

Soziale Akzeptanz von neuen Mobilitätsangeboten und städtebaulichen Veränderungen.

Ergebnisse einer Interviewstudie

Jens Schippl^{1*}, Uta Burghard², Andreas Czech¹, Maike Puhe¹

¹ *Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS), Karlsruhe, Deutschland*

² *Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI), Karlsruhe, Deutschland*

* *Corresponding author: jens.schippl@kit.edu*

Kurzfassung

Viele Städte zielen darauf ab, die Anzahl und Nutzung privater Pkws zu reduzieren, um mehr Raum für andere Verkehrsmittel zu schaffen sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Die Digitalisierung bringt hier neue Optionen, die über Apps den Zugang zu Alternativen zum eigenen Pkw erleichtern oder neue Angebote ermöglichen (z.B. Leih-Elektroroller, Leihräder, flexible Shuttlebusse oder Car-Sharing). Dennoch stellt sich die Frage, ob für die Realisierung einer „Verkehrswende“ nicht auch restriktive Maßnahmen für den MIV (z.B. Wegnahme von Parkplätzen) erforderlich sind und unter welchen Bedingungen diese akzeptiert werden. Vor diesem Hintergrund beleuchten wir in diesem Papier die These, dass die drei Faktoren neue Mobilitätsangebote, Restriktionen für den MIV und städtebauliche Aufwertungen in ihrem Zusammenwirken eine urbane Mobilitätswende ermöglichen können. Insbesondere interessiert uns, wie unterschiedliche Menschen mit ihren spezifischen Alltagskonfigurationen zu diesen drei Faktoren und ihren unterschiedlichen Ausprägungen stehen. Dazu wurden im Karlsruher Stadtteil Oststadt in 13 Interviews mit Anwohner:innen untersucht, inwieweit sich die Akzeptanz restriktiver Maßnahmen für den Pkw-Verkehr erhöht, wenn diese Maßnahmen mit neuen Mobilitätsangeboten und/oder mit städtebaulichen Aufwertungen im Wohnumfeld einhergehen. Die Ergebnisse zeigen, dass insbesondere Car-Sharing das Potential hat zu einer Alltagsgestaltung ohne eigenen Pkw beizutragen. Städtebauliche „Aufwertungen“ werden meist mit steigender Lebensqualität verbunden – aber es gibt unterschiedliche Vorstellungen wie aufgewertet werden sollte. Restriktionen für private Pkw

werden auch kritisch gesehen. Viele schätzen aber eine Umwidmung von Parkflächen eher positiv ein - vor allem wenn gleichzeitig Parkmöglichkeiten (Parkhäuser) am Stadteilrand entstehen sollten.

1 Einleitung

Nachhaltige Mobilität, einschließlich Dekarbonisierung des Verkehrs, sind weithin anerkannte Ziele, die in der Regel auch in den Verkehrsentwicklungsplänen deutscher Städte verankert sind. Viele Städte zielen darauf ab, die Anzahl und Nutzung privater Pkw in urbanen Räumen zu reduzieren, um mehr Raum für andere Verkehrsmittel zu schaffen, lokale Emissionen zu verringern und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Auch der Deutsche Städtetag hat das Thema in einem Positionspapier aufgegriffen (Horn et al. 2018) und weist darauf hin, dass in den letzten Jahrzehnten in vielen Städten eine deutliche Verschiebung des Modal Split weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und hin zum sogenannten „Umweltverbund“, d.h. öffentlicher Verkehr, Sharing-Konzepte und nichtmotorisierte Verkehrsmittel, erreicht werden konnte. Dies gilt auch für die Stadt Karlsruhe.

Dennoch vollzogen sich diese Änderungen bisher eher in kleinen, inkrementellen Schritten, eine wirkliche Transformation urbaner Mobilitätsmuster im Sinne einer Verkehrswende blieb aus. Nach wie vor prägt in den meisten urbanen Bereichen der MIV das Verkehrsgeschehen (Nobis und Kuhnimhof 2018). Zudem belegt sowohl der fließende, aber insbesondere der ruhende Verkehr einen erheblichen Teil innerstädtischer Freiflächen, die dann keiner anderen Nutzung zur Verfügung stehen. Schon lange wird darauf hingewiesen, dass nachhaltige Verkehrsentwicklung mit einem Wandel der Flächennutzung und Stadtgestaltung zusammen gedacht werden muss (Banister 2002; Stanley et al. 2017). In letzter Zeit häufen sich Berichte aus europäischen Städten wie z.B. Barcelona, Oslo oder Paris, in denen der Autoverkehr zurückgedrängt wird, um Flächen anderen Nutzungsoptionen zuzuführen. Jan Gehl nennt seine einschlägige Publikation „Städte für Menschen“ und zeigt u.a. an den Beispielen Melbourne und Kopenhagen, wie bauliche Änderungen von Verkehrswegen und öffentlichen Flächen neue Nutzungsmuster entstehen lassen und „mehr Leben in die Stadt bringen“ (Gehl 2016, S. 29). Andere Beispiele und Studien zeigen, wie eine Umwandlung insbesondere von Parkflächen zu einer städtebaulichen Aufwertung genutzt werden kann (Kirschner und Lanzendorf 2020; Notz 2017).

Nun lassen sich insbesondere im Bereich der urbanen Mobilität seit einiger Zeit Entwicklungen und Trends beobachten, die Anlass zur Erwartung geben, dass neue, oft digital gestützte Angebote die Alternativen zum MIV so attraktiv machen, dass es in den Städten weniger private Pkw und entsprechend weniger Flächenverbrauch durch Autoverkehr geben wird (Canzler und Knie 2016). Dazu gehören Angebote für Car,- Scooter- und Bike-Sharing, wie auch eine vereinfachte Nutzung des klassischen ÖPNV über Apps. Wenn auch noch im Pilotstadium, so gibt es derzeit in Deutschland wie in anderen Ländern zahlreiche Versuche mit autonomen Shuttles, die über App gebucht werden und perspektivisch eine sehr flexible und kostengünstige Ergänzung des ÖPNV bieten könnten (vgl. z.B. eva-shuttle.de in Karlsruhe). Dies wird auch „Ridepooling“ genannt. Der Deutsche Städtetag sieht hier ebenfalls neue Chancen für einen tiefgreifenden Modal Shift: „Die Digitalisierung des Stadtverkehrs bietet erhebliche Chancen, neue stadtverträgliche Mobilitätsformen zu etablieren und die vorhandenen Verkehrssysteme zu stärken“ (Horn et al. 2018, S.8). Gleichzeitig weist der Deutsche Städtetag darauf hin, dass sich der ÖPNV verstärkt auf individuelle Bedürfnisse einstellen muss und dass der zukünftige Individualverkehr verstärkt auf „stadtverträglichen Sharing-Systemen“ basieren wird. (Horn et al. 2018, S.5).

Andererseits gibt es aber auch Hinweise darauf, dass sich einschneidende Veränderungen im Sinne einer wirklichen Transition nicht alleine durch Verbesserung bzw. Flexibilisierung auf der Angebotsseite erreichen lassen (Geels et al. 2012; Truffer et al. 2017). Beispielweise zeigt eine Befragung von Schippl und Arnold (2020), dass auch restriktive Maßnahmen erforderlich sein werden, um einen signifikanten Modal Shift, d.h. eine Verschiebung hin zur Nutzung des Umweltverbunds, im Stadtverkehr zu erreichen – trotz fortschreitender Digitalisierung und entsprechender Angebote. Gleichzeitig mangelt es oft an der notwendigen sozialen und politischen Akzeptanz für die Durchsetzung restriktiver Maßnahmen. Das Auto ist nach wie vor ein beliebtes Verkehrsmittel für viele Menschen (Nobis und Kuhnimhof 2018; Wells und Xenias 2015).

Möchte man Veränderbarkeit und Stabilität von Mobilitätsmustern verstehen, so gilt es zudem zu berücksichtigen, dass Mobilitätsentscheidungen nicht nur durch bewusste Kosten-Nutzen Abwägungen geprägt, sondern in teilweise sehr stabile Gewohnheiten und Routinen eingebunden sind (Cass und Faulconbridge 2016b; Urry 2012). Ausgehend von aktuellen Forschungen (Puhe et al. 2021) basiert der in diesem Papier angewendete Forschungsansatz insofern auf der These, dass viele Mobilitätsentscheidungen eng mit der Alltagsgestaltung von Menschen zusammenhängen. Beispielsweise könnte es sein, dass eine Frau ihr Kind zum nahe gelegenen Kindergarten mit dem Pkw fährt, weil sie danach zur Arbeit pendelt, auf dem Rückweg das Kind wieder abholt und zum Turnen in einen anderen Stadtteil bringt. Während der Turnstunde des Kindes geht sie zudem in ihrem Lieblingssupermarkt einkaufen. Auch wenn dieses Beispiel konstruiert ist, macht es doch

deutlich, dass eine Fokussierung auf einzelne Verkehrsmittelwahlentscheidungen in solchen Fällen zu kurz greift, um Stabilität bzw. Veränderbarkeit (z.B. durch neue Mobilitätsangebote) von Mobilitätsentscheidungen zu verstehen. Die Verkehrsmittelwahl ist hier sehr stark mit der Konfiguration des Alltags verbunden. Auch die Abfrage von Einstellungen zu einzelnen Verkehrsmitteln hilft hier nur teilweise weiter. So wäre es gut möglich, dass die Frau im vorangehenden Beispiel nicht gerne Auto und viel lieber Fahrrad fährt, aber die skizzierte Alltagskonfiguration nur mit dem Auto bewältigen kann.

So spricht trotz der vielversprechenden neuen Angebote auch heute noch einiges dafür, dass ein signifikanter Modal Shift, im Sinne einer Mobilitätswende, nur erreichbar ist, wenn Verbesserungen auf der Angebotsseite durch ein aktives Zurückdrängen des privaten Pkw begleitet werden. Schon lange wird diskutiert, dass eine Verkehrswende eine Kombination von Politikmaßnahmen braucht, die Alternativen zum MIV attraktiver machen (oft als „Pull-Maßnahmen“ bezeichnet) und gleichzeitig die Attraktivität des MIV reduzieren (oft als „Push-Maßnahmen“ bezeichnet) Buehler et al. (2017) zeigen konkret für die Städte München, Berlin, Hamburg, Zürich und Wien, dass neben Verbesserungen für ÖPNV, Fahrradfahren und zu Fuß gehen (Pull-Maßnahmen), restriktive Maßnahme zur Minderung der Attraktivität des MIV (Push-Maßnahmen), einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des MIV-Anteils am jeweiligen Stadtverkehr über die letzten Jahrzehnte geleistet haben. Wichtige Push-Maßnahme war hier das Parkraummanagement. Oft stößt die Umsetzung solcher Push-Maßnahmen allerdings auf einen Mangel an sozialen und politischer Akzeptanz (Banister 2008; Schippl und Arnold 2020) und damit auf Widerstände. Moshe Givoni und Kollegen (Givoni 2014) greifen dies in einem Ansatz zur Erstellung verkehrspolitischer Maßnahmenbündel explizit auf, bei dem neben der Effektivität von Maßnahmen auch deren Implementierbarkeit ein wichtiges Kriterium darstellt. Implementierbarkeit wird dabei nicht nur technisch oder ökonomisch bestimmt, sondern auch über soziale Akzeptanz von Maßnahmen.

Inzwischen gibt es Studien, die darauf hinweisen, dass sich unter bestimmten Bedingungen durchaus eine gewisse soziale Akzeptanz für die Umnutzung von Verkehrsflächen in urbanen Kontexten einstellen kann. So zeigen Kirschner und Lanzendorf (2020) in einer kürzlich veröffentlichten Studie für Frankfurt-Bornheim, dass Bewohner empfänglicher für Parkraumbewirtschaftung sind als Politiker und Planer vermuten, wenn die Umnutzung von Parkplätzen Platz für andere Nutzer schafft und/oder die Lebensqualität erhöht, z. B. durch zusätzliche Fahrradwege, breitere Gehwege oder Grünflächen.

Demensprechend wird in dem hier vorliegenden Beitrag argumentiert, dass ein gewisses Maß an „sozialer Akzeptanz“ von Maßnahmen zur Reduzierung der Nutzung und des Bestandes an privaten Pkw in Städten eine wichtige Voraussetzung für eine weitreichende

Transformation urbaner Mobilitätssysteme ist. Unter welchen Bedingungen diese soziale Akzeptanz erreicht werden kann, gilt es deshalb verstärkt zu erforschen.

Ausgehend von den oben skizzierten Befunden und Beobachtung, beleuchten wir in diesem Papier die These, dass die drei Faktoren neue Mobilitätsangebote, Restriktionen für den MIV und städtebauliche Aufwertungen in ihrem Zusammenwirken eine urbane Mobilitätswende ermöglichen können (vgl. Abb 1.1). Wie diese verschiedenen Faktoren zusammenwirken und wie sie dabei die soziale Akzeptanz restriktiver Maßnahmen beeinflussen, ist Gegenstand des vorliegenden Forschungsvorhabens. Insbesondere interessiert uns, wie unterschiedliche Menschen mit ihren spezifischen Alltagskonfigurationen zu diesen drei Faktoren und ihren unterschiedlichen Ausprägungen stehen. Dabei geht um das bessere Verständnis von Gründen für eine Akzeptanz bzw. Ablehnung von verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen zur Restriktion des Pkw-Verkehrs in innenstädtischen Quartieren. Dazu wurden im Karlsruher Stadtteil Oststadt in 13 teilstrukturierten Interviews mit Anwohner:innen untersucht, ob und inwieweit sich die Akzeptanz baulicher/restriktiver Maßnahmen für den Pkw-Verkehr erhöht, wenn diese Maßnahmen mit neuen Mobilitätsangeboten und/oder mit städtebaulichen Aufwertungen im Wohnumfeld einhergehen. Die Auswertung orientiert sich an folgenden Leitfragen:

1. Wie passen neue Mobilitätsangebote zu den Alltagskonfigurationen von Bürger:innen?
2. Welche Bedeutung hat die Mobilitätsinfrastruktur und die Stadtgestaltung für die Lebensqualität im Stadtteil?
3. Inwiefern können neue Mobilitätsangebote oder städtebauliche „Aufwertungen“ auf die Akzeptanz regulativer/baulicher Restriktionen für Pkw wirken?

