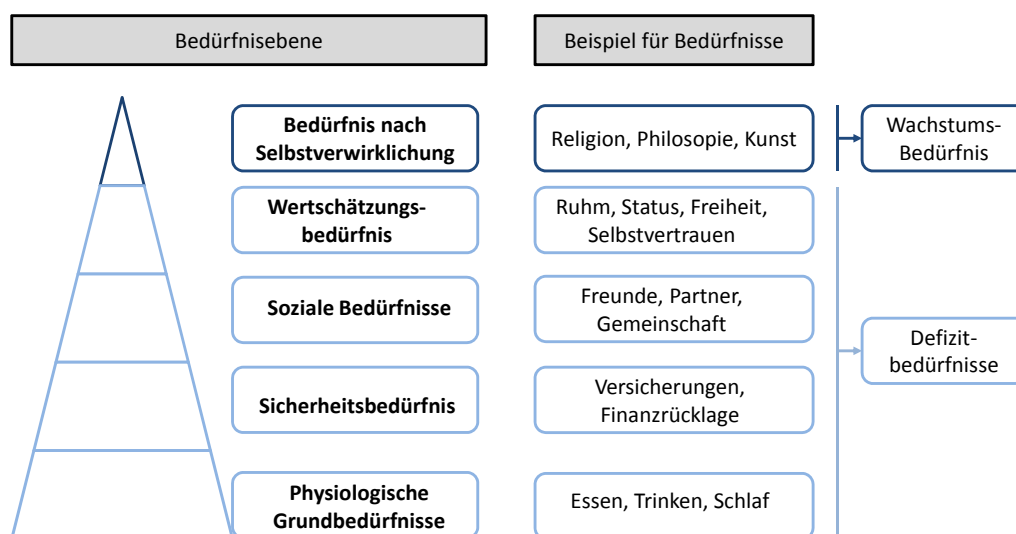


Gemeinschaftsgefühl und Motivationshintergrund: Eine qualitative Inhaltsanalyse im Bereich des Elektro-Carsharing

Mina Baburi², Katrin Günther³, Kenan Degirmenci⁴
und Michael H. Breitner⁵



¹ Kopien oder eine PDF-Datei sind auf Anfrage erhältlich: Institut für Wirtschaftsinformatik, Leibniz Universität Hannover, Königsworther Platz 1, 30167 Hannover (www.iwi.uni-hannover.de).

² Studentin der Wirtschaftswissenschaften an der Leibniz Universität Hannover (baburi.mina@gmail.com)

³ Studentin der Wirtschaftswissenschaften an der Leibniz Universität Hannover (katrin_guenther@gmx.de)

⁴ Doktorand, Institut für Wirtschaftsinformatik (degirmenci@iwi.uni-hannover.de)

⁵ Professor für Wirtschaftsinformatik und Betriebswirtschaftslehre und Direktor des Instituts für Wirtschaftsinformatik (breitner@iwi.uni-hannover.de)

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
1.1 Ausgangssituation	3
1.2 Ziel der Arbeit	7
1.3 Aufbau der Arbeit	7
2 Stand der Forschung	8
3 Theoretisch-psychologisch fundierter Hintergrund	13
3.1 Bedürfnispyramide nach Maslow	14
3.2 Konzept des Gemeinschaftsgefühls	16
3.2.1 Gemeinschaftsgefühl als Voraussetzung menschlicher Existenz	17
3.2.2 Minderwertigkeitsgefühl und die Rolle der Mutter	18
3.2.3 Gemeinschaftsgefühl und seine unterschiedlichen Ausprägungen	21
3.3 Motivation als Impuls zur Bedürfnisbefriedigung.....	23
3.3.1 Begriff der Motivation	23
3.3.2 Intrinsischer versus extrinsischer Begriff der Motivation.....	26
4 Qualitative Inhaltsanalyse	27
4.1 Bestimmung des Ausgangsmaterials.....	30
4.2 Fragestellung der Analyse	32
4.3 Durchführung der Analyse.....	33
5 Diskussion	41
5.1 Identifizierung des Gemeinschaftsgefühls.....	42
5.2 Beeinflussung des Nutzerverhaltens.....	46
6 Limitationen und Ausblick	51
7 Zusammenfassung	53
Literaturverzeichnis	54
Anlage 1: Fragebogen	58
Anlage 2: Transkription	60

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation

Nach einem Bericht der UNITED NATIONS (2013:4f.) ist in den letzten Jahren ein weltweites Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. So soll sich die Weltbevölkerungszahl zwischen 1950 und 2050 verdreifachen, wenn nicht sogar vervierfachen. Gleichzeitig wird prognostiziert, dass es in dieser Zeitspanne zu einer zunehmenden Verstädterung kommen wird. Während die Zahl der in der Stadt lebenden Menschen 1950 noch bei 29% lag, leben derzeit mehr als die Hälfte aller Menschen in Städten. Diese Zahl soll bis 2050 auf 69% der Weltbevölkerung ansteigen. Parallel dazu ist die Größe des Weltfuhrparks enorm angestiegen. Während die Zahl der Autos, der Busse und der Lastwagen im Jahre 1950 insgesamt noch bei rund 70 Millionen lag, ist allein die Zahl der Automobile bis zum Jahr 2010 auf rund 700 Millionen angestiegen. FIRNKORN und MÜLLER (2011:1519f.) nehmen in ihrer Publikation von 2011 zudem an, dass sich der Weltfuhrpark von 2010 bis 2050 verdreifachen wird.

Dieser Trend ist auch in Deutschland erkennbar. Der Automobilbesitz nimmt im Alltag der Menschen eine immer größere Rolle ein. Während 1962 nur rund 27% der Haushalte in Deutschland ein Auto besaßen, hat sich diese Zahl bis 2006 nahezu verdreifacht und ist auf 75% angestiegen. Es werden heute verstärkt Fahrten mit dem Auto durchgeführt, für die früher andere Transportmöglichkeiten herangezogen wurden oder die zu Fuß bewältigt wurden. 60% aller Fahrten sind kürzer als fünf Kilometer und 10% sogar kürzer als ein Kilometer. Es wird deutlich, dass auch sehr kurze Distanzen heutzutage mit einem Auto durchgeführt werden und dass das Auto verstärkt andere Transportmöglichkeiten wie beispielsweise den Bus, die Bahn oder das Fahrrad ersetzt.

Folgen sind unverkennbar: Verkehrsstaus, Parkplatzmangel und ansteigende Emissionen. Sie ziehen sowohl lokal als auch global erhebliche Auswirkungen mit sich. Diese Probleme, die sich zukünftig noch weiter verstärken werden, zwingen die Menschen zu einem Umdenkprozess in ihrem Verhalten. Der Bedarf von nachhaltigen Mobilitätslösungen steht im Fokus der heutigen Gesellschaft. Es stellt sich außerdem die Frage, ob manche Wege wirklich mit dem privaten Auto durchgeführt werden müssen oder ob es hier auch andere Möglichkeiten gibt, auf die zurückgegriffen werden kann (vgl. FIRNKORN/MÜLLER 2011:1519f.; RICKENBERG et al. 2013:1ff.; NOBIS 2006:90). Wie allerdings SOUI et al.

(2012:52) erkannt haben, wird es immer Fahrten geben, die aufgrund ihres Nutzungszwecks und den räumlichen und zeitlichen Gegebenheiten mit einem Auto durchgeführt werden.

Eine Alternative, den umwelttechnischen und sozio-ökonomischen Problemen in urbanen Regionen entgegenzuwirken ohne den Menschen die Mobilität, die ein Auto bietet zu nehmen, ist das Carsharing. Das Prinzip des Carsharing beruht auf einer alten Idee: „sharing an expensive resource to allow many people to use it without anyone assuming the entire financial burden on his own.“ (SOUI et al. 2012:53). Carsharing ist demnach eine Möglichkeit, die Lücke zwischen dem privaten Automobilbesitz und den öffentlichen Verkehrsmitteln zu schließen. Hierbei stehen dem Nutzer Fahrzeuge an verschiedenen Stationen zur Verfügung. Der Nutzer kann sich folglich aussuchen, welche Station die geringste Entfernung zu seinem Wohnsitz hat und sich somit am besten eignet. Vor der Inanspruchnahme eines Autos muss der Nutzer eine Reservierung des Fahrzeuges vornehmen. Dies kann entweder telefonisch oder über das Internet erfolgen. Je nach Verfügbarkeit des benötigten Fahrzeuges kann die Reservierung wenige Minuten vor Fahrtritt erfolgen. Carsharing eröffnet dem Nutzer demzufolge die Vorteile eines privaten Automobilbesitzes, ohne dass er allerdings die gesamten Kosten eines eigenen Autos tragen muss. Die Kosten des Carsharing sind abhängig von der Nutzungsdauer des Autos und von den gefahrenen Kilometern. Verglichen mit den konventionellen Autovermietungen erlaubt Carsharing ein kurzzeitiges Anmieten von Fahrzeugen und dies zu jeder Tageszeit und an sieben Tagen der Woche. Die fixen Kosten und die Unannehmlichkeiten eines privaten Autos werden hierbei von dem Individuum auf die Carsharing-Organisation übertragen (vgl. AWASTHI et al. 2007:58f.; CLEMENTE et al. 2013:250; SOUI et al. 2012:52).

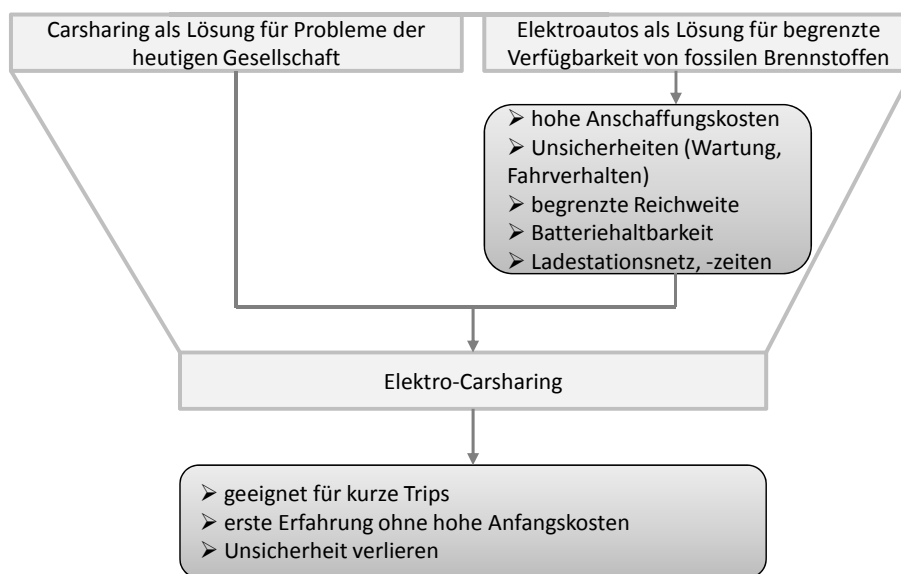
Aufgrund seiner Vorteile hat das Carsharing-Konzept in den letzten Jahren an Popularität gewonnen. Das Carsharing eignet sich sowohl für kurze wie auch für lange Mietzeiten. Die Abrechnung auf Stundenbasis und die kurzfristige Reservierung der Autos ermöglicht eine Flexibilität, welche durch die konventionelle Autovermietung nicht gegeben ist. Neben den Vorteilen für das einzelne Individuum weist das Carsharing-System allerdings auch positive Effekte in Bezug auf die Umwelt auf. So stellen beispielsweise die Reduktion von CO₂-Emissionen und von Kraftstoff sowie die verstärkte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln einige umweltbezogene Vorzüge dar. Weitere Vorteile sind der zunehmende Verkauf von privaten Automobilen und Energieersparnisse durch die Nutzung von neuen Energiesparautos im Carsharing-Portfolio. Durch die stunden- beziehungsweise die minutenweise Abrechnung sensibilisiert Carsharing die Menschen außerdem für die Kosten, welche mit einer einzigen Autofahrt verbunden sind. „Carsharing forces a more direct consideration of

how much each trip costs in a way that a monthly car payment and a weekly gas purchase do not.” (DUNCAN 2011:365). Dies führt wiederum dazu, dass die Menschen mehr darüber nachdenken, ob diese Fahrt wirklich mit dem Auto erledigt werden muss oder ob auch alternative Transportmöglichkeiten herangezogen werden können. Die Carsharing-Nutzer gehen folglich bewusster mit der Automobilnutzung um, welches letztendlich zu einer Reduktion der Umweltverschmutzung und der Lärmbelästigung in den Städten führt. Menschen, die nicht täglich ein Auto benötigen, können somit die Vorteile und Flexibilität eines Autos in Anspruch nehmen, ohne selber ein Fahrzeug zu besitzen. Diese alternative Transportlösung ermöglicht es also den Problemen der heutigen Gesellschaft zu begegnen und Parkplatzmangel, Verkehrsstaus und Lärmbelästigung können folglich reduziert werden (vgl. AWASTHI et al. 2007:58f.; DOUMA/GAUG 2009:3; DUNCAN 2011:363ff.). Das Konzept des Carsharing wird zudem durch die Tatsache unterstützt, dass der Besitz von Gütern in den letzten Jahren für viele Menschen eine untergeordnete Rolle spielt. „Ownership is no longer the ultimate expression of consumer desire.“ (BARDHI/ECKHARDT 2012:881). Stattdessen leihen sich immer mehr Menschen Gebrauchsgegenstände für eine gewisse Zeit aus, um auf diese Weise Erfahrungen zu sammeln und sie gleichzeitig zweckgebunden zu nutzen. Auch das Interesse an der gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen wird immer größer. Ein Wertewandel ist gemäß einer Studie von Bratzel und Lehman aus Deutschland erkennbar. Viele Jugendliche im Alter zwischen 18 und 25 Jahren sehen das Auto nicht mehr als Statussymbol an, sondern lediglich als ein Gebrauchsgegenstand, um eine gewisse Flexibilität und Mobilität zu haben (vgl. FIRNKORN/MÜLLER 2012:265f.; BARDHI/ECKHARDT 2012:881; BARTH et al. 2004:2).

Die hohe Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen, die große Preisinstabilität und die Frage wie lange fossile Brennstoffe noch abbaubar sind, erweckt zudem das Interesse an Elektroautos. Allerdings gibt es im Bereich der Elektroautos noch wesentliche Nachteile, die die Menschen vor dem Kauf abschrecken. Die hauptsächlichen Nachteile des Elektroautos sind hierbei die begrenzte Reichweite, die hohen Anschaffungskosten, die Größe der Batterie und die Unsicherheit bezüglich der Wartung und des Wiederverkaufswertes. Die Verbindung zwischen Carsharing und Elektroautos (Elektro-Carsharing) stellt nun eine Alternative dar, um den Menschen die Angst vor Elektroautos zu nehmen und ihnen die Möglichkeit einzuräumen Erfahrungen zu sammeln, ohne dabei die hohen Anfangskosten tragen zu müssen. Bereits 1990 wurden Elektroautos in das Carsharing-System integriert. Aufgrund logistischer und operativer Herausforderungen sind diese allerdings kurze Zeit später wieder vom Markt genommen wurden. Durch den Erfahrungsanstieg und den technischen Fortschritt

konnte in den letzten Jahren ein Wiederaufleben der Elektroautos in Kombination mit dem Carsharing-Konzept verzeichnet werden. Viele Carsharing-Anbieter sehen ein großes Potenzial in der Zukunft des Elektro-Carsharing. Die charakteristischen Eigenschaften des Carsharing, wie beispielsweise kurze Trips innerhalb der Stadt, ergänzen sich mit den Anforderungen des Elektroautos (beispielsweise kurze Reichweite). Das Elektroauto in Kombination mit dem Carsharing-System kann nochmals zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität beitragen. CO₂-Emissionen und andere Schadstoffe wie auch die Lärmbelastigung können auf diese Weise weiter reduziert werden und zu einer nachhaltigen Umwelt verhelfen (vgl. CLEMENTE et al. 2013:251; HINKEDEIN et al. 2012:2f.; SHAHEEN et al. 2013:2f.).

Abbildung 1: Darstellung der Ausgangssituation
(Quelle: eigene Darstellung)



Die vorgestellte Problematik ist in Abbildung 1 zusammenfassend dargestellt. In den letzten Jahren wurden verschiedene Mobilitätslösungen entwickelt. Das Carsharing-Konzept stellt hierbei eine Lösung für die Mobilitäts- und Umweltprobleme der heutigen Gesellschaft dar. Eine weitere Entwicklung, die die zunehmenden Umweltprobleme verbunden mit der Knappheit an fossilen Brennstoffen betreffen, stellen die Elektroautos dar. Allerdings schrecken die hohen Anschaffungskosten eines Elektroautos potenzielle Nutzer von einem Kauf ab. Ebenso besteht eine hohe Unsicherheit über die Fahrreichweite eines Elektroautos. Wie die Abbildung 1 verdeutlicht, gehen die Eigenschaften des Elektroautos mit dem Konzept des Carsharing einher. So wird das Carsharing beispielsweise hauptsächlich für kurze Trips eingesetzt, welches sich mit der kurzen Reichweite des Elektroautos vereinbaren lässt. Die negativen Aspekte des Elektroautos werden hierbei durch das Elektro-Carsharing ausgeglichen. Durch das Elektro-Carsharing können die Individuen also erste Erfahrungen in diesem

Bereich sammeln, Unsicherheiten verringern und die Popularität von elektrisch angetriebenen Autos kann erhöht werden.

1.2 Ziel der Arbeit

Wie die Ausgangssituation verdeutlicht hat, kann dem Elektro-Carsharing das Potenzial zugeschrieben werden, bei der Bewältigung von städtischen Mobilitäts- und Umweltproblemen eine wichtige Rolle einzunehmen. Aus der Kombination der Nutzung von Elektroautos und dem Konzept des Carsharing kann das folgende allgemeine Forschungsthema abgeleitet werden: *„Gemeinschaftsgefühl und Motivationshintergrund: eine qualitative Inhaltsanalyse im Bereich des Elektro-Carsharing“*. Um diesem allgemein formulierten Thema nachzugehen, wird dieses konkretisiert und folgende spezifische Forschungsfragen untersucht:

FF I: *Ist ein Gemeinschaftsgefühl im Bereich des Elektro-Carsharing aktuell identifizierbar?*

FF II: *Ist es den Carsharing-Anbietern möglich, mittels eines Gemeinschaftsgefühls das Nutzerverhalten bezüglich Elektro-Carsharing positiv zu beeinflussen?*

Als Grundlage für eine Annäherung an die spezifischen Forschungsfragen erfolgt die Darstellung des Begriffs „Gemeinschaftsgefühl“ nach Alfred Adler. Desweiteren wird der Motivationsbegriff eingeführt und seine verschiedenen Ausprägungen aufgezeigt. Ziel dieser Bachelorarbeit ist es, eine Verknüpfung zwischen diesen in der Psychologie bereits etablierten Theorien beziehungsweise Begriffen und dem Bereich des Elektro-Carsharing herzustellen. Basierend auf diesen theoretischen Erkenntnissen und im Hinblick auf die Fragestellung ist ein weiteres Ziel, eine eigene Datenerhebung durchzuführen, um daraus ableitend eine Stellungnahme hinsichtlich der Forschungsfragen vornehmen zu können. Hierbei soll die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring als Leitfaden für die Auswertung dieser Daten dienen.

1.3 Aufbau der Arbeit

Als Einstieg in die Arbeit geht Kapitel zwei auf den aktuellen Forschungsstand im Bereich des Elektro-Carsharing ein. Der Fokus liegt hierbei vor allem auf folgende Fragestellungen: Welche Zielgruppe hat das Carsharing? In welchen Bereichen und für welche Fahrten wird das Carsharing angewendet? Schließlich wird aufgezeigt, ob sich die Auswirkungen des Carsharing durch empirische Studien bestätigen lassen. Das dritte Kapitel liefert einen theore-

tisch psychologisch fundierten Hintergrund. In diesem Rahmen wird zunächst die Bedürfnispyramide von Maslow vorgestellt. Basierend auf der Bedürfnispyramide und den vorgestellten Grundbedürfnissen eines jeden Individuums wird das Konzept des Gemeinschaftsgefühls von Alfred Adler erläutert. Zudem wird in einem weiteren Schritt der Motivationsbegriff eingeführt sowie die verschiedenen Ausprägungen der Motivation abgebildet. Abschnitt vier geht schließlich auf die Auswertung der eigens erhobenen Daten ein. Hierbei wird die qualitative Inhaltsanalyse von Mayring hinzugezogen. Im Wesentlichen lassen sich hierbei drei Blöcke unterscheiden. Als erstes wird das Ausgangsmaterial bestimmt. In diesem speziellen Fall handelt es sich um offene Interviews. Im Anschluss daran wird definiert, welche Aspekte des Interviews für die Forschungsfragen von Bedeutung sind. Abschließend wird das analytische Vorgehen für die Auswertung der vorliegenden Daten beschrieben und es erfolgt eine Zusammenfassung der Ergebnisse. Kapitel fünf stellt den Diskussionsteil dieser Bachelorarbeit dar und nimmt Bezug auf die eingangs gestellten Forschungsfragen. Abschnitt sechs geht auf die Limitationen der Arbeit ein und zeigt auf, welcher weiterer Forschungsbedarf sich aus der vorliegenden Arbeit ergibt. Abschließend erfolgt in Kapitel sieben eine Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse dieser Arbeit.

2 Stand der Forschung

Das Ziel dieses Kapitels ist es, bereits existierende Studien und Untersuchungsfragen im Bereich des Elektro-Carsharing aufzuzeigen, um einen Überblick über den aktuellen Forschungsstand zu gewinnen und aufzuzeigen in welchen Bereichen weiterer Forschungsbedarf erforderlich ist. Dabei wird der Schwerpunkt zunächst auf Publikationen liegen, welche allgemein dem Konzept des Carsharing zuzuordnen sind, unabhängig davon, auf welche Antriebsart sie sich beziehen. Diese können in weitere Subkategorien untergliedert werden, die sich in Form von drei Fragestellungen darstellen lassen: Wer ist an Carsharing interessiert und somit potenzieller Nutzer und gleichzeitig die Zielgruppe des alternativen Transportmittels? Für welche Arten von Fahrten findet Carsharing überwiegend Anwendung? Welche theoretisch postulierten Auswirkungen des Carsharing-Konzeptes lassen sich durch empirische Studien bestätigen? Anschließend wird auf den bestehenden Forschungsstand des Elektro-Carsharing eingegangen.

Zielgruppe von Carsharing

Auf die Frage, welche Zielgruppe für Carsharing in Frage kommt und welche Eigenschaften Carsharing-Nutzer überwiegend teilen, lassen sich in der Literatur zahlreiche Studien finden.

Die Ergebnisse aus den voneinander unabhängig erhobenen Studien weisen bedeutende Überschneidungen auf, auf die im Folgenden eingegangen wird.

Eine Studie aus Shanghai gelangt zu dem Ergebnis, dass ein positiver Zusammenhang zwischen dem Interesse an Carsharing und dem Bildungsgrad der Nutzer besteht. Außerdem steigt das Interesse an Carsharing, wenn die Personen öffentlichen Verkehrsmitteln gegenüber positiv eingestellt sind und kein eigenes Auto besitzen. Darüber hinaus besteht ein negativer Zusammenhang zwischen der Nutzung von Carsharing und dem Alter sowie dem Einkommen (vgl. WANG/MARTIN/SHAHEEN 2012:93).

Gleichermaßen gelangt NOBIS (2006:92;96) mit einer Studie aus Deutschland zu dem Ergebnis, dass insbesondere die Generation zwischen dem 18. und 25. Lebensjahr eine wichtige Zielgruppe für das Carsharing darstellt. Außerdem nimmt das Bewusstsein zu Carsharing mit steigendem Bildungsgrad zu. Ebenfalls merkt NOBIS (2006:92) an, dass eine hohe Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel einen signifikant positiven Einfluss auf die Einstellung zu Carsharing aufweist. Im Gegensatz dazu wirkt sich der Besitz eines oder mehrerer Autos in einem Haushalt verbunden mit einer hohen Nutzungsfrequenz tendenziell negativ auf die Haltung gegenüber Carsharing aus. Darüber hinaus identifiziert NOBIS (2006:94) objektive und subjektive Kriterien für potenzielle Carsharing-Nutzer. Das erste objektive Kriterium und gleichzeitig eine notwendige Voraussetzung für die Nutzung eines Autos, ist der Besitz eines Führerscheins. Zudem steigt die Wahrscheinlichkeit einer Carsharing-Nutzung, wenn das Individuum das Auto überwiegend für Freizeitaktivitäten nutzt und in städtischen Regionen wohnt. Die subjektiven Kriterien werden von der Einstellung gegenüber Autos geprägt. Das heißt, dass Individuen ein erhöhtes Carsharing-Nutzungspotenzial aufweisen, wenn sie eine rationale und funktionale Einstellung gegenüber Autos haben, positiv gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln stehen sowie aufgeschlossen für die Idee sind, ein Auto zu teilen. Umso stärker eine Person emotional an sein Auto gebunden ist, desto schwieriger wird es, diese Person als Carsharing-Kunden zu gewinnen (NOBIS 2006:90).

Eine Studie aus den USA hat sich mit den Motiven der Carsharing-Nutzung beschäftigt und diese in vier Kategorien eingeteilt: *Value-Seeking*, *Convenience*, *Lifestyle* und *Environmental*. *Value-Seeking* beinhaltet persönliche Kostenvorteile des Carsharing-Nutzers. Durch das Carsharing können Kosten, die für ein eigenes Auto angefallen wären, eingespart werden. Dieses Geld kann anderweitig angelegt werden, was zu einem Zuwachs der Lebensqualität des Nutzers führt. Das zweite Motiv bezieht sich nicht auf die Geld-, sondern auf die Zeiterparnis, die dem Nutzer eines Carsharing-Systems zukommt und komprimiert servicebezo-

gene Eigenschaften des Carsharing. Die Befragten der Studie äußerten den Wunsch nach einem Service, der ihr Leben einfacher gestaltet. Dies äußert sich in der einfachen Parkplatznutzung, der flexiblen Nutzung und der reduzierten Verantwortung. Dabei wurde den Werten Sicherheit und Zuverlässigkeit eine hohe Bedeutung beigemessen. Im Gegensatz zu den ersten beiden Motiven, stellt der Lifestyle kein utilitaristisches, sondern ein gefühlsbetontes Motiv dar. Dabei kann das Individuum mit Carsharing eine Art Zugehörigkeitsgefühl verbinden und offenbart sich somit einer gewissen gesellschaftlichen Ausrichtung und setzt eine Art Statement. Die sichtbare Kennzeichnung des Fahrzeuges und ein deutliches Fahrzeugdesign erleichtern das gegenseitige Erkennen der Carsharing-Mitglieder und geben somit die Möglichkeit sich untereinander auszutauschen. Carsharing fungiert hier als eine Art Symbol, Wunsch nach Anerkennung oder Status. Die letzte Kategorie, das Umweltmotiv, kann als uneigennütziges Motiv bezeichnet werden, da das Individuum selbst keinen direkten Nutzenzuwachs erfährt. Das Umweltbewusstsein spiegelt sich in Fahrzeugeigenschaften wie der Größe und der Kraftstoffeffizienz sowie in der Möglichkeit der Carsharing-Nutzer, ohne ein eigenes Auto zu leben, wider. Das Umweltmotiv ist mit dem Nachhaltigkeitsgedanken in Verbindung zu bringen, allerdings stellt dies gemäß der Stichprobe nicht das vorherrschende Motiv der Nutzung dar und die ersten beiden Motivklassen dominieren bei den Befragten. Die Umweltfreundlichkeit stellt dabei lediglich einen positiven Nebeneffekt dar. Persönliche Vorteile, die den Nutzer direkt betreffen, sind bei den Befragten präsenter als indirekte Vorteile, wie die Umwelt zu schützen (vgl. SCHAEFERS 2013:73f.).

Ebenfalls kamen SHAHEEN und COHEN (2013:10) zu dem Ergebnis, dass für die Mehrheit der Befragten Kostenersparnisse die wichtigste Motivation ist, um ein Carsharing-Mitglied zu werden. Die aufgeführten und teilweise sich deckende Studien sind nicht die einzigen, die sich mit der Zielgruppe und den Motiven von Carsharing befassen. So kommen LOOSE, MOOR und NOBIS (2006:378) zu dem Ergebnis, dass vor allem umweltbewusste Menschen und Studenten eine wichtige Zielgruppe darstellen. BURKHARDT und MILLARD-BALL (2006:98), COSTAIN, ARDRON und HABIB (2012:421) sowie DOUMA und GAUG (2009:5) merken ebenfalls an, dass umweltbewusste, junge und sozial eingestellte Individuen dem Carsharing-System positiv und aufgeschlossen gegenüberstehen.

Anwendung von Carsharing

Neben den Eigenschaften, die Carsharing-Nutzer teilen, wird in der Literatur ebenfalls die Frage behandelt, für welche Arten von Fahrten Carsharing überwiegend genutzt wird. STASKO, BUCK und GAO (2012:8f.) sind mittels einer Mitgliederumfrage in New York

auf folgende Ergebnisse gekommen: Carsharing wurde überwiegend für Einkäufe jeglicher Art genutzt, wobei Lebensmitteleinkäufen dabei eine besonders hohe Bedeutung zukommt. Fahrten für Freizeitaktivitäten und Besuche sind nach den Shoppingtrips die nächste Kategorie, wobei diese weniger als 20% der Carsharing-Fahrten ausmachen. Jeweils weniger als 10% machen Arzttermine und Notfälle sowie Dienstfahrten aus. Fahrten für den Arbeits- oder Schulweg und für die Kinderbetreuung repräsentieren jeweils weniger als 5% und bilden mit sonstigen Fahrten den Rest.

Eine Studie von BURKHARD und MILLARD-BALL (2006:102) gelangt zu ähnlichen Ergebnissen: Überwiegend werden Shopping- und Freizeittrips mit Carsharing getätigt. Gleichmaßen verweisen LECLERC, TRÉPANIÉ und MORENCY (2013:2) und CONCAS et al. (2013:14) sowie CONSTAIN, ADRON und HABIB (2012:421) darauf, dass Carsharing größtenteils für kurze Strecken wie Einkäufe oder Ausflüge genutzt wird und weniger für regelmäßige Fahrten wie zum Beispiel der tägliche Weg zur Arbeit.

Auswirkungen von Carsharing

Zahlreiche Studien geben an, dass Carsharing einen Einfluss auf den privaten Automobilbesitz hat. So geben 11% der Teilnehmer bei einer Umfrage aus Shanghai von WANG, MARTIN und SHAHEEN (2012:93) an, bereit zu sein, ihr Auto aufgrund der Einführung von Carsharing zu verkaufen. Diejenigen, die planen ein Auto in naher Zukunft (in ein bis drei Jahren) zu erwerben, scheint das Konzept des Carsharing eine geeignete Alternative zum privaten Automobilbesitz darzustellen und verzögern ihren Kauf beziehungsweise lehnen ihn ab. Gleichmaßen gelangen CERVERO, GOLUB und NEE (2007:70) zu dem Ergebnis, dass 29% der Carsharing-Mitglieder vier Jahre nach der Einführung von „City CarShare“ in San Francisco ein oder mehr Autos verkauft haben. MARTIN, SHAHEEN und LIDICKER (2010:150) kommen ebenfalls zu dem Ergebnis, dass sich der private Automobilbestand mit der Einführung von Carsharing reduziert. So sinkt die Anzahl der Autos im Durchschnitt pro Haushalt von 0,47 Autos auf 0,24 Autos.

SHAHEEN und COHEN (2013:8) haben eine zusammenfassende Darstellung der Studienergebnisse zur Reduktion von Emissionen und dem privaten Automobilbesitz angefertigt. Die Studienergebnisse wurden dabei nach den Länderabschnitten Europa, Nord Amerika und Australien unterteilt. Beispielsweise ergibt sich für Europa, dass die CO₂-Emissionen um 39% bis 54% reduziert werden konnten. Zusätzlich ist der Verkauf von privaten Autos aufgrund der Carsharing-Nutzung um 15,6% bis 34% angestiegen. Zuzüglich zu dem in der

Literatur verankerten reduzierten Automobilbesitz kann festgehalten werden, dass Carsharing-Nutzer für die Kosten, die mit einer Autofahrt einhergehen, sensibilisiert werden, denn die Nutzer sind dazu verpflichtet, für jede Fahrt direkt zu zahlen. Daraus folgt, dass die Nutzer mehr darüber nachdenken, ob sie eine Strecke tatsächlich mit dem Auto zurücklegen müssen oder es andere Alternativen gibt. An dieser Stelle führen DOUMA und DAUG (2009:4) zwei gegensätzliche Ansichten ein: Einerseits führt Carsharing zu einer Reduktion der Nutzung von Autos, da Menschen rationaler und bewusster ein Auto nutzen. Auf der anderen Seite kann die Nutzung von Autos ansteigen, da diejenigen die nicht im Besitz eines Autos sind, nun Strecken mit dem Auto zurücklegen, die sie vorher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt haben (vgl. DOUMA/GAUG 2009:3f.). SHAHEEN, COHEN und ROBERTS (2006:116) merken an, dass gegensätzliche und auch widersprüchliche Ergebnisse beziehungsweise Aussagen in empirischen Untersuchungen aufgrund von Unterschieden in der Datenerhebung auftreten können und es somit schwierig machen, Carsharing-Effekte abschätzen zu können.

Zusammenfassend sagen SHAHEEN und COHEN (2013:10), dass in über zwei Dutzend Studien bestätigt werden konnte, dass Carsharing eine flexible Alternative darstellt, welche mit unterschiedlichen Sachverhalten und Nutzen in Verbindung gebracht werden kann: Carsharing erhöht den Grad an Mobilität, reduziert die Abhängigkeit vom privaten Fahrzeugbesitz und dem Energieverbrauch, verringert die Fahrzeugemissionen und unterstützt einen aktiven Lebensstil durch die Förderung beziehungsweise Ermutigung zu Rad- und Fußgängerverkehrsarten.

Elektro-Carsharing

Die Masseneinführung von Elektroautos wird als eine entscheidende Strategie angesehen, um die CO₂-Emissionen zukünftig reduzieren zu können (vgl. HINKELDEIN/HOFFMANN/SCHÖNDUWE 2012:3). Experten aus verschiedenen Ländern prognostizieren in der nahen Zukunft den verstärkten Einsatz von Elektroautos in Carsharing-Flotten. Im Jahr 2010 wurden Elektroautos bereits in wenigen Fällen, unter anderem in Japan, Österreich, Großbritannien und den USA, in begrenzter Anzahl eingesetzt (vgl. SHAHEEN/COHEN 2013:16). Allerdings beschäftigen sich aktuelle Forschungen überwiegend mit der technischen Aufmachung und den Fertigungsproblemen von Elektroautos. Mit diesem Ansatz verbunden ist aber die Gefahr, dass in der Forschung und Entwicklung, Markt- und Verbraucheranforderungen vernachlässigt werden. Bisherige Forschungen bezüglich der Nutzerwahrnehmung von Elektroautos zeigen, dass es Barrieren gibt, die aus aktueller Sicht gegen den Einsatz von Elektroautos sprechen: Die hohen Anschaffungspreise,

die Unsicherheiten gegenüber der Wartung und dem Wiederverkaufswert, die Größe der Batterie sowie die begrenzte Reichweite (vgl. HINKELDEIN/HOFFMANN/SCHÖNDUWE 2012:3f.).

