

Wilfried Konrad, Gerd Scholl

# Verhaltensroutinen in der Freizeitmobilität

Ergebnisse einer quantitativen und qualitativen Befragung

Schriftenreihe des IÖW 193/09



i | ö | w

INSTITUT FÜR  
ÖKOLOGISCHE WIRTSCHAFTSFORSCHUNG



Wilfried Konrad, Gerd Scholl  
(unter Mitarbeit von Statistiks-service Gladitz, Berlin)

# Verhaltensroutinen in der Freizeitmobilität

Ergebnisse einer quantitativen und qualitativen Befragung

Schriftenreihe des IÖW 193/09  
Berlin, April 2009

ISBN 978-3-932092-96-1

# Impressum

Herausgeber:  
Institut für ökologische  
Wirtschaftsforschung (IÖW)  
Potsdamer Straße 105  
D-10785 Berlin  
Tel. +49 – 30 – 884 594-0  
Fax +49 – 30 – 882 54 39  
E-mail: [mailbox@ioew.de](mailto:mailbox@ioew.de)  
[www.ioew.de](http://www.ioew.de)

Neugestaltete Ausgabe 2009

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UN0612C gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

Der Bericht ist im Rahmen des BMBF-geförderten Vorhabens 'DYNAMIKON - Umbruchsdynamiken im Konsum und nachhaltige Innovationspfade' entstanden.

**DYNAMIKON**



## Zusammenfassung

In der Schriftenreihe werden die Ergebnisse einer Repräsentativbefragung zu Verhaltensroutinen in der Freizeitmobilität vorgestellt. Die Befragung von rund 1.000 Personen im Raum Kassel wurde im Rahmen des Vorhabens "DYNAMIKON: Umbruchsdynamiken im Konsum und nachhaltige Innovationspfade – Eine Untersuchung am Beispiel der Freizeitmobilität" durchgeführt. Der Befragungssample ist in drei Räume aufgeteilt: Kassel-Stadt, Kassel-Stadtrand und eine ländliche Region in unmittelbarer Nähe von Kassel (Fritzlar, Homberg [Effze], Schwalmstadt). Die Auswertung der Befragung ist zweigeteilt: Zum einen werden raumbezogene Ergebnisse dargestellt, zum anderen wird eine mobilitätstypenbezogene Auswertung (Cluster-Analyse) der Befragungsdaten präsentiert. Ergänzt werden diese Resultate durch die Darstellung der Befunde vorausgegangener Explorativinterviews zum Thema Freizeitmobilität mit elf Personen aus Berlin.

## Abstract

The publication presents the findings of a representative survey on behavioural routines in leisure time mobility. The survey among 1,000 people in the Kassel region was conducted as part of the research project "DYNAMIKON: dynamics of change and sustainable innovation – a study at the example of leisure time mobility". The sample of the survey was spread over three different areas: the city of Kassel, the suburb of Kassel and a rural area near Kassel (Fritzlar, Homberg [Effze], Schwalmstadt). The evaluation of the survey data is twofold: On the one hand, data are analysed in a spatial dimension. On the other hand, they are assessed along a target group typology (based on a cluster analysis). The results are supplemented by the findings of preparatory explorative interviews on leisure time mobility that had been conducted with eleven people from Berlin.

## Die Autoren

**Dr. Gerd Scholl**, ist Leiter des Forschungsfelds „Ökologischer Konsum“ am Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW). Seine Forschungsschwerpunkte sind Nachhaltiges Konsumverhalten, Nachhaltigkeits-Marketing, produktbezogene Nachhaltigkeitspolitik sowie neue Technologien.

**Kontakt: [Gerd.Scholl@ioew.de](mailto:Gerd.Scholl@ioew.de)**

**Tel. +49 – 30 – 884 594-0**

**Dr. Wilfried Konrad**, ist wissenschaftlicher Mitarbeiter des Forschungsfelds „Ökologische Produktpolitik“ am Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW). Seine Forschungsschwerpunkte sind Nachhaltiger Konsum, Produktkennzeichen sowie Umwelttechnologien und Umweltdienstleistungen.

**Kontakt: [Wilfried.Konrad@ioew.de](mailto:Wilfried.Konrad@ioew.de)**

**Tel. +49 – 6221 – 6491-65**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>Hintergrund, konzeptioneller Rahmen und Vorgehensweise der Untersuchung</b> .....	<b>13</b>
2.1	Stand der freizeitbezogenen Mobilitätsforschung.....	13
2.2	Das handlungstheoretische Modell.....	18
2.3	Methodische Vorgehensweise.....	22
<b>3</b>	<b>Beschreibung der Ergebnisse</b> .....	<b>30</b>
3.1	Raumbezogene Analyse.....	30
3.1.1	Soziodemografika.....	30
3.1.2	Ausstattung: Verkehrsmittel, Geld, Zeit und Wissen.....	33
3.1.3	Allgemeine, umwelt- und verkehrsmittelbezogene Einstellungen.....	35
3.1.4	Soziale Norm.....	39
3.1.5	Handlungsmodi: Routine, Wahlhandeln, Adoption.....	40
3.1.6	Freizeitaktivitäten und Verkehrsmittel.....	43
3.1.7	Bedürfnisse.....	47
3.2	Typenbezogene Analyse.....	50
3.2.1	Zur Typenbildung.....	50
3.2.2	Soziodemografika und Einstellungen.....	52
3.2.3	Ausstattung: Verkehrsmittel, Geld, Zeit und Wissen.....	55
3.2.4	Freizeitaktivitäten, Verkehrsmittel und Bedürfnisse.....	57
3.2.5	Handlungsmodi: Routine, Wahlhandeln, Adoption.....	60
3.2.6	Vergleichende Übersicht über wichtige Unterscheidungsmerkmale der fünf Mobilitätstypen.....	64
<b>4</b>	<b>Fazit</b> .....	<b>67</b>
<b>5</b>	<b>Literaturverzeichnis</b> .....	<b>70</b>
<b>6</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>72</b>
6.1	Fragebogen.....	72
6.2	Alternative Typenbildung.....	77
6.3	Auswertung der explorativen Verbraucherinterviews.....	82

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.1:	Struktur des Handlungsmodells .....	19
Abb. 2.2:	Struktur des Fragebogens .....	23
Abb. 2.3:	Die Untersuchungsregion (Kassel in Deutschland und Nordhessen) .....	24
Abb. 2.4:	Die Untersuchungsregion (Kassel-Stadt und –Speckgürtel; Fritzlar, Homberg [Effze], Schwalmstadt) .....	25
Abb. 3.1:	Faktorenanalyse .....	51
Abb. 3.2:	Häufigkeitsverteilung der Freizeitmobilitätstypen .....	52
Abb. 3.3:	Hauptfreizeitaktivitäten der Mobilitätstypen .....	58
Abb. 3.4:	Hauptverkehrsmittelbezogene Bedürfnisse der Mobilitätstypen.....	59
Abb. 6.1:	Häufigkeitsverteilung modellkonforme Clusterlösung (n=968) .....	78

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1.1:	Quantitative Indikatoren für Art und Umfang des Freizeitverkehrs.....	12
Tab. 2.1:	Räumliche Verteilung von Grundgesamtheit und Stichprobe .....	26
Tab. 2.2:	Altersverteilung Kernstadt Kassel.....	28
Tab. 3.1:	Soziodemografika .....	32
Tab. 3.2:	Allgemeine und Umwelteinstellungen.....	36
Tab. 3.3:	Autobezogene Einstellungen .....	37
Tab. 3.4:	ÖPNV-bezogene Einstellungen .....	38
Tab. 3.5:	Fahrradbezogene Einstellungen .....	38
Tab. 3.6:	Einstellung zum zu Fuß gehen .....	39
Tab. 3.7:	Soziale Norm .....	40
Tab. 3.8:	Handlungsmodus Routine.....	40
Tab. 3.9:	Zufriedenheit mit Hauptverkehrsmittel .....	41
Tab. 3.10:	Anlässe für Wechsel des Verkehrsmittels .....	42
Tab. 3.11:	Handlungsmodus Adoption.....	42
Tab. 3.12:	Häufigkeit von Freizeitaktivitäten .....	44
Tab. 3.13:	Häufigstes Verkehrsmittel in der Alltagsfreizeit .....	45
Tab. 3.14:	Freizeitaktivitäten und Verkehrsmittel.....	46
Tab. 3.15:	Bedürfnisse und Freizeitaktivitäten.....	48
Tab. 3.16:	Bedürfnisse und Hauptverkehrsmittel.....	49
Tab. 3.17:	Soziodemografische Merkmale der Freizeitmobilitätstypen .....	53
Tab. 3.18:	Einstellungsbezogene Merkmale der Freizeitmobilitätstypen.....	54
Tab. 3.19:	Verkehrsmittelbezogene Ausstattung der Mobilitätstypen.....	56
Tab. 3.20:	Sonstige Ausstattungsmerkmale der Mobilitätstypen .....	57
Tab. 3.21:	Hauptverkehrsmittel der Mobilitätstypen in der Alltagsfreizeit.....	59
Tab. 3.22:	Handlungsmodus Routine.....	61
Tab. 3.23:	Zufriedenheit der Mobilitätstypen mit dem in der Alltagsfreizeit hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel .....	62
Tab. 3.24:	Mobilitätstypenbezogene Anlässe für Wechsel des Verkehrsmittels .....	63
Tab. 3.25:	Handlungsmodus Adoption.....	64



Tab. 3.26:	Vergleichende Übersicht über die Mobilitätstypen .....	65
Tab. 6.1:	Einstellungen und Soziodemografika der modellkonformen Clusterlösung .....	80
Tab. 6.2:	Einstellungen und Soziodemografika der modellkonformen Clusterlösung (Forts.) ....	81



# 1 Einführung

Im **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 Informations- beziehungsweise Wissensänderungen oder das Gedächtnis der Konsumenten und soziale Faktoren wie Normen oder gruppenbestimmtes Verhalten berücksichtigt. Besonderes Augenmerk wird dabei auf situationsabhängige Handlungsweisen gelegt. Dazu zählen Routinen, Wahlhandeln und Neuerungshandeln.

Alltagsbezogene Freizeitmobilität wird im vorliegenden Zusammenhang als Mobilität für Freizeit-zwecke an Werktagen und Wochenenden inklusive Kurzreisen von ein bis drei Übernachtungen definiert. Flugreisen, beispielweise wochenendbezogene Städtereisen, werden dabei ebenso aus-geklammert wie längere Urlaubsreisen, vor allem aufgrund ihres besonderen Charakters etwa hin-sichtlich der Häufigkeit, der damit verbundenen Motive, des Planungshorizonts und der daraus fol-genden Entscheidungsprozesse. Zur Untersuchung der skizzierten Fragestellungen ist der so ein-gegrenzte Bereich aus mehreren Gründen besonders geeignet:

- Im Jahre 2004 war der Freizeitverkehr mit 407,6 Mrd. Personenkilometern für 35,1 % der gesamten Personenverkehrsleistung in Deutschland verantwortlich (DIW 2006). Diese Verkehrsleistung wird zu über 80 % auf der Straße erbracht. Der Straßenverkehr, der Güter- und Per-sonenverkehre umfasst, hat im Jahre 2005 19,1 % der energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland verursacht. Vor dem Hintergrund dieser Eckdaten (vgl. Tabelle 1.1) kann man da-von ausgehen, dass die freizeitbezogene Mobilität in nicht unerheblichem Maße zur Klimabe-lastung beiträgt – aller Voraussicht nach mit steigender Tendenz.
- Die Ausübung von Freizeitmobilität im Alltag ist höchstwahrscheinlich stark von Verhaltensrou-tinen geprägt, sowohl was die Wahl der Freizeitaktivität als auch die Wahl des Verkehrsmittels angeht. Für die Analyse der Entstehung habitualisierten Verhaltens und für die Ermittlung der Bedingungen, unter denen Routinen aufbrechen, ist das Handlungsfeld daher gut geeignet.
- Der Bereich „Freizeitmobilität im Alltag“ ist anderen Konsumbereichen wie Ernährung oder Waschen nicht unähnlich, etwa hinsichtlich des Wiederholungscharakters und der (infra-) strukturellen Einbettung des Konsumhandelns. Daher ist zu vermuten, dass die hier generier-ten Erkenntnisse auch auf andere Konsumfelder zumindest teilweise übertragbar sein werden.

**Tab. 1.1: Quantitative Indikatoren für Art und Umfang des Freizeitverkehrs**Quellen: DIW (2006), [www.umweltbundesamt-umwelt-deutschland.de/umweltdaten/](http://www.umweltbundesamt-umwelt-deutschland.de/umweltdaten/)

Indikator	Wert
Anteil des Straßenverkehrs an den energiebedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen in Deutschland (2005)	19,1 %
Güterverkehrsleistung in Deutschland (2005)	565,3 Mrd. Tkm
- Anteil Straßengüterverkehr	69,4 %
Personenverkehrsleistung in Deutschland (2005)	1.091,1 Mrd. Pkm
- Anteil motorisierter Individualverkehr	80,5 %
- Anteil öffentlicher Straßenpersonenverkehr	7,6 %
- Anteil Luftverkehr	4,9 %
- Anteil Eisenbahn	6,9 %
Freizeitbezogene Personenverkehrsleistung in Deutschland (2004), davon	407,6 Mrd. Pkm
- ... motorisierter Individualverkehr	76,2 %
- ... öffentlicher Straßenpersonenverkehr	6,7 %
- ... Flugzeug	1,2 %
- ... Eisenbahn	6,7 %
- ... Fahrrad	4,1 %
- ... zu Fuß	5,1 %

Das Gesamtvorhaben ist in verschiedene **Arbeitsschritte** unterteilt. Im ersten Arbeitsschritt wurde ein Konzept für das Konsumhandeln im Bereich des Freizeitverkehrs entwickelt (vgl. Zundel 2008 und Kapitel 2.2). Orientiert an diesem Handlungsmodell wurde dann im zweiten Schritt der Untersuchung eine empirische Analyse durchgeführt. Die dabei gewonnen Erkenntnisse werden im dritten Arbeitsschritt in ein aktorsbasiertes Modell eingespeist (Multi-Agenten-System). Das Modell erlaubt 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.

Der **Arbeitsschritt „Empirie“** umfasst die folgenden drei aufeinander aufbauenden Bestandteile:

Im Zentrum steht eine telefonische **Repräsentativumfrage** mit je rund 300 Befragten in den Räumen Kassel-Stadt, Kassel-Speckgürtel und Nordhessen (Region Fritzlar, Homberg, Schwalmstadt) zur Häufigkeit von Aktivitäten in der Alltagsfreizeit, zu den dabei benutzten Verkehrsmitteln sowie zu ausgewählten Aspekten des Handlungsmodells, zum Beispiel Handlungsmodi, Einstellungen und Bedürfnisse.

Zur Vorbereitung der Repräsentativbefragung wurden **explorative Interviews** mit Verbrauchern durchgeführt. Diese Befragung lieferte unter anderem Hinweise zur lebensweltlichen Bedeutung

der verschiedenen Handlungsmodi und lenkte den Blick auf die hohe Relevanz biografischer Ereignisse für Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung.

Im Nachgang der Repräsentativbefragung wurden 29 Personen aus den drei Untersuchungsräumen zu ausgewählten, in der Repräsentativbefragung nicht oder nur teilweise integrierten Aspekten befragt. Wichtige Themen dieser Leitfaden gestützten, persönlichen **Vertiefungsinterviews** waren unter anderem die Entscheidungsprozesse im Zusammenhang der Orts- und Verkehrsmittelwahl sowie die verkehrsmittelbezogene Bedürfnisbefriedigung.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der Repräsentativbefragung zusammen. Die Ergebnisse der explorativen Interviews werden im Anhang zu diesem Bericht dokumentiert. Die Auswertung der vertiefenden qualitativen Interviews wird an anderer Stelle veröffentlicht.

Im Folgenden werden zunächst Hintergrund, konzeptioneller Rahmen und Vorgehensweise der Untersuchung dargestellt (Kapitel 2). Konkret wird der für das Vorhaben relevante Stand der Forschung rekapituliert, das konzeptionelle Modell in seinen Grundzügen dargelegt und die methodische Vorgehensweise bei der Repräsentativbefragung ausgeführt. Das sich daran anschließende Kapitel 3 ist der Darstellung der empirischen Befunde der Repräsentativbefragung gewidmet. Dabei werden die raum- und mobilitätstypenbezogenen Ergebnisse getrennt von einander dargestellt. In Kapitel 4 wird ein Fazit formuliert, bei dem die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchung vor dem Hintergrund des Stands der Forschung diskutiert und einige Schlussfolgerungen gezogen werden.

## 2 Hintergrund, konzeptioneller Rahmen und Vorgehensweise der Untersuchung

### 2.1 Stand der freizeitbezogenen Mobilitätsforschung

#### *Das Thema Freizeit in der Mobilitätsforschung*

Analysen des Mobilitätsverhaltens in Deutschland waren lange Zeit auf Arbeits-, Ausbildungs- und Versorgungswege fokussiert, während der Freizeitverkehr als häufig nicht trennscharf definierte Restgröße behandelt wurde (vgl. Götz et al. 2003). So unterschieden die vom Bundesministerium für Verkehr in den Jahren 1976, 1982 und 1989 durchgeführten „Kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten (KONTIV)“ die Wegezwecke „Arbeitsplatz“, „dienstlich“, „Ausbildung“, „Einkauf“ und „nach Hause“. Der Mobilitätsanlass „Freizeit“ dagegen wurde lediglich aus offenen Antworten abgeleitet.

Vor dem Hintergrund wachsender Nicht-Arbeitszeiten und des Trends zur erlebnisorientierten Gestaltung dieser zur freien Verfügung stehenden Zeitbudgets entwickelt sich die Freizeitmobilität in den 1990er Jahren zum eigenständigen Forschungsthema. Dies ging einher mit einem interdisziplinären Ansatz, der sich von der rein ingenieurmäßigen Betrachtung von Verkehr abwandte und die individuellen und sozialen Entstehungszusammenhänge von Mobilität aus sozial- und wirtschaftswissenschaftlicher, geografischer oder psychologischer Perspektive in den Blick nahm (vgl. Briegel 2005). Ausdruck hierfür sind beispielsweise der 1999 aufgelegte Forschungsschwerpunkt „Freizeitverkehr“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (vgl. BMBF 2002) und die zuletzt veröffentlichte KONTIV-Studie „Mobilität in Deutschland 2002“ (vgl. DIW/infas 2003), in der

Freizeit erstmals als eigenständiger Wegezweck aufgenommen wurde. Die damit angesprochenen Aktivitäten reichen vom Besuch von Freunden und Veranstaltungen über Jogging und die Kinderbegleitung bis hin zu Tages- und mehrtägigen Ausflügen (bis vier Tage). Neben diesen multiplen Formen des Alltagsfreizeitverkehrs werden auch Urlaube (ab fünf Tage) unter die Kategorie Freizeit subsumiert.

Auch wenn der Alltagsfreizeitverkehr anders als befürchtet keine überproportionale (vgl. Opaschowski 1995), sondern eine ähnliche Wachstumsdynamik wie die anderen Verkehrszwecke zu verzeichnen hat, kommt ihm mit einem Anteil von je ungefähr einem Drittel an den unternommenen Wegen und den zurückgelegten Distanzen eine zentrale Rolle im Verkehrsgeschehen zu (vgl. DIW/infas 2004; de la Fuente Layos 2005). Die Besonderheit des Freizeitverkehrs speziell gegenüber beruflichen Verkehrswegen liegt in der prinzipiellen Substituierbarkeit der ihm zugrunde liegenden verschiedenen Freizeitaktivitäten, so dass die individuellen Akteure im Grundsatz frei wählen können, wann sie sich zu welchem Zweck wie weit wohin begeben wollen. Die Möglichkeit zur individuellen Wahl in Verbindung mit der großen Zahl untereinander austauschbarer Aktivitäten und Ziele ist ein zentraler Grund dafür, dass der Freizeitverkehr für die Identifikation und Umsetzung gestalterischer Maßnahmen eine große Herausforderung darstellt (vgl. Briegel 2002; Gauthier/Kagermeier 2002). Diese Problemlage wird noch dadurch verschärft, dass der Alltagsfreizeitverkehr in hohem Maße der Pflege von sozialen Netzwerken dient und deshalb auf einer gesellschaftlich in hohem Maße anerkannten Legitimationsbasis beruht (vgl. Schubert 2004).

In den letzten Jahren wurden verschiedene Wege zu einer systematischen Analyse der dem heterogenen Alltagsfreizeitverkehr zugrunde liegenden Mobilitätsmuster beschritten. Zu nennen sind hier Untersuchungen der räumlichen und persönlichen Determinanten der Freizeitmobilität (vgl. Blinde/Schlich 2000), lebensstilorientierte Studien (vgl. Götz et al. 2003), an den objektiven und subjektiven Bestimmungsgrößen des Mobilitätsverhaltens in der Freizeit orientierte Arbeiten (vgl. IVT et al. 2003; Fastenmeier 2003) und Analysen des Einflusses der partnerschaftlichen Lebensform (vgl. Haustein 2007). Im Folgenden werden zunächst die zentralen Ergebnisse dieser Studien vorgestellt; insofern die Frage der Entstehung und Veränderung von Handlungsrouninen im Mittelpunkt des DYNAMIKON-Projektes steht, wird sodann in einem weiteren Schritt ein Überblick über Arbeiten zu Verhaltensrouninen im Mobilitätsbereich gegeben.

#### *Einflussfaktoren des Mobilitätsverhaltens in der Freizeit*

Blinde und Schlich (2000) arbeiten mit einem Modell, in dem das realisierte Freizeitverhalten von persönlichen und räumlichen Determinanten abhängt. Zu ersteren zählen soziodemografische Variablen (Bildung, Alter etc.), die individuelle Lebenszyklusphase sowie Werte und Präferenzen. Die räumlichen Determinanten umfassen infrastrukturelle Gegebenheiten (Freizeiteinrichtungen, Zugänglichkeit etc.) und die Wohnsituation. Auf der Grundlage von 15 Interviews mit Vertretern des Milieus der so genannten Selbstverwirklicher wird ein Phasenmodell des Freizeitverhaltens konzipiert. Dabei zeigte sich, dass der freizeitbezogene Verkehrsaufwand und die Einflussstärke der darauf wirkenden räumlichen Faktoren je nach Lebensphase variieren. So steht die erste Phase im Zeichen des Neubeginns durch die Aufnahme eines Studiums an einem neuen Wohnort. Aufgrund der geringen Ortsbindung zur neuen Umgebung und des Fortbestands der alten sozialen Netze ist diese Phase mit einem hohen Freizeitverkehrsaufwand verbunden. Mit der steigenden sozialen Integration am neuen Wohnort und der wachsenden Vertrautheit mit den lokalen Gegebenheiten ist in der zweiten Phase ein verringerter Verkehrsaufwand zu registrieren, der mit der Konsolidierung der neuen Lebensumstände in der dritten Phase wieder wächst, da die Freizeitaktivitäten nun verstärkt auf Abwechslung und die Nutzung verschiedenartiger Einrichtungen ausgerichtet werden.

Ausgangspunkt der von Götz et al. (2003) durchgeführten Repräsentativbefragung (n=1.024) ist die Hypothese, dass unterschiedliche Lebensstile verschiedene Profile der Freizeitmobilität bedingen. Vermittels einer Faktoren- und Clusteranalyse wurden fünf Lebensstilgruppen identifiziert, die sich hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl und der Freizeitwege signifikant voneinander unterscheiden. So haben die an Erlebnis, Abenteuer und Abwechslung interessierten „Fun-Orientierten“ den höchsten umweltrelevanten Freizeitverkehr, während die „Traditionell-Häuslich-Orientierten“ aufgrund ihrer kleinräumigen Mobilität die geringsten Umweltbelastungen verursachen. Damit konnte gezeigt werden, dass Einstellungen zu Verkehrsmitteln sowie Freizeit-, Arbeits-, Lebens- und Wertorientierungen relevante Einflussgrößen für die Freizeitmobilität darstellen. Mit Blick auf die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens in Richtung Nachhaltigkeit wird daraus die Notwendigkeit abgeleitet, an den unterschiedlichen Lebensstilen anzusetzen, das heißt an der Spaß- und Erlebnisorientierung der „Fun-Orientierten“, dem Wunsch nach Distinktion und Luxus der „Modern-Exklusiven“, dem Bedürfnis nach Entlastung der „Belasteten-Familienorientierten“, dem Anspruch auf soziale Integration und Aufwertung der „Benachteiligten“, der Orientierung an traditionellen Werten der „Traditionell-Häuslichen“.

Mit einem auf das „Verstehen“ der subjektiven Gründe der Freizeitmobilität ausgerichteten Anspruch wurden die Motive mobilitätsrelevanter Freizeitaktivitäten vom Projektbund ALERT untersucht (vgl. IVT et al. 2003; Fastenmeier 2003).<sup>1</sup> Dabei standen zwei Freizeittypen im Mittelpunkt:

- Alltagsfreizeit bezieht sich auf alle mobilitätsauslösenden Aktivitäten, die regelmäßig an jedem beliebigen Tag ausgeübt werden können.
- Erlebnisfreizeit bezeichnet Halb- oder Ganztagesausflüge an einem Samstag, Sonntag oder Feiertag.

Zunächst wurde ein theoretisches Ausgangsmodell entwickelt, das insbesondere auf der Theorie der sozialen Motivation von Bischoff (1985) basiert. Die zu erklärende Größe in diesem Modell ist das raum-zeitliche Freizeitmobilitätsverhalten, das in die Aspekte Zielwahl, Zeitfenster, Verkehrsmittelwahl und Route ausdifferenziert wird. Grundlage dieser Handlung ist die Aktivierung von mobilitätsrelevanten Grundmotiven („Wollen“) (soziale Motive, Abwechslung, Autonomie, Natur). Daraus entwickelt sich in Abhängigkeit von persönlichen (z.B. Werte, Lebensstile), sozialen (z.B. Sozio-Demografika, Verkehrsmittelausstattung) und räumlichen (z.B. Standort, Wohnumfeld) Teilnahmevoraussetzungen („Können“) ein bestimmtes Mobilitätsverhalten in der Freizeit. Auf der Basis der Befunde der Empirie (280 Tiefeninterviews) erwies es sich als notwendig, das Ausgangsmodell entsprechend der beiden Freizeittypen Alltagsfreizeit und Erlebnisfreizeit zu differenzieren.

In der Alltagsfreizeit haben sich „lediglich zwei der vier Motivbündel als mobilitätsrelevant erwiesen: der Wunsch nach Kontakt (also das soziale Motiv) und das Bedürfnis nach Abwechslung. (...) Des Weiteren zeigt sich, dass unter den räumlichen und sozialen Teilnahmevoraussetzungen insbesondere die regionale Herkunft und der Wohnort sowie der Grad der Wohnzufriedenheit einen bedeutsamen Einfluss auf das Zustandekommen einer Freizeithandlung besitzen“ (Fastenmeier 2003, S. 70). Außerdem haben sich die emotionale Bedeutung des Zuhauses sowie die Selbsteinstufung als Pkw- oder ÖV-Nutzer als mobilitätsrelevant herausgestellt.

---

1 Vom Projektverbund ALERT wurde des Weiteren die Thematik des Routinehandelns aufgegriffen. Zu den hierzu erzielten Ergebnissen s. u.

„In der Erlebnisfreizeit erweisen sich drei Motivbündel als mobilitätsrelevant: das Bedürfnis nach Abwechslung, der Wunsch nach Natur sowie das soziale Kontaktbedürfnis; auch hier erweist sich das Autonomiemotiv als nicht mobilitätsrelevant. Bei der Erlebnisfreizeit beeinflusst eine ganze Reihe von sozialen und räumlichen Teilnahmevoraussetzungen das Zustandekommen einer Freizeithandlung, wobei sich die regionale Herkunft als die weitaus wichtigste Einflussgröße herausgestellt hat. Charakteristisch für die Erlebnisfreizeit ist weiterhin, dass sich neben der Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt die Mobilitätsgewohnheiten im Alltag auch in der Freizeitmobilität niederschlagen, das heißt wer im Alltag mit dem Pkw unterwegs ist, wird dies auch in der Freizeit sein. Neben der emotionalen Bedeutung des Zuhauses und den Selbsteinstufungen als Pkw- und ÖV-Nutzer erweist sich hier auch die Selbsteinstufung als Radfahrer als mobilitätsrelevant“ (Fastenmeier 2003, S. 70 f.).

Auf der Grundlage von 1.206 persönlichen Interviews analysierte Haustein (2007) das freizeitbezogene Mobilitätsverhalten in Abhängigkeit von der partnerschaftlichen Lebensform. Sie unterscheidet Personen, die verheiratet zusammenleben, Personen in nichtehelichen Lebensgemeinschaften (NEL), Paarbeziehungen ohne gemeinsamen Haushalt (living apart together, LAT) und Personen ohne festen Partner (Singles). Bezogen auf die Häufigkeit von verschiedenen Freizeitaktivitäten bestehen die deutlichsten Unterschiede beim Treffen von Freunden und Verwandten, deren Häufigkeit mit zunehmender Institutionalisierung der Partnerschaft abnimmt und somit bei Ehepaaren am geringsten ausfällt. Diese haben auch bei Kurzurlauben, beim Besuch kultureller Veranstaltungen, Vereins- und sportlichen Aktivitäten und beim Shopping die geringsten Häufigkeiten. Insgesamt bestehen „die meisten signifikanten Unterschiede zwischen Ehepaaren und den drei alternativen Lebensformen, die wenigsten zwischen Singles und LATs. (...) Ein Grund für die geringere außerhäusige Aktivität der Ehepartner kann darin gesehen werden, dass sie seltener in Innenstadtnähe und häufiger im Umland wohnten als Personen der übrigen Partnerschaftsformen“ (Haustein 2007, S. 12 f.). Die höchste Verkehrsleistung (Jahreskilometer) im Freizeitbereich weisen die LATs auf, die geringste die Singles. Beide zusammen sind zwar am häufigsten in der Freizeit unterwegs, die starke Nahraumorientierung der Singles lässt diese allerdings noch weniger Jahreskilometer akkumulieren als die schwächer aktiven NELs und Ehepaare.

Insgesamt fügen sich die Ergebnisse der dargestellten Studien zu einem komplexen Bild, in dem das realisierte Mobilitätsverhalten von einer Vielzahl personeller, sozialer und objektiver Faktoren abhängt. Abgesehen von Götz et al. (2003) wird zwar in allen Arbeiten der konstitutive Charakter raumbezogener Parameter ersichtlich, es wird aber zugleich deutlich, dass diese zur Erklärung des Verkehrsverhaltens in ein Konzept eingebettet werden müssen, dass auch die so genannten weichen Faktoren in gleichwertiger Weise umfasst. Versuche zur Beeinflussung von Mobilitätsmustern (z.B. in Richtung der Nutzung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel) müssen diesen Umstand ebenso wie die im Folgenden diskutierte hohe Routinestärke von Verkehrsentscheidungen in der Freizeit berücksichtigen.

### *Verhaltensroutinen in der Mobilitätsforschung*

Die Analyse von Verhaltensroutinen ist seit den 1990er Jahren Gegenstand der Mobilitätsforschung.<sup>2</sup> Vor dem Hintergrund von Ajzens Theorie des geplanten Verhaltens (Ajzen 1991) zeigten

---

2 Vgl. Gärling / Axhausen (2003) für eine überblicksartige Darstellung der mobilitätsbezogenen Habitualisierungsforschung.



dabei etwa empirisch angelegte Studien aus den Niederlanden (z.B. Verplanken et al. 1998) und Deutschland (Bamberg 1996), dass Verhaltensintentionen nur dann mit dem tatsächlichen Verhalten korrelieren, wenn die Gewohnheitsstärke gering ausfällt, und dass keine Beziehung zwischen Absicht und Verhalten besteht, wenn starke Routinen vorliegen. Wenngleich dabei festgestellt werden konnte, dass externe Anreize die Umsetzung von Verhaltensabsichten befördern können, wurde gleichzeitig deutlich, dass Routinen der Anwendung rationalen Verhaltens Grenzen setzen.

In diesem Zusammenhang wurden auch unterschiedliche Verfahren zur Messung der Gewohnheitsstärke entwickelt: Beim „Antworthäufigkeiten-Maß“ („response frequency measure“, Verplanken, Myrbakk und Rudi 2005, S. 236f.) wird den Probanden eine Liste von Reisezielen vorgelegt. Die Frage, welche Verkehrsmittel sie zum Erreichen der jeweiligen Ziele nutzen würden, wird mit der Aufforderung verbunden möglichst schnell und spontan zu antworten. Auf diese Weise werden minimale kognitive Ressourcen mobilisiert, was ein Kennzeichen von Verhaltensroutinen ist. Die Häufigkeit, mit der dabei bestimmte Verkehrsmittel erwähnt werden, kann dann als Indikator für die Stärke der Nutzungsgewohnheit interpretiert werden. Der Vorteil dieses Verfahrens ist, dass die Probanden zu ihren Verhaltensroutinen nicht direkt Auskunft geben müssen. Diese Alternative zur Bestimmung der Gewohnheitsstärke nutzt der so genannte Selbstberichts-Gewohnheits-Index (ebd., S. 237f.). Hierbei kommt eine mehrdimensionale Selbstberichts-Skala zum Einsatz, die das Routinekonstrukt in eine begrenzte Zahl von Komponenten ausdifferenziert, zum Beispiel Verhaltenswiederholungen, reduzierte Aufmerksamkeit und eingeschränkte Verhaltenskontrolle (Verplanken und Orbell 2003).

Darüber hinaus hat die Routineforschung im Mobilitätsbereich gezeigt, dass starke Gewohnheiten bei der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel mit einer verringerten Berücksichtigung von Informationen zu Verkehrsmittelalternativen einhergehen (z.B. Verplanken et al. 1997) – ein Effekt, der in den Sozialwissenschaften als Abmilderungseffekt („attenuation effect“) bezeichnet wird (Betsch und Haberstroh 2005, S. xvi) und der für die unbewusste, wenngleich systematische Abwertung von der Handlungsroutine widersprechenden Informationen steht. Zusätzlich haben beispielsweise die Arbeiten von Harms und Truffer (2005) deutlich gemacht, dass weiter reichende Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl, in ihrem Falle der Umstieg vom eigenen Auto auf die Dienstleistung Car Sharing, sehr stark von situativen Faktoren beeinflusst werden. So wurde in Interviews mit Car Sharing-Nutzern beobachtet, dass ehemalige Autobesitzer erst unter veränderten Lebensbedingungen, die zur Abschaffung des eigenen Wagens führen, Car Sharing als Mobilitätsalternative überhaupt in Betracht ziehen und bewerten. Ein attraktives Car Sharing-Angebot allein ist für einen Umstieg also nicht hinreichend.

Bezogen auf den Bereich Freizeitmobilität hat sich Lanzendorf (2001, 2002, 2003) als erster mit Verhaltensroutinen befasst. Seine empirischen Untersuchungen, bei denen Wochenendausflüge im Vordergrund stehen, verweisen auf den oft automatisierten Charakter der Entscheidungsprozesse im Zusammenhang der Verkehrsmittelwahl. Danach erfolgen 78 % aller Verkehrsmittelentscheidungen in der Freizeit in routinierter Weise, während die Orts- und Aktivitätswahl weit weniger stark von Gewohnheiten gekennzeichnet ist (35 % und 31 %), nicht zuletzt weil hier deutlich mehr Handlungsalternativen bestehen.

Zu ähnlichen Ergebnissen kommt der Projektverbund ALERT (s. o.). Während die Wahl des Zielorts und die Entscheidungen über Tag und Zeitpunkt von Freizeitaktivitäten vorwiegend Gegenstand geplanter oder spontaner Handlungen sind, „dominieren bei der Wahl der Route und vor allem bei der Wahl des Verkehrsmittels mit deutlich mehr als 70 % in der Alltags- wie in der Erlebnisfreizeit gewohnheitsmäßige Verhaltensweisen“ (Lehnig 2003, S. 81). Zumindest bei der Erlebnisfreizeit können raumbezogene Unterschiede des Automatisierungsgrades der Verkehrsmittelent-

scheidung festgestellt werden. Dieser ist hier für das Land mit 86,1 % deutlich höher als in der Stadt und im Speckgürtel (je 66 %). Ein weiterer Einflussfaktor auf die Routinestärke ist das jeweils genutzte Verkehrsmittel. Sie ist bei Pkw-Nutzung höher als im Falle des Rückgriffs auf den ÖPNV/ÖV. Interessant ist die Erkenntnis, dass bei ÖPNV/ÖV-Benutzung in der Erlebnisfreizeit zwei Drittel der Probanden (n=19) eine geplante Verkehrsmittelentscheidung treffen.

Bezüglich der Beeinflussbarkeit des Mobilitätsverhaltens kommen Verplanken, Myrbakk und Rudi (2005, S. 235) – auf Grundlage der skizzierten Befunde nicht ganz überraschend – zu dem Schluss, dass „(...) the finding that strong habit individuals' behaviour is not or only weakly related to attitudes and intentions, together with the apparently low interest for information, presents a grim picture for those who wish to influence habitual behaviour through information campaigns and attitude change.“ Gleichwohl muss dieses pessimistische Fazit etwa vor dem Hintergrund der Arbeit von Bamberg, Ajzen und Schmidt (2003) etwas relativiert werden: In einer Längsschnittstudie, in der die Wirkung einer Intervention (Einführung eines Semestertickets) auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel untersucht wurde, kommen sie zu dem Ergebnis “that choice of travel mode is largely a reasoned decision, (...) and that past travel choice contributes to the prediction of later behaviour only if circumstance remain relatively stable” (S. 175).<sup>3</sup> In ähnlicher Weise berichten Fuji und Kitamura (2003), dass die Gewohnheitsstärke der Autonutzung durch eine zeitlich begrenzte Intervention (kostenloser, vierwöchiger Busgutschein für Autofahrer) sogar noch einen Monat nach Ende der Intervention geringer als vor der Intervention ausfiel. Das heißt, der tatsächliche Einfluss von Routinen auf die Verkehrsmittelwahl ist abhängig von der Art der mobilitätsbezogenen Intervention – Anreiz- im Vergleich zu Informationsinstrumenten – und der durch sie bewirkten Veränderungen der Entscheidungssituation des Individuums.

Als Fazit kann festgehalten werden: Trotz der bisher vorliegenden Erkenntnisse besteht nach wie vor ein großer Forschungsbedarf zu Motiven, Voraussetzungen, Zwecken, Zielen oder Entscheidungsprozessen von mobilitätsgebundenen Freizeitaktivitäten. Insbesondere fehlen Kenntnisse zu den strukturellen und individuellen Bedingungen der Herausbildung, Stabilisierung und Veränderungsdynamik von Handlungsrouninen der Alltagsfreizeitmobilität. Ferner stehen darauf aufbauende Instrumente zur Prognose und zur Gestaltung des Alltagsfreizeitverkehrs bislang nicht zur Verfügung. Diese Lücke versucht das DYNAMIKON-Projekt ansatzweise zu füllen.

## 2.2 Das handlungstheoretische Modell

Als konzeptioneller Rahmen für die Untersuchung der Alltagsfreizeitmobilität wurde im DYNAMIKON-Projekt ein Handlungsmodell erarbeitet, dass dazu in der Lage sein soll, den Untersuchungsgegenstand auf theoretischer Ebene zu beschreiben und zu analysieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die interessierenden Phänomene von multidisziplinärer, nicht einer einzigen wissenschaftlichen Disziplin zuzuordnender Natur sind und sich dynamisch verhalten, da die involvierten Akteure die Fähigkeit haben, ihre Handlungen und Absichten zu ändern. Vor diesem Hintergrund beruht das Handlungsmodell auf den Ergebnissen verschiedener zentraler verhaltenstheoretischer Ansätze aus Psychologie und Ökonomie.

---

3 Dieselbe Beobachtung machen Bamberg, Rölle und Weber (2003).

Das DYNAMIKON-Handlungsmodell ist erstens von der Theorie des geplanten Handels (Theory of planned behaviour, TPB) inspiriert, die hauptsächlich von Ajzen entwickelt worden ist (Ajzen 1985, 1988, 1991). Aufgenommen wurde die zentrale Idee der TPB, dass Handlungen von hauptsächlich drei Antriebskräften beeinflusst werden: verhaltensbezogene Einstellungen, subjektive Normen und wahrgenommene Verhaltenskontrolle (damit ist die subjektive Bewertung der Fähigkeit eines Akteurs gemeint, so zu handeln wie er selbst es möchte). Zweitens wird davon ausgegangen, dass verhaltensbezogene Einstellungen in hohem Maße von Bedürfnissen und ihrem Befriedigungsgrad beeinflusst werden. Hier greifen wir auf Maslow und dessen Vorstellung von verschiedenen, in einem hierarchischen Verhältnis zueinander stehenden Klassen von Grundbedürfnissen zurück (Maslow 2005; Alderfer 1972). Drittens wird mit dem Konzept der beschränkten Rationalität von Simon gearbeitet, der insbesondere auf das unvollständige Wissen von Akteuren und deren begrenzte Fähigkeiten zur Wissensverarbeitung hingewiesen hat (Simon 1957).

Hiervon ausgehend wurde eine der Komplexität des Untersuchungsgegenstandes angemessene kognitive Architektur entwickelt, die positive und negative Rückkopplungen zwischen den Handlungen eines Akteurs und seinen kognitiven Ressourcen abbilden kann. Das zentrale Ziel des Handlungsmodells ist die Erklärung sowohl unterschiedlicher Handlungsmodi als auch von dynamischen Prozessen der Änderung von Handlungsmustern durch die Wahl alternativer Optionen. Die folgende Grafik gibt einen Überblick über das Handlungsmodell:

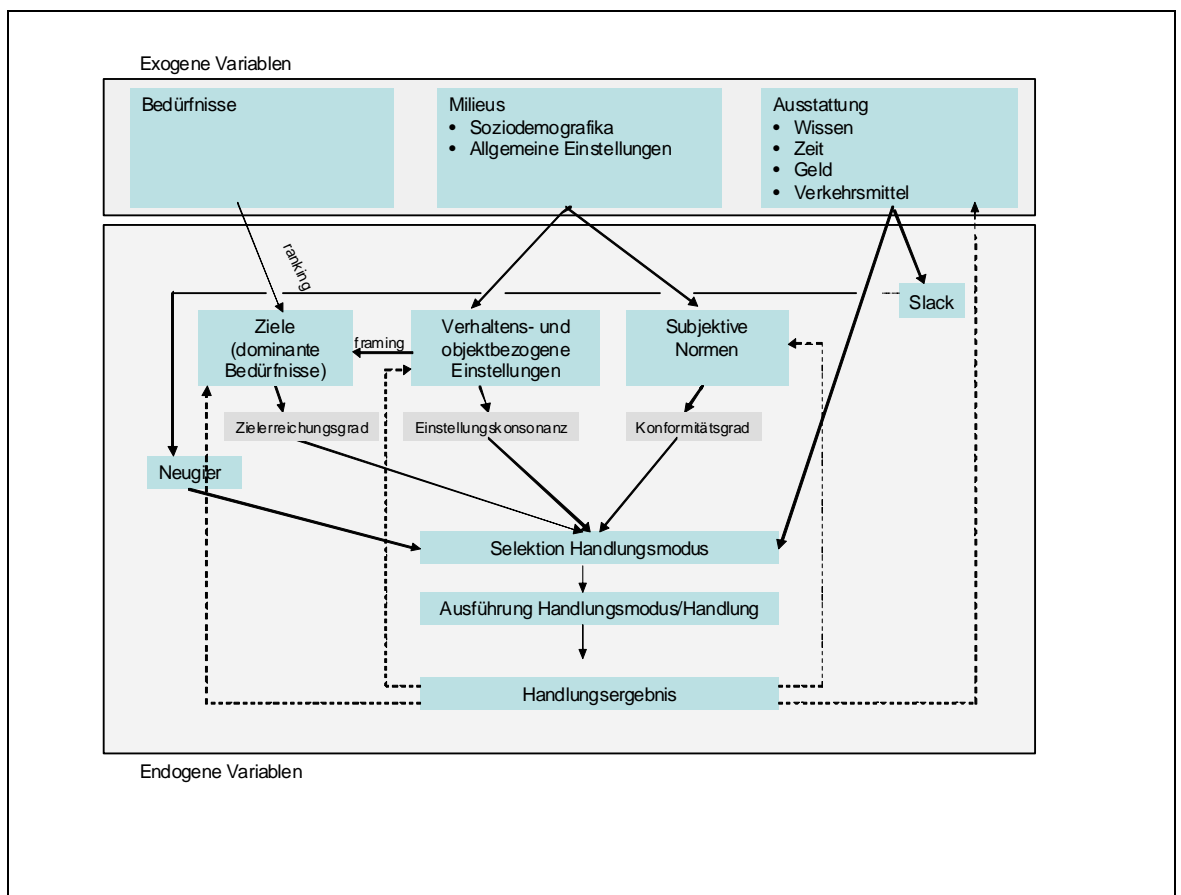


Abb. 2.1: Struktur des Handlungsmodells

Generell besteht das Modell aus zwei Teilen. Dabei sind die exogenen Variablen (Bedürfnisse, Milieus, Ausstattung) gegebene Größen außerhalb des Modells, während die endogenen Variablen (Ziele, verhaltens- und objektbezogene Einstellungen, subjektive Normen) durch Rückkopplungsschleifen innerhalb des Modells beeinflusst werden. Diese Rückkopplungsschleifen sind zentral für die Modellierung und Erklärung von Verhaltensänderungen. Im Folgenden werden ausgewählte Merkmale des Modellierungsansatzes kurz charakterisiert (für eine ausführlichere Darstellung des Handlungsmodells vgl. Zundel 2008).

### *Ausstattung*

Unter der Ausstattung verstehen wir die Ressourcen, die den Akteuren in einem bestimmten Zeitabschnitt zur Verfügung stehen. Sie verfügen im Modell über eine Ausstattung mit Wissen über Verkehrsverbindungen (Strassen, Bahnverbindungen etc.), Zeit und Geld für Freizeitaktivitäten sowie Verkehrsmittel (Auto, ÖPNV-Zugang, Fahrrad). Das Wissen der Akteure ist nicht vollständig und manchmal falsch. Außerdem verändert sich das Wissen im Zeitablauf, es kann vergessen oder durch zum Beispiel erfahrungsbasierte Lernprozesse transformiert werden.

