



Fachhochschule Nordwestschweiz
Hochschule für Angewandte Psychologie

Bachelorstudiengang Wirtschaftspsychologie

Hochschule für Angewandte Psychologie

Bachelor Thesis 2020

Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen

Eine empirische Analyse der Kriterien und Gründe der
Verkehrsmittelwahl für Urlaubsreisen im europäischen Raum

Autorin

Marina Bühlmann

Begleitung

Tobias Vogel

Praxispartner

Bundesamt für Verkehr BAV

Abstract

Die Forschungsarbeit hat zum Ziel, die Kriterien und Gründe hinter der Verkehrsmittelwahl von in der Schweiz lebenden Personen zu erfassen und daraus entsprechende Implikationen abzuleiten. Dabei konzentriert sich die Analyse auf Urlaubsreisen im europäischen Raum. Die qualitative Herangehensweise mit zehn teilstrukturierten Leitfadeninterviews und einer anschliessenden inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse brachte erwartete und auch überraschende Ergebnisse hervor. So konnten Komfort, Nachhaltigkeit und Preis als wichtige Kriterien der Befragten festgestellt werden. Die dabei vorherrschenden Präferenzen sind allerdings nicht über alle Reisesituationen stabil und können bei Bedarf angepasst werden. Das Führen «innerer Konti» beeinflusst weiter das individuelle Consideration Set. Auch gewisse Effekte der Gewohnheit bei repetitiven Reisen liessen sich feststellen, noch deutlicherer Einfluss auf den Entscheid für ein Verkehrsmittel konnte jedoch den Rollen und persönlichen Normen zugeschrieben werden. Schliesslich sind Informationen zur Planung und Buchung aktuell nicht für alle Verkehrsmittel im selben Mass verfügbar, was die Nutzungswahrscheinlichkeit beeinflussen kann.

Anzahl Zeichen (inkl. Leerzeichen): 107'234

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Theoretische Einordnung	4
2.1	Wichtige Definitionen im Zusammenhang mit der Reisemobilität.....	4
2.2	Psychologische Faktoren der Verkehrsmittelwahl auf Basis der TIB	7
2.3	Bewusstes Entscheiden.....	14
2.4	Kritik und Implikationen für den weiteren Forschungsverlauf	17
3	Methode.....	18
3.1	Literaturrecherche und deduktive Vorannahmen	18
3.2	Datenerhebung.....	19
3.3	Transkription.....	24
3.4	Datenanalyse.....	25
4	Analyse.....	30
4.1	Das Kategoriensystem	31
4.2	Ausgewählte Fallzusammenfassungen	33
4.3	Ausgewählte kategorienbasierte Auswertungen entlang der thematischen Subkategorien.....	36
4.4	Kreuztabelle: Kriterien und Gründe (Nicht-)Nutzung Verkehrsmittel.....	44
5	Diskussion	46
5.1	Kritik.....	51
5.2	Ausblick.....	51
5.3	Fazit	52
6	Implikationen.....	53
7	Literaturverzeichnis.....	55
8	Tabellenverzeichnis.....	60
9	Abbildungsverzeichnis	60
10	Anhang	61

1 Einleitung

Die Thematik der Mobilität ist aktueller denn je. Die Naturgeschehnisse und politischen Diskussionen der letzten Jahre sensibilisieren auch in der Schweiz lebende Personen darauf, ihre Reisen bewusster zu planen. Dabei ist der Entscheid für ein Reiseverkehrsmittel unweigerlich mit dem Klimaschutz verbunden, weshalb Modebegriffe wie «Flugscham» derzeit Konjunktur haben. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) führt zusammen mit dem Bundesamt für Statistik (BFS) fünfjährlich eine Grosserhebung des Mobilitätsverhaltens der Schweizerinnen und Schweizer durch. Laut diesem *Mikrozensus* legen in der Schweiz lebende Personen pro Jahr durchschnittlich 24'849 Kilometer Weg zurück, 11'095 davon im Ausland (BFS & ARE, 2017). Der durchschnittliche Anteil des Flugzeugs als gewähltes Verkehrsmittel lag bei 8'986 Kilometern pro Person (vgl. Abbildung 1, BFS & ARE, 2017), davon 5'015 Kilometer allein im Zusammenhang mit Privatreisen (Danalet, 2018). Dies entspricht im Vergleich zu den Ergebnissen aus dem Jahr 2010 einer Steigerung von 53% (Danalet, 2018). Ein besonders hoher Anstieg konnte in den bevölkerungsdichteren Zonen der Schweiz festgestellt werden, wobei die genauen Gründe für diesen Anstieg nicht bekannt sind (ARE, 2018).



Abbildung 1. Kennzahlen zu der Jahresmobilität pro Person, im In- und Ausland (BFS & ARE, 2017, S. 3)

In Bezug auf Ressourcen-Nutzen-Beurteilungen scheint die Berücksichtigung des Flugzeuges gerade für Langstrecken nachvollziehbar. Doch wie oft wird das Flugzeug auch für kürzere Distanzen mit alternativ verfügbaren Verkehrsmitteln genutzt? Hat sich im Verhalten der Schweizerinnen und Schweizer seit der letzten Erhebung des Mikrozensus verändert?

Ziel der vorliegenden Forschungsarbeit ist die Offenlegung der Entscheidungskriterien und Beweggründe bei der Reiseverkehrsmittelwahl für Reisen innerhalb Europas. Dabei entsprechen die Kriterien den objektiv messbaren Faktoren (Beispiel Kriterium: Person X

wählt das Flugzeug wegen seiner kurzen Reisedauer). Die Gründe wiederum sollen die Erklärungen für diese Kriterien erfassen (Beispiel Grund: Person X will möglichst viel Zeit mit seiner Mutter in Italien nutzen, wenn sie sie besucht). Dabei sollen nicht nur die Gründe für die Nutzung, sondern auch jene für die Nichtnutzung eines Verkehrsmittels untersucht werden. Aus diesen definierten Schwerpunkten ergibt sich somit die folgende Forschungsfrage:

Welches sind die Kriterien und Gründe von Bewohnenden Schweizer Städte hinsichtlich Entscheid für oder gegen die Nutzung eines Verkehrsmittels bei Europareisen?