Eine Studie von COCRON et al. (2011:127) kommt zu dem Ergebnis, dass Einstellungen gegenüber Elektroautos überwiegend positiv sind und dass Umweltaspekte, wie die Emissionsverringerung, eine besonders wichtige Rolle bei der Bewertung von Elektroautos einnehmen. Bei einer Umfrage von HELING, SAPHORES und SAMMUELSEN (2009:9f.) über das Carsharing-Programm „Zero-Emission Vehicle- Network-Enabled Transport“ haben 60% der Mitglieder der Aussage zugestimmt voll und ganz stolz darauf zu sein ein Elektroauto zu fahren. Die restlichen Befragten stimmten der Aussage zu oder hatten eine neutrale beziehungsweise keine Meinung zu dieser Aussage.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Konzept des Carsharing in der Literatur vielschichtig diskutiert wird und Veröffentlichungen zahlreiche Überschneidungen hinsichtlich ihrer Ergebnisse aufweisen. Wie HINKELDEIN, HOFFMANN und SCHÖNDUWE (2012:3) erwähnt haben, beziehen sich aktuelle Forschungen bezüglich Elektroautos vor allem auf technische Fragestellungen. Dies muss nicht unbedingt negativ zu betrachten sein, da eine effiziente technische Ausstattung die Voraussetzung für die erfolgreiche Implementierung in das Carsharing-Konzept darstellt. In der aktuellen Literatur sind nicht viele Publikationen bezüglich der Kombination der beiden Komponenten Carsharing und Elektroautos vorhanden. Die Frage danach, wie die Nutzung von Elektro-Carsharing an Popularität gewinnen könnte, bleibt ebenfalls weitestgehend unberücksichtigt. Dies kann allerdings auch daran liegen, dass das Elektro-Carsharing an sich noch ein relativ neues Konzept darstellt beziehungsweise Carsharing-Anbieter sich in der Einführungsphase von Elektroautos befinden oder diese planen.

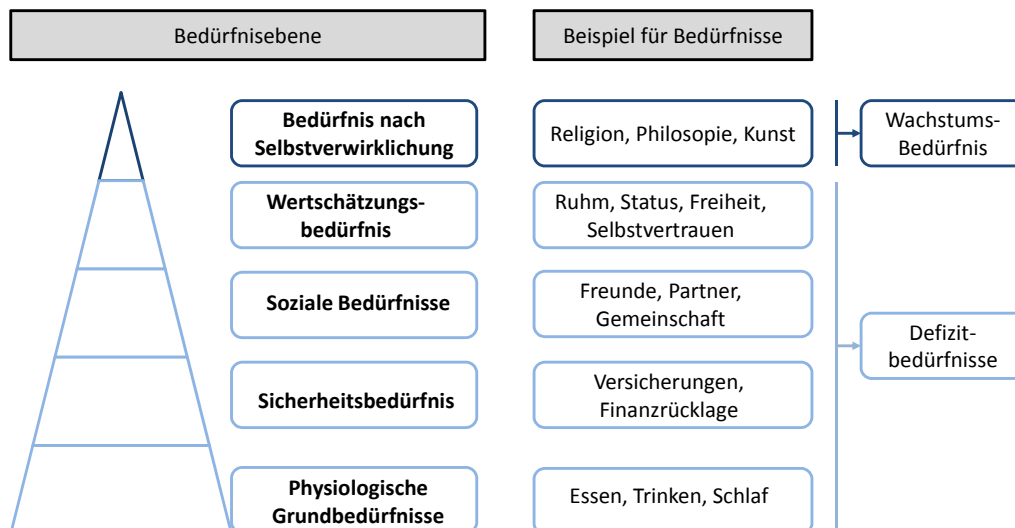
3 Theoretisch-psychologisch fundierter Hintergrund

Aus dem aktuellen Stand der Forschung wird ersichtlich, dass sich im Bereich des Elektro-Carsharing die meisten Publikationen auf den technischen Bereich konzentrieren. Somit besteht eine Forschungslücke hinsichtlich der Frage, ob ein Gemeinschaftsgefühl in diesem Bereich zu identifizieren ist. Um diese Forschungslücke zu untersuchen und den eingangs genannten Forschungsfragen nachzugehen, arbeitet dieser Abschnitt die theoretisch psychologisch fundierten Grundlagen des Gemeinschaftsgefühl und der Motivation heraus.

3.1 Bedürfnispyramide nach Maslow

Den Ausgangspunkt für die vorliegende Bachelorarbeit liefert die Bedürfnispyramide von Abraham Maslow (1908 – 1970). Maslow gilt heute als einer der Vertreter und Mitbegründer der sogenannten „Humanistischen Psychologie“. Seine Arbeit zielt vor allem darauf ab, das aktive Streben der Menschheit nach einem ausgefüllten Leben, nach Anerkennung und nach Selbstverwirklichung abzubilden. Hierbei basiert die Überlegung von Maslow auf der Erkenntnis, dass menschliche Bedürfnisse einer bestimmten Struktur folgen. Diese Bedürfnisse lassen sich, wie in Abbildung 2 verdeutlicht wird, pyramidenartig veranschaulichen, wobei die Prioritäten der einzelnen Bedürfnisse von unten nach oben abnehmen (vgl. HERRMANN/FRITZ 2011:2; BOEREE1998:3f.).

Abbildung 2: Die Bedürfnispyramide nach Maslow
(Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an HERRMANN/FRITZ 2011:2)



Maslow unterscheidet hierbei folgende fünf Bedürfnisebenen:

- (1) *Physiologische Grundbedürfnisse:* Diese Bedürfnisse bilden den Ausgangspunkt der Motivationstheorie. Als Beispiel sind hier essen, trinken oder auch schlafen zu erwähnen. Es handelt sich folglich um Bedürfnisse, die lebensnotwendig sind. Werden diese grundlegenden körperlichen Bedürfnisse nicht befriedigt und der Mensch wird beispielsweise getrieben vom Hungergefühl, so werden jegliche andere Bedürfnisse in den Hintergrund gedrängt und verlieren an Bedeutung.
- (2) *Bedürfnisse nach Schutz und Sicherheit:* Sind die physiologischen Bedürfnisse hingegen befriedigt, so setzt das nächsthöhere Bedürfnis ein. In diesem Fall handelt es sich um das Bedürfnis nach Schutz und Sicherheit. Die Menschen beginnen nach einer sicheren Umgebung, nach Stabilität und auch nach Schutz zu suchen. So strebt

das Individuum nach einem sicheren Job, nach einer guten Finanzrücklage oder auch nach Versicherungen gegen typische Risiken wie beispielsweise ein Autounfall.

- (3) *Bedürfnisse nach Liebe und Zugehörigkeit*: Wurden die ersten beiden vorgestellten Ebenen erfüllt, so stellt sich das Bedürfnis nach Liebe und Zugehörigkeit ein. Diese Phase umfasst das Bedürfnis nach Freunden, nach einer Beziehung oder auch nach einer eigenen Familie. Im Allgemeinen wird diese Ebene bestimmt durch das Gemeinschaftsgefühl, welches in den Menschen zum Vorschein kommt.
- (4) *Bedürfnisse nach Wertschätzung*: Im Anschluss daran setzt das Bedürfnis nach Selbstachtung ein. Das Individuum beginnt sich im Kontext der Gemeinschaft zu verstehen. Es zielt darauf ab von der Gemeinschaft respektiert und geachtet zu werden. Status, Anerkennung oder auch Ruhm sind weitere Aspekte dieser Ebene. Neben der Wertschätzung durch die Mitmenschen, spielt hier allerdings auch die eigene Selbstachtung eine entscheidende Rolle. Können diese Bedürfnisse nicht befriedigt werden, so kommt es zu einer geringen Selbstachtung und zu Minderwertigkeitskomplexen.
- (5) *Das Bedürfnis nach Selbstverwirklichung*: Die letzte Stufe der Bedürfnispyramide umfasst die Selbstverwirklichung. Hier geht es vor allem darum, fortwährend die eigenen Potenziale auszuschöpfen mit dem Ziel zu sich selber zu finden und „alles [das] zu sein, was man sein kann.“ (BOEREE 1998:7). Die Ausprägungsform dieser Ebene kann von Individuum zu Individuum sehr unterschiedlich sein.

An dieser Stelle bleibt noch einmal zu erwähnen, dass das nächsthöhere Bedürfnis sich jeweils nur dann einstellen kann, wenn auch die untere Ebene befriedigt ist. Ein Individuum, welches beispielsweise nicht genug Nahrungsmittel zur Verfügung hat, wird zunächst einmal nur durch seine körperlichen Bedürfnisse gelenkt. Das Bedürfnis nach Sicherheit und jegliche weiteren Bedürfnisse spielen für das Individuum in dem Moment keine Rolle. Sind die physiologischen Grundbedürfnisse allerdings befriedigt, so entwickelt sich das Individuum eine Ebene weiter und es entstehen neue Begierden. Äquivalent verhält es sich für jede weitere Bedürfnisebene. Wie die Abbildung zwei weiterhin verdeutlicht, unterteilt Maslow die aufgeführten Bedürfnisse außerdem in Defizit- und Wachstumsbedürfnisse. Bei den Defizitbedürfnissen handelt es sich um Bedürfnisse, bei deren Nichterfüllung ein Mangel durch das jeweilige Individuum verspürt wird. Das Wachstumsbedürfnis hingegen beinhaltet die Möglichkeit einer Weiterentwicklung. Hierbei handelt es sich um Bedürfnisse, die eine Form des Glückes mit sich bringen, welche über die bloße Zufriedenheit hinaus führen (vgl. MASLOW 1978:74ff.; BENSON/DUNDIS 2003:316; WAGNER/GRAWERT 1991:346).

3.2 Konzept des Gemeinschaftsgefühls

Die Bedürfnispyramide von Maslow zeigt, dass die Bedürfnisse eines Menschen in verschiedene Kategorien eingeteilt werden können. Dabei stellen sich für den Menschen in jeder Kategorie andere Herausforderungen zur Erfüllung des jeweiligen Bedürfnisses heraus. In einer modernen Gesellschaft und in einem hoch entwickelten Land wie Deutschland sind die physiologischen Bedürfnisse sowie die Sicherheitsbedürfnisse bereits durch das staatliche Verwaltungs- und Sozialsystem abgesichert. Die Befriedigung der zwischenmenschlichen Bedürfnisse oder des Wertschätzungsbedürfnisses scheint hingegen unter Umständen mit Schwierigkeiten verbunden zu sein. Folgendes Zitat soll diesen Umstand verdeutlichen. Bereits die Erlangung von „[...] ein klein wenig Respekt scheint oftmals unheimlich schwierig [...] zu sein.“ (BOEREE 1998:5). Folglich kann es vorkommen, dass diese Bedürfnisse nicht vollständig befriedigt werden. Dies kann in der Konsequenz zu einer niedrigen Selbstachtung und zu Minderwertigkeitskomplexen führen. Bereits Maslow erkannte, dass Adler in diesem Zusammenhang etwas wirklich Bedeutendes herausgefunden hat. Adler war derjenige, der ein Zusammenhang zwischen dem Minderwertigkeitskomplex und dem Gemeinschaftsgefühl erkannt hat (vgl. BOEREE 1998:5).

Die Frage, die sich nun stellt, besteht darin wie ein Individuum soziale Bedürfnisse, wie das Verlangen nach Liebe und Zugehörigkeit, und folglich auch das Verlangen nach Wertschätzung befriedigen kann, um dadurch Minderwertigkeitskomplexe zu vermeiden. Außerdem bleibt zu klären, welcher Zusammenhang zwischen dem Gefühl der Minderwertigkeit und dem Gemeinschaftsgefühl besteht und welchen Einfluss das Gemeinschaftsgefühl im Zusammenhang mit der Bedürfnisbefriedigung nach Maslow hat.

Dieser Abschnitt der Bachelorarbeit beschäftigt sich in diesem Kontext mit dem Begriff des Gemeinschaftsgefühls nach Alfred Adler mit dem Ziel herauszufinden, welche Komponenten des Lebens einen Einfluss auf das Gemeinschaftsgefühl eines Individuums haben. Alfred Adler (1870 – 1937) gilt als Begründer der Individualpsychologie. Verglichen mit der Experimentalpsychologie, die sich eher auf allgemeine Gesetzmäßigkeiten der einzelnen psychischen Funktionen konzentriert und weniger auf das Verständnis des einzelnen Menschen, legt Adler seinen Fokus darauf, den Menschen in seiner Gesamtheit zu betrachten (vgl. BRÜHLMEIER 1995:2).

3.2.1 Gemeinschaftsgefühl als Voraussetzung menschlicher Existenz

Neben Adler hat bereits Charles Darwin einen Zusammenhang zwischen dem Minderwertigkeitsgefühl eines Menschen und der Rolle der Gemeinschaft erkannt. Er bemerkte, dass in der freien Natur nie schwächliche Tiere aufzufinden sind, die allein und ohne Gruppenzugehörigkeit leben. Auch Menschen zählen zu diesen schwachen Lebewesen, die nicht stark genug sind, um allein und isoliert von ihren Mitmenschen zu existieren (vgl. ANSBACHER/ANSBACHER 2004:107).

Darwin erkannte also, dass das Wesen des Menschen von Natur aus auf einer Minderwertigkeit basiert. Diese Minderwertigkeit stellt wiederum einen ständigen Anreiz dar, um einen Weg aus der Unvollkommenheit heraus zu finden. Hierbei spielt gemäß Darwin die Gemeinschaft eine entscheidende Rolle. Dabei argumentierte er wie folgt: „[Der Mensch] [...] kann der Natur nur geringen Widerstand bieten, er bedarf einer größeren Menge von Hilfsmittel, um sein Dasein zu führen, um sich zu erhalten.“ (ANSBACHER/ANSBACHER 2004:107). Durch das Zusammenleben in einer Gruppe und die daraus resultierenden Vorteile kann der Mensch sich jedoch günstige Rahmenbedingungen schaffen, um sein Überleben zu garantieren. Durch Arbeitsteilung innerhalb der Gruppe kann er Aufgaben bewältigen, an denen jeder Einzelne scheitern würde. Die Gemeinschaft ist demzufolge eine notwendige Voraussetzung für das Überleben des Menschen. Sie zielt darauf ab, Situationen zu schaffen, in denen die Nachteile der menschlichen Stellung in der Natur ausgeglichen werden. Nur so kann eine Existenz der Menschheit garantiert werden (vgl. ANSBACHER/ANSBACHER 2004:106ff).

Alfred Adler hat ebenfalls die Bedeutung der Minderwertigkeit und des Gemeinschaftsgefühls sowie die Auswirkung dieser beiden Komponenten auf die Entfaltung eines Individuums erkannt. Zunächst einmal wird erläutert, was Adler unter einer Gemeinschaft versteht. Die gesamte Menschheit handelt und reagiert gemäß Adler nicht isoliert und in einer statischen Umgebung, sondern sie steht in einer ständigen Wechselbeziehung mit ihrer Umgebung beziehungsweise mit der Gemeinschaft. Adler betrachtet das Leben eines Individuums also nicht nur als Einheit, sondern setzt dieses in einen Zusammenhang zu seinen sozialen Beziehungen. Diese soziale Beziehung kann durch das folgende Beispiel verdeutlicht werden. Ein Kind kann nach seiner Geburt nicht ohne Bezug zu den Personen betrachtet werden, die sich um das Kind kümmern. Diese Personen stellen in diesem Fall die soziale Situation des Kindes dar, welche dessen Schwäche und Minderwertigkeit nach der Geburt aufheben. Das Individuum muss demzufolge im Kontext einer Gruppe gesehen werden. Unter ei-

ner Gruppe kann sowohl der Zusammenschluss einzelner Menschen als auch die gesamte Menschheit verstanden werden (vgl. BRÜHLMEIER 1995:2; ANSBACHER/ANSBACHER 2004:105ff.).

Wie schon Darwin zuvor fest gestellt hat, kommt auch Adler zu der Erkenntnis, dass die Menschen „[als] soziale Tiere [...] ohne andere schlicht nicht existieren und schon gar nicht wachsen [können].“ (BOEREE 1997:8). Äquivalent zu der Überlegung von Darwin erkennt auch Adler, dass der Mensch zu den Lebewesen zählt, welches nur in einer engen Kooperation mit seinen Mitmenschen überleben kann. Schon die Natur ermöglicht ihm ein von der Außenwelt isoliertes Leben nicht (vgl. DREIKURS 1981:17). „Er hat weder Angriffswaffen in Form eines starken Gebisses, gewaltiger Körperkraft, starker Krallen, noch die Möglichkeit, sich durch besondere Schnelligkeit oder Kleinheit zu schützen.“ (DREIKURS 1981:17). Der herdenmäßige Zusammenschluss stellt hierbei einen Ausweg dar, um aus der Minderwertigkeit heraus zu gelangen und das Fortbestehen der menschlichen Rasse zu gewährleisten (vgl. DREIKURS 1981:17f.).

Es bleibt schließlich festzuhalten, dass „[es] [...] in der Geschichte der menschlichen Kultur keine Lebensform [gibt], die nicht als gesellschaftlich geführt worden wäre. Nirgends sind Menschen anders als in Gesellschaft aufgetreten“ (ANSBACHER/ANSBACHER 2004:107). Aufgrund der zahlreichen Darstellungen und Argumenten verschiedener Autoren, kann somit festgehalten werden, dass das Gemeinschaftsgefühl eine notwendige Voraussetzung der menschlichen Existenz darstellt. Ein glückliches und zufriedenes Leben kann nur erreicht werden, wenn der Mensch sich auch innerhalb der Gemeinschaft versteht.

3.2.2 Minderwertigkeitsgefühl und die Rolle der Mutter

In dem Teilabschnitt zuvor wurde gezeigt, dass das Gemeinschaftsgefühl eine notwendige Voraussetzung für die Existenz der Menschheit darstellt. Dieser Abschnitt der Bachelorarbeit geht nun auf die Rolle der Mutter bei der Kompensation der Minderwertigkeit ein.

Wie bereits zuvor erwähnt gehören die Menschen zu den schwachen Lebewesen der Natur. Bereits diese naturgegebene Minderwertigkeit ist Ursache für die Entstehung eines Gemeinschaftsgefühls und Grund für einen Zusammenschluss in Gruppen, um somit eine größere Sicherheit zu erlangen (vgl. ANSBACHER/ANSBACHER 2004:33). Die Minderwertigkeit der Menschen geht mit ihrer Geburt einher. So weisen beispielsweise Babies eine Minderwertigkeit auf, da sie nicht imstande sind, ohne äußere Hilfe zu überleben. Sie stehen folglich in einer Abhängigkeit zu einer anderen Person, die ihnen verhilft, ihre Minderwertigkeit

zu kompensieren. Nun behauptet Adler, dass jedes Individuum von Geburt an Formen der Minderwertigkeit aufweist, sei es in Form einer körperlichen Abhängigkeit oder durch Organminderwertigkeiten wie beispielsweise eine Leseschwäche, gesundheitliche Beschwerden et cetera (vgl. BRÜHLMEIER 1995:3; RIEKEN/SINDELAR/STEPHENSON 2011:56f.). Das Gemeinschaftsgefühl wird von dem Minderwertigkeitsgefühl dominiert. Ein Individuum, welches mit sich und seinem Leben zufrieden ist, ist in der Lage, sich mit seinen Mitmenschen zu beschäftigen. Ein Mensch, dem es allerdings selber nicht gut geht und der sich aufgrund seiner Minderwertigkeit in seiner eigenen Haut nicht wohl fühlt, ist viel zu sehr mit sich selber beschäftigt, als an das Gemeinschaftswohl denken zu können (vgl. ANSBACHER/ANSBACHER 2004:30). Eine Möglichkeit, diese Minderwertigkeit zu verringern, besteht nun in der Kompensation des geschwächten Organs durch andere Organe. Eine zweite Möglichkeit, neben der Kompensation, stellt die Entwicklung eines Überlegenheitskomplexes dar. Hierbei zielt das jeweilige Individuum darauf ab, Mitmenschen schlechter darzustellen, um somit selber in einem besseren Licht zu erscheinen. Hierbei können folgende vier psychologische Typen definiert werden:

- (1) Der „Herrschende Typ“, welcher bereits in seiner Kindheit eine Neigung zu Aggression und Dominanz aufzeigt. Sein Streben nach Macht scheint so groß zu sein, dass jegliche Menschen, die ihm dabei im Weg stehen, beseitigt werden müssen.
- (2) Bei dem „Learning Type“ handelt es sich um äußerst sensible Menschen mit einer schützenden Hülle. Sie weisen eine geringe Lebensenergie auf und sind stark abhängig von ihren Mitmenschen.
- (3) Der „Vermeidende Typ“ ist gekennzeichnet durch den geringsten Energielevel. Sein Überleben kann nur dann garantiert werden, wenn er das Leben vermeidet und insbesondere anderen Menschen aus dem Weg geht.
- (4) Schließlich gibt es noch den „Sozial Nützlichen Typ“. Dieser Typ umfasst alle gesunden Menschen, die sowohl über Gemeinschaftsgefühl wie auch über Lebensenergie verfügen. Das Vorhandensein von Energie ist die notwendige Bedingung für die Entwicklung des Gemeinschaftsgefühls, da diese die Menschen erst in die Lage versetzt, etwas für andere zu tun (vgl. BOEREE 1997:9ff.; ANTOCH 1981:123).

Keine Form der Überkompensation und auch keine Form des Erfolgs verleiht dem Menschen hierbei das Gefühl der Zugehörigkeit zu einer Gemeinschaft. Das Gemeinschaftsgefühl stellt allerdings, wie bereits beschrieben, ein wesentliches Grundbedürfnis der Menschheit dar, welches gemäß Maslow die Voraussetzung für die Zufriedenstellung aller weiteren Bedürfnisse ist (vgl. DREIKURS 1981:33; RAUBER 2003:2).

Zudem betrachtet Adler die Persönlichkeit beziehungsweise die Lebensweise einer Person als etwas, welches sehr früh im Leben geprägt wird. Bereits die ersten fünf Jahre spielen eine entscheidende Rolle bei der Persönlichkeitsentwicklung eines Menschen. Diese ersten Jahre bestimmen das gesamte Leben und das Verhalten eines Kindes. Es gibt nun drei grundlegende Situationen während dieser Jahre, die zu einer fehlerhaften Lebensweise führen können:

- (1) Zunächst einmal spielt es eine Rolle, ob das Kind eine organische Schwäche oder viele Krankheiten im Kindesalter hatte. In diesem Fall ist es von großer Bedeutung, dass eine Person sich dem Kind annimmt und versucht, seine Aufmerksamkeit auf etwas anderes zu lenken. Gibt es eine solche Person nicht, so wird das Kind im Erwachsenenalter viel zu sehr mit sich selber und seinen organischen Schwächen beschäftigt sein, als das es ein Gemeinschaftsgefühl in Bezug auf die gesamte Menschheit entfalten kann.
- (2) Übertriebenes Verwöhnen und Behüten eines Kindes kann Ursache dafür sein, dass das Kind nicht lernt selber für sich zu sorgen und auch nicht zu teilen. Es stellt seine Bedürfnisse über denen der anderen und kann nur in Form von Befehlen mit anderen Menschen umgehen. Die Gesellschaft wird später einem solchen Erwachsenen mit Abneigung und Missgunst begegnen. Eine Integration in die Gemeinschaft wird demzufolge nur begrenzt oder auch gar nicht möglich sein.
- (3) Ein weiterer Fall befasst sich mit Kindern, die vernachlässigt wurden. Diese Kinder handeln im Erwachsenenalter oftmals selbstsüchtig, da sie niemandem wirklich trauen. Zudem sind sie oftmals auf sich selber bezogen und verschlossen. Auch diese Menschen werden ein sehr geringes Maß an Gemeinschaftsgefühl aufweisen und letztendlich kein vollkommenes Glück verspüren können (vgl. BOEREE 1997:12).

Besonders der Mutter kommt in diesen Jahren eine tragende Rolle zu, da „[...] die Mutter die erste Person ist, mit der das Kind verbunden ist, sie ist das erste „Du“, zu dem das Kind in soziale Stellung gerät, sie muß dem Kinde das Beispiel eines vertrauenswürdigen Mitmenschen sein.“ (ADLER 1985:93). Neben dieser ersten sehr wichtigen Aufgabe, kommt der Mutter auch eine zweite grundlegende Aufgabe zu. Die Mutter ist es nämlich, die das Gemeinschaftsgefühl des Kindes stärken muss, indem sie das Kind auf die Probleme des sozialen Lebens vorbereitet und in gleichem Zuge das Gemeinschaftsgefühl auf immer größere Kreise ausdehnt. So bleibt es gemäß Adler der Mutter überlassen, das Interesse des Kindes für den Vater oder auch für Geschwister zu wecken. Gelingt ihr das nicht, so wird das Kind

im Leben nur wenig oder auch gar kein Gemeinschaftsgefühl entwickeln (vgl. RAUBER 2003:12; ANTOCH 1981:21ff.; ADLER 1985:93).

Es bleibt also schließlich festzuhalten, dass das Minderwertigkeitsgefühl eine psychische Grundgegebenheit eines jeden Individuums darstellt. Eine Kompensation dieser Minderwertigkeit kann nur durch das Gemeinschaftsgefühl erfolgen. Die Aufgabe der Mutter ist hierbei, dieses im Kind vorhandene Gemeinschaftsgefühl zu wecken und im Laufe der Erziehung auf immer weitere Kreise auszubauen (vgl. BRÜHLMEIER 1995:4).

3.2.3 Gemeinschaftsgefühl und seine unterschiedlichen Ausprägungen

Auf Basis dieser wichtigen Erkenntnisse kann nun der Frage nachgegangen werden, was Gemeinschaftsgefühl kennzeichnet und welche verschiedenen Ausprägungen von Gemeinschaftsgefühl existieren.

Der Mensch als soziales Lebewesen zielt grundsätzlich darauf ab, seinen Platz in der Gemeinschaft zu finden. Er ist bestrebt, zu dieser Gemeinschaft zu gehören, auch wenn er sich scheinbar unsozial verhält. „Subjektiv äußert sich das Gemeinschaftsgefühl in dem Bewusstsein, mit anderen Menschen verbunden zu sein, zu ihnen zu gehören, nicht abseits zu stehen.“ (DREIKURS 1981:24). In diesem Zusammenhang entwickelt sich auch das Gefühl, trotz gewisser persönlicher Unterschiede, am Schicksal des Mitmenschen beteiligt zu sein. Diese Beteiligung beziehungsweise Fähigkeit zur Kooperation am Schicksal des Mitmenschen wird als Maßstab für das Gemeinschaftsgefühl des jeweiligen Individuums betrachtet. Hierbei stellt das Gemeinschaftsgefühl nach Adler allerdings mehr als nur ein Gefühl dar. Es ist eine „Lebensform“, die durch das folgende Zitat gekennzeichnet ist (vgl. ANTOCH 1981:13ff.; 116f.): „mit den Augen eines anderen zu sehen, mit den Ohren eines anderen zu hören, mit dem Herzen eines anderen zu fühlen.“ (ANTOCH 1981:117). Gemeinschaftsgefühl bedeutet also sich mit anderen zu identifizieren und sowohl die Vorzüge wie auch die Nachteile einer Gemeinschaft zu akzeptieren (vgl. ANSBACHER/ANSBACHER 2004:112f.). Der Mensch wird in Bezug zu seinem Gemeinschaftssinn allerdings tagtäglich auf die Probe gestellt. DREIKURS (1981:25) verdeutlicht diese Herausforderung des Lebens anhand des folgenden Beispiels:

Drei Jugendliche treten in einen Fußballverein ein. Der erste ist vor allem interessiert an dem Programm des Vereins. Für den zweiten Jugendlichen steht die Wichtigkeit seiner Tätigkeit im Vordergrund und dass er einen wertvollen Beitrag zum Erfolg des Vereins leistet. Der dritte hingegen sieht in den Mitgliedern des Vereins enge Freunde und Gefährte. Die

innere Bereitschaft ein Teil des Vereins zu sein, wird sich folglich besonders in schwierigen Zeiten herausstellen, die den einzelnen Spielern nicht besonders zusagen. Der erste Spieler, welcher sich verstärkt durch die Rahmenbedingungen des Vereins angezogen fühlt, wird den Verein schnell wechseln, sobald diese Rahmenbedingungen ihm nicht mehr zusagen. Der zweite Jugendliche wird zunächst einmal versuchen, alle Bedingungen zu ändern, die ihm nicht passen, um seine eigenen Vorstellungen in der Mannschaft durchzusetzen. Gelingt ihm dies nicht, so wird auch er die Mannschaft verlassen. Der dritte Spieler hingegen wird auch in schlechten Zeiten zu seinem Verein halten, da er ein starkes Gefühl der Zugehörigkeit empfindet und dieses Gefühl für ihn wichtiger ist als der Erfolg.

Dieses Beispiel verdeutlicht, welches einen Einfluss das Zusammengehörigkeitsgefühl beziehungsweise das Gemeinschaftsgefühl im Leben eines jeden Individuums haben kann, ohne dass sich dieser dessen bewusst ist.

Letztendlich bleibt an dieser Stelle festzuhalten, dass das Gemeinschaftsgefühl eines jeden Individuums dadurch geprägt ist, in wie weit die jeweilige Person zum Wohlbefinden der Gemeinschaft beitragen kann, ohne dabei eine Gegenleistung zu erwarten. Der Wert jedes menschlichen Lebens besteht gemäß der Individualpsychologie also darin, die eigenen Kräfte zum Wohle der Gemeinschaft zu nutzen. Dies verleiht den Menschen schließlich Kraft und befriedigt langfristig das Zugehörigkeitsbedürfnis wie auch das Bedürfnis nach eigener Wertschätzung (vgl. DREIKURS: 1981:25ff.).

An dieser Stelle ist es wichtig zu bemerken, dass Adler das Gemeinschaftsgefühl nicht als angeboren erachtet, sondern vielmehr eine angeborene Möglichkeit, die nach der Geburt ausgenutzt oder auch vernachlässigt werden kann (vgl. ANTOCH 1981:21f.). Die Quantität des Gemeinschaftsgefühls kann hierbei mit der Zeit variieren und sich verändern. So kann es, abhängig von der Lebenseinstellung des Menschen, entweder zu einer Zu- oder auch Abnahme des Gemeinschaftsgefühls kommen. Fühlt sich ein Mensch erfolgreich und wertvoll, kommt es folglich zu einer Erweiterung des Gemeinschaftsgefühls. Wohingegen das Gefühl des Versagens eine Einschränkung des Gemeinschaftssinns mit sich zieht (vgl. DREIKURS 1981:24).

Abschließend wird an dieser Stelle die Frage aufgegriffen, ob und bis zu welchem Grad Adlers Erkenntnisse in Bezug auf das Thema Gemeinschaftsgefühl auch als wissenschaftliche Theorie betrachtet werden können. Adlers Konzept beruht auf dem Streben nach Perfektion. Hier setzt auch der erste Kritikpunkt an der Theorie an. Perfektion ist genauso wenig mess-

bar wie die von Adler beschriebene Kompensation. Auch das Thema Gemeinschaftsgefühl kann nicht an objektiven Maßstäben gemessen werden. Es handelt sich hierbei um eine Erkenntnis, die sehr subjektiv auslegbar ist. Zudem sind viele Details seiner Theorie sehr spezifisch. In einigen Fällen mögen sie durchaus zutreffen, dennoch lassen sich diese nicht notwendigerweise auf die Allgemeinheit beziehen. Trotz dieser genannten Kritikpunkte kann behauptet werden, dass es in der Wissenschaft nicht darum geht, die absolute Wahrheit abzubilden, sondern nützliche Konstruktionen abzubilden, an denen sich die Wissenschaftler orientieren können. Und dies gelingt Adler durchaus (vgl. BOEREE 1997:16).

3.3 Motivation als Impuls zur Bedürfnisbefriedigung

Die Bedürfnispyramide von Maslow hat gezeigt, dass jeder Mensch in seinem Handeln geleitet wird von hierarchisch strukturierten Bedürfnissen. Aus dem Zugehörigkeitsbedürfnis ergibt sich das Gemeinschaftsgefühl, welches in einem zweiten Schritt besonders untersucht wurde. Es wurde dargestellt welche Rolle das Gemeinschaftsgefühl im Leben eines Menschen spielt und weshalb dieses notwendig ist, um sich selbst verwirklichen zu können. Doch nun stellt sich die Frage, wie Menschen überhaupt motiviert werden können beziehungsweise welche Bestandteile und Motive hinter Verhaltensweisen von Individuen stehen können. In diesem Zusammenhang geht dieser Teilabschnitt der Bachelorarbeit auf den Motivationsbegriff und seine Formen ein. Motivation stellt ein Kernelement der biologischen, der sozialen und der kognitiven Einstellung des Menschen dar (vgl. RYAN/DECI 2000b:69). Weiter wird Motivation von den Begriffen der Emotion, dem Motiv und der Einstellung abgegrenzt und mit diesen in einen kausalen Zusammenhang gebracht. Durch die anschließende Einführung der Idee der intrinsischen und extrinsischen Motivation wird der Begriff der Motivation einer differenzierteren Betrachtungsweise unterzogen.

3.3.1 Begriff der Motivation

Umwelt und soziale Bedingungen prägen das menschliche Verhalten. Menschen können sowohl eine aktive und engagierte als auch eine passive und zurückgezogene Rolle in der Gesellschaft einnehmen (vgl. RYAN/DECI 2000b:68). Diese unterschiedlichen Handlungsweisen werden mithilfe des Begriffs der Motivation begründet. Motivation wird durch einen Prozess der Aktivierung hervorgerufen. Die Handlungen beziehungsweise auch die nicht Handlungen eines jeden Individuums werden in irgendeiner Art und Weise (bewusst oder unbewusst) geleitet von der Motivation (vgl. FISCHER/WISWEDE 2002:96).

Der Prozess der Aktivierung kann definiert werden als einen Vorgang der Erregung, „[...] durch den der menschliche Organismus in einen Zustand der Leistungsfähigkeit und Leistungsbereitschaft gesetzt wird.“ (KROEBER-RIEL/GRÖPPEL-KLEIN 2013:55). In diesem Kontext spielen Emotionen, Motive, Motivation und Einstellung eine bedeutende Rolle, da sie den Prozess der Aktivierung spezifizieren und somit die Ursache und Entstehung menschlichen Benehmens erklären können. Emotionen können als Erregungsprozess definiert werden. Sie treten aus dem Inneren des Menschen hervor und sind oftmals für unbeteiligte Dritte sichtbar. Der Erregungsprozess kann dabei als angenehm oder unangenehm wahrgenommen werden sowie bewusst oder unbewusst ablaufen. Ein Motiv dagegen beinhaltet eine latente Bereitschaft, eine gewisse Handlung auszuführen. Der Wunsch, etwas zu tun, ist bereits im Individuum vorhanden, wird allerdings augenblicklich nicht ausgeführt und äußert sich somit auch nicht in einem bestimmten Verhalten. Motivation wandelt die vorherrschenden Motive in ein zielgerichtetes Verhalten beziehungsweise in eine Handlung um. Im Gegensatz zum Motiv kann der Begriff der Motivation dementsprechend als ein manifester Vorgang bezeichnet werden. Die Motivation erhält durch den Begriff der Einstellung eines Menschen eine kognitive Bewertung und beinhaltet somit eine gewisse Stellungnahme gegenüber einem Objekt oder einer Handlung (vgl. KROEBER-RIEL/GRÖPPEL-KLEIN 2013:55ff.). Folgendes Beispiel verdeutlicht die Unterschiede der aufeinander aufbauenden Begriffe: „Der Anblick eines schnellen Autos wird angenehm erlebt (Emotion), löst den Wunsch aus, damit zu fahren (Motivation) und äußert sich in einer positiven Einschätzung des Autos (Einstellung).“ (KROEBER-RIEL/GRÖPPEL-KLEIN 2013:57). Zudem ist anzumerken, dass die Abfolge der Handlungsaktivierung durch einen ansteigenden Grad an kognitiver Ausrichtung gekennzeichnet ist. Das heißt, dass die Einstellung gefolgt von der Motivation die meisten kognitiven Prozesse enthält. Emotionen dagegen werden kaum durch Denkvorgänge beeinflusst, die auf den Verstand des Menschen beruhen (vgl. KROEBER-RIEL/GRÖPPEL-KLEIN 2013:60).