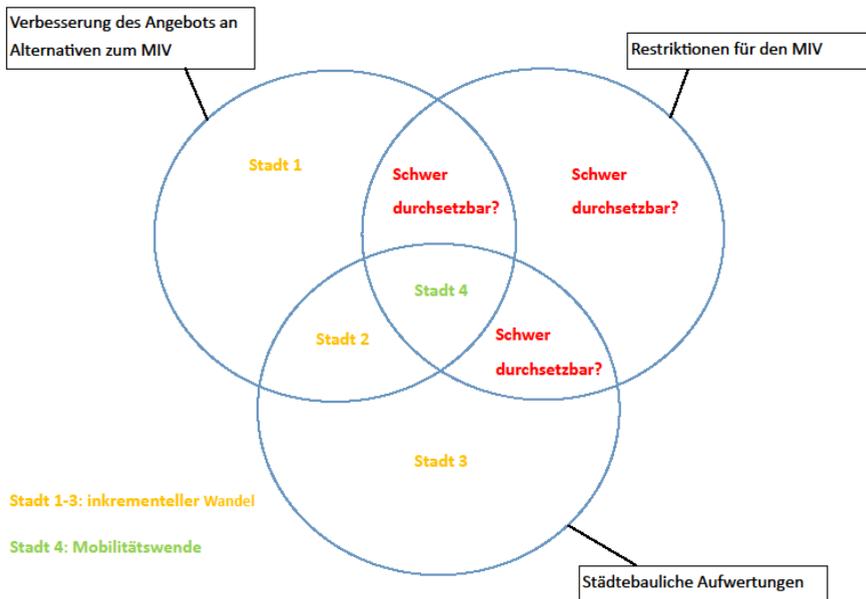


Abbildung 1.1: In der Untersuchung berücksichtigte Faktoren für eine erfolgreiche Mobilitätswende Ausgangsthese: Wenn alle drei Faktoren zusammenwirken, kann eine urbane Mobilitätswende gelingen

Im Kapitel 2 gehen wir näher auf den konzeptionellen Hintergrund des Beitrages ein und heben dabei den Zugang über persönliche soziale Netzwerke und soziale Akzeptanz hervor. Die daraus abgeleitete Interviewmethode ist in Kapitel 3 näher beschrieben. Dort findet sich auch ein Überblick über das Sample und eine kurze Beschreibung des Untersuchungsgebietes. Kapitel 4 geht auf das Analysekonzept zur Auswertung sozialer Netzwerkkonfigurationen nochmals ausführlicher ein, weil es sich um einen neuen Ansatz handelt und das nachfolgende Kapitel drauf aufbaut. Kapitel 5 stellt die Ergebnisse der Interviewstudie vor. Zunächst wird in 5.1 die Veränderbarkeit der Alltagskonfigurationen mittels einer Typologie skizziert, welche die Widerständigkeit von Beziehungen/Aktivitätenmustern gegenüber Veränderungen erfasst. 5.2 bereitet auf, inwiefern die Interviewten neue Mobilitätsangebote bereits in ihre Alltagskonfigurationen einbauen bzw. zukünftig einbauen möchten. Einschätzungen der Interviewten zu Lebensqualität am Wohnstandort sowie zu möglichen städtebaulichen Änderungen finden sich in 5.4 und 5.5. Kapitel 6 schließt den Beitrag mit einer zusammenfassenden Diskussion der Ergebnisse ab.

2 Konzeptioneller Hintergrund

Wie eingangs skizziert und durch die drei Forschungsfragen zugespitzt, versucht die vorliegende Studie besser zu verstehen, unter welchen Bedingungen Bürgerinnen und Bürger in der Karlsruher Oststadt bereit sind, Restriktionen für den MIV zu akzeptieren. Insbesondere interessiert, inwiefern Einführung bzw. Ausbau neuer Mobilitätsangebote und/oder die städtebauliche Umnutzung als notwendige oder gar hinreichende Faktoren für die Akzeptanz von Restriktionen wirken. Daraus erklärt sich auch der explizit explorative, qualitative Ansatz, der nicht nur Einstellungen messen möchte. Vielmehr geht es darum, Begründungsmuster für Einstellungen zu erfassen und zu verstehen, wie die verschiedenen Aspekte (städtebauliche/verkehrliche Faktoren, individuelle/ kollektive Akzeptanz, s.u.) zueinander in Beziehung gesetzt werden.

Durch die Einbeziehung sowohl neuer Mobilitätsangebote wie auch städtebaulicher Änderungen bzw. Aufwertungen ist der Untersuchungsansatz bewusst breit angelegt. Zudem nehmen wir den Lebensalltag der Menschen als Ausgangspunkt, um ein vertieftes Verständnis für die Zustimmung oder Ablehnung von Änderungen im verkehrlichen oder städtebaulichen Umfeld zu erlangen. Wir gehen davon aus, dass die Akzeptanz solcher Änderungen davon abhängig ist, wie stark das tägliche Leben, also die Alltagsgestaltung, beeinflusst wird. Besonders zwei konzeptionelle Zugänge sind wichtiger Ansatzpunkt der Methodik: soziale Akzeptanz und die soziale Netzwerkanalyse. Beide werden im Folgenden kurz erläutert.

2.1 Stabilität und Veränderbarkeit von Mobilitätsverhalten und Alltagskonfigurationen

Empirisch ist schwer erschließbar, wie noch nicht existierende Mobilitätsangebote genutzt bzw. eventuelle verkehrliche/städtebauliche Änderungen eingeschätzt werden. Oft wird mit Stated-Preference Befragungen gearbeitet, bei denen sich die Befragten zu einer Neuerung äußern, die sie kaum oder noch gar nicht kennen. Hauptkritik an diesem Vorgehen bezieht sich auf den sogenannten „hypothetical bias“, der besagt, dass Befragte dazu neigen, auf hypothetische Szenarien anders zu reagieren als in realen Entscheidungssituationen (Fifer et al. 2014). Zudem gehen viele Experten inzwischen davon aus, dass sich Mobilitätsverhalten nicht nur vor dem Hintergrund individueller Eigenschaften und verkehrsmittelbezogener Präferenzen verstehen lässt, sondern in komplexe soziale Praktiken eingebettet ist und durch diese mitbestimmt wird (Cass und Faulconbridge 2016a). Aktivitäten,- Ziel- und Verkehrsmittelwahlentscheidungen sind auch von Präferenzen und Zwängen der Alltagsgestaltung und vom sozialen und sozio-ökonomischen

Kontext der Menschen abhängig (Freudendal-Pedersen 2009; Manderscheid 2015; Urry 2012). In diesem Verständnis werden mobilitätsbezogene Wahlentscheidungen nicht nur individuell getroffen, sondern sind ebenso Bestandteil sozialer Beziehungen und der Art und Weise, wie sich Gesellschaft organisiert (Sheller und Urry 2006).

In diesem Projekt wurde deshalb versucht, stärker vom Alltag der Menschen, von ihrer realen Lebenswelt auszugehen, um besser zu verstehen, unter welchen Bedingungen welche neuen Mobilitätsangebote und welche städtebaulichen Änderungen für wen und aus welchem Grund interessant sein könnten. Ausgehend von Vorarbeiten (Puhe et al. 2021), wird die Alltagsgestaltung der Befragten vor allem in Beziehung zu neuen Mobilitätsangeboten gesetzt – aber auch im Hinblick auf die Akzeptanz städtebaulicher Maßnahmen berücksichtigt. Die Alltagsgestaltung wird dabei über das Konzept persönlicher sozialer Netzwerke erfasst (Axhausen 2008; Urry 2012).

Ob Änderungen tatsächlich angenommen bzw. begrüßt oder abgelehnt werden, hängt auch damit zusammen, wie Menschen ihren Alltag konfigurieren, d.h. inwiefern diese Änderungen zur Alltagsgestaltung passen, diese erschweren oder vereinfachen könnten. Eng damit zusammen hängt die Frage, wie stabil Alltagskonfigurationen sind, bzw. welche sozialen Beziehungen eines Menschen veränderbar sind, so dass sie zu neuen Mobilitätsangeboten oder zu Änderungen in der städtebaulichen Struktur passen. Wenn zum Beispiel der private Pkw eine zentrale Rolle für die Aufrechterhaltung wichtiger sozialer Beziehungen spielt, werden Restriktionen für den MIV möglicherweise nicht nur die Verkehrsmittelwahl, sondern auch die etablierte Alltagskonfiguration einer Person oder einer Familie betreffen. Vor diesem Hintergrund wurden die Interviews und deren Analyse so angelegt, dass es möglich ist, eine Aussage zur Stabilität der Alltagskonfiguration der Menschen zu treffen. Damit werden die Interviewten in ihren sozialen Kontexten betrachtet, d.h. wir befassen uns neben sozio-demografischen Charakteristika der Studienteilnehmer:innen auch mit den Beziehungsgeflechten, in denen diese leben.

Als Beziehungen untersuchen wir individuelle, korporative und kollektive Akteure, mit denen die Studienteilnehmer:innen verbunden sind. Das können Freunde und Familienangehörige sein, aber auch der Arbeitsplatz, Sportverein oder Supermarkt. Der Fokus liegt weniger auf der Messung von Interaktionshäufigkeiten, Distanzen oder der Anzahl von Beziehungen je Studienteilnehmer:in, sondern vielmehr stehen die unterschiedlichen (subjektiven) Motive und Zwänge, die diese Beziehungen begleiten, im Vordergrund. Geleitet wird dieses Vorgehen von der Annahme, dass sich die Akzeptanz, bzw. Widerständigkeit gegenüber Veränderungen am besten verstehen lässt, wenn die sozialen Kontexte, in denen Mobilitätswahlentscheidungen stattfinden, bekannt sind. Unsere Analyse

richtet sich daher auch explizit auf die Eigenschaften von Interaktionen und sozialen Beziehungen, die das Leben der Akzeptanzsubjekte mitbestimmen.

Die theoretisch-konzeptionellen Grundlagen sind in Puhe et al. (2021) dargelegt. Auf dieser Basis wurden bisher in Karlsruhe und Stuttgart Interviews zur Stabilität und Veränderbarkeit von Mobilitätsverhalten durchgeführt. So liegen zumindest teilweise vergleichbare Daten aus der Karlsruher Südstadt vor. In dem Projekt wurden 2 Gruppen für die Interviews ausgewählt, bei denen wir davon ausgehen, dass sie sich hinsichtlich der Freiheitsgrade in der Alltagsgestaltung unterscheiden:

- Junge Erwachsene ohne Kinder (vermutlich hohe Freiheitsgrade)
- Eltern mit Kindern unter 10 Jahren (vermutlich geringe Freiheitsgrade)

2.2 Soziale Akzeptanz

Der Akzeptanzbegriff wird in der Literatur teilweise sehr unterschiedlich verwendet (vgl. Lucke 1995). Als Rahmung für unser Akzeptanzkonzept gehen wir zunächst von einer Definition von Upham et al. (2015) aus, in der Akzeptanz folgendermaßen umschrieben wird: “a favourable or positive response (including attitude, intention, behaviour and – where appropriate - use) relating to a proposed or in situ technology or socio-technical system, by members of a given social unit (country or region, community or town and household, organization)” (Upham et al. 2015, S. 103).

Akzeptanz kann sich insofern:

- in unterschiedlichen Ebenen zeigen (von der Einstellung bis zum Verhalten bzw. Nutzung),
- auf unterschiedliche Objekte beziehen (eine einzelne Technologie, wie bspw. Windkraft vs. sozio-technisches System, wie bspw. die Energiewende insgesamt),
- bei verschiedenen Akzeptanzsubjekten manifestieren (vom Individuum über Haushalte und Organisationen zu Bevölkerungen eines Landes) sowie
- in verschiedene Akzeptanzdimensionen (Wüstenhagen et al. 2007) unterteilen: sozio-politische (allgemeines gesellschaftliches Klima bzgl. des Akzeptanzobjektes), lokale (Reaktionen von lokal Betroffenen der Errichtung einer bestimmten Infrastruktur) und Marktakzeptanz (Akzeptanz der Marktakteure, d.h. Anbieter und Nachfrager, aber auch Vermittler, wie bspw. Netzbetreiber).
- Zudem wird auch die Nicht-Akzeptanz mitgedacht, d.h. aktive Gegnerschaft als stärkste Form der Nicht-Akzeptanz (Sauer et al. 2005).

In diesem Papier werden 13 Bewohner:innen der Karlsruher Oststadt mit unterschiedlichen Alltagskonfigurationen als Akzeptanzsubjekte untersucht. Die Akzeptanzobjekte stellen zum einen neue Mobilitätsangebote, wie Carsharing, E-Scootersharing, Ridepooling und Bikesharing dar. Zum anderen wird die Akzeptanz städtebaulicher Konzepte mit dem Ziel, den Pkw in der Stadt zurückzudrängen, untersucht. Auch das Zusammenspiel dieser beiden Akzeptanzobjekte soll untersucht werden, d.h. inwieweit die Verbreitung neuer Mobilitätsangebote die Akzeptanz potentieller städtebaulicher Entwicklungen beeinflussen kann. Dabei sollen vor allem zwei Argumentationslinien unterschieden werden, die uns für die Ausgestaltung von politischen Maßnahmen als wichtig erscheinen. In Anlehnung an verschiedene Autoren (Becker und Renn 2019; Lenz und Fraedrich 2015; Wüstenhagen et al. 2007) möchten wir unterscheiden zwischen Einstellungen, die sich:

- auf individuelle Aspekte beziehen (Person X hat ein Auto und sagt, dass sie nicht auf einen Parkplatz verzichten will); Änderung/Neuerung wird als passend/zumutbar oder als unpassend bzw. unzumutbar für die eigene Alltagskonfiguration empfunden
- auf kollektive Aspekte beziehen (Person Y hat kein Auto, findet aber, dass man Menschen, die das Auto zur Alltagsgestaltung brauchen, die Parkplätze nicht wegnehmen sollte); Änderung/Neuerung wird als passend/zumutbar oder als unpassend /unzumutbar für die Alltagskonfiguration anderer empfunden.

Besonders im Hinblick auf die unten skizzierten Einstellungen zu städtebaulichen Änderungen soll es so möglich sein, zwischen individueller Betroffenheit und eher kollektive Perspektiven einnehmenden Argumenten zu unterscheiden. Im Hinblick auf die Akzeptanz von neuen Mobilitätsdienstleistungen werden wir die konkrete Alltagsgestaltung der befragten Personen umfassend in den Blick nehmen und mit der Nutzungsvorstellung dieser Angebote abgleichen. Becker und Renn (2019) unterscheiden neben individuellen und kollektiven Aspekten, als dritte Kategorie, Einstellungen, die sich auf Aspekte der Gerechtigkeit beziehen (Person Z findet Car-Sharing grundsätzlich gut, aber nur so lange es für alle Gruppen nutzbar und bezahlbar ist). Wir vereinfachen hier und interpretieren solche Aspekte der Gerechtigkeit als kollektive Aspekte.