Im Rahmen der Ermittlung dieser Kriterien und Gründe sollen zudem spezifische Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahl untersucht werden. Aus der bisherigen Forschung ging hervor, dass die Gewohnheit (Hunecke, 2015; Triandis, 1977, 1980) einen massgeblichen Beitrag zu dem Entscheid für ein Reiseverkehrsmittel leistet. Gemäss der *Theory of Interpersonal Behavior* [TIB] führen bestehende Intentionen somit nicht direkt zu Verhalten, sondern werden unter anderem auch durch Gewohnheiten gelenkt (Triandis, 1977). Doch wie äussert sich diese Beeinflussung durch vergangenes Verhalten konkret? Inwiefern wird im gewohnten und ungewohnten Kontext nach Reiseinformationen gesucht, und wie wirkt sich das (Nicht-)Vorhandensein dieser Informationen auf unser Entscheidungsverhalten aus? Neben der Verfügbarkeit von Informationen soll schliesslich auch die Verfügbarkeit von Optionen untersucht werden. Diese verfügbaren Optionen sind vergleichbar mit den erleichternden Bedingungen im Modell von Triandis (1977), und sollen unter anderem die Rolle der Autonutzung genauer beleuchten. 78 % der schweizerischen Haushalte besaßen 2015 mindestens ein Auto, in nahezu jedem dritten Haushalt waren gar zwei oder mehr Personenwagen vorhanden (BFS & ARE, 2017). Wie wird die Präferenz für ein Reiseverkehrsmittel durch das Vorhandensein eines Autos sowie weiterer Optionen in Bezug auf das Reisen beeinflusst? Zur Untersuchung dieser zusätzlichen Einflussfaktoren aus der TIB wird die folgende Forschungsfrage definiert:

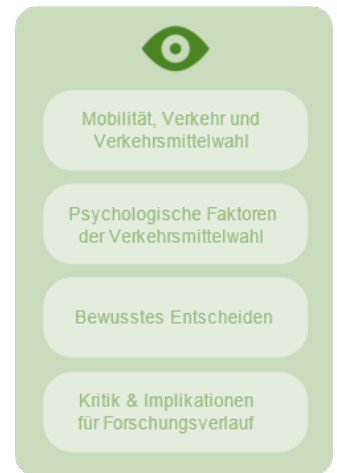
Welche Rolle spielen bei der Reiseverkehrsmittelwahl

- *die Gewohnheit?*
- *die Verfügbarkeit von Informationen?*
- *die Verfügbarkeit von Optionen?*

In den folgenden Kapiteln dieses Forschungsberichtes wird zunächst das theoretische Fundament der empirischen Analyse präsentiert. Im Zentrum stehen dabei bewährte Modelle aus der Verkehrsmittelforschung mit Fokus auf die psychologischen Faktoren der Verkehrsmittelwahl. Zudem werden relevante Ausschnitte aus dem aktuellen Forschungsstand dargelegt. Anschliessend wird das methodische Vorgehen der gewählten empirischen Herangehensweise im Detail beschrieben. Dies begründet schliesslich das Herzstück dieser Forschungsarbeit – die Analyse der erhobenen Daten. Die Ergebnisse dieser Analyse werden in einem weiteren Schritt umfassend diskutiert und die Forschungsfragen beantwortet. Im finalen Kapitel werden aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse schliesslich konkrete Handlungsempfehlungen für den Praxispartner präsentiert.

2 Theoretische Einordnung

Der Mensch hat das grundlegende Bedürfnis nach selbstbestimmtem Handeln und der damit einhergehenden Umweltkontrolle (Hunecke, 2015). Dazu gehört auch das Bedürfnis der Mobilität, welches wiederum mithilfe von Verkehrsmitteln und Verkehrswegen befriedigt werden kann (Becker, 2001). Die menschlichen Bedürfnisse beschränken sich nicht nur auf die Sicherung des biologischen Überlebens, sondern kommen in vielfältigen Lebensbereichen zum Ausdruck. So beispielsweise im sozialen Zusammenleben, im Wohnen oder in der Gestaltung der Freizeit. Hierbei erfüllt das Mobilitätsverhalten vielfältige Funktionen; es kann dazu unterschiedliche Formen annehmen (Hunecke, 2015). Eine Form als Bestandteil der Freizeitgestaltung ist die Reisetätigkeit, welche in dieser Forschungsarbeit im Fokus stehen soll. Nachfolgend werden die wichtigsten Theorien und Konzepte vorgestellt, die als Fundament für die Forschungsarbeit dienen sollen.



2.1 Wichtige Definitionen im Zusammenhang mit der Reisemobilität

Zunächst werden zum allgemeinen Verständnis die Begriffe Mobilität und Verkehr genauer betrachtet und differenziert. Sowohl Mobilität als auch Verkehr stehen für Ortsveränderungen und die beiden Begriffe hängen unmittelbar zusammen: wer mobil sein will, braucht dazu ein Verkehrsmittel und einen entsprechenden Verkehrsweg (Becker, 2001). Umgekehrt werden Verkehrsmittel und Verkehrswege nur in Anspruch genommen, weil jemand ein Ziel erreichen will, also ein Mobilitätsbedürfnis befriedigt werden möchte. In dieser Forschungsarbeit steht der Begriff *Mobilität* also jeweils für die Bedürfnisse Seite, und der Begriff *Verkehr* für die Umsetzungsseite, resp. die Instrumentenseite von Ortsveränderungen.

2.1.1 Mobilität

In modernen Gesellschaften wird eine hohe räumliche Mobilität von Personen als eine der wesentlichen Voraussetzungen für individuelle Freiheit angesehen (Hunecke, 2015). Ortsveränderungen sind seit jeher ein charakteristisches Verhaltensmerkmal des Menschen: Bedürfnisse, die nicht vor Ort stillbar sind, erfordern eine räumliche Verschiebung (Becker, 2001). In den Anfängen des Homo Sapiens musste er sich dabei mithilfe menschlicher oder tierischer Kraft an sein Ziel bewegen, seit Anfang des 19. Jahrhunderts mit der Erfindung der Eisenbahn und einige Jahrzehnte später mit dem Auto und dem Flugzeug standen jedoch laufend mehr Möglichkeiten zur Fortbewegung bei

längeren Strecken zur Verfügung. Heute zielt die räumliche Mobilität darauf ab, die Beteiligung der Verkehrsteilnehmenden am Erwerbsleben, der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen und an Freizeitaktivitäten zu sichern (Hunecke, 2015). Zu letzteren Freizeitaktivitäten zählt auch die Reisemobilität, die bei der vorliegenden Forschungsarbeit ins Zentrum gestellt wird. Dabei wird die Reisemobilität grundsätzlich von der Alltagsmobilität getrennt betrachtet. Auch der Mikrozensus Mobilität und Verkehr unterscheidet diese zwei Formen von Mobilität, und bildet mit *Tagesreisen* und *Reisen mit Übernachtungen* zwei Untergruppen der Reisemobilität (BFS & ARE, 2017). Zur Beantwortung der Forschungsfragen dieser Arbeit werden ausschliesslich Reisen mit Übernachtungen herbeigezogen, da Tagesreisen per Definition meist Destinationen in der Schweiz zum Ziel haben (BFS & ARE, 2017). Dennoch werden im Rahmen der Erhebung auch gewisse Elemente der Alltagsmobilität erfragt, da hier die Gewohnheitseffekte untersucht werden sollen.

