

Laura Trost

**Die private Lastenradnutzung –
Statussymbol oder Alternative zum
eigenen Auto? Eine qualitative
Untersuchung der instrumentellen,
affektiven und symbolischen Motive**

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 36

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität.

Die hier dargestellten Ergebnisse entstanden 2023 im Rahmen einer Masterarbeit mit dem Schwerpunkt auf Stadtgeographie und Mobilitätsforschung im Studiengang „Geographien der Globalisierung –Märkte und Metropolen“ (M.A.) am Institut für Humangeographie an der Goethe-Universität, Frankfurt am Main. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt ausschließlich bei der Autorin.

Impressum

Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung
Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Institut für Humangeographie
Goethe-Universität Frankfurt am Main

Campus Westend
Theodor-W.-Adorno-Platz 6, PEG
D-60629 Frankfurt am Main

Email: mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de
Tel.: +49 (0)69-798-35179

ISSN: 2363-8133
DOI: 10.21248/gups.69035
urn:nbn:de:hebis:30:3-690355

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 36 (2023)

Redaktion: Marcus Klein

Zitierweise: Trost, L. (2023): Die private Lastenradnutzung – Statussymbol oder Alternative zum eigenen Auto? Eine qualitative Untersuchung der instrumentellen, affektiven und symbolischen Motive. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 36. Frankfurt a.M.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
2.	Forschungsstand.....	9
2.1.	Instrumentelle, affektive und symbolische Motive der Verkehrsmittelnutzung	11
2.2.	Instrumentelle, affektive und symbolische Motive der Fahrradnutzung.....	11
2.3.	Instrumentelle, affektive und symbolische Motive der Lastenradnutzung	13
3.	Methode	17
3.1.	Untersuchungsdesign	17
3.2.	Untersuchungsraum	17
3.3.	Leitfadenkonstruktion	18
3.4.	Fragetechniken und Vorüberlegungen zum Leitfaden	21
3.5.	Feldzugang und Kontaktaufnahme	22
3.6.	Interviewdurchführung.....	22
3.7.	Sozioökonomische Merkmale der Interviewpartner*innen	23
3.8.	Auswertung	26
4.	Ergebnisse	29
4.1.	Instrumentelle Motive	29
4.1.1.	Kontext und Gründe für den Lastenradkauf.....	29
4.1.2.	Transportoptionen	31
4.1.3.	Erreichbarkeit und Geschwindigkeit.....	32
4.1.4.	Sicherheit	34
4.1.5.	Komfort.....	37
4.1.6.	Gesundheit	38
4.1.7.	Soziale Interaktion	38
4.1.8.	Witterung	39
4.1.9.	Klimaschutz	39
4.1.10.	Instrumentelle Motive des Lastenrads gegenüber jenen des privaten Autos.....	40
4.1.11.	Instrumentelle Motive des Lastenrads gegenüber jenen des ÖPNV	42
4.1.12.	Instrumentelle Motive des Lastenrads im Vergleich zu jenen des klassischen Fahrrads..	43
4.1.13.	Instrumentelle Hindernisse der Lastenradnutzung	45
4.2.	Affektive Motive der Lastenradnutzung	48
4.2.1.	Vergnügen und Freude.....	48
4.2.2.	Stress und andere negative Emotionen	50
4.2.3.	Affektive Motive des Lastenrads im Vergleich zu jenen des klassischen Fahrrads und Autos	50
4.3.	Symbolische Motive der Lastenradnutzung.....	51
4.3.1.	Die Lastenradnutzung und das soziale Umfeld.....	51
4.3.2.	Reaktionen und Bewertungen von Fremden auf die Lastenradnutzung.....	53

4.3.3.	Normative Bewertung von Verkehrsmittelnutzung durch die Interviewten	54
4.3.4.	Stereotype Lastenradnutzer*innen und Selbstreferenz	56
4.3.5.	Gruppenzugehörigkeit der Lastenradnutzer*innen	57
4.3.6.	Lastenradnutzung als Status- und Distinktionssymbol	58
4.3.7.	Ausdruck persönlicher Werte über die Lastenradnutzung	61
5.	Abschließende Ergebnisdarstellung und Diskussion	63
5.1.	Individuelle, kurzfristige und kollektive, längerfristige instrumentelle Motive	63
5.2.	Instrumentelle Motive der Lastenradnutzung im Vergleich zur Auto-, ÖPNV und klassischen Fahrradnutzung	65
5.3.	Diskussion der affektiven Motive	67
5.4.	Diskussion der symbolischen Motive	68
5.5.	Einordnung in den Stand der Forschung.....	71
5.6.	Limitationen.....	74
5.7.	Praktische Implikationen.....	75
5.8.	Ausblick	78
	Literaturverzeichnis.....	81
	Anhang	85
Anhang 1:	Interviewleitfaden.....	85
Anhang 2:	Interviewaufruf.....	90
Anhang 3:	Einverständniserklärung	91
Anhang 4:	Kurzfragebogen	92
Anhang 5:	Codebaum.....	95

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Wohnorte der Interviewpartner*innen in Vierteln in Frankfurt..... 25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Motive der Verkehrsmittelnutzung nach Steg (2005)..... 10

Tabelle 2: Soziodemographische Daten aus Kurzfragebogen..... 24

Abkürzungsverzeichnis

MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
SUV	Sports Utility Vehicles
UBA	Umweltbundesamt

1. Einleitung

Die massive Nutzung des privaten Autos verursacht ökologische, soziale und ökonomische Probleme (Urry 2004). Sie benötigt große Mengen an Erdöl, trägt zur lokalen Umweltverschmutzung, zu globalen Kohlendioxidemissionen und zum Klimawandel bei, bewirkt Ausdehnungen in den städtischen und ländlichen Siedlungsmustern und damit Bodenversiegelungen und Pendelströme, sorgt für Flächenkonflikte in urbanen Räumen, belastet die Gesundheit von Straßenanwohnenden, erzeugt Unzugänglichkeiten, Kostenexternalisierung und Abhängigkeit von Rohstofflieferanten (Merriman 2009; Green et al. 2012; Gössling et al. 2022). Gleichzeitig ist ein hohes Maß an Autonutzung in diesem autoabhängigen Verkehrssystem zu einem wichtigen Mittel zur Befriedigung menschlicher Bedürfnisse geworden (Mattioli et al. 2020).

Die Autoabhängigkeit zeigt sich in Deutschland daran, dass Bemühungen, die Nutzung des privaten Autos zu reduzieren, bislang wenig erfolgreich ausgefallen sind und die aufgrund des voranschreitenden Klimawandels notwendige Verkehrswende stockt. Dabei sind die Transformationsbarrieren vielseitig und liegen neben den automobilen räumlichen Strukturen wie Straßennetz, Versorgungs- und Siedlungsstruktur, politischen Rahmenbedingungen und instrumentellen Motiven, wie Kosten, Fortbewegungs- und Transportoptionen auch bei seinen affektiven und symbolischen Bedeutungen wie Genuss, Kontrolle, Macht und Ausdruck eigener Identität und Werte (Götz 2000; Mokhtarian und Salomon 2001; Steg 2005; Hunecke 2015, 9; Hoor 2020). Deshalb gilt die Untersuchung der sozial-symbolischen Funktionen von Mobilität¹ als wichtiger Schritt, um Mobilitätsverhalten zu verstehen und in weiteren Schritten eine Verkehrswende zu erreichen und dabei die Befriedigung der menschlichen Mobilitätsbedürfnisse zu gewährleisten (Steg 2005; Hunecke 2015, 9). Für den Prozess der Verkehrs- und Mobilitätswende werden drei Strategien identifiziert: Vermeiden, Verlagern und Verbessern (Plehwe 2016, 323). Bei der Betrachtung des wichtigen und vieldiskutierten Aspekts der Verlagerungsmöglichkeiten auf umweltfreundlichere Verkehrsträger besteht zunehmend Konsens darüber, dass die bisherige Konzentration auf technische Möglichkeiten und physische Infrastrukturen zu kurz greift (Savan et al. 2017, 236). Denn es müssen auch die Motive für die Nutzung jener Verkehrsmittel betrachtet werden, auf die die Verlagerung geschehen soll, um zu erkennen, wie die Befriedigung menschlicher Mobilitätsbedürfnisse auch

¹Mobilität beschreibt die subjektive Möglichkeit und Fähigkeit, gewünschte Ziele mittels einer zeitlich-räumlichen Ortsveränderung erreichen zu können. Verkehr ist demgegenüber realisierte Mobilität. Er bezeichnet die aggregiert beobachteten Ortsveränderungen von Personen, Gütern oder Informationen zur Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen (Schwedes et al. 2018).

außerhalb der Autonutzung erreicht werden kann. Im Rahmen dieser Arbeit soll sich darum auf die Motive für die Fahrradnutzung, genauer für die der privaten Lastenradnutzung konzentriert werden. Lastenräder sind Fahrräder, die für den Transport von schweren Lasten, großen Gegenständen und Menschen oder Tiere optimiert sind und die es in unterschiedlichen Ausführungen gibt. Beide Nutzungsformen haben in den vergangenen Jahren vor allem in urbanen Räumen stark an Popularität gewonnen und können eine emissionsfreie oder -arme Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse ermöglichen (Becker und Rudolf 2018, 168). Zudem gilt das Fahrrad als Verkehrsmittel, dessen Nutzung zur Verbesserung der Gesundheit und Lebensqualität und zur Verringerung der negativen Auswirkungen autozentrierter Mobilität beitragen kann, Zugänglichkeit für Menschen, die nicht auf Automobilität zugreifen können oder wollen, schafft und dabei die Kosten für den Einzelnen sowie die gesamte Gesellschaft stark reduziert (Banister 2008; Handy et al. 2010; Fraboni et al. 2022).

Der Trend der Fahrradnutzung ist jedoch höchst orts- und gruppenspezifisch. Ein großer Anteil der Zunahme der Fahrradnutzung liegt in Deutschland bei der Gruppe der Hochgebildeten (Hudde 2022a, 2022b). Dies scheint teils auf die unterschiedlichen Bedeutungen des Verkehrsmittels je nach Bildung und teils auf den sozialen Kontext zurückzuführen zu sein und unterstreicht die Wichtigkeit, neben den instrumentellen Motiven auch die affektiven und symbolischen Bedeutungen zu betrachten (ebd. 2).

Die Lastenradnutzung hat in den vergangenen Jahren ebenfalls zugenommen, auch wenn sich der Lastenradbesitz in Deutschland noch im niedrigen einstelligen Prozentbereich bewegt (Sinus 2021, 16). Dem Verkehrsmittel wird jedoch aufgrund seiner spezifischen Transporteigenschaften das Potenzial zugeschrieben, vor allem im urbanen Raum eine Alternative zur Nutzung privater Pkws zu sein. Insbesondere durch die Option des Kindertransports ermöglicht es seinen Nutzer*innen Teilhabe an einer von Automobilität geprägten Gesellschaft, ohne selbst zwingend einen automobilen Lebensstil zu pflegen (Cox 2015, o.S.; Riggs 2016, 48). Großes Interesse zeigt sich auch an dem hohen Andrang auf kommunale und föderale Fördertöpfe zum Erwerb von Lastenrädern. Insgesamt können sich in Deutschland bereits 12 Prozent der Gesamtbevölkerung vorstellen, in Zukunft ein Lastenrad zu erwerben (Sinus 2021, 11). Doch auch hier zeichnen sich räumliche und soziodemographische Unterschiede ab, denn das Kaufpotenzial steigt mit der Ortsgröße und dem Haushaltseinkommen (ebd., 17).

Dem Lastenrad wird neben seinen attraktiven instrumentellen Vorteilen eine spezifische symbolische Bedeutung zugeschrieben, die mit seinen Eigenschaften als Objekt, seinen Nutzer*innen sowie mit der Praxis des Radfahrens in der Stadt zusammenhängt (Botermann

2020). So kann das Verkehrsmittel beispielsweise ein Symbol für eine die automobilen Norm herausfordernde Praxis aber auch ein Symbol für die Zugehörigkeit zur Gruppe junger Erwachsener der städtischen oberen Mittelschicht sein (Boterman 2020, 245). Gleichzeitig kann es laut Boterman aber auch ein Symbol für nach Gender² ungleich verteilter Rollen bei Lohn- und Sorgearbeit und damit das Jonglieren mit verschiedenen Verantwortlichkeiten und Positionen darstellen, wenn weibliche Personen mit dem Lastenrad Kinder sowie schwere Einkäufe transportieren (ebd., 256). Insgesamt besteht bezüglich der Motive der Lastenradnutzung großer Forschungsbedarf, dessen erste Verringerung sich mit dieser Arbeit zum Ziel gesetzt wird.

Dabei wird das Modell des materiellen Besitzes nach Steg (2005) als theoretischer Rahmen genutzt, das besagt, dass der Gebrauch materieller Güter neben instrumentellen Motiven auch durch affektive und symbolische Motive beeinflusst wird (ebd., 149f.). Die Eignung des Modells ergibt sich durch die Möglichkeit, damit Nutzungsmotive für Verkehrsmittel zu untersuchen, was für die aktuell an Popularität gewinnende Lastenradnutzung als erkenntnisbringend angesehen wird. Steg konnte damit in einer Untersuchung empirisch belegen, dass die Pkw-Nutzung von Pendler*innen stärker mit symbolischen und affektiven Motiven und nicht mit instrumentellen Motiven zusammenhängt. Dabei steht bei instrumentellen Motiven der Aufwand für die Nutzung der Verkehrsmittel in Zeit und Kosten und bei der Überwindung von räumlichen und organisatorischen Barrieren im Mittelpunkt. Affektive Motive beschreiben die Emotionen, die durch das Verkehrsmittel und seine Nutzung hervorgerufen werden und symbolische Motive beziehen sich auf die Möglichkeit, sich selbst und die soziale Stellung durch Verkehrsmittelnutzung ausdrücken und vergleichen zu können (ebd.; Hunecke 2015, 17).

Vor diesem Hintergrund soll sich in dieser Arbeit damit auseinandergesetzt werden, welche Rolle instrumentelle, affektive und symbolische Motive bei der Lastenradnutzung spielen. Damit soll ein tieferes Verständnis für diese neuartige Verkehrsmittelnutzung erarbeitet werden, auf das aufbauend beispielsweise Fördermaßnahmen oder Infrastrukturanpassungen entwickelt werden können. Dabei soll die übergeordnete Frage beantwortet werden, welche Bedeutung hat die private Lastenradnutzung für ihre Nutzer*innen? Dies begründet sich in der eingangs beschriebenen Notwendigkeit eines *modal shift* hin zu nachhaltigeren Verkehrsträgern

² Gender ist der Prozess, durch den Unterschiede, die auf dem mutmaßlichen biologischen Geschlecht beruhen, definiert und imaginiert werden und in bestimmten Kontexten Bedeutung erlangen. Die Prozesse, die Gender definieren, werden immer durch andere Dimensionen der wahrgenommenen Differenz wie Alter, ethnische Zugehörigkeit und körperliche Fähigkeiten beeinflusst und entwickeln sich durch alltägliche Praktiken im Alltag, wie beispielsweise Mobilität. Dabei ist der geografische, kulturelle und soziale Kontext für das Verständnis der Bedeutungen und Praktiken von Gender wesentlich (Hanson 2010).

und damit der Erfordernis, mehr Wissen über die Mobilitätsbedürfnisbefriedigung unabhängig von dem privaten Auto zu generieren.

Da bislang noch kaum bekannt ist, welche Motive zur Lastenradnutzung beitragen, soll sich dem Thema qualitativ genähert werden. Dabei soll eine Rekonstruktion der Bedeutungen und Interpretationsmuster, die Lastenradnutzer*innen dem Verkehrsmittel geben, erreicht werden. Es sollen folgende Teilfragen beforscht werden:

- a) Welche instrumentellen, affektiven und symbolischen Motive gibt es bei der Lastenradnutzung?
- b) Wie bewerten Lastenradnutzer*innen die instrumentellen und affektiven Motive der Lastenradnutzung im Vergleich zur Auto-, ÖPNV und klassischen Fahrradnutzung?
- c) Und inwiefern spielen gegenderte Rollenverteilungen hinsichtlich der instrumentellen Motive eine Rolle?

Dabei konzentriert sich diese Untersuchung auf den Untersuchungsraum Frankfurt am Main. Dies begründet sich in der Eignung des Untersuchungsraums einer Großstadt wie Frankfurt sowie dem vorhandenen räumlichen Zugang der Verfasserin dieser Arbeit zu dem Feld. In Großstädten können Individuen aufgrund des vielfältigen Verkehrsmittel- und Infrastrukturangebots einfacher ihre mobilitätsbezogenen Leitbilder und Werte im Alltag umsetzen als beispielsweise im ländlichen Raum (Schneider 2018, 94).

Im Aufbau der Arbeit folgt der Einleitung der Stand der Forschung, gegliedert in einen ersten Teil zu dem Modell des materiellen Besitzes nach Steg (2005) sowie weitere Abschnitte zu den instrumentellen, affektiven und symbolischen Motiven der Fahrrad- und Lastenradnutzung. Anschließend wird auf die Erhebungs- und Auswertungsmethode eingegangen. Im vierten Kapitel werden die Ergebnisse gegliedert nach den instrumentellen, affektiven und symbolischen Motiven der Lastenradnutzung dargestellt und darauffolgend in Kapitel fünf hinsichtlich der Forschungsfragen, dem Forschungsstand sowie Limitationen, praktischen Implikationen und anschließenden Forschungsrichtungen diskutiert.

2. Forschungsstand

Den theoretischen Rahmen dieser Arbeit bildet Stegs (2005) Verwendung des Modells des materiellen Besitzes nach Dittmar (1992) zur inhaltlichen Charakterisierung von Einstellungen. Ausgangspunkt dieses Modells ist die Erkenntnis aus der Konsumforschung, dass die Bewertung eines Produkts oder einer Dienstleistung nicht nur durch instrumentelle Erwägungen beeinflusst wird, sondern auch durch die emotionale Funktion, die mit Vergnügen und Entspannung sowie mit symbolischer Bedeutung zusammenhängt (Bamberg 2012, 227).

In sozialpsychologischen Handlungstheorien zum Mobilitätsverhalten gibt es vier Klassen von psychologischen Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten. Einstellungen sind neben Kontrollüberzeugungen, Normen und Werten eine Klasse. Sie entwickeln sich aus Erfahrungen und können affektive, verhaltensbezogene und kognitive Elemente enthalten (Hunecke 2015, 16). „Einstellungen nehmen auf das Verhalten Einfluss, indem sie in den vorgelagerten Entscheidungsprozessen die Informationsverarbeitung vorstrukturieren und ausrichten“ (ebd.). Sie sind verhaltensrelevant, aber es gilt zu beachten, dass eine Kluft zwischen Einstellung und Verhalten besteht. Nach dem bei der Erforschung der Verkehrsmittelwahl empirisch bewährten Handlungsmodell Theorie des geplanten Verhaltens von Ajzen (1991) wird neben anderen Aspekten dann eine Verhaltensintention entwickelt, wenn Verhalten positiv bewertet wird (Hunecke 2015, 26).

Steg (2005, 156) verwendet den auf individuumsinterne Bewertungsprozesse fokussierten Ansatz zur Untersuchung von Autonutzungsmotiven, unter anderem beim Pendeln. Dabei werden Einstellungen in drei Klassen von Motiven für Verkehrsmittelnutzung eingeteilt (siehe Tabelle 1). Aus kognitiv begründeten Verhaltensmodellen abgeleitete instrumentelle Motive ergeben sich aus dem Nutzen, den ein Verkehrsmittel für Individuen zur Erfüllung ihrer Transportbedürfnisse bietet. Diese können nochmals in individuelle, eher kurzfristige, sich auf bestimmte Fahrten beziehende Motive und kollektive, eher längerfristige Motive wie Gesundheit und Umwelt unterteilt werden (Anable und Gatersleben 2005, 164). Affektive Motive verweisen auf Emotionen und den hedonischen Erlebniswert bei der Verkehrsmittelnutzung. Symbolische Motive beziehen sich auf die sozialen Funktionen der Mobilität und dienen dazu, die eigene Persönlichkeit, Status oder Gruppenzugehörigkeit auszudrücken (Hunecke 2015, 16; Dorner und Berger 2020, 3; Hoor 2020, 3).

Tabelle 1: Motive der Verkehrsmittelnutzung nach Steg (2005)

Instrumentelle Motive Lastenrad-nutzung	Nutzen, den ein Verkehrsmittel für Individuen zur Erfüllung ihrer Transportbedürfnisse bietet. Kann unterteilt werden in individuelle, eher kurzfristige Motive, die sich auf bestimmte Fahrten oder Verkehrsmittel beziehen und kollektive, eher längerfristige Motive	Anable und Gatersleben 2005; Busch-Geertsema und Lanzendorf 2015; Dorner und Berger 2020; Hunecke 2015; Steg 2005
Affektive Motive Lastenrad-nutzung	Mit der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel verbundene oder durch sie ausgelöste Emotionen oder hedonischer Erlebniswert	Hoor 2020; Hunecke 2015, Steg 2005
Symbolische Motive Lastenrad-nutzung	Mobilitätsaspekte, die stark von sozialen Deutungsprozessen abhängen, soziale Funktionen der Mobilität, Ausdruck der eigenen Persönlichkeit und der sozialen Stellung durch Verkehrsmittelnutzung, Individualität, Status oder Gruppenzugehörigkeit	Dorner und Berger 2020; Hoor 2020; Haustein und Hunecke 2007; Hunecke 2015; Steg 2005

Andere Autor*innen nutzen das Modell von Steg mit leichten Variationen. So werden teils die symbolischen und affektiven Dimensionen in eine Kategorie zusammengefasst und die instrumentellen Motive um den Aspekt Unabhängigkeit ergänzt (Bergstad et al. 2011, 38; Haustein und Kroesen 2022, 5) oder die einzelnen Dimensionen noch weiter unterteilt (Haustein und Hunecke 2007, 1858). Die Ansätze unterscheiden sich auch durch die Zuordnung von Aspekten in die jeweiligen Motivkategorien. Während Bergstad et al. (2011) Unabhängigkeit als instrumentelle Einstellung verstehen, ordnet Hunecke (2000) diese der symbolischen Kategorie zu. Auch sortieren Anable und Gatersleben (2005) Umweltbewusstsein zu instrumentellen Einstellungen, während Heffner et al. (2007) dessen soziale Präsentation als symbolisches Motiv verstehen. Dieses Beispiel zeigt, dass die Motivkategorien inhaltlich nicht vollständig trennscharf sind, was sowohl für die Selbsteinschätzung von Verkehrsteilnehmer*innen als auch für die empirische Überprüfung der Trennschärfe der drei Einstellungsdimensionen gilt (Hunecke 2015, 17). Da diese Arbeit eine explorative Absicht verfolgt und eine Bandbreite individuumsinterner Bewertungsprozesse aufzeigen soll und, wie im folgenden Kapitel dargestellt wird, eine große Forschungslücke zu den Motiven der privaten Lastenradnutzung besteht, wird diese Tatsache nicht als Nachteil gewertet. Bei der Zuordnung der Motivkategorien wird sich aufgrund der explorativen Forschungsabsicht an dem Modell von Steg orientiert, da die dortige Dreiteilung im Gegensatz zu den Zusammenfassungen der Motivkategorien für die hier gestellten Forschungsfragen als den größten Erkenntnisgewinn generierend erachtet wird. Gatersleben (2007), Hunecke (2015)

und Dorner und Berger (2020) bestätigen die Eignung des Modells nach Steg (2005) für die Untersuchung subjektiver Bedeutungen von Verkehrsmittelnutzung.

2.1. Instrumentelle, affektive und symbolische Motive der Verkehrsmittelnutzung

Der Einfluss von Einstellungen und darunter von instrumentellen, affektiven und symbolischen Motiven auf Verkehrsmittelnutzung wurde bislang vor allem für die Nutzung des privaten Pkws untersucht. Dabei wird festgestellt, dass die Autonutzung für viele Menschen eine starke symbolische Bedeutung hat, mit der sie ihre persönliche Identität und ihre Werte zum Ausdruck bringen können (Steg 2005; Heffner et al. 2007; Redshaw 2008; Bergstad et al. 2011, 38). Diese kann in vielfältige Richtungen wie beispielsweise Statussymbolik (Hudde 2022a, 3) oder Umweltschutz, finanzielle Verantwortung und größere Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen bei hybridelektronischen Fahrzeugen weisen (Heffner et al. 2007, 397). Auch affektive Motive wie Freude am Fahren tragen zur Erklärung der Autonutzung bei (Mokhtarian und Salomon 2001; Steg 2005). Steg (ebd., 147) und Bamberg (2012, 227) betonen darum, dass die Betrachtung rein instrumenteller Aspekte des Autofahrens zu kurz greift, da die symbolischen und affektiven Motive eine teils deutlich höhere Erklärungskraft haben.

2.2. Instrumentelle, affektive und symbolische Motive der Fahrradnutzung

Aufgrund der geringen Anzahl von Untersuchungen zu den Motiven der Lastenradnutzung werden hier aufgrund einer angenommenen Vergleichbarkeit jene der Fahrradnutzung aufgeführt. Denn auch bei der Erklärung der Fahrradnutzung spielen die affektiven und symbolischen Motive eine entscheidende Rolle, auch wenn es keine direkten Untersuchungen nach dem Modell von Steg (2005) gibt. Dabei sind die instrumentellen Motiven gut untersucht. Hier werden häufig die Punkte Gesundheit und Wohlbefinden, niedrige Kosten für das Individuum und die Gesellschaft sowie die geringe Umweltbelastung genannt (Fraboni et al. 2022, 591f.). Die Geschwindigkeitsvorteile des Radfahrens sind laut anderen Untersuchungen in vielen Städten auf der Welt ein wichtigeres Motiv für Radfahrer*innen als Gesundheits-, Fitness- oder Umweltgründe (Tranter 2012, 58). Aldred (2010) kommt zu den Ergebnissen, dass das Fahrrad in Großbritannien ein Maß an Freiheit im städtischen Verkehr bietet, wie es sonst kein Verkehrsträger leistet. Zudem stellt es für seine Nutzer*innen ein auf Umweltfragen Reagieren und Selbstfürsorge dar³ (ebd., 39). Auf längeren Strecken spielen sportliche Betätigung und Stressabbau eine entscheidende Rolle (Hansen und Nielsen 2014, 57).

³ Dabei greift sie das Argument auf, dass dies auch eine neoliberale Responsibilisierung darstellen kann, durch die Menschen dazu angehalten werden, individuell Verantwortung für die Instandhaltung ihres Lebens einschließlich des eigenen körperlichen Aussehens zu übernehmen, was mit stigmatisierten Zeichen des Versagens wie

An affektiven Motiven brachten viele fahrradfahrende Befragte in der qualitativen Untersuchung von Aldred und Jungnickel (2014) in Großbritannien zum Ausdruck, dass ein breites Spektrum an emotionalen Reaktionen und Werten das Radfahren unterstützt, wobei sich das Radfahren „richtig“ anfühlt und das Autofahren nicht (ebd., 82). In dem Spektrum befindet sich auch laut anderen Untersuchungsergebnissen häufig das Motiv Vergnügen sowie Freude am Radfahren, die Freude an körperlicher Betätigung, das Gefühl von Frische und positiv antizipierte Emotionen, die mit der Freizeit verbunden sind (Horton et al. 2007, 7; Willis et al. 2015, 575; Sarrica et al. 2019, 128). Dabei ist es laut Horton et al. (2007) wichtig, die Unterschiede zwischen dem Radfahren als erzwungener und als gewählter Praxis zu beachten. Denn es sei deutlich einfacher, das Radfahren zu genießen, wenn es freiwillig ausgeführt wird, als wenn es die Umstände erzwingen (Horton et al. 2007, 7).

An symbolischen Motiven stellt Hoor (2020) in einer kulturwissenschaftlichen Analyse auf der Grundlage von teilnehmenden Beobachtungen in Berlin und von Medienanalysen fest, dass das Fahrrad zwar ein sehr heterogenes Objekt ist, sich aber zu einem Schlüsselsymbol der urbanen Populärkultur entwickelt, das Tendenzen der Kommerzialisierung, Spezialisierung und Standardisierung mit einem starken Fokus auf Ästhetik, Lifestyle und Konsum verbindet und damit als Symbol für Lebensstil, Status und Distinktion fungiert (ebd., 14). Dabei holt es laut Hoors Forschung das Auto als Statussymbol ein (ebd., 15). Green et al. (2012) stellen in einer qualitativen Untersuchung fest, dass viele befragte Londoner Fahrradfahrer*innen und auch Nicht-Fahrradfahrer*innen alle Verkehrsträger in eine moralische Hierarchie einordnen, an deren Spitze das Fahrrad und am Ende das private Auto stehen (ebd., 278). Die Befragten sehen das Fahrrad als tugendhaftestes Verkehrsmittel an, weil es die Umweltbelastung minimiert (ebd.). Die Fahrradnutzung im Stadtraum demonstriert somit auch immer das ökologische Engagement der Fahrradfahrenden. Zudem symbolisiert das Fahrrad laut diesen Befragten das Konzept Freiheit auf eine Art und Weise, wie es das private Auto lange tat (ebd., 277). Ein weiteres symbolisches Motiv besteht laut den Autor*innen darin, dass bei der Radnutzung die für sich selbst übernommene Verantwortung für Gesundheit und Wohlbefinden im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sozial am stärksten wahrgenommen wird (ebd., 280).

Hudde (2022a, 2022b) stellt bei der Analyse der Erhebung der Mobilität in Deutschland (MiD) mittels der Verwendung mehrstufiger linearer Regressionsmodelle fest, dass der Bildungsgrad einen starken Einfluss auf die Fahrradnutzung hat und vermutet, dass dies durch die soziale Bedeutung des Radfahrens, gruppenspezifische soziale Normen und Statussymbole erklärt

Fettleibigkeit einhergeht. Aber dem setzt sie entgegen, dass das Fahrradfahren auch ein Versuch sein kann, sich an Entscheidungen über die Organisation der Gesellschaft zu beteiligen Aldred (2010, 36).

werden könne. Denn Mobilität sei eines der wichtigsten Felder, um Status darzustellen (Hudde 2022a, 3).

Steinbach et al. (2011) zeigen in ihrer qualitativen Untersuchung, dass Menschen in London mit höheren sozialen Status dazu neigen, Fahrradfahren als aktive und gesunde Lebensweise und als Mittel zur bürgerlichen Distinktion zu betrachten. Im Gegensatz dazu sehen Menschen mit einem weniger etablierten sozialen Status das Fahrrad eher als Verkehrsmittel mit niedrigem Status (ebd., 1123). Da Umweltfreundlichkeit ein wichtigerer Wert unter den Hochgebildeten ist, könnten Menschen mit höherer Bildung durch umweltfreundliches Verhalten eher Status unter ihresgleichen erlangen (Elliott 2013, 294).

Aldred und Jungnickel (2014) betonen die Wichtigkeit der gesellschaftlichen Wahrnehmung des Radfahrens und seiner Einbettung in lokale und nationale Mobilitätskulturen, welche über die Bereitstellung von Infrastruktur hinausgehen und ein breiteres Spektrum von Normen, Überzeugungen und Bedeutungen umfassen (Aldred und Jungnickel, 78). Sie stellen dabei unter anderem fest, dass Fahrradfahren schon in einer einzelnen Stadt sehr unterschiedliche Symboliken haben kann, je nachdem ob es im Stadtkern oder in den Randbezirken praktiziert wird (ebd., 83). Zudem kann es je nach lokaler Mobilitätskultur sehr unterschiedlich wahrgenommen werden. In einer Stadt kann es als gewöhnlicher Verkehrsträger für heterogene Nutzer*innen gelten und in einer anderen deutlich mit Armut und geringem sozialen Status verknüpft sein (ebd., 83). Auch Steinbach et al. (2011) und Sarrica et al. (2019) stellen fest, dass Fahrradnutzung in unterschiedlichen sozialen Gruppen sowie an verschiedenen Orten und zu verschiedenen Zeiten verschiedene spezifische Bedeutungen haben kann. Horton et al. (2007) spezifizieren, dass bei der Fahrradnutzung unweigerlich symbolische Motive relevant sind, da seine Nutzung als Transportmittel immer im öffentlichen Raum stattfindet und damit den Blicken der Öffentlichkeit ausgesetzt ist. Dabei hängen die symbolischen Zuschreibungen sowohl von den Fahrenden als auch Beobachtenden ab und können davon beeinflusst werden, wie Radfahrende aussehen, was sie tragen und welches Rad sie nutzen. Selbst verschiedene Gruppen von Radfahrenden betrachten sich nach den Ergebnissen der Autor*innen gegenseitig mit sehr unterschiedlichen Einstellungen und bilden ihre eigenen Wertehierarchien. Darum sei es unerlässlich, bei der Erklärung von ungleichen Anteilen der Fahrradnutzung in unterschiedlichen sozialen Gruppen symbolische Motive wie den Status des Radfahrens zu betrachten (ebd., 8).

2.3. Instrumentelle, affektive und symbolische Motive der Lastenradnutzung

Zur Lastenradnutzung im Speziellen gibt es ebenfalls noch keine Analysen der instrumentellen, affektiven und symbolischen Motive nach Stegs (2005) Modell für die Nutzung. Wie auch bei

der Fahrradnutzung gibt es allerdings Literatur, die diese Aspekte im Einzelnen behandelt. So stellt Riggs (2016) fest, dass das instrumentelle Motiv in seiner Befragung eine große Rolle spielt. Denn die Lastenradnutzer*innen nennen die Transportmöglichkeit von Kindern und größeren Gegenständen als Hauptgrund für die starke Reduktion ihrer Autofahrten nach dem Lastenradkauf (ebd., 48). Riggs und Schwartz (2018, 105) betonen, dass dies besonders für Frauen relevant ist, da ihre Wegeketten durch gegenderte Praktiken durch eine höhere Komplexität gekennzeichnet sind und sie häufiger Kinder und Waren transportieren. Die Autor*innen vermuten zudem, dass das Lastenrad das Sicherheitsempfinden von Frauen bei dem Transport von Kindern erhöht. Becker und Rudolf (2018, 176) heben hervor, dass die Unterstützung des elektronischen Motors, mit welchem Lastenräder häufig ausgestattet sind, den Transport von Personen und Gegenständen mit geringer physischer Anstrengung ermöglicht. Auch der Gesundheitsaspekt spielt als instrumentelles Motiv eine Rolle für die Lastenradnutzung. Hinzu kommt der Vorteil des unkomplizierten Parkens gegenüber der Autonutzung (Dorner und Berger 2020, 7).

Boterman (2020) untersucht auf der Grundlage einer qualitativen Inhaltsanalyse von nationalen Zeitungen in den Niederlanden die symbolischen Motive der Lastenradnutzung und stellt fest, dass das Lastenrad ein Symbol für die Verflechtung bestimmter Wohn-, Arbeits-, Konsum- und Mobilitätspraktiken darstellt (ebd., 245). Dies begründet er damit, dass das Verkehrsmittel Distinktion im Sinne Bourdieus ermöglicht: Es sei ein Ausdruck von Geschmack, der sozial so konstruiert ist, dass er zu bestimmten Positionen im sozialen Raum gehört. Das symbolische Kapital, das es bietet, sei mit seinem Preis verbunden. Somit sei ein Statussymbol im wirtschaftlichen Sinne, aber darüber hinaus auch ein Symbol für einen alternativen Lebensstil (ebd., 259). Der Autor stellt ebenfalls fest, dass die Lastenradnutzung mit Geschlechterpraktiken verknüpft ist (ebd., 260). Das Lastenfahrrad steht laut seiner Analyse für die Herausforderung, die Erwartungen an ein gutes Elterndasein und die gleichzeitige Ausübung einer beruflichen Tätigkeit miteinander zu vereinbaren. Hierbei werden Mütter und Väter diskursiv unterschiedlich konstruiert, wobei Mütter für ihr Bemühen, Mutterschaft und Karriere zu vereinbaren, aufgrund patriarchaler Strukturen teils geächtet und als aggressiv wahrgenommen werden, während lastenradfahrende Väter als verantwortungsvolle, emanzipierte Vorbilder gesellschaftlich belohnt werden (ebd.).

