

I	Inhaltsverzeichnis	
	Vorwort	7
II	Abkürzungsverzeichnis	15
III	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	17
1	Einleitung	23
1.1	Einordnung des feldtheoretischen Konzepts LEWINs	23
1.2	Praktische Relevanz der Untersuchung	25
1.3	Leitende Fragestellung	29
2	Lewins Feldtheorie - Das Personmodell	31
2.1	Spannung in den Systemen der Person	31
2.2	Echtes Bedürfnis (EB), Quasibedürfnis (QB), Subjektive momentane Wertschätzung (W_{SM})	31
2.3	Der zur Person gehörende Lebensraum	34
2.4	Wandfestigkeit, Diffusion, Ersatzhandlung und Valenz	34
2.5	Theorie der Vornahmehandlung	37
2.5.1	Entstehung des Quasibedürfnisses	37
2.5.2	Entstehung der Vornahmehandlung	38
2.5.3	Kritikpunkte LEWINs am Koppelungsphänomen zur Erklärung der Nachwirkung der Vornahme	39
2.5.3.1	Die Zeit: Der Widerspruch beim allmählichen Nachlassen der Nachwirkung	40
2.5.3.2	Die Zeit: Der Widerspruch beim abrupten Aussetzen der Nachwirkung	40
2.5.3.3	Die Gelegenheit: Sein Stellenwert bei LEWIN	41
2.5.4	Die zentrale Annahme LEWINs: Die Spannung im System als Ursache der Nachwirkung der Vornahme	42
2.5.5	Das Vergessen als Einflussfaktor auf die Nachwirkung der Vornahme	43
2.5.6	Parallelen zwischen echten Bedürfnissen und Quasibedürfnissen	47
2.5.7	Der „reale Zusammenhang“ zwischen echten Bedürfnissen und Quasibedürfnissen	50
2.5.8	Abgrenzung der Vornahmehandlung, „Willenshandlung“ (beherrschte Handlung) und Feld- (Trieb-) handlung	51
2.5.9	Abgrenzung der Vornahme, des Entschlusses und grundlegender Begriffe	52

2.6	Ansätze anderer Autoren	53
2.6.1	LEWIN und ein Ansatz HECKHAUSENs	53
2.6.2	LEWINs Topologie der Person und ein Ansatz zu seiner Erweiterung nach DRÖGE	56
3	Das Personmodell und eine Bedürfnisexplikation	59
3.1	Vorgehensweise	59
3.2	Das Fehlen einer grundlegenden Theorie der emotionalen Bedeutung von Objekten und die Übertragung eines sozialen Motivationsmodells	61
3.3	Von basalen Emotionen zu einer Bedürfnisstruktur des ÖV-Nutzers	63
3.4	Systematisierung der Bedürfnisstruktur des öffentlichen Verkehrsmittel-Nutzers	65
3.5	Auf dem Weg zu einer Bedürfnisstruktur des öffentlichen Verkehrsmittel-Nutzers	67
3.5.1	Sicherheit: Von der basalen Emotion zum echten Bedürfnis	68
3.5.2	Erregung: Von der basalen Emotion zum echten Bedürfnis	68
3.5.3	Autonomie: Von der basalen Emotion zum echten Bedürfnis	72
3.5.4	Libido: Von der basalen Emotion zum echten Bedürfnis	73
3.5.5	Zusammenfassung	74
4	Theoretische Ziele, Arbeitshypothesen und Herleitungen	75
4.0	Überblick über die Hypothesen im Rahmen der Theorie der Vornahmehandlung	76
4.1	Herleitung der <i>Äquivalenzannahme</i>	81
4.2	Herleitung der <i>Parallelitätsannahme</i>	83
4.3	Herleitung der <i>Verankerungsannahme</i>	85
4.4	Herleitung der <i>Zentralitätsannahme</i>	87
4.5	Herleitung der <i>Gegenläufigkeits-, Gleichläufigkeits-</i> und der <i>Erwartungswahrscheinlichkeitsannahme</i>	90
4.6	Wertschätzung, Erinnerung und Attribution	96
5	Fragebogenkonstruktion	103
5.1	Allgemeines zu EB- und W _{SM} -Skalen	103
5.1.1	Teilschritte der Fragebogenkonstruktion	103
5.2	Herleitung der Skalen zur Messung der echten Bedürfnisse	103
6	Vorstudien	105
6.1	Zur Vorstudie I	105
6.2	Änderungen: Vorstudie I zu Vorstudie II	105
6.3	Beschreibung der Stichproben der Vorstudie I und II	107

