

# LEBEN OHNE EIGENES AUTO?

---

### Relevanz

---

Klimaschutz und insbesondere die Reduktion des klimaschädlichen CO<sub>2</sub> gehören zu den großen Herausforderungen der Gegenwart. In vielen Bereichen der Gesellschaft und Wirtschaft konnten in den letzten Jahren Erfolge erzielt werden, unter anderem durch immer effizientere Technologien. Hingegen stagnieren die Emissionen des Verkehrssektors, trotz technologischer Innovationen und politischer Bemühungen in etwa auf dem Level des Jahres 1990, insbesondere weil die Fahrzeuge des motorisierten Verkehrs größer und leistungsfähiger und die durchschnittlich zurückgelegten Distanzen kontinuierlich länger werden. Der Hauptanteil der Emissionen wird durch den motorisierten Individualverkehr, d.h. Autofahrten verursacht. Das eigene Auto ist auch in den urbanen Zentren das wichtigste Verkehrsmittel: Im Durchschnitt legten die Bewohner:innen von Metropolen vor der Pandemie täglich 22km und 38% der Wege mit dem Auto zurück. Außerhalb der urbanen Zentren sind diese Anteile noch höher. Ziel der Verkehrswende ist es entsprechend, den Verkehr durch eine Verlagerung vom individuellen auf den öffentlichen motorisierten bzw. den gering- oder unmotorisierten Aktivverkehr (Fuß-, Rad- und Kleinfahrzeugverkehr) ökologischer zu organisieren.

Die ökologische Verkehrswende soll also vor allem im städtischen Kontext eine Veränderung der Alltagsorganisation erreichen, die ohne eigenes Auto funktioniert. Dabei liegt der Fokus auf dem Autobesitz, da mit der Anschaffung und privaten Verfügung über ein Auto andere Verkehrsmittel weniger genutzt werden. Über die „sunk costs“ (versunkene Kosten) kannibalisiert das eigene Auto alternative Möglichkeiten der Fortbewegung.

---

### Ausgangslage

---

Aus mobilitätssoziologischer Sicht ist die Nutzung von Verkehrsmitteln keine rein individuelle Wahl, sondern findet im Kontext von alltagsorganisatorischen und gesellschaftlichen Erfordernissen, Orientierungen und Normalitäten statt. Zudem ist die Nutzung von Verkehrsmitteln relativ stabil in die Alltagsorganisation eingebettet und wird nicht fortwährend neu entschieden oder reflektiert. Die Frage, wie der Alltag organisiert wird und welche Verkehrsmittel dafür in Frage kommen, hängt auch mit sozialen Identitäten, Lebensstilen und der Einbindung in Milieus zusammen. Daher wird hier auch nicht von Verkehrsmittel*wahl* sondern Verkehrsmittel*nutzung* gesprochen. Entsprechend geht es darum zu verstehen, an welchen Stellen das eigene Auto besonders fest im Alltag der Menschen verhaftet ist, d.h. welche Formen der

Alltagsorganisation durch ein Auto ermöglicht und entsprechend mit einem Auto aufrechterhalten werden können und an welchen Stellen ein Auto auch relativ unproblematisch ersetzt werden kann. Die Verkehrsmittelnutzung ist in Phasen eines Umbruchs in der Alltagsorganisation besonders zugänglich für Veränderungen. Solche Umbrüche sind beispielsweise Wohnungs-umzüge, ein neuer Arbeitsplatz, die Geburt von Kindern, Veränderungen in der Haushalts-konstellation, langfristige Baustellen auf den täglichen Wegen oder die Pandemie.

Grundlage für die im Folgenden formulierten Aussagen sind drei Beobachtungszusammenhänge innerhalb des Lokstedt-Projektes: Erstens, Wege und Verkehrsmittelnutzungen von Bewohner:innen Lokstedts während der Pandemie, insbesondere der Lockdown-Phasen. Die Pandemie fungierte in Bezug auf Verkehr als externes, disruptives Ereignis. Zweitens, ein Re-allabor-Versuch, bei dem die freiwillig teilnehmenden Haushalte für drei Monate ohne ein eigenes Auto unterwegs waren. Ihnen wurde kostenfrei je nach Bedarf ÖPNV-Tickets, ein Budget für CarSharing, E-Fahrräder oder die Nutzung von E-Scootern zur Verfügung gestellt. Und drittens, eine durch eine Baustelle über die Dauer von mehreren Monaten für den Durchgangsverkehr gesperrte Straße in Lokstedt. Die temporär autofreie Situation wurde als Anlass genommen, um über andere Gestaltungen des öffentlichen Stadtraums nachzudenken.