3 Methode

Für die Beantwortung der Forschungsfragen wurden Mobilitätstagebücher erhoben und teilstrukturierte/ leitfadengestützte Interviews durchgeführt. Die Untersuchungsgruppe stellen Personen mit und Personen ohne Kinder dar, die in der Karlsruher Oststadt

wohnen. Pro Interviewpartner:in wurden zwei Interviews geführt: Im ersten Interview wurden die sozialen Beziehungen und erste Eindrücke zur Verkehrsmittelwahl sowie zu Faktoren der Wohnstandortwahl erhoben. Daraufhin führten die Teilnehmer:innen eine Woche ein Mobilitätstagebuch zur Dokumentation ihres Mobilitätsverhaltens. Im zweiten Interview ging es um die Auswertung des Mobilitätstagebuchs, Einstellungen/ Erwartungen zu neuen Mobilitätsangeboten und die Bewertung potentieller städtebaulicher Änderungen (Restriktionen für den Pkw.-Verkehr). Aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 musste die Erhebungsphase abgebrochen werden. Damit konnten nur 13 Teilnehmer:innen interviewt werden. Ursprünglich waren 20 geplant. Abbildung 3.1 veranschaulicht den Ablauf der empirischen Erhebungen.



Abbildung 3.1: Ablauf der empirischen Erhebung

3.1 Untersuchungsraum

Die Karlsruher Oststadt liegt zwischen Durlacher Tor1 und Oststadtring sowie zwischen Hardtwald und Südstadt und hat eine Fläche von 518,59 ha. Neben einer Vielzahl von kleinen Gewerbebetrieben sind auch größere Unternehmen wie die EnBW Energie Baden-Württemberg AG und der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) angesiedelt. Zu den Sehenswürdigkeiten gehören u. a. das Schloss Gottesau, der Botanische Garten des KIT, die Höpfner-Burg sowie der Schlachthof. Darüber hinaus gibt es viele kleinere Parks, Schulen sowie Restaurants und Bars.

In der Karlsruher Oststadt wohnen gegenwärtig 19.809 Einwohner (Stand 2020). Davon sind 44,5% Frauen und 55,5% Männer. Die Altersstruktur setzt sich wie folgt zusammen. Unter 20-Jährige: 2.341; Zwischen 20 und unter 65-Jährige: 14.715; 65-Jährige und Ältere:

¹ In unmittelbarer Nähe zum Karlsruher Institut für Technologie (KIT).

2.447. Insgesamt gibt es 6.649 Personen mit Migrationshintergrund (34,1%). Die Zahl der Haushalte beträgt 13.397, davon sind 69,4% (9.293) Einpersonenhaushalte und 30,6% (4.104) Mehrpersonenhaushalte. Die Zahl der Haushalte, die aus /Ehe-)Paaren mit Kind(ern) bestehen beträgt 854 (6,4%), die Zahl der Haushalte, die aus (Ehe-)Paaren ohne Kind(er) bestehen 2.296 (17,1%). Der Arbeitslosenanteil liegt bei 2,5%. Es gibt 1.195 Wohngebäude und 10.760 Wohnungen. Die Anzahl an zugelassenen Kraftfahrzeugen in der Oststadt beträgt 10.509, davon sind 8.911 Personenkraftwagen. Es gibt 13 Spielplätze, die beispielbare Fläche in der Oststadt beträgt 28.138 m².

3.2 Untersuchungsgruppen: Personen mit und Personen ohne Kinder

Die folgenden zwei Bevölkerungsgruppen werden in die Studie einbezogen: 1. Jüngere Erwachsene ohne Kinder. Bei dieser Gruppe kann von relativ hohen Freiheitsgraden in der Alltagsgestaltung ausgegangen werden. 2. Erwachsene die mit Kindern im Grundschulalter und jünger in einem Haushalt leben, bei denen von relativ geringen Freiheitsgraden in der Alltagsgestaltung ausgegangen werden kann.

Tabelle 3.1: Überblick Interviews

ID	m/w	Alter	FS	PiHH	e.K.	h.BS	ewt.	PKW-HH	Z-ÖPNV	CS-M
1	w	b	F	4	2	FH/HS	ja	2	nein	nein
2	m	c	F	2	1	FH/HS	ja	1	nein	nein
3	m	b	F	6	4	FH/HS	ja	0	ja	ja
4	w	b	F	3	2	FH/HS	ja	1	nein	nein
5	w	b	F	3	1	FH/HS	nein	0	ja	Ja
6	w	b	F	3	1	FH/HS	ja	1	glg.	Ja
7	w	b	S	3	0	Abitur	nein	0	ja	nein
8	m	a	S	3	0	?	nein	0	ja	ja
9	m	c	S	2	0	FH/HS	ja	0	glg.	nein
10	w	a	S	2	0	Abitur	nein	2	nein	nein
11	w	b	S	2	0	FH/HS	ja	1	glg.	nein
12	w	a	S	3	0	Abitur	ja	0	ja	nein
13	w	b	S	2	0	FH/HS	ja	0	nein	ja

Abkürzungen

m/w: Geschlecht (männlich/weiblich)

Alter: a = 18-29; b = 30-44; c = 45-59; d = 60-74.

FS: Familienstan; F: Familie; S: Single

PiHH: Anzahl Personen im Haushalt

e.K.: eigene Kinder

h.BS: höchster Bildungsabschluss, (FH/HS = Fachhochschul/Hochschulabschluss)

ewt.: erwerbstätig

PKW-HH: Anzahl der im Haushalt vorhandenen PKW auf die Zugriff besteht

Z-ÖPNV: Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV im Haushalt vorhanden (glg. = gelegentlich)

CS-M: Carsharing-Mitgliedschaft im Haushalt vorhanden

3.3 Empirisches Vorgehen

Leitfadengestützte Interviews stellen eine qualitative Erhebungsmethode und ein exploratives Vorgehen dar. Dieser Ansatz wurde gewählt, um Bewertungen und zugrundeliegende Einstellungen der Teilnehmer:innen im Zusammenhang mit dem alltäglichen Mobilitätsverhalten sowie der Bewertung neuer Mobilitätskonzepte und städtebaulicher Änderungen möglichst offen erheben zu können.

Für die Interviews wurde vor der Erhebungsphase ein Leitfaden entwickelt, welcher ausformulierte Fragen in einer bestimmten Abfolge enthält. Solch ein Leitfaden stellt sicher, dass im Interview alle für die Untersuchung relevanten Themenbereiche angesprochen werden und es wird eine Vergleichbarkeit der Interviews erzielt (Kelle und Kluge 1999). Die Reihenfolge sowie die genaue Formulierung der Fragen im Leitfaden sind dabei variabel. Zudem können Nachfragen gestellt werden, sofern bei der Beantwortung einer bestimmten Frage einige interessierende Aspekte offengeblieben sind (Hopf 2013).

Die Rekrutierung der Interviewpartner:innen erfolgte mittels Flyer, die in der Karlsruher Oststadt verteilt wurden. Zudem wurden in den beteiligten Instituten potentielle Teilnehmer:innen per E-Mail kontaktiert. Über einen Link auf dem (digitalen) Flyer gelangten die Interessierten auf eine Plattform, auf der im Rahmen eines Screening-Fragebogens soziodemographische Daten abgefragt wurden. Auf Grundlage dieser Informationen erfolgte die Auswahl der Interviewpartner:innen. Die Teilnehmer:innen wurden so ausgewählt, dass innerhalb der beiden Untersuchungsgruppen möglichst eine Heterogenität der soziodemographischen Merkmale vorhanden ist.

Die Interviews fanden zwischen Winter 2019/2020 und Frühjahr 2020 statt. Alle Interviews wurden face-to-face durchgeführt - überwiegend in den Wohnungen der Befragten.

Zehn Interviews wurden an einem der beteiligten Institute KIT – ITAS und Fraunhofer ISI durchgeführt. Die einzelnen Interviews dauerten zwischen 20 und 60 Minuten.

3.3.1 Instrumente der Datenerhebung

Im Folgenden werden die zentralen Instrumente der Datenerhebung, die beiden Interviews sowie das Mobilitätstagebuch, beschrieben.

Das erste Interview

Für das erste Interview haben wir eine soziale Netzwerkanalyse vorgenommen. Diese Methode der empirischen Sozialforschung ist in besonderer Weise geeignet, um Muster sozialer Beziehungen zu erforschen (Fuhse 2018; Weyer 2012; Jansen 2006). Sowohl in der empirischen Mobilitätsforschung als auch in der Verkehrsnachfragemodellierung wurde die soziale Netzwerkanalyse in den vergangenen Jahren vielfach erprobt und eingesetzt (Kim et al. 2018). Hintergrund ist die Beobachtung, dass es sich bei Verkehrsteilnehmer:innen selten um isoliert handelnde Individuen handelt, sondern dass Verkehrshandeln häufig in sozialen Situationen stattfindet, beispielsweise um Bekannte zum Essen zu treffen, Kinder in den Kindergarten zu bringen oder Kleidung in einer bestimmten Boutique zu kaufen (Axhausen 2008; Urry 2007). So wurden im Rahmen des ersten Interviews die sozialen Beziehungen der Teilnehmer:innen und erste Eindrücke zur Verkehrsmittelwahl im Alltag erfasst. Dafür wurden die Teilnehmer:innen gebeten, eine sogenannte Netzwerkkarte auszufüllen (siehe Abbildung 3.2). In diese sollten die Teilnehmer:innen alle Personen und Orte, die ihnen wichtig sind und die eine Auswirkung auf ihr Mobilitätsverhalten haben, eintragen und nach der Häufigkeit täglich, wöchentlich, monatlich und selten differenzieren. Im Anschluss wurden die Einträge besprochen. Zudem erfolgte die Erhebung von Faktoren der Wohnstandortwahl sowie die Lebensqualität im Quartier. Hier standen Fragen nach Änderungswünschen im Hinblick auf verkehrliche und städtebauliche Aspekte im Vordergrund. Nach dem ersten Interview erhielten die Teilnehmer:innen einen Haushaltsfragebogen. Damit wurden ergänzende soziodemographische Informationen erhoben.

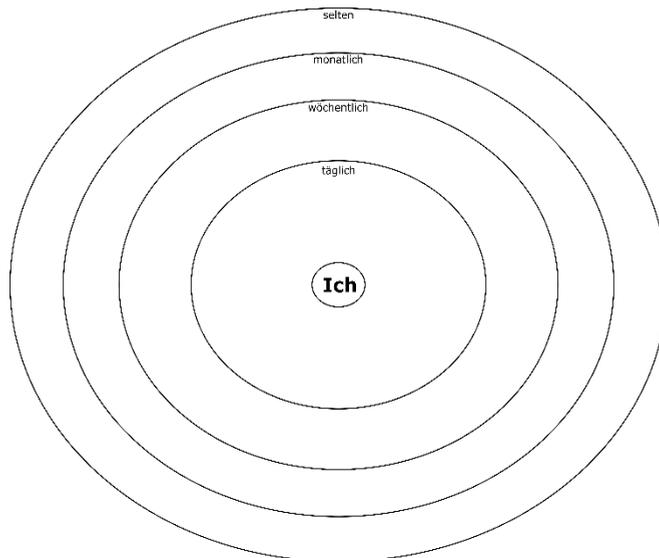


Abbildung 3.2: Netzwerkkarte

Mobilitätstagebuch

Nach Abschluss des ersten Interviews füllten die Teilnehmer:innen eine Woche lang das Mobilitätstagebuch aus. Mit den Mobilitätstagebüchern dokumentierten die Teilnehmer:innen ihr Mobilitätsverhalten (zurückgelegte Wege inkl. Start und Ziel sowie Wegezweck, genutzte Verkehrsmittel und mögliche Begleiter:innen) über eine Woche hinweg. Diese Methode wurde gewählt, um das Mobilitätsverhalten im Alltag strukturiert zu erheben, was dann als Grundlage für das darauffolgende Interview diente. Mobilitätstagebücher bieten im Vergleich zu einer Erhebung im Nachhinein den Vorteil, dass die Befragten dabei ihre Mobilität täglich dokumentieren und somit Informationsverlusten aufgrund von Erinnerungslücken vorgebeugt wird. Zudem dienen die Tagebücher dazu, möglichst soziale Erwünschtheit bei der Erhebung der Verkehrsmittelwahl zu vermeiden.

Zweites Interview

Im zweiten Interview wurde zunächst das Mobilitätstagebuch besprochen; dabei wurden systematisch Präferenzen und Einstellungen zu Verkehrsmitteln erhoben, auch zu solchen, die nicht Teil der Alltagsmobilität sind. Auch die Routinen und Nutzungsmuster wurden besprochen. Im Anschluss wurden den Interviewpartner:innen vier neue Mobilitätsangebote erläutert: Carsharing, Bikesharing, Ridepooling und E-Scootersharing. Daran anschließend wurden die Einstellungen, Erwartungen und Nutzungsabsichten gegenüber

diesen Angeboten erhoben. Zum Abschluss wurde über städtebauliche Aspekte gesprochen: Zunächst wurden etwaige wahrgenommene Änderungen im Stadtteil diskutiert. Im Anschluss wurden den Befragten die zwei Szenarien zum Stadtbau präsentiert, bei denen der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt werden soll und daraufhin diskutiert. Dafür wurden zwei fiktive Zukunftsbilder von Situationen in der Karlsruher Oststadt gezeigt, die bewusst stark und deutlich gewählt wurden und eine Veränderung zwischen der Vorher-Situation (Ist-Zustand) und der Nachher-Situation (Szenario) zeigen. Die Szenarien sollten nicht nur an sich, sondern auch im Zusammenhang mit der weiteren Verbreitung von neuen Mobilitätsangeboten in Städten, bewertet und diskutiert werden.



Abbildung 3.3: Gesprächsanreiz: fiktive Zukunftsbilder

Datenauswertung

Alle Interviews wurden von einem externen Büro transkribiert und mithilfe des Softwareprogramms MAXQDA in einem deduktiven Verfahren analysiert. Das heißt, bei der Analyse des Materials sind wir in erster Linie von existierenden Theorien und Kategorien ausgegangen. Zur Auswertung der Alltagsgestaltung haben wir uns insbesondere an das Vorgehen von Puhe et al. (2021) gehalten.

Zunächst wurde das gesamte Material anhand von Verkehrszwecken gegliedert. Jede berichtete Beziehung wurde einem Verkehrszweck zugeordnet. Unterschieden wurde zwischen Arbeit, Ausbildung, Einkaufen, Erledigungen, Holen und Bringen sowie Freizeit.

Zweitens erfolgte eine Gliederung des Materials anhand von Beziehungen innerhalb dieser Verkehrszwecke. Auf diese Weise konnten wichtige Beziehungen, die sich hinter den Verkehrszwecken verbergen, offengelegt werden. Es hat sich gezeigt, dass die Verkehrszwecke in Bezug auf die sie zusammenfassenden Beziehungen sehr heterogen sind. So umfasst der Verkehrszweck „Holen und Bringen“ beispielsweise Beziehungen zu Bildungseinrichtungen aber auch zu Sportvereinen oder privaten Kontakten. Hier zeigte sich bereits, dass die Beziehungen in Bezug auf ihre Bedeutung für die Interviewteilnehmer:innen, als auch in Bezug auf ihre raum-zeitliche Variabilität sehr unterschiedliche Voraussetzungen aufweisen.

