DYNAMIKON -
Umbruchsdynamiken im Konsum und nachhaltige Innovationspfade – Eine Untersuchung am Beispiel der Freizeitmobilität

Auswertung der qualitativen Vertiefungsinterviews

Dr. Wilfried Konrad, Dr. Gerd Scholl

unter Mitarbeit von Lasse Schulz

Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) GmbH gemeinnützig
Potsdamer Str. 105
10785 Berlin
Tel. 030-884594-0
Fax 030-8825439
E-Mail gerd.scholl@ioew.de
www.ioew.de

Berlin, Heidelberg, April 2009

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung 1

2 Auswertung der qualitativen Vertiefungsinterviews 2

2.1 Das Untersuchungssample 2

2.2 Bestandsaufnahme Freizeitaktivitäten 5

2.3 Ortswahl 6

2.4 Verkehrsmittelwahl 10

2.5 Zielzusammenführung 18

2.6 Anspruchsniveau 24

3 Gesamtfazit 38

4 Literaturverzeichnis 42

5 Anhang 43

5.1 Interviewleitfaden 43

5.2 Rekrutierungsfragebogen 52

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Entscheidungsgesichtspunkte bei multiplen Routinen.....14

Tabelle 2 Bekanntheit und Inanspruchnahme von Neuerungen im Bereich Freizeitmobilität 17

Tabelle 3 Verkehrsmittelbezogene Bedürfnisbefriedigung, Konformität und Einstellung.....18

Tabelle 4 Verkehrsmittelbezogene(r) Konformitätsgrad und Einstellungskonsonanz.....19

Tabelle 5 Mindestansprüche an verkehrsmittelbezogene Bedürfnis-befriedigung, soziale Übereinstimmung und persönliche Einstellungsbestätigung 32

Tabelle 6 Störende Faktoren und Zumutbarkeitsgrenzen 38

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Die Untersuchungsregion (Kassel-Stadt und –Speckgürtel; Fritzlar, Homberg [Effze], Schwalmstadt).....3

1 Einführung

In dem **Forschungsverbundprojekt** „DYNAMIKON - Umbruchsdynamiken im Konsum und nachhaltige Innovationspfade" wird am Beispiel der Mobilität in der Alltagsfreizeit untersucht, welche kurz- und mittelfristigen Faktoren für die Veränderung des Konsumhandelns verantwortlich sind. Dabei werden nicht nur ökonomische Faktoren wie etwa Einkommens- und Preisänderungen, sondern auch kognitive Faktoren wie etwa Informations- bzw. Wissensänderungen oder das Gedächtnis der Konsumenten und soziale Faktoren wie etwa Normen oder gruppenbestimmtes Verhalten berücksichtigt. Besonderes Augenmerk wird dabei auf situationsabhängige Handlungsweisen gelegt. Dazu zählen Routinen, Wahlhandeln und Neuerungshandeln.

Im ersten **Arbeitschritt** wird ein empirisch gehaltvolles Konzept für das Konsumhandeln im Bereich des Freizeitverkehrs entwickelt (Handlungsmodell). Orientiert an diesen Leitvorstellungen wird dann im zweiten Schritt der Untersuchung eine empirische Analyse durchgeführt. Die dabei gewonnen Erkenntnisse werden im dritten Arbeitsschritt in ein akteursbasiertes Modell eingespeist (Multi-Agenten-System). Das Modell erlaubt die Simulation von Szenarien in Abhängigkeit von Änderungen von Faktoren wie Preisen, Informationen, Einstellungen und Neuerungen. Schließlich werden in einem vierten Arbeitsschritt – in Zusammenarbeit mit Akteuren der Freizeitmobilität – Empfehlungen für nachhaltigkeitsorientierte Handlungsstrategien erarbeitet.

Das **Arbeitspaket „Empirie"** umfasst explorative Verbraucherinterviews in Berlin und eine Repräsentativbefragung in Kassel-Stadt, den umliegenden Gemeinden („Speckgürtel") und der nordhessischen Region Fritzlar, Homberg (Effze), Schwalmstadt. Im Anschluss an die Repräsentativbefragung werden ergänzende qualitative Vertiefungsinterviews durchgeführt, deren Ergebnisse in diesem Bericht dargestellt werden. Für die Ergebnisse von Repräsentativbefragung und explorativen Verbraucherinterviews vgl. Konrad/Scholl (2009).

Ziel der **qualitativen Vertiefungsinterviews** ist es, die Ergebnisse der Repräsentativbefragung in ausgewählten Bereichen durch qualitative Zusatzinformationen anzureichern. Ein Bedarf an ergänzenden empirischen Materialien bestand zum einen für die in der Repräsentativbefragung nicht thematisierte Wahl des Ortes für Freizeitaktivitäten. Die weiteren Fragekomplexe der qualitativen Vertiefungsinterviews betrafen in der Repräsentativerhebung nicht in der notwendigen

Detailliertheit zu behandelnde Punkte mit hoher Relevanz für die empirische Unterfütterung des Handlungsmodells und des Multi-Agenten-Systems. Dies sind insbesondere die Verkehrsmittelwahl, die Bedürfnisbefriedigungskapazität von Verkehrsmitteln und das mit der Nutzung des Hauptverkehrsmittels verbundene Anspruchsniveau. Außerdem wurden die Interviews dazu genutzt, Kilometer- und Zeitangaben für die von den Befragten in der Alltagsfreizeit zurückgelegten Wege zu erheben (s. Anhang 5.1 für den Interviewleitfaden).

Parallel zu dem Interviewleitfaden wurde ein Rekrutierungsfragebogen erstellt (s. Anhang 5.2), mit dem über ein Marktforschungsinstitut Interviewpartner aus Kassel und Umgebung nach bestimmten Kriterien (u. a. Soziodemografika, Freizeitaktivitäten, Hauptverkehrsmittel in der Freizeit) gewonnen wurden. Die im Durchschnitt etwa einstündigen Interviews wurden aufgezeichnet und anschließend transkribiert. Die Transkriptionen wurden sodann inhaltsanalytisch ausgewertet.

2 Auswertung der qualitativen Vertiefungsinterviews

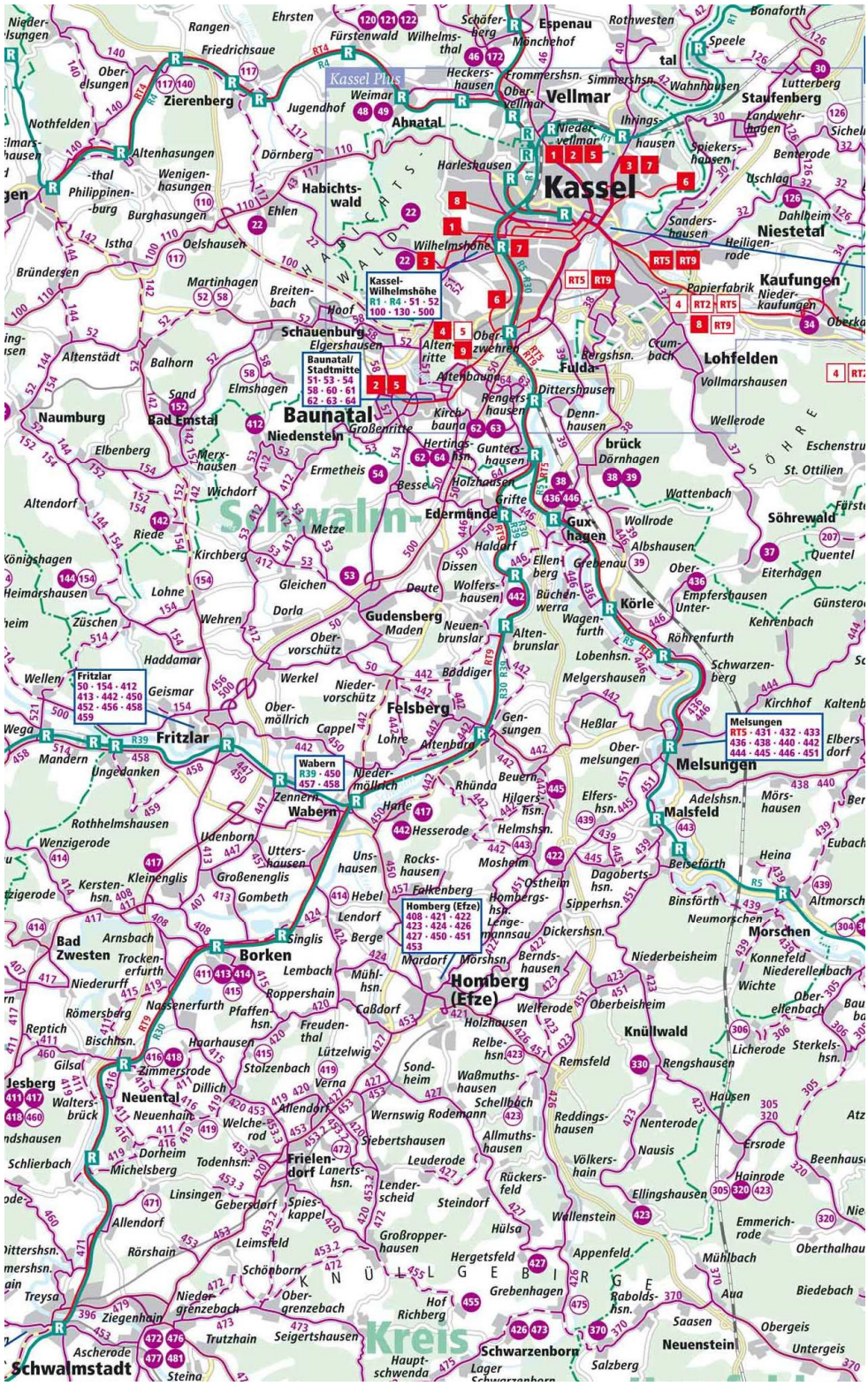
2.1 Das Untersuchungssample

Das Untersuchungssample besteht aus 16 Frauen und 13 Männern aus dem Befragungsgebiet der Repräsentativbefragung (vgl. Abbildung 1), wobei Einwohner der Stadt Kassel (12) im Vergleich zu Teilnehmern aus dem Speckgürtel (9) und der ländlichen Region Fritzlar, Homberg (Effze), Schwalmstadt (8) im Sample stärker vertreten sind.

Kassel und Umgebung erwiesen sich als geeignete Wahl, weil mit Kassel-Stadt, dem an die Stadt angrenzenden „Speckgürtel" und einem ländlichen Korridor südlich von Kassel (Fritzlar, Homberg [Effze], Schwalmstadt) hinreichend kontrastierende Räume in einem regional begrenzten Gebiet vorhanden sind, weil die örtlichen ÖPNV-Anbieter (Kasseler Verkehrsgesellschaft [KVG], Nordhessischer Verkehrsverbund [NVV]) sich sehr kooperationswillig zeigten und weil mit der Universität Kassel ein Projektpartner direkt vor Ort angesiedelt ist.

Die drei Raumtypen – Stadt, stadtnahes Umland, ländliche Region – wurden deshalb gewählt, weil davon auszugehen war, dass die Freizeitmobilitätsmuster je unterschiedlich strukturiert sind, u. a. aufgrund der heterogenen Ausstattung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Abbildung 1 Die Untersuchungsregion (Kassel-Stadt und –Speckgürtel; Fritzlar, Homberg [Effze], Schwalmstadt)



Quelle: http://www.nvv.de/uploads/media/NVV_Nahverkehrskarte_2008.jpg

Hinsichtlich der soziodemografischen Eigenschaften des Untersuchungssamples sind folgende Merkmale hervorzuheben:

- Alter: die stärksten Altersgruppen sind die 31- bis 50-jährigen (11) und die 51- bis 70-jährigen (9), jüngere und ältere Altergruppen sind deutlich schwächer vertreten.

- Bildungsabschluss: hier sind Befragte mit einem Hochschulabschluss (10) am stärksten vertreten, die Abschlüsse Hauptschule, Weiterführende Schule und Abitur sind etwa gleich stark ausgeprägt, Schüler konnten nicht rekrutiert werden.

- Berufstätigkeit: gut die Hälfte der Befragten ist voll- oder teilberufstätig (15), zur Gruppe der Rentner zählen 8 Personen, die anderen Gruppen sind entweder nicht vertreten (Hausfrauen) oder stark unterrepräsentiert (Studenten, nicht berufstätig/arbeitslos).

- Kinder im Haushalt: 8 Befragte haben Kinder über oder unter 15 Jahren im Haushalt, bei 21 ist dies nicht der Fall.

- Einkommensverhältnisse: das verfügbare monatliche Haushaltsnettoeinkommen beträgt überwiegend weniger als 3.000 Euro (23), bei 6 Befragten übersteigt es 3.000 Euro.

- Im Sample sind 18 Personen mit eigenem Auto und 7 Personen haben Zugang zu einem Auto (via Partner bzw. Eltern). Eine Person hat keinen Führerschein, weil sie für den Erwerb noch zu jung ist. 13 Personen verfügen über eine Zeitkarte der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) oder des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV). Von diesen 13 haben 4 Personen sowohl eine Zeitkarte (z.B. Jobticket) als auch ein eigenes Auto. 23 Personen besitzen ein Fahrrad.

Wie verhält sich die soziodemografische Struktur der Befragten zu den Merkmalen der Grundgesamtheit in den drei Untersuchungsräumen? Da ein Repräsentativitätstest angesichts der geringen Fallzahl von n=29 nicht möglich ist, soll zumindest der Frage nachgegangen werden, inwieweit Ähnlichkeiten zwischen Interview-Sample und Grundgesamtheit bestehen (zu den Daten zur Grundgesamtheit vgl. Konrad/Scholl [2009]):

- Raumbezogene Bevölkerungsanteile: Die jeweiligen Fallzahlen – Kassel 12, Speckgürtel 9, Land 8 – entsprechen grosso modo den jeweiligen Be-

völkerungsanteilen in den drei Räumen, da Kassel deutlich mehr Einwohner hat als der Speckgürtel und dieser wiederum mehr als die ausgewählte ländliche Region.

- Geschlecht: Die Grundgesamtheit besteht zu 48 % aus Männern und zu 52 % aus Frauen, das Interview-Sample weicht davon mit 45 % Männern und 55 % Frauen nur leicht ab.

- Alter:[1] Die in Kassel lebenden Personen gehören zu 81 % der Alterskategorie der 27- bis über 65-jährigen an, hierzu korrespondiert das Interview-Sample schwach, das zu 69 % aus 31- bis 70-jährigen besteht.

- Haushalte ohne Kinder: Dieser Haushaltstyp steht für 81,2 % aller Haushalte in Kassel, im Interview-Sample ist er mit 72 % vertreten, so dass von einer gewissen Korrespondenz zwischen beiden Populationen ausgegangen werden kann.

- Pkw-Besitz: Im Vergleich zu Kassel, wo 42 % der über 18-jährigen einen Pkw besitzen, ist die Auto-Ausstattung im Interview-Sample, die eine Quote von 62 % erreicht, deutlich höher.

2.2 Bestandsaufnahme Freizeitaktivitäten

Die Befragten sind in ihrer Alltagsfreizeit überwiegend häufig aktiv[2] und praktizieren das gesamte Spektrum der vorgegebenen sieben Freizeitaktivitäten.[3] Nur hin und wieder werden manche Aktivitäten von einzelnen Personen nicht ausgeübt, und zwar Besuch einer Veranstaltung (von 5 Personen nicht praktiziert), Sport (5), Ausflug (4) und Spaziergang (3).

Als Einstieg in das Gespräch wurden die Probanden gebeten, am Beispiel jeweils einer häufig und einer selten ausgeübten Freizeitaktivität kurz zu beschreiben, wie diese Tätigkeiten typischerweise ausgeübt werden, also zum Beispiel wie oft,

---

[1] Zu Alter, Haushalte ohne Kinder und Pkw-Besitz liegen nur Daten zu Kassel-Stadt vor, so dass die Sample-Struktur hinsichtlich dieser Variablen nur mit dieser Teil-Grundgesamtheit verglichen werden kann.

[2] Im Zuge der Rekrutierung gaben 21 Personen an, täglich oder ein- oder mehrmals die Woche in der Alltagsfreizeit unterwegs zu sein, 8 Personen tun dies nur 1- bis 2-mal im Monat oder seltener.

