

Inhalt

1 Einleitung | 9

2 Mobilitätstrends: Strukturelle Abkehr vom privaten Automobil? | 19

- 2.1 Renaissance des Fahrrads/Cycling Boom | 21
- 2.2 Neue vernetzte Mobilitätsdienstleistungen und Smart Mobility | 24
 - 2.2.1 Definition und Typisierung von Mobilitätsdienstleistungen | 25
 - 2.2.2 Reflexiver Entstehungskontext: Vom analogen Umweltverbund zum Internet der Mobilitätsdienstleistungen | 36
- 2.3 Regressive Mobilitätstrends: Transport Poverty | 48
 - 2.3.1 Digital Divide | 53
 - 2.3.2 Surveillance Studies | 54
 - 2.3.3 Räumlich selektive Diffusion von neuen Mobilitätsdienstleistungen | 56

3 Theoretisch-konzeptionelle Zugänge: Multioptionalität als Voraussetzung für multimodales Verhalten | 63

- 3.1 Multimodales Verhalten: State of the Art | 66
 - 3.1.1 Segmentierungsverfahren zur Ermittlung multimodaler Personengruppen | 67
 - 3.1.2 Literaturübersicht: Multimodales Verhalten | 70
 - 3.1.3 Erklärungen für multimodales Verhalten in der Literatur | 80
 - 3.1.4 „New Generation“: Die veränderten Mobilitätstrends in der Generation junger Erwachsener | 90
 - 3.1.5 Kritik: Fehlendes Interesse an den individuellen Voraussetzungen für multimodales Verhalten | 97
- 3.2 Materielle und mentale Voraussetzungen zur Realisierung von Mobilitätsverhalten: Hinweise aus der Verkehrs- und Mobilitätsforschung | 100
 - 3.2.1 Materielle Optionen: Verfügbarkeit von Mobilitätsressourcen | 100
 - 3.2.2 Mentale Optionen: Kontrollüberzeugungen, Einstellungen, Normen, Routinen, Emotionen usw. bei der Verkehrsmittelwahl | 103
 - 3.2.3 Raumbezogene Verteilung von Optionen („Struktur vs. Individuum“) | 109
- 3.3 Neue Mobilitätsdienstleistungen und multimodales Verhalten | 114
 - 3.3.1 Carsharing im Rahmen multimodalen Verhaltens | 114

- 3.3.2 Bikesharing im Rahmen multimodalen Verhaltens | 118
- 3.3.3 IKT-Nutzung im Rahmen multimodalen Verhaltens | 120
- 3.4 Konzept: Materielle und mentale Multioptionalität als
Voraussetzungsdimensionen für multimodales Verhalten | 122
- 3.5 Forschungsfragen | 123

4 Das Untersuchungsdesign | 125

- 4.1 Untersuchungsraum Offenbach am Main | 126
 - 4.1.1 Dynamik bei neuen Mobilitätsangeboten in Offenbach am Main und
der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main | 126
 - 4.1.2 Bevölkerungszusammensetzung | 127
 - 4.1.3 Heterogene Siedlungsstrukturen | 129
- 4.2 Erhebungsdesign | 134
- 4.3 Fragebogenkonstruktion | 135
 - 4.3.1 Aufbau des Fragebogens | 136
 - 4.3.2 Fragenblöcke zur Beantwortung der Forschungsfrage 1 | 138
 - 4.3.3 Fragenblöcke zur Beantwortung der Forschungsfrage 2 | 143
 - 4.3.4 Integration raumbezogener Variablen | 147
- 4.4 Feldbericht | 149
 - 4.4.1 Pretest | 150
 - 4.4.2 Hauptbefragung | 151
 - 4.4.3 Dateneingabe | 154
- 4.5 Repräsentativitätsabgleich | 155

5 Empirische Ergebnisse I: Materielle und mentale Multioptionalität als Voraussetzungsdimensionen für multimodales Verhalten | 157

- 5.1 Operationalisierungen: Multimodales Verhalten, materielle und mentale
Multioptionalität | 158
- 5.2 Multimodales Verhalten | 162
- 5.3 Materielle Multioptionalität | 169
- 5.4 Mentale Multioptionalität | 175
- 5.5 Einfluss von Verkehrsmitteloptionen auf das Mobilitätsverhalten | 191
 - 5.5.1 Materielle Verkehrsmitteloptionen und Mobilitätsverhalten | 191
 - 5.5.2 Mentale Verkehrsmitteloptionen und Mobilitätsverhalten | 193
 - 5.5.3 Integrative Perspektive: Einfluss materieller und mentaler
Verkehrsmitteloptionen auf das Mobilitätsverhalten | 194
- 5.6 Diskussion: Empirische Ergebnisse I | 194

- 5.6.1 Mehr Optionen durch eine Entemotionalisierung des privaten Automobils: Junge Erwachsene und die Trennung der „Liebe zum Automobil“ | 196
- 5.6.2 „Cycling boomt“ generationsübergreifend | 198
- 5.6.3 Multioptionalität hat keinen „Ort“ | 200
- 5.6.4 Transport Poverty Matters! | 202
- 5.6.5 Materielle Multioptionalität im Besitz ist (mobilitäts-)ressourcenineffizient | 203
- 5.6.6 Kritische Einordnung der Analyseergebnisse | 205

6 Empirische Ergebnisse II: Materielle und mentale Voraussetzungen zur potenziellen Nutzung vernetzter Mobilitätsdienstleistungen | 207

- 6.1 IKT-Besitz und Nutzungserfahrungen mit Sharing-Angeboten (Materieller Zugang zu multimodalen Verkehrssystemen) | 208
 - 6.1.1 Überblick über die Verteilung von Hardware und Software moderner Informations- und Kommunikationstechnologien und Nutzungserfahrungen mit Sharing-Angeboten | 208
 - 6.1.2 Überblick über das allgemeine Antwortverhalten zu den Bewertungsprozessen von Informations- und Kommunikationstechnologien und Sharing-Angeboten | 211
- 6.2 Materielle und mentale Voraussetzungen zur potenziellen Nutzung vernetzter Mobilitätsdienstleistungen | 216
 - 6.2.1 Materielle Voraussetzungen zur potenziellen Nutzung vernetzter Mobilitätsdienstleistungen (und Nutzung von Sharing-Angeboten) | 216
 - 6.2.2 Mentale Voraussetzungen zur potenziellen Nutzung vernetzter Mobilitätsdienstleistungen | 219
- 6.3 Mehr Verkehrsmitteloptionen durch vernetzte Mobilitätsdienstleistungen? | 222
 - 6.3.1 Erweiterung der materiellen Verkehrsmitteloptionen durch vernetzte Mobilitätsdienstleistungen? | 223
 - 6.3.2 Erweiterung der mentalen Verkehrsmitteloptionen durch vernetzte Mobilitätsdienstleistungen? | 224
- 6.4 Diskussion: Empirische Ergebnisse II | 227
 - 6.4.1 Über die neue Liebe zum Smartphone zum promiskuitiven Alltagsverkehr? | 227

6.4.2 Multimodal Divide: Reproduktion sozialer Ungleichheiten im Gewand
des Neuen | 230

6.4.3 Ökologisch nachhaltiges „1984“? | 232

7 Zusammenfassung und Schluss | 235

Literatur | 245

Anhang | 277