2.1.2 Verkehr und Verkehrsmittelwahl

Mobilität führt also zu Verkehr. Und damit zu einer Entscheidung für ein passendes Verkehrsmittel. Schweizer*innen nutzten 2015 für Reisen mit Übernachtungen hauptsächlich das Flugzeug, den Zug oder das Auto (BFS & ARE, 2017). Die Altersgruppe von 18-44 Jahren wies hierbei mit durchschnittlich 1,1 Mal pro Jahr die höchste Flugzeugnutzung auf (BFS & ARE, 2017). Weiter konnte ein starker positiver Zusammenhang zwischen der Anzahl Reisen und dem Haushaltseinkommen festgestellt werden (BFS & ARE, 2017). Demnach verreisten Personen mit einem monatlichen Gesamteinkommen von mehr als 12'000 Franken fünfmal häufiger mit dem Flugzeug, als Personen mit einem Gesamteinkommen von höchstens 4'000 Franken (BFS & ARE, 2017). Das Ausmass an Mobilität, und mit ihm die Entscheidung für ein Verkehrsmittel, ist grundsätzlich von verschiedenen verkehrlichen und nicht-verkehrlichen Einflussfaktoren abhängig (Stein, 2017):

- *Eigenschaften des Verkehrsangebotes*; Bewertung von monetären Kosten, Zeitaufwand, Zuverlässigkeit, Komfort usw.
- *Eigenschaften des Weges*; Zweck, Distanz, Abhängigkeit von weiteren Wegen in der Wegeketten, Mitreisende, Gepäckmitnahme usw.

- *Sozioökonomische Eigenschaften des Haushaltes und der Einzelperson*; z.B. Haushaltsgrösse und -zusammensetzung, Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen, Alter, Geschlecht, Einkommen, Lebensphase
- *Psychologische Faktoren*; Einstellungen, Präferenzen, Gewohnheiten, Lebensstil, Lebensziele, soziale Netzwerke sowie persönliche und subjektive Normen
- *Planungshorizont einer Aktivität / eines Weges*; routiniert vs. spontan; kurz- vs. langfristig
- *Raumstrukturelle Eigenschaften*; z.B. Dichte, Nutzungsmischung, Erreichbarkeit
- *Witterungsverhältnisse*

Bei den Eigenschaften des Verkehrsangebotes und des Weges handelt es sich hauptsächlich um verkehrliche Faktoren (Stein, 2017). Einzig die Zahl der Mitreisenden und die Gepäckmitnahme können auch als nicht-verkehrliche Einflussgrössen betrachtet werden (Stein, 2017). Alle weiteren Faktoren zeichnen sich deutlich durch nicht-verkehrliche Eigenschaften aus (Stein, 2017). Die Relevanz der einzelnen Grössen kann abhängig von Entscheidungssituation und Person variieren (Stein, 2017). So spielt beispielsweise die Witterung bei Reisen ins Ausland, da in der Regel vor Bekanntsein der Witterungsverhältnisse am Reisetag gebucht, eine untergeordnete Rolle.

Gegenstand verkehrspolitischer Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl sind in der Regel Anpassungen des Verkehrsangebotes und siedlungsplanerische Massnahmen (Stein, 2017). Nicht-verkehrliche Faktoren, und insbesondere die nicht direkt messbaren, werden bei verkehrspolitischen Massnahmen oftmals vernachlässigt (Stein, 2017). Hierzu zählen auch die psychologischen Einflussgrössen wie Einstellungen oder Normen; diese werden zur Umsetzung von Massnahmen – trotz mehrfach erwiesenem Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl – wenig bis gar nicht berücksichtigt (Stein, 2017). In dieser Forschungsarbeit sollen sie deshalb verstärkt Aufmerksamkeit erhalten. Dementsprechend folgt in den nächsten Kapiteln eine vertiefte Auseinandersetzung mit den psychologischen Faktoren der Verkehrsmittelwahl.

2.2 Psychologische Faktoren der Verkehrsmittelwahl auf Basis der TIB

Das Mobilitätsverhalten von Individuen und damit verbunden die Verkehrsmittelwahl wird durch verschiedene psychologische Faktoren beeinflusst. Diese werden in den folgenden Kapiteln anhand der Theory of Interpersonal Behavior [TIB] von Triandis (1977) betrachtet. Die TIB hat sich aufgrund ihres vielschichtigen Erklärungsansatzes in der Vergangenheit als adäquates Modell im Zusammenhang mit der Untersuchung menschlicher Verhaltensweisen bewiesen (Salonen, Fredriksson, Järvinen, Kortenieni & Danielsson, 2014; Verplanken & Aarts, 1997). Das Verhalten jeder Situation ist laut Triandis (1977) das Ergebnis drei verschiedener Einflussgrößen: Verhaltensabsicht, gewohnte Reaktionen sowie situative Einschränkungen und Bedingungen. Die Verhaltensabsicht wird sowohl von sozialen und affektiven Faktoren als auch von rationalen Überlegungen beeinflusst (Triandis, 1977). Die Entscheidung erfolgt also weder voll bewusst, noch voll automatisiert – weder autonom, noch völlig gesellschaftsbezogen (Triandis, 1977). Weiter wird auch die Rolle vergangenen Verhaltens berücksichtigt (Triandis, 1977). Abbildung 2 zeigt eine Übersicht des Modells.

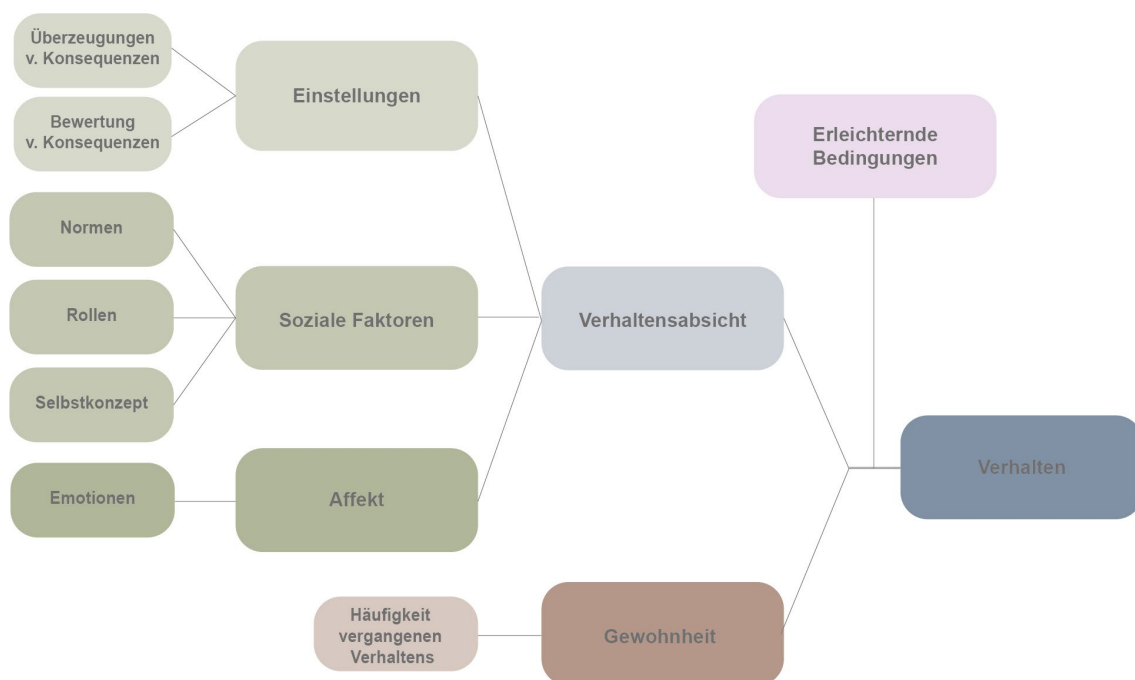


Abbildung 2. Die Faktoren der Theory of Interpersonal Behavior, eigene Darstellung in Anlehnung an Triandis (1977)

Die einzelnen Einflussgrößen und ihre Komponenten werden im Folgenden basierend auf ihren ursprünglichen Definitionen genauer beschrieben und mit den aktuellsten Erkenntnissen aus der Forschung ergänzt.

