

Marcel Hunecke

# Mobilitätsverhalten verstehen und verändern

Psychologische Beiträge zur  
interdisziplinären Mobilitätsforschung



Springer VS

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

RESEARCH

Marcel Hunecke

# Mobilitätsverhalten verstehen und verändern

Psychologische Beiträge zur  
interdisziplinären Mobilitätsforschung



Springer VS

---

# Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

## Herausgegeben von

Matthias Gather, Erfurt

Andreas Kagermeier, Trier

Sven Kesselring, Aalborg

Martin Lanzendorf, Frankfurt am Main

Barbara Lenz, Berlin

Mathias Wilde, Frankfurt am Main

Mobilität ist ein Basisprinzip moderner Gesellschaften; daher ist die Gestaltung von Mobilität im Spannungsfeld von ökonomischen, sozialen und ökologischen Interessen eine zentrale Herausforderung für ihre Institutionen und Mitglieder. Die Schriftenreihe Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung versteht sich als gemeinsame Publikationsplattform für neues Wissen aus der Verkehrs- und Mobilitätsforschung. Sie fördert ausdrücklich interdisziplinäres Arbeiten der Sozial-, Politik-, Wirtschafts-, Raum-, Umwelt- und Ingenieurwissenschaften. Das Spektrum der Reihe umfasst Analysen von Mobilitäts- und Verkehrshandeln; Beiträge zur theoretischen und methodischen Weiterentwicklung; zu Nachhaltigkeit und Folgenabschätzungen von Verkehr; Mobilitäts- und Verkehrspolitik, Mobilitätsmanagement und Interventionsstrategien; Güterverkehr und Logistik.

**Herausgegeben von**

Prof. Dr. Matthias Gather  
Verkehrspolitik und Raumplanung  
Fachhochschule Erfurt

Prof. Dr. Martin Lanzendorf  
Institut für Humangeographie  
Goethe Universität Frankfurt am Main

Prof. Dr. Andreas Kagermeier  
Freizeit- und Tourismusgeographie  
Universität Trier

Prof. Dr. Barbara Lenz  
Institut für Verkehrsforschung  
Deutsches Zentrum für Luft- und  
Raumfahrt (DLR) Berlin

Prof. Dr. Sven Kesselring  
Dept. Planning and Development  
Aalborg University

Dr. Mathias Wilde  
Institut für Humangeographie  
Goethe Universität Frankfurt am Main

---

Marcel Hunecke

# Mobilitätsverhalten verstehen und verändern

Psychologische Beiträge  
zur interdisziplinären  
Mobilitätsforschung

Marcel Hunecke  
Dortmund, Deutschland

Fortgeführte Reihe Band 26

Der Text ist im Studienbrief „Nachhaltige Mobilität“ der Fernuniversität Hagen im Studienangebot Interdisziplinäres Fernstudium Umweltwissenschaften (infernum) 2013 veröffentlicht worden.

ISBN 978-3-658-08824-8

ISBN 978-3-658-08825-5 (eBook)

DOI 10.1007/978-3-658-08825-5

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Springer VS

© Springer Fachmedien Wiesbaden 2015

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Der Verlag, die Autoren und die Herausgeber gehen davon aus, dass die Angaben und Informationen in diesem Werk zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vollständig und korrekt sind. Weder der Verlag noch die Autoren oder die Herausgeber übernehmen, ausdrücklich oder implizit, Gewähr für den Inhalt des Werkes, etwaige Fehler oder Äußerungen.