3 Besuch oder Treffen mit/von Freunden, Verwandten, Bekannten; Ausgehen (z.B. Restaurant, Kneipe, Disko, Kino, Theater); Besuch einer Veranstaltung (z.B. Fußballspiel, Popkonzert); Sport (selbst aktiv), Sportverein (z.B. Fußball, Tennis, Training, Wettkampf); Tagesausflug, mehrtägiger Ausflug (bis 3 Tage); Spaziergang; Einkaufsbummel.

zu welchen Zwecken, alleine oder mit Partnern und mit welchen Verkehrmitteln. Dies diente dem Zweck, die Befragten mit dem Thema des Interviews vertraut zu machen und sie auf die nächsten Fragenblöcke nach der Orts- und Verkehrsmittelwahl in der Alltagsfreizeit implizit einzustimmen. Vor diesem Hintergrund erfolgt an dieser Stelle keine systematische Auswertung der Beschreibungen, sondern nur eine kursorische Übersicht über genannte Freizeitaktivitäten und Verkehrsmittel.

Zu den häufig ausgeübten Unternehmungen in der Alltagsfreizeit zählen insbesondere der Besuch von Freunden und Bekannten, Spazieren gehen, Sport ausüben und Ausgehen, selten werden Veranstaltungen besucht und Tages- oder mehrtägige Ausflüge unternommen. Ein Einkaufsbummel ist für je fast gleich viele Befragten eine seltene beziehungsweise häufige Aktivität. Bei den Verkehrsmitteln, die zur Durchführung dieser Aktivitäten genutzt werden, dominiert das Auto vor dem zu Fuß gehen, Fahrrad und ÖPNV werden seltener herangezogen.

2.3 Ortswahl

Routine

In welchen Fällen erfolgt Ihre Ortswahl ohne größere Überlegungen?

Auf die Identifizierung von Routinen bei der Wahl des Ortes, an dem bestimmte Freizeitaktivitäten stattfinden, zielte die Frage „In welchen Fällen erfolgt Ihre Ortswahl ohne größere Überlegungen?". Die hierauf am häufigsten genannten Aktivitäten sind Spazieren gehen, Sport treiben, Einkaufsbummel unternehmen und Ausgehen, seltenere Nennungen sind Treffen mit Freunden und Verwandten und Besuch einer Veranstaltung.

Haben Sie sich an diesen Ort gewöhnt? Spielen frühere Erfahrungen für diese Ortswahl eine Rolle?

Die Antworten auf die Frage „Haben Sie sich an diesen Ort gewöhnt? Spielen frühere Erfahrungen für diese Ortswahl eine Rolle?" zeigen allgemeine und spezifische Gründe für die automatisch ablaufende Ortwahl. So lässt sich mit Blick auf die Freizeitaktivitäten Einkaufen und Spazieren gehen eine allgemeine Ortsverbundenheit feststellen, die sich durch Formulierungen wie „weil ich in Kassel geboren bin" (I4) oder „weil ich in Fuldabrück einmal gewohnt habe" (I2) ausdrückt. Spezifischere Gründe sind die Vertrautheit mit einem Ort beim Ausgehen und Einkaufen (Stammkneipe, bekannte Geschäfte), die an dem aufgesuchten

Ort anzutreffende Vielfalt des Einkaufs- und Gastronomieangebotes („Es gibt immer etwas Neues und ich bekomme dort vom Angebot her so ziemlich alles.", I10) und die Existenz formaler Bindungen (Mitgliedschaft im Sportverein).

Welche Merkmale waren für die Wahl dieses Ortes ausschlaggebend?

Die der routinemäßigen Ortswahl zugrunde liegenden entscheidungsrelevanten ortsbezogenen Merkmale lassen sich zu den vier Faktoren Entfernung, Ambiente, Geselligkeit und Kosten zusammenfassen.

- Entfernung: Entfernungsbezogene Überlegungen werden im Zusammenhang mit dem Spazieren gehen angeführt. Für alle, die hierzu Auskunft gegeben haben, ist es zentral, dass der Spaziergang entweder direkt vor der Tür oder in unmittelbarer Nähe zur Wohnung beginnen kann, eine längere Anfahrt wird übereinstimmend als „zuviel Aufwand" (I1) angesehen.

- Ambiente: Die Umgebung wird für das Spazieren gehen und bei Sportaktivitäten als zentrales Merkmal genannt. In ersterem Fall wird auf die schöne, abwechslungsreiche Landschaft hingewiesen, die zum Beispiel so vielfältig sei, „dass ich da noch lange nicht alles gesehen habe" (I3), hinsichtlich des Sports werden die räumlichen Gegebenheiten der genutzten Einrichtung (Duschen, Bistro) hervorgehoben.

- Geselligkeit: Die Möglichkeit, am Ort der ausgeübten Aktivität Freunde und Bekannte zu treffen, wird im Kontext von Spazieren gehen und Sport treiben erwähnt. So wird ein bestimmtes Sportstudio genutzt, „weil alle meine Freundinnen da sind" (I26), und der Spaziergang findet dort statt, „wo was los ist, denn ich gehe nicht spazieren, um allein zu sein, sondern damit ich gucken kann oder damit ich jemanden zufällig treffen kann." (I15).

- Kosten: Hier steht der Umstand im Vordergrund, dass die gewählte gastronomische beziehungsweise sportliche Einrichtung als preiswert und damit als zu den eigenen ökonomischen Möglichkeiten passend empfunden wird.

Gibt es Orte, an denen Sie derselben Aktivität nachgehen könnten und die näher an Ihrem Wohnort sind? Wenn ja, warum findet die Freizeitaktivität nicht (auch mal) an diesem Ort statt? Wenn nein, fehlen Ihnen vielleicht Informationen über Ortsalternativen?

Für die Aktivitäten Einkaufsbummel, Spazieren gehen, Sport ausüben und Ausgehen wird von den Befragten konstatiert, dass es auch andere als die üblicherweise besuchten Orte gibt, an denen die oben aufgeführten Aktivitäten praktiziert werden können. Allerdings sind diese alternativen Orte nur in zwei Fällen näher am Wohnort der Befragten. Und bis auf zwei Ausnahmen (s. u.) gilt für alle Alternativen, dass sie nicht in Anspruch genommen werden. Die hierfür genannten Gründe sind:

- andere Orte sind schwerer zu erreichen, weil der Weg dahin länger ist und/oder man auf andere Verkehrsmittel umsteigen muss (von zu Fuß auf Auto) (Spaziergang, Einkaufsbummel, Sport ausüben);
- an anderen Orten trifft man niemanden, den man kennt (Spaziergang);
- an anderen Orten sind höhere Preise zu bezahlen (Sport ausüben);
- an anderen Orten ist das Angebot eingeschränkt (z.B. ferienbedingt keine Öffnungszeiten) (Sport ausüben);
- an anderen Orten kennt man sich nicht aus, „man weiß da nie, ob man die Gegend erwischt, die man auch haben will, man weiß nicht ob es eine Ladenstrasse hat oder so." (I15) (Einkaufsbummel).

Der Besuch alternativer Orte wird sehr selten und mit Blick auf nur zwei Aktivitäten thematisiert: beim Einkaufsbummel, wenn am routinemäßig zuerst aufgesuchten Ort ein gewünschtes Produkt nicht zu bekommen ist, und beim Spaziergang, wenn aus Furcht vor schlechtem Wetter auf kürzere Strecken ausgewichen wird. Dies sind zugleich die einzigen Beispiele multipler Routinen bei der ansonsten von einfachen Routinen geprägten Ortswahl im Sample.

Eventuell fehlende Informationen zu Ortsalternativen wurden von den Befragten nicht thematisiert.

Wahlhandeln

In welchen Fällen benötigen Sie Zeit und Nachdenken für die Wahl des geeigneten Ortes?

Wahlhandeln kommt gehäuft nur bei den Ortsentscheidungen zu den Freizeitaktivitäten Ausgehen und Tages- oder mehrtägiger Ausflug zum Tragen, hinsichtlich aller anderen Tätigkeiten in der Alltagsfreizeit berichten die Probanden nur singulär von Abwägungsprozessen zwischen verschiedenen Ortsalternativen. In vielen Fällen beruht die Ortswahl nicht auf einem individuellen Entscheidungsvorgang, sondern wird zusammen mit Freunden oder Familienmitgliedern getroffen, so dass die eigenen Vorlieben mit denen der anderen Beteiligten abgestimmt werden müssen: „Da sind vier oder fünf Kneipen, und wenn die Kollegen sagen, die oder die Kneipe gefällt ihnen nicht, dann gehen wir da eben nicht hin." (I15).

Nach welchen Gesichtspunkten treffen Sie zwischen den verschiedenen Orten eine Wahl?

Bei der Wahl einer Kneipe oder Gaststätte ist die dort herrschende Atmosphäre das zentrale Entscheidungskriterium. In diesem Zusammenhang werden Merkmale wie Stil, Gemütlichkeit, Lärmpegel oder Verhalten der Bedienung genannt. In einem Fall wird die Frage der Lautstärke von der Art der Begleitpersonen abhängig gemacht: „Wenn ich mit Arbeitskollegen, die man den ganzen Tag sieht, in eine Kneipe gehe, sind die Unterhaltungsthemen begrenzt auf die Dauer, und wenn da laute Musik oder Livemusik gespielt wird, kann man mal für 10, 20 Minuten seine Ruhe haben. Wenn man aber mit Leuten weggeht, die man selten sieht, dann geht man halt nicht in die vollen, lauten Kneipen, weil man gemütlich viel erzählen will." (I15). Ein weiteres wichtiges Auswahlkriterium ist die Art des Publikums, das zum Beispiel „vom Alter her passen muss" (I4) oder bei dem es sich „einfach um die besseren Leute" (I1) handelt. Schließlich ist die Verkehrsmittelanbindung wichtig, das heißt im Falle der Anreise mit dem Auto wird auf Parkmöglichkeiten geachtet, im Falle der Nutzung des ÖPNV wird die Nähe zu einer Haltestelle in die Entscheidungsfindung integriert.

Bei der Wahl eines Kinos wird auf eine hochwertige technische Ausstattung (z.B. große Leinwand, Dolby Surround) geachtet, wenn es sich um einen Film handelt, bei dem dieses Equipment eine Rolle spielt.

Die Ziele eines Tages- oder mehrtägigen Ausflugs werden nach Kostengesichtspunkten, der voraussichtlichen Verkehrssituation (Staugefahr) und – im Falle einer Fahrradtour – von gesicherten Übernachtungsmöglichkeiten abhängig gemacht.

2.4 Verkehrsmittelwahl

Einfache Routine

Unter welchen Umständen steht die Nutzung eines ganz bestimmten Verkehrsmittels von vorneherein fest?

Wie schon die vorhergehenden Befragungen, die im Rahmen des DYNAMIKON-Projekts durchgeführt worden sind (Konrad/Scholl 2009), gezeigt haben, ist die Verkehrsmittelwahl in der Alltagsfreizeit in den meisten Fällen eine Routineentscheidung. Dies belegen ein weiteres Mal die Daten aus den qualitativen Interviews.

So zeigen die Antworten auf die Frage, unter welchen Umständen die Nutzung eines ganz bestimmten Verkehrsmittels von vorne herein feststeht, dass es viele unterschiedliche Gründe und Bedingungen für automatisiertes Verhalten bei der Verkehrsmittelwahl gibt. Einfache, d.h. auf eine einzige Verkehrsmitteloption hinauslaufende Routinen werden z.B. von folgenden Faktoren ausgelöst:

- Bestimmte *Freizeitaktivitäten* sind bei einigen der Befragten mit bestimmten Verkehrsmitteln verbunden. Das gilt beispielsweise für das Spazierengehen, zu dem i.d.R. keine An- und Abreise erfolgt, sondern das direkt zu Fuß praktiziert wird, oder für den Ausflug (Auto) oder für den Sport (mit dem Fahrrad, um sich aufzuwärmen). Ein Statement wie „Es ist bei allen Aktivitäten vorprogrammiert" (I16) steht für solche einfache Routinen.

- In ähnlicher Weise führt eine feststehende *Kombination von Freizeitaktivität und Ort* i.d.R. dazu, dass der Handlungsmodus der einfachen Routine bei der Verkehrsmittelwahl aktiviert wird. Darunter fällt beispielsweise der Besuch von Freunden, die weiter entfernt wohnen, die Ausübung eines Hobbys wie Tauchen (an einem entfernt gelegenen See) oder der Besuch des Sportvereins, der nach eigener Aussage nur mit dem Auto erreichbar ist.

- Darüber hinaus scheint es auch so etwas wie einen unmittelbar *an das Verkehrsmittel selbst gebundenen Automatismus* zu geben. So berichten

zwei Befragte, dass sie immer öffentliche Verkehrsmittel nutzen, sofern diese für den zurückzulegenden Weg verfügbar sind (z.B. I6: „Wenn ich die Möglichkeit hab' ÖPNV zu nutzen, dann nutze ich es auch.", ähnlich auch I14). Ist dies nicht der Fall, erfolgt ein automatischer Umstieg auf andere Verkehrsträger.

- Auch spielen *äußere Faktoren* für das Auslösen einer einfachen Routine eine große Rolle, vornehmlich das Wetter, das für einige der Befragten unter bestimmten Bedingungen (kein Regen) zwangsläufig zur Wahl des Fahrrades führt (z.B. I11). Des Weiteren auch die Reisedistanz, die beispielweise ab einer gewissen Entfernung, z.B. Kassel – München, zum einem automatischen Wechsel vom Auto zur Bahn führt – vorausgesetzt dadurch entstehen keine wirtschaftlichen Nachteile.[4]

- Neben äußeren sind auch *innere Faktoren*, insbesondere die Wichtigkeit bestimmter Bedürfnisse, eine Einflussgröße. Dies kann etwa das Bedürfnis nach Bequemlichkeit sein (z.B. I1, Einkaufsbummel: „nehme ich immer ÖPNV. Da bin ich nicht gehetzt, spare Sprit. Auch mit den Parkplatzmöglichkeiten ist ja auch so eine Sache. Da müsste ich ja Parkplatz suchen.").

Die verschiedenen Einflussfaktoren, die zu einfachen Routinen führen, sind in der Entscheidungspraxis kaum von einander zu trennen. Es können mehrere zur gleichen Zeit für das Auslösen dieses Handlungsmodus verantwortlich sein.

Wie ist es dazu gekommen, dass Sie immer dieses Verkehrsmittel einsetzen? Spielen frühere Erfahrungen für diese Verkehrmittelwahl eine Rolle? Haben Sie sich an dieses Verkehrsmittel gewöhnt? Wenn ja, was bedeutet diese Gewöhnung für Sie?

Während die Beschreibung von Situationen, in denen automatisch in der Alltagsfreizeit ein ganz bestimmtes Verkehrsmittel gewählt wird, den Befragten noch vergleichsweise leicht fällt, ist die Frage nach der Entstehung dieses Handlungsmusters offenbar schwerer zu beantworten. Dennoch werden auch hier unterschiedliche Entstehungsursachen und -verläufe zumindest in Ansätzen sichtbar:

---

[4] Tageausflug: „Das einzige, wenn ich bis München fahre. Das fahren wir nicht mehr mit dem Auto. Die längeren Strecken -, Frankfurt auch nicht, weil das von der Bahn günstig angeboten wird für Gruppen oder auch für zwei Personen. Da fahren wir in der Regel nicht mehr mit dem Auto" (I10).

- *Biografische Veränderungen* können dazu führen, dass (veränderte) Routinen entstehen. So war beispielsweise für eine ehemalige Auto- und heutige ÖPNV-Nutzerin nach dem Tod des Ehemannes der eigene Wagen nicht mehr finanzierbar und der Umstieg dadurch unumgänglich (I6). In einem anderen Fall hat eine Person „beim Umzug nach Kassel darauf geachtet, dass alles vor Ort ist" (I22), so dass öffentliche Verkehrsmittel gut und einfach genutzt werden können.[5]

- Oftmals sind es auch *ökonomische Erwägungen*, die zu einfachen Handlungsroutinen führen. So geben einige der Befragten an, dass sie sich ein eigenes Auto nicht leisten können und daher auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind (z.B. I6, I19). Auch werden in diesem Zusammenhang die Fixkosten des Pkws („Solang ich Steuern zahle für mein Auto muss ich das dann auch nutzen." I23), aber auch die fixen Kosten bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erwähnt („Das ist halt eine Kostenfrage, wenn man schon die Fahrkarten hat, dann fährt man auch." I13), die ebenfalls eine ‚Nutzungspflicht' befördern können. Einen Mix aus biografischen und ökonomischen Einflussfaktoren beschreibt der Fall, in dem eine Person nach einem irreparablen Schaden am eigenen Wagen keinen neuen anschaffen konnte und sich daher gezwungen sah auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen (I16).