Auch Cox und Rzewnicki (2015) verstehen das Lastenrad als kulturelles Phänomen und betrachten dessen unterschiedliche Bedeutung je nach zeitlichem und sozialen Kontext. Sie stellen fest, dass es ab den 1970-er Jahren ein Symbol für einen alternativen Lebensstil war und eine Teilhabe in der durch Automobilität geprägten Gesellschaft ermöglichte, ohne selbst ein

Auto zu nutzen. Heute sehen sie es als Emblem einer effizienteren Stadt und als Symbol einer rationalen Verkehrsmittelwahl (Cox und Rzewnicki, o.S.).

3. Methode

3.1. Untersuchungsdesign

Der Beantwortung der Forschungsfragen wird sich in dieser Arbeit qualitativ genähert. Die neuartige Popularität des Verkehrsmittels Lastenrad und die Forschungslücke bezüglich Motive der privaten Lastenradnutzung bieten sich für eine erste Untersuchung mit dem Ziel an, ein grundlegendes Verständnis der instrumentellen, affektiven und symbolischen Motive der Lastenradnutzung zu schaffen. Dabei geht es nicht um eine endgültige Akzeptanz oder Falsifikation einer konkreten Forschungshypothese. Mit qualitativer Forschung kann ein Forschungsthema explorativ in seiner Spannweite und Tiefe untersucht und sich dabei dem Handeln von Individuen und ihren subjektiven Sinnzuschreibungen rekonstruierend genähert werden (Misoch 2019, 12). Dabei bezieht sich qualitative Forschung auf die verstehende Soziologie, womit die spezifischen Kontextbedingungen individuellen Handelns über das ausschließlich Subjektive hinausgehend berücksichtigt werden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass soziale Ordnungen auf interpretativen Leistungen von Subjekten beruhen, welche aus sozialen Aushandlungsprozessen resultieren und damit Prozesse sozialer Wirklichkeitskonstruktion darstellen (ebd.).

Die Datenerhebung erfolgt im Format problemzentrierter Interviews. Diese zeichnen sich durch ein halboffenes Konzept aus, womit längere Erzählpassagen und damit eine Darstellung der persönlichen Interpretationsmuster und Bedeutungen ermöglicht werden (Pohlmann 2022, 232). Gleichzeitig wird eine lose Abfolge geplanter Gesprächsthemen festgelegt, worüber exmanente Themen durch die forschende Person eingebracht werden. Diese stammen aus einem „[...] theoretisch-wissenschaftliche[n] Vorverständnis, das danach durch die Interviews und deren Auswertung wieder modifiziert wird. Dieses Vorverständnis mündet in die Festlegung von Themen sowie eines Leitfadens, in dem die Themen und die Nachfragen festgehalten sind.“ (ebd.). Der Leitfaden strukturiert die Themenabfolge grob, aber das Gespräch und die Wortlaute sind nicht zwingend daran gebunden.

3.2. Untersuchungsraum

Als Rekrutierungs- und damit Bezugsraum ist die Stadt Frankfurt am Main ausgewählt worden. Dies begründet sich zum einen im Rahmen dieser Arbeit, welche als Abschlussarbeit ohne Budget durchgeführt wird und darum keine Reisen zu Forschungszwecken erlaubt und zum anderen in der Eignung des Untersuchungsraums einer Großstadt wie Frankfurt. Wie bereits erläutert, können Individuen in Großstädten aufgrund des vielfältigen Verkehrsmittel- und Infrastrukturangebots einfacher ihre mobilitätsbezogenen Leitbilder und Werte im Alltag umsetzen als beispielsweise im ländlichen Raum (Schneider 2018, 94). Zudem steigt das im

Fahrradmonitor (2021) ermittelte Kaufpotenzial für Lastenräder mit der Ortsgröße an und ist in Großstädten am höchsten (ebd., 84).

Frankfurt am Main zeichnet sich durch eine starke Zunahme des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr über die vergangenen Jahre aus. Im Jahr 2013 betrug der Anteil der Fahrradnutzung am Modal Split 12,6 Prozent, im Jahr 2018 ist er auf 19,8 Prozent gestiegen und liegt beim innerstädtischen Verkehr sogar bei 23 Prozent (Technische Universität Dresden 2018). Dabei fand eine Abnahme des Anteils aller anderen Verkehrsmodi und ausschließlich eine Zunahme des Fahrradanteils statt (ebd.). Die Bedingungen für das Fahrradfahren in Frankfurt haben sich in den vergangenen Jahren durch Infrastrukturmaßnahmen und weitere politische Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs verändert. Im August 2019 beschloss das Stadtparlament den Antrag „Fahrradstadt Frankfurt am Main“, der zahlreiche Vorschläge des Bürger*innenbegehrens „Radentscheid Frankfurt“ aufgriff. Seitdem wurden über sechs Kilometer an neuen Radwegen an Hauptverkehrsstraßen gebaut, deren Fläche teils von vorher exklusiv dem MIV zur Verfügung stehender Straßenfläche in Radverkehrsanlagen umgewidmet wurde, knapp 6000 neue Fahrradstellplätze errichtet, fast 30 Kilometer an Radfahrstreifen rot markiert, mehrere Straßen in fahrrad- und aufenthaltsfreundliche Nebenstraßen umgewandelt, eine neue Fahrradstaffel der städtischen Verkehrspolizei geschaffen, die insbesondere Rad- und Gehwege von Falschparkenden frei halten soll und neue Radverkehrsplanungsstellen besetzt (Stadt Frankfurt am Main o.J.). Diese Maßnahmen schlagen sich auch in der Bewertung des Fahrradfahrens beispielsweise auf den von Autoverkehrsfläche umgewidmeten Radfahrstreifen positiv nieder (Lanzendorf et al. 2022).

Die Lastenradnutzung wird noch nicht standardisiert erfasst. Für eine erste Einschätzung der Lastenradnutzung im Rekrutierungsgebiet Frankfurt am Main kann aber die städtische Lastenradförderung als Orientierung herangezogen werden, welche 2022 in die zweite Förderrunde ging und über die in den ersten beiden Jahren jeweils 200.000 Euro für Lastenradkäufe von Privatleuten, Vereinen und Unternehmen zur Verfügung standen. Es bestand hoher Andrang und beide Fördertöpfe waren innerhalb weniger Tage ausgeschöpft (Leclerc 2021). Auf die im hessischen Klimaschutzplan verankerte mit insgesamt 1,12 Millionen Euro ausgestattete landesweite Lastenradförderung gab es ebenfalls sehr großen Andrang. In der ersten Förderrunde wurde die Anschaffung von rund 1500 Lastenrädern oder Kinderanhängern gefördert (Voigts 2022).

3.3. Leitfadenkonstruktion

Der für die Interviews verwendete Leitfaden wurde auf Basis des Forschungsstands erstellt. Im Folgenden wird auf dessen Inhalte eingegangen. Der vollständige Leitfaden ist im Anhang 18

(Anhang 1) dargestellt. Zuerst wurden anhand der Forschungsfragen Ziele für den Inhalt der Interviews abgeleitet und diese anschließend in die Struktur des Leitfadens übersetzt.

Der Leitfaden enthält nach dem Begrüßungsteil zunächst einen Frageblock mit dem Titel Lastenradkauf. Die Fragen nach dem Zeitpunkt des Erwerbs des Lastenrads und die Kaufentscheidung auslösenden Elemente sowie die Folgefrage nach den Erwerbsgründen sollen zum einen als Einstimmung auf das Gespräch dienen und gleichzeitig schon erste Motive abdecken, so beispielsweise instrumentelle Motive wie den Transportbedarf oder symbolische Motive wie das soziale Umfeld. Zudem sollen die Gründe für den Lastenradkauf feiner herausgearbeitet werden, indem nach den Entscheidungsgründen für ein Lastenrad und nicht einen Fahrradanhänger gefragt wird.

Der folgende Frageblock adressiert die instrumentellen Motive der Lastenradnutzung. Hier wird nach dem Nutzen, den das Lastenrad für seine Besitzer*innen hat und bei Bedarf nach Aspekten aus dem Forschungsstand wie beispielsweise Flexibilität, Komfort oder Kosten gefragt. Anschließend wird ein Vergleich der Nutzenaspekte des Lastenrads gegenüber des privaten Autos, des ÖPNV und des klassischen Fahrrads angestoßen, um die von den Nutzer*innen wahrgenommenen instrumentellen Motive noch deutlicher herauszuarbeiten und die Entscheidung für das Verkehrsmittel auf der instrumentellen Ebene nachzuvollziehen. Zudem wird in diesem Fragenblock aufbauend auf den Forschungsstand danach gefragt, wie sich die Lastenradnutzung im Haushalt verteilt. Denn laut der vorgestellten Literatur sind Lastenräder insbesondere für Frauen aufgrund traditioneller Rollenverteilungen im Haushalt und den damit einhergehenden komplexeren Wegeketten und größeren Transportbedarfe attraktiv (Riggs und Schwartz 2018, 105).

Daraufhin soll von den spezifischen Wegen berichtet werden, für welche das Lastenrad genutzt wird, um anhand von Praxisbeispielen gegebenenfalls weitere instrumentelle Motive herauszuarbeiten und die Alltagsrealität der befragten Person besser zu verstehen. Die darauffolgende Frage adressiert Nachteile und Hindernisse, die bei der Lastenradnutzung für die Besitzer*innen bestehen. Diese Frage ist bewusst offen formuliert, um den Interviewpartner*innen den Raum zu lassen, auf die für sie relevanten Aspekte einzugehen und auf eine Bandbreite von infrastrukturellen, gesellschaftlichen, körperlichen und das Rad selbst betreffenden Antwortmöglichkeiten einzugehen.

Der nächste Fragenblock adressiert die affektiven Motive der Lastenradnutzung. Hier wird gefragt, wie es sich anfühlt, mit dem Lastenrad unterwegs zu sein. Bei Nachfragen wird ergänzt, dass es darum geht, welche Emotionen mit der Lastenradnutzung verbunden werden. Aus dem Forschungsstand sind die Motive Frische, Erlebnis, Vergnügen, Langweile, Stress und ein

Gefühl von Kontrolle vermerkt, auf die bei Bedarf nochmals eingegangen werden kann. Im Zuge dieses Themas wird zusätzlich gefragt, wie eine typische Fahrt aussieht, bei der das Lastenradfahren genossen wird. Daraufhin wird gefragt, ob es je nach Wegzweck Unterschiede dabei gibt, wie sich das Lastenradfahren anfühlt. Abschließend sollen Gemeinsamkeiten und Unterschiede der affektiven Aspekte zwischen dem Lastenradfahren und Auto-, ÖPNV- sowie klassischem Fahrradfahren erläutert werden.

Der darauffolgende Block bezieht sich auf die symbolischen Motive. Hier wird mit der Frage nach der Lastenradnutzung im sozialen Umfeld eingeleitet, um von möglichen Wechselwirkungen bezüglich des Mobilitätsverhaltens mit dem sozialen Umfeld zu erfahren. Anschließend wird nach erlebten Bewertungen der Lastenradnutzung aus dem sozialen Umfeld gefragt, um dessen Wahrnehmung der Lastenradnutzung zu erkunden. Des Weiteren wird nach Interaktionen mit Fremden im städtischen Raum gefragt. Zum einen soll erläutert werden, wie die Interaktion mit anderen, fremden Lastenradnutzer*innen verläuft und zum anderen, ob die interviewte Person bereits von Fremden auf ihr Lastenrad angesprochen wurde. Hiermit soll zum einen erhoben werden, ob die Befragten die Gruppe der Lastenradnutzer*innen in der Stadt als abgegrenzte Gruppe wahrnehmen und inwiefern sie auf die einzelnen Modelle und andere technische Aspekte an anderen Lastenrädern achten, und zum anderen soll die gesellschaftliche Reaktion auf die Nutzung eines relativ neuen, teils kontrovers diskutierten Verkehrsmittels angeschnitten werden.

Anschließend wird erfragt, ob die interviewte Person den Eindruck hat, dass es typische Lastenradnutzer*innen gibt. Bei Bedarf werden die aus Zeitungsartikeln entnommenen Begriffe „Esomamis“, „wohlsituierte Großstadtfamilien“ und „junge klimasensible Damen“ eingeworfen. Dieses Vorgehen wurde gewählt, um über die als möglicherweise provokativ wahrgenommenen Zuschreibungen eigene Umschreibungen hervorzulocken und mögliche Eindrücke zu verbalisieren. Falls das Bild eines Stereotyps dargestellt wurde, wird, sofern dies für die*den Gesprächspartner*in komfortabel zu sein scheint, nach einem Vergleich der*des Interviewpartner*in selbst mit diesem Stereotyp gefragt. Im Anschluss werden die ebenfalls Zeitungsartikeln entnommenen Beschreibungen für Lastenräder „SUV unter den Fahrrädern“ oder „Arschgeweih des Alnatura-Adels“ aufgeworfen und gefragt, was damit verbunden wird und inwiefern Übereinstimmungen oder Gegenmeinungen zu den genannten Assoziationen bestehen. Diese ebenfalls als provokativ wahrnehmbaren Zuschreibungen sollen über die Zuschreibung sozialer Bedeutungen durch andere Stimmen die Formulierung des eigenen Verständnisses des Verkehrsmittels und seiner Bedeutungen im sozialen Raum erleichtern (Heffner et al. 2007, 399f.; Fitt 2021, 8).

Anschließend wird darauf eingegangen, ob das Lastenrad mit Nachhaltigkeit verbunden wird, was genau dies für die interviewte Person bedeutet und ob das Lastenrad als Symbol für einen nachhaltigen Lebensstil gesehen wird. Zudem wird, wenn dies für die interviewte Person beantwortbar erscheint, auf weitere Aspekte eingegangen, die das Verkehrsmittel repräsentieren kann.

Der letzte Teil des Interviews soll das Besprochene nochmals zusammenfassen und einrahmen. Darum wird allgemein gefragt, wie wichtig der interviewten Person insgesamt klimafreundliche Mobilität ist. Im Zuge dessen soll auch berichtet werden, ob sie schon einmal an einer aktivistischen Aktion für Radverkehr wie einer *Critical Mass* oder Sternfahrt teilgenommen hat. Anschließend wird erfragt, wie die zukünftige Entwicklung der Lastenradnutzung insgesamt eingeschätzt wird und was sich die Person für ihr eigenes Lastenradfahren in Zukunft wünscht. Diese Frage ist bewusst offen gehalten, um sowohl Antworten technischer, als auch (infra)struktureller und gesellschaftlicher Natur zu ermöglichen. Am Ende wird die Möglichkeit gegeben, Aspekte zu ergänzen.

Nach dem Prinzip des problemzentrierten Interviews wurde der Fragebogen im Laufe der Interviewphase angepasst. Im Zuge dessen wurde eine Frage in einen anderen Abschnitt verschoben und die Frage zum Mobilitätsverhalten des sozialen Umfelds aus dem Leitfaden entfernt, da sie sich als schwierig zu beantworten herausgestellt hat.

3.4. Fragetechniken und Vorüberlegungen zum Leitfaden

Unterschiedliche Autor*innen weisen in der Literatur, die in der Vorbereitung des Leitfadens gelesen wurde, darauf hin, dass Fragen zu affektiven und symbolischen Aspekten des persönlichen Verkehrshandelns in qualitativen Interviews häufig im Sinne der sozialen Erwünschtheit oder mit Fokus auf instrumentelle Motive beantwortet werden, da es Personen Schwierigkeiten bereiten kann, die mit einem Verkehrsmittel verbundenen symbolischen Bedeutungen zu interpretieren und zu erklären (Mokhtarian und Salomon 2001, 695; Hunecke 2015, 19). Unter sozialer Erwünschtheit versteht man die Tendenz von Menschen, sich selbst in einer allgemein günstigen oder an die interviewende Person angepassten Weise darzustellen. Es kann auch vorkommen, dass Personen symbolische Bedeutungen absichtlich verbergen oder ihre Bedeutung herunterspielen (Heffner et al. 2007, 399). Die Tendenz von Individuen, den Einfluss symbolischer Bedeutungen zu verleugnen, wurde in Studien zur Autonutzung belegt (Steg et al. 2001). Dennoch sind qualitative Interviews eine geeignete Methode, um affektive und instrumentelle Motive von Verkehrsmittelnutzung zu untersuchen (Heffner, Kurani und Turrentine 2007, 399). In dem für diese Untersuchung genutzten Leitfaden wurde, wie im Absatz 3.2 beschrieben, mit Vergleichen zu anderen Verkehrsmitteln und unterschiedlichen

Wegen, über Berichte zu Bewertungen der Lastenradnutzung durch das soziale Umfeld sowie über als provokativ wahrnehmbare Zuschreibungen aus Medien versucht, Bedenken hinsichtlich der sozialen Erwünschtheit auszuräumen, indem Bedeutungszuschreibungen anderer Akteure als Einstieg in das Thema gewählt wurden (Fitt 2021, 8). Zudem wurde das von Misoch (2019, 19) empfohlene Vorgehen gewählt, das Ziel der Untersuchung zwar transparent zu machen, dabei aber die Fragestellungen nur grob zu umreißen, womit Effekte sozialer Erwünschtheit abgemildert werden sollen.

3.5. Feldzugang und Kontaktaufnahme

Die Rekrutierung der Teilnehmer*innen für diese Studie erfolgte über die Verteilung von Flyern (Anhang 2) in vier Fahrradgeschäften in Frankfurt in unterschiedlichen Vierteln (Nordend, Sachsenhausen, Bahnhofsviertel, Bockenheim), in einem Bio-Supermarkt (Nordend) und einer Bäckerei (Dornbusch) sowie in 38 Lastenrädern im öffentlichen Raum in den Vierteln Nordend, Sachsenhausen, Westend, Bockenheim und Dornbusch. Die Viertel, in welchen die Flyer in Geschäften und Lastenrädern verteilt wurden, sind eher innenstadtnahe Viertel mit für Frankfurt mittel- bis hochpreisigem Wohnraum. Die Auswahl ergab sich aus praktischen Gründen, da sich hier zum einen die Fahrradgeschäfte befinden, sie zum anderen für die Verfasserin dieser Arbeit relativ gut erreichbar waren und des Weiteren nur in innenstadtnahen Vierteln die Baustruktur des Wohnraums Lastenradbesitzer*innen dazu zwingt, ihr Lastenrad im öffentlichen Raum abzustellen, sodass es für den Einwurf der Flyer zugänglich war. Die Baustruktur in periphereren Vierteln erlaubt es eher, ein Lastenrad in einer Garage oder einem Garten zu parken, womit es aus dem öffentlichen Raum verschwindet. Zudem wurde der Flyer in einem internen Chat von zwei Arbeitgebern geteilt. Zudem wurde er auf der Online-Plattform nebenan.de und von unbekannter Quelle auf Twitter verbreitet.

3.6. Interviewdurchführung

Die Interviews fanden teils bei den Interviewten zuhause, teils an ihren Arbeitsplätzen und teils in Cafés statt und wurden von der Verfasserin dieser Arbeit geführt. In einer Einverständniserklärung (Anhang 3) wurde den Interviewpartner*innen die vertrauliche Behandlung und Anonymisierung ihrer Daten zugesichert und die Freiwilligkeit der Interviewteilnahme und die Widerrufsmöglichkeit zur Verwendung der Daten bestätigt. Vor der Durchführung des Interviews wurde den Interviewpartner*innen ein dreiseitiger Kurzfragebogen (Anhang 4) ausgehändigt, über welchen Verkehrsmittelnutzung, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Wohnviertel, Haushaltskonstellation, Erwerbssituation, Haushaltseinkommen, Bildung, Alter und Geschlechtszuordnung erfasst wurde. Dies wurde als

wichtig erachtet, um das Mobilitätsverhalten und den lebensweltlichen Hintergrund der Interviewpartner*innen einordnen zu können.

3.7. Soziökonomische Merkmale der Interviewpartner*innen

Als Untersuchungsgruppe wurden für diese Arbeit ausschließlich Lastenradbesitzer*innen und keine Nutzer*innen von Sharing-Angeboten befragt, weil angenommen werden kann, dass über den Kauf und Besitz des Lastenrads sowohl physische als auch symbolische Merkmale des Produkts direkter zugänglich sind als bei nur temporärem Ausleihen (Heffner et al. 2006, 31). Tabelle 2 zeigt eine Übersicht über die sozioökonomischen Merkmale, Haushaltskonstellation sowie die Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung der acht Interviewpartner*innen.

Tabelle 2. Soziodemographische Daten aus Kurzfragebogen

Kürzel	Häufigkeit Nutzung privater Pkw	Häufigkeit Nutzung Carsharing	Häufigkeit Nutzung ÖPNV	Häufigkeit Nutzung öffentlicher Fernverkehr	Häufigkeit Nutzung Lastenrad	Häufigkeit Nutzung Fahrrad/ E-Bike	Häufigkeit Nutzung Wege ausschließl im HH neben Lastenrad	Häufigkeit Verfügbarkeit Verkehrsmittel- PKW, Fahrrad, ÖPNV- Karte	Wohnort	Anzahl Personen im HH	Anzahl Kinder unter 10	Erwerbssituation Partner*in	Monatliches Nettoeinkommen HH	Bildung	Alter	Geschlecht
01_Db_w_30-45	seltener als monatli.	seltener als monatli.	1-3x/Woche	1-3x/Monat	(fast) täglich	(fast) Täglich	(fast) täglich	Fahrrad, ÖPNV- Karte	Dornbusch	4	1	Teilzeit	6000 - <8000	Diplom-/Masterabschluss	30-45	weiblich
02_Gh_w_30-45	nie	1-3x/Woche	seltener als monatlich	seltener als monatlich	(fast) täglich	1-3x/Monat	1-3x/Woche	Pkw, Fahrrad	Gimheim	3, bald 4	1, bald 2	Teilzeit, Elternzeit	4000 - < 6000	Diplom-/Masterabschluss	30-45	weiblich
03_No_w_30	1-3x/Woche	nie	seltener als monatlich	seltener als monatlich	(fast) täglich	nie	1-3x/Woche	Pkw, Fahrrad	Nordend	3	1	Teilzeit	6000 - <8000	Bachelorabsc hluss	unter 30	weiblich
04_Os_m_46-60	1-3x/Monat	seltener als monatlich	1-3x/Monat	1-3x/Monat	(fast) täglich	1-3x/Woche	1-3x/Woche	Pkw, Fahrrad, ÖPNV-karte	Ostend	5	0	Vollzeit	k.A.	Diplom-/Masterabschluss	46-60	männlich
05_He_w_30-45	1-3x/Woche	seltener als monatlich	1-3x/Woche	1-3x/Monat	(fast) täglich	1-3x/Woche	3x/Woche	Pkw, Fahrrad, ÖPNV-karte	Heddernheim	4	2	Teilzeit	4000 - < 6000	Doktorgrad	30-45	weiblich
06_Fe_m_30-45	1-3x/Woche	seltener als monatlich	1-3x/Monat	seltener als monatlich	(fast) täglich	(fast) Täglich	(fast) täglich	Pkw, Fahrrad, E-Bike, ÖPNV-Karte	Fechenheim	4	1	Vollzeit	4001 - < 6000	Bachelorabsc hluss	30-45	männlich
07_No_w_30-45	1-3x/Woche	nie	1-3x/Woche	seltener als monatlich	1-3x/Woche	1-3x/Monat	(fast) täglich	Pkw, Fahrrad	Nordend-West	4	1	Sonstiges	6000 - <8000	Diplom-/Masterabschluss	30-45	weiblich
10_Un_w_60+	nie	1-3x/Monat	seltener als monatlich	seltener als monatlich	(fast) täglich	1-3x/Woche	(fast) täglich	Fahrrad	Unterliederbach	1	0	Vollzeit	2000 - <4000	Bachelorabsc hluss	60+	weiblich

Die über den Kurzfragebogen (Anhang 4) erhaltenen Angaben zeigen, dass sieben von acht interviewten Personen ihr Lastenrad täglich oder fast täglich nutzen und dass die Hälfte von ihnen (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegt. Das private Auto wird von fünf Personen ein- bis dreimal pro Woche genutzt und der ÖPNV und das klassische Fahrrad jeweils von drei Personen. Gleichzeitig nutzt aber auch die Hälfte der Interviewpartner*innen den ÖPNV nur ein bis dreimal im Monat. Der öffentliche Fernverkehr wird von drei Personen ein- bis dreimal im Monat genutzt, von allen anderen seltener als monatlich oder nie. Die Nutzung von Carsharing wird von vier Personen und somit der Hälfte der Interviewpartner*innen genutzt, dabei seltener als monatlich.

Bezüglich der Verkehrsmittelverfügbarkeit zeigen die Antworten auf den Kurzfragebogen, dass die Mehrheit der interviewten Personen über einen Pkw im Haushalt verfügt. Vier von ihnen besitzen eine ÖPNV-Zeitkarte und alle ein klassisches Fahrrad oder E-Bike.

Die Wohnorte der Interviewpartner*innen sind in Abb. 1 zu sehen. Hier zeigt sich eine recht heterogene Verteilung der Wohnorte in Viertel, welche sich zwischen Innenstadt und Stadtrand befinden. Zwei Personen leben in peripheren Stadtvierteln.

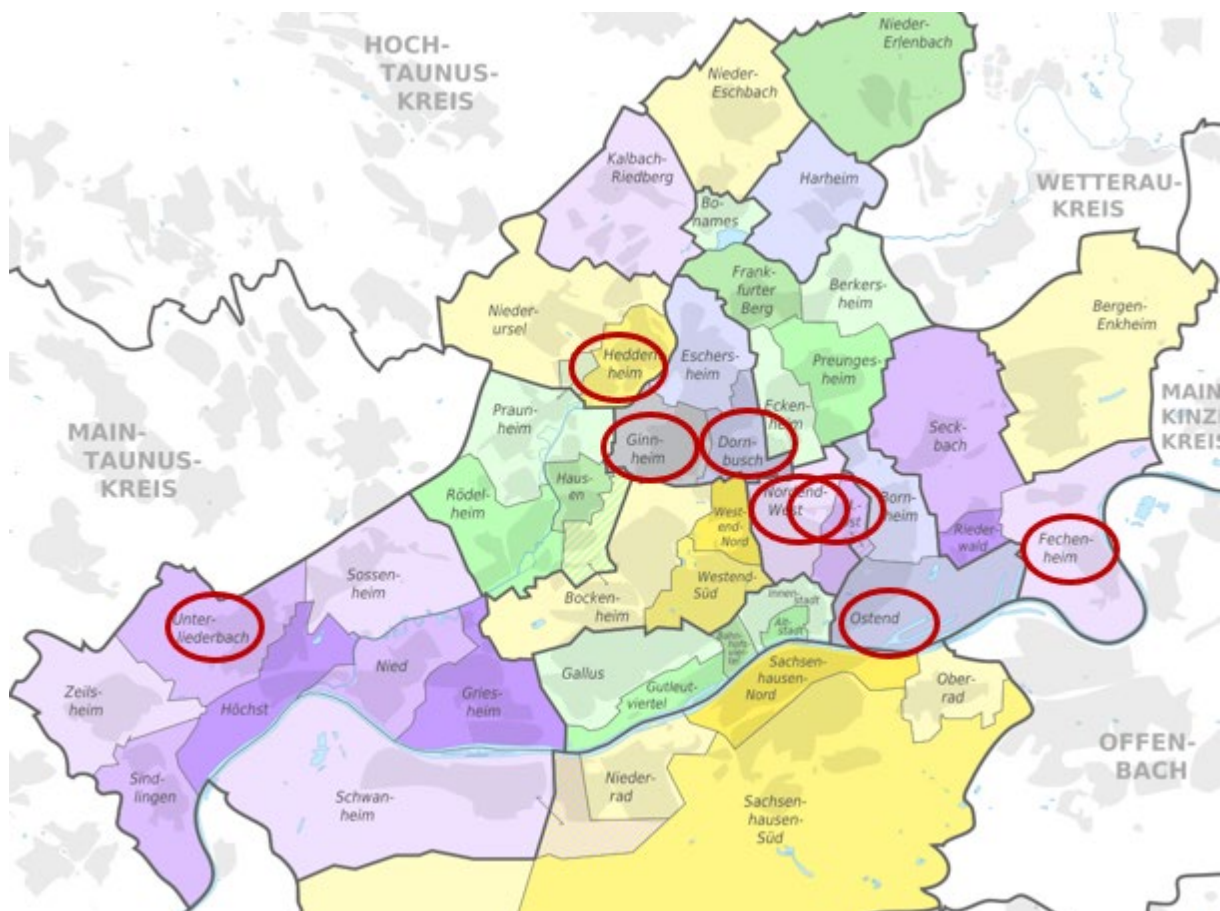


Abb. 1: Wohnorte der Interviewpartner*innen in Vierteln in Frankfurt

Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/1/1e/Frankfurt_Subdivisions_boroughs.svg/1200px-Frankfurt_Subdivisions_boroughs.svg.png, ergänzt durch eigene Darstellung

Die Haushaltsgröße beträgt bei der Hälfte der Interviewpartner*innen vier Personen, bei zwei Interviewpartner*innen drei Personen sowie bei einer fünf Personen. Eine Person lebt alleine. Damit handelt es sich bei der Gruppe der Interviewten um Personen aus für Frankfurt überdurchschnittlich großen Haushalten. Da sich diese Untersuchung unter anderem mit dem Transport von Kindern befasst, wurde die Anzahl an Kindern im Alter unter zehn Jahren erfasst. In sechs Haushalten leben Kinder diesen Alters.

Der Kurzfragebogen erfasste auch die Geschlechtszuordnung und Altersgruppen der Interviewpartner*innen. Fünf der acht Personen ordnen sich dem weiblichen Geschlecht zu und zwei dem männlichen. Das Alter von fünf Personen liegt in der Altersgruppe 30 – 45 Jahre, das einer weiteren Person in der Altersgruppe 46 – 60, eine Person ist unter 30 und eine Person über 60 Jahre alt.

Die Haushalte weisen verschiedene Kombinationen des Erwerbstätigkeitsumfangs auf. Vier der weiblichen Personen arbeiten in Teilzeit oder befinden sich in Elternzeit. Drei Personen arbeiten in Vollzeit, wobei es sich um eine weibliche und zwei männliche Personen handelt. Die Ergebnisse des Kurzfragebogens zeigen zudem, dass die Gruppe der Interviewten über ein überdurchschnittlich hohes Haushaltsnettoeinkommen und einen überdurchschnittlich hohen Bildungsgrad verfügt. Denn alle Personen haben einen akademischen Abschluss. Mögliche Gründe hierfür können Selbstselektionseffekte sein, auf welche in Kapitel 5.6 näher eingegangen wird. Dies stellt jedoch nicht zwingend einen Nachteil dar, da es nicht Ziel dieser Untersuchung ist, bestimmte soziodemographische Merkmale der Gesamtbevölkerung abzubilden.

3.8. Auswertung

Die Interviews wurden mit Hilfe einer Smartphone-App aufgezeichnet und daraufhin transkribiert. Es entstanden über sechs Stunden Interviewmaterial. Bei der Transkription wurde in einem ersten Schritt auf eine Software zur automatischen Transkription zurückgegriffen und das Ergebnis anschließend nach Transkriptionsregeln von Dresing und Pehl (2018), ergänzt durch die Transkriptionsregeln nach „Talk in Qualitative Social Research“ (Przyborski und Wohlrab-Sahr 2014), überarbeitet. Da die automatische Transkription aufgrund der Hintergrundgeräusche bei den in Cafés geführten Interviews unzureichend gut funktionierte, wurden diese Interviews fast gänzlich manuell transkribiert.

Aufgrund des Gebots der Anonymisierung nach forschungsethischen Richtlinien wurden Kürzel zu den einzelnen Interviews vergeben, sodass keine Zuordnung von Aussagen zu bestimmten Personen möglich und ihre Identifizierbarkeit ausgeschlossen ist (Misoch 2019, 19).

Die Auswertung erfolgte auf Basis der Transkripte. Hierbei wurde nach dem Schema der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2010) vorgegangen und dabei der inhaltlichen Strukturierung, worunter eine deduktive Kategorienanwendung verstanden wird, gefolgt. Dabei wird die zu erarbeitende Struktur an Themen, Inhalten und Aspekten des Gesamtmaterials ausgerichtet (Mayring 2010, 94). „Ziel der Analyse ist es, bestimmte Aspekte aus dem Material herauszufiltern, unter vorher festgelegten Ordnungskriterien einen Querschnitt durch das Material zu legen oder das Material aufgrund bestimmter Kriterien einzuschätzen.“ (Mayring 2015, 58). Dieses Vorgehen eignet sich aufgrund des explorativen Charakters dieser Untersuchung besonders gut, um die Forschungsfragen zu beantworten.

Für die deduktive Kategorienanwendung wurden aus der Literatur des Forschungsstands Kategorien gebildet und diese in einen Codeplan (Anhang 5) überführt. Für Aspekte, die mit dieser Arbeit untersucht werden und zu welchen der Autorin keine Forschungsliteratur bekannt ist, wurden induktiv Kategorien gebildet. Der Codeplan wurde mit Definitionen, Kriterien und Quellen spezifiziert und bei Bedarf durch Codierregeln sowie durch Ankerbeispiele für jeden Code ergänzt. Anhand dieses Kategoriensystems wurde anschließend das Interviewmaterial codiert. Der Auswertungsvorgang enthielt eine Überprüfung und Anpassung des Kategoriensystems nach ungefähr einem Drittel der Codierungsarbeit. Hierbei wurde überprüft, inwiefern sich der Inhalt in den gebildeten Kategorien widerspiegelt, ob Kategorien andere Bezeichnungen erhalten oder zusammengefasst werden sollten. Im nächsten Schritt wurde eine Reduktion bei jenen Codes, die sehr häufig verwendet wurden und bei denen eine Generalisierung der Originalaussagen aufgrund der Häufigkeit und Komplexität nicht ohne Zwischenschritt möglich war, vorgenommen. Über das deskriptive Zusammenfassen der Daten konnten Gemeinsamkeiten und Differenzen zwischen den einzelnen Aussagen klarer herausgearbeitet werden.

4. Ergebnisse

In diesem Kapitel werden die Untersuchungsergebnisse deskriptiv dargestellt, bevor sie in Kapitel 5 auf die Forschungsfragen fokussiert diskutiert werden. Ziel ist es, einen Gesamteindruck der Bedeutung der privaten Lastenradnutzung über die Motive dafür zu erarbeiten.

4.1. Instrumentelle Motive

Instrumentelle Motive bei Verkehrsmittelnutzung umfassen die Nutzenaspekte, die ein Verkehrsmittel für Individuen zur Erfüllung ihrer Transportbedürfnisse bietet. Dies kann in individuelle, eher kurzfristige Motive, die sich auf bestimmte Fahrten beziehen und kollektive, eher längerfristige Motive unterteilt werden (Anable und Gatersleben 2005; Steg 2005; Busch-Geertsema und Lanzendorf 2015; Hunecke 2015; Dorner und Berger 2020). In dieser Arbeit soll bezüglich der instrumentellen Motive herausgefunden werden,

- a) welche Rolle instrumentellen Motive bei der Lastenradnutzung spielen,
- b) wie Lastenradnutzer*innen die instrumentellen Motive der Lastenradnutzung im Vergleich zur Auto-, ÖPNV- und klassischen Fahrradnutzung bewerten und
- c) inwiefern gegenderte Rollenverteilungen hinsichtlich der instrumentellen Motive eine Rolle spielen.