2.2.1 Verhaltensabsicht

Die Verhaltensabsicht wird als einer der relevanten Prädiktoren menschlichen Verhaltens angenommen und enthält gemäss der TIB drei wesentliche Einflussvariablen: Einstellungen, soziale Faktoren und Affekt (Triandis, 1977). Sie bilden die Intention einer Person bezogen auf ein bestimmtes Verhalten und können das Verhalten in unterschiedlichem Ausmass beeinflussen.

2.2.1.1 Einstellungen

Die Erfassung von Einstellungen ist in der Meinungs- und Umfrageforschung stark verbreitet (Kessler & Fritsche, 2018). Lange wurde davon ausgegangen, dass sich Einstellungen in drei wesentlichen Formen niederschlagen können: In Gedanken (Kognitionen), Gefühlen (Affekt) und Verhalten (Rosenberg & Hovland, 1960). Demzufolge können alle drei Komponenten Auskunft darüber geben, welche Einstellung eine Person beispielweise gegenüber der Nutzung von bestimmten Verkehrsmitteln hat. In jüngerer Zeit hat sich, im Gegensatz zu jenem Drei-Komponenten-Modell, überwiegend eine reduzierte Einstellungsdefinition durchgesetzt (Kessler & Fritsche, 2018). Dabei wird Verhalten nicht als gleichwertiges Bestimmungsstück von Einstellungen, sondern vielmehr als abhängige Variable verstanden, die selbst durch affektiv-kognitive Einstellungen erklärt werden soll. Einstellungen können also als mentale Repräsentationen definiert werden, die aus einer zusammenfassenden Bewertung eines Einstellungsobjekts bestehen (Werth, Denzler & Mayer, 2020). Dabei kann es sich bei Einstellungsobjekten u.a. um Personen, Sachverhalte, Objekte und Ideen handeln. Im Vergleich zu Meinungen, die sich auf Überzeugungen oder Gedanken gegenüber Einstellungsobjekten beschränken («In meiner Stadt gibt es ein grosses ÖV-Angebot»), beziehen sich Einstellungen immer auf eine Bewertung («Ich finde es *gut*, dass es in meiner Stadt ein grosses ÖV-Angebot gibt»). Einstellungen haben aus psychologischer Sicht zwei wesentliche Funktionen: eine kognitive und eine motivationale (Werth et al., 2020).

- In ihrer *kognitiven* Funktion vereinfachen Einstellungen unsere Informationsverarbeitung, indem sie eine praktische Zusammenfassung unserer Überzeugungen gegenüber dem Einstellungsobjekt liefern und sich somit als kognitives Schema nutzen lassen (Werth et al., 2020).
- Aus *motivationaler Sicht* sind Einstellungen auch bei der Erreichung von Zielen und der Verhaltensvorhersage relevant (Katz, 1960). Vorhandenes Wissen über die Wertigkeit eines Objektes reguliert Annäherungs- und Vermeidungsverhalten

und vermittelt so Sicherheit im Umgang mit der Umwelt (Werth et al., 2020). Als weitere motivationale Funktionen dienen *identitätsbezogene* sowie *selbstwertbezogene* Funktionen – durch sie können Einstellungen ausgedrückt werden und es wird nach Aussen präsentiert, wer man ist, welches die eigenen Werte sind, und wem man sich zugehörig fühlt (Werth et al., 2020). Gleichzeitig dienen Einstellungen auch der sozialen Identität, wenn Einstellungen der eigenen sozialen Gruppen eher angenommen werden (Werth et al., 2020). Schliesslich tragen Einstellungen zu einem positiven Selbstwertgefühl bei, wenn eine Person sich im Einklang mit den eigenen Überzeugungen verhält (Werth et al., 2020).

Sowohl kognitive als auch motivationale Funktionen von Einstellungen bewirken, dass letztendlich Informationen im Einklang mit den eigenen Einstellungen bevorzugt verarbeitet werden und ursprüngliche Einstellungen durch einstellungskonträre Informationen nur schwer verändert, oder sogar gefestigt werden (Harmon-Jones & Harmon-Jones, 2007).

2.2.1.2 Soziale Faktoren

Als weiterer Bestandteil der Verhaltensabsicht sind die sozialen Faktoren genauer zu betrachten. Diese enthalten mit Normen, Rollen und dem Selbstkonzept wiederum drei relevante Einflussgrössen, die nachfolgend im Detail beschrieben werden.

2.2.1.2.1 Normen

Normen zeichnen sich gegenüber Einstellungen dadurch aus, dass in ihnen eine Verpflichtung über angemessenes oder unangemessenes Verhalten zum Ausdruck kommt (Hunecke, 2015). Ihre Rolle als relevante Prädiktoren für die Verhaltensabsicht eines Individuums konnte in der Vergangenheit mehrfach bestätigt werden (Ajzen & Fishbein, 1973; Finlay, Trafimow & Moroi, 1999; Goldstein, Cialdini & Griskevicius, 2008; Triandis, 1980). Diese Relevanz begründet darin, dass Normen in einer Situation Sinnhaftigkeit vermitteln, indem sie die Situation strukturieren und Richtlinien für die (Un-)Angemessenheit eines Verhaltens bieten (Fishbein & Ajzen, 2010). Sowohl eigene Erwartungen als auch Erwartungen und das Verhalten des sozialen Umfelds an bestimmte Verhaltensweisen können Normen prägen (Ajzen & Fishbein, 1973; Cialdini, Reno & Kallgren, 1990). Basierend auf dieser Unterscheidung werden nachfolgend zwei Arten von Normen genauer betrachtet:

- *Subjektive Normen* repräsentieren den wahrgenommenen sozialen Druck, ein gewisses Verhalten auszuführen oder zu unterlassen (Ajzen, 1991). Dieser Druck wird durch für das Individuum wesentliche Bezugspersonen im näheren Umfeld ausgeübt (Ajzen & Fishbein, 1973). Kroesen (2015) stellte in diesem Zusammenhang beispielsweise fest, dass sich zusammenlebende Paare mit der Zeit gegenseitig in ihrer Alltagsmobilität beeinflussen. So ist es zwei bis viermal wahrscheinlicher, dass eine Person mit Fahrrad fahren beginnt, wenn die andere Person im Haushalt bereits Fahrrad fährt (Kroesen, 2015). Hierbei spielt auch die *deskriptive Norm* eine Rolle, also der Einfluss davon, wie sich die meisten anderen Personen verhalten (Cialdini, Reno, et al., 1990).
- *Persönliche Normen* charakterisieren sich durch ihre Unabhängigkeit von sozialen Einflüssen (Triandis, 1980). Sie stellen unspezifizierte persönliche Überzeugungen der moralischen Verpflichtung oder Verantwortung dar und beziehen sich nicht direkt auf ein Objekt oder eine Handlung (Ajzen, 1991).

Neben den Normen und ihrem Einfluss auf die Verhaltensabsicht, gehören auch individuelle Rollen zu den sozialen Faktoren.