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Springer Fachmedien Wiesbaden ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Science+Business Media ([www.springer.com](http://www.springer.com))

## **Inhaltsverzeichnis**

|                                                                                                      |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 Warum sind Menschen mobil? .....</b>                                                            | <b>9</b>  |
| <b>2 Psychologische Einflussfaktoren.....</b>                                                        | <b>11</b> |
| 2.1 Kontrollüberzeugungen .....                                                                      | 12        |
| 2.2 Einstellungen .....                                                                              | 16        |
| 2.3 Normen .....                                                                                     | 19        |
| 2.4 Werte .....                                                                                      | 23        |
| 2.5 Sozialpsychologische Handlungstheorien zum<br>Mobilitätsverhalten.....                           | 24        |
| 2.6 Bewusste Entscheidungen und Gewohnheiten bei der<br>Verkehrsmittelnutzung .....                  | 34        |
| <b>3 Zusammenwirken von personenbezogenen und situativen<br/>Einflussfaktoren .....</b>              | <b>37</b> |
| <b>4 Ansätze zur Segmentierung von NutzerInnengruppen .....</b>                                      | <b>47</b> |
| 4.1 Nutzen von Segmentierungsansätzen .....                                                          | 48        |
| 4.2 Methodische Verfahren zur Identifikation von Zielgruppen .....                                   | 49        |
| 4.3 Ansätze zur Zielgruppensegmentierung im Mobilitätsbereich .....                                  | 50        |
| 4.3.1 Geographische Ansätze .....                                                                    | 51        |
| 4.3.2 Verhaltensbasierte Ansätze.....                                                                | 53        |
| 4.3.3 Soziodemographische Ansätze .....                                                              | 55        |
| 4.3.4 Psychographische Ansätze .....                                                                 | 59        |
| 4.4 Vergleichende Bewertung der Ansätze.....                                                         | 70        |
| <b>5 Personenfokussierte Interventionen .....</b>                                                    | <b>75</b> |
| 5.1 Soft Policies, Mobilitätsmanagement und Mobilitätsmarketing...                                   | 76        |
| 5.2 Wirksamkeit einzelner Interventionsmaßnahmen .....                                               | 81        |
| 5.3 Personenfokussierte Interventionen vor dem Hintergrund<br>psychologischer Handlungstheorien..... | 84        |
| <b>Literaturverzeichnis .....</b>                                                                    | <b>93</b> |

## Abbildungen

|                                                                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abb. 1: Anwendung der Theorie des geplanten Verhaltens auf die Nutzung umweltschonender Verkehrsmittel..... | 27 |
| Abb. 2: Kernkonstrukte der Norm-Aktivations-Theorie .....                                                   | 28 |
| Abb. 3: Integratives Modell aus TPB und NAM zur Verkehrsmittelwahl.....                                     | 30 |
| Abb. 4: Model of Self-Regulated Behaviour Change.....                                                       | 32 |
| Abb. 5: Theory of Interpersonal Behaviour.....                                                              | 35 |
| Abb. 6: Beispiel für additive Haupteffekte.....                                                             | 39 |
| Abb. 7: Beispiel für einen Moderatoreffekt.....                                                             | 42 |
| Abb. 8: Beispiel für einen Mediationseffekt.....                                                            | 44 |
| Abb. 9: Zusammenhang SINUS-Milieus und Verkehrsmittelwahl .....                                             | 62 |
| Abb.10: Psychographische Merkmalsprofile der fünf einstellungsbasierten Mobilitätstypen.....                | 68 |
| Abb.11: Stage Model of Self-Regulated Behaviour Change mit entsprechenden Interventionsmaßnahmen .....      | 89 |

## Tabellen

|                                                                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabelle 1: Nutzersegmente aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ ..                                                                       | 54 |
| Tabelle 2: Bewertung mobilitätsbezogener Segmentierungsansätze anhand von sechs Marketingkriterien .....                                     | 72 |
| Tabelle 3: Übersicht personen- und strukturfokussierter Interventionen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens in städtischen Regionen..... | 87 |