- Daneben sind abermals die *individuellen Bedürfnisse*, vor allem das Bedürfnis nach Bequemlichkeit, eine wichtige Einflussgröße für die Entstehung von Verkehrsmittelroutinen. Sei es für das Auto („Ich bin ungestört im Auto. [...] D.h. ich kann Musik hören, die ich möchte. Ich kann mein Zigarettchen rauchen. Ich kann mich entspannen. Ich kann die Klimaanlage anstellen, wenn es mir zu warm im Auto wird. [...] Ich kann auch […] mal die Bluse aufknöpfen.", I20) oder für den ÖPNV („[...] ich fühle mich wohl. Ich kann mich entspannen. Ich muss nicht denken, jetzt kommt eine Ampel, ich muss warten, und ich muss Parkplatz suchen." I29) – das ungestört Sein Wollen und der Wunsch nach Bequemlichkeit

[5] An dieser Stelle wird deutlich, dass für die Alltagsfreizeit relevante Mobilitätsentscheidungen nicht immer mit unmittelbarem Bezug auf diesen Lebensbereich getroffen werden, sondern im Zusammenhang mit übergreifenden Veränderungen und Orientierungen stehen können, die ebenso die Alltags- und Berufsmobilität beeinflussen. Diese lebensweltliche Kohärenz von Berufs-, Alltags- und Alltagsfreizeitmobilität hatte in den Interviews zur Folge, dass die Probanden nicht immer zwischen ihrer Mobilität in der Alltagsfreizeit und anderen Mobilitätsbereichen differenzierten. Aussagen, die offensichtlich nicht der Alltagsfreizeit zuzuordnen waren, wurden im vorliegenden Bericht nicht verwendet, es ist allerdings wahrscheinlich, dass nicht alle Unschärfen erkannt worden sind.

sowie die Erfüllung dieser Bedürfnisse durch das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel können entsprechende Automatismen erzeugen.

- Die Gewöhnung an ein bestimmtes Verkehrsmittel scheint sich darüber hinaus auch auf einer *körperlichen Ebene* zu manifestieren. Ganz offensichtlich wird dies am Fahrrad, an dem mehrere Befragte insbesondere die physische Betätigung schätzen, etwa als Ausgleich zu einer eher passiven beruflichen Tätigkeit oder weil man es immer schon genutzt hat: „Schon von Kind an, immer mit dem Fahrrad" (I11). Eine Interviewpartnerin beschreibt dieses Phänomen aber auch im Falle der Autonutzung: „(...) ich habe mich an das Auto gewöhnt. Ich fahre mit dem Po. (...) Mit der Zeit merkt man die Geschwindigkeit durch den Körper, also durch den Po. Man merkt alles, wenn man schneller oder langsamer fährt oder auch wenn man in die Kurve wird. Das Bremsen spürt man auch." (I22).

- Schließlich scheint eine Verhaltensroutine auch durch die schlichte *Wiederholung* eines bestimmten Verhaltens entstehen zu können. Die Selbstverständlichkeit dieser Routine wird dann ab einem gewissen Zeitpunkt nicht mehr hinterfragt. Eine Personen, die vor allem das Auto für die Alltagsfreizeit nutzt, berichtet: „Man könnte auch den Zug nehmen, aber da müsste ich erstmal zum Bahnhof. (...) Die Strecke bis zum Bahnhof ist zu weit. Also fahre ich einfach mit dem Auto. Das habe ich auch schon immer so gemacht." (I25).

Multiple Routine

Es kann ja auch Umstände geben, unter denen Sie immer zwischen zwei (oder mehreren) Verkehrsmittelalternativen entscheiden. Fallen Ihnen solche Aktivitäten ein? Wie sehen dabei die Verkehrsmittel-Optionen aus? Nach welchen Gesichtspunkten entscheiden Sie sich dann letztlich für eine von denen?

In allen Fällen, in denen sich die einfache Verkehrsmittelroutine nicht realisieren lässt, etwa die Nutzung des Fahrrads oder Motorrads aufgrund schlechten Wetters, der Rückgriff auf öffentliche Verkehrsmittel wegen ungünstiger Taktung bzw. nicht vorhandener Verbindung oder die Verwendung des Pkws aufgrund eines Autoschadens, werden i.d.R. multiple Routinen ausgelöst.

Darüber hinaus gibt es aber natürlich auch Fälle, in denen in einer Entscheidungssituation grundsätzlich mehrere Verkehrsmittelalternativen zur (automati-

sierten) Auswahl stehen. So etwa, wenn ein Befragter die Wahl zwischen Auto und zu Fuß gehen, sofern dies in der bestimmten Situation vollständig substituierbare Alternativen sind, entsprechend seines Bedürfnisses nach Bewegung trifft. Oder eine Person bei geringen Entfernungen immer das Fahrrad wählt und bei längeren Wegen das Auto bzw. öffentliche Verkehrsmittel. Aber auch, wenn bestimmte Freizeitaktivitäten unternommen werden, wie die folgende Tabelle 1 zeigt.[6]

Tabelle 1 Entscheidungsgesichtspunkte bei multiplen Routinen

Aktivität	**Verkehrsmittel-Optionen**	**Entscheidungs-Gesichtspunkte**
Kino	Auto oder ÖPNV	Kompatibilität der Kinozeiten mit ÖPNV-Fahrzeiten (I2)
	Zu Fuß oder ÖPNV oder MiniCar/Taxi	Wetter, Verfügbarkeit ÖPNV, Müdigkeit (I6)
Ausgehen	Auto oder ÖPNV	Alkoholkonsum, Parkplatzverfügbarkeit, (mangelnde) Sicherheit in ÖV (I25)
	Fahrrad oder ÖPNV	Verfügbarkeit ÖPNV (I16), Zeitpunkt der Heimreise (I15)
Ausflug	Auto oder ÖPNV	Lust (I9), Preis (I12), Streckenkenntnisse (wenn bekannt dann Bahn) (I18)
Einkaufen	Auto oder Fahrrad	Wetter, Transportmenge, Reisegeschwindigkeit/ Öffnungszeiten des Geschäfts (I3)
	Zu Fuß oder Fahrrad	Lust (I4)

Dabei zeigt sich, dass zwischen den möglichen Verkehrsmittel-Optionen zum einen in Abhängigkeit von *subjektiven* Faktoren (z.B. Müdigkeit, Lust, Streckenkenntnis, Alkoholkonsum)[7] entschieden wird. Diese können sich – entsprechend der Logik des Handlungsmodells von DYNAMIKON (vgl. Konrad/Scholl 2009) – auf die Ausstattung des Individuums beziehen (z.B. Wissen) sowie auf seine in der jeweiligen Entscheidungssituation relevanten Bedürfnisse (z.B. Bewegung). Zum anderen beeinflussen *objektive* Faktoren die Verkehrsmittelwahl bei multiplen Routinen, wie etwa das Wetter, die Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln oder die Ladenöffnungszeiten. An diesen Beispielen wird deutlich, dass die verschiedenen objektiven Faktoren in unterschiedlichem Maße veränderbar sind. So kann man zwischen ‚harten' objektiven Faktoren, wie gutes oder

[6] Aufgrund des kleinen Untersuchungssamples sollte daraus nicht geschlossen werden, dass multiple Routinen bei anderen, hier nicht genannten Freizeitaktivitäten nicht ebenso vorkommen können.

[7] Der Reisezeitpunkt ist nur eingeschränkt als subjektiver Faktor zu betrachten. Insbesondere am Beispiel Kino wird deutlich, dass das Individuum hierauf kaum einen Einfluss, sondern sich nach den Spielzeiten des Films zu richten hat.

schlechtes Wetter, und ‚weicheren' objektiven Faktoren, wie beispielsweise die Geschäftszeiten, differenzieren.

Wahlhandeln

Darüber hinaus kann es Umstände oder Situationen geben, bei denen die Verkehrsmittelwahl überhaupt nicht festliegt, sondern wo Sie von Fall zu Fall entscheiden. Fallen Ihnen solche Situationen ein? Was sind die Gründe dafür, dass Sie gerade hier von Fall zu Fall entscheiden?

Wahlhandeln, bei dem das Individuum mehrere Handlungsoptionen in Betracht zieht und zwischen diesen auf Grundlage eines bewussten gedanklichen Abwägungsvorgangs entscheidet, war bei den qualitativen Interviews nur selten zu beobachten. Einige Personen verneinten die Frage, ob es Umstände oder Situationen gibt, bei denen die Verkehrsmittelwahl überhaupt nicht festliegt, sondern wo von Fall zu Fall entschieden wird, sogar ganz allgemein: Z.B. „Nein, eigentlich nicht. Es steht eigentlich immer fest, je nachdem was für ein Ziel bevorsteht." (I10) oder „Nein. In aller Regel ergibt sich das durch die Entfernung und durch die Kosten." (I5).

In vielen anderen Fällen wurden Entscheidungsprozesse beschrieben, die eher multiplen Routinen ähnelten als dem Handlungsmodus des Wahlhandelns. Dies kann damit zusammenhängen, dass bei den meisten Entscheidungen zur Verkehrsmittelwahl in der Alltagsfreizeit nur wenige Alternativen überhaupt zur Auswahl stehen. Maximal sind dies vier (zu Fuß, Fahrrad, Busse/Bahnen, Auto), von denen je nach Freizeitaktivität und Ort, an dem diese praktiziert wird, oft nur ein Teil von diesen überhaupt in Frage kommt.

Tendenziell wird aus den Interviews deutlich, dass verkehrsmittelbezogenes Wahlhandeln, wenn überhaupt, dann nur im Zusammenhang von selten ausgeübten Freizeitaktivitäten zu beobachten ist. Am Beispiel des Besuchs der Eltern beschreibt ein Befragter die verschiedenen Handlungsalternativen sehr eindrücklich:

> „Da kann ich mit dem Fahrrad fahren oder meine Eltern holen mich ab. Ich kann aber auch mit dem Zug fahren. Hier liegt es nicht fest und wird eher kurzfristig entschieden (...) Erstmals gucke ich nach dem Wetter und meinem persönlichen Befinden und frage mich, ob ich die 40km mit dem Fahrrad zurücklegen möchte. Als nächstes kläre ich ab, ob meine Eltern gegeben

falls in Kassel Erledigungen haben und ob diese mich abholen könnten. Wenn meine Eltern in Kassel sind, dann nutze ich das Angebot primär und lasse mich abholen." (I17)

Hier werden also unterschiedliche Verkehrsmittelalternativen, auch unter Bezugnahme auf Transportangebote von Dritten, in Betracht gezogen und nach unterschiedlichen Faktoren wie etwa Verfügbarkeit, eigene Bedürfnisse, äußere Bedingungen (Wetter) usw. bewertet.

Neuerungshandeln

Denken Sie an Ihre Freizeitaktivitäten im Alltag, also während der Woche oder an Wochenenden, und insbesondere an die Verkehrsmittel, die Sie in diesem Zusammenhang nutzen: gab oder gibt es da irgendwelche Neuerungen, also innovative Angebote oder ähnliches?

Ähnlich wie beim Wahlhandeln konnte auch der Modus des Neuerungshandelns in den Interviews nur selten beobachtet werden. Auf die offene Frage nach innovativen Angeboten wurden zwar insgesamt viele Neuerungen erwähnt. Von denen stehen aber nicht alle im direkten Zusammenhang zur Alltagsfreizeitmobilität, wenngleich sie auch für diesen Bereich relevant sein können: alternative Fahrzeugantriebe (I1, 26), Jobticket (I2, I3), Ausbau von Fahrradwegen (I4), Ampelschaltung für Fahrräder (I16), Mitfahrzentrale (I10), Navigationssystem fürs Auto (I11), Ticket via Handy (I15), Anrufsammeltaxi (I16, I19), Segway Personal Transporter[8] (I18, 20) und Fahrrad-Rikscha (I20).

Bei der gestützten Frage nach der Bekanntheit und Inanspruchnahme bestimmter Neuerungen im Bereich der Alltagsfreizeitmobilität ergab sich folgendes Bild (vgl. Tabelle 2).[9] Es zeigt sich, dass neue Angebote im Bereich ÖPNV, wie etwa die RegioTram, das Multi-Ticket oder die Nachtschwärmer-Busse, recht bekannt sind und teilweise auch genutzt werden. Die einmalige und zeitlich auf vier Wochen im Juli 2008 beschränkte Aktion des NVV „Mehr Sommer gibt's auf der Schiene" hat hingegen – verständlicherweise – weit weniger Personen erreicht. Dass das Seniorenticket „Nordhessenkarte 60plus" relativ unbekannt war, ist

[8] Dabei handelt es sich um ein zweirädriges selbstbalancierendes elektrisches Fahrzeug, auf dem der ‚Fahrer' steht und durch Gewichtsverlagerung Tempo und Lenkung steuert.

[9] Die teils hohen Zahlenwerte in der Rubrik „keine Angabe" sind teilweise darauf zurückzuführen, dass je nach Gesprächsverlauf bei den Interviewpartnern nicht alle gelisteten Angebote abgefragt werden konnten.

sehr wahrscheinlich auf die Alterzusammensetzung des Untersuchungssamples zurückzuführen. Vom Car Sharing hat die Mehrheit der Befragten interessanterweise schon einmal gehört. In Anspruch genommen wird dieses Angebot jedoch nicht.

Tabelle 2 Bekanntheit und Inanspruchnahme von Neuerungen im Bereich Freizeitmobilität

Neuerung	**kennen & nutzen**	**kennen & nicht nutzen**	**kennen & k. A. zur Nutzung**	**nicht kennen**	**k. A.**	***Summe***
RegioTram	12	13	0	0	4	*29*
Aktion des NVV „Mehr Sommer gibt's auf der Schiene!"	0	0	1	10	18	*29*
Multi-Ticket der KVG	9	3	2	1	14	*29*
„Nachtschwärmer"-Angebot der KVG	4	11	4	1	9	*29*
NordhessenKarte 60plus	2	2	0	0	25	*29*
AusflugsBus 202 ins Werra-Meißner-Land	0	0	2	2	25	*29*
Car Sharing	0	21	0	4	4	*29*
Sattelfest, Speichenfest	4	3	0	3	19	*29*
kostenlose Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen des NVV	0	4	0	0	25	*29*
Nordic Walking	2	6	0	0	21	*29*

Ein weiterer Blick auf die Befragungsdaten zeigt, dass die (wenigen) erwähnten Neuerungen keinen Anlass für einen Verkehrsmittelwechsel in der Alltagsfreizeit boten. Dies lag häufig daran, dass es für die jeweilige Neuerung bei dem oder der Befragten schlichtweg keinen Bedarf gab. Ganz offensichtlich ist dies bei der RegioTram, wenn die bedienten Strecken nicht den eigenen Wegen entsprechen. Es gilt aber auch für die Nachtschwärmer-Busse bei Personen, die selten oder nie spät abends unterwegs sind. Auch war Car Sharing für Personen mit eigenem Auto i.d.R. keine relevante Verkehrsmittelalternative.

Bezüglich der Informationsquellen, aus denen die Befragten von den jeweiligen Neuerungen erfuhren, ergibt sich kein besonders scharfes Bild. Tageszeitungen spielten dabei ebenso eine Rolle wie Hinweise von Freuden und Bekannten sowie klassische Werbemaßnahmen (Plakate, Flyer, Anzeigen usw.).

2.5 Zielzusammenführung

In diesem Teil der qualitativen Befragung ging es darum, die Konstrukte zu erfassen, die entsprechend dem handlungstheoretischen Modell von DYNAMIKON der Selektion des Handlungsmodus zugrunde liegen: Zum einen das Ausmaß, in dem die unterschiedlichen Verkehrsmittel die individuellen Bedürfnisse befriedigen (Zielerreichungsgrad), zum anderen die Übereinstimmung der verkehrsmittelbezogenen Bedürfnisbefriedigung mit den verkehrsmittelbezogenen Einstellungen (Einstellungskonsonanz) sowie die Übereinstimmung des eigenen Handelns mit den Vorstellungen relevanter Dritter (Konformitätsgrad).

Tabelle 3 zeigt die Antworten auf die Fragen nach der Bedürfnisbefriedigung, der Konformität sowie der Einstellung, die aus Sicht der Befragten mit dem jeweiligen Verkehrsmittel verbunden sind.[10] Im Durchschnitt erreicht dabei das Auto den höchsten Wert für die *Bedürfnisbefriedigung*, relativ dicht gefolgt vom Fahrrad und dem zu Fuß gehen. Der öffentliche Nahverkehr hingegen befriedigt in etwas geringerem Maße die individuellen Bedürfnisse.