Nach der Einordnung des Motivationsbegriffs in den Aktivierungsprozess und der Abgrenzung zu Emotionen, Motiven und Einstellungen, wird der Motivationsbegriff separat eingehend betrachtet und in den Mittelpunkt gestellt. Motivation kann verstanden werden als die „[...] aktivierende Ausrichtung des momentanen Lebensvollzugs auf einen positiv bewerteten Zielzustand.“ (RHEINBERG 2002:17). Dieser Zielzustand stellt gemäß HECKHAUSEN und HECKHAUSEN (2010:366) nicht nur ein aufgrund der Handlung resultierendes Endergebnis dar, sondern beinhaltet ebenfalls den Vollzug einer Tätigkeit selbst. Der Begriff der Motivation umfasst dabei die Richtung, den Umfang des Arbeitsaufwandes und die Ausdauer.

er des menschlichen Engagements bei der Ausführung einer Tätigkeit und deckt somit Aspekte der Aktivierung beziehungsweise der Absicht einer Handlung ab (vgl. RYAN/DECI 2000b:69). Personen zu motivieren bedeutet, sie dazu zu bewegen, eine bestimmte Richtung einzuschlagen, um aus Sicht des Motivators ein positives Ergebnis erzielen zu können. Andersherum können Individuen als motiviert bezeichnet werden, wenn sie davon ausgehen, dass ein bestimmtes Vorgehen ihren Bedürfnissen gerecht wird beziehungsweise diese erfüllt (vgl. ARMSTRONG 2006:252). Eine Person, die keine Inspiration oder Impulse zum Handeln sieht, wird als unmotiviert bezeichnet (vgl. RYAN/DECI 2000a:54). Allerdings erwähnen FISCHER und WISWEDE (2002:101) in diesem Zusammenhang die Schwierigkeit, dass Motivation auch unbewusst ablaufen kann. Das heißt, dass Individuen ihre eigenen Motive beziehungsweise Beweggründe oft selber nicht nachvollziehen können und „[...] häufig der Eindruck [entsteht], dass Individuen auf die Warum-Frage in den seltensten Fällen klare und stabile Antworten geben, sei es, weil sie manche Motive oder Absichten nicht zugeben wollen, oder sei es, weil sie selbst keine klaren Vorstellungen über das Zustandekommen ihrer Entscheidungen haben.“ (FISCHER/WISWEDE 2002:101). Diese Problematik stellt wiederum eine erhöhte Herausforderung an unbeteiligte Dritte dar, die Motivationshintergründe von Menschen verstehen und antizipieren wollen.

Der Motivationsbegriff ist zudem auf eine vielfältige Art und Weise auslegbar und beinhaltet verschiedene theoretische Ansätze. Die einflussreichsten Motivationstheorien können in Instrumentalitäts-, Inhalts- beziehungsweise Bedürfnis- und Prozesstheorien untergliedert werden. Bei der Instrumentalitätstheorie dienen Belohnung und Bestrafung als Mittel, um sicherzustellen, dass Menschen auf eine gewünschte oder verlangte Art und Weise handeln. Aus der Handlung des Individuums folgt eine direkte Konsequenz. Die Bedürfnistheorie konzentriert sich dagegen auf den Inhalt der Motivation und legt die Annahme zugrunde, dass Handlungen im Wesentlichen durch die Befriedigung von Bedürfnissen motiviert sind. Ein unbefriedigtes Bedürfnis erzeugt Spannung und einen Zustand des Ungleichgewichts. Um die Balance wieder herzustellen, setzt sich das Individuum ein Ziel und entwickelt entsprechende Maßnahmen, welche die Bedürfnislücke schließen kann. Die Bedürfnistheorie besitzt ihren Ursprung in der Bedürfnispyramide nach Maslow (siehe Kapitel 3.1), welcher die wichtigsten Bedürfnisse identifiziert, die das menschliche Verhalten beziehungsweise antreiben. Im Vergleich zu der Bedürfnistheorie liegt der Schwerpunkt der Prozesstheorie nicht auf dem Inhalt der Motivation, sondern auf dem psychologischen Prozess der Motivationsentstehung. Sie umfasst die Beeinflussung der Bedürfnisse des Menschen (vgl. ARMSTRONG 2006:254ff.).

In dieser Arbeit liegt dem Begriff der Motivation die Bedürfnistheorie zugrunde, bei der aus dem Bedürfnis heraus die Motivation entsteht. Motivation ist somit ein Ausdruck von Bedürfnissen (vgl. HECKHASUEN/HECKHAUSEN 2010:52).

3.3.2 *Intrinsischer versus extrinsischer Begriff der Motivation*

Individuen können entweder motiviert werden, weil sie der Tätigkeit der sie nachgehen einen gewissen Wert zuschreiben und diese schätzen oder weil sie durch starken externen Druck zu einer Handlung gezwungen werden. Individuen können durch ein beständiges Interesse und persönlichem Engagement oder durch Bestechung zu einer Tat gedrängt werden (vgl. RYAN/DECI 2000b:69). Diese gegensätzliche Fragestellung, also ob ein Individuum hinter seinen Handlungen steht oder ob die Handlungen auf Basis äußerer Anreize erfolgen, liefert die Grundlage für das vorliegende Kapitel.

Menschen sind von Geburt an mit Eigenschaften wie Neugierde, Verspieltheit, Wissensbegierde und der allgegenwärtigen Bereitschaft zu lernen und zu erkunden ausgestattet. Dieses natürliche Interesse ist im Menschen von Natur aus verankert und erfordert keine fremden Anreize (vgl. RYAN/DECI 2000a:56). Das Konzept der intrinsischen Motivation spiegelt genau dieses Phänomen der menschlichen Natur wider, inhärent nach Herausforderungen und Neuem zu suchen, welche die eigenen Kapazitäten und persönliche Fähigkeiten erweitern und trainieren (vgl. RYAN/DECI 2000b:70). Eine Handlung aufgrund von intrinsischer Motivation durchzuführen bedeutet, dass dem Individuum keine sichtbare Belohnung außer der Tätigkeit selbst zukommt (vgl. DECI 1971:105). Das Verhalten selbst impliziert die Belohnung beziehungsweise stellt den Anreiz zur Aktivität dar und wird somit zum Selbstzweck (vgl. FISCHER/WISWEDE 2002:64;102). Spaß oder Interesse an der Tätigkeit selbst ist Bestandteil der intrinsischen Motivation. Nicht jeder Mensch bringt für eine bestimmte Aufgabe dasselbe Maß an Engagement auf, sondern die Individuen entscheiden selber, welche Aufgaben beziehungsweise Handlungsweise ihnen als bedeutungsvoll erscheinen (vgl. RYAN/DECI 2000a:56). Intrinsisch motivierte Handlungen beinhalten besonders Aufgaben, die einen gewissen Entfaltungsspielraum zur Entwicklung von Fähigkeiten einräumen sowie in Verbindung mit einem hohen Maß an Verantwortung und Handlungsfreiheit stehen. Zugleich beinhalten sie interessante und herausfordernde Arbeiten und lassen Aufstiegschancen zu (vgl. ARMSTRONG 2006:254).

Der intrinsischen Motivation steht die extrinsische Motivation gegenüber. Die meisten menschlichen Aktivitäten werden nicht aus eigenem Antrieb hervorgerufen, sondern werden

durch Anreize ausgelöst. Dies ist besonders nach der frühen Kindheit der Fall, wenn die Freiheit intrinsisch motiviert zu sein, durch soziale Verantwortung eingeschränkt wird. Beispielsweise nimmt häufig mit fortschreitendem Schulalter die intrinsische Motivation eines Kindes, zur Schule zu gehen, ab. Extrinsische Motivation wird benötigt, damit auch die Verantwortung für nicht intrinsisch motivierte Aufgaben von Individuen übernommen werden (vgl. RYAN/DECI 2000a:60). Handlungen, die extrinsisch motiviert sind, werden nicht wegen der Tätigkeit beziehungsweise Sache selbst ausgeführt, sondern basieren auf den resultierenden separaten Nutzen, welcher sich aus der Handlung ergibt (vgl. RYAN/DECI 2000a:55). Extrinsische Motivation in Form von Gegenleistungen oder Belohnung können sich zum Beispiel in Gehaltserhöhungen, Lob, Beförderungen oder auch in Bestrafungen wie Gehaltskürzungen äußern (vgl. ARMSTRONG 2006:254).

Kurz zusammengefasst lässt sich sagen, dass die intrinsische Motivation auf die Ausführung einer Tätigkeit ausgerichtet ist und somit die natürliche menschliche Neigung zu lernen und zu assimilieren widerspiegelt, während die extrinsische Motivation dagegen auf das Ergebnis der Tätigkeit abzielt (vgl. HECKHAUSEN/HECKHAUSEN 2010:367; RYAN/DECI 2000a:54).

4 Qualitative Inhaltsanalyse

Dieses Kapitel zielt darauf ab, auf Basis eines Fragebogens und den daraus generierten Daten eine Grundlage für die anschließende Diskussion zu schaffen, um den eingangs gestellten Forschungsfragen nachgehen zu können. Hierzu wird zunächst auf den Aufbau des Fragebogens eingegangen. Anschließend wird die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring schrittweise durchgeführt.

Der Fragebogen (siehe Anlage 1) ist in fünf Teilabschnitte mit den folgenden Schwerpunkten unterteilt:

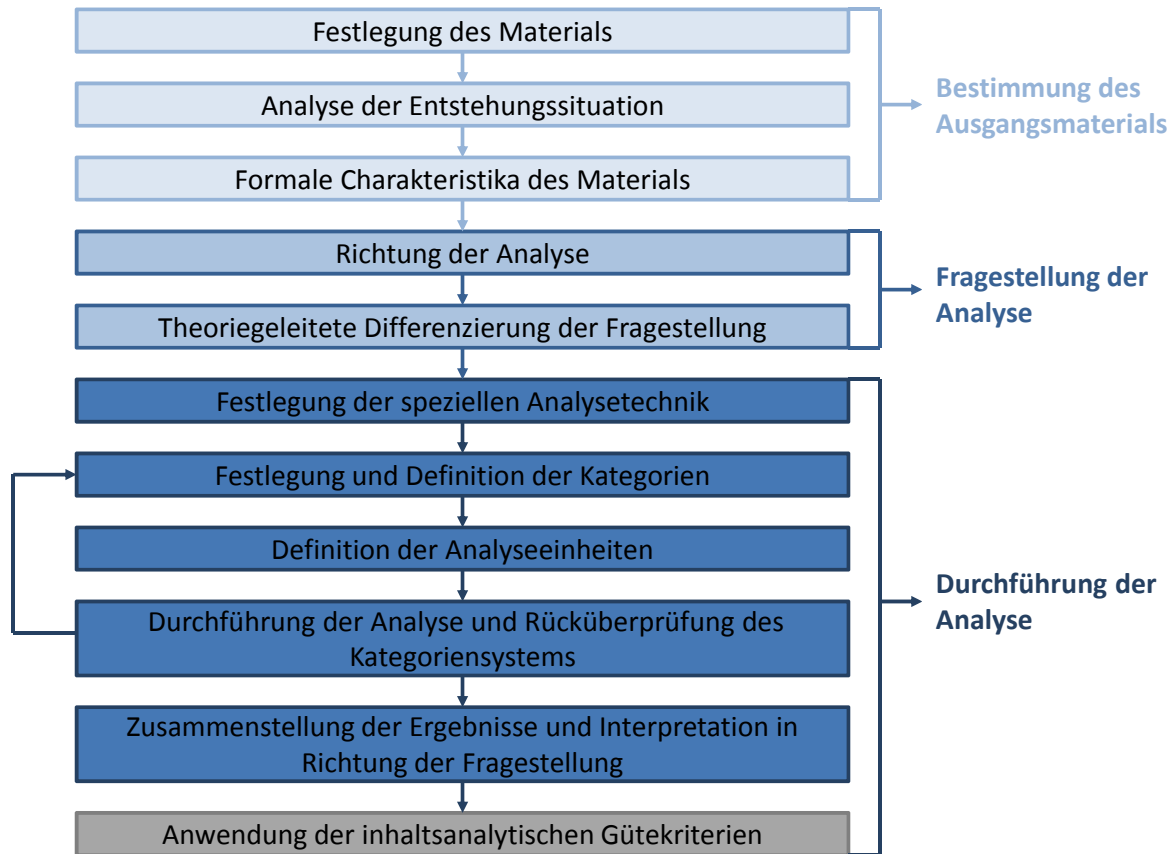
- (1) *Fragen zum Thema Gemeinschaftsgefühl*: Wie bereits in Kapitel drei verdeutlicht wurde, sieht Adler das Gemeinschaftsgefühl als notwendige Voraussetzung für die menschliche Existenz an. Folglich ist in jedem Menschen eine Form von Gemeinschaftsgefühl verankert. Es stellt sich demnach die Frage, ob diese aufgestellte Theorie auch durch die Realität bestätigt werden kann. Genau an diesem Punkt setzt dieser Themenblock an und versucht mit verschiedenen Fragen herauszufinden, ob die untersuchten Probanden, das von Adler beschriebene Gemeinschaftsgefühl aufweisen und wie ausgeprägt dieses vorliegt.

- (2) *Fragen zum Thema Motivation:* Der zweite Block des Fragebogens stellt das Umweltbewusstsein in den Mittelpunkt der Untersuchung und hat das Ziel, herauszufinden, ob die Probanden die Umwelt als Motiv ansehen, um Handlungen hervorzurufen. Hierbei finden ebenfalls die Begriffe der intrinsischen und extrinsischen Motivation Anwendung, da die Frage aufkommt, ob die Probanden aus eigener Überzeugung heraus das Umweltbewusstsein in sich tragen oder ob externe Faktoren sie beispielsweise dazu verleiten, umweltbewusst zu handeln.
- (3) *Fragen zum Begriffsverständnis von Elektro-Carsharing:* Das Ziel in diesem Block ist es, zu ermitteln, ob die Begriffe Elektroauto, Carsharing und Elektro-Carsharing den Probanden bekannt sind und geht der Frage nach, ob diese bereits Erfahrungen mit einen dieser Begriffe gesammelt hat.
- (4) *Fragen zum Nachhaltigkeitsgedanken des Elektro-Carsharing:* Dieser Frageblock setzt das Thema der Nachhaltigkeit in Beziehung zum Elektro-Carsharing. Ziel ist es, durch die Fragen herauszufinden, ob die Probanden das Konzept des Elektro-Carsharing als nachhaltig einstufen oder nicht. Außerdem soll erforscht werden, welche Motive eine Rolle spielen, wenn es um die Frage geht, welches Auto (Benziner oder Elektroauto) die Probanden präferieren, wenn sie eine Carsharing-Dienstleistung in Anspruch nehmen würden. Desweiteren wird untersucht, ob die Probanden im Besitz eines eigenen Autos sind und ob dieses ihnen wichtig ist.
- (5) *Fragen zum Thema Gemeinschaft und grüne Trendentwicklung:* Der letzte Teil des Fragebogens dient dazu, Diskussionsansätze zu generieren, die vor allem in Kapitel fünf dieser Bachelorarbeit Anwendung finden könnten. Hierbei kommt der Vorteil von offenen Interviews besonders deutlich zum Vorschein, da die Probanden ohne vorgefertigte Antwortmöglichkeiten, die Fragen frei interpretieren und beantworten können. Es stellt sich in diesem Block die Frage, was die Probanden unter einer Gemeinschaft verstehen und welche Gemeinsamkeiten die Personen einer Gemeinschaft teilen. Desweiteren stellt sich die Frage, ob die Stichprobe einen grünen Trend in der heutigen Gesellschaft identifizieren kann und ob sie diesen gegebenenfalls mit dem Elektro-Carsharing in Verbindung bringen können.

Die Auswertung des Fragenbogens erfolgt im Rahmen der qualitativen Inhaltsanalyse nach Philipp Mayring. Von der qualitativen Inhaltsanalyse ist die quantitative Analyse abzugrenzen. Hierbei handelt es sich um Zahlenbegriffe, welche durch mathematische Operationen in eine Beziehung zum Untersuchungsgegenstand gesetzt werden. Bei der qualitativen Analyse hingegen werden keine konkreten Wertebereiche festgelegt, wie beispielsweise das Alter

zwischen 18 und 23 Jahren, sondern es erfolgt stattdessen eine Einordnung in Kategorien. Ein Beispiel für eine solche Kategorienzuteilung ist „jung“ versus „alt“. Was unter jung beziehungsweise alt verstanden wird, liegt folglich im Auge des Betrachters (vgl. MAYRING 2010:17). Die qualitative Inhaltsanalyse wird in vielen Bereichen der Forschung herangezogen, um eine Analyse von Texten in unterschiedlichster Erscheinungsform zu ermöglichen. Im Mittelpunkt einer solchen Auswertung stehen die einzelnen Vorgehensschritte, welche im Rahmen der Analyse als Leitfaden dienen (vgl. FRIEBERTSHÄUSER/BOLLER/RICHTER 2010:323). Die qualitative Inhaltsanalyse zielt darauf ab, Kriterien, Maßstäbe und Regeln für die Auswertung von bereits vollständig vorliegendem Material zu entwickeln, um somit die intersubjektive Nachvollziehbarkeit und Überprüfbarkeit für objektive Dritte zu schaffen und den Anforderungen des wissenschaftlichen Arbeitens zu genügen. Es kann festgehalten werden, dass es sich um ein systematisches Vorgehen handelt, dessen Stärke besonders durch die Theoriegeleitetheit zum Ausdruck kommt. Ziel der Analyse ist es, nicht nur einen Text wiederzugeben, sondern das vorliegende Material im Hinblick auf eine Forschungsfrage zu analysieren. Die Inhaltsanalyse stellt allerdings kein Standardinstrument dar, welches immer gleichförmig gestaltet werden kann. Im Gegenteil sie muss an die konkrete Fragestellung und an das konkrete Material angepasst werden und kann daher in seiner Form variieren. Die Abbildung 3 illustriert das Ablaufmodell, welches die einzelnen Analyseschritte beinhaltet und im Rahmen dieser Arbeit schrittweise durchlaufen wird. Das Ablaufmodell muss allerdings auf das jeweilig spezifische Ausgangsmaterial angepasst werden und dient daher als eine allgemein ausgerichtete Orientierungsgrundlage. Der Inhalt der einzelnen Stufen wird in den folgenden Teilabschnitten zunächst allgemein erläutert, um diese im Anschluss auf das vorliegende erhobene Material direkt anwenden zu können (vgl. MAYRING 2010:11ff.; 49ff.;59).

Abbildung 3: Allgemeines inhaltsanalytisches Ablaufmodell
(Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an MAYRING 2010:60)



4.1 Bestimmung des Ausgangsmaterials

Bevor der Frage nachgegangen werden kann, welche Sachverhalte und Informationen aus den erhobenen Daten als relevant angesehen werden sollen, damit schließlich eine Interpretation in Richtung der Fragestellungen möglich ist, besteht der erste Abschnitt der qualitativen Inhaltsanalyse daraus, das vorliegende Ausgangsmaterials zu bestimmen und greifbar zu machen. Dabei werden folgende drei Analyseschritte unterschieden (vgl. MAYRING 2010:52):

Festlegung des Materials

Der erste Schritt dient dazu, das erhobene Material, welches die Basis für die Analyse darstellt, zu spezifizieren und zu charakterisieren (vgl. MAYRING 2010:52). Das dieser Bachelorarbeit zu Grunde liegende Material (siehe Anlage 2) umfasst eine Stichprobe von 35 Probanden. Es handelt sich dabei um offene Interviews. Unter den Probanden befinden sich 15 weibliche und 20 männliche Teilnehmer. Desweiteren lässt sich die Stichprobe in 25 Studenten und 10 Berufstätige untergliedern. Unter den Studenten befinden sich wiederum 17 Studenten der Wirtschaftswissenschaften, zwei Studenten der sozialen Arbeit, zwei Maschinenbaustudenten, ein Lehramtsstudent und jeweils ein Student der Vertriebstechnik und der

Zahnmedizin. Zudem handelt es sich ausschließlich um Studenten und Berufstätige im Alter von 21 bis 56 Jahren. Das Durchschnittsalter der Studenten beläuft sich auf 24,24 Jahre und das der Berufstätigen auf 39,9 Jahre. Das Durchschnittsalter der Stichprobe insgesamt beträgt dementsprechend 28,71 Jahre. Zudem weisen alle Probanden einen akademischen Hintergrund auf. Der Stichprobenumfang von exakt 35 Probanden ist infolgedessen zustande gekommen, als das ein gewisser Informationssättigungseffekt eingetreten ist und durch weitere Stichprobenerhebungen keine neuen Erkenntnisse hätten generiert werden können.

Analyse der Entstehungssituation

Der zweite Analyseschritt deklariert von wem das Material produziert und unter welchen Umständen es zustande gekommen ist (vgl. MAYRING 2010: 53). Das vorliegende Material resultiert im Rahmen einer Bachelorarbeit aus dem Motiv heraus, Erkenntnisse über den Motivationshintergrund im Elektro-Carsharing zu generieren. Der Stichprobenumfang unterliegt hierbei keiner Zufallsauswahl, sondern Studenten und Probanden jüngeren Alters werden in der Stichprobe herangezogen, da bestehende Studien (siehe Kapitel zwei) belegen, dass diese überwiegend offen der Idee des Carsharing gegenüber stehen. Ein weiteres Kriterium bezüglich der Zielgruppenauswahl ist, dass alle Probanden im Besitz eines Führerscheins sind. Zuzüglich zu diesen Vorauswahlkriterien werden bewusst einige Probanden älteren Alters ausgewählt, um Vergleichswerte zu erhalten und zu untersuchen, ob diesen Probanden andere Aspekte unter Umständen wichtiger erscheinen als den jüngeren Probanden. Die Probanden stammen überwiegend aus dem Bereich „Family and Friends“ und dem direkten Umfeld der Verfasser. Dies erklärt die Zusammensetzung der Befragungsorte: 21 Probanden werden in ihrer gewohnten Umgebung (zu Hause) interviewt und 14 Probanden in den Gebäuden der Universität Hannover. Alle Probanden nehmen freiwillig an der Befragung teil. Dabei handelt es sich um halbstrukturierte und offene Interviews. Das heißt, dass der Interviewer gegebenenfalls Rückfragen stellen kann oder die Reihenfolge und Formulierung der Fragestellungen voneinander abweichen kann (vgl. MAYRING 2010:54).

Formale Charakteristika des Materials

Im letzten Schritt der Bestimmung des Materials „[...] muss beschrieben werden, in welcher Form das Material vorliegt. In aller Regel benötigt die Inhaltsanalyse als Grundlage einen niedergeschriebenen Text.“ (MAYRING 2010:53). Dies ist auch bei dieser qualitativen Inhaltsanalyse der Fall. Um jedoch einen niedergeschriebenen Text als Material vorliegen zu haben, müssen vorab die Interviews, welche auf Tonband mitgeschnitten wurden, entsprechend aufbereitet und transkribiert werden (siehe Anlage 2). Das Gesprochene wird in Geschriebenes überführt und die Transkriptionsregeln gemäß MAYRING (2010:53f.) dienen

dabei als Leitfaden. MAYRING (2010:53) weist darauf hin, dass während einer Transkription die Gefahr besteht, dass das Ursprungsmaterial, in diesem Fall das Audiomaterial, schwerwiegend verändert werden kann. Eine Transkription sollte sich daher an gewissen Kriterien und Regeln orientieren.

4.2 Fragestellung der Analyse

Nachdem das Ausgangsmaterial für die Analyse bestimmt ist, wird nun der Frage nachgegangen, was aus dem im ersten Block definierten Material interpretiert werden soll, denn „man kann einen Text nicht „einfach so“ interpretieren.“ (MAYRING 2010:56). Damit die Interpretation durch eine konkrete Fragestellung geleitet wird, ist der zweite Block der qualitativen Inhaltsanalyse in zwei weitere Stufen untergliedert: Richtung der Analyse und theoriegeleitete Differenzierung der Fragestellung.

Richtung der Analyse

Aus dem Grund, dass das Audiomaterial in unterschiedliche Richtungen interpretiert werden kann und derjenige, der die Transkription durchführt unterschiedliche Aspekte mehr oder weniger in den Vordergrund stellen kann, ist es notwendig, die Richtung vorab festzulegen. Die eingangs erwähnte Objektivität und Nachvollziehbarkeit soll somit gewährleistet werden. Der Transkripteur kann beispielsweise seinen Fokus auf die Emotionen oder Reaktionen der Zielgruppe auf bestimmte Fragen legen oder aber den Inhalt oder einzelne Wörter in den Vordergrund stellen (vgl. MAYRING 2010:56f.). Im Rahmen dieser Bachelorarbeit stehen der Kerninhalt und die einzelnen Aussagen der Probanden im Mittelpunkt der Betrachtung. Es findet keine Berücksichtigung von Emotionen oder Körpersprache statt. Desweiteren ist in diesem Kontext anzumerken, dass die einzelnen Aussagen der Probanden im Gesamtzusammenhang betrachtet werden. Dementsprechend werden nicht deckungsgleiche Aussagen eines Probanden eine unterschiedliche Gewichtung zugesprochen. Infolgedessen kann eine Gesamtbeurteilung beziehungsweise Einschätzung des Interviews vorgenommen werden.

Theoriegeleitete Differenzierung der Fragestellung

Eine Eigenschaft der qualitativen Inhaltsanalyse stellt die Theoriegeleitetheit der Interpretation dar. Dieser Begriff findet Anwendung in einer „[...] präzisen theoretisch begründeten inhaltlichen Fragestellung [...]“ (MAYRING 2010:57). Diese bildet letztlich den Ausgangspunkt der Analyse. Der Inhalt des Interviews muss sich in irgendeiner Weise auf einen theoretischen Hintergrund stützen oder an gegenwärtigen Forschungsansätzen anknüpfen (vgl.

MAYRING 2010:58). Im Zusammenhang mit dieser Bachelorarbeit beziehen sich sowohl die in Kapitel 1.2 aufgestellten Forschungsfragen als auch der entwickelte Fragebogen (siehe Anlage 1) auf theoretisch psychologische Theorien (siehe Kapitel drei) und setzen gleichzeitig an der bisherigen Literatur und dem Stand der Forschung (siehe Kapitel zwei) über das Konzept des Elektro-Carsharing an.

4.3 Durchführung der Analyse

Der letzte Block stellt den wesentlichen Kern der qualitativen Inhaltsanalyse dar und hat schließlich zum Ziel, die Ergebnisse zusammenfassend aufzuführen. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, bedarf es allerdings sechs weiterer Stufen: Festlegung der speziellen Analysetechnik, Festlegung und Definition der Kategorien, Definition der Analyseeinheiten, Durchführung der Analyse und Rücküberprüfung des Kategoriensystems, Zusammenstellung der Ergebnisse und Interpretation in Richtung der Fragestellung sowie als letzten Schritt die Anwendung inhaltsanalytischer Gütekriterien. Diese sechs Stufen werden im Folgenden sukzessiv aufgeführt und zugleich auf das Ausgangsmaterial angepasst beziehungsweise übertragen.

Festlegung der speziellen Analysetechnik

Die Aufgabe in der Festlegung der speziellen Analysetechnik besteht darin, zu bestimmen, „[...] was mit dem Material durch die Analyse geschieht, was die Leistung der Interpretation ist.“ (MAYRING 2010:63). Dabei kann zwischen drei voneinander unabhängigen Interpretationsgrundformen unterschieden werden:

- (1) *Zusammenfassung*: Bei der Zusammenfassung wird das Ausgangsmaterial auf die zentralen Kernelemente reduziert, so dass der grundlegende Inhalt in komprimierter Form erhalten bleibt.
- (2) *Explikation*: Bei der Explikation wird weiteres Material herangezogen, um fragwürdige Textstellen und Aussagen erläutern zu können. Dementsprechend können diese einzelnen Stellen im Hinblick auf die Fragestellung präziser gedeutet werden. Diese Stellen können einzelne Begriffe oder auch Sätze darstellen.
- (3) *Strukturierung*: Das Ziel der letzten Analysetechnik 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 2010:65).

Diese drei Analysetechniken können unter Umständen auch in Kombination auftreten und je nach Ausgangsmaterial und Forschungsfragen ist es notwendig, eine geeignete Interpretationsform beziehungsweise Kombination auszuwählen (vgl. MAYRING 2010:64f.). Im Rahmen dieser qualitativen Inhaltsanalyse wird die Strukturierung für die weitere Analyse herangezogen. Diese Technik kann wiederum in weitere Untergruppen unterteilt werden: Formale, inhaltliche, typisierende und skalierende Strukturierung. Im Kontext dieser Bachelorarbeit kommen lediglich die inhaltliche und die typisierende Strukturierung in Frage. Die inhaltliche Strukturierung greift bestimmte Aspekte und Themen aus dem Ausgangsmaterial heraus und fasst diese zusammen. Dagegen filtert und beschreibt die typisierende Strukturierung besonders markante und auffallende Aspekte des Ausgangsmaterials (vgl. MAYRING 2010:98). Trotz dessen, dass die typisierende Strukturierung die Gefahr der Verallgemeinerung und der Verzerrung beinhaltet, wird im Rahmen dieser Bachelorarbeit auf diese Form der Strukturierung zurückgegriffen (vgl. MAYRING 2010:101). Begründbar ist diese Entscheidung mit der hohen Komplexität der inhaltlichen Strukturierung. Die typisierende Strukturierung betrachtet nicht das gesamte Ausgangsmaterial. Es werden lediglich einzelne und auffällige Ausprägungen des Interviews aufgegriffen und analytisch verarbeitet.

Festlegung und Definition der Kategorien

„Der Kern inhaltsanalytischen Arbeitens mit Texten ist der Einsatz von Kategorien beziehungsweise Kategoriensystemen. Die Kategorien als Kurzformulierungen stellen die Analyseaspekte dar, die an das Material herangetragen werden sollen.“ (FRIEBERTSHÄUSER/BOLLER/RICHTER 2010:325). Die Kategorien sollen dabei in einem Austauschverhältnis zwischen der Theorie, den Forschungsfragen, der Praxis und dem auszuwertendem Ausgangsmaterial stehen. Gegebenenfalls können während der Analyse die Kategorien überarbeitet und revidiert werden (vgl. MAYRING 2010:59). Abbildung 4 illustriert das im Rahmen dieser Bachelorarbeit entwickelte Kategoriensystem, welches sich in einer Matrixform darstellen lässt.

Abbildung 4: Kategorienmatrix
(Quelle: eigene Darstellung)

	Umweltgedanke vorhanden	
Nachhaltigkeit im Elektro-Carsharing	Ja	Nein
Die Überzeugten		
Die Informationslosen		
Die Verneiner		

Die Matrix setzt sich aus zwei Komponenten zusammen. Die erste Komponente beinhaltet die Frage nach dem Umweltbewusstsein der Probanden. Es wird untersucht, ob die Interviewteilnehmer einen Umweltgedanken als Motiv für ihre alltäglichen Handlungen in sich tragen. Dabei können die Probanden unter die Kategorie „Ja“ oder „Nein“ fallen. Die zweite Komponente beinhaltet die Frage danach, inwiefern die Probanden das Konzept des Elektro-Carsharing als nachhaltig empfinden. Unter diesem Aspekt können drei Kategorien aufgestellt werden: „Die Überzeugten“, „die Informationslosen“ und die „Verneiner“. Durch die Zusammensetzung der beiden Komponenten entsteht eine Matrix mit insgesamt sechs Feldern, welche im Folgenden präzisiert werden.

- (1) *Die Überzeugten/Ja*: Probanden, die im Alltag überwiegend umweltbewusst agieren und dies auch auf das Konzept des Elektro-Carsharing übertragen können.
- (2) *Die Informationslosen/Ja*: Probanden, die im Alltag überwiegend umweltbewusst agieren, aber dieses nicht auf das Elektro-Carsharing beziehen können, da sie sich nicht ausreichend informiert fühlen, um eine konkrete Antwort auf die Frage nach der Nachhaltigkeit des Elektro-Carsharing geben zu können.
- (3) *Die Verneiner/Ja*: Probanden, die wie in (1) und (2) in ihren täglichen Handlungen auf ihre Umwelt achten, aber gleichzeitig das Konzept des Elektro-Carsharing zum jetzigen Entwicklungsstand als nicht nachhaltig erachten.
- (4) *Die Überzeugten/Nein*: In diese Kategorie fallen Probanden, deren alltägliche Handlungen nicht vom Umweltgedanken geleitet werden, aber trotzdem der Meinung sind, dass das Elektro-Carsharing ein nachhaltiges Konzept darstellt.
- (5) *Die Informationslosen/Nein*: Probanden, die kein Umweltbewusstsein aufweisen und darauf hinweisen, dass ihnen die nötigen Informationen fehlen, um eine eindeutige

Antwort auf die Frage geben zu können, ob sie das Konzept des Elektro-Carsharing als nachhaltig ansehen oder nicht.

- (6) *Die Verneiner/Nein:* Der letzten Kategorie werden Probanden zugeordnet, die weder den Umweltgedanken in sich tragen noch der Meinung sind, dass Elektro-Carsharing ein nachhaltiges Konzept ist.

Definition der Analyseeinheiten

Damit trotz zwiespältigen Aussagen der Probanden und daraus resultierende Abgrenzungsprobleme zwischen den Kategorien, eine begründbare und eindeutige Zuordnung stattfinden kann, ist es notwendig, sogenannte Analyseeinheiten zu definieren. Analyseeinheiten legen fest, welche Bausteine des Ausgangsmaterials als Analyse- beziehungsweise Untersuchungsgegenstand genutzt werden können. Hierbei müssen drei Analyseeinheiten bestimmt werden: Die Kodiereinheit, die Kontexteinheit und die Auswertungseinheit. Die Kodiereinheit hat als Ziel, zu definieren, „[...] welches der kleinste Materialbestand ist, der ausgewertet werden darf, was der minimale Textteil ist, der unter eine Kategorie fallen kann.“ (MAYRING 2010:59). Im Rahmen dieser Bachelorarbeit kann der Inhalt eines einzelnen Satzes als Kodiereinheit aufgefasst werden. Die Kontexteinheit stellt den Gegensatz zur Kodiereinheit dar. Sie definiert nicht das Minimum, sondern das Maximum an analysierbaren Textbestandteilen, der in eine Kategorie fallen kann. In dieser qualitativen Inhaltsanalyse ist die Gesamtbetrachtung eines Interviews als maximaler Textbestandteil zu verstehen. Die letzte Analyseeinheit, die Auswertungseinheit, beinhaltet die Festlegung der Reihenfolge der Auswertung der einzelnen Textteile (vgl. MAYRING 2010:59;92). Der Fragebogen dieser Arbeit dient in diesem Zusammenhang als eine Art Leitfaden für die Auswertungsreihenfolge. Allerdings können einzelne Textbestandteile auch unabhängig von dieser Reihenfolge als Analysegegenstand herangezogen werden.