Da sich die Antworten auf diese Fragen im gesamten generierten Material befinden, wird in den folgenden Unterkapiteln die Bandbreite der subjektiven Motive dargestellt und auf die direkte Beantwortung der Forschungsfragen in Kapitel 5 eingegangen.

4.1.1. Kontext und Gründe für den Lastenradkauf

Der Kauf des Lastenrades stand für die Mehrzahl der interviewten Personen im Kontext eines veränderten Transportbedarfs durch die eigenen Kinder, meistens durch den Kindergarteneintritt oder die Einschulung. Die Transportwege zu diesen Einrichtungen konnten für die Interviewpartner*innen mit dem Lastenrad im Vergleich zum ÖPNV oder privaten Auto am effektivsten als Wegekette mit dem Pendelweg zur Arbeit und anderen Alltagsorganisationsfahrten verbunden werden. Für den Transport mehrerer, meistens zweier, Kinder wurde das Lastenrad als beste Alternative zum ÖPNV oder privaten Auto gesehen. Der Mangel an Kindertagesstätten mit ganztäglichem Betreuungsangebot im eigenen Viertel und eine schlechte Erreichbarkeit der Kita in einem anderen Viertel mit dem ÖPNV stellte einen Auslöser für den Lastenradkauf dar. Die Veränderung im Transportbedarf der Kinder wurde in einem anderen Fall auch durch ihr Heranwachsen ausgelöst, womit sie zu schwer für den Transport im durch Gewichtskapazitätsgrenzen beschränkten Fahrradanhänger wurden. Auch

die Impraktikabilität des Kindertransportes im Fahrradsitz und -anhänger waren Auslöser für den Lastenradkauf (Näheres dazu in Abschnitt 4.1.4). Für drei Interviewpartner*innen stand der Kindertransport nicht oder nicht so prominent im Vordergrund. Hier war in zwei Fällen der Wunsch entscheidend, Alltagswege ohne ein Auto zu bewältigen, bei einer Person aus Kosten- und bei einer Person aus Klimaschutzgründen, und trotzdem die Option zu haben, komfortabel Gegenstände wie Musikinstrumente, Einkäufe, berufliche Materialien oder Tiere zu transportieren. In einem anderen Fall war die körperliche Betätigung durch das Fahrradfahren auf dem Arbeitsweg ausschlaggebend und das Lastenrad wurde dafür aufgrund seiner Transportoptionen für Feuerwehrausrüstung und Familienmitglieder gewählt.

Der Lastenradkauf wurde in mehreren Fällen auch durch das soziale Umfeld beeinflusst. So hat eine Interviewpartnerin über ein in den Niederlanden lebendes Familienmitglied einen fast autofreien Lebensstil und in dem Zuge die Lastenradnutzung kennengelernt, eine andere Interviewpartnerin hat bei ihrer besten Freundin die Nutzung und Praktikabilität des Lastenrads miterlebt und sich daraufhin selbst für den Kauf entschieden. Eine weitere Person hatte durch die Beschäftigung des Pendelns mit dem Fahrrad über soziale Medien von Lastenrädern erfahren.

Die finanzielle Förderung von Lastenradkäufen des Landes Hessen oder der Stadt Frankfurt wurde von zwei Personen in Anspruch genommen und die in dem Zuge angebotene Option, für einen begrenzten Zeitraum ein Lastenrad zu testen, spielte ebenfalls bei zwei Personen eine Rolle.

Die Gründe für den Lastenradkauf lagen bei der Mehrzahl der Interviewpartner*innen in der Möglichkeit der optimierten Kombination von Wegen und des gleichzeitigen Kinder- und Lastentransports in einem durch Zeitknappheit geprägten Alltag von für die Sorgearbeit in Familien und Lohnarbeit zuständigen Personen. Im Fall dieser Studie sind dies ausschließlich Personen, die sich dem weiblichen Geschlecht zuordnen. Sie beschreiben die Gestaltung der Wegeketten zwischen Kindergärten, Schulen und Freizeitorten, Arbeitsplatz und Orten der täglichen Versorgung als komplex und das Lastenrad aufgrund der Möglichkeit, darin sowohl Kinder als auch Einkäufe und andere im familiären Alltag benötigte Gegenstände wie Schulausrüstung zu transportieren und sowohl den Start- als auch Zielort direkt anfahren zu können. Dabei ist es ein entscheidender Vorteil der Lastenradnutzung, keine Zeit bei der Parkplatzsuche, durch Fußwege zu ÖPNV-Haltestellen oder Wartezeiten zu verlieren. Somit können sie mit dem Lastenrad die in ihrem Alltag anfallenden Wege auf die schnellste und für sie stressfreiste Art bewältigen (Näheres zu den Transportoptionen in Abschnitt 4.1.2).

„Und ich wollte eigentlich vorher schon ein Lastenfahrrad haben, weil ich es einfach unheimlich praktisch fand, dass man zum Beispiel mit zwei kleinen Kindern, also wir haben noch einen kleinen Sohn, der ist

drei Jahre jünger als sie, dass man zum Beispiel einfach im Park direkt, also quasi zur Wiese fahren kann und da dann seine Decke herausholt und da mit den Kindern dann sitzen kann. Oder dass man direkt an den Spielplatz fahren kann und nicht so eingeschränkt ist, weil man- bei manchen Parks kommt man ja nicht so gut mit Bus und Bahn hin. Und mit dem Auto ist es schlecht zu parken und das fand ich einfach super nervig. Und da ist das Lastenfahrrad einfach perfekt für uns gewesen.“ (07_No_w_30-45)

Aber auch für Personen, die keine oder seltener Kinder transportieren, waren die Transportoptionen und die damit einhergehende Flexibilität im Alltag entscheidende Gründe für den Lastenradkauf:

„Die Motivation war, ja, einfacher, Dinge zu transportieren. Damals noch teilweise meine Tochter, wobei die dann schon fast aus dem Alter raus war. Also die habe ich damit zur Grundschule ab und zu gefahren. Aber ja, die Motivation war tatsächlich irgendwie wegzukommen von diesem irgendwie n Fahrzeugen, um irgendwelche Dinge zu transportieren. Und sagen wir mal, bis zu 95 Prozent aller Dinge, die groß sind, kann man mit so einem Lastenfahrrad irgendwie transportieren. Und dann habe ich mich dafür entschieden, weil es halt auch sehr kompakt ist. Kompaktes Lastenrad, mit dem man auch in die Bahn kann. Fahre auch häufig Bahn mit dem Fahrrad.“ (04_Os_m_46-60)

4.1.2. Transportoptionen

Ein sehr wichtiges instrumentelles Motiv bei der Lastenradnutzung stellen Transportoptionen dar. Hierzu zählt die Möglichkeit, Personen, meistens die eigenen Kinder, aber auch jene, die zu Besuch kommen oder Kinder, deren Eltern den Abhol- oder Bringweg zu Schule oder Kindergarten spontan nicht leisten können sowie gelegentlich Freund*innen, Kolleg*innen, Partner*innen oder andere Familienmitglieder, zu transportieren. Bei dem Transport kleiner Kinder kommt dabei die Besonderheit einiger Lastenradmodelle zum Tragen, darin eine Babyschale zu montieren und so sehr kleine Kinder sicherer zu befördern. Auch der Transport von Haustieren wie Hunden, Musikinstrumenten, Einkäufen, beruflichen Materialien, großen Gegenständen wie Möbel oder einer Nähmaschine für einen Nähkurs, der Schutzausrüstung für die Ausbildung bei der Freiwilligen Feuerwehr oder Material für den Kleingarten sind entscheidende instrumentelle Motive.

„Und dann hatte ich dann habe ich einen Nähkurs gemacht. Und dazu musste ich immer nach Sachsenhausen und meine Nähmaschine möglichst mitnehmen. Und das war so blöd mit der U-Bahn. Und dann habe ich gedacht, so ein Lastenrad. Da kann ich dann auch die Hunde rein tun und mit denen Ausflüge machen.“ (08_Un_w_60+)

„Normalerweise würde ich jetzt noch meine Tochter vom Sport abholen [...]. Dann die Gemüsebox holen. Also mein typischer Tag hat ungefähr 20 -, 30 km Logistik in sich, ja. Und mit dem Lastenrad bin ich da einfach unabhängig was Gepäck angeht, ja? Also ich habe oft meinen eigenen Rucksack mit Laptop fürs Büro, dann habe ich [Name des Kinds] Sportsachen, dann habe ich seinen Schulranzen, dann hab ich die Gemüse Kiste. Dann gehe ich vielleicht noch Getränke einkaufen auf dem Weg. Also ich bin in dieser ganzen Logistik schneller unterwegs und ich habe immer die Möglichkeit, da auch Gepäck zuzuladen. Gerade diesen Einkauf für Familien mit 4 Personen. [...] Wir haben auch den Garten am Lohrberg. Zum Beispiel, wenn ich Erde transportieren muss oder irgendwelche Wackersteine oder so. Das würde ohne Lastenrad alles überhaupt gar nicht funktionieren. Zweiter Punkt, die Fernlogistik. Also, ich habe ja kein Auto. Das heißt, wenn ich jetzt meine Eltern auf dem Land besuche oder meine Schwester oder irgendwo, dann fahre ich da mit dem Zug hin. Ja. Dann hab ich aber oft das Problem, dass da halt der ÖPNV bei weitem nicht so gut, dass wir hier in Frankfurt. Das heißt, da habe ich immer das Thema, wie komme ich dann dahin, ja? Und da habe ich mir jetzt vorgenommen- oder das Lastenrad angeschafft, um dann das

Lastenrad in den Zug mitzunehmen. Dann nehme ich meinen Koffer ins Lastenrad und fahr nach Hause.“
(01_Db_w_30-45)

Gleichzeitig ist für zwei Interviewpartner*innen auch der Transport des Lastenrads im öffentlichen Verkehr ein wichtiges Element ihrer Mobilität, welches es ihnen ermöglicht, weitere Strecken zurückzulegen und gleichzeitig Gegenstände wie Arbeitsmaterialien oder einen Koffer zu transportieren. Dies funktioniert allerdings nur bei Modellen mit kürzerem Radstand und zusammenklappbarem Korb.

Ein weiterer Aspekt, den eine Interviewpartnerin nennt, ist die Möglichkeit, durch den elektrischen Motor ihres Lastenrads ihre Tochter trotz durch eine Schwangerschaft eingeschränkte körperliche Leistungsfähigkeit weiterhin zu transportieren, was für sie mit einem klassischen Fahrrad nicht mehr ginge.

4.1.3. Erreichbarkeit und Geschwindigkeit

Ein weiteres instrumentelles Motiv, dem von den Interviewpartner*innen große Wichtigkeit zugeschrieben wird, ist die Erreichbarkeit von Start- und Zielorten und die Flexibilität und zeitliche Souveränität, die durch die freie Wegentscheidung unbeeinflusst von Abfahrtszeiten des ÖPNV und Parkplatzverfügbarkeiten für private Autos entsteht. Das direkte Starten am Beginn eines Weges und das direkte Anfahren des Zielortes wird von fast allen Interviewten als wichtiges instrumentelles Motiv genannt. Hinzu kommt der Aspekt der Geschwindigkeit, der zum einen durch diese direkten Wege und zum anderen durch das Fahren (mit Unterstützung des elektrischen Motors) im Stadtverkehr entsteht. Insbesondere die für die Kinderbetreuung und Alltagsorganisation der Familie zuständigen Frauen schätzen diese Eigenschaften des mit dem Lastenrad Unterwegsseins, weil ihre Wege selten Direktverbindungen zwischen Start- und Zielort sind, sondern durch eine Aneinanderkettung von Stationen wie Schulen, Kindergärten, Lebensmittelgeschäften, Arbeitsstätte und Freizeitorten im Stadtgebiet geprägt sind. Diese Stationen ohne Parkplatzsuche, Umwege, Bindung an Fahrpläne und Zeitverlust durch den ÖPNV ansteuern zu können, stellt für sie eine große Entlastung durch Zeiteffizienz und Stressreduktion dar.

„Ja, also ich bin beim Lastenrad- vor allem denke ich, wenn ich es jetzt vergleiche zum öffentlichen Verkehr- was ich lieber mag und weshalb ich letztendlich auch viel mehr fahre, ist das Punkt zu Punkt, ja? Weil ich halt direkt zu Hause los fahre und direkt da wieder, ja, egal wo, direkt da bin. Und dann direkt da weiter kann [I: ja]. Ohne Umweg! Und gerade in so einer Situation, wo ich ständig, ich bin so ständig sozusagen unterwegs. Und ständig zu spät ((lacht)). Und irgendwie ganz viele Dinge müssen erledigt werden. In gerade in so einer Situation ist es Gold wert, wenn du genau von dort weiter kannst und nicht erst noch irgendwohin musst.“ (01_Db_w_30-45)

„Diese Möglichkeit auf dem wirklich schnellsten Weg das Ziel unmittelbar anzusteuern und direkt davor sozusagen sich zu entladen oder das Ding halt noch irgendwo mit hinzunehmen, ne? Man ist nicht auf die Infrastruktur von Stationen oder Parkplätzen angewiesen, sondern kann ja auch direkt das Haus befahren

oder den Hof oder so, ne? Das ist schon, das macht mit kleinen Kindern- ist das ein Unterschied, ob ich nochmal 150 Meter latsche oder nochmal meine Nerven verliere, weil ich eine Viertelstunde um den Block fahren und Parkplatz suche oder so. Es sind wirklich diese kleinen Elemente. Und, das ist natürlich das Spezifische schon mit Familien, also ich spreche da dezidiert aus der Kleinkind- Kinderecke. Ich habe keine Nerven, ne halbe Stunde durch meinen kleinen Stadtteil mit zwei schlechtgelaunten Kindern zu laufen. Dann fahr ich das lieber in fünf Minuten einfach ab und da hat meine Lebenszeit gewonnen, ne?“ (05_He_w_30-45)

„Meistens sind die Wege nicht isoliert, sondern immer in Kombi. Also von zu Hause zur Kita, zur Arbeit, zurück zur Kita und dann noch irgendwo auf n Playdate für die Kleine. Und dann wieder nach Hause. Also dass du wirklich den ganzen Tag damit fährst. Und ich weiß gar nicht, wieviel Zeit ich für Parkplatzsuche brauchen würde, um das anders zu machen. [I: Ja, okay]. Also du kannst eigentlich sagen, der komplette innerstädtische Alltag von uns.“ (02_Gh_w_30-45)

Wie diese Zitate zeigen, ergibt sich der Vorteil der direkten Erreichbarkeit von Start- und Endpunkten eines Wegs mit dem Lastenrad für Mütter nicht ausschließlich durch die Flexibilität, unterschiedliche Wegpunkte in der Wegeketten miteinander verbinden zu können. Vielmehr spielt die Zeitersparnis, die dadurch entsteht, eine Rolle. Dies sorgt wiederum für Stressreduktion in einem durch die Mehrfachbelastung durch Lohn- und Sorgearbeit zeitlich eng getakteten Alltag. Die Zeitersparnis ergibt sich auch dadurch, dass die Alternative des Zufußgehens mit kleinen Kindern als sehr langsam und darum stressig beschrieben wird. Hinzu kommt die Erreichbarkeit von Zielen, die sowohl mit dem ÖPNV als auch dem privaten Auto schlecht zu erreichen sind. Hier wurden mehrfach Parks genannt. Aufgrund der Nordsüd-Ausrichtung vieler ÖPNV-Linien in Frankfurt sind Wege in Ost-West-Richtung beispielsweise zu Parks, die nicht in der zentralen Innenstadt liegen, schwieriger per ÖPNV zu erreichen. Aber auch mit dem Auto wird dies aufgrund einer geringen Parkplatzverfügbarkeit als herausfordernd beschrieben. So lohnt sich aus Sicht der befragten Mütter der Aufwand des Weges zu Freizeitaktivitäten, die nur für begrenzte Zeit andauernd, nur, wenn der Weg in relativ kurzer Zeit zu bewältigen ist. Der Transport der Kinder und weiterer Freizeitgegenstände im Lastenrad sowie die direkte Erreichbarkeit des Zielortes in kürzester Zeit ermöglicht ihnen damit eine Spontanität und Mobilität, die für sie kein anderes Verkehrsmittel liefert.

„Ja, man hat schon irgendwie andere Freiheiten. Und solche Ausflüge wie zum Beispiel in den Park oder so, wo man denkt, ooh, ja, da müsste ich ja dann irgendwie mit dem Bus hinfahren mit zwei kleinen Kindern oder mit dem Auto. Dann finde ich da keinen Parkplatz, oh nee, das lass ich jetzt sein, da habe ich jetzt kein Bock drauf. [I: Hm]. Das macht man dann auch schon eher. Also, man sagt dann, ja cool, wir schmeißen alles ins Lastenfahrrad rein, setzt euch rein Kinder. Wir fahren da jetzt einfach hin“ (07_No_w_30-45)

„Das heißt, es ging wirklich darum, wie ich irgendwie im Alltag mich effizient bewegen kann, so dass ich arbeiten kann, dass mein Kind gut betreut ist und dass ich nicht unnötig viel Zeit verliere. Und ich habe aber das Fahrrad dann schon auch ein paar Monate gehabt, bevor ich wieder richtig eingestiegen bin mit der Arbeit. Und habe da gemerkt, dass es mir auch einen anderen Zugang zu Frankfurt als Stadt nochmal verschafft hat. Weil ich auch- also mein Lieblingsbeispiel ist tatsächlich von Ginnheim für eine Stunde Spielplatz in den Günthersburgpark. Was ja nun wirklich quer durch die Stadt ist [I: ja]. Und ich wäre mit sowohl Auto, weil am Günthersburgpark kannst du nicht parken, als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln länger unterwegs als ich vor Ort gewesen wäre. Und mit dem E-Bike [E-Lastenrad] ist- also es hat wirklich mein Leben verändert im Sinne von dass es einfach so viel mehr Flexibilitäten gibt.

Weil du fährst halt auch einfach damit von Haustür zu Haustür. Also genau da, wo du hin musst, hast dann nicht, wie wenn du mit den Öffentlichen fährst, nochmal den Weg von der Bahn irgendwohin oder die Parkplatzsuche et cetera. Das heißt, es war einfach wirklich so die Idee der Effizienz.“ (02_Gh_w_30-45)

Auch die Wegeketten zwischen Arbeitsstätte und Kinderbetreuung ist für eine interviewte Mutter nur mit dem Lastenrad möglich. Denn nur damit kann sie auf dem Nachhauseweg von der Arbeit ihre Kinder abholen. Diese sind nicht mehr im Kleinkindalter und überschreiten darum die zugelassene Gewichtsgrenze des Fahrradanhängers. Zudem ist ihr Gewicht für die Interviewpartnerin auf dem Weg mit Steigung ohne Unterstützung nicht mehr bewegbar. Das Lastenrad ersetzt somit nicht nur ohnehin vorhandene Wege, sondern es ermöglicht erst manche Wege und Aktivitäten.

Des Weiteren wird die Erreichbarkeit von Zielen durch die Möglichkeit, sowohl für den Auto- als auch Fahrrad- und Fußverkehr vorgesehene Infrastrukturen zu nutzen, geschätzt. Diese Eigenschaft ist auch einem klassischen Fahrrad zu eigen, allerdings fehlt hier wie in Abschnitt 4.1.12 geschildert die Transportkapazität. Hiermit geht nicht nur eine geschätzte Erreichbarkeit, sondern auch ein Geschwindigkeitsvorteil einher:

„Innerorts ist es einfach, wie gesagt, die Geschwindigkeit. Da schlägt es das Auto und auch die Straßenbahn um Längen.“ (06_Fe_m_30-45)

Insgesamt ist die Möglichkeit der schnellen und zeitlich souveränen Bewältigung komplexer alltäglicher Wegeketten aus beispielsweise Kindertransportwegen, Pendelwegen, Einkaufswegen, Gemüseboxen Abholwegen mit Zeitersparnis durch das Wegfallen der Parkplatzsuche sowie der direkten Erreichbarkeit von Start und Ziel sowie von Zwischenstationen ohne Umwege eines der wichtigsten instrumentellen Motive der Lastenradnutzung. Durch die Überwindung von organisatorischen und infrastrukturellen Barrieren entsteht für die Interviewten eine Freiheit im städtischen Verkehr, die gerade die durch die Parallelität von Sorge- und Lohnarbeit dauerhaft unter Zeitdruck stehenden Mütter sehr schätzen.

4.1.4. Sicherheit

Unter dem Code Sicherheit wurden sowohl Aspekte von Sicherheit der Fahrer*in, der transportierten Personen als auch allgemein thematisierte Sicherheit im Verkehr codiert. Die im städtischen Straßenverkehr empfundene Sicherheit für Lastenradfahrer*innen ist wie für Radfahrer*innen allgemein geprägt durch die Gefahr, die Unfälle mit Autos darstellen. Dies ist stark abhängig von der Qualität vorhandener Radinfrastruktur, was mit einem breiteren Lastenrad teils noch herausfordernder ist als mit einem klassischen Fahrrad. Das Besondere

hinsichtlich des Themas Sicherheit bei der Lastenradnutzung ist die Tatsache, dass es dabei nicht ausschließlich um die Sicherheit der Lastenradfahrer*innen selbst geht, sondern auch um jene der transportierten Personen, also häufig der Kinder. Die Mehrzahl der Interviewpartner*innen äußern dazu die Sorge, dass ihre Kinder, welche vor den Fahrer*innen in der Transportbox sitzen, bei einem Unfall zuerst und besonders schlimm verletzt werden.

„Insgesamt ist dann natürlich das Thema Sicherheit in Frankfurt total relevant, ja? Also zum Teil sind die Wege halt noch richtig eng und man wird als Lastenrad wie Fahrrad auch gezwungen, wenn man sicher ankommen will, manchmal auf Bürgersteigen zu fahren. Dann regen Sie sich manchmal die Leute auf, die da zu Fuß unterwegs sind. Und das Sicherheit gegenüber Auto- man ist halt als Lastenrad nochmal breiter und man hat nochmal ein besonderes Sicherheitsbedürfnis, ja? Also ja also-.

I: Also auch durch den Transport der Kinder?

Ja, nochmal, genau. Man hat ja die sozusagen in der Pufferzone, wenn irgendjemand zu früh auf der Ausfahrt fährt oder so, ja? Ich habe auch das Gefühl, viele Autofahrer unterschätzen manchmal noch diese Geschwindigkeit, die man mit E-Bikes hat oder mit Lastenrädern hat. Und denken so ach, da fahr ich noch schnell raus, ja? Das in der Situation, wo deine Kinder vorne dran sind, ist nicht schön. [I: Ja, ja]. Also insofern gilt für jede Art von Fahrradförderung, aber nochmal viel, viel mehr für Lastenrad Förderung wir brauchen breite Spuren, die so getrennt wie möglich sind von dem Rest, weil auch so ne Tür, die aufgeht, ist halt mit Kindern vorne drinnen, dann gleich dreimal so tödlich.“ (01_Db_w_30-45)

Die transportierten Kinder sind durch die Möglichkeit von Unfällen mit Autos Gefahr ausgesetzt. Das Lastenradspezifische ist dabei, dass Autofahrer*innen die Geschwindigkeit, die mit dem elektrischen Motor erreicht werden kann, häufig unterschätzen und dadurch den Lastenradfahrer*innen die Vorfahrt nehmen. Zudem unterschätzten Autofahrer*innen die Länge der Lastenräder und würden dadurch gefährliche Situationen erzeugen. Auch die Situation, die durch Überholmanöver durch Autofahrer*innen entsteht, wird als gefährlich beschrieben.

Neben den Sicherheitseinschränkungen, die durch den Autoverkehr bestehen, wurde von der Sorge gesprochen, mit dem Lastenrad auf nassen oder vereisten Straßenoberflächen zu rutschen und zu stürzen. Dabei ist die Sicherheit der transportierten Kinder ebenfalls gefährdet. Eine Interviewpartnerin sprach auch Sicherheitsbedenken durch Kollisionen mit Fußgänger*innen auf Weganlagen an, die sich Rad- und Fußverkehr teilen. Des Weiteren erzeugt die Windanfälligkeit des Lastenrads für eine Interviewpartnerin Sicherheitsbedenken.

Sicherheit ist aber dennoch ein instrumentelles Motiv, was die Interviewpartner*innen als Vorteil der Lastenradnutzung gegenüber der klassischen Fahrradnutzung sehen. Dies wurde insbesondere im Vergleich zu dem Transport von Kindern oder Tieren auf einem klassischen Fahrrad oder in einem Fahrradanhänger deutlich. Hier beschreiben alle Interviewpartner*innen, die Kinder oder Tiere mit dem Lastenrad transportieren, dass sie es bei der Nutzung eines Fahrradanhängers als Sicherheitsnachteil empfinden, die transportierten Personen oder Tiere nicht sehen zu können und damit nicht kontrollieren zu können, was bei ihnen geschieht.

Insbesondere auf die Situation sehr kleiner oder mehrerer transportierter Kinder haben Eltern gerne Einfluss, ohne sich im Straßenverkehr nach ihnen umdrehen zu müssen, wenn beispielsweise ein Streit zwischen ihnen ausbricht.

„I: Du hast gesagt, du findest es gut, wenn deine Kinder vor dir sitzen. Hast du da trotzdem zum Teil Sicherheitsbedenken da, dass sie vorne sind?“

B: Ähm, also dass sie vorne sind, nicht. Das finde ich wesentlich besser, als dass sie hinter mir sind. Das empfinde ich irgendwie als - also, dass ich die Situation irgendwie besser kontrollieren kann. Dann kann ich auch sehen, was sie machen. Die beiden sind ja festgeschnallt da drinnen und wir achten auch sehr darauf, also das gibt jetzt nicht so, ja, wir haben es eilig und wir schnallen uns nicht fest. Das weiß ich, dass andere Familien das machen, aber das gibt es bei uns nicht. Und die tragen halt auch immer ein Helm. Und das empfinde ich schon als relativ sicher.“ (07_No_w_30-45)

Zudem wurde die große Sorge vor der Gefahr, mit einem Fahrradanhänger an einem Gegenstand der gebauten Umwelt hängen zu bleiben und damit einen Unfall zu erzeugen, häufig angesprochen.

„Also einfach für so, wie ich Fahrrad fahre und auf den Strecken, wo ich Fahrrad fahre, ist es einfach deutlich angenehmer, die Last oder das Kind zu sehen. Einfach immer wieder dieses Risiko, hinten an ner Laterne hängen zu bleiben.“ (06_Fe_m_30-45)

Ebenfalls wurde die höhere Position der Kinder oder Tiere über der Straße als Sicherheitsvorteil benannt. Hinzu kommt die höhere Sicherheit durch das Material des Lastenrads im Vergleich zu einem Fahrradanhänger. Dies spielt für einige Interviewte ebenfalls eine große Rolle:

„Wir haben so ein Urban Arrow und das ist es ja wie so Styropor und so n Metallrahmen und das empfinde ich als relativ sicher. Das ist mir auch sicherer als so ein Holzding, weil ich da so die Gefahr sehe, wenn man einen Unfall hat, dass das splittert, dass man sich vielleicht dann an den Materialien dann nochmal verletzt, das empfinde ich schon al sicherer.“ (07_No_w_30-45)

Bei dem Transport von Hunden ist dies ebenfalls relevant, da sie in der Kiste des Lastenrades sicherer transportiert werden können, da sie das sie umgebende Material nicht zerreißen und anschließend entkommen können.

Auch die Lastenradnutzung selbst erzeugt ein Gefühl von Sicherheit, was ein instrumentelles Motiv darstellt, da sie das Gefühl vermitteln kann, stärker zu sein, durch die Raumfülle des Lastenrads mit mehr Selbstbewusstsein durch den Straßenverkehr fahren zu können, besser gesehen zu werden und insgesamt von Autofahrer*innen mehr beachtet zu werden.

„Also ich drauf gestiegen und ich hab mich sofort relativ sicher gefühlt. Das hat eigentlich dann gleich Spaß gemacht. Ich musste mich halt an das Gewicht gewöhnen, wenn die Kinder mit drinne sitzen. [...] Ansonsten fühle ich mich damit aber sicherer und stärker als auf nem normalen Fahrrad. Wenn ich alleine fahre, weil ich auch das Gefühl habe, die Autofahrer achten dann mehr auf mich. Ne Freundin sagte mal, ja, wahrscheinlich weil sie genau wissen, dass du halt mit 50 Kilo Gewicht und 30 km/h mehr Schaden anrichten kannst, als wenn du so ein einzelnes Fahrrad hast und nicht so schnell bist.“ (07_No_w_30-45)

4.1.5. Komfort

Wie Tabelle 2 zu entnehmen ist, nutzen sechs der acht Interviewpartner*innen ein Lastenrad mit elektrischer Unterstützung. Der Komfort, den diese Unterstützung liefert, stellt ein weiteres wichtiges instrumentelles Motiv der (e-)Lastenradnutzung dar. Komfort wird in diesem Fall körperlich verstanden und grenzt sich von Transporteigenschaften und Erreichbarkeit ab. Die Unterstützung des e-Motors sorgt zum einen dafür, dass die Lastenradfahrerinnen (die Interviewpartnerinnen mit e-Antrieb sind ausschließlich weiblich) ohne größere körperliche Anstrengung Fahrten zurücklegen können und so ohne die Nachteile der sportlichen Betätigung wie Ermüdung und Schwitzen an ihren Zielorten ankommen können. Dies wird insbesondere bei Pendelwegen geschätzt. Aber auch im durch viele Stationen und unterschiedliche Aktivitäten geprägten Familienalltag ist es ein wichtiges instrumentelles Motiv:

„Ja, und durch den, also durch die Unterstützung, durch den Motor, ist das auch so, dass ich zum Beispiel ganz einfach sagen kann, ach so ne 15 Kilometer Fahrradstrecke hin und zurück durch die Stadt, irgendwas anliefern, abholen. Die Hemmschwelle ist total niedrig, weil ich nicht so verschwitzt bin und mich damit nicht so verausgabe, sondern weiß, ich kann das jetzt mal eben einbauen und später sind wir aber irgendwie noch eingeladen, ich muss noch andere Dinge erledigen, das kein Problem, das mache ich dann auch, weil ich mich jetzt nicht sozusagen einpacke für eine Fahrradtour, die einem Sport ähnelt und ich danach erstmal duschen sollte, das auch wieder einplanen muss. Sondern man steigt mal so eben auf das Rad, fährt seiner 15 Kilometer und macht danach etwas anderes, ne?“ (05_He_w_30-45)

Des Weiteren stellt der auch in diesem Zitat genannte Aspekt der geringeren Überwindungsleistung für Fahrten bei unangenehmen Witterungsbedingungen wie Kälte, Nässe und Hitze ein Motiv der e-Lastenradnutzung dar. Dies ist vor dem Hintergrund zu betrachten, dass sechs der acht Befragten neben besserem oder schlechterem Zugang zum ÖPNV auch Zugriff auf ein privates Auto und damit auf ein vor Witterungsbedingungen schützendes und komfortables Verkehrsmittel haben. Der elektrische Motor des Lastenrads wird von manchen Interviewten als große Unterstützung bei der Überwindung genannt, sich beispielsweise morgens müde bei Dunkelheit, Kälte und Nässe auf das Lastenrad zu setzen und nicht das Auto zu nutzen, da das Fahren keine Ähnlichkeit zu Sport habe.

„Ich habe gesagt, wenn ich das wirklich machen will konsequent, dann will ich nicht gleichzeitig, wenn ich morgens im Nassen und Dunklen und müde raus muss, noch das Gefühl haben, ich muss jetzt Sport machen. Also es ging schon um diesen, es ist immer noch entspannt, darauf zu fahren [I: Komfort]. Genau. Das war für mich eben wichtig.“ (02_Gh_w_30-45)

Zudem ist die Verbindung von Komfort und der insgesamt sehr wichtigen Schnelligkeit relevant. Auf schnellstem Weg die Alltagsfahrten bewältigen zu können, sich dabei nicht körperlich zu verausgaben und damit nicht verschwitzt zu sein, wird als wichtiges Motiv genannt. Dabei wird auch der Vergleich zu Fahrten mit dem Fahrradanhänger angeführt, der zeigt, dass der Transport von Personen und anderen Lasten körperlich sehr fordernd sein kann:

„Der zweite Vorteil, den ich stark sehe, ist das Thema Convenience, Bequemlichkeit. Ähm, also mit dem Hänger, mein Gott, manchmal an manchen Abenden bin ich echt verzweifelt, wenn man irgendwie selber platt ist und dann halt da irgendwie sich einen abstrampelt. Und mit dem Lastenrad hat man halt diesen Motor. Das heißt, man, ja- es ist einfach wie so ein bisschen Rückenwind. Man muss trotzdem noch strampeln, aber es ist halt nicht mehr unerträglich, sondern es ist wie dein Freund. Und, äh und manchmal ist es einfach, einfach auch schneller, ja? Also wenn ich mit zwei Kindern und Gepäck unterwegs bin, habe ich ja ganz schön Gewicht geladen und wenn ich dann halt diesen Motor hab, bin ich schneller als mit dem Fahrrad und der Hängerkombi.“ (01_Db_w_30-45)

Hinzu kommt der von einer Interviewpartnerin aufgeführte und auch in Abschnitt 4.1.2 aufgeführte Aspekt der Mobilität trotz durch eine Schwangerschaft eingeschränkte körperliche Leistungsfähigkeit. Die Unterstützung des e-Motors ermöglicht es ihr, trotz Schwangerschaft weiter mit dem Lastenrad mobil zu sein, was für sie mit einem klassischen Fahrrad nicht möglich war. Dies bedeutet auch, dass sie mit ihrem Kind weiterhin Aktivitäten machen kann, die aufgrund der Erreichbarkeit nur mit dem Lastenrad möglich sind. Dies trifft auch für den Transport der Hunde einer weiteren Interviewpartnerin zu, auch wenn sie nicht direkt körperlich eingeschränkt ist. Sie ist aber über 60 Jahre alt und bei dem Transport der Hunde zur Hundeschule über einen steilen Berg auf die Unterstützung des e-Motors angewiesen.

4.1.6. Gesundheit

Trotz der geschilderten Tatsache, dass das Lastenradfahren mit elektrischer Unterstützung für manche Interviewpartnerinnen keinen Sport darstellt, wird der wohltuende gesundheitliche Faktor der Lastenradnutzung mehrmals betont. Trotz des e-Motors ist die Bewegung an der frischen Luft für andere Interviewte eine sportliche Tätigkeit, was im durch Zeitknappheit geprägten Familien- und Arbeitsalltag geschätzt wird, da wenig Zeit für andere sportliche Aktivitäten bleibt. Auch die Zunahme der Fitness durch regelmäßiges Fahrradfahren und die damit einhergehende Erweiterung des eigenen Radius auf dem Lastenrad wird erwähnt und geschätzt. Für einen Interviewpartner stellt der sportliche Effekt des Lastenradfahrens ohne e-Motor und dessen positive Auswirkungen auf seine Fitness das größte instrumentelle Motiv seiner Lastenradnutzung dar. Das Rad wurde aufgrund der körperlichen Betätigung erworben

„Also das- also für mich, auch wenn ich es natürlich anders formulieren würde, aber ehrlich ist- es ist für mich auf jeden Fall weiterhin die persönliche Fitness und die Geschwindigkeit, dass es einfach Spaß macht. Also ich muss mich bewegen, es macht mir in Führungszeichen auch noch Spaß und ich kann's mit was Sinnvollem verbinden, dass ich auf die Arbeit komme.“ (06_Fe_m_30-45)

4.1.7. Soziale Interaktion

Soziale Interaktion ist für manche Interviewten ein weiteres instrumentelles Motiv. Die Möglichkeit, beim Transport von Kindern im Lastenrad mit ihnen zu kommunizieren, sie zu sehen, mit ihnen zu sprechen oder Musik zu hören und zu singen, wird als wertvoll empfunden. Für manche stellt das Lastenrad auch einen Verbindungspunkt zu einer sozialen Gruppe dar.