Tabelle 3 Verkehrsmittelbezogene Bedürfnisbefriedigung, Konformität und Einstellung

	Bedürfnisbefriedigung							**Konformität**							**Einstellung**						
	In welchem Maße befriedigen die unterschiedlichen Verkehrsmittel Ihre persönlichen Bedürfnisse?							Was halten Ihre Freunde und Bekannten von den verschiedenen Verkehrsmitteln? Haben die eher eine positive oder negative Meinung?							Was halten Sie selbst von den verschiedenen Verkehrsmitteln? Ist Ihre persönliche Einstellung eher positiv oder negativ?						
	gar nicht					sehr		neg					pos		neg					pos	
	1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*∅*	*1*	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*∅*	*1*	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*∅*
Auto	0	0	2	3	10	10	**5,1**	0	0	0	4	12	9	**5,2**	0	4	4	2	9	7	**4,4**
ÖPNV	1	6	5	8	3	3	**3,6**	1	2	12	6	3	2	**3,5**	0	2	1	7	13	2	**4,5**
Fahrrad	1	0	3	3	5	10	**4,9**	0	4	6	7	3	1	**3,6**	1	0	2	4	6	8	**4,8**
Zu Fuß	0	3	2	5	11	6	**4,6**	2	3	8	7	3	3	**3,6**	1	1	3	5	7	9	**4,7**

Im Falle des Autos und des ÖPNV deckt sich diese Einschätzung mit den Antworten bezüglich der *Konformität*. Hingegen schneiden das Fahrrad und das zu Fuß

[10] Wenn ein bestimmtes Verkehrsmittel von dem oder der Befragten gar nicht verwendet wurde, wurde es bei den Fragen i.d.R. nicht berücksichtigt. Davon wurde nur dann abgewichen, wenn eine dezidierte Einschätzung trotz Nicht-Nutzung vorlag – so wie etwa bei einem Jugendlichen, der noch keinen Führerschein besaß, diesen aber anstrebte.

gehen als Verkehrsmittel für die Alltagsfreizeit aus Sicht von den jeweiligen Freunden und Bekannten schlechter ab als bei der Bedürfnisbefriedigung.

Auf *Einstellungsebene* verändert sich die Rangfolge der Verkehrsmittel. Hier werden das Fahrrad und das zu Fuß gehen am besten bewertet, das Auto am schlechtesten, wenngleich immer noch eher positiv. Ferner zeigt sich hier eine gewisse Diskrepanz zwischen der nicht sehr positiven Einstellung zum Auto und der durch dieses Verkehrsmittel erreichten hohen Bedürfnisbefriedigung. Genau anders herum stellt sich dies bei öffentlichen Verkehrsmitteln dar, während die Unterschiede beim Fahrrad und beim zu Fuß gehen gering ausfallen. In welchem Maße diese Bobachtung auf sozial erwünschtes Antwortverhalten zurückzuführen ist, kann nicht genau bestimmt werden.

Zeigten sich bei den Befragten Unterschiede zwischen der Bedürfnisbefriedigung und der Konformität bzw. Einstellung, wurden sie danach gefragt, wie diese Situation empfunden wird – eher als Belastung oder als Erleichterung oder als ein Zustand, der mehr oder minder egal ist. Wie Tabelle 4 zeigt, trat dieser Fall bezüglich der Konformität (23 Fälle) weit häufiger auf als bezüglich der Einstellung (5 Fälle) und bei Ersterer am häufigsten beim Fahrrad und zu Fuß gehen, seltener bei der Nutzung des ÖPNV und noch seltener bei der Pkw-Nutzung.

Tabelle 4 Verkehrsmittelbezogene(r) Konformitätsgrad und Einstellungskonsonanz

	Konformitätsgrad			**Einstellungskonsonanz**		
	Ihre Freunde denken ... *(Konformität)* über ... *(VM)*. Wie empfinden Sie eine solche Situation?*			Sie selbst denken über ... *(VM)* ... *(Einstellung)*. Wie empfinden Sie eine solche Situation?*		
	Belastung	egal	Erleichterung	Belastung	egal	Erleichterung
Auto	1	2	0	2	0	0
ÖPNV	1	4	0	0	3	0
Fahrrad	1	7	0	0	0	0
Zu Fuß	0	7	0	0	0	0

* Diese Fragen wurden nur bei großen Unterschieden zwischen den jeweiligen Angaben gestellt.

Dies legt zum einen den Schluss nahe, dass Autonutzung tendenziell seltener der individuell wahrgenommenen Norm widerspricht als beispielsweise die Nutzung des Fahrrads. Wobei diese Aussage insofern zu relativieren ist, als vorliegende Dis-Konformitäten in den meisten Fällen (20 von 23) als nicht bedeutsam empfunden werden.

Zum anderen lässt die geringe Fallzahl bei der Einstellungskonsonanz vermuten, dass die Nutzung von und Bedürfnisbefriedigung durch bestimmte(n) Verkehrsmittel(n) üblicherweise den eigenen Einstellungen in hohem Maße entspricht. Dies umso mehr, als in den beobachteten Fällen der Diskrepanz zwischen Bedürfnisbefriedigung und Einstellung mehrheitlich (3 von 5) keine große Bedeutung beigemessen wird.

Konformität

Zur vertiefenden Behandlung der Konstrukte Konformität und verkehrsmittelbezogene Umwelteinstellungen wurden die Interviewpartner anschließend zum einen danach gefragt, ob es in der Vergangenheit eine Situation gegeben hat, in der die eigene Verkehrsmittelwahl von den Freunden oder Bekannten kritisiert und wenn ja, wie damit umgegangen worden ist.[11]

Die Mehrheit der Personen, die auf diese Frage eine Antwort gaben (15), berichtet, dass es solche Fälle bislang nicht gegeben hat. Die Verkehrsmittelwahl wird von Freunden nicht weiter kommentiert, zu Kontroversen darüber kommt es i.d.R. nicht. In fünf Fällen werden Erlebnisse von kritischen Kommentierung und/oder Diskussionen erwähnt:

- Eine Person wurde aufgrund ihres Pkw-Besitzes kritisiert, weil aus Sicht des Freundes ein Auto nicht nötig und zu teuer sei. Die Reaktion darauf fiel eher lakonisch aus („Schön dass er das sagt. Aber wenn ich doch ein Auto habe, warum soll ich das weggeben. So bin ich flexibler." I4) und führte zu keiner Änderung bei der Verkehrsmittelwahl.

- Eine Befragte wurde von ihrem Mann darauf hingewiesen, dass ihr derzeitiges Auto zu klein und daher zu unsicher sei (I10). Jedoch blieb diese Äußerung ohne Konsequenzen („Da noch nie etwas passiert ist, sehe ich das etwas anders.").

- In einem anderen Fall waren Freunde darüber „traurig" (I14), dass die befragte Person ihr Auto abgeschafft hat und sie keine Mitfahrgelegenheit mehr hatten. Kontrovers war dieser Punkt allerdings nicht.

[11] Diese Frage wurde nur dann gestellt, wenn die Interviewsituation dafür geeignet schien. In 9 von 29 Fällen war dies nicht gegeben.

- Eine Person berichtet, dass sie von anderen aufgrund der Tatsache „gehänselt" worden sei, dass sie zu einer bestimmten Veranstaltung mit dem Fahrrad gefahren ist (I11). Als belastend wurde das jedoch nicht empfunden.

- Von einer ähnlichen Erfahrung berichtet eine Person, die, als sie seinerzeit in Frankfurt noch regelmäßig das Fahrrad nutzte, sich mit einem Kommentar wie „das ist ein Bekloppter, der fährt mit dem Rad" konfrontiert sah (I21). Konsequenzen hatte das jedoch nicht, denn, so der Befragte: „Ich habe ein dickes Fell".

Daraus ergibt sich insgesamt, dass die Wahl der Verkehrsmittel (in der Alltagsfreizeit) im Verhältnis zur jeweiligen ‚Peer group' offenbar kein besonders kontroverses Thema ist und daher auch keine Handlungsrelevanz entfaltet.

Umwelteinstellung und Verkehrsmittelwahl

Zum anderen wurden die Probanden nach ihren verkehrsmittelbezogenen Umwelteinstellungen befragt und danach, ob diese einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben.[12]

Alles in allem ergibt sich vor dem Hintergrund der geäußerten Umwelteinstellungen eine klare Rangfolge: Das Auto wird als das am meisten die Umwelt belastende Verkehrsmittel betrachtet, gefolgt von den öffentlichen Verkehrsmitteln und – mit einigem Abstand – dem Fahrrad und zu Fuß gehen. Nur sehr vereinzelt werden die ökologischen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs geleugnet („Die Umwelt, Ozon und der ganze Scheiß ist nur eine Angstmacherei, um Lobby zu kriegen und Kohle zu bekommen." (I19). Andere Äußerungen machen demgegenüber eine sehr differenzierte Wahrnehmung der verschiedenen Umwelteffekte deutlich, die beispielweise den Ressourcenverzehr bei der Herstellung der Verkehrsmittel und mögliche Umweltauswirkungen auch der nichtmotorisierten Verkehrsmittel berücksichtigt („Beim Fahrrad und zu Fuß gehen stellt sich nur die Frage, ob das Anlegen von Radwege Netzen auch mit dem Aufbrauchen von Ressourcen verbunden ist." I5).

Auf die Frage, ob die umweltbezogenen Einstellungen Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl haben, ergibt sich ein zweigeteiltes Bild:

---

[12] Auch für diese Frage liegen für 12 von 29 Fällen keine Angaben vor.

- Einerseits Personen (8 Fälle), die (versuchen) sich bei der Wahl des Verkehrsmittels relativ konsequent für umweltfreundliche Optionen zu entscheiden oder die bei der Entscheidung bezüglich des Erwerbs bzw. der Abschaffung eines Pkws ökologische Aspekte als Kriterium erwähnen. Beispielhaft stehen dafür folgende Äußerungen: „Ich versuche möglichst das zu wählen was verträglicher ist." (I5), „Ich versuche immer das Auto vollzubekommen oder steige auf ÖPNV um. Ich finde das sehr wichtig." (I2) oder „Ja, wenn ich drauf angewiesen wäre ein Auto zu kaufen, dann würde ich schauen, dass es schadstoffarm wäre. Ich würde Fahrgemeinschaften gründen und so wenig wie möglich damit fahren." (I14).

- Andererseits Personen, bei denen Umweltaspekte für die Verkehrsmittelwahl keine (besondere) Rolle spielen (7 Fälle). Hierunter fallen vor allem solche, die eine geringe verkehrsmittelbezogene Umweltorientierung aufweisen. Aber auch Personen, die zumindest eine gewisse Umweltorientierung äußern, sich dann im konkreten Falle aber doch für die weniger umweltverträgliche Alternative entscheiden. Dies kann aus pragmatischen Erwägungen erfolgen („Wenn ich mich da fixiert habe aus irgendwelchen Gründen -, ich möchte etwas transportieren, was auch mit ein bisschen Aufwand in Bus oder Bahn zu transportieren wäre, dann würde ich doch dazu neigen, das Auto vorzuziehen." I3) und von moralischen Bedenken nicht verhindert werden („Ja. Man hat immer so ein bisschen ein schlechtes Gewissen, aber nicht wirklich. Also wenn ich mich für das Auto entschieden habe, dann sind die ökologischen Aspekte sicherlich im Hintergrund." I3).

Neugier

Des Weiteren wurden in diesem Teil des Interviews die Probanden danach gefragt, ob sie manchmal ein Gefühl der Langeweile bei der Verkehrsmittelnutzung in der Alltagsfreizeit verspüren. Ziel war es herauszufinden, ob es – Bezug nehmend auf den handlungstheoretischen Rahmen von DYNAMIKON – so etwas wie Neugier als Treiber für individuelles Veränderungsverhalten gibt und wenn ja, in welcher Weise sich diese äußert.

Die Interviews machen alles in allem deutlich, dass das Phänomen der Neugier in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl in der Alltagsfreizeit keine große Rolle spielt. Viele Befragte äußern eine (sehr) hohe Zufriedenheit mit dem von ihnen in An-

spruch genommenen Verkehrsmittel-Mix, so dass es keine Veranlassung für Verhaltensänderungen gibt.[13] Folgende Äußerungen belegen dies: „Nein, ich habe eine gesunde Mischung aus allem erreicht." (I2), „Ich fahre gerne mit dem Auto." (I22), „Autofahren macht mir Spaß. Ich fahre gerne Auto." (I27), „Nein, ich fahre gern Auto. Damit verbinde ich Freiheitsgefühl." (I23), „Das [Auto] ist immer schön. Es ist Freiheit und Abenteuer. Man kann eigene Musik auflegen und auch das Radio anmachen. Dann das offene Fenster runter kurbeln. Letztes Jahr hatte ich ein Cabrio und das war ganz schön." (I25).

Mangelnde Neugier kann darüber hinaus auch darauf zurückzuführen sein, dass keine attraktiven Verhaltensalternativen bestehen – zumindest aus Sicht des Individuums: „Motorrad traue ich mich nicht. Moped auch nicht. Da habe ich Angst. Im Auto bin ich geschützter. Wenn es etwas alternativ gäbe, was man sich leisten kann, was umweltfreundlich ist, ja, dann würde ich umsteigen. Aber was gibt es als Alternative?" (I4).

Schließlich liegt mit Blick auf die Verkehrsmittelnutzung der spezielle Fall vor, dass die Nutzung des Verkehrsträgers als solche Möglichkeiten bieten kann Langeweile zu vermeiden. Dies zeigen folgende Zitate: „Langeweile an sich habe ich nicht, ich nutze die Zeit im Bus und in der Bahn zum Stressabbau." (I13), „Man kann ja lesen oder Kreuzworträtsel machen in der Bahn." (I6), „Bei längeren Fahrten nehme ich ein Buch oder Musik mit." (I8), „Es gibt immer was Neues. Es ist so interessant mit Bus und Bahn zu fahren. Es sind auch immer verschiedene Leute drin. Rad fahren ist immer interessant (…) und beim zu Fuß gehen kann man das Klima/Wetter wahrnehmen." (I14), „Nein, beim Fahrradfahren wird mir nicht langweilig. Es ist immer wieder eine körperliche Belastung." (I17).

Die Fälle, bei denen in den Interviews so etwas wie Neugier oder der Wunsch danach etwas Neues ausprobieren zu wollen zum Ausdruck kam, lassen sich in folgender Weise differenzieren:

- Mehrfach äußerte sich Neugier in einem *Interesse an technischen Neuerungen*: „Genauso würde ich auch gerne mal mit einer Schwebebahn fahren. Auch wenn die nur im Kreis fährt. Einfach um das Erlebnis mal zu fahren. Das ist mehr so ein bisschen die Technikverliebtheit." (I3), „Ja, ich habe mal so ein Spezialfahrrad gemietet, so ein Liegefahrrad. Da wa-

[13] Dies deckt sich auch mit den Befunden aus der repräsentative Telefonbefragung (vgl. Konrad/Scholl 2009).

ren auch hinten solche Sonnenkollektoren, Wenn man nicht mehr konnte, konnte man das umlegen und durch die Lichtenergie konnte man sich dann fahren lassen. (…) Es stand in einem Artikel in der Zeitung. (…) Es war eine gute Erfahrung und das mache ich bald wieder." (I7). Und am Beispiel des Segway Personal Transporters: „Ja, die Polizisten in Kassel haben doch diese Dinge mit zwei Rädern, wo man so draufsteht, und starten und lenken kann. So was würde ich gerne versuchen." (I15).

- Auch kann die (einfache) Möglichkeit etwas Neues auszuprobieren dazu führen, dass Verhaltensänderungen erwogen werden bzw. zustande kommen. Allerdings liegen für dieses *Gelegenheits-Phänomen* nur wenige Befunde vor: „Habe einen Roller von meiner Schwester ausprobiert. Schon ganz lustig, wie Fahrrad aber anders. Ich will mir vielleicht nächstes Jahr so einen Motorroller zulegen." (I18) und „Also das Einrad, darauf bin ich gekommen durch einen Freund in Frankfurt, und da habe ich auch eins geschenkt bekommen." (I26).

- In ähnlicher Weise können *positive Erfahrungen mit Verkehrsmittelalternativen in ungewohnten Situationen* Neugier und ggf. Verhaltensänderungen befördern: „Ich war jetzt mit einer Klasse auf Klassenfahrt. Da haben wir den ÖPNV ja nur genutzt. Da finde ich das schon toll. Das ist dann Großstadt. Dass man bis in die Nacht hinein die Verkehrsmittel in relativ kurzer Zeit immer wieder nutzen kann. Und nicht irgendwo eine halbe Stunde stehen muss, damit man wohin kommt. Da fand ich das schon ganz positiv." (I10).

- Schließlich kann eine gewisse Form der *‚Übernutzung'* eines bestimmten Verkehrsmittels dazu führen, dass eine Art von Neugier aufkommt. Dies belegt folgende Beschreibung am Beispiel der Pkw-Nutzung: „Ich bin früher sehr viel gefahren. Das schon in meinen sehr jungen Jahren. (…) Auf Dauer wurde es aber langweilig. Ich habe mich dann auch im Internet eingetragen und bot Mitfahrgelegenheiten an." (I16).