Anschließend konnten die Wahrnehmungen und Deutungen der Interviewteilnehmer:innen in Bezug auf die raum-zeitliche Flexibilität sowie die soziale und individuelle Bedeutung der einzelnen Beziehungen gegliedert werden. In diesem Schritt wurde außerdem der Zusammenhang zwischen einzelnen Interaktionen und der Verkehrsmittelnutzung festgehalten sowie die Aussagen zur Qualität des Wohnstandortes und den Interpretationen bezüglich neuer Mobilitätsangebote.

Nachdem das gesamte Material kodiert wurde, konnten die einzelnen Beziehungen sowie deren Aussagen zu neuen Mobilitätsdienstleistungen und städtebaulichen Änderungen in einer quantitativen Materialübersicht zusammengestellt werden. Hierfür wurden die verschiedenen Codes samt ihren Ausprägungen in einer Excel Tabelle erfasst.

4 Zur Analyse sozialer Netzwerkkonfigurationen

Im Vordergrund der sozialen Netzwerkanalyse steht die Frage, wie stabil, bzw. veränderbar die sozialen Beziehungen der Interviewteiler:innen sind. Vor diesem Hintergrund wurden die Daten anhand der Beziehungen ausgewertet, von denen die Teilnehmer:innen im Verlauf der Studie berichtet haben (n=171). Eine deskriptive Beschreibung der Beziehungen, die auf diese Weise erfasst und ausgewertet wurden, findet sich in Tabelle 4.1.

Tabelle 4.1: Deskriptive Beschreibung der Beziehungen

Verkehrszweck	Anzahl	Anteil	Lebensweise	Anzahl	Anteil
Arbeit	18	10,5%	Personen mit Kindern	83	48,5%
Ausbildung	4	2,3%	Pkw ja	54	31,6%
Einkauf	26	15,2%	Pkw nein	29	17,0%
Erledigung	9	5,3%			
Freizeit	101	59,1%	Personen ohne Kinder	88	51,5%
Holen & Bringen	13	7,6%	Pkw ja	24	14%
			Pkw nein	64	37,4%
Gesamt	171	100,0%		171	100,0%

Da es verschiedene Möglichkeiten gibt, Mobilitätsverhalten zu verändern (vermeiden, verlagern, verbessern), sind unterschiedliche Indikatoren nötig, um die Bandbreite der Veränderbarkeit in den Blick zu nehmen. Mithilfe der Indikatoren soll eine Typologie entwickelt werden, die die unterschiedlichen Änderungsmöglichkeiten adressiert. Die Operationalisierung in diesem Beitrag stützt sich auf insgesamt vier Indikatoren.

Tabelle 4.2: Ausprägungen Motivation

Indikator	Ausprägung	Anzahl	Zitate
Motivation	Integriert	104	<i>„Meine Freundin in der Oststadt besuche ich mindestens einmal in der Woche und für gewöhnlich Dienstagabend. Wir kochen oder wir basteln oder wir machen was in der Wohnung.“ (ID 13)</i>
	Identifiziert	41	<i>“Die [Mutter] besuche ich momentan auch noch jedes Wochenende. Dass sie nicht so komplett alleine ist. [...] Irgendwie ist es ihr halt auch irgendwie sehr wichtig für sie, dass sie dann auch ein paar Stunden jemanden noch bei sich hat, mit dem sie einfach mal ein bisschen quatschen kann. (ID 9)</i>
	Introjiziert	20	<i>“Und dann dachte ich, irgendetwas muss ich machen, ja, ich probiere mal schwimmen. Und das geht ganz gut. Also, dass ich mich da überwinde und dann ich es auch nicht so schrecklich finde.“ (ID 4)</i>
	External	5	<i>„Zum Leide genau also/ Das [Fußballtraining des Sohnes] finde ich total nervig, weil ich meine Kindheit schon auf dem Fußballplatz meines Bruder verbracht habe. Für mich ist es echt ein Graus.“ (ID 1)</i>

4.1 Motivation

Die Motivation zeigt an, welche soziale oder emotionale Bedeutung die Beziehung für die Person hat, bzw. welches Motiv hinter dieser Beziehung steht. Dieser Indikator stützt sich im Wesentlichen auf die Selbstbestimmungstheorie nach Ryan und Deci (2017). Dabei handelt es sich um eine Motivationstheorie die zwischen selbstbestimmter und fremdbestimmter Motivation unterscheidet und dabei soziale und kulturelle Faktoren berücksichtigt. In Anlehnung an Deci und Ryans sechsstufige Skala von Regulationstilen, unterscheiden wir in diesem Beitrag insgesamt vier unterschiedliche Motive für eine Beziehung: (1) Als integriert gelten Beziehungen, die als interessant und wertvoll erachtet werden und dem eigenen Selbstbild entsprechen (z.B. Freunde). (2) Als identifiziert gelten Beziehungen, denen eine soziale Bedeutung beigemessen wird, die aber nicht unbedingt (oder nicht immer) mit Freude verbunden werden (z.B. Arbeit). (3) Als introjiziert gelten Beziehungen, die nur aufgrund ihrer Praktikabilität (z.B. Supermarkt) bestehen. (4) External

motiviert Beziehungen werden nur aufgrund externen Drucks aufrechterhalten (z.B. Arbeitsamt). In Tabelle 4.2 finden sich die verschiedenen Ausprägungen zum Code "Motivation" sowie einzelne Zitate aus den Interviews, die die Zuordnung untermauern.

4.2 Zeitliche Flexibilität

Die zeitliche Flexibilität einer Beziehung zeigt an, mit welcher zeitlichen Rigidität eine Interaktion üblicherweise stattfindet und ob dieser Zeitplan ad hoc oder mit etwas Vorlauf verändert werden kann. In Tabelle 4.3 finden sich die Ausprägungen der zeitlichen Flexibilität, sowie einige Zitate.

Tabelle 4.3: Ausprägungen der zeitlichen Flexibilität

Indikator	Ausprägung	Anzahl	Zitate
Zeitliche Flexibilität	Kein fester Zeitplan – ad hoc Anpassungen möglich	86	<i>"Es ist dann schon auch spontan. Wir haben jetzt keinen festen Tag oder irgendwie Uhrzeit, sondern wie es halt passt, je nachdem, was halt grad los ist. (ID 7)</i>
	Kein fester Zeitplan – keine ad hoc Anpassungen möglich	23	<i>„Wir waren in den Faschingsferien in Flensburg und haben meine Familie dort besucht. Und da sind wir auch mit der Bahn hingefahren.“ (ID 3)</i>
	Fester Zeitplan – ad hoc Anpassungen möglich	16	<i>"Wir sind recht wenige Kollegen und Kolleginnen (...) und je nachdem, wann wer frei hat, fange ich um halb acht an und wenn meine Kollegin da ist, die macht sonst immer die Frühschichten, dann komme ich um acht.“ (ID 12)</i>
	Fester Zeitplan – frühzeitige Anpassungen möglich	14	<i>"Also in aller Regel habe ich da [bei den Dienstreisen] ein sehr starkes Mitbestimmungsrecht. [...] Und dann legen wir das auch so, dass ich das/ dass das so auch gut passt.“ (ID 4)</i>
	Fester Zeitplan – keine Anpassungen möglich	31	<i>„Also ja, ich habe jetzt Semesterferien, aber sonst, wenn ich Uni habe, dann gehe ich zu den Veranstaltungen zu den Vorlesungszeiten.“ (ID 10)</i>

4.3 Räumliche Flexibilität

Die räumliche Flexibilität zeigt an, ob Interaktionen nur an ganz bestimmten Orten ausgeübt werden können oder ob sie räumlich flexibler gestaltet werden können. Die Einteilung, ob eine Beziehung flexibel oder unflexibel ist, erfolgte nicht auf Grundlage objektiver städtebaulicher und infrastruktureller Attraktivitätskennzahlen, sondern auf Grundlage der subjektiven Aussagen der Teilnehmer:innen und deren Mobilitätstagebüchern. Die Ausprägungen der räumlichen Flexibilität beziehen sich auf die Anzahl der aktiv genutzten Interaktionspunkte. Tabelle 4.4 verdeutlicht dies anhand einiger Zitate.

Tabelle 4.4: Ausprägungen der räumlichen Flexibilität

Indikator	Ausprägung	Anzahl	Zitate
Räumliche Flexibilität	Vielzahl an Alternativen	24	<i>„Ja, manchmal treffen wir uns bei wem zu Hause und dann gehen wir weiter. Die meisten wohnen in Südstadt und normalerweise bleiben wir in den Bars dort. Wir wechseln ab.“ (ID 3)</i>
	4 aktiv genutzte Alternativen	3	<i>„[Einkaufen] Mache ich immer so, wie es grad praktisch ist. Also es ist dann nicht unbedingt, dass es nur in der Oststadt ist, sondern auch mal auf dem Weg, wenn ich irgendwo bin oder so, ja.“ (ID 11)</i>
	3 aktiv genutzte Alternativen	9	<i>Und einkaufen ist halt üblicherweise irgendwie hier so hier der Edeka direkt in der Oststadt oder (unv.), ein paar exotischere Sachen im Asialaden oder halt irgendwie auch mal im Scheck-In oder so was. (ID 9)</i>
	2 aktiv genutzte Alternativen	31	<i>„Einmal die Woche fahren wir [zum Einkaufen] in dieses Zentrum eben hinten, wo alles ist und holen da dann einen Kofferraum voll.[...] Wenn wir eh spazieren gehen, dann gehe meistens noch hier [im Stadtteil]. Oder wenn was fehlt“ (ID 6)</i>
	Es gibt nur eine aktiv genutzte Alternative	103	<i>„Ein Teil meiner Bekanntschaft wohnt da noch, die kommen da auch mit Zelten, da zelten wir halt immer irgendwie hier in [Ortsname], eine Woche, da ist ein schöner Zeltplatz“ (ID 9)</i>

4.4 Reflexionstiefe

Die Reflexionstiefe zeigt an, mit welchem kognitiven Aufwand die Teilnehmer:innen ihre Verkehrsmittel auswählen. Während für manche Interaktionen wie selbstverständlich zu dem immer gleichen Verkehrsmittel gegriffen wird (routiniert), wird für andere Interaktionen zwischen einer limitierten Anzahl ausgewählt (stereotyp). Wieder andere Interaktionen verlangen von den Teilnehmer:innen eine bewusste und reflektierte Entscheidung darüber welches Verkehrsmittel das geeignete ist (reflektiert). Tabelle 4.5 diesen Indikator mitsamt seinen Ausprägungen.

Tabelle 4.5: Ausprägungen der Reflexionstiefe

Indikator	Ausprägung	Anzahl	Zitate
Reflexions- tiefe	Routiniert	102	<i>„Lidl, ja, einmal wöchentlich einkaufen. Dazu miete ich mir tatsächlich ein Stadtmobil und fahre dann einmal die Woche dahin in der Oststadt beim Bau- markt.“ (ID 7)</i>
	Stereotyp	52	<i>„Und wenn jetzt eine Straßenbahn kommt, wo ich einfach mit dem Kinderwagen nicht reinkomme, dann geht es halt zu Fuß weiter.“ (ID 5)</i>
	Reflektiert	16	<i>„Also ich wohne jetzt noch nicht so lang in Karlsruhe und wir haben jetzt einfach für Möbel, also die wir gekauft haben, haben wir Carsharing genutzt. Ja, ge- nau, auch solche Dinge transportieren. Wir haben es jetzt mal benutzt für einen Besuch, wenn wir außer- halb von Karlsruhe unterwegs waren. Aber sonst ei- gentlich gar nicht, ja.“ (ID 13)</i>

5 Ergebnisse – die Veränderbarkeit von Beziehungen

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Teilaspekte der empirischen Untersuchung zusammengeführt. Dafür wird zunächst eine Widerstandstypologie präsentiert, die hilft, die Zusammensetzung der sozialen Netzwerke der Interviewteilnehmer:innen im Hinblick auf ihre Veränderbarkeit zu verstehen.

5.1 Die Widerstandstypologie

Auf Grundlage der verschiedenen Indikatoren lässt sich in Anlehnung an Puhe et al. (2021) eine Widerstandstypologie entwickeln, die dazu dient, die verschiedenen Beziehungen im Hinblick auf ihre Widerständigkeit gegenüber Veränderungen zu gruppieren. Für die hier vorliegende Arbeit wurde das Konzept des Merkmalsraumes genutzt (Kelle und Kluge 1999). Hierfür werden verschiedene Indikatoren (bzw. Merkmale) miteinander kombiniert und mithilfe einer Mehrfeldertafel illustriert. Auf diese Weise lassen sich alle Beziehungen einer Merkmalskombination zuweisen. Die oben beschriebenen Indikatoren richten den Fokus auf ganz unterschiedliche Aspekte von Veränderbarkeit, sodass wir im Folgenden diese unterschiedlichen Aspekte nacheinander betrachten und anschließend in eine abschließende Typologie überführen.

5.2 Substituierbarkeit

Der Aspekt der Substituierbarkeit richtet sich auf unterschiedliche Aspekte einer Beziehung. Zum einen auf die Existenz der Beziehung und der Frage danach, ob eine Beziehung als Ganzes substituiert werden kann, also nicht länger aufrechterhalten wird. Um die unterschiedlichen Möglichkeiten der Substituierbarkeit zu ermitteln, spannen wir daher einen Merkmalsraum über die beiden Indikatoren "Motivation" und "Reflexionstiefe".

5.3 Raum-zeitliche Flexibilität

Ein weiterer Aspekt von Veränderbarkeit bezieht sich auf die Möglichkeit, Interaktionen an anderen Orten oder zu anderen Zeiten auszuführen. Für diesen Aspekt wurden die Indikatoren räumliche und zeitliche Flexibilität zu einem Merkmalsraum verdichtet. Auf diese Weise lassen sich vier Gruppen zeit-räumlicher Flexibilität unterscheiden (siehe Tabelle 5.2)

Tabelle 5.1: Merkmalsraum Substituierbarkeit

Reflexions- tiefe	Motivation			
	Integriert	Identifiziert	Introjiert	External
Routiniert	Beziehung und Verkehrsmittelwahl stabil		Beziehung instabil – Verkehrsmittelwahl stabil	
Stereotyp	(n=130)		(n=24)	
Reflektiert	Beziehung stabil – Verkehrsmittelwahl instabil		Beziehung und Verkehrsmittelwahl instabil	
	(n=15)		(n=1)	

Tabelle 5.2: Räumlich-Zeitliche Flexibilität

Zeitliche Flexibi- lität	Räumliche Flexibilität			
	1 Option	2 Optionen	3 Optionen	>3 Optionen
Kein fester Zeitplan	Zeitlich flexibel – Räumlich fix (n=82)		Zeitlich flexibel – Räumlich flexibel (n=27)	
Fester Zeitplan, keine ad hoc Anpassung				
Fester Zeitplan, frühzeitige Anpassungen möglich	Zeitlich fix – Räumlich fix (n=52)		Zeitlich fix – Räumlich flexibel (n=9)	
Starrer Zeitplan				

5.4 Die Typologie

Um Aussagen über die Veränderbarkeit von Beziehungen machen zu können, werden die zentralen Untersuchungsmerkmale "Substituierbarkeit" und "Zeit-Räumliche Flexibilität"

ein weiteres Mal zu einem Merkmalsraum verdichtet. Diese weitere Dimensionalisierung des Datenmaterials führt zu einer drei Typen umfassenden Widerstands-Typologie, die für die weitere Analyse verwendet werden kann. Die hier vorgestellte Typologie gruppiert die einzelnen Beziehungen nach deren Möglichkeit, diese zu verändern oder zu ersetzen (vgl. Tabelle 5.3).

