl von Fällen konzentrieren, die eingehend untersucht werden. (vgl. Clifton & Handy, 2003 s13) Um die lang- und mittelfristige Mobilität zu untersuchen, bietet sich die Lebenslaufperspektive an, da eine Einbeziehung der zeitlichen Dimension erfolgen kann. (Lanzendorf, 2003) Die Tiefeninterviews werden semi-strukturiert durchgeführt, wodurch konkret auf Dinge eingegangen werden kann, die sich spontan durch Erzählungen ergeben. Das Gespräch gliedert sich in zwei Teile, wobei der erste auf mehreren Leitfragen basiert und der zweite Teil aus einem Fragebogen, den die Teilnehmer:Innen selber ausfüllen. Die Auswertung der Interviews erfolgt durch die Methodik von Kuckartz (2018) und Mayring (2015)



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Kapitel 2

Theoretischer Rahmen

2 Theoretischer Rahmen

Dieses Kapitel gibt einen Überblick über den theoretischen Rahmen zur autofreien Mobilität. Es beginnt mit einer Einordnung des Trends zur Zunahme des Autobesitzes in Österreich, welcher anhand historischer Entwicklungen erklärt wird. Im Weiteren geht es explizit um die negativen Auswirkungen von Autos in Städten, die stark unter dem Prozess der Motorisierung leiden. Anschließend wird der Fall der Autolosigkeit thematisiert, indem aktuelle Entwicklungen und Erkenntnisse zu autolosen Haushalten dargestellt werden. Darüber hinaus werden bisherige Forschungsbemühungen zu Motivlagen für ein Leben ohne Auto diskutiert. Außerdem werden bekannte psychologische Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl in Bezug zur Autolosigkeit gebracht, womit Autobesitz beziehungsweise Auto Nicht-Besitz kontextualisiert wird. Im weiteren Verlauf wird die Veränderung von Autobesitz im Leben betrachtet, wobei Gewohnheiten, Habitualisierung und Lebensereignisse einen großen Einfluss haben. Das Kapitel schließt mit einem Zwischenfazit, indem diskutiert wird, wie Autolosigkeit im weiteren Verlauf der Arbeit erforscht werden kann.

2.1 Automobilität

Die Entwicklung des Autos prägt die Gesellschaft seit Ende des 19. Jahrhunderts. Wie in Kapitel 1.1 beschrieben, existiert eine hohe Dringlichkeit eines Richtungswechsels, Automobilität zu reduzieren. In diesem Kapitel wird daher der Trend zum Auto anhand von historischen Entwicklungen kurz beleuchtet. Anschließend werden negative Auswirkungen des Autos, insbesondere im Hinblick auf Städte, diskutiert.

2.1.1 Der Trend zum Auto

Der Begriff Mobilität, vom lateinischen “mobilitas” stammend, bedeutet nichts anderes als Beweglichkeit und kann auf verschiedene Dinge, wie zum Beispiel Personen, Waren oder Informationen bezogen werden (vgl. Tully & Baier, 2006) Neben räumlichen Faktoren spielen auch soziale Aspekte eine Rolle, wodurch der Begriff Mobilität vielschichtig ist. (Ahrend et al., 2013) Nach Funke (2018) lässt sich Mobilität in drei Kategorien unterteilen:

1 Räumliche Mobilität bezieht sich auf die physische Mobilität und beschreibt einen Ortswechsel.

2 Soziale Mobilität bezeichnet die Bewegung zwischen verschiedenen Positionen gesellschaftlicher Schichten.

3 Geistige Mobilität beschreibt die Fähigkeit, sich auf unterschiedliche Situationen schnell einzustellen oder kreative Lösungen für Probleme zu finden. (vgl. Funke, 2018)

Der weitere Verlauf der vorliegenden Arbeit bezieht sich auf das Themenfeld der räumlichen Mobilität und betrachtet die soziale als auch die geistige Mobilität nicht.

Räumliche Mobilität betrachtet die physische Mobilität und somit antizipierte potenzielle Ortsveränderungen von Personen. Diese resultieren aus räumlichen, physischen, sozialen und virtuellen Rahmenbedingungen und deren subjektiver Wahrnehmung. Im wissenschaftlichen und politischen Diskurs gilt der Begriff Verkehr oft als Synonym für die Mobilität, oder andersherum. (vgl. Canzler & Knie, 1998) Die beiden Begriffe können also als eigenständige Konstrukte interpretiert werden. Somit ist die Mobilität eine potenzielle und der Verkehr eine tatsächliche Ortsveränderung, die sich zum Beispiel am Verkehrsaufkommen der verschiedenen Verkehrsmittel widerspiegelt. (vgl. Ahrend et al., 2013; vgl. Scheiner, 2007)

Die erste Mobilität, die wir als Mensch erlernen, ist das zu Fuß gehen. Nach etwa ein bis zwei Jahren sind Kinder in der Lage zu laufen und erlangen somit Zugang zu der ersten selbstständigen Mobilität, wenn man mal das Krabbeln außen vor lässt. Das zu Fuß gehen ist also für Menschen die natürlichste Art und Weise, sich fortzubewegen. (vgl. Limbourg, 2013) Würde man die am häufigsten genutzten Verkehrsmittel der Menschheitsgeschichte auf einen Zeitstrahl zeichnen, so würde das Zufußgehen quasi das gesamte Blatt Papier ausfüllen. Natürlich gab es Pferde, Kamele und andere Tiere, welche die Reisegeschwindigkeit erhöhten, jedoch wurden diese zuerst primär für den Warentransport eingesetzt. Schnell wurde jedoch klar, dass sich mit Pferdestärken gutes Geld verdienen lässt, indem Zugtiere mit Kutschen bestückt werden. Personen- und Warenbeförderung etablierte sich als Geschäftsmodell und als Resultat wurden immer mehr Straßen gebaut, welche die Bequemlichkeit der Reise erhöhten und die Reisezeiten verringerten. Um die Sicherheit in den Städten zu steigern, wurde der Fuß- und Pferdeverkehr getrennt, womit sich erstmals eine Straßenhierarchie gebildet hatte. Der Fußgängerverkehr wurde somit an die Seite gedrängt und verlor seine Bedeutung und

Prestige. (vgl. Diehl, 2022) Technische Errungenschaften wie die Gewinnung von Energie durch Treibstoffe ermöglichten es schließlich, Pferdekutschen zu motorisieren, was zu einer “Beschleunigung der Menschheit” führte. Die Menschheit erlernte den Zugang zu Mobilität, ohne dabei eigene Muskelkraft zu nutzen, wie beim Fahrradfahren und Zufußgehen. (vgl. Knoflacher, 2013)

Ein Blick auf die Städte zeigt deutlich, welchen heutigen Stellenwert aktive Mobilitätsformen in der Gesellschaft haben. Während proportional nur wenig Platz für Gehsteige und Radwege bereitgestellt wird, ist das Auto hingegen prominent in der Fahrbahnmitte platziert und erhält viel Raum. In Deutschland, aber auch in Österreich und der Schweiz, setzte der Durchbruch der Automobilität in der Nachkriegszeit ein. Das Auto entwickelte sich immer mehr vom Nischen- und Luxusprodukt zu einem obligatorischen Konsumgut, das sich immer mehr Haushalte leisten konnten. (vgl. Canzler & Knie, 1998) Durch proaktive politische Förderungen und steuerliche Erleichterungen erlangte die Automobilität einen regelrechten Boom. Dies konnte vor allem in Deutschland beobachtet werden. (vgl. Haefeli, 2016) Zum Beispiel wurde 1955 die “Kilometer-Pauschale” eingeführt, die bis heute indirekt weite Wege zwischen Arbeitsplatz und Wohnort subventioniert, da man die Fahrtkosten geltend machen kann. Eine Zweckbindung von 50 % der Mineralölsteuereinnahmen für den Straßenbau führte außerdem dazu, dass Mehreinnahmen aufgrund steigender Verkehrsleistung automatisch in den Ausbau der Infrastruktur geflossen ist. (vgl. Canzler & Knie, 1998) Parallel dazu entwickelte sich in den Städten das amerikanische Leitbild der “autogerechten Stadt”, welches eine Vielzahl an rechtlichen und planerischen Erleichterungen für die Automobilität mit sich brachte. Das Ergebnis dieser Planung zeigt sich heute beispielsweise an Autobahnen und Schnellstraßen, die mitten durch die Stadt führen. (vgl. Kipke, 2016) Das Auto ist mit seiner kulturellen Bedeutung als individuelles Fortbewegungsmittel in der Gesellschaft stark aufgeladen. Es steht für individuelle Freiheit, Flexibilität und sozialen Fortschritt. Durch viele verschiedene Automarken und Fahrzeugtypen ist das Auto auch heute noch ein Statussymbol, obwohl es massenhaft verbreitet ist. (vgl. Canzler & Knie, 1998)

Die Mobilitätsstatistiken in Europa belegen, dass die Beliebtheit des Autos ungebrochen scheint und es das Fortbewegungsmittel Nummer eins ist. In den EU27-Staaten liegt der durchschnittliche Anteil der Wege, welche mit dem Auto zurückgelegt werden, im Jahr 2019 bei 82,8 %. Spitzenreiter mit 90,2 % ist das Land Litauen, gefolgt von Portugal

mit 88,3 %. Österreich wiederum verzeichnet mit 77 % einen unterdurchschnittlichen Anteil der Autos in der Verkehrsmittelnutzung. Selbst die Corona Pandemie hatte einen vergleichsweise niedrigen Einfluss darauf, da der Anteil im Jahr 2020 bei 80 % liegt, also nur um 3 % gestiegen ist. Zum Vergleich: In der Slowakei betrug der Zuwachs 7,4 % und ist somit zwischen 2019 und 2020 von 73,8 % auf 81,2 % gestiegen. (vgl. Eurostat, 2022) Die Vorliebe, Auto zu fahren scheint also in Österreich nicht ganz so stark ausgeprägt zu sein wie in anderen europäischen Ländern. Jedoch ist das Auto mit einem Anteil von 77 % der zurückgelegten Wege in der Personenbeförderung sehr beliebt in Österreich, welches sich auch an der konstant steigenden Anzahl von PKW Neuzulassungen widerspiegelt. (vgl. Abbildung 2) Die Anzahl von zugelassenen Autos in Österreich erreichte im Jahr 2021 mit 5,1 Millionen Fahrzeugen einen neuen Höchststand. (vgl. Statistik Austria, 2022) Dabei stagniert der Anteil an Haushalten mit PKW Besitz, weshalb zunehmende Neuzulassungen vor allem durch die Anschaffung von zweit und Dritt-Autos zu begründen ist. (vgl. VCÖ, 2019)

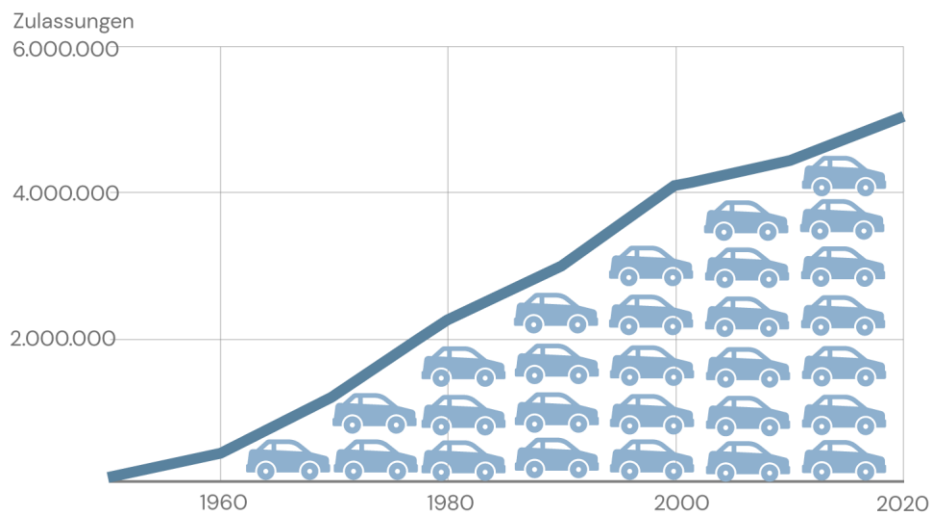


Abbildung 9: Zugelassene Kraftfahrzeuge in Österreich seit 1950, Quelle: eigene Darstellung, nach Statistik Austria 2022)

2.1.2 Negative Auswirkungen von Autos in Städten

Die negativen Auswirkungen der Automobilität auf das Klima sind weitgehend bekannt. Für das Jahr 2019 stellte das Auto mit 68,5% den größten Anteil der CO₂-Emissionen in Österreich im Verkehrssektor dar. (vgl. Umweltbundesamt, 2021) Die Folgen des Klimawandels sind vor allem in den Städten spürbar. Die Wahrscheinlichkeit für hoch-

sommerliche Extremtemperaturen, daraus resultierende Dürreperioden, starke Niederschläge und Stürme wird in Zukunft steigen. (vgl. BMFLUW, 2018) Das Verbrennen von Treibstoff bringt aber auch noch weitere, viel direktere Auswirkungen auf die unmittelbare Umgebung mit sich. Neben dem klimaschädlichen Treibhausgas Kohlendioxid (CO₂) entstehen durch den motorisierten Individualverkehr außerdem noch Feinstaub (PM) und Stickstoffoxide (NO_x). Diese Schadstoffe sind vor allem in dichten Ballungszentren problematisch und lösen eine Reihe von gesundheitlichen Problemen, wie zum Beispiel Asthma, Krebs und Herz-Kreislauf-Erkrankungen, hervor. (vgl. Deutsche Umwelthilfe, o.J) Laut Michael Tsokos, Leiter der Rechtsmedizin der Charité in Berlin, unterscheidet sich die Lunge eines Menschen, der sein Leben in einer Großstadt gelebt hat, nicht von einem, der sein Leben lang Zigaretten geraucht hat. (vgl. Die Zeit, 2017) Autos sind außerdem beträchtliche Lärmquellen und wirken sich somit auf die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen vor Ort aus. (vgl. Christ & Loose, 2001) Permanente Lärmbelastung beeinträchtigt die Hörfähigkeit, welche vor allem bei Kindern, die gerade sprechen und lesen lernen, gravierende Auswirkungen hat. (vgl. Flade, 2013)

Autos nehmen einen Großteil der Fläche des Stadtraums ein. Dies wird vor allem in Stadtbereichen problematisch, in denen Platz knapp ist. Andere Raumnutzungen wie Grünflächen haben viel positivere Auswirkungen auf die Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung. In der Stadt Wien stehen 66 % der Flächen dem motorisierten Individualverkehr zu, wobei ein Großteil auf Parkplätze fällt. (vgl. Kurier, 2020) Im Vergleich dazu werden in Berlin 92 % der öffentlichen Flächen, die für den ruhenden Verkehr vorgesehen sind, vom Auto beansprucht. (vgl. Sander, 2020) Dabei stehen Autos zu 23 Stunden am Tag nur herum und müssten eigentlich als "Stehfahrzeuge" bezeichnet werden. Parkende Autos dominieren den Straßenraum, wodurch das Allgemeingut faktisch privatisiert wird. Auch fahrende Autos verbrauchen deutlich mehr Platz als andere Verkehrsmittel, vor allem bei hohen Geschwindigkeiten. (vgl. Sander, 2020; vgl. Shoup, 2011) Der Platzmangel wirkt sich auch auf Personen aus, die mit anderen Verkehrsmitteln unterwegs sind, wie zum Beispiel Fahrradfahrende. Diese müssen sich oft mit engen Fahrradstreifen zufriedengeben, welche selten baulich getrennt sind und oftmals mit dem Autoverkehr interferieren. Zwar ist die Unfallstatistik seit Jahrzehnten rückläufig, jedoch steigt die Anzahl an Fahrradunfällen. (vgl. Statista, 2022b) Dies kann zum einen an steigender Beliebtheit des Fahrrads liegen, deutet jedoch darauf hin, dass dem Fahrrad nicht genug Platz in der Stadt geschenkt wird. (vgl. VCÖ, 2014) Die Präsenz von Autos und Straßen führt aber auch zu Unsicherheiten bei Fußgänger:Innen und Kindern.

Räume entlang stark befahrener Straßen fallen für Kinder als Bewegungsräume weg, wodurch diesen nur wenig Autonomie gewährt wird. Die negativen Folgen für die Kinder sind unter anderem die Verzögerung der motorischen Entwicklung, weniger Kontakte mit Gleichaltrigen und eine Reduzierung der Häufigkeit und Dauer des Kinderspiels draußen vor der Tür. (vgl. Limbourg, 2013) Die Bauordnungen der österreichischen Bundesländer verpflichten zum Bau von Stellplätzen für jede Wohneinheit, welche die Baukosten um rund 50 bis 250 Euro pro Quadratmeter verteuert. (vgl. VCÖ, 2016) Dies führt dazu, dass qualitativ hochwertig ausgestatteter Lebensraum teurer wird, da Kosten für die Stellplatzpflicht eingespart werden müssen.

2.2 Der Fall der Autolosigkeit

Wie in Kapitel 2.1.1 beschrieben, ist das Auto als individuelle Mobilitätslösung in der Gesellschaft fest verankert. Das Auto ist das am meisten untersuchte Verkehrsmittel, wohingegen der explizite Bezug auf Autolosigkeit der Wissenschaft eher Mangelware ist und dadurch stark unterrepräsentiert erscheint. (vgl. Preisendörfer & Rinn, 2013 s10ff; vgl. Paijmans & Pojani, 2021) Der Fall der Autolosigkeit wird deshalb in diesem Kapitel näher betrachtet werden. Zuerst wird die Entwicklung von autolosen Haushalten anhand von sozioökonomischen Daten der Haushalte beschrieben. Motivationen, ein autofreies Leben zu führen, werden anschließend diskutiert, indem vorhandene Studien zu dem Themengebiet der Autolosigkeit in einem kurzen Forschungsüberblick zusammengefasst werden. Abschließend werden Voraussetzungen in der baulichen Umwelt für ein autofreies Leben erörtert.

2.2.1 Aktuelle Entwicklungen und Charakterisierung autoloser Haushalte

Im Jahr 2020 waren rund 22 % Prozent der Haushalte in Österreich ohne Auto, also nahezu jeder vierte. Hierbei gibt es starke regionale Unterschiede, welche vor allem in der Bundeshauptstadt Wien deutlich werden. Mit 47 % lebt hier rund jeder zweite Haushalt ohne eigenes Auto, was einem Rückgang um 6 % innerhalb der letzten zehn Jahre entspricht. (vgl. Abbildung 3) Der starke regionale Unterschied zeigt sich auch auf der Bundeslandebene. Während Wien deutlich über dem österreichischen Durchschnitt

von 22 % liegt (vgl. Abbildung 4), befindet sich jedes andere Bundesland darunter. (vgl. Statista, 2022a; VCÖ, 2021a)

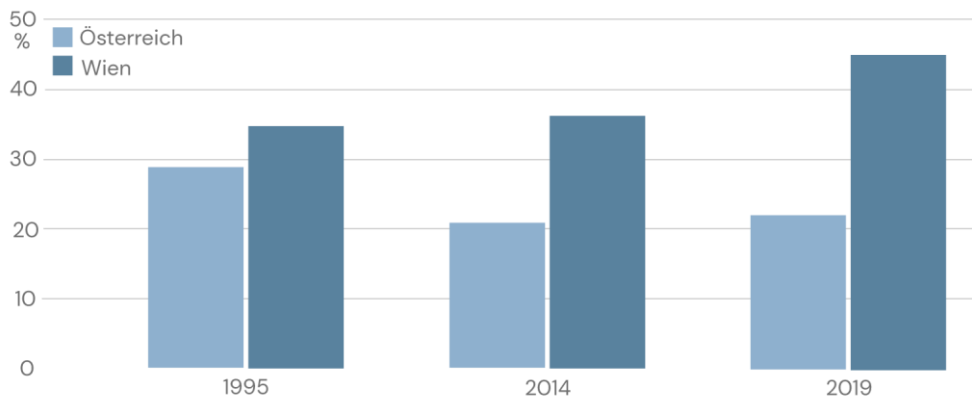


Abbildung 10: Anteil der autolosen Haushalte in Österreich und Wien zwischen 1995 und 2019, Quelle: eigene Darstellung, nach Statista 2022a; VCÖ 2021a

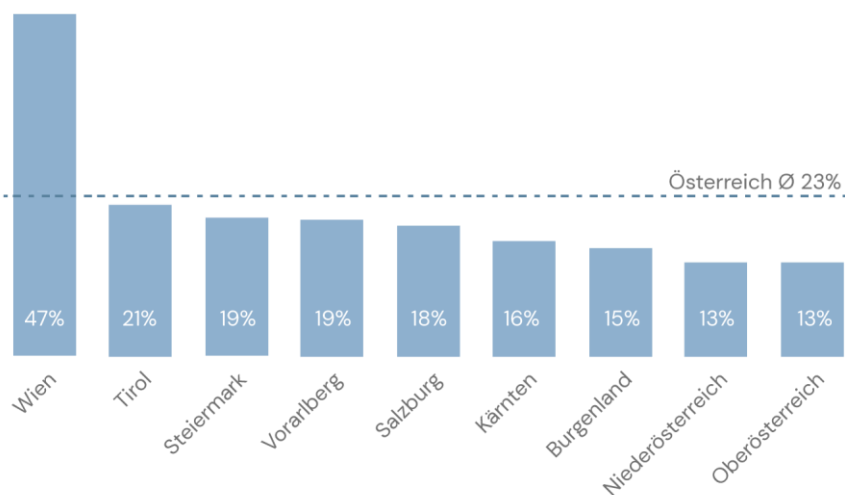


Abbildung 11: Anteil der autolosen Haushalte nach Bundesländern, Quelle: eigene Darstellung, nach Statista 2022a; VCÖ 2021a

Gerade in Österreichs Städten wie Innsbruck, Linz und Graz, aber vor allem in Wien spielt das Auto eine untergeordnete Rolle. Werden im österreichischen Durchschnitt nur 23 % aller Wege ohne Auto zurückgelegt, so liegt der Anteil in Wien bei 73 %. Dabei sind viele Fahrzeuge in städtischen Haushalten vor allem dazu da, um Ziele außerhalb der Stadt zu erreichen. Im Gegensatz dazu verzeichnet Wien einen Zuwachs von 12 % auf Jahresticketverkäufe für den öffentlichen Verkehr, was auch im bundesweiten Vergleich einen Gegentrend darstellt. Österreichweit haben nur 18 % der Haushalte eine

Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr, was 6 % weniger sind als zehn Jahre zuvor. (vgl. VCÖ, 2021a)

In Österreich sind vor allem ältere Menschen ab 65 autofrei. Die jüngere Generation ist viel öfter ohne eigenes Auto als die Menschen zwischen 25 und 65. (vgl. Abbildung 5) In Wien sind vor allem Menschen unter 35 ohne eigenes Auto, welches mit dem starken Bevölkerungswachstum innerhalb dieser Altersgruppe zusammenhängt. (vgl. Ringler & Hoser, 2016) Dies deckt sich auch mit weiteren Untersuchungen aus dem Ausland, wie zum Beispiel aus der Schweiz. In der Stadt Zürich leben 79 % der Menschen, die älter als 80 sind, ohne eigenes Auto. (vgl. Haefeli et al., 2020)

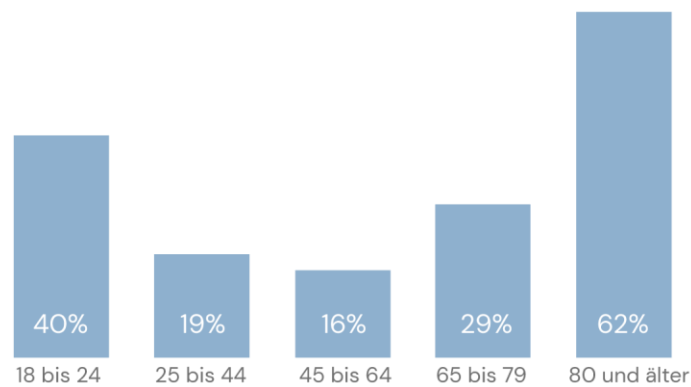


Abbildung 12: Anteil der Autolosigkeit nach Altersgruppen, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Berechnung von WIFO 2015 s234

Die Wahrscheinlichkeit für einen autofreien Haushalt steigt, je geringer das Einkommen ist. (vgl. Haefeli et al., 2020; Kühne et al., 2018; Nolan, 2010; Preisendörfer & Rinn, 2013; Ringler & Hoser, 2016) Der Autobesitz ist eine Schlüsseldeterminante bei der Verteilung von Mobilitätsausgaben. In Österreich liegen die mittleren Äquivalenzausgaben der autolosen Haushalte bei 51 Euro pro Monat gegenüber den Haushalte mit Auto, die bei 364 Euro liegen. (vgl. Abbildung 6) Nolan (2010) untersuchte den Einkommenseffekt auf die Wahrscheinlichkeit von Autolosigkeit. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass das dauerhafte Einkommen (der sogenannte "langfristige" Effekt) einen stärkeren und signifikanten Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit des Autobesitzes der Haushalte hat als das laufende Einkommen (der "kurzfristige" Effekt). (vgl. Nolan, 2010)

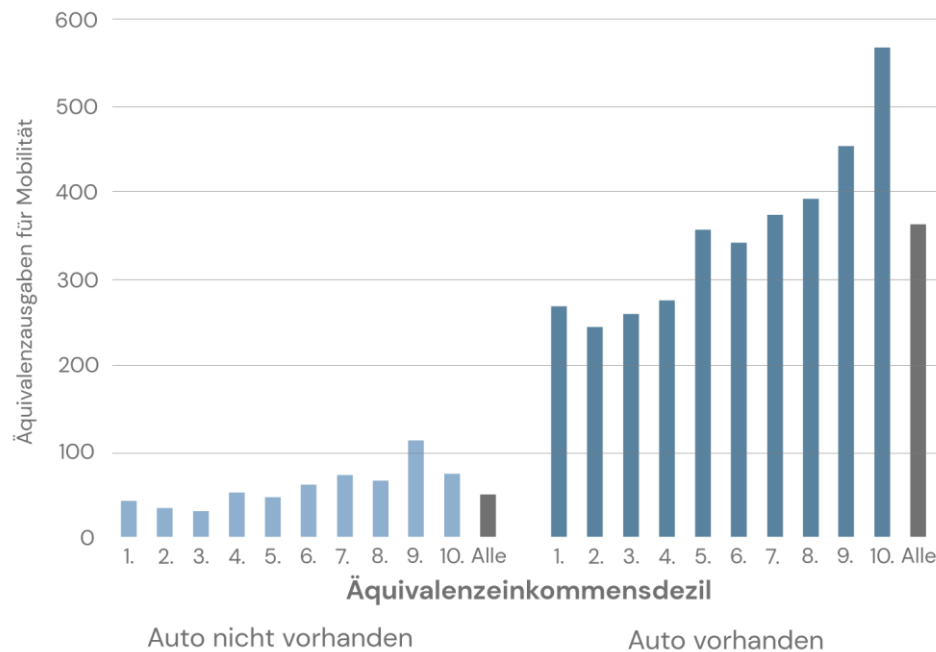


Abbildung 13: Äquivalisierte Ausgaben der Haushalte für Mobilität nach Autobesitz und Äquivalenzeinkommensdezilen, Quelle: eigene Darstellung, nach Wifo 2015 s240

Die Haushaltsgröße hat neben dem Einkommen ebenfalls einen signifikanten Einfluss auf den Autobesitz. (vgl. Haefeli, 2016; Haefeli et al., 2020; Kühne et al., 2018; Nolan, 2010; Preisendörfer & Rinn, 2013; Reutter & Reutter, 1996; Ringler & Hoser, 2016; Saphores & Mitra, 2019; WIFO, 2015) Eine Berechnung des Österreichischen Institut für Wirtschaftsforschung zeigt, dass eine zunehmende Haushaltsgröße und der Besitz von Kindern bis 13 Jahren einen hohen Einfluss auf den Besitz eines Autos hat.

Tabelle 2 deutet darauf hin, dass vor allem 1-Personen Haushalte über kein Auto verfügen. Mit zunehmender Haushaltsgröße sinkt der Anteil von autofreien Haushalten deutlich. Während circa jede dritte alleinerziehende Person mit einem Kind ohne Auto lebt, ist es bei einem 2-Personen-Haushalt mit einem Kind nur noch jede zehnte. Im Gegensatz dazu steigt mit zunehmender Haushaltsgröße auch der Autobesitz. Den höchsten Anteil hatten dabei die größeren Familienhaushalte und mehrerwachsenen Haushalte. (vgl. WIFO, 2015 s236)

Haushaltstyp und Haushaltsgröße	Anteil der Autolosigkeit
Zwei Erwachsene mit zwei Kindern	3 %
Mehrerwachsenen HH ohne Kinder	6 %
Mehrerwachsenen HH mit Kindern	9%
Zwei Erwachsene und ein Kind	9%
Paar, 1 Pensionist, keine Kinder	10 %
Zwei Erwachsene mit vielen Kindern	10 %
Pensionisten Paar, keine Kinder	13 %
Nicht-Pensionisten Paar, keine Kinder	14 %
Alleinerziehende/r, 1 Kind	33 %
Alleinstehende/r nicht-pensioniert.	37 %
1-Personen-Pensionisten-Haushalt	54 %
Alle Haushalte (Österreich 2009)	22 %

Tabelle 2: Anteil der Haushalte ohne Auto in Österreich nach Haushaltstyp im Jahr 2009,
Quelle: WIFO 2015 s236

Die meisten Studien zu Autobesitz und Autolosigkeit weisen außerdem darauf hin, dass Frauen öfter kein Auto besitzen als Männer. (vgl. Haefeli et al., 2020; Kühne et al., 2018; Nolan, 2010; Preisendörfer & Rinn, 2013; Reutter & Reutter, 1996; Ringler & Hoser, 2016; Saphores & Mitra, 2019) In Städten korreliert Autolosigkeit mit einem hohen Bildungsniveau. (vgl. Ringler & Hoser, 2016; Haefeli et al., 2020) In Wien liegt der Anteil der Autolosen mit Matura oder Studium um knapp 5 % höher als bei den Menschen mit einem niedrigeren Bildungsniveau. (vgl. Ringler & Hoser, 2016) In Zürich ist dies ähnlich, wobei der Kontrast noch stärker ist. Personen mit einem Abschluss an einer Universität oder Hochschule weisen einen Anteil von 56 % Autolosigkeit auf, während Personen mit einer Berufslehre nur 42 % autofrei sind und Menschen in einer Vollzeitberufsschule mit 31 % den geringsten Anteil aufweisen. (vgl. Haefeli et al., 2020)

2.2.2 Voraussetzungen für Autolosigkeit in der baulichen Umwelt

Der Zusammenhang zwischen Raum und Mobilität ist seit jeher fester Bestandteil verschiedener Konzepte und Theorien in der klassischen Verkehrsforschung, wenn es darum geht, die wesentlichen Determinanten zur Beeinflussung von Mobilitätsverhalten zu erfassen. Strukturelle Rahmenbedingungen manifestieren dabei die Erreichbarkeit von Zielen, wodurch Möglichkeiten und Zwänge geschaffen werden. (vgl. Jarass, 2012; Van Acker & Witlox, 2010) Anhand verschiedener Dimensionen und Faktoren lässt sich der Zusammenhang zwischen der baulichen Umwelt und dem Mobilitätsverhalten anschaulich erklären. Zum einen beeinflusst die bauliche Umwelt das Mobilitätsverhalten entlang der drei Dimensionen Dichte, Diversität und Design. (vgl. Cervero & Kockelman, 1997) Darüber hinaus spielt die Erreichbarkeit von Zielen, die Entfernung zu öffentlichen Verkehrsangeboten und die Steuerung von Nachfrage eine weitere wichtige Rolle. (vgl. Ewing & Cervero, 2010)

Der Einfluss der baulichen Dichte auf Mobilitätsverhalten liegt auf der Hand, wenn man den Autobesitz zwischen ländlichen und urbanen Siedlungsgebieten vergleicht. (vgl. VCÖ, 2021b) Als Variable für die Dichte können verschiedene Werte eingesetzt werden, wobei immer ein Bezug auf eine Flächeneinheit hergestellt werden sollte. Charakteristisch für die (bauliche) Dichte ist zum Beispiel die Bevölkerungszahl pro Quadratmeter. (vgl. Cervero & Kockelman, 1997) Tatsächlich geht eine hohe räumliche Dichte mit einem geringeren Autobesitz, einer stärkeren Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und des Fuß- und Radverkehrs einher. (vgl. Van Acker & Witlox, 2010) Dies liegt daran, dass Wegstrecken in dicht bebauten Gebieten in der Regel kürzer sind, wodurch weniger Zeit aufgewendet werden muss und Ziele oftmals zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können. (vgl. Ewing & Cervero, 2010) Ein hohes Maß an räumlicher Vielfalt, welche oftmals in dicht bebauten Gebieten vorzufinden ist, hat dabei ebenfalls einen positiven Einfluss auf die aktive Mobilität. Dabei hat eine hohe Anzahl von verschiedenen Flächennutzungen, welche in der Umgebung einer Person liegen, einen ähnlich hohen Effekt auf den Autobesitz wie die räumliche Dichte. (vgl. Van Acker & Witlox, 2010) Erledigungen, welche innerhalb der Nachbarschaft erledigt werden können, reduzieren die Notwendigkeit der Autonutzung, da Ziele nicht extern erreicht werden müssen. (vgl. Ewing & Cervero, 2010) Ein weiterer Aspekt ist die räumliche Gestaltung der baulichen Umwelt. Straßen mit einer begrenzten Anzahl

von Parkplätzen und einem attraktiv ausgebauten Fußwegenetz, welches gut an äußere Strukturen angebunden ist, begünstigen das Zufußgehen beziehungsweise das Radfahren. Solche Strukturen lassen sich eher im Stadtzentrum finden als in suburbanen Vierteln, welche sich ebenfalls im Autobesitz und Mobilitätsverhalten widerspiegeln. (vgl. Stead, 2001) Gleichzeitig kann die Gestaltung der Umwelt auch den Autobesitz und die Nutzung unterstützen, was am Leitbild der autogerechten Stadt der 60er und 70er-Jahre deutlich wird. Wie in Kapitel 2.1 beschrieben sorgte dieses für tiefgreifende raumstrukturelle Veränderungen in den Städten, wodurch beispielsweise das zu Fuß gehen durch eine Vielzahl an Straßenbarrieren und schmale Gehsteige erschwert wurde. (vgl. Kipke, 2016) Die technische Errungenschaft und der gesellschaftliche Stellenwert des Autos haben zur Folge, dass sich der Möglichkeitsraum für Mobilität vergrößert hat. (vgl. Canzler, 2016) Die Erreichbarkeit eines Ortes beschreibt die Einfachheit des Zugangs und hat somit einen großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Das kann zum Beispiel über die Distanz beschrieben werden, indem diese mit der notwendigen Reisezeit in Verbindung gebracht wird. (vgl. Ewing & Cervero, 2010)

Dabei spielt selbstverständlich auch die Zugänglichkeit zu den öffentlichen Verkehrsmitteln eine Rolle. Menschen, die in einem gut öffentlich angebundenen Gebiet wohnen, tendieren eher dazu, das Auto nicht zu benutzen beziehungsweise mehr Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu unternehmen. (vgl. Kitamura et al., 1997) Der öffentliche Verkehr ist dabei in dicht bebauten Gebieten effizienter organisiert, da mehr Linien zur Verfügung stehen und eine höhere Taktfrequenz existiert. Dies schlägt sich auf das Mobilitätsverhalten und den Autobesitz nieder. (vgl. Schwanen et al., 2004)

Acker und Witlox (2010) stellten fest, dass ein geringer Autobesitz und eine geringe Autonutzung mit dem Wohnen in hoch verdichteten und gemischt genutzten Gebieten einhergeht, welche schlecht mit dem Auto erreichbar sind und in der Nähe des Stadtzentrums oder eines Bahnhofs liegen. Es wird jedoch erwähnt, dass vor allem der Autobesitz einen großen Einfluss darauf hat, wie stark das Auto auch tatsächlich benutzt wird. „Wer einmal ein Auto besitzt, neigt dazu, es häufiger zu benutzen.“ (Van Acker & Witlox, 2010 s42)