### *Bedürfnisse*

Unter einem Bedürfnis verstehen wir die Neigung eines Akteurs, eine bestimmte Klasse von Zielen zu verfolgen, hier die Beseitigung von physiologischen oder psychologischen Mangelzuständen. Ein Bedürfnis legt in der Regel nicht fest, welche spezifische Handlungsoption verfolgt wird, sondern lediglich eine Klasse von Handlungsoptionen. Das Hungerbedürfnis legt nahe etwas zu essen, was jedoch gegessen wird hängt von der individuellen Bewertung der Eignung möglicher Handlungsoptionen für dieses Bedürfnis ab. Mit Blick auf die Alltagsfreizeitmobilität unterscheiden wir fünf Bedürfnisse: das körperliche Bedürfnis nach Bewegung, Erholung und Gesundheit, das Sicherheitsbedürfnis nach Stabilität und Regelmäßigkeit, das soziale Bedürfnis nach Geselligkeit und sozialen Kontakten, das Bedürfnis nach sozialer Anerkennung und Erfolg sowie das Bedürfnis nach Selbstverwirklichung.

### *Ziele*

Bedürfnisse sind nicht zu jeder Zeit gleich wichtig. Bedürfnisse, die gesättigt oder wenigstens annähernd gesättigt sind, sind weniger entscheidungs- und handlungsrelevant als solche, die es nicht sind. Diejenigen Bedürfnisse, die am weitesten von einem bestimmten Befriedigungsniveau (Zielerreichungsgrad) entfernt sind, dominieren den handlungsbezogenen Entscheidungsprozess. Hat zum Beispiel ein Akteur in dem vorhergehenden Zeitabschnitt sehr viel zur Befriedigung seiner körperlichen Bedürfnisse getan, werden diese bei anstehenden Entscheidungen über Alltagsfreizeitaktivitäten wahrscheinlich eine geringere Rolle als seine anderen Bedürfnisse spielen.

### *Verhaltens- und objektbezogene Einstellungen*

Hierunter verstehen wir eine positive oder negative Bewertung von Verhaltensweisen und Objekten (in unserem Kontext die Verkehrsmittel Auto, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) oder ihren Merkmalen durch einen Akteur. Sie haben in dem Handlungsmodell die Funktion eines Hintergrundfilters. Handlungen, die vielleicht den eigenen Bedürfnissen dienen (das Auto bringt mich bequem von A nach B), aber meiner Einstellung widersprechen (ich mag Autofahren nicht, weil mich beispielsweise die Hektik des modernen Großstadtverkehrs nervös macht), erzeugen eine Dissonanz (Festinger 1957), die abgebaut werden muss, in der Regel dadurch, dass Handlungen, die den eigenen Einstellungen widersprechen, diskriminiert werden, manchmal aber auch dadurch, dass die Einstel-

lung modifiziert wird. Modelltheoretisch dient die Unterscheidung zwischen einerseits Einstellungen und andererseits Bedürfnissen und Zielen damit dazu, über einen begrifflichen Rahmen für die potenzielle Divergenz zwischen Aktivitäten und Einstellungen zu verfügen.

### *Subjektive Norm*

Nach Ajzen beschreibt die subjektive Norm den wahrgenommenen sozialen Druck, ein bestimmtes Verhalten zu praktizieren oder nicht zu praktizieren. Viele Menschen werden von solchem Druck beeinflusst. Es kann zum Beispiel viel einfacher sein, in einer bestimmten Situation dem Vorbild Anderer zu folgen als eigene Handlungsoptionen abzuwägen und auszuüben. Dies ist nicht nur aufwändiger, abweichendes Verhalten kann auch zu schlechten Gefühlen führen. Sozialer Druck zu konformem Verhalten ist ein die Beharrungskräfte eines Systems stärkender Faktor.

### *Rückkopplungsschleifen*

Speziell um Umbrüche, aber auch um Systemträgheiten gegenüber Veränderungen darstellen zu können, bedarf es der Integration von negativen und positiven Rückkopplungsprozessen in das Modell. Darunter verstehen wir Vorgänge, bei denen die Bewertung der Handlungsergebnisse durch die Akteure Variablen beeinflusst, die im Modell für die Auswahl von Handlungsmodi und Handlungen genommen werden. 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. Selbstverstärkungsprozesse sind positive Rückkopplungen. In unserem Kontext ist damit gemeint, dass die wiederholte Ausführung derselben Handlung die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass diese Handlung auch im nächsten Zeitabschnitt gewählt wird. Negative Rückkopplungsprozesse reduzieren hingegen die Wahrscheinlichkeit, dass die gleiche Handlungsoption noch einmal gewählt wird und können eine Veränderungsdynamik in Gang setzen. Im Folgenden werden die Rückkopplungsprozesse näher charakterisiert.

### *Handlungsmodi*

Handlungsmodi bezeichnen mental und finanziell unterschiedlich aufwändige Prozesse, die dem Handeln vorausgehen und zur Selektion einer Handlungsoption führen. Die zielgerichtete Verfolgung dieser Handlungsoption führt dann zu in sich abgeschlossenen Aktivitäten der Akteure, hier der Verkehrsteilnehmer, die ein Verkehrsmittel nutzen beziehungsweise eine Freizeitaktivität betreiben. Die für das Modelldesign zentralen Handlungsmodi lassen sich wie folgt unterscheiden:

**Routinen:** Routinen sind kognitiv wenig aufwändig und stellen eine „Abkürzung“ eines aufwendigeren Entscheidungsprozesses dar. Routinen sind der „Normalfall“ einer Handlung. Mit dieser Kennzeichnung soll die Annahme getroffen werden, dass es zusätzlicher Gründe für die Akteure bedarf, von diesem Normalfall abzuweichen und zu einem anderen Handlungsmodus überzugehen. Implizit steckt hinter dieser Überlegung eine weitere Annahme, nämlich die, dass alle Akteure zu dem Handlungsmodus mit dem geringsten kognitiven Aufwand tendieren, der den Anforderungen der aktuellen Situation noch genügt. Von einer einfachen Routine sprechen wir in Fällen, in denen der Aktivierung der Routine immer die gleiche singuläre Handlungsoption zugrunde liegt. Um eine multiple Routine handelt es sich, wenn immer aus dem gleichen Set von Handlungsalternativen gewählt wird.

**Wahlhandeln:** Beim Wahlhandeln zieht der Akteur mehrere Handlungsoptionen in Betracht. Für diese Handlungsoptionen sind jeweils die erforderlichen (input-) Ressourcen, ihre Verknüpfung im Rahmen einer Handlungsschrittfolge (explizites Wissen) und das implizite Wissen für die Ausfüh-

zung dieser Handlungen bekannt. Zwischen diesen Optionen entscheidet sich der Akteur aufgrund eines bewussten gedanklichen Abwägungsvorgangs. Charakteristisch für diesen Diskriminierungsvorgang ist mithin die Möglichkeit, ex ante ein Modell der Handlungssituation abzurufen, in das ein präzises Situationsverstehen, das Erkennen der Möglichkeiten des individuellen Handelns sowie der Bewertung der Handlungsmöglichkeiten eingehen.

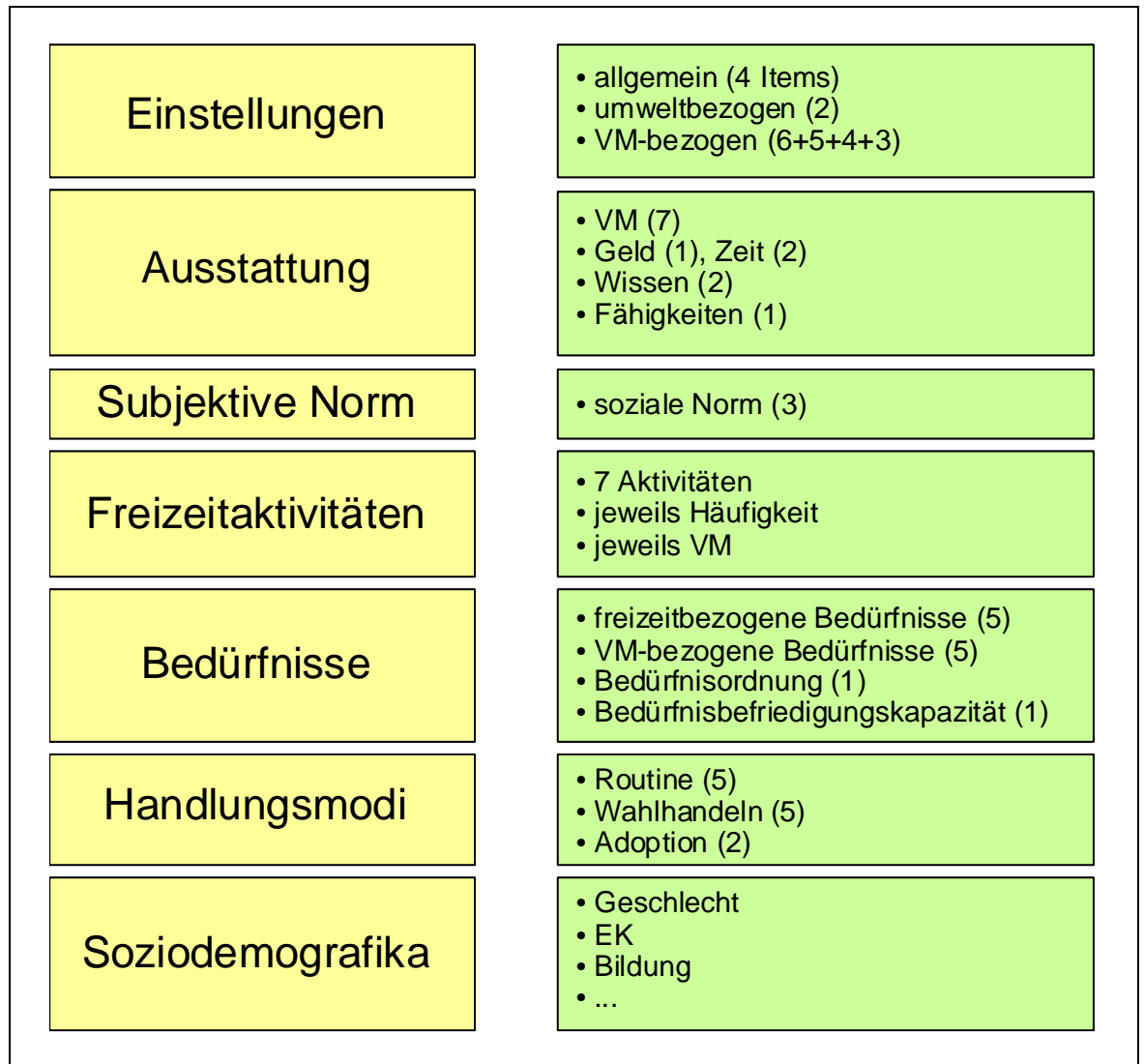
Imitation/Adoption (im Sinne der Übernahme einer Neuerung): Das hier zur Diskussion stehende Imitationshandeln ist Suchhandeln, insoweit es um das Übernehmen neuer Handlungsmöglichkeiten geht. Als Quelle für derartige Neuerungen kommen Innovationen, also objektive neue Handlungsmöglichkeiten anderer Akteure (Anbieter) in Betracht. Übernahme von Neuerungen, die lediglich aus der Perspektive eines einzelnen Akteurs neu, aber eigentlich schon bekannt sind, wird hier nicht als Adoptionshandeln betrachtet.

## 2.3 Methodische Vorgehensweise

In diesem Abschnitt wird die Vorgehensweise dargestellt, die für die quantitative Bevölkerungsbefragung gewählt wurde. Die Ziele, die mit der telefonischen Repräsentativbefragung verfolgt wurden, waren die folgenden:

- Es sollten Einstellungen, Verhaltensweisen und Entscheidungsprozesse von Konsumenten im Bereich der alltagsbezogenen Freizeitmobilität ermittelt werden. Zudem ging es darum, die in diesem Zusammenhang relevanten Einflussfaktoren hinsichtlich ihrer relativen Bedeutung abzuschätzen.
- Auf dieser Grundlage sollte eine Typologie von Mobilitätstreibenden in der Alltagsfreizeit erstellt werden, die Anknüpfungspunkte für zielgruppenspezifische Handlungsstrategien bietet.
- Schließlich sollte die Befragung empirische Evidenzen für die Struktur des Handlungsmodells beziehungsweise Teile davon liefern und Daten generieren, mit denen das Multi-Agenten-System ‚eingestellt‘ werden kann.

Der Aufbau des verwendeten Befragungsinstruments orientierte sich an der Modellstruktur (s. Kapitel 2.2 und Anhang 6.1). Neben den soziodemografischen Daten wurden die allgemeinen und die umwelt- und verkehrsmittelbezogenen Einstellungen erhoben, die individuelle Ausstattung (unter anderem an Verkehrsmitteln), die wahrgenommene soziale Norm sowie die Häufigkeit, mit der bestimmte Freizeitaktivitäten praktiziert, und die Verkehrsmittel, die jeweils dafür genutzt werden.



**Abb. 2.2: Struktur des Fragebogens**

Bei den alltagsbezogenen Freizeitbeschäftigungen wurden folgende Aktivitäten unterschieden:<sup>4</sup>

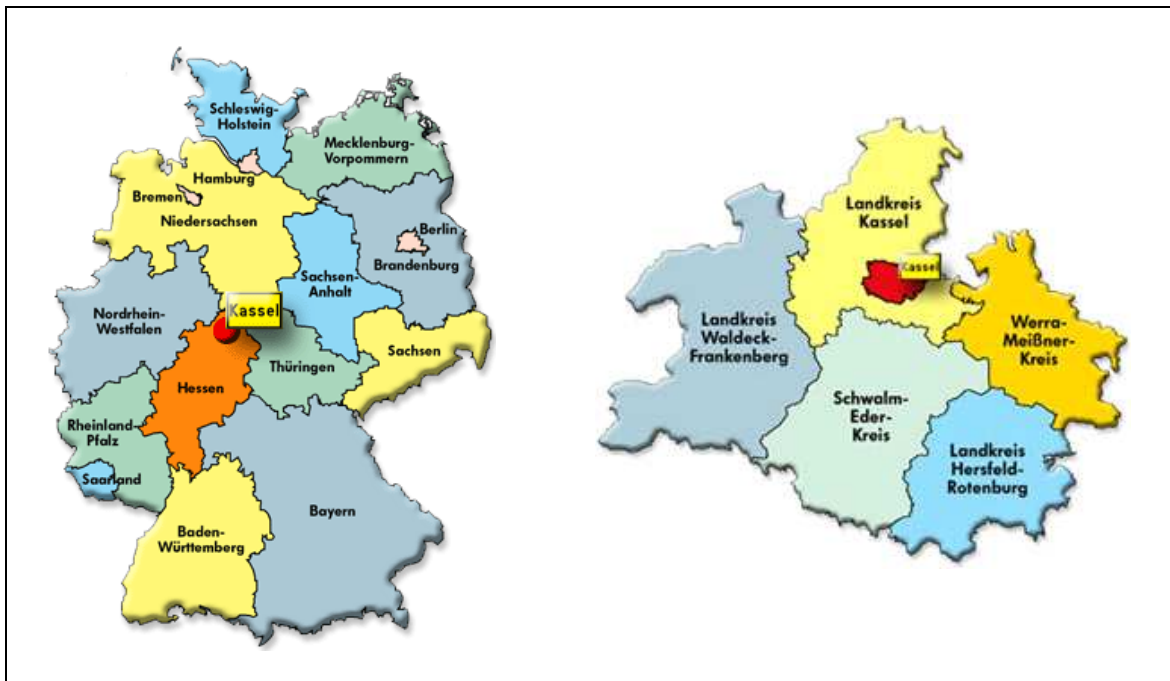
1. Besuch oder Treffen mit/von Freunden, Verwandten, Bekannten
2. Ausgehen (z.B. Restaurant, Kneipe, Disko, Kino, Theater)
3. Besuch einer Veranstaltung (z.B. Fußballspiel, Popkonzert)
4. Sport (selbst aktiv), Sportverein (z.B. Fußball, Tennis, Training, Wettkampf)

4 Diese Klassifizierung von Freizeitzielen orientiert sich – in zusammenfassender Weise – an den bei „Mobilität in Deutschland (MiD)“ verwendeten Items: „Besuch oder Treffen mit/von Freunden, Verwandten, Bekannten“, „Besuch kultureller Einrichtung (z.B. Kino, Theater, Museum)“, „Besuch einer Veranstaltung (z.B. Fußballspiel, Markt, Popkonzert)“, „Sport (selbst aktiv), Sportverein (z.B. Fußball, Tennis, Training, Wettkampf)“, „Hobby (z.B. Musizieren)“, „Weiterbildung (z.B. Sprachkurs, Volkshochschule etc.)“, „Restaurant, Gaststätte, Kneipe, Disco“, „Schrebergarten, Wochenendhaus“, „Tagesausflug, mehrtägiger Ausflug (bis 4 Tage)“, „Urlaub (ab 5 Tage)“, „Spaziergang, Spazierfahrt“, „Hund ausführen“, „Joggen, Inlineskating etc.“, „Kirche, Friedhof“, „Ehrenamt, Verein, politische Aktivitäten“, „Jobben in der Freizeit gegen Entgelt (z.B. Zeitungen austragen)“, „Begleitung von Kindern (Spielplatz etc.)“, „allgemeiner Einkaufsbummel“, „Sonstiges und zwar ...“ (DIW/infas 2003).

5. Tagesausflug, mehrtägiger Ausflug (bis 3 Tage)
6. Spaziergang
7. Einkaufsbummel

Zudem wurde die Stichprobe nach der Wichtigkeit unterschiedlicher freizeitbezogener sowie verkehrsmittelbezogener Bedürfnisse befragt. Im Anschluss daran wurden die verschiedenen Handlungsmodi – Routine, Wahlhandeln und Adoption – anhand ausgewählter Items thematisiert.

Da für die Befragung eine 1.000er Stichprobe vorgesehen war, musste, um eine hinreichende Fallzahl unter konkreten räumlichen Bedingungen realisieren zu können, eine bestimmte Untersuchungsregion ausgewählt werden. Selektionskriterien waren dabei die räumliche Struktur, der praktische Feldzugang sowie die Kooperationsbereitschaft relevanter Akteure.



**Abb. 2.3: Die Untersuchungsregion (Kassel in Deutschland und Nordhessen)**

Quelle: <http://www.stadt-kassel.de/cms01/stadtplan/zusatzkarten/lage/>



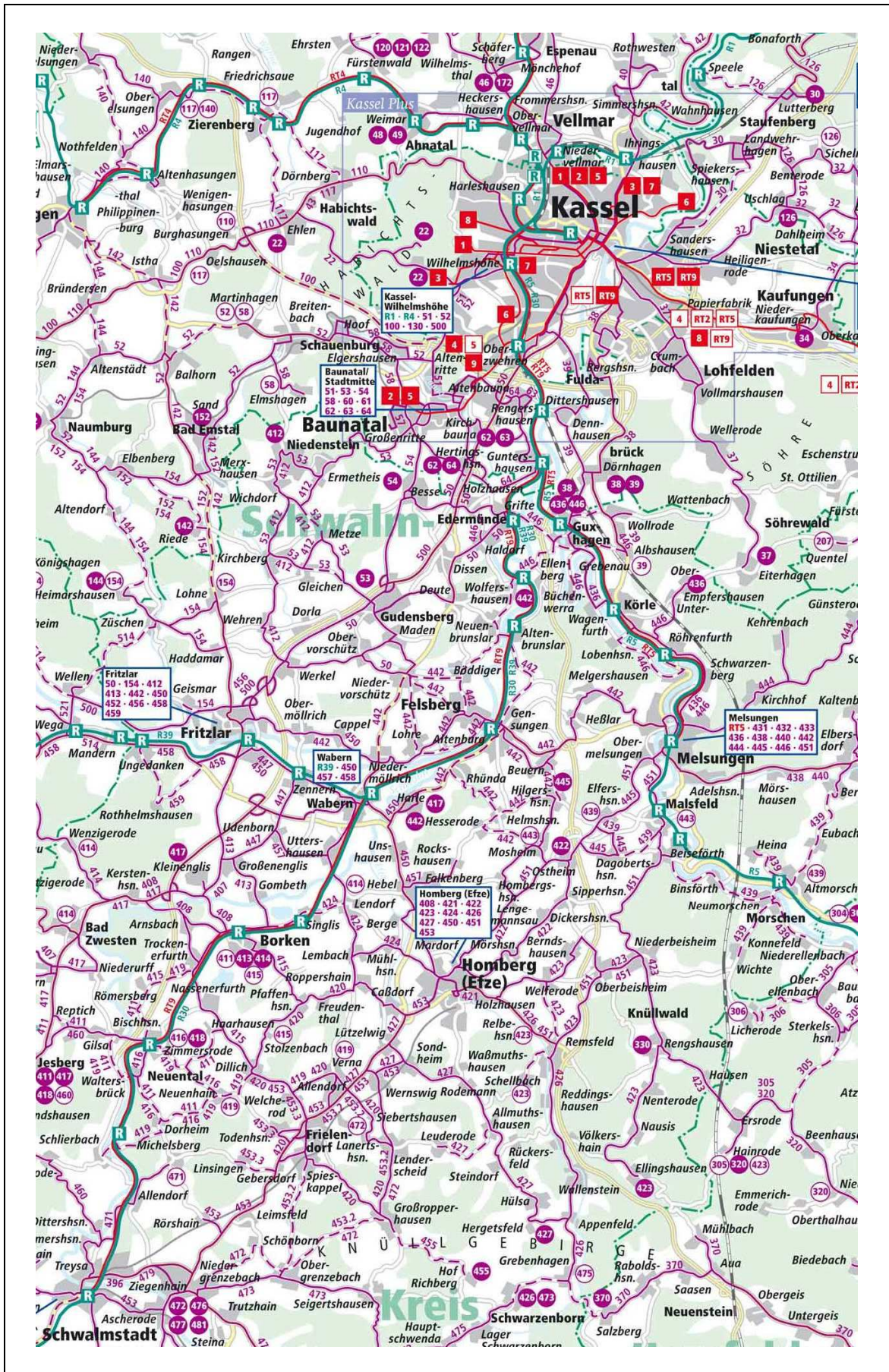


Abb. 2.4: Die Untersuchungsregion (Kassel-Stadt und –Speckgürtel; Fritzlar, Homberg [Effze], Schwalmstadt)

Quelle: [http://www.nvv.de/uploads/media/NVV\\_Nahverkehrskarte\\_2008.jpg](http://www.nvv.de/uploads/media/NVV_Nahverkehrskarte_2008.jpg)

Hierbei erwies sich Kassel und Umgebung 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, unter anderem aufgrund der heterogenen Ausstattung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die Grundgesamtheit der Befragung entsprach allen Personen in diesen drei Räumen im Alter von 15 bis über 70 Jahre, die in einem Haushalt mit Festnetzanschluss leben. Die Untergrenze bemaß sich nach dem Alter, ab dem motorisierter Individualverkehr (Mofa) frühestens praktiziert werden kann.

Aus der Grundgesamtheit wurde per Zufallsauswahl nach dem Gabler-Häder-Verfahren<sup>5</sup> die Stichprobe von rund 1.000 Personen gezogen, die sich zu gleichen Teilen auf die drei ausgewählten Räume verteilte (vgl. Tabelle 2.1).

**Tab. 2.1: Räumliche Verteilung von Grundgesamtheit und Stichprobe**

\*Die Differenz zur Gesamtzahl der Befragten (1.008) resultiert daraus, dass einige Befragte zu ihrem Wohnort keine Angaben gemacht haben.

	EW absolut	Anzahl in Stichprobe
<b>Stadt Kassel</b>		
Bad Wilhelmshöhe	11.780	27
Bettenhausen	8.281	12
Brasselsberg	3.948	7
Fasanenhof	8.557	10
Forstfeld	6.830	12
Harleshäuser	12.845	28
Jungfernkopf	3.727	6
Kirchditmold	10.535	13
Mitte	7.450	17
Niederzwehren	11.234	19
Nord (Holland)	13.830	17
Philippinenhof/Warteberg	4.055	8
Rothenditmold	6.462	6
Südstadt	7.189	13
Süsterfeld/Helleböhn	5.831	7

5 Dabei handelt es sich um eine auf die Besonderheiten des deutschen Festnetzes zugeschnittene Methode der automatischen Anwahl zufällig generierter Telefonnummern. Die Grundidee des Gabler-Häder-Verfahrens besteht darin, innerhalb eines Ortsnetzes Intervalle theoretisch möglicher Telefonnummern zu bilden und diese anschließend mit Hilfe eines Telefonnummernverzeichnisses daraufhin zu überprüfen, ob sie mindestens eine gültige Telefonnummer enthalten. Dies gewährleistet, dass sowohl in Telefonverzeichnissen und -büchern eingetragene als auch nicht eingetragene Festnetztelefonnummern eine Chance erhalten, in die Stichprobe aufgenommen zu werden. Unter dieser Voraussetzung kann von einer echten Zufallsstichprobe gesprochen werden (vgl. z.B. Häder 2000).

Unterneustadt	3.676	7
Waldau	6.596	11
Wehlheiden	13.091	33
Wesertor	9.416	15
West	15.369	26
Wolfsanger/Hasenhecke	6.834	12
<b>Speckgürtel</b>		
Ahnatal	8.282	19
Baunatal	27.971	70
Espenau	4.939	10
Fuldabrück	8.955	19
Fuldataal	12.132	21
Habichtswald	5.274	14
Kaufungen	12.792	35
Lohfelden	13.860	28
Nieste	1.752	10
Niestetal	10.588	21
Staufenberg	8.307	13
Schauenburg	10.403	33
Vellmar	18.408	42
<b>Ländliche Region</b>		
Schwalmstadt	19.075	79
Fritzlar	14.622	63
Homburg (Efze) (Kreisstadt)	14.621	42
Borken	13.388	44
Frielendorf	8.024	26
Wabern	7.607	31
Bad Zwesten	4.175	19
Neuental	3.341	15
Jesberg	2.622	15
<b>Grundgesamtheit / Stichprobe</b>	<b>408.674</b>	<b>975*</b>

Mit der Durchführung der repräsentativen, Computer unterstützten Telefonumfrage (CATI) wurde das Sozialwissenschaftliche Umfragezentrum (SUZ) an der Universität Duisburg beauftragt. Die Aufgaben umfassten dabei die Ziehung der Telefonstichprobe, die Programmierung des Fragebogens, die Einrichtung der Befragung im CATI-System, die Durchführung von Pretests, die Schulung der Interviewer, die Durchführung der Interviews sowie die Erstellung des Datensatzes.

Entsprechend der von SUZ erstellten Feldübersicht wurde bei der Befragung eine Ausschöpfung von 32,7 % erreicht. Das heißt von 3.079 kontaktierten Personen haben 5,2 % (159) aus Zeitgründen, 10,7 % (330) aus mangelndem Interesse sowie 44,0 % (1.355) ohne Nennung von Gründen das Interview verweigert. Von den restlichen 1.235 Zielpersonen waren 202 in der Feldzeit nicht erreichbar und wurde in 24 Fällen das Interview abgebrochen. Nur ein Termin konnte nicht abgearbeitet werden. Befragt wurden schließlich 1.008 Personen im Zeitraum 6. bis 28. Dezember 2007. Die Interviewdauer betrug im Durchschnitt etwa 25 Minuten.

Die realisierte Stichprobe kann als *repräsentativ* betrachtet werden, wenn die Verteilung aller interessierenden Merkmale in der Stichprobe auch der der Grundgesamtheit entspricht. Da allerdings nicht für alle interessierenden Merkmale entsprechende Daten für die Grundgesamtheit vorliegen,

kann die Repräsentativität nicht mit letzter Sicherheit abgeschätzt werden. Mit Blick auf verfügbare Angaben zur Grundgesamtheit lassen sich jedoch folgende Aussagen machen:<sup>6</sup>

- In den drei Räumen besteht Repräsentativität zwischen der jeweiligen Bevölkerung und dem in der Stichprobe enthaltenen Sample. Die jeweiligen Fallzahlen entsprechen hingegen nicht den jeweiligen Bevölkerungsanteilen, da Kassel-Stadt deutlich mehr Einwohner hat als der Speckgürtel beziehungsweise die ausgewählte ländliche Region. Diese Einschränkung wurde jedoch bewusst in Kauf genommen, weil raumtyp- und nicht bevölkerungsanteilsbezogene Aussagen im Vordergrund der Untersuchung stehen.
- Für die Kernstadt Kassel zeigt sich hinsichtlich der Altersverteilung keine Repräsentativität. Insbesondere die jungen Befragten sind überrepräsentiert, die alten Befragten sind unterrepräsentiert (s. Tabelle 2.2).<sup>7</sup> Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass im Allgemeinen Personen ab 70 Jahren aus gesundheitlichen Gründen (mangelnde Befragungsfähigkeit) an Umfragen nicht teilnehmen. Zum anderen darauf, dass nach Erwähnung des Befragungsthemas (Freizeit und Mobilität) beim Telefoninterview einige der Angefragten das Gespräch mit dem Hinweis abgebrochen haben, sie seien aufgrund ihres Alters und/oder Gesundheitszustands kaum oder gar nicht mehr in ihrer Freizeit mobil. Weil die Stichprobe damit die in ihrer Freizeit mobilen Personen etwas stärker berücksichtigt, sind durch diesen Bias keine systematischen Auswirkungen auf die mobilitätsbezogenen Umfrageergebnisse zu erwarten.

**Tab. 2.2: Altersverteilung Kernstadt Kassel**

Altersgruppe	Anteil in Grundgesamtheit Kernstadt Kassel	Anteil in Stichprobe Kernstadt Kassel
14 bis 17 Jahre	4,4 %	7,4 %
18 bis 20 Jahre	4,0 %	6,5 %
21 bis 26 Jahre	10,5 %	12,8 %
27 bis 64 Jahre	58,0 %	58,9 %
65 Jahre und älter	23,0 %	14,3 %

- Bezüglich der Repräsentativität des Pkw-Besitzes in der Stichprobe lässt sich keine eindeutige Aussage treffen: Nach Angaben der Stadt Kassel besitzen dort 41,8 % der über 18-Jährigen einen Privat-Pkw.<sup>8</sup> In der Stichprobe beträgt die entsprechende Zahl 71,7 %. Sie dürfte unter anderem deshalb höher ausfallen, weil auf die bei der Telefonbefragung gestellte Frage „Besitzen Sie einen eigenen Pkw?“ auch Personen mit „ja“ geantwortet haben dürften, die sich beispielsweise mit dem (Ehe-)Partner ein Auto teilen. Für eine gewisse Plausibilität des Stichpro-

6 Vgl. auch Möser (2008).

7 Vergleichbare Aussagen zum Speckgürtel und zur ausgewählten ländlichen Region sind nicht möglich, weil entsprechende Daten zur Grundgesamtheit in diesen Räumen nicht verfügbar sind.

8 Dieser Wert wurde aus der Angabe „Privat-Pkw pro 1.000 Einwohner: 350“ berechnet (s. <http://www.stadt-kassel.de/cms01/stadtinfo/zahlen/kurzundbuendig/>, Zugang 10.10.08).

benwerts spricht zudem, dass laut „Mobilität in Deutschland (MiD) 2002“ (DIW/infas 2003) 70 % aller Haushalte in der Kernstadt Kassel mindestens einen Pkw besitzen.<sup>9</sup>

- Bei der Geschlechterverteilung ist Repräsentativität gegeben. Die Verteilung von Männern und Frauen in den drei Stichproben entspricht jeweils ungefähr der Verteilung von 48 % (Männer) zu 52 % (Frauen) in der Grundgesamtheit.
- Haushalte ohne Kinder sind in der Stichprobe hingegen unterrepräsentiert. Nach Angaben der Stadt Kassel sind 81,2 % der Haushalte kinderlos.<sup>10</sup> In der gezogenen Stichprobe sind dies für Kassel Stadt 66,9 %. Dies hängt unter anderem mit der geringeren Teilnahme älterer Personen zusammen, die üblicherweise überproportional oft in Ein-Personen-Haushalten leben. Hinzu kommt die schwierige Erreichbarkeit bestimmter kinderloser Zielgruppen (z.B. alleinstehende, sehr beschäftigte, beruflich mobile und männliche Akademiker).

Damit sind insgesamt keine signifikanten Einschränkungen der Repräsentativität der gezogenen Stichprobe zu konstatieren.

---

9 In der von der Stadt Kassel berichteten Zahl können Zweit- oder Drittwagen enthalten sein. Berücksichtigt man diese, müsste der Wert für die Pkw-Besitzquote eigentlich noch geringer ausfallen als 41,8 %. Da entsprechend MiD (2002) aber nur 13 % der Haushalte in Kassel einen Zweit- und nur 1 % einen Drittwagen besitzen, ist davon auszugehen, dass dieser Effekt moderat ausfällt.

10 Vgl. <http://www.stadt-kassel.de/cms01/stadtinfo/zahlen/infos/08845/index.html>, Zugang 10.10.08.

## 3 Beschreibung der Ergebnisse

Im Folgenden werden die Befunde der Repräsentativbefragung dargestellt. Dabei werden die Daten zunächst entlang der drei unterschiedlichen Raumtypen beschrieben. Anschließend bildet die Mobilitätstypologie, die mittels einer Clusteranalyse generiert wurde, den Bezugsrahmen für die Ergebnisdarstellung.

### 3.1 Raumbezogene Analyse

#### 3.1.1 Soziodemografika

##### *Geschlecht*

In allen drei Räumen des Untersuchungsgebietes sind Frauen stärker vertreten als Männer. Mit 12 % mehr Frauen als Männer (56 % zu 44 %) ist die Differenz am stärksten ausgeprägt in Kassel, in dem ländlichen Gebiet beträgt der Abstand 10 % und im Speckgürtel 6 %.

##### *Alter*

Die altersmäßige Verteilung der Probanden weist bezüglich der jüngsten (15-17 Jahre, 7% - 9%) und ältesten (über 70 Jahre, 6% - 8%) Altersklassen über die drei Räume hinweg nur geringfügige Unterschiede auf. Deutliche Abweichungen finden sich dagegen in den weiteren Altersklassen: Kassel hat mit 29 % den höchsten Anteil von 18 bis 30-jährigen, in dem ländlichen Gebiet leben relativ die meisten 31 bis 50-jährigen (39%) und der Speckgürtel hat mit 34 % den größten Anteil von 51 bis 70-jährigen. Anders ausgedrückt repräsentiert Kassel eine junge, das Land eine mittlere und der Speckgürtel eine alte Altersstruktur.

##### *Partnerschaftliche Lebensform*

Bei den partnerschaftlichen Lebensformen weicht Kassel klar von den beiden anderen Räumen ab, die hierauf bezogen ähnlich strukturiert sind. Kassel hat bei Ehepaaren mit gemeinsamem Haushalt (37 %) den niedrigsten, bei Singles (39 %), Paarbeziehungen ohne gemeinsamen Haushalt (14 %) und nicht-ehelichen Lebensgemeinschaften mit gemeinsamem Haushalt (11 %) den jeweils höchsten Anteil im raumbezogenen Vergleich. Und während in Kassel Singles und Ehepaare mit gemeinsamem Haushalt etwa gleich stark vertreten sind, lebt die Mehrheit im Speckgürtel (57 %) und auf dem Land (51 %) in einer Ehe mit gemeinsamem Haushalt, während Singles jeweils knapp weniger als ein Drittel ausmachen.

##### *Kinder im Haushalt*

Speckgürtel und Land ebenfalls gemeinsam ist der Umstand, dass hier in 43 % (Land) beziehungsweise 44 % (Speckgürtel) der Fälle Kinder im Haushalt leben, während dies in Kassel nur für 33 % der Haushalte zutrifft.

### *Schulbildung und beruflicher Ausbildungsabschluss*

Das Bildungsniveau in Kassel ist deutlich höher als im Speckgürtel und im ländlichen Gebiet. So besitzen 43 % der Kasseler Bevölkerung das Abitur, während dies nur für 32 % beziehungsweise 30 % der Bewohner von Speckgürtel und Land gilt, wo Haupt- und Realschulabschlüsse überwiegen (Land: 54 %, Speckgürtel: 52 %, Kassel: 38 %). Mit einem Anteil der Fachhochschulreife von jeweils knapp unter 10 % gibt es hinsichtlich dieses Bildungsabschlusses nur marginale Differenzen zwischen den drei Räumen, auch der Anteil der Schüler ist mit 7 % (Land, Speckgürtel) respektive 8 % (Kassel) fast identisch.

Den unterschiedlichen Bildungsniveaus in Kassel einerseits sowie im Speckgürtel und auf dem Land andererseits entspricht die Tatsache, dass in Kassel (27 %) mehr Menschen mit einem Fachhoch- oder Hochschulabschluss als in den beiden anderen Räumen (Speckgürtel: 20 %, Land: 21 %) leben und dass Personen mit einer Berufsausbildung im Speckgürtel (43 %) und auf dem Land (40 %) stärker als in Kassel (32 %) vertreten sind. Korrespondierend mit der relativ jungen Bevölkerung Kassels ist der Anteil an Auszubildenden und Studenten hier höher als im Speckgürtel und auf dem Land (19 % zu je 14 %). Bei den Abschlüssen von Fachschulen, Technikerschulen, Handelsschulen etc. sind die raumbezogenen Unterschiede gering (Kassel: 15 %, Speckgürtel: 17 %, Land: 18 %), ebenso mit Blick auf den Anteil derjenigen, die weder einen beruflichen Abschluss haben noch sich in beruflicher Ausbildung befinden (Kassel, Speckgürtel: 6 %, Land: 8 %).

### *Erwerbstätigkeit und berufliche Stellung*

Die Erwerbstätigenquote ist im Speckgürtel und auf dem Land höher als in Kassel. In den ersten beiden Räumen beträgt sie je 52 %, in Kassel 47 %, wobei Voll- und Teilerwerbstätigkeit grosso modo jeweils in einem Verhältnis von  $\frac{3}{4}$  zu  $\frac{1}{4}$  stehen. Darüber hinaus gibt es in Kassel und auf dem Land je 6 % und im Speckgürtel 7 % geringfügig Beschäftigte. Zu den jeweils über 40 % nicht Erwerbstätigen zählen Auszubildende (höchster Anteil in Kassel: 10 %), Rentner (höchster Anteil im Speckgürtel: 23 %, sonst je 18 %), Hausfrauen/-männer und Studenten (je 10 % - 12 %) und Arbeitslose (Kassel: 6 %, Speckgürtel: 1 %, Land: 2 %).

Unter denen, die aktuell erwerbstätig sind oder früher erwerbstätig waren (Arbeitslose, Rentner, Hausfrauen/-männer), dominieren mit jeweils über 50 % die Angestellten, wobei der Anteil dieser Gruppe auf dem Land (54 %) schwächer als in Kassel (59 %) und dem Speckgürtel (62 %) ausfällt. Die zweitstärkste Gruppe sind die Arbeiter mit 16 % (Speckgürtel, Land) und 14 % (Kassel), so dann folgen die Selbstständigen (Kassel, Land: 15 %; Speckgürtel: 10 %) und die Beamten (Kassel: 8 %, Speckgürtel: 12 %, Land: 13 %).

### *Haushaltsnettoeinkommen*

Gemessen am monatlichen Haushaltsnettoeinkommen ist der Speckgürtel der wohlhabendste und Kassel der ärmste der untersuchten Räume, das Einkommensniveau der ländlichen Region befindet sich zwischen diesen beiden Polen. Dies zeigt sich zum einen daran, dass im Speckgürtel 34 % der Befragten über eine Summe von 3.000 € und mehr verfügen, während in Kassel und auf dem Land nur 18 % beziehungsweise 21 % diese Möglichkeit haben. Zum anderen sind die Befragten des Speckgürtels in den unteren Einkommensbereichen relativ schwach vertreten. 7 % der hier Lebenden haben monatliche Einnahmen von bis zu 1.000 €, 28 % von 1.000 bis unter 2.000 €, wohingegen die entsprechenden Quoten für Kassel (20 % bzw. 38 %) und das Land (12 % bzw. 37 %) deutlich höher ausfallen.

### Zusammenfassung zu den Soziodemografika

In allen drei Räumen des Untersuchungssamples sind Frauen stärker vertreten als Männer. Kassel weist die jüngste, das Land eine mittlere und der Speckgürtel die älteste Altersstruktur auf. Moderne Lebensformen (Singles, Partnerschaften ohne gemeinsamen Haushalt, nicht-eheliche Lebensgemeinschaften) sind in Kassel stärker vertreten als in den beiden anderen Räumen, wo es mehr Haushalte mit Kindern als in Kassel gibt. Kassel hat das höchste Bildungsniveau im Raumvergleich bei gleichzeitig niedrigster Erwerbstätigenquote und geringstem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen.

**Tab. 3.1: Soziodemografika**

Soziodemografika		Total	Kassel	Speckgürtel	Land
Geschlecht	Männlich	46 %	44 %	47 %	45 %
	Weiblich	54 %	56 %	53 %	55 %
Alter	Bis 17 Jahre	8 %	7 %	7 %	9 %
	18-30 Jahre	22 %	29 %	17 %	20 %
	31-50 Jahre	35 %	32 %	34 %	39 %
	51-70 Jahre	28 %	24 %	34 %	25 %
	Über 70 Jahre	7 %	7 %	8 %	6 %
Partnerschaftliche Lebensform	Ehepaar mit gemeinsamem Haushalt	48 %	37 %	57 %	51 %
	Nicht-eheliche Lebensgemeinschaft mit gemeinsamem Haushalt	8 %	11 %	5 %	7 %
	Partnerschaft ohne gemeinsamen Haushalt	12 %	14 %	10 %	12 %
	Zur Zeit kein fester Partner (Single)	32 %	39 %	27 %	30 %
Kinder im Haus	Nein	60 %	67 %	56 %	57 %
	Ja	40 %	33 %	44 %	43 %
Allgemeiner Bildungsabschluss	Hauptschule, Mittlere Reife	48 %	38 %	52 %	54 %
	Fachhochschulreife	8 %	9 %	7 %	9 %
	Abitur	35 %	43 %	32 %	30 %
	Noch Schüler	7 %	8 %	7 %	7 %
Beruflicher Ausbildungsabschluss	Auszubildender, Student	16 %	19 %	14 %	14 %
	kein beruflicher Abschluss, nicht in beruflicher Ausbildung	7 %	6 %	6 %	8 %
	Beruflich-betriebliche Berufsausbildung (Lehre)	38 %	32 %	43 %	40 %
	Abschlüsse von Fachschulen, Technikerschulen, Handelsschulen etc.	17 %	15 %	17 %	18 %
	Fachhoch- und Hochschulabschluss	22 %	27 %	20 %	21 %
Erwerbstätigkeit	Voll und Teilzeit erwerbstätig	51 %	47 %	52 %	52 %
	Geringfügig erwerbstätig	6 %	6 %	7 %	6 %
	Arbeitslos	3 %	6 %	1 %	2 %
	Ruhestand/Rente/Pension	20 %	18 %	23 %	18 %
	nicht erwerbstätig (z.B. Hausfrau/-mann)	11 %	12 %	10 %	12 %
	in einer beruflichen Ausbildung/Lehre	6 %	10 %	4 %	5 %
Berufliche Stellung früher / heute	Arbeiter	15 %	14 %	16 %	16 %
	Angestellter	58 %	59 %	62 %	54 %
	Beamter	11 %	8 %	12 %	13 %
	Selbstständiger	13 %	15 %	10 %	15 %
Monatliches Haushalts-Netto-Einkommen	bis unter 1.000 €	13 %	20 %	7 %	12 %
	1.000 € bis unter 2.000 €	34 %	38 %	28 %	37 %
	2.000 € bis unter 3.000 €	28 %	24 %	30 %	31 %
	3.000 € und mehr	24 %	18 %	34 %	21 %



### 3.1.2 Ausstattung: Verkehrsmittel, Geld, Zeit und Wissen

#### *Pkw- und Zeitkartenausstattung*

Der Anteil der Personen mit einem Pkw-Führerschein liegt in allen drei Räumen über 80 %, wobei der Diffusionsgrad auf dem Land mit 87 % höher als im Speckgürtel (84 %) und in Kassel (81 %) ist. Der Führerscheinbesitz geht in der weit überwiegenden Zahl der Fälle mit dem Besitz eines Pkw einher, wobei der Anteil der Führerscheininhaber mit eigenem Pkw in Kassel mit 72 % deutlich niedriger ist als im Speckgürtel (82 %) und auf dem Land (83 %). Aber auch diejenigen unter den Führerscheinbesitzern ohne eigenen Pkw haben zumeist Zugriff auf einen Wagen, wobei die Quote in Kassel (66 %) hier wiederum kleiner ausfällt als auf dem Land (82 %) und im Speckgürtel (96 %). Ein umgekehrtes Bild ergibt die Ausstattung mit Zeitkarten für den öffentlichen Nahverkehr. Hier hat die Kasseler Bevölkerung mit 38 % den höchsten Diffusionsgrad vor dem Speckgürtel (22 %) und dem Land (15 %).

#### *ÖPNV-Angebot*

Die räumliche Verteilung des Zeitkartenbesitzes spiegelt den Umstand wider, dass die ÖPNV- und Bahnversorgung in Kassel und im Speckgürtel viel vorteilhafter als auf dem Land ist, und zwar sowohl mit Blick auf die Dichte des Haltestellen- und Bahnhofnetzes als auch auf das tägliche Verbindungsangebot. In einer fußläufigen Entfernung von weniger als 5 Minuten zur nächsten ÖPNV-Haltestelle oder zum Bahnhof wohnen in Kassel 73 % und im Speckgürtel 60 % der Einwohner, auf dem Land dagegen können nur 34 % in dieser Zeit eine Bus- oder Bahnverbindung zu Fuß erreichen. Die Mehrheit der ländlichen Bevölkerung (41 %) benötigt hierfür 5 bis 15 Minuten (Kassel: 27 %; Speckgürtel: 37 %), ein Viertel muss sogar mehr als 15 Minuten einkalkulieren, während nur eine kleine Minderheit in Kassel (1 %) und im Speckgürtel (4 %) einen solchen Zeitaufwand betreiben muss. Und während in Kassel und im Speckgürtel für 97 % beziehungsweise 93 % der Fälle ein tägliches ÖPNV- und Bahnangebot existiert, steht einem Anteil von 29 % der Bevölkerung auf dem Land kein tägliches öffentliches Verkehrsangebot zur Verfügung, wobei sich die Versorgungslücken speziell am Wochenende, für einige zudem an Werktagen bemerkbar machen.

