

Schriftenreihe
Blickwechsel – Band 12



Daniel J. Kurth

**Generation
Unverbindlich**

Entscheidungsvorgänge in der Share Economy –
eine Fallstudie des modernen Carsharing-Nutzers

Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin
nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung

 Franz Steiner Verlag

 oekom

Daniel J. Kurth
Generation Unverbindlich
Entscheidungsvorgänge in der Share Economy –
Fallstudie des modernen Carsharing-Nutzers
ISBN 978-3-96006-004-8
228 Seiten, 17 x 24 cm, 29,95 Euro
oekom verlag, München 2017
©oekom verlag 2017
www.oekom.de

1.1. Konstruktion des Entscheidungsvorgangs und Carsharing-Anmeldung?

1.2. Prolog

Täglich trifft jeder Mensch eine Vielzahl von Entscheidungen – meistens merkt er_sie dies nicht einmal. Und trotz all der Übung und Wiederholung fällt es der einzelnen Person sehr schwer zu beschreiben, wie diese Entscheidungen getroffen wurden. Bei der Entscheidung hat er_sie das Gefühl eines stimmigen, klaren Kopfbildes. Wird die Person befragt, so verblasst das klare Gefühl und es ist schwer oder unmöglich die Gedanken zu erfassen und auszudrücken, ähnlich einem Traum. Die schnellen und unbewussten Entscheidungen gestalten den Alltag. Wirkliche Denkarbeit ist selten – und doch sind diese „Denk-Entscheidungen“ präziser als die unbewussten Gedanken und bestimmen die Selbstwahrnehmung als willentlich-kognitiver Entscheider.

Die Erforschung der Entscheidung ist von unterschiedlichen Ansätzen geprägt, die versuchen eine nomologische und ultimative Art des menschlichen Entscheidens, insbesondere der Abwägung, zu erfassen. Meist sind die Erklärungen eindimensional oder so einfach gehalten, dass wir sie mit den uns zur Verfügung stehenden bewussten Fähigkeiten erfassen können. Bekannte Beispiele sind die Ideen, der Mensch würde in seinen Entscheidungen alles maximieren wollen oder würde sich nur nach Regeln des Zusammenlebens richten. Einige Ansätze versuchen die Menschen robotergleich in Entweder-Oder Entscheidungsmodus-Modelle zu übersetzen. Entweder es wird eine bewusst rationale Entscheidung getroffen, bei der die maximal beste Handlung gewählt wird, oder es wird „irgendwie“ automatisch entschieden. Was nicht diesen Regeln genügt ist irrational oder bloßes Verhalten.

Eine dieser Alltagsentscheidungen ist die Auswahl eines Verkehrsangebots. Es geht nicht um die bewusste Entscheidung für einen Freizeitausflug am Wochenende, sondern die teil-bewussten Entscheidungen, welcher Supermarkt mit welchem Verkehrsangebot besucht wird, wie die Eltern im Vorort besucht werden oder welches Verkehrsmittel bei leichtem oder schwerem Regen auf dem Weg zur Arbeit genutzt wird. Es sind die Alltagsentscheidungen, die für die Aufrechterhaltung unserer Gesellschaft notwendig sind. Denn die moderne Gesellschaft benötigt die Arbeitsteilung und räumlich verteilte Beziehungen. Sie ermöglicht persönliche Freiheit, die Wahl der Supermärkte und erzwingt die alltägliche Entscheidung, u. a. der Hilfsmittel für diese Bewegungen (Rammel (2001)).

Mit der Share Economy wurden neue Verkehrsangebote wie Bike- und Carsharing eingeführt. Carsharing ist die Möglichkeit ein Auto kurzfristig und kurzzeitig selbstständig mieten zu können. Damit entfällt die Notwendigkeit für die Autonutzung ein Auto zu besitzen. Mussten sich die früheren Carsharing-Nutzer_innen noch bewusst mit dem Teilen eines Autos auseinandersetzen, genügt heute, dank technischer Unterstützung, eine Anmeldung und ein wenig

Software zur Anmietung. Die Autonutzung im Carsharing wurde zu einer leichten Alltagsentscheidung.