2.2.1.2.2 Rollen

Ähnlich den subjektiven Normen beinhaltet auch das Konstrukt der *Rollen* Erwartungen des sozialen Umfelds. Es gibt allerdings einen wichtigen Unterschied zwischen den zwei ursprünglichen Definitionen der Konstrukte. So bezeichnet Triandis (1977) das Rollenkonstrukt als Angemessenheit eines Verhaltens einer Person innerhalb ihrer Stellung im mittelbaren sozialen Umfeld. Es geht demzufolge nicht um eigene Überzeugungen davon, wie wichtige Bezugspersonen zur Verhaltensausführung stehen, sondern welche Position die Gesellschaft vermeintlich dazu einnimmt (Lindner, 2002). Diese Rollen eines Individuums sind jedoch kulturabhängig und haben in kollektivistischen Kulturen deutlich mehr Gewicht, als dies im individualistischen Kontext, wie beispielsweise in der Schweiz, der Fall ist (Triandis, 1989). Somit werden die wahrgenommenen Rollen in individualistischen Kulturen, vergleichbar mit den subjektiven Normen, verstärkt durch das nähere Umfeld geprägt (Triandis, 1989). Rollen grenzen sich insofern von subjektiven Normen ab, als dass sie sich immer auf Verhaltensmuster, die für bestimmte Personen in bestimmtem *Positionen* innerhalb einer sozialen Gruppe als angemessen betrachtet werden, beziehen (Triandis, 1977).

2.2.1.2.3 Selbstkonzept

Das Selbstkonzept in der TIB bezieht sich auf die Vorstellung, die eine Person von sich selber hat, auf die Ziele, die sie verfolgen oder meiden sollte, und auf die Verhaltensweisen, die sie ausübt, oder nicht ausübt (Triandis, 1977). Gemäss der Theorie der Sozialen Identität haben Menschen das Bedürfnis, ein positives Selbstkonzept zu erreichen und aufrechtzuerhalten (Tajfel & Turner, 2004; Turner & Onorato, 1999). Dabei definiert sich das Selbstkonzept nicht nur über individuelle Merkmale, sondern auch über Gruppenmitgliedschaften, auch soziale Identitäten genannt (Tajfel & Turner, 2004; Turner & Onorato, 1999). Als Teil der sozialen Faktoren der TIB beeinflusst das Bild eines Individuums von sich selber auch dessen Verhaltensabsicht.

2.2.1.3 Affekt

Zusätzlich zu den beschriebenen kognitiven Faktoren nimmt Triandis (1977, 1980) ebenfalls eine affektive Komponente der Verhaltensabsicht an. Emotionale Reaktionen auf eine Entscheidung werden getrennt von rational-instrumentellen Folgebeurteilungen angenommen und können sowohl positive als auch negative emotionale Reaktionen unterschiedlicher Stärke umfassen (Triandis, 1977). Der Affekt hat einen mehr oder weniger unbewussten Einfluss auf die Entscheidungsfindung und wird durch instinktive Verhaltensreaktionen auf bestimmte Situationen reguliert (Triandis, 1977). Triandis räumt affektiven Faktoren, im Vergleich zu Theorien der rationalen Entscheidungsfindung, eine ausdrückliche Rolle bei der Entstehung von Verhaltensabsichten ein. Auch in jüngeren Forschungen hat der Versuch, emotionale Faktoren in ein Handlungsmodell einzubeziehen, viel Unterstützung gefunden (Richard, Zynep & Joseph, 2002; Steg, 2005; Steg, Vlek & Slotegraaf, 2001). Bei einer Untersuchung der Motive der Autobenutzung konnte beispielsweise nachgewiesen werden, dass neben instrumentellen und symbolischen Motiven auch affektive Motive einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben (Steg, 2005). Diese affektiven Motive beziehen sich auf Emotionen, die beim Autofahren entstehen können (Steg, 2005). Autofahren kann also die Stimmung beeinflussen, was durch Antizipation dieser Stimmung wiederum einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben kann (Steg, 2005).

2.2.2 Gewohnheit

Die TIB schreibt den Gewohnheiten eines Menschen einen erheblichen Einfluss auf das Verhalten eines Individuums zu (1980). Dabei werden Gewohnheiten definiert als «situationsbedingte Verhaltensabläufe, die automatisch sind resp. geworden sind, so dass sie ohne Selbstinstruktion ausgeführt werden. Das Individuum ist sich dieser Sequenzen in der Regel nicht «bewusst»» (Triandis, 1980, S. 204). Die TIB nimmt weiter an, dass sich der Grad der Bewusstheit in jenem Ausmass verringert, mit dem sich der Grad der Gewohnheit erhöht (Triandis, 1980). Bei der Erhebung dieses Gewohnheitsgrades stützt sich die TIB auf das vergangene Verhalten des Individuums (Triandis, 1977). Dieses Vorgehen führt dazu, dass das vollständige Verhaltensmuster, das vor dem gegenwärtigen Verhalten gezeigt wurde, betrachtet wird (Klößner & Matthies, 2004). Es umfasst somit sowohl habitualisierte Komponenten als auch absichtliches Verhalten, normgesteuertes Verhalten oder Verhalten unter situativen Einflüssen (Klößner & Matthies, 2004). Diese zusätzlichen Faktoren können das Konstrukt *Gewohnheit* verfälschen.

Auch Wood (Wood, 2019; Wood & Neal, 2009; Wood & Rüniger, 2016) setzte sich intensiv mit der Rolle der Gewohnheit, hauptsächlich im Konsumkontext, auseinander. Sie bezeichnet Gewohnheiten als «eine bestimmte Art von Automatismen, die sich durch ein starres kontextbezogenes Auslösen von Verhalten auszeichnen, das nicht von den Zielen und Absichten des Menschen abhängt» (Wood & Neal, 2009, S. 580). Dabei entwickeln sich Gewohnheiten, wenn Menschen wiederholt in einem stabilen Kontext eine bestimmte Reaktion zeigen und dadurch im Gedächtnis Assoziationen zwischen dieser Reaktion und Hinweisen im Handlungskontext (z.B. physischer Standort, vorausgehende Handlungen) gebildet werden (Wood & Neal, 2009). Sobald sich also Gewohnheiten bilden, wird durch die Wahrnehmung des Kontextes die assoziierte Reaktion direkt im Gedächtnis aktiviert (Wood & Neal, 2009). Durch diesen Prozess der direkten Auslösung unterscheiden sich Gewohnheiten von Konstrukten wie z.B. der Markentreue, die ebenfalls für die Förderung von automatischen Wiederholungen bekannt ist (Wood & Neal, 2009). Der Einfluss der Gewohnheiten auf das Verhalten wird durch die Anforderungen des Alltags (z.B. Zeitdruck, Ablenkungen, regulatorische Erschöpfung) verstärkt (Wood & Neal, 2009). Diese Faktoren können ein Entgegenwirken gegen aktivierte gewohnte Reaktionen verhindern, indem sie die Ausführung einer alternative Reaktion resp. keiner Reaktion unterdrücken (Wood & Neal, 2009). Gewohnheiten werden zudem durch die eigene Wahrnehmung bestärkt; Menschen beurteilen im Nachhinein Reaktionen, die sie häufig