Durchführung der Analyse und Rücküberprüfung des Kategoriensystems

Diese Stufe der qualitativen Inhaltsanalyse beinhaltet eine Art Materialprobedurchlauf, in dem getestet wird, ob die vorab definierten Kategorien (siehe Definition und Festlegung der Kategorien) bestätigt werden können. Es wird überprüft, ob die Aussagen beziehungsweise der Inhalt des Ausgangsmaterials (siehe Anlage 2) durch die definierten Kategorien abgedeckt und in die jeweiligen Kategorien zugeordnet werden können. In den meisten Fällen wird eine Überarbeitung oder gegebenenfalls sogar eine Neuerfassung des Kategoriensystems notwendig (vgl. MAYRING 2010:92ff.). Dies ist auch hier der Fall. Im Rahmen des Materialprobedurchlaufs wurde festgestellt, dass eine weitere Kategorie zu den vorab definierten erforderlich erscheint. Es gibt bereits Probanden, die sich mit Vor- und Nachteilen

von Elektro-Carsharing auseinander gesetzt haben und daher dem Konzept und der Frage nach der Nachhaltigkeit skeptisch gegenüberstehen und nicht als „Informationslose“ eingestuft werden können. Diese Probanden sind skeptisch, ob sie das Konzept des Elektro-Carsharing nach dem jetzigen Entwicklungsstand als nachhaltig einordnen würden („die Skeptiker“). Die Abbildung 5 veranschaulicht die modifizierte Kategorienmatrix.

*Abbildung 5: Modifizierte Kategorienmatrix
(Quelle: eigene Darstellung)*

	Umweltgedanke vorhanden	
Nachhaltigkeit im Elektro-Carsharing	Ja	Nein
Die Überzeugten		
Die Informationslosen		
Die Skeptiker		
Die Verneiner		

Zwei neue Felder können nun in der Kategorienmatrix identifiziert werden. Diese müssen ebenfalls definiert werden, damit eine genaue Zuordnung der Probanden möglich wird und die Nachvollziehbarkeit dieser Zuordnung gewährleistet werden kann.

- (7) *Die Skeptiker/Ja:* Diese Kategorie beinhaltet Probanden, die im Alltag überwiegend umweltbewusst agieren und gegenüber der Frage der Nachhaltigkeit des Elektro-Carsharing-Konzepts eine skeptische Meinung einnehmen. Einerseits werden Vorteile anerkannt sowie vermerkt, dass das Konzept eine Entwicklung darstellt, die zukünftig mit hoher Wahrscheinlichkeit eine große Bedeutung einnehmen wird. Technische Weiterentwicklungen oder Erfindungen im Bereich der Elektroautotechnologie könnten in Zukunft eine nachhaltigere Lebensweise fördern. Auf der anderen Seite wird an der Nachhaltigkeit des Elektro-Carsharing-Konzeptes gezweifelt, da beispielsweise nicht sicher ist, aus welchen Quellen der Strom kommt und wie es mit der Produktion und der Entsorgung der Fahrzeuge aussieht.
- (8) *Die Skeptiker/Nein:* Zu dieser Kategorie werden Probanden zugeordnet, welche wie in (7) beschrieben, der Nachhaltigkeitsfrage im Elektro-Carsharing skeptisch gegenüberstehen und die kein Umweltbewusstsein in ihren alltäglichen Handlungen zeigen.

Zusammenstellung der Ergebnisse und Interpretation in Richtung der Fragestellung

Die vorletzte Stufe dient der Darstellung der Ergebnisse und liefert somit die Grundlage für die Diskussion der Forschungsfragen. Im Folgenden werden zunächst Teilergebnisse aufgeführt, die sich hinsichtlich ihrer thematischen Schwerpunkte unterscheiden. Diese erstrecken sich vom Gemeinschaftsgefühl der Stichprobe über das Begriffsverständnis des Elektro-Carsharing bis hin zum Nachhaltigkeitsgedanken im Elektro-Carsharing. Die Teilergebnisse sind auf einzelne Fragen des Fragebogens (siehe Anlage 1) zurückzuführen und stellen die Basis für die anschließende Gesamtbetrachtung und Einordnung in die Kategorienmatrix dar.

Das Ausgangsmaterial bestätigt Adlers Theorie des Gemeinschaftsgefühls. Dem Gemeinschaftsgefühl kann sich kein Mensch entziehen und dieses ist in jedem Menschen von Geburt an verankert. Im Laufe seines Lebens kann sich dieses Gemeinschaftsgefühl unterschiedlich stark entwickeln und aufgrund dessen zu verschiedenartigen Ausprägungen führen. Dies kann auch durch die erhobene Stichprobe belegt werden. Von 35 Probanden haben 31 mindestens ein Geschwisterkind. Auf die Frage, ob ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt hätte, lässt sich ein einheitliches Bild erkennen: Zusammenfassend schätzen die Probanden den Zusammenhalt, die gegenseitige Unterstützung, das Lernen zu teilen, das Familienleben, nicht alleine zu sein, die Gemeinschaft und den Besitz einer ständigen Bezugsperson, die sie durch das gesamte Leben begleitet. Insbesondere wird deutlich, dass der Geschwisterkind auch in der Kindheit eine bedeutende Rolle einnimmt und ohne diesen ein wichtiger Spielkamerad und das füreinander Dasein gefehlt hätte. Probanden, die kein Geschwisterkind haben, hätten sich insbesondere in der Kindheit ein Geschwisterkind zum Spielen und als Begleiter bei Unternehmungen mit den Eltern gewünscht. Durch sportliche Aktivitäten kann das Gemeinschaftsgefühl der Stichprobe nochmals überwiegend bestätigt werden. Die Probanden schätzen vor allem den Mannschaftssport, den dabei entstehenden Teamgeist und ziehen gemeinsames Trainieren dem Individualsport vor. Die Kommunikation mit anderen Menschen nimmt beim Sport in der Stichprobe ebenfalls eine bedeutende Rolle ein.

Ergebnisse auf die Frage, welches Auto (Benziner oder Elektroauto) die Probanden bei einem Carsharing-Anbieter bevorzugen würden und was der Motivationshintergrund für diese Entscheidung ist, lassen sich wie folgt festhalten: 27 der 35 Probanden würden das Elektroauto wählen. Davon geben 16 Probanden an, dies aus Umweltgründen zu tun. 10 Probanden, weil sie noch nie ein Elektroauto gefahren sind, neugierig sind und es ausprobieren wollen. Ein Proband entscheidet sich für das Elektroauto, da er damit die technische Entwicklung unterstützen möchte. Einem anderen Probanden ist es gleichgültig, welches Auto er fährt,

denn er sieht das Auto als Mittel zum Zweck an und ihm ist egal, mit welchem Auto er sich von einem zum anderen Ort bewegt. Die restlichen sieben Probanden wählen den Benziner, da sie das Elektroauto mit Unsicherheiten in Verbindung bringen und lieber bei dem ihnen vertrauten Benziner bleiben wollen.

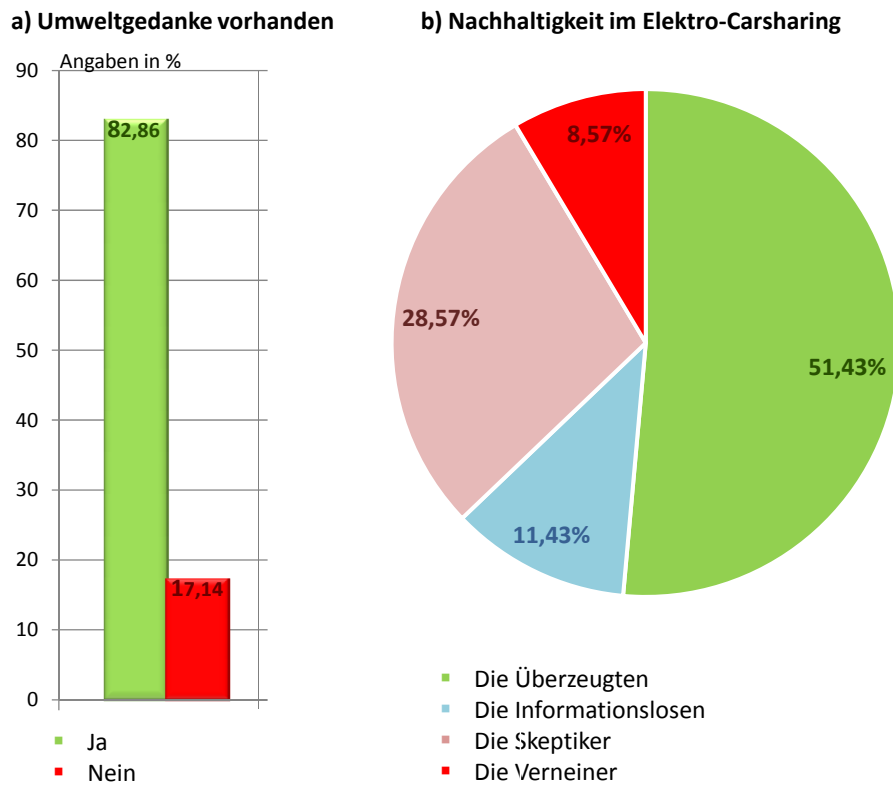
Der gesamten Stichprobe sind die Begriffe Elektroauto, Carsharing und Elektro-Carsharing bekannt. Lediglich ein Proband äußert Unsicherheiten gegenüber dem Begriffsverständnis bezüglich Carsharing. Desweiteren kann in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass die Probanden sich den Begriff des Elektro-Carsharing überwiegend selbst erklären konnten, den Begriff an sich allerdings so noch nicht direkt gehört haben. Infolgedessen hat kein Proband die Kombination aus Elektroautos und Carsharing genutzt. Zwei Probanden sind bereits Elektroautos gefahren und haben gleichzeitig die Dienstleistung des Carsharing in Anspruch genommen, allerdings beides separat von einander. Vier Probanden haben lediglich Erfahrungen mit einem Elektroauto gesammelt und weitere vier Probanden haben das Angebot des Carsharing schon einmal genutzt. Drei Probanden sind in einem Carsharing-Auto lediglich mitgefahren und 22 Probanden sind weder mit einem Elektroauto noch mit Carsharing in Berührung gekommen.

Aus der Stichprobe besitzen 17 Probanden ein eigenes Auto und dementsprechend sind 18 Probanden nicht im Besitz eines Autos. 15 Probanden legen in diesem Zusammenhang Wert darauf, ein eigenes Auto zu besitzen, 20 Probanden nicht. Hierbei ist zu erwähnen, dass denjenigen, die kein Auto besitzen, es auch tendenziell nicht wichtig ist, ein eigenes Auto zu haben.

Auf die Frage danach, ob die Probanden in der letzten Zeit eine Art grünen Trend in der Gesellschaft wahrgenommen haben, erkennen 27 Probanden diesen grünen Trend an. Von diesen 27 Probanden, lassen sich 23 Probanden in ihren täglichen Handlungen von dem grünen Trend beeinflussen. Acht Probanden können keinen grünen Trend identifizieren.

Auf Basis dieser Teilergebnisse folgt nun eine Gesamtbetrachtung der Stichprobe, um die einzelnen Probanden in die Kategorienmatrix einordnen zu können. Die Abbildung 6 veranschaulicht zunächst die Einzelergebnisse der beiden Komponenten, aus denen sich die Kategorienmatrix zusammensetzt. Das Balkendiagramm (Abbildung 6 a) zeigt das Ergebnis auf, dass 82,86% der Stichprobe ein Umweltbewusstsein in sich tragen. Das Kreisdiagramm (Abbildung 6 b) stellt die Einteilung der Probanden in die vier Unterkategorien in prozentualen Anteilen dar.

Abbildung 6: Einzelergebnisse der Kategorienkomponenten
(Quelle: eigene Darstellung)



Die Abbildung 7 zeigt die Ergebnis-Kategorienmatrix, die die beiden Kategorienkomponenten der Abbildung 6 a) und 6 b) in Beziehung zueinander stellt. Die Matrix enthält Fallnummern, die eine Zuordnung zu der Transkription (siehe Anlage 2) ermöglichen. Eine objektive Überprüfbarkeit und Nachvollziehbarkeit ist dadurch gewährleistet.

Abbildung 7: Ergebnis-Kategorienmatrix
(Quelle: eigene Darstellung)

	Umweltgedanke vorhanden			
	Ja	Nein		
Nachhaltigkeit im Elektro-Carsharing				
Die Überzeugten	6; 11; 15; 18; 25-34 Σ 14	9; 23; 24; 35 Σ 4		Σ 18
Die Informationslosen	14; 20 Σ 2	10; 19 Σ 2		Σ 4
Die Skeptiker	1-4; 7; 8; 16; 17; 21; 22 Σ 10	—		Σ 10
Die Verneiner	5; 12; 13 Σ 3	—		Σ 3
	Σ 29	Σ 6		Σ 35

Anwendung inhaltsanalytischer Gütekriterien

Die letzte Stufe der qualitativen Inhaltsanalyse hat das Ziel, die Analyse auf ihre Aussagekraft zu überprüfen beziehungsweise diese einzuschätzen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Analyse den Anforderungen einer sozialwissenschaftlichen Forschungsmethode genügt (vgl. MAYRING 2010:59). Zu den beiden klassischen Gütekriterien zählen die Reliabilität und Validität. Die Reliabilität überprüft die Zuverlässigkeit der generierten Ergebnisse und stellt sicher, dass ein gewisser Grad an Genauigkeit und Beständigkeit der Datenerhebung und Analyse gewährleistet wird. Beispielweise kann ein sogenannter Re-Test durchgeführt werden, der die Datenerhebung sowie Analyse ein weiteres Mal durchführt und untersucht, ob dies zu den selben Ergebnissen führt. Eine andere Form der Reliabilitätsprüfung stellt die Prüfung der Konsistenz dar. Hierbei wird das Ausgangsmaterial in zwei gleich große Hälften unterteilt und mittels selbigem Analyseverfahren wird untersucht, ob die beiden Hälften zu vergleichbaren Ergebnissen kommen. Eine weitere Möglichkeit ist es, die gesamte Analyse von mehreren Personen durchführen zu lassen, um die Ergebnisse dann miteinander vergleichen zu können. Die Validität bezieht sich dagegen auf die Gültigkeit der Messung. Es können beispielsweise Ergebnisse aus anderen Analysen als Vergleichswerte herangezogen werden, die in einem engen Verhältnis zu der eigenen Forschungsthematik stehen (vgl. MAYRING 2010:116f.; FRIEDRICHS 1973:102). Obwohl die Anwendung inhaltsanalytischer Gütekriterien für die qualitative Inhaltsanalyse einen wichtigen abschließenden Schritt darstellt, bleibt dieser im Rahmen der Bachelorarbeit unberücksichtigt. Die zeitlichen Rahmenbedingungen dieser Arbeit lassen eine Überprüfung nach inhaltsanalytischen Gütekriterien wie Validität und Reliabilität nicht zu. Dieses Feld ist in der Abbildung 3 aus diesem Grund grau hinterlegt.

5 Diskussion

Dieser Abschnitt der Arbeit beschäftigt sich mit den eingangs gestellten Forschungsfragen. In diesem Zusammenhang wird untersucht, ob im Bereich des Elektro-Carsharing zum aktuellen Zeitpunkt ein Gemeinschaftsgefühl zu identifizieren ist. In einem weiteren Schritt wird schließlich der Frage nachgegangen, ob es den Carsharing-Anbietern möglich ist, mit Hilfe eines Gemeinschaftsgefühls das Nutzerverhalten in Bezug zum Elektro-Carsharing positiv zu beeinflussen. Um diesen Fragen nachgehen zu können, werden sowohl die in Kapitel drei beschriebenen Theorien wie auch die in Kapitel vier analysierten Interviews als Datenbasis herangezogen.

5.1 Identifizierung des Gemeinschaftsgefühls

Wie bereits in Kapitel drei beschrieben wird, stellt das Gemeinschaftsgefühl eine notwendige Voraussetzung für die menschliche Existenz dar. Jedes Individuum besitzt eine Form von Gemeinschaftsgefühl. Hierbei ist der Gemeinschaftssinn bei manchen Individuen ausgeprägter vorhanden als bei anderen. Diese von Adler beschriebene Theorie konnte auch durch die eigens erhobenen Daten bestätigt werden. Während der gesamten Datenerhebung wurde deutlich, dass das Gemeinschaftsgefühl in jedem einzelnen Probanden auf irgendeine Art und Weise verankert ist. Während für die Probanden mit Geschwistern besonders Faktoren wie der familiäre Zusammenhalt, das nicht alleine sein oder der Gesprächspartner und Spielkamerad im Vordergrund standen, hätten sich die restlichen Probanden ohne Geschwister diese gewünscht oder haben das Fehlen eines Geschwisterteils durch Freunde kompensiert. Auch in Bezug auf die Frage, ob die Interviewteilnehmer Sport treiben und was ihnen dabei besonders wichtig ist, wurde überwiegend der Teamgeist und das kollektive Zusammensein erwähnt. Somit konnte die von Adler aufgestellte These, dass der Mensch lieber in der Gemeinschaft lebt als isoliert, durch die Stichprobe bestätigt werden.

Adler beschreibt in seiner Theorie zwar, dass die gesamte Menschheit in einer Gemeinschaft lebt, allerdings wird in seinen Erläuterungen nicht ersichtlich, welche charakteristischen Eigenschaften eine solche Gemeinschaft vereint. Im Rahmen dieser Bachelorarbeit stellt sich nun die Frage, ob explizit im Bereich des Elektro-Carsharing ein solches Gemeinschaftsgefühl zu identifizieren ist. Um dieser Frage nachkommen zu können, muss vorab festgelegt werden, was die Mitglieder einer solchen Gruppe gemeinsam haben. Um eine allgemeingültige und empirisch belegbare Erklärung zu erhalten, wurden die Probanden zu dieser Thematik befragt. Es wurde konkret die nachstehende Frage an die Teilnehmer formuliert: *„Was glauben Sie, warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel Peta oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?“* Hierbei lassen sich die folgenden wesentlichen Aussagen aus der Stichprobe zusammenfassen.

Zunächst einmal handelt es sich bei solchen Gemeinschaften um ähnlich politisch und ethisch denkende Menschen. Hierbei vertreten sie oftmals gemeinsame Interessen, die alleine nicht durchsetzbar sind. Weitere Begriffe, die in diesem Kontext oftmals erwähnt wurden, sind außerdem die Verfolgung von gemeinsamen Ideologien, Visionen, Überzeugungen und Werten. Durch die Gemeinschaft beziehungsweise durch die Gruppe können die Individuen mehr Aufmerksamkeit erlangen und die Problematik, für die sie sich einsetzen, an die Öffentlichkeit herantragen. Sie handeln demzufolge gemeinsam in einem Kollektiv mit dem

Ziel, eine Veränderung in der Gesellschaft hervorzurufen. In diesem Zusammenhang spielen auch der Nachhaltigkeitsgedanke und die Zukunftsorientierung eine entscheidende Rolle. Weiterhin wurde oftmals in Bezug auf die Fragestellung erwähnt, dass es sich hierbei um Menschengruppen handelt, die eine Minderheit darstellen. Infolgedessen suchen sie sich Gleichgesinnte, um sich mit ihnen auszutauschen und eine Akzeptanz in der Gesellschaft zu finden. Hierbei halten sie an einer gemeinsamen Überzeugung fest, auch wenn ihnen dadurch zusätzliche Kosten entstehen. Zudem ist hierbei auch die Sympathie innerhalb der Gemeinschaft wichtig. Auf diese Weise können soziale Kontakte geknüpft werden, die auch über die Grenzen der Gemeinschaft hinaus ragen. Schließlich bleibt zu erwähnen, dass auch explizit der Begriff des Gemeinschaftsgefühls in diesem Rahmen genannt wurde (vgl. Anhang 2).

Nachdem nun die Aussagen der Stichprobe in Bezug auf die charakteristischen Merkmale einer Gemeinschaft zusammengetragen wurden, geht es nun um die spezifischen Besonderheiten, die die Mitglieder einer Elektro-Carsharing Gemeinschaft inne haben müssen. Wie bereits in der Ausgangssituation erläutert, beschäftigt sich diese Arbeit mit einer denkbaren alternativen Transportlösungsmöglichkeit, um die zunehmenden Umweltprobleme der privaten Automobilnutzung und der gleichzeitig stetig wachsenden Bevölkerungszahl begegnen zu können. In diesem Zusammenhang wird untersucht, ob ein Gemeinschaftsgefühl im Bereich Elektro-Carsharing zu identifizieren ist, welches sich explizit auf den Umweltgedanken stützt. Um dieser Frage nachzugehen, werden die einzelnen Kategorien, die bereits in Kapitel vier erläutert wurden, noch einmal näher durchleuchtet.

Im Hinblick auf das Umweltbewusstsein der Probanden und nach der Auswertung der Frage, ob Elektro-Carsharing nach dem aktuellen Entwicklungsstand als nachhaltig empfunden wird, können 40% (14 Teilnehmer) der gesamten Stichprobe in diese Kategorie eingeordnet werden. Aus dieser Erkenntnis könnte nun geschlossen werden, dass eine Basis für das Zustandekommen von Gemeinschaftsgefühl vorhanden ist. Erfolgt allerdings eine nähere Betrachtung dieser Kategorie so wird deutlich, dass nicht alle Probanden das Potenzial für ein Gemeinschaftsgefühl aufweisen. Hierbei wird auf die charakteristischen Eigenschaften einer Gemeinschaft zurückgegriffen, die bereits zuvor aus der Stichprobe heraus zusammengefasst wurden. So agieren zwei von 14 Teilnehmern zwar überwiegend umweltbewusst und empfinden Elektro-Carsharing auch als nachhaltig, aber dennoch würden sie bei der Wahl zwischen einem Benzinmotor und dem Elektroauto den Verbrennungsmotor bevorzugen. Ein Proband innerhalb der 14 dieser Kategorie zugeordneten Teilnehmer würde sich zwar für das Elektro-Carsharing entscheiden, allerdings basiert diese Entscheidung nicht auf Gründen

der Nachhaltigkeit oder auf dem Umweltschutzgedanken. Der Proband begründet seine Autoauswahl dadurch, dass er sich durch das Elektro-Carsharing Spritersparungen für den Benziner erhofft. Für diesen Probanden stehen also die Kosten im Vordergrund und sind ausschlaggebend für seine Entscheidung. Schließlich würden sieben von 14 Teilnehmern das Elektroauto gegenüber dem normalen Benziner im Carsharing vorziehen, allerdings nur wenn keine Preisdifferenz vorliegt. Ist das Elektroauto aber etwas teurer in der Anmietung, so würden sich alle sieben Teilnehmer infolge des höheren Preises für den Benziner entscheiden. Es wird demzufolge deutlich, dass diese Teilnehmer zwar den Nachhaltigkeits- und Umweltgedanken in Bezug zum Auto in sich tragen, allerdings sind sie zum Zeitpunkt der Befragung nicht bereit, der Umwelt zuliebe, höhere Kosten auf sich zu nehmen. Lediglich drei von den 14 Probanden in dieser Kategorie würden auch bei einer kleinen Preisdifferenz das Elektroauto wählen und die geringeren höheren Kosten in Kauf nehmen, um dadurch die Umwelt zu entlasten. Ein Proband würde schließlich aus Gründen der Nachhaltigkeit auch größere Einschränkungen akzeptieren und sich trotz gewisser Nachteile für das Elektroauto entscheiden.

Es bleibt somit festzuhalten, dass bei einer näheren Betrachtung der Kategorie (die Überzeugten/Ja) letztlich nur vier von 14 Interviewteilnehmern ein Potenzial für ein Gemeinschaftsgefühl aufweisen. Bezogen auf die Stichprobe entspricht dies lediglich 11,43%. Nur vier von 35 Teilnehmern waren bereit, Einschränkungen in Kauf zu nehmen, um ein bestimmtes Ziel, in diesem Fall die nachhaltige Verbesserung der Umwelt, zu verfolgen. Diese Eigenschaften der Teilnehmer gehen mit den Aussagen der Stichprobe in Bezug auf die Frage, was die Mitglieder einer Gemeinschaft verbindet, einher. Wie bereits beschrieben, verfolgen alle vier Teilnehmer eine gemeinsame Vision. Hierbei nehmen sie auch kleinere Preisdifferenzen in Kauf, ohne dafür in gleichem Umfang kompensiert und mit direktem Nutzen belohnt zu werden. Eine weitere Betrachtung dieser vier Probanden zeigt außerdem, dass keiner dieser Interviewteilnehmer bisher mit Carsharing oder mit Elektro-Carsharing in Berührung gekommen ist. Somit kann zum Zeitpunkt der Untersuchung bei der Stichprobe auch kein Gemeinschaftsgefühl im Bereich des Elektro-Carsharing identifiziert werden. Es kann lediglich die Vermutung aufgestellt werden, dass bedingt durch die hier aufgeführten Ergebnisse aktuell ein geringes Potenzial für das Zustandekommen von einem Gemeinschaftsgefühl vorhanden ist.

Die restlichen 60% der Interviewteilnehmer (21 Probanden) weisen zum Zeitpunkt der Befragung kein Potenzial für ein Gemeinschaftsgefühl auf. Hierbei haben sechs von 21 Probanden kein Umweltbewusstsein in sich verankert. Sie handeln in ihrem Alltag ohne willent-

lich auf die Umwelt zu achten. Bei der Autoauswahl wird ebenfalls deutlich, dass der Umweltgedanke bei diesen sechs Probanden keine Rolle spielt. Andere Faktoren wie Kosten, Spaß oder Neugierde stehen hier im Vordergrund. Bei den übrigen 15 von 21 Teilnehmern konnte zwar eine Form von Umweltbewusstsein identifiziert werden, allerdings fühlen sie sich entweder nicht genügend informiert, um eine Aussage über die Nachhaltigkeit von Elektroautos zu tätigen oder sie stehen dem Konzept des Elektroautos noch skeptisch gegenüber. So sind Fragen aufgekommen wie beispielsweise, woher der Strom für Elektroautos stamme oder ob die Produktion eines Elektroautos nicht eventuell sogar schädlicher sei als die Vorteile, die damit einhergehen würden. Schließlich konnte auch die Gruppe der „Verneiner“ identifiziert werden. Diese Gruppe ist der Meinung, dass zum Zeitpunkt der Befragung ein Elektroauto und somit auch das Elektro-Carsharing keine nachhaltigere Lösung im Vergleich zum Verbrennungsmotor darstellt. Demzufolge haben die Probanden in diesen beschriebenen Kategorien ein Elektroauto nicht aus Umweltgründen und aus Gründen der Nachhaltigkeit bevorzugt, sondern aus Motivationsgründen wie Spaß oder Neugierde oder auch um den technischen Fortschritt zu unterstützen.

Schließlich bleibt an dieser Stelle festzuhalten, dass sich bereits bei der Annäherung an die erste Forschungsfrage die erste Herausforderung in dieser Arbeit herausgestellt hat. Adler beschreibt in seiner Theorie zwar, dass das Gemeinschaftsgefühl eine notwendige Voraussetzung für die menschliche Existenz ist und dass jeder Mensch eine Form von Gemeinschaftsgefühl in sich trägt, allerdings definiert er nicht wie ein solches Gemeinschaftsgefühl im Konkreten identifiziert werden kann. Um aber dennoch eine Annäherung an die Forschungsfrage zu ermöglichen, wird hierfür vorab auf Basis der Interviews eine Zusammenfassung der charakteristischen Eigenschaften einer Gemeinschaft erstellt. Bezugnehmend auf diese Zusammenfassung kann eine Tendenz beziehungsweise eine Prognose im Hinblick auf die Forschungsfrage vorgenommen werden. Es bleibt festzuhalten, dass bei 40% der Interviewteilnehmer der Umweltgedanke und auch der Nachhaltigkeitsgedanke im Bereich Elektro-Carsharing vorhanden ist. Allerdings spielt nur bei 11,43% dieser Umweltgedanke auch bei der Autoauswahl eine tragende Rolle. Die Mehrheit der befragten Teilnehmer ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht bereit, große oder auch kleinere Einschränkungen beziehungsweise Nachteile in Kauf zu nehmen, um somit die Umwelt nachhaltig zu schützen. Somit sind 11,43% der Teilnehmer als potenzielle Gemeinschaft zu identifizieren, da sie die charakteristischen Eigenschaften einer solchen Gemeinschaft aufweisen. Es haben zwar viele Teilnehmer eine Form von Umweltbewusstsein in sich verankert, aber sobald beispielsweise schlechtes Wetter ist oder es um ihre Freizeitinteressen gehen würde, gerät der Um-

weltgedanke in den Hintergrund und die Probanden würden verstärkt auf das Auto zurückgreifen.

Allerdings ist dieses Ergebnis als kritisch zu betrachten, da die Auswertung der Interviews zwar auf Basis von objektiven Kriterien erfolgt ist, allerdings beruht die Einordnung der Probanden auf subjektiven Maßstäben. Zudem stellt sich auch die Frage, was unter einem Gemeinschaftsgefühl überhaupt verstanden wird. Die Eigenschaften, die in dieser Arbeit als Voraussetzung für das Gemeinschaftsgefühl heran gezogen wurden, müssen keine Allgemeingültigkeit besitzen. Bei einer abweichenden Definition des Gemeinschaftsgefühls kann ein vollkommen anderes Ergebnis erzielt werden.

5.2 Beeinflussung des Nutzerverhaltens

In diesem Abschnitt des Diskussionsteils wird der Frage nachgegangen, ob es den Carsharing-Anbietern möglich ist, basierend auf einem Gemeinschaftsgefühl das Nutzerverhalten in Bezug auf das Elektro-Carsharing positiv zu beeinflussen. An diesem Punkt setzt die zweite Herausforderung dieser Arbeit an. Bereits eine Beantwortung der ersten Forschungsfrage konnte nicht eindeutig erfolgen. Wie die Ergebnisse der Stichprobenanalyse zeigen, konnte aktuell kein Gemeinschaftsgefühl im Bereich Elektro-Carsharing identifiziert werden. Auch das Potenzial für das Zustandekommen von einem Gemeinschaftsgefühl wurde nach der Interviewauswertung als gering eingestuft. Nun stellt sich die Frage, wie das Nutzerverhalten durch das Gemeinschaftsgefühl positiv beeinflusst werden kann, wenn ein solches Gefühl erst gar nicht vorhanden ist.

Damit das Nutzerverhalten positiv beeinflusst werden kann, muss also zunächst eine Grundlage geschaffen werden, auf dessen Basis sich ein Gemeinschaftsgefühl überhaupt etablieren kann. Bereits in der Ausgangssituation wurden die Probleme der heutigen Gesellschaft im Zusammenhang mit der Umwelt ausführlich dargestellt. Die erste Herausforderung, um ein größeres Potenzial für das Zustandekommen von einem Gemeinschaftsgefühl zu erhalten, besteht nun darin, das Umweltbewusstsein und diese Probleme stärker in den Köpfen der Menschen zu verankern. Die Auswirkungen des Klimawandels sind in Deutschland derzeit noch nicht ausreichend stark zu spüren, sodass bei den Menschen ein Umdenkprozess ausgelöst wird. Auch wenn in den letzten Jahren ein zunehmendes Umweltbewusstsein zu verzeichnen ist, so ist die überwiegende Zahl der Menschen nicht bereit, ihr Verhalten und ihre Angewohnheiten zugunsten der Umwelt zu verändern.

Zudem ist die Bereitschaft der Menschen im Bereich der Automobilnutzung Abstriche zu machen gering. Wie bereits eingangs beschrieben ist die Nutzung des Autos in dem Tagesablauf der einzelnen Individuen fest verankert. Damit also eine Veränderung stattfinden und ein größeres Potenzial für ein Gemeinschaftsgefühl im Bereich Elektro-Carsharing geschaffen werden kann, ist es wichtig, dass sich der Mobilitätsgedanke der Menschen wandelt. Es muss eine Veränderung dahingehend stattfinden, dass die Abhängigkeit der Menschen von einem eigenen Auto sinkt. Es gilt die Nutzung von alternativen Transportmöglichkeiten wie Carsharing und insbesondere Elektro-Carsharing im Vergleich zum privaten Automobilbesitz attraktiver und populärer zu machen.

Die bisherigen Erkenntnisse können auch durch verschiedene Publikationen bestätigt werden. So behauptet NOBIS (2006:90), dass der Erfolg der Markteinführung und der Diffusion von Elektro-Carsharing größtenteils von der Fähigkeit abhängt, die Menschen davon zu überzeugen, ihre bisherigen Mobilitätsgewohnheiten zu verändern. Je mehr die Menschen sich mit ihrem Auto verbunden fühlen, desto schwieriger wird es, diese Menschen als potenzielle Kunden zu gewinnen. Wie allerdings in der Ausgangssituation erläutert wurde, hat der Wert des Autos als Statussymbol in den letzten Jahren bei Jugendlichen im Alter von 18 bis 25 Jahren abgenommen. Dies konnte auch durch die Stichprobe bestätigt werden. Für die meisten Interviewteilnehmer ist der Besitz eines Autos heutzutage kein Statussymbol mehr, sondern vielmehr eine Form, um Mobilität und Flexibilität zu erhalten. Folglich könnte hier die Vermutung aufgestellt werden, dass die Bindung dieser Jugendlichen zu einem eigenen Auto gering ist und sie somit leichter als potenzielle Kunden für das Elektro-Carsharing gewonnen werden könnten. Wie allerdings schon erwähnt wurde und auch in einer Veröffentlichung von OHTA et al. (2013:451f.) bestätigt wird, muss hierfür eine Veränderung in den Gewohnheiten der Menschen stattfinden. Eine Möglichkeit, um eine solche Verhaltensänderung zu erzielen, kann dadurch erfolgen, dass die Menschen verstärkt über die Auswirkung ihrer Handlungen informiert werden. So muss jedem einzelnen Menschen klar werden, dass der herkömmliche Automobilbesitz langfristig zu ökologischen Nachteilen führt und die Umwelt und somit die Gesellschaft nachhaltig Schaden nehmen. Ein solches Informieren kann letzten Endes ein alternatives Verhalten aktivieren und eine negative Einstellung gegenüber dem herkömmlichen Automobilbesitz hervorrufen. Schließlich kann dadurch erreicht werden, dass soziale und moralische Einstellungen zugunsten der Umwelt verändert werden. Das heißt Menschen sollen dazu verleitet werden, ihrem Verhalten den Umweltschutz als Motivation zugrunde zu legen. Diese Faktoren sind es, die dazu verhelfen, die

Zahl der Elektro-Carsharing-Nutzer zu erhöhen und das Nutzerverhalten positiv zu beeinflussen.

Zudem wurde bei der Auswertung der durchgeführten Interviews deutlich, dass die meisten Probanden keine Verbindung zwischen einem Umweltbewusstsein und der Automobilnutzung herstellen konnten. Auch hier muss eine Veränderung hervorgerufen werden. Ein erster Schritt in diesem Zusammenhang wird bereits durch die Autorennen der Formel 1 gemacht. Hier wird der Fokus verstärkt auf die Einführung von Energierückgewinnungssystemen gelegt. Das Ziel der Nachhaltigkeit und der Effizienz nimmt dabei eine immer größere Bedeutung an. Verdeutlicht wird dies durch das folgende Zitat von Rob White (Leiter der Motorenentwicklung bei Renault): „[Mit dieser] neuen Motorengeneration zieht auch ein neues Denken ein, das sich um Effizienz und Nachhaltigkeit dreht.“ (MOTORSPORT-MAGAZIN 2013). Auf diese Weise werden Autofreunde, wie es die Formel 1 Zuschauer sind, auf neue Technologien aufmerksam gemacht und für die Umwelt gegebenenfalls sensibilisiert. Umweltbewusstsein bedeutet somit nicht, komplett auf die Nutzung eines Autos verzichten zu müssen. Es bedeutet lediglich, bewusster mit der Umwelt umzugehen und auf nachhaltige Mobilitätsalternativen, wie das Elektro-Carsharing, zurück zu greifen.