Dabei können Menschen in der Regel ihre Wohngegend nach persönlichen Einstellungen und Vorlieben wählen, wodurch eine Selbstselektion im Wohnstandort stattfindet. Wenn also jemand kein Auto besitzen möchte, wird er auch in ein Gebiet ziehen, in dem gute Alternativen zum Auto existieren, wie zum Beispiel ein gut

ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz. Vorhandene Siedlungsstrukturen müssen also für Personen keine unveränderbaren Rahmenbedingungen darstellen, da sie durch einen Umzug selber ausgewählt beziehungsweise wieder geändert werden können. (vgl. Lanzendorf & Scheiner, 2004) Im Gegensatz dazu erweitert das Auto jedoch auch den individuellen Mobilitätsspielraum, welches sich ebenfalls auf die Wohnstandortwahl niederschlagen kann. (vgl. Heine et al., 2001 s41) Der Autobesitz wird als mittelfristige Entscheidung betrachtet, die von langfristigen Entscheidungen wie der Wahl des Arbeitsplatzes und des Wohnorts beeinflusst wird. Die räumlichen Merkmale dieser Standorte, wie z. B. die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel, schränken den Autobesitz deshalb ein oder erleichtern ihn. (vgl. Van Acker & Witlox, 2010 s2)

2.2.3 Motivationen autofrei zu leben

Kapitel 2.2.1 verdeutlicht, dass der Anteil von autolosen Haushalten in städtisch geprägten Siedlungsräumen deutlich höher ist als in ländlichen Räumen. Große Entfernungen zwischen den Zielen und eine niedrige Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel zwingen Menschen zu eigenen Mobilitätslösungen, sodass der Autobesitz auf dem Land in den meisten Fällen eine Notwendigkeit darstellt. (vgl. Stead & Pojani, 2017) Vor dem Hintergrund einer notwendigen Verkehrswende zur Reduktion der Treibhausgase im Verkehrssektor ist es notwendig, dass mehr Menschen auf klimafreundliche Verkehrsmittel umsteigen. Dieses Veränderungspotenzial kann vor allem in Städten verortet werden, da Autobesitz hier nicht unbedingt räumlichen Zwängen unterliegt. Die Entscheidung, autofrei zu leben, hat dabei verschiedene Hintergründe und Motivlagen, welche in einigen Studien bereits untersucht wurden. (vgl. Delatte et al., 2014; Haefeli et al., 2020; Huncke et al., 2002; Kühne et al., 2018; Paijmans & Pojani, 2021; Preisendörfer & Rinn, 2013; Reutter & Reutter, 1996; Ringler & Hoser, 2016; Saphores & Mitra, 2019)

Im deutschsprachigen Raum beschreiben zum Beispiel Reutter & Reutter (1996) die Motivgruppen “Geld”, “Umweltschutz” und “Alter/Gesundheit” als Hauptkonstellationen, wenn es um die Beweggründe zur Autolosigkeit geht. Müller (1999) kommt zu einem ähnlichen Ergebnis, wobei eine vierstufige Motivlage das Ergebnis ist: “Autofreiheit als Reduktion von Stress, Aufwand und Gefahr”, “Autofreiheit aus gesundheitlichen Gründen”, “Autofreiheit aus finanziellen Gründen” und “Autofreiheit als Bestandteil des Lebens”. Preisendörfer und Rinn (2013) hingegen formulieren die Motivgruppen “Gesundheit”, “Geld” und “Auto unnötig in der Stadt”. Die Studien haben ge-

meinsam, dass Geld ein wichtiger Einflussfaktor ist, wenn es um die Frage nach den Beweggründen der Autolosigkeit geht. Auch andere Untersuchungen kommen zu ähnlichen Ergebnissen. Dem Einkommen muss deshalb eine hohe Bedeutung zugeschrieben werden. (Clark et al., 2015; Delatte et al., 2014; Haefeli et al., 2020; Kühne et al., 2018; Nolan, 2010; Ringler & Hoser, 2016; Saphores & Mitra, 2019)

Folgende Unterscheidung erscheint daher sinnvoll: “freiwillig autofrei”, also Menschen, die sich bewusst dazu entscheiden, kein eigenes Auto zu haben, und “unfreiwillig autofrei”, Menschen, die zwangsläufig autofrei sind. (vgl. Delatte et al., 2014; Haefeli et al., 2020; Kühne et al., 2018; Paijmans & Pojani, 2021; Preisendörfer & Rinn, 2013) Die Motivlage von Haushalten, die freiwillig auf ein eigenes Auto verzichten, muss einer besonderen Bedeutung zugeschrieben werden, da Politik und Forschung von diesen besonders lernen können. (vgl. Saphores & Mitra, 2019) Für den Fall der unfreiwilligen Autolosigkeit stehen oftmals finanzielle Gründe im Vordergrund, also wenn Menschen sich ein Auto schlichtweg nicht leisten können. Zwar können auch bei freiwilligen Autolosen finanzielle Gründe eine Rolle spielen, jedoch unterliegen diese keinen unmittelbaren Zwängen. (vgl. Haefeli et al., 2020)

Preisendörfer und Rinn (2013) merken an, dass Motive sowohl der freiwilligen als auch der unfreiwilligen Autolosigkeit zugeschrieben werden können, sodass eine strikte Unterteilung in freiwillig und unfreiwillig autofrei nicht ganz eindeutig ist. So kann zum Beispiel eine Person, welche sich kein Auto leisten kann, gleichzeitig auch nicht den Wunsch verspüren, ein Auto haben zu wollen. Nichtsdestotrotz ist eine Betrachtung zwischen freiwillig und unfreiwillig autofrei weiterhin relevant, wenn es um die Untersuchung von Motiven zur Autolosigkeit geht. Als unfreiwillig autofrei gelten also jene Haushalte und Personen, bei denen finanzielle und/oder gesundheitliche Zwänge eine entscheidende Rolle spielen und des Weiteren die Autolosigkeit nur zu einem geringen Maße in den Alltag und Lebensstil integriert ist. Als freiwillig autofrei gelten die Personen und Haushalte, bei denen keine finanziellen und/oder gesundheitlichen Zwänge für die Autolosigkeit vorhanden sind. Darüber hinaus ist die Entscheidung bewusst getroffen worden, wodurch die Autolosigkeit in einem hohen Maß in den Alltag und Lebensstil integriert ist. Trotzdem können finanzielle Motive auch der freiwilligen Autolosigkeit zugeschrieben werden. (vgl. Preisendörfer & Rinn, 2013 s37)

Das Umweltschuttmotiv wird zweifelsohne in den meisten Studien erwähnt, wenn es um die Autolosigkeit geht. In den meisten Fällen wird jedoch sichtbar, dass dem Um-

weltverhalten nur eine untergeordnete Rolle zugesprochen wird und daher eher ein sekundäres Handlungsmotiv darstellt. (vgl. Delatte et al., 2014; Haefeli et al., 2020; Kühne et al., 2018; Nolan, 2010; Preisendörfer & Rinn, 2013; Saphores & Mitra, 2019) Im Gegensatz dazu scheint in autofreien Wohnprojekten der Umweltschutz eine große Rolle zu spielen, welches jedoch eine Ausnahme darstellt und auf den räumlichen Kontext der autofreien Wohnsiedlung zu beziehen ist. (vgl. Baehler, 2019)

Haefeli et al. (2020) beschreiben drei Motivtypen bei freiwilliger Autolosigkeit, welche sich klar in ihrem Einstellungsprofil voneinander unterscheiden: Diese werden im Folgenden kurz beschrieben:

- Nutzerorientierte Typen: Der Fokus dieser Gruppe liegt auf den Vorteilen, welche die Autolosigkeit mit sich bringt. Im Vergleich zum Auto bietet der öffentliche Verkehr für sie ein hohes Maß an Unabhängigkeit und Flexibilität. Die Nutzung eines Autos wird daher eher als Belastung wahrgenommen, da hohe Preise, lange Staus oder das ständige Suchen nach einem Parkplatz an der Tagesordnung sind.
- Werteorientierte Typen: Charakteristisch für diese Gruppe ist das Empfinden eines persönlichen Verpflichtungsgefühls, so oft wie möglich auf das Auto zu verzichten. Dabei stehen vor allem Umweltargumentationen im Vordergrund, welche durch einen moralischen Appell an sich selber transportiert werden.
- Peer-Group orientierte Typen: Die Peer-Group orientierten Typen richten sich stark nach den ihnen nahestehenden Personen wie Freund:Innen, Kolleg:Innen oder Verwandte. Dabei ist auffällig, dass das persönliche Umfeld dieser Gruppe häufiger den öffentlichen Verkehr benutzt als das von den anderen beiden Gruppen. Der öffentliche Verkehr wird dem Auto außerdem in puncto Unabhängigkeit klar als unterlegen eingestuft, welches einen Unterschied zu den Nutzerorientierten Autolosen darstellt. Auch Werte, wie zum Beispiel das Umweltbewusstsein, stehen bei dieser Gruppe nicht im Vordergrund. (vgl. Haefeli et al., 2020 s79)

Es wird deutlich, dass nutzerorientierte Typen stark von äußerlichen Faktoren beeinflusst werden. Die bauliche Umwelt bildet die Voraussetzungen, ein Leben ohne Auto führen zu können. (Siehe Kapitel 2.2.2) Werte- und Peer-Group orientierte Typen hingegen haben andere Einflussgrößen, auf die im folgenden Kapitel näher eingegangen wird.

2.3 Psychologischer Hintergrund von Autolosigkeit

Das Umsteigen auf klimafreundliche Verkehrsmittel bedarf einer Verhaltensveränderung in der Mobilität bei Menschen, die viel mit dem eigenen Auto unterwegs sind. Wie in Kapitel 2.2.3 deutlich wird, gibt es verschiedene Motivlagen, die ein Leben ohne Auto begründen. Um die Beweggründe der Autolosigkeit vollständig zu verstehen, wird im folgenden Kapitel der psychologische Hintergrund in der Verkehrsmittelwahl näher betrachtet. Dazu werden zunächst bestehende Handlungsmodelle kurz aufgezeigt, bei denen innerpsychische Prozesse die Wahl des Verkehrsmittels bestimmen. Anschließend werden die psychologischen Einflussgrößen dargestellt, auf denen die Handlungsmodelle beruhen.

2.3.1 Ansätze zur Modellierung von Mobilitätsverhalten

Mobilitätsverhalten und die daraus resultierende Wahl des Verkehrsmittels wird durch eine Vielzahl an Faktoren beeinflusst und hängt von individuellen Verhaltensmustern ab. Dazu gehören grundlegende Motive wie die Optimierung des Kosten-Zeit-Aufwandes, aber auch Einstellungen, normative Erwartungen und symbolische Bewertung von Verkehrsmitteln. In den Sozial- und Verhaltenswissenschaften sind verschiedene Handlungsmodelle entwickelt worden, welche das Zusammenwirken von verschiedenen Einflussfaktoren beschreiben. Grundsätzlich lassen sich Theorien zu Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl in aggregierte, verhaltensorientierte und einstellungsorientierte Ansätze einteilen. (vgl. Verron, 1986) Die verschiedenen Erklärungsansätze haben dabei einen unterschiedlichen Fokus. Bei aggregierten und verhaltensorientierten Ansätzen steht vor allem der individuelle Nutzen im Vordergrund, der an objektifizierbaren Größen wie Geld und Zeit betrachtet wird. (vgl. Flade & Wullkopf, 2002 s8; Held, 1982) Verhaltensorientierte Ansätze sind außerdem in erster Linie deskriptiv und beschreiben das Verhalten von Kennwerten. Dabei wird Verkehrsverhalten ohne innerpsychische Prozesse erklärt und das Individuum wird zu einer "austauschbaren Beförderungseinheit". Bei einstellungsorientierten Ansätzen hingegen kommt der Einbeziehung von individuellen Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten eine zentrale Bedeutung zu. (vgl. Flade & Wullkopf, 2002)

Der Bezug auf kognitive bzw. innerpsychische Einflussfaktoren ist dabei charakteristisch. Dazu gehören Einstellungen, Werte, Kontrollüberzeugung und Normen, welche

die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen. (vgl. Hunecke et al., 2002; Verron, 1986) Hierbei wird vor allem die persönliche Wahrnehmung der Umwelt berücksichtigt. Die zentrale Annahme ist dabei, dass die objektive Umwelt das Verhalten nicht direkt beeinflusst, sondern das Mobilitätsverhalten vielmehr von der Wahrnehmung der Umwelt bestimmt wird. Wahrnehmungsprozesse sind individuell unterschiedlich, weshalb jeweilige Verhaltensabsichten und das realisierte Verhalten stark von subjektiven und individuellen Bewertungen abhängt. (vgl. Flade & Wullkopf, 2002 s18) In der Sozialpsychologie haben sich bereits einige Handlungstheorien bewährt, die das Mobilitätsverhalten erklären. Um die Verkehrsmittelwahl aus psychologischer Perspektive zu erklären, haben sich vor allem „die Theorie des geplanten Verhaltens“ von Ajzen (1991) und das „Norm-Aktivations-Modell“ von Schwartz (1997) bewährt. (vgl. Hunecke, 2015 s25; Hunecke et al., 2022) Während Schwartz (1997) die Erklärung vom normorientierten Verhalten fokussiert, stellt Ajzen (1991) hingegen das entscheidungsbasierte Verhalten ins Zentrum.

Das Norm-Aktivations-Modell galt ursprünglich der Erklärung von altruistischem Verhalten, wodurch es in der Umweltpsychologie immer mehr an Bedeutung gewonnen hat. (vgl. Busch-Geertsema et al., 2014) Moralische Verpflichtungen werden dabei als persönliche Norm bezeichnet, welche durch Auslöser getriggert werden und ein neues Verhalten entsteht. (vgl. Klöckner & Blöbaum, 2010) Die grundlegende Motivation des altruistischen Handelns basiert auf der Übereinstimmung von Selbstwahrnehmung und dem eigenen Verhalten. Die persönliche Norm beinhaltet die Selbsterwartung und wird von Personen situationsspezifisch entwickelt, wodurch das Gefühl von moralischer Verpflichtung entsteht. Wenn die Selbsterwartung erfüllt wird, erhöht sich die eigene Selbsteinschätzung, da ein Gefühl von Stolz entwickelt wird. (vgl. Schwartz, 1977)

Die Theorie des geplanten Verhaltens ist eine Erweiterung der Theorie des überlegten Handelns, welche bereits 1980 von Ajzen und Fishbein veröffentlicht wurde. (vgl. Ajzen, 1991) Sie wurde sowohl in quantitativen als auch in qualitativen Verkehrsstudien bereits verwendet. (vgl. Stark & Hössinger, 2015 s181; Heinen & Handy, 2012; E. Pojani et al., 2018) Nach der Theorie des geplanten Verhaltens ist die Wahrscheinlichkeit der Ausführung eines bestimmten Verhaltens in hohem Maße abhängig von der jeweiligen Absicht, dies zu tun. Der entscheidende Faktor dafür ist die individuelle Intention einer Person, welche von Einflussfaktoren wie Einstellungen, Normen, Verhaltenskontrollen und Werten bestimmt wird. (vgl. Ajzen, 1991) Dabei werden auch exter-

ne Faktoren mit in die Theorie integriert, wodurch eine Anwendung auf umweltrelevantes Verhalten möglich ist. Dieses wird nämlich nicht nur durch Individuums-interne, sondern auch durch Individuums-externe Faktoren bestimmt, wie zum Beispiel das Angebot von Alternativen zum Auto. (vgl. Hunecke et al., 2008; E. Pojani et al., 2018)

2.3.2 Psychologische Einflussgrößen

Im Folgenden wird die Wirkung der psychologischen Einflussgrößen auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl erläutert. Tabelle 3 bietet einen Überblick über die eingeführten Begrifflichkeiten.

Einflussgröße	Definition
Kontrollüberzeugung	Subjektive Bewertung einer handelnden Person, das geplante Verhalten auch ausführen zu können
Einstellung	Bewertung zu einem Gegenstand (z. B. Verkehrsmittel)
Normen	Gesellschaftliche Handlungsvorschriften
Werte	Konzeption des Wünschenswerten einer Person

Tabelle 3: Übersicht und Definition der psychologischen Einflussgrößen, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Kapitel 2.3.2

Kontrollüberzeugung

Der Mensch möchte selbstbestimmt handeln, selbstverständlich auch im Verkehr. Verkehrsmittelbezogene Kontrollüberzeugung beschreibt die subjektive Bewertung der Umsetzbarkeit der eigenen Mobilitätsziele im jeweiligen Lebenskontext. Dabei wird die Kontrolle über selbstgesteuerte Verkehrsmittel, wie zum Beispiel dem Auto oder dem Fahrrad, in der Regel höher eingeschätzt als über kollektiv genutzte Verkehrsmittel wie zum Beispiel den öffentlichen Verkehr. Das Individuum sieht mehr Einflussmöglichkeiten auf die Fortbewegung im Raum, wenn es selber fährt, als wenn es von anderen Personen gefahren werden muss. (vgl. Hunecke, 2015 s13) Ein wichtiger Aspekt dabei ist die zeitliche Souveränität. Während der öffentliche Verkehr strickt nach einem Fahrplan fährt, ermöglicht das Auto einen viel größeren Handlungsspielraum. Gleiches gilt auch für das Fahrrad, sofern nur kurze Strecken zu bewältigen sind. Dies kann auch bei Freizeitaktivitäten eine Rolle spielen. Das eigene Auto ermöglicht, die Dauer des Aufent-

halts nach Belieben selber zu bestimmen. Eine Orientierung an feste Abfahrtszeiten entfällt. (vgl. Heine et al., 2001 s87ff)

Der Einfluss der Kontrollüberzeugung auf die Verkehrsmittelwahl ist bereits häufig anhand der “Theorie des geplanten Verhaltens” von Ajzen (1991) untersucht und beschrieben worden. In der Mobilitätsforschung werden Kontrollüberzeugungen am häufigsten als “wahrgenommene Verhaltenskontrolle” beschrieben. (vgl. Bamberg et al., 2003) In der Autonutzung bezieht sie sich auf das Ausmaß, in dem eine Person das Gefühl hat, die Kontrolle über ihre Entscheidung zu haben, ein Auto zu nutzen oder nicht. Eine hohe wahrgenommene Verhaltenskontrolle kann das Gefühl auslösen, das Verkehrsmittel frei wählen zu können, wenn es möglich ist, diese zu nutzen. Eine niedrige wahrgenommene Verhaltenskontrolle hingegen könnte bedeuten, dass die Person das Gefühl hat, dass sie auf das Auto angewiesen ist und andere Transportmittel nicht verfügbar oder nicht praktikabel sind. Das bedeutet: „Personen, die keinen Pkw nutzen, sind subjektiv davon überzeugt, den Pkw auch nicht nutzen zu müssen.“ (Hunecke, 2015 s13)

Einstellungen

Einstellungen resultieren aus gemachten Erfahrungen und können dabei kognitive, affektive und verhaltensbezogene Elemente aufweisen. Grundsätzlich sind Einstellungen zusammenfassende Bewertungen von Gegenständen, Situationen oder Vorstellungen, wobei die eigennutzorientierte Perspektive zum Ausdruck kommt. Inwieweit jeweilige Vorteile und Nachteile eingeschätzt werden, hängt stark von individuellen Erfahrungen ab und unterliegt dabei keiner rationalen Überlegung. (vgl. Hunecke, 2015 s17) Einstellungen sind Ausdruck wertender Positionen, die hinsichtlich ihrer Richtung unterschiedlich ausfallen können. Zum einen können Einstellungen positiv konnotiert sein, zum anderen neutral und letztendlich können sie auch negativ ausfallen. (vgl. Haddock & Maio, 2014) In der Mobilitätsforschung sind Einstellungen größtenteils im Zusammenhang mit der Bewertung unterschiedlicher Verkehrsmittel untersucht worden, wobei die Autonutzung besonders betrachtet wurde. (vgl. Hunecke, 2015 s17)

Steg (2005) identifiziert drei Motive, an denen sich die Bewertung eines eigenen Autos erklären lässt. (vgl. Steg, 2005 s13)

Instrumentelle Motive

Inwieweit ein Verkehrsmittel hilft, die individuellen Verkehrsziele zu erreichen, kennzeichnen die instrumentellen Motive bei der Verkehrsmittelwahl. Dabei stehen vor allem Zeit und Kosten im Vordergrund, welche für die Überwindung der räumlichen Distanz benötigt werden. (vgl. Hunecke, 2015 s17) Charakteristisch für das instrumentelle Motiv ist die rationale Bewertung des nötigen Aufwandes für die Benutzung eines Verkehrsmittels, wobei Vor- und Nachteile von verschiedenen Verkehrsmöglichkeiten gegeneinander abgewogen werden. (vgl. Haddock & Maio, 2014)

Der Besitz eines Autos wird im Allgemeinen als nützlich und praktisch angesehen. Relevante Faktoren für den Autobesitz sind dabei Schnelligkeit, Flexibilität und Komfort, da die Ziele mit dem Auto am schnellsten erreicht werden können, die Nutzung unabhängig ist und immer den eigenen Bedürfnissen angepasst werden kann. (vgl. Steg, 2005; Veldstra et al., 2021)

Affektive Motive

Affektive Motive beschreiben den Erlebnisfaktor bei der Benutzung von Verkehrsmitteln. Der Spaß am Autofahren ist dabei zum Beispiel eine positive Emotion, wodurch die Autobenutzung begünstigt wird. Im Gegensatz dazu stehen negative Emotionen, welche vor allem aus Stresssituationen wie Staus resultieren und dabei einen negativen Einfluss auf die Benutzung des Autos haben. (vgl. Steg, 2005 s13) Hauptsächlich werden positive Gefühle in Bezug auf die persönliche Autonutzung werden von Personen in Verbindung gebracht, die auch häufig mit dem eigenen Auto fahren. Das Auto ist ein Objekt, mit dem Sachen erlebt werden können, es macht Spaß und weckt ein Freiheitsgefühl. (vgl. Veldstra et al., 2021)

Symbolische Motive

Die soziale Identität hat einen Einfluss auf die Bewertung von Verkehrsmitteln. Symbolische Motive beziehen sich auf die soziale Funktion der Mobilität, welche oftmals mit dem sozialen Status einhergehen. (vgl. Hunecke, 2015 s17) Sie haben einen expressiven Charakter und beschreiben einen psychosozialen Mehrwert hinsichtlich eines Verkehrsmittels. (vgl. Schade & Schlag, 2007) Gerade unter Jugendlichen zeigt sich, dass das Auto sehr beliebt ist. Dies liegt zum einen an der Verfügbarkeit von einem bequemen und individuellen Verkehrsmittel, welches unabhängig genutzt werden kann. Zum anderen ist es auch ein wichtiges Statussymbol in der Bezugsgruppe der Gleichaltrigen

und ermöglicht Selbstständigkeit, soziale Teilhabe und das Hineinwachsen in die Erwachsenenrolle. (vgl. Heine et al., 2001 s40) Durch die Wahl eines bestimmten Fahrzeugtyps kann die eigene Identität sowie der reale oder antizipierte Status ausgedrückt werden. (vgl. Veldstra et al., 2021) Das Auto erfüllt die Funktion eines idealtypischen Statusobjektes, da es durch seine Nutzung auf öffentlichen Wegen automatisch ins Blickfeld der Allgemeinheit fällt. Der soziale Status des Besitzers wird dadurch automatisch nach außen repräsentiert. (vgl. Hunecke et al., 2002)

Wie in Abbildung 7 erkennbar, haben vor allem die affektiven Motivationen einen starken Einfluss auf die Autonutzung. Instrumentelle und symbolische Motive hingegen beeinflussen die affektiven Motive, weshalb sie nur einen indirekten Einfluss auf die Autonutzung haben. (vgl. Lois & López-Sáez, 2009; Steg & Tertoolen, 1999; Steg, 2005)

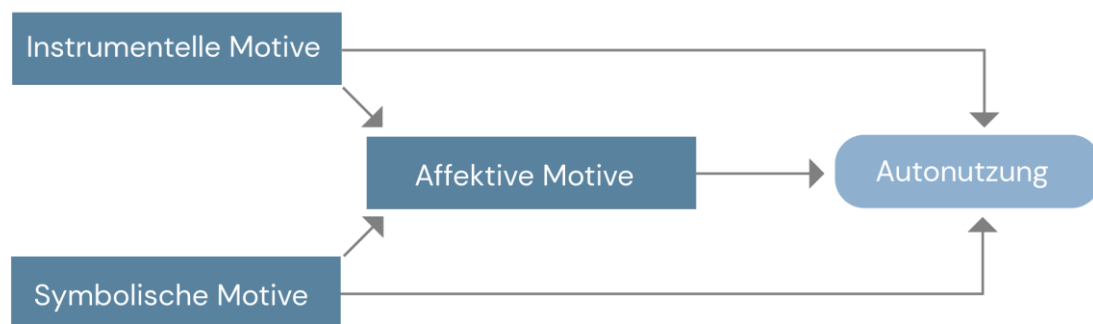


Abbildung 14: Motivationsmodell für private Autonutzung, Quelle: eigene Darstellung, nach Steg & Tertoolen 1999 (Steg & Tertoolen, 1999)

Wenn jemand zum Beispiel das Autofahren als bequem, kostengünstig und sicher ansieht und außerdem das Gefühl hat, dass er mit dem Auto seinen sozialen Status repräsentieren kann, wird er das Autofahren wahrscheinlich als gutes Gefühl bewerten. Ein gutes Gefühl wiederum erhöht die Wahrscheinlichkeit der Autonutzung. Im Gegensatz dazu können zum Beispiel aber auch Verkehrsstaus das affektive Erlebnis beim Autofahren verschlechtern, was eine Reduzierung der Autonutzung bedeuten kann. (vgl. Veldstra et al., 2021)

Normen

Normen beziehen sich auf die Erwartungen von individuell relevanten Personen und Gruppen. Sie sind Handlungsvorschriften und haben einen verpflichtenden “Soll”-Charakter, wodurch angemessenes und unangemessenes Verhalten zum Ausdruck kommt. (vgl. Hunecke, 2015 s20) Normen geben mehr oder weniger verbindliche, allgemein geltende Vorschriften für menschliches Handeln und können dabei als Spezifikation allgemeiner soziokultureller Wertvorstellungen aufgefasst werden. (vgl. Peuckert, 1992 s217) In der Sozial- und Verkehrspsychologie spielen vor allem soziale und persönliche Normen eine Rolle.

Soziale Norm

Eine soziale Norm beschreibt, was übereinstimmend gefühlt, gedacht und erwartet wird. Sie ist als Regel mit Verbindlichkeitsgrad in Gruppen zu verstehen und bezieht sich somit auf das Verhalten und Denken einer Person. (vgl. Six, 2021) Menschliches Handeln wird durch soziale Normen gesteuert, wobei jedoch keine Bindung an geltende Gesetze existiert. Dadurch kann individuelles Verhalten gewissermaßen eingeschränkt werden, da eine Struktur und Ordnung in der Gesellschaft durch soziale Normen definiert wird. (vgl. Hewstone & Martin, 2014) Soziale Normen können dabei zwischen injunktiven und deskriptiven Normen unterschieden werden.

Menschen neigen zu der Annahme, dass die Mehrheit vernünftige Entscheidungen trifft. Deskriptive Normen können individuelle Handlungen beeinflussen, da sie widerspiegeln, was angemessen und vernünftig ist. Dabei haben sie auch einen Einfluss auf Sichtweisen der Menschen auf das Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft, zum Beispiel durch die Definition der Bedeutung von Autonutzung und Autobesitz in Bezug auf den sozialen Status einer Person. (vgl. Hunecke, 2015 s19f) So ist zum Beispiel das Autofahren derzeit noch eine starke deskriptive Norm, da die Mehrheit ein eigenes Auto bevorzugt, was andere Menschen dazu veranlassen könnte, ein privates Fahrzeug zu kaufen beziehungsweise Kampagnen zur Reduzierung der Autonutzung zu ignorieren. Auch die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln kann zu einer deskriptiven Norm werden, wenn eine Person zum Beispiel glaubt, die Mehrheit ihrer Nachbarschaft mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fährt, anstatt ein Auto zu benutzen. (vgl. Veldstra et al., 2021)

Injunktive soziale Normen hingegen spiegeln die inhaltlichen Erwartungen einer Gruppe wieder. Sie sind ungeschriebene Regeln dafür, was eine Person glaubt, dass andere von ihr in einer bestimmten Situation erwarten. (vgl. Cialdini et al., 1991) Menschen befolgen injunktive Normen, um soziale Anerkennung zu erhalten oder soziale Missbilligung zu vermeiden. Im Gegensatz zu deskriptiven Normen sagen injunktive Normen nicht nur, was in einem bestimmten Moment das Richtige ist, sondern sie signalisieren auch, dass Normverstöße mit sozialen Sanktionen verbunden sind, während normatives Verhalten mit sozialen Belohnungen verbunden ist. Wenn eine injunktive Norm verletzt wird, kann eine soziale Konsequenzen für das Individuum haben, wie zum Beispiel durch eine negative Beurteilung der unmittelbaren Gemeinschaft. (vgl. Hunecke, 2015 s19f; Veldstra et al., 2021)

Persönliche Norm

Die persönliche Norm ist eine Sonderform der sozialen Norm und bezieht sich auf die Selbsterwartung an das eigene Verhalten in einer bestimmten Situation. Gefühle und moralische Verpflichtungen sind dabei die Haupttreiber, wobei sich dieses in den meisten Fällen individuell unterscheiden. (vgl. Schwartz, 1977 s227ff) Im Bereich der Verkehrsforschung wird vor allem der Einfluss von umweltbezogenen Normen auf die Verkehrsmittelnutzung untersucht. Dabei wird der Motivationsaspekt des Umweltbewusstseins als personale ökologische Norm operationalisiert. Diese beschreibt das Gefühl einer moralischen Verpflichtung, das eigene Mobilitätsverhalten nachhaltig zu gestalten. Im Mobilitätsbereich sind sie weitgehend an den Werten des Umwelt- und Klimaschutz ausgerichtet. (vgl. Hunecke, 2015 s20)

Die Ausprägung der persönlichen Norm erfolgt hauptsächlich durch die Internalisierung von sozialen Normen im Kindesalter sowie mit abnehmender Stärke auch im weiteren Lebensverlauf. (vgl. Thøgersen, 2002) Im Gegensatz dazu bezieht sich die soziale Norm bei der Verkehrsmittelwahl nicht so stark auf ökologische Aspekte, sondern fokussiert sich vielmehr auf Erwartungen hinsichtlich des sozialen Status in der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel. (vgl. Hunecke, 2015 s20)

Werte

Werte stellen Kriterien und Maßstäbe dar, an denen das eigene Handeln sowie Dinge und Personen des sozialen Umfeldes beurteilt werden. Im Gegensatz zu Einstellungen beziehen sich Werte jedoch nicht auf konkrete Gegenstände oder Situationen, sondern

strukturieren allgemein die Lebensziele und Weltsicht einer Person. (vgl. Hunecke, 2015 s23) Sie sind somit individuell unterschiedlich und jede Person verfügt über eine eigenständige Ausprägung von Wertvorstellung. (vgl. Beckers, 2018 s507ff)

Bei der Frage nach dem Verzicht auf ein eigenes Auto werden vier Werten besondere Bedeutung zugeschrieben. (vgl. Veldstra et al., 2021)

- Biosphärische Werte: Menschen mit biosphärischen Werten lassen sich am einfachsten für umweltfreundliches Verhalten motivieren. Sie sind sehr daran interessiert, ihre Umweltauswirkungen zu verringern und die Umwelt und die natürlichen Ressourcen zu schützen. Umweltfreundliches Handeln geht dabei oft mit persönlichem Verzicht einher. (vgl. Preisendörfer & Rinn, 2013) So würde zum Beispiel auf das eigene Auto verzichtet werden, damit die Umwelt geschützt wird, obwohl es Nachteile, Schwierigkeiten und gegebenenfalls Kosten mit sich bringt.
- Altruistische Werte: Menschen, die stark altruistische Werte vertreten, sind sehr daran interessiert, das Wohlergehen anderer zu verbessern. Sie würden beispielsweise auf den Besitz eines Autos verzichten, um anderen zu helfen, vielleicht um Grünflächen für soziale Aktivitäten zu schaffen, anstatt sie für das Parken von Autos zu nutzen.
- Egoistische Werte: Menschen mit starken egoistischen Werten werden vor allem dann umweltfreundlich handeln, wenn es ihnen finanzielle Vorteile bringt oder ihren Status verbessert. So wird zum Beispiel auf das eigene Auto verzichtet, wenn damit Kosten gespart werden und die Mobilitätsbedürfnisse auch ohne Auto befriedigt werden können.
- Hedonistische Werte: Menschen, die hedonistische Werte vertreten, haben das Hauptanliegen, Vergnügen und Spaß zu maximieren. Umweltfreundliches Handeln findet dann statt, wenn es Spaß macht. Die Reduzierung der eigenen Autonutzung ist erstmals mit einer großen Umstellung verbunden und wenig mit Spaß. Dadurch ist es schwierig, Menschen mit stark hedonistischen Werten zum Verkauf des eigenen Autos zu ermuntern. (vgl. Veldstra et al., 2021)

Während die egoistischen und hedonistischen Werte vor allem darauf abzielen, persönliche Vorteile zu erzielen, sind die Ziele von biosphärischen und altruistischen Werten jenseits des Individuum zu verorten. (vgl. Schwartz, 1977) Werte haben aufgrund ihrer

Orientierungsfunktion nur einen indirekten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Jedoch können sie einen vorgeschalteten Einfluss auf Normen und Einstellungen haben, welche wiederum besser zur Erklärung von Mobilitätsverhalten geeignet sind als Werte. (vgl. Hunecke, 2015 s24)

2.4 Autolosigkeit im Lebenslauf

In Anbetracht des Klimawandels müssen mehr Menschen auf klimafreundliche Verkehrsmittel umsteigen, wofür es eine Verhaltensänderung bedarf. (vgl. Kapitel 1.1) Mobilitätsverhalten kann dabei auf verschiedene Art und Weisen betrachtet und erklärt werden. Zum einen über Individuums-interne Faktoren und zum anderen über Individuums-externe Faktoren. Durch eine Wiederholung von methodisch ähnlichen Erhebungen, wie zum Beispiel einem Mobilitätspanel, können Veränderung von ökonomischen, sozialen und räumlichen Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten analysiert werden. Zwar können so zeitliche Querschnittsdaten für bestimmte Personengruppen miteinander verglichen werden, jedoch fehlen Aussagen zur Veränderung von individuellem Mobilitätsverhalten. Eine Betrachtung von individuellen Lebensläufen auf verschiedenen Ebenen ermöglicht eine Betrachtung von Ursache-Wirkungs-Zusammenhängen zwischen der Mobilität und ihren internen sowie externen Einflussfaktoren. (vgl. Holz-Rau & Scheiner, 2015 s4f) Folgendes Kapitel beinhaltet aus diesem Grund einen theoretischen Überblick über den Einfluss von Gewohnheiten und Lebensereignissen auf die Verkehrsmittelwahl und schließt mit dem Konzept der Mobilitätsbiografien ab, welches einen analytischen Rahmen für die Erklärung der Wechselwirkung zwischen äußeren Strukturbedingungen und individuellen Handlungen liefert. (vgl. Lanzendorf, 2003)

2.4.1 Gewohnheiten und Habitualisierung

Ein zentrales Bedürfnis des Menschen nach Mobilität. Die tägliche Ausführung von Mobilität lässt individuelles Verhalten schnell zur Gewohnheit werden, wie zum Beispiel bei der Wahl des Verkehrsmittels. (vgl. Hunecke, 2015 s34) Unter Gewohnheiten versteht man erlernte Verhaltenssequenzen, die automatisch und unbewusst bei bestimmten Hinweisreizen abgerufen werden. (vgl. Stroebe, 2007 s255) Im Englischen werden dabei die Wörter „routine“ und „habit“ oftmals als Synonym verwendet. Dabei werden „routines“ eher als allgemeineres Konzept verstanden und beziehen sich dabei

eher auf organisatorische Elemente, wie zum Beispiel die Morgenroutine mit Kaffee und Zeitung. Der Begriff „habit“ bezieht sich hingegen mehr auf konkretes Verhalten, welches durch bestimmte Situationen ausgelöst wird. Im deutschen Sprachgebrauch werden die beiden Wörter als „Gewohnheit“ übersetzt. Der Begriff „Habit“ wird nur im Bereich der Forschung verwendet. (vgl. Busch-Geertsema, 2017 s41)

Gewohnheiten bilden sich aus bewussten Handlungen, die sich bei mehrmaliger Wiederholung in automatisches Verhalten umwandeln. Durch die Etablierung einer Gewohnheit können auch Änderungen in der Einstellung vorkommen, weshalb sie im Verkehrsbereich eine entscheidende Rolle spielen. Hat sich das Verhalten erst mal als Gewohnheit etabliert, werden auch weniger Informationen zu anderen Verkehrsmitteln herangezogen. Dabei charakterisieren wiederkehrende Zielorte und langfristig verfügbare Verkehrsmittel das Mobilitätsverhalten. (vgl. Holz-Rau & Scheiner, 2015 s8) Außerdem wird das eigene Verhalten weniger an äußere Faktoren angepasst, wie zum Beispiel das Wetter. Mobilitätsentscheidungen, welche nicht einer Gewohnheit unterliegen, erfordern die komplexe Anwendung von Denkmustern, um eine Entscheidung zu treffen. (vgl. Aarts et al., 1997) Das wird zum Beispiel bei Menschen deutlich, die jeden Tag mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, egal zu welcher Jahreszeit und bei jedem Wetter. Gewohnheitsmäßiges Verhalten oder frühere Erfahrungen, wie zum Beispiel eine ausgeprägte Autonutzung, können jedoch den Übergang zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten erschweren. (vgl. Veldstra et al., 2021)

Auch in anderen Facetten der Sozialpsychologie lässt sich der Einfluss von Gewohnheiten und Routinen wiederfinden. Darunter fallen die bereits angesprochenen individuellen Werte und gesellschaftlichen Normen. (vgl. Kapitel 2.3) Gewohntes Handeln spielt auch eine Rolle in Sozialisationsprozessen aus individual-biographischer Perspektive, wie zum Beispiel an die Gewöhnung des Autos in der Kindheit. (vgl. Busch-Geertsema, 2017 s45; vgl. Döring, 2015 s30) Der Mensch entwickelt im Laufe seines Lebens eine Mobilitätspersönlichkeit, die vor allem durch die Familienmitglieder in den ersten Lebensphasen geprägt ist. Das Fundament für mobilitätsbezogene Einstellungen und Werte wird daher bereits in der Kindheit gelegt. Räumliche und soziale Strukturen beeinflussen im weiteren Verlauf des Lebens das Mobilitätshandeln, was wiederum zu einer Veränderung der mobilitätsbezogenen Persönlichkeit führen kann. (vgl. Döring, 2015 s31) Neue Zielvorstellungen und Prioritäten im Leben abseits der Mobilität werden dabei oftmals von Lebensereignissen hervorgerufen.