wiederholt haben als besser, als alternativen Reaktionen (Wood & Neal, 2009). Diese Beurteilungen können bewusste Versuche, diese Gewohnheiten zu ändern, verringern (Wood & Neal, 2009). Übertragen auf das Konsumverhalten bedeutet dies, dass Individuen häufiger getroffene Entscheide für ein Produkt oder eine Dienstleistung positiver einschätzen als verfügbare Alternativen. Etwa 45% des Verhaltens von Menschen wiederholt sich fast täglich und üblicherweise im gleichen Kontext (Wood & Neal, 2009). Die Erforschung von Gewohnheiten ist demzufolge hochrelevant für das Verständnis von Konsument*innenverhalten, denn Wiederholung ist ein zentrales Merkmal des täglichen Lebens (Wood & Neal, 2009). Es ist also ein entsprechend hoher Einfluss der Gewohnheit auf die Verkehrsmittelwahl in der alltäglichen Mobilität zu erwarten. Da die Reisemobilität in der Regel per Definition nicht einem solch hohen Ausmass an kurz aufeinanderfolgenden Wiederholungen ausgesetzt ist, ist hier deshalb grundsätzlich mit einem geringeren Einfluss an Gewohnheit zu rechnen.

2.2.3 Erleichternde Bedingungen

Als letztinstanzlicher Faktor in der TIB wirken auch *erleichternde Bedingungen* auf das Verhalten eines Individuums (Triandis, 1977). Diese Bedingungen repräsentieren das objektive Vorhandensein von erleichternden Faktoren im Zusammenhang mit einem bestimmten Verhalten (Triandis, 1977). Die TIB geht davon aus, dass die Bedingungen moderieren, ob entweder die Verhaltensabsicht oder die Gewohnheiten einen stärkeren Einfluss auf das Verhalten haben. In vielen Fällen sind Intention und Gewohnheit kongruent: die bewusste Absicht entspricht auch dem, wie ein Individuum sich gewöhnlich verhält. Interessanter – insbesondere für diese Forschungsarbeit – sind jene Fälle, in denen Konflikte zwischen den zwei Einflussgrössen auftreten.

Mit diesem Unterkapitel wurde die Darlegung der psychologischen Faktoren der Verkehrsmittelwahl anhand der TIB vervollständigt. Es folgt nun die Auseinandersetzung mit den Erkenntnissen der Entscheidungspsychologie.

2.3 Bewusstes Entscheiden

Als Gegenpol der zuvor beschriebenen Gewohnheit wird oftmals das bewusste Entscheiden angenommen (Hunecke, 2015). Der bewusste Entscheidungsprozess setzt vor allem dann ein, wenn neue Situationen eintreten (Verplanken & Aarts, 1997). In der Konsumpsychologie kann der Prozess des Entscheidens in fünf Phasen eingeteilt werden: Problemerkennung, Informationssuche, Evaluation von Alternativen, Produktentscheid und Auswirkungen (Solomon, 2017, siehe Abbildung 3).

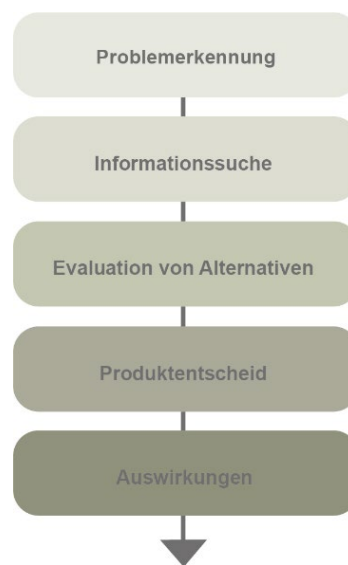


Abbildung 3. Der Entscheidungsprozess von Konsument*innen, eigene Darstellung in Anlehnung an Solomon, 2017

Was genau die einzelnen Phasen des Entscheidungsprozesses charakterisiert, wird nachfolgend näher beschrieben.

2.3.1 Problemerkennung

Die erste Phase des Entscheidens bildet die Problemerkennung (Solomon, 2017). Dabei wird vom Individuum ein signifikanter Unterschied zwischen seinem derzeitigen Zustand und dem Zustand erlebt, den es sich wünscht (Solomon, 2017). Dieses Problem erfordert das Finden einer Lösung, das oftmals in Form von Informationssuche startet.

2.3.2 Informationssuche

Bei der Informationssuche erforschen Konsument*innen ihre Umwelt nach brauchbaren Informationen als Basis für einen vernünftigen Kaufentscheid (Solomon, 2017). Dies können Online-Vergleichsplattformen für Reiseverbindungen, oder auch für Kombinationsangebote (Hotel und Flug) sein, sowie Blogs, Reisebüros, Familie, Freunde und Bekannte. Grundsätzlich wird mehr nach Informationen gesucht, je wichtiger der

Kaufentscheid, je höher das Bedürfnis nach Wissen in Zusammenhang mit dem Kauf, je leichter die Informationen verfügbar und je jünger und besser ausgebildet die Konsument*innen sind (Solomon, 2017). Zudem ist die Informationssuche am ausgeprägtesten, wenn die Konsument*innen über moderates Wissen zum Kaufgegenstand besitzen – wenn sie also weder Laien noch Experten in dem Gebiet sind (Solomon, 2017).

2.3.3 Evaluation der Alternativen

In der Phase der Evaluation der Alternativen kommt schliesslich zum Tragen, welche Alternativen im *Evoked Set* und im *Consideration Set* von Konsument*innen vorhanden sind. Das Evoked Set beinhaltet dabei alle Alternativen, die ein Individuum in einer Konsumsituation kennt, das Consideration Set umfasst nur die Optionen, die für diesen Kauf auch in Betracht gezogen werden (Solomon, 2017). Aufgrund der natürlicherweise begrenzten Zahl an verfügbaren Verkehrsmitteln und durch seine unmittelbare Nähe zum Kaufentscheid soll das Consideration Set in der vorliegenden Forschungsarbeit genauer betrachtet werden. Dies entspricht dann denjenigen Verkehrsmitteln, die in der Planungs- und Buchungsphase in die engere Auswahl der Befragten gelangen. Das Entstehen dieser engeren Auswahl kann durch zwei Ansätze erklärt werden: durch Kosten-Nutzen-Abwägungen und durch Informationsverarbeitung (Roberts & Nedungadi, 1995).

- *Kosten-Nutzen-Abwägungen*: Dieser Ansatz basiert auf der Vorstellung, dass Verbrauchende die Kosten für die Evaluierung einer Marke als Option im Consideration Set gegenüber den Vorteilen eines Hinzufügens (oder Weglassens) der Marke abwägen (Roberts & Nedungadi, 1995). Es wird angenommen, dass der erwartete Nutzen einer weiteren Suche abnimmt, je mehr Marken in einem Markt untersucht werden (Roberts & Nedungadi, 1995). Die Kosten der Suche bleiben jedoch relativ konstant, so dass es eine optimale Anzahl von Marken gibt, die vom Verbrauchenden gesucht oder in Betracht gezogen werden sollten (Roberts & Nedungadi, 1995). Ein wichtiges Merkmal dieses Ansatzes ist die Annahme, dass Verbrauchende sich bei der Zusammenstellung ihres Consideration Sets bewusst, rational und nutzenmaximierend verhalten. Ausserdem wird das Consideration Set als relativ stabil betrachtet. Obwohl zwar über die Zeit Raum für Entwicklungen besteht, führen die dadurch entstehenden Kosten dazu, dass das Consideration Set grösstenteils unverändert bestehen bleibt. Dieser Ansatz hat wichtige Parallelen zu Triandis' (1977, 1980) *Einstellungen* in der TIB, die ebenfalls durch

Überzeugungen über den Ausgang einer Situation sowie dessen Beurteilung gebildet werden.