Nicht Gegenstand der Forschung waren weitere Aspekte einer Verkehrswende, wie die Größe oder Antriebstechnologie des eigenen Autos. Ebenso wenig ging es um eine ökologische Qualifizierung der alternativen städtischen Verkehrsmittel wie Fuß- oder Fahrradverkehr, Sharing Systeme motorisierter Kleinstfahrzeuge, ÖPNV oder Car-Sharing. Anerkannt wird außerdem, dass es unter den gegebenen Bedingungen nicht für alle Menschen gleichermaßen möglich ist, ohne Auto mobil zu sein.



Illustration: Riesenspatz

---

## Datengrundlage

---

### Interviews und Gruppendiskussionen

In einer ersten Erhebung im Januar 2021 wurden Personen aus Lokstedt zu ihren Verkehrs- und Mobilitätsveränderungen während der **Corona-Pandemie** befragt. Dabei kamen in einem Leitfaden zusammengefasste offene Fragen zum Einsatz und die Interviews wurden digital aufgezeichnet.

Die **Baustelle Grandweg** wurde seitens einer Arbeitsgruppe, die durch das Projekt initiiert wurde, durch eine Online-Befragung begleitet.

Während des Reallabors **Autofreie Monate** wurden in ebenfalls offenen Interviews mit den Teilnehmenden zu Beginn, im Verlauf und nach Ende des Versuchszeitraums deren Erfahrungen dokumentiert. Unmittelbar nach Abschluss der Autofreien Monate fanden zudem zwei Gruppendiskussionen statt (jeweils ca. anderthalb Stunden), in denen die Teilnehmenden selbst die Möglichkeit hatten sich über Erfahrungen auszutauschen und die Potenziale und Grenzen eines autofreien Lebens zu diskutieren. Diese qualitativen Daten aus beiden Erhebungen wurden anschließend verschriftlicht und mittels inhaltsstrukturierender, sinn- und situationsrekonstruierender Auswertungsverfahren verdichtet. In die Analyse sind zudem Daten aus den Bewerbungen der Teilnehmenden, den gemeinsamen Mobilitätsanalysen sowie den gebuchten und real genutzten Mobilitätsbudgets eingeflossen.

---

## Ergebnisse

---

### Beharrungskräfte des Autos im Alltag

Um zu verstehen, warum Menschen welche Wege mit welchen Verkehrsmitteln zurücklegen, müssen ihr Alltag und die verbundenen Wege bekannt sein. Denn Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern Teil der Alltagsorganisation. Und das Auto ist in diesen Alltag oftmals an verschiedenen Stellen und mit verschiedenen Funktionen eingebunden. Es ist dabei nicht nur ein Fahrzeug, um Distanzen zu überbrücken. Die Integration von Autonutzungen im Alltag geht häufig mit einer „just in time“-Alltagsorganisation einher, mit der Auslagerung vieler Aktivitäten aus dem eigenen Haushalt in den Stadtraum und innerhalb der Rhythmen des Alltags. Das Auto ist dabei auch eine Art flexible Transport- und Aufbewahrungsbox, in der Dinge zugeladen und zwischengelagert werden können, die im Laufe des Alltags gebraucht oder beispielsweise eingekauft werden. Auf diese Weise ist das Auto eingebettet in die komplexen Wegeketten und urbanen Geographien des Alltags. Der Verzicht auf das eigene Auto macht für die

Haushalte daher eine grundsätzliche Restrukturierung ihres Alltags hinsichtlich der Aktivitäten und deren Verknüpfung sowie der zeitlichen und räumlichen Koordinationen notwendig.

Insbesondere für gemeinsame Aktivitäten von Familien, mit älteren Eltern, Partner:innen oder Freund:innen hat das Auto nicht nur die Funktion eines Fahrzeugs, sondern stellt auch ein „Familienzeug“ dar. Das Auto und das gemeinsame Fahren darin sind in vielen Fällen ein essentieller Bestandteil beispielsweise von gemeinsamen Ausflügen, Freizeitaktivitäten oder Reisen. Es geht dabei um Elemente eines „doing family“ bzw. „doing social relations“. Im Mittelpunkt stehen bei diesen gemeinsamen Autofahrten die sozialen Beziehungen, die im Auto und durch das Auto stattfinden.

