

Masterarbeit:

Einstellungen und Motive zum Dienstradleasing und Effekte auf das Verkehrsverhalten – Ergebnisse einer qualitativen Umfrage im Unternehmen

Der Verkehrssektor ist für ca. 20 Prozent der CO₂e-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Die Emissionen müssen lt. Klimaschutzgesetz um 48 Prozent bis 2030 reduziert werden. Um die zu erwartende Umsetzungslücke im Verkehrssektor zu verringern, sind Maßnahmen in allen Verkehrsbereichen notwendig. Das schließt auch Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds und des Fahrrads ein. Die steuerliche Förderung des Dienstradleasings wird als eine Maßnahme in einer Vielzahl weiterer Maßnahmen gesehen, um die Mobilitätswende voranzubringen und umzusetzen. Mit dem Dienstradleasing werden positive Umwelteffekte assoziiert, u. a. eine Reduktion der THG-Emissionen durch eine Umstellung des Verkehrsverhaltens der Nutzer.

Folgende Forschungsfragen wurden im Rahmen dieser Arbeit bearbeitet:

- Inwiefern ändern sich Motive und Einstellungen zur Nutzung des Fahrrads bei den Leasingnehmern? Unter Einbeziehung der Theory of Planned Behavior und des Norm-Aktivations-Modell sollen mögliche Änderungen der Einstellungen analysiert werden.
- Trägt die Möglichkeit und Inanspruchnahme des Dienstradleasings zu einem positiv, im Sinne von klimaverträglich, veränderten Verkehrsverhalten bei, indem Mobilität von anderen Verkehrsträgern auf das Fahrrad verlagert wird? Insbesondere soll hier eine mögliche Verlagerung von Fahrten mit dem Auto auf das Fahrrad betrachtet werden, da das Auto immer noch das am meisten genutzte Verkehrsmittel ist.

Diese Fragen wurden mit Hilfe einer qualitativen und strukturierten Befragung in Form von Leitfadeninterviews beantwortet. Die Interviews wurden anschließend mit Hilfe der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring analysiert und ausgewertet.

Im Rahmen dieser Arbeit kann festgestellt werden, dass das Angebot eines Dienstradleasings in der Firma einen eher geringen Einfluss auf die Einstellungen zum Verkehrsmittel Fahrrad hat. Die Nutzung des Leasingrads führte nur in wenigen Fällen zu einer deutlichen Umstellung des Verkehrsverhaltens zu Gunsten des Fahrrads. Dabei gab allerdings nicht die Möglichkeit des Dienstradleasings den Anstoß zur Veränderung, sondern durch das Dienstradleasing wurde eine schnellere und leichtere Umsetzung ermöglicht. Mit dem Dienstradleasing bindet man sich 36 Monate finanziell. Das erfordert bereits im Vorhinein eine intensive Auseinandersetzung damit, ob dies für einen persönlich in Frage kommt. Bereits vor der Entscheidung für das Dienstradleasing muss eine Änderung der Einstellungen zum Fahrrad angestoßen werden. Das Leasingrad ermöglicht dann eine leichtere Umsetzung.

Schlagerworte: Dienstradleasing, Theory of Planned Behavior, Verkehrsmittelwahl, Mobilitätspsychologie