2.6 Anspruchsniveau

Um Umbrüche, aber auch um Systemträgheiten gegenüber Veränderungen darstellen zu können, ist die Möglichkeit von Rückkopplungsprozessen in das DYNAMIKON-Handlungsmodell integriert worden. Darunter werden Vorgänge verstanden, bei denen die Wahrnehmung der Handlungsergebnisse durch die Akteure Variablen beeinflusst, die für die Selektion von Handlungsmodi und Handlungen

verantwortlich sind. Allgemein lässt sich das so ausdrücken, dass die Wirkung (Handlungsergebnis) die Ursachen für diese Wirkung (die Faktoren, die zur Auswahl eines Handlungsmodus und einer Handlung führen) beeinflussen kann.

Im Modell gilt dieser Zusammenhang für die Bedürfnisse, subjektiven Normen und Einstellungen eines Akteurs und die auf der Grundlage der Ausprägung dieser Faktoren durchgeführten Handlungen. Dabei gilt: fallen die Handlungsergebnisse so aus, dass ein bestimmtes Niveau der Bedürfnisbefriedigung (Zielerreichungsgrad), der Übereinstimmung mit dem sozialen Umfeld (Konformitätsgrad) oder der Bestätigung der persönlichen Einstellungen (Einstellungskonsonanz) unterschritten wird, werden entweder die Bedürfnisse, subjektive Normen und Einstellungen oder die Handlungen verändert. Dies lässt sich wie folgt beispielhaft verdeutlichen:

- Zielerreichungsgrad: Wird ein Akteur in gewalttätige Auseinandersetzungen in Bus oder Bahn verwickelt, könnte dadurch sein Sicherheitsbedürfnis nicht mehr erfüllt sein und ein Anreiz entstehen, dass Verkehrsmittel zu wechseln.

- Konformitätsgrad: Nutzt der gesamte Freundeskreis eines Akteurs das Auto und hat dazu eine sehr positive Einstellung, während der Akteur selbst auf den ÖPNV angewiesen ist, weil er sich ein Auto nicht leisten kann, wird es vermutlich zu Dissonanzgefühlen kommen.

- Einstellungskonsonanz: Wenn ein Akteur der Überzeugung ist, dass ein Pkw die bequemste Möglichkeit bietet von A nach B zu gelangen, könnte er durch einen infolge steigender Benzinpreise induzierten Umstieg auf den ÖPNV dazu kommen, seine Einstellungen zum Autofahren zu verändern.

Setzen Sie sich bei der Benutzung Ihres Hauptverkehrsmittels in der Freizeit bestimmte Mindestansprüche, die sie erreichen wollen?

Die Konstrukte Zielerreichungsgrad, Konformitätsgrad und Einstellungskonsonanz wurden in den qualitativen Vertiefungsinterviews mit der Frage aufgegriffen, ob hinsichtlich der verkehrsmittelbezogenen Bedürfnisbefriedigung, Übereinstimmung mit der Meinung des sozialen Umfelds und Bestätigung der persönlichen Einstellungen Mindestansprüche existieren, die aus Sicht des Individuums erfüllt sein müssen. Wurden Mindestansprüche artikuliert, wurde jeweils ergänzend nachgefragt, ob die Mindestansprüche erfüllt sind und was geschehen wür-

de, wenn dies nicht der Fall sein sollte. Der letztere Fragenteil zielte auf die Identifikation von Anpassungsmaßnahmen beim Unterschreiten von Anspruchsniveaus.[14]

Gibt es solche Mindestansprüche mit Blick auf Ihre verkehrsmittelbezogenen Bedürfnisse? Werden diese Mindestansprüche erreicht? Was geschieht, wenn Sie diese Mindestansprüche nicht erreichen können?

Sicherheit / Auto

Die am häufigsten diskutierten Mindestansprüche beziehen sich auf das Bedürfnis nach Sicherheit beim Autofahren. Sicherheit wird dabei durchweg im Sinne der Ausstattung des Pkw mit funktionstüchtigen technischen Sicherheitskomponenten verstanden: „Ich würde sicherlich beim Auto darauf achten, dass es ein modernes Auto ist mit den entsprechenden Sicherheitsausstattungen, Airbags, ESP, also Fahrsicherheit." (I3), „Das ich beruhigt in mein Auto einsteigen, den Zündschlüssel umdrehen und los fahren kann. Und weiß, wenn ein Unfall passiert, der Airbag funktioniert. Die Sicherheitsgurte sind geprüft, dass die Sicherheitsvorkehrungen da sind." (I20). Teilweise wird diese Anforderung mit der Ablehnung eines Kleinwagens verbunden: „Ich wollte keinen Twingo oder Smart. Da hat man ja gar keine Freiheit. Wenn da etwas passieren würde, dann hat man nicht so die Chancen, dass man da unverletzt raus kommt. Da denke ich, wenn das Auto ein bisschen größer ist und vier Türen hat, da fühle ich mich schon besser." (I9).

Der Mindestanspruch einer durch technische Vorrichtungen gewährleisteten Fahrsicherheit wird als erfüllt betrachtet, da alle modernen Autos damit ausgestattet seien und die Möglichkeit bestehe, bei der Pkw-Anschaffung aus einer breiten Palette von Sicherheitsmerkmalen zu wählen.

Würden diese Mindestansprüche an die Sicherheit nicht erfüllt, gibt es aus Sicht der Probanden drei Handlungsoptionen:

- Verzicht auf die Autonutzung: „Ich würde wahrscheinlich aufhören, Auto zu fahren, wenn die Sicherheit nicht gewährleistet wäre. Wenn ich jetzt das Gefühl habe, dass zum Beispiel die chinesischen Nachbaue, wo die

14 Bei den folgenden Ausführungen ist zu beachten, dass sie nahezu ausschließlich auf kleinen Fallzahlen von n=<10 beruhen. Nur bei den sicherheitsbezogenen Bedürfnissen hinsichtlich des Autos liegen die Aussagen von 10 Probanden vor.

Grenzwerte bei den Crashtests nicht eingehalten werden -, wenn es nur solche Autos gibt, dann würde ich aufhören, Auto zu fahren. Das sind Autos, egal wie günstig die sind, die werden für mich nicht in Frage kommen." (I15).

- Umstieg auf einen anderen Pkw-Typ: „Wenn mein eigenes Auto die Sicherheit nicht erfüllen würde, würde ich nach einem anderen Ausschau halten." (I27).

- Rechtliche Schritte einleiten: „Wenn ich mitkriege, der Airbag ist nicht aufgegangen oder der Gurt ist gerissen oder mir ist etwas Schlimmeres passiert, dann kann ich den Hersteller verklagen." (I20).

Sicherheit / ÖPNV

Einerseits beziehen sich die Mindestansprüche an Sicherheit beim ÖPNV wie bei der Pkw-Nutzung auf technische Sicherheitseinrichtungen. Von einzelnen Befragten wird die Ausstattung von Bussen mit Sicherheitsgurten thematisiert, ein anderes Beispiel betrifft die Erhöhung der Sitzposition in Straßenbahnen als Schutzmaßnahme gegen Zusammenstösse mit Pkw oder Lkw. Dieser Mindestanspruch wird als erreicht betrachtet, da es Busse mit Sicherheitsgurten gäbe und außerdem Unfälle im ÖPNV die Ausnahme seien: „Also da ist es ja eigentlich so, dass wenig passiert. Dass man wirklich wenig hört, dass ein Unfall passiert wäre. Kommt vor, aber ist nicht so oft. Und von daher fühle ich mich da relativ sicher." (I9). Und auch wenn dem nicht so wäre, hätte man aus Sicht der Befragten zur ÖPNV-Nutzung keine Alternative.

Mindestansprüche an Sicherheit beim ÖPNV werden andererseits im Sinne eines zuverlässigen Betriebsablaufs angesprochen: „Also bei öffentlichem Verkehr muss ich mich schon auf die Pünktlichkeit verlassen können." (I11). Der allgemeinen Einschätzung, dass diese sich verbessert habe, stehen Schilderungen schlechter Erfahrungen gegenüber: „Ich hatte schon mal die Situation, dass ich drei Stunden in der RegioTram fest saß. Da sind Leitungen runter gekommen beim Sturm." (I1), „Wir hatten so eine Situation, da haben wir einen kleinen Fahrradausflug gemacht und waren zu einer Haltestelle gefahren mit der Option, dass Fahrrad in den Bus mitzunehmen. Und dann standen wir da und der Bus war voll, weil an dem Tag alle mit dem Fahrrad gefahren sind, und der Busfahrer hat uns dann weggeschickt." (I3). Aufgrund dieser Erfahrung will sich der Befragte „beim nächsten Mal sicherlich zweimal überlegen, ob ich das überhaupt in Erwägung ziehe." (I3).

Sicherheit / Fahrrad

Im Zusammenhang mit Mindestansprüchen an die fahrradbezogene Sicherheit steht die Verkehrstüchtigkeit von Fahrrädern im Mittelpunkt, d.h. es wird verlangt, dass die Beleuchtung funktioniert, die Bremsen in Ordnung sind oder eine Klingel vorhanden ist, denn „man fühlt sich ja an sich auf dem Fahrrad ungeschützter als im Auto." (I5): „Es muss ein sicheres Fahrrad sein. Man setzt sich drauf und das ist ein sicheres Rad. Da kann ich mit fahren. Wenn ich große Strecken in der Großstadt fahre, habe ich mir angewöhnt, ein sicheres Rad zu haben. Bremsen, Lichter, Schaltung, Lenkung. Das muss einwandfrei funktionieren." (I21).

Auf die Frage, ob diese Mindestansprüche erreicht werden, wird ausgeführt, dass die Autofahrer verstärkt Rücksicht auf Fahrradfahrer nehmen würden und dass die Verkehrsinfrastruktur immer besser zu fahrradbezogenen Anforderungen passen würde.

Wenn die Mindestansprüche an die technische Verkehrstüchtigkeit und die Sicherheit im Straßenverkehr nicht erreicht werden können, wird das Fahrrad (temporär) zugunsten anderer Verkehrsmittel nicht benutzt: „Also wenn die Lampen nicht funktionieren, dann würde ich lieber mit dem Taxi fahren, ohne Licht fahre ich abends nicht." (I26), „Wenn ich mit dem Fahrrad keine Möglichkeit hätte, auf unbelebteren Straßen zu fahren, dann würde ich schon das öffentliche Verkehrsmittel nehmen." (I11).

Bewegung, Erholung, Gesundheit / ÖPNV

Mindestansprüche an die Befriedigung des Bedürfnisses nach Bewegung, Erholung, Gesundheit werden mit Blick auf den ÖPNV als Anforderungen an Bewegungsfreiheit und Bequemlichkeit in Bussen und Bahnen thematisiert: „Das müsste bequem sein." (I11), „Das soll nicht zu voll sein." (I9).

Dieser Mindestanspruch wird allerdings aus der Perspektive der Befragten oftmals nicht erreicht, vielmehr geht die Nutzung des ÖPNV mit Gefühlen der körperlichen und psychischen Bedrängnis einher: „Man fühlt sich öfters mal belästigt durch Handys, verschiedene Klingeltöne. Schulkinder sitzen auf anderen, es wird auch in der Bahn gegessen." (I6), „Die sind in der Regel ohne Klimaanlage. Die finde ich zu stickig. Die Bahn vor allem ist ganz oft überfüllt. Das ist etwas, was mich sehr, sehr aufregt. Das finde ich unmöglich, wenn die Bahn so voll gestopft ist, das ist unangenehm." (I9), „Also wenn ich von Frankfurt zurückgefahren bin,

da musste ich schon ein paar mal stehen. Also da habe ich auch schon geschimpft, man will es einfach bequem haben, dass man sitzen kann, was lesen kann, bisschen Ruhe haben." (I11).

Auf den Umstand, dass die Mindestansprüche an Bewegungsfreiheit und Bequemlichkeit nicht erreicht werden können, reagieren die Befragten mit zwei Handlungsoptionen im ÖPNV-Rahmen:

- Auf weniger stark frequentierte Uhrzeiten ausweichen: „Das mit dem Überfüllen kann man steuern in dem man früher aufsteht und zwei, drei Bahnen früher fährt." (I6), „Ich würde dann die Bahn zu den Nebenverkehrszeiten nutzen, wenn die Auslastung nicht so groß ist. Ich möchte mich nicht reindrängen und stehen." (I16).

- Eingeschränktes Platzangebot bedingt akzeptieren: „Wenn die Bahn zu voll ist, dann überlege ich mir wirklich, ob ich die Bahn nehme oder lieber auf die nächste warte. Aber wenn ich da normal stehen kann, ohne mit meinem Rucksack Leute links und rechts zu berühren, dann fahre ich schon mit." (I15).

Bewegung, Erholung, Gesundheit / Fahrrad

Die hier formulierten Ansprüche beziehen sich auf die Bequemlichkeit im Sinne eines entsprechend ausgerüsteten Fahrrades (Federung, Sitz und Sitzposition, Schaltung) und eines Streckenprofils ohne steile Anstiege sowie auf ein Mindestmaß an wöchentlicher Fahrleistung. Diese Ansprüche werden zum Beispiel wie folgt formuliert: „Das soll vernünftig gefedert sein. Wenn ich durch ein Schlagloch fahre, dass ich keinen Hexenschuss kriege." (I20), „Es darf keine steilen Berge haben. Das Fahrrad selbst sollte schon gut eingestellt sein. Es sollte auch eine Federung haben. Das was für mich wichtig war, dass der Rücken nicht belastet wird." (I4), „Ich habe mir schon das Ziel gesetzt, bis zu 30 km wöchentlich zu fahren." (I17).

Hinsichtlich der Vermeidung steiler Anstiege werden die Mindestansprüche erreicht insofern es genügend Wege mit flachem Profil gibt. Ein Befragter sieht den Anspruch auf ein bequemes Fahrrad als nicht erfüllt an, denn „ich habe ein altes Mountainbike, da merke ich nach längerer Fahrt, dass es doch unbequem ist." (I15), und das Ziel, wöchentlich 30 km mit dem Fahrrad zu fahren, wird aus Trägheit nicht eingehalten.

Je nach Mindestanspruch werden verschiedene Möglichkeiten in Betracht gezogen für den Fall, dass er nicht erreicht werden kann:

- Keine Fahrradnutzung: Ist die zurückzulegende Strecke zu bergig oder zu weit, wird das Fahrrad für diesen Weg nicht genutzt: „Dann setze ich mich überhaupt nicht drauf." (I4).

- Bei Neuanschaffung auf Bequemlichkeit achten: „Das nächste Fahrrad wird wahrscheinlich in dem Laden erstmal ausprobiert, das ich länger als 2 Stunden fahren kann, ohne das mir irgendwelche Körperteile wehtun." (I15).

- Ersatzhandlung durchführen: Wenn ich die 30 km die Woche nicht gefahren bin, nehme ich es mir dann fürs nächste Mal vor. Oder ich verlagere das dann auf das Heimtraining. Ich habe zuhause ein Fahrrad. Dann mache ich das eben zuhause und so kompensiere ich das ein bisschen." (I17).

Bewegung, Erholung, Gesundheit / zu Fuß

Der Mindestanspruch beim zu Fuß gehen hinsichtlich der Befriedigung des Bedürfnisses nach Bewegung, Erholung, Gesundheit besteht in der Erfüllung eines zeitlichen Mindestmaßes bei der Ausübung dieser Fortbewegungsart. Dieses kann sich entweder daran bemessen, dass in regelmäßigen Abständen zu Fuß gegangen wird („Ich brauche das täglich, auch als Ausgleich." [I5]) oder das beim Praktizieren dieser Tätigkeit eine bestimmte Mindestdauer eingehalten wird („Ich gehe mindestens eine Stunde spazieren. Also gezielt." [I23]). Auf die Fragen, ob diese Mindestansprüche erreicht werden und was passiert, wenn dies nicht der Fall ist, konnte in den Interviews nicht eingegangen werden.

Soziale Kontakte / Auto

Von einzelnen Befragten wurde für das Bedürfnis nach sozialen Kontakten im Kontext des Verkehrsmittels Auto der Mindestanspruch formuliert, die Möglichkeit zu haben, mehrere Personen mitzunehmen: „Dass auch jemand mitfahren kann. Deswegen würde ich mir auch keinen Zweisitzer kaufen. Trotz allem nicht. Auch wenn ich fast nur alleine fahre." (I10). Da es ein großes Angebot an Autos gibt, die mehr als zwei Personen transportieren können, wird dieser Anspruch als erfüllt betrachtet. Auf die Frage was passiert, wenn diese Mindestansprüche nicht erreicht werden, konnte in den Interviews nicht eingegangen werden.

Soziale Anerkennung / Auto

Auf Mindestsprüche an die verkehrsmittelbezogene Befriedigung des Bedürfnisses nach sozialer Anerkennung gibt es nur den Hinweis eines Probanten, das die Nutzung eines Autos „schon ein bisschen Prestige bringen muss." (I16).