#### *Kosten von Auto- und ÖPNV-Fahrten*

Hinsichtlich der Einschätzung der Kosten für eine Pkw-Fahrt von einem Kilometer lassen sich praktisch keine Differenzen zwischen den drei Räumen feststellen. Jeweils eine kleine Gruppe (11 % - 14 %) geht von sehr geringen bis geringen Kosten (2-20 Cent) aus. Die relative Mehrheit von je rund einem Drittel in jedem Raum geht von 21 bis 50 Cent (Kassel: 30 %; Speckgürtel: 32 %; Land: 35 %) und damit von einer Kostenspanne aus, in deren Bereich die tatsächlichen Vollkosten für eine Pkw-Fahrt von einem Kilometer (39 Cent<sup>11</sup>) anzusiedeln sind. Das heißt, dass in jedem der drei Räume die absolute Mehrheit der Befragten die Kosten für das Autofahren zu hoch ansetzt, wobei 25 % bis 29 % von 51 Cent bis 1 €, 22 % bis 26 % von 1,01 € bis 5 € und 3 % bis 5 % von mehr als 5 € ausgehen.

11 Vollkosten pro Kilometer laut ADAC für einen VW Passat Variant 1,9 TDI auf folgender Berechnungsgrundlage: Halbedauer 4 Jahre; Fahrleistung 15.000 km/Jahr; Grundpreis Herstellerempfehlung; Fixkosten: Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung (500 € Selbstbeteiligung, 50% Beitragssatz), Kfz-Steuer; Werkstattkosten: Ölwechsel, Inspektionen, Verschleißreparaturen, Reifenersatz; Betriebskosten: Basis 1,18 €/Liter Diesel, Nachfüllkosten für Öl, Reinigungspause; Wertverlust: abgeleitet aus Notierungen der Deutschen Automobil Treuhand (DAT).  
Quelle: [www.welt.de/finanzen/article1223622/Die\\_Bahn\\_ist\\_guenstiger\\_als\\_\\_das\\_Auto.html](http://www.welt.de/finanzen/article1223622/Die_Bahn_ist_guenstiger_als__das_Auto.html)

Auch bei den Antworten auf die Frage nach den der Einschätzung zugrundeliegenden Kostenarten bleiben die Unterschiede zwischen den drei Räumen gering. So folgt das Ranking der Kostenarten auf Basis der Häufigkeit der Nennung jeweils dieser Liste: 1) Kraftstoff, 2) Abnutzung, 3) Versicherung, 4) Kfz-Steuern, 5) Wertverlust, 6) Inspektionen. Dabei steht „Kraftstoff“ mit weitem Abstand an erster Stelle, jeweils 99 % haben diese Kostenart genannt. Deutlich weniger häufig und hier zum Teil mit kräftig abweichenden Quoten zwischen den drei Räumen werden die weiteren Kostenarten aufgeführt. So haben „Abnutzung“ 51 % der ländlichen Bevölkerung auf der Rechnung, aber nur 43 % der Befragten in Kassel und im Speckgürtel. Dagegen werden „Versicherungen“ und „Kfz-Steuern“ auf dem Land (35 % bzw. 24 %) weniger oft genannt als in Kassel (44 % bzw. 33 %) und dem Speckgürtel (42 % bzw. 33 %). Die Kostenarten „Wertverlust“ und „Inspektionen“ erreichen lediglich noch Häufigkeiten von 19 % bis 24 % beziehungsweise 14 % bis 19 %.

Bei der Frage nach den Kosten für eine Fahrt mit dem ÖPNV wurden die Befragten aus Kassel und dem Speckgürtel nach dem Preis einer einfachen Fahrt mit der KVG gefragt. Der Vergleich zwischen den beiden Räumen zeigt, dass die Kasseler Befragten eine präzisere Vorstellung vom Preis für eine einfache KVG-Fahrt als diejenigen des Speckgürtels haben. In Kassel liegen 50,7 % in der tatsächlichen Preisspanne von 1,60 bis 2,30 € (Kurzstrecke 1,60 €, Einzelfahrkarte 2,30 €, 15er-Ticket 1,80 pro Fahrt). 19 % glauben, dass eine Einzelfahrt zwischen 0,50 Cent und 1,50 € kostet, 27,3 % sind der Meinung, dass für eine KVG-Einzelfahrt höhere Preise (die meisten dieser Probanden bewegen sich im Bereich von 2,40 bis 3 €) verlangt werden. Im Speckgürtel hingegen nennen nur 30,5 % einen Preis in der Spanne von 1,60 bis 2,30 €, während die Mehrheit von 53 % von höheren Kosten ausgeht (auch hier bewegen sich die meisten dieser Probanden im Bereich von 2,40 bis 3 €). 11,4 % haben die Vorstellung, dass der Preis für eine KVG-Einzelfahrt zwischen 0,10 bis 1,50 € beträgt.

#### *Fahrradausstattung*

Die Fähigkeit des Fahrradfahrens wird in allen drei Räumen von jeweils fast der Gesamtheit der Befragten beherrscht (Kassel, Speckgürtel: 96 %; Land: 98 %). Jeweils eine große Mehrheit derjenigen, die Fahrrad fahren können, ist im Besitz eines Fahrrades, wobei auf dem Land (85 %) und im Speckgürtel (83 %) die Quote höher als in Kassel (77%) ausfällt. Diese räumliche Differenz in der Fahrradausstattung wird noch ausgeprägter (insbesondere zwischen Land und Kassel) durch die Berücksichtigung von Personen, die zwar kein eigenes Fahrrad besitzen, bei Bedarf aber Zugang zu einem Fahrrad haben. Diese Möglichkeit haben 63 % der Nicht-Fahrrad-Besitzer auf dem Land, 43 % im Speckgürtel und 32 % in Kassel.

#### *Geld- und Zeitbudgets*

Das monatliche Budget für Alltagsfreizeitaktivitäten außer Haus ist in allen drei Räumen gleich verteilt. Jeweils zwei Drittel der Befragten geben hierfür weniger als 100 € aus, je etwa ein knappes Drittel wendet 100 bis 300 € auf. Bei den zeitlichen Ressourcen hat die Kasseler Bevölkerung sowohl an Werktagen als auch am Wochenende mehr Spielräume als die Bewohner von Land und Speckgürtel. 47 % der Kasseler Einwohner haben von Montag bis Freitag im Tagesdurchschnitt mehr als 2 Stunden Zeit für Alltagsfreizeitaktivitäten außer Haus (Speckgürtel: 40 %; Land: 39 %), das ganze Wochenende können hierfür 32 % nutzen (Speckgürtel: 23 %; Land: 27 %). Dementsprechend haben relativ mehr Bewohner von Speckgürtel und Land im Vergleich zur Kasseler Bevölkerung geringere Zeitbudgets von werktäglich 1 bis 2 Stunden (Land, Speckgürtel: 40 % bzw. 42 %; Kassel: 34 %) und am Wochenende von „ein paar Stunden“ (Speckgürtel, Land: 38 % bzw. 39 %; Kassel: 31 %) zur Verfügung.

*Einschränkungen der Mobilität*

Durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt sind fast gleich große Anteile der Einwohner von Kassel (16 %), dem Speckgürtel (16 %) und des ländlichen Gebietes (15 %). Die Einschränkungen resultieren aus Gehbehinderungen (je 7 %), Sehbehinderungen (je 1 %) und anderen Einschränkungen (Kassel, Speckgürtel: 8%; Land: 7 %).

*Zusammenfassung zur Ausstattung*

Die Quote des Pkw-Besitzes ist in allen Untersuchungsregionen höher als die Diffusion von ÖPNV-Zeitkarten, wobei in Kassel die wenigsten Pkw- und die meisten Zeitkartenbesitzer leben. Letzteres spiegelt den Umstand wider, dass Kassel sowohl mit Blick auf die Dichte des Haltestellen- und Bahnhofnetzes als auch auf das tägliche Verbindungsangebot die beste ÖPNV-Infrastruktur hat. Der Fahrradbesitz ist in allen drei Räumen sehr weit verbreitet, wobei die Diffusionsrate in Kassel am niedrigsten ist. Über alle Räume hinweg geben zwei Drittel der Befragten weniger als 100 € pro Monat für Aktivitäten in der Alltagsfreizeit aus.

### 3.1.3 Allgemeine, umwelt- und verkehrsmittelbezogene Einstellungen

Die allgemeinen Einstellungen der Befragten wurden bezüglich der Konstrukte Routineorientierung, Kontrolle, Mobilität und Zweckrationalität mit je einem Item erhoben. Jedes Item erhält in allen drei Räumen nicht nur jeweils deutlich mehr Zustimmung als Ablehnung, sondern auch das Ranking der Items nach Zustimmungsgrad folgt von Raum zu Raum (nahezu) dem gleichen Muster (vgl. Tabelle 3.2). An erster Stelle mit Zustimmungswerten von 84 % bis 86 %<sup>12</sup> steht der Wunsch nach Kontrolle („Ich habe gerne alles unter Kontrolle“), dicht gefolgt von einer positiven Einstellung zur Mobilität („Mir gefällt es, unterwegs zu sein“; 75 % - 81 %) und einer von Zweckrationalität geprägten Handlungsorientierung („Ich lasse mich in meinem Handeln von den Möglichkeiten leiten, die eine Situation bietet“; 73 % - 78 %) (die Reihenfolge von Mobilität und Zweckrationalität ist im ländlichen Gebiet umgekehrt). Mit größerem Abstand (58 % - 63 %) schließlich steht die Routineorientierung („Ich mag ein Leben mit festen Gewohnheiten, ohne ständige Veränderungen“) am Ende des Rankings der allgemeinen Einstellungen.

Noch bessere Zustimmungswerte als der Wunsch nach Kontrolle erhalten über alle drei Räume hinweg die beiden umweltbezogenen Statements (vgl. Tabelle 3.2). Dabei erhält das auf das eigene Handeln gerichtete Item „Mir persönlich ist umweltfreundliches Handeln sehr wichtig“ mit einer Zustimmung von 90 % bis 91 % leicht höhere Werte als das auf der gesellschaftliche Ebene ansetzende Item „Für unsere Lebensweise setzt die Umwelt Grenzen, die teilweise schon überschritten worden sind“ (85 % - 89 %).

12 Der Zustimmungswert wird hier und im Folgenden durch die Addition der Antworthäufigkeiten zu den Merkmalsausprägungen „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme weitgehend zu“ ermittelt.

**Tab. 3.2: Allgemeine und Umwelteinstellungen**

Item	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
Allgemeine Einstellungen	Anteil Zustimmung			
Ich habe gerne alles unter Kontrolle	85 %	84 %	85 %	86 %
Mir gefällt es, unterwegs zu sein	77 %	81 %	77 %	75 %
Ich lasse mich in meinem Handeln von den Möglichkeiten leiten, die eine Situation bietet	75 %	78 %	73 %	76 %
Ich mag ein Leben mit festen Gewohnheiten, ohne ständige Veränderungen	61 %	58 %	60 %	63 %
Umwelteinstellungen	Anteil Zustimmung			
Mir persönlich ist umweltfreundliches Handeln sehr wichtig	90 %	91 %	91 %	90 %
Für unsere Lebensweise setzt die Umwelt Grenzen, die teilweise schon überschritten worden sind	86 %	86 %	85 %	89 %

Größere Differenzen zwischen den drei Untersuchungsgebieten als bei den allgemeinen und umweltbezogenen Einstellungen sind teilweise bei den autobezogenen Einstellungen festzustellen (vgl. Tabelle 3.3). Einerseits sind deutlich mehr Land- und Speckgürtelbewohner als Kasseler Bürger der Überzeugung, dass zu ihren täglichen Routinen ein Auto sehr gut passt (Land: 82 %; Speckgürtel: 77 %; Kassel: 57 %). Andererseits würden jene auch dann häufiger als diese das Auto bevorzugen, wenn die öffentlichen Nahverkehrsmittel besser und billiger fahren würden, wobei die Zustimmungsraten hierzu schwach ausfallen: Auf dem Land (50 %) und im Speckgürtel (52 %) halten sich Zustimmung und Ablehnung die Waage, in Kassel (40 %) überwiegt die Verneinung. Ein weiterer Unterschied zwischen den drei Räumen besteht darin, dass das Ausmaß der Zustimmung hinsichtlich der dem Auto zugeschriebenen Eigenschaften Bequemlichkeit, Sicherheit und Privatheit im Speckgürtel durchweg höher als in Kassel und auf dem Land ausfällt. Gemeinsam ist den drei Räumen zum einen, dass Bequemlichkeit höher als Sicherheit und Privatheit bewertet wird, zum anderen wird ein Statustransfer vom eigenen Pkw auf die Persönlichkeit des Besitzers mit breiter Mehrheit negiert (lediglich 9 % - 11 % stimmen dem Statement „Mein Auto zeigt, wer und was ich bin“ zu).

**Tab. 3.3: Autobezogene Einstellungen**

\* Filter: Pkw-Besitz bzw. Pkw-Zugang // \*\* Filter: Pkw-Besitz

Item	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
Routine und Umwelt	Anteil Zustimmung			
Zu meinen täglichen Routinen passt ein Auto sehr gut	72 %	57 %	77 %	82 %
Auch wenn die öffentlichen Nahverkehrsmittel besser und billiger als das Auto fahren würden, würde ich das Auto bevorzugen*	48 %	40 %	52 %	50 %
Eigenschaften	Anteil Zustimmung			
Autofahren ist bequemer als die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	82 %	79 %	84 %	81 %
Wenn ich im Auto sitze, fühle ich mich sicher und geschützt	70 %	66 %	75 %	69 %
Ich schätze es am Autofahren, selber darüber entscheiden zu können, mit welchen Personen ich zusammen fahren will*	69 %	66 %	71 %	69 %
Mein Auto zeigt, wer und was ich bin**	10 %	11 %	9 %	11 %

Hinsichtlich der ÖPNV-bezogenen Einstellungen (vgl. Tabelle 3.4) fällt zunächst das gegensätzliche Antwortverhalten zwischen Kassel einerseits und Land und Speckgürtel andererseits zu dem Statement „Zu meinen Alltagsgewohnheiten passen öffentliche Verkehrsmittel sehr gut“ ins Auge. Während Kassel hier eine Zustimmung von 60 % verzeichnet, wird dies im Speckgürtel (35 %) und auf dem Land (25 %) von großen Mehrheiten klar zurückgewiesen. Damit geht in Kassel die eher schwache Alltagsroutinenfähigkeit des Autos mit einer eher starken Alltagsroutinenfähigkeit des ÖPNV einher, im Speckgürtel und auf dem Land ist dies umgekehrt. Dagegen findet das Statement „Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel drückt Umweltbewusstsein aus“ eine über die Räume hinweg einheitlich hohe Zustimmung von 81 % bis 83 %. Für die dem ÖPNV zugeschriebenen Eigenschaften Status, Unsicherheit und fehlende Privatheit wiederum sind nur geringe Zustimmungsraten bis hin zu überwiegend ablehnenden Antworten zu registrieren. Ein gewisser Statureffekt („Ich finde, dass Bus und Bahn fahren gegenwärtig im Trend liegt“) wird dem ÖPNV mit gleichem Zustimmungsniveau (56 % - 58 %) in allen drei Räumen zugebilligt. Von jeweils Zwei-Drittel-Mehrheiten wird die Ansicht nicht geteilt, dass „In öffentlichen Verkehrsmitteln (...) die Privatsphäre auf unangenehme Weise eingeschränkt“ wird, nächtliches Bus und Bahn fahren findet nur eine Minderheit der Kasseler Bürger bedrohlich (46 % Zustimmung), während dies im Speckgürtel und auf dem Land mehrheitlich mit Bedrohungsgefühlen einhergeht (53 % bzw. 54 % Zustimmung).

**Tab. 3.4: ÖPNV-bezogene Einstellungen**

Item	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
Routine und Umwelt	Anteil Zustimmung			
Zu meinen Alltagsgewohnheiten passen öffentliche Verkehrsmittel sehr gut	40 %	60 %	35 %	25 %
Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel drückt Umweltbewusstsein aus	82 %	82 %	81 %	83 %
Eigenschaften	Anteil Zustimmung			
Ich finde, dass Bus und Bahn Fahren gegenwärtig im Trend liegt	57 %	58 %	57 %	56 %
Fahrten spät abends oder nachts in Bus oder Bahn finde ich bedrohlich	51 %	46 %	53 %	54 %
In öffentlichen Verkehrsmitteln wird meine Privatsphäre auf unangenehme Weise eingeschränkt	32 %	34 %	34 %	28 %

Kassel, der Speckgürtel und das ländliche Gebiet weisen in den fahrradbezogenen Einstellungen ein Zustimmungprofil auf, das nur in Nuancen abweicht (vgl. Tabelle 3.5). Mit Zustimmungsraten von 88 % bis 93 % wird Fahrrad fahren mit Umweltbewusstsein assoziiert, dass „Häufig mit dem Fahrrad zu fahren (...) gut für die Gesundheit“ ist, konzederen sogar jeweils 99 %. Nur von Minderheiten wird Fahrrad fahren mit Unsicherheit und Unbequemlichkeit in Verbindung gebracht: dem Statement „Fahrradfahren ist anstrengend und unbequem“ stimmen nur 22 % bis 24 % zu, der Aussage „Als Radfahrer fühle ich mich ständig in Gefahr“ 24 % bis 30 %. Bei letzterem Statement fällt auf, dass das Unsicherheitsgefühl in Kassel und dem Speckgürtel (30 % bzw. 29 %) etwas weiter verbreitet ist als auf dem Land (24 %).

**Tab. 3.5: Fahrradbezogene Einstellungen**

\* Filter: Ohne die, die nicht Fahrrad fahren können bzw. gar nicht Zugang haben.

Item	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
Umwelt	Anteil Zustimmung			
Mit dem Fahrrad zu fahren drückt Umweltbewusstsein aus	90 %	88 %	90 %	93 %
Eigenschaften	Anteil Zustimmung			
Häufig mit dem Fahrrad zu fahren ist gut für die Gesundheit*	99 %	99 %	99 %	98 %
Als Radfahrer fühle ich mich ständig in Gefahr*	28 %	30 %	29 %	24 %
Fahrradfahren ist anstrengend und unbequem*	22 %	22 %	24 %	22 %

Mit Blick auf Einstellungen zum zu Fuß gehen gibt es keinerlei Differenzen zwischen den drei Räumen (vgl. Tabelle 3.6). Nahezu maximale Zustimmung (97 % - 99 %) bekommt das Statement „Häufig zu Fuß zu gehen ist gut für die Gesundheit“ und jeweils 83 % sagen „Es macht mir Spaß,

meine Umgebung zu Fuß zu erleben“. Jeweils starke Minderheiten (44 % - 46 %) halten zu Fuß gehen in der Stadt an vielen Stellen für höchst gefährlich.

**Tab. 3.6: Einstellung zum zu Fuß gehen**

Item	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
Eigenschaften	Anteil Zustimmung			
Häufig zu Fuß zu gehen ist gut für die Gesundheit	98 %	97 %	99 %	99 %
Es macht mir Spaß, meine Umgebung zu Fuß zu erleben	83 %	83 %	83 %	83 %
An vielen Stellen in der Stadt ist es für Fußgänger lebensgefährlich	46 %	44 %	46 %	46 %

#### *Zusammenfassung zu den Einstellungen*

Bezüglich der allgemeinen und Umwelteinstellungen sind vor dem Hintergrund durchweg hoher Zustimmungswerte nur marginale Differenzen zwischen den drei Räumen festzustellen. Besonders stark ausgeprägt sind der Wunsch nach Kontrolle, der Spaß an der Mobilität und der Umweltschutz. In Kassel geht die eher schwach ausgeprägte Alltagsroutinenfähigkeit des Autos mit einer starken Alltagsroutinenfähigkeit des ÖPNV einher, im Speckgürtel und auf dem Land ist dies umgekehrt. Das Zustimmungprofil zu Einstellungen mit Blick auf Fahrrad und zu Fuß gehen weist praktisch keine Unterschiede zwischen den drei Untersuchungsgebieten auf, allgemein werden beide Verkehrsmittel mit Umweltbewusstsein und Gesundheit in Verbindung gebracht.

### 3.1.4 Soziale Norm

Von den drei Statements zur sozialen Norm erhält nur eines eine mehrheitliche Zustimmung, und zwar „Leute, die häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad in ihrer Freizeit unterwegs sind, haben für mich eine Vorbildfunktion“. In Kassel und dem Speckgürtel stimmen dieser Aussage 72 % beziehungsweise 71 % zu, noch höher mit 78 % fällt die Zustimmungsrate auf dem Land aus. Eine höhere Zustimmung auf dem Land als in Kassel und dem Speckgürtel erhält auch die Aussage „Ein eigenes Auto zu haben, das ist aus Sicht meiner Freunde und Bekannten ein Muss“. Auf dem Land, auf dem das Auto eine größere Rolle als in den beiden anderen Räumen spielt, stimmen 48 % zu, in Kassel und dem Speckgürtel nur 39 % beziehungsweise 38 %. Jenseits dieser Differenzen fühlen sich über alle drei Räume hinweg die Menschen mehrheitlich nicht unter sozialem Druck, ein Auto besitzen zu müssen. Noch kleiner ist jeweils die Gruppe, die sich mit der Anforderung konfrontiert sieht, anstatt des Pkw den ÖPNV zu nutzen. Auf dem Land und im Speckgürtel stimmen lediglich je 15 % der Aussage „Menschen, die mir wichtig sind, denken, dass ich anstatt des Pkw öffentliche Verkehrsmittel nutzen sollte“ zu, im vergleichsweise gut mit ÖPNV-Angeboten versorgten Kassel sind es 22 %.

**Tab. 3.7: Soziale Norm**

\* Filter: Pkw-Besitz bzw. Pkw-Zugang

Item	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
	Anteil Zustimmung			
Leute, die häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad in ihrer Freizeit unterwegs sind, haben für mich eine Vorbildfunktion	73 %	72 %	71 %	78 %
Ein eigenes Auto zu haben, das ist aus Sicht meiner Freunde und Bekannten ein Muss	42 %	39 %	38 %	48 %
Menschen, die mir wichtig sind, denken, dass ich anstatt des Pkws öffentliche Verkehrsmittel nutzen sollte*	17 %	22 %	15 %	15 %

### 3.1.5 Handlungsmodi: Routine, Wahlhandeln, Adoption

Freizeitbezogene Verkehrsmittelentscheidungen werden vom weit überwiegenden Anteil der Befragten in allen drei Räumen als automatisch ablaufende Routinehandlung charakterisiert (vgl. Tabelle 11). So stimmen dem Statement „Wenn ich eine bestimmte Freizeitaktivität unternehmen will, steht für mich immer von vorneherein fest, welches Verkehrsmittel ich dafür benutze“ in Kassel 74 %, im Speckgürtel 76 % und auf dem Land 81 % zu. Dabei orientieren sich die verkehrsmittelbezogenen Routineentscheidungen nicht nur an den zur Ausübung anstehenden Freizeitaktivitäten, sondern auch daran, ob diese allein oder mit Familie oder Freunden unternommen werden sollen. So fällt die Zustimmung zu dem Statement „Welches Verkehrsmittel ich für eine Freizeitaktivität einsetze, hängt davon ab, ob ich sie alleine oder zusammen mit der Familie oder Freunden unternehme“ raumübergreifend ähnlich hoch aus wie zu der vorigen Aussage (Kassel: 81%; Speckgürtel: 79 %; Land: 77 %).

**Tab. 3.8: Handlungsmodus Routine**

Item	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
	Anteil Zustimmung			
Wenn ich eine bestimmte Freizeitaktivität unternehmen will, steht für mich immer von vorneherein fest, welches Verkehrsmittel ich dafür benutze	77 %	74 %	76 %	81 %
Welches Verkehrsmittel ich für eine Freizeitaktivität einsetze, hängt davon ab, ob ich sie alleine oder zusammen mit der Familie oder Freunden unternehme	79 %	81 %	79 %	77 %

Die Zustimmungswerte zum Routinehandeln korrespondieren grosso modo mit den Antworten zur Frage „Nehmen Sie sich für die Wahl des Verkehrsmittels für eine Freizeitaktivität Zeit, um das Für und Wider abzuwägen (z.B. Schnelligkeit, Kosten, Bequemlichkeit)?“ Nur jeweils etwa ein Drittel der Befragten in Kassel, dem Speckgürtel und auf dem Land sagt darauf „Ja, immer“ oder „Ja, oft“.



22 % bis 26 % führen „manchmal“ einen Abwägungsprozess durch, „nie“ tun das im Speckgürtel 40 %, in Kassel 43 % und auf dem Land 47 %.

Gestützt wird die weitgehend automatische Verkehrsmittelwahl durch eine große Zufriedenheit mit dem für Freizeitaktivitäten hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel (88 % - 89 % sind „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“) (vgl. Tabelle 3.9). Dieses Zufriedenheitsgefühl ist so stark, dass in allen drei Räumen selbst bei schlechten Erfahrungen jeweils nur Minderheiten einen Verkehrsmittelwechsel in Erwägung ziehen würden (Kassel, Land: 38 %; Speckgürtel: 46 %), und zwar in der Regel zum ÖPNV, hin und wieder auch in Richtung Auto, Fahrrad und zu Fuß gehen. Dabei gibt es mit Blick auf die Umstiegsoptionen ÖPNV und Auto ausgeprägte Unterschiede zwischen Kassel einerseits und Speckgürtel und Land andererseits. In Kassel ist der ÖPNV eine Alternative für 52 % der Befragten, im Speckgürtel und auf dem Land für 76 % und 71 %, während ein Wechsel zum Auto für relativ mehr Kasseler (22 %) als für Bewohner von Speckgürtel (13 %) und Land (4%) in Frage kommt.

**Tab. 3.9: Zufriedenheit mit Hauptverkehrsmittel**

\* Filter: Verkehrsmittel, das hauptsächlich genutzt wird // \*\* Filter: Zustimmung „voll und ganz“ und „weitgehend“ bei vorheriger Frage

Item	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
	Anteil „sehr zufrieden“ und „zufrieden“			
Sind Sie mit der Art und Weise zufrieden, wie Sie mit dem hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel ihre Freizeitziele erreichen?	88 %	89 %	89 %	88 %
	Anteil Zustimmung			
Wenn ich mit dem von mir hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel schlechte Erfahrungen machen würde, würde ich wahrscheinlich auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen*	41 %	38 %	46 %	38 %
	Anteil ÖPNV, Auto, Fahrrad, zu Fuß gehen			
Auf welches Verkehrsmittel würden Sie umsteigen? **	ÖPNV: 67 % Auto: 13 % Rad: 11 % zu Fuß: 4 %	ÖPNV: 52 % Auto: 22 % Rad: 15 % zu Fuß: 6 %	ÖPNV: 76 % Auto: 13 % Rad: 7 % zu Fuß: 1 %	ÖPNV: 71 % Auto: 4 % Rad: 12 % zu Fuß: 6 %

Dass Wahlhandeln im Zusammenhang mit freizeitbezogenen Verkehrsmittelentscheidungen selten auftritt und starker äußerer Impulse zur Aktivierung benötigt, zeigt der Blick darauf, ob und unter welchen Umständen in der Vergangenheit ein Wechsel des Verkehrsmittels für Freizeitaktivitäten stattgefunden hat (vgl. Tabelle 3.10). Jeweils nur von Minderheiten wurden konkrete Wechselentscheidungen umgesetzt, und zwar im Kontext von biografischen Umbrüchen sowie verkehrsmittelbezogenen Preis- und Angebotsänderungen:

- Verkehrsmittelwechsel auf Grund biografischer Ereignisse – vor allem Umzug sowie Familiengründung und die Geburt von Kindern – kamen in Kassel (34 %) häufiger vor als im Speckgürtel und auf dem Land (je 22 %).

- Preisänderungen waren in Kassel (30 %) und auf dem Land (28 %) relativ häufiger als im Speckgürtel (24 %) der Anlass, ein anderes Verkehrsmittel für die Freizeitaktivitäten zu nutzen. Als wichtigste Preisänderungen werden steigende Kosten für Busse und Bahnen sowie das Auto genannt, wobei in Kassel die ÖPNV-Preise häufiger als die Autokosten aufgeführt werden, während dies auf dem Land umgekehrt ist (im Speckgürtel werden beide Arten von Preisänderungen gleich häufig genannt).
- Angebotsänderungen werden nur in 13 % bis 16 % der Fälle mit einem Verkehrsmittelwechsel in Verbindung gebracht. Bei den Angebotsänderungen handelte es sich nur am Rande um ein neues Auto- oder Fahrradmodell, vielmehr waren es in allen drei Räumen weit überwiegend ÖPNV-bezogene Neuerungen wie die RegioTram oder die NordhessenKarte 60plus.

**Tab. 3.10: Anlässe für Wechsel des Verkehrsmittels**

Item	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
	Anteil „Ja“			
Biografische Veränderungen	26 %	34 %	22 %	22 %
Preisänderungen	27 %	30 %	24 %	28 %
Angebotsänderungen	15 %	16 %	13 %	16 %

Imitationshandeln bei der Verkehrsmittelwahl in der Freizeit spielt weder in Kassel noch im Speckgürtel und auf dem Land eine herausragende Rolle. So stimmen nur 23 % bis 29 % der Aussage „Bei der Frage, welches Verkehrsmittel ich für meine Freizeitaktivitäten einsetze, orientiere ich mich an den Erfahrungen meiner Freunde und Bekannten“ zu. Das darin zum Ausdruck kommende Vertrauen in die eigene Beurteilungsfähigkeit korrespondiert mit der mehrheitlichen Zurückweisung eines von Risikoscheu geprägten Verhaltens bei der Verkehrsmittelwahl: dem Statement „Ich wechsele ungern meine Verkehrsmittel, weil ich die Risiken scheue, die damit möglicherweise verbunden sind“ stimmen lediglich 21 % bis 30 % zu.

**Tab. 3.11: Handlungsmodus Adoption**

Item	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
	Anteil Zustimmung			
Bei der Frage, welches Verkehrsmittel ich für meine Freizeitaktivitäten einsetze, orientiere ich mich an den Erfahrungen meiner Freunde und Bekannten	25 %	25 %	23 %	29 %
Ich wechsele ungern meine Verkehrsmittel, weil ich die Risiken scheue, die damit möglicherweise verbunden sind	26 %	21 %	30 %	26 %

#### *Zusammenfassung zu den Handlungsmodi*

Freizeitbezogene Verkehrsmittelentscheidungen werden vom weit überwiegenden Anteil der Befragten in allen drei Räumen als automatisch ablaufende Routinehandlung charakterisiert. Gestützt

wird die weitgehend automatische Verkehrsmittelwahl durch eine große Zufriedenheit mit dem für Freizeitaktivitäten hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel. Dieses Zufriedenheitsgefühl ist so stark, dass in allen drei Räumen selbst bei schlechten Erfahrungen jeweils nur Minderheiten einen Verkehrsmittelwechsel in Erwägung ziehen würden. Wahlhandeln kommt im Zusammenhang mit freizeitbezogenen Verkehrsmittelentscheidungen dementsprechend nur selten vor und steht zumeist im Kontext biografischer Umbrüche sowie verkehrsmittelbezogener Preis- und Angebotsänderungen.

### 3.1.6 Freizeitaktivitäten und Verkehrsmittel

Die Rangfolge von Freizeitaktivitäten im Alltag nach der Häufigkeit ihrer Ausübung zeigt keine Abweichungen zwischen Kassel, Speckgürtel und Land (vgl. Tabelle 3.12). Die beiden häufigsten Freizeitaktivitäten sind der Besuch von Freunden und Verwandten (einzige Aktivität ohne „nie“-Antwort) und Spaziergänge. Wie diese beiden Aktivitäten wird auch die dritthäufigste Freizeitbeschäftigung, nämlich Sport im Verein oder für sich selbst ausüben, mehrheitlich täglich beziehungsweise ein- oder mehrmals die Woche durchgeführt. Beim Ausgehen und Einkaufsbummel überwiegt der Anteil derjenigen, die diesen Freizeitmöglichkeiten nur 1- bis 2-mal im Monat oder seltener nachgehen. Die geringsten Häufigkeiten weisen der Besuch einer Veranstaltung (Aktivität mit den meisten „nie“-Antworten: 31 % - 43 %) sowie Tages- und mehrtägige Ausflüge auf.

Jenseits der gleichen Häufigkeitsrangfolge über die Räume hinweg gibt es einige raumbezogene Unterschiede hinsichtlich des relativen Anteils einzelner Häufigkeitskategorien. So findet in Kassel der Einkaufsbummel relativ häufiger täglich beziehungsweise ein- oder mehrmals die Woche statt als im Speckgürtel und auf dem Land (Kassel: 35 %; Speckgürtel, Land: 26 %), wo man einen Einkaufsbummel öfter 1- bis 2-mal im Monat oder seltener als in Kassel macht (Kassel: 58 %; Speckgürtel: 69 %; Land: 70 %). Ähnliche Unterschiede (speziell im Verhältnis Kassel – Land) finden sich beim Ausgehen, während der Besuch einer Veranstaltung im Speckgürtel und auf dem Land relativ häufiger als in Kassel zum Repertoire an Freizeitaktivitäten zählt.

**Tab. 3.12: Häufigkeit von Freizeitaktivitäten**

Aktivität	Häufigkeit	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
Besuch oder Treffen mit Freunden, Verwandten, Bekannten	Täglich bzw. ein- oder mehrmals die Woche	79 %	78 %	78 %	79 %
	1- bis 2-mal im Monat oder seltener	21 %	22 %	22 %	21 %
	Nie	0 %	0 %	0 %	0 %
Spaziergang	Täglich bzw. ein- oder mehrmals die Woche	72 %	71 %	72 %	76 %
	1- bis 2-mal im Monat oder seltener	21 %	21 %	21 %	19 %
	Nie	7 %	8 %	7 %	5 %
Sport (selbst aktiv), Sportverein (z.B. Fußball, Tennis, Training, Wettkampf)	Täglich bzw. ein- oder mehrmals die Woche	65 %	65 %	64 %	66 %
	1- bis 2-mal im Monat oder seltener	17 %	16 %	18 %	17 %
	Nie	18 %	19 %	18 %	17 %
Ausgehen (z.B. Restaurant, Kneipe, Disko, Kino, Theater)	Täglich bzw. ein- oder mehrmals die Woche	34 %	37 %	34 %	31 %
	1- bis 2-mal im Monat oder seltener	63 %	59 %	63 %	65 %
	Nie	3 %	4 %	3 %	4 %
Einkaufsbummel	Täglich bzw. ein- oder mehrmals die Woche	29 %	35 %	26 %	26 %
	1- bis 2-mal im Monat oder seltener	65 %	58 %	69 %	70 %
	Nie	6 %	7 %	5 %	4 %
Besuch einer Veranstaltung (z.B. Fußballspiel, Popkonzert)	Täglich bzw. ein- oder mehrmals die Woche	5 %	4 %	5 %	5 %
	1- bis 2-mal im Monat oder seltener	59 %	53 %	64 %	61 %
	Nie	36 %	43 %	31 %	34 %
Tagesausflug, mehrtägiger Ausflug (bis 3 Tage)	Täglich bzw. ein- oder mehrmals die Woche	2 %	3 %	2 %	3 %
	1- bis 2-mal im Monat oder seltener	80 %	78 %	82 %	81 %
	Nie	18 %	19 %	16 %	16 %

Das am häufigsten für Alltagsfreizeitaktivitäten genutzte Verkehrsmittel ist in allen drei Räumen das Auto, wobei die relative Häufigkeit in Kassel (48 %) deutlich schwächer als im Speckgürtel (75 %) und auf dem Land (82 %) ausfällt (vgl. Tabelle 3.13). Das zweitwichtigste Freizeitverkehrsmittel ist der ÖPNV, aber nur in Kassel (38 %) und im Speckgürtel (16 %), während der ÖPNV auf dem Land mit 5 % noch minimal weniger Gewicht als das Fahrrad (6 %) und zu Fuß gehen (7 %) hat. Im Speckgürtel ist zu Fuß gehen das Verkehrsmittel mit der geringsten Häufigkeit (3 %; Kassel: 8 %), in Kassel das Fahrrad (5 %; Speckgürtel: 5 %).

**Tab. 3.13: Häufigstes Verkehrsmittel in der Alltagsfreizeit**

Verkehrsmittel <sup>13</sup>	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
Auto	68 %	48 %	75 %	82 %
ÖPNV	20 %	38 %	16 %	5 %
Zu Fuß	6 %	8 %	3 %	7 %
Fahrrad	6 %	5 %	5 %	6 %

Die überragende Bedeutung des Autos für Freizeitaktivitäten im Alltag zeigt auch der Blick darauf, welche Verkehrsmittel für die einzelnen Freizeitaktivitäten herangezogen werden (vgl. Tabelle 3-14). Beim Besuch von Freunden und Verwandten, Sport, Ausgehen, dem Besuch von Veranstaltungen und bei Ausflügen ist das Auto jeweils über alle Räume hinweg das häufigste Verkehrsmittel, wobei der relative Anteil jeweils von Kassel über den Speckgürtel bis zum Land ansteigt. Im Speckgürtel und auf dem Land wird auch für den Einkaufsbummel überwiegend das Auto genutzt, während hierfür in Kassel der ÖPNV (im Übrigen das einzige Mal) das meistgenutzte Verkehrsmittel ist. Für Sport und Ausflüge ist der ÖPNV in allen Räumen das zweithäufigste Verkehrsmittel, für Freunde und Verwandte treffen, Ausgehen und Einkaufsbummel nur in Kassel und im Speckgürtel (sinkende Anteile von Land über Speckgürtel zu Kassel).

Hinsichtlich des Spaziergangs beziehungsweise der damit gegebenenfalls verbundenen An- und Abreise sind weder das Auto noch der ÖPNV das meistgenutzte Verkehrsmittel, sondern das zu Fuß gehen. Durchgängig das zweithäufigste Verkehrsmittel ist zu Fuß gehen bei dem Besuch einer Veranstaltung, auf dem Land hat es diese Position außerdem für Freunde und Verwandte treffen, Ausgehen und Einkaufsbummel. Das Fahrrad bildet als Verkehrsmittel für die Alltagsfreizeit fast immer eine Restgröße mit Nutzungshäufigkeiten in der Größenordnung von 1 % bis 5 %. Nur bei dem Besuch von Veranstaltungen steigt sein Anteil auf 10 % bis 12 %, was im Speckgürtel und besonders auf dem Land bedeutet, dass das Fahrrad hier für diesen Zweck wichtiger als der ÖPNV ist. Auf dem Land gilt dies außerdem für die Aktivitäten Freunde und Verwandte treffen und Spaziergang.

13 Ohne sonstige Verkehrsmittel (z.B. Mofa, Motorrad, Taxi), Differenzen zu 100 % sind darauf zurückzuführen.

**Tab. 3.14: Freizeitaktivitäten und Verkehrsmittel**

Aktivität	Verkehrsmittel <sup>14</sup>	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
Besuch oder Treffen mit Freunden, Verwandten, Bekannten	Zu Fuß	15 %	13 %	13 %	19 %
	Fahrrad	5 %	3 %	5 %	5 %
	Auto	62 %	50 %	65 %	71 %
	ÖPNV	17 %	33 %	16 %	4 %
Spaziergang	Zu Fuß	82 %	77 %	83 %	86 %
	Fahrrad	1 %	2 %	1 %	2 %
	Auto	11 %	10 %	13 %	12 %
	ÖPNV	5 %	11 %	3 %	0 %
Sport (selbst aktiv), Sportverein (z.B. Fußball, Tennis, Training, Wettkampf)	Zu Fuß	4 %	6 %	3 %	5 %
	Fahrrad	1 %	2 %	1 %	1 %
	Auto	66 %	53 %	68 %	74 %
	ÖPNV	28 %	39 %	28 %	20 %
Ausgehen (z.B. Restaurant, Kneipe, Disco, Kino, Theater)	Zu Fuß	8 %	9 %	3 %	12 %
	Fahrrad	1 %	2 %	1 %	1 %
	Auto	69 %	47 %	78 %	82 %
	ÖPNV	20 %	40 %	17 %	4 %
Einkaufsbummel	Zu Fuß	9 %	15 %	3 %	10 %
	Fahrrad	2 %	2 %	2 %	2 %
	Auto	60 %	35 %	66 %	78 %
	ÖPNV	28 %	47 %	29 %	9 %
Besuch einer Veranstaltung (z.B. Fußballspiel, Popkonzert)	Zu Fuß	32 %	31 %	32 %	33 %
	Fahrrad	11 %	10 %	10 %	12 %
	Auto	44 %	32 %	48 %	53 %
	ÖPNV	12 %	27 %	9 %	1 %
Tagesausflug, mehrtägiger Ausflug (bis 3 Tage)	Zu Fuß	1 %	1 %	1 %	1 %
	Fahrrad	2 %	1 %	3 %	2 %
	Auto	71 %	61 %	75 %	77 %
	ÖPNV	25 %	35 %	21 %	18 %

*Zusammenfassung zu Freizeitaktivitäten und Verkehrsmitteln*

Die Rangfolge von Freizeitaktivitäten im Alltag nach der Häufigkeit ihrer Ausübung zeigt keine Abweichungen zwischen Kassel, Speckgürtel und Land. Die beiden häufigsten Freizeitaktivitäten sind

14 Ohne sonstige Verkehrsmittel (z.B. Mofa, Motorrad, Taxi), Differenzen zu 100 % sind darauf zurückzuführen.

der Besuch von Freunden und Verwandten sowie Spaziergänge. Wie diese beiden Aktivitäten wird auch die dritthäufigste Freizeitbeschäftigung Sport mehrheitlich täglich beziehungsweise ein- oder mehrmals die Woche durchgeführt. Beim Ausgehen und Einkaufsbummel überwiegt der Anteil derjenigen, die diesen Freizeitmöglichkeiten nur 1- bis 2-mal im Monat oder seltener nachgehen. Die geringsten Häufigkeiten weisen der Besuch einer Veranstaltung sowie Tages- und mehrtägige Ausflüge auf.

Das am häufigsten für Alltagsfreizeitaktivitäten genutzte Verkehrsmittel ist in allen drei Räumen das Auto. An zweiter Stelle folgt der ÖPNV, wobei die Nutzungshäufigkeit des Autos in Kassel weit weniger von der des ÖPNV abweicht als auf dem Land und im Speckgürtel. Mit Blick auf einzelne Freizeitaktivitäten sind Abweichungen von dieser Reihenfolge zu beobachten. So ist zu Fuß gehen das häufigste Verkehrsmittel beim Spaziergang und in Kassel wird für den Einkaufsbummel zu meist der ÖPNV genutzt.

### 3.1.7 Bedürfnisse

Um die Erfüllung welcher Bedürfnisse geht es den Befragten, wenn sie Freizeitaktivitäten ausüben (vgl. Tabelle 3.15)? An erster Stelle stehen die körperlichen Bedürfnisse nach Bewegung, Erholung und Gesundheit sowie das soziale Bedürfnis nach Geselligkeit und Kontakten. Eine ebenfalls hohe Wichtigkeit, die sich aber nicht so ausgeprägt wie bei diesen beiden Bedürfnissen darstellt, haben die Selbstverwirklichung durch Erlebnis und Unterhaltung sowie das Bedürfnis nach Sicherheit durch Stabilität und Regelmäßigkeit. Dagegen spielt das Bedürfnis nach sozialer Anerkennung (Erfolg, sich von anderen abheben) bei Freizeitaktivitäten nur für Wenige eine Rolle (20 % - 25 %), während jeweils etwa die Hälfte der Befragten es als weniger wichtig oder unwichtig einordnet.

Weist das Ranking der mit Freizeitaktivitäten verbundenen Bedürfnisse keine raumspezifischen Differenzen auf, sind solche an einigen Stellen hinsichtlich der relativen Häufigkeit der Kategorie „sehr wichtig / wichtig“ festzustellen. So sind der Bevölkerung von Speckgürtel und Land die körperlichen (92 % bzw. 93 %) und Sicherheitsbedürfnisse (68 % bzw. 69 %) noch wichtiger als den Einwohnern Kassels (87 % und 64 %). Umgekehrt haben Selbstverwirklichung und soziale Anerkennung in Kassel (75 % und 25 %) relativ mehr Gewicht als im Speckgürtel (69 % und 22 %) und auf dem Land (71 % und 20 %).

**Tab. 3.15: Bedürfnisse und Freizeitaktivitäten**

Bedürfnis	Wichtigkeit	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
Bewegung Erholung, Gesundheit (körperliche Bedürfnisse)	Sehr wichtig / wichtig	91 %	87 %	92 %	93 %
	Weder/noch	8 %	10 %	7 %	7 %
	Weniger wichtig / unwichtig	1 %	3 %	1 %	0 %
Geselligkeit, soziale Kontakte (soziale Beziehungen)	Sehr wichtig / wichtig	86 %	86 %	86 %	87 %
	Weder/noch	11 %	11 %	11 %	10 %
	Weniger wichtig / unwichtig	3 %	3 %	3 %	3 %
Erlebnis, Unterhaltung (Selbstverwirklichung)	Sehr wichtig / wichtig	72 %	75 %	69 %	71 %
	Weder/noch	22 %	20 %	26 %	22 %
	Weniger wichtig / unwichtig	6 %	5 %	5 %	7 %
Stabilität, Regelmäßigkeit (Sicherheitsbedürfnis)	Sehr wichtig / wichtig	67 %	64 %	68 %	69 %
	Weder/noch	23 %	24 %	24 %	22 %
	Weniger wichtig / unwichtig	10 %	12 %	8 %	9 %
Erfolg, sich von anderen abheben (soziale Anerkennung)	Sehr wichtig / wichtig	23 %	25 %	22 %	20 %
	Weder/noch	28 %	26 %	27 %	31 %
	Weniger wichtig / unwichtig	49 %	49 %	51 %	49 %

Wie bei der Frage nach dem Zusammenhang von Bedürfnissen und Freizeitaktivitäten gibt es auch hinsichtlich der Rangordnung der mit der Nutzung des Hauptverkehrsmittels verbundenen Bedürfnisse keine Unterschiede zwischen den drei Räumen (vgl. Tabelle 3.16). Anders als mit Blick auf die Freizeitaktivitäten steht nun jedoch das Sicherheitsbedürfnis mit großem Abstand an erster Stelle, gefolgt von den körperlichen Bedürfnissen und sozialen Beziehungen (die gegenüber der vorigen Betrachtung nicht nur im Ranking, sondern auch – wie die beiden folgenden Bedürfnisse – aufgrund niedrigerer Häufigkeiten der Nennung „sehr wichtig / wichtig“ an Bedeutung verlieren). An vierter Stelle befindet sich das Bedürfnis nach Selbstverwirklichung, dem nur noch jeweils weniger als 50 % die Bewertung „sehr wichtig / wichtig“ beimessen. Das Bedürfnis nach sozialer Anerkennung schließlich wird von etwa jeweils zwei Drittel der Befragten als „weniger wichtig“ oder „unwichtig“ bei der Nutzung des Hauptverkehrsmittels angesehen.