Zudem hat ein eigenes Auto für diejenigen, die eines haben, häufig einen hohen symbolischen Wert als jederzeit verfügbare Mobilitätsmöglichkeit. In den Begründungen des Festhaltens am eigenen Auto wird deutlich, dass es dabei auch um Vorsorge für Ungeplantes und Plötzliches geht: das Auto hat vielfach eine Back-Up-Funktion für ungeplante spontane Wege– ein Notfall bei (Schwieger-)Eltern, schlechtes Wetter, Fahrten zum:zur Arzt:in, Transport von großen Dingen. Das eigene Auto ermöglicht es, in unerwarteten Situationen spontan handlungsfähig zu sein:

*„Weil man halt gerade solche Situationen hat wie zum Beispiel, es fängt an, in Strömen zu gießen und mein Bruder steht da und sagt: "Mensch, ich muss aber zur Schule, mit der Bahn wird es zu knapp. Und ich bin klitschnass, wenn ich ankomme, und ich habe gleich eine Prüfung." oder so. Dann ist das halt immer so ein Moment, wo man sagt: ‚Okay, ich FAHRE dich dann natürlich lieber.‘“ (Autofreie Monate\_1. Interview-Phase\_3)*

Kein anderes Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Radfahren, zu Fuß gehen) kann alleine diese Funktionen übernehmen. Entsprechend grundlegend sind die Veränderungen des Alltags, wenn er ohne Auto organisiert werden soll. Das kann beispielsweise bedeuten häufiger kleinere Mengen einzukaufen statt dem wöchentlichen Großeinkauf oder häufiger Ausflüge an Orte zu unternehmen, die mit ÖPNV oder Rad erreichbar sind.

### **Eine komplexe Alltagsorganisation erschwert Veränderungen**

In den meisten Fällen enthält die Alltagsorganisation die zeitliche und räumliche Abstimmung mit weiteren Personen. Diesen Alltag zu verändern, beispielsweise durch das Herauslösen von Autofahrten, ist aufwendig und kann zu Konflikten führen. Das ist gerade in Familien mit einem eng getakteten gemeinsamen Alltag ein Problem, da dieser häufig wenig Spielräume enthält:

*„Das sehe ich bei mir auch generell. Dieses Beschäftigen, permanent, mit Dingen, die einfach nur funktionieren sollen, die bei mir aber nicht sitzen. [...] Dann von den verschiedenen Devices, wo man die braucht. Und dann dieses, ja, also viele Anwendungen, die man nutzen*

*muss, damit sie wirklich geschmeidig laufen. Aber das ist sehr viel gerade (...) zeitgleich, was da neu ist. Und das nervt MICH persönlich auch. (...) Natürlich nerve ich mich selbst dann am meisten. Aber da entsteht schon eine Aggression, weil es einfach nicht geschmeidig läuft. Und weil es dann immer hakt und hakt und hakt und.“ (Autofreie Monate\_1. Interview-Phase\_6)*

### **Anforderungen an alternative Verkehrsmittel – Spontaneität, Flexibilität, Freiheit**

Es sind selten die innerstädtischen Alltagswege, für die ein eigenes Auto benötigt wird. Im Gegenteil, für innerstädtische Wege und insbesondere für Wege ins Stadtzentrum werden bevorzugt andere Verkehrsmittel, insbesondere das Fahrrad oder der ÖPNV genutzt, da diese zuverlässiger und flexibler (z.B. keine Parkplatzsuche) sind.

Für die Nutzung autoalternativer Verkehrsmittel ist auch die Zuverlässigkeit ihrer Verfügbarkeit ein Thema. Beispielsweise muss ein Carsharing-Fahrzeug verlässlich einen Kindersitz enthalten, um für Familien eine Möglichkeit darzustellen. Oder Kleinfahrzeuge wie Leihräder oder E-Scooter müssen an Bahnhaltstellen verlässlich zur Verfügung stehen, um die letzte Meile nach Hause schnell zurückzulegen. Letzteres ist insbesondere für Personen, die sich nachts in manchen öffentlichen Räumen unsicher fühlen, ein entscheidendes Kriterium. Für diese Personen bietet ein Auto auch einen Schutzraum in einer potentiell feindlichen urbanen Umwelt. Das eigene Auto steht damit auch für die Möglichkeit, jederzeit mobil sein zu können. Dessen „Wert“ bemisst sich also nicht nur praktisch durch die tatsächliche Nutzung im Alltag, sondern auch symbolisch als Option, die einen Gegenpol zum routinisierten Alltag darstellt – die Möglichkeit, einen Ausflug zu machen, aus der Stadt rauszufahren ins Grüne oder ans Meer.