Gibt es solche Mindestansprüche in Bezug auf die Übereinstimmung mit der Meinung Ihrer Freunde und Bekannte bezüglich der Verkehrsmittel? Werden diese Mindestansprüche erreicht? Was geschieht wenn Sie diese Mindestansprüche nicht erreichen können?

Diese Frage konnte nur bei wenigen Probanden gestellt werden, wobei bis auf eine Ausnahme alle diejenigen, die hierauf antworteten, entweder die Existenz solcher Mindestansprüche verneinten oder diesen Punkt für irrelevant erklärten. Nur in einem Fall wird davon berichtet, dass aufgrund der Kritik von Auto fahrenden Freunden und Bekannten an der eigenen Fahrradnutzung auf diese bei gemeinsamen Aktivitäten verzichtet wird: „Ich diskutiere schon mit meinen Freunden und Bekannten, aber ich kann auch einlenken, um Konflikte zu verhindern. Ich will ihnen ja meine Meinung auch nicht aufdrücken. Sie nennen mich dann Öko-Willi und sagen ‚Ja fahr' doch mit deinem Fahrrad, aber wir fahren mit dem Auto'. Es wird schon oft krass und ich richte mich dann nach ihnen." (I7).

Gibt es solche Mindestansprüche in Bezug auf die Bestätigung Ihrer persönlichen Einstellungen? Werden diese Mindestansprüche erreicht? Was geschieht wenn Sie diese Mindestansprüche nicht erreichen können?

Diese Frage konnte in keinem einzigen Fall gestellt werden, so dass hierzu keinerlei Aussagen vorliegen.

Zwischenfazit

In der Gesamtschau der Ergebnisse zu den Mindestansprüchen an die verkehrsmittelbezogene Bedürfnisbefriedigung, soziale Übereinstimmung und persönliche Einstellungsbestätigung zeigt sich, dass nur zu den Bedürfnissen Sicherheit sowie Bewegung, Erholung, Gesundheit umfangreicheres Material erhoben werden konnte; dabei stehen die Verkehrsmittel ÖPNV, Fahrrad und Auto im Zentrum, das zu Fuß gehen wird nur am Rande thematisiert (vgl. Tabelle 5). Das Mindestniveau an Sicherheit wird insbesondere als Vorhandensein moderner technischer Sicherheitskomponenten definiert, das an Bewegung, Erholung, Gesundheit durch Anforderungen an Bewegungsfreiheit und Bequemlichkeit.

Tabelle 5 Mindestansprüche an verkehrsmittelbezogene Bedürfnisbefriedigung, soziale Übereinstimmung und persönliche Einstellungsbestätigung

Faktor	**Anspruch**	**Pkw**	**ÖPNV**	**Fahrrad**	**Zu Fuß**
Sicherheit	Anspruch	Ausstattung mit technischen Sicherheits-komponenten	a) Ausstattung mit technischen Sicherheits-komponenten b) Zuverlässiger Betriebsablauf	Verkehrstüchtige Ausstattung	k.A.
	Erreicht?	Sicherheits-technik vorhanden	a) Sicherheits-technik vor-handen/ wenig ÖPNV-Unfälle b) Pünktlichkeit verbessert / Schlechte Erfah-rungen (z.B. mit Zug liegen ge-blieben)	Verkehrsinfra-struktur wird immer Fahrrad freundlicher Autofahrer nehmen verstärkt Rücksicht	
	Wenn nicht erreicht?	Verzicht auf Autonutzung Umstieg auf an-deren Pkw-Typ Rechtliche Schritte einleiten	Keine Alternative zu ÖPNV	(Temporäre) Nutzung Taxi und ÖPNV	
Bewegung, Erholung, Gesundheit	Anspruch	k.A.	Bewegungs-freiheit Bequemlichkeit	Bequemlichkeit bei a) Fahrrad, b) Strecke c) Mindest-nutzungszeit	Regelmäßige (Mindest-) Gehzeiten
	Erreicht?		Gefühl körperlicher und psychischer Bedrängnis	a) Flache Stre-cken vorhanden b) Altes Fahrrad ist unbequem c) Trägheit	k.A.
	Wenn nicht erreicht?		Zu anderen Uhrzeiten fahren Eingeschränktes Platzangebot bedingt akzeptieren	a) Verzicht auf Fahrradnutzung bei bergiger Strecke b) Neues Fahrrad soll bequemer ein c) Ersatz-handlung	k.A.

Tabelle 5 Mindestansprüche an verkehrsmittelbezogene Bedürfnisbefriedigung, soziale Übereinstimmung und persönliche Einstellungsbestätigung (Forts.)

Faktor	**Anspruch**	**Pkw**	**ÖPNV**	**Fahrrad**	**Zu Fuß**
Soziale Kontakte	Anspruch	Andere Personen mitnehmen können	k.A.	k.A.	k.A.
	Erreicht?	Entsprechende Autos verfügbar			
	Wenn nicht erreicht?	k.A.			
Soziale Anerkennung	Anspruch	Prestige	k.A.	k.A.	k.A.
	Erreicht?	k.A.			
	Wenn nicht erreicht?	k.A.			
Erlebnis	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Übereinstimmung Freunde und Bekannte	Anspruch	k.A.	k.A.	Wunsch nach Übereinstimmung (1 x)	k.A.
	Erreicht?			Auto fahrende Freunde kritisieren Fahrradnutzung	
	Wenn nicht erreicht?			Anpassung durch Verzicht auf Fahrradnutzung	
Bestätigung persönliche Einstellungen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

Die Mindestansprüche werden weitgehend als erreicht betrachtet – mit Ausnahme speziell der Befriedigung des Bedürfnisses nach Bewegung, Erholung, Gesundheit durch den ÖPNV, die aufgrund häufig geäußerter Gefühle körperlicher und psychischer Bedrängnis in Bussen und Bahnen als nicht erreicht einzuschätzen ist. Die (potenziellen) Reaktionen auf nicht erreichte Mindestansprüche an die verkehrsmittelbezogene Bedürfnisbefriedigung beziehen sich zumeist auf Korrekturen im Kontext des gewählten Verkehrsmittels (z.B. Umstieg auf anderen Pkw-Typ, ÖPNV zu schwächer frequentierten Uhrzeiten nutzen), seltener wird der (temporäre) Umstieg auf andere Verkehrsmittel angekündigt.

Zu den Bedürfnissen nach sozialen Kontakten und sozialer Anerkennung liegen Einzelergebnisse zum Verkehrsmittel Auto, zur Übereinstimmung mit der Meinung von Freunden und Bekannten zum Verkehrsmittel Fahrrad vor.

Zu dem Bedürfnis nach Erlebnis und der Bestätigung der persönlichen Einstellungen konnten keine Daten erhoben werden.

Über die Fragen nach den Mindestansprüchen an die Bedürfnisbefriedigung, soziale Übereinstimmung und persönliche Einstellungsbestätigung hinaus wurde in den Gesprächen ein zweiter Weg eingeschlagen, empirische Evidenzen zu den modelltheoretischen Konstrukten Zielerreichungsgrad, Konformitätsgrad und Einstellungskonsonanz zu generieren. Dabei wurde die Perspektive von einer positiven Betrachtungsweise (Mindestanspruch) zu einer Beschäftigung mit negativen Elementen (störende Faktoren, Grenze des Zumutbaren) der Verkehrsmittelnutzung gewechselt. Damit wurde der Versuch unternommen, durch eine stärker an die alltäglichen Denk- und Handlungsmuster der Akteure angelehnte Fragentechnik Bedürfnisse, Einstellungen und soziale Normen zu evozieren, die bislang eventuell noch nicht zur Sprache gekommen waren.

Stört Sie etwas bei den Verkehrsmitteln, die Sie in Ihrer Freizeit nutzen?

Wo wäre diesbezüglich ein Punkt erreicht, an dem Sie sagen, das will ich mir nicht (mehr) zumuten?

Warum ist das für Sie die Grenze des Zumutbaren? Spielen frühere Erfahrungen dabei eine Rolle? Hat das was mit den Bedürfnissen zu tun, die das/die Verkehrsmittel für Sie befriedigt(en)? Spielen vielleicht auch die Erwartungen Ihrer Freunde und Bekannten dabei eine Rolle? Hat das vielleicht auch etwas mit Ihren persönlichen Einstellungen zu tun?

Ist es schon einmal vorgekommen, dass Sie diese Grenze erreicht haben? Kommt es vielleicht öfters vor?

Ziehen Sie daraus irgendwelche Konsequenzen oder haben Sie daraus schon Konsequenzen gezogen?

Auto

Die von den Befragten (n=11) genannten störenden Faktoren beim Autofahren in der Alltagsfreizeit umfassen ökonomische, infrastrukturelle und subjektive Aspekte:

- Kosten: Von den meisten Befragten, die mit dem Autofahren störende Elemente verbinden, werden die zum Zeitpunkt der Befragung (August 2008) hohen und im raschen Steigen befindlichen Benzin- und Dieselprei-

se genannt: „Ich finde die Preisentwicklung sehr schlimm und ich frage mich, wohin das führen soll." (I22); darüber hinaus werden vereinzelt die allgemeinen Pkw-Betriebskosten und die Parkgebühren als störend wahrgenommen.

- Infrastruktur: Hier werden den Verkehrsfluss behindernde Baustellen und Staus genannt.

- Subjektive Faktoren: Andere Verkehrsteilnehmer (Pkw, Lkw, Fahrrad) und deren Fahr- und Verhaltensweisen sind für einige Befragte eine Quelle des Ärgers: „Ich mag Autofahrer nicht, die kein Auto fahren können." (I5), „Ich hasse diese Fahrradfahrer, die an der Kreuzung einfach quer durchfahren, ohne irgendwelche Anzeichen zu geben oder Lichtzeichen zu berücksichtigen. Das ärgert mich und das würde ich auch niemals machen." (I11).

Zumutbarkeitsgrenzen werden ausschließlich mit Blick auf den Benzinpreis diskutiert, der für eine Person maximal auf 1,60 Euro/Liter und für eine andere Person auf maximal 2,50 Euro/Liter steigen dürfe. Einige Interviewte berichten davon, dass sie aufgrund der Benzinpreisentwicklung das Autofahren eingeschränkt haben, und zwar indem sie auf Fahrten verzichten, Wege miteinander verknüpfen und öfter das Fahrrad und den ÖPNV benutzen. Zudem werden verbrauchsärmere Fahrweisen praktiziert (früher Schalten). Sollten die Preise die genannten Zumutbarkeitsgrenzen erreichen, wird angekündigt, dass Auto stillzulegen und auf andere Verkehrsmittel umzusteigen (ÖPNV, Fahrrad, Mofa).

ÖPNV

Zu Störfaktoren bei der Nutzung des ÖPNV in der Alltagsfreizeit haben mit Abstand die meisten Probanden (n=18) etwas zu sagen. Viele Aussagen lassen sich der Kategorie Leistungsmängel zuordnen, weitere wichtige Aspekte betreffen subjektive (Bedrohungsgefühle durch andere Fahrgäste) und infrastrukturelle Faktoren. Außerdem werden einmal Kosten als Störfaktor erwähnt.

- Leistungsmängel: Beklagt werden oftmals überfüllte Busse und Bahnen, Verspätungen, lange Wartezeiten, schlechte Taktzeiten gerade am Wochenende und mangelhafte Fahrgastinformationen (z.B. keine Durchsagen bei Verspätungen).

- Subjektive Faktoren: Speziell in den Abendstunden fühlen sich manche Befragte von lauten oder aggressiven Fahrgästen bedroht: „Dass man das

subjektive Gefühl hat, in der Bahn wird gegrölt. Man weiß nicht, ob das gut geht oder ob die Situation eskaliert." (I3); in einem pointierten Statement bringt I20 seine Vorbehalte zur Leistungsfähigkeit und Sicherheit des ÖPNV zum Ausdruck: „Ich muss sagen, ich habe es echt nicht mit der Bahn. Ich finde es total grässlich. Die sind ständig überfüllt. Diese Luft da drin ist stickig. Ich fahre gezwungenermaßen auch mal damit. Bahn und Bus – die Luft ist total ätzend da drin. Im Winter der ganze Matsch oder im Sommer die Hitze. Dann haben sie die Bierpullen mit in der Bahn drin. Und das Verhalten – man wird da umgerempelt. Wenn man schon ÖPNV benutzt, dann sollte man sich auch dementsprechend verhalten. Das tun leider über 50 % der Leute nicht. Deswegen ist es für mich nicht angenehm mit ÖPNV zu fahren.".

- Infrastruktur: Für einige Befragte ist die notwendige Orientierung an Fahrplänen und Haltestellen ein die ÖPNV-Nutzung störendes Moment, des Weiteren werden veraltete Automaten (die z.B. nur Münzen annehmen) und der als kompliziert empfundene öffentliche Personenverkehr genannt: „Wenn ich das Verkehrssystem nutze, dann muss ich vorher einen Kurs auf der Volkshochschule nutzen. Das müsste für jeden einfach sein." (I22).

- Kosten: Eine Person ist mit den Fahrpreisen nicht einverstanden: „Und dann ist natürlich noch die Preisfrage. 5 Stationen 2 Euro, da fehlt mir das Verständnis. Geldverdienen müssen die, klar, aber für 5 Stationen, das sind 2 Km, oder 1,5 Km, dann 2,30 Euro oder 2,10 Euro zu bezahlen, das ist mir zu viel." (I15).

Grenzen des Zumutbaren werden mit Blick auf Verspätungen (maximal 10 Minuten), Fahrgastaufkommen („Wenn zu viele Leute auf engem Raum sind." [I9]) und Preise (maximal 1,90 Euro für eine Fahrt) genannt.

Auf Verspätungen und überfüllte Busse und Bahnen wird mit der Nutzung früherer oder späterer Verbindungen und dem Schreiben von Beschwerde-E-Mails reagiert, bei zu lauter Musik werden die Verursacher angesprochen und aufgrund von Bedrohungsgefühlen in den Abend- und Nachtstunden wird der ÖPNV nur solange genutzt, wie es hell ist.

Fahrrad

Eine schlecht ausgebaute Fahrradinfrastruktur und subjektive Faktoren (v.a. Bedrohungsgefühle durch Autoverkehr) sind die beiden wichtigsten Punkte, die Probanden (n=7) stören, wenn sie das Fahrrad in der Alltagsfreizeit benutzen:

- Infrastruktur: Die Befragten finden es insbesondere problematisch, dass es zu wenig Radwege gibt: „Wenn ich nach Hause fahre muss ich durch die Stadt fahren und da gibt's sehr wenige Fahrradwege. Abgetrennte Fahrradwege gibt es wenig. Ich muss entweder auf der Hauptstraße fahren oder auf dem Fußgängerweg muss ich ausweichen. Das könnte man verbessern." (I17). Außerdem werden die häufigen Ampel-Stopps in der Stadt beklagt.

- Subjektive Faktoren: Autofahrer und deren aus der Sicht der Befragten rücksichtsloses Verhalten werden als bedrohlich empfunden: „Wenn mich die Autos mit dem Abstand von einem halben Meter überholen, dann nervt mich das schon. Das ist sehr gefährlich." (I17). Als weiterer subjektiver Störfaktor wird die Anstrengung genannt, die mit der Bewältigung längerer Distanzen verbunden ist.

- Weitere störende Elemente resultieren aus (technischen) Merkmalen des Verkehrsmittels Fahrrad selbst (Transportprobleme, Kette springt raus, man wird nass und schmutzig).

Eine Grenze des Zumutbaren wird nur hinsichtlich der maximalen Wegelänge angeführt, so wird das Fahrrad bei einer Strecke von mehr als 10 Km zugunsten des Autos oder von Bus und Bahn stehen gelassen. Um sich gegen rücksichtslose Autofahrer zu wehren hat eine Person schon mehrmals Anzeige gestellt.

Zu Fuß gehen

Beim zu Fuß gehen (n=4) sind es subjektive Faktoren, die als störend empfunden werden, nämlich dass man mit dieser Fortbewegungsart nur langsam vorankommt („Es dauert ewig ein Ziel zu erreichen." [I15]), Langeweile verspürt und von rücksichtslosen Fahrradfahrern bedroht wird („Da kann man sich über das Verhalten der Fahrradfahrer manchmal ärgern aus der Perspektive des Fußgängers, wenn man in der Fußgängerzone fast überfahren wird." [I3]).

Grenzen des Zumutbaren werden bezüglich der zeitlichen Höchstdauer eines Fußweges fixiert, wobei diese einerseits bei 10 Minuten, anderseits bei 20 Minu-

ten gesehen und jeweils wie folgt begründet wird: „Nach 10 Minuten wäre halt alles andere schneller. Ich habe einfach zu viel zu tun." (I1), „20 Minuten - das ist eine Gefühlssache. Wenn ich weiß, ich brauche zu Fuß nur 15 Minuten, und bis ich das Fahrrad vom Keller geholt habe und später noch reinstellen muss, dann kann ich gleich zu Fuß gehen. Und 20 Minuten hat für mich das Gefühl, das dauert zu lang." (I15). Sind Wege zu bewältigen, für die zu Fuß mehr als 10 respektive 20 Minuten benötigt werden, wird ein anderes Verkehrsmittel genutzt, zum Beispiel das Fahrrad.