So beispielsweise für einen Interviewten, der sich mit dem Erwerb des Lastenrads einer sich online vernetzenden, aber auch gemeinsame Lastenrad-Fahrten in Frankfurt veranstaltenden Gruppe anschließen konnte. Eine andere Interviewpartnerin ist in einem ehrenamtlichen Projekt zum kostenlosen Lastenradverleih in Frankfurt tätig und beschreibt das Lastenrad in dieser Gruppe als sozial verbindendes Element.

Aber auch die soziale Interaktion mit Fremden kann durch die Lastenradnutzung erleichtert werden. Die direkte Wahrnehmung der Umgebung und die Option, spontan fast überall jederzeit stoppen zu können, ermöglichen ein Reagieren auf die räumliche und soziale Umwelt, was im Auto oder ÖPNV nicht möglich ist.

„Und ich habe auch das Gefühl, dass ich viel mehr [...] Menschen begegne. Also da fällt mir auf, oh schau mal, da ist ein interessantes Plakat oder irgendwie laufe ich eine Nachbarin über den Weg oder ich denke, oh, da hat ein neuer Laden aufgemacht. Da muss ich gleich einmal mal schnell schauen. Oder ja-also wir fallen [I: Ja, die Spontanität] ja, die Spontanität, kurz anzuhalten, jemanden zu begegnen, sich mit jemanden unterhalten, mal kurz wo einzukaufen. Ja, was zu entdecken quasi, nah da zu sein, wo ich bin. Habe ich das Gefühl, dass das viel, viel besser geht.“ (01_Db_w_30-45)

4.1.8. Witterung

Die Witterungsbedingungen stellen bei der Fahrradnutzung für viele Menschen ein Hindernis dar. Hohe Temperaturen im Sommer, Regen, Schnee, Kälte, starker Wind und in Folge von Witterung rutschige Straßenoberflächen sind auch bei der Lastenradnutzung herausfordernd. Allerdings können Lastenräder durch ihren e-Motor wie in Abschnitt 4.1.5 beschrieben für mehr Komfort und weniger Witterungsanfälligkeit sorgen, indem ihre Nutzer*innen durch geringere Anstrengung weniger ermüden und schwitzen. Vor allem für Personen, die Kinder mit dem Lastenrad transportieren, kommt der Faktor hinzu, dass diese bei vielen Modellen durch eine Haube aus wasserdichter Folie vor der Nässe geschützt sind. So bleiben sie trocken und es entfällt die Versorgung der durchnässten Kinder nach der Fahrt.

„[...] total wichtig ist dieser Regenschutz, dass man auch bei schlechtem Wetter die Kinder da trocken drin fährt. Ich habe dann einen Regencape oder so, das funktioniert gut.“ (05_He_w_30-45)

4.1.9. Klimaschutz

Klimaschutz als Motivation für den Kauf des Lastenrades nennt nur eine Person explizit als entscheidend. Für die meisten Interviewpartner*innen stellt die Tatsache, dass sie mit dem Lastenrad klimaschonend mobil sind, da sie im Vergleich zum Auto keinen oder nur wenig Kraftstoff benötigen, der teilweise aus nachhaltiger Produktion stammt, wenig Fläche in der Stadt verbrauchen, keinen Lärm und keine Abgasbelastung erzeugen und, wie einige hoffen, ihr Lastenrad für lange Zeit nutzen können, einen willkommenen Nebeneffekt dar.

„Ich habe auch darüber nachgedacht, oder es hat schon eine Rolle gespielt, dass ich gesagt habe, es ist natürlich auch nachhaltig, also im Vergleich zu einem Auto und zu Sprit et cetera. Aber, aber das war

nicht der Hauptgrund. Also das hat, ich sage mal eher so, das war dankenswerterweise der Nebeneffekt dann dabei. [I: Ja, ja]. Genau. Weil ein zweites Auto stand nie zur Debatte, weil aufgrund der ganzen genannten Gründe bist du in Frankfurt mit dem Auto halt nicht wahnsinnig gut dran.“ (02_Gh_w_30-45)

Fast alle Interviewpartner*innen teilen dabei jedoch die Einstellung, dass neben staatlichem auch individuelles Handeln sehr dringend nötig ist, um den voranschreitenden Klimawandel zu bremsen. Sie äußern große Sorge um die Zukunft des Klimas. Manche verbinden diese Sorge direkt mit der Frage, welche Welt sie ihren Kindern hinterlassen werden und welchen Einfluss sie persönlich darauf nehmen können. Eine andere interviewte Person hat die Klimawandelfolgen in der Region und in Europa durch die Tätigkeit bei der Freiwilligen Feuerwehr auf drastische Weise erlebt und sieht darum großen Handlungsbedarf. Für wiederum eine andere Person stehen die Auswirkungen auf die Stadt und deren soziale Folgen im Vordergrund. Fast alle Interviewpartner*innen sehen ihre Mobilität als ein Feld, in dem sie bezüglich ihrer jeweils wahrgenommenen klimawandelbezogenen Problemstellung handlungsfähig sind und dies mit der Lastenradnutzung tun.

„Und wenn ich meinen Kindern etwas Umwelt übrig lassen möchte, muss ich auch was an meinem eigenen Verhalten ändern. Ich habe da auch noch mehr Potential [...]. Ich könnte, warte, ich bin dabei mein Essverhalten zu verändern, aber da war es auf jeden Fall in Sachen Mobilität, dadurch, dass es noch den, den Synergieeffekt mit der Fitness hat, auf jeden Fall das einfachste.“ (06_Fe_m_30-45)

4.1.10. Instrumentelle Motive des Lastenrads gegenüber jenen des privaten Autos

Eine im Zuge dieser Untersuchung angewandte Technik, um die instrumentellen Motive der Lastenradnutzung herauszuarbeiten, ist der Vergleich der instrumentellen Motive des Lastenrads mit jenen des Autos, ÖPNV und klassischen Fahrrads.

Der Vergleich der instrumentellen Motive von Auto und Lastenrad zeigt, dass das private Auto für die Interviewpartner*innen folgende instrumentelle Vorteile gegenüber dem Lastenrad hat: es ist für weite Strecken, vor allem wenn die Ziele dort mit dem ÖPNV schlecht zu erreichen sind, besser geeignet. Es gewährt im Verkehr bei Unfällen größere Sicherheit für die Insass*innen und besitzt bei den meisten Modellen größere Transportkapazitäten. Zudem können transportierte Gegenstände wie beispielsweise Einkäufe oder Schultaschen auch beim Verlassen des Fahrzeugs sicher darin aufbewahrt werden, da es abschließbar ist. Des Weiteren ermöglicht es ein Vorankommen mit mehr Komfort durch den Schutz vor Witterung mit Dach, Heizung und Klimaanlage und geringerer Gefahr bei Glatteis. Hier wurde auch erwähnt, dass dies Auswirkungen auf das Aussehen hat, mit dem Menschen beispielsweise nach dem Pendelweg auf der Arbeit ankommen. Für eine Interviewpartnerin hat das Auto noch den instrumentellen Vorteil, dass darin leichter weitere erwachsene Personen zu transportieren sind und somit sozialer Austausch auf Fahrten einfacher möglich ist.

Die instrumentellen Motive für die Lastenradnutzung gegenüber der Autonutzung ergeben sich zum einen durch die Möglichkeit, urbane Infrastrukturen wie Einbahnstraßen, „Schleichwege“, sowie (fast) alle Infrastrukturen für den Auto-, Fahrrad- und Fußverkehr zu nutzen und damit deutlich direktere Wege fahren zu können. Hinzu kommt die gleichzeitige Unabhängigkeit von Parkplätzen und die Möglichkeit, an im überlasteten städtischen Verkehrssystem entstehenden Staus vorbeizufahren und Start und Ziel direkt zu befahren. Daraus ergeben sich die in Abschnitt 4.1.3 beschriebene Erreichbarkeit und vor allem die sehr wichtige Geschwindigkeit.

„Mit dem Auto fahr ich halt da starke Umwege, stehe im Stau, muss ein Parkplatz suchen. Das ist alles so dermaßen unpraktisch und viel länger. Und die meisten Strecken, die ich dann im Lastenrad erledige, die schaffe ich in einem Drittel der Zeit.“ (05_He_w_30-45)

„Für meinen Hauptzweck das Pendeln ist Autofahren einfach die beschissenste Möglichkeit, weil mein fährt aus Fechenheim raus auf die Hanauer Landstraße und steht da im Stop and Go und zieht das durch und dann Parkplatzsuche. Dann vielleicht auch noch im Halteverbot stehen und sich darüber ärgern, dass man den noch einen Parkticket bekommen hat, also das ist kein Vergleich.“ (06_Fe_m_30-45)

„Und man muss halt keinen Parkplatz suchen [I: Mhm]. Das ist halt einfach ein riesen Punkt für mich. Also für mich sind halt immer die Kinder irgendwie der Stressfaktor. Und wenn du halt zwei müde, weinende Kinder im Auto hast, ja? Und du suchst dann irgendwie noch Ewigkeiten den Parkplatz oder so, ist halt super stressig.“ (07_w_30-45)

Des Weiteren kann mit der Unabhängigkeit von Parkplätzen und eingeschränkter Routenwahl Stress vermieden werden, beispielsweise im Hol- und Bringverkehr an Schulen. Gerade bei dem Transport von Kindern spielt diese Stressreduktion durch den Wegfall der Parkplatzsuche eine große Rolle. Zudem empfinden die Interviewpartner*innen die mit dem Lastenrad fahrbaren Strecken häufig als schöner als Strecken für den Autoverkehr. Ein weiteres instrumentelles Motiv sind für manche Interviewpartner*innen die Kosten des Autofahrens. Neben den hohen Anschaffungs- und Wartungskosten eines Autos sind viele Parkplätze kostenpflichtig und wenn kein offizieller freier Parkplatz gefunden werden kann, besteht die Sorge vor dem Erhalt von Strafzetteln. Eine interviewte Person berichtet auch von der Belastung, die die Unplanbarkeit der Kosten des Autos verursacht hat.

Auch die Bewegung während des Lastenradfahrens wird als Vorteil gegenüber der Autonutzung gewertet, ebenso die Möglichkeit, anderen Menschen direkt zu begegnen, die natürliche Umwelt wahrzunehmen und spontan anzuhalten. Hinzu kommt, dass die Interviewpartner*innen im Gegensatz zum Autofahren bei der Lastenradnutzung kein schlechtes Gewissen haben, da sie sich emissionsfrei, leise und mit deutlich weniger Flächenverbrauch durch die Stadt bewegen können.

„Hm, also deutlich flexibler, viel dynamischer, befreit von schlechtem Gewissen auch, weil man sich so unscheinbar einfügt in irgendwie die Mobilität der Stadt, ne? Ohne zu wissen, ich, ne, blockier jetzt hier oder produziere mit den Stau oder bin für Emissionen und so verantwortlich natürlich. Und dadurch, dass so städtische Fahrten in der Regel ja nicht bedeuten, dass ich 150 Kilo Holzplatten oder irgendwas durch die Gegend fahre, ne, da kommt das Auto einfach gar nicht mehr in Frage. Also es ist wirklich so, dass

für fast alles, was innerstädtisch ist, das Fahrrad genommen wird und wir das Auto auch für uns nur noch rechtfertigen für so Fernfahrten, Langstrecken“ (05_He_w_30-45)

Dennoch sind sich die meisten Interviewpartner*innen der Tatsache bewusst, dass der elektrische Motor Energie, die teils fossil produziert wird, benötigt und die Herstellung des Akkus auch soziale und umwelttechnische Probleme verursacht. Dennoch bewerten sie die Fortbewegung mit dem Lastenrad als klimafreundlich und betonen dies als für sie wichtigen Aspekt gegenüber der Autonutzung. Auch die Sorge, eine andere Person im Straßenverkehr mit dem eigenen Fahrzeug zu verletzen, ist mit dem Lastenrad deutlich geringer als mit dem Auto. Mehrere Interviewpartner*innen berichten zudem davon, dass sie ihr Lastenrad gelegentlich an Freund*innen und Nachbar*innen ausleihen, da es beispielsweise bei Notfällen für den Weg zum Kindergarten und anschließend zur Arztpraxis praktischer als das Auto ist, da an beiden Stationen Zeitverlust durch wegfallende Parkplatzsuche vermieden werden kann. Auch die spontane Mitnahme anderer Kinder wird von einer Interviewpartner*in als einfacher beschrieben als mit einem Auto, da sie dies für sicherer hält als Kinder ohne Kindersitze im Auto mitzunehmen.

4.1.11. Instrumentelle Motive des Lastenrads gegenüber jenen des ÖPNV

Bei dem Vergleich der instrumentellen Motive des Lastenrads gegenüber jenen des ÖPNV werden nur Vorteile des Lastenrads genannt. Es wird vor allem bei den Motiven Erreichbarkeit und Geschwindigkeit als deutlich besser zur Lebensrealität der Interviewpartner*innen passend wahrgenommen als der ÖPNV. Denn die beschriebenen Eigenschaften, direkte Wege zwischen Start und Ziel sowie Zwischenstationen ohne Fragmentierung durch Zwischenwege zu Haltestellen und Umstiege zurücklegen zu können, dabei schneller, ohne Wartezeiten und von Stationen, Abfahrtszeiten und Taktungen unabhängig zu sein, haben großes Gewicht für die Interviewpartner*innen. Sie schätzen zudem die Möglichkeit, im Lastenrad besser Personen und Gegenstände transportieren zu können als im ÖPNV.

„Naja, man ist halt unabhängig, ne? Also gerade am Wochenende, da fährt man bei uns zum Beispiel die K-Bahn dann nur noch jede Stunde, der Bus alle halbe Stunde und ja. Wenn ich zum Beispiel zur Arbeit fahre, dann fahr ich mit der K-Bahn und muss dann am Hauptbahnhof 20 Minuten auf die Straßenbahn warten, weil die nicht alle 10 Minuten fährt, sondern nur alle 20 Minuten. Ja, das ist halt-. Und da ist man mit so einem Fahrrad natürlich unabhängiger. Grad beim Lastenrad, da muss ich nicht überlegen, wie packe ich meine Taschen und wo stecke ich das rein? Sondern ich schmeiß alles vorne rein und gut is, ja? Und ich fahre das im Grunde wie so ein Auto.“ (08_Un_w_60+)

„Hm, ja gut, da ist man halt darauf angewiesen, dass der Bus oder die Bahn halt jetzt auch wirklich fährt. Also es gibt ja teilweise dann auch Ausfälle und es ist natürlich einfach flexibler, weil ich sagen kann, ich fahre jetzt direkt los und muss jetzt nicht irgendwie 10 Minuten warten oder so.“ (07_No_w_30-45)

„Und habe da gemerkt, dass es mir auch, dass es mir in nen anderen Zugang zu Frankfurt als Stadt nochmal verschafft hat, weil ich auch- also mein Lieblingsbeispiel ist tatsächlich von Ginnheim für eine Stunde Spielplatz in den Günthersburgpark. Was ja nun wirklich quer durch die Stadt ist [I: Ja]. Und ich

wäre mit sowohl Auto, weil am Günthersburgpark kannst du nicht parken, als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln länger unterwegs als ich vor Ort gewesen wäre.“ (02_Gh_w_30-45)

Gerade bei den von weiblichen Interviewten beschriebenen komplexen Wegeketten in einem durch Sorge- und Lohnarbeit geprägten Alltag wird diese Flexibilität und Geschwindigkeit geschätzt. Denn die zeitlichen Abläufe im Alltag sind oft genau aufeinander abgestimmt und erfordern Pünktlichkeit und Planbarkeit, was laut ihren Aussagen bei der ÖPNV-Nutzung nicht immer gewährleistet ist. Hinzu kommt das Motiv der individuellen Mobilität, welches geschätzt wird. Es kann unabhängig von anderen entschieden werden, wo, wann und wie gefahren wird, man ist Störungen nicht ohne Handlungsmöglichkeiten ausgeliefert und verfügt über einen eigenen, privaten Raum.

„Also, ich denk so das Gefühl, es ist meins, es ist- das ist hier so mein Raum, den kann man auf dem Lastenrad genauso haben wie im Auto, ja? [I: Okay]. Also im öffentlichen Nahverkehr weiß man ja, also ist man so Teil der (unv.). Im Auto denkst du, hier ist mein Raum, ja? Hier höre ich Musik. Hier bin ich. Und lustigerweise, obwohl das Lastenrad keine Beschränkung hat, ist es aber trotzdem so ein Gefühl, wie das ist jetzt hier meinen Raum. Das ist mein Rad, das ist mein Raum. (01_Db_w_30-45)

Die individuelle Fortbewegung war auch während der Covid-19-Pandemie ein instrumentelles Motiv für die Lastenradnutzung gegenüber der ÖPNV-Nutzung. Zwei Interviewpartner*innen erwähnen zudem, dass sie die Kosten des ÖPNV als für zu hoch empfinden und ihn darum nicht nutzen.

Wie der Inhalt von Tabelle 2 zeigt, wird der ÖPNV aber dennoch von drei Interviewpartner*innen ein bis dreimal pro Woche und von vier Interviewpartner*innen ein bis dreimal im Monat genutzt und auch die in Abschnitt 4.1.2 beschriebene Option, das Lastenrad darin mitzunehmen, genutzt und geschätzt.

4.1.12. Instrumentelle Motive des Lastenrads im gegenüber jenen des klassischen Fahrrads

Bei einem Vergleich der instrumentellen Motive des Lastenrads mit denen des klassischen Fahrrads steht für die meisten Interviewpartner*innen die Einfachheit und Spontanität der Transportmöglichkeiten von Personen und größeren Waren(mengen) wie ein Wocheneinkauf oder die Feuerwehrausrüstung im Vordergrund.

„Das normale Fahrrad, da braucht man nicht drüber reden. Das hat keinen Platz! Wenn du es zu voll lädst, dann kippt es um [...]. Also es hat eigentlich nur Nachteile ((lacht)).“ (03_No_w_30)

„Das klassische Fahrrad, also das- man kann bestimmt auch viele Dinge transportieren, aber es ist halt von der Zuladung die Einfachheit. Also ich meine, ich kann einfach vorne aufklappen und eine Kiste reinstellen oder auch ja Umzugskisten. Bin hier gerade umgezogen mit dem Büro. Da bin ich auch ein paar mal einfach so mit diesem Lastenrad, habe ich (ein Weg) gemacht. Das ist sehr einfach. Das andere ist- dann muss man irgendwie Gurte und irgendwelche Anbauteile mit sich führen. Das geht auch alles, aber es ist halt sehr, sehr einfach.“ (04_Os_m_46-60)

Gerade für Personen, die Kinder mit dem Lastenrad transportieren, ist die Transportoption und damit die Möglichkeit von Wegeketten sowie die Möglichkeit des spontanen Reagierens elementar, sei es für die Mitnahme weiterer Kinder, von Gegenständen der Kinder oder für Wege zu Freizeitaktivitäten. Weder der Transport von Personen noch von größeren Waren(mengen) ist für sie in dieser Einfachheit mit einem klassischen Fahrrad machbar.

„Weil ich so viele sonst sozusagen fragmentierte Mobilitätswege, Transport, Kinder, Einkaufen, in einem Rutsch machen kann, was ich sonst einzeln planen müssen. Habe ich jetzt die Kinder, dann liefere ich sie ab, weil ich habe keinen Platz für den Einkauf. So und mit Kindern hat man halt mit Schulrucksack und anderem Rucksack und noch kleine Basterei und was weiß ich, hat man immer ein Gesögs ohne Ende. Also das ist, da braucht man ein Fahrrad mit fünf Fahrradtaschen sowieso jeden Tag, ne? Und dann haben die noch keinen Platz. Und das ist jetzt, dass ich diese Wege alle, alle so aneinander ketten kann und mir dann nur noch überlege, wann geht welche Fracht rein und welche raus, sodass ich das abstimmen kann und aber so Rundwege planen kann, sozusagen. Ich fahre einmal los, hänge meine ganzen Besorgungen an und bin dann wieder da und habe auf einen Schlag fünf Dinge erledigt, für die ich sonst irgendwie mindestens dreimal Touren starten müsste, ne? [I: Ja]. Oder so. [I: Ja ok]. Genau, das ist einfach nur für mich eine unglaubliche logistische Effizienz im Alltag.“ (05_He_w_30-45)

Hinzu kommt, dass das mit mehreren Kindern mit dem klassischen Fahrrad Unterwegssein bedeutet, dass mindestens eines, insofern es dies kann, mit dem eigenen Fahrrad fahren muss, was im städtischen Verkehr herausfordernd und gefährlich sein kann. Ein instrumentelles Motiv für die Lastenradnutzung ist somit auch die Kontrolle über die Kinder und ihre Sicherheit.

„Also für mich ist es wesentlich praktischer, einfach durch den großen Transportraum und weil ich da einfach meine beiden Kinder rein setzen kann und die da drinne gut transportieren kann. Ähm, wenn ich jetzt nur auf dem Fahrrad wäre, dann wäre es erstmal viel Anstrengung, dann hätte ich vielleicht ein Kind auf dem Kindersitz noch oder die beiden würden separat fahren mit dem Fahrrad und das finde ich halt auch unheimlich stressig [...]. Deshalb ist das Lastenfahrrad einfach praktischer als- die Kinder sind dann handhabbarer, finde ich.“ (07_No_w_30-45)

Des Weiteren stellt der Schutz der transportierten Personen oder Waren vor Witterung ein instrumentelles Motiv dar:

„An einem Tag wie gestern ist es natürlich sau eklig damit durch die Gegend zu fahren, klar. Aber tatsächlich auch im Vergleich zu jetzt nem normalen Fahrrad und das Kind sitzt hinten auf, auf dem Fahrradsitz, weiß ich wenigstens, das bin nur ich dann nass und nicht das Kind auch noch. Also wo du dir dann noch großzügig hinterher, dann auch um weniger kümmern, so von wegen ist, ist sie trocken? Muss ich Klamotten wechseln? Wird die jetzt krank? Sowas. Also da auch einfach Unbeschwertheit irgendwo ein Stück weit.“ (02_Gh_w_30-45)

Aber auch für die interviewten Personen, für die der Kindertransport nicht im Vordergrund steht, würde der Transport ihrer Waren wie Einkäufe, Feuerwehrausrüstung, große Mengen an Post, Musikinstrumente, Nähmaschinen und der Transport der Hunde mit einem klassischen Rad nicht so einfach funktionieren. Hier wäre wiederum der Fahrradanhänger eine Alternative, welcher für die Interviewten wie in Abschnitt 4.1.4 beschrieben jedoch hauptsächlich Nachteile mit sich bringt. Hinzu kommt die Unterstützung des e-Motors, der wie in Abschnitt 4.1.5 beschrieben Komfort bietet und in den Alltag integrierte Fahrten angenehmer macht und manche erst ermöglicht.

Für einen Interviewpartner, der ein Lastenrad ohne Motor nutzt, stellt das Fahren mit dem Lastenrad im Vergleich zum Fahren mit dem klassischen Rad ein genussvolleres „Cruisen“ dar, da er damit langsamer ist. Er schätzt dies jedoch, da er dadurch seine Umwelt besser wahrnimmt. Ein weiteres instrumentelles Motiv, welches manche Interviewpartner*innen ansprechen, ist der Gedanke, dass ein Lastenrad aufgrund seiner Größe weniger schnell gestohlen wird als ein klassisches Rad. Aber gleichzeitig haben andere Interviewte durchaus Sorge vor einem Diebstahl ihres Lastenrads und nutzen es für Fahrten, bei welchen sie es an einem ihrer Wahrnehmung nach unsicheren Ort abstellen müssten, nicht. Nachteile von Lastenrädern gegenüber klassischen Fahrrädern werden in Abschnitt 4.1.12 ausführlicher erläutert, setzen sich aber zusammengefasst aus dem hohen Anschaffungs- und Wartungskosten der Lastenräder, ihrem hohen Gewicht, dem höheren Wartungsaufwand, der Tatsache, dass sie bei einem Defekt, der ihre Funktionalität gänzlich einschränkt, nur mit großem Aufwand oder einer entsprechenden Versicherung zu einer Werkstatt bewegt werden können, eingeschränkteren Abstellmöglichkeiten, je nach Einschätzung größerer Diebstahlgefahr, teils ungeeigneten Infrastrukturen und Unfallgefahr durch Fehleinschätzung der Länge durch Autofahrer*innen zusammen. Je nach Weg wird darum ein klassisches Fahrrad genutzt.

„Oder wenn ich nur für mich unterwegs bin, also wenn ich sagen wir abends noch was trinken gehe oder so. [...] Dann schmeiß ich mich auf mein normales Freizeitfahrrad, weil es einfach leichter und schneller ist“ (01_Db_w_30-45)

4.1.13. Instrumentelle Hindernisse der Lastenradnutzung

Bei der Lastenradnutzung bestehen trotz der zahlreichen genannten Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln auch Nachteile. Hier ist der von den Interviewpartner*innen am häufigsten genannte und als am wichtigsten erachtete instrumentelle Faktor der Anschaffungspreis. Denn dieser liegt zwischen 1.500 bis 3.000 Euro für Lastenräder ohne e-Motor und zwischen 3.000 und über 9.000 Euro für Lastenräder mit e-Motor.

„Also Förderung gab es damals nicht. Aber ich muss sagen, dass es mir echt- also ich hab dreimal überlegt, weil die sind halt massig teuer, ja? Und wenn du überlegst, dass so ein Lastenrad halt irgendwie ähnlich viel kostet wie ein Kleinwagen oder ich hätte sogar zu der Zeit einen Kleinwagen umsonst haben können, weil meine Freundin ins Ausland gegangen ist. Und dann zahlt man irgendwie 5000€ für so 'n Rad? Ja? Also das war für mich eine echte Hürde, wo ich lange darüber nachgedacht hab. Ich konnte mir das leisten. Ich glaube, dass das andere Leute abhält.“ (01_Db_w_30-45)

Die genannten Förderungen der Stadt Frankfurt und des Landes Hessen mildern diesen Faktor leicht ab, insofern Zugriff auf die begehrten Fördermittel erlangt werden kann. Aber dennoch betont fast jede interviewte Person den hohen Anschaffungspreis und die Tatsache, dass Lastenräder damit meist nur von Menschen mit höherem Einkommen erworben werden. Häufig stelle sich für Personen, mit denen die Interviewpartner*innen über diese Thematik sprechen, die Frage, ob sie sich ein Auto oder alternativ ein Lastenrad kaufen wollen und wenn eine

Entscheidung zwischen diesen beiden Transportmitteln getroffen werden muss, da die finanziellen Mittel nicht für beides ausreichen, falle die Wahl häufig auf das Auto.

„Viele wollen halt den Preis wissen. Und wenn sie es dann halt erfahren- also ich glaube das hat 5000€ gekostet und dann nochmal die Versicherung, nochmal irgendwie 700€. Die sind dann halt schockiert über einen Preis und sagen dann, oh wow, okay. Dafür kann man ein Auto kaufen. [I: Ja]. Stimmt auch, dafür könnte man ach ein Auto kaufen. [I: Ein keines]. Ja, ein kleines könnte man dafür kaufen, ja. Und ich glaube, das ist dann halt für viele, eben gerade ja die, die halt finanziell überlegen müssen, kauf ich mir jetzt ein Auto oder ein Lastenfahrrad, dann sind wir wieder bei der Geschichte, dann kauf ich mir doch eher ein Auto.“ (07_No_w_30-45)

Des Weiteren spielt es vor dem Kauf eines Lastenrads eine Rolle, dass es ein in der öffentlichen Wahrnehmung recht neuartiges Verkehrsmittel ist und aufgrund der noch nicht gänzlich stattgefundenen Etablierung und Selbstverständlichkeit der Nutzung für die alltägliche Mobilität Unsicherheiten bezüglich der Nutzungsbedingungen bestehen können. Dadurch sei vor dem Hintergrund des hohen Preises eine gewisse Überwindung nötig, um den Schritt der Anschaffung eines Lastenrads zu gehen.

„Lastenfahrrad bleibt irgendwie Nische, auch wenn man es für alles benutzen kann und jeden Tag damit fahren kann. Auch ich hatte, bis ich mich dazu entschlossen habe, ja auch die Angst, ist das jetzt gerade mal ne Phase? Ist das jetzt mal so, ich würd ganz gern, aber was weiß ich, wie sieht es dann wirklich im Winter aus? [I: Hm] Wie viele Wintertage sind es? Weil man- gefühlt sind es ja irgendwie immer 100 Tage Schnee in Frankfurt und es sind in Wirklichkeit 4. Und ja. Ich glaub den, den Mut, die Summe in so ein Lastenfahrrad zu investieren ist leichter, wenn man weiß, wenn ich es nachher mit einem Tausi Verlust verkaufe, werde ich trotzdem mir noch die Butter leisten können.“ (06_Fe_m_30-45)

Ein weiteres im Interviewmaterial auftauchendes instrumentelles Hindernis ist die Größe und das Gewicht der Lastenräder. Dies trifft weniger für nicht motorisierte Modelle und solche Lastenräder zu, bei welchen der Korb zusammengeklappt werden kann. Die klassischen Modelle, genannt „Long John“, wiegen bei einer Ausstattung mit e-Motor jedoch über 50 Kilogramm und sind ungefähr 2,60 Meter lang. Diese können von ihren Besitzer*innen in der Regel keine Treppen hoch- oder runtergetragen werden, womit ein Abstellen in Kellern oder manchen Hinterhöfen unmöglich wird. Auch in Baustellensituationen mit höheren Absätzen auf der Straßenoberfläche kann es zu Problemen kommen. Hier beschreibt eine Interviewpartnerin, dass sie sich während ihrer Schwangerschaft unter solchen Bedingungen schon in Sackgassen befand. Die Größe des Lastenrads ist vor allem bei nicht auf Lastenräder angepassten Verkehrsinfrastrukturen hinderlich. So berichten die Interviewpartner*innen, dass es häufig auf Radwegen zu eng sei, was jedoch nicht nur für Lastenradfahrende gelte, sondern alle Radfahrenden betreffe. Kombinierte Rad- und Fußverkehrswege nutzen manche Interviewpartner*innen nur ungern aufgrund des geringen verfügbaren Platzes und berichten von Konflikten mit Fußgänger*innen, welche sich durch Lastenräder bedroht fühlen. Hier wurde auch die Sorge geäußert, mit dem Lastenrad eine Bedrohung für selbige darzustellen.

Auch können Lastenräder oftmals nicht gut an für Fahrräder vorgesehenen Abstellbügel angeschlossen werden, da sie zu lang oder zu breit sind. Ein Abstellen im öffentlichen Raum auf schmalen Gehwegen geht häufig mit einer Behinderung von Fußgänger*innen einher und verschärft die Problematik des Abstellens zusätzlich.. Ein weiterer, häufig genannter Punkt sind Drängelgitter vor Bahngleisen. Diese können ein Weiterkommen mit einem Lastenrad verhindern:

„[...] aber dann kam es zu Bahnübergängen, diese Verschränkung, verschränkten [I: Drängelgitter] ja, so heißt das. Und das geht halt wirklich gar nicht! Also das, ne, man kann da ja auch mit einem anderen Fahrrad stehen und denken, ja gut. Dann hebe ich es jetzt drüber. Und da musste ich tatsächlich die Route ändern, weil ich da nicht drüber kam. Also wirklich gar nicht. Und bei einem ging es, dann habe ich sozusagen daneben die Böschung eingeschätzt und den Bewuchs und hab es dann wirklich über die Schienen geschoben und auf der anderen Seite im Gras wieder hoch. Das geht aber nicht an jeder Stelle. Also es gibt da ganz klare räumliche Hindernis, da gibt es kein Durchkommen. Da würde dir auch niemand helfen, der sagt, wir tragen jetzt das Ding rüber. Das kann man ja keinem zumuten, ne? [...] Das ist schon und je nachdem, wie man so, was man für ein Zeitdruck hat und wie die Wegalternative ist, ist das ein echtes Problem.“ (05_He_w_30-45)

Die Größe des Lastenrads kann zudem in großen Menschenansammlungen hinderlich sein. Hier wurde von mehreren Interviewpartner*innen erwähnt, dass sie ihr Lastenrad nicht mit zu einem Weihnachtsmarkt nehmen würden, da es dort sehr unpraktisch sei.

Diebstahlfahrer stellt ein weiteres instrumentelles Hindernis dar. Eine Interviewpartnerin berichtet, dass sie sich erst dann ein Lastenrad gekauft habe, als sie eine abschließbare Abstellmöglichkeit am Wohnort hatte und es nicht mehr im öffentlichen Raum hätte parken müssen. Aber auch für einzelne Wege wird von den meisten Interviewpartner*innen abgewogen, ob am Ziel eine erhöhte Diebstahlfahrer für ihr Lastenrad besteht.

„Für jeden Weg, den ich fahre, überlege ich im Vorfeld, wie kann ich das da sicher anschließen, ohne dass das zerschissen wird, der Sattel weg ist oder was anderes, ne? Und es gibt auch Orte, an denen mach ich den Akku dann raus. Das mach ich jetzt im Stadtteil natürlich nicht, dann nehm ich nur das Display mit. Aber die Sicherheit für dieses teure Gefährt, was ja sehr exponiert ist, ja, das denke ich schon, die denk ich immer mit, weswegen, ich, wenn ich jetzt abends einen Termin irgendwo hier im Bahnhofsviertel hätte, würde ich mir dreimal überlegen, ob ich da mit dem Lastenrad hinfahre und das auf die Kaiserstraße parke oder so, ne? Das würde ich nicht unbedingt machen, weil, selbst wenn das super gut versichert ist, den Nerv, dass das drei Wochen weg ist vielleicht in der Inspektion oder irgendwas erneuert wird, den habe ich nicht, ne?“ (05_He_w_30-45)

Verschleiß und Wartung sind Aspekte, von welchen manche Interviewpartner*innen negativ überrascht waren. Sie berichten von schnellem Verschleiß mancher Teile sowie nicht verfügbaren und teuren Ersatzteilen. Zudem stehen sie vor einem Problem, wenn das Lastenrad eines Tages nicht mehr fahrbar sein sollte und zur Reparatur in eine Fahrradwerkstatt müsste. Wie sie das große, schwere Gefährt dann zur Werkstatt bewegen könnten, ist manchen unklar, andere haben für diesen Fall Versicherungen abgeschlossen. Ein weiteres instrumentelles Hindernis ist die in Abschnitt 4.1.4 ausgeführte Gefahr durch Fehleinschätzung der Lastenradlänge durch Autofahrer*innen.

4.2. Affektive Motive der Lastenradnutzung

Affektive Motive beziehen sich auf den hedonischen Erlebniswert oder die Emotionen, die mit der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel verbunden sind oder durch sie ausgelöst werden (Steg 2005; Hunecke 2015, 17; Hoor 2020). In diesem Abschnitt wird dargelegt, welche Rolle affektive Motive bei der Lastenradnutzung für Lastenradbesitzer*innen spielen.

4.2.1. Vergnügen und Freude

An affektiven Motiven überwiegen Vergnügen und Zufriedenheit. Alle Interviewpartner*innen berichten, dass ihnen viele Fahrten mit dem Lastenrad Vergnügen bereiten. Dieses entsteht für manche durch den Genuss der Bewegung an der frischen Luft, für andere durch die Zeit mit den Kindern, Naturbeobachtungen oder durch das Vorbeifahren an im Stau stehenden Autos.