## 1 Warum sind Menschen mobil?

Eine selbstbestimmte Fortbewegung ermöglicht dem Menschen eigene Bedürfnisse zu befriedigen und sich dabei an die Anforderungen seiner Umwelten anzupassen. Die Formen der Fortbewegung sind dabei so vielfältig wie die Bedürfnisse und Umwelten des Menschen. Die Möglichkeit zur Fortbewegung ist dabei als inhaltlicher Kern des Mobilitäts-erhaltens aufzufassen, der eng mit dem grundlegenden menschlichen Bedürfnis nach selbstbestimmtem Handeln und der damit einhergehenden Umweltkontrolle verbunden ist. Da sich die menschlichen Bedürfnisse nicht nur auf die Sicherung des biologischen Überlebens reduzieren lassen, sondern in vielfältigen Lebensbereichen zum Ausdruck kommen, z. B. im sozialen Zusammenleben, im Wohnen oder in der Freizeitgestaltung, erfüllt das Mobilitätsverhalten vielfältige Funktionen und kann dabei sehr unterschiedliche Formen annehmen. Ganz allgemein zielt die räumliche Mobilität darauf ab, die Teilnahme der VerkehrsteilnehmerInnen am Erwerbsleben, der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen und an Freizeitaktivitäten zu sichern. Hierdurch ist leicht ersichtlich, dass das Mobilitätsverhalten hauptsächlich der Teilnahme an gesellschaftlichen Aktivitäten im außerhäuslichen Bereich dient und die Fortbewegung im physikalischen Raum hierzu nur ein Mittel zum Zweck darstellt. Die Fortbewegung im physikalischen Raum wird dabei immer auch von Bewertungen der VerkehrsteilnehmerInnen hinsichtlich unterschiedlicher sozialer Dimensionen, wie z. B. Autonomie oder Status, begleitet. So wird in modernen Gesellschaften eine hohe räumliche Mobilität von Personen im Allgemeinen als eine der wesentlichen Voraussetzungen für individuelle Freiheit und kollektiven Wohlstand angesehen. „Mobilität ist nicht nur Ausdruck des grundlegenden menschlichen Bedürfnisses nach Beweglichkeit, sie ist auch eine Voraussetzung für persönliche Entfaltung sowie für die Funktionsfähigkeit und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unserer Gesellschaft“ (BMBF, 1997, S. 5). Für ein umfassendes Verständnis des räumlichen Mobilitätsverhaltens ist es daher unverzichtbar, die sozial-symbolischen Funktionen von Mobilität zu berücksichtigen (Jahn & Wehling 1999). Aus personenbezogener Per-

spektive gilt es weiterhin die subjektive Wahrnehmung und Bewertung der räumlich-physikalischen und verkehrsbezogenen Infrastruktur beim Mobilitätsverhalten zu beachten. So hängt die subjektive Wahrnehmung der eigenen mobilitätsbezogenen Handlungsmöglichkeiten durchaus mit objektivierbaren Eigenschaften der Verkehrsinfrastruktur zusammen. Aber aus einer Kenntnis der objektiven Merkmale der Verkehrssituation lassen sich keineswegs die subjektiv wahrgenommenen Handlungsmöglichkeiten ableiten. Zu sehr wird die subjektive Wahrnehmung eigener Handlungsoptionen durch schematische Formen der individuellen Informationsverarbeitung beeinflusst (Svenson, 1998).

Die ersten Ansätze zur psychologischen Erklärung von Aspekten des Mobilitätsverhaltens sind schon in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts formuliert worden (Held, Verron & von Rosenstiel, 1981). Der Einfluss von individuumsinternen Prozessen der Informationsverarbeitung und -bewertung wird aber erst seit den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts ausführlich untersucht. Seit da an wird das Mobilitätsverhalten auch verstärkt aus sozial- und verhaltenswissenschaftlicher Perspektive betrachtet und nicht nur auf räumliche, ökonomische oder soziodemographische Einflussfaktoren zurückgeführt (Hautzinger, Knie & Wermuth, 1996).

Die vorliegende Publikation fasst nun den aktuellen Erkenntnisstand der Mobilitätspsychologie zusammen und zeigt handlungsorientierte Perspektiven auf, wie dieses Wissen zur Veränderung von Mobilitätsverhalten eingesetzt werden kann.