Angespornt wird die Arbeit durch die Annahme, dass die Entscheidung zur Anmeldung beim Carsharing eine der Entscheidungen ist, die zwar notwendig und wichtig für den Alltag sind, aber eigentlich vom_von der Entscheider_in nicht getroffen würden, wenn sie nicht müssten. Es ist eine Entscheidung, bei der kein Interesse mit der Beschäftigung vorliegt und somit bisher keine Theorie.

Die Carsharing-Mitgliedschaft war im Ursprung von ökologischen oder anderen Prinzipien bestimmt. Doch verbindliche Zusagen und Mitgliedschaften in Vereinen, Parteien oder Institutionen wie der Ehe verlieren ihren Reiz. Gleichlaufend ermöglicht die Professionalisierung von Carsharing ein ungekanntes Maß an Unverbindlichkeit. Und so stellt sich die Frage, ob Carsharing noch als Mittel zur Senkung des Individualverkehrs, wie ursprünglich gedacht, beiträgt oder durch die Leichtigkeit der Nutzung zu Mehrverkehr führt.

1.3. Zielformulierung

Die pragmatische Nutzung der Verkehrsangebote im Mix und ohne Autobesitz wird durch das Carsharing ermöglicht. Doch nicht das ökologische Gewissen scheint die neuen Carsharer_innen zur Anmeldung zu treiben, sondern die Erkenntnis, dass es heute möglich ist, ein Automobil zu nutzen, ohne die Verbindlichkeiten und Kosten des eigenen Besitzes und der Wartung etc. auf sich nehmen zu müssen. Spannend ist, was die Menschen zur Anmeldung motiviert und wie die Entscheidung abläuft.

Bei der Überlegung wann, warum und wie die Anmeldung und Nutzung von Carsharing erfolgt, konnten die angebotenen Erklärungsansätze die beobachtbaren Muster nicht zufriedenstellend erklären. Simulationen können das Entscheidungsergebnis abbilden, doch der Vorgang bleibt verschlossen. Aufgrund der langjährigen Erfahrung des Autors im Transport- und Carsharing-Umfeld war aus der Praxis heraus bekannt, dass der Entscheidungsvorgang zur Anmeldung nicht eindimensional sein kann. Es war zu beobachten, dass die Entscheider_innen einem inneren System folgen, dass von außen betrachtet aber weder ungewöhnlich komplex durchdacht noch zufällig, emotional oder normorientiert wirkte. Die auf bestimmte Partialbefunde spezialisierten Forschungsansätze können dies nicht erfassen. Praschl, Risser (1994):224 formulieren vor 21 Jahren: „Zur Bewältigung des Verkehrsproblems müssen alle betroffenen wissenschaftlichen Disziplinen (Verkehrstechniker, -planer, -psychologen, -soziologen, -ökonomen, -kommunikationsspezialisten usw.) sowie alle betroffenen Institutionen kooperieren.“

Die Begriffe der „Entscheidung“ und der im Verkehr angewendete Begriff der „Verkehrsmittelwahl“ sind teils widersprüchlich verwendet. Tanja Pritzlaff setzt sich in ihrer „rekonstruktiven Annäherung“ (Pritzlaff (2006):7) mit dem Begriffs-

problem der „Entscheidung“ auseinander. „Der Begriff, der im Zentrum der folgenden Überlegung steht, ist der Begriff der *Entscheidung*. Da er üblicherweise in dem doppelten Sinn verwendet wird, dass er einerseits das Entscheidungshandeln, andererseits das Entscheidungsergebnis bezeichnet, und hier ausschließlich das Entscheidungshandeln betrachtet wird, sei gleich eine Einschränkung vorgenommen: Im Zentrum steht der Begriff Entscheidung im Sinne von *Entscheiden*“ (ebd.:7). Die vorliegende Arbeit orientiert sich an dem Entscheidungshandeln nach Pritzlaff mit dem Schwerpunkt auf dem *Vorgang der Entscheidung*. Darüber hinaus sollten einmalige Entscheidungen von wiederholten Entscheidungen unterschieden werden. Die einmalige Entscheidung zur Anmeldung ist eine Voraussetzung für die wiederholte Nutzung. Die Entscheidung zur Nutzung steht dann im engen Zusammenhang mit den täglichen Aufgaben (Abbildung 1).