Daraus lässt sich einerseits ableiten, dass es zumindest in innerstädtischen Kontexten nicht nur um den Ausbau von Verkehrsangeboten geht – hier wird das Auto schon jetzt wenig eingesetzt. Eine wichtige Rolle spielen hingegen die *Wege aus der Stadt hinaus* oder *Situationen, die spontan oder plötzlich* auftreten und von den Alltagswegen hinsichtlich der Ziele und der mitgeführten Menschen und Dinge abweichen.

### **Praktisches Ausprobieren und „Erfahren“ von neuen Verkehrsmitteln stellt die Voraussetzung für deren Integration in den Alltag dar. Theoretisches Wissen um deren Existenz alleine reicht nicht aus.**

Um in konkreten Alltagssituationen als Alternative wahrgenommen zu werden, müssen die *materiellen Zugangsvoraussetzungen* gegeben sein, wie beispielsweise ein ÖPNV-Abonnement bzw. Geld für die Fahrkarten, ein funktionsfähiges Fahrrad oder die installierte App mit Zahlungsfunktionen, um Stadträder oder motorisierte Kleinstfahrzeuge zu nutzen.

Für die Teilnehmenden der autofreien Monate war die Versuchsteilnahme ein bewusst geschaffener Anreiz, verschiedene Verkehrsmittel auszuprobieren. Obwohl sie von deren

Vorhandensein bereits wussten, gab es bis dahin keinen praktischen Grund, diese auch zu nutzen. Die komplexe abgestimmte Alltagsorganisation gerade in Familien lässt kaum Spielräume für das Ausprobieren neuer Möglichkeiten.

Das heißt, dass für die Veränderungen von Verkehrsmittelnutzungen entsprechend niederschwellige und längerfristige Angebote wichtig sind, über die erste praktische Erfahrungen gemacht und Kompetenzen im Umgang erworben werden können: Teilnehmende, die bereits in der Vergangenheit autofrei gelebt hatten, konnten dieses Wissen nutzen, z.B. wie man Einkäufe für die Familie statt mit dem Auto mit dem Fahrrad organisiert. Auch Kenntnisse des ÖPNV-Netzes, welche Verbindungen die besten und welche Tickets die passendsten sind, konnten wieder abgerufen und genutzt werden. Dies gilt auch für das Radfahren: hier kommt es nicht nur darauf an die besten Routen zu kennen, sondern auch in der Lage zu sein im Stadtverkehr erfolgreich Radfahren zu können. Gerade bei Lastenrädern kann die Nutzung zu Beginn herausfordernd sein und die Kompetenzen dieses problemlos zu nutzen, müssen erst erlernt werden.

Persönliche „Benefits“, d.h. individuell unterschiedliche Qualitäten sind ebenfalls entscheidend, dass Verkehrsmittel dauerhaft genutzt werden. Während der praktischen Nutzung entdeckten manche Teilnehmer:innen für sie interessante Qualitäten der Verkehrsmittel – beispielsweise den Benefit der körperlichen Bewegung durch den Arbeitsweg per Fahrrad, neue Naherholungsorte entlang des HVV-Streckennetzes, das Wegfallen der Parkplatzsuche bei Bahn- oder Fahrradnutzung oder neue Orte durch das Zufußgehen und Routen abseits der Autostraßen. So, wie das Auto unterschiedliche Qualitäten für unterschiedliche Kontexte hat, die dann die Einbindung in den Alltag stabilisieren, können auch die individuell unterschiedlichen Qualitäten von anderen Verkehrsmitteln zu deren stabiler Integration in die Alltagsorganisation beitragen.

### **Umfeld und Milieu entscheiden mit**

Eine Alltagsorganisation ohne eigenes Auto findet immer auch eingebettet in ein soziales Umfeld statt, das diese sowohl stabilisieren als auch in Frage stellen kann. Das heißt, Identitäten und milieuspezifische Orientierungen und Normalitätsvorstellungen spielen auch im Kontext von Verkehrsmittelnutzungen eine Rolle. Das soziale Umfeld kann entsprechend Veränderungen auch erschweren:

*„Ja, mag lobenswert sein [das Auto abzugeben]. Also so halt: ‚Es ist ja klar, Ihr braucht ein Auto. Also das Ergebnis steht jetzt schon fest.‘ Das war irgendwie (lacht), und ein bisschen so das Unverständnis [Anm.: der Familie], dass man das jetzt auch noch macht zu dem, was vielleicht im Alltag so ansteht.“ (1. ITW-Phase\_6)*



Sind hingegen im sozialen Umfeld Praktiken der auto-losen Alltagsorganisation verbreitet, so erleichtert das einen entsprechenden Wandel des Alltags. Erfahrungen und „Tricks“ können gelernt und übernommen werden.