- *Informationsverarbeitung*: Dieser Ansatz konzentriert sich auf die Prozesse, durch die das Consideration Set gebildet und vom Verbraucher für nachfolgende Kaufhandlungen verwendet wird (Roberts & Nedungadi, 1995). Das Consideration Set wird definiert als die «Menge von Marken, die der Verbraucher bei einer bestimmten Kaufgelegenheit im Arbeitsgedächtnis besitzt» (Nedungadi, 1987). Dabei liegt der Schwerpunkt nicht auf der Grösse oder dem Inhalt des Sets an sich, sondern auf den Faktoren, die die Aufnahme in und die Auswahl aus dem Consideration Set beeinflussen (Roberts & Nedungadi, 1995). Zentral ist zudem die Unterscheidung zwischen allgemeinem Bewusstsein und Zugänglichkeit resp. situationsspezifischen Bewusstsein. Verbrauchende haben demnach kein gefestigtes Consideration Set, das sie von einer Kaufhandlung zur nächsten mitnehmen (Roberts & Nedungadi, 1995). Vielmehr wird durch den jeweiligen Kontext einer Kaufsituation die Zugänglichkeit von Informationen erleichtert, was zu der Berücksichtigung von einer Reihe von Marken führt (Roberts & Nedungadi, 1995). Vom Consideration Set wird also angenommen, dass es von den Wahrnehmungs- und Gedächtnisprozessen der Verbrauchenden innerhalb des Kontexts der Entscheidungsfindung abhängig ist (Roberts & Nedungadi, 1995).

Übertragen auf die Verkehrsmittelwahl enthält das Consideration Set alle Verkehrsmittel, die ein Individuum in einer bestimmten Planungs- und Buchungssituation berücksichtigt. Schliesslich kann auf Basis des Consideration Sets ein Konsumententscheid getroffen werden (Solomon, 2017).

2.3.4 Produktentscheid

Für welche Option sich Konsument*innen entscheiden, ist von unterschiedlichsten Faktoren abhängig (Solomon, 2017). Heutzutage werden die meisten Informationen online gesucht, womit für einen Kaufentscheid insbesondere die Verfügbarkeit von Informationen zu Produkten und Dienstleistungen zentral ist (Solomon, 2017). Diese Verfügbarkeit kann unter anderem durch individuelle (Online-)Kenntnisse, Search Engine Optimization (SEO) oder das (Nicht-)Vorhandensein von Vergleichsplattformen beeinflusst werden (Solomon, 2017). Anbieter sollten deshalb stets für die Verfügbarkeit resp. Auffindbarkeit ihrer Inhalte sorgen, damit sie bei Konsument*innen überhaupt in die engere Wahl für einen Kaufentscheid gelangen.

2.3.5 Auswirkungen

Kaufverhalten reflektiert vergangenes Verhalten und dessen Ergebnisse (Solomon, 2017). Der Entscheidungsprozess der Verbraucher endet also nicht mit dem Kauf (Foxall, 2005). Der erste Kauf einer Marke, eines Produktes oder einer Dienstleistung kann nicht mehr als ein Probelauf betrachtet werden (Foxall, 2005). Den deutlichsten Hinweis darauf, ob sich ein erneuter Kauf lohnt, liefert die Evaluierung in der Anwendung (Foxall, 2005). Können die Erwartungen des Käufers oder der Käuferin durch das Produkt resp. die Dienstleistung erfüllt werden? Diese Evaluierung beeinflusst schliesslich das künftige Kaufverhalten (Foxall, 2005).

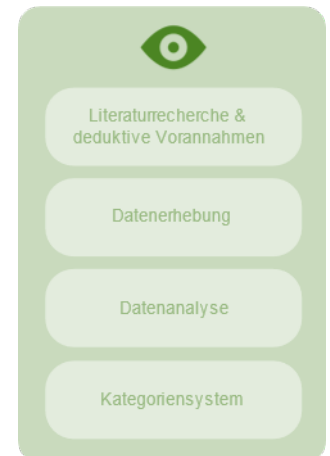
Im Entscheidungsprozess durchlaufen Konsument*innen also verschiedene Phasen, indem wiederum verschiedene Faktoren den Kaufentscheid in unterschiedlichem Ausmass beeinflussen können. Das letzte Unterkapitel der theoretischen Einordnung widmet sich der Übertragung der betrachteten Konzepte auf die Verkehrsmittelwahl.

2.4 Kritik und Implikationen für den weiteren Forschungsverlauf

Bei der Übertragung der obenstehenden theoretischen Grundlagen auf den Forschungsgegenstand müssen dessen Eigenheiten berücksichtigt werden. Nicht alle vorgestellten Konzepte lassen sich eins zu eins auf die Reiseverkehrsmittelwahl übertragen, dies gilt insbesondere für Gewohnheiten und das bewusste Entscheiden. Aufgrund des starken Einflusses von Gewohnheiten auf Konsumententscheidungen, ist ein entsprechend hoher Einfluss der Gewohnheit auf die Verkehrsmittelwahl in der *alltäglichen* Mobilität zu erwarten. Da die Reisemobilität in der Regel jedoch nicht einem solch hohen Ausmass an kurz aufeinanderfolgenden Wiederholungen ausgesetzt ist, ist hier deshalb mit einem geringeren Einfluss der Gewohnheit zu rechnen. Diese wird aus diesem Grund auch anhand Indikatoren über einen längeren Zeitraum erhoben, wie beispielsweise den Reisegewohnheiten als Kind oder Jugendliche*r. Auch in der Entscheidungsforschung im Mobilitätsbereich stand bis heute nahezu immer die Alltagsmobilität im Zentrum der Aufmerksamkeit. Die meisten allgemeingültigen Modelle beziehen sich wiederum spezifisch auf die Markenwahl. Im Verkehrsmittelkontext ist in der Regel sowohl in Bezug auf die Art des Verkehrsmittels als auch auf die Anbieter ein deutlich begrenzteres Angebot verfügbar. Markenwahl kann durch diese bereits natürlicherweise enge Auswahl also höchstens innerhalb einer Art von Verkehrsmittel stattfinden, so beispielsweise bei der Wahl einer Airline für die gewünschte Flugstrecke. Ob diese Markenwahl stattfindet, soll in der Analyse genauer betrachtet werden.