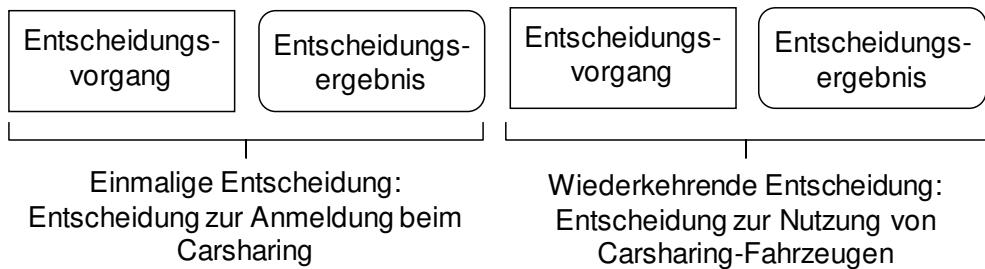


Abbildung 1: Empirischer Fokus: Anmeldung zum Carsharing (eigene Darstellung)

Die folgenden Fragen bauen aufeinander auf und werden adressiert. Die erste Frage dreht sich darum, ein methodisches Konstrukt zu erhalten damit Alltagsentscheidungen theoretisch abgebildet werden können. Innerhalb der Frage wird zudem die Anwendbarkeit für die Entscheidung eines Verkehrsangebotes bestimmt. Abhängig von den erkannten Stellschrauben dieser Entscheidung werden die Fragestellungen der empirischen Studie aufgebaut.

(1) Wie konstituiert sich der Entscheidungsvorgang des alltäglichen Verkehrsangebots?

Die Eingangsannahme ist, dass die Entscheidung für die Anmeldung zum Carsharing eine notwendige Entscheidung ist, die „zwangsläufig“ getroffen werden muss, die jedoch nicht aus einem innerem Interesse heraus, sondern „irgendwie“ getroffen wird.

Da dies in keinem Modell integriert wurde, ist die Hypothese, dass der Entscheidungsvorgang einem stabilen Mechanismus folgt und strukturell bei allen Individuen gleich ist. Die individuelle Ausprägung je Individuum und Entscheidung ist unterschiedlich. Um diesen Vorgang zu verstehen, können weder die gesellschaftswissenschaftliche Forschungsperspektive (Motive der Menschen

auf einer langfristigen Lebensziel-Ebene) noch die Perspektive bei Einzelexperimenten zum bewussten Wahlverhalten übernommen werden (kognitive Entscheidungen sind nicht repräsentativ für den Alltag). Es braucht eine individuell-methodische Forschungsperspektive aus Sicht des_der Entscheider_in, damit die Elemente der Entscheidung zusammengestellt werden können.

(2) Haben sich die Entscheidungen zur Carsharing-Anmeldung verändert und gibt es einen „neuen Carsharing-Nutzer_innen-Typ“?

Die empirische Studie soll mit einer Befragung zeigen, wie bewusst und komplex der Entscheidungsvorgang zur Anmeldung beim Carsharing erfasst wird. Insbesondere soll überprüft werden, ob die Carsharer_innen sich in der Entscheidung von bisherigen Erkenntnissen unterscheiden. Im Gegensatz zu diesen wird ein deutlich weniger ökologisch-normgeprägtes Entscheidungsverhalten erwartet.

Insbesondere unterscheidet sich die empirische Untersuchung dadurch, dass sie sich auf die Neuanmeldungen konzentriert und mit Blick auf die Situation und den Entscheidungsvorgang die Anmeldung analysiert. Damit grenzt sich die Arbeit von Gesamtmitgliedsuntersuchungen und Typisierungen der Nutzer_innen von Carsharing ab.

1.4. Ansatz und Aufbau

Entsprechend der Fragestellungen wird die Arbeit in zwei Teile gegliedert.

Da ein vollständiges Modell des Entscheidungsvorgangs noch nicht vorliegt, bedarf es einer *rationalen Rekonstruktion*. „Insbesondere muß erst einmal präzise herausgearbeitet werden, welche Prinzipien und Konzepte zu welcher Theorie gehören, welches in einer Theorie die Grundbegriffe sind, wie die interne Struktur der Theorie aussieht und in welcher Beziehung sie zu anderen Theorien sowie nicht-theoretischen Entitäten steht“ (Westermann (1987):6).