„Also für mich ist das echt so Qualitätszeit. Ich liebe das echt. Also ich bin da draußen, ich bin unterwegs, ich bewege mich. Ich habe auch oft so eine Box dabei, so eine kleine Musikbox. Dann lassen wir irgendwie Lieder laufen und singen miteinander. Also das finde ich total, total schön! Ich würde mal sagen so in 90 Prozent der Fälle machts mich einfach so glücklich so. Also macht mir mega viel Spaß.“ (01_Db_w_30-45)

Für wiederum andere entstehen Vergnügen und Freude durch die soziale Interaktion, die sich dadurch ergibt, dass das Lastenrad im öffentlichen Raum aufgrund der Aktivitäten des Interviewpartners in sozialen Medien wiedererkannt wird.

Die affektiven Motive sind dabei häufig mit instrumentellen verknüpft oder werden durch sie bedingt. Die mit dem Lastenrad auf Alltagswegen erreichbare Geschwindigkeit, die Praktikabilität durch Transportoptionen und damit Wegeketten sowie durch die Erreichbarkeit, die Zeitsouveränität, die Erweiterung des persönlichen Radius‘, die Bewegung während des Fahrens und die damit erlangte Fitness sowie die Ergonomie und Technik erzeugen Vergnügen und Zufriedenheit.

„Es macht total Spaß. Ich liebe das Ding. Ich fahr auch super gerne darauf, weil das so- ergonomisch ist das gut. Das ist eine durchdachte Technik. Es ist irgendwie dezent, aber praktisch, man hat ein Bremslicht. Das ist schon alles richtig gut. Die Bekannte, die bei Riese Müller arbeitet, wo wir es gekauft haben, die meinte zu mir, ne, Lastenradfahren macht glücklich ((lacht)). Ich dachte so, ja, es kommt nah ran. Das ist einfach, es ist so gut, dass man gar nicht glaubt, warum es das vor 15 Jahren nicht schon gab und das liegt halt nur an der Akkuindustrie, nehme ich an, ne, dass der Schritt jetzt gegangen wurde. Weil Fahrräder, die Lasten transportieren, gab es ja schon, wenn man sich Fotografien von vor 150 Jahren anschaut. Die Menschheit war schon mal schlauer, ne? Das ist schon so simpel wie genial. Man glaubt einfach gar nicht.“ (05_He_w_30-45)

Für manche Interviewpartner*innen besteht eine starke emotionale Verbundenheit zu dem Verkehrsmittel. Von zwei interviewten Personen wurde es sogar als „Freund“ bezeichnet.

„Und mit dem Lastenrad hat man halt diesen Motor. Das heißt, man, ja es ist einfach so ein bisschen wieso ein bisschen Rückenwind. Man muss trotzdem noch strampeln, aber es ist halt nicht mehr unerträglich, sondern es ist wie dein Freund.“ (01_Db_w_30-45)

„Also für mich sozusagen als persönliche Bedeutung ist das einfach eine riesen Erleichterung, weil ich so ungeduldig bin. Und ich hasse es, so Sachen zweimal zu machen oder Wege doppelt oder irgendwie

sowas. Oder allein meine, meine Zeit auf Wegstrecken zu verbringen, die unnötig sind. Also das finde ich ganz schlimm! Und deswegen ist das Lastenrad für mich sozusagen mein bester Freund im Alltag so ((lacht)). Weil es mir so sehr hilft, diese Zufriedenheit herzustellen, dass ich Dinge erledigen kann, für die ich sonst drei Nachmittage irgendwie Päckchen schnüren müsste, was ich wann mal wie organisiere. [I: Hm]. Und das mach ich einfach so in einem Schwung eben mal durch. [I: Ja ok]. Also, ich kann ins Shopping-Center reinfahren, bis vor die Bücherei und so, ne? Also, das ist alles so (unv.). Ja, das stiftet große Zufriedenheit.“ (05_He_w_30-45)

Insbesondere für die berufstätigen Mütter unter den Interviewten, die Sorge- und Lohnarbeit koordinieren müssen, ist das Lastenrad sehr positiv besetzt, da es ihnen eine Art von Mobilität in der Stadt ermöglicht, die kein anderes Verkehrsmittel ermöglichen kann. Hinzu kommt für eine Interviewte, dass sie durch die absolvierte Bewegung auf den zahlreichen Lastenradfahrten im Alltag eine Zufriedenheit über ihre körperliche Betätigung erreicht, für die sie in ihrem Alltag sonst keine Zeit findet. Hier spielt die Multifunktionalität des Lastenrads in Kombination mit der Zeitsouveränität, die es ermöglicht, eine entscheidende Rolle.

Auch Stolz über die eigene Lastenradnutzung erzeugt Vergnügen und Freude und ist ebenfalls mit instrumentellen Motiven verbunden. So werden von einer Interviewpartnerin die Fahrten als besonders genussvoll beschrieben, in welchen das Lastenrad voll beladen ist und durch den Motor dennoch andere Fahrradfahrende überholt werden können.

„I: Und was ist so eine typische Fahrt, bei der Du das Lastenradfahren genießt?

Ich glaube, wenn ich bin das Ding einfach komplett voll ist und ich trotzdem andere Fahrradfahrer überhole. Nicht wegen der anderen Fahrradfahrer, sondern weil ich denke, es ist einfach so praktisch. Ich kann mich da freuen. (unv.) es ist einfach so praktisch.“ (05_He_w_30-45)

Eine andere Interviewpartnerin berichtet von dem guten Gefühl, welches entsteht, wenn sie auf ungläubige Reaktionen beim Einkaufen trifft, wenn sie einen Großeinkauf mit dem Lastenrad erledigt und fremde Personen überrascht sind, dass sie so viele Güter mit einem Fahrrad transportieren kann. Auch eine Fahrt mit dem Lastenrad auf den Feldberg, den höchsten Berg der Region, und erstaunte Reaktionen anderer Fahrradfahrer*innen aufgrund der Abwesenheit eines Motors oder das Winken zu in Autos im Stau stehenden Personen, während die interviewte Person mit dem Lastenrad an ihnen vorbeifährt, zeugen von Freude und Stolz auf die eigene Lastenradnutzung.

Auf die Frage, bei welcher Art von Fahrten das Lastenradfahren besonders genossen wird, reichen die Antworten von Freizeitfahrten bei schönem Wetter und ohne Zeitdruck mit den Kindern über den morgendlichen Schulweg entlang von Grünanlagen mit Naturbeobachtungen und den regelmäßigen Pendelfahrten, die immer wieder Spaß machen, zu Fahrten, bei welchen andere Erwachsene im Lastenrad transportiert werden.

4.2.2. Stress und andere negative Emotionen

Es werden nicht nur positive Emotionen wie Freude mit der Lastenradnutzung assoziiert. Auch Stress spielt eine Rolle. Dieser entsteht für manche Interviewpartner*innen durch die Kinderbetreuung während des Fahrradfahrens im städtischen Verkehr, für andere durch die höhere Unfallgefahr bei nassen oder winterlichen Witterungsbedingungen wie Matsch oder Glätte, durch die Unfallgefahr durch Hindernisse im Straßenraum wie herumliegenden E-Tretrollern oder insgesamt durch Konfliktsituationen im Verkehr.

„Gerade wenn es irgendwie doch mal bitter, bitterkalt ist oder keine Ahnung irgendwie einen Weg vereist ist oder matschig ist und man rutscht dann aus, oder-. Und ähm ja, in der Tat, wenn so ein Stressmoment irgendwie auftaucht wie irgendwie ein Fußgänger, schimpft mich an oder irgendjemand nimmt mir die Vorfahrt oder so. Dann fühlt es sich unschön an.“ (01_Db_w_30-45)

Aber auch die Interaktion mit Fremden über das eigene Lastenrad kann unangenehme affektive Reaktionen hervorrufen. Eine Interviewpartnerin berichtet davon, dass sie es zu Beginn der Zeit ihres Lastenradbesitzes als unangenehm empfunden hat, mit dem Lastenrad aufzufallen. Denn dies sei dadurch geschehen, dass das Verkehrsmittel insbesondere in Vierteln am Stadtrand noch recht neu im Stadtbild gewesen sei und dementsprechend viel Neugier evoziert hätte. Und diese sei meistens mit der Frage nach den Anschaffungskosten eines Lastenrades einhergegangen, was ihr unangenehm war.

Gleichzeitig reduziert das Lastenrad aber auch für alle Interviewpartner*innen Stress. Dies wird wiederholt im Zusammenhang mit den instrumentellen Vorteilen wie Erreichbarkeit und Geschwindigkeit, Sicherheit, Komfort, Gesundheit und Witterungsschutz für die transportierten Personen wie in den vorangegangenen Abschnitten erläutert erwähnt.

4.2.3. Affektive Motive des Lastenrads im Vergleich zu jenen des klassischen Fahrrads und Autos

Im Vergleich zum klassischen Fahrrad verbinden einige Interviewpartner*innen mit dem Lastenrad eher ein Gefühl der Stärke und Sicherheit. Dies entstehe zum einen durch die materielle Form des Lastenrads selbst, jedoch vor allem durch die Interaktion mit Autofahrer*innen im Stadtverkehr. Diese seien rücksichtsvoller und überholten mit mehr Abstand. Für eine interviewte Person, die ein dreirädriges Lastenrad besitzt, spielt hier auch der hohe, aufrechte Sitz auf dem Lastenrad eine Rolle. Durch die dreirädrige Konstruktion kann sie auch beim Anhalten beispielsweise an einer Ampel auf dem Rad sitzen bleiben und genießt diese Position.

Für andere überwiegt im Vergleich der affektiven Motive zwischen Lastenrad und klassischem Fahrrad das Gefühl der geringeren Überwindungsleistung durch den e-Motor. Da sich die

Nutzung des Lastenrads nicht nach Sport anfühlt, sei es entspannter und keine Hürde, als welche sich hingegen das Fahren mit einem klassischen Fahrrad aufgrund der körperlichen Anstrengung anfühlt. Für einen anderen Interviewpartner, der ein Lastenrad ohne elektrischen Motor besitzt, fühlt sich das Fahren damit aus anderen Gründen entspannter an. Er ist mit dem Lastenrad langsamer als mit einem klassischen Fahrrad und genießt die reduzierte Geschwindigkeit, da er so mehr von seiner Umwelt wahrnehmen kann.

Der Vergleich affektiver Motive des Lastenrads mit jenen des Autos wurde nicht konsistent in jedem Interview erfasst, da es einigen Interviewten schwerfiel, diesen Vergleich zu ziehen. Die Aspekte, die sich diesbezüglich dennoch im Interviewmaterial finden, betreffen zum einen die Verfügung über einen privaten Raum. Obwohl Lastenräder für die private Nutzung durch eine offene Konstruktion gekennzeichnet sind, beschreibt eine Interviewpartnerin, dass sich ihr Lastenrad für sie nach einem privaten Raum anfühlt, den sie für sich und ihre transportierten Kinder zur Verfügung hat. Andere Interviewte charakterisieren ihr Auto als Funktionsobjekt, welches kaum mit Emotionen besetzt ist, wohingegen fast alle Interviewten einen starken emotionalen Bezug zu ihren Lastenrädern haben.

4.3. Symbolische Motive der Lastenradnutzung

Die symbolischen Motive der Verkehrsmittelnutzung beschreiben jene mobilitätsbezogenen Aspekte, die stark von sozialen Deutungsprozessen abhängen. Sie können Ausdruck der eigenen Persönlichkeit und der sozialen Stellung, Individualität, Status oder Gruppenzugehörigkeit sein.

4.3.1. Die Lastenradnutzung und das soziale Umfeld

Um ein erstes Verständnis der sozialen Bedeutung der Lastenradnutzung zu erhalten, wurden die Interviewpartner*innen nach dem Lastenradbesitz in ihrem sozialen Umfeld gefragt. Hier zeigt sich ein heterogenes Bild. Manche Interviewpartner*innen waren die erste Person in ihrem Umfeld, welche ein Lastenrad erworben hat, andere wurden durch enge Freund*innen oder soziale Medien zum Kauf inspiriert. Alle berichten davon, dass mittlerweile entweder in ihrer Nachbarschaft, im Kreis der Elternschaft im Kindergarten oder im engeren oder weiteren Freund*innenkreis Lastenräder besessen werden. Dabei führen manche Interviewpartner*innen die hohe Dichte des Lastenradbesitzes in ihrem sozialen Umfeld auf ihren eigenen hohen sozioökonomischen Status oder ihren Lebensstil zurück, welcher im sozialen Umfeld ähnlich ausfällt. Der hohe sozioökonomische Status ermögliche es ihnen und den Personen ihres sozialen Umfelds, gleichzeitig ein Auto und ein Lastenrad zu besitzen. Zudem seien sie teils

Teil einer sozialen Gruppe, für deren Mitglieder es selbstverständlicher sei, ein Lastenrad als Sports Utility Vehicles (SUV) zu besitzen.

Der Lastenradbesitz stellt für die meisten Interviewpartner*innen auch ein verbindendes Moment im sozialen Umfeld dar. Es wird sich darüber ausgetauscht, die Praktikabilität bewertet, sich gemeinsam ehrenamtlich für kostenfreie Lastenradverleihoptionen und die Verkehrswende eingesetzt. Das Lastenrad stellt auch einen Anknüpfungspunkt in der Elternschaft am Kindergarten oder der Schule der Kinder dar. Ein Interviewpartner hat über den Lastenradkauf Zugang zu einer neuen sozialen Gruppe gefunden, welche gemeinsame Ausfahrten mit Lastenrädern in Frankfurt organisiert und sich für eine Verkehrswende einsetzt. Auch in sozialen Medien haben sich für ihn darüber neue Vernetzungen gebildet.

Ein weiterer Schritt, um die soziale Bedeutung des Lastenradbesitzes zu erfassen, erfolgte über die Frage nach Bewertungen der Lastenradnutzung durch jene Personen ihres sozialen Umfelds, welche kein Lastenrad besitzen. Hier berichtet ein Teil der Interviewpartner*innen von viel Neugier, Faszination, Bewunderung und positiven Reaktionen, welche ihnen entgegengebracht würden. Das Lastenrad werde oft zum Probefahren verliehen oder teils vom sozialen Umfeld für Notfälle mitgenutzt und es wurden auch schon Bekannte zu Lastenradkäufen inspiriert. Es gibt jedoch auch viele skeptische Reaktionen. Die konsequente Nutzung des Lastenrads, auch bei unangenehmen Witterungsbedingungen, wurde manchen Interviewpartner*innen von Personen des sozialen Umfelds nicht zugetraut oder ruft verständnislose Reaktionen hervor. Auch erfahren manche von ihnen Skepsis bezüglich des sicheren Umgangs mit dem Verkehrsmittel allgemein und im Straßenverkehr. Ebenso wird von skeptischen Bewertungen berichtet, weil sich ein Alltag ohne Verfügbarkeit eines privaten Autos nicht vorgestellt werden kann. Der Preis der Lastenräder sorgt ebenfalls manchmal für Unverständnis. Eine interviewte Person sah sich zudem mit dem Vorwurf konfrontiert, sie handle verantwortungslos, da sie ihre Kinder mit dem Lastenrad transportiert, wodurch die Kinder einer größeren Gefahr bei potenziellen Unfällen ausgesetzt seien als bei ihrem Transport mit anderen Verkehrsmitteln. Eine andere interviewte Person berichtet von der Wahrnehmung im sozialen Umfeld, dass Lastenräder eine Bedrohung für Zufußgehende darstellen. Eine andere Person erlebt eine Abwertung der Lastenradnutzung als nicht ernstzunehmenden Trend und als etwas Großstädtisches, dem aufgrund eines Trends plötzlich Beliebtheit zugeschrieben wird, obwohl es lange verpönt gewesen sei:

„Ja ja, diese Frankfurter mal wieder. Kommen mit ihren komischen Attitüden. Jetzt kommen sie hier mit Lastenrädern. Früher hat man das benutzt, um wirklich Lasten zu transportieren und da wurde es verpönt eben. Dann wird es auch gerne mal mit den Stoffbeutel verglichen. Früher musste man die benutzen, dann

kamen die Plastikbeutel, jeder wollte Plastiktüten haben und jetzt kommen- kommt diese, diese Generation da wieder mit ihrem Stoffbeutel um die Ecke ((lacht)).“ (03_No_w_30)

Eine andere interviewte Person sieht eine ähnliche Dynamik und vermutet, dass es ein Problem darstellen kann, wenn Lastenräder als „Ökoverkehrsmittel“ wahrgenommen und aufgrund dessen durch das soziale Umfeld negativ besetzt werden:

„Und ich denke, je nach sozialem Status kommt das vielleicht überhaupt nicht in Frage, ja? Dass man jetzt sagt- dass man dann vielleicht von seinen ganzen Freunden, Arbeitskollegen gemobbt wird, weil man jetzt auf so ein Öko-Verkehrsmittel umsteigt ((lacht)) oder so.“ (08_Un_w_60+)

4.3.2. Reaktionen und Bewertungen von Fremden auf die Lastenradnutzung

Um sich die Lastenradnutzung betreffenden sozialen Deutungsprozesse zu nähern, wurden auch Reaktionen und normative Wertungen von den Interviewpartner*innen fremden Personen thematisiert. Großes Interesse und Neugierde auf das Lastenrad sind dabei die häufigsten Reaktionen. Alle Interviewten erleben dies regelmäßig, werden über die Kaufentscheidung, Erfahrungen, Vorteile und ihr jeweiliges Modell angesprochen und lassen auch häufig fremde Personen auf ihrem Lastenrad Probe fahren. Fremde sprechen mit ihnen über ihre eigenen Nutzungsmöglichkeiten wie beispielsweise den Transport von Haustieren und darüber, wie sie das Verkehrsmittel hätten nutzen können, hätte es dieses schon zu einem früheren Zeitpunkt gegeben.

Wie schon in Kapitel 4.2.2 angeschnitten, wird Lastenradnutzer*innen häufig die Frage nach dem Anschaffungspreis gestellt. Eine interviewte Person drückt ihr deutliches Unbehagen diesbezüglich aus, womit zum Ausdruck kommt, dass ihr die Identifikation mit dem symbolischen Motiv des teuren Verkehrsmittels unangenehm ist. Andere Interviewpartner*innen berichten ebenfalls von dieser Frage, jedoch scheint sie ihnen nicht in dem Maße unangenehm zu sein.

Eine Interviewpartnerin erläutert, wie sich die Reaktionen von Fremden über die vergangenen zwei Jahren seit dem Zeitpunkt, an welchem sie ihr Lastenrad erworben hat, verändert haben. Anfangs sei ihr viel Erstaunen und Neugierde entgegengebracht worden, nun sei es für die meisten Menschen normalisiert, diese Art von Verkehrsmitteln zu sehen und sie erhalte eher abwertende Reaktionen, wie beispielsweise das Urteil, Lastenräder seien nur etwas für Menschen, die nicht richtig Fahrradfahren könnten. Auch andere berichten von skeptischen oder ablehnenden Bewertungen durch Fremde. Wie auch in Kapitel 5.3.1 angeschnitten, scheinen manche Personen Lastenräder als etwas Bedrohliches wahrzunehmen. Ein Interviewpartner sieht dies als ein Phänomen, was insbesondere bei politisch konservativ eingestellten Menschen vorkomme.

„es gibt bei bestimmten Leuten so Lastenradabneigung, schon ein paar Mal gehört aus konservativen Kreisen, dass das irgendwie als Bedrohung wahrgenommen wird, vielleicht weil es lautlos, über dieses schnell und lautlos“ (04_Os_m_46-60)

Es kommt auch zu Konfrontationen mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenverkehr, welche das Lastenrad im Zuge dessen negativ bewerten.

„Also diese üblichen Auseinandersetzungen mit anderen Verkehrsteilnehmern, die sich da über irgendwas echauffieren.

I: War das Lastenrad spezifisch oder generell Fahrrad andere Verkehrsteilnehmende Konflikte?

Es war Lastenrad auch schon, weil es, wenn es grösser ist, dann nimmt man ja mehr Platz weg. Da hatte ich schon irgendwelche Diskussion, warum es jetzt eng ist, ja? Ob es jetzt daran liegt, dass hier drei Spuren Autos sind oder mein Lastenrad ((lacht)). Also die Wahrnehmung ist ja so, ja, dass man mit dem Lastenrad viel Platz wegnimmt. Aber der Vergleich zum Automobil ist irgendwie gar nicht hergestellt irgendwie. Was sie im Vergleich an Platz weg.“ (04_Os_m_46-60)

Auch von provokativen, aber humoristischen Reaktionen wird berichtet:

„Es gab auch schonmal so n Proletenauto, was gefragt hat, dann ob ich denn jetzt schneller bin als er, wenn die Ampel wieder grün wird. [...] Also mit runtergelassenem Fenster.“ (02_Gh_w_30-45)

4.3.3. Normative Bewertung von Verkehrsmittelnutzung durch die Interviewten

Über die eigene Verkehrsmittelnutzung sowie die Bewertung der Verkehrsmittelnutzung anderer Personen können Aspekte der eigenen Persönlichkeit und Werte zum Ausdruck kommen (siehe Kapitel 2). Dabei erfolgt häufig eine Einteilung in moralisch höherwertige und minderwertige Verkehrsmittel. Dies findet sich auch in dem für diese Arbeit generierten Interviewmaterial wieder. Am deutlichsten wird das bei Äußerungen gegenüber der Autonutzung, welche von manchen als moralisch minderwertig betrachtet wird. Das ergibt sich zum einen aus der Umweltbelastung und deren Folge für das Klima. Hier werden insbesondere kurze Fahrten mit großen, privaten Autos als verantwortungsloses Handeln gewertet. Zum anderen werden auch die Konsequenzen und gleichzeitig Bedingungen dieser Autonutzung in Form von autogerechter Stadt- und Verkehrsplanung verurteilt. Denn diese schränke die Lebensqualität der in der Stadt lebenden Menschen stark ein, indem sie viele urbanen Flächen ausschließlich für den Autoverkehr reserviere und damit eine für alle sich anders fortbewegenden Individuen feindliche Umgebung schaffe:

das ist auch eine Frage von Lebensqualität, also wenn man einfach mal sich das (unv.) anguckt und vorstellt, es würde jetzt nicht alles voller Autos stehen und das wäre irgendwie- das wär eine viel geilere Stadt ehrlich gesagt ((lacht)). So ist es. Ja, also dieses Moloch teilweise, ja? Also Eschenheimer Turm oder solche absurden, verkehrsgerechten Kreuzungen. (04_Os_m_46-60)

Bei einer Gegenüberstellung von Auto- und Lastenradnutzung wird auch der Kostenfaktor beider Fortbewegungsarten thematisiert. Dabei wird die Selbstverständlichkeit, mit welcher der hohe Preis der automobilen Fortbewegung bezahlt würde, bedauert und postuliert, dass, wenn eine bessere Reflexionsleistung vollzogen werden würde und Menschen von der

gesellschaftlichen Norm der Autonutzung Abstand gewinnen könnten, die Autonutzung eigentlich als unlogisch und die (Lasten-)Fahrradnutzung als rationalste Verkehrsmittelnutzung bewertet werden müsste.

„Ich brauch keine besonderen Felgen an meinem Auto oder an meinem Fahrrad, sondern das ist für mich ein Gebrauchsgegenstand. Ich möchte damit Fahrradfahren und mich von A nach B bewegen. Oder ich reflektiere halt eben dann doch, was ist denn das schnellste Verkehrsmittel? Und nicht, es muss das Auto sein, weil das ist ja mein Auto. Und dafür habe ich lange gespart oder da stotter ich noch lange für ab. (...) Ich glaube, also wenn man, wenn jeder neutral drauf guckt, der ein Auto besitzt und dass, was weiß ich- ich kennen, Menschen, die fahren am Ende des Monats Bahn und am Anfang Auto, weil am Ende des Monats ist das Geld zum Tanken knapp. Und dann muss man den Tank schonen. Wenn man den Leuten klar dieses Gefühl Auto wegnehmen kann und sagen, hier rechne es mal durch! Mein Fahrrad-klar hat das mal viereinhalb tausend Euro gekostet. Dein Auto hat 12 gekostet ((lacht))! Und ich kann es das ganze, ganze, ganzen Monat über fahren, weil ich habe kaum Folgekosten und du kannst am Ende des Monats nicht fahren, weil der Sprit bei 1,90 Euro ist. Wenn man den Leuten das äh ja schmackhafter machen könnte, glaube ich, würde das auch diese, diese Assoziation wegfallen. Weil eigentlich spare ich Geld dadurch, dass ich so ein teures Fahrrad hab.“ (06_m_Fe_30-45)

Dass das Lastenrad als rationalstes Verkehrsmittel für die Bewegung in der Stadt angesehen wird, kommt auch in anderen Interviews zur Sprache. Manche Interviewpartner*innen betonen, dass das Lastenrad für sie ein Gebrauchsgegenstand darstellt, welcher aufgrund der in Kapitel 5.1 aufgeführten instrumentellen Vorteile allen anderen Verkehrsmitteln im urbanen Raum überlegen ist.

„[...] das ist halt, das muss man tatsächlich sehen, es ist ja kein- für mich ist es kein Spaßobjekt. Für mich ist es wirklich, wie sich manche nen Smart holen, der überall noch in irgendeine Lücke reinpasst. Ich verzichte zwar dann auf das, auf das warme, trockene Gefühl, ja. Aber dafür bin ich auch wesentlich, äh kann ich mehr reinladen als in nen Smart.“ (03_No_w_30-45)

„Das ist einfach, es ist so gut, dass man gar nicht glaubt, warum es das vor 15 Jahren nicht schon gab. Und das liegt halt nur an der Akkuindustrie, nehme ich an, ne, dass der Schritt jetzt gegangen wurde. Weil Fahrräder, die Lasten transportieren, gab es ja schon, wenn man sich Fotografien von vor 150 Jahren anschaut. Die Menschheit war schon mal schlauer, ne? Das ist schon so simpel wie genial. Man glaubt es einfach gar nicht.“ (05_He_w_30-45)

Manchen Interviewten ist dabei der Symbolcharakter des Lastenrades wichtiger als anderen. Eine interviewte Person nutzt die Kommunikationsmöglichkeiten der sozialen Medien bewusst, um darzustellen, wie effektiv die alltäglichen Wege damit gestaltet werden können und was auch an ungewöhnlicheren Fahrten möglich ist:

„Also, um zu beweisen, dass man mit dem Lastenfahrrad alles machen kann, war ich damit auch schon auf dem Feldberg oben. Das ist nun mal eben der höchste Berg hier in der Nähe. Ich bin, um zu beweisen, dass es geht, mal den Hunderter gefahren und jetzt zur Fahrraddemo Verkehrswende haben wir die Unterschriften, die gesammelt wurden, ja nach Wiesbaden gefahren über die 66. Da war ich Teil derjenigen, die dann auch so ein Paket sich genommen haben und nach Wiesbaden gefahren haben.“ (06_Fe_m_30-45)

Auch unter (Lasten-)Radfahrenden kann eine Wertehierarchie existieren und Verkehrsmittel können die Position in jener Hierarchie symbolisieren. Ein Interviewpartner unterscheidet zwischen Lastenradfahrenden unter Besitzer*innen von Modellen mit Motor oder ohne und

Modellen mit Verdeck über der Transportbox oder ohne. Seine Äußerung lässt vermuten, dass er sich über seine Lastenradnutzung als sportlicher, widerstands- und durchhaltefähiger versteht als Nutzer*innen der motorisierten Lastenräder mit Verdeck und dass sein Lastenrad damit auch eine höhere Position in der Wertehierarchie symbolisiert:

„Wie gesagt, ich bin keine Nordend-Mutti, ich habe keinen, kein Verdeck für mein Kind, sondern das hat halt eben Skianzug und Skibrille an.“ (06_Fe_m_30-45)

Eine andere Person wertet andere Lastenradbesitzer*innen eines teureren Modells als ihr eigenes ab, da sie unnötigerweise diese hohen Anschaffungskosten bezahlt hätten. Ihre Lastenradnutzung symbolisiert somit in ihrem Verständnis eine kluge Kaufentscheidung und eine höhere Position in der Wertehierarchie:

„Ich finde es auch in Frankfurt krass, es gibt mit Abstand die meisten Urban Arrows. [I: Ja]. Es gibt ein paar, also diese, diese Baboo-Dinger, die mit dem Holzkisten gibt es noch und wenige Riese Müller. Das ist ja so dieser High End-Hersteller. [...]. Da denke ich mir immer, ihr seid so blöd, völlig umsonst 2000 Euro mehr ausgegeben.“ (02_Gh_w_30-45)

4.3.4. Stereotype Lastenradnutzer*innen und Selbstreferenz

Um sich den sozialen Deutungsprozesse bezüglich der Lastenradnutzung zu nähern, wurde zudem die Existenz und Ausführung eines stereotypen Bilds von Lastenradnutzer*innen erfragt. Alle Interviewpartner*innen haben ein ähnliches Bild einer stereotypen lastenradfahrenden Person. Für manche von ihnen existieren Personen, die diesem entsprechen tatsächlich, andere widersprechen. Für sie gibt es unter den Lastenradfahrenden, die sie kennen und sehen, keine erkennbaren Muster und sie sehen die Gruppe der Lastenradnutzer*innen als sehr heterogen an. Der am häufigsten genannte Stereotyp ist die „Nordend Lastenradmutter“. Es handelt sich um eine weibliche Person mit Kind oder Kindern, die in einem innenstadtnahen Viertel mit teurem Wohnraum lebt. Weitere Merkmale des Stereotyps sind, dass es eine Person mit hohem Bildungsabschluss und höherem Einkommen ist, sodass der Anschaffungspreis des Lastenrads ohne Abwägung, ob zusätzlich auch der Besitz eines (teuren) Autos finanziell möglich ist, bezahlt werden kann.

„Ja, ja, ja. Das sind sicher die besser Ausgebildeten mit guten Jobs, die Geld verdienen, in der Innenstadt lebenden, jungen hippen Eltern. Ja, das ist so der typische, also die Nordend-Mutti. So, das ist die typische Lastenradnutzerin. [I: Ja, okay]. Die sich dann quasi auf die Fahne schreibt, auch ein bisschen umweltbewusst zu sein, äh ja. Die aber vielleicht noch den SUV auch in der Garage stehen hat ((lacht)).“ (07_No_w_30-45)

Zudem spezifizieren manche Interviewte zusätzlich, dass die politische Ausrichtung des lastenradfahrenden Stereotyps eher grün und es jung bis mittleren Alters ist sowie einen sportlichen Körper, weiße Hautfarbe und deutsche Staatsbürgerschaft besitzt.

„auf jeden Fall in der Familie mit zwei kleinen Kindern, ein bis zwei. In bestimmten Stadtteilen ((lacht)). So wie Bockenheim, Bornheim, Nordend, Sachsenhausen. Familien sind mit einem urdeutschen Hintergrund ohne Migrationshintergrund. Diese Familien sind eher grün angehaucht, sind eher Akademiker und sind eher Besserverdiener. Eher Frauen, jung, zwischen 30 und 45, weiß“ (01_Db_w_30-45)

Das Merkmal der lastenradfahrenden Mutter entstehe dadurch, dass in den Familien eine klassische Rollenverteilung bestehe und die Mütter in Teilzeit und Väter in Vollzeit erwerbstätig seien. Die Meinung, ob die stereotype Person ein privates Auto im Stil eines SUV besitze und nutze, gehen dabei auseinander.

Einige Interviewpartner*innen wurden gefragt, was ihre Lastenradnutzung über sie selbst ausdrückt. Während manche sich genau als Bestätigung des Stereotyps sehen, aber dies bedauern und sich dafür engagieren, die Lastenradnutzung für mehr Menschen mit unterschiedlicheren sozioökonomischen Hintergründen zugänglich zu machen, versuchen andere bewusst, sich davon abzugrenzen und das Bild der Lastenradbesitzer*innen zu diversifizieren.

„I: was denkst du denn drückt das Lastenrad über dich aus? Welches Bild gibst du als Lastenradfahrer ab?

B: Ich versuche da immer wieder, aus diesem ((lacht)) Hippie rauszukommen. Nein, ähm wie formuliere ich das? Also ich pass nicht da komplett rein. Also A bin ich zu schwer und nicht sportlich genug. (6) Und ich versuche ja, anders zu wirken oder einfach ein anderes Muster oder ein anderes Beispiel abzugeben. [...] Als dieses Stereotyp. Wie gesagt, ich bin keine Nordend-Mutti, ich habe keinen, kein Verdeck für mein Kind, sondern das hat halt eben Skianzug und Skibrille an“ (06_Fe_m_30-45)

4.3.5. Gruppenzugehörigkeit der Lastenradnutzer*innen

Die interviewten Lastenradnutzer*innen berichten einhellig, dass sie nicht wie beim Auto- oder klassischen Fahrradfahren ohne voneinander Notiz zu nehmen anonym an anderen fremden Lastenradfahrer*innen vorbeifahren, sondern dass sie diese bemerken, sich ihre Lastenräder ansehen, sich manchmal auch grüßen oder miteinander ins Gespräch kommen. Insbesondere, wenn andere Personen dasselbe Modell wie die Interviewten fahren, wird ihnen besondere Aufmerksamkeit zuteil. Dann werden sie von manchen Interviewpartner*innen genau betrachtet, von anderen begrüßt oder sich über das Modell ausgetauscht. Auch werden jene Lastenradfahrer*innen, zu welchen eine weitere soziale Verbindung besteht, deutlicher bemerkt, beispielsweise die Elternschaft im Kindergarten oder in der Schule.

„Joa, man nimmt schon Notiz und man kennt dann auch so, also vor allen Dingen, wenn man zum Beispiel die Strecke zur Schule fährt. Dann weiß man auch schon so, welche Mutter oder welcher Vater dann auch n Lastenrad hat und ähm ja, aber das ist jetzt nicht irgendwie eine eingeschworene Gemeinde oder irgendwie so was.“ (07_No_w_30-45)

„Aber wie gesagt, ich kann nur bestätigen [...] wieviel ich tatsächlich diese anderen Urban Arrow-Fahrer oder Lastenradfahrer beobachte. Also wenn ich die sehe, dann gucke ich sie mir schon an. [...] Also und wenn es nur im Vorbeifahren so drei, vier Sekunden sind. Aber ich gucke die viel bewusster an als andere Fahrradfahrer definitiv, ja.“ (02_Gh_w_30-45)

Die Reaktionen bei Begegnungen mit anderen Lastenradfahrer*innen variieren zwar leicht, aber es lässt sich erkennen, dass ein Gemeinschaftsgefühl innerhalb der Gruppe der Lastenradbesitzer*innen in der Stadt besteht und das Lastenrad ein Symbol für die Zugehörigkeit zu dieser Gruppe darstellt.

„Das ist, hat zwei-. Es ist einmal dieses hey, so Buddy, jo, wir sind eine Szene, cool. Aber man nickt jetzt nicht allen so wohlwollend zu. Ich selber scanne alle Lastenräder, weil ich das interessant finde, welche Modelle so am Start sind, ne? Und ist das aber schon eher so ((lacht)), dass die, die halt die selbe Marke fahren, die sich dann so ganz freundlich sozusagen kommen. So, ach, ihr habt ja dasselbe! Seid ihr auch so zufrieden? So das ist schon, ich glaube, so wie Bullifahrer auf der Autobahn sich zunicken und so, ne? I: So ein bisschen Gemeinschaftsgefühl.