Insgesamt lassen sich auf diese Weise drei Beziehungs-Typen voneinander unterscheiden:

- In der roten Spalte zusammengefasst finden sich Beziehungen, bei denen aufgrund ihrer hohen sozialen oder emotionalen Bedeutung, ihrer geringen raum-zeitlichen Flexibilität und ihrer geringen Reflexionstiefe bei der Verkehrsmittelwahl in besonderem Maße davon auszugehen ist, dass eine Beeinträchtigung durch Interventionen Widerstände auslösen kann, bzw. eine Angebotserweiterung keine nennenswerte Verhaltensanpassung erwarten lässt. 46 der insgesamt 171 Beziehungen lassen sich diesem Typ zuordnen.
- In den gelben Zellen zusammengefasst finden sich Beziehungen, bei denen aufgrund ihrer hohen sozialen oder emotionalen Bedeutung davon auszugehen ist, dass Interventionen, die einer Aufrechterhaltung dieser Beziehungen im Wege stehen, Widerstände auslösen kann. Interaktionen sind aber in mindestens einer Dimension veränderbar (zeitlich, räumlich, oder Verkehrsmittelwahl). 99 der insgesamt 171 Beziehungen lassen sich diesem Typ zuordnen.
- In den grünen Zellen zusammengefasst finden sich Beziehungen, bei denen aufgrund ihrer geringen emotionalen oder sozialen Bedeutung davon auszugehen ist, dass durch Interventionen verursachte Beeinträchtigungen zu keinen nennenswerten Widerständen führt und die in mindestens einer Dimension empfänglich für Angebotserweiterungen oder entsprechende Verhaltensänderungen sind. 25 der insgesamt 171 Beziehungen lassen sich diesem Typ zuordnen.

In der von uns untersuchten Gruppe zeigt sich, dass Eltern mit (kleinen) Kindern einen höheren Anteil an Beziehungen des Typ I (hohe Widerständigkeit) haben als es Personen ohne Kinder im Haushalt haben. Davon wiederum haben Eltern, die über einen eigenen Pkw verfügen, etwas häufiger Beziehungen von hoher Widerständigkeit in ihrem sozialen Netzwerk.

Dafür haben autolose Befragte einen höheren Anteil an Beziehungen des Typs II (mittlere Widerständigkeit) in ihrem sozialen Netzwerk, d.h. sie pflegen mehr Beziehungen, die in mindestens einer Dimension (zeitlich, räumlich, VM-Wahl) veränderbar sind. Insgesamt ist nur eine kleine Anzahl von 25 Beziehungen dem Typ III (niedrige Widerständigkeit) zuzuordnen. Eltern von kleinen Kindern berichten dabei etwas häufiger von diesem Typ Beziehungen als die Befragten ohne Kinder (siehe Tabelle 5.4).

Tabelle 5.3: Die Widerstandstypologie

SUBSTITUIERBARKEIT	RAUM-ZEITLICHE FLEXIBILITÄT			
	Zeitlich fix – Räumlich flexibel	Zeitlich flexibel Räumlich fix	Zeitlich und Räumlich flexibel	Zeitlich und Räumlich fix
Beziehung und Verkehrsmittelwahl stabil	Veränderbar (räumlich) nicht ersetzbar	Veränderbar (zeitlich) nicht ersetzbar	Veränderbar (räumlich, zeitlich) nicht ersetzbar	Nicht veränderbar nicht ersetzbar
Beziehung stabil – Verkehrsmittelwahl instabil	Veränderbar (räumlich, VM-Wahl) nicht ersetzbar	Veränderbar (zeitlich, VM-Wahl) nicht ersetzbar	Veränderbar (zeitlich, räumlich, VM-Wahl) nicht ersetzbar	Veränderbar (VM-Wahl) nicht ersetzbar
Beziehung instabil – Verkehrsmittelwahl stabil	Veränderbar (räumlich) ersetzbar	Veränderbar (zeitlich) ersetzbar	Veränderbar (zeitlich, räumlich) ersetzbar	ersetzbar
Beziehung und Verkehrsmittelwahl instabil	Veränderbar (räumlich, VM-Wahl) ersetzbar	Veränderbar (zeitlich, VM-Wahl) ersetzbar	Veränderbar (zeitlich, räumlich, VM-Wahl) ersetzbar	Veränderbar (VM-Wahl) ersetzbar

Tabelle 5.4: Verteilung der Beziehungstypen auf die Teilnehmer:innen

LEBENSWEISE	WIDERSTANDSTYP								
	ID	Typ I		Typ II		Typ III		Gesamt	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Ohne Kinder im HH									
Mit Pkw	10	2	16,7	9	75,0	1	8,3	12	100,0
	11	0	0,0	9	75,0	3	25,0	12	100,0
Ohne Pkw	7	4	30,8	9	69,2		0,0	13	100,0
	8	2	15,4	10	76,9	1	7,7	13	100,0
	9	2	12,5	12	75,0	2	12,5	16	100,0
	12	2	16,7	9	75,0	1	8,3	12	100,0
	13	1	10,0	8	80,0	1	10,0	10	100,0
Ergebnis		13	14,8	66	75,0	9	10,2	88	100,0
Mit Kindern im HH									
Mit Pkw	1	4	33,3	5	41,7	3	25,0	12	100,0
	2	3	25,0	8	66,7	1	8,3	12	100,0
	4	7	43,8	9	56,3		0,0	16	100,0
Ohne Pkw	6	5	38,5	8	57,1	1	7,7	13	100,0
	3	2	13,3	7	46,7	6	40,0	15	100,0
	5	5	38,5	4	30,8	4	30,8	13	100,0
Ergebnis		26	32,1	41	50,0	15	18,5	81	100,0
Gesamtergebnis		39	22,9	107	62,9	24	14,1	170²	100,0

Ein Blick auf die einzelnen Interviewteilnehmer:innen zeigt, dass es Personen gibt, deren soziales Netzwerk insgesamt zu großen Teilen aus Beziehungen hoher Widerständigkeit besteht. So sind beispielsweise sieben von insgesamt 16 Beziehungen, von denen die Teilnehmerin ID4 berichtet, weder veränderbar, noch ersetzbar. Von einem ähnlich hohen Anteil an unveränderbaren Beziehungen berichten auch die Teilnehmerinnen ID 5 und ID 6. Bei den Teilnehmerinnen ID 7 sowie ID 1 ist etwa jede dritte Beziehung des Netzwerkes

² Für die Darstellung der Typologie konnten nur 170, statt 171 Beziehungen berücksichtigt werden, da diese Beziehung auf einen Versandhandel zurückgeht, für den die Berechnung der Veränderbarkeit der Verkehrsmittelwahl in dieser Systematik nicht möglich ist.

in keiner der beleuchteten Dimensionen veränderbar. Außerdem auffallend ist, dass es insgesamt nur wenige Beziehungen gibt, die sowohl ersetzbar als auch veränderbar erscheinen. Bei mehreren Teilnehmer:innen trifft dies nur auf eine einzige Beziehung zu, bei manchen sogar auf keine Beziehung (siehe Tabelle 5.4)

6 Soziale Akzeptanz von neuen Mobilitätsangeboten

6.1 Carsharing

Sechs Interviewpartner:innen nutzen aktuell Carsharing. Zum Teil ist eine eigene Mitgliedschaft vorhanden, zum Teil wird das Angebot über Freunde oder Familienmitglieder genutzt. Carsharing wird von einigen im Alltag für (größere) Einkäufe und für Wege mit Kindern genutzt, von anderen nur in Ausnahmesituationen, wie etwa beim Transport von größeren Gegenständen, wie Möbeln. Daneben wird Carsharing auch für Ausflüge genutzt.

"Wenn es jetzt stationsgebunden ist, dann muss man ins Internet und buchen und gucken was frei ist und wo und wie weit weg ist. Dadurch, dass die halt sind, wenn ich ein Großteil der Male, wenn ich einkaufen fahre, schaue ich mir das nicht im Internet an, sondern ich fahre nachhause und sehe, ah, hier steht gerade eins direkt vor meiner Tür, super, dann kann ich jetzt mal einkaufen gehen, dann nehme ich die Karre raus, gehe dahin, fahre los und das ist halt eigentlich wie ein eigenes Auto." (ID 8)

"Aber momentan passt das so wie es ist, deswegen, also einfach eine Entscheidung, wir wollen kein eigenes Auto, das ist günstiger für uns sowas zu nutzen, wir können jedes Mal entscheiden, was für ein Auto wir wollen, ob es jetzt irgendwie ein minikleines Auto ist oder ein Sprinter für den Umzug. Das ist natürlich super. Es ist um die Ecke, wir haben meistens einen Zugriff auf einen sehr großen Pool an Autos. Die sind alle gut gewartet, man kann mit den Menschen sprechen. Also eine runde Sache einfach." (ID 5)

Eine befragte Person denkt aktuell darüber nach, auf Carsharing umzusteigen und dafür das eigene Auto abzuschaffen. (ID11)

Carsharing ist allen Befragten bekannt und wird von allen Interviewpartner:innen grundsätzlich positiv gesehen.

Einige Studienteilnehmer:innen können sich in der Zukunft eine Nutzung von Carsharing vorstellen. Wegezwecke, die mit Carsharing vorstellbar sind, sind Familienbesuche, Ausflüge, Urlaub oder (größere) Einkäufe und insgesamt Wege, bei denen größere Dinge transportiert werden müssen. Für andere Teilnehmer:innen kommt eine Nutzung von Carsharing in der Zukunft nicht in Frage: Ein Auto wird nicht gebraucht, die Nutzung fremder Autos wird abgelehnt oder es ist kein Führerschein vorhanden. (ID 10)

6.2 E-Scootersharing

Drei Teilnehmer:innen haben bereits einmal E-Scootersharing genutzt – diese stammen aus der Gruppe der (jüngeren) Befragten ohne Kinder. E-Scootersharing wurde in anderen Städten genutzt, bspw. bei einem Städtetrip, oder wenn die Befragten Besuch hatten.

Der Rest der Teilnehmer:innen hat noch keine Erfahrungen mit diesem Angebot gemacht, kennt diesen Service aber aus dem Straßenraum.

Die Befragten sehen E-Scootersharing überwiegend kritisch; Vorbehalte beziehen sich dabei auf Sicherheitsbedenken, fehlender Nutzen, hoher Preis, negative Umweltwirkungen (Bsp. Rohstoffverbrauch, Batterierecycling), Störfaktor im Straßenraum (da sie häufig die Gehwege blockieren) oder fehlende körperliche Betätigung. Einige wenige Befragte – solche, die diesen Service bereits genutzt haben - weisen demgegenüber eine neutrale oder positive Haltung gegenüber E-Scootersharing auf. Teilweise werden jedoch auch hier kritische Aspekte angemerkt, wie hoher Preis, aufwendige Buchung, häufig niedriger Akkustand oder Sicherheitsbedenken.

"Was ich nur daran auch ein bisschen schwierig finde ist, dass es halt doch relativ gefährlich ist und halt da so viele mittlerweile mit den E-Scootern da irgendwie so rumheizen. Und sind auch schon viele Unfälle passiert. Aber das muss jeder dann selber wissen, wie es darum rumfährt also." (ID 7)

Entsprechend der überwiegend kritischen Einstellung können sich die meisten keine Nutzung von E-Scootersharing vorstellen. Einige merken an, dass dieser Service mit Kindern nicht nutzbar ist. Einige wenige denken jedoch über eine mögliche Nutzung nach; Roller könnten bspw. genutzt werden, um Fußwege abzukürzen, bei Städtetrips oder einfach nur so zum Spaß.

"Ja, das ist schon cool und das hat auch voll viel Spaß gemacht. Als wir mal Besuch hatten, haben wir dann auch welche ausgeliehen und sind dann irgendwie von uns in die Stadt gefahren und haben sie abgestellt, haben dann neue genommen, sind wieder woanders hin, also das ist schon so für besondere Anlässe finde ich das cool, aber auch jetzt nicht so alltagstauglich für mich." (ID11)

6.3 Bikesharing

Drei Personen aus dem Sample haben bereits Bikesharing genutzt. Der Service wurde genutzt, wenn Besuch da ist oder in spontanen oder Ausnahmesituationen.

Der Service wird grundsätzlich positiv oder neutral bewertet. Positive Aspekte sind das Wegfallen von Reparaturen; negativ wird angemerkt, dass Räder im Weg stehen.

Mehrere Befragte können sich eine Nutzung im Alltag nicht vorstellen, da der Service keinen Nutzen bietet, da ein eigenes Fahrrad vorhanden ist. Auch im Urlaub ist für einige eine Nutzung nicht denkbar. Andere können sich eine Nutzung grundsätzlich schon vorstellen, etwa als Abkürzung von längeren Wegen oder bei Städtetrips.

"Ich habe ein eigenes Fahrrad. Wenn ich jetzt in einer anderen Stadt wäre und keins hätte und eins bräuchte, würde ich das natürlich in Betracht ziehen." (ID12)

Hier kommen jedoch nur Wege in Frage, die ohne Kind bewältigt werden. Eine Person kann sich das Sharing von Lastenrädern gut vorstellen, um Dinge zu transportieren. Solch ein Sharing-Modell könnte Carsharing auf kürzeren Strecken ersetzen.

6.4 Ridepooling

Ridepooling ist den Befragten bisher nicht bekannt und dementsprechend hat noch niemand diesen Service bereits genutzt. Einige Teilnehmer:innen haben jedoch Erfahrung mit der Nutzung von Anruf-Sammel-Taxen.

Die Haltung der Teilnehmer:innen zu diesem Service ist überwiegend neutral bis positiv. Positive Aspekte ist eine vermutete Reduktion des Verkehrsaufkommens. Unklar wird die Möglichkeit eingeschätzt, Kinderwagen mitzunehmen.

Einige können sich eine Nutzung nicht vorstellen, da dieser Service aus ihrer Sicht keine zeitliche Verlässlichkeit bietet oder da sie den ÖPNV, das eigene Fahrrad oder das Taxi präferieren.