An dieser Stelle sei allerdings zu erwähnen, dass Menschen grundsätzlich dazu neigen, die Fairness und Rationalität von ihren Mitmenschen in Frage zu stellen. So kommen den Individuen oftmals Zweifel an der Wirksamkeit ihres eigenen Verhaltens auf, wenn sie die einzigen sind, die ihre Gewohnheiten reflektieren und sogar ändern (vgl. OHTA et al. 2013:452). An diesem Punkt setzt erneut ein Problem an. Wenn nun jedes Individuum an der Wirksamkeit seines Verhaltens zweifelt und demzufolge seine Gewohnheiten bezüglich der Umwelt nicht überdenkt, so kann keine Basis für ein Gemeinschaftsgefühl zustande kommen.

Neben diesen aufgeführten Argumenten können noch weitere Aussagen der Stichprobe in Bezug auf das Elektroauto beziehungsweise das Elektro-Carsharing zusammengefasst werden. So sind ca. 40% der Interviewteilnehmer der Meinung, dass Elektroautos und auch insbesondere Elektro-Carsharing eine nachhaltige Transportmöglichkeit darstellen, allerdings die Technologie weiter ausgereift werden müsse. Nur so kann einer Unsicherheit der Menschen entgegengetreten und ein Durchbruch in dem Bereich erzielt werden. Barrieren wie die begrenzte Reichweite, die Größe der Batterie oder auch die Dauer der Aufladezeit müssen verringert beziehungsweise beseitigt werden. Zudem sind bei den Interviewteilnehmern verstärkt Fragen aufgekommen bezüglich der Energiequellen zur Stromerzeugung, der Um-

weltbelastung bei der Herstellung von Elektroautos und der Batterien sowie deren Entsorgung. Außerdem ist vielen Probanden unklar, ob die Produktion der Elektroautos womöglich schädlicher sei als die Vorteile, die mit solch einem Elektroauto einhergehen. Dies sind Ansatzpunkte für die Forschung und Entwicklung. Die Einwände müssen erst beseitigt werden bevor sich das Nutzerverhalten der Menschen in Bezug zum Elektro-Carsharing positiv verändert und ein Gemeinschaftsgefühl zustande kommen kann.

Eine weitere wichtige Erkenntnis der Interviewanalyse besteht darin, dass viele Probanden sehr preisorientiert handeln. Bereits bei der Einführung einer kleinen Preisdifferenz haben viele Teilnehmer, die überwiegend aus Studenten bestehen, ihre Entscheidung zugunsten des günstigeren Autos revidiert. Aus diesem Ergebnis wird deutlich, dass ein großer Teil der Befragten über extrinsische Faktoren wie den Preis zu motivieren sind. Setzen die Carsharing-Anbieter nun den Preis für ein Elektroauto geringfügig unter den Preis eines Benziners, so können sie dadurch viele Nutzer für das Elektro-Carsharing gewinnen. Infolgedessen können erste Erfahrungen gesammelt werden und extrinsisch motivierte von dem Konzept des Elektro-Carsharing überzeugt werden. Somit findet womöglich eine langfristige Verhaltensänderung zugunsten der Umwelt statt. In der Folge könnte eine Basis für ein Gemeinschaftsgefühl geschaffen werden.

Desweiteren wurden die Probanden befragt, ob sie in letzter Zeit einen grünen Trend wahrgenommen haben. Hierbei erkannten ca. 78% der Teilnehmer einen solchen Trend an. 66% gaben sogar an, dass sie sich von einer solchen Entwicklung durchaus beeinflussen lassen. Zudem wurden die Probanden befragt, ob sie sich vorstellen können, dass das Elektro-Carsharing ebenfalls von einem grünen Trend profitiert. Hierbei sind ca. 63% der Befragten der Meinung, dass das Elektro-Carsharing sich solch einem grünen Trend anschließen und davon profitieren kann. Es bleibt folglich festzuhalten, dass die Entwicklung eines Trends ein weiterer Schritt dahingehend ist, das Elektro-Carsharing populärer zu machen. Besonders junge Menschen, die insbesondere als Zielgruppe für das Elektro-Carsharing gelten, sind sehr trendbewusst und lassen sich hiervon beeinflussen. Auf diese Weise können die Individuen zum Nachdenken angeregt werden und ihre Meinung und Normen eventuell langfristig ändern. Wenn es den Carsharing-Organisationen also gelingt das Elektro-Carsharing in den grünen Trend einzureihen, könnte das Potenzial für ein Gemeinschaftsgefühl erhöht werden.

Schließlich wurde im Rahmen dieser Bachelorarbeit untersucht, inwiefern das Elektro-Carsharing bereits in der Praxis vergegenwärtigt ist. Folgende Internetseite gibt hierbei da-

rüber Aufschluss, welche Anbieter im Raum Hannover bereits Elektro-Carsharing in das Angebotsportfolio aufgenommen haben: <http://www.e-carsharing.net/elektroauto-mieten-hannover/>. Hierbei wurde ein besonderes Augenmerk auf die Carsharing-Organisation Stadtmobil gelegt, da diese sich in Hannover befinden und auch aktuell Elektroautos anbieten. Wie aus der aufgeführten Internetseite deutlich wird, hat Stadtmobil bereits 20 Elektroautos in sein Sortiment aufgenommen. Allerdings wird aus der Angebotsliste auf der Homepage von Stadtmobil nicht ersichtlich, dass auch Elektroautos angemietet werden können. Es stellt sich somit die Frage, wie die Nutzer auf Elektro-Carsharing aufmerksam werden sollen, wenn dies nicht auf der Internetseite klar ersichtlich wird. Damit also ein Gemeinschaftsgefühl im Bereich Elektro-Carsharing zustande kommen kann, ist es wichtig, dass die Nutzer auch auf die Möglichkeit einer Elektroauto-Nutzung hingewiesen werden.

Es bleibt schließlich festzuhalten, dass zum aktuellen Zeitpunkt die Entwicklung und das Konzept des Elektro-Carsharing beziehungsweise des Elektroautos noch nicht hinreichend ausgereift und publik ist. Die meisten befragten Probanden haben hierbei Unsicherheiten bezüglich der Reichweite und der Lademöglichkeiten bei einem Elektroauto geäußert. Damit ein Gemeinschaftsgefühl im Bereich Elektro-Carsharing etabliert werden kann, ist es nicht nur wichtig, dass ein Umdenkprozess bei den Menschen stattfindet, sondern es muss auch eine Anpassung des Elektro-Carsharing an die Anforderungen der Nutzer erfolgen. Unsicherheiten und Barrieren müssen in diesem Zusammenhang beseitigt beziehungsweise vermindert werden.

Eine abschließende Beantwortung der Frage, ob es den Carsharing-Anbietern möglich ist, mittels eines Gemeinschaftsgefühls das Nutzerverhalten im Bereich Elektro-Carsharing positiv zu beeinflussen, lässt sich an dieser Stelle nicht geben. Es kann lediglich die Vermutung aufgestellt werden, dass durch die zunehmenden Umweltprobleme die Attraktivität im Bereich Elektro-Carsharing steigt. In gleichem Zuge kann an dieser Stelle eine weitere Frage aufgeworfen werden, die es zunächst einmal zu klären gilt. Wie bereits die erste Forschungsfrage gezeigt hat, ist es schwer, das Gemeinschaftsgefühl greifbar zu machen. Es stellt sich somit die Frage, ob ein solches Gefühl überhaupt von einer Carsharing-Organisation initiiert werden kann oder ob sich ein Gemeinschaftsgefühl nur selbstständig und frei von äußeren Einflüssen entwickelt.

6 Limitationen und Ausblick

Nachdem die erhobenen Daten mittels der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring analysiert, ausgewertet und in Kapitel fünf in Richtung der Fragstellung diskutiert wurden, werden in diesem Abschnitt die Grenzen der Bachelorarbeit aufgezeigt. Auf Basis dieser Limitationen werden Implikationen für die zukünftige Forschung formuliert.

Als erste Schwachstelle kann die Zusammensetzung des Stichprobenumfangs genannt werden. Es wurde zwar eine Art Sättigung innerhalb der Interviewdurchführung wahrgenommen, allerdings bezieht sich dieses lediglich auf einen kleinen Umkreis. Die Probanden haben ihren Wohnsitz durchweg in der Region Hannover. Zudem wurden größtenteils Studenten aus dem Bereich der Wirtschaftswissenschaften (17 von 25 Studenten) befragt. Um eine allgemeingültige und deutschlandweite Untersuchung zu ermöglichen, wäre eine Erweiterung der Stichprobe angemessen. Diese Ergänzung bezieht sich auf ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Studenten und Berufstätigen. Bei der Ergebnisauswertung könnte daher eine Unterscheidung zwischen den Einstellungen von Studenten und Berufstätigen getroffen werden. Darüber hinaus sollte die Zusammensetzung der Studenten ebenfalls ausgeglichen sein. Folglich sollte eine Fächervielfalt angestrebt und sich nicht nur auf einen Bereich fokussiert werden. Als letzter Punkt sollte in diesem Zusammenhang die Betrachtung weiterer Regionen herangezogen werden.

Die Zielgruppe der Befragung hat sich zudem auf potenzielle Carsharing-Mitglieder bezogen. Es stellt sich jedoch die Frage, wie ein Gemeinschaftsgefühl im Bereich des Elektro-Carsharing identifiziert werden soll, wenn die Befragten überwiegend keine Carsharing-Nutzer sind (29 von 35 Probanden haben noch nie Carsharing genutzt). Als Kriterium für die Stichprobenauswahl sollte daher die aktive Nutzung von Carsharing oder Elektro-Carsharing vorausgesetzt werden.

Als nächste Limitation kann die inhaltliche Beschaffenheit des Fragebogens aufgelistet werden. So wurden die Probanden bereits durch ein einziges Interview, welches im Durchschnitt acht Minuten betragen hat, einer Kategorie zugeteilt. Es bleibt demnach fraglich, ob diese Zuordnung der Interviewteilnehmer die Realität abbilden kann. Diese Limitation führt dazu, dass der Fragebogen und somit das Interview überarbeitet werden muss. Es sollte nicht nur die Anzahl an Fragen erhöht, sondern ebenfalls die Themenbereiche durch spezifischere Fragen abgedeckt werden. Auf diese Weise wird eine präzisere Kategorisierung ermöglicht. Darauf aufbauend, lässt sich eine weitere Schwäche erkennen. Während der Interviewdurch-

führung wurden Faktoren wie beispielsweise Mimik, Gestik, Tonart, Sprechpausen, Körpersprache und ähnliches außer Acht gelassen. Eine zusätzliche Betrachtung dieser Faktoren könnte im Hinblick auf die Forschungsfragen weitere Erkenntnisse generieren. In diesem Kontext müssten die Eigenschaften zudem in der Transkription berücksichtigt und hinterlegt werden.

Ferner kann die Auswahl der typisierenden Strukturierung kritisiert werden. Grundsätzlich sind mit dieser Form Risiken der Verallgemeinerung und der Verzerrung verbunden. „[...] [Sie] unterstellen oft Uniformitäten, oft Polaritäten, die im Material so nicht existieren.“ (MAYRING 2010:101). Somit sollten sie nur zur Anwendung kommen, wenn sich keine andere Analysetechnik eignet. Wie bereits in Kapitel 4.3 erläutert wurde, geht diese Strukturierungsform mit weniger Aufwand einher (vgl. MAYRING 2010:101). Im Hinblick auf zukünftige Untersuchungen setzt hier eine weitere Verbesserungsmöglichkeit an. Als Alternative kann die inhaltliche Strukturierung herangezogen werden. Ziel dieser Methode ist es, nicht nur einzelne markante Aspekte des Ausgangsmaterials aufzugreifen und zu verwerten, sondern das gesamte Material bei der Analyse zu berücksichtigen (vgl. MAYRING 2010:98). Dies kann unter Umständen zu einer Verschiebung der Resultate führen. Allerdings kann damit ein weiteres Problem in Erscheinung treten. Je höher der Materialumfang, desto komplexer wird wiederum die Einteilung der Probanden in die vorab definierten Kategorien. Es bleibt festzuhalten, dass die Wahl der Analysetechnik von der spezifischen Fragestellung und dem Ziel der Untersuchung abhängig ist.

Ein weiterer Kritikansatz stellt die Vernachlässigung der inhaltlichen Gütekriterien (nach Mayring) dar. Um die Zuverlässigkeit und Gültigkeit der Analyse gewährleisten zu können, sollte in fortführenden Untersuchungen dieser Aspekt berücksichtigt werden, beispielsweise durch die Durchführung von einem Re-Test oder einem Konsistenz-Test.

SCHAEFERS (2013:76f.) weist außerdem darauf hin, dass qualitative Forschungsmethoden weitere Studien bedürfen, die die Aussagen zahlenmäßig bestätigen. Die Ergänzung von qualitativen Studien durch quantitative Studien erscheinen empfehlenswert, um die Ergebnisse mit konkreten Daten hinterlegen zu können und somit die Glaubhaftigkeit der Analyse zu erhöhen.

Abschließend kann festgehalten werden, dass die qualitative Inhaltsanalyse zwar auf Objektivität beruht, allerdings rückt dieses Kriterium in den Hintergrund. Bereits die Theorie des Gemeinschaftsgefühls von Adler fordert eine subjektive Bewertung hinsichtlich der Defini-

tion der charakteristischen Eigenschaften einer Gemeinschaft. Diese Problematik überträgt sich somit auch auf die Analyse. Die Ergebnisse besitzen somit keine Allgemeingültigkeit und können je nach Definition variieren.

7 Zusammenfassung

Diese Bachelorarbeit zielt darauf ab, bereits in der Literatur etablierte Theorien aus dem Bereich der Psychologie auf das neue Mobilitätskonzept des Elektro-Carsharing zu übertragen. Im Hinblick auf die theoretischen Erkenntnisse wird untersucht, ob zum Zeitpunkt der Datenerhebung ein Gemeinschaftsgefühl im Bereich des Elektro-Carsharing zu identifizieren ist. In diesem Rahmen steht der Motivationshintergrund von potenziellen Elektro-Carsharing-Nutzern im Fokus der durchgeführten Interviews. Für die weitere Forschung lassen sich folgende Ergebnisse zusammenfassen.

Bei 40% der Befragten kann ein Umwelt- und Nachhaltigkeitsgedanke mit dem Elektro-Carsharing in Verbindung gebracht werden. Allerdings spielt nur bei 11,43% der Befragten dieser Gedanke auch bei der Autoauswahl eine ausschlaggebende Rolle. Die Mehrheit der Teilnehmer ist aktuell nicht bereit, Einschränkungen für eine nachhaltige Umwelt in Kauf zu nehmen.

Eine abschließende Beantwortung der Frage, ob es den Carsharing-Anbietern möglich ist, mittels eines Gemeinschaftsgefühls, das Nutzerverhalten im Elektro-Carsharing positiv zu beeinflussen, ist nicht möglich. Es kann lediglich die Vermutung aufgestellt werden, dass die zunehmenden Umweltprobleme die Attraktivität des Elektro-Carsharing steigern lassen. Dieser Zusammenhang wirft die Frage auf, ob ein Gemeinschaftsgefühl im Elektro-Carsharing durch Carsharing-Organisationen erzwungen beziehungsweise initiiert werden kann oder ob sich dies nur selbstständig entwickelt.

Literaturverzeichnis

1. ADLER, A. 1985: Individualpsychologie in der Schule. Vorlesungen für Lehrer und Erzieher. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag GmbH.
2. ANSBACHER, H.L.; ANSBACHER, R.R. (Hrsg.) 2004: Alfred Adlers Individualpsychologie. Eine systematische Darstellung seiner Lehre in Auszügen aus seinen Schriften. (5.Auflage). München: Ernst Reinhardt.
3. ANTOCH, R.F. 1981: Von der Kommunikation zur Kooperation. Studien zur individualpsychologischen Theorie und Praxis. München: Ernst Reinhardt.
4. ARMSTRONG, M. 2006: A Handbook of Human Resource Management Practice. (10. Auflage). London, USA: Kogan Page.
5. AWASTHI, A.; BREUIL, D.; CHAUHAN, S.S.; PARENT, M.; REVEILLERE, T. 2007: A Multicriteria Decision Making Approach for Carsharing Stations Selection. *Journal of Decision Systems* 16(1), S. 57–78.
6. BARDHI, F.; ECKHARDT, G.M. 2012: Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing. *Journal of Consumer Research* 39(4), S. 881–898.
7. BARTH, M.; TODD, M.; XUE, L. 2004: User-Based Vehicle Relocation Techniques for Multiple- Station Shared-Use Vehicle Systems. In: Transportation Research Board 83rd Annual Meeting, January 11–15, Washington, D.C.
8. BENSON, S.G.; DUNDIS, S.P. 2003: Understanding and motivating health care employees: integrating Maslow's hierarchy of needs, training and technology. In: *Journal of Nursing Management*. (11), S. 315-320.
9. BOEREE, C.G. 1998: Persönlichkeitstheorien. Abraham Maslow. Shippensburg University, USA. Deutsche Übersetzung 2006: D. Wieser.
10. BOEREE, C.G. 1997: Persönlichkeitstheorien. Alfred Adler. Shippensburg University, USA. Deutsche Übersetzung 2006: D. Wieser.
11. BRÜHLMEIER, A. 1995: Die Individualpsychologie Alfred Adlers <http://www.bruehlmeier.info/Individualpsychologie%20Alfred%20Adlers%20ohne%20kursiv.pdf>. Abruf: 02.07.2014.
12. BURKHARDT, J.E.; MILLARD-BALL, A. 2006: Who is Attracted to Carsharing? In: *Journal of the Transportation Research Record Board*, 1986, S. 98-105.
13. CERVERO, R.; GOLUB, A.; NEE, B. 2007: City CarShare: Longer-Term Travel Demand and car Ownership Impacts. In: *Journal of Transportation Research Board*, 1992. S. 70-80.
14. CLEMENTE, M.; FANTI, M.P.; MANGINI, A.M.; UKOVICH, W. 2013: The Vehicle Relocation Problem in Car Sharing Systems: Modeling and Simulation in a Petri Net Framework. In: Colom, J.M.; Desel, J. (Eds), *Proceedings of the 34th International Conference on Application and Theory of Petri Nets and Concurrency*, June 24–28, Milan, Italy, *Lecture Notes in Computer Science*, Vol. 7927, Springer, Berlin, S. 250–269.
15. COCRON, P.; BÜHLER, F.; NEUMANN, I.; FRANKE, T.; KREMS, J.F.; SCHWALM, M.; KEINATH, A. 2011: Methods of Evaluating Electric Vehicles from a User's Perspective - the Mini E Field Trial in Berlin. In: *IET Intelligent Transport Systems*, 5(2), S. 127-133.
16. CONCAS, S.; BARBEAU, S.J.; WINTERS, P.L.; GEORGGI, N.L.; BOND, J. 2013: Using Mobile Apps to Measure Spatial Travel-Behavior Changes of Carsharing Users.

- In: Transportation Research Board 92nd Annual Meeting, January 13-17, Washington D.C., 13-1107.
17. COSTAIN, C.; ADRON, C.; HABIB, K.N. 2012: Synopsis of users' behaviour of a carsharing program: A case study in Toronto. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice, 46(3), S. 421-434.
 18. DECI, E.L. 1971: Effects of Externally Mediated Rewards of Intrinsic Motivation. In: Journal of Personality and Social Psychology, (18)1, S. 105-115.
 19. DOUMA, F.; GAUG, R. 2009: Carsharing in the Twin Cities: Measuring Impacts on Travel Behavior and Automobile Ownership. In: Transportation Research Board 88th Annual Meeting, January 11-15, Washington D.C., 09-0446.
 20. DREIKURS, R. 1981: Grundbegriffe der Individualpsychologie. (4. Auflage). Stuttgart: Verlagsgemeinschaft Ernst Klett.
 21. DUNCAN, M. 2011: The cost saving potential of carsharing in a US context. Transportation 38(2), S. 363–382.
 22. FIRNKORN, J.; MÜLLER, M. 2011: What will be the environmental effects of new free-floating car-sharing systems? The case of car2go in Ulm. In: Ecological Economics, (70). S. 1519-1528.
 23. FIRNKORN, J.; MÜLLER, M. 2012: Selling Mobility instead of Cars. New Business Strategies of Automakers and the Impact on Private Vehicle Holding. Business Strategy and the Environment 21(4), S. 264–280.
 24. FISCHER, L.; WISWEDE, G. 2002: Grundlagen der Sozialpsychologie. (2. Auflage). München: Oldenbourg.
 25. FRIEBERTSHÄUSER, B.; BOLLER, H.; RICHTER, S. (Hrsg.) 2010: Handbuch qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft. (3. Auflage). Weinheim: Juventa Verlag.
 26. FRIEDRICHS, J. 1973: Methoden empirischer Sozialforschung. Reinbek: Rowohlt.
 27. HECKHAUSEN, J.; HECKHAUSEN, H. 2010: Motivation und Handeln. (4. Auflage). Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag.
 28. HELING, M.G.; SAPHORES, J.D.M.; SAMUELSEN, G.S. 2009: User Characteristics and Response to a Shared-Use Station Car Program: An Analysis of ZEV-NET in Orange County, California. In: Transportation Research Board 88th Annual Meeting, January 11-15, Washington D.C., 09-3260.
 29. HERRMANN, J.; FRITZ, H. 2011: Qualitätsmanagement – Lehrbuch für Studium und Praxis. (1. Auflage). München: Carl Hanser Verlag GmbH & Co. KG
 30. HINKELDEIN, D.; HOFFMANN, C.; SCHÖNDUWE, R. 2012: Using Attitude-Based Focus Groups to Analyze the Potential of Electric Vehicles as Part of Integrated Mobility Services. In: Transportation Research Board 91st Annual Meeting, January 22-26, Washington D.C., 12-1188.
 31. KROBER-RIEL, W.; GRÖPPEL-KLEIN, A. 2013: Konsumentenverhalten. (10. Auflage). München: Vahlen.
 32. LECLERC, B.; TRÉPANIÉ, M.; MORENCY, C. 2013: Unraveling the Travel Behaviors of Carsharing Members from GPS Traces. In: Transportation Research Board 92nd Annual Meeting, January 13-17, Washington D.C., 13-1705.

33. LOOSE, W.; MOOR, M.; NOBIS, C. 2006: Assessment of the Future Development of Car Sharing in Germany and Related Opportunities. In: *Transport Reviews*, 26(3), S. 365-382.
34. MARTIN, E.; SHAHEEN, S.A.; LIDICKER, J. 2010: Impact of Carsharing on Household Vehicle Holdings: Results from North American Shared-Use Vehicle Survey. In: *Journal of the Transportation Research Board*, 2143, S. 150-158.
35. MASLOW, A.H. 1978: *Motivation und Persönlichkeit*. (2. erweiterte Auflage). Schweiz: Walter-Verlag AG.
36. MAYRING, P. 2010: *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken*. (11. Aktualisierte und überarbeitete Auflage). Weinheim: Beltz.
37. MOTORSPORT-MAGAZIN 2013: Formel 1 – White erklärt die Energierückgewinnung: Die Möglichkeiten für 2014 im Detail. <http://www.motorsport-magazin.com/formell/news-163202-white-erklart-die-energierueckgewinnung/>. Abruf: 03.08.2014.
38. NOBIS, C. 2006: Carsharing an Key Contribution to Multimodal and Sustainable Mobility Behavior. Carsharing in Germany. In: *Journal of the Transportation Research Board*, 1986(1), S. 89-97.
39. OHTA, H.; FUJII, S.; NISHIMURA, Y.; KOZUKA, M. 2013: Analysis of the Acceptance of Carsharing and Eco-Cars in Japan. *International Journal of Sustainable Transportation* 7(6), S. 449–467.
40. RAUBER, J. 2003: Mit unseren Gefühlen erschaffen wir die Welt. Eine theoretische Auseinandersetzung mit dem adlerianischen Begriff „Gemeinschaftsgefühl“.
41. RHEINBERG, F. 2002: *Motivation*. (4. Auflage). Stuttgart: Kohlhammer.
42. RICKENBERG, T.A.A.; GEBHARDT, A.; BREITNER, M.H. 2013: A Decision Support System for the Optimization of Car Sharing Stations. In: *Proceedings of the 21st European Conference on Information Systems*, June 6–8, Utrecht, Netherlands.
43. RIEKEN, B.; SINDELAR, B.; STEPHENSON, T. 2011: *Psychoanalytische Individualpsychologie in Theorie und Praxis*. Psychotherapie, Pädagogik, Gesellschaft. Leipzig: Spinger-Verlag.
44. RYAN, R.M.; DECI, E.L. 2000a: Intrinsic and Extrinsic Motivations: Classic Definitions and New Directions. In: *Contemporary Educational Psychology*, 25, S. 54–67.
45. RYAN, R.M.; DECI, E.L. 2000b: Self-Determination Theory and the Facilitation of Intrinsic Motivation, Social Development, and Well-Being. In: *American Psychologist*, (55)1, S. 68-78.
46. SCHAEFERS, T. 2013: Exploring carsharing usage motives: A hierarchical means-end chain analysis. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 47, S. 69-77.
47. SHAHEEN, S.A.; COHEN, A.P. ROBERTS, D. 2006: Carsharing in North America: Market Growth, Current Developments, and Future Potential. In: *Journal of the Transportation Research Board*, 1986, S. 116-124.
48. SHAHEEN, S.A. ; CANO, L.A. ; CAMEL, M.L. 2013: Electric Vehicle Carsharing in a Senior Adult Community in the San Francisco Bay Area. In: *Transportation Research Board 92nd Annual Meeting*, January 13–17, Washington, D.C., Paper No. 13-4491.

49. SHAHEEN, S.A.; COHEN, A.P. 2013: Carsharing and Personal Vehicle Services: Worldwide Market Developments and Emerging Trends. In: *International Journal of Sustainable Transportation*, 7(1), S. 5-34.
50. SIOUI, L.; MORENCY, C.; TRÉPANIÉ, M. 2012: How Carsharing Affects the Travel Behavior of Households. A Case Study of Montréal, Canada. *International Journal of Sustainable Transportation* 7(1), S. 52–69.
51. STASKO, T.H.; BUCK, A.B.; GAO, H.O. 2012: Impacts of Carsharing in a University Setting: Changes in Vehicle Ownership, Parking Demand, and Mobility in Ithaca, NY. In: *Transportation Research Board 91st Annual Meeting*, January 22-26, Washington D.C., 12-4053.
52. UNITED NATIONS 2013: *World Population Prospects. The 2012 Revision. Key Findings and Advance Tables*. Department of Economics and Social Affairs. Working Paper No. ESA/P/WP.227.
53. WAGNER, D.; GRAWERT, A. 1991: Motivation und Entgelt – ein vielsichtiges Problem. In: *Personal* (1991), Heft 10, S. 346-350.
54. WANG, M.; MARTIN, E.W.; SHAHEEN, S.A. 2012: Carsharing in Shanghai, China. Analysis of Behavioral Response to Local Survey and Potential Competition. In: *Journal of the Transportation Research Board*, 2319(1), S. 86-95.

Anlage 1: Fragebogen

Fallnummer; Alter; Geschlecht; Beruf (Student: Fach); Datum; Standort der Befragung

Hinweis: Bitte ehrliche Antworten geben und wenn Sie keine klare Stellung beziehen können ebenfalls darauf hinweisen. Verständnisfragen sind möglich.

Teil 1: Gemeinschaftsgefühl

1. Haben Sie Geschwister?
 - Ja: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?
 - Nein: Hätten Sie sich Geschwister gewünscht?
2. Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?
 - Ja: Welche Art von Sport? Warum beziehungsweise was ist Ihnen wichtig dabei?
 - Nein: ---

Teil 2: Umwelt als Motiv

3. Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun? Und warum?
4. Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?
5. Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?
6. Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

Teil 3: Begriffsverständnis Elektro-Carsharing

7. Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen?
 - a. Elektroauto
 - b. Carsharing
 - c. Elektro-Carsharing
8. Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

Teil 4: Nachhaltigkeitsgedanke des Elektro-Carsharing

9. Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor:
 - a. Benziner-Auto
 - b. Elektro-Auto
- I. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

II. Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektro-Auto ist teurer als das Benzi-ner-Auto. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

10. Glauben Sie, dass Elektro-Autos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO2-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

11. Sind Sie im Besitz eines Autos?

12. Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

Teil 5: Diskussionsansatz: Gemeinschaft und grüne Trendentwicklung

13. Was glauben Sie, warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

14. Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

Nach Bejahung der Frage:

I. Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

II. Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

III. Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

IV. Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünen Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

Anlage 2: Transkription

Fallnummer 1: 21; männlich; Student: Wirtschaftswissenschaften; 16.07.14; Universität Hannover

I: Haben Sie Geschwister?

B: Nein.

I: Hätten Sie sich Geschwister gewünscht?

B: Früher ja, als Spielkamerad. Heute ist es mir egal, da ich auf ein Geschwisterkind nicht mehr angewiesen bin, denn ich habe einen sehr großen Freundeskreis und Kontaktnetzwerk.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja. Dreimal in der Woche Volleyball und mindestens einmal Fußball und wenn es zeitlich passt, gehe ich noch ins Fitnessstudio.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Ich mag Mannschaftssport, Einzelsportarten kann ich mir nicht so gut vorstellen. Fitnessstudio ist auch eher nur ein Zeitvertreib und dort gehe ich auch lieber mit mehreren Leuten zusammen hin als alleine, weil ich auf jeden Fall die Kommunikation dabei brauche.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Wenn es Plastikmüll wäre, würde ich es wegräumen, aber ich würde jetzt nicht mit dem Ziel aus der Tür gehen jede 5 Meter etwas vom Boden aufzuheben.

I: Warum heben Sie den Müll auf, könnte Ihnen ja auch egal sein?

B: Ich denke es gehört sich so, mein eigenes Empfinden sagt mir, dass es richtig ist.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, ich finde jeder sollte einen Nachhaltigkeitsgedanken im weiten Sinne haben. Ich denke es ist ja keine wirkliche Mehrarbeit.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, da es keinen Sinn macht.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ja auf jeden Fall.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein, bei Carsharing und beim Elektroauto bin ich aber mitgefahren. Habe mich da sehr gewundert wie leise ein Elektroauto ist.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Es kommt darauf an wie weit ich fahren muss. Elektroautos sind auch noch langsamer. Für eine lange Fahrt würde ich mich daher für einen Benziner entscheiden. Für kurze Strecken aber für ein Elektroauto, da es vom Umweltgedanken mehr Sinn macht.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Es kommt auf die Höhe der Preisdifferenz an. Da ein Auto nur ein Gebrauchsgegenstand für mich ist, würde ich wahrscheinlich das Benziner präferieren.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Wenn man nur das Auto an sich anschaut sicherlich schon. Doch sollte man sich auch die Frage stellen, wo der Strom herkommt. Wenn der Strom zum Beispiel aus AKWs gewonnen wird, schadet ein Elektroauto vielleicht sogar mehr, als dass es schont.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Zurzeit wäre das Luxus für mich, da ich Student bin.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Sie haben eine Angewohnheit, sind aber in der Gesellschaft in der klaren Minderheit. Deshalb suchen sie sich Gleichgesinnte und bilden Gemeinschaften, um sich über die Angewohnheit auszutauschen, aber auch um Akzeptanz zu finden.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Im Bereich Bio-Produkte ist denke ich ein klarer Trend zu sehen. Außerdem wird immer wieder in den Medien der CO₂-Ausstoß und Klimawandel thematisiert sowie Lösungsansätze wie Windkraft dargestellt.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Ich bin definitiv klarer Befürworter von nachhaltigem Denken, um den späteren Generationen wenigstens ansatzweise die Umweltbedingungen zu ermöglichen, die wir auch haben.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Ich denke, dass es kaum Menschen gibt, die komplett gegen Umweltbewusstsein eingestellt sind. Es geht in der heutigen Zeit eher um die Radikalität des Umweltbewusstseins.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Ich denke, dass das Umweltbewusstsein bei Autos noch in der Anfangsphase steckt, da zum Einen das Auto als Statussymbol gilt und auf der anderen Seite aber Technologien wie Gas, Elektroauto und Hybrid entwickelt und genutzt werden.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Solange nicht klar ist, wo der Strom herkommt, hat es das E-Car glaube ich schwer. Aber an und für sich erfüllt es denke ich das Potenzial dem grünen Trend zu entsprechen.

Fallnummer 2: 24; männlich; Student: Wirtschaftswissenschaften; 16.07.14; Universität Hannover

I: Haben Sie Geschwister?

B: Nein.

I: Hätten Sie sich Geschwister gewünscht?

B: Früher schon, aber heute denke ich darüber nicht mehr nach.

I: Wieso haben Sie sich früher Geschwister gewünscht?

B: Wäre schon cool einen kleinen Bruder zu haben, dem man was beibringen kann.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja. Boxen und früher auch Handball

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Man hält sich fit und der Wettkampfgedanke ist auch dabei.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Ich würde es wahrscheinlich liegen lassen, weil ich es eklig finde den Müll anzufassen.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, aus dem ökologischen Hintergrund heraus, um Sachen recyceln zu können.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, damit keine Energie verschwendet wird.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ja.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja. –erklärt die einzelnen Begriffe-

I: *Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?*

B: Über Quicar habe ich ein Auto gemietet und bei einem Elektroauto war ich schon einmal Beifahrer.

I: *Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?*

B: Ist abhängig davon wofür ich es brauche. Für einen Einkauf würde ich das Elektroauto nehmen, da ich glaube, dass es günstiger wäre die Batterie aufzuladen, als wenn ich tanken müsste.

I: *Also Sie würden sich nicht aus dem ökologischem Gedanken heraus für ein Elektroauto entscheiden?*

B: Nein, der Strom wird ja glaube ich auch wieder im Atomkraftwerk produziert, daher stehe ich dem skeptisch gegenüber solange die Energiewende nicht komplett vollzogen wurde.

I: *Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?*

B: Benziner, es sei denn das Elektroauto ist eindeutig klima- und ressourcenverträglicher.

I: *Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?*

B: Nein nach dem jetzigen Entwicklungsstand stehe ich dem eher skeptisch gegenüber.

I: *Sind Sie im Besitz eines Autos?*

B: Ja.

I: *Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?*

B: Ja, es ist mir wichtig, da ich mit dem Auto zur Uni fahre.

I: *Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?*

B: Organisationen wie PETA vernetzen ja nicht nur Menschen mit einem gemeinsamen Nenner (Tierliebe, fleischfreie, tierleidfreie Ernährung/Lebensweise), sondern auch politisch und ethisch ähnlich denkende Menschen. Ich denke, dass die Gründung also damit zusammenhängt, dass ähnlich ausgerichtete Menschen nachhaltige Veränderungen herbeiführen wollen.

I: *Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?*

B: : Ja, Bio Etiketten im Supermarkt, Café Ketten wie „Carrots & Coffee“ oder „Immergrün“ in der Innenstadt.

I: *Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?*

B: Ich achte auf Nachhaltigkeit, fleischfreie Ernährung und Ressourcenverträglichkeit. Kaufe aber kein Gemüse auf dem ein Bioetikett ist. Wenn Erdbeeren aber aus Israel kommen und es gleichzeitig Erdbeeren aus Deutschland gibt (mit Bio-Siegel), dann kaufe ich die Erdbeeren aus Deutschland. Ich habe eine kritische Haltung gegenüber diesen Bio-Siegeln der Industrie, denn die nutzen den Trend aus, ohne, dass eventuell Bio dahinter steht.