Unterschiede bezüglich der relativen Häufigkeit von Wichtigkeitskategorien beschränken sich im Wesentlichen darauf, dass zwei Bedürfnisse bei der Verkehrsmittelnutzung auf dem Land eine größere Rolle spielen als im Speckgürtel (körperliche Bedürfnisse: 62 % zu 56 %) beziehungsweise in Kassel (soziale Beziehungen: 59 % zu 54 %).



**Tab. 3.16: Bedürfnisse und Hauptverkehrsmittel**

Bedürfnis	Wichtigkeit	Total	Kassel	Speckgürtel	Land
Stabilität, Regelmäßigkeit (Sicherheitsbedürfnis)	Sehr wichtig / wichtig	84 %	81 %	83 %	85 %
	Weder/noch	11 %	12 %	11 %	11 %
	Weniger wichtig / unwichtig	5 %	7 %	6 %	4 %
Bewegung Erholung, Gesundheit (körperliche Bedürfnisse)	Sehr wichtig / wichtig	60 %	60 %	56 %	62 %
	Weder/noch	20 %	19 %	22 %	19 %
	Weniger wichtig / unwichtig	20 %	21 %	22 %	19 %
Geselligkeit, soziale Kontakte (soziale Beziehungen)	Sehr wichtig / wichtig	57 %	54 %	56 %	59 %
	Weder/noch	21 %	22 %	22 %	20 %
	Weniger wichtig / unwichtig	22 %	24 %	22 %	21 %
Erlebnis, Unterhaltung (Selbstverwirklichung)	Sehr wichtig / wichtig	45 %	46 %	45 %	45 %
	Weder/noch	27 %	24 %	29 %	28 %
	Weniger wichtig / unwichtig	28 %	30 %	26 %	27 %
Erfolg, sich von anderen abheben (soziale Anerkennung)	Sehr wichtig / wichtig	14 %	16 %	14 %	12 %
	Weder/noch	21 %	19 %	19 %	24 %
	Weniger wichtig / unwichtig	65 %	65 %	67 %	64 %

Jeweils die Mehrheit der Befragten (Kassel: 57 %; Speckgürtel: 62 %; Land: 58 %) stimmt folgender Aussage zur Hierarchie der Bedürfnisbefriedigung zu: „Erst wenn das jeweils wichtigste der vorher genannten Bedürfnisse in punkto Freizeit beziehungsweise Verkehrsmittel einigermaßen erfüllt ist, orientiere ich mich an dem nächst wichtigen Bedürfnis“

#### *Zusammenfassung zu den Bedürfnissen*

Bei der Rangordnung der Bedürfnisse, die bei der Ausübung von Freizeitaktivitäten und der Nutzung von Verkehrsmitteln erfüllt werden sollen, gibt es keine raumspezifischen Unterschiede. Mit Blick auf die Freizeitaktivitäten stehen die körperlichen Bedürfnisse nach Bewegung, Erholung und Gesundheit sowie das soziale Bedürfnis nach Geselligkeit und Kontakten im Vordergrund, hinsichtlich der Verkehrsmittel steht das Sicherheitsbedürfnis an erster Stelle.

## 3.2 Typenbezogene Analyse

### 3.2.1 Zur Typenbildung

Zur Ermittlung in sich möglichst homogener und im Vergleich zu anderen möglichst heterogener Gruppen von Befragten, das heißt zur Clusterbildung, können unterschiedliche Variablen des Fragebogens verwendet werden. Im vorliegenden Zusammenhang wurden alle Einstellungsmerkmale genutzt, das heißt die allgemeinen (4 Items), umweltbezogenen (2 Items) und verkehrsmittelbezogenen Einstellungen (Auto 6 Items, ÖPNV 5 Items, Fahrrad 4 Items, zu Fuß 3 Items), die subjektive Norm (3 Items) und ausgewählte soziodemografische Merkmale (Alter, Einkommen).<sup>15</sup> Eine alternative Typenbildung, die sich lediglich auf die allgemeinen und umweltbezogenen Einstellungen sowie ausgewählte Soziodemografika stützt, ist im Anhang 6.2 dargestellt.

Mittels Faktorenanalyse wurden die genannten Variablen (außer Alter und Einkommen) zusammengefasst (vgl. Bortz 1985). Die Faktorenanalyse erreicht, dass die 27 Items gemäß ihrer korrelativen Beziehungen untereinander in wenige, in diesem Falle neun von einander unabhängige Variablengruppen klassifiziert werden können (vgl. Abbildung 3.1).<sup>16</sup> Diese neun Faktoren, die mit neuen Bezeichnungen versehen wurden, gehen dann – neben Alter und Einkommen – als aktive Variablen in die Clusteranalyse ein.

Die Cluster wurden nach der Ward-Methode berechnet. Um dabei eine schlüssige Gruppierung der Stichprobe zu erhalten, wurden einige Faktoren gewichtet.<sup>17</sup> Mit Hilfe dieser Gewichtung wurde eine 5er-Typologie ermittelt, die hinreichend plausible und mengenmäßig in etwa gleichmäßig verteilte Gruppen umfasst.

Die Typologie wird im Folgenden zunächst mit Blick auf ihre soziodemografischen und Einstellungsmerkmale vorgestellt. Anschließend werden die weiteren typenspezifischen Befunde erörtert.

---

15 Die Variablen Alter und Einkommen wurden für diesen Zweck Z-transformiert.

16 Die Varianzaufklärung der durchgeführten Faktorenanalyse liegt bei 54,5 %, was ein hinreichend guter Wert ist.

17 Das verkehrsmittelbezogene Umweltbewusstsein mit dem Faktor 0,85, die Autoorientierung mit 1,5, die verkehrsmittelbezogene Gesundheitsorientierung mit 0,85, die Gefährlichkeit und Anstrengung nicht-motorisierter Mobilität mit 0,85, das Alter mit 0,8 und das Einkommen mit 0,9.

Item	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Faktor
1 Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel drückt Umweltbewusstsein aus.	0,727	-0,159								verkehrsmittel-bezogenes Umweltbewusstsein
2 Mit dem Fahrrad zu fahren drückt Umweltbewusstsein aus.	0,702				0,343					
3 Für unsere Lebensweise setzt die Umwelt Grenzen, die teilweise schon überschritten worden sind.	0,544	0,161		0,234	-0,158					
4 Leute, die häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad in ihrer Freizeit unterwegs sind, haben für mich eine Vorbildfunktion.	0,541			0,422	0,199					
5 Zu meinen Alltagsgewohnheiten passen öffentliche Verkehrsmittel sehr gut.		-0,786								Autoorientierung
6 Zu meinen täglichen Routinen passt ein Auto sehr gut.		0,759								
7 Autofahren ist bequemer als die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.		0,456	0,33	-0,41						
8 Auch wenn die öffentlichen Nahverkehrsmittel besser und billiger als das Auto fahren würden, würde ich das Auto bevorzugen.		0,421	0,333	-0,187						
9 Ich schätze es am Autofahren, selber darüber entscheiden zu können, mit welchen Personen ich zusammen fahren will.			0,707							verkehrsmittel-bezogene Selbstbestimmung und Sicherheit
10 In öffentlichen Verkehrsmitteln wird meine Privatsphäre auf unangenehme Weise eingeschränkt.			0,669							
11 Fahren spät abends oder nachts in Bus oder Bahn finde ich bedrohlich.	0,213		0,549							
12 Wenn ich im Auto sitze, fühle ich mich sicher und geschützt.		0,259	0,356	-0,379						
13 Es macht mir Spaß, meine Umgebung zu Fuß zu erleben.				0,604	0,359					zu Fuß als Erlebnis/ umweltfreundliches Handeln
14 Mir persönlich ist umweltfreundliches Handeln sehr wichtig.	0,288			0,569						
15 Häufig zu Fuß zu gehen ist gut für die Gesundheit.					0,793					verkehrsmittel-bezogene Gesundheitsorientierung
16 Häufig mit dem Fahrrad zu fahren, ist gut für die Gesundheit.	0,307				0,672					
17 Als Radfahrer fühle ich mich ständig in Gefahr.						0,802				Gefährlichkeit und Anstrengung nicht-motorisierter Mobilität
18 Fahrrad fahren ist anstrengend und unbequem.						0,753				
19 An vielen Stellen in der Stadt ist es für Fußgänger lebensgefährlich.						0,351	-0,159			
20 Ich habe gerne alles unter Kontrolle.							0,734			Kontroll- und Routineorientierung; Bus und Bahn im Trend
21 Ich mag ein Leben mit festen Gewohnheiten, ohne ständige Veränderungen.							0,604		-0,463	
22 Ich finde, dass Bus und Bahn fahren gegenwärtig im Trend liegt.							0,46	0,271	0,175	
23 Ein Auto zeigt, wer und was ich bin.								0,611		Auto als Identitätsmerkmal/ soziale Umstiegserwartung
24 Menschen, die mir wichtig sind, denken, dass ich anstatt des Pkws öffentliche Verkehrsmittel nutzen sollte.								0,594		
25 Ein eigenes Auto zu haben, das ist aus Sicht meiner Freunde und Bekannten ein Muss.								0,532		
26 Mir gefällt es unterwegs zu sein.									0,753	Spaß an Mobilität/ situatives Entscheiden
27 Ich lasse mich in meinem Handeln von den Möglichkeiten leiten, die eine Situation bietet.									0,604	

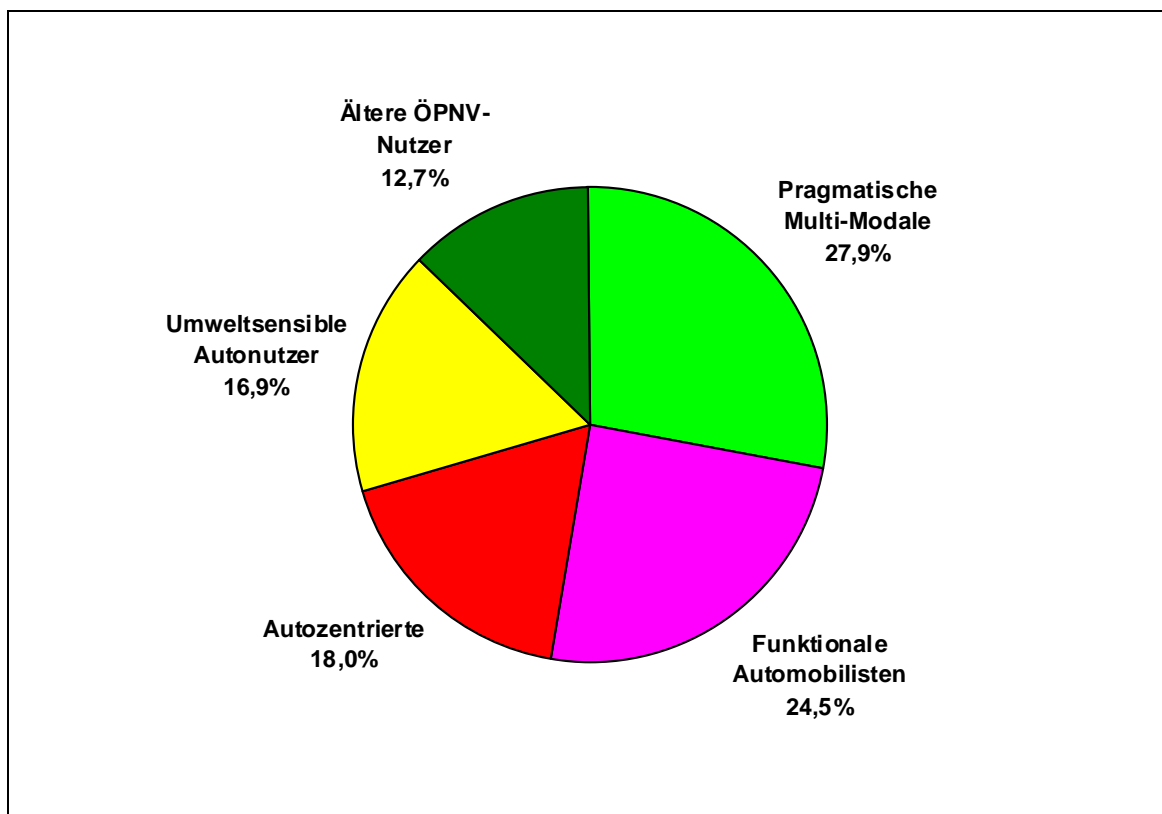
Abb. 3.1: Faktorenanalyse<sup>18</sup>

18 Die Zahlen in den einzelnen Zellen zeigen an, wie die verschiedenen Items auf die neun Faktoren laden. Leere Zellen stehen für sehr geringe Faktorladungen.

### 3.2.2 Soziodemografika und Einstellungen

Die oben skizzierte Typenbildung, in die einstellungsbezogene und soziodemografische Variablen eingegangen sind, ist in der folgenden Abbildung wiedergegeben. Die 5er-Typologie umfasst folgende Gruppen:

- die pragmatischen Multi-Modalen,
- die funktionalen Automobilisten,
- die Autozentrierten,
- die umweltsensiblen Autonutzer und
- die älteren ÖPNV-Nutzer.



**Abb. 3.2: Häufigkeitsverteilung der Freizeitmobilitätstypen**

Der Typus der **pragmatischen Multi-Modalen** macht die größte Gruppe aus. Ihre Mitglieder sind vergleichsweise jung (10 Jahre unter dem Durchschnittsalter der Gesamtstichprobe von 43 Jahren) und leben deutlich häufiger als der Durchschnittsbefragte mit Kindern im eigenen Haushalt (46 % vs. 40 %). Dieser Typus findet sich eher in Kassel als im Speckgürtel oder in der ländlichen Region (vgl. Tabelle 3.17). Sein hervorstechendes Einstellungsmerkmal ist die sehr geringe Kontroll- und Routineorientierung beziehungsweise die Auffassung, dass Bus- und Bahnnutzung nichts mit Trends zu tun hat. Die Autoorientierung ist nicht stark ausgeprägt, und das Auto hat auch für die eigene Identität keine große Bedeutung. Argumente wie Sicherheit und Selbstbestimmung, die für eine Autopräferenz sprechen könnten, stehen bei dieser Gruppe nicht hoch im Kurs. Auch gibt es

gegenüber dem Fahrrad oder dem zu Fuß Gehen keinerlei Vorbehalte (vgl. Tabelle 3.18). Insgesamt also ein eher pragmatischer Typus.

**Tab. 3.17: Soziodemografische Merkmale der Freizeitmobilitätstypen<sup>19</sup>**

Merkmal	Gesamt	Pragmatische Multi-Modale	Funktionale Auto-mobilisten	Auto-zentrierte	Umwelt-sensible Autonutzer	Ältere ÖPNV-Nutzer
Alters-durchschnitt	43 J.	33 J.	46 J.	40 J.	49 J.	58 J.
Geschlecht (weiblich)	54 %	57 %	51 %	43 %	68 %	55 %
Kinder im HH (ja)	40 %	46 %	42 %	41 %	41 %	17 %
Abschluss (FH, Uni)	22 %	22 %	33 %	21 %	16 %	16 %
Einkommen (2.000–4.000 €)	40 %	38 %	49 %	37 %	47 %	27 %
Kassel	33 %	47 %	19 %	29 %	26 %	48 %
Speckgürtel	33 %	25 %	38 %	30 %	42 %	34 %
Land	33 %	28 %	43 %	40 %	31 %	17 %

Die **funktionalen Automobilisten** stellen die zweitgrößte Gruppe. Altersmäßig liegen sie mit einem Durchschnitt von 46 Jahren nur leicht über dem Wert der Gesamtstichprobe, und auch bezüglich der Häufigkeit von Haushalten mit Kindern entspricht diese Gruppe in etwa dem Gesamtmittelwert. Die funktionalen Automobilisten sind – gemessen an der relativen Zahl von Hochschul- und Fachhochschulabsolventen – der höchstqualifizierte Mobilitätstypus, und auch mit Blick auf das Einkommen schneiden sie am besten ab. Sie wohnen eher im Speckgürtel und auf dem Land als in der Stadt. Zwei Einstellungsmerkmale charakterisieren diesen Typus besonders: Einerseits gibt es eine sehr starke Orientierung am Auto. Andererseits spielen sowohl Selbstbestimmung und Sicherheit als auch ein möglicher Prestigewert dabei keine Rolle. Entscheidend für die Autopräferenz scheint vielmehr der funktionale Nutzen des motorisierten Individualverkehrs zu sein. In dieses Bild passt, dass Mobilität bei diesem Typus eher weniger mit Spaß assoziiert wird und dass die unterschiedlichen Umwelteigenschaften der Verkehrsmittel sehr wohl wahrgenommen werden.

<sup>19</sup> Wenn nicht anders angezeigt, beträgt die zugrunde liegende Fallzahl immer N=1.006 Fälle.

**Tab. 3.18: Einstellungsbezogene Merkmale der Freizeitmobilitätstypen**Legende<sup>20</sup>: -- = sehr geringe, - = geringe, o = mittlere, + = große, ++ = sehr große Bedeutung

Faktor	Pragmatische Multi-Modale	Funktionale Automobilisten	Autozentrierte	Umweltsensible Autonutzer	Ältere ÖPNV-Nutzer
VM-bezogenes Umweltbewusstsein	o	+	--	++	-
Autoorientierung	-	++	+	+	-
Auto als Identitätsmerkmal / soziale Umstiegserwartung	o	-	++	-	o
VM-bezogene Selbstbestimmung u. Sicherheit	-	--	+	++	+
VM-bezogene Gesundheitsorientierung	o	+	--	+	+
Gefährlichkeit u. Anstrengung nicht-motorisierter Mobilität	-	-	-	++	+
Kontroll- / Routineorientierung; Bus u. Bahn im Trend	--	+	o	+	++
Spaß an Mobilität / situatives Entscheiden	o	-	o	++	--

Der dritte Freizeitmobilitätstypus, die **Autozentrierten** (18 %), entspricht hinsichtlich der Variablen Alter, Kinder im Haushalt, Bildungsabschluss und Einkommen in etwa dem Durchschnitt der Stichprobe. Zentraler Unterschied ist der überproportionale Anteil von Männern in dieser Gruppe und die überdurchschnittliche Häufigkeit, mit der dieser Typus in der ländlichen Region anzutreffen ist. Seinen Namen erhält er nicht nur aus der stark ausgeprägten Autoorientierung, sondern – und darin unterscheidet er sich von dem funktionalen Automobilisten – auch aus dem Umstand, dass das Auto ein wichtiges Element der Identitätsbildung darstellt. Verstärkt wird dies noch dadurch, dass Selbstbestimmung bei der Verkehrsmittelnutzung einen hohen Stellenwert hat. Umwelt- oder gesundheitsbezogene Aspekte spielen für die Verkehrsmittelwahl hingegen überhaupt keine Rolle.

Die so genannten **umweltsensiblen Autonutzer** machen knapp 17 % der Stichprobe aus. Anders als die Autozentrierten handelt es sich hierbei um eine Gruppe mit weit überdurchschnittlichem Frauenanteil. Auch beim Einkommen liegt diese Gruppe deutlich über dem Durchschnitt. Das Formalbildungsniveau ist, gemessen am Anteil von (Fach-) Hochschulabschlüssen, allerdings ähnlich niedrig wie beim autozentrierten Typus. Alle anderen soziodemografischen Merkmale sind durchschnittlich ausgeprägt. Die umweltsensiblen Autonutzer sind im Speckgürtel am stärksten vertreten, in Kassel-Stadt dafür leicht unterrepräsentiert. Dieser Typus weist in seinen Einstellungen eine

20 Dieser qualitativen Bewertung liegen die jeweiligen Faktorladungen zugrunde.

gewisse Ambivalenz auf: Das Auto hat eine große Bedeutung für die Alltagsbewältigung, fungiert aber nicht als Identitätsstifter. Das Umweltbewusstsein bezüglich der Verkehrsmittel ist im Vergleich zu den anderen Gruppen am höchsten, was mit dem Befund kontrastiert, dass Fahrrad fahren und zu Fuß gehen als anstrengend und gefährlich betrachtet wird. Zudem ist diesem Typus Selbstbestimmung und Sicherheit bei der Verkehrsmittelnutzung sehr wichtig. Des Weiteren hat die Ausübung von Mobilität bei dieser Gruppe am deutlichsten mit Spaß zu tun.

Schließlich repräsentiert die Gruppe der **älteren ÖPNV-Nutzer**, die knapp 13 % der Stichprobe ausmachen, einen Mobilitätstypus, der vergleichsweise alt und niedrig qualifiziert ist, der über ein geringes Einkommen verfügt und bei dem – vermutlich altersbedingt – deutlich seltener Kindern im Haushalt leben. Dieser Typus bewohnt vor allem die Stadt und ist in der ländlichen Region am seltensten anzutreffen. Auf Einstellungsebene spielen vor allem Kontrolle und Routinen eine große Rolle. Gerne unterwegs ist man in dieser Gruppe nicht. Mit dem Fahrrad zu fahren oder zu Fuß zu gehen wird eher als gefährlich und anstrengend empfunden, wenngleich die gesundheitsfördernden Wirkungen solcher Formen der Fortbewegung durchaus anerkannt werden. Die ökologischen Eigenschaften der Verkehrsmittel haben die älteren ÖPNV-Nutzer nicht im Blick, und das Auto hat weder für den Alltag noch für das Selbstbild eine große Bedeutung.

### 3.2.3 Ausstattung: Verkehrsmittel, Geld, Zeit und Wissen

Je nach Mobilitätstypus variiert die Ausstattung mit Verkehrsmitteln – mit Ausnahme des Fahrrads, das bei allen Typen auf eine Besitzquote von um die 80 % kommt (vgl. Tabelle 3.19). Die **pragmatischen Multi-Modalen** sind die Gruppe mit dem niedrigsten Anteil an Führerschein- und Pkw-Besitzern und dem höchsten Anteil an Besitzern von Zeitkarten für den öffentlichen Nahverkehr. Ein ähnliches Ausstattungprofil weisen die älteren ÖPNV-Nutzer auf, wenngleich mit etwas geringerer, aber immer noch überdurchschnittlicher Verbreitung der ÖPNV-Zeitkarte. Beide Typen sind vor allem in Kassel und weniger im Speckgürtel oder in der ländlichen Region anzutreffen (s.o. Tabelle 3.17), weshalb sich der Zugang zu Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs, sowohl hinsichtlich der Nähe einer Haltestelle als auch der wöchentlichen Versorgung mit ÖPNV-Verbindungen, bei beiden am günstigsten darstellt.

**Tab. 3.19: Verkehrsmittelbezogene Ausstattung der Mobilitätstypen**

	<b>Ge- samt</b>	<b>Pragmatische Multi-Modale</b>	<b>Funktionale Auto- mobilisten</b>	<b>Auto- zentrierte</b>	<b>Umweltsen- sible Autonut- zer</b>	<b>Ältere ÖPNV- Nutzer</b>
Pkw-Führerschein	84 %	65 %	96 %	92 %	89 %	83 %
Pkw-Besitz	79 %	61 %	90 %	86 %	87 %	61 %
Zugang zu Pkw	79 %	75 %	100 %	87 %	79 %	71 %
ÖPNV-Zeitkarte	25 %	49 %	10 %	15 %	11 %	34 %
Fahrradbesitz	82 %	83 %	84 %	78 %	81 %	82 %
Entfernung der nächstgelegenen Haltestelle für ÖPNV ...						
... weniger als 5 Min.	56 %	64 %	50 %	53 %	51 %	58 %
... 5-15 Min.	35 %	30 %	39 %	36 %	33 %	37 %
Summe	91 %	94 %	89 %	89 %	84 %	95 %
Wohnort an jedem Tag mit Bus und Bahn versorgt?						
Ja	87 %	89 %	88 %	82 %	82 %	95 %

Gegenpol zu diesen beiden Gruppen sind die **funktionalen Automobilisten**, bei denen nur 10 % über eine Zeitkarte verfügen, aber 90 % ein Auto besitzen und sogar 100 % Zugang zu einem Pkw haben. Das ÖPNV-Angebot entspricht bei dieser Gruppe, die ja überdurchschnittlich oft die ländliche Region bewohnt, nach eigenem Bekunden in etwa dem Gesamtdurchschnitt. In eine ähnliche, wenngleich etwas weniger deutlich ausgeprägte Richtung gehen die Ausstattungsmuster der **Autozentrierten** und der **umweltsensiblen Autonutzer**. Diese beiden Gruppen, die überdurchschnittlich oft auf dem Land beziehungsweise im Speckgürtel von Kassel leben, geben eine sogar noch etwas ungünstigere ÖPNV-Anbindung zu Protokoll als die funktionalen Automobilisten.

Weitere erhobene Ausstattungsmerkmale beziehen sich auf die **Ausgaben** und **verfügbare Zeit** für Freizeitaktivitäten (vgl. Tabelle 3.20). Die pragmatischen Multi-Modalen gehören eher zu denjenigen, die für ihre Freizeitaktivitäten weniger Geld ausgeben, dafür aber mehr Zeit zur Verfügung haben. Ähnliches gilt tendenziell für die älteren ÖPNV-Nutzer. Auch die umweltsensiblen Autonutzer geben für Freizeitbeschäftigungen eher weniger aus, scheinen allerdings gleichzeitig über unterdurchschnittliche Zeitressourcen zu verfügen. Die Autozentrierten und die funktionalen Automobilisten geben in ihrer Alltagsfreizeit hingegen eher mehr Geld aus, stellen sich allerdings hinsichtlich ihres Zeitbudgets uneinheitlich dar.



**Tab. 3.20: Sonstige Ausstattungsmerkmale der Mobilitätstypen**

	Gesamt	Pragmatische Multi-Modale	Funktionale Automobilisten	Autozentrierte	Umweltsensible Autonutzer	Ältere ÖPNV-Nutzer
Durchschnittliche monatliche Ausgaben für Freizeitaktivitäten						
Unter 100,- €	65 %	71 %	58 %	55 %	74 %	71 %
100,- bis 300,- €	31 %	27 %	39 %	39 %	24 %	25 %
Werktägliches Zeitbudget für Freizeitaktivitäten						
1-2 Std.	38 %	36 %	39 %	39 %	48 %	29 %
Mehr als 2 Std.	42 %	46 %	33 %	40 %	38 %	59 %
Wochenendbezogenes Zeitbudget für Freizeitaktivitäten						
Viele Std.	35 %	37 %	32 %	36 %	36 %	31 %
das ganze Wochenende	27 %	30 %	25 %	24 %	23 %	39 %

Bei der Frage „Was würden Sie schätzen, was kostet es, mit einem Pkw einen Kilometer zu fahren?“ werden die **Vollkosten für die Pkw-Nutzung**, die laut ADAC 0,39 € betragen<sup>21</sup>, von allen Gruppen überschätzt (Gesamtmittelwert 2,1 €), am allerdeutlichsten von den pragmatischen Multi-Modalen (4,0), gefolgt von den älteren ÖPNV-Nutzern (1,9) und den umweltsensiblen Autonutzern (1,8). Etwas weniger stark überschätzen sich die funktionalen Automobilisten (1,2) und die Autozentrierten (1,2).<sup>22</sup> In der Tendenz heißt das, je autoaffiner die Gruppe, desto weniger ungenau die Schätzung der Pkw-Kosten.

Diese Tendenz zeigt sich umgekehrt bei der Schätzung der **Kosten für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel** nicht ganz so deutlich. Gefragt danach, was eine einfache Fahrt mit der KVG kostet, kommt die Gesamtstichprobe auf einen Wert von 2,30 €, der je nach Bezugsgröße (bei Kurzstrecke 1,60 €, bei Einzelfahrkarte 2,30 € und bei 15er-Ticket 1,80 pro Fahrt) ziemlich genau dem Realwert entspricht. Die pragmatischen Multi-Modalen kommen zu einem etwas niedrigeren Wert (2,10 €), der Wert für die funktionalen Automobilisten entspricht dem Gesamtmittelwert von 2,30 €, Autozentrierte und ältere ÖPNV-Nutzer überschätzen leicht (beide kommen auf 2,40 €) und umweltsensible Autonutzer überschätzen etwas deutlicher (2,60 €).

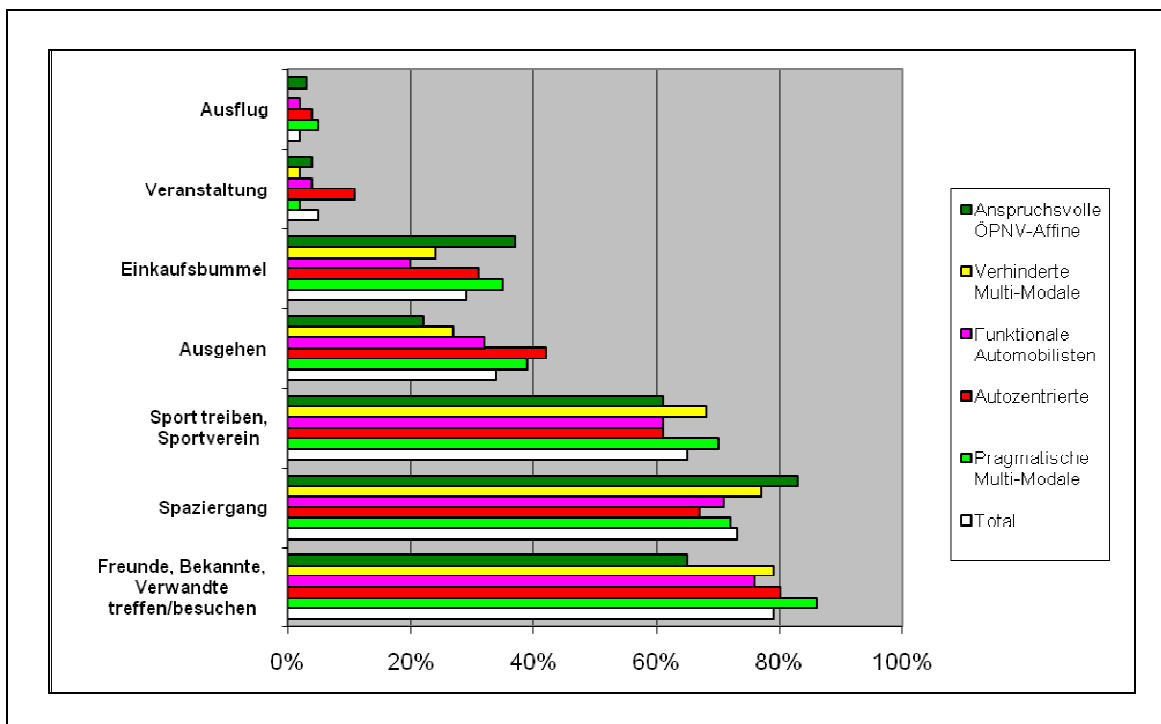
### 3.2.4 Freizeitaktivitäten, Verkehrsmittel und Bedürfnisse

Im Vergleich zu den anderen Typen ist der **pragmatische Multi-Modale** in seiner Alltagsfreizeit – außer beim Spaziergang und beim Besuch von Veranstaltungen – überdurchschnittlich aktiv (vgl. Abbildung 3.3). Die damit verbundenen Wege werden im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln und seltener mit dem Auto zurückgelegt (vgl. Tabelle 3.21). Das beziehungsweise die in der Alltagsfreizeit hauptsächlich verwendeten Verkehrsmittel befriedi-

21 Vgl. Fußnote 11.

22 Die Frage wurde offen gestellt. Auf Basis der Antworten wurden dann pro Typ die Mittelwerte berechnet.

gen dabei vor allem – wie bei allen anderen Typen auch – ein Bedürfnis nach Sicherheit, wenn-  
gleich in unterdurchschnittlicher Weise (vgl. Abbildung 3.4).



**Abb. 3.3: Hauptfreizeitaktivitäten der Mobilitätstypen**

Die Werte entsprechen der Summe der prozentualen Anteile von Personen, die die bestimmte Freizeitaktivität „täglich“ bzw. „ein- oder mehrmals die Woche“ ausüben.

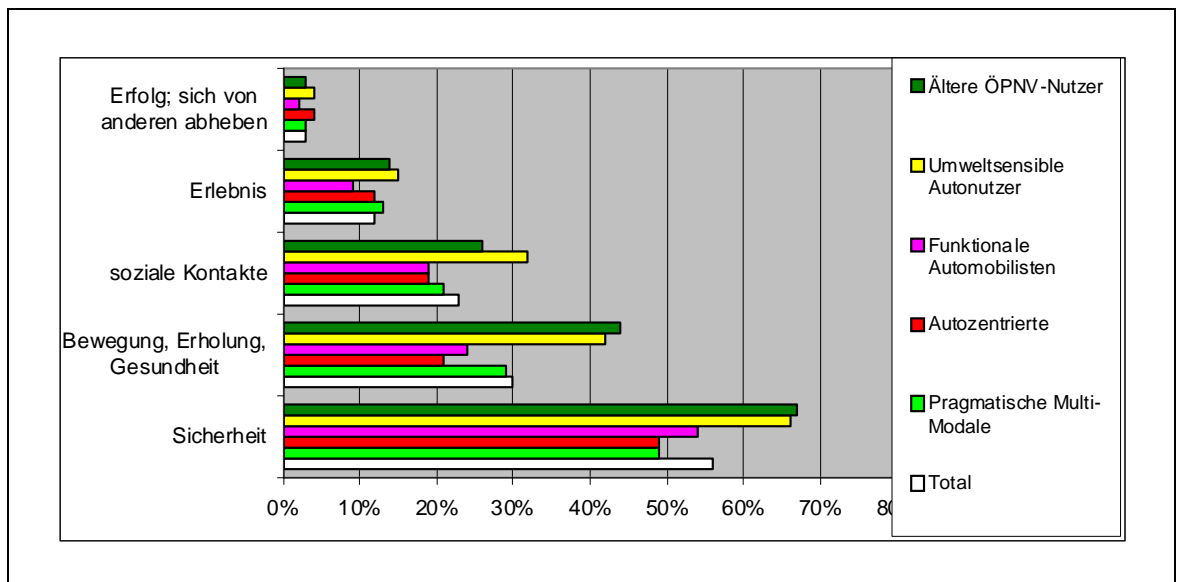
Die Werte entsprechen der Summe der prozentualen Anteile von Personen, die die bestimmte Freizeitaktivität „täglich“ bzw. „ein- oder mehrmals die Woche“ ausüben.

Der Typus der **funktionalen Automobilisten** entspricht hinsichtlich der Häufigkeit, mit denen den unterschiedlichen Freizeitaktivitäten nachgegangen wird, dem Durchschnitt. Lediglich der Einkaufsbummel wird von dieser Gruppe deutlich seltener praktiziert als von den anderen Gruppen. Über alle Alltagsfreizeitbeschäftigungen hinweg ist das Auto das zentrale Verkehrsmittel. Hier erreicht diese Gruppe den (mit Abstand) höchsten Wert (91%). Der Wert für die Bedeutung der verschiedenen Bedürfnisse, die dem Hauptverkehrsmittel zugeschrieben werden, liegt jedoch immer unter dem Gesamtdurchschnitt, d.h. verglichen mit der Gesamtstichprobe stellt das Hauptverkehrsmittel für die Alltagsfreizeit, hier also in 91 % der Fälle das Auto, einen weniger starken Bedürfnisträger dar.

**Tab. 3.21: Hauptverkehrsmittel der Mobilitätstypen in der Alltagsfreizeit**

Frage: „Alles in allem, welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend für Ihre Aktivitäten in der Alltagsfreizeit?“

	Gesamt	Pragmatische Multi-Modale	Funktionale Automobilisten	Auto-zentrierte	Umweltsensible Autonutzer	Ältere ÖPNV-Nutzer
Zu Fuß	6 %	9 %	4 %	2 %	4 %	10 %
Fahrrad	6 %	12 %	3 %	2 %	4 %	6 %
Auto	68 %	39 %	91 %	88 %	79 %	44 %
ÖPNV	20 %	39 %	2 %	8 %	12 %	38 %


**Abb. 3.4: Hauptverkehrsmittelbezogene Bedürfnisse der Mobilitätstypen**

Frage: „Bezogen auf das Hauptverkehrsmittel für Ihre Alltagsfreizeit, also ... (Filter), wie wichtig sind Ihnen auf einer Skala von 1 (sehr wichtig) bis 5 (unwichtig) die folgenden Bedürfnisse?“ Die Werte geben den Anteil von Personen an, für die das genannte Bedürfnis „sehr wichtig“ ist.

Bezüglich der von ihnen praktizierten Aktivitäten in der Alltagsfreizeit liegen die **Autozentrierten** vor allem beim Ausgehen und beim Besuch von Veranstaltungen über dem Gesamtdurchschnitt. Für die Freizeitwege wird – ebenso wie bei den funktionalen Automobilisten – fast ausschließlich das Auto genutzt (88 %). Das primäre Bedürfnis, das mit ihm assoziiert wird, ist zwar ebenfalls das Sicherheitsbedürfnis. Gleichwohl fällt bei diesem Typus lediglich die Bewertung von Selbstverwirklichungsbedürfnissen (Erfolg, sich von anderen abheben) überdurchschnittlich aus. Bei fast allen anderen Bedürfniskategorien liegt der Wert teils deutlich unter dem für die Gesamtstichprobe.

Das Freizeitaktivitätenmuster der **umweltsensiblen Autonutzer** entspricht mehr oder weniger dem Durchschnitt. Bezogen auf die Nutzung des Autos als Hauptverkehrsmittel in der Alltagsfreizeit liegen sie zwar mit 79 % ebenfalls über dem Mittelwert der Stichprobe (68 %), allerdings weniger deutlich als die Autozentrierten (88 %) und die funktionalen Automobilisten (91 %). Die Bedeutung, die von diesem Typus den auf das Hauptverkehrsmittel bezogenen Bedürfnissen beigemessen

sen wird, ist überdurchschnittlich hoch.<sup>23</sup> In dieser Gruppe stellt also in 79 % der Fälle das Auto einen auffallend wichtigen Bedürfnisträger dar.

**Die älteren ÖPNV-Nutzer** sind eher bei tendenziell kleinräumigen Freizeitbeschäftigungen (Spaziergang, Einkaufsbummel) überdurchschnittlich aktiv. Ähnlich wie bei den pragmatischen Multi-Modalen werden die Freizeitwege im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt überdurchschnittlich oft mit öffentlichen Verkehrsmitteln (38 % zu 20 %) und unterdurchschnittlich oft mit dem Auto (44 % zu 68 %) zurückgelegt. Mit Blick auf die hauptverkehrsmittelbezogenen Bedürfnisse zeigt sich ein ähnliches Muster wie bei den umweltsensiblen Autonutzern: Bei „Sicherheit“ und „Bewegung, Erholung, Gesundheit“ und „sozialen Kontakten“ liegt diese Gruppe (sehr) deutlich über dem Gesamtdurchschnitt. Das heißt, das Hauptverkehrsmittel ist auch bei diesem Typus ein überdurchschnittlich wichtiger Bedürfnisträger.

### 3.2.5 Handlungsmodi: Routine, Wahlhandeln, Adoption

Wie oben bereits erwähnt, ist der Handlungsmodus Routine bei der Verkehrsmittelwahl in der Alltagsfreizeit sehr weit verbreitet. Mit Blick auf die fünf Mobilitätstypen zeigen sich diesbezüglich folgende Unterschiede (vgl. Tabelle 3.22):

Die Entscheidung über die Wahl des Verkehrsmittels für die Alltagsfreizeit ist bei den **pragmatischen Multi-Modalen** – im Vergleich zu allen anderen Typen – am deutlichsten von bewusster Reflektion und am wenigsten von Automatismus gekennzeichnet. Zudem ist die Entscheidung für ein bestimmtes Verkehrsmittel überdurchschnittlich oft davon abhängig, ob die Aktivität alleine oder mit Freunden unternommen wird.

Dem gegenüber stehen etwa die **umweltsensiblen Autonutzer**, die bezüglich des Entscheidungsautomatismus den höchsten und beim Nachdenken über die Verkehrsmittelwahl einen leicht unterdurchschnittlichen Wert haben. Die Frage, ob die Freizeitaktivität alleine oder zusammen mit anderen ausgeübt wird, ist dabei nur von durchschnittlicher Bedeutung.

---

23 Addiert man die Prozentpunkte der Kategorie „sehr wichtig“ über alle Bedürfnisse hinweg, so erreicht dieser Typus den höchsten Summenwert.

**Tab. 3.22: Handlungsmodus Routine**

	Gesamt	Pragmatische Multi-Modale	Funktionale Automobilisten	Autozentrierte	Umweltsensible Autonutzer	Ältere ÖPNV-Nutzer
Wenn ich eine bestimmte Freizeitaktivität unternehmen will, steht für mich immer von vorneherein fest, welches Verkehrsmittel ich dafür nutze.						
Zustimmung	77 %	67 %	77 %	81 %	85 %	81 %
Nehmen Sie sich für die Wahl des Verkehrsmittels für eine Freizeitaktivität Zeit, um das Für und Wider abzuwägen (z.B. Schnelligkeit, Kosten, Bequemlichkeit)?						
„Ja, immer“ + „Ja, oft“	33 %	39 %	28 %	31 %	32 %	34 %
Welches Verkehrsmittel ich für eine Freizeitaktivität einsetze, hängt davon ab, ob ich sie alleine oder zusammen mit der Familie oder Freunden unternehme						
Zustimmung	79 %	84 %	73 %	76 %	77 %	84 %

Ein in etwa ähnliches Entscheidungsmuster zeigt sich bei den **Autozentrierten**, und auch die **funktionalen Automobilisten** scheinen sich eher routinemäßig zu entscheiden: Sie haben den geringsten Zustimmungswert auf die Frage „Nehmen Sie sich für die Wahl des Verkehrsmittels für eine Freizeitaktivität Zeit, um das Für und Wider abzuwägen (z.B. Schnelligkeit, Kosten, Bequemlichkeit)?“. Und auch die Frage, ob die Freizeitbeschäftigung alleine oder mit anderen ausgeübt wird, ist für die Verkehrsmittelwahl nur von durchschnittlichem Gewicht.

Eher automatisch wird die Entscheidung auch bei den **älteren ÖPNV-Nutzern** getroffen, während bewusstes Nachdenken ungefähr so oft vorkommt wie beim Durchschnitt der Gesamtstichprobe. Auffällig ist hier allerdings, und darin kommt eine Parallele zu den pragmatischen Multi-Modalen zum Ausdruck, dass man sich ähnlich häufig daran orientiert, ob der jeweiligen Freizeitbeschäftigung alleine oder zusammen mit anderen nachgegangen wird.

Das Ausmaß an Automatismus korrespondiert teilweise mit der **Zufriedenheit** mit dem Verkehrsmittel, das in der Alltagsfreizeit hauptsächlich genutzt wird. So weisen die **pragmatischen Multi-Modalen** mit 82 % zwar einen hohen Zufriedenheitswert auf, dieser liegt aber im Vergleich zu allen anderen Typen am deutlichsten unter dem Gesamtmittelwert. Trotzdem fällt die Bereitschaft, bei schlechten Erfahrungen mit den derzeitigen Verkehrsmitteln auf andere zu wechseln, leicht unterdurchschnittlich aus. Dass ein etwaiger Umstieg überdurchschnittlich oft in Richtung Auto und unterdurchschnittlich oft in Richtung öffentliche Verkehrsmittel vollzogen würde, hat höchstwahrscheinlich mit dem aktuellen, stark ÖPNV-geprägten Modal-Split in der Alltagsfreizeit dieser Gruppe zu tun.

Andersherum wird der relativ starke Automatismus bei den **Autozentrierten**, die ja vorrangig den Pkw nutzen, unter anderem auf die sehr hohe Zufriedenheit mit dem in der Alltagsfreizeit verwendeten Verkehrsmittel zurückzuführen sein. Diese geht einher mit einer vergleichsweise sehr geringen Wechselbereitschaft. Wenn diese „Autogruppe“ überhaupt wechseln würde, dann zwangsläufig vornehmlich in Richtung ÖPNV.

**Tab. 3.23: Zufriedenheit der Mobilitätstypen mit dem in der Alltagsfreizeit hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel**

	Gesamt	Pragmatische Multi-Modale	Funktionale Automobilisten	Autozentrierte	Umweltsensible Autonutzer	Ältere ÖPNV-Nutzer
Sind Sie mit der Art und Weise zufrieden, wie Sie mit dem hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel Ihre Freizeitziele erreichen?						
Sehr zufrieden + zufrieden	88 %	82 %	90 %	93 %	91 %	89 %
Wenn ich mit dem Verkehrsmittel, das hauptsächlich genutzt wird, schlechte Erfahrungen machen würde, würde ich wahrscheinlich auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen.						
Zustimmung	41 %	38 %	43 %	35 %	43 %	47 %
Auf welches Verkehrsmittel würden Sie umsteigen?						
Auto	13 %	25 %	3 %	3 %	10 %	20 %
ÖPNV	67 %	51 %	83 %	72 %	71 %	59 %

So eindeutig wie bei den Autozentrierten stellt sich der Zusammenhang bei den – ebenfalls eher routinemäßig entscheidenden – **funktionalen Automobilisten** und den **umweltsensiblen Autonutzern** nicht dar. Bei beiden geht ein leicht überdurchschnittlicher Zufriedenheitswert mit einer gleichfalls leicht überdurchschnittlichen Bereitschaft zum Verkehrsmittelwechsel einher.

Bei den **älteren ÖPNV-Nutzern** sticht – trotz leicht überdurchschnittlicher Zufriedenheit – die recht hohe Wechselbereitschaft hervor. Aufgrund des bisher in dieser Gruppe vorherrschenden Modal-Split würde das Auto von einem Wechsel etwas stärker profitieren.

Ein Blick in die Vergangenheit zeigt, dass ein Wechsel des Verkehrsmittels – biografisch-, preis- oder angebotsbedingt – nur bei maximal einem Viertel der Befragten stattgefunden hat (vgl. Tabelle 3.24):

Biografische Veränderungen, zum Beispiel ein Umzug oder die Gründung einer Familie, waren für die pragmatischen Multi-Modalen überdurchschnittlich oft und für die funktionalen Automobilisten unterdurchschnittlich oft Anlass das Verkehrsmittel für die Alltagsfreizeit zu wechseln.

**Tab. 3.24: Mobilitätstypenbezogene Anlässe für Wechsel des Verkehrsmittels**

	Gesamt	Pragmatische Multi-Modale	Funktionale Auto-mobilisten	Auto-zentrierte	Umweltsensible Autonutzer	Ältere ÖPNV-Nutzer
„Waren ... schon einmal ein Anlass, ein anderes Verkehrsmittel für die Freizeitaktivitäten zu nutzen?“ - Anteil „ja“						
Biografische Veränderungen	26 %	33 %	22 %	24 %	24 %	26 %
Umzug	38 %	45 %	32 %	28 %	44 %	38 %
Familiengründung	20 %	17 %	26 %	25 %	15 %	16 %
Preisänderungen	27 %	33 %	29 %	19 %	27 %	22 %
Angebotsänderungen	15 %	18 %	15 %	19 %	7 %	14 %

- Preisänderungen hatten auf die Verkehrsmittelwahl der pragmatischen Multi-Modalen einen überdurchschnittlichen und auf die der Autozentrierten und älteren ÖPNV-Nutzer einen unterdurchschnittlichen Einfluss.
- Veränderungen beim Verkehrsmittelangebot waren vor allem bei den pragmatischen Multi-Modalen und den Autozentrierten ein Wechselanlass. Für die umweltsensiblen Autonutzer spielten diese bislang fast überhaupt keine Rolle.