## Learnings & Übertragbarkeit

- Weder technologische Entwicklungen in der Fahrzeug- und Verkehrstechnologie, der Ausbau von Infrastrukturen und Verkehrswegen, Kostenanreize noch Appelle an das Klimabewusstsein und die Verantwortung von Individuen sind ausreichend, um eine **Veränderung in autozentrierten Alltagsstrukturen** zu erreichen. Ebenso wenig wird *ein* klimafreundliches Verkehrsmittel alleine das eigene Auto ersetzen können.
- Eine Verkehrswende im Sinne einer grundsätzlichen Abkehr vom privaten Auto macht **Veränderungen der gesellschaftlichen Normalität auf verschiedenen Ebenen** notwendig: der praktischen Alltagsorganisation, der Angebotsseite, der Verkehrs- und Infrastrukturen und der politischen Förderung.
- Auf der Haushaltsebene macht eine **Alltagsorganisation** ohne eigenes Auto **umfassende Veränderungen** derselben notwendig. Wegeketten beispielsweise von Arbeits- und Einkaufswegen müssen ggf. an die Transportkapazitäten eines Fahrrads oder einer Einkaufstasche oder die Routen des öffentlichen Verkehrsmittels angepasst werden.
- Für eine dauerhafte Integration von autoalternativen Verkehrsmitteln in den Alltag müssen diese für die Individuen und Haushalte **eine zum Klimaschutz zusätzliche Qualität** enthalten, die sie attraktiv machen. Dies können beispielsweise körperliche Bewegung bei Aktivmobilität (z.B. Radfahren), attraktive Wegeführungen abseits der autobefahrenen Straßen, Kosteneinsparungen, das Wegfallen von Parkplatzsuchen oder Zeitgewinne während Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln sein.
- Auf der Angebotsseite sind für den Einsatz verschiedener Verkehrsmittel auf den Wegen des Alltags die **Gestaltung der Schnittstellen** entscheidend: Kann ein Fahrrad sicher an der Haltestelle abgestellt werden oder sind zwei Kindersitze im CarSharing-Fahrzeug vorhanden? Sind E-Scooter an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verlässlich verfügbar? Sind die Reichweiten und Zonen von Sharing-Systemen ausreichend groß und flexibel, dass Wege auch über das Wohnumfeld und Stadtgebiet hinaus möglich sind?

- Für ein erstes Ausprobieren neuer Verkehrsmittel sind **niederschwellige Angebote** hilfreich, die dazu führen, dass praktisches Wissen (Buchen, Öffnen und Abstellen des CarSharing-Autos, Stadtrads oder Scooters, Lesen von Fahrplänen und Anzeigetafeln) und Erfahrungen im Umgang (körperliche Fitness und zeitliche Dauer für einen Weg, Wetter, Verlässlichkeit und Planungsanfordernisse) gemacht werden. Diese Erfahrungen und praktisches Wissen sind die notwendigen Bedingungen dafür, dass in Alltagssituationen diese Verkehrsmittel überhaupt in Betracht gezogen werden.
- Besonders offen für Veränderungen der Alltagsorganisation und Verkehrsmittelnutzungen sind **Umbruchssituationen auf Seiten der Individuen und Haushalte**. Hierzu gehören Umzüge, neue Arbeitsstellen, Veränderungen der Haushaltszusammensetzung, Beginn des Ruhestandes etc. In diesen Situationen werden Alltagsroutinen angepasst. Hier kommt es darauf an, dass diese Optionen dann verfügbar und erlebbar sind. So können Personen gezielt mit Angeboten zum Ausprobieren von neuen Verkehrsmitteln adressiert werden.
- Politisch können Zugänge zu den materiellen Voraussetzungen klimafreundlicher Verkehrsmittel (Zeitkarten für den ÖPNV, Leasingangebote für Fahrräder, etc.) durch **entsprechend geförderte Angebote** erleichtert werden.
- Als soziale Innovation wird sich ein autofreier Alltag in den sozialen Schichten und Milieus der Gesellschaft mit **unterschiedlichem Tempo** festsetzen. Entscheidend sind hier konsequente Vorbilder, die Etablierung einer autolosen Normalität und die Förderung der entsprechenden Fähigkeiten bereits in der Kindheit.

### Klimafreundliches Lokstedt – *Selbsttragende lokale Transformationsdynamiken durch Reallabore*

**Laufzeit:** 09/2020 bis 12/2022