2.4.2 Lebensereignisse

In jedem Leben passieren Ereignisse, nach denen alltägliche Handlungsweisen nicht mehr wie gewohnt ausgeführt werden. Es wird in verschiedenen Wissenschaftsdisziplinen von “kritischen Lebensereignissen” gesprochen, die als Auslöser von Stress betrachtet werden, der von dem betroffenen Individuum bewältigt werden muss. Stress ist dabei umso stärker, je mehr das Ereignis das Leben der Person verändert. Lebensereignisse können sowohl positiv (z. B. Heirat) und negativ (z. B. Trennung) konnotiert sein. (vgl. Filipp, 2007 s359ff)

Filipp (2007) definiert zehn Merkmale, die den Begriff “kritisches Lebensereignis” näher beschreiben sollen. Diese wurde von Schuppan (2020) wie folgt zusammenfasst:

1. “Bedrohung des Person-Umwelt-Gefüges: Lebensereignisse erschüttern die Beziehung zwischen Person und Umwelt und erfordern eine Neuordnung der Beziehung.
2. Wirkungsgrad: Lebensereignisse sind kritischer, wenn sie in mehrere Lebensbereiche hineinwirken.
3. Zielrelevanz: Kritische Lebensereignisse verhindern die Erreichung von Zielen und können einen Verlust der Handlungsorientierung bedeuten.
4. Affektiver Gehalt: Kritische Lebensereignisse können starke Emotionen auslösen, wie z. B. Trauer, Schuld oder Scham.
5. Kontrollierbarkeit: Entziehen sich Lebensereignisse der Einflussmöglichkeit und damit Kontrollierbarkeit in ihrem Ausmaß, werden sie eher als kritisch wahrgenommen.
6. Vorhersehbarkeit und Erwartungshorizont: Sind Lebensereignisse nicht vorherseh- oder erwartbar und überraschend, werden sie eher als kritisch wahrgenommen.
7. Nonnormativität: Treten Lebensereignisse ein, die abseits der Norm sehr selten vorkommen und eine vergleichbare Gruppe weniger betroffen ist, werden sie eher als kritisch wahrgenommen.
8. Selbstwertbezug: Stellt ein Lebensereignis den Wert der eigenen Person infrage oder werden identitätsstiftende Wissensselemente bedroht, wird es eher kritisch wahrgenommen.

9. Entwicklungsbezug: Werden Erinnerungen an frühere Ereignisse reaktiviert, die zudem möglicherweise nicht verarbeitet wurden, wird ein Lebensereignis eher als kritisch empfunden.

10. Self-in-other: Lebensereignisse sind kritisch, wenn eine Person verloren wird, die Teil des Selbst geworden ist, was zudem zu Isolation und Vereinsamung führen kann, wenn ein sozialer Rückhalt fehlt.” (Schuppan, 2020 s57) (vgl. Philipp, 2007 s360ff)

Lebensereignisse, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen, werden in der Mobilitätsforschung oftmals als sogenannten “Schlüsselereignissen” (im englischen “key event”) bezeichnet. (vgl. Lanzendorf, 2003) Diese beziehen sich auf einen konkreten Zeitpunkt im Leben und können Übergänge im Mobilitätsverhalten auslösen. Konkrete Änderungen können entweder vor, mit oder unmittelbar nach dem Lebensereignis auftreten, da sie an einen Lernprozess mit längerfristigen Erfahrungen gebunden sind. (vgl. Holz-Rau & Scheiner, 2015 s11; Schuppan, 2020) Die Auswirkung von Lebensereignissen auf die Verkehrsmittelwahl wurde bereits in vielen Studien untersucht. Eine übersichtliche Sammlung an Studien zu diesem Themenkomplex wurden von Schoenduwe et al. (2015) zusammengestellt und in drei Kategorien unterteilt:

Studien zu ...

1 ... beruflichen Schlüsselereignissen, wie zum Beispiel der Arbeitsplatzwechsel in Verbindung mit einem Umzug.

2 ... haushaltsbezogenen Schlüsselereignissen, wie etwa die Geburt eines Kindes und eine daraus folgende Änderung der Haushaltsgröße.

3 ... weiteren wichtigen Schlüsselereignissen, wie zum Beispiel dem Führerscheinwerb oder der Wirkung von Interventionen in der Verkehrsplanung. (vgl. Schoenduwe et al., 2015 s101)

Berufliche Schlüsselereignisse treten oft in Verbindung mit einem Umzug und einer Veränderung der alltäglichen Wege zusammen. Erfolgt der Umzug in die Stadt, nehmen Pendelstrecken ab, während ein Umzug aus dem Zentrum in die Vorstadt diese verlängert.(vgl. Nobis & Kuhnimhof, 2018) Ein Jobwechsel erhöht die Wahrscheinlichkeit für den Besitz eines Autos, da dieser nicht selten mit einer Einkommenssteigerung und Reduktion der verfügbaren Zeit auftritt. (vgl. Prillwitz et

al., 2006) Steigende Wegelängen und eine Verringerung der zeitlichen Ressourcen führen zu einer Flexibilisierung der Arbeitswelt, wodurch oft die Notwendigkeit nach einem Auto hervorgerufen wird. (vgl. Müggenburg, 2017) Vor allem der Einstieg in das Berufsleben hat einen großen Einfluss auf den Autobesitz und macht ihn wahrscheinlicher. (vgl. Harms et al., 2007) Nach der Anschaffung eines Autos wird dies auch von ehemaligen öffentlichen Verkehrsnutzer: Innen vermehrt genutzt, wodurch neben dem Besitz auch die generelle Autonutzung ansteigt. Der Wandel des Autos vom Luxusgut zu einer Notwendigkeit ist in dieser Lebensphase besonders ausgeprägt. (Rau & Manton, 2016) Arbeitslosigkeit und Ruhestand hingegen sind mit einem Rückgang des Autobesitzes verbunden, wobei die Auswirkungen der Arbeitslosigkeit am größten sind. (vgl. Dargay & Hanly, 2007; Prillwitz et al., 2006)

Haushaltsbezogene Schlüsselereignisse können sich ebenfalls auf den Autobesitz auswirken. (vgl. Schoenduwe et al., 2015 s101) Eine Analyse von Dargay & Hanly (2007) des britischen Haushaltspanels bestätigte, dass wenn ein Erwachsener den Haushalt verlässt, sich der Autobesitz bei etwa einem Drittel der Haushalte verringert. Im Gegensatz dazu nimmt der Autobesitz bei etwa einem Drittel der Haushalte zu, wenn die Zahl der Erwachsenen zunimmt. Etwa ein Viertel der Haushalte ändert den Autobesitz zwischen zwei aufeinanderfolgenden Jahren im Zusammenhang mit einem Umzug oder Arbeitsplatzwechsel. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass Arbeitslosigkeit und Pensionierung mit einer Verringerung des Autobesitzes einhergehen. (vgl. Dargay & Hanly, 2007)

Inwieweit sich Schlüsselereignisse auf das Mobilitätsverhalten beziehungsweise die Verkehrsmittelwahl beziehen, hängt von individuellen Umständen und Gegebenheiten ab. Lanzendorf (2010) identifiziert vier Faktoren, die nach einem Lebensereignis Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben: Mobilitätsressourcen, Bauliche Umwelt, Qualität der Verkehrsmittel und eine Gruppe von Zwischenvariablen, die die anderen genannten Faktoren beeinflussen. (vgl. Abbildung 8) Die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, wie zum Beispiel dem eigenen Auto, hängt oft von finanziellen Ressourcen ab. Lebensereignisse können finanzielle und zeitliche Ressourcen verändern und das Aktivitätsmuster modifizieren. Die bauliche Umwelt hat einen Einfluss auf das Aktivitätsmuster und ist ein wichtiger Faktor im Mobilitätsverhalten. Der Standort von potenziellen Reisezielen und die Verfügbarkeit von verschiedenen Verkehrsmitteln bestimmt die Zugänglichkeit von Orten, wodurch das Mobilitätsverhalten grundlegend bestimmt wird.

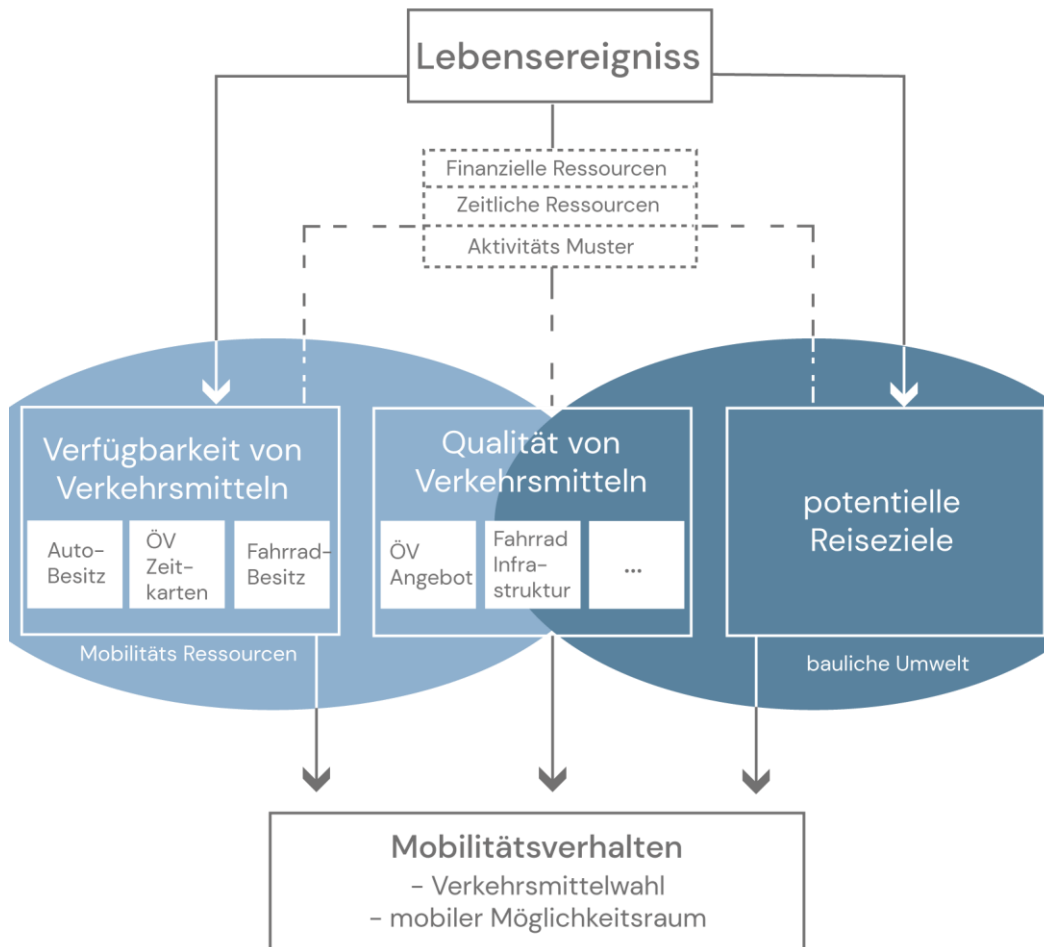


Abbildung 15: Modell zur Erklärung von Lebensereignisse auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl, Quelle: eigene Darstellung, nach Lanzendorf 2010 s18

Die Qualität der Verkehrsmittel beeinflusst Mobilitätsverhalten nach einem Lebensereignis ebenfalls. Darunter spielen auch Präferenzen und Routinen eine entscheidende Rolle bei der persönlichen Wahrnehmung und Bewertung der einzelnen Verkehrsmittel. Lanzendorf (2010) führt hierzu ein anschauliches Beispiel an: Eine frisch gewordene Mutter kauft sich ein Auto, da sie aufgrund des Kleinkindes viel transportieren muss. Eine andere Mutter hingegen argumentiert, dass sie beim Autofahren durch das Kind abgelenkt ist und deshalb auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigt, da sie Angst hat, einen Unfall zu verursachen. Eine dritte Mutter wiederum argumentiert, dass das Kleinkind viel frische Luft benötigt, weshalb sie auch auf langen Strecken zu Fuß geht. Aus diesem Beispiel wird deutlich, dass das Mobilitätsverhalten teilweise durch das Ergeb-

nis von individuell unterschiedlichen Wahrnehmungen in Bezug zu den verschiedenen Verkehrsmitteln beeinflusst wird. (vgl. Lanzendorf, 2010 s18ff)

Clark et al. (2015) untersuchte den Prozess zwischen einem Lebensereignis und dem konkreten Prozess einer potenziellen Änderung des Autobesitzes. Er schlägt einen theoretischen Rahmen vor, der die Schlüsselemente verdeutlicht, die bei der Änderung von Autobesitz wirken. Eine Änderung der Haushaltsumstände führt zu einem Zustand von "Stress", der eine Diskrepanz zwischen der Zufriedenheit des gegenwärtigen Zustandes und einem wünschenswerten alternativen Zustand auslöst. Das Mobilitätsverhalten wird dadurch an die neuen Umstände angepasst. (vgl. Abbildung 9)

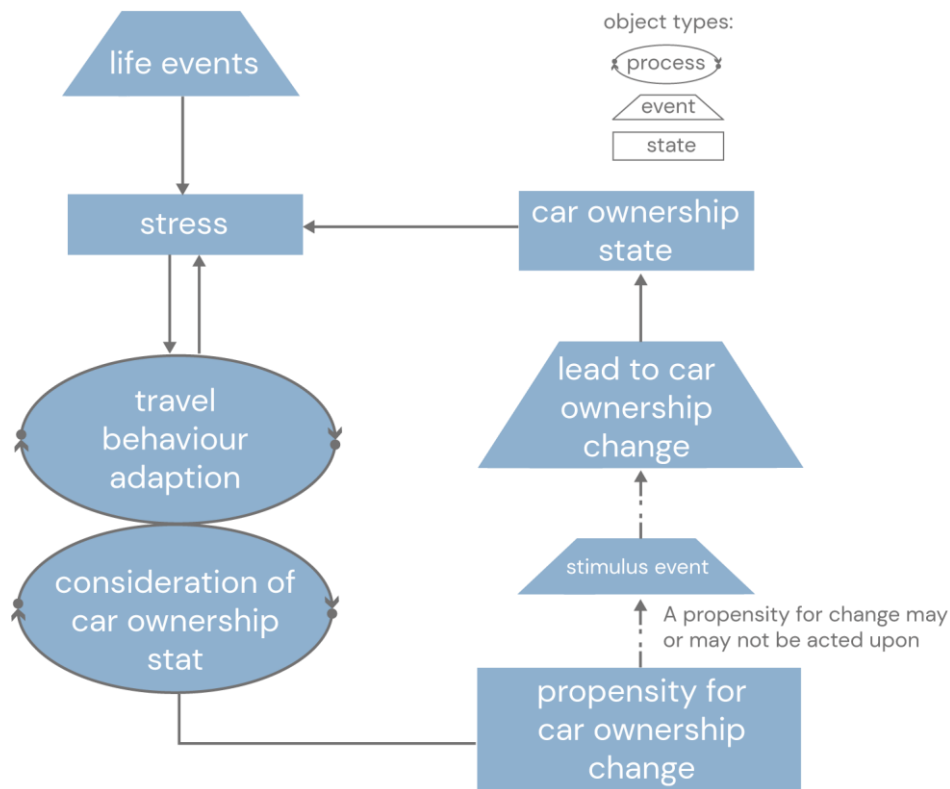


Abbildung 16: Modell zur Erklärung des Prozesses beim Zustandswechsel von Autobesitz, Quelle: eigene Darstellung, nach Clark et al. 2015

Zum Beispiel werden öffentliche Verkehrsmittel ausprobiert, wodurch der eigene Autobesitz infrage gestellt wird. Diese Überlegungen führen zu einer Überprüfung des aktuellen Autobesitzzustandes und löst gegebenenfalls einen Wechsel aus. Der Kauf oder Verkauf eines Autos wird dabei oft von einer Situation mit besonders positiven oder negativen Effekt auf die aktuellen Überlegungen begleitet. Diese Impulsereignisse, wel-

che meist kleinerer Natur sind, besitzen das Potenzial, ein Auto zu kaufen beziehungsweise zu verkaufen, wenn ein Zustandswechsel im Autobesitz angestrebt ist. (vgl. Abbildung 9)

2.4.3 Das Konzept der Mobilitätsbiografien

Die in Kapitel 2.4.1 angesprochene Bedeutung von Gewohnheiten verdeutlicht die Notwendigkeit einer Längsschnitt Perspektive, damit Mobilitätsverhalten retrospektiv betrachtet werden kann. Zwar existieren im Bereich der Psychologie, Soziologie und der Erziehungswissenschaften eine Vielzahl an Forschungsbemühungen bei denen der Lebensverlauf beachtet wird, jedoch gibt es diesbezüglich vergleichsweise wenig Ansätze im Bereich der Mobilitätsforschung. (vgl. Busch-Geertsema, 2017 s50)

Ein wichtiger Ansatz wurde erstmals von Lanzendorf (2003) publiziert, als er den theoretischen Rahmen von Mobilitätsbiografien vorstellte. Dabei bedient sich Lanzendorf (2003) am Life-Style-Concept von Salomon (1980) wodurch Interdependenzen zwischen kurzfristigen Mobilitätsentscheidungen und langfristigen biografischen Prozessen veranschaulicht werden können. Mobilität ist eine Alltagspraxis, die größtenteils durch Gewohnheiten und Routinen geprägt ist. (vgl. Kapitel 2.4.1) Dies führt zu einem zeitlich relativ stabilen Fortbewegungsmuster, in dem Mobilität nicht das Produkt bewusster Entscheidungsprozesse der Individuen ist, sondern vielmehr als unterbewusstes Handeln reflektiert wird. Dabei können Ereignisse im Lebenslauf, wie etwa der Arbeitsplatzwechsel oder die Veränderung der Familiensituation, ausschlaggebend für eine Unterbrechung der Kontinuität sein, wodurch das Mobilitätsverhalten adaptiert wird. (vgl. Lanzendorf, 2003) Große Bedeutung werden dabei den mittelfristig stabilen Phasen im Mobilitätsverhalten zugeschrieben, da diese von Gewohnheit geprägt sind. Das Eintreten von prägnanten Lebensereignissen können diese Phasen unterbrechen und so Gewohnheiten verändern. (vgl. Scheiner, 2007) Das Konzept der Mobilitätsbiografien unterscheidet drei unterschiedliche Dimensionen, welche sich gegenseitig beeinflussen. (vgl. Abbildung 10)

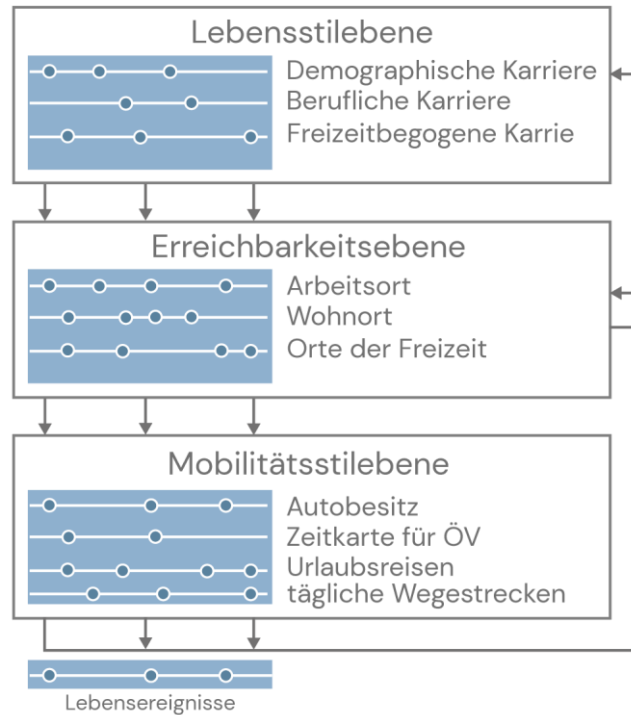


Abbildung 17: Mobilitätsbiografienansatz, Quelle: eigene Darstellung, nach Lanzendorf 2003

Lebensstilebene

Die Lebensstilebene (engl. „Lifestyle Domain“) beinhaltet den Einfluss der Umwelt auf den Lebenslauf eines Individuums. Darunter fallen soziale, kulturelle und politische Gegebenheiten, die in Form eines biografischen Ereignisses den sogenannten Life Events, (vgl. Kapitel 2.4.2) im Lebenslauf vorkommen. Vereinfacht gesagt fällt in die Lifestyle Domain einerseits die Haushaltsbiografie und zum anderen die Beschäftigungsbiografie.

Die Haushaltsbiografie deckt verschiedene Aspekte ab, wie zum Beispiel die Haushaltsgröße, welche einen Einfluss auf Mobilitätsverhalten und Autobesitz hat. Je mehr fahrberechtigte Personen in einem Haushalt leben, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass mindestens ein Auto zur Verfügung steht. (vgl. Prillwitz et al., 2006; Kühne et al., 2018) Auch die Geburt eines Kindes stellt viele neue Anforderungen an Mobilität, welches sich unter Umständen auf den Autobesitz auswirken kann. (vgl. Holz-Rau & Scheiner, 2015) Andere Aspekte spielen in der Haushaltsbiografie ebenfalls eine Rolle, wie zum Beispiel der Auszug aus dem Elternhaus oder heranwachsende Kinder. (vgl. Müggenburg, 2017) Fragestellungen wie zum Beispiel der Beginn oder das Ende der Ausbildung mit einem anschließenden Eintritt in das Berufsleben sind auch Bestandteil der Beschäftigungsbiografie. Der Start in den Arbeitsmarkt geht dabei häufig mit Ver-

änderungen im Mobilitätsverhalten und der Autonutzung einher. (vgl. Fujii et al., 2009) Der Anfang einer Arbeitslosigkeit hingegen markiert oft eine geringere Nutzung. Im Renteneintritt verändert sich das Mobilitätsverhalten, denn der Wegfall des täglichen Arbeitsweges führt zu einer geringeren Autonutzung. (vgl. Müggenburg, 2017) Dies ist ebenfalls zu häufig beobachten, wenn Menschen arbeitslos werden. (vgl. Prillwitz et al., 2006)

Neben objektiven Merkmalen wie Einkommen, Alter oder Haushaltsstruktur spielen auch subjektive Merkmale, wie zum Beispiel die persönliche Einstellung zu Mobilität und Freizeit eine Rolle. Hierbei ist die Phase der Kindheit und Jugend hervorzuheben, da sie durch besondere Sozialisationsprozesse bestimmt ist. Dabei stellt für Kinder die Verkehrsmittelwahl nur einen weiteren Kulturaspekt dar, den sie lernen. Das Mobilitätsverhalten wird zunächst von den Eltern geprägt. Die Nutzung von alltäglichen Verkehrsmitteln ist dabei ein routiniertes Verhalten, sodass zum Beispiel die Autonutzung schon in der Jugend zur Gewohnheit wird, da die Eltern alles damit erledigen. (vgl. Welsch, 2015 s202) Während des Heranwachsens etabliert sich ein prägender, mobilitätsbezogener Lebensstil, welcher den persönlichen Umgang mit Mobilität langfristig festlegt. (vgl. Tully & Baier, 2006)

Erreichbarkeitsebene

Die Erreichbarkeitsebene (engl. „Accessibility Domain“) beschreibt die Erreichbarkeit von räumlichen und physischen Zielen, womit sie die äußere Rahmenbedingung für Mobilitätsverhalten darstellt. Im Kern geht es um die räumliche Verteilung der Lebenswelt und die Auswirkungen auf das individuelle Mobilitätsverhalten. Dabei ist vor allem die Entfernung zwischen Arbeitsplatz und Wohnort von Bedeutung.

Aus diesem Grund spielen vor allem Wohnungsumzüge als spezifische Schlüsselereignisse im Lebenslauf eine wichtige Rolle, da die äußeren Rahmenbedingungen für Mobilitätsverhalten verändert werden. Durch einen neuen Wohnort ändern sich Distanzen zu persönlich relevanten Orten, wobei die gebaute Umwelt neue Erreichbarkeiten definiert. Dies kann zu einer Unterbrechung von Gewohnheiten führen, weil Personen für einen Moment bewusst über das eigene Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl reflektieren müssen. Gebrochene Verhaltensroutinen und die Notwendigkeit einer Umorientierung können sich dabei auf den Autobesitz auswirken. (vgl. Bamberg, 2006) Wohnstandortverlagerungen sind insbesondere dann relevant, wenn sie nicht nur mit Veränderungen des konkreten räumlichen Umfelds einhergehen, sondern sich der Raumtyp än-

dert. Damit sind vor allem Umzüge aus der Stadt in ländliche beziehungsweise suburbane Gebiete gemeint und umgekehrt der Umzug vom Land in die Stadt. (vgl. Scheiner, 2005)

Es ist jedoch nicht ganz klar, inwieweit Haushalte selbst ihr räumliches Umfeld nach den eigenen Mobilitätsbedürfnissen anpassen. (vgl. Holz-Rau & Scheiner, 2015 s5) Menschen, die ohne Auto leben wollen, werden auch dort hinziehen, wo die räumlichen Strukturen ein autofreies Leben ermöglichen. Im Gegensatz dazu wird eine stark autoorientierte Person nur wenig Wert auf den öffentlichen Nahverkehr legen, sondern vielmehr auf die Verfügbarkeit von Parkplätzen vor der eigenen Haustür achten. (vgl. Jarass, 2012 s34) Ein Wohnungswechsel wird außerdem oftmals mit Ereignissen in anderen Lebensbereichen ausgelöst und begleitet, wie zum Beispiel der Änderung der Haushaltsgröße. Auch Umweltveränderungen von anderen äußeren Rahmenbedingungen können das Mobilitätsverhalten beeinflussen, wie zum Beispiel Öffnungszeiten und Fahrpläne. (vgl. Lanzendorf, 2003) Auch der Ausbau einer Bahnstrecke oder die Einführung von Homeoffice können jeweilige Mobilitätsentscheidungen begünstigen oder hinterfragen. (vgl. Holz-Rau & Scheiner, 2015 s5)

Mobilitätsstilebene

Die Mobility Domain beschreibt grundsätzlich das Verkehrsverhalten eines Individuums. Sie umfasst alle Entscheidungen und Veränderungen im Leben, die unmittelbar mit Mobilität zusammenhängen. Biografische Ereignisse in der Mobility Domain können als “Mobility Milestones” bezeichnet werden. (vgl. Rau & Manton, 2016) Diese können zum Beispiel durch den Kauf eines Autos, die Ablegung der Führerscheinprüfung oder den Erwerb einer Dauerkarte für den öffentlichen Verkehr im Lebenslauf vertortet werden. Neben materiellen Dingen können aber auch das Lernen von Fertigkeiten wie zum Beispiel das Laufen oder Fahrrad fahren als Mobility Milestones betrachtet werden. Man könnte auch sagen, dass Mobility Milestones Mobilität erst ermöglichen, beziehungsweise vereinfachen. Das eigene Auto oder Fahrrad ermöglicht es, vorhandene Infrastruktur zu nutzen. (vgl. Prillwitz et al., 2006)

2.5 Zwischenfazit für die weitere Forschung

Abschließend werden im Folgenden die wesentlichen Erkenntnisse aus Kapitel 2 herausgearbeitet und für die weitere Forschung gegenübergestellt. Wie in Kapitel 1.2 beschrieben ist das übergeordnete Ziel der Arbeit herauszufinden, *warum Menschen auf ihr eigenes Auto verzichten*. Voraussetzungen, ein autofreies Leben führen zu können, befinden sich vor allem in den Städten, die gleichzeitig auch am meisten unter den negativen Auswirkungen zu leiden haben. (vgl. Kapitel 2.1.2 & Kapitel 2.2.2) Der große Einfluss der baulichen Umwelt auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl wird deutlich. Das Vorhandensein von attraktiven Mobilitätsalternativen bildet die Grundlage für eine autofreie Mobilität. Das Einkommen von Haushalten ist eine Schlüsseldeterminante, wenn es um den Besitz beziehungsweise Nicht-Besitz von Autos geht. Bei einem niedrigen Einkommen wird das Auto nur schwer leistbar, sodass zwangsläufig auf andere Verkehrsmittel ausgewichen werden muss. (siehe Kapitel 2.2.1) Freiwillige Autolosigkeit steht aus diesem Grund im weiteren Verlauf der Arbeit im Vordergrund, damit weitere Motive identifiziert werden können, die über finanzielle Aspekte hinausgehen. Mobilitätsverhalten wird nicht nur durch äußere Faktoren in der baulichen Umwelt beeinflusst, sondern auch durch individuelle personenspezifische Faktoren. Psychologische Einflussfaktoren können wichtige Hinweise auf die Erklärung des Mobilitätsverhaltens liefern und haben dadurch einen großen Effekt auf die Verkehrsmittelwahl und den daraus folgenden Status von Autobesitz. (siehe Kapitel 2.3) Dieser ist häufig mit anderen Dimensionen im Leben verknüpft, welche durch Routinen, Zwänge und Veränderungen im Lebenslauf geprägt sind. Gewohnheitsmäßiges Verhalten oder frühere Erfahrungen, wie zum Beispiel eine ausgeprägte Autonutzung, können dabei den Übergang zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten erschweren. (Siehe Kapitel 2.4.1) Biografische Lebensereignisse besitzen jedoch das Potenzial Routinen aufzulösen und erhöhen generell die Sensibilität für alternative Verkehrsmittel. (Siehe Kapitel 2.4.2)

Preisendörfer und Rinn (2013) merken an, dass die Betrachtung von Zustandswechsel im Autobesitz ein wichtiger Bestandteil von einem ganzheitlichen Verständnis der Autolosigkeit ist. Einer besonderen Bedeutung sollte dabei dem Übergang in die Autolosigkeit geschenkt werden, damit konkrete Auslöser identifiziert werden können. (vgl. Preisendörfer & Rinn, 2013 s176) Dieser Übergang steht nicht selten im Zusammen-

hang mit zeitlich instabilen Faktoren im Lebenslauf wie Wohnort, Haushaltsgröße oder der Einkommensverhältnisse. (vgl. Haefeli et al., 2020)

Die meisten Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten beziehen sich auf Querschnittsdaten und vernachlässigen dabei die zeitliche Dimension. Dadurch werden Auswirkungen von früheren Lernerfahrungen und Schlüsselereignissen im Lebensverlauf auf das Mobilitätsverhalten von Individuen ignoriert. Dies liegt am Mangel an zuverlässigen und repräsentativen Längsschnittdaten. Längsschnittuntersuchungen und qualitative Methoden sollten jedoch Querschnittsuntersuchungen vorgezogen werden, da sie es ermöglichen, Ursache-Wirkungs-Beziehungen zwischen relevanten Faktoren zu analysieren. So kann ein tieferes Verständnis für den Prozess der Verhaltensänderung und der Zusammenhänge zwischen räumlichen Kontexten, Einstellungen und Verkehrsverhalten erlangt werden. (vgl. Schoenduwe et al., 2015 s2)

Damit komplexe Zusammenhänge untersucht werden können, müssen verstärkt qualitative und kombinierte Methoden zum Einsatz kommen, die eine verstärkte Analyse ermöglichen. Müggenburg et al. (2015) empfiehlt dazu das Konzept der Mobilitätsbiografien von Lanzendorf (2003), da eine Einbeziehung der zeitlichen Dimension erfolgt und die Bedeutung von Schlüsselereignissen besonders hervorgehoben wird. (vgl. Müggenburg et al., 2015 s161) (vgl. Kapitel 2.4.3) Dadurch entsteht die Möglichkeit, verschiedene Lebensdimensionen miteinander zu verknüpfen. Ereignisse in einer Dimension sind häufig mit Veränderungen in anderen Bereichen verbunden, wie zum Beispiel den Besitz eines Autos aufgrund einer neuen Arbeitsstelle im peripheren Gebiet. (vgl. Beige & Axhausen, 2008, 2012)

"Sozialwissenschaftliche Untersuchungen zur sich verändernden Dynamik von Mobilitätspraktiken im Lebenslauf bergen ein erhebliches Potenzial, um zu verstehen, wie sich die wachsende Dominanz einer nicht nachhaltigen, weitgehend autobasierten Mobilitätskultur in der Biografie von Individuen manifestiert." (Sattlegger & Rau, 2016 s22)

"Um Mobilitätshandeln im Lebensverlauf zu untersuchen, bietet sich der Ansatz der Mobilitätsbiografien an" (Döring, 2015 s31)

Der Zustand der Autolosigkeit wird aus diesem Grund in der weiteren Vorgehensweise auf mehreren Ebenen untersucht. Neben dem gegenwärtigen Zustand werden auch die Auslöser identifiziert, damit die Autolosigkeit vollständig verstanden werden kann. Da-

raus können Erkenntnisse über Voraussetzungen für zukünftige Autolosigkeit generiert werden, die der Politik und Planung helfen, zielgerichtete Angebote zu setzen und die bauliche Umwelt so weit zu optimieren, dass Nachteile ausgeglichen werden können.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Kapitel 3

Methodik



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

3 Methodik

Kapitel drei gliedert sich in zwei Unterkapitel. Zunächst wird der Untersuchungsraum beschrieben und die Relevanz für die weitere Forschung diskutiert. Im Anschluss wird die Methodik der Tiefeninterviews vorgestellt und die Zielgruppe definiert. Abschließend wird über die Durchführung der Methode berichtet und im weiteren Verlauf erklärt, wie gewonnene Erkenntnisse ausgewertet werden können, um die Forschungsziele zu erreichen.