Die Erfahrung mit – unterschiedlich verursachten – Verkehrsmittelwechseln scheint also beim Typus der pragmatischen Multi-Modalen am stärksten ausgeprägt zu sein.

Wie oben bereits angesprochen, spielt Imitationshandeln, das heißt die **Adoption** (Übernahme) von Neuerungen im Zusammenhang der Verkehrsmittelwahl keine große Rolle (vgl. Tabelle 3.25). So orientiert sich nur ein Viertel aller Befragten hierbei an den Erfahrungen der Freunde und Bekannten, etwas deutlicher tun dies die pragmatischen Multi-Modalen sowie die älteren ÖPNV-Nutzer, die ja schon ihre Verkehrsmittelwahl stärker als andere davon abhängig machten, ob sie alleine oder mit Freunden beziehungsweise der Familie unterwegs sind (s.o. Tabelle 3.22). Letztere zeigen in diesem Kontext wiederum eine überdurchschnittliche Risikoscheu, wie auch die umweltsensiblen Autonutzer. Für die pragmatischen Multi-Modalen stellen mögliche Risiken hingegen im geringsten Maße eine Barriere für den Verkehrsmittelwechsel dar. Auch hier zeigt sich dieser Typus also als vergleichsweise veränderungsoffen.

**Tab. 3.25: Handlungsmodus Adoption**

	Gesamt	Pragmatische Multi-Modale	Funktionale Automobilisten	Auto-zentrierte	Umweltsensib- le Autonutzer	Ältere ÖPNV- Nutzer
Bei der Frage, welches Verkehrsmittel ich für meine Freizeitaktivitäten einsetze, orientiere ich mich an den Erfahrungen meiner Freunde und Bekannten.						
Zustimmung	25 %	31 %	21 %	23 %	22 %	31 %
Ich wechsele ungern meine Verkehrsmittel, weil ich die Risiken scheue, die damit möglicherweise verbunden sind						
Zustimmung	26 %	20 %	24 %	27 %	32 %	30 %

### 3.2.6 Vergleichende Übersicht über wichtige Unterscheidungsmerkmale der fünf Mobilitätstypen

In der folgenden Tabelle sind die fünf Freizeitmobilitätstypen in ihren wesentlichen Charakteristika dargestellt.

Die **pragmatischen Multi-Modalen** sind eher jung, haben Kinder und wohnen in der Stadt. Sie sind nicht besonders umweltorientiert. Ihre Einstellung gegenüber den unterschiedlichen Verkehrsmitteln ist sehr pragmatisch. Die Zeitkarte für den ÖPNV gehört eher zur Standardausstattung dieser Gruppe als ein eigenes Auto, zumal die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel – aufgrund des Wohnorts – überdurchschnittlich gut ist. In der Freizeit, für die man eher Zeit als Geld aufwenden kann, ist diese Gruppe überdurchschnittlich aktiv und sowohl mit dem Auto als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Bei diesen jungen Städtern sind bei der Verkehrsmittelwahl Handlungsroutinen eher gering und bewusste Entscheidungsprozesse eher überdurchschnittlich ausgeprägt. Die Zufriedenheit mit den in der Freizeit hauptsächlich genutzten Verkehrsmitteln ist nicht hoch, was allerdings nicht mit einer besonders großen Wechselbereitschaft einhergeht.

Die **funktionalen Automobilisten**, die eher im Speckgürtel von Kassel beziehungsweise auf dem Land wohnen, sind gebildet, in Ansätzen umweltbewusst und verfügen über ein überdurchschnittliches Einkommen. Sie betrachten das Auto als wichtiges Mittel zur Bewältigung des Alltags. Aufgrund des Wohnorts ist die Anbindung an öffentliche Verkehrsangebote mittelmäßig und Pkw-Besitz weit verbreitet. Daher wird auch in der Freizeit hauptsächlich das Auto genutzt. Das freizeitbezogene Mobilitätshandeln ist stärker als bei den pragmatischen Multi-Modalen durch Routinen und weniger durch Reflektionsprozesse gekennzeichnet – vermutlich nicht zuletzt deshalb, weil das eigene Auto als alternativlos wahrgenommen wird. Man ist mit dem Auto als Hauptverkehrsmittel denn auch einigermaßen zufrieden. Dennoch ist eine gewisse Bereitschaft vorhanden auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.



**Tab. 3.26: Vergleichende Übersicht über die Mobilitätstypen**

Merkmal	Pragmatische Multi-Modale	Funktionale Auto-mobilisten	Auto-zentrierte	Umweltsensible Autonutzer	Ältere ÖPNV-Nutzer
Soziodemografie	jung Kinder Stadt	gebildet hohes Einkommen Speckgürtel/Land	männlich Land	weiblich hohes Einkommen Speckgürtel	alt weniger gebildet geringes Einkommen Stadt
Einstellungen	Pragmatik ggü. Verkehrsmitteln mittlere Umweltorientierung	starke funktionale Beziehung zum Auto leichte Umweltorientierung	starke symbolische Beziehung zum Auto keine Umweltorientierung	starke Beziehung zum Auto hohe Umweltorientierung Spaß an Mobilität	Kontrolle u. Routinen wichtig kein Spaß an Mobilität keine Umweltorientierung
Verkehrsmittelausstattung	wenig Pkw-Besitz viel Zeitkartenbesitz gute ÖPNV-Anbindung	viel Pkw-Besitz wenig Zeitkartenbesitz mittlere ÖPNV-Anbindung	viel Pkw-Besitz wenig Zeitkartenbesitz mäßige ÖPNV-Anbindung	viel Pkw-Besitz wenig Zeitkartenbesitz mäßige ÖPNV-Anbindung	wenig Pkw-Besitz viel Zeitkartenbesitz gute ÖPNV-Anbindung
Freizeitbudgets	wenig Geld viel Zeit	viel Geld Zeit unklar	viel Geld Zeit unklar	wenig Geld wenig Zeit	wenig Geld viel Zeit
Freizeitverhalten	sehr freizeitaktiv Auto und ÖPNV gleichgewichtig	mittel freizeitaktiv fast ausschließlich Auto	mittel freizeitaktiv fast ausschließlich Auto	mittel freizeitaktiv überwiegend Auto	mittel freizeitaktiv Auto und ÖPNV fast gleichgewichtig
Handlungsmodi	weniger Routine, mehr Reflektion	mittlere Routine, wenig Reflektion	Mehr Routine, mittlere Reflektion	Viel Routine, mittlere Reflektion	Mehr Routine, mittlere Reflektion
Zufriedenheit mit Haupt-VM	unterdurchschnittlich	leicht überdurchschnittlich	überdurchschnittlich	überdurchschnittlich	leicht überdurchschnittlich
Wechselbereitschaft	unterdurchschnittlich	leicht überdurchschnittlich	stark unterdurchschnittlich	leicht überdurchschnittlich	Überdurchschnittlich

Anders die **Autozentrierten**, hauptsächlich Männer vom Land: Sie nutzen fast ausschließlich das Auto in der Alltagsfreizeit und sind zu einem Wechsel kaum bereit. Die starke Beziehung zum Auto ist weniger funktional – beispielsweise aufgrund der schlechten ÖPNV-Anbindung – als vielmehr symbolisch motiviert. Umweltthemen spielen demgegenüber auf der Einstellungsebene keine Rolle. Auf der Handlungsebene dominieren Routinen.

Das Profil der **umweltsensiblen Autonutzer**, typischerweise Frauen mit hohem Einkommen, die vor allem am Stadtrand wohnen, gestaltet sich vielschichtiger: sie messen den Umwelteigenschaften von Verkehrsmitteln die vergleichsweise größte Bedeutung bei, letztlich sind aber Selbstbestimmung, Bequemlichkeit und Spaß an Mobilität gewichtiger. Des Weiteren gibt es bei dieser Gruppe mit Blick auf die Verkehrsmittel ein großes Sicherheitsbedürfnis. Die umweltsensiblen Autonutzer sind gerne unterwegs, und in der Alltagsfreizeit, für die eher wenig Geld und Zeit zur Verfügung stehen, wird vor allem das Auto eingesetzt, mit dem dieser Typus überdurchschnittlich zu-

frieden ist. Gleichwohl gibt es – wie bei den funktionalen Automobilisten – eine gewisse Wechselbereitschaft. Allerdings: Handlungsroutinen spielen bei dieser Gruppe auch eine sehr große Rolle.

Ähnliches gilt auch für die überdurchschnittlich alte und bildungs- wie einkommensschwache Gruppe der **älteren ÖPNV-Nutzer**: Routine dominiert, sowohl auf Einstellungs- als auch auf Handlungsebene. Auch gibt es ein ausgeprägtes Sicherheitsbedürfnis bei der Ausübung von Mobilität. Allerdings sind die ökologischen Eigenschaften der Verkehrsmittel hier kein Thema und Mobilität wird auch nicht als Spaß empfunden (daher ist man auch nicht gerne unterwegs). Zur Ausstattung gehört eher die Monatskarte als ein eigenes Auto. Für Freizeitwecke hat man viel Zeit, aber wenig Geld. Man ist zwar mit dem für Freizeitwecke hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel, hier den Öffentlichen, relativ zufrieden. Dennoch ist die Bereitschaft zu wechseln in dieser Gruppe vergleichsweise stark ausgeprägt.

Aus dieser Übersicht lässt sich mit Blick auf die Entwicklung **zielgruppenspezifischer Handlungsstrategien** schlussfolgern:

- Interessante Adressaten für Strategien, die auf eine intensivere Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel abzielen, sind die pragmatischen Multi-Modalen, die älteren ÖPNV-Nutzer sowie die umweltsensiblen Autonutzer. Folgende Ansatzpunkte ergeben sich aus den individuellen Profilen:
  - Pragmatisch Multi-Modale: Als Kunden des ÖPNV binden, indem die Zufriedenheit (weiter) erhöht wird. Attraktive Angebote für Freizeitmobilität entwickeln. Bei Kommunikationsmaßnahmen eher auf die praktischen Vorteile und weniger auf Umweltargumente setzen.
  - Ältere ÖPNV-Nutzer: Als Kunden des ÖPNV binden, indem man vor allem dem Sicherheitsbedürfnis (weiter) gerecht wird. Dies auch im Rahmen von Kommunikationsmaßnahmen transportieren.
  - Umweltsensible Autonutzer: Als Neukunden für den ÖPNV gewinnen, indem attraktive Angebote für (Alltags-)Freizeit entwickelt werden. Für die Zielgruppenansprache bietet sich eine Kombination altruistischer (Umweltschutz) und selbstbezogener Motive (Bequemlichkeit, Spaß) an.
- Die funktionalen Automobilisten und die Autozentrierten sind hingegen für einen Verkehrsmittelwechsel kaum mobilisierbar. Erstere weil sie – zumindest in ihrer Selbstwahrnehmung – auf die Nutzung des Autos angewiesen sind und Letztere weil das Auto für sie ein ebenfalls alternativloses Identifikationssymbol darstellt.

## 4 Fazit

Ziel der in diesem Bericht dargestellten Repräsentativbefragung war es, Einstellungen, Verhaltensweisen und Entscheidungsprozesse von Konsumenten im Bereich der alltagsbezogenen Freizeitmobilität zu ermitteln. Dabei stand die Frage der Habitualisierung von Entscheidungsprozessen und von Verhaltensmustern im Vordergrund. Telefonisch befragt wurde eine Stichprobe von knapp 1.000 Personen, die gleich verteilt war auf drei unterschiedliche Räume (Stadt, Stadtrand und ländliche Region).

Die Befragungsbefunde werden vom **Raumtypus** beeinflusst, in dem die befragte Person lebt. So ist der Altersdurchschnitt in Kassel am niedrigsten und im Speckgürtel am größten. Zudem haben die Befragten aus Kassel das vergleichsweise höchste Bildungsniveau, jedoch das niedrigste Einkommen. Zeitkarten für den öffentlichen Personennahverkehr finden sich ebenfalls häufiger bei den Bewohnern von Kassel-Stadt als bei Personen aus dem Speckgürtel oder dem ländlichem Raum. Entsprechend unterscheidet sich die Bewohnerschaft von Stadt, Speckgürtel und ländlicher Region auch hinsichtlich des für die Alltagsfreizeit am häufigsten genutzten Verkehrsmittels: Die, die überdurchschnittlich oft das Auto nutzen, wohnen im Speckgürtel oder auf dem Land, während die Personen, die überdurchschnittlich häufig auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückgreifen, in der Stadt leben. Beim zu Fuß gehen und Fahrrad fahren gibt es demgegenüber nur geringe Unterschiede über alle drei Raumtypen. Eine gewisse Differenzierung der Stichprobe ergibt sich ferner bei den Handlungsmodi, genauer gesagt im Antwortverhalten auf das Item „Wenn ich eine bestimmte Freizeitaktivität unternehmen will, steht für mich von vorne herein fest, welches Verkehrsmittel ich dafür nutze“, dem insgesamt mehr als drei Viertel der Stichprobe zustimmen, aber die Bewohner der ländlichen Region im Vergleich am häufigsten (s. o., Tabelle 11).

Keine raumbezogenen Unterschiede ergeben sich hingegen bei den allgemeinen Einstellungen (z.B. zu Mobilität, Gewohnheiten, Umwelt) und bei der Einschätzung der **Bedürfnisse**, die durch Freizeitaktivitäten beziehungsweise durch die für die Alltagsfreizeit genutzten Verkehrsmittel befriedigt werden. Mit Blick auf die Freizeitaktivitäten stehen die körperlichen Bedürfnisse nach Bewegung, Erholung und Gesundheit sowie das soziale Bedürfnis nach Geselligkeit und Kontakten im Vordergrund, hinsichtlich der Verkehrsmittel steht über alle drei Raumtypen das Sicherheitsbedürfnis an erster Stelle.

Neben der raumbezogenen Betrachtung zeigen sich auch bei einer **typenbezogene Analyse** der Befragungsdaten signifikante Unterschiede bei Einstellungen und Verhaltensweisen. Fünf Milieus wurden anhand ihrer allgemeinen und verkehrsmittelbezogenenbezogenen Einstellungen sowie ihrer soziodemografischen Merkmale unterschieden:

- Die pragmatischen Multi-Modalen sind eher jung, haben kleine Kinder und wohnen in der Stadt. Ihre Einstellung gegenüber den unterschiedlichen Verkehrsmitteln ist von Pragmatismus gekennzeichnet. Sie sind die Gruppe mit den meisten Zeitkarten-Besitzern und den wenigsten Autobesitzern. Für die Wege in der Alltagsfreizeit nutzen sie daher beide Verkehrsmittel in etwa gleich häufig. Ihr (Entscheidungs-)verhalten ist weniger von Routine und mehr von Reflektion geprägt als das der anderen Gruppen.
- Für die funktionalen Automobilisten, die eher im Speckgürtel beziehungsweise auf dem Land wohnen, ist das Auto hingegen nach eigener Auffassung – unter anderem wegen der schlechten ÖPNV-Anbindung – unabdingbar, weshalb dieses auch das Hauptverkehrsmittel für Frei-

zeitwege ist. Diese Gruppe ist gebildet und hat ein überdurchschnittlich hohes Einkommen. Routinehandeln ist mittel stark ausgeprägt.

- Für die Autozentrierten hat das Auto nicht nur eine funktionale, sondern auch symbolische, das heißt identitätsstiftende Bedeutung. Hier ist es ebenfalls das Hauptverkehrsmittel in der Alltagsfreizeit. Diese Gruppe wohnt eher auf dem Land, der Männeranteil ist überdurchschnittlich. Auf der Handlungsebene dominieren Routinen.
- Die umweltsensiblen Autonutzer, typischerweise Frauen mit hohem Einkommen, die vor allem im Speckgürtel wohnen, weisen zwar die höchste verkehrsmittelbezogene Umweltorientierung auf, wichtig sind aber auch Selbstbestimmung, Bequemlichkeit und Sicherheit bei der Verkehrsmittelnutzung sowie Spaß an der Mobilität. In der Freizeit wird vor allem mit dem Auto gefahren. Zudem spielen Handlungsroutinen bei dieser Gruppe eine sehr große Rolle.
- Schließlich wurde mit den älteren ÖPNV-Nutzern ein Typus identifiziert, für den Routinen besonders wichtig sind, sowohl auf Einstellungs- als auch auf Handlungsebene. Mobilität wird nicht mit Spaß assoziiert, und das Sicherheitsbedürfnis bei der Verkehrsmittelnutzung ist hoch. Diese Gruppe ist die vergleichsweise älteste sowie die mit dem niedrigsten Einkommens- und Bildungsniveau. Sie findet sich vor allem in Kassel-Stadt. Die älteren ÖPNV-Nutzer fahren, ähnlich wie die pragmatischen Multi-Modalen, in etwa gleich oft mit dem Auto und den Öffentlichen in der Alltagsfreizeit.

Wichtige Zielgruppen für Strategien, die auf eine intensivere Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel in der Alltagsfreizeit abzielen, sind die pragmatischen Multi-Modalen, die älteren ÖPNV-Nutzer sowie die umweltsensiblen Autonutzer. Die ersten beiden Gruppen sind – durch Ansprache ihrer je spezifischen Motivlagen – an öffentliche Verkehrsträger stärker zu binden. Für die umweltsensiblen Autonutzer müsste hingegen eher eine Neukundenstrategie formuliert werden, die eine Kombination altruistischer (Umweltschutz) und selbstbezogener Motive (Bequemlichkeit, Spaß) adressiert.

Wie verhalten sich die dargestellten Befunde zu den Erkenntnissen der Habitualisierungsforschung im Bereich Mobilität (vgl. Kapitel 2.1)? Zunächst einmal bestätigt sich der hohe Automatisierungsgrad der Entscheidungsprozesse. Ähnlich wie bei Lanzendorf (2003) oder Lehnig (2003), die um die drei Viertel aller Verkehrsmittelentscheidungen im Bereich der Freizeitmobilität als Routinen kennzeichneten, zeigt sich etwa an der Zustimmung zu dem Item „Wenn ich eine bestimmte Freizeitaktivität unternehmen will, steht für mich von vorne herein fest, welches Verkehrsmittel ich dafür nutze“, dass fast 80 % der Befragten nicht bewusst über die Wahl des Verkehrsmittels nachdenken.

Auch bestätigt sich, wie oben schon erwähnt, in den vorliegenden Daten die Beobachtung (z.B. Lehnig 2003), dass bezogen auf die Freizeitmobilität Personen, die auf dem Land wohnen, eher gewohnheitsmäßig entscheiden als Stadtbewohner oder Bewohner des Speckgürtels. Vermutlich wird sich dieser Befund auf strukturelle Faktoren zurückführen lassen, insbesondere die schlechtere Versorgung mit öffentlichen Verkehrsdienstleistungen in ländlichen Regionen.

Des Weiteren weist das Ergebnis von Lehnig (2003), dass die Routinestärke bei Pkw-Nutzung höher ist als bei ÖPNV-Nutzung, Ähnlichkeiten mit den vorliegenden Daten auf: So verwenden beispielsweise die funktionalen Automobilisten, Autozentrierten und umweltsensiblen Autonutzer, die zu 90 %, 86 % beziehungsweise 87 % ein eigenes Auto besitzen (Gesamtdurchschnitt 79 %), dieses auch in der Freizeit hauptsächlich. Zudem zeigen diese Gruppen (leicht) überdurchschnittliche

Werte bei den routinebezogenen Items in der Befragung. Allerdings gilt Letzteres ebenso für die älteren ÖPNV-Nutzer, woraus geschlossen werden kann, dass auch mit Blick auf öffentliche Verkehrsmittel routinisiertes Verhalten möglich ist.

Die sich mit Handlungsroutinen beschäftigende Mobilitätsforschung hat außerdem festgestellt, dass die Verhaltensgewohnheiten so lange stabil bleiben, wie sich der Entscheidungskontext nicht wesentlich verändert. Dieser Befund ist bislang jedoch weder quantifiziert noch auf bestimmte Veränderungsanlässe bezogen worden. In der Repräsentativumfrage von DYNAMIKON lassen sich diesbezüglich einige Ansatzpunkte identifizieren: Auf die Frage, ob einschneidende Veränderungen im Leben schon einmal ein Anlass waren, ein anderes Verkehrsmittel für die Freizeitaktivitäten zu nutzen, antwortet rund ein Viertel der Befragten mit ja und nennt als Anlässe vor allem die Gründung einer Familie beziehungsweise einen Umzug. Konkreter befragt nach Preis- beziehungsweise Angebotsänderungen als Wechselanlass (z.B. ein neues Auto oder neue Angebote im öffentlichen Nahverkehr) geben 27 % beziehungsweise 15 % eine positive Antwort. Als wichtigste Preisänderungen werden dabei Veränderungen bei den Kosten für Busse und Bahnen sowie beim Auto genannt, während bei den Angebotsänderungen ÖPNV-bezogene Neuerungen dominieren.

Die Umfrageergebnisse machen damit insgesamt deutlich, dass

- die Entscheidungsprozesse bei der Verkehrsmittelwahl in der Alltagsfreizeit von raumstrukturellen Gegebenheiten, von der Verkehrsmittelausstattung, von soziodemografischen Merkmalen und auch von psychografischen Faktoren (Einstellungen, Milieuzugehörigkeit) beeinflusst werden,
- der Handlungsmodus der Routine der standardmäßige Entscheidungsmodus bei der Verkehrsmittelwahl in der Alltagsfreizeit ist,
- Abweichungen vom Standard-Entscheidungsmodus bei Veränderung des situativen Kontexts (z.B. biografische Veränderungen oder neue Angebote im Nahverkehr) möglich sind und
- Strategien eines nachhaltigkeitsorientierten Mobilitätsmanagements, die etwa auf eine Förderung des ÖPNV abheben, sowohl an bestimmten Zielgruppen als auch in bestimmten Lebenssituationen ansetzen sollten.

## 5 Literaturverzeichnis

- Ajzen, I. (1985): From Intentions to Actions: A Theory of Planned Behavior. In: Kuhl, J; Beckman, J. (Eds.): Action-control: From cognition to behaviour, Heidelberg, pp. 11-39.
- Ajzen, I. (1988): Attitudes, Personality and Behavior, Chicago.
- Ajzen, I. (1991): The theory of planned behaviour. In: Organizational Behavior and Human Decision Processes, 50, pp. 179-211.
- Alderfer, C. P. (1972): Existence, relatedness and growth. Human needs in organizational settings, New York/London.
- Bamberg, S. (1996): Habitualisierte Pkw-Nutzung: Integration des Konstruktes „Habit“ in die Theorie des geplanten Verhaltens. In: Zeitschrift für Sozialpsychologie, 27, S. 295-310.
- Bamberg, S., Ajzen, I.; Schmidt P. (2003): Choice of Travel Mode in the Theory of Planned Behavior: The Roles of Past Behavior, Habit, and Reasoned Action. In: Basic and Applied Social Psychology, 25, pp. 175-187.
- Bamberg, S., Rölle, D., Weber, C. (2003): Does habitual car use not lead to more resistance to change of travel mode? In: Transportation, 30, pp. 97-108.
- Betsch, T.; Haberstroh, S. (2005): Preface. In: Betsch, T.; Haberstroh, S. (Eds.): The Routines of Decision Making, Mawah/London, pp. ix-xxv.
- Bischoff, N. (1985): Das Rätsel Ödipus. Die biologischen Wurzeln des Urkonflikts von Intimität und Autonomie, München/Zürich.
- Blinde, J.; Schlich, R. (2000): Freizeitmobilität und Wohnsituation. Eine empirische Untersuchung zum Einfluss von Wohnsituation und Wohnzufriedenheit auf die Freizeitmobilität junger Menschen, Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), Arbeitsbericht Nr. 54.
- BMBF [Bundesministerium für Bildung und Forschung] (2002): Forschungsprojekt Freizeitverkehr. Neue Wege der Freizeitmobilität: Ohne Stau zum Ziel, Bonn.
- Bortz, Jürgen (1985): Lehrbuch der Statistik: für Sozialwissenschaftler, Berlin.
- Briegel, R. (2002): Entstehung und Dynamik der Verkehrsnachfrage im Freizeitbereich. Ein aktorsbezogenes Modell mit Berücksichtigung unterschiedlicher Handlungstypen. In: Gather, M.; Kagermeier, A. (Hg.): Freizeitverkehr. Hintergründe, Probleme, Perspektiven, Mannheim, S. 53-62.
- Briegel, R. (2005): Dynamische aktorsorientierte Modellierung und Simulation von Freizeitmobilität. Nachhaltigkeit und beschränkte Rationalität, Kassel (Dissertation).
- de la Fuente Layos, L.A. (2005): Kurzstreckenmobilität in Europa. In: Statistik kurz gefasst – Verkehr, Nr. 5, Brüssel, Eurostat.
- DIW [Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung]; infas [Institut für angewandte Sozialwissenschaft] (2003): Mobilität in Deutschland 2002. Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten, Endbericht, Berlin/Bonn.
- DIW [Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung]; infas [Institut für angewandte Sozialwissenschaft] (2004): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht, Berlin/Bonn.
- DIW [Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung] (2006): Fußgänger- und Fahrradverkehr gewinnen an Bedeutung, DIW-Wochenbericht 44/2006, Berlin.
- Fastenmeier, W. (2003): Ein Erklärungsansatz für Motive und Aktivitäten in Alltags- und Erlebnisfreizeit. In: Hautzinger, H. (Hg.): Freizeitmobilitätsforschung. Theoretische und methodische Ansätze, Mannheim, S. 59-73.
- Festinger, L. (1957): A theory of cognitive dissonance. Stanford, Stanford University Press.
- Fujii, S., Kitamura, R (2003): What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers? An experimental analysis of habit and attitude change. In: Transportation 30, pp. 81-95.
- Gärting, T., Axhausen K. (2003): Introduction: Habitual travel choice. In: Transportation, 30, pp. 1-11.
- Gather, M.; Kagermeier, A. (Hg.) (2002): Freizeitverkehr. Hintergründe, Probleme, Perspektiven, Mannheim.
- Götz, K.; Loose, W.; Schmied, M.; Schuber, S. (2003): Mobilitätsstile in der Freizeit. Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs, Berlin.
- Häder, Sabine (2000): Telefonstichproben, ZUMA How-to-Reihe, Nr. 6, Mannheim.
- Harms, S.; Truffer, B. (2005): Vom Auto zum Car Sharing: Wie Kontextänderungen zu radikalen Verhaltensänderungen beitragen. In: Umweltpsychologie, 9, S. 4-27.
- Haustein, S. (2007): Mobilitätsverhalten in Abhängigkeit von der partnerschaftlichen Lebensform, Bochum, Ruhr-Universität, Kognitions- und Umweltpsychologie (Manuskript).
- IVT [Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung]; ISUP [Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung]; MDV [Mitteldeutscher Verkehrsverbund]; mvu [mensch – verkehr – umwelt, Institut für Angewandte Psychologie]; SSP [SSP Consult] (2003): Alltags- und Erlebnisfreizeit, Schlussbericht des BMBF-Vorhabens, Heilbronn et al.
- Lanzendorf, M. (2001): Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung, Trier, Universität Trier (Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie 56).
- Lanzendorf, M. (2002): Freizeitmobilität verstehen? Eine sozial-ökologische Fallstudie in vier Kölner Stadtvierteln. In Gather, M.; Kagermeier, A. (Hg.): Freizeitverkehr. Hintergründe, Probleme, Perspektiven, Mannheim, S. 13-34.

- Lanzendorf, M. (2003): „Thrill und Fun“ oder „immer die gleiche Leier“? Freizeitmobilität und Routinen. In: Hautzinger, H. (Hg.) (2003): Freizeitmobilitätsforschung. Theoretische und methodische Ansätze, Mannheim, S. 89-104.
- Lehnig, U. (2003): Die Rolle der Gewohnheit bei der Verkehrsmittelwahl in der Freizeitmobilität. In: Hautzinger, H. (Hg.), Freizeitmobilitätsforschung. Theoretische und methodische Ansätze, Mannheim, S. 75-87.
- Opaschowski, H.W. (1995): Freizeit und Mobilität. Analyse einer Massenbewegung, Hamburg.
- Maslow, A. (2005): Motivation und Persönlichkeit, Hamburg.
- Möser, G. (2008): Projektdokumentation Projekt Dynamikon, Zwischenbericht, August 2008, Gießen (unveröffentlichter Bericht).
- Scholl, G.; Hage, M. (2004): Lebensstile, Lebensführung und Nachhaltigkeit, Schriftenreihe des IÖW 176/04, Berlin.
- Schubert, S. (2004): Freizeit-Mobilitätsstile in Deutschland. In: Forum Raumentwicklung, Nr. 1, S. 15-17.
- Simon, H. (1957): Models of Man, New York.
- Verplanken, B., Aarts, H., van Knippenberg, A. (1997): Habit, information acquisition, and the process of making travel mode choices. In: European Journal of Social Psychology, 27, pp. 539-560.
- Verplanken, B., Aarts, H., van Knippenberg, A.; Moonen, A. (1998): Habit versus planned behaviour: A field experiment. In: British Journal of Social Psychology, 37, pp. 111 – 128.
- Verplanken, B., Orbell, S. (2003): Reflections on past behavior: A self-report index of habit strength. In: Journal of Applied Social Psychology, 33, pp. 1313-1330.
- Verplanken, B.; Myrbakk, V.; Rudi, E. (2005): The Measurement of Habit. In: Betsch, T.; Haberstroh, S. (Eds.): The Routines of Decision Making, Mawah/London, pp. 231-247.
- Zundel, S. (2008): Architektur eines Handlungsmodells zur Modellierung der Freizeitmobilität, unveröffentlichtes Arbeitspapier, Senftenberg.

## 6 Anhang

### 6.1 Fragebogen

Einleitung:

Bei der Befragung geht es um Ihr Verkehrsverhalten 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 ein- bis dreitägige Ausflüge, hingegen klammern wir Ferienreisen und Kurzurlaube aus. Die Befragung ist Teil einer wissenschaftlichen Untersuchung, die vom Bundesforschungsministerium finanziert wird.

Thema	Konstrukt		Frage, Item <i>Bei Items immer 4er Likert-Skala (stimme voll und ganz / weitgehend / weniger / gar nicht zu / keine Angabe)</i>
Einstellungen	Allgemein	1a	Ich mag ein Leben mit festen Gewohnheiten, ohne ständige Veränderungen ( <i>Routineorientierung</i> )
		1b	Ich habe gerne alles unter Kontrolle ( <i>Kontrolle</i> )
		1c	Mir gefällt es unterwegs zu sein ( <i>Mobilität</i> )
		1d	Ich lasse mich in meinem Handeln von den Möglichkeiten leiten, die eine Situation bietet ( <i>Zweckrationalität</i> )
	Umwelt	2a	Mir persönlich ist umweltfreundliches Handeln sehr wichtig
		2b	Für unsere Lebensweise setzt die Umwelt Grenzen, die teilweise schon überschritten worden sind
Ausstattung	Verkehrsmittel	3a	Haben Sie einen PKW-Führerschein? (ja / nein)
		3b	<i>Filter Pkw-Führerschein ja:</i> Besitzen Sie einen eigenen PKW? (ja / nein) Wenn nein: Haben Sie Zugang zu einem PKW? (jederzeit / gelegentlich / ausnahmsweise / gar nicht)
		3c	Wie weit ist die nächstgelegene Bus- oder Straßenbahnhaltestelle bzw. Bahnhof [bei kleineren Orten] zu Fuß von Ihrer Wohnung entfernt (weniger als 5 Minuten / 5-15 Minuten / mehr als 15 Minuten / weiß nicht)
		3d	Wird Ihr Wohnort an jedem Tag der Woche mit Bus und Bahnverbindungen versorgt? (ja / nein / weiß nicht) Wenn nein: An welchen Tagen steht der ÖPNV nicht zur Verfügung?
		3e	Besitzen Sie eine Zeitkarte (Wochen-, Monats- oder Jahreskarte) für den öffentlichen Nahverkehr? (ja / nein)
		3g	Können Sie Fahrrad fahren? (ja / nein)
		3h	<i>Filter: Fahrrad fahren können ja:</i> Besitzen Sie ein verkehrstüchtiges Fahrrad? (ja / nein) Wenn nein: Haben Sie Zugang zu einem Fahrrad? (jederzeit / gelegentlich / ausnahmsweise / gar nicht)
		Geld	4a
	Zeit	5a	Wie viel Zeit haben Sie an einem Werktag (Montag-Freitag) im Durchschnitt für Freizeitaktivitäten außer Haus? (gar keine Zeit / weniger als 1 Stunde / 1-2 Stunden / mehr als 2 Stunden)
		5b	Wie viel Zeit haben Sie am Wochenende (Samstag, Sonntag) im Durchschnitt für Freizeitaktivitäten außer Haus? (gar keine Zeit / ein paar Stunden / viele Stunden / das ganze Wochenende)
	Wissen	6a	Was kostet es, mit dem PKW einen Kilometer zu fahren? (subjektive Einschätzung Kosten) Welche Kostenarten haben Sie dabei berücksichtigt? <i>für Interviewer: z.B. Kraftstoff, Kfz-Steuer, Abnutzung, Wertverlust, Versicherung, Inspektionen, TÜV, Parkgebühren, Knöllchen</i>
		6b	<i>Filter: Wohnort Kassel Stadt und Kassel Speckgürtel:</i> Wie viel kostet eine einfache Fahrt mit der KVG? <i>Filter: Wohnort Fritzlar Homberg Schwalmstadt:</i> Wie viel kostet eine einfache Fahrt mit dem NVV nach Kassel? (subjektive Einschätzung Kosten)



Thema	Konstrukt		Frage, Item <i>Bei Items immer 4er Likert-Skala (stimme voll und ganz / weitgehend / weniger / gar nicht zu / keine Angabe)</i>
	Fähigkeiten, Fertigkeiten	7	Sind Sie durch gesundheitliche Probleme in Ihrer Mobilität eingeschränkt? (nein, keine Einschränkung meiner Mobilität / ja, durch Gehbehinderung / ja, durch Sehbehinderung / ja, durch andere Einschränkung(en); <i>Mehrfachnennungen möglich</i> )
Verkehrsmittel-bezogene Einstellungen	Auto	8a	Zu meinen täglichen Routinen passt ein Auto sehr gut ( <i>Routineorientierung</i> )
		8b	Wenn ich im Auto sitze, fühle ich mich sicher und geschützt( <i>Sicherheit</i> )
		8c	Autofahren ist bequemer als die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ( <i>Bequemlichkeit</i> )
		8e	<i>Filter Pkw-Besitz/-zugang:</i> Ich schätze es am Autofahren, selber darüber entscheiden zu können, mit welchen Personen ich zusammen fahren will ( <i>Privatheit</i> )
		8f	<i>Filter Pkw-Besitz/-zugang:</i> Auch wenn die öffentlichen Nahverkehrsmittel besser und billiger als das Auto fahren würden, würde ich das Auto bevorzugen ( <i>Umwelt</i> )
		8g	<i>Filter Pkw-Besitz:</i> Mein Auto zeigt, wer und was ich bin ( <i>Status</i> )
	ÖPNV	9a	Zu meinen Alltagsgewohnheiten passen öffentliche Verkehrsmittel sehr gut ( <i>Routineorientierung</i> )
		9b	In öffentlichen Verkehrsmitteln wird meine Privatsphäre auf unangenehme Weise eingeschränkt ( <i>Privatheit</i> )
		9c	Fahrten spät abends oder nachts in Bus oder Bahn finde ich bedrohlich ( <i>Sicherheit</i> )
		9d	Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel drückt Umweltbewusstsein aus ( <i>Umwelt</i> )
		9e	Ich finde, dass Bus und Bahn Fahren gegenwärtig im Trend liegt ( <i>Status</i> )
	Fahrrad	10a	<i>Filter: ohne die, die nicht Fahrrad fahren können bzw. gar nicht Zugang haben:</i> Fahrradfahren ist anstrengend und unbequem ( <i>Bequemlichkeit</i> )
		10b	<i>Filter: ohne die, die nicht Fahrrad fahren können bzw. gar nicht Zugang haben:</i> Als Radfahrer fühle ich mich ständig in Gefahr ( <i>Sicherheit</i> )
		10e	Mit dem Fahrrad zu fahren drückt Umweltbewusstsein aus ( <i>Umwelt</i> )
		10#	<i>Filter: ohne die, die nicht Fahrrad fahren können bzw. gar nicht Zugang haben:</i> Häufig mit dem Fahrrad zu fahren ist gut für die Gesundheit ( <i>Bewegung, Gesundheit</i> )
	Zu Fuß	11a	Häufig zu Fuß zu gehen ist gut für die Gesundheit ( <i>Bewegung, Gesundheit</i> )
11c		An vielen Stellen in der Stadt ist es für Fußgänger lebensgefährlich ( <i>Sicherheit</i> )	
11d		Es macht mir Spaß, meine Umgebung zu Fuß zu erleben ( <i>Erlebnis, Unterhaltung</i> )	
Subjektive Norm	Soziale Norm	12a	Leute, die häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad in ihrer Freizeit unterwegs sind, haben für mich eine Vorbildfunktion
		12c	Ein eigenes Auto zu haben, das ist aus Sicht meiner Freunde und Bekannten ein Muss
		12d	<i>Filter: Pkw-Besitz/ -zugang</i> Menschen, die mir wichtig sind, denken, dass ich anstatt des Pkws öffentliche Verkehrsmittel nutzen sollte
Freizeitaktivitäten	Status Quo	13a1	Wie oft üben Sie die folgenden Freizeitaktivitäten aus? (täglich / ein- oder mehrmals die Woche / ca. 1- bis 2-mal im Monat / seltener / nie)
		13a2	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich, um an den Ort zu kommen, an dem die Aktivität ausgeübt wird? <i>Keine Mehrfachnennung</i> (keins, zu Fuß, Fahrrad, Auto, Öffentliche Verkehrsmittel [Bus, U-, S-, Straßen-Bahn, Regional-, Fernbahn] sonstige z.B. Mofa, Motorrad, Inliner)
			<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Besuch oder Treffen mit/von Freunden, Verwandten, Bekannten</li> <li>2. Ausgehen (z.B. Restaurant, Kneipe, Disko, Kino, Theater)</li> <li>3. Besuch einer Veranstaltung (z.B. Fußballspiel, Popkonzert)</li> <li>4. Sport (selbst aktiv), Sportverein (z.B. Fußball, Tennis, Training, Wettkampf)</li> <li>5. Tagesausflug, mehrtägiger Ausflug (bis 3 Tage)</li> <li>6. Spaziergang</li> <li>7. Einkaufsbummel</li> </ol>
		13_2	Alles in allem, welches Verkehrsmittel nutzen Sie <u>überwiegend</u> für Ihre Aktivitäten in der Alltagsfreizeit? (zu Fuß, Fahrrad, Auto, Öffentliche Verkehrsmittel [Bus, U-, S-, Straßen-Bahn, Regional-, Fernbahn] sonstige z.B. Mofa, Motorrad, Inliner)

Thema	Konstrukt		Frage, Item <i>Bei Items immer 4er Likert-Skala (stimme voll und ganz / weitgehend / weniger / gar nicht zu / keine Angabe)</i>
Bedürfnisse	Wichtigkeit freizeitbezogener Bedürfnisse	14_1	Bezogen auf <u>all Ihre Freizeitaktivitäten</u> , denen Sie außer Haus nachgehen, wie wichtig sind Ihnen die folgenden Bedürfnisse auf einer Skala von 1 (sehr wichtig) bis 5 (unwichtig)? <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bewegung, Erholung, Gesundheit (<i>körperliche Bedürfnisse</i>)</li> <li>- Stabilität, Regelmäßigkeit (<i>Sicherheitsbedürfnis</i>)</li> <li>- Geselligkeit, soziale Kontakte (<i>soziale Beziehungen</i>)</li> <li>- Erfolg, sich von anderen abheben (<i>soziale Anerkennung</i>)</li> <li>- Erlebnis, Unterhaltung (<i>Selbstverwirklichung</i>)</li> </ul> <i>Für Interviewer: bei Nachfragen zur Bedeutung von „Bedürfnisse“ diesen Begriff mit „Motive oder Gründe etwas zu tun“ erklären</i>
	Wichtigkeit verkehrsmittelbezogener Bedürfnisse	14_2	Bezogen auf das Hauptverkehrsmittel für Ihre Alltagsfreizeit, also ... <i>Filter aus Frage oben zu HauptVM</i> , wie wichtig sind Ihnen auf einer Skala von 1 (sehr wichtig) bis 5 (unwichtig) die folgenden Bedürfnisse? <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bewegung, Erholung, Gesundheit (<i>körperliche Bedürfnisse</i>)</li> <li>- Sicherheit (<i>Sicherheitsbedürfnis</i>)</li> <li>- soziale Kontakte (<i>soziale Beziehungen</i>)</li> <li>- Erfolg, sich von anderen abheben (<i>soziale Anerkennung</i>)</li> <li>- Erlebnis (<i>Selbstverwirklichung</i>)</li> </ul>
	Bedürfnisordnung	14_3	Trifft die folgende Aussage für Sie zu: Erst wenn das jeweils wichtigste der vorher genannten Bedürfnisse in punkto Freizeit bzw. Verkehrsmittel einigermaßen erfüllt ist, orientiere ich mich an dem nächst wichtigen Bedürfnis (ja/nein/weiß nicht)
	Bedürfnisbefriedigungskapazität	14_4	In welchem Maße können die von Ihnen genutzten Verkehrsmittel, also ... <i>Filter: all die bei den Aktivitäten (13a) genannten, mit HauptVM (s. 13_2) als Letztes</i> zur Befriedigung ihrer <u>zwei</u> wichtigsten (verkehrsmittelbezogenen!) Bedürfnisgruppen, also ... und ... ( <i>Filter, 14_2, Zufallsauswahl bei mehr als 2 Hauptbedürfnissen</i> ) beitragen? (in hohem / mittlerem / geringem Maße, gar nicht) ( <i>Für Interviewer: HauptVM des Befragten als letztes VM aufrufen</i> )
Handlungsmodi	Routine	15a	Wenn ich eine bestimmte Freizeitaktivität unternehmen will, steht für mich immer von vornherein fest, welches Verkehrsmittel ich dafür benutze
		15b	Welches Verkehrsmittel ich für eine Freizeitaktivität einsetze, hängt davon ab, ob ich sie alleine oder zusammen mit der Familie oder Freunden unternehme
		15c	<i>Auf Hauptverkehrsmittel beziehen (Filter, 13_2)</i> : Sind Sie mit der Art und Weise zufrieden, wie Sie mit dem hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel ihre Freizeitziele erreichen? (Sehr zufrieden / etwas zufrieden / wenig zufrieden / gar nicht zufrieden)
		15d	<i>Auf Hauptverkehrsmittel beziehen</i> Wenn ich mit ... <i>Filter: Verkehrsmittel, das hauptsächlich genutzt wird (13_2)</i> , schlechte Erfahrungen machen würde, würde ich wahrscheinlich auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen.
		15f	<i>Wenn voll und ganz / weitgehend</i> : Auf welches Verkehrsmittel würden Sie umsteigen? Auto / ÖPNV / Fahrrad / zu Fuß / Sonstige / weiß nicht
	Wahlhandeln	16a	Waren einschneidende Veränderungen in Ihrem Leben (z.B. Familiengründung, Umzug) schon einmal ein Anlass, ein anderes Verkehrsmittel für die Freizeitaktivitäten zu nutzen? (Ja / nein / weiß nicht) Wenn ja, um welche einschneidenden Veränderungen handelte es sich?
		16b	Nehmen Sie sich für die Wahl des Verkehrsmittels für eine Freizeitaktivität Zeit, um das Für und Wider abzuwägen (z.B. Schnelligkeit, Kosten, Bequemlichkeit)? (Ja, immer / Ja, oft / Ja, manchmal / nie)
		16c	Welches Verkehrsmittel ich für eine bestimmte Freizeitaktivität einsetze, hängt immer von der konkreten Situation ab
		16d	Waren Preisänderungen für Sie schon einmal ein Anlass, ein anderes Verkehrsmittel für die Freizeitaktivitäten zu nutzen? (Ja / Nein / Weiß nicht) Wenn ja: um welche Preisänderungen handelte es sich?
		16e	War ein neues Angebot (z.B. neues Auto- oder Fahrradmodell, RegioTram, Nordhessenkarte 60plus) für Sie schon einmal ein Anlass, ein anderes Verkehrsmittel für die Freizeitaktivitäten zu nutzen? (Ja / Nein / Weiß nicht) Wenn ja: um welches Angebot handelte es sich?
	Adoption	17a	Bei der Frage, welches Verkehrsmittel ich für meine Freizeitaktivitäten einsetze, orientiere ich mich an den Erfahrungen meiner Freunde und Bekannten
17b		Ich wechsle ungern meine Verkehrsmittel, weil ich die Risiken scheue, die damit möglicherweise verbunden sind	
Sozio-demografika	Geschlecht	s1	Sind Sie weiblich / männlich? ( <i>Interviewer: Bitte nicht fragen</i> )
	Alter	s2	Wie alt sind Sie? ( <i>genaues Alter angeben</i> )

Thema	Konstrukt		Frage, Item <i>Bei Items immer 4er Likert-Skala (stimme voll und ganz / weitgehend / weniger / gar nicht zu / keine Angabe)</i>
	Lebensform	s3	Welche partnerschaftliche Lebensform praktizieren Sie? <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ehepaar mit gemeinsamem Haushalt</li> <li>– Nicht-eheliche Lebensgemeinschaft mit gemeinsamem Haushalt</li> <li>– Paarbeziehung ohne gemeinsamen Haushalt</li> <li>– Zur Zeit kein fester Partner (Single)</li> </ul>
	Kinder	s5	Leben Kinder in Ihrem Haushalt (Ja / Nein) Wenn ja: Wie viele davon sind unter und wie viele über 15 Jahre alt?
	Schulabschluss	s6	Welchen höchsten allgemein bildenden Schulabschluss haben Sie? <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hauptschulabschluss (Volksschulabschluss)</li> <li>– Realschulabschluss (Mittlere Reife)</li> <li>– Abschluss der Polytechnischen Oberschule 10. Klasse (vor 1965: 8. Klasse)</li> <li>– Fachhochschulreife, den Abschluss einer Fachoberschule</li> <li>– Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife/Abitur</li> <li>– Keinen Schulabschluss</li> <li>– Noch Schüler</li> <li>– Einen anderen Schulabschluss, und zwar:</li> </ul>
	Beruflicher Ausbildungsabschluss	s7	Welchen beruflichen Ausbildungsabschluss haben Sie? ( <i>Interviewer: Bei mehreren Abschlüssen den höchsten nennen lassen</i> ) <ul style="list-style-type: none"> <li>– noch in beruflicher Ausbildung (Auszubildende/Student)</li> <li>– keinen beruflichen Abschluss und nicht in beruflicher Ausbildung</li> <li>– eine beruflich-betriebliche Berufsausbildung (Lehre)</li> <li>– beruflich-schulische Ausbildung (Berufsfachschule, Handelsschule)</li> <li>– Ausbildung einer Fachschule, Meister-, Technikerschule, Berufs- oder Fachakademie</li> <li>– Fachhochschulabschluss</li> <li>– Einen Hochschulabschluss</li> <li>– Einen anderen beruflichen Abschluss, und zwar:</li> </ul>
	Erwerbssituation	s8, s11	Sind Sie zurzeit erwerbstätig? <ul style="list-style-type: none"> <li>– (1) Voll erwerbstätig</li> <li>– (2) Teilzeitbeschäftigt</li> <li>– (3) Geringfügig erwerbstätig (Mini Job, „Ein-Euro-Job“, gelegentlich oder unregelmäßig beschäftigt)</li> <li>– (4) Arbeitslos</li> <li>– (5) im Ruhestand/Rente/Pension</li> <li>– (6) nicht erwerbstätig (einschließlich: Hausfrau/-mann, Studenten, die nicht gegen Geld arbeiten)</li> <li>– (7) ein einer beruflichen Ausbildung/Lehre (<i>Filter: weiter mit Einkommen</i>)</li> <li>– (8) Wehrdienst/Zivildienst (<i>Filter: weiter mit Einkommen</i>)</li> <li>– (9) Mutterschafts-, Erziehungsurlaub, Elternzeit, oder sonstige Beurlaubung</li> </ul> <p><i>Filter: Wenn (3) bis (6): Waren Sie früher einmal voll- oder teilzeiterwerbstätig? (Ja / Nein)</i></p> <p><i>Filter: Wenn (1), (2), (9) oder Ja: Welche berufliche Stellung haben/hatten Sie?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Arbeiter</li> <li>– Angestellte</li> <li>– Beamte</li> <li>– Selbstständige</li> <li>– Sonstige</li> </ul>
	Haushaltsnettoeinkommen	s12	Wie hoch ist das monatliche Netto-Einkommen Ihres Haushaltes insgesamt? ( <i>Gemeint ist dabei die Summe, die sich ergibt aus Lohn, Gehalt, Einkommen aus selbständiger Tätigkeit, Rente oder Pension, jeweils nach Abzug der Steuern und Sozialversicherungsbeiträge. Rechnen Sie bitte auch die Einkünfte aus öffentlichen Beihilfen, Einkommen aus Vermietung und Verpachtung, Wohngeld, Kindergeld und sonstige Einkünfte hinzu</i> ) <ul style="list-style-type: none"> <li>– bis EUR 499,-</li> <li>– 500,- bis unter 1.000 EUR</li> <li>– 1.000 bis unter 1.499 EUR</li> <li>– 1.500 bis unter 1.999 EUR</li> <li>– 2.000 bis unter 2.499 EUR</li> <li>– 2.500 bis unter 2.999 EUR</li> <li>– 3.000 bis unter 4.000 EUR</li> <li>– 4.000 bis unter 5.000 EUR</li> <li>– 5.000 EUR und mehr</li> </ul>

Thema	Konstrukt		Frage, Item <i>Bei Items immer 4er Likert-Skala (stimme voll und ganz / weitgehend / weniger / gar nicht zu / keine Angabe)</i>
	Stadtteil	s10	<u>Filter nur Kassel Stadt:</u> In welchen Stadtteil von Kassel wohnen Sie? – 01 MITTE – 02 SÜDSTADT – 03 WEST – 04 WEHLHEIDEN – 05 BAD WILHELMSHÖHE – 06 BRASSELSBERG – 07 SÜSTERFELD/HELLEBÖHN – 08 HARLESHAUSEN – 09 KIRCHDITMOLD – 10 ROTHENDITMOLD – 11 NORD (HOLLAND) – 12 PHILIPPINENHOF/WARTEBERG – 13 FASANENHOF – 14 WESERTOR – 15 WOLFSANGER/HASENHECKE – 16 BETTENHAUSEN – 17 FORSTFELD – 18 WALDAU – 19 NIEDERZWEHREN – 20 OBERZWEHREN – 21 NORDSHAUSEN – 22 JUNGFERNKOPF – 23 UNTERNEUSTADT – anderer Stadtteil, nämlich

## 6.2 Alternative Typenbildung

Neben Bedürfnissen und Ausstattung zählen **Milieus** zu den exogenen Variablen des in Kapitel 2.2 vorgestellten DYNAMIKON-Handlungsmodells. Milieus lassen sich charakterisieren als Gruppen mit einem ähnlichen oder gleichen Lebensstil. Sie sind durch eine Vielzahl von Items<sup>24</sup> zu charakterisieren, aus denen aus Vereinfachungsgründen im Kontext des Handlungsmodells die Merkmale „allgemeine und umweltbezogene Einstellungen“ und „Soziodemografika“ ausgewählt wurden. Die auf dieser Grundlage durchgeführte Typenbildung wird im Folgenden dargestellt.