Die Gestaltung einer solchen Rekonstruktion erfolgt orientiert an der objektiv-verstehenden Methodik (Popper (1970)). Der Entscheidungsvorgang wird mit dieser Methodik aus der Sicht des Individuums betrachtet und objektiv beschrieben. Hieraus ergeben sich dann Möglichkeiten der Ableitung, die einen schematischen, übergeordneten Ablauf konstruierbar machen. Die Arbeit setzt an, die isolierten Wissensbruchstücke, u. a. Theorien zu Teilespekten der Entscheidung, so zusammenzufügen, dass eine Rekonstruktion eines vollständigen Entscheidungsmodells entsteht. Dabei sollte aber nicht unerwähnt bleiben, dass es in der aktuellen Befundlage Defizite und Widersprüche gibt. Insbesondere resultieren diese aus der Abgrenzung der Forschungsdisziplinen zueinander und der sich unterscheidenden Zielsetzung bei der Befunderfassung.

Die vorliegende Arbeit setzt auf einen integrierten Forschungsansatz, der qualitative und quantitative Aspekte in einem Ablaufmodell kombiniert. Mayring (2001) stellt ein solches Modell vor. Abbildung 2 stellt den integrierten Ablaufplan vor, der die Struktur der Arbeit leitet. Die erste Stufe beinhaltet die

Fragestellung und eine entsprechende Hypothesenbildung, die der Arbeit vorangeht. Die zweite Stufe beinhaltet die Stärke der qualitativen Forschung, das interpretative Vorgehen. Das Vorverständnis in dieser Stufe umfasst den Stand der theoretischen Forschung und der Empirie. Für diese Arbeit kann bereits auf einen großen Fundus an unterschiedlichen empirischen Einzelbefunden zurückgegriffen werden. Diese können mit den bekannten Ausarbeitungen und Brückennahmen zu einem Modell kombiniert werden. Diese Kombination bildet eine sehr aussagekräftige Theoriegrundlage. Mit der quantitativen Befragung der Carsharing-Nutzer_innen setzt die Arbeit die Schritte drei bis fünf um. Die Schlussfolgerung umfasst die Fragen der Hypothesenvalidierung, die Frage nach der Nutzbarkeit in der Praxis (Beeinflussung der Entscheider_innen) und den Gültigkeitsbereich der Aussagen.