3.1 Der Untersuchungsraum: Seestadt Aspern, Wien

3.2.1 Kurzbeschreibung: Eine Stadt im Werden

Auf einem ehemaligen Flugfeld am nordöstlichen Stadtrand von Wien befindet sich die Seestadt, die mit einer angestrebten Wohnraumentwicklung für 25.000 Menschen sowie 20.000 Arbeits- und Ausbildungsstätten zu einem der bedeutsamsten Stadtentwicklungsgebiete Europas zählt. In mehreren Etappen wird dabei die 240 Hektar große Gesamtfläche des alten Flugplatzes mit hochwertigen Wohnungen und großzügigen Flächen für Büros sowie Produktions- und Dienstleistungsunternehmen bebaut. Ziel ist es, einen neuen und multifunktionalen Stadtteil zu entwickeln, welcher sich trotz der etwas peripheren Lage am Stadtrand durch eine ausgezeichnete Anbindung an den öffentlichen Verkehr auszeichnet. Mithilfe der U-Bahn Linie U2 gelangt man innerhalb von 25 Minuten in die Wiener Innenstadt. Außerdem verbinden sieben Buslinien die Seestadt mit umliegenden Siedlungsstrukturen und fungieren gleichzeitig als Anbindung an die U-Bahn. Neben der U-Bahn ist die Seestadt außerdem direkt an den S- und Regionalbahn Verkehr angeschlossen. Mit einem Intercity Express gelangt man unter einer Stunde in die slowakische Hauptstadt Bratislava, wodurch die prominente Lage der Seestadt als Wirtschaftsstandort unterstrichen wird. Die hohe Anzahl an Arbeitsplätzen führt zu einem vitalen und urbanen Leben in vielen Bereichen in der Seestadt. Geschäfte, Restaurants und andere Nutzungen in den Erdgeschosszonen verstärken dies. Das städtebauliche Konzept setzt auf eine nachhaltige Bebauung und zeichnet sich durch eine dichte und kompakte Struktur aus. Umliegende Grünräume und Naherholungsge-

biete, wie zum Beispiel der Nationalpark Donau Auen, sind außerdem gut vernetzt und sorgen für eine hochwertige Wohn- und Lebensqualität. Der Grundbaustein für ein innovatives Mobilitätskonzept wurde mit dem Bau der U-Bahn gelegt, die seit Beginn fährt. Die Seestadt ist als “Stadt der kurzen Wege” geplant und forciert die Sharing-Economy durch ein quartiersbezogenes Fahrradverleihsystem. Ein großzügig ausgestaltetes Fuß- und Radwegenetz garantiert eine sichere und umweltfreundliche Mobilität und lädt dazu ein, kurze Wege aktiv zurückzulegen. Neben vereinzelt Ausnahmen findet das Parken größtenteils in verschiedenen Sammelgaragen statt, welche am Rand des Quartiers verteilt sind. (vgl. wien 3420 aspern development AG, 2017)

3.2.2 Relevanz der Seestadt als Untersuchungsraum

Die Seestadt stellt durch das Konzept und ihre räumliche Lage einen interessanten Untersuchungsraum dar. Das Stadtentwicklungsgebiet ist peripher gelegen, befindet sich jedoch noch innerhalb der Stadtgrenzen von Wien. Dadurch ist ein hohes Maß an Alltagsmobilität zu erwarten, da eine größere Entfernungen zu den großen Arbeitsplatzzentren innerhalb der Wiener Innenstadt existiert. Während in Wien 25 % der Wege mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden, sind es in der Seestadt 28 %. Der Bezirk Donaustadt (in dem die Seestadt liegt) verzeichnet einen Wegeanteil von 38 % für den motorisierten Individualverkehr. (vgl. aspern.mobil LAB, 2021) Dieser Vergleich zeigt die Bedeutung des Untersuchungsraums für Forschungsbemühungen zur Autolosigkeit. Die Relevanz lässt sich im Weiteren wie folgt zusammenfassen und mit den Forschungszielen in Verbindung setzen:

Forschungsziel 1: Was sind die Motive der Autolosigkeit?

Durch die Wahl eines begrenzten Untersuchungsraums ist die bauliche Umwelt am Wohnort für alle potenziellen TeilnehmerInnen gleich. Das gute Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht ein autofreies Leben. Es kann untersucht werden, inwieweit die bauliche Umwelt am Wohnort, welche auf ein autofreies Leben unterstützt, einen Einfluss auf die Beweggründe zum Verzicht auf ein eigenes Auto hat. Durch die Ergründung von Motiven der Autolosigkeit kann untersucht werden, inwieweit die bauliche Umwelt einen Einfluss darauf hat, dass Menschen auf ihr Auto verzichten. Wie in Kapitel 2.1 beschrieben, spielt Umweltschutz in der Regel keine große Rolle, außer bei komplett autofreien Siedlungen. (vgl. Baehler, 2019) Die Seestadt ist als autoreduzierte

Stadt geplant und daher eine Mischform zwischen autofreier und normaler Stadt. Es ist spannend zu untersuchen, ob die Autolosigkeit in der Seestadt daher auf Umweltschutz oder simplen Pragmatismus zurückzuführen ist.

Forschungsziel 2: Wie kam es zu der Autolosigkeit?

Die ersten Menschen sind im Jahr 2014 eingezogen. Das bedeutet, dass alle Bewohner:Innen vor relativ kurzer Zeit einen Umzug erlebt haben. Der Wechsel vom Wohnort ist ein Lebensereignis, das oftmals mit einem Bruch von Gewohnheiten in der Mobilität einhergeht. (vgl. Lanzendorf, 2003) Weder die Motivation für den Umzug noch die isolierte Betrachtung der Auswirkungen auf den Autobesitz sind zentrale Forschungsgegenstände dieser Arbeit. Dennoch erhöht der Umzug die Chance, dass die Menschen in der Seestadt vor Kurzem einen Moment hatten, in dem sie ihr eigenes Mobilitätsverhalten überdenken. Festgefahrene Mobilitätsmuster wurden also vermutlich vor Kurzem überprüft, wobei die Frage offenbleibt, wie dies den Autobesitz beeinflusst hat. Es ist spannend zu untersuchen, ob Menschen zum Beispiel bereits vor dem Umzug ohne Auto gelebt haben oder die Autolosigkeit erst in der Seestadt begonnen hat.

Forschungsziel 3: Was sind die Voraussetzungen für zukünftige Autolosigkeit?

Die Seestadt ist noch nicht fertig gebaut, sodass einige Entwicklungen bevorstehen. Im Kontext der eingangs geschilderten Notwendigkeit einer Verkehrswende ist es einerseits interessant zu verstehen, warum Menschen autofrei sind. Andererseits ist es wichtig, dass bereits autofreie Menschen auch weiterhin ohne bleiben. Erkenntnisse über Voraussetzungen für zukünftige Autolosigkeit können Planung und Politik dabei helfen, zielgerichtete Angebote zu setzen und die bauliche Umwelt so weit zu optimieren, dass auch Nachteile der Autolosigkeit ausgeglichen werden können.

3.2 Methodik: Tiefeninterviews

Wie in Kapitel 2.5 erwähnt, wurde im Zuge der Literaturrecherche festgestellt, dass die meisten Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten die zeitliche Dimension vernachlässigen. Der Einsatz von qualitativen Methoden wird dabei von verschiedenen Fachleuten empfohlen, um Ursache-Wirkungs-Beziehungen zwischen relevanten Faktoren zu analysieren. So kann ein tieferes Verständnis für den Prozess der Verhaltensänderung und

der Zusammenhänge zwischen räumlichen Kontexten, Einstellungen und Verkehrsverhalten erlangt werden. (vgl. Schoenduwe et al., 2015 s2; Clifton & Handy, 2003)

Tiefeninterviews sind eine Art qualitative Forschungsmethode, die darauf abzielt, tiefgreifende und detaillierte Einsichten in die Perspektiven, Meinungen, Erfahrungen und Einstellungen von Individuen zu gewinnen. Ein wichtiger Vorteil von Tiefeninterviews ist, dass sie es ermöglichen, detaillierte und ausführliche Informationen von individuellen zu erhalten, die sich auf ihre persönlichen Erfahrungen und Einstellungen beziehen. Sie bieten auch die Möglichkeit, die Perspektiven und Sichtweisen der Interviewten in ihren eigenen Worten zu verstehen und zu dokumentieren. Allerdings sind Tiefeninterviews auch sehr zeitaufwendig im Gegensatz zu anderen Methoden, wie zum Beispiel Fragebögen. Sie sind auch weniger repräsentativ, da sie nur eine kleine Anzahl von Personen umfassen. Tiefeninterviews basieren in der Regel auf einem Leitfaden, der spezifischen Fragen und Themen enthält, die im Interview behandelt werden sollen. Jedoch ist die Gesprächsführung meistens offen und explorativ, weshalb sich nicht auf eine vorgefertigte Liste von Fragen beschränkt wird, sondern sie sich an den Antworten und Perspektiven der befragten Personen stützt. (vgl. Bock, 1992 s91ff) Dies ermöglicht es, während dem Gespräch auf interessante Bereiche einzugehen, die sich spontan ergeben. (vgl. Robson, 2002 s270)

3.2.1 Zielgruppe: „Autoabschaffer“

Die Zielgruppe der Tiefeninterviews sind Personen, die derzeit ohne eigenes Auto leben, einen Führerschein haben und zu einem Zeitpunkt in ihrem Leben mal ein Auto selbst besessen haben. Ohne eigenes Auto zu leben bedeutet in diesem Kontext auch, dass im eigenen Haushalt kein anderes Fahrzeug dauerhaft zur Verfügung steht, wie zum Beispiel das Auto von der Lebenspartner:In. (vgl. Abbildung 12)



Abbildung 18: Definition der Zielgruppe „Autoabschaffer“, Quelle: eigene Darstellung

Wie in der eingangs formulierten Problemlage müssen mehr Menschen vom eigenen Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umsteigen, damit die Verkehrswende gelingen kann. (vgl. Kapitel 1.1) Die Zielgruppe der „*Autoabschaffer*“ ist von besonderer Bedeutung, da genau diese Menschen vom eigenen Auto auf alternative Verkehrsmittel umgestiegen sind. Durch die Frage nach Beweggründen und Auslösern für aktuelle Autolosigkeit und die Selbstwirksamkeitserwartung in Bezug auf zukünftige Autolosigkeit können wichtige Erkenntnisse generiert werden.

Der Umstand von vergangenem Autobesitz weist darauf hin, dass es im biografischen Lebenslauf der Person Zeitpunkte gegeben hat, in denen das eigene Auto benötigt wurde. Der Lebenslauf einer Person gliedert sich also in Phasen von Autobesitz und Autolosigkeit. Durch qualitative Gespräche können Vor- und Nachteile aus beiden Phasen identifiziert werden, die wiederum die Autolosigkeit beschreiben. Vor allem die Nachteile der Autolosigkeit erscheinen relevant, da diese womöglich potenzielle Rückfallgefahren beinhalten. Aber auch die Vorteile der Autolosigkeit können Aufschluss darüber geben, warum Menschen ihr eigenes Auto verkaufen.

3.2.2 Auswahl der Interviewpartner:Innen

Zu Beginn wurde probiert, die Zielgruppe der „*Autoabschaffer*“ auf der Straße zu rekrutieren, indem zufällige Leute angesprochen wurden. Dieser Versuch ist mit mäßigem Erfolg zu bewerten. Zwar wurde mit vielen Leuten ein kurzes informelles Gespräch geführt, jedoch sind diese Personen nur selten in die Zielgruppe der „*Autoabschaffer*“ gefallen. Nichtsdestotrotz war es möglich, mit dieser Methode eine Person für ein Interview zu gewinnen. Eine weitere Person konnte durch einen persönlichen Kontakt aus dem Bekanntenkreis rekrutiert werden. Um weitere Teilnehmer:Innen für die Forschung zu gewinnen, wurde in einer Facebook-Gruppe ein Ansuchen gepostet, auf das sich viele interessierte Menschen gemeldet haben. Die restlichen Interviewpartner:Innen konnten dementsprechend über diese Quelle rekrutiert werden.

Zu Beginn wurden fünf Interviews durchgeführt und anschließend ausgewertet. Im Anschluss erfolgten zwei weitere Interviews, welche jedoch wenig bis keine neuen Erkenntnisse zu den Gründen für den Verzicht auf ein eigenes Auto hervorgebracht haben.

Alle genannten Argumente zu dem Forschungsgegenstand wurden bereits in den anderen Gesprächen genannt, sodass der Prozess mit 7 durchgeführten Interviews abge-

geschlossen werden konnte. Die Stichprobe verteilt sich über alle Altersklassen und ist zwischen Frauen und Männern. Die Personen wohnen alle in der Seestadt und besitzen kein eigenes Auto, haben jedoch zu einem beliebigen Zeitpunkt in ihrem Leben bereits eins besessen.

	Geschlecht	Alter	Rekrutierung
Interview 1	60	Weiblich	„Auf der Straße“
Interview 2	39	Weiblich	“Empfehlung”
Interview 3	35	Männlich	“Facebook Gruppe”
Interview 4	37	Weiblich	“Facebook Gruppe”
Interview 5	27	Männlich	“Facebook Gruppe”
Interview 6	66	Weiblich	“Facebook Gruppe”
Interview 7	21	Männlich	“Bekanntekreis”

Tabelle 4: Übersicht – Rekrutierung der Stichprobe, Quelle: eigene Darstellung

3.2.3 Aufbau der Befragung

Das Interview gliedert sich in zwei Abschnitte. Der erste Teil basiert auf einem halbstrukturierten Leitfaden mit sechs Hauptfragen, die sich den in Kapitel 1.2 genannten Forschungszielen zuzuordnen lassen. Die Formulierung der Leitfragen ergibt sich dabei aus den gewonnenen Erkenntnissen der vorgelagerten Literaturrecherche. (vgl. Kapitel 2) Zum Abschluss der Interviews wurden die Teilnehmer:Innen gebeten, einen Fragebogen selbstständig auszufüllen, welcher drei Kreuztabellen beinhaltet.

Teil 1: Leitfragen

Die Ordnung der Leitfragen ist nicht als statisch zu verstehen. Sie wurden in den Gesprächen teilweise umformuliert oder mit anderen erwähnten Dingen in Kontext gestellt. Außerdem wurden die Fragen teilweise in ihrer Reihenfolge vertauscht, da dies im Zusammenhang des Gespräches mehr Sinn ergeben hat. Dadurch konnte konkret auf Dinge eingegangen werden, welche sich spontan durch Erzählungen ergaben. In jedem Interview wurde jedoch immer mit der ersten Frage begonnen:

Frage 1: “Bitte erzählen Sie mir doch mal etwas über Ihr Leben. Beginnen Sie bei der Geburt und enden Sie hier in der Seestadt. Legen Sie dabei einen Fokus auf Mobilität und Ihren Autobesitz.”

Diese erste Frage dient dazu, dass der Interviewer einen Einblick in das Leben der Person gewährt bekommt, wobei der Fokus auf Mobilität und Autobesitz gelegt ist. Dazu werden Informationen über die Mobilitätssozialisation gewonnen, wie zum Beispiel die Rolle des Autos in der eigenen Kindheit. (vgl. Kapitel 2.4.1) Der Fragesteller nimmt bei dieser Frage eine aktive Zuhörerrolle ein. Nachdem die Erzählung abgeschlossen ist, wird durch immanentes Nachfragen versucht, neue Erkenntnisse zu bestimmten Lebensereignissen zu erlangen. (vgl. Kapitel 2.4.2) Dies wurde durch Fragen wie *“Können Sie sich erinnern ...”*; *“Sie haben erwähnt ...”* unterstützt.

Nach dem Abschluss der Eingangserzählung wurden mit der nächsten Frage explizit Gründe und Motivationen für ein autofreies Leben erörtert:

Frage 2: Was ist der Hauptgrund der heutigen Autolosigkeit?

Wie in Kapitel 1 beschrieben, ist das Ziel der Arbeit die Analyse von Gründen für den Verzicht auf ein eigenes Auto. Die offene Gestaltung der Frage wurde bewusst gewählt, damit den Menschen keine bekannten Motivlagen (vgl. Kapitel 2.2.3) vorgesetzt wurden. Erst im weiteren Verlauf des Interviews wurde konkret nachgefragt, welche Bedeutung gewisse Motivlagen in der Autolosigkeit spielen.

Im weiteren Verlauf des Gespräches wurde nach positiven Assoziationen zum Leben ohne eigenes Auto gefragt:

Frage 3: In welchen Situationen haben Sie die Autolosigkeit als besonders positiv wahrgenommen?

Frage drei bezieht sich auf die wahrgenommenen Vorteile der eigenen Autolosigkeit. Wie in Kapitel 3.2.1 beschrieben, haben alle Menschen in ihrem Leben bereits ein Auto besessen, wodurch ein persönlicher Vorher-Nachher-Vergleich existiert. Ziel von Frage drei ist die Bestimmung von äußeren und inneren Faktoren, die sich positiv auf die Autolosigkeit auswirken.

Selbstverständlich spielen für eine ganzheitliche Erklärung der Autolosigkeit auch negative Assoziationen eine Rolle:

Frage 4: In welchen Situationen haben Sie die Autolosigkeit als besonders negativ wahrgenommen?

&

Frage 5: Gibt es Momente, in denen Sie einmal das eigene Auto vermisst haben?

Im Gegensatz zu der dritten Frage sollen in *Frage 4* und *Frage 5* Autovermiss-Situationen geschildert werden. Ziel dabei ist die Bestimmung von äußeren und inneren Faktoren, die sich auf die Bewertung der eigenen Autolosigkeit auswirken. Dies ermöglicht einen Einblick über individuelle Folgewirkungen und Konsequenzen, die ein Leben ohne eigenes Auto beinhaltet.

Nachteile der Autolosigkeit bilden die Grundlage für einen potenziellen Autokauf:

Frage 6: Planen Sie in Zukunft wieder ein Auto zu kaufen und wovon machen sie das abhängig?

Frage sechs untersucht die Bereitschaft für individuelle Autolosigkeit in der Zukunft. Ziel dabei ist die Identifikation von möglichen Voraussetzungen für eine autofreie Mobilität. Im logischen Umkehrschluss können dadurch außerdem Motivlagen erörtert werden, die einen Autobesitz unverzichtbar machen. Außerdem kann mit der Frage herausgefunden werden, inwieweit der aktuelle Zustand der Autolosigkeit zufriedenstellend ist.

Teil 2: Fragebogen zur Autolosigkeit

Der zweite Teil der Tiefeninterviews besteht aus einem Fragebogen mit drei Kreuztabellen. Die Teilnehmer:Innen wurden gebeten, diesen selbstständig auszufüllen. Die erste Kreuztabelle erfragt die Häufigkeit der Nutzung von alternativen zum eigenen Auto. (vgl. Abbildung 12) Mit welchen Verkehrsmitteln gewisse Wege absolviert werden, ist Inhalt der zweiten Kreuztabelle. (vgl. Abbildung 13) Psychologische Einflussfaktoren der Nutzung von Verkehrsmitteln werden angelehnt an Hunecke et al. (2022), in der dritten und letzten Kreuztabelle abgefragt. (vgl. Abbildung 14)

Bitte geben Sie an, wie oft sie das jeweilige Verkehrsmittel benutzen	(fast) täglich	3-5 Mal pro Woche	1-2 Mal pro Woche	2-3 Mal im Monat	einmal im Monat	seltener	nie
Kompletter Weg zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad / E-Bike / Pedelec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lastenrad / Fahrradanhänger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mofa / Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pkw einer anderen Person als Fahrer (geliehenes Fahrzeug)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pkw einer anderen Person als Mitfahrer (Mitfahrgelegenheit)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus / Bahn im Nahverkehr (ÖV)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus / Bahn im Fernverkehr (ÖV)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bike-Sharing (z.B Seestadtflotte)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Car-Sharing (z.B DriveNow, ÖBB Rail & Drive, Seestadtmobil)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Scooter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mietwagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstige Verkehrsmittel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Abbildung 19: Fragebogen zur Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Quelle: eigene Darstellung

Bitte geben Sie an, mit welchem Verkehrsmittel sie gewisse Wege absolvieren.	fremdes Auto (Mitfahrer)	fremdes Auto (Beifahrer)	Carsharing	Fahrrad	Lastenrad	E-Scooter	ÖV	zu Fuß	nie
Weg zur Arbeit / Ausbildung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wie oft?									
Leichte Einkäufe des täglichen Bedarfs (Lebensmittel, Drogerieartikel etc)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wie oft?									
Einkaufsbummel in der Innenstadt (Kleidung, Schuhe, Geschenke)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wie oft?									
Schwere Einkäufe (Möbel, Baumarkt, Haushaltsgegenstände, Einkaufszentrum)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wie oft?									
Sonstige Erledigungen (Post, Bank, Ämter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wie oft?									
Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wie oft?									

Abbildung 20: Fragebogen zur Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken, Quelle: eigene Darstellung

Bitte beziehen sie Stellung zu folgenden Aussagen	stimme überhaupt nicht zu	stimme nicht zu	neutral	stimme zu	stimme voll und ganz zu	ich weiß es nicht
Ich fühle mich aufgrund meiner Prinzipien persönlich verpflichtet, auf meinen Wegen im Alltag umweltfreundliche Verkehrsmittel zu benutzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fühle mich verpflichtet, durch die Wahl meiner Verkehrsmittel einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Menschen, die mir wichtig sind, denken, dass ich anstatt des PKW öffentliche Verkehrsmittel nutzen sollte.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Menschen, die mir wichtig sind, würden mich unterstützen, wenn ich für meine Wege im Alltag anstatt des Pkws öffentliche Verkehrsmittel nutzen würde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich kann das, was ich tun will, mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich kann meinen Alltag sehr gut ohne Auto gestalten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für mich ist es schwer, die Wege in meinem Alltag mit öffentlichen Verkehrsmitteln anstatt mit dem PKW zurückzulegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich will, ist es einfach für mich, öffentliche Verkehrsmittel anstatt des Pkws für meine Wege im Alltag zu nutzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Alltagsorganisation erfordert ein hohes Maß an Mobilität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich muss ständig mobil sein, um meinen alltäglichen Verpflichtungen nachzukommen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto fahren bedeutet für mich Freiheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autofahren bedeutet für mich Spaß und Leidenschaft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mein fahrerisches Geschick beim Autofahren anwenden zu können, macht mir Spaß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich im Auto sitze, fühle ich mich sicher und geschützt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich schätze es, beim Auto fahren selber darüber entscheiden zu können, mit welchen Personen ich zusammen fahren will	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Abbildung 21: Fragebogen zu psychologischen Einflussfaktoren der Nutzung von Verkehrsmitteln, Quelle: eigene Darstellung, Frageformulierungen nach Hunecke et al. 2022

3.2.4 Durchführung und Auswertung der Interviews

Die Interviews wurden im Sommer 2022 durchgeführt. Die Länge variierte dabei zwischen den verschiedenen Gesprächen. Es wurde beobachtet, dass die verschiedenen Menschen unterschiedlich viel zu dem Themengebiet zu sagen hatten. Das kürzeste Interview war bereits nach 20 Minuten vorbei, wo hingegen das längste fast doppelt so lang ging. Die Interviews wurden alle persönlich durchgeführt und mithilfe eines Audio-Rekorders (Smartphone) aufgezeichnet. Anschließend wurden die Interviews mithilfe einer Transkription Software transkribiert, welche automatisch Audio Dateien in Text umwandelt. Die generierten Text-Dateien wurden anschließend manuell mit dem gesprochenen Wort auf Fehler abgeglichen und gegebenenfalls korrigiert oder ergänzt. Da bei der Auswertung die inhaltliche Ebene im Vordergrund steht, wurde auf die Aufzeichnung von nonverbalen Aspekten wie zum Beispiel ein Lachen oder eine Pause im Redefluss verzichtet. Für eine bessere Lesbarkeit wurden Aussagen teilweise in ein normales Schriftdeutsch übertragen. Im Anschluss wurden die Transkripte inhaltlich untersucht.

In der Literatur werden viele verschiedene Varianten und Verfahren zur Auswertung von Interviews beschrieben. Eine der wichtigsten und am häufigsten durchgeführten Methoden ist die inhaltlich-strukturierende qualitative Inhaltsanalyse, welche vor allem von Mayring (2015) und Kuckartz (2018) dargestellt wird.

Der Unterschied zwischen Kuckartz und Mayring bei der qualitativen Inhaltsanalyse besteht darin, dass Kuckartz eine systematische und strukturierte Vorgehensweise für die qualitative Inhaltsanalyse vorschlägt, während Mayring einen flexiblen und anpassungsfähigen Ansatz für die qualitative Inhaltsanalyse empfiehlt. Laut Kuckartz gibt es bei der qualitativen Inhaltsanalyse verschiedene Phasen, die systematisch durchlaufen werden sollten, um eine valide und verlässliche Analyse durchzuführen. Mayring hingegen betont, dass die qualitative Inhaltsanalyse ein flexibles und anpassungsfähiges Verfahren ist. Er empfiehlt, dass die Analyse auf der Basis von Codierungen und interpretativen Schritten durchgeführt wird, die sich an den spezifischen Zielen und Fragestellung der Studie orientieren. (vgl. Kuckartz, 2018; Mayring, 2015)

Aufgrund der explorativ gewählten Forschungsmethode wurde die Auswertung der Interviews nach dem Verständnis von Mayring (2015) durchgeführt. Die Kategorienbildung erfolgt dabei induktiv und wurde auf Grundlage der ausgewerteten Daten entwickelt.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Kapitel 4

Ergebnisse

4 Ergebnisse

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse aus den durchgeführten Interviews dargestellt. Es ist zu betonen, dass die Erkenntnisse rein deskriptiv berichtet werden und eine Interpretation erst im späteren Verlauf der Arbeit erfolgt. (siehe Kapitel 5) Tabelle 5 zeigt eine schematische Darstellung über die wichtigsten Ergebnisse aus der Befragung.

	Autofrei seit ...	Überwiegende Motivlage für Freiwilligen Verzicht	Auslöser der Autolosigkeit	Plant Autokauf?
Interview 1 <i>60 Jahre alt, weiblich</i>	2 Jahren	<u>Symbolische Motive</u> Umweltschutz	Soziale Teilhabe	Nein
Interview 2 <i>39 Jahre alt, Weiblich</i>	8 Jahren	<u>Instrumentelle Motive / symbolische Motive</u> Parkplatzverfügbarkeit Umweltschutz	Arbeitsplatzwechsel	Nein
Interview 3 <i>35 Jahre alt, Männlich</i>	Ein paar Monaten	Unfreiwillige Autolosigkeit	Finanzieller Schicksalsschlag / Unfall	Ja
Interview 4 <i>37 Jahre alt, Weiblich</i>	10 Jahren	<u>Instrumentelle Motive</u> Finanzielle Aspekte / braucht kein Auto	Wohnortwechsel (Wien)	Nein
Interview 5 <i>27 Jahre alt, Männlich</i>	3 Jahren	<u>Instrumentelle Motive</u> Finanzielle Aspekte / braucht kein Auto	Wohnortwechsel (Wien) / Arbeitsplatzwechsel (Wien)	Unentschlossen
Interview 6 <i>66 Jahre alt, Weiblich</i>	6 Jahren	<u>Instrumentelle Motive</u> Finanzielle Aspekte / braucht kein Auto	Eintritt ins Rentenalter.	Nein
Interview 7 <i>21 Jahre alt, Männlich</i>	1 Jahr	<u>Instrumentelle Motive</u> Finanzielle Aspekte / braucht kein Auto	Wohnortwechsel (Wien) / Arbeitsplatzwechsel (Wien)	Nein

Tabelle 5: Übersicht der Ergebnisse, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Auswertung der Tiefeninterviews

4.1 Der gegenwärtige Zustand der Autollosigkeit

4.1.1 Alternativen zum eigenen Auto

Die Personen wurden gebeten, die persönlich genutzten Verkehrsmittel nach Häufigkeit in einer Antwort Matrix einzutragen. Abbildung 15 deutet darauf hin, dass vor allem der öffentliche Verkehr eine tragende Funktion erfüllt. Es wird auch häufig angegeben, dass der komplette Weg zu Fuß bestritten wird. Das Fahrrad hingegen spielt nur eine untergeordnete Rolle, da es nicht von allen Personen in der alltäglichen Mobilität benutzt wird. Es wird deutlich, dass Carsharing von vielen Personen mehrmals in der Woche beziehungsweise mehrmals im Monat benutzt wird. Während geliehene Fahrzeuge aus dem Bekanntenkreis eher selten vorkommen in der Stichprobe, wird dafür häufiger bei anderen Personen im Auto mitgefahren. Auch das Taxi scheint bei manchen Personen beliebt zu sein.

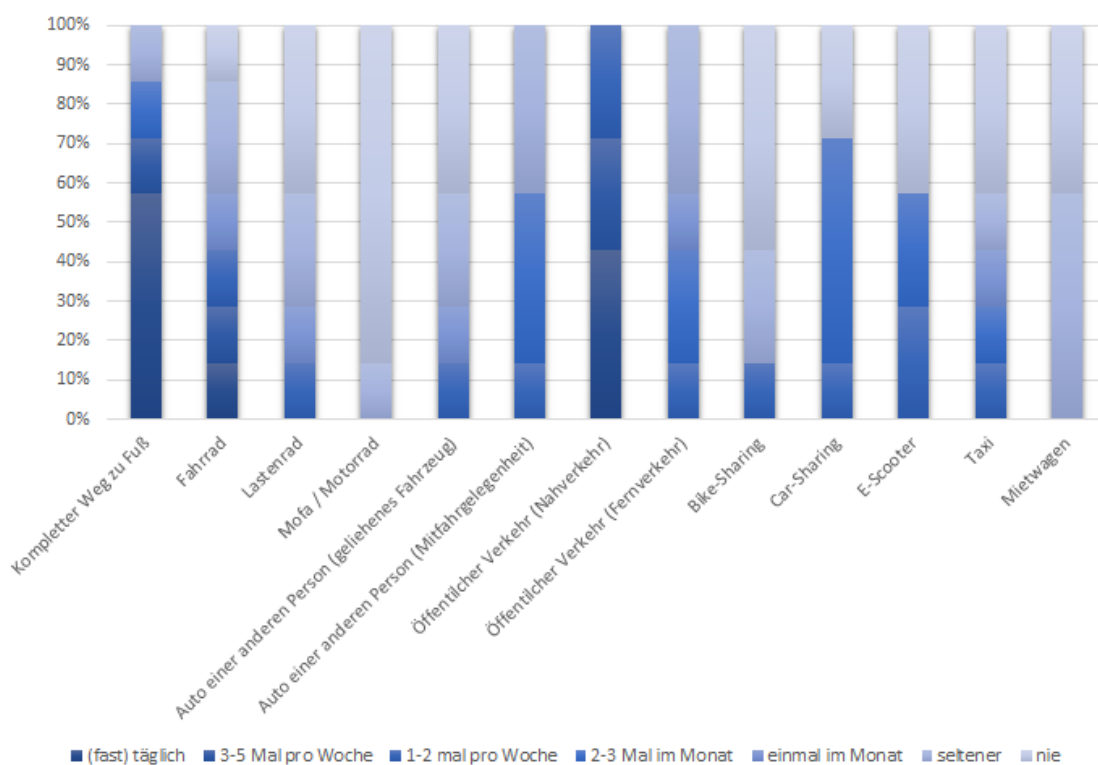


Abbildung 22: Alternativen zum Auto, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf der Auswertung der Fragebögen

Trotz der Autollosigkeit spielt das Auto weiterhin eine Rolle in der Mobilität mancher Personen. Autos aus dem Bekanntenkreis werden für schwere Einkäufe benutzt. Carsha-

ring wird teilweise für den Weg zur Arbeit oder den Einkaufsbummel in der Stadt benutzt. Das Lastenrad scheint jedoch eine Alternative zum Auto darzustellen, wenn es um den Transport von schweren Einkäufen geht. Leichte Einkäufe hingegen werden vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt, ganz selten auch mit dem öffentlichen Verkehr. Dieser wird vielseitig eingesetzt, außer für schwere Einkäufe. Außerdem wird der öffentliche Verkehr von jeder Person benutzt, im Gegensatz zu dem Rest der Alternativen. Der E-Scooter scheint beliebt für den Weg zur Arbeit zu sein. Es wurde dabei jedoch nicht zwischen E-Scootern im eigenen Besitz und denen, welche man überall auf der Straße ausleihen kann, unterschieden. (vgl. Abbildung 16)

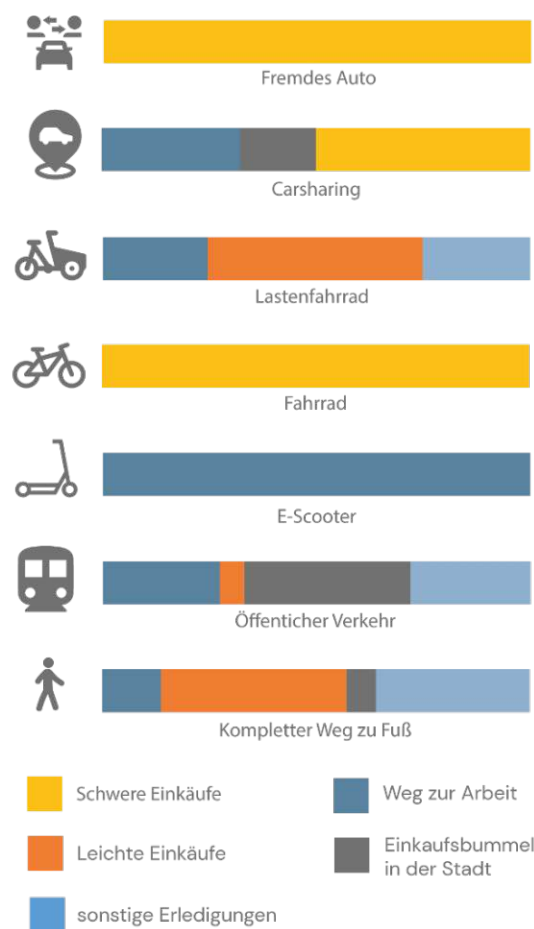


Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf der Auswertung der Fragebögen

4.1.2 Gründe für den Verzicht auf ein eigenes Auto

Wie in Kapitel 2.3.2.2 beschrieben, hängt die Verkehrsmittelwahl stark von individuellen Erfahrungen ab, welche kognitive, affektive und verhaltensbezogene Elemente aufweisen. Daraus resultiert die persönliche Bewertung eines Verkehrsmittels, wobei Einstellungen positiv, neutral oder negativ konnotiert sein können. (vgl. Hunecke, 2015 s17; Haddock & Maio, 2014)

Die Bewertung des Besitzzustandes eines eigenen Autos lässt sich nach Steg (2005) anhand instrumentellen, affektiven und symbolischen Motiven erklären. Tabelle 6 zeigt eine Übersicht der genannten Gründe für den Verzicht auf ein eigenes Auto, welche im Folgenden anhand der Motivtypen von Steg (2005) vorgestellt werden.

Instrumentelle Motive	Finanzielle Aspekte
	Qualitative öffentliche Verkehrsmittel
	Autofreie Gewohnheiten
Affektive Motive	Autobesitz erfordert hohen Organisationsaufwand
	Autofahren in der Stadt ist anstrengend
	Präferenzen für andere Verkehrsmittel
Symbolische Motive	Umweltschutz
	Allgemein negative Einstellung zu Automobilität und Autos in Städten
	Teilen oder nutzen, statt besitzen

Tabelle 6: Übersicht über die genannten Motive zur Autolosigkeit, kategorisiert nach instrumentellen, affektiven und symbolischen Motiven, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf der Auswertung der Tiefeninterviews


4.2.2.1 Instrumentelle Motive


Charakteristisch für instrumentelle Motive ist die Bewertung des nötigen Aufwandes für die Benutzung eines Verkehrsmittels, wobei Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen werden. Dabei steht die Frage im Vordergrund, inwieweit ein Verkehrsmittel ausreicht, die individuellen Mobilitäts- und Verkehrsziele zu erreichen. (vgl. Hunecke, 2015 s17; Steg, 2005) Im Fall der Autolosigkeit wird deutlich, dass neben finanziellen Aspekten vor allem das gute Angebot an alternativen Verkehrsmitteln von hoher Bedeutung ist. Auch haben sich im Laufe der Zeit Gewohnheiten etabliert, welche die Autolosigkeit unterstützen.