Es handelt sich dabei um die modellkonforme Typenbildung, die in die Modellierung des Multi-Agenten-Systems (vgl. Kap. 2.2) einfließt. Diese theoriegeleitete Typenbildung wird ergänzt durch die in dieser Schriftenreihe präsentierte praxisorientierte Typenbildung. Diese besitzt ein breiteres empirisches, auch modellendogene Faktoren berücksichtigendes Fundament und ist daher besser für die Entwicklung zielgruppenspezifischer Handlungsstrategien geeignet.

Die modellkonforme Fünf-Cluster-Lösung umfasst die folgenden Typen:<sup>25</sup>

- junge Mobile,
- urbane Berufstätige,
- gebildete Ehepaare,
- eingefahrene Familien,
- ältere Routineverhaftete.

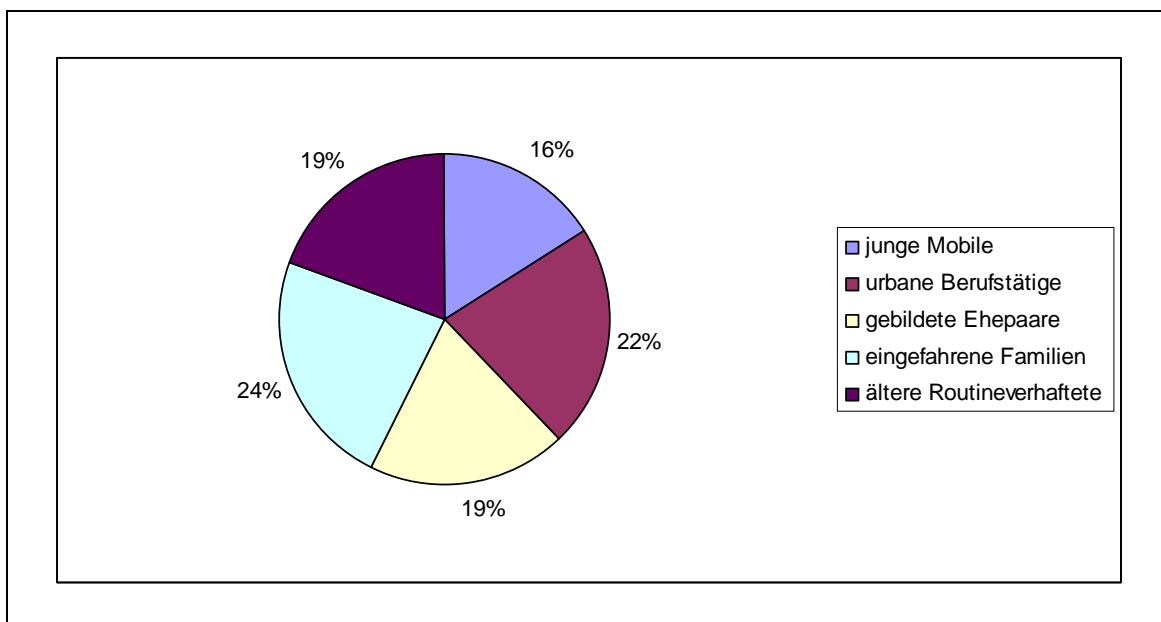
Der Typus der **eingefahrenen Familien** macht die stärkste Gruppe aus (24 %). Ihre Mitglieder leben überwiegend auf dem Land (höchster Anteil im Typvergleich: 40 %) oder im Speckgürtel und nur selten in der Stadt. Altersmäßig entsprechen sie exakt dem Durchschnittsalter aller Befragten (43 Jahre).<sup>26</sup> Ihre soziodemografischen Parameter weisen sie als eine Gruppe aus, die in traditionellen Lebens- und Berufsformen verankert ist. Sie leben weit überwiegend mit Ehepartnern und Kindern im gemeinsamen Haushalt und haben durchweg berufsbezogene Ausbildungsabschlüsse mit Schwerpunkt Lehre, wobei letzteres mit ihren von der Mittleren Reife dominierten Schulabschlüssen korrespondiert. Die eingefahrenen Familien sind überdurchschnittlich erwerbstätig, allerdings mit einem hohen Anteil von Teilzeitbeschäftigung, was damit einhergeht, dass dieser Typus den höchsten Frauen- und Kinderanteil hat (69 % bzw. 84 %). Das monatliche Haushaltsnettoeinkommen ist im Typvergleich als mittel bis hoch einzuschätzen. Das Attribut „eingefahren“ wird

24 Zu diesen Items zählen Performanz: Praktiken, Verhaltensmuster, Konsum, Ausstattung; Mentalität: Einstellungen, Werte, Lebensziele, Weltbilder; Lage: Bildung, Einkommen, Berufsprestige, askriptive Merkmale (Alter, Geschlecht, etc.) (vgl. Scholl/Hage 2004).

25 Aufgrund des Vorliegens von Variablen unterschiedlichen Skalenniveaus (metrisch, z.B. Einstellungen, Alter, Einkommen; nominal, z.B. Geschlecht) wurde in SPSS das Two-Step-Cluster-Verfahren genutzt, bei dem die Variablen nicht mit Blick auf die Erzeugung eines gemeinsamen Skalenniveaus recodiert werden müssen, sondern entsprechend ihrem jeweiligen Skalenniveau in die Analyse einbezogen werden können.

26 Für einen Überblick über die Merkmalsausprägungen dieses Typus und der weiteren Typen vgl. Tabelle 6.1. Diese Tabelle enthält auch die Variablen „Ich habe gerne alles unter Kontrolle“, „Ich lasse mich in meinem Handeln von den Möglichkeiten leiten, die eine Situation bietet“ und „Für unsere Lebensweise setzt die Umwelt Grenzen, die teilweise schon überschritten worden sind“, die aufgrund der geringen Unterschiede zwischen den Gruppen für die Clustercharakterisierung nicht berücksichtigt werden.

den diesen Typus prägenden Familien vor allem aufgrund ihrer Einstellungen zugeschrieben, die eine leicht überdurchschnittliche Präferenz für feste Gewohnheiten und einen leicht unterdurchschnittlichen Spaß an Mobilität zum Ausdruck bringen. Wie allen identifizierten Gruppen ist auch den eingefahrenen Familien umweltfreundliches Handeln sehr wichtig, im Vergleich ist dieses Einstellungsmerkmal bei ihnen leicht überdurchschnittlich hoch ausgeprägt.



**Abb. 6.1: Häufigkeitsverteilung modellkonforme Clusterlösung (n=968)**

Die **jungen Mobilen** bilden die kleinste Gruppe der modellkonformen Fünf-Cluster-Lösung (16 %). Sie leben eher in Kassel als auf dem Land und im Speckgürtel. Das Durchschnittsalter dieses zu gleichen Teilen aus Männern und Frauen bestehenden Typus beträgt 19 Jahre, so dass er von Schülern, Auszubildenden und Studenten mit niedrigem Einkommen dominiert wird. Entsprechend dem geringen Altersdurchschnitt sind die jungen Mobilen entweder Singles oder leben in einer Partnerschaft ohne gemeinsamen Haushalt. Überraschend ist der hohe Kinderanteil dieser Gruppe, der mit 49 % überdurchschnittlich ausfällt und nach den gesetzten Familien den zweithöchsten Wert darstellt.<sup>27</sup> Hinsichtlich der Einstellungen zeigt sich der Typus als am geringsten Routine- und am höchsten Mobilitätsorientiert, die Wichtigkeit eines umweltfreundlichen Handelns wird unterdurchschnittlich stark betont.

Die jungen Mobilen stehen im klaren Kontrast zu den **älteren Routineverhafteten** (Anteil: 19 %). Diese Gruppe hat die ältesten Mitglieder (Altersdurchschnitt 66 Jahre), die sich dementsprechend weit überwiegend in Rente befinden. Das formale Bildungsniveau dieses von einem überdurchschnittlichen Frauenanteil (64 %) charakterisierten Typus ist niedrig, denn im Mittelpunkt stehen Haupt- und Realschulabschlüsse. Auch mit Blick auf den beruflichen Ausbildungsabschluss sind (Fach-)Hochschulabschlüsse die absolute Ausnahme, vielmehr dominieren Lehre und Berufsfach- oder Technikerschulabschlüsse. Die älteren Routineverhafteten leben überwiegend mit ihrem Ehe-

27 Eine plausible Erklärung für dieses Clustermerkmal konnte nicht abgeleitet werden.

partner in einem gemeinsamen Haushalt, in dem nur noch selten auch Kinder sind (11 %). Das monatliche Haushaltsnettoeinkommen ist im Typenvergleich auf einem mittleren Niveau anzusiedeln. Die älteren Routineverhafteten wohnen häufiger im Speckgürtel (höchster Anteil im Typvergleich: 42 %) als in Kassel oder auf dem Land. Umweltfreundliches Handeln ist dieser Gruppe am wichtigsten von allen Typen. Sie haben die höchste Ausprägung bei der Routineorientierung und die niedrigste hinsichtlich des Späßes an der Mobilität, was auf eine im hohen Maße „routineverhaftete“ Lebensweise hindeutet.

Die überwiegend von Männern (57 %) gebildete Gruppe der **urbanen Berufstätigen** (Anteil: 22 %) repräsentiert den am stärksten in der Stadt (45 %) und am schwächsten im Speckgürtel und – zusammen mit den älteren Routineverhafteten – auf dem Land verankerten Typus. Ihre Mitglieder sind (unter-)durchschnittliche 34 Jahre alt, praktizieren mehrheitlich moderne partnerschaftliche Lebensformen (Singles, Paarbeziehungen ohne gemeinsamen Haushalt) und haben den vergleichsweise geringsten Kinderanteil (8 %). Sie sind weit überdurchschnittlich voll erwerbstätig, stehen aber offensichtlich in Beschäftigungsverhältnissen, aus denen sie nur ein geringes bis mittleres Haushaltsnettoeinkommen generieren können. Ihr formales Bildungsniveau bewegt sich auf mittlerem Niveau (Abitur, Mittlere Reife), bei den beruflichen Bildungsabschlüssen steht die Lehre im Vordergrund. Auf der Einstellungsebene stehen die urbanen Berufstätigen den jungen Mobilen sehr nahe. Das heißt, sie messen einem umweltfreundlichen Handeln nur eine unterdurchschnittlich hohe Bedeutung bei (niedrigste Zustimmung), haben überdurchschnittlich viel Spaß an Mobilität und eine unterdurchschnittliche Routineorientierung (jeweils zweithöchste bzw. -niedrigste Zustimmung).

Der Typus **gebildete Ehepaare** (Anteil: 19 %) wird konstituiert von im Durchschnitt 50 Jahre alten Gruppenmitgliedern, die weit überwiegend mit ihrem Ehepartner im gemeinsamen Haushalt leben. Nur noch in weniger als 50 % der Fälle leben die Ehepartner mit ihren Kindern zusammen, was diesen Typus von den eingefahrenen Familien unterscheidet. Die Gruppe repräsentiert den höchsten Männeranteil (59 %) sowie das höchste Einkommens- und Bildungsniveau der fünf Typen: fast alle ihre Mitglieder haben Abitur, drei Viertel besitzen einen Hochschulabschluss. Sie stehen noch voll im Berufsleben, etwa ein Fünftel ist jedoch bereits in Rente. Der Typus ist der Einzige ohne klaren räumlichen Schwerpunkt, seine Mitglieder leben etwa zu gleichen Anteilen in Stadt, Speckgürtel und Land. Hinsichtlich der Einstellungen gibt es starke Ähnlichkeiten zu den eingefahrenen Familien: wie diese hat die Gruppe eine leicht überdurchschnittlich positive Haltung zum umweltfreundlichen Handeln und einen leicht unterdurchschnittlichen Spaß an Mobilität. Die Routineorientierung des Typus gebildete Ehepaare freilich ist weniger stark ausgeprägt als bei den eingefahrenen Familien und fällt sogar leicht unterdurchschnittlich aus.

**Tab. 6.1: Einstellungen und Soziodemografika der modellkonformen Clusterlösung**

\* Die Durchschnittswerte bei den allgemeinen und Umwelteinstellungen sind Mittelwerte aus den Codes für „stimme voll und ganz zu“ (4), „stimme weitgehend zu“ (3), „stimme weniger zu“ (2) und „stimme gar nicht zu“ (1).

Merkmal	Gesamt	Junge Mobile	Urbane Berufstätige	Gebildete Ehepaare	Eingefahrene Familien	Ältere Routineverhaftete
Häufigkeit	100 % (n=968)	16 % (n=156)	22 % (n=210)	19 % (n=187)	24 % (n=227)	19 % (n=188)
Ø Routineorientierung*	2,69	2,27	2,51	2,66	2,76	3,19
Ø Kontrolle*	3,19	3,08	3,18	3,11	3,19	3,38
Ø Mobilität*	3,13	3,43	3,25	3,03	3,03	2,97
Ø Zweckrationalität*	2,94	2,90	3,02	2,93	2,98	2,84
Ø Umweltfreundliches Handeln*	3,43	3,25	3,22	3,53	3,50	3,63
Ø Umwelt setzt Grenzen*	3,42	3,26	3,42	3,50	3,56	3,27
Geschlecht (weiblich)	54 %	50 %	43 %	41 %	69 %	64 %
Ø Alter	43 J.	19 J.	34 J.	50 J.	43 J.	66 J.
Partnerschaftliche Lebensform	Zur Hälfte Ehepaare mit gemeinsamem HH, 1/3 Singles	Über 2/3 Singles, 1/4 Paarbeziehungen ohne gemeinsamen HH	Zur Hälfte Singles, knapp 1/3 Paarbeziehungen ohne gemeinsamen HH	Über 80 % Ehepaare mit gemeinsamem HH	Über 80 % Ehepaare mit gemeinsamem HH	Knapp 2/3 Ehepaare mit gemeinsamem HH, 1/3 Singles
Kinder im HH (Ja)	40 %	49 %	8 %	47 %	84 %	11 %
Schulabschluss	1/3 Abitur, knapp 1/3 Mittlere Reife, knapp 20 % Hauptschulabschluss	Fast die Hälfte Schüler, 1/4 Abitur	40 % Abitur, knapp 1/3 Mittlere Reife	Über 90 % Abitur	Über 60 % Mittlere Reife, je 15 % Hauptschulabschluss oder Abitur	Über 50 % Hauptschulabschluss, über 1/3 Mittlere Reife
Beruflicher Ausbildungsabschluss	Fast 40 % Lehre, über 20 % (Fach-)Hochschulabschluss, jeweils 15 % Berufsfach- oder Technikerschulabschluss oder Auszubildende bzw. Studenten	Über 80 % Auszubildende bzw. Studenten	40 % Lehre, annähernd gleich verteilte geringe Anteile der weiteren Abschlussarten	3/4 Hochschulabschlüsse	Knapp 3/4 Lehre, knapp 1/4 Berufsfach- oder Technikerschulabschluss	60 % Lehre, knapp 1/4 Berufsfach- oder Technikerschulabschluss



**Tab. 6.2: Einstellungen und Soziodemografika der modellkonformen Clusterlösung (Forts.)**

<b>Merkmal</b>	<b>Gesamt</b>	<b>Junge Mobile</b>	<b>Urbane Berufstätige</b>	<b>Gebildete Ehepaare</b>	<b>Eingefahrene Familien</b>	<b>Ältere Routineverhaftete</b>
Erwerbstätigkeit	1/3 voll Erwerbstätige, 15% Teilzeitbeschäftigte, knapp 20% Rentner, gut 10% nicht Erwerbstätige	40% Lehre, gut 1/3 nicht Erwerbstätige	Knapp 2/3 voll Erwerbstätige	Weit über 50% voll Erwerbstätige, jeweils knapp 20% Teilzeitbeschäftigte oder Rentner	Weit über 40% voll Erwerbstätige, 1/3 Teilzeitbeschäftigte	Über 80% Rentner
Ø monatl. HH-Nettoeinkommen	1.500–2.500€	500-1.500€	1.000-2.000€	2.500-4.000€	2.000-3.000€	1.500-2.000€
Land	33,3 %	33 %	29 %	34 %	40 %	29 %
Speckgürtel	33,3 %	27 %	26 %	30 %	40 %	42 %
Kassel	33,3 %	40 %	45 %	36 %	20 %	29 %

## 6.3 Auswertung der explorativen Verbraucherinterviews

**DYNAMIKON**



**i | ö | w**

INSTITUT FÜR  
ÖKOLOGISCHE WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

### **DYNAMIKON -**

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

#### **Auswertung der explorativen Verbraucherinterviews**

Dr. Wilfried Konrad, Gerd Scholl

unter Mitarbeit von Patrik Eisenhauer, Lasse Schulz

#### **Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) gGmbH**

Potsdamer Str. 105

10785 Berlin

Tel. 030-884594-0

Fax 030-8825439

E-Mail [Gerd.Scholl@ioew.de](mailto:Gerd.Scholl@ioew.de)

[www.ioew.de](http://www.ioew.de)

Heidelberg, Berlin, September 2007

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>85</b>
<b>2</b>	<b>Auswertung der explorativen Interviews</b> .....	<b>86</b>
5.1	Das Untersuchungssample .....	86
5.2	Bestandsaufnahme: Freizeitaktivitäten und Verkehrsmittelnutzung .....	88
5.3	Aktivitäts- und verkehrsmittelbezogene Bedürfnisse .....	91
2.3.1	Freizeitaktivitätsbezogene Bedürfnisse .....	91
5.4	Entscheidungsrelevante Situationsmerkmale .....	98
5.5	Handlungsmodus Routine.....	99
2.5.1	Routinestärke, multiple Routine.....	99
2.5.2	Merkmale von Routinehandeln .....	101
5.6	Handlungsmodus Wahlhandeln .....	102
5.7	Handlungsmodus Imitation / Adoption .....	105
5.8	Wechsel zwischen Handlungsmodi .....	107
5.9	Rückkopplungsprozesse .....	109
<b>3</b>	<b>Gesamtfazit</b> .....	<b>111</b>
<b>4</b>	<b>Literaturverzeichnis</b> .....	<b>114</b>
<b>5</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>115</b>
5.1	Interviewleitfaden .....	115
5.2	Rekrutierungsfragebogen .....	121

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.1: Die Berliner Bezirke .....	88
--------------------------------------	----

## Tabellenverzeichnis

Tab. 2.1: Das Untersuchungssample.....	86
Tab. 2.2: Das Untersuchungssample (fortgesetzt) .....	87
Tab. 2.4: Verkehrsmittelnutzung .....	91
Tab. 2.5: Freizeitaktivitätsbezogene Bedürfnisse .....	92
Tab. 2.6: Verkehrsmittelbezogene Bedürfnisse .....	94
Tab. 2.7: Vor- und Nachteile verschiedener Verkehrsträger .....	97
Tab. 2.8: Situationsmerkmale .....	98
Tab. 2.9: Handlungsroustinstärke bei der Verkehrsmittelwahl .....	100

# 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 **Arbeitsschritt** wird ein empirisch gehaltvolles Konzept für das Konsumhandeln im Bereich des Freizeitverkehrs entwickelt. Orientiert an diesen Leitvorstellungen wird dann im zweiten Schritt der Untersuchung eine empirische Analyse durchgeführt. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden im dritten Arbeitsschritt in ein aktorsbasiertes Modell eingespeist (Multi-Agenten-System). Das Modell erlaubt 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 schwerpunktmäßig die Durchführung einer Repräsentativbefragung in einer ausgewählten Untersuchungsregion sowie darauf aufbauende qualitative Vertiefungsinterviews. Der Vorbereitung dieser beiden empirischen Arbeitsschritte dienen explorative Verbraucherinterviews, deren Ergebnisse in diesem Bericht dargestellt werden.

Ziel der **explorativen Verbraucherinterviews** ist es, ausgewählte Komponenten des Handlungsmodells – in einer vorläufigen Weise – auf ihre empirische Relevanz hin zu prüfen. Darüber hinaus sollen sie Hinweise für die Operationalisierung der Modellbausteine liefern und damit die Entwicklung der nachfolgenden Befragungsinstrumente unterstützen. Zu diesem Zweck wurde einerseits ein Interviewleitfaden erarbeitet, der sich an der Grundstruktur des Handlungsmodell orientiert (s. Anhang 0). Parallel dazu wurde ein Rekrutierungsfragebogen erstellt (s. Anhang 0), mit dem über ein Marktforschungsinstitut Interviewpartner aus Berlin 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 explorativen Interviews

### 2.1 Das Untersuchungssample

Das Untersuchungssample besteht aus 6 Männern und 5 Frauen, deren soziodemografischen Eigenschaften weitestgehend den im Rekrutierungsfragebogen formulierten Anforderungen entsprechen. Bezüglich der Berufsstellung sind Arbeiter und Angestellte leicht unterrepräsentiert. Die Umwelteinstellungen konnten im Rahmen der Rekrutierung lediglich anhand von drei Fragen erfasst werden. Die Zuordnung der Sample-Mitglieder zu den Kategorien „Öko“ bzw. „Nicht-Öko“ ist daher nicht sehr valide. Sie spiegelt sich in den Interviews zwar tendenziell, aber nicht in dieser binären Weise wider.

Im Sample sind 4 Personen mit eigenem Auto und 2 Personen haben Zugang zu einem Auto (via Partner bzw. Eltern). 4 Personen haben keinen Führerschein, davon zwei, weil sie für den Erwerb noch zu jung sind. 1 Person hat zwar einen Führerschein, aber das Autofahren gesundheitsbedingt aufgegeben. 8 von 11 Personen verfügen über eine Monatskarte der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Von diesen 8 hat 1 Person sowohl eine Monatskarte als auch ein eigenes Auto und haben 4 Personen keinen Autozugang.

Tab. 2.1: Das Untersuchungssample

Nr.	1	2	3	4	5	6
Vorname	Werner	Lukas	Christine	Kerstin	Klaus-Dieter	Tanja
Alter	54	17	70	36	63	30
Bildungsabschluss	Studium	Noch ohne	Hauptschule	Realschule	Studium	Realschule
Berufstätigkeit	Apotheker	Schüler	Rentnerin	Arbeitslos	Arbeitslos	Hausfrau
Berufsstellung	Selbstständig	-	-	-	-	-
Verkehrsmittel	Auto	Fahrrad	Zu Fuß	Öffentliche	Zu Fuß	Öffentliche
Lebensform	Lebensgemeinschaft	Paarbeziehung	Lebensgemeinschaft	Single	Paarbeziehung	Ehepaar
Kinder im HH	2, < 15J.	Nein	Nein	2, < 15J.	Ja, < 15J.	Ja, < 15J.
Umwelteinstellung	Öko	Nicht Öko	Nicht öko	Nicht öko	Nicht öko	Öko
Einkommen	> 2.000	< 2.000	> 2.000	< 2.000	>2.000	< 2.000
<b>PERSONENDATEN</b>						
Haben Sie ein Auto oder Zugang zu einem Auto?	ja	nein, auch kein Führerschein	ja	nein, auch kein Führerschein	Früher ja, jetzt nein.	Kein eigenes Auto, Zugang über Ehemann
Haben Sie eine Monatskarte der BVG?	nein	ja	nein	ja	ja	ja
In welchem Stadtteil von Berlin wohnen Sie?	Treptow-Köpenick	Spandau	Charlottenburg	Mitte	Wilmerdorf	Tempelhof-Schöneberg

**Tab. 2.2: Das Untersuchungssample (fortgesetzt)**

Nr.	7	8	9	10	11
<b>Vorname</b>	Laura Marie	Klaus	Guido	Simone	Cliff
<b>Alter</b>	17	69	40	40	27
<b>Bildungsabschluss</b>	Noch ohne	Hauptschule	Realschule	Abitur	Abitur
<b>Berufstätigkeit</b>	Schüler	Rentner	Finanzberater	Frührentnerin	Altersvorsorge
<b>Berufsstellung</b>	-	-	angestellt	-	Selbstständig
<b>Verkehrsmittel</b>	Fahrrad	Zu Fuß	Auto	Sonstige	Fahrrad
<b>Lebensform</b>	Single	Ehepaar	Lebens- gemeinschaft	Single	Paarbeziehung
<b>Kinder im HH</b>	Nein	Nein	Ja, < 15J.	Ja, < 15J.	Nein
<b>Umwelteinstellung</b>	Öko	Öko	Öko	Öko	Öko
<b>Einkommen</b>	< 2.000	< 2.000	> 2.000	> 2.000	< 2.000
<b>PERSONENDATEN</b>					
Haben Sie ein Auto oder Zugang zu einem Auto?	nein, auch kein Führerschein	nein, auch kein Führerschein	ja	ja	Kein eigenes Auto, Zugang über Eltern
Haben Sie eine Monatskarte der BVG?	ja	ja	ja	nein	ja
In welchem Stadtteil von Berlin wohnen Sie?	Mitte	Friedrichshain	Steglitz	Mitte	Wildau

Die befragten Personen wohnen in unterschiedlichen Berliner Bezirken (s. Karte): 4 im Zentrum von Berlin (Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg) und 6 in anliegenden Bezirken im Westen (5) und Osten (1). 1 Person wohnt in Wildau, einer Gemeinde im Landkreis Dahme-Spreewald, die circa 40 Kilometer vom Zentrum Berlins entfernt ist.



Abb. 2.1: Die Berliner Bezirke

## 2.2 Bestandsaufnahme: Freizeitaktivitäten und Verkehrsmittelnutzung

Die von den Befragten praktizierten **Freizeitaktivitäten** und die dabei genutzten Verkehrsmittel wurden mit deskriptiven Fragen („Was haben Sie in der letzten Woche in Ihrer Freizeit gemacht?“, „Welche Verkehrsmittel haben Sie für diese Freizeitaktivitäten verwendet?“) erhoben. Um den Gesprächseinstieg zu erleichtern, wurde dabei zunächst nach der jüngsten Vergangenheit („letzte Woche“) gefragt, anschließend aber auch nach den weiteren Freizeitbeschäftigungen des Probanden. Im Anschluss daran wurden regelmäßig und unregelmäßig praktizierte Freizeitbeschäftigungen und die dabei jeweils zu Einsatz kommenden Verkehrsträger unterschieden. Zusätzlich wurden die Orte erfragt, an denen den Freizeitbeschäftigungen nachgegangen wird.



Tabelle 2.3 zeigt, dass das Spektrum der wahrgenommenen Freizeitaktivitäten insgesamt relativ breit ist.<sup>1</sup> Dabei gibt es Personen, die vielen unterschiedlichen Freizeitaktivitäten nachgehen, und solche, die sich eher auf wenige Freizeitaktivitäten beschränken (s. Spaltensummen). Der Besuch oder das Treffen mit/von Freunden, Verwandten und Bekannten, der Besuch kultureller Einrichtungen (v. a. Kino), das Ausgehen (Restaurant, Gaststätte, Kneipe, Disko) sowie der Spaziergang bzw. die Spazierfahrt sind die am häufigsten erwähnten Freizeitbeschäftigungen (s. Zeilensummen). Bis auf den Besuch kultureller Einrichtungen werden diese Freizeitaktivitäten auch eher regelmäßig praktiziert. Weiterbildung, ehrenamtliches Engagement, der Besuch von Kirche und Friedhof, das Jobben in der Freizeit oder die Begleitung von Kindern sind von den Befragten als Freizeitbeschäftigungen nicht erwähnt worden.

Die Orte, an denen die regelmäßigen Freizeitaktivitäten praktiziert werden, decken das gesamte Stadtgebiet Berlins ab. Lediglich bei den unregelmäßigen Aktivitäten geht es mal ins Berliner Umland oder in andere (deutsche) Städte. Das Spektrum reicht von Personen mit einem relativ weiten Aktionsradius auch bei regelmäßigen Freizeitbeschäftigungen zu solchen, die ihren regelmäßigen Aktivitäten überwiegend im nahräumlichen Umfeld nachgehen. Dazwischen liegen Mischformen, bei denen nahe (z.B. beim Joggen) und ferne Räume (z.B. Freunde besuchen) genutzt werden.

---

1 Für die Differenzierung der Freizeitaktivitäten wurde die im Rahmen von „Mobilität in Deutschland (MiD)“ Kategorisierung verwendet (vgl. #). Weil sich das vorliegende Projekt auf Freizeitmobilität im Alltag (werktags und an Wochenenden) konzentriert, ist die Kategorie 709 „Urlaub (ab 5 Tage)“ ausgeklammert.

Tab. 2.3: Häufigkeit und Regelmäßigkeit unterschiedlicher Freizeitaktivitäten

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Werner	Lukas	Christine	Kerstin	Klaus-Dieter	Tanja	Laura Marie	Klaus	Guido	Simone	Cliff
<b>Freizeitwecke nach MID</b>	54	17	70	36	63	30	17	69	40	40	27
701 Besuch oder Treffen mit/von Freunden, Verwandten, Bekannten	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1/1
702 Besuch kultureller Einrichtung (z.B. Kino, Theater, Museum)	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1
703 Besuch einer Veranstaltung (z.B. Fußballspiel, Markt, Popkonzert)	1				1				1		
704 Sport (selbst aktiv), Sportverein (z.B. Fußball, Tennis, Training, Wettkampf)		1	1			1			1/1		
717 Hobby (z.B. Musizieren)										1	
705 Weiterbildung (z.B. Sprachkurs, Volkshochschule etc.)											
706 Restaurant, Gaststätte, Kneipe, Disko	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
707 Schrebergarten, Wochenendhaus							1				
708 Tagesausflug, mehrtägiger Ausflug (bis 4 Tage)	1	1							1	1	
709 Urlaub (ab 5 Tage)											
710 Spaziergang, Spazierfahrt	1		1		1			1	1	1	1
711 Hund ausführen	1										
712 Joggen, Inlineskating etc.	1	1		1			1		1	1/1	
713 Kirche, Friedhof											
714 Ehrenamt, Verein, politische Aktivitäten											
715 Jobben in der Freizeit gegen Entgelt (z.B. Zeitungen austragen)											
716 Begleitung von Kindern (Spielplatz etc.)											
503 allgemeiner Einkaufsbummel			1		1	1	1				
720 sonstiges											
<b>fett = regelmäßig</b>	8	5	6	3	6	5	6	4	8	6	4

Eine trennscharfe Zuordnung zu den genannten Kategorien von Freizeitaktivitäten hat sich in einem Fall als schwierig erwiesen: Der Besuch eines Freibades oder eines Badesees, um dort zu schwimmen, bzw. eine mehrstündige Fahrradfahrt zur Erhaltung der körperlichen Fitness wurden der Kategorie 712 „Joggen, Inlineskating etc.“ zugeordnet. Der Besuch eines gesundheitsorientierten Schwimmkurses mit anschließendem Saunabesuch wurde hingegen der Kategorie 704 „Sport, Sportverein“ zugeordnet. Letztere Kategorie wird damit als Ordner für eine sportliche Betätigung mit stärker institutionalisiertem Charakter interpretiert.

Ferner deckt die gewählte Kategorisierung in der gegenwärtigen Formulierung nicht alle Freizeitaktivitäten ab. Dies gilt für den von einigen Befragten erwähnten Zoobesuch, der aus Ermangelung von Alternativen der Kategorie 702 „Besuch kultureller Einrichtungen“ zugeordnet wurde. Damit wurde diese Kategorie im Sinne einer Kategorie „Besuch kultureller und sonstiger freizeitbezogener Einrichtungen“ erweitert.

Wie Tabelle 2.4 zeigt, entspricht die **Verkehrsmittelnutzung** im Großen und Ganzen den im Rahmen der Rekrutierung erhobenen Angaben.<sup>2</sup> In der Regel wird mehr als ein Verkehrsmittel genutzt. Einige Befragte greifen auf ein recht breites Spektrum von Verkehrsmitteln zurück, während andere eher wenige nutzen. Zwei Personen, die das Auto nicht nutzen, haben keinen Führerschein (Kerstin, 36, Klaus, 69). Ein anderer Befragter kann aus gesundheitlichen Gründen kein Auto mehr fahren (Klaus-Dieter, 63). Die Nutzung eines Fahrrades ist für drei ältere Befragte aus gesundheitlichen Gründen nicht (mehr) möglich (Christine, 70, Klaus-Dieter, 63, Klaus, 69).

**Tab. 2.4: Verkehrsmittelnutzung**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Werner	Lukas	Christine	Kerstin	Klaus-Dieter	Tanja	Laura Marie	Klaus	Guido	Simone	Cliff
<b>Verkehrsmittel</b>	54	17	70	36	63	30	17	69	40	40	27
zu Fuß	1		1		1		1	1		1	1
Fahrrad	1	1					1		1	1	1
Auto	1	(1)	1			1	(1)		1	1	
Öffentliche Verkehrsmittel		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sonstige (z.B. Mofa, Motorrad, Inliner)										1	

**fett =**

Hauptverkehrsmittel

Angabe aus

Rekrutierung:

Auto Fahrrad Zu Fuß Öffentliche Zu Fuß Öffentliche Fahrrad Zu Fuß Auto Sonstige Fahrrad

## 2.3 Aktivitäts- und verkehrsmittelbezogene Bedürfnisse

### 2.3.1 Freizeitaktivitätsbezogene Bedürfnisse

Die der Freizeitaktivitäten- und Verkehrsmittelwahl zugrunde liegende Bedürfnisstruktur wurde anhand der regelmäßigen Freizeitbeschäftigungen der Befragten exploriert. Die Befragten sollten diese zunächst möglichst ausführlich beschreiben. Auf die dahinter liegenden Bedürfnisse wurde dann

<sup>2</sup> Im Falle der beiden Schüler, die keinen Führerschein haben, ist die Autonutzung (via Mitfahrt bei Eltern bzw. bei Freunden mit Führerschein und Auto) als „(1)“ gekennzeichnet worden.

mit Fragen gezielt wie „Was macht Ihnen genau Freude daran?“, „Wie würde es Ihnen gehen, wenn Sie das – aus welchen Gründen auch immer – nicht mehr machen könnten?“ oder „Wie wichtig ist Ihnen dabei, dass ...?“.

Tabelle 2.5 gibt einen Überblick über die von den Befragten auf diese Weise direkt und indirekt angesprochenen Bedürfnisse. Die Liste möglicher Bedürfnisse ist das Resultat einer vorangegangenen Literaturlauswertung.

**Tab. 2.5: Freizeitaktivitätsbezogene Bedürfnisse**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	Werner	Lukas	Christine	Kerstin	Klaus-Dieter	Tanja	Laura Marie	Klaus	Guido	Simone	Cliff	
	54	17	70	36	63	30	17	69	40	40	27	
	Freunde treffen, Essen gehen	Fußball im Verein, Ausgehen mit Freunden	Schwimmen, Einkaufsbummel,	Freunde treffen, Badesees/Freibad	Freunde treffen im Café; mit Sohn zum Tennisverein	mit Freundinnen frühstücken, Fitnessstudio	Einkaufsbummel, Freunde treffen, Cafe	Spaziergang	Fußball im Verein; Spaziergang/-fahrt	Spaziergang	Freunde treffen; Eltern besuchen	
Freizeitaktivitätenbezogene Bedürfnisse												
Naturerlebnis							1					1
Abenteuer			1									1
Geselligkeit	1	1		1	1	1	1		1		1	8
Unterhaltung	1		1							1	1	4
Erholung				(1)		1	1	1	1	1	1	6
Sport		1	1		1	1		1	1	1		7
Etwas tun, was nicht alle machen (soziale Distinktion)												0

Die Übersicht zeigt, dass vor dem Hintergrund der von den Befragten regelmäßig praktizierten Freizeitbeschäftigungen Geselligkeit das am häufigsten erwähnte Bedürfnis ist (8 Zuordnungen) – nicht zuletzt in den Fällen, wo die Pflege der sozialen Kontakte eine regelmäßige Beschäftigung in der Freizeit darstellt. Das Bedürfnis nach **Geselligkeit** kann dabei verschiedene Ausprägungen annehmen. Für den einen ist es die damit verbundene Kommunikation mit Freunden, also das Sich-Austauschen über die Probleme des Alltags, den Beruf, die Kinder, die Partnerschaft (z.B. Werner, 54) usw. oder über Themen aus Gesellschaft und Politik (z.B. Klaus-Dieter, 63). Für den anderen ist es ein aktives „Clubleben“, sei es im Tennisverein des Sohnes, in dem man selbst früher aktiv war, oder im Fußballverein, in dem man Teil einer Mannschaft ist. Das weist auch darauf hin, dass das Bedürfnis nach Geselligkeit in unterschiedlich stark institutionalisierten Settings befriedigt wird, d.h. mal im Verein, mal im Rahmen der eigenen Familie und Verwandtschaft oder mal eng bzw. weiteren Freundeskreis.

Am zweithäufigsten wird mit den regelmäßig praktizierten Freizeitaktivitäten das Bedürfnis nach **sportlicher Betätigung** in Verbindung gebracht (7 Zuordnungen). Auch hier ist damit ein weites Spektrum körperlicher Ertüchtigungen angesprochen: vom Fußballtraining, Fitnessstudio und Schwimmkurs über regelmäßige Fahrradfahrten bis hin zum täglichen Spaziergang. Als Bedürfnisse werden in diesem Zusammenhang u. a. der Wunsch nach „Bewegung“ (Klaus-Dieter, 63), nach Erholung oder Verbesserung der körperlichen Gesundheit oder einfach das Bedürfnis danach „sich wohl zu fühlen“ (Klaus, 69) genannt.

Eng damit verknüpft ist häufig das Bedürfnis nach **Erholung** (6 Zuordnungen, 4 Mal zusammen mit Bedürfnis „Sport“). Formulierungen wie „Runter Kommen, neue Kraft tanken“ (Tanja, 30), „Ent-

spannung“ (Laura Marie, 17) oder „einfach mal abschalten. Dass jeder für sich ein bisschen zur Ruhe kommt. Aus dem Alltagsstress raus“ (Guido, 40) wurden als Indikatoren für eine dementsprechende Bedürfnislage interpretiert.

Schließlich spielt das **Unterhaltungsbedürfnis** eine Rolle (4 Zuordnungen), wobei diese Bedürfniskategorie vergleichsweise schwierig zu operationalisieren war. Darunter haben wir sowohl den Kinogänger gefasst, der sich Filme anschaut, um unterhalten zu werden (Werner, 54), die Einkaufsbummlerin, die einfach mal schauen möchte, was es in den Geschäften so Neues gibt (Christine, 70), die Spaziergängerin, die dabei mit ihrer Freundin ausführliche Gespräche führt (Simone, 40), als auch den Computer-Begeisterten, der zusammen mit Freunden Internet-Foren und Chat-Räume besucht (Cliff, 27).

Das Bedürfnis nach **Abenteuer** bzw. **Naturerleben** hat bei den regelmäßig ausgeübten Alltagsfreizeitaktivitäten fast keine Rolle gespielt. Lediglich zwei Äußerungen – „Ich liebe es eben draußen zu sitzen, wenn das Wetter noch schön ist“ (Laura Marie, 17, bezogen auf den Berliner Tiergarten) und „Ich habe schon immer den Drang gehabt, wenn wir Urlaub gemacht haben, auch mal gucken, dahinter, mal sehen, was um die Ecke, was dahinter vielleicht ist“ (Christine, 70, bezogen auf Spaziergänge) deuten darauf hin, dass auch diese Bedürfnisse für die Ausübung von Alltagsfreizeit von Bedeutung sind – aber höchstwahrscheinlich in weitaus geringerem Maße als die Bedürfnisse nach Geselligkeit, Sport und Erholung.

Auf Grundlage der Darstellungen der Befragten konnten keine Belege dafür gefunden werden, dass durch die Wahl und Ausübung einer regelmäßigen Alltagsfreizeitaktivität ein Bedürfnis nach **sozialer Distinktion** befriedigt wird.

Darüber hinaus legen einige im Zusammenhang der regelmäßigen Freizeitbeschäftigungen gemachte Ausführungen nahe, dass es einerseits so etwas gibt wie ein Bedürfnis nach **Abwechslung**, welches von den vorliegenden Kategorien nicht abgedeckt wird. Dafür stehen vereinzelt Formulierungen wie „habe ich auch *mal wieder* das Bedürfnis rauszugehen und unter Menschen zu sein“ (eigene Hervorhebung, Christine, 70) oder „zu Hause rauskommen, was anderes sehen“ (Tanja, 30).

Andererseits illustriert eine Äußerung wie „Das gehört schon zum normalen Ablauf. Das habe ich auch schon früher regelmäßig gemacht als ich meinen Job noch hatte.“ (Klaus-Dieter, 63, Freunde im Café treffen), dass Vertrautheit mit dem, was man (alltäglich) tut, bzw. eine gewisse **Regelmäßigkeit** in der alltäglichen Lebensführung einen (hohen?) Stellenwert bzw. sogar den Charakter eines Bedürfnisses haben kann. Diese Beobachtung bestätigt sich letztlich auch in der großen Bedeutung, die Handlungsroutinen für das Anwendungsfeld Freizeitmobilität haben (vgl. Abschnitt 2.5).