Die folgende Tabelle 6 fasst die Ergebnisse zu den störenden Faktoren und Grenzen der Zumutbarkeit bei der Verkehrsmittelnutzung in der Alltagsfreizeit zusammen:

Tabelle 6 Störende Faktoren und Zumutbarkeitsgrenzen

	Kosten	**Infrastruktur**	**Subjektive Faktoren**	**Leistungs-mängel**	**Zumutbar-keitsgrenze**
Auto	Benzinpreise, Parkgebühren	Baustellen, Staus	Belästigung durch andere Verkehrsteil-nehmer	k.A.	Benzinpreis
ÖPNV	Fahrpreise	Haltestellenetz, veraltete Automaten,	Belästigung durch andere Fahrgäste, schlechtes Klima usw.	Überfüllung, Verspätungen, schlechte Taktzeiten usw.	Verspätungen, Fahrgastauf-kommen
Fahrrad	k.A.	zu wenig Radwege, häufige Ampelstopps	rücksichtslose Autofahrer, Anstrengung	Fahrrad-inhärente Probleme, z.B. Kette springt ab	maximale Wegelänge
Zu Fuß	k.A.	k.A.	Langsamkeit, Langeweile, rücksichtslose Fahrradfahrer	k.A.	maximale Dauer

3 Gesamtfazit

Die in den qualitativen Vertiefungsinterviews befragten Personen sind in ihrer Alltagsfreizeit überwiegend *häufig aktiv* und praktizieren das gesamte Spektrum der sieben vorgegebenen Freizeitaktivitäten. Aktivitätsschwerpunkte liegen beim Besuch von Freunden und Bekannten, Spazieren gehen, Sport ausüben und Ausgehen. Selten werden Veranstaltungen besucht und Tages- oder mehrtägige Ausflüge unternommen.

Die *Wahl des Ortes*, an dem Aktivitäten in der Alltagsfreizeit durchgeführt werden, ist in den meisten Fällen eine *Routineentscheidung*. Dabei lassen sich die der routinemäßigen Ortswahl zugrunde liegenden entscheidungsrelevanten ortsbezogenen Merkmale den Faktoren Entfernung, Ambiente, Geselligkeit und Kosten zuordnen. *Wahlhandeln* kommt gehäuft nur bei Ortsentscheidungen zu den selten ausgeübten Freizeitaktivitäten Ausgehen und Tages- oder mehrtägiger Ausflug zum Tragen, die Entscheidungsfindung orientiert sich insbesondere an den Gesichtspunkten Atmosphäre, Kosten und Verkehr (z.B. Parkmöglichkeiten).

Auch die *Verkehrsmittelwahl* in der Alltagsfreizeit geht i.d.R. auf eine *Routineentscheidung* zurück. Zu den Gründen für dieses automatisierte Verhalten zählen die Bindung einer bestimmten Freizeitaktivität an ein bestimmtes Verkehrsmittel sowie äußere (Wetter, Reisedistanz) und innere (Wichtigkeit von Bedürfnissen) Faktoren. Für die Entstehung dieses Handlungsmusters spielen u.a. biografische Veränderungen, ökonomische Erwägungen (z.B. ÖPNV-Nutzung, weil Auto nicht finanzierbar) und individuelle Bedürfnisse (v.a. Wunsch nach Bequemlichkeit) eine Rolle. *Multiple Routinen* greifen zumeist dann, wenn einfache Routinen nicht praktikabel sind, z.B. wenn die Nutzung des Fahrrades wegen schlechten Wetters nicht in Frage kommt. *Wahlhandeln* bei Entscheidungen über die Verkehrsmittelnutzung in der Alltagsfreizeit ist äußerst selten und beschränkt sich auf hin und wieder ausgeübte Aktivitäten. Ebenfalls nur sehr selten konnte *Neuerungshandeln* beobachtet werden, das zudem in keinem Fall zu einem Verkehrsmittelwechsel geführt hat.

Die aus der Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel in der Alltagsfreizeit resultierende *Bedürfnisbefriedigung* ist insgesamt sehr hoch. Im Durchschnitt erreicht dabei das Auto den höchsten Wert, relativ dicht gefolgt vom Fahrrad und dem zu Fuß gehen. Der öffentliche Nahverkehr hingegen befriedigt in etwas geringerem Maße die individuellen Bedürfnisse. Im Falle des Autos und des ÖPNV deckt sich die Einschätzung des mit ihnen verbundenen Ausmaßes der Bedürfnisbefriedigung mit den Antworten bezüglich der *Konformität*. Hingegen schneiden das Fahrrad und das zu Fuß gehen als Verkehrsmittel für die Alltagsfreizeit aus Sicht von den jeweiligen Freunden und Bekannten schlechter ab als bei der Bedürfnisbefriedigung. Auf *Einstellungsebene* werden das Fahrrad und das zu Fuß gehen am besten bewertet, danach folgen der ÖPNV und dann erst das Auto, die beide gleichwohl immer noch eher positiv beurteilt werden. Hier wird eine gewisse Diskrepanz zwischen der nicht sehr positiven Einstellung zum Auto und der durch dieses Verkehrsmittel erreichten hohen Bedürfnisbefriedigung deutlich. Genau anders herum stellt sich dies beim ÖPNV dar, während die Unterschiede beim Fahrrad und beim zu Fuß gehen gering ausfallen. Insgesamt führt die Ver-

kehrsmittelnutzung in der Alltagsfreizeit weit überwiegend weder zu Diskonformitäten mit dem sozialen Umfeld noch zu Einstellungsdissonanzen.

Inwieweit ist *Neugier* ein Treiber für individuelles Veränderungsverhalten bei der Verkehrsmittelwahl? Die Interviews machen deutlich, dass das Phänomen der Neugier in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl in der Alltagsfreizeit keine große Rolle spielt, weil eine ausgesprochen hohe Zufriedenheit mit dem in Anspruch genommenen Verkehrsmittel-Mix besteht und keine attraktiven Alternativen gesehen werden. Vereinzelte Hinweise für Neugier als Verhaltensmotiv lassen sich jedoch aus geäußerten Interessen an technischen Neuerungen oder der Schilderung von Gelegenheiten, bei denen etwas Neues ausprobiert werden konnte (z.B. Motorroller der Schwester), ableiten.

Das Mindest-*Anspruchsniveau* an das Bedürfnis nach *Sicherheit* bei der Verkehrsmittelnutzung in der Alltagsfreizeit wird insbesondere als Vorhandensein moderner technischer Sicherheitskomponenten definiert, das nach *Bewegung, Erholung, Gesundheit* durch Anforderungen an Bewegungsfreiheit und Bequemlichkeit. Die Mindestansprüche werden weitgehend als erreicht betrachtet – mit Ausnahme der Befriedigung des Bedürfnisses nach Bewegung, Erholung, Gesundheit durch den ÖPNV, das aufgrund häufig geäußerter Gefühle körperlicher und psychischer Bedrängnis in Bussen und Bahnen als nicht erreicht einzuschätzen ist. Die (potenziellen) Reaktionen auf nicht erreichte Mindestansprüche an die verkehrsmittelbezogene Bedürfnisbefriedigung beziehen sich zumeist auf Korrekturen im Kontext des gewählten Verkehrsmittels (z.B. Umstieg auf anderen Pkw-Typ, ÖPNV zu schwächer frequentierten Uhrzeiten nutzen), nur ausnahmsweise wird der (temporäre) Umstieg auf andere Verkehrsmittel angekündigt. Zu den Bedürfnissen nach *sozialen Kontakten*, *sozialer Anerkennung* und *Erlebnis* liegen nur sehr wenige oder gar keine Aussagen zu Mindestansprüchen vor, ebenso stellt sich die Situation zum Anspruchsniveau bezüglich des *Konformitätsgrades* und der *Einstellungskonsonanz* dar.

Störende Faktoren bei den in der Alltagsfreizeit genutzten Verkehrsmitteln werden in erster Linie für den *ÖPNV* und das *Auto* genannt. Sie umfassen ökonomische (z.B. Benzinpreis bzw. Fahrpreis), infrastrukturelle (z.B. Staus, Haltestellennetz) und subjektive (z.B. Belästigung durch andere Verkehrsteilnehmer bzw. Fahrgäste) Aspekte sowie – beim ÖPNV – Leistungsmängel (z.B. lange Wartezeiten, schlechte Taktung). Zum *Fahrrad fahren* und *zu Fuß gehen* liegen deutlich weniger Aussagen zu störenden Faktoren vor, sie beziehen sich beim Fahrrad auf die Infrastruktur (z.B. zu wenig Radwege), subjektive Faktoren (z.B. Anstrengung) und Leistungsmängel (z.B. Kette springt raus), beim zu Fuß gehen auf

subjektive Faktoren (z.B. Langeweile). Zwar werden *Grenzen des Zumutbaren* genannt (z.B. maximaler Benzinpreis, maximale Verspätung), daraus folgt jedoch i.d.R. nicht der Wunsch nach einem Verkehrsmittelwechsel, vielmehr werden Anpassungsmaßnahmen bei der bestehenden Verkehrsmittelnutzung erwogen.

Alles in allem zeigen die Befragungsergebnisse, dass Routinen sowohl bei der Ortswahl als auch der Verkehrsmittelwahl den Standard-Handlungsmodus in der Alltagsfreizeit darstellen. Wahlhandeln und Neuerungshandeln kommen nur in Ausnahmefällen vor, z.B. bei selten ausgeübten Freizeitaktivitäten. Die Routineorientierung geht einher mit einem hohen Grad der Bedürfnisbefriedigung durch die in der Alltagsfreizeit genutzten Verkehrsmittel, einer ausgeprägten Einstellungskonsonanz, einer weitgehenden Konformität und der überwiegenden Erfüllung der Mindestansprüche an Sicherheit und Bewegung durch die Verkehrsmittelnutzung. Auch die Wahrnehmung einer Reihe von Störfaktoren führt i.d.R. nicht zu dem Wunsch nach einem Verkehrsmittelwechsel. Dies gilt auch für den ÖPNV, für den am häufigsten Störfaktoren genannt werden und der bei der Bedürfnisbefriedigung und der Erfüllung der Mindestansprüche an Bewegung deutlich schlechter als die anderen Verkehrsmittel abschneidet.

Insgesamt entsteht damit bezogen auf die individuellen Handlungsmodi das Bild eines verhältnismäßig trägen Systems der Alltagsfreizeitmobilität, in dem Veränderungen - insbesondere hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl – die Ausnahme sind. Anlässe für mögliche Veränderungen gibt es dementsprechend wenige. In vorangegangenen Befragungen, die im Rahmen des DYNAMIKON-Projektes durchgeführt worden sind (Konrad/Scholl 2009), wurden biografische Umbrüche – z.B. die Gründung einer Familie, der Wechsel des Wohnstandorts oder der Übergang ins Rentenalter – als mögliche Veränderungsimpulse für die (freizeitbezogenen) Mobilitätsmuster identifiziert. In den hier dargestellten Vertiefungsinterviews deuten sich darüber hinaus eine technisch orientierte Neugier sowie kollektive Entscheidungsprozesse als weitere Ankerpunkte für auf Verhaltensänderungen abzielende Interventionen an. Letztere sind insbesondere bei eher selten praktizierten Freizeitaktivitäten wie Tagesausflug oder Veranstaltungsbesuch relevant – sie sind jedoch aus modelltechnischen Gründen nicht Teil der Handlungskonzeption von DYNAMIKON. Unabhängig davon ist die empirische Evidenz für diese beiden Aspekte in den vorliegenden Interviews noch nicht sehr umfangreich, weshalb weitere Befragungen nötig wären, um diesbezüglich zu robusteren Aussagen kommen zu können.

4 Literaturverzeichnis

Konrad, Wilfried; Scholl, Gerd (2009): Verhaltensroutinen in der Freizeitmobilität. Ergebnisse einer qualitativen und quantitativen Befragung. Schriftenreihe des IÖW 193/09, Berlin

5 Anhang

5.1 Interviewleitfaden

Einführung

In diesem Interview geht es um Ihr Mobilitätsverhalten in der Freizeit. Also zum Beispiel darum, was Sie in Ihrer Freizeit außer Haus am liebsten machen und welche Verkehrsmittel Sie dafür nutzen. Dabei berücksichtigen wir auch Wochenendausflüge, hingegen klammern wir Ferienreisen und Kurzurlaube aus.

Das Interview ist Teil eines Forschungsprojekts, das sich damit beschäftigt, wie bestimmte Mobilitätsmuster in der alltäglichen Freizeit entstehen und wie sie sich verändern.

Ihre Angaben werden vertraulich behandelt und im Zuge der Auswertung anonymisiert, so dass die Identifizierung einzelner Gesprächspartner später nicht mehr möglich sein wird.

Kursiv: Hinweise und Merkposten für Interviewer

0. Personendaten überprüfen und ergänzen

0.1. Angaben in Excel-Tabelle überprüfen ...

0.2. Haben Sie ein Auto oder Zugang zu einem Auto?

0.3. Haben Sie eine Monatskarte der KVG / NVV?

0.4. Haben Sie ein (verkehrstüchtiges) Fahrrad oder Zugang dazu?

1. Bestandsaufnahme: Mobilitätsverhalten in der Freizeit

1.1. *<u>Entfernungsfragebogen</u>: Probanden bitten, die FA nach Häufigkeiten zu bewerten und die jeweiligen Haupt-VM anzugeben*

je 1 Aktivität auswählen, die <u>häufiger</u> (täglich/ein oder mehrmals die Woche) und <u>seltener</u> (1-2 mal im Monat/seltener) ausgeübt wird

1.2. Jeweils Kurzbeschreibungen der ausgewählten <u>häufigen</u> und <u>seltenen</u> Aktivität.

a. Erzählen Sie doch mal, wie sieht das typischerweise aus, wenn Sie diese Aktivität ausüben?

2. Ortswahl

2.1. Antworten Sie möglichst spontan: An welchem/welchen Ort/Orten finden die Freizeitaktivitäten, denen Sie nachgehen, für gewöhnlich statt? Und wo noch?

Aktivität	**Ort(e)**
Besuch oder Treffen mit/von Freunden, Verwandten, Bekannten	
Ausgehen (z.B. Restaurant, Kneipe, Disko, Kino, Theater)	
Besuch einer Veranstaltung (z.B. Fußballspiel, Popkonzert)	
Sport (selbst aktiv), Sportverein (z.B. Fußball, Tennis, Training, Wettkampf)	
Tagesausflug, mehrtägiger Ausflug (bis 3 Tage)	
Spaziergang	
Einkaufsbummel	

2.2. In welchen Fällen erfolgt Ihre Ortswahl ohne größere Überlegungen? *(Routine)*

a. Haben Sie sich an diesen Ort gewöhnt? Spielen frühere Erfahrungen für diese Ortswahl eine Rolle?

b. Welche Merkmale waren für die Wahl dieses Ortes ausschlaggebend? (z.B. Entfernung, Reisezeit, Parkmöglichkeiten etc.)

c. Gibt es Orte, an denen Sie derselben Aktivität nachgehen könnten und die näher an Ihrem Wohnort sind?

   i. Wenn ja, warum findet die Freizeitaktivität nicht (auch mal) an diesem Ort statt?

ii. Wenn nein, fehlen Ihnen vielleicht Informationen über Ortsalternativen?

2.3. In welchen Fällen benötigen Sie Zeit und Nachdenken für die Wahl des geeigneten Ortes? *(Wahlhandeln)*

a. Welche möglichen Orte kommen dabei in Frage?

b. Worin unterscheiden sich die Orte?

c. Nach welchen Gesichtspunkten (z.B. Entfernung / Reisezeit / Park- bzw. Abstellmöglichkeiten etc.) treffen Sie zwischen den verschiedenen Orten eine Wahl?

3. Verkehrsmittelwahl

Nun geht es um die Wahl Ihrer Verkehrsmittel in der Alltagsfreizeit:

3.1. *einfache Routine:* In welchen Fällen / Unter welchen Umständen steht die Nutzung eines ganz bestimmten Verkehrsmittels von vorneherein fest? *(ggf. auf Basis der Antworten bei 1.1 Vorschläge machen)*

a. Wie ist es dazu gekommen, dass Sie immer dieses Verkehrsmittel einsetzen? Spielen frühere Erfahrungen für diese Verkehrmittelwahl eine Rolle? Haben Sie sich an dieses Verkehrsmittel gewöhnt? Wenn ja, was bedeutet diese Gewöhnung für Sie?