Finanzielle Aspekte


Viele Personen gaben an, dass finanzielle Gründe eine entscheidende Rolle beim Verzicht auf ein eigenes Auto spielen. Dabei konnten drei Arten von finanziellen Beweggründen identifiziert werden. Erstens besteht eine Präferenz, Geld für andere Dinge auszugeben, auch wenn man sich ein Auto leisten könnte.

 *Geld, Geld, Geld. Das ist mir einfach zu schade (Interview 4)*


 *(...) es ja trotzdem eine Kosten Nutzen Rechnung (...) Also ich hab mich mit dem Thema schon sehr intensiv beschäftigt. Aktuell macht es keinen Sinn, weil ich zahle drauf. (Interview 5)*


 *“Ich muss sagen, ich habe es mir angesehen. Es wird sich einfach nicht rentieren. Ich könnte mir ein Auto leisten. Ich kriege auch von der Firma so Fahrten, Zuschüsse, und so weiter. Vielleicht könnte ich mir sogar ein Dienstwagen nehmen? Ich weiß es nicht.” (Interview 2)*

Zweitens wird die finanzielle Ersparnis der Autofreiheit neutral erwähnt, ohne zu sagen, ob man sich das Auto leisten kann.


 *“Der Hauptgrund sind zu hohe Kosten.” (Interview 7)*

Und drittens, die Person kann sich die Anschaffung eines Autos nicht leisten.

 *“Ja, dass es irgendwie finanziell schwer leistbar ist. Ich hab nicht das Geld mehr das Auto bar zu bezahlen oder so.” (Interview 6)*

 *“Ich selber habe einen Privatkonkurs laufen. Das ist eigentlich, wenn man es genau nimmt, der Hauptgrund, warum ich autolos bin, weil ich keine Wertgegenstände besitzen darf.” (Interview 3)*

Das Auto wird auch als kostenintensive Belastung wahrgenommen, die von externen Preisschwankungen abhängig ist.

 *“Und jetzt natürlich mit den steigenden Energiepreisen und Spritpreisen bin ich auch ganz froh, dass wir kein Auto haben.” (Interview 4)*



“Also am besten war es wie die Benzinpreise jetzt so immens gestiegen sind, da hab ich mir einfach nur gedacht: So geil.” (Interview 5)

Qualitative öffentliche Verkehrsmittel

Die bauliche Umwelt und das Angebot von hochwertiger öffentlicher Infrastruktur hat einen großen Einfluss auf die Motive der Autolosigkeit. Dies wurde in den Gesprächen bestätigt, da häufig gesagt wurde, dass man in Wien kein Auto braucht.



“Ich habe auch keinen Firmenwagen, weil in Wien das Öffi System meiner Meinung nach besser ist als mit dem Auto zu fahren.” (Interview 5)



“Und ich brauche es eigentlich nicht. Sowohl bei der Bank als auch jetzt bei der Versicherung ist die U-Bahn Station direkt neben dem Gebäude. Also es ist wirklich nicht nötig” (Interview 2)



“Und dadurch, dass die U-Bahn hier so nah ist, braucht man kein Auto.” (Interview 4)



“Und ich bin ziemlich zufrieden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Wien, wie man sie verwenden kann. Deshalb brauch ich kein Auto, weil sowieso die Infrastruktur der öffentlichen Verkehrsmittel besteht in Wien.” (Interview 7)

Neben dem öffentlichen Verkehr ist auch das Vorhandensein von Carsharing ein relevanter Aspekt, wenn es um die Bewertung der eigenen Autolosigkeit geht. Sollte ein Auto doch einmal gebraucht werden, scheint Carsharing hier die passende Lösung zu sein, sei es für den Transport von schweren Gegenständen oder Freizeitaktivitäten.



“Und im Zweifelsfall kann ich ja wenn notwendig ein Carsharing Auto ausleihen.” (Interview 7)



“Wir haben, wenn man wirklich mal so ein Wochenendtrip wohin macht oder so ein Auto braucht, dann mieten wir eins. Bei Sixt. Das haben wir schon zwei, drei Mal schon gemacht. Entweder natürlich von Freunden oder Familie, wenn eins frei ist, aber geht nicht immer. Südtirol haben wir schon gemacht mit einem Sixt Wagen, da kriegt man ab und an coole Upgrades” (Interview 5)



“Aber ansonsten brauche ich dringend ein Auto, dann nehme ich mir Carsharing. Kann ich überall in Wien allein mit der App schauen, wo es ein Auto verfügbar. Ich nehme es

einfach ja, oder ich hol mein Uber. Und wenn ich mal mit dem Auto irgendwo in Österreich wegfahren will, kann ich mir ja auch eins für drei vier Tage ausleihen. Also ich finde, man muss nicht unbedingt selber eins besitzen.” (Interview 2)

Die bauliche Umwelt führt dazu, dass die persönlichen Mobilitätsziele auch ohne Auto erreicht werden können. Alternative Verkehrsformen sind oftmals die schnellere Art der Fortbewegung. Dies liegt zum einen an Staus zu den Stoßzeiten und an fehlenden freien Parkplätzen am Zielort.



“Aber wie gesagt, man findet da wo ich arbeite eh keinen Parkplatz. Also da würde ich wahrscheinlich immer eine Stunde kreisen bis ich einen Parkplatz hätte. Also selbst wenn ich ein Auto hätte, würde ich da nicht mit dem Auto hinfahren.” (Interview 2)

Autofreie Gewohnheiten

Wie in Tabelle 7 ersichtlich wird, leben die meisten Personen bereits seit mehreren Jahren ohne eigenes Auto. Die Autolosigkeit ist ein gewohnter Umstand, wodurch sich autofreie Gewohnheiten etabliert haben und der eigene Lebensstil daran ausgerichtet ist.

	Autofrei seit ...
Interview 1	2 Jahren
Interview 2	8 Jahren
Interview 3	Ein paar Monaten
Interview 4	10 Jahre
Interview 5	3 Jahre
Interview 6	6 Jahre
Interview 7	1 Jahr

Tabelle 7: Zeitliche Dimension der Autofreiheit, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf der Auswertung der Tiefeninterviews

Eine hohe Nutzungsmischung an relevanten Verkehrsknotenpunkten hat einen positiven Effekt auf die Autolosigkeit. Autofreie Gewohnheiten zeigen sich zum Beispiel daran, dass viele persönlich relevante Ziele an Orten liegen, die gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.



“Ich fahre U2. Sowieso. Und steig dann in einem Bus ein bei mir und die Umsteigestelle ist entweder bei Donaumarina oder Stadion. Das heißt, dort sind viele Dinge, wo ich oft bin. Ich kann zum Beispiel im Stadion Center direkt einkaufen gehen.” (Interview 5)



“Man schaut schon, dass man dann Unternehmungen macht, die öffentlich zu erreichen sind.” (Interview 4)

Da man das Autofahren nicht gewöhnt ist, zieht man es als Verkehrsmittel auch nicht in Betracht für alltägliche Mobilitätsbedürfnisse.



“Ich bin jetzt vielleicht nicht unbedingt der Stadtfahrer. (...) dadurch, dass ich es nicht gewohnt bin, wäre das für mich auch eine Hürde, nicht nach Wien reinzufahren mit dem Auto.” (Interview 4)

Außerdem ergeben sich andere Vorteile durch eine autofreie Mobilität, die man nicht aufgeben möchte.



“Dann würde sich aber für mich dieses Problem ergeben, immer nachdenken zu müssen, wenn man wo man hinfährt und wo man Parkplätze findet, was man machen kann. Man kann nichts trinken, andere Leute wollen dann vielleicht auch noch mitfahren und die muss man dann auch nach Hause fahren und so solche Sachen.” (Interview 7)

4.2.2.2 Affektive Motive der Autolosigkeit

Affektive Motive beschreiben den Erlebnisfaktor bei der Benutzung von Verkehrsmitteln. (vgl. Steg, 2005 s13) Innerhalb der Zielgruppe werden viele negative Emotionen in Verbindung mit dem Autofahren genannt. Im Gegensatz gibt es viele positive Aspekte bei der Benutzung alternativer Verkehrsmittel. Es wird deutlich, dass die bauliche Umwelt einen großen Einfluss auf affektive Emotionen beim Autofahren hat.

Autofahren in der Stadt ist anstrengend

Staus und fehlender Parkplätze führen neben dem instrumentellen Motiv des hohen Zeitaufwandes auch dazu, dass Autofahren in Wien affektiv als anstrengend empfunden wird.



“Also es ist wirklich nicht nötig. Da Stau ich mich durch Wien habe dann noch ewige Parkplatzsuche. Ja und das ist dann einfach nervig, das braucht man finde ich auch in Wien nicht wirklich” (Interview 2)



“Ein Freund erzählt mir immer das er 20 Minuten Parkplatz suchen muss. Sein Heimweg ist zehn Minuten und meiner öffentlich eine halbe Stunde. Meistens bin ich dann sogar etwas früher als er zuhause und habe viel weniger Stress.” (Interview 5)



“Meine Freundinnen meckern oft, dass sie so lange einen Parkplatz gesucht haben und so nervig ist. Und ich denk mir haha, nicht mein Problem.” (Interview 2)



“Ich fahre grundsätzlich nicht gerne Auto.” (Interview 3)

Oft wurde die Frage, ob man grundsätzlich gerne Auto fährt, mit Ja beantwortet. Im Kontext der Stadt (Wien) zeichnet sich jedoch ein anderes Bild ab.



“Ja, eigentlich schon. Es hat auch ein Freiheitsgefühl und man kann sich überall hin bewegen (...), aber ich habe gemerkt, in Wien ist das Autofahren eher anstrengend. Das braucht man irgendwie eher nicht unbedingt ein Auto (...)” (Interview 6)



“Ich bin sehr gerne Autobahn gefahren, Landstraßen und so. Und in Wien hat es mich halt immer schon genervt. Ich glaube, das war auch einer der Mitgründe. Auf jeden Fall, dass mich das so genervt hat. Das Stau stehen am Gürtel und hier und dort und da bist du dann wo bist und wann fährst immer nur Millimeter. Also das hat mich genervt. Ich bin kein geduldiger Autofahrer gewesen.” (Interview 2)




“Generell macht mir auch Autofahren Spaß. Zum Beispiel bei der Familie meiner Freundin in Salzburg, wo man dann auch schöne Straßen fährt. Aber in Wien ist es eher anstrengend und macht mir überhaupt keinen Spaß. Ich glaube, es ist eine Mischung aus: Es macht Spaß zu fahren und es macht Spaß, durch schöne Gegenden zu fahren.” (Interview 5)


Präferenzen für andere Verkehrsmittel


Im Gegensatz dazu werden die öffentlichen Verkehrsmittel als sehr bequem empfunden, da man zum Beispiel andere Dinge machen kann und sich nicht die ganze Zeit konzentrieren muss.




“Vor allem, wenn man ja nebenbei was machen kann. Also beim Autofahren kann man ja nicht aufs Handy schauen, zum Beispiel was man in öffentlichen Verkehrsmitteln schon kann.” (Interview 7)


 *“Na du kannst auch in den Öffis, du sitzt gemütlich. Du kannst momentan ja mit Netflix ganze Serie anschauen und so. Ich bin doch eine 3/4 Stunde unterwegs bis zu einer Stunde. Ja und dann schaue ich mir einfach was an, auch wenn ich mit dem Auto schneller wäre.” (Interview 3)*


 *“Ich muss einfach in die U-Bahn oder den Bus einsteigen und irgendwer führt mich dorthin, wo ich will, ich brauche nur wieder aussteigen. Ich brauch mich um nichts kümmern. Es kostet weniger und das ist praktisch.” (Interview 6)*

 *“Auf der Autobahn müsste ich jetzt volle zwei Stunden konzentriert sein. In der Bahn gebe ich die Verantwortung ab. Ich mag es, wenn ich wohin will, dass ich abschalten kann und mich chauffieren lasse.” (Interview 3)*

 *“Eigentlich mag ich das Leben am Fahrrad am allerliebsten.” (Interview 1)*


Der öffentliche Verkehr bietet auch mehr Freiheit und unterliegt keinen strikten Regeln, wie zum Beispiel der Straßenverkehrsordnung.

 *“Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln hat man viel mehr Freiheit. Wenn man zum Beispiel unterwegs ist und was getrunken hat, kann ich mich einfach in die U-Bahn setzen. Mit dem Auto geht das nicht. Es wäre zu gefährlich. Und man darf es nicht.” (Interview 7)*

 *“Und es sich dann doch irgendwie ergibt, dass man irgendwie was trinkt und sich dann denkt. Ah, was mache ich mit dem Auto. Das haben die anderen. Ich nicht. Ich entscheide nach Belieben.” (Interview 5)*

Autobesitz erfordert einen hohen Organisationsaufwand

Außerdem erfordert Autobesitz einen hohen Organisationsaufwand, welcher teilweise als anstrengend wahrgenommen wird.

 *“Einmal im Jahr muss man schauen, es muss das Auto zum Pickerl oder jetzt muss das Auto zum Service. Oh Gott, jetzt brauche ich Winterreifen, jetzt brauche ich Sommerreifen. Das Ganze ist nicht das Finanzielle, aber das Organisatorische. Mich hat das genervt. Gott jetzt muss ich wieder tanken gehen? Wo ist eine Tankstelle?” (Interview 2)*



“Wenn es irgendwas gibt, das nicht funktioniert, muss man sich kümmern. Reifenwechsel oder so, aber oder reparieren gehen oder so.” (Interview 1)

4.2.2.3 symbolische Motive der Autolosigkeit

Symbolische Motive beziehen sich auf die Identität einer Person. Sie haben einen expressiven Charakter und beschreiben einen psychosozialen Mehrwert hinsichtlich eines Verkehrsmittels. (vgl. Schade & Schlag, 2007; Steg, 2005) Wie in Kapitel 2.3 beschrieben, existiert oftmals ein Bezug zu der sozialen Funktion der Mobilität, welcher durch soziale und persönliche Normen hergestellt wird. (vgl. Hunecke, 2015 s17) Symbolischen Motiven können jedoch nur eine untergeordnete Rolle beim Verzicht auf das eigene Auto zugesprochen werden.

Umweltschutz

Bei einigen Personen wurde der Umweltschutz selbstständig in Verbindung mit dem Verzicht auf das eigene Auto thematisiert.



“Also eigentlich der Hauptgrund war immer mein sehr bewusster Umgang mit Individualverkehr. Also es waren immer Umwelt- und Ressourcen Gründe. Also auch zu der Zeit, als, sagen wir mal dieses Klima Thema noch nicht so in der Öffentlichkeit präsent war, war es mir schon sehr präsent.” (Interview 1)



“Ich verreise gerne. Ja, das macht den Fußabdruck umwelttechnisch schon recht groß. Vor allem, weil ich gerne fliege.” (Interview 2)




“(…) und dann natürlich der Umweltschutz, die Abgasbelastung.” (Interview 6)


Der Umweltschutz kann jedoch auch nur untergeordnete Rolle spielen.



“In der Frage wenig. Das wäre für mich ein reiner Kosten-Nutzen-Faktor. Wenn ich es brauche, brauche ich es. Wobei ich aber tatsächlich eine eher umweltbewusste Person bin. Rundherum. Also alle anderen Themen von simplen Dingen wie Mülltrennung, Essensverschwendung über alles weitere. Nur Mobilität wäre für mich, wenn ich es brauche, brauche ich es.” (Interview 5)

Andere wiederum spielen mit dem Gedanken ein Elektroauto anzuschaffen, als über den Umweltschutz nachgefragt wurde.


 “(...) Es wäre weniger der Umwelt Aspekt, es wäre mehr der Interessen Aspekt. Ja, mich würde es interessieren, mal ein Hybrid oder Plug in Hybrid oder E Auto zu besitzen, einfach nur um den Unterschied zu einem Verbrenner zu kennen.” (Interview 3)


 “(...) Aber der große Gedanke, wie vorhin schon erwähnt, das Elektroauto. Hat aber bei mir in dem Fall wahrscheinlich auch mehr den finanziellen Aspekt. Weil ich einfach keinen Sachbezug hätte.” (Interview 3)


Dies stellt jedoch ein Motiv für die Anschaffung eines Autos dar und hat nichts mit dem Umweltschutz im Kontext der Autolosigkeit zu tun. Abschließend ist zu sagen, dass der Umweltschutz innerhalb der Stichprobe nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Allgemein negative Einstellung zu Automobilität und Autos in Städten

Einige Personen haben negative Einstellungen gegenüber der Automobilität, da sie viele negative Auswirkungen hervorruft.


 “Ich finde es total unverantwortlich, wie mit unserer Welt umgegangen wird. Das spiegelt sich zum Beispiel an den ganzen Autos auf den Straßen wider.” (Interview 1)

 “Und ich bin sehr dafür, dass man irgendwie gegen diese ganzen Auto lastigen Maßnahmen sich einsetzt, auch am Land. Das ist am Land eine Katastrophe, also was die dort alles gemacht haben. Überall Einkaufszentren und Gewerbe Zonen, sodass man immer das Auto braucht. Die Geschäfte in den Dörfern sind eingegangen, dort wo die Leute zu Fuß eingekauft haben. Wo es einen sozialen Kontakt gegeben hat. Und jetzt muss man da immer irgendwie fahren, das ist schrecklich.” (Interview 6)


 “Ich glaube, dass es sowieso einen Wandel geben muss, dass vor allem unseren jungen Kindern vermittelt wird, dass sie die U-Bahn nutzen anstatt Auto zu fahren. Und wenn sie an das gewöhnt sind, dann werden sie das in Zukunft auch gewöhnt sein und werden das für normal erachten.” (Interview 7)


Nutzen oder teilen statt besitzen

Die Idee, Fahrzeuge zu teilen beziehungsweise zu leihen, kann ein Grund sein, autofrei zu leben.

 “Ich mag es gerne zu teilen. Ich liebe es eigentlich, Dinge zu teilen (...) Und trotzdem, beziehungsweise deswegen, brauche Ich kein eigenes Auto” (Interview 1)

Der Besitz eines eigenen Autos erscheint außerdem für einige Personen überflüssig, da es nicht genutzt wird. Dadurch werden laufende Kosten verursacht, welches nicht mit den Wertvorstellungen einer Personen übereinstimmt.

 *“Es hat mich viel gestört, zum Beispiel dass ich es nicht verwende. Das ist einfach umsonst. Es ist ja ein Gebrauchsgegenstand. Aber es wurde nicht gebraucht.”*
(Interview 5)

 *“(…) weil ja, das stand nur am Straßenrand, ist dreckig geworden und viel gefahren bin ich so und so nicht.”* (Interview 4)

4.1.3 Nachteile der Autolosigkeit


Die TeilnehmerInnen wurden nach typischen Situationen gefragt, in denen das eigene Auto vermisst wurde. Tabelle 8 zeigt eine Übersicht über die erwähnten Nachteile, welche durch den Verzicht auf ein eigenes Auto entstehen.

	Erwähnte Nachteile durch den Verzicht auf ein eigenes Auto
Interview 1	Limitation bei Transport von Gegenständen / Verlust von Spontaneität und Flexibilität für Reisen außerhalb der Stadt / Reduktion des Mobilitätsradius / Zeitverlust bei Arbeitsweg
Interview 2	Limitation bei Transport von Gegenständen / Verlust von Spontaneität und Flexibilität für Reisen außerhalb der Stadt / Reduktion des Mobilitätsradius
Interview 3	Großer Zeitverlust bei Arbeitsweg / Limitation bei Transport von Gegenständen
Interview 4	Limitation bei Transport von Gegenständen / Abhängigkeit von Fahrplänen und Pünktlichkeit der Züge / Reduktion des Mobilitätsradius
Interview 5	Limitation bei Transport von Gegenständen / Verlust von Spontaneität und Flexibilität für Reisen außerhalb der Stadt / Reduktion des Mobilitätsradius
Interview 6	Limitation bei Transport von Gegenständen
Interview 7	keine

Tabelle 8 Nachteile der Autolosigkeit, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf der Auswertung der Tiefeninterviews


Ein häufig genannter Punkt ist der eingeschränkte Möglichkeitsraum, welcher durch ein autofreies Leben entsteht. Dies macht sich vor allem bei Freizeitaktivitäten bemerkbar, die außerhalb der Stadt liegen. Typische Freizeitaktivitäten, die genannt wurden, sind

Tages- und Wochenendausflüge, Urlaub und spezielle Hobbys wie zum Beispiel Golf. Es ist festzustellen, dass die Autolosigkeit mit dem Verlust von Spontaneität einhergeht. Dies wird oftmals in Verbindung mit Reisen außerhalb der Stadt genannt.


 *"Also, es gibt halt dieses Unabhängigkeitsgefühl. Das ist halt dieses Gefühl. Ich bin flexibel, da kann ich was transportieren, also auch spontan, wenn ich auf Urlaub fahre und. Wenn ich irgendwie ein Wochenende wegfahre, nur mit den Öffis oder dem Fahrrad, dann muss ich mich halt limitieren mit den Sachen, die ich mitnehme."* (Interview 1)

 *"Und auch für Urlaube haben wir gesagt, für Urlaub braucht man Auto."* (Interview 3)

Das Auto wird als Transportmittel vermisst. Neben der Beschränkung im Urlaub auf "das, was man tragen kann" fällt dies auch im Alltag auf. Hierbei wird vor allem der Transport von schweren Gegenständen und Einkäufen genannt.

 *"Wenn man wie gesagt einfach mal kurz was einkaufen möchte. Man muss halt immer alles schleppen."* (Interview 4)

Situationen, in denen das Auto vermisst wird, zeigen die Nachteile des öffentlichen Verkehrs auf. So wird häufig berichtet, dass das Auto eigentlich das schnellere Verkehrsmittel für alltägliche Wege ist, wodurch jeden Tag Zeit verloren geht. (Interview 1, 2 & 3) Außerdem werden Abhängigkeiten von Fahrplänen als negativ empfunden, zum Beispiel in Verbindung mit Anschlusszügen bei Urlaubsreisen. (Interview 4) Der Wegfall des Autos als "privater und geschützter Raum" wird erwähnt, da man in den öffentlichen Verkehrsmitteln äußeren Umständen und Regeln unterworfen ist. (Interview 1, 4)

 *"Im Zug ist man darauf angewiesen, dass es keine Verspätung gibt mit Anschlusszug und so und man muss sich dann auch immer mit anderen Leuten mehr oder weniger auseinandersetzen, die da mitfahren, genauso wie ja im öffentlichen Nahverkehr auch. Aber das ist natürlich dann der Vorteil bei einem eigenen Auto, dass man seine Ruhe hat."* (Interview 4)

Typische Situationen, in denen man sich ein Auto zurückwünscht, sind außerdem witterungsabhängig. So treten diese vor allem im Winter auf und wenn es regnet. (Interview 1, 4 & 5) Körperliche Fitness ist unter Umständen eine Voraussetzung für die positive Wahrnehmung der Autofreiheit. Auf die Bahn, das Fahrrad oder die eigenen Füße an-

gewiesen zu sein, wenn die Kinder oder die Person selber mal zum Arzt muss, wird zum Teil als negativ empfunden. (*Interview 2*)

4.1.4 Bewertung der Autofreiheit

Die TeilnehmerInnen wurden gebeten, einen Fragebogen auszufüllen. Dabei wurden auch die in Kapitel 2.3.2 genannten psychologische Einflussfaktoren abgefragt. (vgl. Hunecke et al., 2022) Tabelle 9 zeigt eine Zuordnung der Kategorien zu dem genauen Fragelaut im Fragebogen. Die Ergebnisse wurden anschließend schematisch ausgewertet und visualisiert. (vgl. Abbildung 17)

Kategorie	Abkürzung	Fragelaut im Fragebogen
Auto-Orientierung	Auto = selber bestimmen wer mitfährt	Ich schätze es, beim Autofahren selber darüber entscheiden zu können, mit welchen Personen ich zusammen fahren will.
	Auto = Sicher & geschützt	Wenn ich im Auto sitze, fühle ich mich sicher und geschützt.
	Spaß & Leidenschaft	Mein fahrerisches Geschick beim Autofahren anwenden zu können, macht mir Spaß. & Autofahren bedeutet für mich Spaß und Leidenschaft.
	Auto = Freiheit	Auto fahren bedeutet für mich Freiheit.
Personale ökologische Norm	Prinzipien	Ich fühle mich aufgrund meiner Prinzipien persönlich verpflichtet, auf meinen Wegen im Alltag umweltfreundliche Verkehrsmittel zu benutzen.
	Klimaschutz	Ich fühle mich verpflichtet, durch die Wahl meiner Verkehrsmittel einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.
Soziale Norm	Druck	Menschen, die mir wichtig sind, denken, dass ich anstatt des Pkws öffentliche Verkehrsmittel nutzen sollte.
	Unterstützung	Menschen, die mir wichtig sind, würden mich unterstützen, wenn ich für meine Wege im Alltag anstatt des Pkws öffentliche Verkehrsmittel nutzen würde.
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle	Ziele können ohne Auto erreicht werden	Ich kann das, was ich tun will, mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen.
	Problemlose Gestaltung des Alltags ohne Auto	Ich kann meinen Alltag sehr gut ohne Auto gestalten.
	Autolosigkeit ist ein Problem	Für mich ist es schwer, die Wege in meinem Alltag mit öffentlichen Verkehrsmitteln anstatt mit dem PKW zurückzulegen.
	Zugänglichkeit Öffi	Wenn ich will, ist es einfach für mich, öffentliche Verkehrsmittel anstatt des Pkws für meine Wege

		im Alltag zu nutzen.
Wahrgenommene Mobilitätswänge	Verpflichtungen brauchen viel Mobilität	Meine Alltagsorganisation erfordert ein hohes Maß an Mobilität.
	Alltag benötigt hohes Maß an Mobilität	Ich muss ständig mobil sein, um meinen alltäglichen Verpflichtungen nachzukommen.

Tabelle 9: Bewertung der Autolosigkeit nach psychologischen Einflussfaktoren, Quelle: eigene Darstellung, Frageformulierungen nach Hunecke et al. 2022

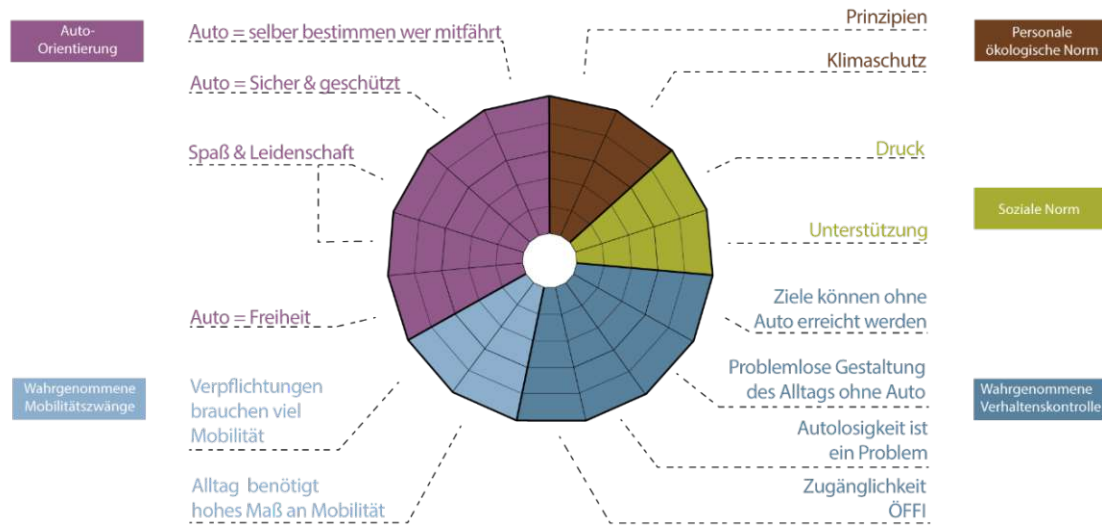


Abbildung 24: Auswertungsschema für psychologische Einflussfaktoren der Verkehrsmittelnutzung, Quelle: eigene Darstellung

Auto-Orientierung

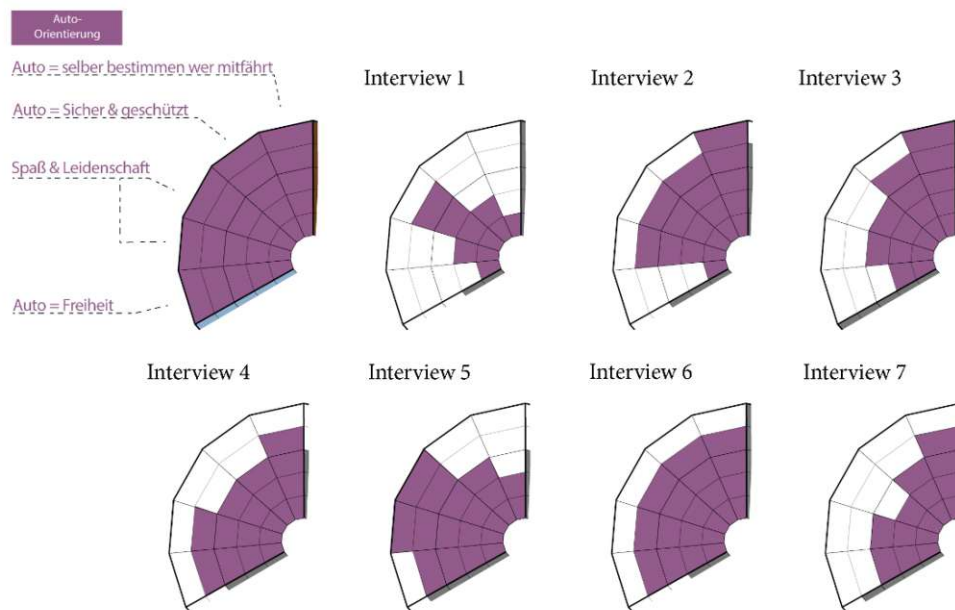


Abbildung 25: Auswertung der psychologischen Einflussfaktoren – Auto-Orientierung, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 18 zeigt, dass innerhalb der Stichprobe eine relativ hohe Werteausprägung hinsichtlich einer Auto-Orientierung existiert. Die Auto-Orientierung scheint daher nur einen geringen Einfluss auf die Autolosigkeit zu haben, da alle Personen kein eigenes Auto besitzen. Nur *Interview 1* hat eine vergleichsweise geringe Auto-Orientierung im Gegensatz zu den anderen.

Personale Ökologische Norm

Die personale ökologische Norm beschreibt das Gefühl einer moralischen Verpflichtung, das eigene Mobilitätsverhalten nachhaltig zu gestalten. Im Mobilitätsbereich sind sie weitgehend an den Werten des Umwelt- und Klimaschutz ausgerichtet. (vgl. Hunecke, 2015 s20) Abbildung 19 zeigt, dass sich *Interview 1, 2 & 6* dazu verpflichtet fühlen, im Alltag klimafreundlichere Verkehrsmittel als das Auto zu nutzen. Damit wollen sie einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Bei *Interview 3, 4, 5 & 7* hingegen ist die Autofreiheit nicht auf den Klimaschutz zurückzuführen.

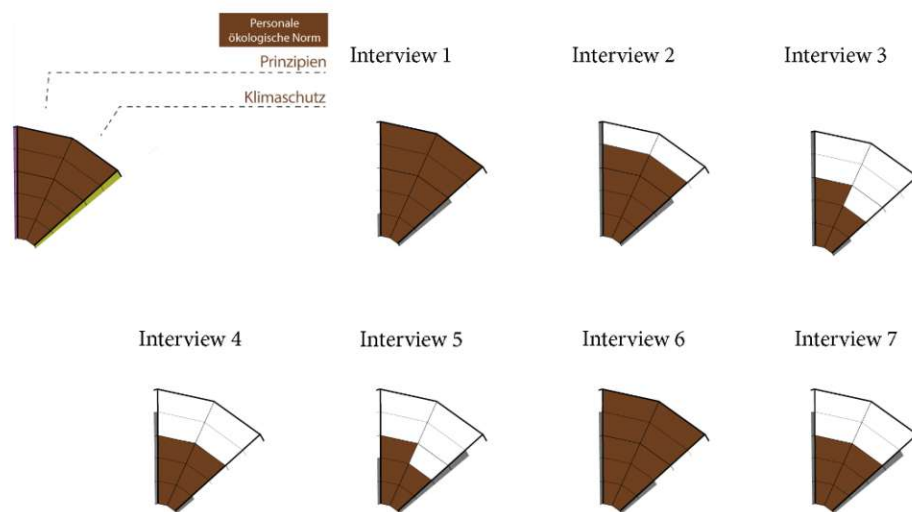


Abbildung 26: Auswertung der psychologischen Einflussfaktoren – Personale ökologische Norm,
Quelle: eigene Darstellung

Soziale Norm

Die soziale Norm beschreibt, was übereinstimmend gefühlt, gedacht und erwartet wird. Sie ist als Regel mit Verbindlichkeitsgrad in Gruppen zu verstehen und bezieht sich somit auf das Verhalten und Denken einer Person. (vgl. Six, 2021) Abbildung 20 zeigt, dass das soziale Umfeld von *Interview 5 & 7* einen Einfluss auf die Autolosigkeit haben

könnte. Alle Personen bis auf *Interview 6* erfahren im Gegenzug jedoch von ihrem sozialen Umfeld Unterstützung für die Entscheidung ein Leben ohne Auto zu führen.

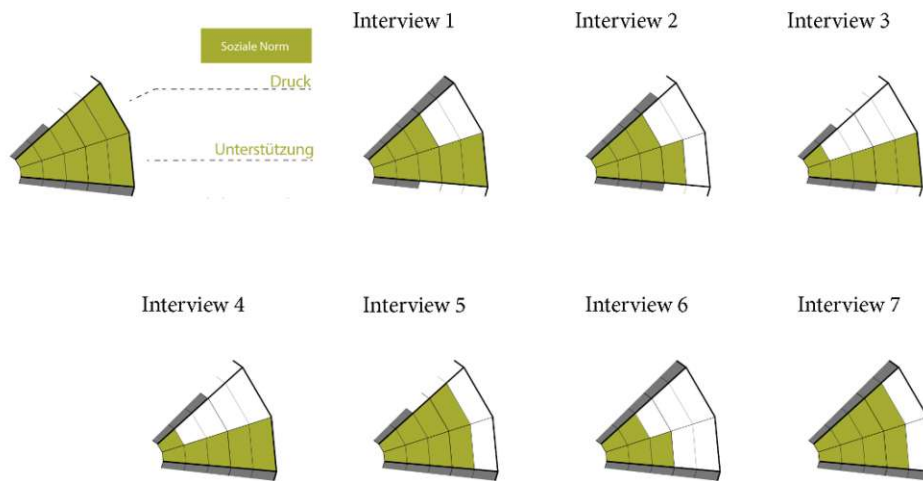


Abbildung 27: Auswertung der psychologischen Einflussfaktoren – Soziale Norm, Quelle: eigene Darstellung

Wahrgenommene Verhaltenskontrolle

Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle beschreibt die subjektive Bewertung der Umsetzbarkeit der eigenen Mobilitätsziele im jeweiligen Lebenskontext. (vgl. Hunecke, 2015 s13; Hunecke et al., 2022) Abbildung 21 verdeutlicht das *Interview 2, 4, 5, 6 & 7* ihren Alltag problemlos ohne eigenes Auto gestalten können.