I: *Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?*

B: Solange es nicht lehrerhaft rüberkommt, ja.

I: *Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?*

B: Nein.

I: *Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?*

B: Profitieren ja, ob es eine solch durchschlagende Wirkung hat, bezweifle ich. Dafür hat das Auto einen zu hohen Stellenwert in Deutschland. Die Menschen möchten hier wenig oder keine Abstriche machen und vor allem mindestens ein eigenes Auto besitzen.

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, der familiäre Zusammenhalt und jemanden zum reden.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, Fitness und Fußball.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Spaßfaktor und Ausgleich.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Im Park würde ich es liegen lassen und bei mir im Heimatort aufheben.

I: Warum treffen Sie diese Unterscheidung?

B: In der Stadt stört es mich nicht, da ich dort nicht lebe, aber in meinem Wohnort möchte ich es sauber haben für mich.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, ich habe es so gelernt und empfinde es als sinnvoll.

I: Weshalb sinnvoll?

B: Wegen der ökologischen Aspekten.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, wegen der Umwelt.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ja, weil ich mich gerne bewege.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja, kenn ich mich mit aus.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Elektroauto bin ich gefahren, aber Carsharing habe ich noch nicht gemacht.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Elektroauto, ich weiß nicht, ob ich es aus ökologischen Gründen machen würden, auf jeden Fall macht es mir mehr Spaß. Also eher aus Neugierde.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Dann den Benziner, da ich Student bin und auf mein Geld achten muss.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Kommt darauf an, was als ökologische Faktor ausgewählt wird. Aus Treibhauseffekten zum Beispiel gesehen ist es umweltfreundlicher denke ich.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein, aber ich wohne bei meinen Eltern und habe so immer eins zur Verfügung.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Ja schon, weil ich immer ein Auto zur Verfügung habe und mich daran gewöhnt habe.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Weil sie eine gemeinsame Ideologie verfolgen und zusammen stärker sind als alleine.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Nein.

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, Spielpartner in der Kindheit und das eigene Austesten bei Streitigkeiten.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja. Fußball.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Die eigenen Grenzen kennenlernen und der Teamgeist dabei.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Nein, ich würde es nicht aufheben und würde daran vorbei laufen.

I: Wie ist es, wenn Ihnen selber etwas herunterfällt, heben Sie es dann auf?

B: Ja.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Nein, weil ich zu faul bin.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ja, ich habe schließlich keins.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja, ich kann mir unter jedem Begriff etwas vorstellen.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Carsharing mit einem Benziner habe ich genutzt.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Kommt auf die Fahrt an, wenn ich quer durch Deutschland fahre, dann würde ich den Benziner nehmen.

I: Diese Fahrt würden Sie aber doch nicht mit Carsharing machen, oder?

B: Doch, das habe ich sogar schon gemacht. Zum Einkaufen würde ich allerdings das Elektroauto nehmen, da ich nicht die Reichweiten-Sorgen hätte. Aus Umweltgründen würde ich das Elektroauto nehmen, allerdings weiß ich nicht, ob das stimmt, dass ein Elektroauto schadstoffärmer ist.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Kommt auf die Größe der Preisdifferenz an. Ich wäre schon bereit einen kleinen Aufschlag für die Umwelt zu zahlen.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Nein.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Sie lassen Tiere eine Rolle der Lebewesen zukommen und negieren die Funktion der Nahrung.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Ja, Mobilität, Ernährung. So zumindest die Wahrnehmung, ob es tatsächlich so ist, keine Ahnung. Vielleicht ist das Thema auch nur präsenter geworden durch die Medien.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Es regt zum Nachdenken an, große Verhaltensänderungen hat es aber noch nicht nach sich gezogen. Ich esse nach wie vor Fleisch, auch wenn ich die Beweggründe der Vegetarier nachvollziehen kann.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Zumindest besser als umweltunbewusst. Eventuell kann es dem Gegenüber aber auch nerven, wenn man zu viel „Gutmenschentum“ an den Tag legt und damit prahlt.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Ja, Stichwort Elektroautos, Carsharing. Allerdings fehlt jenen Ideen bislang die Durchschlagskraft.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Schwierig abzuschätzen, kann schon sein. Dafür müsste sich aber der momentane menschliche Alltag ändern. Wer täglich mit dem Auto zur Arbeit fährt wird kein Carsharing nutzen, genauso wer das Auto als Statussymbol betrachtet. Außerdem könnte Carsharing den jungen Leuten in der Stadt nach wie vor zu teuer sein (mir ist es das zumindest).

Fallnummer 5: 25; männlich; Student: Wirtschaftswissenschaften; 16.07.14; Universität Hannover

I: Haben Sie Geschwister?

B: Nein.

I: Hätten Sie sich Geschwister gewünscht?

B: Nein auch nicht, ich bin ganz zufrieden mit meiner Situation. Hatte schon immer viel Kontakt zu anderen Kindern.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, Tischtennis und Fahrradfahren und früher Handball.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Das Miteinander und das Kollektiv ist mir dabei wichtig, beim Tischtennis spielen wir auch in Sechser-Teams und Doppel.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Wenn es nichts ekliges ist, wie ein Hundehaufen, würde ich es aufheben, auch wenn ich vielleicht 2 oder 3 zusätzliche Schritte in Kauf nehmen muss.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Bei mir zu Hause gibt es nur eine Tonne. Daher nein. Aber wenn es mehrere Tonnen geben würde, würde ich auch Müll trennen, weil ich es von Kind auf gelernt habe und weil der Öko-Gedanke auch eine Rolle spielt. Man muss seinen Beitrag leisten, dass der Planet im Gleichgewicht bleibt.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ja, wenn es möglich ist benutze ich mein Rad.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: E-Up gefahren, aber Carsharing noch nicht genutzt.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Kommt auf die Distanz an, die ich zurücklegen will. Wenn ich in der Innenstadt unterwegs bin, würde ich ein Elektroauto nehmen, da ich die Technik gut finde und unterstützen will. Für weitere Distanzen würde ich den Benziner wählen, da ich das Elektroauto nicht so schnell laden kann.

I: Mit welchen Hintergedanken würden Sie sich so entscheiden? Weil Sie die Technik unterstützen oder weil Sie etwas Positives in Elektroautos sehen?

B: Ich sehe etwas Positives im Elektroauto, sie sind sehr leise, haben geringeren Rollwiderstand und ich bin der Meinung, dass man neue Techniken aktiv unterstützen sollte. Der Umweltgedanke ist im Hintergrund, da es nicht sicher ist, ob Stromnutzung nachhaltiger ist, daher spielt der Umweltgedanke noch nicht so eine große Rolle.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Wenn sich das Elektroauto über seine Nutzungszeit hin amortisiert, wähle ich das Elektroauto. Ist die Preisdifferenz nicht über meiner Preisspanne, so wähle ich trotzdem eher das Elektroauto und versuche zukünftigen Technologieformen eine Chance zu geben.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Ja.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Ja, um flexibel zu sein.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Sie wollen etwas verändern, dieses fällt in einer großen Gruppe leichter.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Auf meiner Arbeitsstelle wurde angeboten über einen Zeitraum von 4 Wochen hinweg mit dem Fahrrad oder der Bahn zur Arbeit zu kommen. Diesem Ruf bin ich gefolgt.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Wenn ich finde, dass der Trend für mich Sinn macht, dann stehe ich diesem nicht im Wege. Tage an denen man z. B. nicht tanken soll, machen in meinen Augen aber wenig Sinn.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Ich denke schon, ja.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Der Trend öfter mal Fahrgemeinschaften zu nutzen macht Sinn.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Sobald der Strommix zu großen Anteilen aus nachhaltigen Quellen kommt, ist dies mit Sicherheit möglich.

Fallnummer 6: 24; männlich; Student: Wirtschaftswissenschaften; 16.07.14; Universität Hannover

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, nicht alleine zu sein

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja. Joggen und Fitness.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Um den Kopf frei zu bekommen vom Alltag.

I: Wieso betreiben sie keine Mannschaftssportart?

B: Ich spiele ab und zu Fußball. Allerdings im Moment nicht im Verein, da mir die Zeit dazu fehlt und es blöd wäre, seine Teammitglieder dann im Stich zu lassen, wenn man nicht zum Spiel kommen kann.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Situationsabhängig, entweder würde ich vorbeilaufen oder es wegschmeißen.

I: Wieso würde Sie es wegschmeißen?

B: Einen Park verbinde ich mit Natur und da gehört kein Müll hinein.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, damit er wiederverwertet werden kann und wegen dem Nachhaltigkeitsgedanken.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Nein.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja. –erklärt es kurz-

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Es kommt auf die Distanz an. Für kurze Wege das Elektroauto, da es nachhaltiger ist. Für weite Strecken das Benziner, weil das Elektroauto denke ich die Strecke nicht schaffen würde.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Den Benziner, da er günstiger ist.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja, wenn auch nur minimal.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Nein.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Zusammenschluss von Menschen, die gleiche Interessen verfolgen und diese „leben“ wollen.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Ja, Bio-Trend.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Nur bedingt, da es bis jetzt kein einheitlich geprüftes Gütesiegel gibt.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Ja, solange man nicht die Lebensweise anderer dadurch verurteilt.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Nein.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Nein, da das Auto bei vielen noch mit einem Statussymbol assoziiert wird.

I: *Haben Sie Geschwister?*

B: Ja.

I: *Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?*

B: Das weiß man nicht genau, aber ich denke mir hätten Gesprächspartner und Spielkameraden sehr gefehlt.

I: *Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?*

B: Ja. Joggen, Fahrrad fahren und tanzen.

I: *Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?*

B: Bewegung und um mich fit halten. Tanzen, um mit meinem Ehemann etwas zusammen zu unternehmen.

I: *Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?*

B: Je nachdem wie meine Stimmung ist. Auf dem Heimweg hebe ich es auf, weil ich weiß, dass ich hinterher meine Hände waschen kann. Außerdem kommt es auch darauf an, wie eklig der Müll ist. Manchmal aber sehe ich es auch nicht ein den Müll von anderen aufzuheben, weil ich ja nicht die Müllabfuhr für andere bin. Aber insgesamt finde ich es schöner, wenn ich durch die Natur gehe und keinen Müll sehe.

I: *Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?*

B: Natürlich, weil das auch für die Umwelt besser ist und aus voller Überzeugung.

I: *Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?*

B: Ja, um die Umwelt zu schonen, da es sonst Energieverschwendung ist.

I: *Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?*

B: Natürlich. Die kurzen Strecke fahre ich mit Fahrrad. Wieder um die Umwelt zu schonen. Finde es mit dem Rad bequemer, da man überall parken kann und jede Abkürzung nutzen kann.

I: *Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?*

B: Elektroauto ist ein Auto, welches batteriebetrieben ist. Es hat eine begrenzte Reichweite und es ist sehr leise. Das Konzept des Carsharing kenne ich auch.

I: *Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?*

B: Nein.

I: *Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?*

B: Es kommt auf die Entfernung an. Wenn ich mehr als 150 km fahren müsste und ich wüsste da ist keine Möglichkeit den Akku aufzuladen, würde ich einen Benziner nehmen, weil das Benzinnetz sehr verlässlich ist und ich überall Benzin tanken kann. Daher brauche ich mir in der Hinsicht keine Sorgen über die Reichweite machen. Für kurze Strecken würde ich ein Elektroauto nehmen. Zunächst einmal wäre ich neugierig wie sich ein Elektroauto fährt. Außerdem ist ein Elektroauto wahrscheinlich leiser zu fahren.

I: *Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?*

B: Ja aus Neugierde und außerdem wer soll es sonst bezahlen außer der Mittelstand mit entsprechendem Geld.

I: *Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO2-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?*

B: Ja, wenn der Strom durch Windenergie erzeugt wird. Wenn der Strom aus Atomkraftwerken kommt, würde ich ein Elektroauto sofort ablehnen und bei Kohle und Gas ebenfalls. Windenergie und Wasserenergie sind hingegen sehr gute Möglichkeiten. Das Konzept des Elektroauto ist grundsätzlich eine gute Idee, wenn die Energiequelle wirklich nachhaltig ist und wenn das Aufladesystem entsprechend ausgebaut ist, sodass ich für 120 km nicht eine halbe Stunde laden muss. In dem Fall wäre meine Zeitersparnis durch ein Auto wieder weg und ich könnte auch mit dem Fahrrad fahren.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Ja.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Für mich persönlich nicht, aber für meine Familienmitglieder.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Bei der veganen Lebensweise denk ich, weil man gegen die Tierhaltung ist. Die Tierhaltung ist nicht mehr tierwürdig. Daher kann ich mir vorstellen, dass man aus dieser Überzeugung heraus kein Fleisch mehr isst. Die Menschen haben in solchen Gruppen oftmals Idealvorstellungen, die sie verfolgen. Hierbei ist es aber auch wichtig, dass sie die Möglichkeit haben ihre Ideale umzusetzen ohne dabei allzu viele Anstrengungen in Kauf zu nehmen. Wenn es allerdings an die Belastungsgrenze geht, würden die Leute das auch wieder ablehnen.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Ich habe das als junger Mensch eher wahr genommen. Im Augenblick finde ich das rückläufig. Im Bereich von Energiesparmaschinen und Haushaltsgeräten, allerdings glaube ich, dass da die Idee der Konsumerhöhung dahinter steckt. Die Industrie ist ja nicht hauptsächlich auf die Umwelt aus. Ich denke man könnte viel mehr Energie sparen, wenn die Leute wirklich auf die Umwelt aus wären. Stattdessen brüsten sich viele Menschen nur damit scheinbar energiesparend zu handeln. Sobald es sie stört, legen sie den Energiegedanken wieder ab.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Ich habe mich von dem Trend der Energiesparsamkeit ebenfalls anstecken lassen. Ich versuche in meinem Haushalt energiesparend zu leben. Ich bin überzeugt davon mich um die Umwelt zu sorgen und dies hat sich auch zu so einer Art Gewohnheit für mich entwickelt. Aber ich beobachte, dass viele Menschen da nicht mitmachen und mit der tut das sehr leid, wenn einer mit Motor an vor dem Bäcker steht. Diese Energie kann viel besser genutzt werden.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Ich denke, dass kommt nur bei bestimmten Leuten gut an. Einer großen Masse der Leute ist das allerdings egal.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Auto ist für mich eigentlich immer Umweltverschmutzung, egal was man fährt. Zugverbindung verbinde ich eher mit Energiesparsamkeit, weil der Energieverbrauch pro Mensch einfach geringer ist.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Es ist halt momentan schwierig, weil man momentan nicht weiß, wo der Strom her kommt. In 20 Jahren kann ich mir das eher vorstellen, weil die fossilen Brennstoffe dann zur Neige gehen. Vielleicht kann man allerdings auch für das Elektroauto andere Antriebsselemente entwickeln, weil die Menschen einfach mobil sein wollen und auch teilweise müssen. Wenn man beispielsweise nicht da arbeitet, wo man auch wohnt.

Fallnummer 8: 25; männlich; Student: Maschinenbau; HiWi; 19.07.14; Zu Hause

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja. Jemanden zum Spielen, Reden und jemanden der einem immer Beiseite steht.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja. Tennis.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Spaß und um sich mit den Leuten zu treffen und zusammen zu spielen.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Ich gehe weiter, weil ich nicht der Müllsammler von der Stadt bin und ich mich dafür nicht verantwortlich fühle.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, weil es wichtig ist, da ich den Müll verursache und er irgendwie verwertet werden muss. Plastik muss anders entsorgt werden als Bio-Müll.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, weil ich das von zu Hause aus gelernt habe und es keinen Sinn macht gleichzeitig zu heizen und zu lüften. Also Wärme zu erzeugen und sie gleichzeitig entfliehen zu lassen. Man füllt sich auch keine Badewanne mit Wasser und geht dann nicht baden.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Je nach dem, wenn schönes Wetter ist würde ich auf jeden Fall mit dem Rad fahren. Wenn ich in der Stadt unterwegs bin, dann bekomme ich sowieso keinem Parkplatz. Wenn es stürmt, würde ich das Auto nehmen.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja, ich denke schon.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Wenn die Strecke nicht so lang ist, würde ich das Elektroauto wählen, um es auszuprobieren, da ich noch nie Elektroauto gefahren bin. Aus Neugierde also.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Benziner, wenn die Preisdifferenz sehr groß ausfällt.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Nicht unbedingt, da Strom auch produziert werden muss. Heutzutage ist dabei ein hoher Anteil an Kohlekraftwerk-Strom enthalten. Wenn es alles erneuerbare Energien wären, dann würde es wahrscheinlich CO₂-Emissionen einsparen. Außerdem wurde sich bisher auch keine Gedanken darum gemacht, wie die ganzen Batterien der Elektroautos entsorgt werden sollen. Batterien kann man nicht einfach auf den Schrotthaufen schmeißen.

I: Aber an sich glauben Sie, dass die Entwicklung von Elektro-Carsharing ein Schritt in eine gute Richtung ist?

B: Da es in der Zukunft keine Brennstoffe mehr geben wird, ist es wichtig neue Alternativen zu entwickeln. Daher ist die Entwicklung nicht verkehrt. Ob die Batterie das richtige Speichermedium ist, ist allerdings fraglich. Carsharing macht in Städten auf jeden Fall Sinn, da es zu viele Autos in der Stadt gibt. Außerdem braucht man, wenn man in der Stadt lebt nicht unbedingt ein eigenes Auto. Ohne Auto kommt man innerhalb der Stadt besser voran, wenn man eins braucht, kann man sich eins mieten.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Nein, da ich es in der Stadt nicht brauche.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Keine Ahnung. Weil sie Mitleid mit den Tieren haben und davon überzeugt sind.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Also sowas wird auf den Messen sehr deutlich, da oft mit „green technology“ geworben wird und es wird versucht darauf einzugehen und damit Geld zu machen, allerdings in meinem direkten Umfeld merke ich davon noch nichts.

I: *Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?*

B: Weiß ich nicht, ich denke ich würde schon darauf eingehen, da es sinnvoll ist auf die Natur zu achten und das müssten alle Leute auch mehr machen. Jeder sollte sich um die Umwelt bewusst sein und so leben, dass die Umwelt geschützt wird.

I: *Dann müssten Sie auch den Müll im Park wegräumen?*

B: Ich denke da ist ein Unterschied. Ein bisschen Müll im Park entscheidet jetzt nicht darüber, ob ein Wal stirbt. Aber wenn ein Kohlekraftwerk sehr viel CO₂ ausstößt oder der ganze Plastikmüll im Ozean schwimmt und sich nicht zersetzen kann, ist das eine wichtige Thematik, mit der man sich auseinandersetzen muss.

I: *Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?*

B: Kommt auf die Leute an, mit denen man zu tun hat. Also ein gewisses Umweltbewusstsein ist auf jeden Fall positiv und meiner Meinung nach sollte das auch jeder Mensch haben und sich darüber im Bewusstsein sein. Allerdings gibt es verschiedene Ausprägungen. Wenn man nur auf die Umwelt achtet, dürfte man nichts mehr machen.

I: *Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?*

B: Ja, mit dem Elektroauto.

I: *Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?*

B: Ja, denn man sieht, dass Elektroautos gerade wegen des Umweltschutzes aufkommen, da sie bisher nicht besonders andere Vorteile gegenüber Verbrennungsmotoren aufweisen können. Wenn ich jetzt als Verbraucher mir ein Auto kaufen würde, würde ich mir kein Elektroauto kaufen, da es preislich in keinem Verhältnis mit der Leistung zum Benziner steht. Gerade die Elektro-Mobilität lebt ja von diesem Trend, dass man in die Zukunft schaut und vom Benzin als Brennstoff unabhängig sein will sowie weniger CO₂ ausstoßen und den Klimawandel eindämmen will. Daher profitiert das Elektro-Carsharing wenn von dieser Einstellung, da ich nicht denke, dass es zurzeit günstiger anzubieten ist als Benziner. Daher muss Elektro-Carsharing einen anderen Weg suchen sich zu vermarkten.

Fallnummer 9: 23; weiblich; Student: Volkswagen: Verriebstechnik; 19.07.14; Zu Hause

I: *Haben Sie Geschwister?*

B: Ja, einen großen Bruder.

I: *Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?*

B: Auf jeden Fall, jemanden dabei haben, wenn man unterwegs ist oder im Urlaub. Jemanden zum spielen.

I: *Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?*

B: Ja.

I: *Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?*

B: Turnen und der Teamgeist ist mir wichtig.

I: *Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?*

B: Ich gehe wahrscheinlich weiter, da ich ihn nicht hingeworfen habe.

I: *Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?*

B: Ja, weil ich das von zu Hause so mitbekommen habe und es sich gehört.

I: *Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?*

B: Ja, sonst zahle ich mich blöd.

I: *Also nicht aus Umweltgründen?*

B: Nein.

I: *Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?*

B: Ich habe kein Auto, aber ich würde es vermeiden, wenn es nicht regnet. Da es sich nicht lohnt für kurze Strecken.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja mit Carsharing und Elektroauto. Elektro-Carsharing ist dann wahrscheinlich eine Kombination davon.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Kommt darauf an für welchen Zweck. Für weite Strecken würde ich das Elektroauto nicht nehmen, weil ich zwischendurch aufladen müsste. Für kurze Strecken das Elektroauto aus Interesse, wie das Fahrgefühl so ist.

I: Also nicht auf Umweltgründen?

B: Nein aus technischem Interesse.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Den Benziner, da die Neugierde den Preis nicht übersteigen würde.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja, das glaube ich, da keine CO₂-Emissionen ausgestoßen werden.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein, aber in einem Monat.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Nein.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Weil die Tiere geschützt werden müssen und beispielsweise aus dem schlechten Gewissen heraus, wenn man dies nicht tun würde.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Als ich vom Dorf in die Stadt Hannover gezogen bin, ist mir aufgefallen, dass es in Hannover sehr viele Cafes gibt, die zum Beispiel auch veganen Kuchen und solche Sachen anbieten und diese Cafes sind auch sehr gut besucht in der alternativen Szene in Hannover.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Ich glaube, wenn ich mehr Geld zur Verfügung hätte, würde ich dem Trend auch mehr folgen.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Ich glaube schon, denn es ist jemand, der sich mit seiner Umwelt auseinandersetzt und Dinge hinterfragt und es für mich ein Zeichen von Intelligenz darstellt.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Ja, wenn man wieder an das Elektro-Carsharing denkt.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Grundsätzlich schon, da Elektroautos und auch Carsharing mit Umweltschutz werben.

I: *Haben Sie Geschwister?*

B: Ja, einen Bruder.

I: *Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?*

B: Ja, Familienaktivitäten und mit einem Geschwister ist man nicht allein.

I: *Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?*

B: Ja, Fitness, Laufen, Tennis, Zumba, Windsurfen

I: *Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?*

B: Spaß und es befriedigt mich intrinsisch.

I: *Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?*

B: Ich würde den Müll ignorieren und daran vorbei gehen, da es nicht mein Müll ist.

I: *Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?*

B: Ja, Papier. Alles andere kommt in eine Tonne. Es ist mir zu kompliziert und zu anstrengend.

I: *Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?*

B: Ja, da es sonst zu teuer ist.

I: *Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?*

B: Ja, weil ich meinen Parkplatz vor meiner Wohnung nicht aufgeben will und weil ich Geld für Sprit spare dadurch.

I: *Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?*

B: Elektro-Carsharing habe ich noch nicht gehört, aber ich kann mir etwas darunter vorstellen.

I: *Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?*

B: Nein.

I: *Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?*

B: Ich glaube ich würde den Benziner nehmen, da ich noch nie ein Elektroauto gefahren bin. Ich hätte Angst, dass es liegen bleiben würde.

I: *Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?*

B: Erst recht den Benziner.

I: *Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?*

B: Ja. Das ist auch so, oder?

I: *Sind Sie im Besitz eines Autos?*

B: Ja.

I: *Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?*

B: Ja.

I: *Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?*

B: Weil sie eine starke innere Abneigung gegen etwas haben und sich dann zusammen tun, um die Problematik an die Öffentlichkeit zu tragen und dann versuchen andere zu beeinflussen und auf das Thema aufmerksam zu machen.

I: *Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?*

B: Ja, in der Marketingstudie, die ich durchführen musste, gezwungenermaßen. Möglichst kein billiges Fleisch kaufen oder von Mc Donalds zum Beispiel.

I: *Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?*

B: Ich lasse mich davon definitiv beeinflussen. Versuche zum Beispiel nur Bio-Produkte zu kaufen und auch wenig Fleisch zu essen, weil ich nicht will, dass Tiere gequält werden.

I: *Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?*

B: Ja.

I: *Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?*

B: Ja, dass versucht wird allgemein weniger Auto zu fahren und dass Elektromobilität an Aufmerksamkeit gewinnt. Ich habe übrigens auch ein Poster von einem BMW i8 an meiner Tür, wenn er preislich nicht so teuer wäre, würde ich ihn kaufen. Ich finde Elektroautos sind sehr hässlich und daher würde ich so ein auch Auto nicht fahren wollen.

I: *Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?*

B: Ja auf jeden Fall. Ich glaube auch, dass Carsharing eine gute Sache ist, aber ich würde es nicht nutzen. Und ich denke auch, dass wenn man Student ist und zu wenig Geld hat, um sich ein Elektroauto zu kaufen und gewillt ist, es auszuprobieren, dann könnte man durch das Elektro-Carsharing das Auto ausprobieren und zukünftig vielleicht eher ein Elektroauto kaufen.

Fallnummer 11: 23; weiblich; Student: Zahnmedizin; 20.07.14; Zu Hause

I: *Haben Sie Geschwister?*

B: Ja, einen Bruder.

I: *Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?*

B: Ja, der Zusammenhalt. Mein Bruder ist wie ein bester Freund für mich.

I: *Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?*

B: Ja, ich gehe in das Fitness Studio und schwimmen.

I: *Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?*

B: Ich gehe gerne mit meinen Freunden ins Fitness Studio, um mich fit zu halten. Außerdem macht mich Sport glücklich und ich kann abschalten.

I: *Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?*

B: Aufheben und wegschmeißen, weil ich es so gelernt habe.

I: *Würden Sie es auch in der Stadt machen?*

B: Ja.

I: *Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?*

B: Ja, damit der Müll wiederverwertet werden kann. Ich komme vom Dorf und da haben wir alles getrennt, daher kenn ich es nicht anders. Ich kämpfe gegen diejenigen an, die keinen Müll trennen und alles zusammenschmeißen.

I: *Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?*

B: Ja, allerdings heize ich generell nicht viel, erst wenn es richtig kalt wird. Die Kostenreduzierung steht dabei allerdings vor dem Umweltgedanken.

I: *Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?*

B: Ja, da ich es schwachsinnig finde. Denn man kann sich auch bewegen, da es besser für einen selber ist und auch für die Umwelt.

I: *Ist es generell so, dass Sie lieber versuchen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren als mit dem Auto?*

B: Ja, also ich habe jetzt seit Februar ein Auto und habe es bis jetzt nur dreimal genutzt.

I: *Warum, macht es Ihnen keinen Spaß?*

B: Doch Spaß auf jeden Fall, allerdings nicht in Hannover. Man findet eh keinen Parkplatz und man spart noch Kosten, vor allem da ich auch ein Studententicket habe.

I: *Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?*

B: Ja.

I: *Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?*

B: Ja, also mein Vater hat ein Elektroauto, daher ja. Und Carsharing habe ich auch schon benutzt mit Quicar bis ich mein Auto bekommen habe. Da bin ich zum Beispiel zu Ikea gefahren, weil mit der Bahn der Transport schwierig ist.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Für das Elektroauto, da es super viel Spaß macht damit zu fahren vom Fahrgefühl, da es so ruhig ist. Meine Eltern sind da so ein bisschen „Öko“, daher habe ich es von denen mitbekommen.

I: Also denken Sie schon immer an die Umwelt?

B: Ja, also nicht immer bewusst, aber das ist schon in mir verankert.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Den Benziner, aus dem Grund da ich Studentin bin und ich mir mein Geld schon einteilen muss.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja klar, das tut es ja definitiv und wenn es sich mehrere Leute leisten können (das Problem ist ja der Preis), dann wird das auf jeden Fall was bringen. Es ist ja nur so, wenn es nur einer macht, dann bringt es nicht viel. Es muss zugänglicher gemacht werden, damit mehr Leute es nutzen können und somit einen Einfluss haben können.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Ja.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Nein.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Ich bin in der PETA. Das hat mehrere Gründe, erst einmal die Gemeinschaft mit den Leuten, in der man überlegen kann, was man tun kann und zu diskutieren. Die Themen Tierschutz und Umweltschutz in diesem Fall, die ich sehr wichtig finde. Ich habe auch mehrere Jahre vegan gelebt und durch solche Organisationen bekommt man ein Bewusstsein für Sachen die schief laufen und dafür ist sowas finde ich ganz gut. Also mittlerweile bin ich nicht mehr vegan, aber man kann für sich dann im Nachhinein überlegen, ob man Verhaltensweisen übernehmen möchte oder nicht und das finde ich ganz gut. Sachen für sich übernehmen.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Aktuell eher weniger, allerdings ist mir der Bio-Trend sehr aufgefallen. Vor zwei bis drei Jahren, da war ja jeder auf einmal Öko und ich bin halt so ein Tomatenzüchter auf dem Balkon. Allein das „Birkenstock-Sandalen-Ding“, das war total Öko und uncool und dieses Jahr sind sie auf einmal richtig cool und jeder kauft sie. Solche Leute (Hipster), die sich als Öko äußern, allerdings gar keiner sind.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Ja ich glaube ich mache immer so meins. Wenn ich Sachen gut finde dann mache ich es und wenn nicht, dann nicht. Also kein Mitläufer.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Also ich denke wenn man in der Schule ist, so 7. Oder 8. Klasse, dann kommt das gar nicht gut an, wie der Streber mit den guten Noten. Ich denke es kommt auf den Lebensabschnitt drauf an, in meiner Alter ist man mittlerweile so tolerant, aber in der prägenden Phase ist es denke ich nicht so leicht.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Ja, absolut. Erst Benziner und Diesel, dann kam das Hybrid-Auto und nun ja das Elektroauto. Die Motoren verbrauchen immer weniger Sprit, ich denke schon dass man da so einen grünen Trend erkennt.

I: Gerade auch mit Carsharing wahrscheinlich, oder?

B: Absolut, in der Stadt braucht man kein Auto. Also auf dem Land verstehe ich das, da braucht man einfach ein Auto. Hier in der Stadt kann man sich ein Auto durch Carsharing holen und man zahlt ja auch nicht viel dafür.

Fallnummer 12: 55; männlich; Berufstätig: arbeitet im Qualitätsmanagement; 20.07.14; zu Hause

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja. Mir hätten Menschen gefehlt, mit denen man gerne zusammen ist und mit denen man zusammen aufgewachsen ist.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja ich tanze.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Mir macht es Spaß mich zur Musik zu bewegen und weil es mir Spaß macht etwas mit meiner Frau zusammen zu unternehmen.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Wenn ich allein bin, gehe ich meistens dran vorbei. Manchmal hebe ich es auch auf und schmeiß es in den nächsten Mülleimer. Ich mache das, weil mich das stört. Ich denke umso älter man wird, umso mehr stört es einen, wenn die Umwelt verdreckt ist.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, weil unser Staat das gerne will und uns erzählt, dass das sinnvoll ist. Ich weiß aber nicht, ob das wirklich sinnvoll ist. Man hört ja manchmal Berichte, dass das gar kein Sinn macht. Für die Natur ist es schon sinnvoll zu recyceln, aber ob die Mülltrennung zu Hause das richtige Mittel ist, ist eine andere Frage.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, weil es sonst Energieverschwendung ist.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ja auf jeden Fall. Ich finde das geht mit Fahrrad genauso gut. Meistens geht das sogar schneller und es macht auch Spaß. Außerdem wird so auch die Umwelt entlastet.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Es kommt darauf an wo ich mit dem Auto hinfahren will. Für kurze Strecken würde ich tatsächlich das Elektroauto wählen. Ich hätte Lust darauf ein Elektroauto zu fahren, weil ich mir das ganz toll vorstellen würde. Wenn ich die Strecke allerdings nicht mit dem Elektroauto fahren kann, weil die Reichweite noch nicht genügt, dann nutzt mir das Elektroauto nichts. Auf der einen Seite will man zwar die Umwelt schonen, aber auf der anderen Seite will man irgendwo hin. Wenn das nicht zusammen passt, geht es halt nicht mit der Umwelt schonen.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Es kommt darauf an wie viel teurer das Elektroauto ist. Wenn das Auto nur 10% teurer ist, würde ich das in Kauf nehmen, um die Umwelt zu schonen.

I: *Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?*

B: Nach dem jetzigen Entwicklungsstand glaube ich das nicht. Die Batterien und die Produktion der Batterien sind nicht ausgereift. Wenn die Batterien kaputt gehen, werden sie weg geworfen und verpesten die Umwelt. Außerdem muss der Strom aus regenerativen Energien erzeugt werden. Solange das nicht sicher gestellt ist, nützt das alles nichts. Da sind Hybridautos umweltschonender.

I: *Sind Sie im Besitz eines Autos?*

B: Ja.

I: *Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?*

B: Ja, weil ich damit zur Arbeit fahre.

I: *Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?*

B: Ich schätze weil sie eine Sache gut finden oder aus Hobbies heraus. Wenn man es nun etwas weiter treibt, schafft man es eventuell sogar in der Gesellschaft was zu verändern. Das schafft man in einer Gruppe eher als alleine.

I: *Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?*

B: Im Moment höre und lese ich viel über Elektroautos verbunden mit dem Gedanken die Umwelt zu schonen. Auch Windkraftwerke haben stark zugenommen. Das ist mir auf jeden Fall aufgefallen.

I: *Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?*

B: Ja, ich schätze jeder lässt sich in einem gewissen Maß beeinflussen.

I: *Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?*

B: Das weiß ich nicht. Ich glaube das kommt eher neutral an.

I: *Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?*

B: Ja in Verbindung mit Elektroautos.

I: *Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?*

B: Wenn man Carsharing in den Städten macht, dann kann ich mir das gut vorstellen.

Fallnummer 13: 26; weiblich; berufstätig: Verkaufsfrauen; 20.07.14; Zu Hause

I: *Haben Sie Geschwister?*

B: Ja.

I: *Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?*

B: Ja einen großen Bruder zu haben ist schon toll. Das hätte mir sonst sehr gefehlt.

I: *Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?*

B: Ja. Ich jogge und mache spinning.

I: *Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?*

B: Joggen kann man immer zwischendurch machen und spinning ist in der Nähe und bietet sich somit an.

I: *Joggen Sie lieber alleine oder mit jemanden zusammen?*

B: Meistens lieber zu zweit, weil man so auch gleich mit anderen kommunizieren kann.

I: *Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?*

B: Wahrscheinlich würde ich mich darüber aufregen, aber nichts weiter unternehmen. Ich finde so was gehört sich nicht. Man schmeißt ja keinen Müll in die Umwelt.

I: *Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?*

B: Ich trenne Müll, weil ich das so kenne und so aufgewachsen bin und außerdem kann man die Umwelt damit schonen.

I: *Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?*

B: Na klar achte ich darauf. Sonst würde ich die ganze Wärme umsonst verbrauchen. Das geht einerseits ins Geld, ist aber auch nicht gut für die Umwelt.

I: *Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?*

B: Jein. Im Sommer verzichte ich mehr auf ein Auto als im Winter. Da nehme ich eher ein Auto, um kurz zum Einkaufen zu fahren, was ich im Sommer nicht mache. Eigentlich versuche ich vieles was in der Nähe ist mit dem Fahrrad zu erledigen, um somit Sprit zu sparen und auch wieder die Umwelt zu schonen.

