
Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung: Akzeptanz multimodaler Mobilität	1
2 Zentrale Begriffe und Einführung in den Untersuchungsgegenstand	7
2.1 Mobilität, Verkehr und Motilität	7
2.2 Nachhaltige Mobilität	9
2.3 Multimodale Mobilität	15
2.3.1 Multimodale Mobilität im Kontext von nachhaltiger Mobilität	17
2.3.2 Bisherige Forschung zu multimodaler Verkehrsmittelnutzung	19
2.4 Quartier vs. Stadtteil: Definition und Bedeutung für Mobilität	24
2.5 Akzeptanzforschung	25
3 Theoretische Ansätze zur Erklärung von Mobilitätsverhalten	29
3.1 Rational-Choice-Theorie	30
3.1.1 Theorie des geplanten Verhaltens und Norm-Aktivations-Modell	32
3.1.2 Modell der Frame-Selektion	33
3.1.3 Rational-Choice-Theorie und praxistheoretische Ansätze	34
3.2 Motilität – Mobilität als Kapital	35
3.3 Die Bedeutung der theoretischen Ansätze für die Untersuchung von multimodalem Mobilitätsverhalten und von Verkehrsverlagerungen	38

4 Determinanten der Verkehrsmittelwahl – Forschungsstand	41
4.1 Raum- und infrastrukturelle Determinanten	42
4.2 Sozialstrukturelle Determinanten	47
4.3 Motive als Determinanten der Verkehrsmittelwahl	51
4.3.1 Zweckrationale Motive	51
4.3.2 Symbolisch-emotionale Motive	54
4.4 Zwischenfazit und Ableitung des Forschungsbedarfs	57
5 Untersuchungsdesign: Mobilität in Bochum 2020	61
5.1 Bochum als Untersuchungsgebiet	62
5.1.1 Auswahl der Untersuchungstadtteile	63
5.1.2 Beschreibung der Untersuchungsgebiete	65
5.2 Die Befragung: Mobilität in Bochum 2020	66
5.2.1 Der Fragebogen: Inhalt und Methodisches	67
5.2.2 Pretest	69
5.2.3 Kontaktaufnahme und Versand	70
5.2.4 Stichprobe	73
5.3 Vignettenstudie zur Verkehrsmittelwahl	78
5.3.1 Die Methode des faktoriellen Surveys	78
5.3.2 Aufbau der Vignetten	80
5.3.3 Hypothesen	85
5.4 Interviews zu Motiven der Verkehrsmittelwahl	89
5.4.1 Aufbau des Leitfadens	89
5.4.2 Auswahl der interviewten Personen	90
5.4.3 Realisiertes Sample	91
5.4.4 Datenauswertung	92
6 Multimodales Mobilitätsverhalten und monomodale Autonutzung im Vergleich	95
6.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung	96
6.1.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit	96
6.1.2 Verkehrsmittelnutzung und Mobilitätsverhalten	99
6.1.3 Zusammenhang zwischen Verkehrsmitteloptionen und deren Nutzung	102
6.1.4 Multimodales Mobilitätsverhalten vs. monomodale Autonutzung	105
6.2 Exkurs: Verkehrsmittelnutzung vor und während der Coronapandemie	107
6.3 Lebenslage und Verkehrsmittelnutzung	111
6.4 Wohnumgebung und Verkehrsmittelnutzung	115

6.4.1	Die Stadtteile, die Wohnumgebung und das Mobilitätsverhalten	116
6.4.2	Entfernungsklassen und Mobilitätsverhalten	118
6.4.3	Verfügbarkeit von Haltestellen und Parkplätzen	122
6.5	Einstellungen und Verkehrsmittelwahl	124
6.5.1	Bildung von Einstellungsskalen zu den Verkehrsmitteln	125
6.5.2	Einstellungen und Mobilitätsverhalten	127
6.6	Gemeinsame Betrachtung von individuellen Faktoren und Merkmalen der Wohnumgebung	130
6.6.1	Aufbau der logistischen Regressionsmodelle	130
6.6.2	Logistische Regressionsmodelle für multimodales Mobilitätsverhalten	132
6.7	Zusammenfassung und Diskussion der Ergebnisse zu multimodalem Mobilitätsverhalten	140
7	Multimodale Mobilitätsfähigkeit – die Perspektive des Motility-Konzepts	145
7.1	Charakterisierung der Verkehrsmittelnutzung und des Mobilitätshandelns	146
7.2	Zugang zu Mobilität (Access)	148
7.2.1	Auto	148
7.2.2	Öffentliche Verkehrsmittel	152
7.2.3	Fahrrad	154
7.3	Fähigkeiten und Kompetenzen zur Organisation des Mobilitätsalltags (Skills)	157
7.3.1	(Praxis)Erfahrung und Sozialisation	158
7.3.2	Organisation	162
7.3.3	Zeitmanagement	167
7.3.4	Kennen der Wege	168
7.3.5	Stressmanagement	171
7.3.6	Körperliche Einschränkungen	174
7.4	Treiber des Mobilitätshandelns (Appropriation)	175
7.4.1	Motive	176
7.4.2	Sekundäre Funktionen der Verkehrsmittelnutzung	180
7.5	Zusammenfassung und Diskussion der Mobilitätsfähigkeit (Motility)	184

8 Verkehrsverlagerungen – ein faktorieller Survey	189
8.1 Exkurs: Auswertung des faktoriellen Survey – das Mehrebenenmodell	190
8.2 Verkehrsverlagerungen vom Auto auf den ÖV	192
8.2.1 Deskriptive Ergebnisse der ÖV-Vignetten	192
8.2.2 Mehrebenenmodelle der ÖV-Vignetten	198
8.2.3 Vignettenebene der ÖV-Nutzung	201
8.2.4 Personenebene der ÖV-Nutzung	204
8.2.5 Interaktionseffekte der Vignettenmerkmale zur ÖV-Nutzung	206
8.3 Verkehrsverlagerungen vom Auto aufs Fahrrad	210
8.3.1 Deskriptive Ergebnisse der Fahrradvignetten	211
8.3.2 Mehrebenenmodelle der Fahrradvignetten	214
8.3.3 Vignettenebene der Fahrradnutzung	217
8.3.4 Personenebene der Fahrradnutzung	220
8.3.5 Interaktionseffekte der Fahrradnutzung	222
8.4 Diskussion der Ergebnisse zu Verkehrsverlagerungen	225
9 Akzeptanz multimodaler Mobilität – Fazit und Ausblick	231
9.1 Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse	231
9.2 Limitationen und Diskussion	238
9.3 Praxisbezogene Schlussfolgerungen	243
9.4 Ausblick	245
Literaturverzeichnis	247