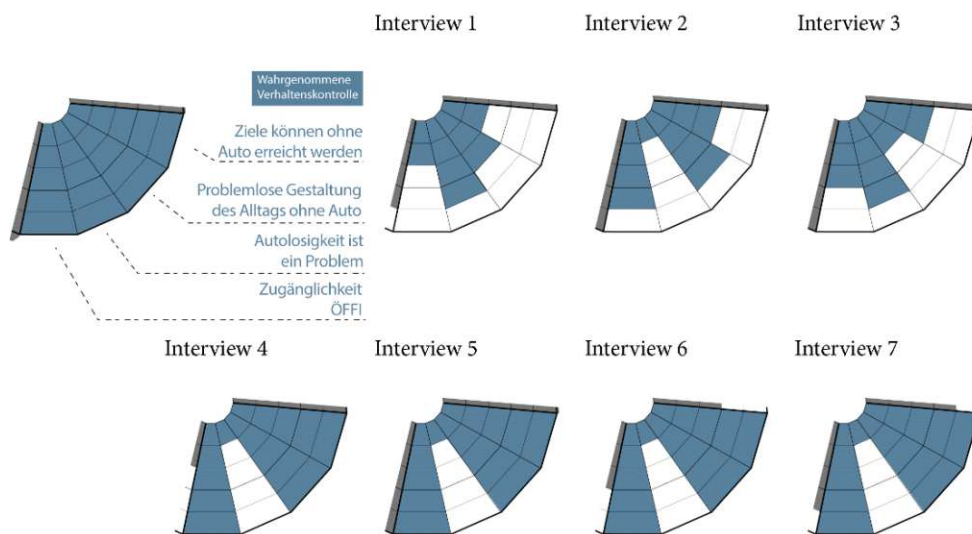


Abbildung 28: Auswertung der psychologischen Einflussfaktoren – wahrgenommene Verhaltenskontrolle, Quelle: eigene Darstellung

Für Interview 1 & 3 hingegen stellt die Autelosigkeit ein Problem dar welches die Gestaltung des Alltags erschwert. Obwohl alle Personen denselben Wohnstandort aufweisen, gibt es Unterschiede in der Zugänglichkeit beim öffentlichen Verkehr.

Wahrgenommene Mobilitätswänge

Wahrgenommene Mobilitätswänge beziehen sich auf die allgemeine Bewertung der Alltagsmobilität und kennzeichnen die eigene Einschätzung hinsichtlich der Notwendigkeit zur Umsetzung von räumlicher Mobilität. (vgl. Hunecke et al., 2022) Abbildung 22 zeigt, dass der Stellenwert der Alltagsmobilität innerhalb der Stichprobe eine mittlere bis hohe Bedeutung zugesprochen werden muss. Besonders *Interview 3, 5 & 7* müssen ständig mobil sein, um ihren alltäglichen Verpflichtungen nachzukommen.

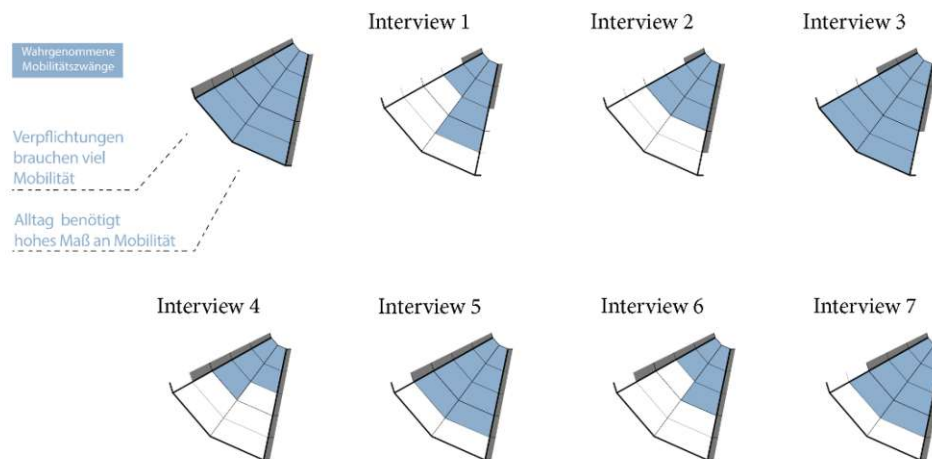


Abbildung 29: Auswertung der psychologischen Einflussfaktoren – Wahrgenommene Mobilitätswänge, Quelle: eigene Darstellung

4.2 Der Weg zur Autelosigkeit

Wie in Kapitel 2.5 festgehalten, ist die Betrachtung des Zustandswechsels im Autobesitz ein wichtiger Bestandteil eines ganzheitlichen Verständnisses der Autelosigkeit. Einer besonderen Bedeutung sollte dabei dem Übergang in die Autelosigkeit geschenkt werden, damit konkrete Auslöser identifiziert werden können. (vgl. Preisendörfer & Rinn, 2013 s176) Da das Fundament für mobilitätsbezogene Einstellungen und Werte bereits in der Kindheit gelegt wird, ist es außerdem relevant, die Mobilitätssozialisation zu betrachten, damit Ursache-Wirkungs-Beziehungen identifiziert werden können. (vgl. Döring, 2015 s31) Ein Übergang in die Autelosigkeit tritt außerdem nicht selten im Zu-

sammenhang mit zeitlich instabilen Faktoren im Lebenslauf wie Wohnortwechsel, Änderung der Haushaltsgröße oder der Einkommensverhältnisse auf. (vgl. Haefeli et al., 2020)

4.2.1 Stellenwert des Autos in der Kindheit

Die TeilnehmerInnen wurden nach dem Stellenwert des Autos in der Kindheit gefragt. Tabelle 10 zeigt eine Übersicht über die frühkindheitliche Bedeutung des Autos innerhalb der Stichprobe.

	Stellenwert des Autos in der Kindheit
Interview 1	Gering
Interview 2	Ohne Auto aufgewachsen
Interview 3	Sehr hoch
Interview 4	Sehr hoch
Interview 5	Sehr hoch
Interview 6	Hoch
Interview 7	Hoch

Tabelle 10: Stellenwert des Autos in der Kindheit, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf der Auswertung der Tiefeninterviews

Der Großteil der befragten Personen ist mit einem Auto in der Familie aufgewachsen, sowohl auf dem Land als auch in der Stadt. Im Alltag war die Automobilität stark präsent.



“Wir hatten ein Auto, als ich ein Kind war, kann ich mich noch gut erinnern, so einen VW Kombi und wir sind da viel mit herumgefahren. In meiner Kindheit hat es immer Autos in der Familie gegeben und auch am Weg zur Arbeit und dergleichen wurde das immer verwendet” (Interview 1)



“Ja, wir haben im Dorf gewohnt, alles wurde mit dem Auto gemacht.” (Interview 4)



“Damals haben natürlich Vater und Mutter mich immer mit dem Auto gefahren” (Interview 7)

Auch bei Urlaubsreisen spielte das Auto häufig eine Rolle.



“Und in Urlaub sind wir immer mit dem Auto gefahren. Also wir sind oft nach Kroatien oder Italien gefahren und da war Auto immer die angenehmste Möglichkeit.” (Interview 7)



“Von den Eltern her. Grundsätzlich haben wir immer Auto gehabt, weil wir haben doch Verwandte in Europa gestreut und da sind wir damals ja mit dem Auto immer die Verwandten besuchen gegangen. War zu dritt hinten relativ eng. Ja, aber ist gegangen. Das war so mein Zugang zum Auto, wir haben immer Auto gehabt ” (Interview 3)

Eine Person hingegen gibt an, dass sie autolos aufgewachsen ist.



“Ja, ich bin ohne Auto aufgewachsen und meine Mutter ist sehr linksorientiert, politisch und ganz streng gegen Autos.” (Interview 2)

Mit dem Beginn der Schulzeit werden jedoch die ersten autonomen Mobilitätserfahrungen gemacht, etwa auf dem Schulweg. Hierbei werden sowohl der öffentliche Verkehr, das Fahrrad und das zu Fuß gehen genannt.



“In der Volksschule bin ich zu Fuß gegangen, weil da gab es im Dorf eine Schule. Und dann bin ich ins Gymnasium, in die nächste Kleinstadt nach Villach gefahren und da bin ich mit dem Zug gefahren.” (Interview 6)



“Als ich dann ein bisschen älter war, bin ich eigentlich immer in die Schule mit dem Fahrrad gefahren, auch weite Strecken, weil wir außerhalb gewohnt haben.” (Interview 1)

Jedoch existiert in der Kindheit und frühen Jugend immer noch eine Abhängigkeit vom Auto der Eltern.



“Aber abends, wenn irgendwie, dann in der Pubertät waren Tanzkurse und das Fortgehen und so angesagt, da war dann nichts mehr vorhanden. Da hat mich dann mein Vater gefahren.” (Interview 6)

4.2.2 Beweggründe zum Ablegen der Führerscheinprüfung

Die TeilnehmerInnen wurden nach Beweggründen zum Ablegen der Führerscheinprüfung gefragt. Tabelle 11 zeigt eine Übersicht über die erwähnten Motive innerhalb der Stichprobe.

	Alter	Beweggrund zum Ablegen der Führerscheinprüfung
Interview 1	35	Schlechte Erreichbarkeit von Ferienhaus
Interview 2	25	Voraussetzung für Beruf
Interview 3	17	Gesellschaftliche Normalität / Voraussetzung für Beruf
Interview 4	18	Leben am Land
Interview 5	17	Gesellschaftliche Normalität / Geschenk der Eltern
Interview 6	18	Geschenk der Eltern
Interview 7	17	Leben am Land

Tabelle 11: Beweggründe zum Ablegen der Führerscheinprüfung

Wird in der Kindheit die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel noch mit Freiheit und Unabhängigkeit identifiziert, bedeutet es irgendwann Abhängigkeit und schlechte Erreichbarkeit. Der Führerschein und das erste Auto stellen daher einen Freiheitsgewinn bei vielen Personen dar. Bei der Frage nach den Beweggründen zur Ablegung der Führerscheinprüfung und dem Zugang zum ersten Auto hatten die befragten Personen keine Probleme sich zu erinnern.

Der Großteil der befragten Personen hat den Führerschein unmittelbar mit dem Erreichen der Volljährigkeit gemacht. Dies hat verschiedene Gründe, wie zum Beispiel die Notwendigkeit für den Eintritt in das Berufsleben oder dem Wunsch nach eigenständiger Mobilität am Land:



“Ich sag mal so, ich war verpflichtet einen Führerschein zu machen, weil wir eben von der Werkstatt her Autos haben holen müssen, die wir repariert haben und lackiert haben. Ähm, das war mein Zugang quasi ja zum Auto und zum Führerschein.”
(Interview 3)



“Weil ich relativ am Land gewohnt habe und einfach gebraucht habe.(...) Es war einfach üblich den Führerschein mit 18 zu machen, wenn man die finanziellen Möglichkeiten dazu hatte” (Interview 4)

In der letzteren Aussage zeigt sich außerdem ein weiterer Einflussfaktor auf den frühzeitigen Erwerb des Führerscheins, welcher bei mehreren Personen gefunden wurde. In



manchen sozialen Umfeldern scheint es üblich zu sein, den Führerschein mit 18 zu machen, ganz egal ob man am Land oder in der Stadt aufwächst. Dies wird als ganz normales Teilstück zum Übergang in das Erwachsenenleben verstanden.

“Damals natürlich Vater und Mutter mit dem Auto und immer fahrend und sobald es den L17 gegeben hat dann L17 gemacht. Also an meinem 17 Geburtstag quasi mein eigenen Führerschein gehabt (...) Mit 17 hat man ein Auto oder man macht den Führerschein und bekommt ein Auto. Das heißt, das ist einfach so, über das denkt man nicht nach.” (Interview 5)

Familiäre Normen im Bezug zum Auto scheinen einen Einfluss Effekt auf den frühzeitigen Erwerb des Führerscheins zu haben. Bei Allen befragten Personen, die den Führerschein unmittelbar mit dem Erreichen der Volljährigkeit gemacht haben, hat das Auto in der Kindheit eine große Rolle in der alltäglichen Mobilität und Urlaub gehabt. (Interview 3, 4, 5, 6 & 7)



“Von den Eltern her. Grundsätzlich haben wir immer Auto gehabt, weil wir haben doch Verwandte in Europa gestreut und da sind wir damals ja mit dem Auto immer die Verwandten besuchen gegangen. War zu dritt hinten relativ eng. Ja, aber ist gegangen. Das war so mein Zugang zum Auto, wir haben immer Auto gehabt. Vater hat immer geschaut das man Auto gehabt haben, weil er eben seine Verwandten europaweit besuchen gehen wollte” (Interview 3)

Im Gegensatz dazu berichtet Interview 2, dass sie autofrei aufgewachsen ist, da ihre Mutter sehr stark linksorientiert und streng gegen Autos ist. Den Führerschein hat sie erst mit Mitte 20 absolviert, da es vorher finanziell nicht leistbar war.



“Und dann, mit 24 war ich da, habe ich erst den Führerschein gemacht.” (Interview 2)

Neben dem familiären Umfeld können auch andere soziale Einflussfaktoren einen Effekt auf die Einstellung zum Auto beziehungsweise den Wunsch, einen Führerschein zu machen haben. Obwohl Interview 1 mit Auto aufgewachsen ist, wurde mit 18 den Entschluss gefasst, ohne Auto leben zu wollen. Den Führerschein wurde erst mit Mitte 30 gemacht.





“Später, das war dann noch weiter die das Gymnasium und habe auch eigentlich als ich 18 war, beschlossen das ich kein Auto haben will. Da war ich auch politisch irgendwie schon so ziemlich aktiv, auch umweltpolitisch und Anti-AKW und habe also war mit

*Rad Demos unterwegs und das war meine Jugend, das war so in den 70er Jahren.”
(Interview 1)*


4.2.3 Das erste eigene Auto


Alle befragten Personen gaben an, dass sie unmittelbar nach der Führerscheinprüfung den Zugang zu einem Auto gehabt haben. Dies wurde ihnen zum Beispiel von den Eltern geschenkt.

 *“(…) und damals auch einen Führerschein bekommen von meinem Vater zur Matura geschenkt und dann auch gleich ein altes Auto dazu. Und mit dem bin ich dann zwei Jahre als Studentin herum gekurvt in Klagenfurt und später auch in Wien.”
(Interview 6)*


 *“Das erste Auto, das war von meinen Eltern, die hatten sich ein neues gekauft und ich hatte so einen ganz alten Opel Corsa, damals das erste Auto und so nach, weiß ich nicht mehr. Vielleicht nach zwei Jahren habe ich mir dann selber eins gekauft gehabt.”
(Interview 4)*

Andere Personen konnten sich das Auto mit Geschwistern teilen, die es zuvor von den Eltern geschenkt bekommen hatten.

 *“Mein Bruder hatte schon vorher das Auto von unserem Vater bekommen und dann habe ich mit ihm dieses Auto geteilt.” (Interview 7)*

 *“Ich habe einen zwei Jahre älteren Bruder. Der hat vor mir den Schein gehabt und damals unser altes Auto geschenkt bekommen.” (Interview 3)*

Das Auto der Eltern kann als Überbrückung zwischen Führerschein und erstem eigenen Auto helfen.

 *“Also an meinem 17 Geburtstag quasi mein eigenem Führerschein gehabt, mit dem Auto der Eltern unterwegs und dann relativ früh eigentlich vom Ersparten ein eigenes Auto gekauft.” (Interview 5)*

Andere Personen wiederum standen schon im Berufsleben, als sie den Führerschein gemacht haben. Diese haben sich im Anschluss ein Auto gekauft. (*Interview 1 & 2*)

4.2.4 Gründe für den Autobesitz

Die TeilnehmerInnen wurden nach Gründen für den Autobesitz in der Vergangenheit gefragt. Tabelle 12 zeigt eine Übersicht über die erwähnten Motive, welche einen Autobesitz in früheren Lebensphasen begründet haben.


	Gründe für Autobesitz in der Vergangenheit
Interview 1	Schlechte Erreichbarkeit von Ferienhaus / Notwendigkeit für Beruf
Interview 2	Notwendigkeit für Beruf / Kinder
Interview 3	Weg zum Arbeitsplatz / Urlaub / gesellschaftliche Normalität
Interview 4	Leben am Land / Unabhängigkeit
Interview 5	Weg zum Arbeitsplatz / gesellschaftliche Normalität
Interview 6	Weg zum Arbeitsplatz / Kinder
Interview 7	Leben am Land / Unabhängigkeit

Tabelle 12: Gründe für den Autobesitz in der Vergangenheit, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf der Auswertung der Tiefeninterviews


Für den Autobesitz im früheren Leben wurden verschiedene Gründe genannt. Ähnlich wie bei den Gründen für die Autolosigkeit begründen in der Regel immer mehrere Argumente den Autobesitz. Dabei kann die Bedeutung der verschiedenen Gründe im Laufe des Lebens ab- bzw. zunehmen. Dadurch entsteht ein stetiger Wechsel zwischen ausschlaggebenden Motivlagen für den Autobesitz. Räumliche Zwänge spielen bei den Gründen für den Autobesitz eine entscheidende Rolle. Diese sind vor allem am Land vorzufinden und zurückzuführen auf ein schlechtes Angebot von öffentlichen Verkehrsmitteln.




“Dann bin ich mit dem Auto dort ziemlich mobil gewesen und jetzt ist es am Land schon bissl notwendig und es ist schwierig gewesen damals, weil die Verbindungen sehr schlecht waren. Es ist jetzt eh besser geworden, aber es ist ein Problem. Also es ist eigentlich alles auf Auto ausgerichtet am Land.” (Interview 6)


 *“Als ich noch am Land gewohnt habe musste alles mit dem Auto gemacht werden. Nur Lebensmittel konnte ich mit dem Fahrrad einkaufen gehen. Aber sobald man Unternehmungen machen wollte, hat man ein Auto gebraucht, was nicht mit dem Fahrrad möglich war.” (Interview 4)*


In Städten ist das Auto teilweise das schnellste Verkehrsmittel und das Umsteigen wird als mühselig empfunden.


 *“Fitnessstudio, im Auto zehn Minuten. Öffentlich, zweimal umsteigen, zehn Minuten zu Fuß. Alleine schon zur Station. Irgendwie wahrscheinlich eine Stunde.” (Interview 5)*

 *“Ich selber bin grundsätzlich Auto abhängig von meiner Arbeit her, weil ich manchmal um 3:00 in der Früh beginne bzw. nach 00:00 aufhöre. Und da gibt es unter der Woche eigentlich keine Öffi-Verbindung” (Interview 3)*


Auch das häufige Zurücklegen von größeren Distanzen im beruflichen und familiären Kontext wird als Grund für den Autobesitz angegeben.


 *“Aber es war viel der Arbeitsweg außerhalb von Wien früher, weil hab viel in Linz gearbeitet, in Wien teilweise gelebt und auch gearbeitet und das hin und her. Und auch dort war es der Weg zur Arbeit.” (Interview 5)*

 *“Ich bin öfter nach Graz gefahren um meinen Sohn zu holen.” (Interview 3)*

 *“Es war völlig normal für mich 500 Kilometer nach Hause zu fahren, mehrmals im Jahr.” (Interview 4)*

Das Auto kann auch eine Voraussetzung für den Beruf darstellen, wenn zum Beispiel Kunden Termine absolviert werden müssen, die außerhalb der Stadt liegen.

 *“Und ich habe ich einem Maklerbüro gearbeitet und wir mussten dann ganz Wien zu den Kunden fahren. Und da war es unabdingbar. Da braucht man ein Auto. Weil ich war ja auch unterwegs im Burgenland, Niederösterreich und Co.” (Interview 2)*

 *“Ich habe mehr gearbeitet und ich bin halt auch freiberuflich tätig und in Niederösterreich und da habe ich Hausbesuche gemacht, da habe ich das Auto dann schon teilweise verwendet und auch mehr verwendet und auch am Weg in der Arbeit.” (Interview 1)*

Durch die Unabhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln transportiert das Auto ein gewisses Gefühl von Freiheit.



“Und dann war ich, bevor ich nach Wien gezogen bin, öfters mit dem Auto unterwegs, weil das Auto immer so ein Freiheits-Symbol war. Man konnte jederzeit überall hinfahren, ohne auf den Bus zu warten.” (Interview 7)

Mit dem Auto wird gerne in den Urlaub gefahren.



“Und auch für Urlaube haben wir gesagt, für Urlaub braucht man Auto.” (Interview 3)

Im Fall von Kindern ist es praktisch ein Auto zu haben.



“Na, mit zwei kleinen Kindern war es schon praktisch.” (Interview 2)



“Und erst, ich habe dann 1992 eine Tochter gekriegt. Und da war ich schon relativ alt, also ich war 36, und wollte dann gern mit einem Auto fahren, weil das mit dem Kind leichter zu transportieren ist, auch in der Stadt.” (Interview 6)

Auch im persönlichen Umfeld von Personen hat das Auto eine große Rolle gespielt. In manchen Fällen ist Autobesitz eine soziale Norm und nicht unbedingt zweckgebunden.



“Ja, und als junger glaubt man, man braucht das Auto. Ja, alle haben es Auto, man hat selber das Auto, man erledigt alles mit dem Auto, man holt die Freundin mit dem Auto ab, man geht fort mit dem Auto.” (Interview 3)

4.2.4 Auslöser zur Autolösigkeit

Tabelle 13 zeigt eine Übersicht der Auslöser zur Autolösigkeit innerhalb der Stichprobe.

	Motivation	Auslöser zur Autolösigkeit
Interview 1	Freiwillig	Soziale Teilhabe
Interview 2	Freiwillig	Arbeitsplatzwechsel
Interview 3	Unfreiwillig	Finanzieller Schicksalsschlag
Interview 4	Freiwillig	Wohnortwechsel
Interview 5	Freiwillig	Arbeitsplatzwechsel / Auto defekt

Interview 6	Freiwillig	Eintritt ins Rentenalter.
Interview 7	Freiwillig	Wohnortwechsel

Tabelle 13: Auslöser zur Autollosigkeit, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf der Auswertung der Tiefeninterviews

Innerhalb der Stichprobe wurden verschiedene Auslöser für die Autollosigkeit beschrieben. Durch die biografische Betrachtung des Mobilitätsverhaltens konnten zum Teil mehrere verschiedene Ursachen identifiziert werden. Ähnlich wie bei den Gründen für die Autollosigkeit gibt es auch hier freiwillige und unfreiwillige Aspekte. *Interview 3* gibt an, dass das Auto aufgrund eines persönlichen Schicksalsschlages abgegeben werden musste. Im weiteren Verlauf stand dieser Person zwar noch ein weiteres Auto im Haushalt zur Verfügung, welches jedoch einige Wochen vor dem Interview bei einem Unfall einen Totalschaden erlitt.



“Das Auto gehört, oder hat der Freundin gehört. Ich selber habe einen Privatkonkurs laufen. Das ist eigentlich, wenn man es genau nimmt, der Hauptgrund, warum ich Autolos bin, weil ich keine Wertgegenstände besitzen darf.” (Interview 3)

Die restlichen TeilnehmerInnen gaben an, dass sie das letzte eigene Auto aus freien Stücken abgegeben haben. (*Interview 1, 2, 4, 5, 6 & 7*)

Innerhalb der Stichprobe sind räumliche Veränderungen als Hauptursache Quelle für Autollosigkeit festzumachen. Es wird deutlich, dass vor allem ein Umzug in ein städtisch geprägtes Siedlungsgebiet mit gutem öffentlichen Nahverkehr der Auslöser für die Autoabschaffung ist. (*Interview 4, 5, 6 & 7*)



“Und als ich nach Wien gezogen bin, habe ich dann überhaupt kein Bedürfnis mehr gehabt, irgend ein Auto zu besitzen oder zu fahren.” (Interview 7)

Das Auto wird entweder unmittelbar vor dem Umzug verkauft, (*Interview 4 & 7*) oder es vergeht einige Zeit bis zur Abschaffung. (*Interview 5, 6 & 7*)



“Ich habe dann drei Jahre in Berlin gewohnt und in Berlin war ich dann Auto und hatte das vorher verkauft, bevor ich nach Berlin bin, weil da habe ich das nicht gebraucht.” (Interview 4)



“Und ungefähr so nach der zweiten Wohnung Station habe ich dann das Auto verkauft,

weil es nur noch herumgestanden ist.” (Interview 5)

Der Wechsel von Arbeitsplätzen mit guter öffentlicher Anbindung ist ebenfalls ein Auslöser für die Autollosigkeit. *(Interview 2 & 5)*



“Vor acht Jahren hab ich mein Auto verkauft. Das hab ich gleichzeitig bei der Bank begonnen zu arbeiten. Weil die war so super zu erreichen.” (Interview 2)

Der Defekt eines Fahrzeuges kann Autollosigkeit auslösen. Service, Reparatur oder Neuanschaffung sind kostenintensiv, weshalb dies nicht in jeder Phase des Lebens leistbar ist. *(Interview 3 & 6)*



“Man hätte irgendwas reparieren müssen für den Pickerl und das Geld habe ich dann nicht gehabt. Ich war mittlerweile alleinerziehend und dann habe ich das Auto einfach bei dem Händler gelassen.” (Interview 6)

Der Verzicht auf Reparatur oder Neuanschaffung kann jedoch auch eine bewusste Entscheidung für die Autollosigkeit sein, wodurch der Zeitpunkt des Defekts der Auslöser für Autollosigkeit ist. *(Interview 5 & 6)*



“Ich hatte dann eine Batterie Schaden, weil es nur noch gestanden ist. (...). Dann hat man die Batterie tauschen müssen. Dann hab ich gesagt, das bringt nichts, weil ich mit dem Auto ja wahrscheinlich irgendwie 50 Kilometer mache im Jahr, wenn überhaupt.” (Interview 5)

Es ist jedoch anzumerken, dass der Wohnort bei allen Personen zum Zeitpunkt des Defekts in Wien gewesen ist. *(Interview 5 & 6)* Der Eintritt in das Rentenalter wird von einer Person als Grund für den Verkauf des eigenen Autos angegeben. Dabei stehen finanzielle Beweggründe im Vordergrund. *(Interview 6)*



“Und dann 2016 in Pension gegangen und hab dann beschlossen, jetzt muss ich mich sowieso zurücknehmen, weil finanziell ist es jetzt knapper und dann habe ich das Auto aufgegeben und aufgehört zu rauchen.” (Interview 6)

Eine Person gibt an, dass sie das eigene Auto innerhalb der eigenen Nachbarschaft vergemeinschaftet hat. Der Auslöser für die Autolosigkeit ist in diesem Fall soziale Teilhabe, da Vertrauen innerhalb der Nachbarschaft eine Voraussetzung dafür ist.



*“Und jetzt habe ich seit Ende des letzten Jahres habe ich das Auto eigentlich vergemeinschaftet, also das ist ein Pool von Menschen, die hier im Wohnprojekt leben.”
(Interview 1)*

4.3 Autolosigkeit in der Zukunft

Tabelle 14 zeigt auf, dass der Großteil der Personen nicht plant, ein Auto in der nächsten Zeit anzuschaffen. Es gibt jedoch auch Gründe, welche ein Autokauf verursachen.

	Plant Auto- kauf?	Gründe für das Auto
Interview 1	Nein	Körperliche Gesundheit
Interview 2	Nein	Wohnstandort mit schlechter öffentlicher Verkehrsanbindung / Arbeitsplatz mit schlechter öffentlicher Anbindung / Körperliche Gesundheit / Zeitgewinn
Interview 3	Ja	Zeitgewinn
Interview 4	Nein	Wohnstandort mit schlechter öffentlicher Verkehrsanbindung / Arbeitsplatz mit schlechter öffentlicher Anbindung
Interview 5	Unentschlossen	Wohnstandort mit schlechter öffentlicher Verkehrsanbindung / Ausleben von Freizeitaktivitäten / Geburt von Kindern
Interview 6	Nein	Wohnstandort mit schlechter öffentlicher Verkehrsanbindung
Interview 7	Nein	Wohnstandort mit schlechter öffentlicher Verkehrsanbindung / Arbeitsplatz mit schlechter öffentlicher Anbindung

Tabelle 14: Autolosigkeit in der Zukunft, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf der Auswertung der Tiefeninterviews

4.3.1 Gründe für das Auto

Die befragten Personen wurden gefragt, ob eine Autoanschaffung in der Zukunft geplant ist. Fünf Personen gaben an, dass kein Autokauf beabsichtigt ist und dies auch nicht in der jüngsten Vergangenheit in Erwägung gezogen wurde. (Interview 1, 2, 4, 6 & 7) Eine Person ist unentschlossen und überlegt öfter, sich wieder ein Auto zu kaufen. (Interview 5) Eine weitere Person plant ein Auto zu kaufen, sobald es wieder möglich ist. (Interview 3)



“Also aktuell ist es so, dass ich so einmal im Monat mir denke, jetzt hole ich mir eins und dann denke ich mir wieder eigentlich ist es Blödsinn.” (Interview 5)

Die genannten Beweggründe für eine zukünftige Autoanschaffung sind innerhalb der Stichprobe verschieden. Einen potenziellen Grund für die Autoanschaffung stellt zum Beispiel der Umzug auf das Land oder den Stadtrand dar. (Interview 2 & 5) Ein weiteres Motiv ist der Arbeitsplatzwechsel mit schlechter öffentlicher Verbindung beziehungsweise der Notwendigkeit zu pendeln. (Interview 2)



“Für mich gar keine. Außer ich müsste pendeln.” (Interview 2)

Vorhandene oder neue Hobbys können ebenfalls den Wunsch nach einem Auto auslösen. Hierbei spielen vor allem die Erreichbarkeit und das Vorhandensein von alternativen Anreisemöglichkeiten eine wichtige Rolle.



“Ich golfe gerne vom Sport her. Das heißt, es wäre ab und an tatsächlich einfach praktisch. Vor allem, nicht zum Heimatclub, wo ich öffentlich sehr gut hinkomme, sondern wenn man wirklich irgendwo geht. Golfplätze sind halt nie bei Öffis in Österreich. Und Golfbag und somit schleppen öffentlich ist sowieso unmöglich. Aber in unserer dreier Vierergruppe an Golfern hat immer jemand irgendwo ein Auto.” (Interview 5)

Schwindende körperliche Fitness im Alter wird als potenzieller Grund für den Autokauf angesehen. (Interview 1 & 2) Schicksalsschläge, welche eine autofreie Mobilität erschweren, können ebenfalls ein Auslöser für eine Autoanschaffung sein. So berichtet eine im Gesundheitswesen arbeitende Person, dass viele Menschen mit körperlichen Einschränkungen oder Behinderungen auf das eigene Auto angewiesen sind.



“Ich habe mit Menschen zu tun, mit Querschnittslähmung, mit Amputationen, mit allem Möglichen. Und ich weiß, dass es passieren kann, dass ein Mensch auf Individual Mobilität angewiesen ist, wenn die Person behindert ist. Und das wäre für mich schon eine Option, wo ich sage, ich werde es nicht ausschließen. Es könnte sein, wenn ich irgendwie so verletzt bin oder behindert, dass das für mich unglaublich mühsam ist mit den Öffentlichen. Dass ich mir dann auch ein Auto anschaffen, also ein eigenes Auto anschaffe, weil ich sonst meine Lebensqualität so reduziert sehe.” (Interview 1)

Ein weiterer Grund für die Anschaffung eines Autos ist der zeitliche Gewinn, den man in den alltäglichen Wegen hat. Dieses Argument wurde jedoch nur einmal genannt. Dabei werden mangelnde öffentliche Querverbindungen in der Nacht als Argument vorgebracht. (*Interview 3*) Die Bereitstellung von Parkplätzen am Arbeitsplatz kann ebenfalls als Grund für den Kauf eines Autos gezählt werden, wenn dieses das theoretisch schnellere Verkehrsmittel wäre. (*Interview 2*) Ein weiterer Grund für die Autoanschaffung stellt die Geburt eines Kindes dar.



*„Und falls es mal in Richtung Familie geht oder so was mit, Kind und so, da ist natürlich auch wieder ein Thema. Das ist. Das ist immer. Also ich sehe oft öffentlich, wie sich Mütter und Väter abplagen, wenn sie kleine Kinder haben. Und dann wäre das sicherlich sicherlich eine Überlegung wert. Ja, weil die Bequemlichkeit würde ich mir nehmen.“ (...) „Also mit Familie und Kleinkind und so kann ich mir nicht vorstellen ganz ohne Auto. Ich glaube, da wäre ich zu. Für das bin ich zu weit gekommen, als dass ich mir die Bequemlichkeit nehme.“ (*Interview 5*)*

4.3.2 Gründe gegen das Auto

Bei der Frage nach den Gründen gegen eine Anschaffung eines Autos gaben die befragten Personen in etwa die gleichen Antworten wie in Bezug auf die aktuellen Motive der Autolosigkeit. So wird von allen Personen das Vorhandensein von qualitativ hochrangigen öffentlichen Verkehrsverbindungen als Voraussetzung für den Verzicht auf das eigene Auto betrachtet.



*“Wenn egal wo, eben dann der Wohnort ist, wenn dort das öffentliche Netz genauso toll ist wie jetzt.” (*Interview 5*)*



*“Es müssten die U Bahnen 24 Stunden Fahren von Montag bis Sonntag. (...), das würde mir definitiv helfen.” (*Interview 3*)*

Hierbei zeigt sich, dass ein Großteil der Personen ihren Wohnstandort davon abhängig machen würde, sofern es möglich ist. (*Interview 1, 2, 3, 4, 6 & 7*)



*“Wir würden wahrscheinlich irgendwo wohnen bleiben, wo wir es nicht bräuchten. Wir würden sagen, wir würden jetzt nicht großartig aus Wien wegziehen. Solange U-Bahn in der Nähe ist, brauche ich kein Auto.” (*Interview 4*)*

Auch ein weiterer Mangel an Parkplätzen am Wohn- und Arbeitsort wird als Grund gegen die Anschaffung eines Auto betrachtet beziehungsweise als Grund für eine Anschaffung.



“Also angenommen, der Arbeitgeber würde die Garage zur Verfügung stellen. Ja, ich glaube, ich würde es überdenken, mir doch wieder ein Auto zu holen, weil ich mir doch jeden Tag eineinhalb Stunden Zeit sparen würde. Und dann hätte ich schon ein Auto. Ich habe es eigentlich abgeschafft, weil meine Dienstgeber immer neben der U-Bahn waren.” (Interview 2)



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Kapitel 5

Diskussion



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

5 Diskussion

Das im Kapitel 1 vorgestellte Forschungsdesign beinhaltet drei Forschungsziele, welche diese Arbeit versucht zu beantworten. Diese sind:

- Forschungsziel 1 Der gegenwärtige Zustand der Autolosigkeit – warum leben Menschen ohne eigenes Auto?
- Forschungsziel 2 Der Übergang zur Autolosigkeit – warum werden Menschen autofrei?
- Forschungsziel 3 Autolosigkeit in der Zukunft - welche Voraussetzungen gibt es für zukünftige Autolosigkeit?

Die Ziele wurden durch eine Literaturrecherche sowie durch die Befragung einer kleinen Stichprobe mit der Hilfe von Tiefeninterviews in der Seestadt verfolgt. Das folgende Kapitel fasst die Ergebnisse der Arbeit zusammen, wobei ein ausdrücklicher Zusammenhang mit den genannten Zielen hergestellt werden soll. Dementsprechend beziehen sich die nächsten drei Unterkapitel auf die jeweiligen Forschungsziele. Abschließend erfolgt eine kombinierte Betrachtung der Erkenntnisse, sodass die grundlegende Fragestellung der Arbeit „Warum verzichten Menschen auf ihr eigenes Auto“ abschließend beantwortet werden soll.