3.2. *multiple Routine:* Es kann ja auch Umstände geben, unter denen Sie immer zwischen zwei (oder mehreren) Verkehrsmittelalternativen entscheiden. Fallen Ihnen solche Aktivitäten ein? *(ggf. auf Basis der Antworten bei 1.1 Vorschläge machen)*

a. Wie sehen dabei die Verkehrsmittel-Optionen aus? Aus welchen Gründen haben Sie sich für diese Optionen entschieden? Nach welchen Gesichtspunkten entscheiden Sie sich dann letztlich für eine von denen?

3.3. *Wahlhandeln* Darüber hinaus kann es Umstände oder Situationen geben, bei denen die Verkehrsmittelwahl überhaupt nicht festliegt, sondern wo Sie <u>von Fall zu Fall</u> entscheiden. Fallen Ihnen solche Situationen ein? *(ggf. auf Basis der Antworten bei 1.1 Vorschläge machen)*

a. Was sind die Gründe dafür, dass Sie gerade hier von Fall zu Fall entscheiden?

b. Bitte beschreiben Sie so genau wie möglich, was Sie im Einzelnen tun, denken und fühlen und ggf. mit wem Sie sich da

wie abstimmen, wenn Sie in der konkreten Situation die Verkehrsmittelwahl treffen.

i. Welche Entscheidungskriterien, objektiv (z.B. Kosten, Reisezeit) bzw. subjektiv (z.B. Bequemlichkeit, Prestige), sielen dabei eine Rolle?

3.4. Neuerungshandeln

a. *Zeit zum Nachdenken lassen:* Denken Sie noch mal an Ihre Freizeitaktivitäten im Alltag, also während der Woche oder an Wochenenden, und insbesondere an die Verkehrsmittel, die Sie in diesem Zusammenhang nutzen: gab oder gibt es da irgendwelche Neuerungen, also innovative Angebote oder ähnliches?

b. Kennen Sie die folgenden Angebote? Wenn ja, wie haben Sie davon gehört? Haben Sie nähere Informationen eingeholt? Was wissen Sie darüber? Ist das Angebot für Sie interessant? Warum (nicht)?

i. ÖPNV, z.B. RegioTram, Aktion des NVV „Mehr Sommer gibt's auf der Schiene!" (1. Juli bis 3. August 2008), Multi-Ticket der KVG, „Nachtschwärmer", NordhessenKarte 60plus, „AusflugsBus 202 ins Werra-Meißner-Land""

ii. Auto, z.B. Stattauto (Car Sharing); Park & Ride Möglichkeiten, Navigationsgeräte im Auto

iii. Fahrrad, z.B. Sattelfest, Speichenfest; kostenlose Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen des NVV; Nabenschaltungen mit 7, 8 oder 9 Gängen

iv. Zu Fuß, z.B. Nordic Walking

4. Zielzusammenführung

Nun geht es um Ihre Meinung zu den verschiedenen Verkehrsmitteln und darum, inwieweit die Verkehrsmittel Ihre Bedürfnisse befriedigen.

Im Folgenden den Befragten zur besseren Orientierung die zugrunde liegenden Skalen beim Interview vorlegen

Nicht die abfragen, die gar nicht genutzt werden!	Bedürfnisse 4.1 Verkehrsmittel können ja unterschiedliche Bedürfnisse befriedigen. Beispielsweise das Bedürfnis nach Bewegung, Erholung oder Gesundheit, das Bedürfnis nach Sicherheit, das Bedürfnis etwas zu erleben, das Bedürfnis soziale Kontakte zu pflegen oder aber das Bedürfnis nach Prestige und Anerkennung. Wenn Sie sich diese Bedürfnisse vor Augen führen, in welchem Maße befriedigen die unterschiedlichen Verkehrsmittel Ihre persönlichen Bedürfnisse?						Konformität 4.2 Man kann ja unterschiedlicher Meinung sein über die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsmittel. Was halten Ihre Freunde und Bekannten von den verschiedenen Verkehrsmitteln? Haben die eher eine positive oder negative Meinung?					
	(1) gar nicht	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) sehr	(1) neg.	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) pos.
Auto												
ÖPNV												
Fahrrad												
Zu Fuß												

Nicht die abfragen, die gar nicht genutzt werden!	Bedürfnisbefriedigung (4.1) zu Konformitätsgrad *Nur bei großen Unterschieden* 4.3 Ihre Freunde denken ... *(Konformität)* über ... *(VM)*. Wie empfinden Sie eine solche Situation?			Einstellung 4.4 Unabhängig von Ihren Freunden und Bekannten: Was halten denn Sie selbst von den verschiedenen Verkehrsmitteln? Ist Ihre persönliche Einstellung eher positiv oder negativ?						Bedürfnisbefriedigung (4.1) zu Einstellungskonsonanz *Nur bei großen Unterschieden* 4.5 Sie selbst denken über ... *(VM)* ... *(Einstellung)*. Wie empfinden Sie eine solche Situation?		
	Belastung	Egal	Erleichterung	(1) neg.	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) pos.	Belastung	Egal	Erleichterung
Auto												
ÖPNV												
Fahrrad												
Zu Fuß												

4.6 Sie haben angegeben, dass ... Ihre Bedürfnisse gar nicht oder kaum *(1-2 auf obiger Skala)* befriedigt. Stellen Sie sich nun vor, Sie seien dennoch *(mögliche Gründe einbauen, z.B. Auto in Werkstatt, Fahrrad kaputt)* gezwungen ... für Ihre Wege in der Freizeit zu nutzen.

wenn große Divergenz bzgl. Konformitätsgrad (4-5 auf obiger Skala):

4.6.a Ihre Freunde bzw. Bekannten haben aber eine eher oder sehr positive Meinung bezüglich ... . Wie empfinden Sie solch eine Situation?
Belastung, egal, Erleichterung?

	Belastung	Egal	Erleichterung
Auto			
ÖPNV			
Fahrrad			
Zu Fuß			

wenn große Divergenz zu Einstellungskonsonanz (4-5 auf obiger Skala):

4.6.b ... befriedigt zwar ihre Bedürfnisse gar nicht oder kaum, aber die Nutzung von ... entspricht eigentlich eher Ihren persönlichen Einstellungen und Überzeugungen. Wie empfinden Sie solch eine Situation? Belastung, egal, Erleichterung?

	Belastung	Egal	Erleichterung
Auto			
ÖPNV			
Fahrrad			
Zu Fuß			

4.7 Verhältnis der drei Konstrukte ggf. vertiefen:

a. *Konformität*: Gab es in Ihrer Vergangenheit mal eine Situation, in der die Verkehrsmittel, die Sie in Ihrer Freizeit nutzten, bei Ihren Freunden oder Bekannten auf wenig Gegenliebe stieß? Hat Sie ein Freund oder eine Freundin da mal kritisiert? Oder hat ein Freund oder eine Freundin mal einen Alternativvorschlag gemacht?

    i. Wenn ja, wie war das und wie sind Sie damit umgegangen?

b. *Einstellung:* Je nachdem, welches Verkehrsmittel man wählt, kann das ja unterschiedliche Auswirkungen auf die Umwelt haben:

    i. Wie denken Sie persönlich über die ökologische Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel? (Auto, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß)

    ii. Hat das irgendwelche Auswirkungen auf Ihre Verkehrsmittelwahl in der Alltagsfreizeit?

        1. Wenn ja, welche?

        2. Wenn nein, warum nicht? Sind andere Aspekte ausschlaggebender? Wenn ja, welche?

4.8 Befriedigung von Neugier

a. Wenn Sie an Ihre Freizeitaktivitäten denken und an die Verkehrsmittel, die Sie in diesem Zusammenhang nutzen, also

..., kommt da bei Ihnen manchmal ein Gefühl der Langeweile auf? Oder haben Sie es schon einmal erlebt, dass Sie Lust hatten hier mal was Neues auszuprobieren, also nicht immer ... *(übliche Freizeitaktivität und VM)*, sondern ... *(Alternative ausdenken?!*)

5. Anspruchsniveau

Die folgenden Fragen erst für das Haupt-VM und dann ggf. für ein weiters durchgehen

... ist ja Ihr Hauptverkehrsmittel.

5.1. Setzen Sie sich bei der Benutzung dieses Verkehrsmittels in der Freizeit bestimmte Mindestansprüche, die sie erreichen wollen?

a. Gibt es solche Mindestansprüche mit Blick auf Ihre verkehrsmittelbezogenen Bedürfnisse (vgl. oben)? Werden diese Mindestansprüche erreicht? Was geschieht, wenn Sie diese Mindestansprüche nicht erreichen können?

i. Z.B. Sicherheit, soziale Kontakte, Bewegung/ Erholung/ Gesundheit, Erleben, soziale Anerkennung

b. Gibt es solche Mindestansprüche in Bezug auf die Übereinstimmung mit der Meinung Ihrer Freunde und Bekannte bezüglich der Verkehrsmittel? (vgl. oben)? Werden diese Mindestansprüche erreicht? Was geschieht wenn Sie diese Mindestansprüche nicht erreichen können?

c. Gibt es solche Mindestansprüche in Bezug auf die Bestätigung Ihrer persönlichen Einstellungen (vgl. oben)? Werden diese Mindestansprüche erreicht? Was geschieht wenn Sie diese Mindestansprüche nicht erreichen können?

5.2. Stört Sie etwas bei den Verkehrsmitteln, die Sie in Ihrer Freizeit nutzen?

a. Wenn ja, was ist das? Beschreiben Sie das mal ...

b. Wo wäre diesbezüglich ein Punkt erreicht, an dem Sie sagen, das will ich mir nicht (mehr) zumuten?

c. Warum ist das für Sie die Grenze des Zumutbaren? Spielen frühere Erfahrungen dabei eine Rolle?

i. Hat das was mit den Bedürfnissen zu tun, die das/die VM für Sie befriedigt?

ii. Spielen vielleicht auch die Erwartungen Ihrer Freunde und Bekannten dabei eine Rolle?

iii. Hat das vielleicht auch etwas mit Ihren persönlichen Einstellungen zu tun?

d. Ist es schon einmal vorgekommen, dass Sie diese Grenze erreicht haben? Kommt es vielleicht öfters vor?

e. Ziehen Sie daraus irgendwelche Konsequenzen oder haben Sie daraus schon Konsequenzen gezogen?

Vielen Dank! Ihre Angaben waren sehr wertvoll für uns!

5.2 Rekrutierungsfragebogen

Übersicht über die Rekrutierungskriterien:

- ➔ **Insgesamt 30 Personen, davon je 10 Personen mit Wohnsitz in Kassel, Kassel-Speckgürtel und der Region Fritzlar, Homberg, Schwalmstadt**
- ➔ **Teilnahme an einem 60-minütigen Interview**
- ➔ **Ausfüllen eines Kurzfragebogens zu Entfernungsangaben direkt nach dem Interview**
- ➔ **Die Interviews finden statt vom 20.8. bis 22.8.**
- ➔ **Thema des Interviews ist das Mobilitätsverhalten in der Alltagsfreizeit, z.B. hinsichtlich Orten, Aktivitäten, Verkehrsmitteln**
  - Alltagsfreizeit = Freizeit an Werktagen und Wochenenden incl. Kurzreisen von 1 bis 3 Übernachtungen bzw. 2 bis 4 Tagen
  - Keine Flugreisen
  - Keine Urlaube = Reisen ab 4 Übernachtungen oder 5 Tagen
- ➔ **Das Interview wird per Tonband aufgezeichnet**
- ➔ **Für die Teilnahme an dem Interview und das Ausfüllen des Kurzfragebogens erhalten die Teilnehmer eine Aufwandsentschädigung**

- ➔ **Die Befragten sollen über die folgenden Merkmale verfügen:**
  - Alle Befragten sind in Ihrer Alltagsfreizeit – mit unterschiedlicher Häufigkeit – unterwegs (gemäß Frage 1.)
  - Die Befragten gehen schwerpunktmäßig unterschiedlichen Freizeitaktivitäten nach (gemäß Frage 2.)
  - Die Befragten nutzen schwerpunktmäßig verschiedene Verkehrsmittel in der Alltagsfreizeit (gemäß Frage 3.)
  - Gleichmäßige Streuung über verschiedene Altersgruppen von 15 bis über 70 Jahren (gemäß Frage 4.1.)
  - Gleichmäßige Streuung hinsichtlich Bildung und Berufstätigkeit (gemäß Fragen 4.2. und 4.3.)
  - Zur einen Hälfte Teilnehmer mit Kindern unter 15 Jahren, zur anderen Hälfte Teilnehmer mit Kinder über 15 Jahren und keinen Kindern (gemäß Frage 4.4.)
  - Zur Hälfte unterdurchschnittliches, zur Hälfte überdurchschnittliches Haushaltsnettoeinkommen (gemäß Frage 4.5.)
  - Je 50 % Frauen und Männer (gemäß Frage 4.6.)

1. Wie oft sind Sie in Ihrer Alltagsfreizeit unterwegs (ohne Urlaube und Flugreisen)

❑	Überhaupt nicht	Abbrechen
❑	täglich / ein- oder mehrmals die Woche	Weiter mit Frage 2
❑	1- bis 2-mal im Monat / seltener	Weiter mit Frage 2

Je 5 x 3 Vertreter jeder Gruppe

2. Für welche Aktivitäten sind Sie am häufigsten in Ihrer Alltagsfreizeit unterwegs (ohne Urlaube und Flugreisen)?

- ❑ Freunde, Bekannte und Verwandte besuchen
- ❑ Ausgehen (z.B. Restaurant, Kneipe, Disko, Kino, Theater)
- ❑ Spazieren gehen
- ❑ Sport treiben, Sportverein
- ❑ Sonstige (Einkaufsbummel, Veranstaltungen besuchen, Tages- und mehrtägiger Ausflug)

Je 2 x 3 Vertreter jeder Gruppe

3. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend für Ihre Aktivitäten in der Alltagsfreizeit (ohne Urlaube und Flugreisen)

❑	Zu Fuß gehen	Weiter mit Frage 4.1
❑	Fahrrad	Weiter mit Frage 4.1
❑	Auto	Weiter mit Frage 4.1
❑	Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV, z.B. Bahn, Bus, U-Bahn)	Weiter mit Frage 4.1
❑	Sonstige (z.B. Mofa, Motorrad, Inliner)	Abbrechen

Je 3 x 3 Vertreter der Gruppen „Auto" und „ÖV"

Je 2 x 3 Vertreter der Gruppen „Fahrrad" und „zu Fuß gehen"

Keine Vertreter der Gruppe „Sonstige"

4. Soziodemografische Merkmale

4.1. Wie **alt** sind Sie?

- ❑ bis 15 ➔ **Abbrechen**
- ❑ von 15 bis 17
- ❑ von 18 bis 30
- ❑ von 31 bis 50
- ❑ von 51 bis 70
- ❑ über 70

Je 2 x 3 Vertreter jeder Altersgruppe

Keine Teilnehmer unter 15 Jahren

4.2. Welchen **Bildungsabschluss** haben Sie?

- ❑ Schüler ohne Abschluss
- ❑ Hauptschule mit und ohne abgeschlossene Lehre
- ❑ Weiterführende Schule ohne Abitur
- ❑ Abitur
- ❑ Studium

Je 2 x 3 Vertreter jeder Gruppe

4.3. Sind Sie berufstätig?

- ❑ voll berufstätig oder teil-berufstätig
- ❑ Schüler / in Berufsausbildung / Student
- ❑ Hausfrau/-mann ohne Berufstätigkeit
- ❑ Rentner
- ❑ nicht berufstätig, arbeitslos

Je 2 x 3 Vertreter jeder Gruppe

4.4. Leben bei Ihnen im Haushalt **Kinder?**

- ❑ ja, unter 15 Jahren
- ❑ ja, über 15 Jahren
- ❑ nein

Je 5 x 3 mit Kindern unter 15 Jahren sowie mit Kindern über 15 Jahren oder keine Kinder

4.5. Dürfen wir Sie nach Ihren **Einkommensver-**

hältnissen fragen? Stehen Ihrem Haushalt mehr oder weniger als 3.000 Euro netto pro Monat zur Verfügung?

❑ weniger als 3.000 Euro ❑ mehr als 3.000 Euro Je 5 x 3 weniger / mehr

4.6. Sind Sie …

❑ … männlich? ❑ … weiblich? Je 5 x 3 Männer / Frauen

5. Bereitschaft zur Teilnahme

5.1. Sind Sie bereit, gegen eine Aufwandsentschädigung an einem 60-minütigen Interview zum Thema „Freizeitmobilität im Alltag" teilzunehmen und direkt im Anschluss an das Interview einen Kurzfragebogen zu Entfernungsangaben auszufüllen?

❑ ja ➔ **einladen** ❑ nein ➔ **abbrechen**