

# 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  
Aurtomobils: 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**