6.4	Änderungen: Vorstudie II zur Hauptstudie	108
7	Hauptstudie	109
7.1	Beschreibung der Stichprobe	109
7.2	Itemanalyse	112
7.2.1	Schwierigkeitsindices für das echte Bedürfnis (EB) und die Wertschätzung (W_{SM})	112
7.2.2	Trennschärfekoeffizienten	112
7.2.3	Faktorenanalysen	114
7.2.4	Vorgehensweise bei der Berechnung der Trennschärfekoeffizienten und CRONBACH- α -Koeffizienten der EB-Skalen	116
7.2.5	Objektivität	118
7.2.6	Validität	118
7.2.7	Reliabilität	119
7.2.8	Fünf Dimensionen echter Bedürfnisse (EB)	119
7.2.9	Vorgehensweise bei der Berechnung der Trennschärfekoeffizienten und CRONBACH- α -Koeffizienten der W_{SM} -Skalen	121
7.2.10	Fünf Dimensionen von Wertschätzungen (W_{SM}) gegenüber Ereignissen auf Grund ihrer Befriedigung von Quasibedürfnissen (QB)	123
7.3	Zusammenfassende Betrachtung und Diskussion der itemanalytisch gewonnenen Skalen: Fünf Bedürfnisdimensionen des ÖV-Nutzers	126
7.3.1	Emotionen als Signale echter Bedürfnisse	128
7.3.2	Persönlichkeitseigenschaften als Derivate echter Bedürfnisse	129
7.3.3	Andere Bedürfnisklassifikationen und die fünf Bedürfnisdimensionen des ÖV-Nutzers	133
8	Ergebnisse der Hypothesenprüfung mit den fünf Dimensionen	135
8.1	Prüfung der <i>Äquivalenzannahme</i>	135
8.1.1	Prüfung des echten Bedürfnisses nach einem positiven Selbstwert	135
8.1.2	Prüfung des echten Bedürfnisses nach Kausalität	137
8.1.3	Prüfung des echten Bedürfnisses nach Kontrolle	140
8.1.4	Prüfung des echten Bedürfnisses nach Kontakt	141
8.1.5	Prüfung des echten Bedürfnisses nach Hilfe	143

8.1.6	<i>Die Äquivalenzannahme:</i> Zusammenfassende Betrachtung und Diskussion	145
8.1.6.1	Unterschiede der fünf Bedürfnisdimensionen im Verhältnis zu unterschiedlichen Lebensräumen	145
8.1.6.2	Drei echte Bedürfnistypen im Verhältnis zum Handlungsspielraum	147
8.2	Prüfung der <i>Parallelitätsannahme</i>	154
8.2.1	Prüfung der subjektiven momentanen Wertschätzungen (W_{SM}) gegenüber Ereignissen auf Grund ihrer Befriedigung von Quasibedürfnissen (QB) der Selbstwertdimension	154
8.2.2	Prüfung der subjektiven momentanen Wertschätzungen (W_{SM}) gegenüber Ereignissen auf Grund ihrer Befriedigung von Quasibedürfnissen (QB) der Kausalitätsdimension	157
8.2.3	Prüfung der subjektiven momentanen Wertschätzungen (W_{SM}) gegenüber Ereignissen auf Grund ihrer Befriedigung von Quasibedürfnissen (QB) der Kontrolldimension	159
8.2.4	Prüfung der subjektiven momentanen Wertschätzungen (W_{SM}) gegenüber Ereignissen auf Grund ihrer Befriedigung von Quasibedürfnissen (QB) der Kontaktdimension	161
8.2.5	Prüfung der subjektiven momentanen Wertschätzungen (W_{SM}) gegenüber Ereignissen auf Grund ihrer Befriedigung von Quasibedürfnissen (QB) der Hilfedimension	163
8.2.6	Die <i>Parallelitätsannahme</i> : Zusammenfassende Betrachtung und Diskussion: Drei echte Bedürfnistypen im Verhältnis zu Dissonanzreduktionsprozessen und Handlungsspielraum	164
8.2.7	Drei echte Bedürfnistypen im Verhältnis zu spannungsbedingten Kontrollmodi und Handlungsspielraum	171
8.2.8	Die Spannung als Ursache der Handlung - ein Widerspruch zur „Lageorientierung“?	177
8.3	Prüfung der <i>Verankerungsannahme</i>	179
8.3.1	ÖV-Nutzung in der Freizeit	181
8.3.2	Berufliche ÖV-Nutzung	183
8.3.2.1	Mobile Handlungsalternativen	183
8.3.3	ÖV-Nutzung in der Freizeit - Betrachtet nach Führerscheinbesitz	184
8.3.4	Berufliche ÖV-Nutzung -	