5.1 Forschungsziel 1: Der gegenwärtige Zustand der Autolosigkeit

Forschungsziel 1 ist die Beschreibung des Zustandes der Autolosigkeit. Dies wurde zum einen durch eine Literaturrecherche (vgl. Kapitel 2) erreicht und zum anderen durch die Befragung einer kleinen Stichprobe in dem Wiener Stadtentwicklungsgebiet Seestadt. (vgl. Kapitel 3) Der Untersuchungsraum wurde so ausgewählt, dass ausreichend Voraussetzungen für eine autofreie Mobilität vorhanden sind. (vgl. Kapitel 2.2.2) Wie bereits in verschiedenen Studien festgestellt, gibt es vielseitige Gründe, warum Menschen auf ihr eigenes Auto verzichten. (vgl. Kapitel 2.2.3) Der Forschungsüberblick ergibt, dass vor allem der Faktor Geld eine wichtige Rolle spielt, weshalb die Unterscheidung zwischen einer freiwilligen und unfreiwilligen Autolosigkeit sinnvoll ist. (vgl. Haefeli

et al., 2020; Kühne et al., 2018; Delatte et al., 2014; Paijmans & Pojani, 2021; Preisendörfer & Rinn, 2013)

Die Ergebnisse aus den Tiefeninterviews bestätigen, dass finanzielle Aspekte eine hohe Bedeutung bei den Gründen für die Autolosigkeit zugesprochen werden muss. Laufende Kosten für Parkgebühren, Sprit und Service stellen eine finanzielle Belastung für Haushalte dar, wodurch ein eigenes Auto nicht automatisch für alle leistbar ist. Innerhalb der Stichprobe wird jedoch festgestellt, dass die meisten Personen sich ein Auto leisten könnten, weshalb die Autolosigkeit nicht durch finanzielle Zwänge begründet wird. Viel mehr überwiegt der Vorteil, dass Geld gespart wird, den Nachteilen der Autolosigkeit. Finanzielle Gründe können jedoch auch Menschen in die unfreiwillige Autolosigkeit zwingen, welches der Fall von *Interview 3* deutlich sichtbar macht. Der Einzelfall von *Interview 3* belegt außerdem, dass im Fall von unfreiwilliger Autolosigkeit der Aspekt Geld von tragender Bedeutung ist. (vgl. Haefeli et al., 2020) Der Fall der unfreiwilligen Autolosigkeit scheint jedoch in der Stichprobe unterrepräsentiert. Preisendörfer & Rinn (2013) merken an, dass Personen, die sich kein Auto leisten können, gleichzeitig auch nicht den Wunsch verspüren müssen, ein Auto haben zu wollen. (vgl. Preisendörfer & Rinn, 2013 s37) Nur im Fall von *Interview 3* ist die Autolosigkeit nicht in den Lebensstil integriert und verursacht Probleme.

Neben dem Geld spielen auch weitere instrumentelle Motive eine Rolle. Hierbei ist vor allem der städtische Kontext hervorzuheben, in dem die Befragung stattgefunden hat. (vgl. Kapitel 3.1) Die bauliche Umwelt liefert die Voraussetzungen für ein autofreies Leben, welches vor allem an einem qualitativen öffentlichen Verkehr sichtbar wird. Staus und ein Mangel an Parkplätzen führen dazu, dass man mit dem öffentlichen Verkehr in der Regel deutlich schneller am Zielort ist als mit dem Auto. Dieses wird daher oftmals als überflüssig und unnötig empfunden, welches laufende Kosten verursacht und aufgrund der schnelleren Alternativen auch nur selten benutzt wurde. Die Etablierung von autofreien Gewohnheiten führt dazu, dass ein Großteil der befragten Personen glücklich ist, kein eigenes Auto mehr zu besitzen. Die Autolosigkeit ist gut in das Leben integriert, sodass individuelle Mobilitätsziele problemlos ohne Auto erreicht werden können. Der Zustand der Autolosigkeit ist innerhalb der Stichprobe größtenteils nichts, worunter gelitten wird. Vielmehr bringt der Verzicht auf ein eigenes Auto viele Vorteile mit sich, wie zum Beispiel der Einsparung von laufenden Kosten oder den Wegfall von langen Staus und der Parkplatzsuche.

Steg (2005) erwähnt, dass neben instrumentellen Motiven auch die Bedeutung von symbolischen und affektiven Aspekten eine wichtige Rolle spielt, wenn man die Autonutzung untersuchen möchte. Vorhandene Studien zeigen, dass freiwillig autofreie Menschen den öffentlichen Verkehr oftmals besser in puncto Unabhängigkeit und Flexibilität bewerten als das Auto. (vgl. Haefeli et al., 2020)

Die Ergebnisse aus der Befragung bestätigen die Erkenntnisse von Haefeli et al. (2020). Autofahren wird in der Stadt von vielen Menschen als anstrengend wahrgenommen und löst dabei negative Emotionen aus. Hier wird erneut der Einfluss der baulichen Umwelt deutlich (vgl. Kapitel 2.2.2), da einige Personen grundsätzlich gerne Autofahren und die negativen Emotionen durch das Fahren in der Stadt ausgelöst werden. Der öffentliche Verkehr hingegen wird als eine sehr angenehme Art der Fortbewegung in der Stadt empfunden, da man sich nicht auf den Verkehr konzentrieren muss und Zeit für andere Dinge während der Fahrt hat. Sich wiederholende negative Emotionen in Bezug zum Autofahren in der Stadt bewirken, dass alternative Verkehrsmittel präferiert werden, da diese größtenteils positive Emotionen auslösen. Im Gegensatz dazu geht die Autolosigkeit jedoch auch mit einem subjektiven Verlust von Flexibilität und Unabhängigkeit einher, welches vor allem bei Zielen außerhalb der Stadt deutlich wird. Dies führt zu einer Reduktion des individuellen Möglichkeitsraums, da nicht alle potenziellen Zielorte gut an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Inwieweit die Autolosigkeit mit dem Verlust von Flexibilität und Unabhängigkeit einhergeht, ist jedoch von Person zu Person verschieden und wird innerhalb der Stichprobe differenziert wahrgenommen.

Neben den instrumentellen und affektiven Motiven müssen auch symbolische Motive diskutiert werden. (vgl. Steg, 2005) Dazu gehören sowohl die soziale- als auch personale ökologische Norm. (vgl. Hunecke et al., 2022) Bisherige Studien sprechen dem viel diskutierten Umweltschutzmotiv nur eine untergeordnete Rolle zu, wenn es um die Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln geht. (vgl. Haefeli et al., 2020; Preisendörfer & Rinn, 2013; Saphores & Mitra, 2019; Veldstra et al., 2021) Dieses geht oft mit persönlichem Verzicht einher, weshalb es in der Regel nur ein sekundäres Handlungsmotiv bei der Entscheidung zur Autolosigkeit darstellt. (vgl. Heine et al., 2001; Preisendörfer & Rinn, 2013) Dies kann durch die Ergebnisse der Tiefeninterviews bestätigt werden, da nur bei einer Person der Umweltschutz als Hauptmotivation für ein autofreies Leben identifiziert werden konnte. Besonders ist hierbei, dass das Auto für die Person berufsbedingt eigentlich sehr praktisch wäre, da viele Termine außerhalb der Stadt

wahrgenommen werden müssen. Die Entscheidung, ein autofreies Leben zu führen, geht bei dieser Person mit persönlichem Verzicht einher, welches durch eine starke Ausprägung der persönlichen ökologischen Norm und einem hohen Bedarf an alltäglicher Mobilität außerhalb der Stadt verdeutlicht wird. (vgl. *Interview 1*) Bei *Interview 2* ist die Motivlage nicht ganz eindeutig. Einerseits wird der Umweltschutz als Motiv zum Verzicht auf ein eigenes Auto thematisiert. Andererseits würde die Person jedoch ein Auto kaufen, wenn es Parkplätze am Arbeitsplatz geben würde, da die Strecke mit dem Auto deutlich schneller ist als mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. (vgl. *Interview 2*) Auch bei *Interview 6* ist die persönliche ökologische Norm stark ausgeprägt. Die Auswertung des Tiefeninterviews ergab jedoch, dass finanzielle Aspekte wahrscheinlich die tragende Bedeutung spielen und der Umweltschutz mehr ein sekundäres Motiv darstellt. (vgl. *Interview 6*)

Die Tiefeninterviews zeigen, dass in der Regel unterschiedliche Motivationen kombiniert werden und selten ein Argument im Vordergrund steht. Instrumentelle, affektive und symbolische Motive können dabei simpel heruntergebrochen werden auf persönliche und praktische Gründe zum Verzicht auf ein eigenes Auto. (vgl. Tabelle 15) Wie bereits erwähnt spielen persönliche Gründe und Überzeugungen, wie zum Beispiel der Umweltschutz, nur eine untergeordnete Rolle. Es wird deutlich, dass die Motivationen, ein autofreies Leben zu führen, viel mehr praktischer Natur sind. Diese beziehen sich zum Beispiel auf zu hohe Kosten, autofreie Gewohnheiten oder den oft genannten Umstand, dass man das Auto in der Stadt nicht braucht.

Praktische Gründe	Persönliche Gründe & Überzeugungen
„Finanzielle Aspekte“	„Umweltschutz“
„Qualitative öffentliche Verkehrsmittel“	„Präferenzen für andere Verkehrsmittel“
„Autofahren in der Stadt ist anstrengend“.	„Allgemein negative Einstellung zu Automobilität und Autos in Städten“
„Auto erfordert hohen Organisationsaufwand“.	
„Autofreie Gewohnheiten“	

Tabelle 15: Unterteilung der Motive zur Autollosigkeit in praktische Gründe und Persönliche Gründe & Überzeugungen

Haefli et al. (2020) formuliert drei Motivgruppen, welche hilfreich erscheinen die Erkenntnisse abschließend in die bisherigen Forschungen einzuordnen. Demnach lassen sich freiwillig autofreie Menschen in Nutzerorientierte, Wertorientierte und Peer Group orientierte Typen unterteilen. (vgl. Kapitel 2.2.3) Die Ergebnisse zeigen, dass innerhalb der Stichprobe lediglich Nutzer- und wertorientierte Menschen vorhanden sind. Peer-Group orientierte Typen hingegen wurde nicht identifiziert, welches vermutlich mit der geringen Stichprobengröße zu tun hat. (vgl. Tabelle 16) Abschließend ist wiederholt zu betonen, dass die befragten Personen größtenteils aus praktischen Gründen auf ihr eigenes Auto verzichten und die individuellen Mobilitätsziele auch mit alternativen Verkehrsmitteln erreicht werden können.

Freiwillig vs.. Unfreiwillig	Motivgruppen nach Haefeli et al. (2020)	Tiefeninterviews aus der Stichprobe	
Freiwillige Autofreiheit	Nutzerorientiert	<i>Interview 4</i>	
		<i>Interview 5</i>	
		<i>Interview 6</i>	
		<i>Interview 7</i>	<i>Interview 2</i>
Wertorientiert	<i>Interview 1</i>		
Unfreiwillige Autofreiheit	Peer-Group Orientiert		
		<i>Interview 3</i>	

Tabelle 16: Zuordnung der Stichprobe nach Motivgruppen, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf den Motivgruppen von Haefeli et al. 2020

5.2 Forschungsziel 2: Der Übergang zur Autolosigkeit

Forschungsziel 2 ist die retrospektivische Betrachtung des Übergangs zu einem autofreien Leben, wobei konkrete Auslöser für den Verkauf des eigenen Autos identifiziert werden sollen. Die Literaturrecherche deutet darauf hin, dass ein Zustandswechsel im Autobesitz oftmals in Verbindung mit Schlüsselereignissen im Leben auftritt. Diese können die Phase von gewohnten Mobilitätsverhalten unterbrechen, wodurch ihnen eine besondere Bedeutung zugesprochen werden muss, wenn man Auslöser für die Autolosigkeit identifizieren möchte. (vgl. Kapitel 2.4) Lanzendorf (2003) unterscheidet mit

dem Konzept der Mobilitätsbiografien zwei Dimensionen, in denen Schlüsselereignisse eintreten können, welche sich auf den Besitz eines eigenen Autos auswirken. (vgl. Kapitel 2.4.3) Durch eine biografische Betrachtung der Lebensläufe wurden verschiedene Schlüsselereignisse identifiziert, welche einen Einfluss auf die heutige Autolosigkeit haben. Jedes Leben beginnt mit der Kindheit, die maßgeblich von der Mobilität der Eltern geprägt ist. (vgl. Döring, 2015 s31) Der Führerschein und das erste eigene Auto stellen wichtige Mobilitätsmeilensteine dar. (Rau & Manton, 2016)

Die Befragung zeigt, dass die familiäre Einstellung zum Auto eine große Rolle spielt, wenn es um den Zugang zu einem frühzeitigen Führerschein und dem ersten eigenen Auto geht. Familien, in denen das Auto einen hohen Stellenwert hat, scheint es gängige Praxis zu sein, dass Kinder die alten Autos der Eltern geschenkt bekommen beziehungsweise finanzielle Unterstützung erhalten. Im Gegensatz dazu hat eine Person den Führerschein erst mit Mitte 20 gemacht, obwohl das eigene Auto bereits schon vorher praktisch gewesen wäre. Die Person ist ohne Auto in der Familie aufgewachsen, welches wiederum die Bedeutung von familiären Normen unterstreicht. Die Möglichkeit, frühzeitig den Führerschein zu machen und ein eigenes Auto zu besitzen, liegt also oftmals an den finanziellen Möglichkeiten und Werteeinstellungen der Eltern und ist keineswegs in jeder Familie vorhanden.

Neben dem familiären Umfeld können auch andere soziale Einflussfaktoren einen Effekt auf die Einstellung zum Auto beziehungsweise den Wunsch, einen Führerschein zu machen haben. So können soziale Normen, die nicht aus dem familiären Kontext hervorgehen, ebenfalls einen Einfluss auf Führerschein und das erste Auto haben. (vgl. *Interview 1*) Während für viele ein Auto mit 18 normal gewesen ist, war es das für andere nicht. Das soziale Umfeld ist dabei ein großer Einflussfaktor, da bei einigen Personen keine konkreten Gründe für den Autobesitz existierten. Das erste eigene Auto erzeugt eine erstmalige Unabhängigkeit vom öffentlichen Verkehr und ist ein Symbol für Freiheit und das Erwachsen werden. Erst später etablieren sich konkrete Nutzungsgründe, welche oftmals durch räumliche Zwänge hervorgerufen werden. Gerade auf dem Land ist das eigene Auto nützlich und oftmals notwendig für den täglichen Arbeitsweg, da es mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sehr mühsam oder überhaupt nicht möglich ist. Führerschein und Auto können aber auch eine Voraussetzung für den Eintritt in einen gewissen Beruf darstellen, etwa wenn viele Kundentermine wahrgenommen werden, die räumlich weit voneinander entfernt sind. Auf dem Land ermöglicht das Auto

soziale und gesellschaftliche Teilhabe und ermöglicht einen Zugang zur gesellschaftlichen Teilhabe.

Bei der konkreten Frage nach Auslösern zur Autolosigkeit wird deutlich, dass hier vor allem der Umzug vom Land in die Stadt den Weg in die Autolosigkeit ebnet. Dabei wird das Auto in manchen Fällen bereits vor dem Umzug abgeschafft, da Personen antizipieren, dieses nicht mehr zu benötigen. Andere Personen verkauften das Auto erst nach einiger Zeit, da sie gemerkt haben, dass sie es in der Stadt nicht mehr brauchen. Hier wird erneut die große Bedeutung der baulichen Umwelt auf das Mobilitätsverhalten und die Autolosigkeit sichtbar. Ein Arbeitsplatz, der gut öffentlich ohne Auto zu erreichen ist, eliminiert den Zwang einer Autonutzung. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Lebensereignisse, die mit räumlichen Veränderungen vom Wohn- und Arbeitsort zusammenhängen, die Hauptauslöser für die Autolosigkeit sind.

Auch bei Veränderungen in der Haushaltsgröße, etwa durch die Geburt von Kindern, konnte innerhalb der Stichprobe als Auslöser zur Autolosigkeit festgestellt werden. (vgl. *Interview 6*) Neben räumlichen und familiären Veränderungen konnten weitere Auslöser für die Autolosigkeit identifiziert werden. So kann zum Beispiel der plötzliche Defekt des Autos zu einem längerfristigen Verzicht führen, da kein Geld für die Reparatur oder eine Neuanschaffung vorhanden ist. (vgl. *Interview 3 & 6*) Außerdem kann es sein, dass keine Notwendigkeit gesehen wird, das Auto zu reparieren, da es sowieso nur ganz selten benutzt wurde. Es gilt jedoch zu beachten, dass in besagten Fällen alle Personen in Wien gewohnt haben, als das Auto kaputt gegangen ist. Der bewusste Verzicht auf Reparatur oder Neuanschaffung ist daher durch die hohe Erreichbarkeit der individuellen Ziele situiert, welches im städtischen Kontext sehr oft der Fall ist. (vgl. Kapitel 2.2) Der Eintritt ins Rentenalter konnte ebenfalls als Auslöser zur Autolosigkeit identifiziert werden, da dieser in der Regel mit einer Reduktion der finanziellen Mittel einhergeht. (vgl. *Interview 6*) Dies unterstreicht die Bedeutung von finanziellen Aspekten in den Motiven zum Verzicht auf ein eigenes Auto.

5.3 Forschungsziel 3: Autolosigkeit in der Zukunft

Forschungsziel 3 ist die Abschätzung, inwieweit die befragten Personen aus der Stichprobe auch in Zukunft bereit sind, auf das eigene Auto zu verzichten. Wie in Kapitel 2.4.1 beschrieben, wird das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl schnell zur

Gewohnheit, wodurch auch weniger Informationen zu anderen Verkehrsmitteln herangezogen werden. (vgl. Hunecke, 2015 s34) Innerhalb der Stichprobe existiert aus diesem Grund größtenteils eine subjektive Überzeugung kein Auto zu benötigen. Je länger ein Leben ohne Auto geführt wird, desto weniger ist auch das Bedürfnis danach wieder eins zu kaufen. Das Leben ohne Auto ist daher ein mehr oder weniger stabiler Zustand und unterliegt verschiedenen Motivationen. (vgl. Kapitel 4.1.2) Autofreie Gewohnheiten führen dazu, dass die Autolosigkeit gut in das Leben integriert ist und der bewusste Verzicht nichts darstellt, worunter gelitten wird. Diese Erkenntnis über freiwillig autofreie Menschen wird ebenfalls durch die Studie von Haefeli et al. (2020) bestätigt.

Neben Auslösern für die Autolosigkeit (vgl. Kapitel 4.2.4) gibt es auch Gründe für den Kauf eines Autos. (vgl. Kapitel 4.3.2) Die Analyse der Befragungen ergab, dass die in der Literatur existierenden Annahmen zur Einflussnahme von Lebensereignissen auf den Autobesitz (vgl. Schoenduwe et al., 2015 s101) bestätigt werden können. Biografische Bruchstellen (vgl. Steg, 2005 s13; Steg & Tertoolen, 1999; Lois & López-Sáez, 2009) können die Autolosigkeit gefährden, wenn zum Beispiel durch einen Umzug oder Berufswechsel neue räumliche Gegebenheiten entstehen, die eine Autoabhängigkeit hervorbringen. Inwieweit sich Schlüsselereignisse auf das Mobilitätsverhalten beziehungsweise die Verkehrsmittelwahl beziehen, hängt von individuellen Umständen und Gegebenheiten ab. (vgl. Lanzendorf 2010)

Faktoren wie die vorhanden Alternativen zum eigenen Auto und die Qualität dieser spielen dabei eine entscheidende Rolle. Die bauliche Umwelt definiert die äußeren Rahmenbedingungen für räumliche Mobilität (vgl. Kapitel 2.1), da sie die Erreichbarkeit von potenziellen Reisezielen bestimmt. (vgl. Kapitel 2.1) Clark et al. (2015) untersucht ebenfalls die Rolle von Lebensereignissen im Prozess der Veränderung des Autobesitzes und schlägt einen theoretischen Rahmen zur Verdeutlichung der wichtigen Einflussfaktoren vor. (vgl. Kapitel 2.4.2)

Abbildung 24 erweitert das Modell von Clark et al. (2015) und Lanzendorf (2010), indem es die zentralen Aspekte beider Autoren aufgreift und kombiniert. Lebensereignisse bringen eine Veränderung der Haushaltsumstände mit. Dies kann sich zum Beispiel durch die Veränderung von finanziellen Ressourcen (z. B. Arbeitswechsel, Arbeitslosigkeit, Renteneintritt, Partnerschaft etc. pp) und zeitlichen Ressourcen (Freizeitaktivitäten, längere/kürzere Arbeitszeiten, persönliche Verpflichtungen etc. pp) bemerkbar machen. Außerdem können Lebensereignisse neue Mobilitätsmuster hervorrufen, wie zum

Beispiel im Fall eines Wohnortswechsels. (vgl. Lanzendorf, 2010) Eine Änderung der Haushaltsumstände führt zu einem Zustand von “Stress”, der eine Diskrepanz zwischen der Zufriedenheit des gegenwärtigen Zustandes und einem wünschenswerten alternativen Zustand auslöst. Dieser Stress ruft eine Anpassung des Mobilitätsverhaltens an die neuen Umstände hervor. (vgl. Clark et al., 2015) Im Fall der Autollosigkeit führt das zur Bewertung des Status quo. Die in Kapitel 2.3 beschriebenen psychologischen Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten spielen im Bewertungsprozess dabei eine entscheidende Rolle.

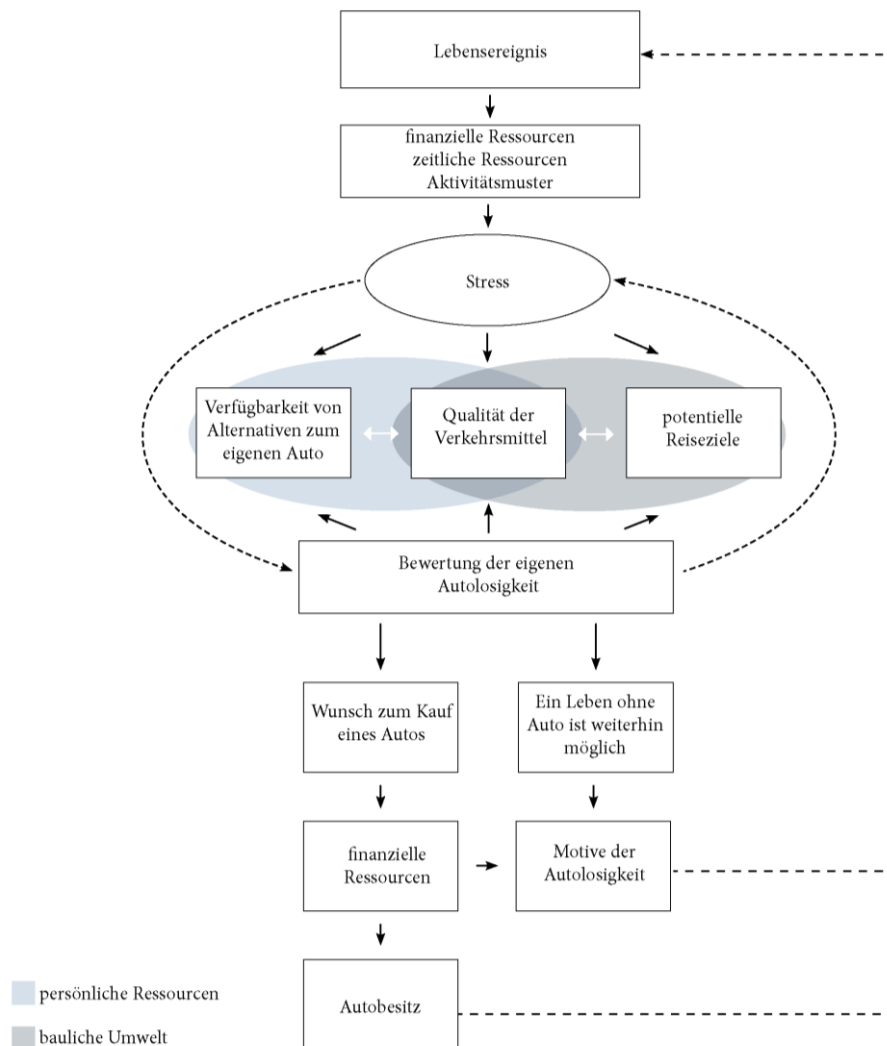


Abbildung 30: Eigene Erweiterung des Prozesses vom Zustandwechsel für Autobesitz, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Clark et. al 2015, Lanzendorf 2010

Dabei ist der Einfluss von Mobilitätswängen und der eigenen Wahrnehmung, inwiefern die Autollosigkeit ein Problem darstellt, entscheidend. Die Zugänglichkeit von Al-

alternativen zum Auto entscheidet, ob die eigenen Mobilitätsziele erreicht werden können. Obwohl alle Personen in der Seestadt wohnen, wurden unterschiedliche Zugänglichkeiten für den öffentlichen Verkehr angegeben. Weitere Erkenntnisse aus den durchgeführten Interviews weisen darauf hin, dass vor allem der Standort des Arbeitsplatzes zu Problemen führt, denn Alltag ohne Auto bewältigen zu können. (vgl. *Interview 1 & 3*)

Ein klassischer Auslöser für die Autolosigkeit kann also die Veränderung von Erreichbarkeiten sein, dass sich in der Zugänglichkeit zu alternativen Verkehrsmitteln ausdrückt. Ist diese nicht gewährleistet, wird die Autolosigkeit als Problem bewertet, wenn der Alltag ein hohes Maß an Mobilität erfordert.

Die eigene Autolosigkeit wird auch im Kontext von sozialen Normen und persönlichen Einstellungen und Erfahrungen bewertet. Sollten persönliche Erfahrungen fehlen, sind soziale Normen ausschlaggebend für die Beurteilung. (vgl. Hunecke, 2015) In den Interviews wurde festgestellt, dass die Geburt von Kindern einerseits in der Vergangenheit Autobesitz ausgelöst hat (vgl. Interview 6) und andererseits als potenzieller Grund dafür gesehen wird. (vgl. *Interview 5*) Dies wird damit begründet, dass das eigene soziale Umfeld die Erfahrung gemacht hat, dass ein Leben ohne Auto nur schwer möglich ist, wenn man Kinder hat. Hierbei wird auch der Einfluss aus der familiären Mobilität in der Kindheit sichtbar, welche innerhalb der Stichprobe sehr autodominiert gewesen ist. Diese Erfahrungen werden bei der Bewertung der eigenen Autolosigkeit herangezogen.

Innerhalb der Stichprobe konnte noch ein weiterer wichtiger Einflussfaktor auf die Bewertung der eigenen Autolosigkeit identifiziert werden: körperliche Fitness und Vitalität. Diese beeinflusst die Zugänglichkeit zu alternativen Mobilitätsmitteln und schafft neue Abhängigkeiten und Zwänge. Sollte dabei das Leben ohne Auto als Belastung empfunden werden, liegt die Tatsache nahe, dass der Wunsch nach einem Auto existiert.

Weiteres sind alle Änderungen von räumlichen Erreichbarkeiten ein potenzieller Stress für Bewertung der Autolosigkeit. Diese können aber auch durch externe Gegebenheiten verändert werden, ohne dass dabei ein individuelles Lebensereignis die Ursache sind. (z. B. durch den Bau einer neuen Straße, die Bereitstellung von Parkplätzen am Arbeits- oder Wohnort oder den Wegfall einer öffentlichen Verkehrslinie)

Zusammenfassend betrachtet ist die Voraussetzung für die Weiterführung der Autofreiheit eine positive Bewertung der eigenen Lebensumstände im Bezug zu vorhandenen und zukünftigen Mobilitätszielen. Ob die eigenen Mobilitätsziele auch ohne Auto erreicht werden können, unterliegt dabei einer ständigen Bewertung, welche durch Lebensereignisse, Einstellungen, Normen und Werte beeinflusst wird. (vgl. Kapitel 2.3) Je länger eine Person ohne eigenes Auto lebt, desto wahrscheinlicher ist dies auch in der Zukunft. Positive Einstellungen zu alternativen Verkehrsmitteln (besonders der öffentliche Verkehr) haben dabei einen Einfluss auf die Wohnstandortwahl. Jemand, der gerne mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fährt, wird auch in Zukunft wahrscheinlich seinen Wohnort nach der Zugänglichkeit dazu ausrichten.

5.4 Abschließende Diskussion der Forschungsfrage

Warum verzichten Menschen auf ihr eigenes Auto?

Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass die meisten Menschen aufgrund von instrumentellen Motiven und praktischen Gegebenheiten auf das eigene Auto verzichten. Persönliche Überzeugungen, wie beispielsweise der Umweltschutz, sind nur selten ausschlaggebend. Dies ergeben sowohl die Ergebnisse aus der Befragung (vgl. Kapitel 4) als auch viele Studien, die zur Autolosigkeit durchgeführt wurden. (vgl. Kapitel 2) Besonders Geld ist ein ausschlaggebender Faktor bei den instrumentellen Motiven der freiwilligen und unfreiwilligen Autolosigkeit. Im Grunde genommen sind alle instrumentellen Motive schlussendlich mit der Einsparung von Geld begründbar, weil das Auto ja nicht bewegt werden muss. Laufende Kosten für Versicherung, Service und Parkplatzgebühren müssen jedoch auch im Fall einer selektiven Autonutzung gedeckt werden, welches für einige Personen gegen einen Autobesitz spricht. Viele könnten sich ein Auto leisten, wollen dies aber nicht tun. Der Besitz eines Autos, welches nur selten benutzt wird, ist für viele das Geld nicht wert, da im städtischen Kontext genügend alternative Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Die Überlegung, ohne Auto zu leben, unterliegt daher oft einer Kosten-Nutzen-Rechnung. Wenn doch einmal ein Auto benötigt wird, bietet Carsharing eine passende und oftmals günstigere Alternative. Die Ergebnisse ergeben, dass die in der Literatur existierende Annahme zur Beeinflussung der affektiven Motive der freiwilligen Autolosigkeit durch instrumentelle und symbolische Motivationen (vgl. Steg, 2005 s13; Lois & López-Sáez, 2009) bestätigt werden kann. Neben der finanziellen Belastung wirken sich auch Verkehrsstaus und lange Parkplatzsuchen auf das affek-

tive Empfinden des Autofahrens und des Autobesitzes aus. Autofahren macht in der Stadt keinen Spaß und ruft bei vielen negative Emotionen hervor. Das affektive Erlebnis des Autofahrens verschlechtert sich, was dazu führt, dass das Auto selten benutzt und im Endeffekt verkauft wird. Auch eine starke Ausprägung der persönlichen ökologische Norm führt dazu, dass der Besitz eines Autos negativ bewertet wird und schlechte Gefühle hervorruft. Im Gegensatz dazu wirken sich wiederkehrende gute Gefühle und Erfahrungen in der Verkehrsmittelnutzung positiv auf die Nutzung aus. (vgl. Steg, 2005 s13)

Dies können die Ergebnisse aus den Interviews bestätigen, da die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs (innerhalb der Stadt Wien) sehr gut bewertet wird. Er stellt die wichtigste Alternative zum eigenen Auto dar. (vgl. Kapitel 4.2.1) Dies wird zum Einen durch die Zeiteinsparung argumentiert und zum anderen damit, dass man im öffentlichen Verkehr die Reisezeit produktiv für andere Aktivitäten nutzen kann und sich nicht auf das Fahren konzentrieren muss. Wenn jemand den öffentlichen Verkehr als bequemer, kostengünstiger und schneller ansieht und dadurch das Gefühl hat, kein Auto zu benötigen, wird die Autolosigkeit wahrscheinlich als gutes Gefühl bewertet werden. Dies ist aber nur auf den städtischen Raum anwendbar, da die Nutzung des Autos für Strecken außerhalb der Stadt (Urlaub und Ausflüge) und für Transporte innerhalb der Stadt als flexibler und spontaner bewertet wird als beispielsweise der öffentliche Verkehr.

Die Bewertung der eigenen Autolosigkeit erfolgt immer im Bezug zur baulichen Umwelt welche darüber bestimmt, inwiefern die eigenen Mobilitätsziele ohne Auto zu erreichen sind. Voraussetzungen für eine autofreie Mobilität sind daher vor allem in der gebauten Umwelt zu verorten, da hochwertige Alternativen zum eigenen Auto vorhanden sein müssen. Dies wird auch durch die Auslöser zur Autolosigkeit bestätigt, welche oftmals unmittelbar vor oder nach räumlichen Veränderungen des Wohn- oder Arbeitsortes auftreten. Um die Arbeit abzuschließen, können aus diesen Erkenntnisse Handlungsempfehlungen für die Politik und Planung formuliert werden.

Handlungsempfehlungen für Politik und Planung

Das Ziel einer nachhaltigen Mobilitätswende hängt zu einem Großteil davon ab, inwiefern Autofahrer:Innen bereit sind, ihr Mobilitätsverhalten in Zukunft zu verändern. Eine zentrale Erkenntnis der Arbeit ist die geringe Bedeutung des Umweltschutzmotives bei der Entscheidung, ein Leben ohne Auto zu führen. Dies wurde zu einem durch die Literaturrecherche und zum anderen durch die durchgeführten Tiefeninterviews bestätigt.

Menschen können nur sehr schwer durch Verbote und Einschränkungen zum Verzicht auf ein eigenes Auto motiviert werden. Stattdessen müssen Strukturen geschaffen werden, die einen Autobesitz überflüssig und unpraktisch machen. Dabei ist vor allem in den Städten ein großes Veränderungspotenzial zu verorten, weil dort bereits Voraussetzungen für ein autofreies Leben bestehen. Damit die Mobilitätswende gelingen kann, ist es wichtig, den Ausbau von alternativen Verkehrsmitteln in Zukunft zu bevorzugen. Dies kann beispielsweise durch technische Infrastruktur gefördert werden. Vor allem das Fahrrad weist ein nicht ausreichend genutztes Potenzial auf, weil es für kurze Entfernungen ein leicht zugängliches, umweltschonendes und kostengünstiges Verkehrsmittel darstellt. Dazu braucht es einen Ausbau der Radinfrastruktur mit sicheren und baulich getrennten Fahrradwegen, welches sich positiv auf das affektive Erlebnis niederschlägt. Im Gegensatz dazu rufen Staus und ein Mangel an Parkplätzen negative Emotionen beim Autofahren hervor. Eine reduzierte Autonutzung hat unter Umständen das Potenzial, einen Autoverkauf auszulösen. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass die Weiterentwicklung des städtischen Straßennetzes (wie zum Beispiel Stadtautobahnen) Autobesitz und Nutzung fördert, da mehr Menschen animiert werden, mit dem Auto zu fahren. Ziel muss es sein, dass die Attraktivität von Autobesitz- und Nutzung reduziert wird. Gleichzeitig braucht es Strukturen, die ein Leben ohne Auto ermöglichen, damit positive Assoziationen durch den Verzicht hervorgerufen werden. Es benötigt eine gesellschaftliche Akzeptanz für das Leben ohne Auto. Alternative Verkehrsmittel müssen mit positiven Werten aufgeladen werden, ganz ähnlich wie es die Autoindustrie in der Werbung täglich macht. Offensive Mobilitätskampagnen, gepaart mit einer Umverteilung des Straßenraums, können diese Wertebildung unterstützen. Dabei empfiehlt es sich auch aktuelle gesellschaftliche Trends, wie zum Beispiel den Fahrradboom während der Corona Pandemie aufzugreifen. In diesen Phasen existiert besonders viel Akzeptanz für Veränderung, welches Beispiele aus Berlin, Paris und Barcelona belegen. Gleichzeitig muss die Automobilität ein negatives gesellschaftliches Image erhalten, wie zum Beispiel in den Niederlanden. Dabei sollte der argumentative Fokus auf spürbare Umweltauswirkungen gelegt werden, wie zum Beispiel die Abgasbelastung, Verkehrssicherheit und Lärmbelästigung. Diese sind für jeden spürbar und nicht so abstrakt zu begreifen wie der globale Klimawandel. Informationskampagnen über negative Auswirkungen der Automobilität oder gesundheitliche Vorteile aktiver Mobilitätsmodi können gute Argumente liefern, das eigene Auto öfter stehen zu lassen und bestenfalls zu verkaufen. Ein positives Werteklima gegenüber umweltfreundlichen Verkehrsmitteln

hat auch einen Effekt auf die Mobilitätssozialisation der Kinder, da diese schon im frühen Alter nachhaltige Mobilitätsalternativen kennenlernen und die Werte der Eltern übernehmen. Dazu braucht es sichere und kinderfreundliche Radwege sowie einen kindergerechten öffentlichen Verkehr. Außerdem sind kurze Wege von großer Bedeutung, damit Kinder schon früh autonome Mobilitätserfahrungen machen können.