"was ist das Attraktive daran? Ist es kostenlos, also ich meine, ich brauche eine App, ich muss gucken, ob das Auto zu der Zeit wo ich wo stehe spontan oder innerhalb der nächsten Stunde, wo ich es mir überlege, ob der wirklich da vorbeifährt. Das heißt, es ist irgendwie auch, also sehr viele Variablen mit denen ich da irgendwie handhaben muss. Dann sitzen da vielleicht Leute drin, mit denen ich gar nicht in einem Bus sitzen will. Dann ist da auch eine gewisse Nähe zu diesen Menschen, die ich vielleicht gar nicht haben will. Ich habe dieses Sicherheitsproblem, dass ich mein Kind nicht richtig angurten kann vielleicht." (ID 5)

Andere können sich grundsätzlich eine Nutzung vorstellen, etwa, um schlecht angebundene Ziele in der Stadt zu erreichen oder als Verkehrsmittel, um nach dem Ausgehen nach Hause zu kommen.

“Das würde ich zum Beispiel nutzen, wenn ich mit Leuten unterwegs wäre an den unmöglichsten Stellen und irgendwie nach Hause kommen müsste. Das würde ich auf jeden Fall nutzen.” (ID12)

Eine mögliche Zielgruppe dieses Services sind dementsprechend Bewohner:innen von Vierteln am Stadtrand und generell ÖPNV-Nutzer:innen.

7 Zwischenfazit: Alltagsgestaltung und die Bewertung neuer Mobilitätsdienstleistungen

Die vorliegende Untersuchung sieht in der Alltagsgestaltung der Verkehrsteilnehmer:innen einen zentralen Erklärungsansatz für die Akzeptanz bzw. die Widerständigkeit gegenüber Veränderungen. Es konnte gezeigt werden, dass insbesondere Eltern mit kleinen Kindern in ihrem Alltag einen höheren Anteil an unveränderbaren Beziehungen pflegen als Erwachsene ohne kleine Kinder und dass alle Teilnehmer:innen über nur sehr wenige Beziehungen verfügen, die sowohl austauschbar, als auch veränderbar sind. Die Auswertungen zu neuen Mobilitätsangeboten spiegeln diese Beobachtung wider. Es fällt auf, dass die Teilnehmer:innen das Für und Wider eines bestimmten Angebotes häufig mit ihrer konkreten Alltagsgestaltung begründen. Die Verlässlichkeit, seinem gewohnten Alltag weiter nachzugehen, scheint ein wesentliches Akzeptanzkriterium (im Sinne einer Nutzungsabsicht) für neue Mobilitätsangebote zu sein. So ist Carsharing für einige Befragte ein Verkehrsmittel, welches sie für gewohnte und wiederkehrende Interaktionen nutzen und welches sich problemlos in den Alltag integrieren lässt. Aufgrund der vergleichsweise hohen Fahrzeugdichte in Karlsruhe ist ein verlässliches Angebot gewährleistet. Teilnehmer:innen, die bisher keine Carsharing Mitgliedschaft haben, zweifeln ob das Angebot ausreicht, ihren Alltag auch weiterhin wie gewohnt zu bewerkstelligen. Bikesharing oder E-Scootersharing wird im Gegensatz dazu als Verkehrsmittel beschrieben, welches für besondere Gegebenheiten durchaus interessant sein kann, eine systematische Integration in ihren Alltag schließen die Befragten allerdings aus. Der Bezug zwischen gewohnter Alltagsgestaltung und Nutzungsabsicht wird auch bei den Argumenten für oder gegen Ridepooling deutlich, ein Angebot, mit dem die meisten Befragten in dieser Form noch keine Erfahrungen sammeln konnten. Die Mehrheit der Befragten zweifelt, ob ein solches Angebot verlässlich genug sein kann, sie zu ihren Interaktionen, die in vielen Fällen zeitlich

und örtlich gebunden sind, zu bringen. Die Möglichkeit, aufgrund neuer Angebote neue Beziehungen zu erschließen oder neue Möglichkeiten im Nahraum wahrzunehmen und dafür ihren gewohnten Alltag aufzugeben, sprachen die Befragten nicht an. Diese Ergebnisse stärken die These, dass die neuen Angebote zwar nützlich sein können, aber alleine nicht ausreichen, um eine starke Änderung der Mobilitätsmuster zu induzieren. Restriktionen für den MIV erschienen ebenfalls erforderlich. Andererseits, das verdeutlicht der Fokus auf die sozialen Beziehungen, ist davon auszugehen, dass dies zu Widerständen führen wird, insbesondere dann, wenn dadurch Beziehungen betroffen sind, die nicht ohne weiteres ersetzt werden können oder veränderbar sind.

7.1 Wohnstandort und soziale Akzeptanz von städtebaulichen Änderungen

Im Folgenden werden die Ergebnisse dargestellt, die sich zum einen auf die Zufriedenheit mit dem Wohnstandort und Kriterien der Wohnstandortwahl beziehen, und zum anderen auf die Akzeptanz von städtebaulichen Änderungen die mit dem Wegfall von öffentlichen Parkflächen einhergehen.

7.2 Bewertung der Kriterien zur Wohnstandortwahl

In der Regel haben die Befragten nicht gezielt die Oststadt als Wohnstandort gewählt, sondern sind eher zufällig in den Stadtteil gezogen oder sie wurden hier geboren. Es fällt auf, dass die Zufriedenheit mit dem Wohnstandort bei allen Befragten sehr hoch ist, auch wenn sich das teilweise auf unterschiedliche Gründe und Prioritäten zurückführen lässt. Ein allgemein geschätzter Vorteil ist die Möglichkeit, unterschiedliche Aktivitäten aufgrund guter Erreichbarkeit recht einfach in die Alltagsgestaltung zu integrieren. So ist man schnell im Stadtzentrum aber auch schnell im Grünen, sowohl Schulen und Betreuungseinrichtung für Kinder wie auch Gastronomie und Kultur sind gut erreichbar.

"Und die Oststadt, finde ich, hat halt schon, also den Charme, dass man halt tatsächlich so ein bisschen Studentenviertel hat, aber auch ein paar Kneipen und so. Aber ich bin halt hier auch so direkt so am Schlossgarten. Also ich habe ganz schnell den Wald um mich herum." (ID 4)

"Ich finde es eigentlich ganz gemütlich. Man hat es in die Innenstadt nicht so weit, ich habe es zu meiner Arbeit nicht weit. Man hat es in den Wald nicht so weit, da hinten fängt ja auch der Hardtwald an. Da wo wir wohnen ist halt auch ganz gut so öffentliche Nahverkehrsmittel, also ist super erreichbar (ID 12)

Vor diesem Hintergrund ließ sich unter den Befragten kein dringender Problemdruck in städtebaulicher und verkehrlicher Hinsicht feststellen. Probleme werden durchaus im Hinblick auf einzelne Aspekte, aber keinesfalls im Hinblick auf die allgemeine Lebensqualität im Stadtteil geäußert. Dementsprechend äußern die Befragten im Allgemeinen keinen sehr starken Bedarf nach Veränderungen.

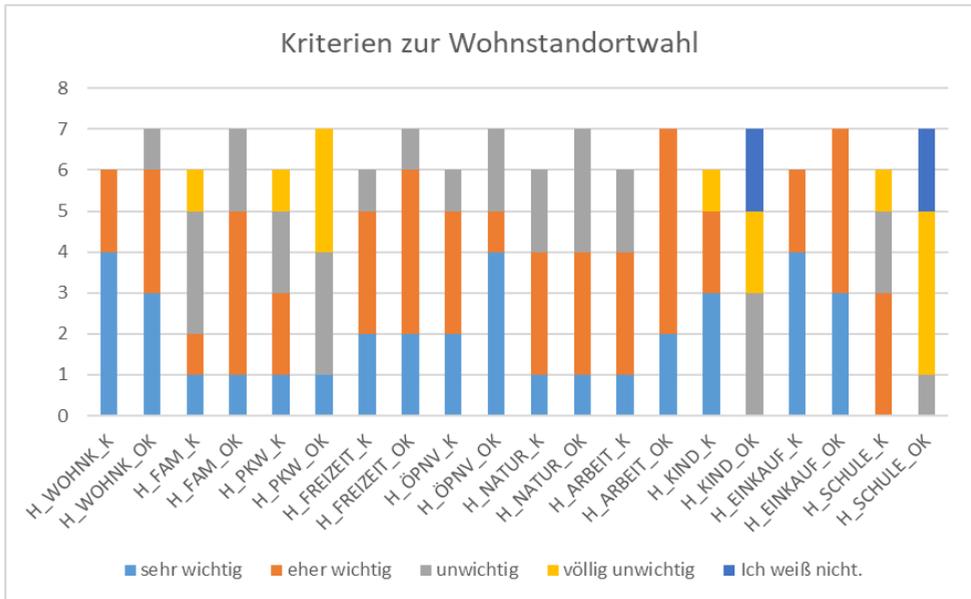


Abbildung 7.1: Antworten auf die Fragen nach wichtigen Kriterien für die Wohnstandortwahl (Legende: vgl. folgenden Text)

Abbildung 7.1 zeigt die Bewertung der Kriterien zur Wohnstandortbewertung bzw. -wahl. Die einzelnen Punkte wurden im Gespräch von den Befragten mit einer vierstufigen Skala bewertet. Die Ergebnisse lassen sich für Personen mit Kindern und Personen ohne Kinder folgendermaßen zusammenfassen (mit Kind = „K“; ohne Kind(er) „OK“):

- Als eher wichtig bis sehr wichtig werden von beiden Gruppen die **Wohnkosten** bewertet (In Tabelle 7.1 abgekürzt als „H_WOHNK“).
- Dass **Familie und Freunde vor Ort** („H_FAM“) sind, wird von einem Befragten mit Kind als völlig unwichtig bewertet. Jeweils ein Befragter mit und ohne Kind sehen dieses Kriterium hingegen als sehr wichtig an. Die Befragten ohne Kind sehen dieses Kriterium als eher wichtig an als die Befragten mit Kind.
- **PKW-Stellplätze** („H_PKW“) werden von den Befragten ohne Kind als unwichtig bis völlig unwichtig bewertet, mit einer Ausnahme (sehr wichtig). Auch bei den

Befragten mit Kind werden PKW-Stellplätze mit unwichtig (n=2) und völlig unwichtig (n=1) bewertet, allerdings kommen auch eher wichtig (n=2) und sehr wichtig (n=1) bei den Bewertungen vor.

- Die Kriterien **Freizeitangebote/Kultur am Ort** („H_FREIZEIT“), **Anbindung Busse und Bahnen** („H_ÖPNV“), **Wohnen im Grünen** („H_NATUR“), **Nähe zum Arbeitsplatz** („H_ARBEIT“) sowie **Einkaufsmöglichkeiten vor Ort** („H_EINKAUF“) werden von beiden Teilnehmergruppen als eher wichtig bis sehr wichtig bewertet und nur vereinzelt als unwichtig, jedoch nie als völlig unwichtig. Insgesamt wird diesen Kriterien eine recht große Bedeutung zugeschrieben.
- Erwartungsgemäß bewerten die Kategorie **kindergerechtes Umfeld** („H_KIND“) diejenigen ohne Kind als unwichtig bis völlig unwichtig, zwei hingegen geben keine Bewertung hierzu ab bzw. „wissen es nicht“. Bei den befragten mit Kind wird das kindergerechte Umfeld als eher wichtig bis sehr wichtig bewertet, eine Bewertung hingegen fällt auf völlig unwichtig.
- Ähnlich wie bei der Kategorie kindergerechtes Umfeld fallen die Ergebnisse bei der Kategorie **Betreuungsangebote/Schulen vor Ort** („H_SCHULE“) aus. Diejenigen ohne Kinder bewerten diese als unwichtig (n=1) bis völlig unwichtig (n=4), zwei „wissen es nicht.“ Bei denjenigen mit Kind bestehen die Bewertungen eher wichtig (n=3), unwichtig (n=2) sowie auch unwichtig (n=1).

Wie zu erwarten war, besteht die größte Einigkeit bei den Wohnkosten, die fast immer als wichtig oder sehr wichtig eingeschätzt wurden. Bei den verkehrlichen Kriterien wird die Anbindung an Busse und Bahnen bei 10 von den 13 Personen als mindestens wichtig bewertet. Bei der Frage nach der Bedeutung der Pkw-Stellplätze kamen dagegen alle Antwortkategorien vor, wenn auch bei 6 der 7 Personen ohne Kinder hier „unwichtig“ bzw. „völlig unwichtig“ angegeben wurde. Die PKW-Stellplätze, ein kindergerechtes Umfeld sowie Betreuungsangebote und Schulen sind für die meisten Befragten ohne Kind nicht wichtig. Für die Befragten mit Kind ist hingegen ein kindergerechtes Umfeld wichtig.

7.3 Soziale Akzeptanz der städtebaulichen Änderungen

Im Folgenden sind die Reaktionen auf die beiden Bilder und die entsprechenden Argumentationsmuster beschrieben. Die Ergebnisse sind im Anhang I zusammengefasst, unterschieden nach vier Gruppen:

	Mit Kindern im HH	Ohne Kinder im HH
Mit Pkw im Haushalt	4	2
Ohne Pkw im Haushalt	2	5

Wie in Kapitel 2 erläutert wird unterschieden zwischen Argumenten,

- die sich eher auf individuelle Vor- und Nachteile beziehen (i – individuelle Perspektive)
- die sich eher auf kollektive Vor- und Nachteile beziehen (K – kollektive Perspektive) (einschließlich Aspekten sozialer Gerechtigkeit)

Die meisten Rückmeldungen auf die Bilder waren grundsätzlich positiv. Der Grundgedanke, Verkehrsflächen im Straßenraum und in dem Hinterhof in andere Nutzungen umzuwandeln wurde von fast allen Interviewten begrüßt. Allerdings waren für viele Befragte die gleichzeitige Einrichtung von Sammelgaragen, z.B. am Rande des Stadtteils, eine notwendige Voraussetzung für die Akzeptanz einer solcher Maßnahme.

"also ich hätte hier, wenn ich jetzt hier zum Beispiel so ein Parkhaus hätte, ne, wo ich sage, okay, ich muss zwar ein paar Meter laufen, aber da habe ich einen sicheren Parkplatz und bin ich auch gerne bereit, die paar Meter zu laufen, dann sind die Autos weg. Die sind ja auch nicht unbedingt schön auf der Straße, man kann den Raum schöner nutzen. Dann fände ich sowas wirklich klasse, ist toll." (ID 2).

"Finde ich super. Und ich würde das auch akzeptieren, wenn ich da irgendwie ein paar Minuten nachhause laufen würde" (ID 1).