Genau, es ist ein Gemeinschaftsgefühl und das ist äh- das liegt einfach in der Anzahl der Dinge begründet, ne? Also ich weiß ja nicht wieviel unseres Modells in Frankfurt vielleicht unterwegs sind. Lass es 10 sein. Also es sind bestimmt nicht ziemlich viele. Und so genau, hat das schon natürlich was Lustiges.“ (05_He_w_30-45)

Leicht davon abweichend verhält sich eine interviewte Person, die auch alle Lastenradfahrer*innen, aber auch alle anderen fahrradfahrenden Menschen grüßt, da ihr die Kommunikation der Gruppenzugehörigkeit wichtig ist:

„Also ich grüße. Ich grüße auch andere Radfahrer, ja? Ja, manche gucken komisch. Aber ich finde irgendwie, man sollte auch irgendwie so signalisieren, dass man zusammengehört.“ (08_Un_w_60+)

4.3.6. Lastenradnutzung als Status- und Distinktionssymbol

Wie in Kapitel 2 dargestellt, können Motive für Verkehrsmittelbesitz und -nutzung auch mit Status- und Distinktionssymbolen in Verbindung stehen. Die wichtigste im Interviewmaterial vorkommende symbolische Zuschreibung zu Lastenrädern ist jene des hochpreisigen Objekts und damit verbunden die Möglichkeit der Lastenradbesitzer*innen, sich dieses leisten zu können. Die hohen Anschaffungskosten und die damit verbundene Exklusionswirkung wird von den meisten Interviewpartner*innen selbst thematisiert.

„Aber man muss halt auch sagen, ich finde, das ist auch so ein bisschen so ne finanzielle Frage. Also, die, die sich entscheiden müssen, nehme ich jetzt das Lastenfahrrad oder kaufe ich mir ein Auto, die kaufen sich eher ein Auto als ein Lastenfahrrad. Also wir sind ja relativ gut ausgebildet, so wir haben beide einen Hochschulabschluss, mein Mann verdient gut Geld und da war das einfach kein Problem für uns, jetzt quasi zusätzlich das Lastenfahrrad noch zum Auto zu kaufen. Und so ein nice to have. Wobei das ja jetzt eigentlich mehr genutzt wird als das Auto. Aber ja, deshalb sehe ich das schon, dass das halt auch eine finanzielle Frage ist und abhängig vom sozialen Status, wer sich das leisten kann und wer nicht.“ (07_No_w_30-45)

„Die sind so teuer. Und ich weiß nicht, woran das liegt, aber das ist Wahnsinn, ja? Also man kann so für so ein Riese und Müller Rad irgendwie 7000€ ausgeben, ja? [I: Hm]. Und das als oft Ergänzung zum Auto!“ (01_Db_w_30-45)

Für den Besitz eines so teuren Verkehrsmittels wird Interviewpartner*innen bei sozialen Interaktionen manchmal Bewunderung entgegengebracht:

„Oh, die sind teuer, ne? Aber die sind toll!“ Auch schon gehört. „Ich würd mir das ja holen, aber ach, da müsst ihr aber gut zur Seite gelegt haben“ und so. Also, das stimmt schon. [...] Ich möchte gar nicht darüber nachdenken, wieviel Geld da drin gesteckt hat. Es hat das Konto ein bisschen geleert, ja.“ (03_No_w_30)

Diese Assoziation kann aber auch unangenehm sein. So berichtet eine interviewte Person, dass die Resonanz hinsichtlich des hohen Anschaffungspreises insbesondere zum Beginn der Zeit ihres Lastenradbesitzes für sie Unbehagen ausgelöst hat. Der hohe Preis trägt somit zu dem symbolischen Wert des Lastenrads als ein Verkehrsmittel für Besserverdienende bei. Dies wird insbesondere im Vergleich zur symbolischen Bedeutung des klassischen Fahrrads deutlich, welches in der Regel nur ein Bruchteil des Preises kostet und in der Regel nicht mit der Bedeutung eines hochpreisigen Objekts, was man sich leisten können muss, besetzt ist:

„Ich hab aber bei Fahrradfahren so das Gefühl, viele Menschen denken, Fahrradfahren ist was für Arme, also kommt schon nicht infrage, weil es einfach-

I: Diese Konnotation hat.

Ja, genau also, ich kann es mir leisten, Auto zu haben. Wieso soll ich denn Fahrrad fahren? Und das Interessante ist beim Lastenrad, ist es ja irgendwie anders, ja? Da hast du mehr so, schaut mal, ich kann mir leisten, ein Lastenrad zu fahren. (01_Db_w_30-45)

Auch gegenüber dem Fahrradanhänger schneide das Lastenrad aufgrund seiner symbolischen Bedeutung als Verkehrsmittel für Besserverdienende besser ab, was ein Grund für den Kauf eines Lastenrades und gegen den eines Fahrradanhängers sein könnte, schätzt eine interviewte Person. Insgesamt vermuten die meisten Interviewpartner*innen, dass der Lastenradbesitz für andere Menschen als Statussymbol fungieren kann. Allerdings spricht keine der interviewten Personen aus, dass das Symbol des hochpreisigen Objekts und seine Ausstrahlung auf den Status der Besitzer*innen als wohlhabend für sie selbst ein relevantes Motiv für den Lastenradkauf war.

Es finden sich jedoch Hinweise darauf, dass das Lastenrad als Distinktionssymbol durchaus eine Rolle spielt. Innerhalb der Gruppe der Lastenradnutzer*innen ist es, wie schon in Abschnitt 5.3.3 erläutert, für manche Interviewpartner*innen von Relevanz, sich von der Nutzung von Lastenrädern mit e-Motor und auch von Modellen mit Verdeck abzugrenzen, um die eigene Sportlichkeit und Widerstandsfähigkeit zu unterstreichen. Eine andere interviewte Person äußert bedauernd, dass es bei dem von ihr ausgewählten Lastenradmodell von Herstellerseite keine Individualisierungsoption über Farben gibt, da sie sich daran stört, dass deren Modelle in Frankfurt schon stark verbreitet sind. Beides zeigt einen Wunsch nach Distinktion innerhalb der Gruppe der Lastenradnutzer*innen. Eine andere Interviewpartnerin beschreibt, dass sie ebenfalls feststellt, dass sich Lastenradbesitzer*innen bemühen, ihr Fahrrad zu individualisieren.

Auch hinsichtlich einer äußerlichen Erscheinung bietet Lastenradnutzung Distinktionsoptionen. So drückt eine Interviewpartnerin aus, dass einer der Entscheidungsfaktoren für ein Lastenrad und gegen einen Fahrradanhänger in dem „Stylefaktor“ (02_Gh_w_30-45) bestand, denn dieses sei angesagter als ein Fahrradanhänger. Auch an anderer Stelle kommt zur Sprache, dass Lastenradnutzung ein Symbol urbaner Populärkultur sein kann und damit beispielsweise ausgedrückt wird, dass Personen „hip“ (ebd.) und „outdoorsy“ (ebd.) sind. Dies stehe im Zusammenhang mit einem Lebensstil, nach welchem es eine angesehene Leistung ist, sich autofrei fortzubewegen, gesund zu ernähren, sportlich zu betätigen und sich um sich selbst zu kümmern:

„Aber es ist mehr so, dass man so- dass viele Interesse suggerieren. Also im Sinne von ja, es wäre schon irgendwie cool und wenn ich dich immer damit sehe. Also es ist vielleicht wird es schon auch zu so einer Art Symbol oder Statussymbol was, was auch irgendwo ähm, ja, erstrebenswert wirkt. Weil es halt auch so ein bisschen für, glaube ich schon natürlich gesunden Lifestyle steht. Einfach halt nicht zum Auto zu greifen, viel draußen zu sein. Weiß ich nicht, ob das dann eben beeinflusst auch dass auf einmal so viele kommen.“ (02_Gh_w_30-45)

Dabei erlebt eine interviewte Person Reaktionen von älteren, nicht in einer Großstadt lebenden Menschen auch als Bestätigung der symbolischen Bedeutung des Lastenradfahrens als Trend, der von den Nachhaltigkeitszielen einer jüngeren, urbanen Generation angestoßen ist:

„Ja ja, diese Frankfurter mal wieder. Kommen mit ihren komischen Attitüden. Jetzt kommen sie hier mit Lastenrädern. Früher hat man das benutzt, um wirklich Lasten zu transportieren und da wurde es verpönt eben. Dann wird es auch gerne mal mit den Stoffbeutel verglichen. Früher musste man die benutzen, dann kamen die Plastikbeutel, jeder wollte Plastiktüten haben und jetzt kommen- kommt diese, diese Generation da wieder mit ihrem Stoffbeutel um die Ecke, also ((lacht)).“ (03_No_w_30)

Zudem kann Lastenradbesitz laut manchen Interviewpartner*innen auch ein bestimmtes Konsumverhalten symbolisieren, was mit dem Kauf biologisch produzierter, nachhaltiger, aber auch hochpreisiger Produkte einhergeht.

„Ja, sicherlich kann das ein Lifestyleprodukt, also ist bestimmt auch ein Lifestyleprodukt, ja? Aber ich- ja also gut, ist eigentlich ein positiver Lifestyleeffekt. Weil ist ja jetzt nicht irgendwie, also ist ja nicht schädlich für irgendwas, dass man zu einer Alnatura fährt, sich vielleicht bewusst ernährt und aufs Auto verzichtet.“ (04_Os_m_46-60)

„Es sind tatsächlich die Leute, die halt ein bisschen mehr Geld haben, die sich das leisten können, die auch im Bioladen, die man da auch treffen würde, ja. Es ist wirklich so.“ (07_No_w_30-45)

Eine weitere interviewte Person sieht die Tatsache, dass Lastenradnutzung als Symbol eines bestimmten Konsumverhaltens und Lebensstils gesehen werden kann, dadurch bestätigt, dass diese Verkehrsmittelnutzung kontrovers und oft hämisch diskutiert werde.

„Für mich ist es ultra, ultra praktisch, aber ich bin mir des Symbolbildes eines Lastenrades im öffentlichen Raum auch bewusst so. Ändert jetzt nichts daran, aber das muss man glaub ich schon zur Kenntnis nehmen. Siehe gehässige Kommentare und dieses Maul zerreißen und so weiter. Aber, was war deine Frage?

I: [...] ob du denkst, dass es so gesehen wird als Symbol für nachhaltigen Lebensstil?

Auf jeden Fall. Ich glaube schon, dass es im Moment- also, wenn man selbst ja Karikaturen sieht oder anderes. Da werden gerne Lastenräder gezeichnet, ja.“ (05_He_w_30-45)

Die Zuschreibung zu dem Lastenrad als Symbol für Nachhaltigkeit werde auch bewusst so produziert, empfindet eine interviewte Person. Die Förderung durch die Stadt Frankfurt und das Land Hessen sei mit dieser Argumentation verbunden und habe dadurch zur Folge, dass auch Personen, bei welchen sie keinen Bedarf an Lastenrädern sieht, sich ein solches kaufen.

„Ich würde schon sagen, dass dieser Stempel zu recht ist [...]. Es wird ja aber auch so verkauft, muss man zugeben. Es wird ja auch- selbst Leute, die sich- die eigentlich ein Fahrrad haben und sagen, eigentlich würde ich das auch alles ohne kriegen, aber wenn mir der, der, die Stadt sagt, ich gebe euch 1000€, weil das ist so nachhaltig, wenn wir mit dem Fahrrad fährt. Obwohl das ein E-Motor hat, was ich halt gar nicht nachhaltig finde! Ja, dann freuen sich die Leute und kaufen sich halt ein Lastenrad. Also, ja. Es wird halt als nachhaltig verkauft ((lacht)).“ (03_No_w_30)

4.3.7. Ausdruck persönlicher Werte über die Lastenradnutzung

Laut dem in dieser Arbeit verwendeten Modell des materiellen Besitzes können über Verkehrsmittelbesitz und -nutzung auch persönliche Identität und Werte zum Ausdruck gebracht werden. Hinsichtlich dieser symbolischen Dimension wurde in dieser Untersuchung ein Fokus auf den Wert Nachhaltigkeit gelegt, es finden sich jedoch auch weitere Aspekte persönlicher Identität im generierten Material.

Wie in Kapitel 4.1.9 aufgeführt, spielt das Thema Klimaschutz und Nachhaltigkeit für die meisten Interviewpartner*innen eher keine kaufentscheidende Rolle. Die Möglichkeit, sich mit dem Lastenrad im Vergleich zum Auto ohne oder mit nur wenig Kraftstoffverbrauch fortzubewegen, wenig Fläche in der Stadt zu benötigen und dabei keinen Lärm und keine Abgasbelastung zu erzeugen und ein in der Herstellung weniger Ressourcen benötigendes Verkehrsmittel zu nutzen, entspricht jedoch ihren Überzeugungen, dass neben staatlichem auch individuelles Handeln dringend nötig ist, um den voranschreitenden Klimawandel zu bremsen und einen für die kommenden Generationen lebenswerten Planeten zu hinterlassen.

„Ansonsten heißt nachhaltig für mich auch, dass ich sage, ich glaube grundsätzlich hat es auch viel, viel weniger Verschleiß in als, als ein Auto. [...] ich erhoffe mir, ich habs jetzt knappes Jahr, dass es dann auch nicht, dass man sich- weil ich kann mir nicht vorstellen, bei (unv.) kauf ich mir in 3 Jahren ein neues, so wie ich mir jetzt einen neuen Rucksack kaufen würde, weil mir der Style nicht mehr so gefällt. Ich hoffe, dass das so ein bisschen persistierender irgendwo ist. Das heißt, dass es nicht ein Produkt ist, was man halt dann schnell wieder los wird, sondern wirklich lange Zeit nutzt, ja. [...]. Das heißt, dass ist für uns nachhaltig. Und genau, in dem Moment, wo du es halt nicht so oft erneuern musst halt auch [...] generell weniger Umweltbelastung durch die ganze Produktion. Also auch (unv.) natürlich nicht so, so eine krasse CO2-Belastung für ein Fahrrad herzustellen wie bei den Autos.“ (02_Gh_w_30-45)

Das Thema nachhaltige Mobilität und Engagement für die Mobilitätswende spielt dabei für viele eine große Rolle. Sechs der acht Interviewpartner*innen engagieren sich regelmäßig

aktivistisch für eine Mobilitätswende, was für sie teils auch ein Ausdruck ihrer politischen Haltung ist.

„I: Hast du auch schonmal an so einer aktivistischen Aktion, Fahrt teilgenommen? Sowa wie Sternfahrt oder-

B: Ja, natürlich! Dauernd ((lacht)). [...] Also äh, das, das würde mir schwerfallen, da nicht mitzufahren muss ich sagen. Also, äh, immer, also wenn so was ist. [...]

Das war ja so mit dem Umwelt-Klimadings, dass ich einfach denke, das brauche ich nicht in einer Großstadt, dass ich da jetzt noch irgendwie haufenweise CO2 produziere oder irgendwelche äh, irgendwelchen Gestank oder Krach oder irgendwas, ja? Das ist schon eine politische Einstellung, ne?“ (08_Un_w_60+)

Manche begreifen das Lastenrad als Symbol der Mobilitätswende oder als Symbol für erste Mobilitätsveränderungen im noch immer von automobilen Strukturen dominierten Verkehrssystem.

„Und da hat das Lastenrad einfach eine ganz andere physische Präsenz im Stadtraum, dass ich damit viel selbstbewusster mitten auf der Straße fahr, was ich, ich persönlich, mit einem normalen Fahrrad auch mache, aber die Raumfülle ist schon noch eine andere und demonstriert auch ein Stück weit diese Mobilitätswende, die ich dann auch gerne einfach so sozusagen selbstbewusst in die Straße trage.“ (05_He_w_30-45)

Über die Nutzung ihres Lastenrads und die damit verbundene Inanspruchnahme von Verkehrsfläche können Personen also ihre persönlichen Werte bezüglich der Mobilitätswende und auch bezüglich Nachhaltigkeit zum Ausdruck bringen.

Des Weiteren kommen über die Charakterisierung der Rationalität der Lastenradnutzung in manchen Interviews auch Persönlichkeitsaspekte der Interviewpartner*innen zur Sprache. Für eine Interviewpartnerin stellt das Lastenrad die Erfüllung ihres Geschwindigkeitsbedürfnisses dar, womit es nach ihrem eigenen Verständnis zu ihrer Charaktereigenschaft des Pragmatismus passt:

„Ich komme überall hin. Und ich habe halt- ich bin wirklich ein pragmatischer Mensch und das erfüllt mein „Schnell“ ((lacht)).“ (03_No_w_30)

Für eine andere Person ist ein rationaler Umgang mit Zeit ein persönlicher Imperativ und das Lastenrad stellt ein Vehikel dar, was diesen Imperativ ausdrückt.

„Da latsche ich hin, das ist jetzt was Persönliches, was ich auch eher irgendwie nervig finde, irgendwohin zu laufen, wieder zu warten, wieder zu laufen. Das sind diese fragmentierten Transportwege. Wie an Flughäfen, grausam. Und das Fahrrad, das ist also von zu Hause benutzbar bis zum Zielpunkt und zurück. Und da ist keine, sind keine sozusagen ungenutzten Zeitelemente drin. Die machen mich verrückt. Und das macht das so sehr effektiv, ne?“ (05_Fe_w_30-45)

5. Abschließende Ergebnisdarstellung und Diskussion

Diese Arbeit generiert vertieftes Verständnis über Möglichkeiten der Befriedigung menschlicher Mobilitätsbedürfnisse, die abseits der privaten Autonutzung liegen. Da das Lastenrad im urbanen Raum in den vergangenen Jahren an Popularität gewonnen hat und sich immer mehr Menschen vorstellen können, in Zukunft ein solches zu erwerben (Sinus 2021), analysiert diese Arbeit entscheidende Motive der privaten Lastenradnutzung. Dafür wurde eine Rekonstruktion der Bedeutungen und Interpretationsmuster, die Lastenradnutzer*innen dem Verkehrsmittel zuschreiben, erarbeitet. Dies erfolgte mit dem Ansatz nach Steg (2005), nach welchem instrumentelle, affektive und symbolische Motive untersucht werden. Dabei wurde der übergeordneten Frage nachgegangen, welche Bedeutung die private Lastenradnutzung für Nutzer*innen hat. Ihre Beantwortung erfolgt über folgende Teilfragen: Welche instrumentellen, affektiven und symbolischen Motive gibt es bei der Lastenradnutzung? Wie bewerten Lastenradnutzer*innen die instrumentellen und affektiven Motive der Lastenradnutzung im Vergleich zur Auto-, ÖPNV und klassischen Fahrradnutzung? Und inwiefern spielen gegenderte Rollenverteilungen hinsichtlich der instrumentellen Motive eine Rolle?

Im Folgenden werden die Ergebnisse entlang der Teilfragen erörtert, bewertet und vor dem Hintergrund des Forschungsstandes diskutiert.

5.1. Individuelle, kurzfristige und kollektive, längerfristige instrumentelle Motive

Wie in Kapitel 2 erläutert, umfassen instrumentelle Motive bei der Verkehrsmittelnutzung die Nutzenaspekte, die ein Verkehrsmittel zur Erfüllung individueller Transportbedürfnisse bietet. Sie können in individuelle, eher kurzfristige Motive und in kollektive und eher längerfristige Motive unterteilt werden (Anable und Gatersleben 2005; Steg 2005; Busch-Geertsema und Lanzendorf 2015; Hunecke 2015; Dorner und Berger 2020). An individuellen, eher kurzfristigen Motiven wurden in dieser Untersuchung Transportoptionen, Erreichbarkeit und Geschwindigkeit sowie Schutz vor Witterung identifiziert. An kollektiven und eher längerfristigen instrumentellen Motiven ergeben sich soziale Interaktion, Klimaschutz und Gesundheit.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass sich die Bewertung der individuellen, eher kurzfristigen instrumentellen Motive entlang des Merkmals gegenderten Versorgungspraktiken gruppiert. Denn welche instrumentellen Motive von besonderer Bedeutung für die Interviewpartner*innen sind, hängt bei den in dieser Arbeit untersuchten Fällen von gegenderten Versorgungspraktiken ab. Für Personen, welche gleichzeitig für die Sorgearbeit in Familien und für Lohnarbeit zuständig sind, stehen die instrumentellen Motive Transportoptionen, Erreichbarkeit, Geschwindigkeit, Komfort, Witterung und Sicherheit im

Vordergrund. Im Fall dieser Untersuchung sind dies ausschließlich Personen, die sich dem weiblichen Geschlecht zuordnen. Die Möglichkeit, mit dem Lastenrad komplexe Wegeketten zu bewältigen, dabei Start- und Zielpunkt sowie alle Zwischenstationen direkt zu befahren und bei Bedarf Kinder sowie Gegenstände vor Witterung geschützt zu transportieren, stellen die Motive Erreichbarkeit und Transportoptionen dar. Das Motiv der Geschwindigkeit wird durch die Eigenschaften des Lastenrads, womit seine Nutzer*innen zeitlich souverän und schnell unterwegs sein können, ohne Zeit bei der Parkplatzsuche für ein Auto, durch Fußwege zu ÖPNV-Haltestellen oder Wartezeiten zu verlieren, erfüllt. Dabei ist das Fahren durch den bei vielen Lastenrädern vorhandenen e-Motor komfortabel, da keine starke körperliche Anstrengung für das Vorankommen nötig ist. Hinzu kommt der Aspekt der Sicherheit, denn im Vergleich zu einem klassischen Fahrrad mit Fahrradanhänger oder Kindersitz auf dem Rad fühlen sich die Interviewpartnerinnen im Straßenverkehr mit einem Lastenrad deutlich sicherer. Hinzu kommt, dass das Lastenrad ihnen ein Gefühl der Stärke vermitteln kann und sie von Autofahrer*innen mehr Rücksicht entgegengebracht bekommen.

Für Personen, die nicht hauptverantwortlich für die Sorgearbeit einer Familie mit Kindern zuständig sind, spielen die individuellen, eher kurzfristigen instrumentellen Motive keine so prägnante Rolle wie für oben genannte Gruppe. Hierbei handelt es sich in dieser Untersuchung um zwei sich dem männlichen Geschlecht zuordnende Personen und eine sich dem weiblichen Geschlecht zuordnende Person. Die Transporteigenschaften des Lastenrades werden nicht täglich benötigt, da Kinder oder Hunde nicht täglich zu Betreuungsplätzen transportiert werden müssen. Der Bedarf besteht gelegentlich, wenn Hunde ins Grüne oder zur Hundeschule, berufliche Gegenstände oder Wechselkleidung zur Arbeit, Einkäufe, Musikinstrumente und Feuerwehrausrüstung transportiert werden. Dennoch wird das Lastenrad auch von ihnen mehrmals wöchentlich bis täglich genutzt und das instrumentelle Motiv der Transportoption sehr geschätzt, da es bei Bedarf zur Verfügung steht und damit Flexibilität und Einfachheit sowie den Verzicht auf Autonutzung bei dem Transport von Gegenständen und Personen ermöglicht. Erreichbarkeit und Geschwindigkeit im urbanen Verkehr spielen für diese Gruppe ebenfalls eine wichtige Rolle. Der Reiz hieran ergibt sich allerdings nicht durch die alltäglichen Anforderungen der Wegeketten und Ansteuerung vieler verschiedener Stationen, sondern durch den individuellen Vorteil eines schnellen, flexiblen Verkehrsmittels.

Die kollektiven und eher längerfristigen instrumentellen Motive soziale Interaktion, Gesundheit und Klimaschutz sind für alle Interviewpartner*innen wichtige instrumentelle Motive. Jene Personen, die Kinder mit ihrem Lastenrad transportieren, schätzen die Möglichkeit der Interaktion mit ihnen während der Fahrt. Auch die mögliche soziale Interaktion durch die

Option, spontan fast überall stoppen zu können, wird geschätzt. Das Lastenrad stellt für manche Interviewpartner*innen auch Verbindungsknoten zu sozialen Gruppen wie aktivistische Organisationen dar.

Das Motiv Gesundheit hat für manche Personen eine größere Bedeutung als für andere. So stellt es für zwei Personen das tägliche Sportprogramm dar, dessen Kombination mit dem Zurücklegen von ohnehin zu tätigen Wegen sehr geschätzt wird, insbesondere wenn im durch Zeitknappheit geprägten Familien- und Arbeitsalltag wenig Zeit für sportliche Freizeitaktivitäten verbleibt.

Hinsichtlich des instrumentellen Motivs Klimaschutz ist zu beobachten, dass dieses nur für eine Person bei der Lastenradnutzung ausschlaggebend und für alle weiteren ein willkommener Nebeneffekt ist. Mit dem Lastenrad klimaschonend mobil zu sein, da im Vergleich zum Auto kein oder nur wenig Kraftstoff benötigt und wenig Fläche in der Stadt in Anspruch genommen wird, sowie weder Lärm noch lokale Abgase zu erzeugen ist dennoch fast allen wichtig und spiegelt sich auch darin, dass sich sechs der acht Interviewpartner*innen aktivistisch für eine Mobilitätswende engagieren.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Verteilung der Sorgearbeit hinsichtlich der instrumentellen Motive bei der Lastenradnutzung eine entscheidende Rolle einnimmt. Denn das Mobilitätsbedürfnis von Personen, die sowohl Sorge- als auch Lohnarbeit in ihrem Alltag vereinbaren, ist in der aktuell vorzufindenden räumlichen Struktur, in welcher beispielsweise betriebliche Betreuungseinrichtungen die Ausnahme darstellen, geprägt von den Ansprüchen Zeitsouveränität, Geschwindigkeit und Multifunktionalität. Dieses Bedürfnis erfüllt das Lastenrad im urbanen Raum aus Sicht der interviewten Personen auf einzigartige Weise. Es ermöglicht ihnen damit eine optimierte Überwindung der Raum- und Zeitwiderstände sowie organisatorischer Hürden im Alltag, welcher, strukturiert von patriarchalen Rollenverteilungen, dem Imperativ eines sparsamen Umgangs mit Zeit untergeordnet ist. Damit kann über die Verfügbarkeit eines Lastenrads und dessen instrumentelle Vorteile die Automobilität als Bestandteil familiärer Lebensweise reduziert und auf die dringende ökologische, soziale und räumliche Notwendigkeit der Reduktion der Pkw-Nutzung reagiert werden. Die kollektiven und eher längerfristigen instrumentellen Motive soziale Interaktion, Gesundheit und Klimaschutz bringen dabei weitere relevante positive gesellschaftliche Auswirkungen mit sich.

5.2. Instrumentelle Motive der Lastenradnutzung im Vergleich zur Auto-, ÖPNV und klassischen Fahrradnutzung

Der Vergleich der instrumentellen Motive der Nutzung von Auto und Lastenrad zeigt, dass das Lastenrad für seine Nutzer*innen häufig aus ähnlichen Gründen genutzt wird, wie ein privates

Auto. Es bietet (ausgenommen bei unangenehmen Witterungsbedingungen) eine komfortable Möglichkeit, sich fortzubewegen, man ist damit flexibel und schnell und kann sowohl weitere Personen als auch Gegenstände transportieren. Im urbanen Raum stellt dabei die Nutzung von (fast) allen Infrastrukturen für den Auto-, Fahrrad- und Fußverkehr ohne die für den Autoverkehr geltenden Restriktionen einen großen instrumentellen Vorteil des Lastenradfahrens gegenüber dem Autofahren dar, da damit deutlich direktere Wege nutzbar sind. Hinzu kommt die gleichzeitige Unabhängigkeit von Parkplätzen und die Möglichkeit, an Staus vorbei und Start- und Zielorte direkt zu (be-)fahren. Dies erzeugt einen Zeitvorteil sowie Stressreduktion, was für alle Interviewpartner*innen die wichtigsten Aspekte im Vergleich dieser Verkehrsmittel darstellen. Insbesondere für Personen, die aufgrund der Übernahme familiärer Sorgearbeit komplexe Wegeketten zu bewältigen haben, sind dies sehr wichtige Merkmale. Aber auch von allen anderen wird es beispielsweise beim Pendeln sehr geschätzt. Des Weiteren stellt die Lastenradnutzung eine geringere finanzielle Belastung als ein Auto dar, die Bewegung während des Fahrens wird geschätzt und ebenso die Möglichkeit der sozialen Interaktion und der direkten Umweltwahrnehmung. Weitere instrumentelle Motive der Lastenrad- gegenüber der Autonutzung ergeben sich durch die Nutzungsoption schönerer Strecken und der geringeren Umweltbelastung.

Die genannten Aspekte gelten hauptsächlich für die Fortbewegung im urbanen Raum. Müssen Wege aus diesem hinaus zurückgelegt werden, wird hauptsächlich auf ein Auto zurückgegriffen. Aber auch bei der Lastenradnutzung in der Stadt werden teils Eigenschaften des Autos vermisst. Schutz vor Regen, Schnee, Kälte und Hitze ist bei der Lastenradnutzung nicht in der Form vorhanden, wie es die Autonutzung bietet. Zudem wird ein abschließbarer Raum zum Aufbewahren von Gegenständen, wie ihn ein Kofferraum bietet, vermisst. Insgesamt finden die interviewten Personen jedoch Wege, damit zurechtzukommen.

Im Vergleich zur ÖPNV-Nutzung erfüllt die Lastenradnutzung vor allem das Bedürfnis nach zeitlicher Effizienz und Souveränität. Von Stationen, Abfahrtszeiten und Taktungen unabhängig zu sein, die Fahrten in kürzerer Zeit und direkte Wege zwischen Start- und Zielorten sowie Zwischenstationen zurückzulegen, sind entscheidende instrumentelle Aspekte. Hier zeigt sich noch einmal, dass ein effizienter Umgang mit Zeit insbesondere für jene weiblichen Personen, die gleichzeitig für Sorge- und Lohnarbeit zuständig sind, einen klaren Imperativ darstellt. Zudem schätzen alle Interviewten, aber insbesondere Mütter mit jüngeren Kindern, die Möglichkeit, mit dem Lastenrad Personen und Gegenstände einfacher transportieren zu können als mit dem ÖPNV.

Bei einem Vergleich der instrumentellen Motive des Lastenrads mit jenen des klassischen Fahrrads steht für die meisten Interviewpartner*innen die Einfachheit und Spontanität der Transportmöglichkeiten von Personen und größeren Waren(mengen) im Vordergrund. Gerade für Personen, die Kinder mit dem Lastenrad transportieren, sind die Transportoptionen und damit die Möglichkeit, Wegeketten einfacher zu bewältigen, sowie Sicherheit und Kontrolle der Kinder und die Option des spontanen Reagierens elementar. Dies ist für sie in dieser Einfachheit mit einem klassischen Fahrrad unmöglich. Aber auch für die Personen, für die der Kindertransport nicht im Vordergrund steht, würde der Transport ihrer Einkäufe und großer Gegenstände oder der Transport von Hunden mit einem klassischen Fahrrad nicht so einfach funktionieren. Des Weiteren spielt die Unterstützung des e-Motors, der Komfort bietet und in den Alltag integrierte Fahrten angenehmer und manche erst möglich macht, für viele eine entscheidende instrumentelle Rolle gegenüber dem klassischen Fahrrad.

Bei dem Vergleich zeigen sich jedoch auch negative instrumentelle Motive. Hierzu zählen die hohen Anschaffungs- und Wartungskosten der Lastenräder, ihr hohes Gewicht, ihre Größe, der größere Wartungsaufwand und eingeschränktere Abstellmöglichkeiten als bei dem klassischen Fahrrad.

5.3. Diskussion der affektiven Motive

Als die bei der privaten Lastenradnutzung relevanten affektive Motive, welche sich auf die Emotionen, die mit der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel verbunden sind, beziehen (Hoor 2020; Hunecke 2015, 17; Steg 2005), wurden in dieser Arbeit Vergnügen, Zufriedenheit, Stress und dessen Reduktion sowie Stolz identifiziert. Dabei stellen Vergnügen und Zufriedenheit die wichtigsten dar. Sie entstehen durch den Genuss der Bewegung an der frischen Luft und der Zeit mit den Kindern, durch die Freude an der körperlichen Betätigung und an Naturbeobachtungen, durch das Vorbeifahren an im Stau stehenden Autos oder durch die soziale Interaktion, die über das Lastenrad ermöglicht wird. Für manche Interviewpartner*innen besteht sogar eine so starke emotionale Verbundenheit zu ihrem Lastenrad, dass sie es als ihren „Freund“ bezeichnen. Auch Stolz auf die Transportkapazität, Geschwindigkeit trotz voller Beladung oder die Option, auch ohne Motor auf Berge zu fahren, ist ein affektives Motiv der Lastenradnutzung.

Stress entsteht bei der Lastenradnutzung vor allem durch die Wahrnehmung der Gefahr von Unfällen im Straßenverkehr, welche besonders schlimme Folgen haben können, wenn Kinder in der Transportbox des Lastenrads befördert werden. Jener Kindertransport erzeugt auch Stress, da sich die fahrende Person teils um deren Betreuung kümmern muss, während sie das Lastenrad steuert. Dies steht im Widerspruch zur erlebten Qualität der Interaktion mit den

beförderten Kindern und dem Wunsch nach deren Kontrolle. Auch die Unfallgefahr bei nassen oder winterlichen Witterungsbedingungen, mangelnde Qualität der Verkehrsinfrastruktur und erzeugen Stress und andere negative Emotionen. Gleichzeitig reduziert das Lastenrad aber auch für alle Interviewpartner*innen im Zusammenhang mit den instrumentellen Vorteilen seiner Nutzung Stress, beispielsweise durch die körperliche Betätigung und Zeiteffizienz.

Die affektiven Motive sind häufig mit instrumentellen verknüpft. Dabei spielt die Multifunktionalität des Lastenrads in Kombination mit der Zeitsouveränität, die es ermöglicht, eine entscheidende Rolle. Denn die mit dem Lastenrad erreichbare Geschwindigkeit, die Praktikabilität durch Transportoptionen und damit Wegeketten sowie die Erreichbarkeit, Zeitsouveränität, Erweiterung des persönlichen Radius, Bewegung während des Fahrens und damit erlangte Fitness sowie die Ergonomie und Technik erzeugen Vergnügen und Zufriedenheit.

Zusammenfassend lässt sich somit sagen, dass die Befriedigung des nähräumlichen Mobilitätsbedürfnisses mit dem privaten Lastenrad stark mit positiven emotionalen Reaktionen und hedonischem Erlebniswert verknüpft ist.

5.4. Diskussion der symbolischen Motive

Die symbolischen Motive der Verkehrsmittelnutzung beschreiben jene mobilitätsbezogenen Aspekte, die stark von sozialen Deutungsprozessen abhängen und Ausdruck der sozialen Stellung, Individualität, Status oder Gruppenzugehörigkeit sein können. Wie in Kapitel 3.3 aufgeführt, fällt es interviewten Personen häufig schwer, ihre eigenen symbolischen Handlungsmotive zu reflektieren und offenzulegen. Dennoch konnte mit dieser Untersuchung herausgearbeitet werden, dass Lastenradbesitz und -nutzung bestimmte gesellschaftliche Wahrnehmungen und symbolische Zuschreibungen hervorrufen, Individualität und persönliche Werte ausdrücken und als Distinktions- und Statussymbol dienen können.

Die von den Interviewpartner*innen geschilderte gesellschaftliche Wahrnehmung der Lastenradnutzung ist geprägt von Neugier, Bewunderung und Begeisterung, aber teils auch Skepsis. Neugier und Begeisterung wird der Lastenradnutzung zum einen aufgrund der symbolischen Zuschreibung, die Lastenradnutzung sei Ausdruck eines autoreduzierten Lebensstils mit für sich selbst übernommener Verantwortung für Gesundheit und Wohlbefinden, entgegengebracht. Darum wird die Nutzung als modisch und angesagt wahrgenommen. Dieser Lebensstil löst Bewunderung aus, die Interviewpartner*innen zusätzlich aufgrund des Kaufs dieses hochpreisigen Objekts entgegengebracht wird, jedoch auch Bestandteil skeptischer Wahrnehmung dessen sein kann. Gleichzeitig erzeugt der hohe Anschaffungspreis auch Skepsis. Als unangenehm erlebte Witterung und wahrgenommene

Sicherheitsrisiken beim Transport von Kindern erhärten skeptische Haltungen zur Lastenradnutzung.