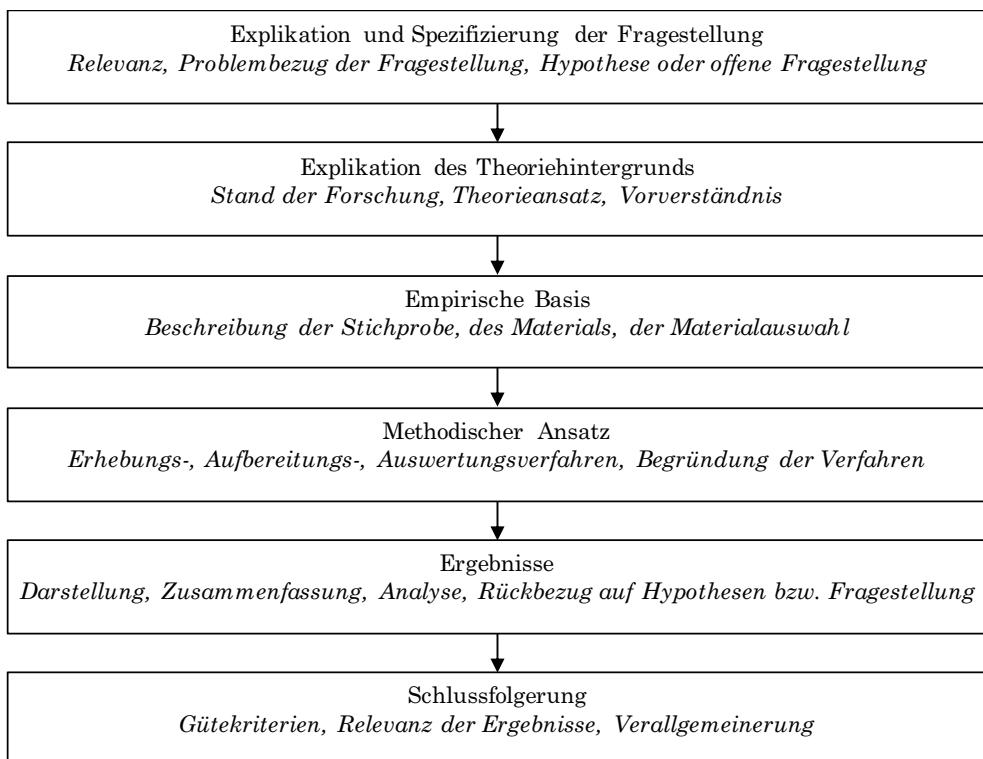


Abbildung 2: Ablaufmodell nach Mayring (2001) (eigene Darstellung, Anpassung)

Die Rekonstruktion des Entscheidungsvorgangs sollte den Gütekriterien einer Theorie genügen. Nach Rost (2005) sind diese Kriterien (1) Innere Konsistenz: keine logischen Widersprüche im Gefüge, (2) Einfachheit: nur die notwendigen Variablen, Beziehungen und Randbedingungen werden adressiert, (3) Relevanz: Forschungsbereich, für den das Phänomen relevant ist, (4) Geltungsbereich: Bereich, für den die Überlegungen gültig sind, (5) Brauchbarkeit: Umfang, in dem

die Ergebnisse in der Praxis verwertbar sind und (6) Empirischer Bestätigungsgrad: Umfang, in dem die Überlegungen bestätigt und angewendet werden können.

Den empirischen Schwerpunkt der vorliegenden Arbeit bildet die, auf den Erkenntnissen des Entscheidungsvorganges aufsetzende, Befragung der Carsharing-Anmeldungen aus dem ersten Halbjahr 2015. Die Befragung umfasst alle Neuanmeldungen zu zwei Carsharing-Angeboten und dreht sich um die Entscheidungsfindung, insbesondere der Motive und der Beschäftigung mit der Entscheidung. In Abgrenzung zu bisherigen Studien basiert die Befragung auf zwei professionalisierten Carsharing-Produkten (Vermarktung, Tarifgestaltung), die entsprechend neue Gruppen von Carsharing-Kunden_innen ansprechen. Die Erwartung ist, dass es einen deutlich sichtbaren Unterschied in den Motiven zur Anmeldung gibt.

Die Arbeit gliedert sich in sieben Kapitel. Aufbauend auf der Motivation zur Erstellung der vorliegenden Arbeit, werden in der theoretischen Fundierung, im zweiten Kapitel, die Grundsteine und die Abgrenzungen zu bestehenden Ansätzen ausgearbeitet. Das Ziel ist es, den Entscheidungsvorgang der Verkehrsangebotswahl zu untersuchen. Um dies zu ermöglichen, wird der *Vorgang* vom *Ergebnis* differenziert und die Fundierung der Entscheidung durch die soziologischen Arbeiten, aber auch in deren Abgrenzung, ausgearbeitet. Die zentrale Diskussion der für die vorliegende Arbeit gewählten Forschungsperspektive schließt die Abgrenzung ab und mündet in einer Diskussion der Begrifflichkeit über das, was der_die Entscheider_in eigentlich als Entscheidungsgegenstand berücksichtigt.

An diese Fundierung schließt sich der Überblick bestehender Modelle und Theorien an, die sich mit dem Entscheidungsvorgang beschäftigen und deren Anwendung bis in die Wahl des Verkehrsangebotes reicht. Den Einstieg macht die Untersuchung des Entscheidungsmotivs bei der Verkehrsangebotswahl. Dieses Motiv unterscheidet sich deutlich von den übergreifenden Motiven, die in der Soziologie bei der Verkehrsangebotswahl herausgearbeitet werden. Für die vorgestellten Entscheidungsmodelle wird diskutiert, inwiefern diese allgemein den Entscheidungsvorgang oder nur eine Spezialisierung, meist die bewusste Abwägung bei vorgegebenen Handlungsoptionen, adressieren. Das Ergebnis der Vorstellung ist eine Disaggregation der Elemente, die in einem Entscheidungsvorgang eine Rolle spielen.