Städte nehmen in dieser Rolle eine Vorbildfunktion ein und können den gesellschaftlichen Transformationsprozess zu einem nachhaltigen Verkehrshandeln anstoßen. In ländlichen Gebieten ist die Ausgangslage jedoch verschieden, da sich über lange Zeit autofreundliche bzw. menschenfeindliche Strukturen gebildet haben, die es nun gilt, wieder aufzulösen. Dazu gehört eine starke Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, welcher in ländlichen Regionen nicht kostendeckend betrieben werden sollte, sondern vielmehr als Daseinsvorsorge betrachtet werden muss. Den Menschen am Land muss eine ansprechende Alternative zum eigenen Auto geboten werden, damit diese ihr Mobilitätsverhalten ändern. Dies heißt im Umkehrschluss aber auch, dass neue ländliche Siedlungsentwicklungen eine möglichst geringe Autoabhängigkeit aufweisen müssen, indem sie zum Beispiel entlang von hochwertigen öffentlichen Verkehrsachsen erschlossen werden. So bekommen Menschen das Gefühl, ihr präferiertes Verkehrsmittel frei wählen zu können und werden nicht dazu gezwungen, jede Fahrt mit dem eigenen Auto zu absolvieren. Dazu muss eine Äquidistanz im Zugang zu den verschiedenen Verkehrsmitteln in ländliche Planungskultur etabliert werden.

Gewohnheiten und Routinen spielen in der Autonutzung eine große Rolle und können einen Übergang zu einem nachhaltigen Verkehrshandeln erschweren. Menschen mit hohen Autonutzungsgewohnheiten sind jedoch besonders offen für Veränderungen im Mobilitätsverhalten, wenn sie gerade einen Übergang in ihrem Leben erleben. Das Potenzial ist besonders hoch bei räumlichen Veränderungen, wie zum Beispiel dem Umzug in die Stadt oder ein gut angebundener Arbeitsplatz. Hier könnte die Politik Anreize schaffen, eine Verhaltensänderung auszulösen indem die freiwillige Autolosigkeit gefördert wird. Dies könnte neben technischer Infrastruktur auch durch finanzielle Anreize erfolgen, beispielsweise durch die kostenlose Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, wenn im Gegenzug das eigene Auto verkauft wird. Dadurch können autofreie Gewohnheiten entstehen und die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft wieder ein Auto gekauft wird, sinkt.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Kapitel 6

Methodisches Fazit & Ausblick



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

6 Methodisches Fazit & Ausblick

Die vorliegende Arbeit ergänzt das vorhandene Wissen zu dem Themengebiet der Autollosigkeit, indem durch explorative Forschung eine Vielzahl an Gründen und Motiven für den Verzicht auf ein eigenes Auto identifiziert werden konnten. Durch den selbst gewählten qualitativen Forschungszugang konnten Ursache-Wirkungs-Beziehungen aufgedeckt werden, indem Längsschnittdaten zu individuellem Verkehrsverhalten erhoben wurden. Die gewählte Methode der Tiefeninterviews beinhaltet jedoch auch die Limitation einer geringen Stichprobengröße, wodurch repräsentative Aussagen über die Autollosigkeit schwer möglich sind. Außerdem wurde festgestellt, dass die befragten Personen teilweise unterschiedlich viel zu sagen hatten, wodurch die Länge der Gespräche teilweise stark variiert ist. Ein noch gezielteres Nachfragen zu gewissen Punkten wäre in der Retrospektive gut gewesen. Nichtsdestotrotz kann die Durchführung der Interviews als positiv gewertet werden, da viele Erkenntnisse qualitativ sichtbar gemacht wurden und in Anschluss in den Kontext von bisherigen Forschungen gebracht wurden. Die geringe Stichprobe hat zur Folge, dass durch die Arbeit keine repräsentativen Aussagen über den Untersuchungsraum Seestadt zulassen. Es ist jedoch festzustellen, dass die U-Bahn als hochwertige Alternative zum eigenen Auto das Rückgrat für freiwillige Autollosigkeit darstellt. Damit die Autollosigkeit standortbezogen untersucht werden kann, ist es notwendig, quantitative und qualitative Daten zu kombinieren. Dadurch können Zielgruppen skizziert werden, welche wiederum von Politik und Planung adressiert werden müssen. Die befragte Zielgruppe der „Autoabschaffer“ zeigt, dass Verhaltensänderungen in der Mobilität möglich sind, auch wenn vorher hohe Autogewohnheiten vorherrschten. Deshalb ist es wichtig, auch in weiterer Folge den Prozess von Mobilitätsverhaltensänderungen im Zusammenhang mit räumlichen Kontexten, Einstellungen und Werten zu erforschen, damit zielgruppenspezifische Maßnahmen entwickelt werden können, um die Mobilitätswende voranzutreiben. Dementsprechend empfiehlt sich weiterführende Forschung zu der Fragestellung, warum Menschen nicht auf ihr eigenes Auto verzichten, obwohl die bauliche Umwelt dies ermöglichen würde. Hierbei sollte den psychologischen Einflussfaktoren wie der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle in Verbindung mit affektiven, symbolischen und instrumentellen Motiven eine besondere Bedeutung zugesprochen werden.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Kapitel 7

Verzeichnisse & Anhang



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

7 Verzeichnisse & Anhang

7.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zielformulierung für die Verlagerung des Personenverkehrs bis 2030, Quelle: eigene Darstellung, nach BMVIT (2017)

Abbildung 2: Zielformulierung für die Verlagerung des Personenverkehrs bis 2030, Quelle: eigene Darstellung, nach BMVIT (2017)

Abbildung 3: Zugelassene Kraftfahrzeuge in Österreich seit 1950, Quelle: eigene Darstellung, nach Statistik Austria 2022)

Abbildung 4: Anteil der autolosen Haushalte in Österreich und Wien zwischen 1995 und 2019, Quelle: eigene Darstellung, nach Statista 2022a; VCÖ 2021a

Abbildung 5: Anteil der autolosen Haushalte nach Bundesländern, Quelle: eigene Darstellung, nach Statista 2022a; VCÖ 2021a

Abbildung 6: Anteil der Autolosigkeit nach Altersgruppen, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Berechnung von WIFO 2015 s234

Abbildung 7: Äquivalisierte Ausgaben der Haushalte für Mobilität nach Autobesitz und Äquivalenzeinkommensdezilen, Quelle: eigene Darstellung, nach Wifo 2015 s240

Abbildung 8: Motivationsmodell für private Autonutzung, Quelle: eigene Darstellung, nach Steg & Tertoolen 1999 (Steg & Tertoolen, 1999)

Abbildung 9: Modell zur Erklärung von Lebensereignisse auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl, Quelle: eigene Darstellung, nach Lanzendorf 2010 s18

Abbildung 10: Modell zur Erklärung des Prozesses beim Zustandswechsel von Autobesitz, Quelle: eigene Darstellung, nach Clark et al. 2015

Abbildung 11: Mobilitätsbiografienansatz, Quelle: eigene Darstellung, nach Lanzendorf 2003

Abbildung 12: Definition der Zielgruppe „Autoabschaffer“, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 13: Fragebogen zur Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 14: Fragebogen zur Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 15: Fragebogen zu psychologischen Einflussfaktoren der Nutzung von Verkehrsmitteln, Quelle: eigene Darstellung, Frageformulierungen nach Hunecke et al. 2022

Abbildung 16: Alternativen zum Auto, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf der Auswertung der Fragebögen

Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf der Auswertung der Fragebögen

Abbildung 18: Auswertungsschema für psychologische Einflussfaktoren der Verkehrsmittelnutzung, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 19: Auswertung der psychologischen Einflussfaktoren – Auto-Orientierung, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 20: Auswertung der psychologischen Einflussfaktoren – Personale ökologische Norm, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 21: Auswertung der psychologischen Einflussfaktoren – Soziale Norm, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 22: Auswertung der psychologischen Einflussfaktoren – Wahrgenommene Verhaltenskontrolle, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 23: Auswertung der psychologischen Einflussfaktoren – Wahrgenommene Mobilitätszwänge, Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 24: Eigene Erweiterung des Prozess vom Zustandwechsel für Autobesitz, Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Clark et. al 2015, Lanzendorf 2010

7.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Aufbau der Arbeit 17

Tabelle 2: Anteil der Haushalte ohne Auto in Österreich nach Haushaltstyp im Jahr 2009,

Tabelle 3: Übersicht und Definition der psychologischen Einflussgrößen,

Tabelle 4: Übersicht – Rekrutierung der Stichprobe

Tabelle 5: Übersicht der Ergebnisse

Tabelle 6: Übersicht über die genannten Motive zur Autolosigkeit, kategorisiert nach instrumentellen, affektive und symbolischen Motiven

Tabelle 7: Zeitliche Dimension der Autofreiheit

Tabelle 8 Nachteile der Autolosigkeit

Tabelle 9: Bewertung der Autolosigkeit nach psychologischen Einflussfaktoren

Tabelle 10: Stellenwert des Autos in der Kindheit

Tabelle 11: Beweggründe zum Ablegen der Führerscheinprüfung

Tabelle 12: Gründe für den Autobesitz in der Vergangenheit

Tabelle 13: Auslöser zur Autolosigkeit

Tabelle 14: Autolosigkeit in der Zukunft

Tabelle 15: Unterteilung der Motive zur Autolosigkeit in praktische Gründe und Persönliche Gründe & Überzeugungen

Tabelle 16: Zuordnung der Stichprobe nach Motivgruppen

7.3 Literaturverzeichnis

Aarts, H., Verplanken, B., & van Knippenberg, A. (1997). Habit and information use in travel mode choices. *Acta Psychologica*, 96(1–2), 1–14.

[Ahrend, C., Schwedes, O., Daubitz, S., Böhme, U., & Herget, M. \(2013\). *Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung*. 56. Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Berlin](#)

[Ajuntament de Barcelona. \(2020\). *Pla de Mobilitat Urbana 2024*. Abgerufen am 8.11.2022, von \[ajuntament.barcelona.cat\]\(https://ajuntament.barcelona.cat\) Website: <https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/wp-content/uploads/2020/12/PMU-abstract-final-Prensa-20201201-v1-lowres.pdf>](#)

[Ajzen, I. \(1991\). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179–211.](#)

[aspersn.mobil LAB. \(2021\). *Seestadt unterwegs—Storymaps—Aspersn.mobil LAB*. Abgerufen am 05.09.2022 Website: <https://www.mobillab.wien/storymaps/>](#)

[Baehler, D. \(2019\). *Living in a car-free housing development Motivations and mobility practices of residents in nine developments in Switzerland and Germany*, University of Lausanne](#)

[Bamberg, S. \(2006\). Is a Residential Relocation a Good Opportunity to Change People's Travel Behavior? Results From a Theory-Driven Intervention Study. *Environment and Behavior*, 38\(6\), 820–840.](#)

[Bamberg, S., Ajzen, I., & Schmidt, P. \(2003\). Choice of Travel Mode in the Theory of Planned Behavior: The Roles of Past Behavior, Habit, and Reasoned Action. *Basic and Applied Social Psychology*, 25\(3\), 175–187.](#)

[Beckers, T. \(2018\). Werte. In J. Kopp & A. Steinbach \(Eds.\), *Grundbegriffe der Soziologie* \(pp. 507–511\). Springer Fachmedien.](#)

[Beige, S., & Axhausen, K. W. \(2008\). LONG-TERM AND MID-TERM MOBILITY DECISIONS DURING THE LIFE COURSE. *IATSS Research*, 32\(2\), 16–33.](#)

Beige, S., & Axhausen, K. W. (2012). Interdependencies between turning points in life and long-term mobility decisions. *Transportation*, 39(4), 857–872.

BMFLUW. (2018). *Factsheet: Der Klimawandel in Wien - CCCA Data Server*. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

BMVIT. (2021). *Mobilitätsmaster- plan 2030 für Österreich Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor Nachhaltig – resilient – digital*. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Bock, M. (1992). „Das halbstrukturierte-leitfadenorientierte Tiefeninterview“. In J. H. P. Hoffmeyer-Zlotnik (Ed.), *Analyse verbaler Daten: Über den Umgang mit qualitativen Daten* (pp. 90–109). VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Busch-Geertsema, A. (2017). *Mobilität von Studierenden im Übergang ins Berufsleben: Die Änderung mobilitäts-relevanter Einstellungen und der Verkehrsmittelnutzung*. Springer-Verlag.

Busch-Geertsema, A., Lanzendorf, M., Müggenburg, H., & Wilde, M. (2014). Mobilitätsforschung aus nachfrageorientierter Perspektive: Theorien, Erkenntnisse und Dynamiken des Verkehrshandelns. In W. Canzler, A. Knie, & O. Schwedes (Eds.), *Handbuch Verkehrspolitik* (pp. 1–21). Springer Fachmedien.

Canzler, W. (2016). *Automobil und moderne Gesellschaft: Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung*. Lit Verlag

Canzler, W., & Knie, A. (1998). *Möglichkeitsräume: Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*. Böhlau.

Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199–219.

Christ, W., & Loose, W. (2001). Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere: Ein Forschungsprojekt der Bauhaus-Universität Weimar, Professur Entwerfen und Städtebau I, und dem Öko-Institut e.V., Büro Freiburg, Arbeitsfeld Verkehr. Bauhaus-Univ.

Cialdini, R. B., Kallgren, C. A., & Reno, R. R. (1991). A Focus Theory of Normative Conduct: A Theoretical Refinement and Reevaluation of the Role of Norms in Human Behavior. In M. P. Zanna (Ed.), *Advances in Experimental Social Psychology* (Vol. 24, pp. 201–234). Academic Press.

Clark, B., Chatterjee, K., & Lyons, G. (2015). Towards a Theory of the Dynamics of Household Car Ownership: Insights from a Mobility Biographies Approach. In *Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung* (pp. 97–114).

Clifton, K. J., & Handy, S. L. (2003). QUALITATIVE METHODS IN TRAVEL BEHAVIOUR RESEARCH. IN: TRANSPORT SURVEY QUALITY AND INNOVATION. *Publication of: Elsevier.*

Dargay, J., & Hanly, M. (2007). Volatility of car ownership, commuting mode and time in the UK. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41, 934–948.

Delatte, A., Kettner, S., Schenk, E., & Schuppan, J. (2014). *Multimodale Mobilität ohne eigenes Auto im urbanen Raum. Eine qualitative Studie in Berlin Prenzlauer Berg*. TU Berlin.

Deutsche Umwelthilfe. (o.J.). *Deutsche Umwelthilfe e.V.: Wie der Verkehr unsere Luft verschmutzt*. Abgerufen am: 22.11.2022,
Website: <https://www.duh.de/themen/luftqualitaet/luftverschmutzung-quellen/verkehr/>

[Die Zeit \(2017\) Gesundheitsgefahr: Was der Feinstaub wirklich mit den Menschen macht. Abgerufen am 28.06.2022 Website: https://www.zeit.de/2017/18/feinstaub-grenzwerte-belastung-medizin-land-luftverkehr/seite-6?utm_referrer=https%3A%2F%2Fde.wikiversity.org%2F](https://www.zeit.de/2017/18/feinstaub-grenzwerte-belastung-medizin-land-luftverkehr/seite-6?utm_referrer=https%3A%2F%2Fde.wikiversity.org%2F)

Diehl, K. (2022). *Autokorrektur – Mobilität für eine lebenswerte Welt*. S. FISCHER.

[Döring, L. \(2015\). Theoretisch-konzeptioneller Rahmen – Intergenerationale, familiäre Mobilitätssozialisation durch produktive Realitätsverarbeitung in Mobilitätsbiografien. In L. Döring \(Ed.\), Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation: Eine quantitative Analyse von Sozialisations-, Alters-, Perioden- und Kohorteneffekten in Alltagsmobilität \(pp. 51–60\). Springer Fachmedien.](#)

Dudenredation. ((o.J.)). „Haus“ auf Duden online. *Glottodidactica. An International Journal of Applied Linguistics*. Abgerufen am 22.4.2022 Website:
<https://www.duden.de/node/63917/revision/697830>

Europäische Union. (2021). *Verkehr umweltverträglicher machen #greendeal*. Abgerufen am 12.11.2022, Website: https://ec.europa.eu/info/publications/factsheets-european-green-deal_de

Eurostat. (2022). *Personenbeförderung nach Verkehrszweig*. Abgerufen am 2.9.2022,
Website:
https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/T2020_RK310__custom_1179741/bookmark/table?lang=de&bookmarkId=f96a6102-ee30-44c9-9da6-3b0f890129c3

Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265–294.

Filipp, S.-H. (2007). Kritische Lebensereignisse. In *Entwicklungspsychologie der Lebensspanne: Ein Lehrbuch* (1. Aufl). Kohlhammer.

Flade, A. (2013). Negative Folgen des Verkehrs. In A. Flade (Ed.), *Der rastlose Mensch: Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie* (pp. 145–176). Springer Fachmedien.

Flade, A., & Wullkopf, U. (2002). *Theorien und Modelle zur Verkehrsmittelwahl*. IWU.

Fujii, S., Bamberg, S., Friman, M., & Gärling, T. (2009). Are effects of travel feedback programs correctly assessed? *Transportmetrica*, 5(1), 43–57.

Funke, J. (2018). Mobilität als Bewegung im physischen, sozialen und geistigen Raum. *Heidelberger Jahrbücher Online*, 5-19 Seiten.

[Haddock, G., & Maio, G. R. \(2014\). Einstellungen. In K. Jonas, W. Stroebe, & M. Hewstone \(Eds.\), *Sozialpsychologie* \(pp. 197–229\). Springer.](#)

Haefeli, U. (2016). *Autofreie Lebensstile Spezialauswertungen der Mikrozensen Verkehr 1994, 2000, 2005 und 2010 sowie der Haushaltsbudgeterhebung (HABE) 2009–2011*.

Haefeli, U., Artho, J., de Haan, P., & Arnold, T. (2020). *Autofreie Haushalte in der Stadt Zürich*. Energieforschung Stadt Zürich.

Harms, S., Lanzendorf, M., & Prillwitz, J. (2007). Mobilitätsforschung in nachfrageorientierter Perspektive. In O. Schöller, W. Canzler, & A. Knie (Eds.), *Handbuch Verkehrspolitik* (pp. 735–758). VS Verlag für Sozialwissenschaften.

[Heine, H., Mautz, R., & Rosenbaum, W. \(2001\). *Mobilität im Alltag: Warum wir nicht vom Auto lassen* \(1st ed.\). Campus Verlag.](#)

[Heinen, E., & Handy, S. \(2012\). Similarities in Attitudes and Norms and the Effect on Bicycle Commuting: Evidence from the Bicycle Cities Davis and Delft. *International Journal of Sustainable Transportation*, 6\(5\), 257–281.](#)

Held, M. (1982). *Verkehrsmittelwahl der Verbraucher*. Duncker & Humboldt
<https://opus.bibliothek.uni-augsburg.de/opus4/frontdoor/index/index/docId/7294>

Hewstone, M., & Martin, R. (2014). Sozialer Einfluss. In K. Jonas, W. Stroebe, & M. Hewstone (Eds.), *Sozialpsychologie* (pp. 269–313). Springer.

Holz-Rau, C., & Scheiner, J. (2015). *Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation: Neue Zugänge zu einem alten Thema* (pp. 3–22).

Hunecke, M. (2015). *Mobilitätsverhalten verstehen und verändern: Psychologische Beiträge zur interdisziplinären Mobilitätsforschung* (2015th ed.). Springer VS.

[Hunecke, M., Böhler, S., Grischkat, S., & Haustein, S. \(2008\). *MOBILANZ - Möglichkeit zur Reduzierung des Energieverbrauches und der Stoffströme unterschiedlicher Mobilitätsstile durch zielgruppenspezifische Mobilitätsdienstleistungen*. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH](#)

[Hunecke, M., Heppner, H., & Groth, S. \(2022\). Fragebogen zu psychologischen Einflussfaktoren der Nutzung von Pkw, ÖPNV und Fahrrad \(PsyVKN\): Faktorenstruktur, psychometrische Eigenschaften und Validierung. *Diagnostica*, 68\(1\), 3–13.](#)

Hunecke, M., Schlaffer, A., Dittrich-Wesbuer, A., & Freudenu, H. (2002). *Bedeutung psychologischer und sozialer Einflussfaktoren für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung*. Umweltbundesamt.

[Jarass, J. \(2012\). Mobilitätsverhalten – strukturell oder individuell bedingt? In J. Jarass \(Ed.\), *Wohnstandortpräferenzen und Mobilitätsverhalten: Verkehrsmittelwahl im Raum Köln* \(pp. 25–32\). VS Verlag für Sozialwissenschaften.](#)

- Kipke, H. (2016). *Von der autogerechten Stadt zur menschengerechten Stadt*. Technische Hochschule Nürnberg
- Kitamura, R., Mokhtarian, P. L., & Laidet, L. (1997). *A micro-analysis of land use and travel in five neighborhoods in the San Francisco Bay Area*. 34.
- Klößner, C. A., & Blöbaum, A. (2010). A comprehensive action determination model: Toward a broader understanding of ecological behaviour using the example of travel mode choice. *Journal of Environmental Psychology*, 30(4), 574–586.
- Knoflacher, H. (2013). *Virus Auto: Die Geschichte einer Zerstörung*. Ueberreuter.
- Kuckartz, U. (2018). *Qualitative Inhaltsanalyse: Methoden, Praxis, Computerunterstützung* (4. Auflage). Beltz Juventa.
- Kühne, K., Mitra, S. K., & Saphores, J.-D. M. (2018). Without a ride in car country – A comparison of carless households in Germany and California. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 109, 24–40.
- Kurier. (2020, July 24). *Pro und Contra: Autos raus aus der Stadt? Abgerufen am 29.5.2022, Website: <https://kurier.at/chronik/oesterreich/pro-und-contra-autos-raus-aus-der-stadt/400980389>*
- La Tribune. (2016). *Manifeste pour des villes vivantes et sans voiture*. Abgerufen am 23.8.2022, Website: <https://www.latribune.fr/regions/smart-cities/la-tribune-de-carlos-moreno/manifeste-pour-des-villes-vivantes-et-sans-voiture-600635.html>
- Lanzendorf, M. (2003). *Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour*. 20.
- Lanzendorf, M. (2010). Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth. *International Journal of Sustainable Transportation - INT J SUSTAIN TRANSP*, 4, 272–292.
- Lanzendorf, M. & Scheiner. (2004). *Verkehrsgenese als Herausforderung für Transdisziplinarität: Stand und Perspektiven der Forschung*. Verlag Metagis
- Limbourg, M. (2013). *Mobilität im Kindes- und Jugendalter*. Springer-Verlag.
- Lois, D., & López-Sáez, M. (2009). The relationship between instrumental, symbolic and affective factors as predictors of car use: A structural equation modeling approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43(9–10), 790–799.
- Mayring, P. (2015). *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken* (12., überarb. Aufl). Beltz.
- Müggenburg, H. (2017). *Lebensereignisse und Mobilität: Eine generationsübergreifende Untersuchung von Mobilitätsbiografien*. Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Müggenburg, H., Busch-Geertsema, A., & Lanzendorf, M. (2015). Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research. *Journal of Transport Geography*, 46, 151–163.

Nobis, C., & Kuhnimhof, T. (2018). *Mobilität in Deutschland – MiD - Ergebnisbericht*. Im Auftrag des BMVI

Nolan, A. (2010). A dynamic analysis of household car ownership. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44(6), 446–455.

Paijmans, H., & Pojani, D. (2021). Living car-free by choice in a sprawling city: Desirable and ... possible? *Case Studies on Transport Policy*, 9(2), 823–829.

Peuckert, R. (1992). Norm, soziale. In B. Schäfers (Ed.), *Grundbegriffe der Soziologie* (pp. 217–219). VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Pojani, E., Van Acker, V., & Pojani, D. (2018). Cars as a status symbol: Youth attitudes toward sustainable transport in a post-socialist city. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 58, 210–227.

Preisendörfer, P., & Rinn, M. (2013). *Haushalte ohne Auto: Eine empirische Untersuchung zum Sozialprofil, zur Lebenslage und zur Mobilität autofreier Haushalte*. Springer-Verlag.

[Prillwitz, J., Harms, S., & Lanzendorf, M. \(2006\). Impact of Life-Course Events on Car Ownership. *Transportation Research Record*, 1985, 71–77.](#)

[Rau, H., & Manton, R. \(2016\). Life events and mobility milestones: Advances in mobility biography theory and research. *Journal of Transport Geography*, 52, 51–60.](#)

Reutter, O., & Reutter, U. (1996). *Autofreies Leben in der Stadt: Autofreie Stadtquartiere im Bestand*. Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.

Ringler, P., & Hoser, B. (2016). *Stellenwert von PKW in der Wiener Wohnbevölkerung*. SORA Institute for Social Research and Consulting.

Robson, C. (2002). *Real World Research. A Resource for Social Scientists and Practitioner-Researchers. Second Edition*.

[Salomon, I. \(1980\). *Life style as a factor in explaining travel behavior*.](#)

Sander, H. (2020). *Die Berliner Verkehrswende: Von der Auto- zur Mobilitätsgerechten Stadt*. Die Berliner Verkehrswende : von der Auto- zur Mobilitätsgerechten Stadt. Rosa Luxemburg Stiftung

Saphores, J.-D., & Mitra, S. K. (2019). *Carless in California: What the Carless Can Tell Us About Shifting Behaviors and Improving Mobility*. 6.

Sattlegger, L., & Rau, H. (2016). Carlessness in a car-centric world: A reconstructive approach to qualitative mobility biographies research. *Journal of Transport Geography*, 53, 22–31.

Schade, J., & Schlag, B. (2007). *Psychologie des Mobilitätsverhaltens*. bpb.de. Aufgerufen am 29.7.2022, Website:

<https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/30357/psychologie-des-mobilitaetsverhaltens/>

Scheiner, J. (2005). *Auswirkungen der Stadt- und Umlandwanderung auf Motorisierung und Verkehrsmittelnutzung*. 17. Verkehrsforschung Online

Scheiner, J. (2007). Mobility biographies: Elements of a biographical theory of travel demand. *Erdkunde*, 61(2), 161–173.

Schoenduwe, R., Mueller, M. G., Peters, A., & Lanzendorf, M. (2015). Analysing mobility biographies with the life course calendar: A retrospective survey methodology for longitudinal data collection. *Journal of Transport Geography*, 42, 98–109.

Schuppan, J. (2020). *Mobilität und berufliche Lebensereignisse: Eine Mixed-Method-Studie zu Verkehrsmittelnutzung unter Einfluss von Identitätsänderungen und einer ... zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung* (1. Aufl. 2020 Edition). Springer VS.

Schwanen, T., Dieleman, F., & Dijst, M. (2004). The Impact of Metropolitan Structure on Commute Behavior in the Netherlands: A Multilevel Approach. *Growth and Change*, 35, 304–333.

Schwartz, S. H. (1977). Normative Influences on Altruism. In *Advances in Experimental Social Psychology* (Vol. 10, pp. 221–279). Elsevier.

Shoup, D. (2011). *The High Cost of Free Parking, Updated Edition* (1st ed.). Routledge.

Six, B. (2021). *Normen, soziale im Dorsch Lexikon der Psychologie*. Dorsch

Stark, J., & Hössinger, R. (2015). *Verkehrsmittelwahl bei Jugendlichen – Integration von objektiven Wegemerkmale in die Theory of Planned Behaviour* (pp. 179–198).

Statista. (2022a). *Österreich—Autofreie Haushalte Bundesländer 2020*. Aufgerufen am 16.8.2022, Website:

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1250211/umfrage/autofreie-haushalte-in-oesterreich-nach-bundeslaendern/>

Statista. (2022b). *Österreich—Unfälle mit Fahrrädern 2021*. Aufgerufen am 18.8.2022 Website: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/511144/umfrage/unfaelle-mit-beteiligung-von-radfahrern-in-oesterreich/>

Statistik Austria. (2022). *Kfz-Bestand in Österreich im Jahr 2021*. Aufgerufen am 14.9.2022 Website: <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-bestand>

Stead, D. (2001). Relationships between Land Use, Socioeconomic Factors, and Travel Patterns in Britain. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 28(4), 499–528.

Stead, D., & Pojani, D. (2017). The Urban Transport Crisis in Emerging Economies: A Comparative Overview. In D. Pojani & D. Stead (Eds.), *The Urban Transport Crisis in Emerging Economies* (pp. 283–295). Springer International Publishing.

Steg, L. (2005). Car use: Lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2–3), 147–162.

Steg, L., & Tertoolen, G. (1999). Sustainable transport policy: The contribution from behavioural scientists. *Public Money & Management*, 19(1), 63–69.

Stroebe, W. (Ed.). (2007). Strategien zur Einstellungs und Verhaltensänderung. In *Sozialpsychologie: Eine Einführung*. Springer.

The City of Copenhagen. (2011). *Good, Better, Best The CiTy of Copenhagen's BiCycle sTraTegy 2011-2025*. Aufgerufen am 29.9.2022, Website: <https://handshakecycling.eu/resources/city-copenhagen%E2%80%99s-bicycle-strategy-2011-2025>

Thøgersen, J. (2002). Direct experience and the strength of the personal norm–behavior relationship. *Psychology & Marketing*, 19(10), 881–893.

Tully, C. J., & Baier, D. (2006). *Mobiler Alltag: Mobilität zwischen Option und Zwang: vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*. VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Umweltbundesamt. (2021). *Klimaschutzbericht 2021*. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Van Acker, V., & Witlox, F. (2010). Car ownership as a mediating variable in car travel behaviour research using a structural equation modelling approach to identify its dual relationship. *Journal of Transport Geography*, 18(1), 65–74.

VCÖ. (2014). *Mehr Lebensqualität in Städten durch platzsparende Mobilität*. Aufgerufen am 12.7.2022, Website: <https://vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOe-Factsheets/2013-2017/2014-07%20Mehr%20Lebensqualitaet/VCOe-Factsheet%20Mehr%20Lebensqualitaet%20in%20Staedten.pdf>

VCÖ. (2016). *Mit Parkplatzmanagement Verkehr nachhaltig steuern*. VCÖ Factsheet

VCÖ. (2019). *VCÖ: Anzahl der Zweitautos in Österreich seit 2000 mehr als verdoppelt – Höchster Zweitauto-Anteil im Burgenland—Mobilität mit Zukunft*. Aufgerufen am 10.7.2022, Website: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-anzahl-der-zweitautos-in-oesterreich-seit-2000-mehr-als-verdoppelt-hoehster-zweitauto-anteil-im-burgenland>

VCÖ. (2021a). *VCÖ: Bereits über 900.000 autofreie Haushalte in Österreich – fast die Hälfte in Wien - Mobilität mit Zukunft*. Aufgerufen am 10.7.2022, Website: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-bereits-ueber-900-000-autofreie-haushalte-in-oesterreich-fast-die-haelfte-in-wien>

VCÖ. (2021b). *VCÖ-Analyse: Unterschiede zwischen Österreichs Bezirken bei Autobesitz auch im Coronajahr größer geworden—Mobilität mit Zukunft*. Aufgerufen am 10.7.2022, Website: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-analyse-unterschiede-zwischen-oesterreichs-bezirken-bei-autobesitz-auch-im-coronajahr-groesser-geworden>

Veldstra, J. L., Ünal, A. B., & Steg, E. M. (2021). Car Ownership and Car Use: A Psychological Perspective. In R. Vickerman (Ed.), *International Encyclopedia of Transportation* (pp. 384–390). Elsevier.

Verron, H. (1986). VERKEHRSMITTELWAHL ALS REAKTION AUF EIN ANGE-
BOT. SCHRIFTENREIHE DES INSTITUTS FUER VERKEHRSPANUNG UND VER-
KEHRSWEGEBAU, 20.

Welsch, J. (2015). *Alltagsmobilität und Mobilitätssozialisation von Menschen aus ver-
schiedenen Herkunftsländern—Ergebnisse einer Pilotstudie in Offenbach am Main* (pp.
199–220).

wien 3420 aspern development AG. (2017). *Facts Figures aspern Die Seestadt Wiens*

WIFO. (2015). *COSTS Leistbarkeit von Mobilität in Österreich*. Österreichisches Insti-
tut für Wirtschaftsforschung WIFO.

7.4 Anhang

Vollständige Transkripte der Interviews können auf Anfrage bereitgestellt werden.

Anhang 1: Einverständniserklärung für das Forschungsvorhaben.

EINVERSTÄNDNISERKLÄRUNG

Forschungsvorhaben (Diplomarbeit/Masterarbeit an der TU Wien)
„Autofreies Leben - Analyse von Gründen zum Verzicht auf ein eigenes Auto am Beispiel von Haushalten in der Seestadt“

Interviewer (kurz INT) Lukas Knott
 Kontakt:

Befragte Auskunftsperson (kurz AP)

Nachname: _____ Vorname: _____

Interviewdatum:

Einwilligungserklärung

1) Ich bestätige hiermit die Teilnahme an einem Interview mit dem anfragenden INT der Technischen Universität Wien. Ich wurde über das Interview, dessen Ziele und Modalitäten aufgeklärt. Mir ist der Ablauf bekannt und ich fühle mich ausreichend informiert.

2) Ich wurde darüber informiert, dass meine Aussagen unter Nennung eines Pseudonyms in wissenschaftlichen Arbeiten und Publikationen zitiert werden können.

3) Ich nehme freiwillig am Interview teil und weiß, dass ich meine Zustimmung zur Teilnahme jederzeit, ohne besondere Gründe zu nennen, zurückziehen kann. Außerdem kann ich die Übermittlung, sowie die Löschung, der Aufnahme bei der zuständigen INT verlangen. Mir wurde die Kontaktperson für die Verwendung meiner Daten mitgeteilt.

- 1. Ich gebe meine Zustimmung zur Verwendung meiner personenbezogenen Daten im Rahmen des oben genannten Forschungsvorhabens. Insbesondere dürfen meine Aussagen in wissenschaftlichen Arbeiten und Publikationen unter Nennung eines Pseudonyms zitiert werden. Angaben zu meiner Person wie der richtige Name, Telefonnummer, Emailadresse oder Postadresse werden nicht veröffentlicht oder an Dritte weitergegeben.
- 2. Ich bin damit einverstanden, dass mein Interview mit einem Audiorecorder aufgezeichnet wird.

 Ort, Datum

 Unterschrift

Einverständniserklärung | Diplomarbeit | Lukas Knott

- 1 -

Anhang 2: Datenschutzmitteilung

Datenschutzmitteilung

Herzlichen Dank, dass Sie sich bereit erklärt haben, als Interviewpartner/in für eine Datenerhebung zur Abfassung einer Masterarbeit an der Technischen Universität Wien zur Verfügung zu stehen.

Gemäß Datenschutzgesetz (§ 7 Abs 2 Ziffer 2 DSG) muss für ein derartiges Interview Ihre Zustimmung eingeholt werden, da Ihre Aussagen unter Nennung eines Pseudonyms in der wissenschaftlichen Arbeit verwendet (zitiert) werden. Ein Transkript des Interviews kann unter Umständen der Arbeit im Anhang beigefügt werden.

Abschlussarbeiten müssen laut Universitätsgesetz veröffentlicht werden (durch Aufstellen in der National- und Universitätsbibliothek) und sie sind üblicherweise auch online zugänglich. Die Daten können von der Betreuerin/dem Betreuer und/oder der Begutachterin/dem Begutachter der wissenschaftlichen Arbeit für Zwecke der Leistungsbeurteilung eingesehen werden. Die erhobenen Daten dürfen gemäß Art 89 Abs. 1 DSGVO grundsätzlich unbeschränkt gespeichert werden.

Sie können die Zustimmung zur Verwendung des Interviews jederzeit widerrufen. Jede Verwendung Ihrer Aussagen in einer wissenschaftlichen Arbeit, die bis zu diesem Zeitpunkt stattgefunden hat, ist allerdings rechtskonform und muss nicht aus der Arbeit entfernt werden.

Weiters besteht das Recht auf Auskunft durch die/den Verantwortlichen dieser Datenerhebung über die erhobenen personenbezogenen Daten sowie das Recht auf Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung der Daten sowie ein Widerspruchsrecht gegen die Verarbeitung sowie das Recht auf Datenübertragbarkeit.

Wenn Sie Fragen zu dieser Datenerhebung haben, wenden Sie sich bitte gern an den Verantwortlichen der Untersuchung: Lukas Knott, Student der Raumplanung- und Raumordnung an der Technischen Universität Wien.

Für grundsätzliche juristische Fragen im Zusammenhang mit der DSGVO/FOG und studentischer Forschung wenden Sie sich an den Datenschutzbeauftragten der Technischen Universität Wien, Mag.iur. Christina Thirsfeld (datenschutz@tuwien.ac.at). Zudem besteht das Recht der Beschwerde bei der Datenschutzbehörde (bspw. über dsb@dsb.gv.at).