Neben der symbolischen Zuschreibung als angesagtes Verkehrsmittel kann nach den Aussagen der interviewten Personen vermutet werden, dass Lastenradnutzung auch ein Vehikel ist, um ein spezifisches Konsumverhalten auszudrücken, was durch den Kauf hochpreisiger und nachhaltig produzierter Ware gekennzeichnet ist. Die Interviewpartner*innen selbst benennen dieses symbolische Motiv für sich als nicht relevant, wobei jedoch der Einfluss der sozialen Erwünschtheit in qualitativen Interviewsituationen sowie die Möglichkeit, dass symbolische Bedeutungen absichtlich heruntergespielt oder verborgen werden, zu beachten sind (siehe Kapitel 3.4).

Die sowohl in den Interviews als auch den sozialen Interaktionen der befragten Personen am häufigsten thematisierte symbolische Zuschreibung zum Lastenrad stellt die des hochpreisigen Objekts dar, welches sich nur Personen mit überdurchschnittlich hohem Einkommen leisten, die sich gegebenenfalls nicht aus finanziellen Gründen zwischen einem privaten Auto und einem Lastenrad entscheiden müssen, sondern beides parallel erwerben können. Des Weiteren wird spezifiziert, dass sich die Gruppe der Lastenradbesitzer*innen nicht nur durch hohes Einkommen, sondern auch hohes Bildungsniveau, eine Wahlpräferenz für ökologische Parteien, einen urbanen Wohnort, mittleres Alter und eine Familienkonstellation mit Kindern auszeichnet. Damit drückt der Lastenradbesitz sowohl finanziellen als auch sozialen Status aus. Diese symbolische Zuschreibung geschieht sowohl durch die interviewten Lastenradbesitzer*innen selbst als auch durch andere Personen. Das hohe Bildungs- und Einkommensniveau spiegelt sich auch in den sozioökonomischen Merkmalen der Gruppe der Interviewpartner*innen (siehe Kapitel 3.7).

Die Rolle des finanziellen und sozialen Status schlägt sich auch im Bild der stereotypen Lastenradbesitzer*innen nieder, das die interviewten Personen zeichnen. Hier wird wiederholt die „Nordend Lastenrad-Mutti“ genannt. Das Stereotyp beschreibt eine weibliche Person mit Kindern, die in einem innenstadtnahen Viertel mit teurem Wohnraum lebt. Es wird zudem durch die Merkmale hoher Bildungsabschluss und hohes Einkommen, weiße Hautfarbe, schlanke Körper, grüne politische Haltung und klassische Rollenverteilungen innerhalb der Kernfamilie spezifiziert. Für manche Interviewpartner*innen existieren Lastenradnutzer*innen nach diesem Stereotyp, für andere nicht.

Gruppenzugehörigkeit ist nach dem Modell von Steg (2005) ein weiteres symbolisches Motiv der Verkehrsmittelnutzung. Hier zeigen die Ergebnisse, dass die meisten Interviewpartner*innen sich als Mitglied der Gruppe der Lastenradfahrenden in der Stadt

Frankfurt wahrnehmen und unter ihnen ein Gemeinschaftsgefühl besteht. Das Lastenrad symbolisiert die Zugehörigkeit zu dieser Gruppe. Es stellt auch ein verbindendes Element zu anderen Lastenradbesitzer*innen im sozialen Umfeld, beispielsweise zu der Elternschaft an Kindergärten und Schulen oder zu aktivistischen Gruppen, dar und hat für manche Interviewpartner*innen den Zugang zu bestimmten sozialen Gruppen erst ermöglicht. Gleichzeitig ist aber auch zu erkennen, dass Lastenradbesitzer*innen innerhalb dieser Gruppe Distinktionsversuche unternehmen. So wird von Dekorierungen des Rads zum Abheben von anderen berichtet oder sich leicht abwertend gegenüber den Besitzer*innen von Modellen mit Motor und Verdeck geäußert, um die eigene Sportlichkeit und Widerstandsfähigkeit bei der Nutzung eines Modells ohne diese Merkmale zu unterstreichen.

Auch gegenüber anderen Verkehrsmitteln können Lastenräder zur Distinktion dienen. So werden sie als modischer und angesehener als Fahrradanhänger betrachtet und als Symbol höheren Wohlstands als klassische Fahrräder beschrieben. Insbesondere gegenüber der Autonutzung in der Stadt werden sie als moralisch höherwertiger und rationaler verstanden. Sie symbolisieren damit auch die Selbstwahrnehmung einer rationalen Verkehrsmittelwahl.

Lastenradbesitz und -nutzung können auch persönliche Identität und Werte ausdrücken. Mit dem Fokus dieser Arbeit auf nachhaltigkeitsbezogene Werte zeigt sich hier, dass Nachhaltigkeit und die damit verbundene Mobilitätswende wichtige Parameter für die Lastenradbesitzer*innen sind, auch wenn dies für die Mehrheit der Interviewpartner*innen nicht kaufentscheidend war. Für die meisten ist das Engagement für eine nachhaltige Mobilitätswende selbstverständlich und die Lastenradnutzung ein Teil der Umsetzung ihrer nachhaltigkeitsbezogenen Werte.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Lastenradnutzung im sozialen Umfeld der Interviewpartner*innen hohes Ansehen genießt und einen hohen finanziellen und sozialen Status der Besitzer*innen ausdrückt. Sie ermöglicht zudem die Zugehörigkeit zur Gruppe der Lastenradnutzer*innen in der Stadt, in welcher ein Gemeinschaftsgefühl besteht. Gleichzeitig kann mit der privaten Lastenradnutzung das Bedürfnis nach Individualität und Distinktion befriedigt und der hohe Stellenwert, den nachhaltige Mobilität für die Lastenradbesitzer*innen dieser Untersuchung hat, ausgedrückt werden.

Insgesamt können diese Aspekte Anziehungspunkte des Verkehrsmittels Lastenrad für eine spezifische soziale Gruppe darstellen und damit möglicherweise die hohen Emissionen, welche Personen mit höherem Einkommen unter anderem über ihr Mobilitätsverhalten haben (UBA 2021, o.S.), reduzieren. Gleichzeitig können die symbolischen Zuschreibungen zu Lastenrädern aber auch eine Exklusion von Personen bedeuten, welche nicht über die finanziellen oder sozialen Ressourcen dieser Gruppe verfügen. Die starke Konnotation des Lastenrad als

hochpreisiges Objekt für Träger*innen eines Lebensstils mit für sich selbst übernommener Verantwortung für Gesundheit und Wohlbefinden führt möglicherweise dazu, dass Personen, die sich damit nicht identifizieren können oder wollen, dieses Verkehrsmittel nicht als Option für sich sehen, auch wenn es die Voraussetzungen zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse erfüllt.

5.5. Einordnung in den Stand der Forschung

Ein Vergleich der mit dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse mit den in Kapitel 2 vorgestellten Ergebnissen anderer Untersuchungen zeigt große Überschneidungen. Gleichzeitig ergänzen und erweitern die hier aufgeführten Ergebnisse jene des Forschungsstandes und weisen auf weitere Richtungen notwendiger Forschung hin.

Überschneidungen meiner Analyse mit der im Stand der Forschung aufgeführten instrumentellen Motive der Fahrrad- und Lastenradnutzung zeigen sich bei den Aspekten Transportoptionen, Erreichbarkeit, Geschwindigkeit, Gesundheit und Klimaschutz. So kann bestätigt werden, dass die von Riggs (2016) genannten Transportmöglichkeiten mit dem Lastenrad den Transport von Kindern und größeren Gegenständen vereinfachen oder erst ermöglichen und somit ein entscheidendes instrumentelles Motiv für die Lastenradnutzung darstellen. Die von Riggs und Schwartz (2018) benannte Rolle gegenderter Praktiken durch die von höherer Komplexität gekennzeichneten Wege von für Sorgearbeit zuständiger Frauen und das damit höhere und flexiblere Mobilitätsbedürfnis kann bestätigt und ergänzt werden. Denn neben der Möglichkeit, mit dem Lastenrad komplexe Wegeketten aufgrund der Sorgearbeit für Kinder und Familie zurückzulegen, spielen hierbei auch die Aspekte der Zeitsouveränität, des direkten Befahrens der Start- Zwischen- und Zielorte, der Schutz der Kinder und Ware vor Witterung und die als höher empfundene Sicherheit der transportierten Personen eine Rolle. Zu dem von Becker und Rudolf (2018) genannten und mit dieser Arbeit zu bestätigenden instrumentellen Motiv des Komforts kommt ebenfalls ein Aspekt gegenderter Versorgungspraktiken hinzu. Denn die Unterstützung des elektronischen Motors ermöglicht es Frauen, die nicht nur den Arbeitsweg zurücklegen, sondern zusätzlich viele verschiedene Stationen in ihre Wegeketten einbinden, bei diesen ohne die Auswirkungen körperlicher Anstrengung wie Erschöpfung und Transpiration anzukommen, auch wenn sie mehrere Kinder und schwere Lasten transportieren. Zudem ermöglicht der Motor diesen Transport auch im Falle eingeschränkter körperlicher Leistungsfähigkeit, beispielweise durch Schwangerschaft. Bei diesen genannten Aspekten spielt die Erreichbarkeit durch deutlich unkomplizierteres Parken als mit dem Auto ebenfalls eine große Rolle (Dorner und Berger 2020). Das Ergebnis

von Tranters (2012) Untersuchung, Geschwindigkeit sei ein wichtigeres Motiv für Radfahrer*innen als Gesundheits-, Fitness- oder Umweltgründe, lässt sich auch mit dem hier generierten Material empirisch bestätigen.

Hinsichtlich der instrumentellen Motive Gesundheit und Wohlbefinden sowie Stressabbau lassen sich die Ergebnisse der quantitativen Untersuchungen von Fraboni et al. (2022) und Hansen und Nielsen (2014) mit jenen dieser Arbeit bestätigen, wobei dem Aspekt Wohlbefinden bei der Lastenradnutzung noch die soziale Komponente hinzuzufügen ist, da die Interaktion mit Kindern während der Fahrt bisweilen Wohlbefinden generiert. Zum Motiv Stressabbau kommt hinzu, dass bei der Lastenradnutzung auch dadurch Stress abgebaut wird, dass Personen, die gleichzeitig für Sorge- und Lohnarbeit zuständig sind, ihr persönliches Zeitkontingent durch die instrumentellen Eigenschaften der Lastenradnutzung souverän und optimiert nutzen können. Die Nutzungsmöglichkeit angenehmerer Strecken als mit dem Auto und damit verbunden direkterer Naturerfahrungen kann ebenfalls als Erweiterung des Stressabbaumotivs hinzugefügt werden. Das von Fraboni et al. (2022) und Aldred (2010) aufgeführte instrumentelle Motiv Klimaschutz findet sich auch in den Ergebnissen dieser Untersuchung wieder, jedoch ist es nur in einem Fall ein entscheidendes Motiv. Für die meisten Personen ist es ein sehr willkommener Nebeneffekt ihrer Lastenradnutzung. Die Ergebnisse dieser Untersuchung liefern neben dem vertieften Verständnis der oben genannten Motive auch Einblicke in negative instrumentelle Aspekte der Lastenradnutzung. So können die hohen Anschaffungs- und Wartungskosten der Lastenräder, ihr hohes Gewicht, der größere Wartungsaufwand sowie eingeschränktere Abstellmöglichkeiten als bei klassischen Fahrrädern auch Hindernisse für ihre Nutzung sein.

Zusammenfassend stellt das mit dieser Arbeit generierte Ergebnis, in welcher umfassenden Form die gegenderte Rollenverteilung die Wichtigkeit der individuellen, eher kurzfristigen instrumentellen Motive bei der Lastenradnutzung beeinflusst, eine deutliche Erweiterung des bestehenden Forschungsstandes dar.

Auch bei den affektiven Motiven finden sich in den Ergebnissen dieser Untersuchung zahlreiche Bestätigungen sowie Erweiterungen des bisherigen Wissensstandes. Die in der Literatur angeführten affektiven Motive Vergnügen und Freude am Radfahren, die Freude an körperlicher Betätigung, das Gefühl von Frische und antizipierte positive Emotionen, die mit Freizeit verbunden sind, finden sich in meinen Ergebnissen wieder und decken sich somit mit den Ergebnisse von Horton et al. (2007), Willis et al. (2015) und Sarrica et al. (2019). Auch das Ergebnis von Aldred und Jungnickel (2014), dass sich das Fahrrad- beziehungsweise

Lastenradfahren gegenüber dem Autofahren „richtig“ anfühlt, kann bestätigt werden. Den Stand der Forschung kann diese Arbeit bezüglich der affektiven Motive Stolz und starke emotionale Verbundenheit zu dem Verkehrsmittel Lastenrad erweitern: Stolz entsteht in Verbindung mit den instrumentellen Motiven der Lastenradnutzung und wird bezüglich Transportkapazität, Geschwindigkeit und Erreichbarkeit geäußert. Die starke emotionale Verbindung zum Lastenrad wird ebenfalls instrumentell begründet.

Hinsichtlich des Forschungsstandes zu symbolischen Motiven der Fahrrad- und Lastenradnutzung kann mit den Ergebnissen dieser Arbeit die Wichtigkeit gesellschaftlicher Wahrnehmung des Lastenradfahrens bestätigt werden. Dabei zeigen meine Ergebnisse die Einbettung des Lastenradfahrens in lokale Mobilitätskulturen über die je nach Stadtkern, -rand oder Peripherie variierende symbolische Bewertung des Lastenrads (Aldred und Jungnickel 2014). Zudem unterscheidet sich die Beeinflussung symbolischer Zuschreibungen je nach sozio-ökonomischem Hintergrund der bewertenden Person, Gruppenzugehörigkeit, Aussehen und genutztem Lastenradmodell (Horton et al. 2007; Steinbach et al. 2011; Sarrica et al. 2019). Auch das Bilden von verkehrsmittelbezogenen normativen Wertehierarchien hat sich wie in den Arbeiten von Green et al. (2012) und Horton et al. (2007) dargestellt in meiner Analyse gezeigt. Hierbei wird die Verkehrsmittelnutzung sowohl innerhalb der Lastenradnutzung je nach Modell als auch unter allen Verkehrsmitteln bewertet und das Lastenrad für den urbanen Verkehr als rationalste Verkehrsmittelwahl empfunden. Dies bestätigt die Ergebnisse von Boterman (2020). Sein Befund, dass das Lastenrad ein Symbol für die Verflechtung bestimmter Wohn-, Arbeits-, Konsum- und Mobilitätspraktiken sowie Rollenverteilung in der Elternschaft darstellt, kann über die Bilder der Stereotype, welche die Interviewpartner*innen von Lastenradnutzer*innen beschreiben, ebenfalls bestätigt werden. Hierbei können mit den Ergebnissen dieser Arbeit die Aspekte der gegenderten Rollenverteilung und ihrer Auswirkungen auf die Mobilitätsbedürfnisse sowie deren Erfüllung mit dem Lastenrad weiter ergänzt werden.

Die symbolische Zuschreibung der Lastenradnutzung zu einem alternativen Lebensstil (Boterman 2020) findet sich ebenfalls in den Ergebnissen dieser Arbeit wieder. Diesbezüglich konnte durch meine Auswertung auch der Befund von Green et al. (2012) bestätigt werden, dass es sich dabei um einen Ausdruck eines autoreduzierten Lebensstils mit für sich selbst übernommener Verantwortung für Gesundheit und Wohlbefinden handelt. Dem kann hinzugefügt werden, dass die Lastenradnutzung auch als Ausdruck eines spezifischen Konsumverhaltens, was durch den Kauf hochpreisiger, biologisch und nachhaltig produzierter

Ware gekennzeichnet ist, gedeutet wird. In diesem Zuge finden sich in dieser Arbeit auch Ergebnisse, die den Schlüssen von Hoor (2020) entsprechen, dass das Lastenrad ähnlich dem Fahrrad ein Symbol urbaner Populärkultur sein kann, was Tendenzen der Spezialisierung mit einem Fokus auf Ästhetik und Lifestyle verbindet und damit auch als Distinktionssymbol fungiert. Ergänzend hierzu zeigen die Ergebnisse dieser Arbeit, dass sich Lastenradnutzer*innen in Frankfurt als abgegrenzte Gruppe mit eigenem Gemeinschaftsgefühl wahrnehmen.

Die variierende Bedeutung des Mobilitätsverhaltens je nach gruppenspezifischen sozialen Normen wird ebenfalls deutlich. Die Ergebnisse von Hudde (2022a) und Steinbach et al. (2011), dass von Menschen mit höherem sozio-ökonomischem Status sowie höherem Bildungsniveau Fahrradfahren als angesehenere Mobilitätsform betrachtet wird als von Menschen mit niedrigerem sozio-ökonomischen Status, treffen ebenfalls zu. Hierbei können die Ergebnisse dieser Arbeit ergänzen, dass dieser Zusammenhang im Fall der Lastenradnutzung etwas abgeschwächt ist, da der hohe Anschaffungspreis dieses Verkehrsmittels seine Nutzung über die Grenzen beschriebener Gruppen hinaus als Statussymbol im wirtschaftlichen Sinne etabliert.

Es lässt sich hinsichtlich des Forschungsstandes festhalten, dass die Motive der klassischen Fahrradnutzung in vielerlei Hinsicht Überschneidungen zu jenen der Lastenradnutzung zeigen und damit eine Übertragbarkeit gewährleistet ist. Die Verwendung der Literatur zu klassischer Fahrradnutzung hat sich somit bewährt. Dennoch zeigt diese Arbeit, dass es bei der Lastenradnutzung bei jeder der drei Motivkategorien zusätzliche Aspekte gibt, die nicht bezüglich der klassischen Fahrradnutzung zu finden sind und betont damit den in Abschnitt 5.8 erläuterten Forschungsbedarf.

5.6. Limitationen

Wie in Kapitel 3.4 bereits dargestellt, gehen mit der Methode qualitativer Interviews neben den Vorteilen, die dieses Vorgehen mit sich bringt, auch Nachteile einher. Dabei ist insbesondere jener der sozialen Erwünschtheit zu nennen. Dieser Effekt ist bei Interviews zu sensiblen Aspekten des persönlichen Verhaltens wie affektive und symbolische Motive nochmals verstärkt vorzufinden (Hunecke 2015; Mokhtarian und Salomon 2001). Es ist ein Ungleichgewicht bezüglich der Breite und des Detailgrades der Antworten zu den instrumentellen Motiven der Lastenradnutzung gegenüber den affektiven und symbolischen Motiven festzustellen. Hier ist zu vermuten, dass die Interviewpartner*innen aus Begeisterung für das Verkehrsmittel Lastenrad dessen instrumentelle Vorteile betonen möchten und

instrumentelle Nachteile sowie symbolische Motive wie beispielsweise Status und Distinktion eher unerwähnt lassen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass affektive und symbolische Motive durch instrumentelle Motive rationalisiert wurden, was auch Hunecke (2015, 19) bei seiner Forschung feststellt. Gleichzeitig gilt zu bedenken, dass es Personen selten möglich ist, alle affektiven und symbolischen Motive ihres Verhaltens zu benennen, da die Verbalisierung ein Hindernis darstellt und hier auch unbewusste Prozesse eine Rolle spielen können.

Weitere Limitationen ergeben sich durch die Selbstselektion der Interviewpartner*innen. Hier kann vermutet werden, dass sich auf den für diese Untersuchung verwendeten Interviewaufruf eher Personen melden, welche sich durch eine hohe Motivation auszeichnen, die Vorteile des Lastenrads zu verbreiten und sich für nachhaltige Mobilität einzusetzen. Die Rückmeldung überdurchschnittlich hochgebildeter und gutverdienender Personen ist möglicherweise zum einen auf den Besitz des teuren Lastenrads und zum anderen auf die Wahrnehmung der sozialen Situation eines Interviews zurückzuführen, womit Personen mit akademischer Ausbildung mit höherer Wahrscheinlichkeit bereits in Kontakt gekommen sind als Personen mit anderer Ausbildung. Zudem könnte es eine Rolle gespielt haben, dass Umweltfreundlichkeit unter Personen mit hohem Bildungsabschluss ein wichtigerer Wert darstellt als für Personen mit weniger hohen Bildungsabschlüssen (Elliott 2013) und dass sich darum überdurchschnittlich hochgebildete Menschen zur Teilnahme meldeten. Solche Effekte sind jedoch schwer vermeidbar, da die wissenschaftlichen Ethikrichtlinien es gebieten, dass potenzielle Studienteilnehmer*innen vorab über den Gegenstand der Untersuchung informiert werden.

Eine letzte Limitation ergibt sich aus der Anzahl der Fälle. Dies ist dem Rahmen dieser Arbeit geschuldet. Hätten mehr Fälle einbezogen werden können, hätte sich möglicherweise ein breiteres Bild der Motive ergeben. Jedoch konnte bereits eine Sättigung insbesondere hinsichtlich der Ausführungen zu den instrumentellen Motiven festgestellt werden. Zudem konnte aufgrund der geringen Fallzahl im Umkehrschluss eine wesentlich detailliertere Analyse erfolgen, womit die Stärke und Eignung qualitativen Arbeitens insbesondere für Untersuchungen relativ neuartiger Themen zum Ausdruck kommt.

5.7. Praktische Implikationen

Die qualitative Inhaltsanalyse der acht mit Lastenradbesitzer*innen durchgeführten Interviews hat gezeigt, dass diese noch recht unerforschte Verkehrsmittelnutzung bei nähräumlicher Mobilität aufgrund ihrer Transportoptionen, der Möglichkeit der direkten Erreichbarkeit von Start- und Zielorten sowie Zwischenstationen, Geschwindigkeit und Schutz vor Witterung für die transportierten Personen und Waren großes Potenzial hat, um eine

Mobilitätsbedürfnisbefriedigung ohne private Autonutzung zu erreichen. Dies gilt insbesondere für Personen, die für Sorge- und Lohnarbeit gleichzeitig verantwortlich sind und deren Mobilitätsbedürfnis durch die Ansprüche Zeitsouveränität, Geschwindigkeit und Multifunktionalität geprägt sind. Aber auch für Personen, die nicht oder nicht primär gleichzeitig für Sorge- und Lohnarbeit zuständig sind, kann mit dem Lastenrad eine Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse in einer Art erreicht werden, wie es kein anderes Verkehrsmittel schafft. Daraus lässt sich eine Betonung der Wichtigkeit der (Lasten-) Radverkehrsförderung ableiten, denn diese ermöglicht eine Teilnahme am städtischen Verkehr und sozialen Leben ohne Belastung der direkten Umwelt durch Lärm oder Abgase, ohne großen Flächenverbrauch durch große Abstellanlagen oder Verkehrsflächen, ohne Flächenversiegelung, mit geringerer Gefährdung weiterer Verkehrsteilnehmer*innen und ohne Einschränkungen durch die Sorgearbeit wie Kindertransport.

Dabei hat diese Arbeit gezeigt, dass die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen in Frankfurt am Main teils noch unzureichend sind und sich die Interviewpartner*innen lückenlose Radverkehrsanlagen wünschen, auf welchen sie weder durch Autofahrer*innen noch bauliche Elemente gefährdet werden und sie gleichzeitig selbst keine Gefahr für andere vulnerable Verkehrsteilnehmer*innen darstellen. Zudem wünschen sie sich, dass sie ihre Wege sowohl unter dem Zeit- als auch Routenwahlaspekt effizient zurücklegen können, womit einher geht, dass Radverkehrsanlagen die Möglichkeit des Überholens anderer langsamerer Fahrradfahrer*innen gewährleisten und Hindernisse wie Drängelgitter abgebaut oder angepasst werden. Ein weiterer Aspekt ausbaubedürftiger Infrastrukturen stellen Abstellanlagen dar. Denn diese fehlen an vielen Stellen, sind in zu geringer Anzahl errichtet oder aufgrund ihrer Gestaltung nicht oder nur schlecht für Lastenräder nutzbar. Einige Interviewpartner*innen wünschen sich zudem eine Verkehrspolitik, welche die flächenbezogene Bevorteilung des MIV im Stadtraum stärker reduziert und beispielsweise für Autos vorgesehene Parkflächen in solche für (Lasten-)Räder umwidmet.

Ein weiterer Aspekt des Handlungsbedarfs, welcher sich mit dieser Arbeit hervorheben lässt, ist jener des Zugangs zu Lastenrädern. Diese sind im deutschen Raum noch sehr teuer und zudem mit spezifischen symbolischen Zuschreibungen besetzt, was exkludierende Wirkungen haben kann. Unter dem finanziellen Gesichtspunkt sind die schon bestehenden Förderungen für den Kauf von Lastenrädern ein erster Ansatzpunkt, allerdings kritisieren einige interviewte Personen hierzu, dass diese Fördermittel hauptsächlich Personen erreichen, für die die Anschaffung eines Lastenrads keine große finanzielle Hürde sei und die sich ohnehin ein

solches Rad kaufen würden, ob es die Förderung nun gebe oder nicht. Sie würden sie als willkommenen, aber nicht benötigten Bonus annehmen. Darum schlagen sie vor, dass die Förderung an Bedingungen geknüpft wird, wozu die finanzielle Bedürftigkeit zählt. Des Weiteren wünschen sie sich hierbei eine Höchstgrenze von einem Pkw pro Haushalt, um sicherzustellen, dass die Förderung Individuen erreicht, die das Lastenrad für ihre alltägliche Mobilität nutzen und es nicht zusätzlich zu mehreren Pkws besitzen und nur selten verwenden.

Eine weitere Möglichkeit, die Lastenradnutzung einem größeren Personenkreis zugänglich zu machen, besteht über Sharing-Angebote. Hier existieren bereits unterschiedliche Angebote, auch in Frankfurt am Main. Dabei gilt es nun, diese über gezielte Förderungen nachhaltig auszubauen, andere Sharing-Angebote um Lastenräder zu erweitern und sie den Bedürfnissen der Nutzer*innen anzupassen. Dabei lässt sich aus den hier präsentierten Ergebnissen schließen, dass Sharing-Angebote insbesondere an Orten verfügbar sein müssen, an welchen sich Kinder aufhalten, beispielsweise Kindergärten, Schulen, Parks und Spielplätze. Denn der Transportbedarf durch Kinder kann die Autoabhängigkeit fördern, welcher mit diesen Maßnahmen begegnet werden kann. Aber auch an Baumärkten, Möbelhäusern, Kleingartenanlagen und anderen Orten, wo Transportbedarf für größere Gegenstände oder Warenmengen besteht, werden Verleihstationen benötigt. Zudem sind Angebote sehr wichtig, über welche die für viele Menschen neuartigen Lastenräder ausprobiert werden können. Hierzu zählen neben Sharing-Angebote auch „Schnupperveranstaltungen“ sowie längere Testzeiträume, wie sie die Stadt Frankfurt bereits angeboten hat.

Zusätzliche praktische Implikationen ergeben sich aus den Ergebnissen dieser Arbeit hinsichtlich der Zielgruppe von Informations- und Förderkampagnen. Hier zeigt sich, dass eine Adressierung von Individuen, welche einen Lebensstil mit für sich selbst übernommener Verantwortung für Gesundheit und Wohlbefinden führen, welche auf den Distinktionswert von Objekten achten und sich in einem sozialen Umfeld bewegen, welches an Nachhaltigkeitszielen orientiertes Verhalten wertschätzt, besonders erfolgreich sein kann. Dabei sollte neben den aufgeführten instrumentellen Motiven auch auf die in dieser Arbeit als wichtig herausgearbeiteten affektiven Motive wie Spaß an der Lastenradnutzung eingegangen werden.

Ein anderer Ansatzpunkt könnte eine gezielte Adressierung von Individuen sein, die sich vor einschneidenden Umbrüchen in ihrer Biografie wie Wohnortswechsel oder die Geburt von Kindern befinden, da sich an diesen Schlüsselmomenten besonders häufig ein Wechsel der hauptsächlich genutzten Verkehrsmodi vollzieht (Müggenburg et al. 2015). Insbesondere

werdende Eltern könnten hier auf die instrumentellen Vorteile des Lastenrades aufmerksam gemacht werden.

Neben dem Potenzial des privaten Lastenrads zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität besteht auch im betrieblichen Bereich Veränderungspotenzial durch Lastenradnutzung (Cox 2015). Über diese kann aufgrund des Fokus dieser Arbeit keine Aussage getroffen werden, jedoch wird auf Grundlage des generierten Interviewmaterials auch deren Förderung und Ausweitung als möglicher Beitrag dazu angesehen, die symbolische Besetzung des Lastenrads als hochpreisiges Objekt, welches eher von Menschen einer spezifischen sozialen Gruppe genutzt wird, zu verändern.

5.8. Ausblick

In einem Ausblick auf weiteren Forschungsbedarf zeigt sich insgesamt großer Bedarf an Forschung zu privater Lastenradnutzung. Weitere Forschungsarbeiten sind erforderlich, um die Befunde dieser Arbeit mit einer breiteren Stichprobe zu überprüfen und mit Hilfe weiterer qualitativer sowie quantitativer Methoden zu untersuchen, ob und wie sich die in dieser Arbeit herausgearbeiteten instrumentellen, affektiven und symbolischen Motive über weitere Fälle manifestieren. Zudem sind Untersuchungen der Veränderungen des Mobilitätsverhaltens nach dem Erwerb eines Lastenrads nötig, um die Potenziale des Verkehrsmittels und damit die Möglichkeiten der Mobilitätsbedürfnisbefriedigung mit reduzierter privater Autonutzung genauer beurteilen zu können. Bei weiteren qualitativen Untersuchungen wäre eine Typenbildung und gegebenenfalls Einordnung in die Bandbreite der Lebensstile hinsichtlich spezifischer Anpassungen von Infrastrukturen, Angeboten und Informationsverbreitung nützlich. Auch ist ein Vergleich von *best practices* von Maßnahmen zur Förderung der privaten Lastenradnutzung dringend nötig, um schon bestehendes Wissen zu sammeln, zu bündeln und an Entscheider*innen und Planer*innen weiterzugeben. Zudem wären Befragungen von breiteren Bevölkerungsgruppen mit unterschiedlichem Mobilitätsverhalten aufschlussreich, um ablehnende Haltungen und Hemmnisse bezüglich der Lastenradnutzung zu erkennen und gegebenenfalls zu bearbeiten. Des Weiteren wäre ein Vergleich der gesellschaftlichen Diskurse um das Lastenrad im deutschen und beispielsweise niederländischen oder skandinavischen Raum spannend, um zu untersuchen, ob es hinsichtlich der Betonung von instrumentellen, affektiven und symbolischen Motive unterschiedliche Gewichtungen je nach Verbreitung der Verkehrsmittelnutzung gibt. Hier könnte zudem ein Vergleich der Motive je nach Wohnort der befragten Personen im urbanen oder ruralen Raum aufschlussreich sein. Zukünftige Studien sollten sich außerdem weiter mit dem Aspekt der gegenderten Rollenverteilung bei der Lohn-

und Sorgearbeit und ihrem Zusammenhang mit Lastenradnutzung befassen. Durch die Identifizierung und Untersuchung dieser Faktoren könnten Politik und Praxis besser auf die Förderung einer nachhaltigen und gleichberechtigten Mobilität ausgerichtet werden.

Literaturverzeichnis

- Ajzen I, 1991. The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50 (2), 179–211.
- Aldred R, 2010. ‘On the outside’: constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography*, 11 (1), 35–52.
- Aldred R, Jungnickel K, 2014. Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography*, 34, 78–87.
- Anable J, Gatersleben B, 2005. All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39 (2-3), 163–181.
- Bamberg S, 2012. Chapter 9 Understanding and Promoting Bicycle Use – Insights from Psychological Research. In: Parkin J (Hrsg.). *Cycling and Sustainability*. Emerald Group Publishing Limited, 219–246.
- Banister D, 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15 (2), 73–80.
- Becker S, Rudolf C, 2018. The Status Quo of Cargo-Bikesharing in Germany, Austria and Switzerland. In: German Environment Agency, European Cyclists’ Federation (Hrsg.). *Framing the Third Cycling Century. Bridging the Gap between Research and Practice*, 168-180.
- Bergstad CJ, Gamble A, Hagman O, Polk M, Gärling T, Olsson LE, 2011. Affective–symbolic and instrumental–independence psychological motives mediating effects of socio-demographic variables on daily car use. *Journal of Transport Geography*, 19 (1), 33–38.
- Boterman WR, 2020. Carrying class and gender: Cargo bikes as symbolic markers of egalitarian gender roles of urban middle classes in Dutch inner cities. *Social & Cultural Geography*, 21 (2), 245–264.
- Busch-Geertsema A, Lanzendorf M, 2015. Mode Decisions and Context Change – What About the Attitudes? A Conceptual Framework. In: Attard M, Shiftan Y (Hrsg.). *Sustainable Urban Transport*. Emerald Group Publishing Limited, Bingley, 23–42.
- Cox P, 2015. Object in focus - The cargo bike. *Viewpoint: magazine of British Society for the History of Science*, 107.
- Cox P, Rzewnicki R, 2015. Cargo bikes: Distributing consumer goods. In: Cox P (Hrsg.). *Cycling cultures*. University of Chester Press, Chester, 130–151.
- Dittmar H, 1992. *The social psychology of material possessions: To have is to be*. Palgrave MacMillan, London.
- Dorner F, Berger M, 2020. Peer-to-Peer Cargo Bike Sharing: Findings from LARA Share project. *Proceedings of 8th Transport Research Arena TRA 2020, April 27-30, 2020, Helsinki, Finland*.
- Dresing T, Pehl T, 2018. *Praxisbuch Interview, Transkription & Analyse: Anleitungen und Regelsysteme für qualitativ Forschende (8. Auflage)*. dr dresing & pehl GmbH, Marburg.
- Elliott R, 2013. The taste for green: The possibilities and dynamics of status differentiation through “green” consumption. *Poetics*, 41 (3), 294–322.
- Fitt H, 2021. The status of being or the achievement of becoming? Towards better understandings of cars as status symbols. *Social & Cultural Geography*, 1–19.
- Fraboni F, Prati G, Casu G, Angelis M de, Pietrantoni L, 2022. A cluster analysis of cyclists in Europe: common patterns, behaviours, and attitudes. *Transportation*, 49 (2), 591–620.