	Betrachtet nach Führerscheinbesitz	186
8.3.5	ÖV-Nutzung in der Freizeit -	
	Betrachtet nach Führerschein- und Autobesitz	186
8.3.6	Berufliche ÖV-Nutzung -	
	Betrachtet nach Führerschein- und Autobesitz	187
8.3.7	ÖV-Nutzung -	
	Betrachtet nach dem finanziellen (Handlungs-) Spielraum	189
8.3.8	Die <i>Verankerungsannahme</i> : Zusammenfassende Betrachtung und Diskussion	190
8.4	Prüfung der <i>Zentralitätsannahme</i>	192
8.5	Prüfung der <i>Gegenläufigkeits-, Gleichläufigkeits- und Erwartungswahrscheinlichkeitsannahme</i>	195
8.5.1	<i>Gleichläufigkeits-, Gegenläufigkeits-, und Erwartungswahrscheinlichkeitsannahme</i> : Zusammenfassende Betrachtung und Diskussion	198
8.6	Prüfung der Annahmen zur Wertschätzung, Erinnerung und Attribution	202
8.6.1	Wertschätzung, Erinnerung und Attribution: Zusammenfassende Betrachtung und Diskussion	204
8.7	Resümee der Ergebnisse zu den fünf Dimensionen von echten Bedürfnissen (EB) und subjektiven momentanen Wertschätzungen (W_{SM}) gegenüber Ereignissen auf Grund ihrer Befriedigung von Quasibedürfnissen (QB)	206
8.7.1	Die <i>Äquivalenzannahme</i>	206
8.7.2	Die <i>Parallelitätsannahme</i>	208
8.7.3	Die <i>Verankerungsannahme</i>	211
8.7.4	Die <i>Zentralitätsannahme</i>	212
8.7.5	Die <i>Gegenläufigkeitsannahme</i>	213
8.7.6	Die <i>Gleichläufigkeitsannahme</i>	213
8.7.7	Die <i>Erwartungswahrscheinlichkeitsannahme</i>	215
8.7.8	Zusammenfassende Betrachtung der Entwicklung einer Bedürfnistypologie des ÖV-Nutzers	215
8.7.9	Feldtheorie als Methode der Analyse	218
9	Ausblick und Konsequenzen für den ÖV	221

10	Anhang	231
10.1	Übersicht: Zuordnung der EB-Skalen zu den standardisierten Items	231
10.1.1	Skala „Echtes Bedürfnis nach persönlicher Unversehrtheit“ EB-Skala 1.1	232
10.1.2	Skala „Echtes Bedürfnis nach positivem Selbstwert“ EB-Skala 2.1	233
10.1.3	Skala „Echtes Bedürfnis nach Vorhersehbarkeit“ EB-Skala 3.1	234
10.1.4	Skala „Echtes Bedürfnis nach Kausalität“ EB-Skala 4.1	235
10.1.5	Skala „Echtes Bedürfnis nach Sensation und flow“ EB-Skala 5.1	236
10.1.6	Skala „Echtes Bedürfnis nach Kontrolle“ EB-Skala 6.1	236
10.1.7	Skala „Echtes Bedürfnis nach Privatheit“ EB-Skala 7.1	238
10.1.8	Skala „Echtes Bedürfnis nach Kontakt“ EB-Skala 8.1	239
10.1.9	Skala „Echtes Bedürfnis nach Hilfe“ EB-Skala 9.1	240
10.2	Übersicht: Thematischer Aufbau des Fragebogens	241
10.3	Übersicht: Schwierigkeitsindices Vorstudie I und II Wertschätzungsurteile (W_{SM}) und echte Bedürfnisse (EB)	242
10.4	Übersicht: CRONBACH- α -Koeffizienten der Vorstudie I und II Wertschätzungsurteile (W_{SM}) und echte Bedürfnisse (EB)	245
10.4.1	Formulierungen der eliminierten EB-Items der Vorstudien I und II	250
10.5	Übersicht: Schwierigkeitsindices Hauptstudie	250
10.6	Auf Grund der Itemanalyse entfallene Variablen	254
10.7	Beispiele für Original- Wortlaute von Reiseerlebnissen der Reisenden	254
10.8	Fragebogen	261
11	Verzeichnisse	277
11.1	Literaturverzeichnis	277
11.2	Stichwortverzeichnis	286
11.3	Personenverzeichnis	294