I: *Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?*

B: Ja. Ein Elektroauto haben wir gerade vor der Tür stehen.

I: *Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?*

B: Ein Elektroauto bin ich also auch schon gefahren. Carsharing habe ich noch nicht gemacht, weil ich selber ein Auto habe und daher sowas nicht benötige.

I: *Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?*

B: Naja ich würde sagen es kommt darauf an was ich mit dem Auto machen muss. Wenn ich einige Kilometer fahren muss, würde ich mir den Benziner aussuchen. Wenn ich aber nur in der Stadt was besorgen muss, würde ich das Elektroauto nehmen, weil ich dann der Umwelt auch was Gutes tun kann.

I: *Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?*

B: Ich denke genauso, wenn die Differenz nicht allzu groß ist. Wenn die Differenz allerdings schwerwiegend ist, würde ich den Benziner wählen.

I: *Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?*

B: Also ich glaube in dem Maße wie es im Moment ist noch nicht viel. Ich weiß nicht wie sich das noch entwickelt, aber wenn man nun längere Strecken damit fahren könnte und es im Alltag gebräuchlicher wird, dann kann es erst was ausrichten. In dem jetzigen Umfang denk ich allerdings nicht.

I: *Sind Sie im Besitz eines Autos?*

B: Ja.

I: *Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?*

B: Ja, damit ich zur Arbeit komme.

I: *Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?*

B: Weil man was Gutes tun will und sich für etwas einsetzen will.

I: *Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?*

B: Ne. Wüsste ich jetzt spontan nicht.

Fallnummer 14: 23; weiblich; Student: Soziale Arbeit; 20.07.14; Zu Hause

I: *Haben Sie Geschwister?*

B: Ja, zwei.

I: *Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?*

B: Ja, die Fähigkeit zu teilen und ich denke soziale Kompetenz habe ich gelernt. Und das man nicht alleine ist.

I: *Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?*

B: Im Fitness Studio mache ich Kurse.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Um fit und gesund zu bleiben. Und ich mache lieber Kurse mit, da andere Leute dort sind die mich mitziehen. An die Geräte gehe ich zwar auch, aber lieber besuche ich die Kurse.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Ich würde ihn liegen lassen, da ich nicht einsehe den Müll anderer Leute wegzuräumen.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, weil ich glaube, dass der unterschiedlich entsorgt wird und es daher besser für die Umwelt ist.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, ich achte immer darauf. Bei mir ist nie das Fenster auf und die Heizung an, weil es Energieverlust ist, teuer ist und auch schlecht für die Umwelt.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ja, also zurzeit habe ich sowieso kein Auto, aber als ich noch bei meinen Eltern gewohnt habe, haben wir darauf immer geachtet. Da ich auch sonst ein schlechtes Gewissen habe, da ich mich erstens sportlich betätigen könnte und zweitens es auch nicht gut für die Umwelt ist.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja, die beiden ersten Begriffe habe ich schon gehört. Das dritte denke ich erklärt sich von selbst, allerdings gehört habe ich es noch nicht.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Elektroauto bin ich noch nicht gefahren und Carsharing habe ich nur indirekt genutzt, da ich bei jemanden mitgefahren bin.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Das Elektroauto, da ich neugierig bin wie das ist und weil ich ja weiß, dass es auch für die Umwelt besser ist.

I: Denken Sie, dass diese Neugierde durch ein einmaliges Nutzen verfliegt oder Sie es dann auch öfter nutzen würden?

B: Ich denke, wenn ich positiv überrascht bin, würde ich es auch öfter nutzen.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Es kommt darauf wie viel teurer, wenn es nur ein paar Cent oder Euro sind, dann würde ich das Elektroauto nehmen, der Umwelt zu Liebe und wegen meinem Gewissen. Da ich Student bin muss ich da eben abwägen wie groß die Differenz wäre.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja, also ich habe mich jetzt nicht informiert und ich kenne mich auch nicht so gut aus, aber erst mal würde ich das schon denken.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Nein.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Weil es heutzutage modern ist, sich irgendwie abzuheben und sich für etwas zu engagieren, um sich selbst auszudrücken und etwas Interessantes zu machen. Sie wollen einer Gruppe dazugehören.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Ja, habe ich auf jeden Fall durch die vegane Ernährung ganz klar, weil man sieht es überall im Fernsehen, im Buchladen (Kochbücher), Ökostrom, Carsharing und Elektroautos wie bereits gesagt wurde. Oder zum Beispiel diese Resteverwertung. Ich habe das zwar noch nicht gemacht, aber man

kann durch das Internet sagen, wenn man Essensreste übrig hat und sie dann verschenken kann. Damit diese nicht weggeschmissen werden müssen.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Ich lasse mich davon sehr anstecken. Allerdings bleibe ich dann nicht dauerhaft dabei. Also ich informiere mich und mache das auch mit zum Beispiel mich mal vegan zu ernähren für ein paar Wochen. Aber auch nie so extrem und dann flacht es auch schnell wieder ab, weil es mich dann doch nicht überzeugt hat.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Es kommt darauf an in welcher Form. Wenn man andauernd davon redet und andere Verhaltensweisen kritisiert, kommt es nicht gut an. Allerdings wenn man dahinter steht, dann glaube ich ist es schon attraktiv für andere.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Ja auf jeden Fall mit diesem Elektro-Carsharing.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Ja ich glaube schon, wahrscheinlich würden alle grünen Institutionen wie PETA sagen „nehmt das Fahrrad“, aber es ist so eine Zwischenlösung. Aber ich denke nicht, dass sich so eine krass Gruppe bildet wie der vegane Bereich, da Autos so eine sehr spezielle Gruppe sind. Aber ich denke schon, dass sich Elektro-Carsharing durchsetzen kann.

Fallnummer 15: 32; männlich; Dachdeckermeister; 20.07.14; Zu Hause

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, das Teilen jeglicher Sachen, die ich in der Kindheit hatte.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, Fußball.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Der Mannschaftssport.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Ich würde ihn aufsammeln und versuchen wegzuschmeißen, weil es nicht gut in der Natur aussieht.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, damit der Müll wiederverwertet werden kann.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja damit die Energie nicht nach außen weiter geleitet wird, also aus Umweltgründen.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Durchaus, schon alleine um mein Auto zu schonen und auch um selber aktiv zu werden. Der Umweltaspekt spielt natürlich auch eine Rolle, aber Hauptbestandteil ist, um mich selber zu bewegen.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja, Elektroauto schon. Die anderen sind mir jetzt nicht so bekannt.

I: -Kurze Begriffserklärung-

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Ja, ich fahre selber ein Elektroauto von der Firma aus. Carsharing nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Das Elektroauto, da ich keine Benzinkosten habe und gleichzeitig die Umwelt schone.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Immer noch das Elektroauto, außer wenn die Preisdifferenz natürlich riesig ist, dann eher den Benziner, da ich ja die Spritkosten einspare. Und ein kleiner Umweltaspekt spielt auch eine Rolle dabei.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Ja.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Ja, ich brauche es für die Arbeit.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Aus einer Überzeugung heraus.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Nein.

Fallnummer 16: 25; männlich; Student: Englisch und Sport Lehramt; Musiklehrer; 21.07.14; Zu Hause

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, die Gemeinschaft, das Ärgern, die Freundschaft.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, Tennis und Fußball und Surfen.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Weil es mir Spaß macht. Tennis ist ein guter Einzelsport nach dem Training grillen wir öfters zusammen jetzt im Sommer. Fußball ist ein guter Mannschaftssport.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Wenn es ein Platz ist, an dem ich entspannen will, dann werde ich es aufheben.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, damit er abgeholt wird. Allerdings denke ich, dass der Müll sowieso wieder zusammengesammelt wird

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, weil es zum einen teuer ist und auch wegen der Umwelt.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ja eigentlich schon, es sei denn ich habe was Schweres zu transportieren oder muss einkaufen gehen, auch aus der Umwelt zu Liebe.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Wenn ich nach München fahren würde, dann würde ich ein Benziner nehmen. Für kurze Strecken das Elektroauto, um es einfach mal auszuprobieren, aus Neugierde.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Aus Prinzip würde ich den Benziner nehmen, weil ich mich darüber aufregen würde, ein Elektroauto teurer anzubieten. Weil das Elektroauto fahren ja populärer gemacht werden soll und daher günstiger angeboten werden sollte.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja, also da bin ich so ein bisschen skeptisch, weil die Batterien müssen ja auch aufgeladen werden und der Strom muss auch erzeugt werden. Ich weiß nicht, ob das dann wirklich umweltfreundlicher ist. Aber ich glaube, dass es auf jeden Fall der richtige Weg dort weiter zu forschen und somit letztendlich nachhaltig werden kann in der Zukunft. Daher sollte man dran bleiben.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Ja, später schon aufgrund der Mobilität und Flexibilität.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Ich denke das muss man differenziert betrachten. PETA zum Beispiel, die finden es einfach grausam wie mit Tieren umgegangen wird. Dafür kämpfen sie und tun sich zusammen, da es dabei wichtig ist im Kollektiv aufzutreten, um etwas bewirken zu können. Bei Veganer kann ich die Gründe nicht ganz so nachvollziehen, da sie jeden ihre eigene Lebensweise auf erzwingen möchte.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Ja, auf jeden Fall. Zum Beispiel bietet jeder Supermarkt Bio-Produkte an und es gibt so viele Bio-Siegel, dass man schon gar nicht mehr weiß, welches nun wirklich eins ist. Oder die Bio-Markt Kette „Denns“, die Bio- und regional Produkte voll kommerzialisieren.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: In Teilen lässt man sich vielleicht davon anstecken, aber im Großen und Ganzen geht er an mir vorbei denke ich, da ich glaube, dass ich schon recht bewusst lebe. Also ich würde mir jetzt keinen Kaffee für 10€ kaufen, weil er „Fair Trade“ ist. Ich versuche schon darauf zu achten, dass Gemüse aus der Region ist, aber ich werde trotzdem weiterhin meine Avocado oder Ananas essen, wenn ich Lust darauf habe.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Ja klar.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Ja doch. Zum Beispiel, dass man ein Vorreiter oder Pionier ist, der sich als erstes in seiner Umgebung ein Elektroauto kauft. Ich habe neulich so einen Renault gesehen. Das Auto sah meiner Meinung nach schon nicht so gut aus, aber der Typ der darin saß ist auf jeden Fall aufgefallen und hat es auch genossen, dass er so einen Life-Style damit verbindet und zeigt wie umweltbewusst er dadurch ist. Ich denke schon, dass so ein Elektroauto so eine Art Statement ist.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Ja ich glaube schon, da man es ja auch gut verbinden kann. Das Carsharing mit kurzen Strecken mit der Idee die Autoanzahl zu reduzieren und wenn dies dann noch nachhaltig ist, macht es Sinn in eine solche Richtung zu gehen.

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, dass ich jetzt keine Beziehung zu ihnen hätte und ich mich nicht um sie kümmern könnte, wenn sie mich brauchen oder andersherum.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, Joggen und Gymnastik.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Um fit zu bleiben und dem Altersverschleiß entgegenzuwirken. Dabei jogge ich gerne zu zweit. So kann man sich unterhalten und man wird gleichzeitig angetrieben.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Meistens gehe ich daran vorbei. Ab und zu hebe ich es auch auf, da ich den Anblick nicht schön finde.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, weil ich hoffe, dass er auf der Müllkippe entsprechend verwertet wird, wobei mir schon andere Dinge zu Ohren gekommen sind.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, entweder lüfte ich oder ich heize. Ich tu das, um Energie zu sparen und mit den Ressourcen gut umzugehen.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ja, auch um Energie zu sparen und letztlich sehe ich das auch als körperliche Ertüchtigung an. Außerdem finde ich es unsinnig für kurze Strecken das Auto anzumachen.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Also ein bisschen. Elektroauto ist eben durch eine Batterie angetriebenes Auto, Carsharing bedeutet, dass man sich das Auto teilt und das andere dann wahrscheinlich eine Kombination daraus.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Wenn ich wüsste, dass das Elektroauto weniger die Umwelt belastet, würde ich das Elektroauto nehmen.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Also ich würde immer erst einmal das Fahrrad nehmen, aber wenn ich nun die Wahl hätte, würde ich mir überlegen wie hoch die Differenz ist und dann abwägen.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Da frage ich mich wie die Produktionskosten zu Stande kommen zum Beispiel. Also das würde ich hinterfragen und könnte keine pauschale Antwort geben. Es geht ja auch nicht nur um die Produktion, sondern auch um die Entsorgung hinterher und die Frage wo ich das Auto überall aufgeladen werden kann.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Ja.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Ja.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Weil die Leute Ideale haben und sie glauben etwas zu bewirken und Ehrfurcht vor der Schöpfung haben und die Schöpfung erhalten wollen. Letztlich sind es ihre Werte, die sie dazu antreiben.

I: *Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?*

B: Nein.

I: *Also dass die Menschen versuchen umweltbewusster zu leben?*

B: Im Kleinen meinen sie das, aber ich denke im Großen habe ich das Gefühl, dass es ein Nullsummenspiel ist. Denn was bringt es, wenn ich im Kleinen bei jeder Sache auf die Umwelt achte, aber dann viermal im Jahr in den Urlaub fahre. Daher würde ich es eher verneinen. Letztlich müsste sich die ganze Lebensweise darauf einrichten und das sehe ich nicht, da wir uns in einer steigenden Konsumgesellschaft befinden.

I: *Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?*

B: Ja, da ich denke, dass es an dieser Stelle wichtig ist als eine Art Vorreiter zu dienen und so meine Umwelt zum Nachdenken zu bringen.

Fallnummer 18: 32; männlich; Bankkaufmann; 21.07.14; Zu Hause

I: *Haben Sie Geschwister?*

B: Ja.

I: *Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?*

B: Ja, ein Spielkamerad.

I: *Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?*

B: Ja, Kraft und Ausdauersport. Früher auch sehr viel Fußball.

I: *Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?*

B: Fit zu bleiben und beim Fußball war mir besonders das Mannschaftsgefühl wichtig.

I: *Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?*

B: Ich würde ihn aufheben und in den nächsten Mülleimer schmeißen, weil er dort hin gehört und nicht in die Natur.

I: *Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?*

B: Ja, da es ja extra verschiedene Arten von Säcken gibt. Allerdings glaube ich nicht, dass es einen Sinn hat, da eh alles wieder in einer Tonne landet. Aber es ist ja so vorgegeben.

I: *Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?*

B: Ja, um keine Energie zu verschwenden und wegen der entstehenden Kosten.

I: *Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?*

B: Ja, da es sich nicht lohnt das Auto für kurze Strecken anzumachen und Sprit gespart wird und ich mich auch bewegen kann.

I: *Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?*

B: So richtig auskennen tue ich mich da nicht, aber ich kann mir etwas darunter vorstellen.

I: *Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?*

B: Nein.

I: *Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?*

B: Wenn ich nur ein Auto brauche um damit innerhalb der Stadt zu fahren, würde ich ein Elektroauto nehmen. Wenn ich weiter weg fahren möchte einen Benziner. Da ich ein Elektroauto in der Stadt besser aufladen könnte und es umweltfreundlicher ist.

I: *Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?*

B: Genauso. Benziner für weitere Strecken und das Elektroauto in der Stadt, da es umweltfreundlicher ist.

I: *Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?*

B: Auf jeden Fall.

I: *Sind Sie im Besitz eines Autos?*

B: Ja.

I: *Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?*

B: Ja, da ich unabhängiger bin.

I: *Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?*

B: Weil sie alle dasselbe Ziel verfolgen.

I: *Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?*

B: Ja im Bereich der Lebensmittel, diesen Bio-Trend. Alle stürzen sich auf Sachen, wo Bio draufsteht, obwohl ich nicht weiß, ob wirklich immer Bio drin ist.

I: *Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?*

B: Sowas geht an mir vorbei.

I: *Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?*

B: Wenn es sich in einem gewissen Rahmen verhält und in Grenzen bleibt, dann denke ich das schon.

I: *Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?*

B: Ja gerade bei Elektro- und Hybrid-Autos. Geht ja alles mehr in Richtung Energiesparen und Emissionen zu reduzieren.

I: *Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?*

B: Ja.

Fallnummer 19: 34; weiblich; Speditionskauffrau; 21.07.14; Zu Hause

I: *Haben Sie Geschwister?*

B: Ja.

I: *Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?*

B: Ja, das Familienleben und der Zusammenhalt.

I: *Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?*

B: Ja, Fitness und Badminton

I: *Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?*

B: Um fit zu bleiben und abzunehmen. Beim Badminton bin ich auch sehr gerne mit Freunden zusammen. Beim Fitness allerdings bin ich lieber alleine, damit ich mich auf mich konzentrieren kann.

I: *Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?*

B: Ignorieren und mich darüber aufregen. Allerdings nichts dagegen tun.

I: *Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?*

B: Ja, weil ich es muss und der Müll sonst nicht abgeholt wird.

I: *Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?*

B: Ja, damit keine Energie verschwendet wird, aber hauptsächlich aus Kostengründen.

I: *Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?*

B: Seit dem ich Mutter bin, gehe ich kurze Strecken lieber zu Fuß, damit das Kind an die frische Luft kommt. Vorher wäre ich mit dem Auto gefahren.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Ich würde mich für den Benziner entscheiden, weil ich mich da einfach mehr auskenne und ich wenig Ahnung von Elektroautos habe.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Dann würde ich mich erst recht für ein Benziner entscheiden.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Kann ich gar nicht viel zu sagen, da ich mich gar nicht damit beschäftigt habe.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Ja.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Ja, sehr, um jederzeit mobil zu sein.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Weil sie ein Ziel zusammen verfolgen und sich gemeinsam stärker fühlen und zusammen gegen etwas kämpfen.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Nein habe ich nicht.

Fallnummer 20: 34; weiblich; Projektcontroller; 21.07.14; Zu Hause

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, das Füreinander da sein.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Eigentlich schon, aber momentan eher weniger. Zumba, Fitness Studio und Fahrrad fahren.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Zumba ist in Kursen, in denen kann man sich gut austauschen kann. Ich denke der Mensch ist allgemein lieber in einer Gruppe und mit vielen anderen zusammen als alleine zu sein.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Es kommt darauf an, was dort liegt. Dosen oder ähnliches würde ich schon aufheben. Wenn aber kein Mülleimer in der Nähe wäre, dann würde ich es wahrscheinlich nicht mit mir herumschleppen. Ich finde es unmöglich, dass die Leute es einfach in die Natur schmeißen, da jeder einen Mülleimer zu Hause hat. Wenn es jeder machen würde, dann würden wir irgendwann im Müll untergehen.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, ich trenne Müll, weil es so vorgegeben ist.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, ich achte schon darauf, da ja sonst die ganze Energie verschwendet wird und man gleichzeitig dafür zahlen muss.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ja kurze Strecken auf jeden Fall zu Fuß oder mit Fahrrad, da Bewegung auch gut tut und man das Auto auch nicht für alles benutzen muss.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Tendenziell würde ich mich für den Benziner entscheiden, da er mir geläufig ist und ich an einer Tankstelle tanke. Beim Elektroauto hätte ich Angst, dass ich irgendwie stehen bleiben würde. Und ich weiß jetzt auch nicht, ob es so viele Tankstellen gibt, wo man das Auto dann aufladen kann. Daher würde ich momentan noch zum Benziner tendieren.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Erst recht den Benziner.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Genau kann ich es nicht beantworten, da ich mich einfach nicht so auskenne. Es ist ja auch noch nicht so präsent wie alles funktioniert. Daher kann ich da keine richtige Antwort geben, da mir die Informationen fehlen.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Ja.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Ja, da lege ich schon sehr viel Wert drauf. Eine Zeit lang bin ich sehr viel Bus und Bahn gefahren, aber das ist vorbei und mit dem Auto ist man absolut flexibel.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Sie haben eine gemeinsame Vision, die sie durchsetzen wollen.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Ich habe keinen wahrgenommen.

Fallnummer 21: 52; männlich; Chemiker; 21.07.14; Zu Hause

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, man hätte ja sonst keinen gehabt.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja ein bisschen Joggen.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Um mich zu bewegen.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Ich weiß nicht, ob ich den Müll wegräumen würde, ich glaube eher nicht. Also es kommt darauf an, in manchen Situationen vielleicht.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, damit man den Kunststoff oder die Wertstoffe wiederverwerten kann.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, damit die Wärme nicht verloren geht. Also aus ökologischen Gründen und für die Ressourceneinsparung.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Auf jeden Fall aus selbigem Grund.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Das Elektroauto, weil ich es mal ausprobieren möchte und Benzin-Autos kenne ich.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Das hängt von der Preisdifferenz ab, aber eher nicht.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Eher nicht, also im Verhältnis zu den Benzinern, die im Moment auf dem Markt sind, mag das sein, aber effektiver sind die Benziner, ohne es jedoch zu wissen.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Ja.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Ja, um mobil zu sein und für Einkäufe.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Aufgrund von Interessengemeinschaften.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Nein überhaupt nicht, eher im Gegenteil. Also es wird viel in grün geredet, aber das Gegenteil dann gemacht. Es wird ein absolut ungrünes Teil als „grün“ verkauft, zum Beispiel ein riesen Auto, was keiner braucht, aber hinten steht „blue motion“ drauf.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Nicht unbedingt, bei vielen nicht. Ich denke es kommt auf das Klientel an. Viele Menschen sind spaßbewusst. Und ich bin ja auch manchmal spaßbewusst. Zum Beispiel es ist etwas mein Hobby und dann mache ich es trotzdem, obwohl es nicht die Umwelt schont wie zum Beispiel Oldtimer fahren, habe ich zwar nicht, aber könnte ich mich begeistern für und dann würde es mir auch egal sein wie viel es verbraucht oder, ob es einen Katalysator hat. Aber das wäre dann auch kein richtiger Gebrauchsgegenstand für immer.

Fallnummer 22: 24; männlich; Student: Maschinenbau; 22.07.14; Zu Hause

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja, drei Brüder.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, es wäre dreimal so langweilig gewesen.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, Tennis und Fußball.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Um zu gewinnen, Spaß zu haben und mit anderen etwas zusammen zu machen.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Ich rege mich darüber auf, dass dort Müll liegt.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, weil die Umwelt wichtig ist.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, damit ich nicht gleichzeitig für draußen heize.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ja, wegen der Umwelt.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Elektroauto, weil das „Future-mäßig“ ist und ich es gerne ausprobieren würde.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Für den Benziner natürlich, da ich Student bin.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja, aber die Frage ist ja woher der Strom kommt. Also ich denke es ist schon eine gute Idee, aber ich denke noch ist es nicht 100% nachhaltig.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Nein, es ist eher ein Luxusgegenstand. Es würde schon sehr praktisch sein wegen der Mobilität, aber ich komme auch ohne Auto zurecht.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Weil sie ein Gemeinschaftsgefühl, einen gemeinsamen Nenner haben. Weil man Sachen hinter denen man selber steht mit anderen teilen kann.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Doch, ich war gerade erst auf einem Festival und dort gab es sogar ein „Green Camp“-Abschnitt. Alleine, dass es auf einem Festival so ein Green Camp gibt, bejaht die Frage. Außerdem gibt es Produkte wie Bionade und solche Sachen.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Ich denke es ist sehr einfach zu sagen, dass man frei von diesem Einfluss ist. Ich würde mich da aber selbst rausnehmen und sagen, dass ich Sachen aus meinem eigenem Bewusstsein mache. Ich sehe diesen Trend und folge ihm nicht, weil ich selber ein Bewusstsein dafür entwickelt habe.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Das glaube ich schon ja. Alle Politiker reden von Umweltbewusstsein und es ist auf jeden Fall ein sehr beliebtes und populistisches Thema.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Ja, wenn man das Thema wie eben angesprochen realisieren kann mit wirtschaftlichen Projekten oder mit Produkten wie zum Beispiel Elektroautos, ist das denke ich die richtige Richtung. Ich sehe auf jeden Fall einen Markt für diesen grünen Trend.

I: *Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?*

B: Ja mit Sicherheit.

Fallnummer 23: 26; männlich; Student: Wirtschaftswissenschaften; 23.07.14; Universität Hannover

I: *Haben Sie Geschwister?*

B: Ja.

I: *Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?*

B: Die Unterstützung von denen.

I: *Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?*

B: Jetzt aktiv nicht, aber eine Zeit lang habe ich Fußball gespielt, war schwimmen und eine Zeit lang auch Kampfsport.

I: *Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?*

B: Aus Spaß und um mit anderen zusammen zu sein und von anderen auch zu lernen, wie zum Beispiel beim Kampfsport.

I: *Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?*

B: Es kommt darauf an was da liegt. Zum Beispiel eine Bananenschale würde ich nicht wegschmeißen, aber Papier eventuell schon, kommt halt darauf an, ob ich es anfassen wollen würde. Weil es nicht auf den Boden gehört.

I: *Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?*

B: Nein, da ich nur einen Mülleimer zu Hause habe.

I: *Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?*

B: Ja, weil es sonst nichts bringt.

I: *Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?*

B: Nein nicht immer. Meine Freundin wohnt nicht einmal 2km weit weg und ich fahre dort immer mit dem Auto hin.

I: *Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?*

B: Ja, also Elektro-Carsharing habe ich so noch nicht gehört.

I: *Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?*

B: Ich habe es selber noch nicht genutzt, aber bin schon mal mitgefahren.

I: *Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?*

B: Kommt darauf an was für ein Auto. Zum Beispiel, wenn ein Porsche gegenüber dem Elektroauto steht, dann würde ich den Porsche natürlich nehmen. Ich denke ich würde so oder so zum Verbrennungsmotor greifen.

I: *Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?*

B: Teurerer auch noch, dann erst recht nicht. Also nur um es eventuell mal auszuprobieren, aber sonst nicht, als einmalige Sache.

I: *Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?*

B: Definitiv.

I: *Sind Sie im Besitz eines Autos?*

B: Nein.

I: *Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?*

B: Nein nicht, wenn ich in der Stadt wohne, da braucht man es eigentlich nicht.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Sie haben wahrscheinlich ein ähnliches Ziel vor Augen und sie wollen etwas verbessern. Und später spielt auch sicherlich die Sympathie der Gruppe mit hinein, weil letztlich kann ich mir nicht vorstellen, dass sie nur wegen gemeinsamer Ziele zusammen etwas tun.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Ja, einen Bio-Trend. Ja also ich esse eigentlich nicht so viele Süßigkeiten, aber seit dem es solche Veggie-Alternativen gibt, habe ich auch schon zugegriffen.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Ja auf jeden Fall.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Ja, also ich denke jeder hat so ein Grundverständnis für solche Probleme. Nur der eine lebt es intensiver aus als ein anderer. Daher denke ich, dass man mit solchen Themen bei jedem irgendwie so ankommt.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Ja, ich habe gehört, dass zum Beispiel diejenigen, die kein Auto fahren, mehr Auto fahren würden, wenn sie wüssten, dass es umweltfreundlicher wird Auto zu fahren.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Das muss man glaube ich so ein bisschen getrennt sehen. Unter Studenten könnte ich mir das vorstellen, weil das Geld knapp ist. Aber ich denke es ist so ein kleiner Widerspruch in sich, da Autos so ein bisschen für Individualität stehen, da ich dahin fahren kann wohin ich will und auch jederzeit. Ich weiß nicht, ob man das so flexibel gestalten kann das Ganze, daher hab ich da ein bisschen meine Bedenken bei Carsharing so an sich. Also bei Elektroautos definitiv. Also bei Leuten, die eigenes Geld verdienen, ist ein eigenes Autos schon wichtig.

Fallnummer 24: 25; männlich; Student: Wirtschaftswissenschaften; 23.07.14; Universität Hannover

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja, zwei.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, der familiäre Zusammenhalt.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, Fußball.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Gefällt mir am besten. Das Zusammenkommen der Teams und der Mitglieder und das gemeinsam sein.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Ich würde nichts tun und weitergehen.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja zum Teil, nur Papier.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Nein, da achte ich nicht drauf. Kann schon sein, dass lange das Fenster auf ist und ich heize.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Nein, da würde ich nicht drauf achten, wenn ich ein Auto hätte.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja mit allen dreien.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Ja, Carsharing.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Bei keiner Preisdifferenz wäre es mit egal, welches ich nehme. Hauptsache ich werde transportiert.

I: Also denken Sie nicht weiter darüber nach und wählen einfach irgendeins?

B: Ja.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Dann auf jeden Fall den Benziner.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja, auf jeden Fall.

I: Aber Sie wären nicht bereit mehr dafür zu zahlen?

B: Nein.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Wäre nett, aber muss nicht sein. Es wäre purer Luxus.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Aufgrund desselben Gedanken, einer Ideologie.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Ja, bei Lebensmitteln.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Nein.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Nein, also ich persönlich denke, dass die Leute dann sehr schnell als Öko-Freak abgestempelt werden.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Bisher nicht, liegt aber daran, dass ich selber mit der Autobranche sehr wenig Berührungspunkte habe, da es kein Thema ist, was mich zurzeit betrifft, da ich kein Auto habe.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Durchaus ja, wenn die Voraussetzungen gegeben sind.

I: Welche Voraussetzungen meinen Sie?

B: Erst einmal eine Akzeptanzschaffung bei den Leuten, dann gegebenenfalls sogar billiger zu sein als die momentanen herkömmlichen Anbieter.

Fallnummer 25: 29; weiblich; Student: Wirtschaftswissenschaften; 23.07.14; Universität Hannover

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, die Zuneigung, Liebe, Zusammenhalt.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, Volleyball, Badminton und Geräteturnen.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Weil ich es mag mich zu bewegen. Als Kind habe ich Badminton mit meinem Vater gespielt. Volleyball im Verein und mittlerweile gehe ich mit meiner Freundin nur noch in das Fitness Studio, um mich fit zu halten.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Ich würde weiterlaufen, außer wenn es etwas mit Essen zu tun hat, da würde ich es beiseite räumen, da ich finde man sollte Essen achten.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, alleine deshalb damit zu Hause nicht alles stinkt. Also ich habe eine Biotonne, die wird täglich entsorgt. Ich finde es umwelttechnisch besser zu trennen.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Nein, also nicht bewusst. Ich finde es unsinnig, wenn mir warm ist und ich das Fenster kurz aufmache, dann die komplette Heizung auszudrehen, da ich eine Etagenheizung habe. Dann würde ich viel mehr verbrauchen, als wenn ich kurz Stoßlüfte. Also ich lasse jetzt nicht zwei Stunden das Fenster auf, während ich heize, aber kurz schon.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ich fahre gar kein Auto zurzeit, da ich in der Stadt wohne und viel mobiler ohne Auto bin. Ich habe schon alleine keine Lust 10 Stunden nach einem Parkplatz zu suchen. Also es nicht nur so, dass ich mir kein Auto leisten kann, sondern auch, dass wenn ich jetzt arbeitstätig wäre, dann würde ich mir auch kein Auto kaufen, da ich dann lieber mit Rad und zu Fuß unterwegs bin.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Für das Elektroauto, da es umweltschonender ist.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Kommt darauf an wie hoch die Differenz ist, da ich noch Studentin bin, würde ich mich lieber für den Benziner entscheiden.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Ich denke später im Berufsleben ja, damit ich mobil bin, nicht aber als Statussymbol.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Zusammenhalt und weil sie in der Gruppe stärker sind als Einzelpersonen. Auch eine bisschen „social network“, also um soziale Kontakte zu knüpfen.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Nicht, dass ich wüsste.

I: *Haben Sie Geschwister?*

B: Ja.

I: *Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?*

B: Bestimmt, dass man keinen um sich herum hat und die ganze Zeit alleine ist und keine so nahe Bezugsperson hat.

I: *Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?*

B: Ja, Tennis und ich gehe in das Fitness Studio.

I: *Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?*

B: Ich wollte eine Ballsportart machen.

I: *Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?*

B: Kommt darauf an was es für ein Müll ist. Wenn er eklig ist, dann liegen lassen. Wenn er sich ohne Ekel wegräumen lässt, dann würde ich das vermutlich machen, weil es sich nicht gehört, dass er da liegt.

I: *Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?*

B: Ja, da es mir von zu Hause so bei gebracht wurde. Wegen der Umwelt, obwohl es ja oft gesagt wird, dass es sowieso alles in dieselbe Tonne kommt, aber wenigstens einen guten Willen kann man zeigen.

I: *Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?*

B: Ja, damit keine Energie verloren geht.

I: *Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?*

B: Nein.

I: *Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?*

B: Ja.

I: *Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?*

B: Ja, Carsharing.

I: *Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?*

B: Für das Elektroauto, wegen der Umwelt und weil ich noch nie Elektroauto gefahren bin. Wenn es mir gefällt und ich dadurch im Gegensatz zum Benziner keine Einschränkungen erfahre, würde ich es auch öfter wählen.

I: *Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?*

B: Wenn es vom Nutzen keinen Unterschied gibt, dann ja, also auch das Elektroauto.

I: *Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?*

B: Ja, denke ich schon.

I: *Sind Sie im Besitz eines Autos?*

B: Ja.

I: *Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?*

B: Nein nicht unbedingt wichtig, da es für mich eher Luxus darstellt.

I: *Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?*

B: Aufgrund eines Glauben an einer bestimmten Sache und weil sie wirklich dahinter stehen.

I: *Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?*

B: In den letzten Jahren eher ja, aber ich denke zurzeit wieder ein bisschen abfallend. In der Autobranche und was die Energieversorgung betrifft.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Gute Frage, bestimmt ein bisschen, aber ich denke eher unbewusst als bewusst.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Ja.

I: Denken Sie, dass manche Leute sich dazu äußern, nur damit sie gut ankommen?

B: Nein das glaube ich nicht. Ich glaube es fällt schwer sich für etwas zu äußern, ohne dann tatsächlich dahinter zu stehen.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Ja.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Ja auf jeden Fall.

Fallnummer 27: 23; weiblich; Student: Wirtschaftswissenschaften; 23.07.14; Universität Hannover

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja, zwei.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, dass ich nicht so durchsetzungsfähig wäre, wie ich jetzt bin.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, Tennis im Moment, früher Fußball.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Das gemeinsame Trainieren in der Gruppe stand für mich im Vordergrund.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Ich würde es glaube ich liegen lassen.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, da es Vorschriften gibt, die man einhalten sollte und es dann einfacher ist den Müll zu verwerten.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, schon, weil ich sonst Energie verschwende.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ja, mit Bahn ist es in der Stadt einfacher finde ich.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benzin oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Benzin, weil ich glaube, dass es mit dem Elektroauto noch schwierig ist mit dem Aufladen, was ich so in der Zeitung darüber lese. Ich glaube mit dem Benzin ist es sicherer.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benzin. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Erst recht für den Benzin.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja, das auf jeden Fall, aber es wird denke ich noch ein paar Jahre dauern, bis es wirklich genutzt wird.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Ich glaube, wenn ich in der Stadt wohne, dann nicht.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Weil sie zukunftsorientierter denken und überlegen was alles passieren könnte, wenn wir so weiter leben. Also der Nachhaltigkeitsgedanke spielt hier eine wichtige Rolle.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Ja, eine Freundin ist jetzt vegetarisch oder Veganerin und achtet mehr auf die Gesundheit.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Ja, schon etwas.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Ja, wenn die Person es nicht übertreiben würde.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Ja, das glaube ich schon, da die Menschen schon umweltbewusster werden und das Angebot auch annehmen würden.