Die Verkehrsmittelwahl und die damit zusammenhängenden Bedürfnisse wurden ebenfalls anhand der regelmäßigen Freizeitbeschäftigung(en) thematisiert. Es wurde nach dem Warum der Verkehrsmittelwahl gefragt, nach den Gründen, weshalb dieses Verkehrsmittel gerade das geeignete ist, sowie nach den Vor- und Nachteilen des Verkehrsmittels. Ferner wurde danach gefragt, wie die Nutzung des gewählten Verkehrsmittels erlebt und empfunden wird. Das Bild, das sich daraus bezüglich der verkehrsmittelbezogenen Bedürfnisse ergibt, ist in Tabelle 2.6 wiedergegeben.

**Tab. 2.6: Verkehrsmittelbezogene Bedürfnisse**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	Werner	Lukas	Christine	Kerstin	Klaus-Dieter	Tanja	Laura Marie	Klaus	Guido	Simone	Cliff	
	54	17	70	36	63	30	17	69	40	40	27	
verkehrsmittelbezogene Bedürfnisse	Auto	Fahrrad, Öffentliche	zu Fuß, Öffentliche	Öffentliche	zu Fuß, Öffentliche	Auto, Öffentliche	Fahrrad, Öffentliche	zu Fuß	Auto, Öffentliche	zu Fuß, Fahrrad	Fahrrad, Öffentliche	
Verfügbarkeit/Flexibilität				1	1	1	1		1	1		6
Sicherheit	1			1						1		3
Erlebnis			1									1
Komfort/Bequemlichkeit	1	1	1			1	1		1		1	7
Privatheit (z. B. im Auto)	1						(1)					1
sozialer Kontakt (z. B. in der Bahn)		1				1	1					3
Ein Verkehrsmittel wählen, dass nicht alle benutzen (soziale Distinktion)												0
Bewegung		1	1	1	1		1	1		1	1	8

Auf Grundlage der Ausführungen der Befragten scheinen drei Bedürfnisse für die Verkehrsmittelwahl und –nutzung von besonderer Relevanz zu sein: Bewegung, Komfort/Bequemlichkeit sowie Verfügbarkeit/Flexibilität. **Bewegung** (8 Zuordnungen) wird dabei als körperlich aktive Bewegung aufgefasst und bezieht sich daher i. d. R. auf das Fahrrad Fahren und Zu Fuß Gehen (Christine, 70, Fußgängerin: „ich bewege mich gerne, ich habe den Drang, ich muss mich bewegen“). Mit der Nutzung des Autos oder der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln wird das Bewegungsmotiv, also im Sinne eines Bewegt-Werdens, nicht in Verbindung gebracht.

Des Weiteren genießt das Bedürfnis nach **Komfort** und **Bequemlichkeit** bei den Befragten einen hohen Stellenwert im Rahmen der freizeitbezogenen Verkehrsmittelnutzung (7 Zuordnungen). Es wird mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln in Verbindung gebracht: So ist für Werner (54, selbstständig, Familienvater) das Auto Inbegriff von Komfort und Bequemlichkeit. Am Beispiel des Wechsels vom öffentlichen Nahverkehr zum eigenen Auto als Student konstatiert er: „Auch wenn es diese Schwierigkeiten mit den Parkplätzen gibt usw., es war einfach bequemer, wirklich einfach bequemer“. Die Personen hingegen, die regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel nutzen, empfinden diesen Verkehrsträger als komfortabel und bequem: So wird von Lukas (17) der Bus aus Bequemlichkeit gewählt, wenn er auf das Fahrrad keine Lust hat, genießt Tanja (30) das Wegfallen der beim Auto als lästig empfundenen Parkplatzsuche und kann sie in Bus, S- und U-Bahn „in Ruhe (ihr) Buch lesen“ und empfindet es Laura Marie (17) als Vorteil, dass man bei Strecken, die man selten zurücklegt, im Unterschied zum Fahrrad die Routenplanung nicht selbst machen muss. Schließlich kann auch ein gut ausgebautes Streckennetz im öffentlichen Nahverkehr das Bedürfnis nach Komfort und Bequemlichkeit befriedigen (Cliff, 27).

Letzteres weist darauf hin, dass „Komfort und Bequemlichkeit“ als Bedürfniskategorie nicht immer scharf von der Kategorie „**Verfügbarkeit** und **Flexibilität**“ zu trennen ist (6 Zuordnungen). So stellt beispielsweise Kerstin (36) in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel fest „Da komme ich überall hin mit denen“, ähnlich Simone (40): „Die Vernetzung ist sehr gut. Wenn ich in irgendwelche Außenbezirke will, dann kommt man überall hin“. Auch Laura Marie (17) lobt das gute Streckennetz der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) und Klaus-Dieter (63) urteilt „Die Verkehrsverbindungen in Berlin sind traumhaft. Auch die Taktzeiten sind gut“. Diese gute Bewertung des öffentlichen Personennahverkehrs muss vor dem Hintergrund der Tatsache betrachtet werden, dass alle Befragten im Berliner Stadtgebiet wohnhaft sind und das dortige Nahverkehrsnetz möglicherweise überdurchschnittlich gut ausgebaut ist.

Das Bedürfnis nach Verfügbarkeit bzw. Flexibilität befriedigt aber auch das Auto: Für Simone (40) verkörpert es „ein Stück Unabhängigkeit“ und Guido (40) geht es ähnlich, was er am Beispiel eines Tagesausflugs illustriert: „Wichtig ist, wenn man mit der Familie unterwegs ist, dass man Platz hat. Dass man mal in Urlaub fahren kann oder mal nach Warnemünde hoch. Es gibt nach Warnemünde oder an die Ostsee an sich ganz interessante Alternativen von der Bahn. Aber da ist man dann wieder abhängig, dass man den Rückzug nehmen muss. Das ist das, was mir nicht gefällt. Man kommt nicht hin- und zurück. So ein Tagesausflug.“ Diesen Aspekt spricht auch Tanja (30) mit Blick auf das Auto an: So bietet es in dem Sinne Flexibilität, dass durch seine Transportkapazitäten eine Vielzahl von Dingen (z.B. Spielsachen, Sportgeräte) verfügbar ist für Fälle, in denen über die Freizeitaktivitäten erst ‚unterwegs‘ entschieden wird, also beispielsweise spontan im Anschluss an den Besuch der Schwiegereltern.

Das **Sicherheitsbedürfnis** (3 Zuordnungen) scheint demgegenüber nur von mittlerer Bedeutung zu sein. Wenn es ein Argument ist, dann wiegt es allerdings schwer: So wählt Simone (40) immer das Auto anstelle der Öffentlichen, wenn sie weiß, dass eine Freizeitbeschäftigung, wie beispielsweise das Tanzen Gehen, bis in die späten Abendstunden dauern könnte. Der Grund dafür ist, dass sie einmal in der Bahn überfallen wurde. Ganz anders Kerstin (36), die als Beifahrerin im Auto mal in einen Unfall verwickelt war. Seitdem empfindet sie das Mitfahren im Auto als sehr unsicher. Werner (54) hingegen findet, „die S- und U-Bahnen und Busse sind nicht sicher“, weshalb er das Auto vorzieht.

Auch das Bedürfnis nach **sozialen Kontakten** (3 Zuordnungen) ist für die Verkehrsmittelnutzung in der Alltagsfreizeit offenbar nur von mittlerer Bedeutung. So genießt Lukas (17) den Spaß, den er mit seinen Freunden zusammen im Bus hat, gefällt es Tanja (30), wenn ihre Kinder im Bus die anderen Fahrgäste unterhalten, und kann sich Laura Marie (17) zusammen mit Freundinnen oft über die anderen Leute in Bussen und Bahnen amüsieren.

„**Erlebnis**“ als verkehrsmittelbezogene Bedürfniskategorie spielt im vorliegenden Untersuchungssample offenbar fast keine Rolle. Lediglich eine Äußerung im Zusammenhang des Zu Fuß Gehens lässt auf eine mögliche Relevanz dieser Kategorie schließen: „(...) ich mag das so gerne auch mit meinem Kollegen, meinem ehemaligem Chef mit dem ich mich letzte Woche getroffen habe, dann sind wir um den Lietzensee herum, und da wird neu gebaut und auch die Hinterhöfe gucken wir uns an, die sind so schön gemacht worden, ja Neugier und Bewegungsdrang“ (Christine, 70).

Von etwas größerer Bedeutung scheint die Kategorie „**Privatheit**“ zu sein. Sie ist beispielsweise für Werner (54) ein zentrales Motiv für die Präferenzierung des eigenen Autos gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies gilt – in abgeschwächter Form – auch für Simone (40), die einmal in einem öffentlichen Verkehrsmittel überfallen worden ist. Das Beispiel Laura Marie (17), die das Ange-macht-Werden in Bussen oder Bahnen als „nervig“, aber auch nicht als wirklich tragisch empfindet, deutet darauf hin, dass es bezüglich des Bedürfnisses nach Privatheit unterschiedliche Abstufungen gibt, d.h. solche Personen, bei denen das Bedürfnis nach Privatheit bereits durch die Anwesenheit Dritter unterbefriedigt wird, und solche, die die Bedürfnisbefriedigung erst bei größeren Eingriffen in die Privatsphäre eingeschränkt sehen.

Abermals gibt es keine Hinweise für **soziale Distinktion** als handlungsrelevantes Bedürfnis bei der freizeitbezogenen Verkehrsmittelnutzung im Alltag.

Neben der unterschiedlichen Relevanz der genannten Bedürfniskategorien zeigen sich auch hier wieder zusätzliche Bedürfnisse und Motivlagen, die von der gegenwärtigen Liste nicht oder nur schlecht abgedeckt werden. So wurden mindestens bei 4 Befragten ökologische Aspekte, d.h. das

Bedürfnis nach **Umweltschutz**, im Zusammenhang der Verkehrsmittelnutzung thematisiert – ohne, dass danach explizit gefragt worden war. So wird vor allem das Fahrrad auch deshalb gewählt, weil es für umweltschonender als andere Verkehrsmittel gehalten wird. Und das Umweltschutz-Argument wird auch für öffentliche Verkehrsmittel im Vergleich zum Auto ins Feld geführt. Eine hervorgehobene Bedeutung nimmt der Umweltschutz im Untersuchungssample jedoch nicht ein.

Ferner wird in drei Fällen explizit die **Zeitersparnis** angesprochen, die mit bestimmten Verkehrsmitteln erreicht wird. Dabei kann je nach Strecke das Fahrrad schneller sein als der Bus, das Auto schneller als die öffentlichen Verkehrsmittel oder die Regionalbahn schneller als das Auto.

Das **Abwechslungsbedürfnis** taucht auch im Zusammenhang der Verkehrsmittelnutzung auf, etwa bei Klaus-Dieter, 63: „Ich gehe verschiedene Wege wegen der Abwechslung. Ich variiere ein bisschen. Manchmal gehe ich auch mal drei bis vier Ecken weiter“. Es scheint hier aber von deutlich geringerer Bedeutung zu sein als bei der Wahl der Freizeitaktivität.

Manchmal werden auch Attribute wie „macht Spaß“ oder „finde ich cool“ mit einem Verkehrsträger in Verbindung gebracht (hier mit dem Fahrrad), die sich ebenfalls mit der vorhandenen Bedürfnisliste nur begrenzt in Übereinkunft bringen lassen. Möglicherweise kann man insbesondere die zweite Äußerung als Hinweis auf das Bedürfnis nach sozialer Distinktion deuten. Allerdings ist nach den Gründen für die Bewertung des Fahrrad Fahrens als „cool“ nicht gefragt worden, was hierzu letztlich erst Aufschluss hätte geben können. Ferner kann ein Statement wie „Öffentliche sind dreckig“ (Werner, 54, Autonutzer) auch als Hinweis auf Distinktionsmotive interpretiert werden. Aber auch dieser wäre dann eher ein schwacher Beleg, nicht zuletzt weil er, wie zahlreiche andere Äußerungen auch, gleichzeitig die Relevanz des Komfortbedürfnisses unterstreicht.

Folgende Tabelle gibt einen zusammenfassenden Überblick über die im Rahmen der Interviews erwähnten **Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsmittel**. Alles in allem unterstreicht er noch mal die beschriebene Relevanz unterschiedlicher, auf die Verkehrsmittelwahl bezogener Bedürfnisse.



**Tab. 2.7: Vor- und Nachteile verschiedener Verkehrsträger**

	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>Zu Fuß</b>	Gesund Tut gut Bewegung Frische Luft Man hockt nicht in der Wohnung Man kann sich abreagieren Preiswerter als Öffentliche	Keine Angaben
<b>Fahrrad</b>	Bewegung, körperliche Betätigung Manchmal schneller als Bus Hält fit Geht schnell Macht Spaß Frische Luft Umwelt schonend	Kann geklaut werden Kein Schutz vor Regen
<b>Auto</b>	Sicher, sauberer, u. U. billiger als Öffentliche Bequem Schnell Flexibel Man kann ganze Familie mitnehmen Man kann viele Sachen transportieren Sicherheit Unabhängigkeit	Parkplatzsuche Parkgebühren Benzinkosten, wenn Benzinpreise hoch Unterhaltskosten Stressiger Verkehr Unfallgefahr Umwelt belastend Gefühl der Abgeschlossenheit
<b>Öffentliche Verkehrsmittel</b>	Schnelligkeit Regionalbahn bzw. Bus und Bahn ggü. Auto auf bestimmten Strecken Man kommt überall hin Man kann sich über Leute amüsieren Gute Verbindungen und Taktzeiten Umwelt schonend Man kann lesen und Leute beobachten	Dreckig, laut, ungemütlich Umsteigen ist umständlich Hohe Preise Ticketkauf und Ticketentwertung manchmal umständlich (Spät) abends schlechte Verfügbarkeit Fahrradmitnahme teuer Versorgung in ländlichen Regionen schlecht Manche Strecken eintönig Angemacht werden „nervig“
<b>Sonstige</b>	Keine Angaben	Keine Angaben

## 2.4 Entscheidungsrelevante Situationsmerkmale

In den Interviews wurde gefragt, ob es bestimmte Situationsmerkmale gibt, die die Wahl einer Freizeitaktivität bzw. eines Verkehrsmittels beeinflussen. Jenseits der Antworten auf diese explizit formulierten Fragen liefern auch die weiteren Ausführungen der Befragten zu ihren Freizeitaktivitäten und zu ihrer Verkehrsmittelnutzung Hinweise auf situative Faktoren, die auf die Entscheidungsprozesse einwirken. Tabelle 2.8 gibt einen Gesamtüberblick über die erwähnten Aspekte.

**Tab. 2.8: Situationsmerkmale**

Situationsmerkmale für ...	
... die Wahl der Freizeitaktivität	... die Wahl des Verkehrsmittels
<p>Objektive Merkmale:            (gutes) Wetter (z.B. für Schwimmen gehen, Spaziergang)            (mangelnde) Gesundheit (z.B. Schwimmkurs wegen Hüftleiden)            Frei verfügbare Zeit (Differenzierung von Schul- und Ferienzeit)            Vereinsmitgliedschaft (z.B. Fußballverein)            Erwartungen Dritter (z.B. Besuch der Schwiegereltern)</p> <p>Subjektive Merkmale:            Bedürfnis nach Abwechslung (z.B. bei Einkaufsbummel)            Bedürfnis nach Erholung (z.B. Besuch bei Schwiegereltern, die sich dann um Kinder kümmern)            Bedürfnis nach sozialer Unterstützung (z.B. Freunde treffen)</p>	<p>Objektive Merkmale:            (schlechtes) Wetter (z.B. Bus statt Fahrrad)            (schönes) Wetter (z.B. Fahrrad, zu Fuß statt Öffentliche)            (mangelnde) Gesundheit (z.B. kein Fahrrad, wenn Gesundheit das nicht erlaubt)            Fahrtüchtigkeit (z.B. Öffentliche statt Auto, wenn Alkoholkonsum absehbar ist)            Erreichbarkeit (z.B. Auto statt Öffentliche, wenn Ziel mit Letzteren schlecht/nicht erreichbar und vice versa)            Art der Freizeitaktivität (z.B. zum Fußballspiel im Olympia-Stadion mit Öffentlichen statt Auto)            Zeitknappheit (z.B. Bus statt Fahrrad, Auto statt Bus)            Zeit der Ausübung der Freizeitaktivität (z.B. Auto, wenn es spät werden könnte)            Transportbedarf (z.B. ganze Familie plus Hunde in Auto)            Alleinige oder gemeinsame Freizeitaktivität (z.B. Auto, wenn mit Ehemann unterwegs, und Öffentliche, wenn alleine unterwegs)</p> <p>Subjektive Merkmale:            Bedürfnis nach Bequemlichkeit (z.B. Bus statt Fahrrad, Auto statt Öffentliche)            Bedürfnis nach Erholung (z.B. zu Fuß, um „sich abzureagieren“)            Bedürfnis nach Bewegung (z.B. zu Fuß)</p>

Die Entscheidung darüber, welche Freizeitaktivität ausgeübt werden soll, wird von objektiven und subjektiven Faktoren beeinflusst. Zu Ersteren zählen das Wetter sowie der eigene Gesundheitszustand. Des Weiteren stellt die frei verfügbare Zeit einen objektiven Einflussfaktor dar. So unterscheidet beispielsweise ein befragter Familienvater grundsätzlich zwischen Ferien- und Schulzeit und stellt mit Blick auf Letztere fest: „jetzt muss man selektieren, wie viel Zeit haben die Kinder, was kann man machen, das ist dann so eine andere Geschichte“ (Werner, 54). Darüber hinaus können bestimmte institutionelle Gegebenheiten innerhalb der Freizeitaktivitäten, so etwa eine Vereinsmitgliedschaft, dazu führen, dass objektive Situationsmerkmale wie zum Beispiel feste Trainingszeiten großen Einfluss auf die Wahl der Aktivität haben. Schließlich können auch Erwartungen Dritter als objektive Situationsmerkmale interpretiert werden, so etwa die als sehr verbindlich wahrgenommene Erwartung von Schwiegereltern bezüglich des Besuchs der Kinder.

Zu den subjektiven Faktoren gehören dann eher konkrete Bedürfnislagen, die die Entscheidung für eine bestimmte Freizeitaktivität nahe legen, wie beispielsweise das Bedürfnis nach Erholung oder nach Abwechslung.

Die Unterscheidung von objektiven und subjektiven Situationsmerkmalen gilt auch für die Wahl des Verkehrsmittels. Objektive Merkmale sind abermals das Wetter sowie der Gesundheitszustand. Unter Letzteres lässt sich auch ein Aspekt wie Fahrtüchtigkeit subsumieren. Ist diese erwartbar eingeschränkt, werden öffentliche Verkehrsmittel dem eigenen Auto vorgezogen. Ferner spielt die gute bzw. schlechte Erreichbarkeit des Zielortes für die Entscheidung für bzw. gegen öffentliche Verkehrsmittel eine Rolle. Hiermit zusammen hängt auch die Art der Freizeitaktivität. So wählt zum Beispiel Guido (40), der regelmäßig das Auto nutzt, immer öffentliche Verkehrsmittel, wenn er mit seinem Sohn ein Fußballspiel im Berliner Olympia Stadion besucht, weil dieses gut mit Bus und Bahn erreichbar und die Autoalternative „Chaos pur“ ist. Objektive Situationsmerkmale sind ferner die zur Verfügung stehende Zeit bzw. die wahrgenommene Zeitknappheit, der Zeitpunkt der Verkehrsmittelnutzung sowie der Transportbedarf. In einem Fall (Tanja, 30) ist die Verkehrsmittelwahl generell dadurch beeinflusst, ob eine Freizeitaktivität mit oder ohne Ehemann unternommen wird. Ist der Ehemann dabei, wird das Auto genommen, ist sie alleine unterwegs, fährt sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Für die subjektiven Situationsmerkmale, die die Verkehrsmittelentscheidung beeinflussen, stehen wieder die bedürfnisbezogenen Faktoren wie der Wunsch nach Bequemlichkeit, nach Erholung oder nach Bewegung.

## 2.5 Handlungsmodus Routine

### 2.5.1 Routinestärke, multiple Routine

Der Handlungsmodus Routine bei der Verkehrsmittelentscheidung wurde im Interview zunächst mit Hilfe des Antworten-Häufigkeitsmaßes thematisiert („response frequency measure [RFM]“, z.B. Bamberg 1996, Verplanken et al. 2005). Dafür wurden die Probanden gefragt, welches Hauptverkehrsmittel sie für bestimmte Freizeitaktivitäten wählen würden. Es wurden elf unterschiedliche Aktivitäten vom Interviewer vorgelesen (s. Rekrutierungsfragebogen im Anhang) und die Befragten

wurden gebeten möglichst schnell und ohne lang nachzudenken zu antworten.<sup>3</sup> Durch die Bitte um zügige Antwort sollte ein möglichst geringer kognitiver Aufwand provoziert werden, weil dieser für Routinehandeln charakteristisch ist. Laut RFM stellt dann der relative Anteil des am häufigsten genannten Verkehrsmittels über alle Nennungen ein Maß für die Routinestärke dar.

Von den 121 möglichen Antworten (11 Freizeitaktivitäten auf 11 Befragte) sind 14 nicht in die Zählung eingegangen, weil entweder die vorgelesene Freizeitaktivität nicht praktiziert wird (z.B. Hund Ausführen) oder, wie in einem Fall, die Antwort auf dem Mitschnitt nicht zu verstehen ist. Von den restlichen 107 Antworten sind 81 (76 %) solche, bei denen nur ein Verkehrsmittel genannt wird, und 26 (24 %) solche, bei denen zwei und mehr Verkehrsmittel genannt werden. Aufgrund der Mehrfachnennungen konnte das Antworten-Häufigkeitsmaß nicht als einfacher relativer Anteil berechnet werden. Als Näherungswert für die Routinestärke, die mit dem Hauptverkehrsmittel verbunden ist, wurde daher seine Häufigkeit ins Verhältnis zu den Gesamtnennungen gesetzt (s. Zeile „Max / Summe“ in Tabelle 9).

**Tab. 2.9: Handlungsroustinstärke bei der Verkehrsmittelwahl**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Werner	Lukas	Christine	Kerstin	Klaus-Dieter	Tanja	Laura Marie	Klaus	Guido	Simone	Cliff
	54	17	70	36	63	30	17	69	40	40	27
zu Fuß		5	1	6	6	5	1	4	5	1	7
Fahrrad		4	5					2		1	3
Auto		6		2			4	1		8	2
Öffentliche		1	6	4	5	6	8	5	6	4	3
Summe	16	12	12	11	11	13	12	11	14	15	9
Max / Summe	38%	50%	50%	55%	55%	62%	42%	55%	57%	47%	78%
Anzahl leere Zellen	0	1	1	2	2	1	0	2	0	0	2

Angabe aus Rekrutierung:      Auto    Fahrrad    Zu Fuß    Öffentliche    Zu Fuß    Öffentliche    Fahrrad    Zu Fuß    Auto    Sonstige    Fahrrad

Bei allen Befragten gibt es ein Verkehrsmittel, das sie am häufigsten nennen. Der relative Anteil seiner Nennung an der Anzahl aller vom Befragten genannten Verkehrsmittel variiert allerdings, von knapp 80 Prozent bis knapp 40 Prozent. Dies zeigt, dass die mit dem Hauptverkehrsmittel einhergehende Routinestärke bei einigen Befragten eher groß, bei anderen weniger groß ausfällt. Die drei Befragten, bei denen dieser Prozentsatz unterhalb von 50 liegt, stellen auch die drei der vier Personen, die alle zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel in ihren Antworten erwähnen („Anzahl leere Zellen: 0“). Das heißt, im Untersuchungssample geht eine geringe mit dem Hauptverkehrsmittel verbundene Routinestärke mit einem breiten Nutzungsspektrum von Verkehrsträgern einher.

Die dargestellten (relativen) Häufigkeiten legen die Schlussfolgerung nahe, dass die Handlungs-routinen bei der Verkehrsmittelwahl multipel sind. Das bedeutet, die Menge von Verkehrsmitteln, aus denen im Routinefall ausgewählt wird, besteht aus mehr als nur einem Element.

3 Den Befragten lag ein Zettel vor mit folgenden möglichen Verkehrsmitteln: zu Fuß, Fahrrad, Auto, Bus, S-/ U-Bahn, Regionalbahn, Fernbahn.

## 2.5.2 Merkmale von Routinehandeln

Am Beispiel einer ihrer regelmäßig praktizierten Freizeitbeschäftigungen wurden die Probanden sodann gefragt, ob sie bewusst darüber nachdenken, warum sie die Tätigkeit bzw. das Verkehrsmittel wählen, oder ob die entsprechenden Festlegungen eher automatisch zustande kommen. Auch wenn die Frage die Entscheidung sowohl bezüglich der Freizeitaktivität als auch bezüglich des Verkehrsmittels in den Blick nimmt, wurde in den Interviews die Verkehrsmittelwahl stärker thematisiert.

Es zeigt sich insgesamt, dass die **Wahl des Verkehrsmittels** überwiegend automatisch zustande kommt. Wenn beispielsweise Werner (54) mit der Familie ins Kino geht, „ist meistens das Auto angesagt“, wenn Lukas (17) am Wochenende mit Freunden ausgeht, wird „immer“ der Bus genommen, wenn Klaus (69) mit seiner Frau in ein Restaurant geht, „steht in der Regel fest, dass wir zu Fuß dahin gehen“ und wenn Simone (40) sich mit ihrer Freundin zum Spaziergang im Park trifft, „ist es so, dass ich von vorne herein davon ausgehe, dass es möglich ist, das mit dem Fahrrad zu machen“. Christine (70) beschreibt ihr regelmäßiges (2 Mal pro Woche) Schwimmen Gehen als „Ritual“ und das zu Fuß dorthin und wieder zurückgehen wird als Teil dieses Rituals aufgefasst. Und auch Klaus-Dieter (63) beschreibt seinen täglichen Spaziergang, den er oft mit dem Erledigen von Einkäufen kombiniert, als „Gewohnheit“. Schließlich erfolgt auch die Entscheidung zwischen Bus oder Fahrrad, um damit zum Einkaufsbummel mit Freundinnen zu gelangen, automatisch in Abhängigkeit von bestimmten Situationsmerkmalen (Wetter, Lust sich zu bewegen), Zitat: „Dann denke ich da auch nicht groß drüber nach. Je nachdem wie das Empfinden ist, sozusagen“ (Laura Marie, 17).

Der Rückgriff auf Verkehrsmittelalternativen aus dem Set multipler Routinen kann beispielsweise durch situative Faktoren ausgelöst werden (s. o.), z.B. schlechtes Wetter, das Fußgänger bzw. Fahrradfahrer veranlasst auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, oder ein schlechter Gesundheitszustand, aufgrund dessen das Auto dem Fahrrad vorgezogen wird, oder auch durch soziale Einflüsse: So lässt Werner (54) das Auto stehen und fährt mit Öffentlichen, wenn er mit einer großen Gruppe von Freunden unterwegs ist oder wenn eine bestimmte Freundin, die zwar ein Auto besitzt, aber auch gerne den öffentlichen Nahverkehr nutzt, bei einer Freizeitaktivität von Werner und seiner Familie dabei ist.

In einem Fall ist der automatisierten Verkehrsmittelwahl eine bewusste Entscheidung vorangegangen: So hat beispielsweise Tanja (30) den Ort ihres Fitnessstudios, das sie 2 bis 3 Mal pro Woche für je eine Stunde besucht, bewusst so gewählt, dass sie vom Kindergarten (Abliefern der Kinder) mit dem Bus gut dort hin und wieder zurück kommt.

Zum Grad von Bewusstheit bzw. Automatismus bei der **Wahl der Freizeitaktivität** liegen keine verwertbaren Antworten vor.

Die im Interviewleitfaden darauf folgende Frage „Wenn die Festlegungen eher automatisch zustande kommen, empfinden Sie den Verzicht auf genaueres Nachdenken dann als Entlastung?“ wurde in den Gesprächen nur in einem Fall gestellt und dort bejaht.<sup>4</sup> Daher wurde auch die nächste Frage

---

4 Frage: "Und, empfinden sie das eher als praktisch, dass man nicht groß nachdenken muss, was man nimmt, und der Bus einfach da ist?" Antwort: "Ja, das finde ich gut."

„Oder würden Sie sich wünschen, dass Ihnen auch mal Anregungen für andere Aktivitäten bzw. Verkehrsmittel gegeben werden?“ bei keinem der Befragten gestellt.

## 2.6 Handlungsmodus Wahlhandeln

Der Gewinnung von Erkenntnissen über den Handlungsmodus des Wahlhandelns dienen zwei Fragekomplexe: a) Der erste setzt an dem möglicherweise vorhandenen Wunsch nach anderen Freizeitaktivitäten und Verkehrsmitteln als den regelmäßig praktizierten bzw. genutzten an. b) Der zweite bezieht sich auf den tatsächlichen Prozess der Durchführung einer unregelmäßig ausgeübten Freizeitaktivität und den dazu herangezogenen Verkehrsmitteln.

a) 7 der 11 Befragten würden manchmal in ihrer Freizeit gerne von ihrem üblichen Aktivitätenprogramm abweichen und insbesondere Sport ausüben (5 Nennungen) und kulturelle Veranstaltungen besuchen (4 Nennungen). In Richtung Sport gehen auch die Aussagen derjenigen Befragten, die gerne die unregelmäßig ausgeübte Freizeitaktivität Reiten intensivieren würde. Warum aber werden diese Aktivitäten nicht oder nur selten praktiziert? Hier werden als „objektive“ Faktoren gesundheitliche Gründe (3 Nennungen), Zeitmangel, Kosten, das Fehlen eines geeigneten Verkehrsmittels (ÖPNV zu langsam, eigenes Auto noch nicht verfügbar) und das Desinteresse des Partners (je 1 Nennung) genannt. Subjektive Gründe (je 1 Nennung) sind die Ablehnung moderner Oper- und Theaterinszenierungen, der „innere Schweinehund“ und die Unfähigkeit, Alternativideen bei Bedarf zu evozieren.

3 Befragte wollen ausdrücklich keinen **anderen Freizeitaktivitäten** als den bevorzugt ausgeübten nachgehen. Dies wird von Klaus (69) so erläutert: „Das ist unser Schema, da gehen wir nicht von ab.“ Von Guido (40) wird das Set an regelmäßig praktizierten Freizeitaktivitäten als sehr zufriedenstellend bewertet; zwar werden auch Wünsche wie Jetski fahren, surfen oder tauchen genannt, diese werden aber vom Leben am Meer abhängig gemacht und damit als nicht realistisch eingeordnet. „Bezogen auf die Stadt selbst erfüllen wir uns schon all die Dinge, die machbar sind vom Finanziellen her. Da haben wir schon ein ausgewogenes Leben.“ Guido (40) lehnt zudem eine häufigere Ausübung unregelmäßiger Freizeitaktivitäten mit den Hinweisen ab, dass die Steigerung der Aktivitätshäufigkeit mit Stress verbunden sei und dass gerade deren seltene Ausübung ihren Reiz ausmache. Das letztere Argument wird auch von Tanja (30) angeführt: „Das muss ich nicht immer haben, das soll auch etwas Besonderes sein.“

Auf **andere Verkehrsmittel** als die regelmäßig genutzten zurückzugreifen ist nur für 4 Befragte eine Option, für 5 dagegen nicht (Rest: k.A.). Je einmal werden das Auto bzw. der ÖPNV als Alternative genannt, zweimal das Fahrrad. Auch hier wurde gefragt, warum die alternative Option nicht genutzt wird. Im Falle des Autos liegt dies an dem derzeit noch nicht vorhandenen Führerschein, das Fahrrad kann aus gesundheitlichen Gründen nicht genutzt werden und der Rückgriff auf den ÖPNV wird nicht vollzogen, weil Informationen über Liniennetz und Taktzeiten als nicht optimal empfunden werden, hauptsächlich aber weil es zu wenige Park & Ride-Möglichkeiten gebe, die zudem auch noch zu teuer seien: „Ich habe einen Diesel, der verbraucht 5 bis 6 Liter pro 100 Km. So viel fahre ich gar nicht. Ich fahre nur für 3 bis 4 Liter, also verfare ich 4,50 € an Benzin. Dann lege ich noch 3 € drauf für den Rest. Das ist günstiger als 3 € für die Parkraumzone zu bezahlen, damit ich mit der Bahn fahren kann, dann muss ich da noch bezahlen und da noch bezahlen. Nein, mache ich nicht. Da haben sie einfach zu viele Park & Ride-Möglichkeiten abgeschafft. Der Autofahrer – was soll er machen?“ (Guido, 40).

b) Die Frage nach dem konkreten Vorgehen bei einer **unregelmäßigen Freizeitaktivität** konnte mit allen 11 Befragten diskutiert werden. Insgesamt gibt es 16 Nennungen für unregelmäßig ausgeübte Freizeitaktivitäten, wovon 2 Fälle als spontane und 14 als geplante Aktivitäten zu charakterisieren sind. Bei den spontanen Aktivitäten handelt es sich jeweils um Besuche im Strandbad, die im Falle von guten sommerlichen Wetterbedingungen teilweise fast schon automatisch als Freizeitbeschäftigung gewählt werden.

Die geplanten Aktivitäten lassen sich zu folgender Aufstellung zusammenfassen:

- Treffen mit Freunden in Berlin (3 Nennungen),
- Besuch von Freizeiteinrichtungen (Tierpark, Zoo, Tropical Island; 3 Nennungen),
- Freunde in Westdeutschland besuchen (2 Nennungen),
- Theater/Oper/Konzert (2 Nennungen),
- Tagesausflug mit Familie, Kleingarten, Kino, Ausstellungen (je 1 Nennung).

Die **Planungen**, bei denen in den entsprechenden Fällen Partner und Kinder involviert sind, beziehen sich insbesondere auf die Aspekte zeitlicher Rahmen (Termin, Dauer), Ortsfindung, Fahrplan- und Preisrecherche, Kinderbetreuung, Programmauswahl, Gepäck/Verpflegung und Verkehrsmittelwahl, die je nach Aktivität und Befragtem in unterschiedlichen Kombinationen relevant werden. Der zeitliche Planungshorizont bewegt sich zwischen wenigen Stunden und Tagen (z.B. Kinobesuch) bis hin zu mehreren Monaten (z.B. Besuch bei Freund in Westdeutschland) im Voraus. In 6 Fällen liegt der Aktivitätenwahl eine teils zielgerichtete (z.B. Rezeption von Theaterkritiken, Suche in bahn.de) und teils eher zufällige (z.B. Zeitung durchblättern) mediengestützte Informationssuche zugrunde, in einem Fall wurde die Befragte durch Freunde auf eine Freizeiteinrichtung (Tropical Island) hingewiesen. In den restlichen 4 Fällen liegen keine Aussagen zum Informationsverhalten vor.

Die **Verkehrsmittelwahl** folgt in der Regel automatisch, d.h. ohne bewussten Entscheidungsprozess (Christine, 70 spricht von einem „Ritual“) aus der geplanten Aktivität. Von den 13 besprochenen Fällen einer Verkehrsmittelwahl sind 12 diesem Muster zuzuordnen, wobei 2 Befragte multiple Routinen praktizieren, indem sie bei genügend Zeit zu Fuß gehen oder die U-Bahn nutzen und in Fällen knapper Zeitspielräume auf den ÖPNV bzw. das Auto ausweichen. Von 6 Befragten wird die automatische Verkehrsmittelwahl mit folgenden Argumenten begründet: weil man sich das Auto für längere Strecken „nicht antun will“ (Werner, 54) oder es aus Umweltgründen nicht in Frage kommt, weil es keine Alternative gibt, weil der ÖPNV bzw. das Auto die beste (z.B. schnellste, bequemste) Möglichkeit zur Zielerreichung ist und weil der Ehemann keine andere Wahl zulässt: „Das mit dem Auto in den Zoo gefahren wird steht von vorneherein fest. Das ist so. Die Kinder wissen ganz genau, wenn der Papa dabei ist, dann wird mit dem Auto gefahren, dann ist das so“ (Tanja, 30). Nur in einem Fall, mit Blick auf die Freizeitaktivität „Ausstellungen besuchen“, wird die Verkehrsmittelwahl an einen bewussten Entscheidungsprozess gebunden: „Wenn klar ist das wir uns eine Ausstellung anschauen wollen gucken wir, wie wir da hin kommen. Muss man ein Auto nehmen oder muss man keines nehmen“ (Guido, 40).

Die **Ortswahl** ergibt sich in allen 16 beobachteten Fällen aus der Entscheidung für die Ausübung einer bestimmten Aktivität. Dabei fallen in 12 Fällen Aktivitäts- und Ortswahl in einem Entscheidungsakt zusammen, z.B. beim Besuch des Zoos, von Kinos, Ausstellungen oder Theatervorstellungen.

lungen: „Ich gucke den Spielplan an und wenn mich das interessiert, dann ist mir das egal wo das ist. Dann fahre ich auch ins Umland, wenn es sein muss“ (Klaus-Dieter, 63). 4 mal wird zuerst die Aktivität ausgewählt und dann der Ort bestimmt, und zwar bei Treffen mit Freunden (3 Fälle) und bei einem Tagesausflug.

Die 6 Befragten, die darüber Auskunft geben, wie viel **Zeit** die Aktivitätsplanung in Anspruch nimmt, berichten alle davon, dass die Planung in kurzer Zeit abgeschlossen wird, z.B.: „Das geht schnell“ (Guido, 40), „Das geht relativ schnell“ (Werner, 54), „Da denke ich jetzt nicht noch 100 Stunden darüber nach“ (Simone, 40) oder „So lange dauert das nicht“ (Cliff, 27). Zwar liegen zu der Frage, ob die benötigte Planungszeit als viel, wenig oder angemessen empfunden wird, keine expliziten Antworten vor, aufgrund der zitierten Äußerungen kann gleichwohl angenommen werden, dass der zeitliche Planungsaufwand von den Befragten nicht als viel wahrgenommen wird.

Eine **systematische Planung** im Sinne der entscheidungsvorbereitenden Abwägung verschiedener Alternativen lässt sich für 5 Befragte konstatieren, zu den weiteren 6 Probanden liegen hierzu keine Antworten vor. Z.B. läuft der Planungsprozess bei Guido (40) „nach einem gewissen Raster ab. Wir entscheiden uns z.B. für eine Veranstaltung, für einen Ort und überlegen uns dann, was das beste Verkehrsmittel ist.“ Ähnlich stufenweise geht Cliff (27) vor bei der Vereinbarung einer Bahnreise zu Freunden in Westdeutschland: „Man macht einen Termin klar und dann wird eben entsprechend immer über dieses Onlineportal der Bahn gebucht und dann wird Bescheid gesagt, dass alles funktioniert, und es wird vereinbart, wann genau man sich dann trifft.“ Wenn Tanja (30) mit ihrer Familie vor einer Aktivitätenwahl steht, wird ein Set möglicher Alternativen durchgespielt, denn „man hat ja im Laufe der Jahre aufgebaut was so möglich ist, und umso älter die Kinder werden, desto mehr wird ja möglich.“ Klaus-Dieter (63) schließlich erklärt sein systematisches Vorgehen bei der Auswahl von Theater- oder Opernaufführungen mit einem im früheren Berufsleben erworbenen professionellen Habitus: „Weil ich es einfach gewohnt war im Dienst zu organisieren. Das färbt irgendwie ab. Das fällt mir gar nicht mehr auf.“

**Kriterien** für die Alternativenauswahl werden von 4 der 5 Befragten mit einem systematischen Vorgehen genannt. Mit Blick auf die Freizeitaktivitäten sind dies einerseits die Kosten und der „Funfaktor“ (Guido, 40), andererseits Lust, Kosten, Wetter und die Tageszeit. Bei der Verkehrsmittelwahl werden die Kosten sowie Schnelligkeit und Umsteigehäufigkeit genannt, wobei die Befragte die Umsteigehäufigkeit bedingt stärker gewichtet als die Schnelligkeit: "Wenn man wenig oder gar nicht umsteigen muss, würde ich eine längere Fahrt in Kauf nehmen, wenn die Fahrzeit nicht so ein großer Unterschied ist“ (Christine, 70).

In 2 Fällen wird davon berichtet, dass Alternativen **ausprobiert** worden sind ohne vorher die verschiedenen Möglichkeiten abzuwägen. Einmal wurde auf Anraten einer Freundin die S-Bahn anstatt von U-Bahn und Bus benutzt, im zweiten Fall geht es um das ziellose herumfahren mit dem Auto um neue „schöne Ecken zu entdecken. Damit haben wir bis jetzt eigentlich immer gute Erfahrungen gemacht, das sind dann auch so Orte (z.B. Spielplätze) die dann auch mal regelmäßig angefahren werden, die dann auch Freunden mal vorgeschlagen werden zum gemeinsam hinfahren“ (Tanja, 30).

Zur auf das vorangehende Thema bezogenen Frage „Was machen Sie, wenn das nicht funktioniert? Suchen Sie dann nach anderen Alternativen und probieren die aus?“ liegen keine Antworten vor.



### Zusammenfassung Wahlhandeln:

Die Mehrheit der Befragten würde in der Freizeit hin und wieder gerne vom üblichen Aktivitätsprogramm abweichen, und zwar insbesondere in Richtung Sport ausüben und kulturelle Veranstaltungen besuchen. Vor allem (eher) objektive Faktoren (z.B. Gesundheit, Zeitmangel) werden als Begründung dafür herangezogen, dass diese alternativen Aktivitäten nur selten oder nicht praktiziert werden. Diejenigen, die keinen Wunsch nach weiteren Freizeitaktivitäten verspüren, verweisen auf ein feststehendes Freizeitschema, von dem nicht abgewichen werden soll, und betonen die Besonderheit unregelmäßig ausgeübter Aktivitäten, die man nicht durch häufigeres praktizieren abwerten will. Eine Minderheit kann sich zwar vorstellen, auch auf andere als die üblicherweise genutzten Verkehrsmittel zurückzugreifen, doch wird dies aus (eher) objektiven Gründen nicht getan (z.B. noch kein Führerschein, Gesundheit lässt Fahrrad fahren nicht zu). Sowohl mit Blick auf die Freizeitaktivitäten als auch die Verkehrsmittel gibt es also jeweils eine Gruppe von Befragten, die Alternativen jenseits ihrer Routinen durchaus attraktiv finden, sich durch (eher) objektive Gründe aber daran gehindert fühlen, diese tatsächlich ausüben.

Bis auf wenige Ausnahmen wird die Ausübung unregelmäßiger Freizeitaktivitäten (dies sind v.a. Treffen mit Freunden in Berlin oder Westdeutschland sowie der Besuch von Freizeiteinrichtungen und kultureller Veranstaltungen) von den Befragten – ggf. in der Familie oder mit dem Lebenspartner – geplant. Häufig liegt der Planung eine mediengestützte Informationssuche zugrunde, Freunde und Bekannte spielen als Anregungsquelle dagegen nur eine marginale Rolle. Knapp die Hälfte der Befragten folgt einem systematischen Prozess der Auswahl alternativer Freizeitaktivitäten (paralleles Vorgehen), bei dem auf die Kriterien Kosten, Spaß, Wetter und Tageszeit zurückgegriffen wird. Einer sequentiellen Vorgehensweise (Alternativen einfach mal ausprobieren) sind nur wenige Befragte zuzuordnen. Die Verkehrsmittelwahl wird in der Regel automatisch als abhängige Variable der ausgewählten Freizeitaktivität getroffen, das gleiche gilt für die Ortswahl, die zumeist mit der Aktivitätenwahl zusammenfällt.

## 2.7 Handlungsmodus Imitation / Adoption

Zur Eruiierung des Handlungsmodus der Imitation/Adoption wurde danach gefragt, ob früher andere Freizeitaktivitäten und Verkehrsmittel wichtiger als die heute ausgeübten bzw. benutzten waren und wenn ja, warum es zu diesen Veränderungen gekommen ist.

Bei 2 Befragten haben sich im Zeitablauf keine **Veränderungen der Freizeitaktivitäten** ergeben, 9 Interviewte berichten dagegen von früher noch nicht oder heute nicht mehr ausgeübten Aktivitäten und/oder von früher im Vergleich zu heute unterschiedlichen, mehr oder weniger umfangreichen Zeitressourcen zur Ausübung von Freizeitaktivitäten:

- Die Freizeitaktivität mit den meisten Veränderungen (6 Nennungen) ist Sport treiben, 3 Befragte haben früher Sport gemacht und tun dies in der Zwischenzeit nicht mehr, bei 3 Befragten ist es umgekehrt.
- Befragte haben die früher unternommenen Besuche von Theater und Ausstellungen mittlerweile eingestellt oder reduziert.
- Der Einkaufsbummel wird von 2 Interviewten als Tätigkeit genannt, der sie früher nicht nachgegangen sind.

- 1 Befragter hat vor einem Jahr damit begonnen auszugehen.
- Schließlich gibt es eine Reihe von Einzelnennungen von Freizeitaktivitäten, die gegenwärtig nicht mehr ausgeübt werden: Kleingarten, Ausgehen, Fahrrad fahren, Stammtisch, Kegeln, Chor, Rollenspiele.
- Mit 6 Nennungen sind biografische Veränderungen die wichtigsten Auslöser für eine Neuausrichtung des Freizeitverhaltens. Sie lassen sich wie folgt differenzieren:
- Biografische Veränderungen und dadurch veränderte Zeitstrukturen: weniger Zeit durch steigende schulische oder berufliche Belastung (3 Nennungen) bzw. die Geburt eines Kindes (1 Nennung), mehr Zeit wegen des Eintritts ins Rentenalter (1 Nennung) bzw. weil die „Kinder aus dem Gröbsten raus sind“ (Tanja, 30) (1 Nennung).
- Biografische Veränderungen mit sonstigen Konsequenzen: Auflösung des schulischen Freundeskreis mit dem die Aktivität Rollenspiel verbunden war (1 Nennung), Stimmbruch bedingtes Ausscheiden aus Chor (1 Nennung).

Als weitere Anlässe für Veränderungen der Freizeitaktivitäten werden angeführt gesundheitliche Probleme (2 Nennungen), der Einfluss von Freunden (2 Nennungen: erstens seltener gewordene Besuche eines Freundes, der den Befragten zu Ausstellungen mitgenommen hat, zweitens ältere Freunde, mit denen Befragter ausgehen konnte), der Verlust des Interesses (2 Nennungen) und „es ist einfach so passiert“ (Cliff, 27) (1 Nennung).