Die Reaktionen auf eine Reduktion von öffentlichen Parkflächen fallen aber sehr unterschiedlich aus. Die beiden Eltern ohne Pkw im Haushalt erklären sehr explizit, dass sie persönlich keinen Parkplatz brauchen. Eine Reduktion des Autoverkehrs wird von vielen für grundsätzlich wünschenswert gehalten. Einige sprechen sich für eine generell autofreie Innenstadt (einschließlich der Oststadt) aus. Gerade aus einer kollektiven Perspektive wird mehrfach argumentiert, dass man in der Nähe der Wohnung Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln benötigt.

"Aber ich muss den Leuten Platz für ihre Autos geben. Die, die nicht drauf verzichten können oder wollen, ja, wenn ich denen eine Möglichkeit biete, ihr Auto loszuwerden, dann kann ich diese Situation hier aufheben. Aber wie gesagt, ich glaube nicht, viele wollen ihr Auto nicht aufgeben" (ID 2).

"Menschen sollte die Möglichkeit gegeben werde, direkt vor ihrer Wohnung auszustiegen, insbesondere Menschen, die mobil eingeschränkt sind" (ID 13).

"PKW-Stellplätze sollten aktuell erhalten bleiben" "In der Stadt ohne eigenes Auto mobil zu sein, ist durchaus möglich". "Strecken außerhalb der Stadt ohne Auto zurückzulegen ist nicht immer so einfach" (ID 13)

Viele argumentieren, dass man Alternativen bieten müsse, wenn man den Menschen das Autofahren schwerer macht. Häufig werden hier die Interessen der anderen, also eine kollektive Perspektive, angeführt. Oft wird Car-Sharing als bereits genutzte oder perspektivisch als gute Alternative zum eigenen Pkw genannt. Einige betonen die bereits sehr gute Verfügbarkeit von Car-Sharing, andere fordern einen weiteren Ausbau von Car-Sharing. Mehrfach wird unterschieden zwischen der Fortbewegung in der Stadt, für die man nicht unbedingt ein Auto braucht, und dem Verkehr außerhalb der Stadt, der oft stark von der Autonutzung abhängt.

"Und wie gesagt, also ich würde mir eine autofreie Innenstadt wünschen. Ich fände das extrem gut, einfach um mit Kindern, mit älteren Leuten, die nicht mehr so verkehrssicher sind, einfach, ja, dass man da mehr Gestaltungsfreiraum, mehr Spielraum auch hat. Und dann, ja klar, also ich weiß, das ist natürlich/ dann müsste halt auch der öffentliche Verkehrsmittel/ die öffentlichen Verkehrsmittel müssten sicherer fahren, müssten zuverlässiger fahren" (ID 6).

"Abschaffung privater PKW muss mit vernünftigen Alternativen verbunden werden, Carsharing ist eine Option, und sollte entsprechend ausgeweitet werden" (ID 11).

Aber auch eine Verbesserung bzw. Erweiterung des klassischen ÖV wird mehrfach als wichtig angesehen, wenn der Autoverkehr zurückgedrängt werden würde. Genannt wurden auch Ride-Pooling Angebote über Apps. Junge Erwachsene weisen darauf hin, dass man die Mobilitätsbedürfnisse von älteren Menschen nicht vernachlässigen dürfe und dass hier Car-Sharing vielleicht keine Option ist.

Fahrradinfrastruktur wird besonders von den jungen Erwachsenen als wichtig erachtet. Städtebauliche Änderungen sollten dem Fahrradverkehr zu Gute kommen. Einige junge Erwachsene finden, dass es für Fahrradfahrer auch ein Nachteil sein kann, wenn plötzlich viele Menschen, darunter spielende Kinder, auf der Straße sind, weil, man dann mehr aufpassen und langsamer fahren muss.

Hinsichtlich städtebaulicher Entwicklungspotentiale werden recht unterschiedliche Aspekte angesprochen. Insgesamt findet die Grundidee, die Straße und den Innenhof umzugestalten, viel Zuspruch. Viele verbinden mit den städtebaulichen Änderungen grundsätzlich eine Steigerung der Lebensqualität im Quartier.

Und da findet man ja gar keinen Parkplatz, das ist ja eine Katastrophe, da zu parken. Von daher wäre es schon gut, wenn die Autos dann einfach mal, wenn die Straße auch ein bisschen breiter wäre, wenn die Autos da weg wären, und man da einfach den Raum nutzen könnte. Also wenn ich gerade so hier die Kinder sehe, ja. Dass man da einfach sich mehr entfalten kann, ne? Dass da die Kinder auch ohne Angst auf die Straße fahren und Fahrradfahren können und so." (ID 6)

"Also ich finde das sieht, jetzt im Vergleich zum Ist-Zustand, viel idyllischer aus. Irgendwie so also man könnte meinen, dass es gar nicht mehr so mitten in der Stadt ist, sondern vielleicht eher am Stadtrand also. Es ist schon denke ich sowas gut für Familien, wie jetzt auch hier die kleinen Kinder und so abgebildet sind, weil halt eben weniger Autos, weniger Verkehr also. Sieht gut aus "(ID 7).

Bei der Frage wie umgestaltet werden soll, gehen die Meinungen teilweise, insbesondere aus individueller Perspektive, auseinander. Vor allem das Hinterhofbild mit Pool wird in dieser Form als nicht realistisch und nicht unbedingt als wünschenswert angesehen. Pool und Kletterwand an sich erhalten kaum Zustimmung. Der Pool stößt teilweise auf Ablehnung, aus Hygiene-Gründen und wegen der Kosten, die Kletterwand stößt auf Sicherheitsbedenken. Mehr Zuspruch findet die generelle Idee, einen Hinterhof so umzugestalten. Zudem stoßen einzelne Aspekte des Bildes auf Zuspruch, wie z.B. der gute Zugang zu Car-Sharing Fahrzeugen. Einige würden vor allem einen Zuwachs an Grünflächen als Vorteil sehen, auch Freizeitflächen und Grillmöglichkeiten werden als Gewinn erachtet .

Innenhöfe und Straßenflächen als Spielflächen nutzbar zu machen stößt vielfach auf Zustimmung, besonders, aber nicht nur bei den Eltern. Das Thema Lärm wird unterschiedlich diskutiert. In der Regel wird argumentiert, dass man „Lärm“ von spielenden Kindern aushalten muss. Es wird aber auch angeführt, dass sich Ideen zur Umgestaltung von öffentlichem Raum nicht nur an Eltern mit Kindern orientieren, sondern auch andere gesellschaftliche Gruppen einbeziehen. Mehrfach werden partizipative Ansätze gefordert, um Ziele/Visionen für den Stadtteil zusammen mit der Stadt und/oder über Nachbarschaftsvereine zu entwickeln.

Aus einer eher kollektiven Perspektive wird mit den Bildern häufig die Chance verbunden, Begegnungszonen aufzubauen und damit nachbarschaftliche Kontakte zu fördern. Es wird erwartet, dass eine besseres „Miteinander“ generell zu einem angenehmeren und lebenswerteren Wohnumfeld führt. Bis auf eine Ausnahme argumentieren alle Befragten ohne Kinder in diese Richtung.

"Ich finde es total super, weil was fehlt, ist, dass Leute mehr Grünplatz haben, ja? Mit Kinder zu spielen oder zum Grillen oder ja. Ich finde das super. Das ist meine

Traumstadt. Dass all die Autos weg sind, dass mehr Leute zu Fuß oder Fahrrad fahren und dass alle die Autos, die noch benötigt werden, sind Stadtmobilautos oder Carsharing und die sind in Tiefgaragen versteckt" (ID 3).

"also wenn es so aussieht, dass ich halt auch öfter auf der Straße bin und weiß nicht, meine Nachbarn besser kennen lerne, ist sicherlich sehr angenehm. Ja und Autofahrer werden halt auf Schritttempo reduziert." (ID 8)

8 Diskussion und Schlussfolgerungen

Die Untersuchung betrachtet unterschiedliche Aspekte einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Karlsruher Oststadt und Bedingungen für deren sozialer Akzeptanz im Rahmen einer Interviewstudie. Ausgangsthese ist, dass die Stärkung bzw. Einführung neuer, digital unterstützter Mobilitätsangebote - oft als Pull-Maßnahmen bezeichnet - zwar eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung für eine urbane Mobilitätswende ist. Ebenfalls notwendig sind zwei weitere Faktoren: Zum einen Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), oft Push-Maßnahmen genannt, zum anderen müssen die Restriktionen in einer Form umgesetzt werden, dass sie ein gewisses Maß an sozialer und politischer Akzeptanz erreichen können. Erst die Kombination aller drei Bedingungen ist hinreichend für eine Mobilitätswende. Methodisch wurde besonders bei der Frage nach der Veränderbarkeit von Mobilitätsmustern der Zusammenhang zwischen Mobilitätsverhalten und Alltagsgestaltung in den Mittelpunkt gerückt. Sowohl die inhaltlichen wie auch die methodischen Aspekte werden in der folgenden Diskussion berücksichtigt.

Inhaltlich zeigt sich, dass die interviewten Bewohner:innen eher zufrieden sowohl mit den verkehrlichen Verhältnissen, als auch mit der Wohnsituation in der Oststadt sind. Insgesamt konnten die Interviewten im Stadtteil eine für sie zufriedenstellende Alltagsgestaltung aufbauen. Von den neuen Mobilitätsangeboten spielt nur Car-Sharing bereits heute, oder perspektivisch, eine relevante Rolle in der Alltagskonfiguration der Menschen. Von einigen wird Car-Sharing bereits genutzt bzw. ist für bestimmte Alltagsabläufe fest eingeplant. Von anderen wird es als mögliche Alternative zum privaten Pkw ernsthaft in Betracht gezogen. In letzteren Fällen wurde angedeutet, dass Änderungen der Lebensverhältnisse (Kind wird selbständiger, Übergang vom Studium ins Berufsleben) den Einstieg in eine routinierte Car-Sharing Nutzung fördern könnten. Die Interviews geben keinen Anlass zur Vermutung, dass die anderen diskutieren Verkehrsmittel (E-Scooter, Leihräder, Shuttles) perspektivisch eine wichtigere Rolle in der Alltagsgestaltung der Menschen

spielen könnten. Einige können sich aber vorstellen, Shuttles für bestimmte Wege zu nutzen. Es hat sich gezeigt, dass die Nutzungsabsicht gegenüber neuen Mobilitätsangeboten stark an die heutige Alltagsgestaltung gebunden ist, bzw. dass aus dieser Perspektive die Vor- und Nachteile eines Angebotes diskutiert werden. Zwar lässt sich eine generelle Akzeptanz nicht direkt mit der Zusammensetzung des sozialen Netzwerkes mit Typ I, II oder III Beziehungen (siehe Tabelle 5.4) erklären, es wurde aber deutlich, dass der Gradmesser, mit dem die Angebote bewertet werden, die derzeitige, gewohnte Alltagskonfiguration ist.

Es gibt also kaum Anzeichen, dass die skizzierten neuen Angebote ausreichen, um zu einer tiefgreifenden Änderung des Mobilitätsverhaltens beizutragen. Insgesamt wird die These bestätigt, dass neue Angebote zwar notwendig, aber nicht hinreichend sind, um tiefgreifende Änderungen des Mobilitätsverhaltens zu erwirken. Die Interviews deuten darauf hin, dass zusätzlich zu den Angebotsverbesserungen auch Restriktionen für den MIV erforderlich sind, wenn eine signifikante Änderung der Mobilitätsmuster im Sinne einer „Verkehrswende“ erreicht werden soll.

Die Interviewten nehmen die Oststadt als einen sehr lebenswerten Wohnstandort wahr. In keinem Fall wird die Oststadt als Notlösung oder Übergangsort gesehen. Lediglich bei einigen Eltern mit Kindern wird auch der Wohnstandort „im Grünen“, also mit eigenem Garten zumindest in Erwägung gezogen. Solche Ideen wurden zum einen wegen der Kosten, zum anderen aber auch wegen der vielfältigen Möglichkeiten, die die Oststadt bietet, verworfen. Dringliche Probleme, wie bspw. zu viel oder störender Autoverkehr, werden nur vereinzelt genannt. Dies kann auch damit zusammenhängen, dass in der Karlsruher Oststadt bereits viele Menschen mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind. Dieser Stadtteil ist stark von Studierenden und jüngeren Menschen geprägt.

Die in den Kollagen dargestellte Umnutzung bisheriger Park- und Verkehrsflächen wird in den Interviews mit einer Ausnahme grundsätzlich begrüßt bzw. erscheint als akzeptabel. Grundsätzliche Schwierigkeiten für die Alltagskonfiguration und eine starke Reduktion der Lebensqualität werden durch den Wegfall der Parkplätze nicht erwartet. Dabei wäre es aber einigen Interviewten wichtig, dass gleichzeitig Parkhäuser am Stadtteilrand entstehen. Die Erreichbarkeit der Wohnung ist für alle eine wichtige Bedingung für die Akzeptanz von Änderungen. So deuten die Ergebnisse darauf hin, dass es durchaus Möglichkeiten geben kann, bisherige Parkflächen am Straßenrand anderen Nutzungen zuzuführen, für die ein gewisses Maß an sozialer Akzeptanz vorhanden ist. Die Studie zeigt, dass die Bedingungen, unter denen sich Akzeptanz einstellt, unterschiedlich sein können. Manche wollen auf Parkflächen am Stadtteilrand und damit auf Zugang zur Automobilität nicht verzichten - hier stellt sich die Frage, wie die Wege zwischen den Parkflächen und der Wohnung zurückgelegt werden können. Andere halten den Wegfall von

Parkflächen für zumutbar, wenn dadurch die Erreichbarkeit des Stadtteils für die verschiedenen Bevölkerungsgruppen, also auch für ältere Bewohner:innen, nicht beeinträchtigt wird. Das bedeutet, dass Alternativen zur MIV-Nutzung gestärkt werden müssen, darunter nicht nur „neue“ Angebote, sondern auch der klassische öffentliche Verkehr sowie die Situation für Fahrradfahrer:innen.

Ein echter Mehrwert wird von vielen Befragten in der Schaffung von Begegnungsflächen im Stadtteil gesehen. Fast alle Befragten haben ausdrücklich betont, dass ihnen dieser Punkt wichtig ist. Solche Räume sollten über Spielmöglichkeiten für Kinder hinaus ein engeres „Miteinander“ ermöglichen. Wie genau solche Begegnungsflächen ausgestaltet werden können bzw. sollen, konnte im Rahmen dieser Studie nicht weiter vertieft werden. Es bieten sich aber Ansatzpunkte für weitere Forschung. Die Ergebnisse legen nahe, hier verschiedene Ansätze auszuprobieren, etwa durch temporäre Umnutzungen von Flächen, zum Beispiel im Rahmen von Reallaboren. Zudem deuten die Ergebnisse darauf hin, dass eine Beteiligung der Anwohnenden bei der Konzeption solcher Umgestaltungen ein wichtiger Baustein darstellen sollte.