- Gatersleben B, 2007. Affective and symbolic aspects of car use. In: Gärling T (Hrsg.). Threats from car traffic to the quality of urban life: problems, causes, and solutions. Elsevier, Amsterdam, 219–233.
- Gössling S, Kees J, Litman T, 2022. The lifetime cost of driving a car. *Ecological Economics*, 194, 107335.
- Götz K, 2000. Mobilitätsstile als Konflikt-Generatoren. In: Brand K-W, Hildebrandt E (Hrsg.). *Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt. Umwelt im Alltag*. Leske + Budrich, Opladen, 81–100.
- Green J, Steinbach R, Datta J, 2012. The Travelling Citizen: Emergent Discourses of Moral Mobility in a Study of Cycling in London. *Sociology*, 46 (2), 272–289.
- Handy SL, Xing Y, Buehler TJ, 2010. Factors associated with bicycle ownership and use: a study of six small U.S. cities. *Transportation*, 37 (6), 967–985.
- Hansen KB, Nielsen TAS, 2014. Exploring characteristics and motives of long distance commuter cyclists. *Transport Policy*, 35, 57–63.
- Hanson S, 2010. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17 (1), 5–23.
- Haustein S, Hunecke M, 2007. Reduced Use of Environmentally Friendly Modes of Transportation Caused by Perceived Mobility Necessities: An Extension of the Theory of Planned Behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 37 (7), 1856–1883.
- Haustein S, Kroesen M, 2022. Shifting to more sustainable mobility styles: A latent transition approach. *Journal of Transport Geography*, 103, 103394.
- Heffner RR, Kurani KS, Turrentine TS, 2007. Symbolism in California's early market for hybrid electric vehicles. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 12 (6), 396–413.
- Heffner RR, Turrentine T, Kurani KS, 2006. *A Primer on Automobile Semiotics*.
- Hoor M, 2020. The bicycle as a symbol of lifestyle, status and distinction. A cultural studies analysis of urban cycling (sub)cultures in Berlin. *Applied Mobilities*, 1–18.
- Horton D, Rosen P, Cox P (Hrsg.), 2007. *Cycling and Society*. Routledge.
- Hudde A, 2022a. Educational Differences in Cycling: Evidence from German Cities. *Sociology*, 56 (5), 909-929.
- Hudde A, 2022b. The unequal cycling boom in Germany. *Journal of Transport Geography*, 98, 103244.
- Hunecke M, 2000. *Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten*. Asanger, Heidelberg.
- Hunecke M, 2015. *Mobilitätsverhalten verstehen und verändern. Psychologische Beiträge zur interdisziplinären Mobilitätsforschung*. Springer Fachmedien, Wiesbaden.
- Lanzendorf M, Scheffler C, Trost L, Werschmöller S, 2022. Implementing bicycle-friendly transport policies: Examining the effect of an infrastructural intervention on residents' perceived quality of urban life in Frankfurt, Germany. *Case Studies on Transport Policy*, 10 (4), 2476-2485.
- Leclerc F, 2021, 28.12. Stadt Frankfurt fördert Lastenräder. *Frankfurter Rundschau*. Abgerufen am 06.03.2023, <https://www.fr.de/frankfurt/stadt-frankfurt-foerdert-lastenraeder-91205615.html>
- Mattioli G, Roberts C, Steinberger JK, Brown A, 2020. The political economy of car dependence: A systems of provision approach. *Energy research & social science*, 66, 101486.

- Mayring P, 2010. *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken* (11. aktualisierte und überarbeitete Auflage). Beltz, Weinheim.
- Mayring P, 2015. *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken* (12. überarbeitete Auflage). Beltz, Weinheim.
- Merriman P, 2009. *Automobility and the Geographies of the Car*. *Geography Compass*, 3 (2), 586–599.
- Misoch S, 2019. *Qualitative Interviews* (2., erweiterte Auflage). De Gruyter, Oldenburg.
- Mokhtarian PL, Salomon I, 2001. How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 35 (8), 695–719.
- Müggenburg H, Busch-Geertsema A, Lanzendorf M, 2015. *Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research*. *Journal of Transport Geography*, 46, 151–163.
- Plehwe D, 2016. *Güterverkehr und Logistik: Zielkonflikte nachhaltigen Wachstums im Straßen- und Schienenverkehr*. In: Schwedes O, Canzler W, Knie A (Hrsg.). *Handbuch Verkehrspolitik*. Springer Fachmedien, Wiesbaden, 323–350.
- Pohlmann M, 2022. *Einführung in die Qualitative Sozialforschung*. UTB, Stuttgart, Deutschland.
- Przyborski A, Wohlrab-Sahr M, 2014. 6.1 Einleitung: Warum braucht die qualitative Sozialforschung ein besonderes Forschungsdesign? In: Baur N (Hrsg.). *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Springer VS, Wiesbaden, 117.
- Redshaw S, 2008. *In the Company of Cars. Driving as a Social and Cultural Practice*. CRC Press, Boca Raton.
- Riggs W, 2016. *Cargo bikes as a growth area for bicycle vs. auto trips: Exploring the potential for mode substitution behavior*. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 43, 48–55.
- Riggs W, Schwartz J, 2018. *The impact of cargo bikes on the travel patterns of women*. *Urban, Planning and Transport Research*, 6 (1), 95–110.
- Sarrica M, Alecci E, Passafaro P, Rimano A, Mazzara BM, 2019. *The social representations of cycling practices: An analysis of symbolic, emotional, material and bodily components, and their implication for policies*. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 64, 119–132.
- Savan B, Cohlmeier E, Ledsham T, 2017. *Integrated strategies to accelerate the adoption of cycling for transportation*. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 46, 236–249.
- Schneider U, 2018. *Urbane Mobilität im Umbruch*. Springer Fachmedien, Wiesbaden.
- Schwedes O, Daubitz S, Rammert A, Sternkopf B, Hoor M, 2018. *Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung, 2. IVP-Discussion Paper*, 1.
- Sinus, 2021. *Fahrrad-Monitor Deutschland 2021. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung*. Sinus Institut Markt- und Sozialforschung, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Heidelberg. Abgerufen am 29.03.2023, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor--2021.pdf?__blob=publicationFile
- Stadt Frankfurt am Main, o.J. *Fahrradstadt Frankfurt am Main*. Abgerufen am 18.11.2022, <https://www.radfahren-ffm.de/541-0-Fahrradstadt-Frankfurt-am-Main.html>
- Steg L, 2005. *Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39 (2-3), 147–162.

- Steg L, Gifford R, 2005. Sustainable transportation and quality of life. *Journal of Transport Geography*, 13 (1), 59–69.
- Steg L, Vlek C, Slottergraf G, 2001. Instrumental-reasoned and symbolicaffective motives for using a motor car. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4, 151–169.
- Steinbach R, Green J, Datta J, Edwards P, 2011. Cycling and the city: a case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices. *Social science & medicine*, 72 (7), 1123–1130.
- Technische Universität Dresden, 2018. Sonderauswertung zum Forschungsprojekt Mobilität in Städten – SrV 2018: Städtevergleich. Abgerufen am 09.04.2023, https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de
- Tranter PJ, 2012. Effective speed: Cycling because it’s faster. In: Pucher J, Buehler R (Hrsg.). *City cycling*. The MIT Press, 57–74.
- UBA, 2021. Mit höherem Einkommen steigt die Umweltbelastung. Umweltbundesamt. Abgerufen am 29.03.2023, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/hoehere-einkommen-steigt-die-umweltbelastung>
- UBA, 2022. Fahrleistungen, Verkehrsleistung und „Modal Split“. Umweltbundesamt. Abgerufen am 08.04.2023, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#guterverkehr>
- Urry J, 2004. The ‘system’ of automobility. *Theory, culture & society*, 21 (4-5), 25–39.
- Voigts H, 2022, 14.06. Hessen: Förderung von Lastenrädern wirkt. *Frankfurter Rundschau*. Abgerufen am 06.03.2023, <https://www.fr.de/rhein-main/landespolitik/hessen-foerderung-von-lastenraedern-wirkt-91611354.html>
- Willis DP, Manaugh K, El-Geneidy A, 2015. Cycling Under Influence: Summarizing the Influence of Perceptions, Attitudes, Habits, and Social Environments on Cycling for Transportation. *International Journal of Sustainable Transportation*, 9 (8), 565–579.

Anhang

Anhang 1: Interviewleitfaden

Leitfaden Interview die Motive der Lastenradnutzung

Zeitplan

1. Begrüßung	5 Minuten
2. Lastenradkauf	5 Minuten
3. Instrumentelle Motive der Lastenradnutzung	10 Minuten
4. Affektive Motive der Lastenradnutzung	10 Minuten
5. Symbolische Motive der Lastenradnutzung	15 Minuten
6. Ausblick und Ende	5 Minuten

1. Begrüßung

- Dank für Bereitschaft zur Teilnahme
- Vorstellung, mein persönlicher Hintergrund, Ziel der Studie erläutern → bei Wort „Lastenradnutzung“ meine ich die private Nutzung, nicht beispielsweise kommerzielle Logistik
- Wie in Einverständniserklärung erläutert: Ihre Angaben werden vertraulich behandelt und im Zuge der Auswertung anonymisiert, so dass die Identifizierung einzelner Gesprächspartner*innen nicht mehr möglich sein wird

2. Lastenradkauf

Mich interessiert als allererstes, wie es dazu kam, dass Sie ein **Lastenrad erworben** haben. Wenn Sie sich noch einmal zurückerinnern. **Wann** war das und wie kam es dazu?

- Hat für den Kaufzeitpunkt eine Förderung eine Rolle gespielt oder jemand aus Ihrem Umfeld Sie auf die Idee gebracht?

Und aus welchen **Gründen** haben Sie sich für den Kauf eines Lastenrads entschieden?

(Transportbedarf, Autoabschaffung, ökologische Motive)

- Was für eines besitzen Sie? Weshalb haben Sie sich für dieses Modell entschieden?
- Was waren die Entscheidungsgründe gegen einen Fahrrad-Anhänger?

3. Instrumentelle Motive der Lastenradnutzung

Jetzt würde mich der **Nutzen** interessieren, den das Lastenrad für Sie hat. Was sind da für Sie die entscheidenden Aspekte?

- *(Fahrtzeit, Transportoptionen, physische Anstrengung, Freiheit, Bequemlichkeit, Flexibilität, Geschwindigkeit, finanzielle Kosten, Sicherheit, geringe Umweltbelastung, Stressabbau)*
- Wie würden Sie die Nutzenaspekte des Lastenrades im Vergleich zu einem Auto bewerten?
 - *(Flexibilität, Erreichbarkeit, Geschwindigkeit, Kosten, physische Anstrengung, Bequemlichkeit, Kosten)*
- Und wie ist es im Vergleich zum klassischen Fahrrad?
- Und wie würden Sie die Nutzenaspekte des Lastenrades im Vergleich zu Fahren mit öffentlichem Verkehr bewerten?
- *Wenn Mehrpersonenhaushalt:* Wie verteilt sich die Lastenradnutzung im Haushalt?
 - Weshalb?

Für welche **Wege** nutzen Sie es?

- Inwiefern ist es dafür praktikabel?
- Gibt es Wege zu Orten, bei denen das Lastenrad praktischer und welche, bei denen es unpraktischer ist?
- Dann würde mich interessieren, welche Nachteile oder Hindernisse für Sie bei der Lastenradnutzung existieren?
 - *(Größe, Gewicht, Stellplatz, Laden, Hindernisse Radinfrastrukturen und Straßenraum, Diebstahlgefahr, Reparatur)*

Wie würden Sie sagen, hat denn das Lastenrad insgesamt Ihre Mobilität verändert?

- Welche Fahrten ersetzt es, die vorher anders zurückgelegt wurden?

4. Affektive Motive der Lastenradnutzung

Dann würde mich jetzt interessieren, **wie es sich für Sie anfühlt**, wenn Sie mit dem Lastenrad unterwegs sind.

Was / Welche Emotionen verbinden Sie mit dem Lastenradfahren?

(Autonomie, Frische, Erlebnis, Vergnügen, Langweile, Stress, Gefühl von Kontrolle)

- Was ist eine typische Fahrt, bei der Sie das Lastenradfahren genießen?
- Inwiefern gibt es da Unterschiede, wie sich das Lastenradfahren anfühlt, je nach Wegzweck?
 - *(Pendeln, Freizeit, Besorgungen, Transportfahrten)*
 - Woran liegt das?
- Sehen Sie bei diesen Aspekten Gemeinsamkeiten und Unterschiede zum Autofahren?
- Inwiefern unterscheiden sich ... *(genannte affektive Motive)* zum Fahren mit einem klassischen Fahrrad?

5. Symbolische Motive der Lastenradnutzung

Wie sieht denn die **Lastenradnutzung in Ihrem sozialen Umfeld** aus: Haben Sie Familie, Freunde, Kolleg*innen oder Bekannte, die ebenfalls Lastenräder nutzen?

- Sprechen Sie miteinander über Ihre Lastenradnutzung?
- Man kann ja unterschiedlicher Meinung über die Vor- und Nachteile verschiedener Verkehrsmittel sein.

Wie wurde Ihre Lastenradnutzung in Ihrem sozialen Umfeld, also Familie, Freunde Kolleg*innen (die nicht LR fahren), bislang bewertet?

- *(Positiv, neugierig, anerkennend, skeptisch, abwertend)*
- (Wenn negativ: Wie fanden Sie das? Wie haben Sie reagiert?)

Dann würde mich interessieren, wie es beim gewöhnlichen Fahren mit dem **Lastenrad im Stadtverkehr** ist: Haben Sie den Eindruck, die Lastenradnutzenden fühlen sich einander irgendwie verbunden?

- Nimmt man voneinander Notiz?

- *Nickt man sich beim aneinander Vorbeifahren zu oder wird von dem Verkehrsmittel genauso wenig Notiz genommen, wie wenn Sie mit dem Auto oder einem klassischen Fahrrad unterwegs sind?*
- Wurden Sie schonmal von Fremden auf Ihr Lastenrad angesprochen?
 - Im positiven oder negativen Sinne?

Gibt es für Sie eigentlich **typische Lastenradnutzer*innen**? Wie würden Sie die beschreiben?

- *„Esomamis“, „wohlsituierte Großstadtfamilien“, „junge klimasensible Damen“*
- Und wie sehen Sie sich im Vergleich mit diesem Stereotyp, also was hat diese Person mit Ihnen gemeinsam oder nicht gemeinsam?
- Was denken Sie drückt das Lastenrad über Sie aus? Welches Bild geben Sie als Lastenradfahrer*in ab?

Das Lastenrad wurde **in Medien** schon populistisch als „SUV unter den Fahrrädern“ oder „Arschgeweih des Alnatura-Adels“ bezeichnet. Was assoziieren Sie mit diesen beiden Vergleichen?

- *(groß, breit, motorisiert, teuer, Rücksichtslosigkeit, von gewissem Milieu genutzt, Statussymbol, Ausdruck von Konsumverhalten, Elitarismus, nachhaltiger Lebensstil)*
- Wo würden Sie widersprechen oder zustimmen?
- Verbinden Sie das Lastenrad mit Nachhaltigkeit?
 - Was genau bedeutet das für Sie?
 - Würden Sie sagen, dass Lastenradnutzung als Symbol eines nachhaltigen Lebensstils dient?
 - Wie kommt das?
- Ist das anders als bei klassischen Fahrrädern?
 - Warum genau?
- Wofür kann das Lastenrad Ihrer Meinung nach noch stehen?
 - *(Anpassung an autoorientierte Gesellschaft, ökonomischer Wohlstand, Konsumententypen, die einen gesunden und nachhaltigen Lebensstil pflegen)*

- *Falls noch nicht thematisiert:* Für was steht für Sie das private Lastenrad im Vergleich zum privaten Auto?

6. Ausblick und Ende

Nun kommen wir langsam zum Ende unseres Interviews. Da würde mich zusammenfassend interessieren, wie wichtig Ihnen klimafreundliche Mobilität ist?

- Haben Sie sich schonmal an aktivistischen Aktionen für den Radverkehr beteiligt?
 - *Critical Mass oder Sternfahrt*

Dann würde ich als Ausblick gerne noch wissen, wie Sie einschätzen, wie sich die Lastenradnutzung in Zukunft entwickeln wird?

- Wie könnten Ihrer Meinung nach noch mehr Menschen, auch aus breiterer Gesellschaft, zur Lastenradnutzung kommen?
- Was wünschen Sie sich für sich als Lastenradfahrer*in für die Zukunft?
 - *(Infrastrukturausbau: Abstellanlagen, breitere Radwege, Abbau von Hindernissen wie Pollern o.ä., Lademöglichkeiten, Infrastrukturen am Arbeitsplatz, finanzielle Förderungen, rücksichtsvollere Mobilitätskultur)*

Nun sind wir am Ende angekommen. Möchten Sie noch etwas ergänzen, was wir Ihrer Meinung nach noch nicht oder nicht ausführlich genug besprochen haben?

Dank, Übergabe Präsent & Möglichkeit Endergebnis zuzusenden

Anhang 3: Einverständniserklärung

Einverständniserklärung zur Teilnahme an Interview im Rahmen der Masterarbeit zur Bedeutung der Lastenradnutzung



Ich erkläre hiermit mein Einverständnis zur Nutzung der personenbezogenen Daten, die im Rahmen des folgenden Gesprächs erhoben werden:

- *Interview am:*
- *Forschungsprojekt: Masterarbeit zur Bedeutung der privaten Lastenradnutzung*
- *Name der forschenden Person: Laura Trost*
- *Institution: Goethe Universität Frankfurt, Fachbereich Humangeographie*

Die Daten werden im Rahmen eines mündlichen Gesprächs erhoben, das mit einem Aufnahmegerät aufgezeichnet wird. Zum Zwecke der Datenanalyse werden die mündlich erhobenen Daten verschriftlicht (Transkription), wobei sie anonymisiert werden. Eine Identifizierung der interviewten Person ist somit ausgeschlossen. Die Transkription des Interviews wird gemeinsam mit anderen Interviews mittels wissenschaftlicher Methoden ausgewertet und fließt in eine Auswertung ein, welche möglicherweise veröffentlicht wird. Dabei können ggf. einzelne Passagen aus dem Interview als Zitate entnommen werden, diese können aber weder rückverfolgt noch mit einer Person in Verbindung gebracht werden.

Kontaktdaten, die eine Identifizierung der interviewten Person ermöglichen würden, werden separat und weiteren Personen unzugänglich gespeichert. Nach dem Abschluss des Projekts werden diese Daten gelöscht.

Die Teilnahme an dem Interview erfolgt freiwillig und kann zu jedem Zeitpunkt abgebrochen werden. Das Einverständnis zur Aufzeichnung und Weiterverwendung der Daten kann jederzeit widerrufen werden.

Vorname und Name in Druckbuchstaben

Unterschrift

Datum, Ort

Anhang 4: Kurzfragebogen

Kurzbefragung zu Interview Motive der Lastenradnutzung

Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen, diesen Kurzfragebogen auszufüllen. Die Angaben dienen der soziodemographischen Einordnung und sind wichtig für die Untersuchung. Ihre Teilnahme ist freiwillig und alle Angaben werden vollständig anonymisiert.

Verkehrsmittelnutzung

Wie häufig nutzen Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel?

Bitte machen Sie in jeder Zeile ein Kreuz

	(fast) täglich	1 – 3x pro Woche	1 – 3x pro Monat	seltener als monatlich	nie
Privater Pkw (Fahrer*in oder Mitfahrer*in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Carsharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ÖPNV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentlicher Fernverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lastenrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad/E- Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wege ausschließlich zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Über welche Verkehrsmittel verfügen Sie neben dem Lastenrad in Ihrem Haushalt?

Pkw Roller / Motorrad Fahrrad

E-Bike/Pedelec ÖPNV-Karte
(Jobticket o.ä.)

Wohnort

In welchem Frankfurter Stadtteil wohnen Sie?

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

Haushaltskonstellation

Wie viele Personen leben (Sie selbst eingeschlossen) in Ihrem Haushalt?

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

Wie viele Personen davon sind Kinder unter 10 Jahre?

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

Erwerbssituation

In welcher Erwerbssituation befinden Sie sich?

Vollzeit berufstätig Teilzeit berufstätig Berufsausbildung
Studium Elternzeit Rente
Nicht erwerbstätig Sonstiges

Falls Sie in einem Paarhaushalt leben: In welcher Erwerbssituation befindet sich Ihr*e Partner*in?

Vollzeit berufstätig Teilzeit berufstätig Sonstiges

Wie hoch ist das durchschnittliche monatliche Nettoeinkommen in Ihrem Haushalt?

Unter 2000 € 2000 bis < 4000 € 4000 bis < 6000 €
6000 bis < 8000 € > 8000 € Keine Angabe

Bildung

Was ist Ihr höchster Schul- oder Hochschulabschluss?

Kein Schulabschluss Volks-/Hauptschulabschluss
Mittlere Reife (Fach-) Abitur
Volks-/Hauptschulabschluss Bachelorabschluss
Diplom-/Masterabschluss Doktorgrad

Alter

Wie alt sind Sie?

Unter 30 30 – 45 46 – 60
Über 60 Keine Angabe

Geschlecht

Welchem Geschlecht ordnen Sie sich zu?

Weiblich Männlich nicht-binär kein Geschlecht keine Angabe

Vielen Dank!

Anhang 5: Codebaum

Liste der Codes	Memo	Quelle
Instrumentelle Motive	Nutzen, den ein Verkehrsmittel für Individuen zur Erfüllung ihrer Transportbedürfnisse bietet. Kann unterteilt werden in individuelle, eher kurzfristige Motive, die sich auf bestimmte Fahrten/VM beziehen und kollektive, eher längerfristige Motive	Anable und Gatersleben 2005; Busch-Geertsema und Lanzendorf 2015; Dorner und Berger 2020; Hunecke 2015; Steg 2005
Lastenradkauf	Instrumenteller Kontext des Kaufs	
Förderung	Ob Förderung selbst in Anspruch genommen wurde und sonstige Gedanken dazu	
Soziales Umfeld	Einfluss des sozialen Umfelds auf Kauf	
Transportoptionen	Aspekte, die den Transport von Menschen, Tieren und Gegenständen betreffen	Riggs 2016: 48
Erreichbarkeit	Freiheit im städtischen Verkehr, Überwindung von organisatorischen Barrieren, Schnelligkeit Erreichbarkeit	Aldred 2010; Anable und Gatersleben 2005; Hunecke 2015
Geschwindigkeit	Geschwindigkeit im städtischen Verkehr	Hunecke 2015; Tranter 2012
Sicherheit	Von Fahrer*in, transportierten Personen und allgemein im Verkehr	Riggs und Schwartz 2018
Komfort	Komfort wird hier körperlich verstanden, grenzt sich von Transporteigenschaften und Erreichbarkeit ab	Anable und Gatersleben 2005; Becker und Rudolf 2018
Gesundheit	Körperlicher und mentaler Art	Fraboni et al. 2022; Hansen und Nielsen 2014
Soziale Interaktion	Mit Fremden und/oder transportierte Personen	Aldred 2010
Witterung	Instrumentelle Motive, die Witterung betreffen	
Klimaschutz	Klimaschutz und Umweltbewusstsein, nachhaltige Mobilität	Green, Steinbach und Datta 2012; Aldred 2010
Instrumentelle Motive Lastenradnutzung		

gegenüber privatem Auto		
Instrumentelle Motive Lastenradnutzung gegenüber ÖPNV		
Instrumentelle Motive Lastenradnutzung gegenüber Fahrradanhänger		
Instrumentelle Motive Lastenradnutzung gegenüber klassischem Rad		
Instrumentelle Hindernisse Lastenradnutzung		
Kosten	Kosten des Lastenradkaufs und weitere um Lastenrad entstehende Kosten	
Affektive Motive	Hedonischer Erlebniswert oder Emotionen, die mit der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel verbunden sind oder durch sie ausgelöst werden	Hoor 2020; Hunecke 2015: 17; Steg 2005
Vergnügen & Freude	Vergnügen und Freude am Lastenradfahren, Gefühl von Frische	Horton, Rosen und Cox 2007; Willis, Manaugh und El-Geneidy 2015
Freude an körperlicher Betätigung	Freude an körperlicher Betätigung durch Lastenrad	
Stolz auf Lastenradnutzung	Stolz über kompetentes Steuern eines Fahrzeugs, Stolz auf Transportfähigkeit und -effektivität	Hunecke 2015
Stress	Stress durch Verkehr oder Verkehrsbedingungen/Infrastrukturen	
Affektive Motive Lastenrad gegenüber privatem Auto		Gatersleben 2005
Affektive Motive Lastenrad gegenüber ÖPNV		
Affektive Motive Lastenrad gegenüber klassischem Rad		

Symbolische Motive	soziale Funktionen der Mobilität, Ausdruck der eigenen Persönlichkeit und der sozialen Stellung durch Verkehrsmittelnutzung, Individualität, Status oder Gruppenzugehörigkeit → die Aspekte, die stark von sozialen Deutungsprozessen abhängen Codierregel: Emotionale Auswirkungen in affektive Motive codieren, symbolische Ursachen in symbolische Motive	Dorner und Berger 2020; Hoor 2020; Hunecke 2015; Haustein und Hunecke 2007; Steg 2005
Soziales Umfeld	Soziales Umfeld der Interviewpartner*innen und Mobilität(sverhalten)/Lastenradbesitz	
Bewertung Lastenradnutzung durch das soziale Umfeld	Reaktionen & moralisch/normative Wertungen durch soziales Umfeld	
Bewertungen Lastenradnutzung durch Fremde	Reaktionen & moralisch/normative Wertungen durch fremde Personen	
Stereotype Lastenradnutzer*innen	Ob es stereotype LR-Nutzende gibt und wenn ja, wie Interviewte sie charakterisieren	Heffner, Kurani et al. 2007; Botermann 2020
Selbstreferenz Lastenradnutzung	Ausdruck der Lastenradnutzung über die Interviewten selbst	Heffner, Kurani et al. 2007
Status- & Distinktionssymbol	Zuschreibung als Status- oder Distinktionssymbol durch Interviewte oder andere Personen	Hoor 2020, Hunecke 2015; Boterman 2020
Andere Lastenradnutzende	Wie andere, fremde Lastenradnutzende wahrgenommen werden	
Symbol für Nachhaltigkeit	Symbol für Nachhaltigkeit oder alternativen Lebensstil	Hoor 2020; Hunecke 2015; Boterman 2020
Moralisch/normative Bewertung von Verkehrsmitteln	Einteilung in moralisch höherwertige und minderwertige Verkehrsmittel durch Interviewpartner*innen	Aldred und Jungnickel 2014; Green, Steinbach und Datta 2012
SUV unter de Fahrrädern	Bewertung Beschreibung aus Zeitungsartikel „Lastenrad als SUV unter den Fahrrädern“	
Arschgeweih des Alnatura-Adels	Bewertung der Beschreibung aus Zeitungsartikel „Lastenrad als Arschgeweih des Alnatura-Adels“	
Symbol für Nachhaltigkeit	oder alternativen Lebensstil	Green, Steinbach und Datta 2012, Aldred 2010

Symbol urbaner Populärkultur	Symbol dafür, dass Lastenradbesitz und -nutzung beispielsweise „outdoorsy“ oder hip ist	Hoor 2020; Hunecke 2015
Darstellung Selbstfürsorge	Soziale Präsentation der für sich selbst übernommenen Verantwortung für Gesundheit und Wohlbefinden	Aldred 2010: 39; Green, Steinbach und Datta 2012
Symbolisches Motiv Lastenrad gegenüber klassischem Rad	Vergleich symbolische Motive Lastenrad gegenüber klassischer Fahrradnutzung	
Lastenrad als Symbol rationaler Verkehrsmittelnutzung		Cox und Rzewnicki 2015
Wertehierarchie unter (Lastenrad-)Fahrradfahrenden	Fahrrad und Kleidung der fahrradfahrenden Person als Ausdruck der Position in Wertehierarchie unter Fahrradfahrenden	
Aktivistisches Engagement	Aktivistisches Engagement mit Mobilitätsbezug	
Außerhalb des Motiv-Schemas		
Nutzungsverteilung	Wer das Lastenrad im Haushalt oder darüber hinaus nutzt	
Zukunft Lastenradnutzung	Wie Entwicklung eingeschätzt wird, was sich für die eigene Zukunft bezüglich der eigenen und allgemeinen Lastenradnutzung gewünscht wird	
Lastenradverbreitung	Wie Lastenradnutzung in breiter Gesellschaft populärer gemacht werden könnte	
Mobilitätsveränderungen durch Lastenrad	Wie sich die eigene Mobilität durch den Lastenradbesitz verändert hat	

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität. Online erhältlich unter: <https://tinygu.de/Mobilitaet>

In dieser Reihe sind folgende Arbeitspapiere erschienen:

35. Rozynek, C.; Mattioli, G.; Aberle, C. (2023): Was darf die ÖPNV-Nutzung im Kontext sozialer Teilhabe kosten? Ideen für Indikatoren der ÖPNV-Erschwinglichkeit. <https://tinygu.de/AP35>
34. Sommer, C.; Henkel, F.; Fischer, A.; Lanzendorf, M.; Rozynek, C.; Engbers, M.; Geschwinder, K.; Gapski, J.; Dietrich, A.-M.; Meier, N. (2023): Social2Mobility Policy Brief. Mobilitätsarmut verhindern. Wie kann soziale Teilhabe durch Mobilität im Rahmen von integrierter Verkehrs-, Raum- und Sozialplanung ermöglicht werden? <https://tinygu.de/AP34>
33. Baumgartner, A. (2022): Akzeptierbarkeit und Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen zur Neuaufteilung öffentlicher Räume: Ergebnisse einer quantitativen Haushaltsbefragung über die Umwandlung von Auto- in Fahrradspuren in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP33>
32. Baumgartner, A.; Klinner, N.; Kraus, M.; Mösle, M. (2022): Methodenbericht zur Akzeptanzuntersuchung verkehrspolitischer Maßnahmen zur Neuaufteilung öffentlicher Räume in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP32>
31. Haj Eissa, E.; Kitlar, A.; Weith, A. (2022): Eine Randnotiz der Gesellschaft. Der mediale Diskurs mobilitätsbedingter sozialer Teilhabe in Pandemiezeiten. <https://tinygu.de/AP31>
30. Will, F. (2022): Individuell mobil, gemeinsam befördert. Geteilte on-demand Fahrdienstleistungen als Bestandteil des städtischen Mobilitätssystems. <https://tinygu.de/AP30>
29. Schluckebier, K. (2021): Intersections in contemporary traffic planning. Introducing a situationist approach for enacting different mobilities. <https://tinygu.de/AP29>
28. Scheffler, C.; Trost, L.; Werschmöller, S. (2021): Auswirkungen verbesserter (Rad-)Infrastruktur auf die Lebensqualität der Anwohnenden – Eine Vorher-Nachher-Untersuchung am Beispiel der Friedberger Landstraße in Frankfurt a. M. <https://tinygu.de/AP28>
27. Kolb, E. (2021): Does the Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) of the European Union guarantee successful citizen participation?. <https://tinygu.de/AP27>
26. Klinner, N.; Kraus, M. (2021): Methodenbericht zur Beschäftigtenbefragung der Goethe-Universität Frankfurt am Main zum hessischen Landesticket. <https://tinygu.de/AP26>
25. Klein, M.; Klinger, T.; Lanzendorf, M. (2021): Nachhaltige Mobilität in Lincoln. Evaluation des Mobilitätskonzepts und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen der Lincoln-Siedlung in Darmstadt. <https://tinygu.de/AP25>
24. Baumgartner, A.; Fischer, L.; Welker, J. (2020): Die Wirkung des Mobilitätsdesigns auf die Nutzung und Wahrnehmung von Fahrradstraßen: Untersuchungen anhand eines Fallbeispiels in Offenbach am Main. <https://tinygu.de/AP24>
23. Rozynek, C.; Schwerdtfeger, S.; Lanzendorf, M. (2020): Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover. <https://tinygu.de/AP23>
22. Blitz, Andreas (2020): Methodenbericht zur Haushaltsbefragung „Unterwegs in Offenbach“. <https://tinygu.de/AP22>
21. Klinner, N. (2020): Methodenbericht zur Beschäftigtenbefragung der Goethe-Universität Frankfurt am Main zum hessischen Landesticket. <https://tinygu.de/AP21>
20. Kirschner, F. (2019): Methodik zur Haushaltsbefragung „Quartiersentwicklung und Mobilität in Frankfurt-Bornheim“. <https://tinygu.de/AP20>
19. Blechschmidt, A.; Czowalla, L.; Lanzendorf, M. (2018): Fahrrad und öffentlichen Verkehr gemeinsam denken: die Verknüpfung von Fahrradmobilität mit öffentlichem Verkehr als Beitrag zu Daseinsvorsorge und Klimaschutz. Ein Handlungsleitfaden für Bund, Länder, Kommunen sowie Mobilitätsdienstleister. <https://tinygu.de/AP19>

18. Czowalla, L.; Blechschmidt, A.; Busch, D.; Fromberg, A.; Grün, C.; Gwiasda, P.; Hartmann, P.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2018): Handlungsansätze zur verbesserten Verknüpfung von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr. Eine vertiefende Analyse von vier Fallstudien. <https://tinygu.de/AP18>
17. Selzer, S. (2018): Zu Fuß unterwegs – Konflikte der Raumaufteilung für Fußgänger*innen im öffentlichen Straßenraum am Beispiel der Schweizer Straße in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP17>
16. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2018): Motive des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein. <https://tinygu.de/AP16>
15. Czowalla, L.; Busch, D.; Fromberg, A.; Gwiasda, P.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2017): Neuere Entwicklungen zur Integration von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr in Deutschland: Überblick zum Stand des Wissens und der Praxis. <https://tinygu.de/AP15>
14. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2017): Dokumentation von Best-Practice-Beispielen zum Umgang mit dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein. <https://tinygu.de/AP14>
13. Selzer, S.; Kruse, C.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2016): Integration von Fernbuslinienangeboten. Anforderungen an und Handlungsoptionen für städtebauliche und verkehrliche Integration der Fernbusse in lokale Verkehrssysteme. Ergebnisse einer Fahrgastbefragung in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP13>
12. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Mehler, F.; Lanzendorf, M. (2016): Fahren ohne gültigen Fahrschein. Stand der Forschung und medialer Diskurs. <https://tinygu.de/AP12>
11. Schubert, S. (2016): Universität in Bewegung. Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen von Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität. <https://tinygu.de/AP11>
10. Blechschmidt, A. (2016): Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. <https://tinygu.de/AP10>
9. Klinger, T.; Deffner, J.; Kemen, J.; Stein, M.; Lanzendorf, M. (2016): Sharing-Konzepte für ein multioptionales Mobilitätssystem in FrankfurtRheinMain. Analyse neuerer Entwicklungen und Ableitung von Handlungsoptionen für kommunale und regionale Akteure. Schlussbericht. <https://tinygu.de/AP9>
8. Schäfer, P. K. et al. (2016): Elektromobilität als Motor für Verhaltensänderung und neue Mobilität. Abschlussbericht des Gesamtvorhabens „Sozialwissenschaftliche und ökologische Begleitforschung in der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main“. <https://tinygu.de/AP8>
7. Prill, T. (2015). Pedelecs als Beitrag für ein nachhaltiges Mobilitätssystem? Eine Analyse zur Akzeptanz, Nutzung und Wirkung einer technologischen Innovation. <https://tinygu.de/AP7>
6. Rolfmeier, S. (2015): Wohnumzüge und Mobilitätsverhalten. Die Bedeutung von Raumstrukturen und Präferenzen für die Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen. <https://tinygu.de/AP6>
5. Belz, M. (2015): Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung?! Eine Evaluation. <https://tinygu.de/AP5>
4. Blechschmidt, A.; Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzungsmöglichkeiten von regionalen Mobilitätsdaten in der Region Frankfurt Rhein-Main. Regionale Mobilitätserhebungen und Mobilitätskennziffern im Vergleich – Eine Handreichung für die Praxis. <https://tinygu.de/AP4>
3. Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzung regionaler Mobilitätsdaten -Möglichkeiten zur Kombination und Harmonisierung der regionalen Mobilitätsdaten des Rhein-Main-Panels mit anderen Mobilitäts- und Strukturdaten. <https://tinygu.de/AP3>
2. Belz, M.; Höner, S.; Kruse, C.; Rolfmeier, S.; Schroer, M. (2014): Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Campus Westend. <https://tinygu.de/AP2>
1. Lanzendorf, M.; Schönduwe, R. (2014): Mobilitätsverhalten von Heranwachsenden und Möglichkeiten zur Bindung an den ÖPNV. <https://tinygu.de/AP1>