Mit Blick auf die **Verkehrsmittel** sind bei 6 Befragten Unterschiede zwischen Vergangenheit und Gegenwart festzustellen, bei 3 Befragten nicht, 2 Befragte haben diese Frage nicht beantwortet. Das änderungsintensivste Verkehrsmittel ist das Fahrrad, das 4 Befragte früher öfter als heute eingesetzt haben und das von einem Befragten aktuell häufiger als in zurückliegenden Zeiten genutzt wird. Für den ÖPNV sind 3 Veränderungen zu verzeichnen (2 x früher mehr als heute, 1 x vice versa) und für das Auto 2 (1 x früher mehr als heute, 1 x umgekehrt). Hierfür können folgende Gründe aufgeführt werden:

- Änderung der Freizeitaktivität (2 Nennungen): das Fahrrad fahren wurde infolge des Wechsels zu einem Verein reduziert, der ohne Fahrrad zu erreichen war; durch häufigere Freundestreffen wurde die ÖPNV-Nutzung intensiviert.
- Biografische Veränderungen (2 Nennungen): durch den Umzug an einen Ort mit schlechter ÖPNV-Anbindung wurde die ÖPNV-Nutzung verringert und verstärkt auf das Fahrrad zurückgegriffen; mit dem Älterwerden entstandenes Gefährdungsgefühl beim Autofahren hat zur Verringerung der Autonutzung geführt.
- Gesundheit (1 Nennung): körperliche Konstitution lässt die Nutzung des Fahrrads nicht mehr zu.
- Bequemlichkeit (1 Nennung): Bedürfnis nach Komfort lässt Autonutzung trotz des mittlerweile gestiegenen Umweltbewusstseins des Befragten steigen.

8 Probanden haben sich zu der Frage geäußert, wie sie die Veränderungen bei den Freizeitaktivitäten und Verkehrsmitteln **empfunden** haben. Für 3 Befragte war die Veränderung mit Schwierigkeiten verbunden: Erstens wurde die Umstellung des Freizeitverhaltens infolge der Geburt des

Sohnes als schwierig charakterisiert, auch sei die Nutzung des ÖPNV mit Kind anstrengender geworden. Zweitens wird die Wiederbenutzung des ÖPNV nach einer längeren Pause als Prozess des „sich erneut reinfindens“ (Simone, 40) beschrieben, der aber relativ zügig vonstatten gehe. Drittens wird die Unmöglichkeit weiter Sport treiben zu können als extremer Verlust thematisiert: „Das stört mich wahnsinnig. Ich habe die Arschkarte gezogen und muss damit leben. Sport war mein Leben aber ich musste damit aufhören“ (Klaus-Dieter, 63).

Neutrale bis positive Veränderungserfahrungen sowohl mit Blick auf die Freizeitaktivitäten als auch die Verkehrsmittel haben 5 Befragte gemacht. So wird von Cliff (27) der Umstand, dass er die ehemals intensiv ausgeübten Aktivitäten Badminton, Karate, Rollenspiel und Chor nicht mehr wahrnimmt, eingeordnet als „eine Sache, die hat sich im Leben so entwickelt, als die Interessen mal in die Richtung und mal in die Richtung sind und das ist halt einfach passiert, also ich habe dem weder positive noch negative Gefühle gegenüber, es ist einfach so.“ Dagegen ist die Zunahme von Selbstständigkeit, Autonomie und Flexibilität im Zuge der verstärkten ÖPNV-Nutzung beim Übergang vom Kindes- ins Teenageralter ein Beispiel für eine dezidiert positiv empfundene Veränderung.

Die Veränderungen beruhen nicht auf einem bewussten **Entscheidungsprozess**. Sie resultieren vielmehr entweder aus einem objektiven Zwang (z.B. wegen Krankheit musste Sport aufgegeben werden) (1 Nennung) oder sind Ergebnis eines allmählichen Prozesses, der erst nachträglich als manifeste Veränderung erkannt wird (4 Nennungen).

Zu den Fragen „War Ihnen im Vorhinein bekannt, was mit den neuen Aktivitäten alles verbunden war? Haben Sie evtl. bewusst in Kauf genommen, dass auch Unerwartetes passieren kann?“ und „Ergab sich der Wechsel eher aus einer Unzufriedenheit oder aus Langeweile oder aus ähnlichen Gründen? Oder ergab sich der Wechsel vor allem aufgrund äußerer Einflüsse? Wenn ja, welche waren das?“ liegen keine Antworten vor.

#### Zusammenfassung Imitation/Adoption:

Bei fast allen Befragten haben die aktuellen Freizeitaktivitäten eine andere Struktur als in der Vergangenheit, insbesondere mit Blick auf Sport und den Besuch kultureller Veranstaltungen. Hinter den Veränderungen stehen hauptsächlich biografische Faktoren, der Einfluss von Freunden und gesundheitliche Probleme sind nur schwach ausgeprägt. Hinsichtlich der Verkehrsmittel sind bei gut der Hälfte der Befragten Unterschiede zwischen Gegenwart und Vergangenheit feststellen (v.a. bezüglich Fahrrad und ÖPNV), biografische Ursachen und die Änderung von Freizeitaktivitäten sind gleichgewichtige Gründe dafür. Die Veränderungen beruhen insgesamt nicht auf bewussten Entscheidungen, sondern sind Ergebnis eines allmählichen Prozesses, der erst nachträglich als manifeste Veränderung erkannt wird. Sie werden überwiegend als neutral bis positiv empfunden, für wenige Befragte waren sie mit Schwierigkeiten verbunden.

## 2.8 Wechsel zwischen Handlungsmodi

Mit Blick auf die Themenstellung „Wechsel zwischen Handlungsmodi“ wurden die Probanden um einen Ausblick darauf gebeten, wie ihre Freizeitaktivitäten vermutlich in drei Jahren aussehen und welche Verkehrsmittel sie dabei nutzen werden.

Die Befragten gehen zwar insgesamt von einer hohen Kontinuität hinsichtlich ihres Freizeitverhaltens und der Verkehrsmittelnutzung aus, aber nur 2 Interviewte meinen, dass sich bei ihnen auch in drei Jahren die Situation genau so darstelle wie zur Zeit. 9 Befragte dagegen erwarten zumindest einzelne Verschiebungen, die im Bereich der Verkehrsmittelwahl quantitativ und qualitativ etwas stärker ausgeprägt sind als bezüglich der Freizeitaktivitäten. Zu letzteren gibt es 6 Nennungen, die sich in 4 Fällen auf eine Intensivierung von Sport und einmal auf häufigere Ausstellungsbesuche beziehen, eine Befragte führt an, in Zukunft weniger Zeit für Freizeitaktivitäten zur Verfügung zu haben. Zur Verkehrsmittelnutzung liegen 7 Nennungen vor, 2 mal wird eine stärkere Nutzung des Fahrrads angestrebt, einmal des ÖPNV. 4 Nennungen beziehen sich auf das Auto: 3 Befragte wollen es in Zukunft häufiger, eine Befragte möchte es weniger nutzen.

Als Gründe für die Veränderungen werden einerseits gesundheitliche und Fitness-Aspekte herangezogen, und zwar bezüglich der Absichten, mehr Sport zu treiben (2 Nennungen) und mehr Fahrrad zu fahren (2 Nennungen). 7 der erwarteten Neuerungen sind (zum Teil im weitesten Sinne) biografisch bedingt: durch den Wiedereinstieg in den Beruf sollen die Freizeitaktivitäten quantitativ reduziert werden, im Zuge des Älterwerdens des Sohnes sollen gemeinsame sportliche Aktivitäten zunehmen, infolge eines sich verbessernden Gesundheitszustandes soll die Autonutzung abnehmen zugunsten eines vermehrten Rückgriffs auf den ÖPNV, Autoanschaffungen im Zusammenhang mit dem Führerscheinerwerb (2 Nennungen) und beruflichen Anforderungen (1 Nennung) sollen zu einer intensiveren PKW-Nutzung führen.

Ausschließlich im Kontext der 3 angestrebten Autokäufe wird explizit auf Vor- und Nachteile der ins Auge gefassten Veränderungen rekurriert. Mit den Eigenschaften ungebunden, unabhängig, angenehm, spontan, mobil und schnell beschreiben die Befragten die Vorteile des (eigenen) Autos im Vergleich zur aktuellen, durch ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß gehen oder die gelegentliche Nutzung des elterlichen Autos geprägten Situation. Von Nachteilen des Autos sprechen 2 Befragte, sie sehen diese in den im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln höheren ökonomischen Kosten und ökologischen Belastungen des PKW. Letzteren wird eine unterschiedliche handlungsleitende Bedeutung zugemessen: Während Cliff (27) betont: „Meinen Wagen werde ich schon nach ökologischen Aspekten aussuchen“, glaubt Laura Marie (17): „Wenn ich eine Wahl hätte zwischen einem extrem teuren Auto, was sehr umweltfreundlich ist, und einem Auto, was viel billiger ist, aber der Umwelt mehr schadet, dann würde ich das billigere nehmen was der Umwelt mehr schadet.“

In 5 Fällen sind die thematisierten zukünftigen Veränderungen als konkrete Pläne einzustufen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit umgesetzt werden. Dies gilt für die 3 geplanten Autoanschaffungen und die damit verbundene verstärkte PKW-Nutzung, die einmal geäußerte Absicht zur Reduzierung der für Freizeitaktivitäten zur Verfügung stehenden Zeit infolge des beruflichen Wiedereinstiegs und in einem Fall für den Wunsch, in Zukunft mehr Sport zu machen. Über die Realisierungschancen der weiteren erwähnten Veränderungsideen sind sich die Befragten unsicher und äußern sich entsprechend vage: „Ich arbeite noch daran den inneren Schweinehund zu überwinden“ (Kerstin, 36 mit Blick auf die Absicht, mehr Fahrrad zu fahren).

Auf die Fragen „Was wäre der erste Schritt in Richtung dieser Änderung?“ und „Benötigen Sie für den Wechsel bestimmte Informationen? Wenn ja, welche? Wie werden/würden Sie diese einholen?“ liegen keine Antworten vor.

#### Zusammenfassung Wechsel Handlungsmodi:

Vor dem Hintergrund einer erwarteten grundlegenden Kontinuität von Freizeitaktivitäten und Verkehrsmittelnutzung geht eine große Mehrheit der Befragten von einzelnen Verschiebungen in den

nächsten 3 Jahren aus (einerseits v.a. mehr Sport, andererseits v.a. stärkere Autonutzung), die überwiegend mit biografischen Faktoren, teilweise auch mit Gesundheitsaspekten begründet werden. Weniger als die Hälfte der Änderungsabsichten sind als konkrete Pläne mit hoher Umsetzungswahrscheinlichkeit anzusehen, wobei es hier überwiegend um angestrebte Autoanschaffungen geht. Diese sind die einzigen Fälle, anhand derer Vor- und Nachteile einer zukünftigen Veränderung diskutiert werden. Dabei werden als Vorteile von Autos positive Eigenschaften wie ungebunden, unabhängig, angenehm und spontan genannt, als Nachteile kommen Kosten und Umweltbelastungen zur Sprache.

## 2.9 Rückkopplungsprozesse

Um Rückkopplungsprozesse zu eruieren wurden mit den letzten Interviewfragen schlechte und gute Erfahrungen mit Freizeitaktivitäten und Verkehrsmitteln und die daraus gezogenen Konsequenzen angesprochen. Dabei wurde das Thema Freizeitaktivitäten von den Befragten überhaupt nicht aufgegriffen, die Antworten konzentrieren sich dementsprechend auf Verkehrsmittel bezogene Erfahrungen.

Von den 11 Befragten verneinen 2 schlechte Erfahrungen mit Verkehrsmitteln gemacht zu haben, 4 berichten davon, mit Fahrrad (1 Nennung), Auto (1 Nennung) und ÖPNV (3 Nennungen) negative Erlebnisse zu verbinden. Konkret sind damit Bedrohungserfahrungen (in der U-Bahn einem Angriff knapp entgangen) und Bedrohungsgefühle (rücksichtsloses Verhalten von Auto- gegenüber Fahrradfahrern), Autostaus, ein langer U-Bahn-Stillstand ohne Fahrgastinformationen und die Konfrontation mit der sozialen Welt in den Verkehrsmitteln des ÖPNV gemeint: „Manchmal deprimiert es mich mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Da sehe ich den sozialen Sprengstoff, dazu muss ich den Fernseher nicht anmachen. Ich gucke den Leuten ins Gesicht - die haben aufgegeben, Resignation. Das beflügelt nicht unbedingt. Dann sehe ich die sozialen Probleme. Oder auch Jugendliche. Mich macht das fertig, wenn die betrunken, vorlaut und frech sind“ (Simone, 40). Nur in einem Fall wurden Konsequenzen aus einem Negativerlebnis gezogen: aufgrund der erlebten Bedrohungssituation wird von dem Befragten darauf geachtet, den ÖPNV abends möglichst zu meiden. Von einer anderen Befragten werden Konsequenzen aus der negativen ÖPNV-Erfahrung mit dem Hinweis verneint, dass dessen Benutzung für sie „ein Muss“ (Kerstin, 36) sei.

Die mit 5 Mitgliedern stärkste Gruppe der Befragten kann sich zwar an unangenehme Erfahrungen mit dem Auto (1 Nennung), dem Fahrrad (3 Nennungen) und dem ÖPNV (5 Nennungen) erinnern, misst diesen aber keine große Bedeutung bei. Es geht um Probleme bei der Parkplatzsuche, Fahrradunfälle, -defekte und -diebstähle sowie schmutzige oder unpünktliche Busse, S- und U-Bahnen. Die Haltung dieser Befragten bringen die folgenden beiden (primär auf den ÖPNV bezogenen) Zitate auf den Punkt: „Das sind halt so Sachen, so Kleinigkeiten, aber das weiß ich, das kenn ich nicht anders, das regt mich zwar in dem Augenblick auf, ich wüsste auch gerne warum, wieso, weshalb, aber es ist so und im Großen und Ganzen passiert es nicht so häufig“ (Tanja, 30). Und Guido (40) erläutert: „Es gibt kein Schlüsselerlebnis, wo ich jetzt so tierisch sauer bin. Man sollte den Blick nicht für die verlieren, die den Job da jeden Tag ausüben. Das sind Menschen, Angestellte, die können nicht machen, was sie wollen. Sie werden auch nicht so gut bezahlt, dass sie so motiviert sind, alles pünktlich zu machen. Das ist ein Problem der Bezahlung.“ Bis auf die Einstellung des Fahrradfahrens infolge eines Fahrraddiebstahls wurden im Kreis dieser 5 Befragten keine Konsequenzen aus schlechten Erfahrungen gezogen.

Zum Thema „gute Erfahrungen der Verkehrsmittelnutzung“ liegen Antworten von 8 Befragten vor, wovon eine Interviewte nicht von guten Erfahrungen sprechen wollte, denn „dafür ist es für mich zu selbstverständlich, dass es die Öffentlichen gibt. Und dann sehe ich z.B. nicht wenn sie jetzt den Bahnhof superschön gemacht haben oder so. Das kommt bei mir nicht an, ich renne da sowieso nur durch, es ist nichts Besonderes mehr“ (Kerstin, 36). 7 mal dagegen wird von guten Erfahrungen berichtet. Dabei wird 2 mal das Fahrrad genannt, das positive Effekte auf die Fitness habe, und 6 mal der ÖPNV z.B. mit Blick auf das gute Berliner Streckennetz, die kurzen BVG-Taktzeiten, hilfsbereite Busfahrer oder die sozialen Kontaktmöglichkeiten in Bussen, S- und U-Bahnen: „Beim Bus fahren habe ich meine Freundin kennen gelernt. Ich habe sie da angesprochen und dann hat es sich so ergeben. Das war eine gute Erfahrung“ (Lukas, 17). Über Konsequenzen auf das Verkehrsmittelnutzungsverhalten aus diesen guten Erfahrungen wird von keinem Befragten etwas berichtet.

#### Zusammenfassung Rückkopplungen:

Die große Mehrheit der Befragten hat schlechte Erfahrungen mit Verkehrsmitteln gemacht, die sich hauptsächlich auf den ÖPNV (z.B. Bedrohungserfahrungen und -gefühle, schmutzige und unpünktliche Busse, U- und S-Bahnen) und auch auf das Fahrrad (Unfall, Defekt, Diebstahl) beziehen, während das Auto in diesem Zusammenhang nur am Rande erwähnt wird. Mit Blick auf die Bewertung der schlechten Erfahrungen lassen sich zwei Gruppen unterscheiden. Die etwas stärkere der beiden Gruppen misst den negativen Erlebnissen keine große Bedeutung zu und sieht darin lediglich eine unangenehme Nebensächlichkeit, für die andere Gruppe handelt es sich bei den schlechten Erfahrungen dagegen um ernste Ereignisse mit hohem Kritikpotential. Dennoch wird im Kontext beider Gruppen jeweils nur von einem Fall berichtet, in dem aus schlechten Erfahrungen handlungsrelevante Konsequenzen gezogen worden sind.

Mehr als die Hälfte der Befragten hat gute Erfahrungen mit Verkehrsmitteln gemacht, auch hier steht der ÖPNV (z.B. gutes Streckennetz, kurze Taktzeiten, soziale Kontaktmöglichkeiten in Bussen, U- und S-Bahnen) deutlich im Vordergrund, wenige Male wird zudem das Fahrrad (positive Effekte auf Fitness) angesprochen. Handlungsrelevante Konsequenzen wurden aus den positiven Erlebnissen nicht gezogen.

## 3 Gesamtfazit

### Aktivitäten, Verkehrsmittel und Bedürfnisse

- Von der Mehrheit der Befragten wird ein breites Spektrum an **Freizeitaktivitäten** im Alltag wahrgenommen. Das Pflegen sozialer Kontakte, etwa im Rahmen von Besuchen, Treffen oder beim Ausgehen, spielt dabei eine überragende Rolle, gefolgt von der Aktivität Spaziergang/Spazierfahrt sowie dem Besuch kultureller Einrichtungen, v. a. Kino. Für die Ausübung von Freizeitaktivitäten wird i. d. R. mehr als ein **Verkehrsmittel** genutzt. Das zu Fuß Gehen und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind im vorliegenden Sample weit verbreitet.
- Mit der Ausübung von **Freizeitaktivitäten** werden in erster Linie die **Bedürfnisse** nach Geselligkeit, sportlicher Betätigung und Erholung befriedigt. Im Rahmen der hier untersuchten Alltagsfreizeit haben Bedürfnisse wie „Abenteuer“, „Naturerleben“ und „soziale Distinktion“ hingegen eine (sehr) geringe Bedeutung. Für ein Bedürfnis nach Abwechslung gibt es einige Hinweise, ansatzweise auch für ein (komplementäres) Bedürfnis nach Regelmäßigkeit.
- Für die **Verkehrsmittelwahl** und -nutzung sind das Bewegungsbedürfnis und das **Bedürfnis** nach Komfort und Bequemlichkeit sowie nach Verfügbarkeit und Flexibilität mit Abstand am wichtigsten. Ersteres wird vor allem zu Fuß und mit dem Fahrrad befriedigt. Die beiden anderen gehen – je nach Hauptverkehrsmittel – mal mit dem Auto, mal mit öffentlichen Verkehrsträgern einher. Andere Bedürfnisse sind von mittlerer bis (sehr) geringer Bedeutung. Zusätzlich konnten Hinweise für eine gewisse Relevanz des Bedürfnisses nach Umweltschutz und Zeiterparnis im Zusammenhang der Verkehrsmittelwahl ausgemacht werden.
- Das Bedürfnis nach **sozialer Distinktion**, das in der Konsumforschung eine große Rolle spielt (z.B. Hirsch 1980 [1976], Veblen 1987 [1899], Reisch 1995, Solomon 1999), ist für den hier explorierten Bereich der Alltagsfreizeitmobilität scheinbar von keiner großen Bedeutung.

### Handlungsmodi

- Die Verkehrsmittelwahl ist, insbesondere bei den regelmäßig praktizierten Freizeitaktivitäten, überwiegend einfaches **Routinehandeln**, nur in wenigen Ausnahmefällen basiert sie auf multiplem Routinehandeln. Die mit dem Hauptverkehrsmittel verbundene **Routinestärke** variiert je nach Befragtem. Eine geringe Routinestärke geht oft mit einem breiten Nutzungsspektrum von Verkehrsträgern einher.
- Aus den vielfältigen guten wie schlechten Erfahrungen mit Verkehrsmitteln (insbesondere mit Blick auf den ÖPNV) werden nur vereinzelt handlungsleitende Konsequenzen gezogen. Dies kann als Ausdruck der Wirkungsmacht der überwiegend im Modus des **Routinehandelns** vollzogenen Verkehrsmittelwahl verstanden werden.
- **Routinehandeln** wird durch (eher) objektive Situationsmerkmale gestützt, so dass der artikulierte Wunsch nach **Handlungsalternativen** in Form der Ausübung bzw. Nutzung anderer als den gewohnten Freizeitaktivitäten und Verkehrsmitteln nicht umgesetzt wird.

- Das **Routinehandeln** ist der Standard-Handlungsmodus sowohl in Bezug auf die Freizeitaktivitäten als auch auf die Verkehrsmittelnutzung. Ob für die Befragten von diesen Automatismen **Entlastungswirkungen** ausgehen, ist schwer zu sagen. Sie scheinen sich dessen nicht bewusst zu sein, was aber gerade dafür sprechen könnte, dass entsprechende Effekte vorliegen. Einen Wunsch nach **Anregung** scheint es nicht zugeben, was dafür spricht, dass die Befragten alles in allem mit Art und Umfang ihrer Freizeitaktivität und -mobilität zufrieden sind.
- Die Vorgehensweise bei der Auswahl unregelmäßiger Freizeitaktivitäten ist dem Modus des **geplanten Wahlhandelns** zuzuordnen. Dabei ist ein systematischer Auswahlprozess (paralleles Vorgehen) häufiger als der Modus des „Ausprobieren“ (sequentielles Vorgehen). Für die Wahl der Freizeitaktivität werden häufig medial vermittelte **Informationen** herangezogen, Anregungen aus dem sozialen Kontaktnetzwerk scheinen nicht bedeutsam zu sein. Die **Ortswahl** erfolgt automatisch, sie fällt zumeist mit der Wahl der Freizeitaktivität zusammen.
- **Veränderungen** in den **Freizeitaktivitäten** sind im Sample weitverbreitet, sie sind meistens biografisch bedingt, das soziale Netzwerk hat darauf nur einen geringen Einfluss. Veränderungen bei den **Verkehrsmitteln** sind für die Hälfte des Samples festzustellen, neben biografischen Gründen sind Veränderungen bei Freizeitaktivitäten als Auslöser zu nennen. Veränderungen werden zumeist nicht als Problem empfunden und verlaufen weitgehend automatisch, erfolgen also **nicht** im Modus des geplanten **Imitationshandelns**.
- Auf der Basis grundlegender Kontinuität, die als Ausdruck einer generellen Zufriedenheit mit der aktuellen Situation interpretiert werden kann, erwarten die meisten Befragten in Zukunft einzelne Veränderungen in den Freizeitaktivitäten und Verkehrsmitteln. Die erwarteten Veränderungen haben unterschiedliche Konkretionsgrade, werden weitgehend biografisch begründet und sind dem Modus des **Wahlhandelns** zuzurechnen (z.B. Autoanschaffung bzw. -nutzung nach Führerscheinerwerb, intensivere Fahrradnutzung aus Gesundheitsgründen).
- Ein systematischer **Wechsel zwischen den Handlungsmodi** ist im untersuchten Sample nicht beobachtbar bzw. durch die Art der Operationalisierung (erwartete Veränderungen in der Zukunft) nicht identifizierbar. Dennoch gibt es vereinzelte Hinweise auf Auslösefaktoren, die zu einer Änderung im Handlungsmodus – von Routine zu Wahl bzw. Imitation/Adoption – führen können:
- Die beabsichtigte Ausführung einer unregelmäßigen Freizeitaktivität (Zitat: „Wir entscheiden uns für einen Ort, für eine Veranstaltung und überlegen uns, was das beste Verkehrsmittel ist, um da hin zu kommen.“).
- Die einen gewissen Schwellenwert überschreitende Veränderung auf Seiten des Verkehrsangebotes (z.B. Ausbau Park & Ride).

## Sonstiges

- **Phänomene der sozialen Einbettung von Entscheidungsprozessen** sind sowohl für Freizeitaktivitäten als auch die Verkehrsmittelwahl zu konstatieren: „Das mit dem Auto in den Zoo gefahren wird steht von vorneherein fest. Das ist so. Die Kinder wissen ganz genau, wenn der Papa dabei ist, dann wird mit dem Auto gefahren, dann ist das so“ (Tanja, 30). „Mein Partner ist mehr so ein Stubenhocker, der findet das nicht so schön wenn ich manchmal ins Theater gehe und deshalb lasse ich das oft bleiben“ (Christine, 70).



- Die **Abkehr vom bzw. Hinwendung zum Auto** stellt sich (bei 2 Befragten) als Prozess dar, in dem das Für und Wider der Autonutzung abgewogen wird, mögliche Handlungsalternativen in den Blick geraten bzw. die Umsetzung bestimmter (auch ökologischer) Anforderungen angestrebt wird.
  
- Bsp. Abkehr, Zitat: „Ich spiele auch mit dem Gedanken, das Auto zu verkaufen. Aber das ist ein Prozess. Das fällt mir sehr schwer. (...) Ich brauche es nicht mehr, um mich besser zu fühlen oder freier. Wenn man eine Fahrerlaubnis hat, dann kann man sich auch mal ein Auto ausleihen. Eine Fahrgemeinschaft haben. Es gibt ja auch so Sachen, wo man sich Autos teilt. Car Sharing. Es gibt ja Möglichkeiten, wenn man wirklich mal ein Auto braucht.“
  
- Bsp. Hinwendung, Zitat: „(...) ich hatte schon überlegt, mich zu erkundigen, wie es mit Pflanzenöl ausschaut oder mit Erdgasfahrzeug, (...) dass die Biogaseinspeisungen mal mehr werden, dass man öffentliches Erdgas nützt, dass man dann mit so einem Wagen fährt. Also ich denke ein reiner Diesel oder Benziner kommt für mich nicht so unbedingt in Frage. Wer weiß was bis dahin mit Hybridtechnik bietet oder auch mit Elektrotechnik. Also meinen Wagen werde ich schon nach ökologischen Aspekten aussuchen, wenn ich einen haben werde. Momentan gucke ich so allgemeiner, was ist. Und ich habe einen Bekannten, der fährt schon seit Jahren mit einem auf Pflanzenöl umgerüsteten Diesel, ist damit sehr zufrieden, und dann bleibt man halt in Kontakt und tauscht sich aus“

## 4 Literaturverzeichnis

- Bamberg, Sebastian (1996): Habitualisierte Pkw-Nutzung: Integration des Konstruktes „Habit“ in die Theorie des geplanten Verhaltens, in: Zeitschrift für Sozialpsychologie, 27, S. 295-310
- Hirsch, Fred (1980): Die sozialen Grenzen des Wachstums. Eine ökonomische Analyse der Wachstumskrise, Reinbek: Rowohlt (Originalausgabe: Social Limits to Growth, Cambridge MA 1976)
- Reisch, Lucia (1995): Status und Position: kritische Analyse eines sozioökonomischen Leitbildes, Wiesbaden: Dt. Univ. Verl.
- Solomon, M. R. (1983): The Role of Products as Social Stimuli. Journal of Consumer Research 10: 319-329
- Veblen, Thorstein (1986): Theorie der feinen Leute. Eine ökonomische Untersuchung der Institutionen, (aus dem Amerikanischen, zuerst 1899), Frankfurt/Main
- Verplanken, Bas; Myrbakk, Vemund; Rudi, Erik (2005): The Measurement of Habit, in: Betsch, Tilman; Haberstroh, Susanne (Hrsg.): The Routines of Decision Making, Mawah, London, S. 231-247

# 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 BVG?
- 0.4. In welchem Stadtteil von Berlin wohnen Sie?

### 1. Bestandsaufnahme: Mobilitätsverhalten in der Freizeit

- 1.1. Was haben Sie in der letzten Woche in Ihrer Freizeit gemacht?  
*Nachhaken:* Fällt Ihnen noch etwas ein? Und vielleicht noch etwas?
  - a. Wenn keine Außer-Haus-Aktivität: Was haben Sie gemacht, als Sie die letzten Male in Ihrer Freizeit außer Haus unterwegs waren?  
*Nachhaken:* Fällt Ihnen noch etwas ein? Und vielleicht noch etwas?

*mögliche Aktivitäten: Freunde, Bekannte und Verwandte besuchen / Ausgehen (Restaurant, Kneipe, Disko), Veranstaltungen / Sport treiben, Hobby ausüben / Natur und Erholung / Sonstige (z.B. Hund ausführen, Einkaufsbummel) – so differenziert wie möglich erfassen!*

- 1.2. Welche/s Verkehrsmittel haben Sie für diese Freizeitaktivität/en verwendet?  
*Nachhaken:* Fallen Ihnen noch weitere ein?

*mögliche Verkehrsmittel: zu Fuß, Fahrrad, Auto, Taxi, Bus, U-/S-Bahn, Regional- und Fernbahn*

- 1.3. Welche der von Ihnen genannten Freizeitaktivitäten üben Sie regelmäßig aus?
  - a. Und wie oft praktizieren Sie die? (*in der Woche bzw. im Monat*)
- 1.4. Welche/s Verkehrsmittel nutzen Sie für diese regelmäßige/n Aktivität/en?
- 1.5. Wo finden die regelmäßigen Freizeitaktivitäten normalerweise statt? Wie weit ist das von Ihrem Wohnort ungefähr entfernt?
- 1.6. Welche der von Ihnen genannten Freizeitaktivitäten üben Sie unregelmäßig aus?
  - a. Und wie oft praktizieren Sie die? (*in der Woche bzw. im Monat*)
- 1.7. Welche/s Verkehrsmittel nutzen Sie für diese unregelmäßige/n Aktivität/en?
- 1.8. Wo finden die unregelmäßigen Freizeitaktivitäten normalerweise statt? Wie weit ist das von Ihrem Wohnort ungefähr entfernt?

## **2. Beschreibung der regelmäßigen Aktivitäten und Exploration der damit verbundenen Bedürfnisse**

- 2.1. Sie sagten, dass ... (s. 1.3) die Aktivität/en ist/sind, die Sie regelmäßig praktizieren. Erzählen Sie doch mal, wie sieht das typischerweise aus? Beschreiben Sie mal einen typischen ...

*Für jede regelmäßige Aktivität einzeln beschreiben lassen*

*Ggf. zur Vertiefung:*

- a. Gibt es besondere Situationsmerkmale (z.B. Wetter, Bedürfnisse), die Sie veranlassen, immer dieselbe Freizeitaktivität zu praktizieren?
- b. Was macht Ihnen genau Freude daran?
- c. Wie würde es Ihnen gehen, wenn Sie das – aus welchen Gründen auch immer – nicht mehr machen könnten?
- d. Wie wichtig ist Ihnen dabei, dass ...

*Ggf. via Laddering weiter vertiefen: Und warum ist ... für Sie wichtig? Und warum ist ... für Sie wichtig? Und warum ist ... für Sie wichtig? Usw.*

- 2.2. Für diese regelmäßig/en Aktivität/en verwenden sie als Verkehrsmittel vor allem ... (s. 1.4). Warum?

*Ggf. zur Vertiefung:*

- a. Gibt es besondere Situationsmerkmale (z.B. Wetter, Bedürfnisse), die Sie veranlassen, immer dasselbe/dieselben Verkehrsmittel zu benutzen?
- b. Warum ist/sind gerade...für Sie dafür das/die geeignete/n Verkehrsmittel?
- c. Was sind dessen/deren Vorteile?

- d. Gibt es auch Nachteile? Wenn ja, welche?
- e. Wie erleben Sie die Benutzung von ...? Sind damit bestimmte Gefühle verbunden?
- f. Wie wichtig ist Ihnen dabei, dass ...

*Ggf. via Laddering weiter vertiefen: Und warum ist ... für Sie wichtig? Und warum ist ... für Sie wichtig? Und warum ist ... für Sie wichtig? Usw.*

### 3. Handlungsmodi

#### ungeplant/Routine

- 3.1. Ich lese Ihnen jetzt einige Freizeitaktivitäten vor, die Sie sicherlich auch hin und wieder unternehmen. Angenommen Sie möchten eine dieser Freizeitbeschäftigungen unternehmen, welches Hauptverkehrsmittel würden Sie dafür benutzen? *Zettel geben, auf dem alle Verkehrsmittel stehen*

Antworten Sie bitte ohne lang nachzudenken. Wenn Sie irgendetwas davon gar nicht machen, dann sagen Sie bitte einfach „weiter“.

- a. Ausflug ins Grüne
  - b. Freund oder eine Freundin besuchen
  - c. Spazieren gehen
  - d. Verwandte/Eltern besuchen
  - e. Shopping
  - f. Abendlicher Besuch einer Kneipe oder eines Restaurants
  - g. Konzert oder eine andere Freizeitveranstaltung in der Stadt besuchen
  - h. Sport treiben
  - i. In der Stadt bummeln
  - j. Ins Kino gehen
  - k. Den Hund ausführen
- 3.2. Nehmen wir das Beispiel ... aus 3.1 (*eine der regelmäßigen Aktivitäten des Probanden!*): Denken Sie bewusst darüber nach warum Sie die Tätigkeit bzw. das Verkehrsmittel wählen (z.B. indem sie entsprechende Informationen suchen bzw. auswerten) oder kommen die entsprechenden Festlegungen eher automatisch zustande?
- a. Wenn die Festlegungen eher automatisch zustande kommen, empfinden Sie den Verzicht auf genaueres Nachdenken dann als Entlastung?
  - b. Oder würden Sie sich wünschen, dass Ihnen auch mal Anregungen für andere Aktivitäten bzw. Verkehrsmittel gegeben werden?

**geplant/Wahlhandeln**

- 3.3. Würden Sie in Ihrer Freizeit manchmal gerne etwas anderes machen als hauptsächlich ... (s. 1.3)?
- a. Würden Sie beispielsweise gerne eine von den Freizeitbeschäftigungen, denen Sie eher unregelmäßig nachgehen, regelmäßiger unternehmen wollen? Wenn ja, was könnte das zum Beispiel sein?
  - b. Was hält Sie derzeit davon ab, dieser/diesen alternativen Aktivität/en regelmäßiger nachzugehen?
- 3.4. Würden Sie in Ihrer Freizeit manchmal auch gerne andere Verkehrsmittel nutzen als hauptsächlich ... (s. 1.4)?
- a. Wenn ja, welche/s?
  - b. Was hält Sie derzeit davon ab, diese/s zu benutzen?
- 3.5. Wenn Sie eine unregelmäßige Freizeitaktivität vorhaben, also beispielsweise ..., wie gehen Sie dabei vor? Beschreiben Sie das bitte doch mal an einem Beispiel.

*Zur Vertiefung*

- a. Informieren Sie sich da vorher? Wenn ja, wie?
- b. Wie wählen Sie dafür das Verkehrsmittel?
- c. Und wie treffen Sie die Entscheidung hinsichtlich des Ortes?
- d. (Frage bei AO-Entscheidungen weglassen)
- e. Wie viel Zeit nimmt solch eine Planung in Anspruch? Empfinden Sie das als viel, wenig oder angemessen?
- f. Planen Sie eher systematisch, d.h. wägen Sie vorher unterschiedliche Alternativen ab und entscheiden sich dann? (paralleles Vorgehen) ...
  - i. Wenn ja, wie kommen Sie auf die unterschiedlichen Alternativen? Nach welchen Kriterien bewerten Sie diese?
- g. Wenn nein, wie gehen Sie dann vor?
  - i. z.B. Alternative einfach mal ausprobieren ohne vorher groß die verschiedenen Möglichkeiten abzuwägen? (sequentiellles Vorgehen)
  - ii. Wenn ja, was machen Sie, wenn das nicht funktioniert? Suchen Sie dann nach anderen Alternativen und probieren die aus?

**geplant/Imitationshandeln**

- 3.6. Sie haben vorhin gesagt, dass ... ihre regelmäßige/n Freizeitbeschäftigung/en ist/sind und dass sie ... eher unregelmäßig machen. Wenn Sie zurückdenken, gab es diesbezüglich mal irgendwelche Veränderungen?

- a. Waren Ihnen andere Freizeitaktivitäten mal wichtiger? Wenn ja, welche?
- b. Wann und warum hat sich das verändert? Was war der Anlass?
  - i. Biografische Veränderungen wie Arbeitslosigkeit oder sonstige Einkommenseinbuße, Wechsel der Arbeitstelle, Familiengründung, Pensionierung, Krankheit, Umzug, Autokauf, Führerscheinwerb ...
  - ii. Einfluss von Freunden, Bekannten, Kollegen usw.
- c. Haben Sie bei den zurückliegenden Freizeitaktivitäten einen Wechsel des Verkehrsmittels vorgenommen? Wenn ja: warum haben Sie diese Veränderung vorgenommen? Was war der Anlass?
  - i. Wechsel der Freizeitaktivität
  - ii. Biografische Veränderungen (analog b.i)
  - iii. Einfluss im persönlichen Umfeld (analog b.ii)
- d. Ergab sich der Wechsel eher aus einer Unzufriedenheit oder aus Langeweile oder aus ähnlichen Gründen? „innerer Konflikt“ Oder ergab sich der Wechsel vor allem aufgrund äußerer Einflüsse? Wenn ja, welche waren das? „äußerer Zwang“
- e. Wie haben Sie diese Veränderungen – bei der Freizeitbeschäftigung / bei der Verkehrsmittelwahl – empfunden? Sind Sie Ihnen leicht oder eher schwer gefallen? Was waren gute, was waren schlechte Erfahrungen? Haben Sie daraus Konsequenzen gezogen? Wenn ja, welche?
- f. Erfolgte dieser Wechsel eher automatisch (ohne dass Sie groß darüber nachdenken mussten)?
- g. Haben sie sich vor diesem Wechsel gründlich informiert und sich für Ihre Entscheidung entsprechend Zeit genommen?
- h. War Ihnen im Vorhinein bekannt, was mit den neuen Aktivitäten alles verbunden war? Haben Sie evtl. bewusst in Kauf genommen, dass auch Unerwartetes passieren kann?  
Aspekte von Risiko

#### 4. Wechsel zwischen Handlungsmodi

- 4.1. Wenn Sie mal in die Zukunft schauen – wie denken Sie werden Ihre Freizeitaktivitäten in 3 Jahren im Vergleich zu heute aussehen? Welche Verkehrsmittel werden Sie nutzen?
- 4.2. Wenn damit eine Änderung gegenüber der jetzigen Praxis verbunden ist:
  - a. Welche Gründe würden Sie für diese Änderung anführen?
  - b. Versprechen Sie sich von der Änderung Vorteile? Wenn ja, welche?
  - c. Könnten die Änderungen auch mit Schwierigkeiten verbunden sein? Wenn ja, mit welchen?

- d. Ist die Änderung schon konkret absehbar oder derzeit noch eher vage?
- e. Was wäre der erste Schritt in Richtung dieser Änderung?
- f. Benötigen Sie für den Wechsel bestimmte Informationen? Wenn ja, welche? Wie werden/würden Sie diese einholen?

## 5. Erfahrungsverarbeitung, Rückkopplungen

- 5.1. Wenn Sie jetzt abschließend noch mal auf Ihre Freizeitaktivitäten schauen und die Verkehrsmittel, die sie dafür nutzen, haben Sie da mal eher schlechte Erfahrungen gemacht?
  - a. Wenn ja, worin bestand/en die? Worüber waren Sie genau enttäuscht?
  - b. individuelle Bedürfnisse wurden nicht befriedigt; gesellschaftliche Wertvorstellungen wurden verletzt
  - c. Haben Sie da für sich irgendwelche Konsequenzen raus gezogen? Wenn ja, welche?
- 5.2. Und was waren besonders gute Erfahrungen bei den Freizeitaktivitäten und den Verkehrsmitteln, die sie dafür genutzt haben?
  - a. Worin bestanden die? Worin genau bestanden die positiven Aspekte?
  - b. Haben Sie da für sich irgendwelche Konsequenzen raus gezogen? Wenn ja, welche?



## 5.2 Rekrutierungsfragebogen



**DYNAMIKON**  
Umbruchsdynamik im Konsum und nachhaltige Innovationspfade. Eine  
Untersuchung am Beispiel der Freizeitmobilität

**Rekrutierungsfragebogen 1**  
Vorphase der Empirie / Explorative Konsumenteninterviews  
Juli 2007

**Kontakt**  
Gerd Scholl  
Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (iöw) gGmbH  
Potsdamer Str. 106  
10785 Berlin  
Tel. 030 / 88 45 94-20  
Fax. 030 / 88 25 439  
E-Mail: gerd.scholl@ioew.de

Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) gGmbH

**Übersicht über die Rekrutierungskriterien:**

- 10 Personen mit Wohnsitz in Berlin
- Teilnahme an einem maximal 90-minütigen Interview in den Räumen des Instituts für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW), Potsdamer Str. 105, 10785 Berlin
- Die Interviews finden statt am Mittwoch 29. und Donnerstag 30. August 2007
- Thema des Interviews ist das Mobilitätsverhalten in der Alltagsfreizeit, z.B. hinsichtlich Zielen, 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 erhalten die Teilnehmer eine Aufwandsentschädigung in Höhe von xx Euro

- 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.)
  - Zur einen Hälfte umweltbewusste, zur anderen Hälfte wenig oder gar nicht umweltbewusste Einstellung (gemäß Frage 4.)
  - Gleichmäßige Streuung über verschiedene Altersgruppen von 15 bis 80 Jahren (gemäß Frage 5.1.)
  - Gleichmäßige Streuung hinsichtlich Bildung, Berufstätigkeit, Berufsstellung und partnerschaftlicher Lebensform (gemäß Fragen 5.2. – 5.5.)
  - Zur einen Hälfte Teilnehmer mit Kindern unter 15 Jahren, zur anderen Hälfte Teilnehmer mit Kinder über 15 Jahren und keinen Kindern (gemäß Frage 5.6.)
  - Zur Hälfte niedrigeres Einkommen, zur Hälfte höheres Einkommen (gemäß Frage 5.7.)
  - Je 50 % Frauen und Männer (gemäß Frage 5.8.)

Institut für Ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) gGmbH

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

- |   |                      |
|---|----------------------|
| <input type="checkbox"/> Überhaupt nicht        | → Abbrechen          |
| <input type="checkbox"/> 1x bis 3x in der Woche | → Weiter mit Frage 2 |
| <input type="checkbox"/> Häufiger               | → Weiter mit Frage 2 |

→ Je 5 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 (Restaurant, Kneipe, Disko), Veranstaltungen
- Sport treiben, Hobby ausüben
- Natur und Erholung
- Sonstige (z.B. Hund ausführen, Einkaufsbummel)

→ Je 2 Vertreter jeder Gruppe

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

- Zu Fuß gehen
- Fahrrad
- Auto
- Öffentliche Verkehrsmittel (z.B. Bahn, Bus, U-Bahn)
- Sonstige (z.B. Mofa, Motorrad, Inliner)

→ Je 2 Vertreter jeder Gruppe

Institut für Ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) gGmbH

#### 4. Umwelteinstellung

Ich lese Ihnen nun einige Aussagen vor. Bitte sagen Sie mir, wie sehr Sie sich in jeder dieser Aussagen wiedererkennen. Stimmen Sie ihr voll und ganz, weitgehend, weniger oder gar nicht zu?

	voll und ganz	Weitgehend	weniger	gar nicht
1. Nach meiner Einschätzung wird das Umweltproblem in seiner Bedeutung von vielen Umweltschützern stark übertrieben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Ich bin bereit höhere Preise für Produkte zu bezahlen, die weniger umweltbelastend sind.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Es gibt Grenzen des Wachstums, die unsere industrialisierte Welt schon überschritten hat oder sehr bald erreichen wird.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

→ Die eine Hälfte: 2 - 3 graue Felder

→ Die andere Hälfte: höchstens 1 graues Feld

#### 5. Soziodemografische Merkmale

5.1. Wie alt sind Sie?

- bis 15 → Abbrechen
- von 15 bis 17
- von 18 bis 35
- von 36 bis 50
- von 51 bis 65
- von 66 bis 80
- älter als 80 → Abbrechen

→ Je 2 Vertreter jeder Altersgruppe

→ Keine Teilnehmer unter 15 und über 80 Jahren

5.2. Welchen Bildungsabschluss haben Sie?

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

→ Je 2 Vertreter jeder Gruppe

Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) gGmbH

- 5.3. Sind Sie berufstätig?
- voll berufstätig oder teil-berufstätig
  - Schüler / in Berufsausbildung / Student
  - Hausfrau/-mann ohne Berufstätigkeit
  - Rentner
  - nicht berufstätig, arbeitslos
- Je 2 Vertreter jeder Gruppe
- Wenn voll und teil-berufstätig: weiter mit Frage 5.4.
- Wenn nicht berufstätig: weiter mit Frage 5.5.
- 5.4. Welche Berufsstellung haben Sie?
- Selbständig oder frei beruflich tätig
  - Angestellter
  - Beamter
  - Facharbeiter
  - Arbeiter
- Je 2 Vertreter je Gruppe
- 5.5. Welche partnerschaftliche Lebensform praktizieren Sie?
- Ehepaar mit gemeinsamem Haushalt
  - Nicht-eheliche Lebensgemeinschaft mit gemeinsamem Haushalt
  - Partnerschaft ohne gemeinsamen Haushalt
  - Zur Zeit kein fester Partner (Single)
- Je 2-3 Vertreter je Gruppe
- 5.6. Leben bei Ihnen im Haushalt Kinder?
- ja, unter 15 Jahren
  - ja, über 15 Jahren
  - nein
- Zur Hälfte mit Kindern unter 15 Jahren, zur Hälfte mit Kindern über 15 Jahren oder keine Kinder
- 5.7. Dürfen wir Sie nach Ihren Einkommensverhältnissen fragen? Stehen Ihrem Haushalt mehr oder weniger als 2.000 Euro netto pro Monat zur Verfügung?
- weniger als 2.000 Euro
  - mehr als 2.000 Euro
- Hälfte der Gruppe weniger, Hälfte mehr
- 5.8. Sind Sie ...
- ... männlich?
  - ... weiblich?
- Zur Hälfte Männer und Frauen

**5. Bereitschaft zur Interview-Teilnahme**

Sind Sie bereit, an einem maximal 90-minütigen Interview in den Räumen des IÖW, Potsdamer Str. 105, 10785 Berlin zum Thema „Freizeitmobilität im Alltag“ teilzunehmen?

- ja → Einladen       nein → Abbrechen





**GESCHÄFTSTELLE BERLIN**

MAIN OFFICE

Potsdamer Straße 105

10785 Berlin

Telefon: + 49 – 30 – 884 594-0

Fax: + 49 – 30 – 882 54 39

**BÜRO HEIDELBERG**

HEIDELBERG OFFICE

Bergstraße 7

69120 Heidelberg

Telefon: + 49 – 6221 – 649 16-0

Fax: + 49 – 6221 – 270 60

[mailbox@ioew.de](mailto:mailbox@ioew.de)

[www.ioew.de](http://www.ioew.de)