Methodisch geht die vorliegende Studie von einem Ansatz aus, der auf Puhe et al. (2021) zurück geht und mit Blick auf die hier vorliegende Fragestellung erweitert wurde. Der gewählte qualitative Ansatz eignet sich, um explorativ zu untersuchen, welche Argumente und Begründungsmuster im Hinblick auf die Ausgangsfragestellungen angeführt wurden. Es konnte gezeigt werden, dass die Alltagsgestaltung und Mobilität der Menschen nicht immer nur durch Kosten-Nutzen Anreize veränderbar ist, sondern dass Veränderbarkeit ein komplexes Unterfangen ist, welches verschiedene Dimensionen betreffen kann. Der konzeptionelle Zugang über soziale Beziehungen hilft aufzuzeigen, welche Beziehungen für welche Menschen eher stabil und welche eher veränderbar sind und wie dies mit der Stabilität und Veränderbarkeit der Verkehrsmittelwahl zusammenhängt. Die gewählte Interviewmethode ist sehr aufwändig und lässt in der Regel nur kleine Fallzahlen zu. Die Ergebnisse erheben keinen Anspruch auf Repräsentativität, d.h. weitere Interviews könnten zu weiteren Argumenten führen. Dies ist aber auch nicht das Ziel qualitativer Studien. Zudem konnte wegen der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie die gewünschte Zahl von 20 Interviews nicht erreicht werden.

Das Sample weist ein hohes Bildungsniveau auf und enthält relativ viele autofreie Haushalte. Ein möglicher Grund könnten Selbstselektionseffekte sein. Das heißt, insbesondere Personen mit bestimmten Eigenschaften, wie einer hohen Bildung und einem Bewusstsein für nachhaltige Mobilität, könnten sich für die Teilnahme zur Studie gemeldet haben. Personen mit hoher Bildung zeichnen sich durch ein höheres Wissen über Umweltprobleme und damit ein höheres Umweltbewusstsein aus als weniger gebildete Personen (vgl. Franzen und Meyer 2004, S. 122).

Des Weiteren kann davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse aufgrund des hier betrachteten Samples und Untersuchungsraumes - urbane und meist höher gebildete Personen in Karlsruhe - nicht auf Gesamtdeutschland übertragbar sind. Dennoch zeigen die Ergebnisse bereits wichtige Kernlinien der Argumentation, die jetzt entweder in einem entsprechend zugeschnittenen Interviewleitfaden mit einer größeren Zahl an Bürger:innen qualitativ untersucht werden oder als Grundlage für eine quantitative Erhebung dienen können.

Aus unserer Sicht besteht auch zukünftig ein erheblicher Bedarf an qualitativ ausgerichteten Untersuchungen, nicht zuletzt, weil im Bereich der urbanen Mobilitätssysteme weitere Änderungen zu erwarten sind. Beispielsweise ist damit zu rechnen, dass mit der Einführung autonomer Fahrzeuge neue Mobilitätsdienstleistungen auch auf Stadtteileben verfügbar sein werden (z.B. „Robo-Taxis“). Die wahrgenommene Abhängigkeit vom eigenen Pkw könnte dadurch reduziert und die Akzeptanz für restriktive Maßnahme erhöht werden. Ein weiteres Beispiel sind die mittel- bis langfristigen Auswirkungen von Covid-19 auf Mobilitätsverhalten und Alltagsgestaltung (Home-Office, Online-Shopping, etc.). Sollten sich Menschen infolge solcher Änderungen im Alltag mehr im Wohnumfeld aufhalten, könnte das Interesse an einem attraktiven Stadtteil mit hoher Lebensqualität weiter steigen, was sich möglicherweise auch auf die Akzeptanz einer Umgestaltung von Parkflächen förderlich auswirkt. Auch wenn solche Entwicklungen aus heutiger Sicht nur vermutet werden können, so deuten die Beispiele doch an, dass sich die Bedingungen für die Akzeptanz restriktiver Maßnahmen und städtebaulicher Änderungen zukünftig ändern können. Die Forschung sollte zu einer sorgfältigen Beobachtung solcher Entwicklungen beitragen.

Literatur

- Axhausen, Kay W. (2008): Social networks, mobility biographies, and travel: survey challenges. In: *Environment and Planning B: Planning and design* 35 (6), S. 981–996.
- Banister, D. (2002): *Transport Planning*. 2nd Edition. London: Routledge.
- Banister, David (2008): The sustainable mobility paradigm. In: *Transport Policy* 15 (2), S. 73–80.
- Becker, Sophia; Renn, Ortwin (2019): Akzeptanzbedingungen politischer Maßnahmen für die Verkehrswende: Das Fallbeispiel Berliner Mobilitätsgesetz. In: *Akzeptanz und politische Partizipation in der Energietransformation*: Springer, S. 109–130.
- Buehler, Ralph; Pucher, John; Gerike, Regine; Götschi, Thomas (2017): Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland. In: *Transport Reviews* 37 (1), S. 4–28.

- Canzler, Weert; Knie, Andreas (2016): Mobility in the age of digital modernity: why the private car is losing its significance, intermodal transport is winning and why digitalisation is the key. In: *Applied Mobilities* 1 (1), S. 56–67.
- Cass, Noel; Faulconbridge, James (2016a): Commuting practices: New insights into modal shift from theories of social practice. In: *Transport Policy* 45, S. 1–14.
- Cass, Noel; Faulconbridge, James (2016b): Commuting practices: New insights into modal shift from theories of social practice. In: *Transport Policy* 45, S. 1–14.
- Fifer, Simon; Rose, John; Greaves, Stephen (2014): Hypothetical bias in Stated Choice Experiments: Is it a problem? And if so, how do we deal with it? In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 61, S. 164–177.
- Franzen, Axel; Meyer, Reto (2004): Klimawandel des Umweltbewusstseins? Eine Analyse des ISSP 2000. In: *Zeitschrift für soziologie* 33 (2), S. 119–137.
- Freudental-Pedersen, M., 2009. *Mobility in daily life: Between freedom and unfreedom*. Denmark: Ashgate.
- Fuhse, Jan (2018): *Soziale Netzwerke: Konzepte und Forschungsmethoden*: UTB.
- Geels, Frank W.; Kemp, Rene; Dudley, Geoff; Lyons, G. G. (2012): *Automobility in transition?: A socio-technical analysis of sustainable transport*.
- Gehl, Jan (2016): *Städte für Menschen*: Jovis.
- Givoni, Moshe (2014): Addressing transport policy challenges through policy-packaging. In: *Transportation Research Part A Policy and Practice*, S. 1–8.
- Hopf, C. (2013): Qualitative Interviews - ein Überblick. In: U. Flick, E. von Kardorff und I. Steinke (Hg.): *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. 10. Auflage. Reinbek: Rowohlt-Taschenbuch-Verlag, S. 349–360.
- Horn, Burkhard; Kiel, Thomas; Lojewski, Hilmar von (2018): *Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht*. Positionspapier des Deutschen Städtetages.
- Jansen, Dorothea (2006): *Einführung in die Netzwerkanalyse: Grundlagen, Methoden, Forschungsbeispiele*: Springer-Verlag.
- Kelle, Udo; Kluge, Susann (1999): *Vom Einzelfall zum Typus*: Springer.
- Kim, Jinhee; Rasouli, Soora; Timmermans, Harry J. P. (2018): Social networks, social influence and activity-travel behaviour: a review of models and empirical evidence. In: *Transport Reviews* 38 (4), S. 499–523.
- Kirschner, Franziska; Lanzendorf, Martin (2020): Support for innovative on-street parking policies: Empirical evidence from an urban neighborhood. In: *Journal of transport geography* 85, S. 102726.
- Lenz, Barbara; Fraedrich, Eva (2015): *Gesellschaftliche und individuelle Akzeptanz des autonomen Fahrens*. In: *Autonomes Fahren*: Springer, S. 639–660.

- Lucke, Doris (1995): Akzeptanz. Legitimität in der „Abstimmungsgesellschaft“: Springer VS.
- Manderscheid, K. (Hg.) (2015): Sozial und räumlich eingebettete Mobilitätspraktiken. Routinen der Krise-Krise der Routinen-37. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Soziologie.
- Nobis, Claudia; Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland– MiD: Ergebnisbericht.
- Notz, Jos Nino (2017): Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz: Von der Tragödie einer Allmende-über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis. IVP-Discussion Paper.
- Puhe, Maïke; Schippl, Jens; Fleischer, Torsten; Vortisch, Peter (2021): Social Network Approach to Analyze Stability and Variability of Travel Decisions. In: *Transportation Research Record*, 03611981211002200.
- Ryan, Richard M.; Deci, Edward L. (2017): Self-determination theory: Basic psychological needs in motivation, development, and wellness: Guilford Publications.
- Sauer et al. (2005): Steigerung der Akzeptanz von FFH-Gebieten. Abschlussbericht. Hg. v. Bundesamt für Naturschutz (BfN-Skripten 144).
- Schippl, Jens; Arnold, Annika (2020): Stakeholders' Views on Multimodal Urban Mobility Futures: A Matter of Policy Interventions or Just the Logical Result of Digitalization? In: *Energies* 13 (7), S. 1788.
- Sheller, Mimi; Urry, John (2006): The new mobilities paradigm. In: *Environment and planning A* 38 (2), S. 207–226.
- Stanley, John; Stanley, Janet; Hansen, Roslynne (2017): How great cities happen: Integrating people, land use and transport: Edward Elgar Publishing.
- Truffer, Bernhard; Schippl, Jens; Fleischer, Torsten (2017): Decentering technology in technology assessment: prospects for socio-technical transitions in electric mobility in Germany. In: *Technological forecasting and social change* 122, S. 34–48.
- Upham, Paul; Oltra, Christian; Boso, Àlex (2015): Towards a cross-paradigmatic framework of the social acceptance of energy systems. In: *Energy Research & Social Science* 8, S. 100–112.
- Urry, John (2007): *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Urry, John (2012): Social networks, mobile lives and social inequalities. In: *Journal of transport geography* 21, S. 24–30.
- Wells, Peter; Xenias, Dimitrios (2015): From 'freedom of the open road' to 'cocooning': Understanding resistance to change in personal private automobility. In: *Environmental Innovation and Societal Transitions* 16, S. 106–119.
- Weyer, Johannes (2012): *Soziale Netzwerke: Konzepte und Methoden der sozialwissenschaftlichen Netzwerkforschung*: Oldenbourg Verlag.

Wüstenhagen, Rolf; Wolsink, Maarten; Bürer, Mary Jean (2007): Social acceptance of renewable energy innovation: An introduction to the concept. In: *Energy policy* 35 (5), S. 2683–2691.

Anhang 1

Tabellarische Zusammenfassung der Reaktionen/Argumente zu den städtebaulichen Änderungen (Anzahl Nennungen pro Argument):

		Ja	N	Ja	N
Pkw im Haushalt					
Anzahl Personen im Sample		4	2	2	5
UMSETZUNG / Allg.					
Grundsätzlich positive Reaktion auf Bilder	i,k	4	2	1	5
Realisierbarkeit der Bilder schwierig; Nachteile von MIV für viele Menschen schwer nachvollziehbar; viele wollen o. können ihr Auto nicht aufgeben	k	2	1	2	2
Realisierbarkeit von Straße höher als von Innenhof	k	1			
Innenhof: Pool/Kletterwand kaum umsetzbar	k	1			1
Umgestaltung sollte neben Familien auch andere Gruppen ansprechen (Ältere)	k	1	1	1	1
Stadt/Bürger sollen Ziele oder Visionen formulieren (z.B. wollen wir mehr Familienfreundlichkeit)	k	1			2
Nachbarschaftsvereine und Bürgerbeteiligung fördern	k				2
Verbote grundsätzlich abgelehnt	k			1	
Stadtumbau ist teuer	k			1	
Parken					
Tausch von Straßenparkplätze gegen Sammelgargen wird begrüßt	i	4	2	1	5
Person brauche keine Parkplätze	i		2		
Hat vielleicht zukünftig ein Auto und braucht dann einen Parkplatz	i				1
Alltagsorganisation wird ohne Parkplatz komplexer	i	1			1
Autos in (Tief-)Garagen verstecken wäre gut	i		1		
Motorradstellplätze gewünscht	i				1
Menschen sollten nahe an der Wohnung aussteigen / ausladen können	k				1
Auto-Mobilität					
Autofreie „Innenstadt“ explizit gewünscht	l	1	1	1	
Möchte Auto aber außerhalb von Stadt(-teil) nutzen können	i	1			
In KA kein Auto nötig	i				1
Gut, wenn im Wohnumfeld keine Autos und Verkehr langsamen wird	i				2
Manche sind aufs Auto angewiesen und brauchen Parkplätze	k	2	1	1	1
Alternativen zum MIV					
Für Fahrräder sollte mehr getan werden	i		1	2	1
Wenn überall Menschen sind ist das schlecht für Radfahrer, weil die dann mehr aufpassen müssen	i				2

Car-Sharing heute schon oder perspektivisch gute Alternative zum Autobesitz	i	1	2	1	4
Alternativen anbieten, damit die Leute ihr Auto aufgeben können	k	2	1	1	
Mobilitätsoptionen für Ältere sichern (jenseits Car-Sharing)	k			1	
Man sollte ÖV erweitern, App basiertes Car- und Ride-Pooling	k	1		1	
Umbau kommt Fahrrad und Fußgängern generell zu Gute	k				2
STÄDTEBAUL, eher positiv					
Innenhof persönlich eher positiv wahrgenommen	i	4	2	1	5
Innenhof: Sport- Freizeitmöglichkeiten gut	i			1	
Mehr Grünflächen sind gut	i	1		2	1
Grillmöglichkeit toll	i	1			1
Städtebauliche Maßnahmen bringen „Entschleunigung“	i	1			
Persönlich kein Problem mit „Lärm“ durch Kinder / Menschen	i		1		
Weniger Verkehrslärm	i			1	
Innenhof: Spielplatz gut umsetzbar, sicher, wichtig, familienfreundlich	i, k	2i	2i		2k
Kinder müssen spielen dürfen	k	1	2		1
Begegnungszonen fördern nachbarschaftliche Kontakte, mehr Leben auf der Straße (Gastronomie kann da helfen)	k	2	1	2	4
Bessere Luftqualität	k			1	
Oststadt wir attraktiver für Menschen ohne Auto	k	1			
STÄDTEBAUL, eher kritisch					
Innenhof: Schwimmbad zu schmutzig und zu voll, Verwahrlosung droht	i	1	1		
Sorge vor steigenden Mietpreisen;	i		1		
Gibt es überhaupt genug Bedarf (Kinder) für Spielplätze im Innenhof	k	1			
Innenhof: Pool u. Kletterer-wand übertrieben, teuer, gefährlich	k	2	1		2
Innenhof: kein Platz für Mülltonnen	k				1
Manche Leute könnten Menschengruppen und Lärm stören	k		1		

i betrifft eher individuelle Akzeptanz

k betrifft eher kollektive Akzeptanz (vgl. Kapitel 2.2)