Im vierten Kapitel werden die disaggregierten Elemente der Entscheidung mit der für die vorliegende Arbeit abgegrenzten Forschungsperspektive neu konstruiert. Hierzu werden neben den Erkenntnissen der Modelle weitere Erkenntnisse ergänzt und in einen Gesamtzusammenhang gebracht. Die Entscheidung umfasst demnach alle Schritte und Teilentscheidungen von der Wahrnehmung und Erinnerung bis zum fixierten, beobachtbaren Verhalten. Das Ziel der Konstruktion ist eine umfassende Abbildung der bewussten und unbewussten Elemente der Entscheidung.

Das fünfte Kapitel komplettiert mit der empirischen Untersuchung die bei den Forschungsfragen der vorliegenden Arbeit. Insbesondere wurde der Fragebogen auf Basis der Erkenntnisse der Konstruktion des Entscheidungsvorganges erstellt, damit sowohl die Motive als auch der Entscheidungsablauf erfasst werden. So unterscheidet sich die Befragung von vorhergehenden Befragungen, in denen der Schwerpunkt i. d. R. auf dem Entscheidungsergebnis, dem beobachtbaren Verhalten, liegt. Mit dieser Veränderung des Befragungsschwerpunktes wird versucht, die Entscheidung direkt zu erfassen, ohne den Umweg einer Interpretation des Verhaltens.

Den inhaltlichen Abschluss bilden die Kapitel sechs und sieben, in denen die Ergebnisse zusammengefasst und der vertiefende Forschungsbedarf diskutiert werden.

2. Theoretische Abgrenzung

Gorr (1997):8ff. stellt fest, dass es bereits 1977 rund 300 Ansätze zur modellmäßigen Erfassung der Entscheidung von Verkehrsangeboten gab. „Die Vielzahl der derzeit existierenden Arbeiten zur Erforschung des individuellen Verkehrsverhaltens zeigt, daß nach wie vor ein erheblicher Klärungsbedarf besteht. [...] Weitgehend Einigkeit herrscht darüber, daß eine interdisziplinäre Vorgehensweise bei der Entwicklung der Erklärungsansätze unumgänglich ist“ (ebd.:23).

Im Rahmen der Verkehrsverhaltensforschung wurden seit den 1980er Jahren neben den messbaren Faktoren (z. B. Dauer, Kosten, Zuverlässigkeit etc.) neue Faktoren wie z. B. Neugierde, Freude am Risiko etc. als Begründungsmöglichkeiten für die Verkehrsmittelwahl ergänzt (vgl. u. a. Held (1982), Flade (2007)). Eine implizite Annahme der Autoren war, dass es ein Set von Faktoren geben müsse, das vollständig erfassbar ist und dessen individuelle Relevanz universell als Entscheidungskriterien gegeben sein müsse.

Franke (2001):51ff., die einen ausführlichen Überblick über den Stand der verschiedenen qualitativen und quantitativen Forschungsansätze gibt, stellt eine fehlende Fundierung der Einzelerkenntnisse fest. „Diese mangelnde handlungstheoretische Fundierung stellt allgemein ein Defizit der bisherigen empirisch orientierten Verkehrsverhaltensforschung dar“ (Franke (2001):56 mit Bezug auf Wehling (1998)). Auch aus Sicht der empirischen Ansätze stellt die fehlende Konzeption ein Problem der Einordnung und Weiterentwicklung der eigenen Befunde dar. „Als Schwachpunkt der bisherigen Forschung sind besonders hervorzuheben: - die Unverbundenheit disziplinärer Erklärungsmodelle, - die unzureichende Erfassung der Motive und Gründe des Verkehrsverhaltens sowie - die mangelnde Berücksichtigung der symbolischen Dimension von Mobilität“ City:mobil (1999):33.

Knie (2007):11 stellt also fest, dass eine sozialwissenschaftliche Gesamtperspektive entstehen müsse, sodass die „[...] verschiedenen und durchaus auch widersprüchlichen Phänomene des Verkehrs wieder auf ihren Ursprung zurückzuführen [sind], also auf die gesellschaftliche Verfasstheit“ (ebd.:13). Doch die