Fallnummer 28: 23; weiblich; Student: Wirtschaftswissenschaften; 23.07.14; Universität Hannover

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja, eine Schwester.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja definitiv, immer wen zu haben auf den man sich verlassen kann. Auf die Familie ist immer mehr Verlass als auf die Freunde. Ich hätte gerne noch mehr Geschwister.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, sehr oft. Kraftsport und Laufen.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Um mich auszupowern.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Kommt darauf an wie groß der Müll ist, normalerweise ignorier ich ihn.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, um die Umwelt zu schonen.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, um die Umwelt zu schützen und keine Energie zu verschwenden.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ich fahre gar kein Auto, also ja.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja, alles schon gehört, aber ich könnte jetzt nicht erklären, wie ein Elektroauto funktioniert.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Dann würde ich das Elektroauto nehmen, weil es besser für die Umwelt ist.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Ja, es sei denn der Preisunterschied ist gravierend.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja müssten sie allein schon, weil das Öl ja nicht verbraucht wird und somit die Ressourcen geschont werden.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Weil die Menschen mehr anfangen über ihr Leben nachzudenken und kritisch zu hinterfragen.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Ja, in der Ernährung, die ganzen Bio-Produkte.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Ja, definitiv.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Ja.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Ja, es gibt schon diverse Bewegungen, die das nach vorne treiben, aber ich habe irgendwie das Gefühl, dass sich die Leute nicht sehr dafür interessieren, ob sie Auto fahren oder nicht.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Ja.

Fallnummer 29: 29; männlich; Student: Wirtschaftswissenschaften; Trainer; 23.07.14; Universität Hannover

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, ich wäre alleine gewesen.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, ich bin Turner.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Es hält mich fit, es motiviert mich im Leben und es macht Spaß, weil ich sehr viele Kollegen dort habe und dort treffe.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Es kommt auf die Situation an, wenn es wenig Müll an einem sauberen Platz ist, würde mich das schon stören und ich würde es wegmachen. Wenn der Platz zugemüllt ist, würde ich nichts machen, da es sich dort eh nicht ändern würden.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, weil ich es mir so angeeignet habe und von zu Hause gelernt habe.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, natürlich. Aus Kosten- und Umweltgründen.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Ja, weil es sich nicht lohnt und ich auch mit Bahn oder Rad fahren kann oder zu Fuß gehen kann.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Ja, Carsharing bei Quicar.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Ich würde das Elektroauto nehmen, weil ich es bis jetzt noch nie gefahren bin und weil ich damit genau dasselbe erreichen kann wie mit einem Benziner und da es ja auch umweltfreundlicher ist.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Dann den Benziner.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja, wenn das von den großen Ländern auch so akzeptiert und verbreitet wird, dann schon.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Ja.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Ja, um Sicherheit und Mobilität zu erhalten.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Weil sie für ein Prinzip kämpfen, was von dem Großteil der Gesellschaft nicht angenommen wird.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Nein eigentlich nicht.

Fallnummer 30: 25; männlich; Student: Wirtschaftswissenschaften; 23.07.14; Universität Hannover

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja, vier.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, Gesellschaft.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, Fußball und Fitness.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Abwechslung und es reizt mich.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Ich rege mich über die Menschen auf, die sowas tun. Wenn es ein sauberer Park ist, dann hebe ich es vielleicht auf und schmeiße es weg.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, weil meine Mutter das sagt.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, ich achte schon darauf, aus Kostengründen.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Nein.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja schon einmal gehört, aber selbst noch nicht in Berührung damit gekommen.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Das Elektroauto, weil ich es einfach mal ausprobieren würde.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Wenn es gelegentlich ist, würde es bei mir keinen Unterschied machen, aber wenn es auf Dauer ist, dann das Benziner.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja, ich denke in der Masse schon, aber jeder Einzelne eher weniger.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Nein.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Um ein Bewusstsein bei den Leuten für Sachen anzuregen.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Ja, das Mc Donalds Logo hat sich verändert. Das M ist zwar noch gelb, aber der Hintergrund nicht mehr schwarz, sondern grün. Coca Cola hat das jetzt auch vor.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Ja ich denke schon, wenn selbst große Konzerne darauf setzen, dann wird es schon was richtiges sein.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Ja.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Auf jeden Fall, weil viele Autos auf den Straßen unterwegs sind und wie gesagt die Masse macht es. Durch den Verbrauch der Autos kann man sowas bezwecken.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Ja.

Fallnummer 31: 23; weiblich; Student: Soziale Arbeit; 24.07.14; Zu Hause

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja, drei.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, ich denke man lernt durch Geschwister schon früh Kompetenzen.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, Voltigieren.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Also es gibt den Sport auch als Einzelsport, aber das würde ich nicht machen, weil mir in erster Linie der Gruppengedanke dabei wichtig ist und ich mit den Leuten zusammen bin, die ich gerne mag und man sich gegenseitig motivieren kann und zusammen gute und schlechte Sachen erleben kann.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Es kommt darauf an, wenn es ganz großer Müll ist, dann räume ich es weg, weil es mich stört und ich finde, dass oft viel zu wenig darauf geachtet wird die Stadt, das Land oder das Dorf sauber zu halten. Wenn es nur ein Papierschnipsel ist, nehme ich diesen wahr, aber räume ihn nicht weg, da man sonst immer und überall Müll aufsammeln müsste, da ja so viel herumliegt.

I: *Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?*

B: Ja, also komplett. Bio- und Restmüll auch von einander, weil ich finde, dass es einfach wichtig ist. Und ich finde, wenn man es nicht macht, sollte man sich mal vorstellen, was passiert, wenn niemand den Müll trennt.

I: *Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?*

B: Ja, weil es sonst Energieverschwendung ist.

I: *Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?*

B: Ja, die Strecken die es möglich machen, versuche ich mit dem Rad zu fahren.

I: *Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?*

B: Ja, mit Elektroauto ja, da habe ich gerade gestern erst ein Bericht im Fernsehen gesehen, dass sie auch auf Messen stark vertreten sind, mit der Technik kenne ich mich jetzt aber gar nicht aus. Carsharing habe ich auch schon gehört, aber Elektro-Carsharing den Begriff noch nicht, allerdings kann ich ihn mir selber erklären.

I: *Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?*

B: Nein.

I: *Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?*

B: Dann auf jeden Fall das Elektroauto, weil es einfach ökologischer ist glaube ich.

I: *Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?*

B: Es kommt darauf mit welchem Hintergrund. Also jetzt als Student könnte ich mir eine große preisliche Differenz nicht leisten.

I: *Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?*

B: Also zur Reduzierung von CO₂-Emissionen auf jeden Fall, ich glaube aber ich kenne mich damit zu schlecht aus, um da ein konkretes Urteil fällen zu können, aber grundsätzlich ja.

I: *Sind Sie im Besitz eines Autos?*

B: Ja.

I: *Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?*

B: Ja, weil ich auf dem Land lebe.

I: *Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?*

B: Sie haben Interessen und versuchen diese auszuleben und das funktioniert besser, wenn man in einer Gemeinschaft beziehungsweise Gruppe ist, da sie meistens Minderheiten darstellen.

I: *Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?*

B: Ja, bei manchen schon, aber dass es so einen richtigen Lebenswandel gibt das nicht. Ich habe aber das Gefühl dadurch, dass das durch die Medien so publiziert wird, denken viel mehr Menschen mehr darüber nach und auch in meinem Umkreis wird viel darüber geredet.

I: *Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?*

B: Ich lasse mich davon auf jeden Fall beeinflussen, weil in dem Moment, wenn man darüber nachdenkt, kann man auf eine ökologischen Basis manche Sachen gar nicht mehr machen.

I: *Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?*

B: Jain, ich glaube bei manchen schon, aber ich denke auch, dass viele denken, dass man nur ein Trendmitläufer ist, aber es gar nicht wirklich vertritt.

I: *Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?*

B: Mit den Elektroautos ist ja im Prinzip das Beste Beispiel dafür, dass versucht wird so eine Energiewende hervorzurufen, aber wenn man zum Beispiel auf Autos angewiesen ist gerät man in einen Zwiespalt.

I: *Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?*

B: Ja total, weil wenn es sich wirklich durchsetzt, also wenn es attraktiv ist und es einfach ist in seiner Funktion, dann kann es sich total durchsetzen.

Fallnummer 32: 23; weiblich; Student: Wirtschaftswissenschaften; 24.07.14; Zu Hause

I: *Haben Sie Geschwister?*

B: Nein.

I: *Hätten Sie sich Geschwister gewünscht?*

B: Ja, hätte ich mir sehr gerne gewünscht, weil im Urlaub wäre ich nicht alleine gewesen beziehungsweise hätte ich nicht immer organisieren müssen eine Freundin mitzunehmen, um nicht allein zu sein. Auch zu Hause hätte ich mir jemanden gewünscht.

I: *Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?*

B: Ich reite und jogge.

I: *Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?*

B: Weil es mir Spaß macht.

I: *Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?*

B: Ich würde weitergehen, wenn ich Müll auf dem Boden liegen sehe.

I: *Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?*

B: Ja, weil ich denke es ist besser für die Umwelt.

I: *Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?*

B: Ja, weil sonst Energie verschwendet wird und aus Kostengründen.

I: *Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?*

B: Ja, fahre nur Rad.

I: *Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?*

B: Ja.

I: *Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?*

B: Nein.

I: *Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?*

B: Das Elektroauto, weil es umweltfreundlicher ist.

I: *Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?*

B: Kommt darauf an wie viel teurer, wenn es nicht allzu viel ist, dann ja.

I: *Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?*

B: Ja.

I: *Sind Sie im Besitz eines Autos?*

B: Nein.

I: *Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?*

B: Nein, ich komme auch ohne klar.

I: *Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?*

B: Alleine können Menschen weniger bewirken als zusammen und ich denke sie schließen sich zusammen, um gemeinsam ihre Interessen zu vertreten und ein Ziel zu verfolgen.

I: *Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?*

B: Ja auf jeden Fall mit dem veganen Trend und mit den ganzen Bio-Produkten, die es auf dem Markt gibt.

I: *Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?*

B: Ja, gerade was das Thema Klimawandel betrifft, ich fahre ja auch nur Fahrrad zum Beispiel.

I: *Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?*

B: Ich glaube eher nicht, da man dann so als Öko abgestempelt wird.

I: *Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?*

B: Ja, mit den Elektroautos oder auch mit Sprit sparenden Autos.

I: *Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünen Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?*

B: Ja, ich denk schon.

Fallnummer 33: 25; männlich; Student: Wirtschaftsingenieur; 24.07.14; Zu Hause

I: *Haben Sie Geschwister?*

B: Ja.

I: *Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?*

B: Ja, ein bester Freund.

I: *Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?*

B: Aktuelle nicht, früher habe ich Leichtathletik gemacht und bin Kart gefahren.

I: *Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?*

B: Um mich auszupowern und Leichtathletik in der Gruppe.

I: *Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?*

B: Je nachdem, wenn es nicht eklig ist, dann würde ich es aufheben und wegschmeißen.

I: *Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?*

B: Ja, weil es für die Umwelt besser ist und ich es so gelernt habe.

I: *Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?*

B: Ja, um kein Geld auf dem Fenster zu schmeißen.

I: *Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?*

B: Nein.

I: *Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?*

B: Ja.

I: *Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?*

B: Nein.

I: *Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?*

B: Ich würde den Benziner nehmen, weil ich es noch nie gefahren bin und es mir zu unsicher wäre.

I: *Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?*

B: Erst recht der Benziner.

I: *Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?*

B: Ja.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Nein.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Nein.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Ich denke weil sie alleine nicht genug Macht haben, um irgendwas bewirken zu können gegen die ganzen anderen Lobbies.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Ja auf jeden Fall, zum Beispiel Mc Donalds und andere Unternehmen werben mit Nachhaltigkeit und umweltfreundlicher Produktion oder eben auch neue Organisationen wie Carsharing, die neu auf dem Markt erscheinen.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Ich denke man lässt sich schon beeinflussen.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Es kommt glaube ich darauf an, bei wem man das macht.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Ja, zunächst mir den Hybrid-Autos und jetzt mittlerweile dann komplette Elektroautos. Es wird ja auch viel geforscht in diesem Bereich.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Ja.

Fallnummer 34: 23; weiblich; Marketing Controller; 25.07.14; Zu Hause
--

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, das Teilen von Sachen, gemeinsam aufzuwachsen. Alleine wäre es glaube ich ein bisschen langweilig gewesen und so hat man sehr viele Erinnerungen zusammen und sehr viel Spaß zusammen.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, Handball.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Neben dem Spaß, dass es auch leistungsorientiert ist und in einer Mannschaft zusammen Sport zu machen und nicht alleine.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Wenn direkt daneben ein Mülleimer wäre, dann würde ich es entsorgen, sonst allerdings nicht.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Ja, wegen dem Umweltgedanken.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Ja, damit keine unnötigen Energiekosten entstehen.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Wenn schönes Wetter ist ja.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja gehört schon.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Das Elektroauto, weil ich es noch nie gefahren bin und weil es für die Umwelt gut wäre, wenn alle Autos Elektroautos wären.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Wenn ich das Geld übrig hätte, dann schon.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ja, wenn Amerika mitzieht, dann auf jeden Fall.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Ja.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Ja, weil ich zurzeit wieder zu Hause wohne und keine Lust habe 1,5 Stunden mit der Bahn zur Arbeit zu fahren.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Sie unterstützen alle den Umweltgedanken und wollen mehr Leute auf ihre Seite ziehen, denn alleine kann man ja auch nicht die Welt retten.

I: Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?

B: Ja, also auf der Arbeit geht es nur noch darum irgendwie umweltbewusst zu denken und man bekommt die ganze Zeit irgendwelche Umweltschulungen. Und sonst merkt man auch an der Werbung, dass die Wirtschaft in Richtung Umwelt geht.

I: Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?

B: Ja, also ich bin da auch schon sehr grün.

I: Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?

B: Ja mittlerweile auf jeden Fall.

I: Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?

B: Ja, ich glaube es wird momentan ja diskutiert die Grenze von Emissionsausstößen zu verringern.

I: Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?

B: Ja, ich denke schon und ich denke auch, dass es der einzige tiefgründige Grund ist, warum man es benutzen sollte.

Fallnummer 35: 26; männlich; Student: Wirtschaftswissenschaften; 25.07.14; Zu Hause

I: Haben Sie Geschwister?

B: Ja.

I: Denken Sie es hätte Ihnen etwas ohne Geschwister gefehlt?

B: Ja, hauptsächlich wenn man Probleme mit den Eltern hatte, dann konnte man sich zusammen tun gegen die Eltern und dieses Gefühl hätte mir gefehlt, da man sonst immer Einzelkämpfer gewesen wäre.

I: Treiben Sie beziehungsweise haben Sie Sport getrieben?

B: Ja, Fußball.

I: Wieso haben Sie sich für diese Sportarten entschieden? Was ist Ihnen wichtig dabei?

B: Also dadurch, dass ich jetzt nicht so hoch spiele ist bei mir der Spaß im Vordergrund und die Leute mit denen ich zusammenspiele, da ich mich so gut mit denen verstehe macht es halt Spaß.

I: Gehen Sie von der Situation aus, dass Ihnen beim Spaziergang im Park etwas Müll ein paar Meter von Ihnen entfernt auffällt, was würden Sie tun?

B: Ich würde daran vorbei gehen und nicht aufheben. Also ich finde es schon nicht gut, dass es da liegt, aber ich fühle mich jetzt nicht verantwortlich dafür, Müll von anderen Leuten wegzuräumen.

I: Würden Sie Ihren Müll wegräumen?

B: Ja, also ich würde auch nichts hinschmeißen, aber wenn mir etwas herunterfällt dann auf jeden Fall.

I: Trennen Sie Ihren Müll? Mit welcher Intention?

B: Nur Papier und den Rest, weil es sonst Ärger mit der Hausverwaltung gibt. Also ich denke es steckt sicherlich ein Zweck dahinter, aber bin mir nicht sicher, ob es dann nicht doch in derselben Tonne landet.

I: Achten Sie darauf, dass Sie beim Heizen kein Fenster aufhaben?

B: Eigentlich schon, wegen der Kosten. Also ich mache es nicht absichtlich, allerdings habe ich jetzt nicht so ein arges Auge darauf, dass es mir nicht mal passieren würde.

I: Vermeiden Sie kurze Strecken (<2km) mit dem Auto zu fahren?

B: Leider nicht. Also ich würde es gerne vermeiden, bin aber meistens zu faul.

I: Weshalb würden Sie es gerne vermeiden?

B: Um Sprit zu sparen.

I: Können Sie etwas mit folgenden Begrifflichkeiten anfangen? Elektroauto, Carsharing, Elektro-Carsharing?

B: Ja.

I: Haben Sie Elektroautos, Carsharing und/oder Elektro-Carsharing schon einmal genutzt?

B: Nein.

I: Stellen Sie sich vor, Sie wollen sich ein Auto bei einem Carsharing-Anbieter mieten. Folgende Angebote liegen Ihnen vor: Benziner oder Elektroauto. Für welche Variante würden Sie sich entscheiden, wenn keine Preisdifferenz vorliegt? Und warum?

B: Also, wenn ich nichts anderes weiteres weiß, dann würde ich den Benziner nehmen, weil ich jetzt über das Elektroauto nicht genug informiert bin. Also ich bin schon neugierig und würde es gerne einmal fahren, aber wenn ich ein Auto wirklich brauche, dann würde ich lieber das Bekannte nehmen, anstatt das Elektroauto, weil ich Angst hätte zum Beispiel wie es an geht oder ähnliches.

I: Nun wird eine Preisdifferenz eingeführt: Das Elektroauto ist teurer als das Benziner. Wie entscheiden Sie sich nun und warum?

B: Dann erst recht den Benziner.

I: Glauben Sie, dass Elektroautos zu einer nachhaltigen Umwelt und der Reduktion von CO₂-Emissionen verhelfen (nach dem jetzigen Entwicklungsstand)?

B: Ich glaube schon, allerdings habe ich gehört, dass die Produktion zum Beispiel umweltschädlicher ist und der Strom muss ja auch hergestellt werden. Aber insgesamt würde ich schon sagen, dass es umweltfreundlicher ist, da ja ein Sinn dahinter stecken muss und es nicht nur aus Spaß entwickelt wird. Vielleicht auch im Hinblick auf die Zukunft, dass die Technologien noch besser werden müssen. Es ist vielleicht im Moment noch kein riesen Vorteil, aber ich kann mir schon vorstellen, dass in der Zukunft daraus was wird. Man darf nicht nur an die Umwelt denken, sondern auch an die Menschen, da ja keiner in einer verpesteten Stadt leben möchte wo es nach Abgasen stinkt wie zum Beispiel in Asien, wo man nicht mehr ohne Atemmasken herumlaufen kann. Also ich denke, dass es jetzt auch schon was bringen würde, wenn es von allen genutzt werden würde, aber vielleicht nicht, weil insgesamt weniger CO₂-Emissionen ausgestoßen werden, sondern weil das Leben in manchen Städten vielleicht erträglicher werden würde.

I: Sind Sie im Besitz eines Autos?

B: Ja.

I: Ist es Ihnen wichtig ein eigenes Auto zu besitzen?

B: Ja, also ich kenne es eigentlich gar nicht anders. Seitdem ich einen Führerschein hab, hatte ich zumindest ein Auto meiner Eltern vor der Tür, das ich nutzen konnte.

I: Was glauben Sie warum sich solche Gruppen beziehungsweise Gemeinschaften wie zum Beispiel PETA oder die vegane beziehungsweise vegetarische Lebensweise bilden?

B: Sie haben einen gemeinsamen Tick beziehungsweise Überzeugung an die sie glauben. Daher machen sie Sachen, die für sie selber mit Kosten verbunden sind.

I: *Haben Sie in letzter Zeit eine Art „grünen Trend“ wahrgenommen? Wenn ja, in welchen Bereichen?*

B: Ja, beim Essen zum Beispiel mit den ganzen Bio-Produkten.

I: *Lassen Sie sich von diesem Trend ebenfalls beeinflussen beziehungsweise davon anstecken oder geht dieser komplett an Ihnen vorbei?*

B: Es geht komplett an mir vorbei.

I: *Denken Sie sich als umweltbewusster Mensch zu äußern, kommt bei anderen Leuten gut an?*

B: Ja, weil ich glaube schon, dass sich in den Köpfen der Menschen etwas getan hat. Aber ein kompletter Ignorant, der seinen Müll hier und dort hin schmeißt, der kommt sicherlich nicht gut an. Also bei mir persönlich jedenfalls nicht, obwohl ich mich jetzt nicht als besonders umweltschützend bezeichnen würde. Also ich achte schon, dass ich die Umwelt nicht mit meinen Müll belaste, aber mit dem Auto zum Sport fahre ich trotzdem.

I: *Könnten Sie diesen Trend auch mit der Autobranche in Verbindung bringen?*

B: Ja schon, mit Hybrid- und Elektroautos. Zum Beispiel auch in der Formel 1. Obwohl das ein Sport ist, der komplett gegen Umwelt ist, aber dort fangen sie auch an Erneuerungen und Energiegewinnungssysteme einzuführen. Selbst dort ist es schon angekommen und dadurch bekommen es immer mehr Leute mit, besonders schauen das ja auch richtige Auto-Fans, die sich eigentlich nicht so für Umwelt interessieren und wenn sie es dort sehen, vielleicht werden sie dann auch sensibilisiert.

I: *Glauben Sie, dass das Elektro-Carsharing das Potenzial dazu hat, sich diesem „grünem Trend“, den Sie erkannt haben, einreihen könnte beziehungsweise auch davon profitieren kann?*

B: Klar, ich denke jede Sache, die mit Umweltschutz zu tun hat, kann davon profitieren. Vielleicht ist es jetzt so der Startschuss dafür. Ich habe neulich erst Werbung für ein Hybrid-Auto von Mercedes gesehen. Es ist auf jeden Fall Potenzial vorhanden, da die Leute im Vergleich zu vor 40 Jahren sich immer mehr Gedanken machen, da ja auch die Probleme steigen wie Parkplatzmangel, Lärmbelästigung und Umweltverschmutzung und die Leute keine Abgase einatmen wollen.

IWI Discussion Paper Series/Diskussionsbeiträge

ISSN 1612-3646

- Michael H. Breitner, *Rufus Philip Isaacs and the Early Years of Differential Games*, 36 p., #1, January 22, 2003.
- Gabriela Hoppe and Michael H. Breitner, *Classification and Sustainability Analysis of e-Learning Applications*, 26 p., #2, February 13, 2003.
- Tobias Brüggemann und Michael H. Breitner, *Preisvergleichsdienste: Alternative Konzepte und Geschäftsmodelle*, 22 S., #3, 14. Februar, 2003.
- Patrick Bartels and Michael H. Breitner, *Automatic Extraction of Derivative Prices from Webpages using a Software Agent*, 32 p., #4, May 20, 2003.
- Michael H. Breitner and Oliver Kubertin, *WARRANT-PRO-2: A GUI-Software for Easy Evaluation, Design and Visualization of European Double-Barrier Options*, 35 p., #5, September 12, 2003.
- Dorothee Bott, Gabriela Hoppe und Michael H. Breitner, *Nutzenanalyse im Rahmen der Evaluation von E-Learning Szenarien*, 14 S., #6, 21. Oktober, 2003.
- Gabriela Hoppe and Michael H. Breitner, *Sustainable Business Models for E-Learning*, 20 p., #7, January 5, 2004.
- Heiko Genath, Tobias Brüggemann und Michael H. Breitner, *Preisvergleichsdienste im internationalen Vergleich*, 40 S., #8, 21. Juni, 2004.
- Dennis Bode und Michael H. Breitner, *Neues digitales BOS-Netz für Deutschland: Analyse der Probleme und mögliche Betriebskonzepte*, 21 S., #9, 5. Juli, 2004.
- Caroline Neufert und Michael H. Breitner, *Mit Zertifizierungen in eine sicherere Informationsgesellschaft*, 19 S., #10, 5. Juli, 2004.
- Marcel Heese, Günter Wohlers and Michael H. Breitner, *Privacy Protection against RFID Spying: Challenges and Countermeasures*, 22 p., #11, July 5, 2004.
- Liina Stotz, Gabriela Hoppe und Michael H. Breitner, *Interaktives Mobile(M)-Learning auf kleinen End-geräten wie PDAs und Smartphones*, 31 S., #12, 18. August, 2004.
- Frank Köller und Michael H. Breitner, *Optimierung von Warteschlangensystemen in Call Centern auf Basis von Kennzahlenapproximationen*, 24 S., #13, 10. Januar, 2005.
- Phillip Maske, Patrick Bartels and Michael H. Breitner, *Interactive M(obile)-Learning with UbiLearn 0.2*, 21 p., #14, April 20, 2005.
- Robert Pomes and Michael H. Breitner, *Strategic Management of Information Security in State-run Organizations*, 18 p., #15, May 5, 2005.
- Simon König, Frank Köller and Michael H. Breitner, *FAUN 1.1 User Manual*, 134 p., #16, August 4, 2005.
- Christian von Spreckelsen, Patrick Bartels und Michael H. Breitner, *Geschäftsprozessorientierte Analyse und Bewertung der Potentiale des Nomadic Computing*, 38 S., #17, 14. Dezember, 2006.
- Stefan Hoyer, Robert Pomes, Günter Wohlers und Michael H. Breitner, *Kritische Erfolgsfaktoren für ein Computer Emergency Response Team (CERT) am Beispiel CERT-Niedersachsen*, 56 S., #18, 14. Dezember, 2006.
- Christian Zietz, Karsten Sohns und Michael H. Breitner, *Konvergenz von Lern-, Wissens- und Personalmanagementssystemen: Anforderungen an Instrumente für integrierte Systeme*, 15 S., #19, 14. Dezember, 2006.
- Christian Zietz und Michael H. Breitner, *Expertenbefragung „Portalbasiertes Wissensmanagement“: Ausgewählte Ergebnisse*, 30 S., #20, 5. Februar, 2008.
- Harald Schömburg und Michael H. Breitner, *Elektronische Rechnungsstellung: Prozesse, Einsparpotentiale und kritische Erfolgsfaktoren*, 36 S., #21, 5. Februar, 2008.
- Halyna Zakhariya, Frank Köller und Michael H. Breitner, *Personaleinsatzplanung im Echtzeitbetrieb in Call Centern mit Künstlichen Neuronalen Netzen*, 35 S., #22, 5. Februar, 2008.

IWI Discussion Paper Series/Diskussionsbeiträge

ISSN 1612-3646

Jörg Uffen, Robert Pomes, Claudia M. König und Michael H. Breitner, *Entwicklung von Security Awareness Konzepten unter Berücksichtigung ausgewählter Menschenbilder*, 14 S., #23, 5. Mai, 2008.

Johanna Mählmann, Michael H. Breitner und Klaus-Werner Hartmann, *Konzept eines Centers der Informationslogistik im Kontext der Industrialisierung von Finanzdienstleistungen*, 19 S., #24, 5. Mai, 2008.

Jon Sprenger, Christian Zietz und Michael H. Breitner, *Kritische Erfolgsfaktoren für die Einführung und Nutzung von Portalen zum Wissensmanagement*, 44 S., #25, 20. August, 2008.

Finn Breuer und Michael H. Breitner, *„Aufzeichnung und Podcasting akademischer Veranstaltungen in der Region D-A-CH“: Ausgewählte Ergebnisse und Benchmark einer Expertenbefragung*, 30 S., #26, 21. August, 2008.

Harald Schömburg, Gerrit Hoppen und Michael H. Breitner, *Expertenbefragung zur Rechnungseingangsbearbeitung: Status quo und Akzeptanz der elektronischen Rechnung*, 40 S., #27, 15. Oktober, 2008.

Hans-Jörg von Mettenheim, Matthias Paul und Michael H. Breitner, *Akzeptanz von Sicherheitsmaßnahmen: Modellierung, Numerische Simulation und Optimierung*, 30 S., #28, 16. Oktober, 2008.

Markus Neumann, Bernd Hohler und Michael H. Breitner, *Bestimmung der IT-Effektivität und IT-Effizienz serviceorientierten IT-Managements*, 20 S., #29, 30. November, 2008.

Matthias Kehlenbeck und Michael H. Breitner, *Strukturierte Literaturrecherche und -klassifizierung zu den Forschungsgebieten Business Intelligence und Data Warehousing*, 10 S., #30, 19. Dezember, 2009.

Michael H. Breitner, Matthias Kehlenbeck, Marc Klages, Harald Schömburg, Jon Sprenger, Jos Töller und Halyna Zakhariya, *Aspekte der Wirtschaftsinformatikforschung 2008*, 128 S., #31, 12. Februar, 2009.

Sebastian Schmidt, Hans-Jörg v. Mettenheim und Michael H. Breitner, *Entwicklung des Hannoveraner Referenzmodells für Sicherheit und Evaluation an Fallbeispielen*, 30 S., #32, 18. Februar, 2009.

Sissi Eklun-Natey, Karsten Sohns und Michael H. Breitner, *Building-up Human Capital in Senegal - E-Learning for School drop-outs, Possibilities of Lifelong Learning Vision*, 39 p., #33, July 1, 2009.

Horst-Oliver Hofmann, Hans-Jörg von Mettenheim und Michael H. Breitner, *Prognose und Handel von Derivaten auf Strom mit Künstlichen Neuronalen Netzen*, 34 S., #34, 11. September, 2009.

Christoph Polus, Hans-Jörg von Mettenheim und Michael H. Breitner, *Prognose und Handel von Öl-Future-Spreads durch Multi-Layer-Perceptrons und High-Order-Neuronalnetze mit Faun 1.1*, 55 S., #35, 18. September, 2009.

Jörg Uffen und Michael H. Breitner, *Stärkung des IT-Sicherheitsbewusstseins unter Berücksichtigung psychologischer und pädagogischer Merkmale*, 37 S., #36, 24. Oktober, 2009.

Christian Fischer und Michael H. Breitner, *MaschinenMenschen – reine Science Fiction oder bald Realität?*, 36 S., #37, 13. Dezember, 2009.

Tim Rickenberg, Hans-Jörg von Mettenheim und Michael H. Breitner, *Plattformunabhängiges Softwareengineering eines Transportmodells zur ganzheitlichen Disposition von Strecken- und Flächenverkehren*, 38 S., #38, 11. Januar, 2010.

Björn Semmelhaack, Jon Sprenger und Michael H. Breitner, *Ein ganzheitliches Konzept für Informationssicherheit unter besonderer Berücksichtigung des Schwachpunktes Mensch*, 56 S., #39, 03. Februar, 2009.

Markus Neumann, Achim Plückerbaum, Jörg Uffen und Michael H. Breitner, *Aspekte der Wirtschaftsinformatikforschung 2009*, 70 S., #40, 12. Februar, 2010.

Markus Neumann, Bernd Hohler und Michael H. Breitner, *Wertbeitrag interner IT – Theoretische Einordnung und empirische Ergebnisse*, 38 S., #41, 31. Mai, 2010.

Daniel Wenzel, Karsten Sohns und Michael H. Breitner, *Open Innovation 2.5: Trendforschung mit Social Network Analysis*, 46 S., #42, 1. Juni, 2010.

Naum Neuhaus, Karsten Sohns und Michael H. Breitner, *Analyse der Potenziale betrieblicher Anwendungen des Web Content Mining*, 44 S., #43, 8. Juni, 2010.

IWI Discussion Paper Series/Diskussionsbeiträge

ISSN 1612-3646

Ina Friedrich, Jon Sprenger and Michael H. Breitner, *Discussion of a CRM System Selection Approach with Experts: Selected Results from an Empirical Study*, 22 p., #44, November 15, 2010.

Jan Bührig, Angelica Cuylen, Britta Ebeling, Christian Fischer, Nadine Guhr, Eva Hagenmeier, Stefan Hoyer, Cornelius Köpp, Lubov Lechtchinskaia, Johanna Mählmann und Michael H. Breitner, *Aspekte der Wirtschaftsinformatikforschung 2010*, 202 S., #45, 3. Januar, 2011.

Philipp Maske und Michael H. Breitner, *Expertenbefragung: Integrierte, interdisziplinäre Entwicklung von M(obile)-Learning Applikationen*, 42 S., #46, 28. Februar, 2011.

Christian Zietz, Jon Sprenger and Michael H. Breitner, *Critical Success Factors of Portal-Based Knowledge Management*, 18 p., #47, May 4, 2011.

Hans-Jörg von Mettenheim, Cornelius Köpp, Hannes Munzel und Michael H. Breitner, *Integrierte Projekt- und Risikomanagementunterstützung der Projektfinanzierung von Offshore-Windparks*, 18 S., #48, 22. September, 2011.

Christoph Meyer, Jörg Uffen and Michael H. Breitner, *Discussion of an IT-Governance Implementation Project Model Using COBIT and Val IT*, 18 p., #49, September 22, 2011.

Michael H. Breitner, *Beiträge zur Transformation des Energiesystems 2012*, 31 S., #50, 12. Februar, 2012.

Angelica Cuylen und Michael H. Breitner, *Anforderungen und Herausforderungen der elektronischen Rechnungsabwicklung: Expertenbefragung und Handlungsempfehlungen*, 50 S., #51, 05. Mai, 2012.

Helge Holzmann, Kim Lana Köhler, Sören C. Meyer, Marvin Osterwold, Maria-Isabella Eickenjäger und Michael H. Breitner, *Plinc. Facilitates linking. – Ein Accenture Campus Challenge 2012 Projekt*, 98 p, #52, 20. August, 2012.

André Koukal und Michael H. Breitner, *Projektfinanzierung und Risikomanagement Projektfinanzierung und Risikomanagement von Offshore-Windparks in Deutschland*, 40 S., #53, 31. August, 2012.

Halyna Zakhariya, Lubov Kosch und Michael H. Breitner, *Concept for a Multi-Criteria Decision Support Framework for Customer Relationship Management System Selection*, 14 S. #55, 22.Juli, 2013.

Tamara Rebecca Simon, Nadine Guhr, *User Acceptance of Mobile Services to Support and Enable Car Sharing: A First Empirical Study*, 19 S., #56, 1. August, 2013.

Tim A. Rickenberg, Hans-Jörg von Mettenheim und Michael H. Breitner, *Design and implementation of a decision support system for complex scheduling of tests on prototypes*, 6 p. #57, 19. August, 2013.

Angelica Cuylen, Lubov Kosch, Valentina, Böhm und Michael H. Breitner, *Initial Design of a Maturity Model for Electronic Invoice Processes*, 12 p., #58, 30. August, 2013.

André Voß, André Koukal und Michael H. Breitner, *Revenue Model for Virtual Clusters within Smart Grids*, 12 p., #59, 20. September, 2013.

Benjamin Küster, André Koukal und Michael H. Breitner, *Towards an Allocation of Revenues in Virtual Clusters within Smart Grids*, 12 p., #60, 30. September, 2013.

My Linh Truong, Angelica Cuylen und Michael H. Breitner, *Explorative Referenzmodellierung interner Kontrollverfahren für elektronische Rechnungen*, 30 S., #61, 1. Dezember, 2013.

Cary Edwards, Tim Rickenberg und Michael H. Breitner, *Innovation Management: How to drive Innovation through IT – A conceptual Mode*, 34 p., #62, 29. November, 2013.

Thomas Völk, Kenan Degirmenci, and Michael H. Breitner, *Market Introduction of Electric Cars: A SWOT Analysis*, 13 p., #63, July 11, 2014.

Cary Edwards, Tim A. Rickenberg, and Michael H. Breitner, *A Process Model to Integrate Data Warehouses and Enable Business Intelligence: An Applicability Check within the Airline Sector*, 14 p., #64, November 11, 2014.

Mina Baburi, Katrin Günther, Kenan Degirmenci und Michael H. Breitner, *Gemeinschaftsgefühl und Motivationshintergrund: Eine qualitative Inhaltsanalyse im Bereich des Elektro-Carsharing*, 106 S., #65, 18. November 2014.