3 Methode

Das methodische Vorgehen beabsichtigt einerseits den Forschungsgegenstand strukturiert und organisiert zu bearbeiten. Andererseits bilden die gewählten Datenerhebungs-, Transkriptions- und Analysemethoden die Grundlage für die Beantwortung der definierten Fragestellungen. Um die Nachvollziehbarkeit der Forschungsarbeit zu gewährleisten, widmet sich der folgende Teil detailliert dem methodischen Vorgehen. Ausserdem stellt die exakte methodische Vorgehensweise ein bedeutsames Gütekriterium qualitativer Sozialforschung dar (Helfferich, 2011). Im Forschungsverlauf müssen stets die Forschungsfragen als Orientierung dienen. Die hier zugrundeliegenden Forschungsfragen (vgl. Kapitel 1) haben zum Ziel, die Gründe und Entscheidungskriterien hinter der Verkehrsmittelwahl der Befragten zu verstehen. Aufgrund dieser Thematik, die unweigerlich mit nachhaltigem Verhalten, und somit mit sozialen Normen verbunden ist (Hunecke, 2015), ist zu erwarten, dass auch Effekte der sozialen Erwünschtheit auftreten. Um diesen entgegenzuwirken, ist das gezielte Nachfragen bei wahrgenommenen Unstimmigkeiten und somit die persönliche Befragung der Probanden notwendig. Schliesslich soll diese Forschungsarbeit aufbauend auf quantitativen Sekundärdaten (vgl. BFS & ARE, 2017) weitere Erkenntnisse hinsichtlich der Entscheide für spezifische Verkehrsmittel liefern. Mit dieser Ausgangslage wurde ein qualitativer Zugang zum Forschungsfeld gewählt. Der kreativ-schöpferische Ansatz soll der Autorin einen empirischen Zugang zur subjektiven Umwelt der Befragten bieten. Dazu soll anhand qualitativer Einzelinterviews eine Datengrundlage geschaffen werden, mithilfe derer in einem zweiten Schritt anhand einer inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse (Kuckartz, 2018) relevante Beweggründe und Entscheidungskriterien der Verkehrsmittelwahl erarbeitet werden können. Die einzelnen Forschungsschritte werden nachfolgend genauer beschrieben.



3.1 Literaturrecherche und deduktive Vorannahmen

Zunächst wurde in einer umfangreichen Literaturrecherche bestehende Theorien und Forschungsarbeiten im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl gesammelt. Anhand dieses Materials konnte anschliessend interessantes Forschungspotenzial eruiert und dementsprechend thematische Schwerpunkte gesetzt werden. Die Autorin entschied sich dazu, die Forschungsarbeit auf der Theory of Interpersonal Behavior nach Triandis (1977) aufzubauen. Diese diente aufgrund ihrer Eignung als Modell zur Untersuchung der

Verkehrsmittelwahl als Basis für verschiedene Schritte im Forschungsprozess. Sie wurde als Grundlage zur Darlegung der relevanten psychologischen Faktoren im Theorieteil genutzt, weiter diente sie bei der Erstellung des Interviewleitfadens als Orientierung und schliesslich prägten ihre Bestandteile auch die Erarbeitung des Kategoriensystems. Die TIB war also in vielen Hinsichten richtungsweisend für diese Forschungsarbeit.

3.2 Datenerhebung

In einem zweiten Schritt wurde die Exploration des Forschungsfeldes anhand Einzelinterviews geplant und durchgeführt. Im Zentrum standen dabei die zentralen Forschungsfragen, mit dem Ziel eines möglichst hohen Erkenntnisgewinns.

3.2.1 Wahl der Interviewform

Zur Erforschung der definierten Forschungsfragen wurden verschiedene Interviewformen auf ihre Eignung geprüft. In die engere Auswahl kamen dabei das *teilstrukturierte Leitfadeninterview* sowie das *problemzentrierte Interview*. Letzteres zeichnet sich durch seinen dialogischen Ansatz aus und macht somit ein Eingehen auf individuelle Schwerpunkte der Befragten möglich (Helfferrich, 2011). Ein Leitfaden dient nur im Hintergrund als Kontrolle, im Vergleich zu den teilstrukturierten Leitfadeninterviews, wo Fragen zwar wo notwendig adjustiert werden können, der Leitfaden aber deutlich durch das Interview führt (Helfferrich, 2011). Wo dank seines flexiblen Ansatzes zunächst das Problemzentrierte Interview favorisiert wurde, musste diese Tendenz im fortschreitenden Forschungsprozess angepasst werden. Hauptauschlaggebend dafür war die im Forschungsumfang avisierte zeitliche Begrenzung der Einzelinterviews, die eine gewisse Effizienz zur Einholung der benötigten Informationen erforderte. Mit dem Problemzentrierten Interview wäre die Autorin das Risiko eingegangen, dass die Interviews diese zeitliche Grenze entweder deutlich überschreiten oder die relevanten Themen innerhalb dieses Zeitrahmens nur teilweise abgedeckt werden könnten, oder im ungünstigsten Fall gar eine Kombination von beidem. Dieses Risiko war bei teilstrukturierten Leitfadeninterviews deutlich geringer. Schliesslich bieten letztere auch weitere Vorteile. (Teil-)Strukturierte Leitfadeninterviews eignen sich nach Helfferrich (2011) insbesondere, um subjektive Theorien und Formen des Alltagswissens zu rekonstruieren. Zudem erhöhen sie durch den richtungsweisenden Leitfaden den Standardisierungsgrad bei der Datenerhebung und erleichtern im Zuge dessen die Datenauswertung (Helfferrich, 2011). Gleichzeitig erlauben sie jedoch in gewissem Umfang

das individuelle Anpassen einzelner Fragen im Interviewverlauf (Helfferrich, 2011). Unter diesen Voraussetzungen entschied sich die Autorin schliesslich für das teilstrukturierte Leitfadenterview als Interviewform.

3.2.2 Konstruktion des Interviewleitfadens

Die Fragen für den Interviewleitfaden wurden auf der Basis der theoretischen Grundlagen aus Kapitel 2 erarbeitet. Dazu wurde nach dem SPSS-Prinzip (Sammeln - Prüfen - Sortieren - Subsumieren) der Leitfadenerstellung vorgegangen (Helfferrich, 2011, S. 182–185). Mithilfe dieser Methode wurden zunächst Fragen und Stichworte gesammelt, die für den Forschungsgegenstand von Bedeutung sind. In einem zweiten Schritt wurden die Fragen und Stichworte anhand des Vorwissens und der relevanten theoretischen Grundlagen überprüft. Als dritter Schritt folgte die inhaltliche Sortierung von Fragen und Stichworten. In einem vierten und letzten Schritt wurden die Fragen in einem Leitfaden subsumiert. Anlässlich eines mehrstufigen Validierungsprozesses in Zusammenarbeit mit der begleitenden Expertenperson und dem Praxispartner wurden die Fragen anschliessend optimiert und ergänzt. Der finale Leitfaden mit zwölf Hauptfragen bot schliesslich die geeignete Struktur für eine offene und dennoch strukturierte Durchführung der Einzelinterviews. Die konkreten Fragen sind in Abbildung 4 auf der folgenden Seite ersichtlich. Alle Themen wurden mit einer tendenziell offenen, erzählgenerierenden Leitfrage eingeleitet. Diese wurden durch konkrete Fragestellungen ergänzt, mit denen das Gespräch vertieft resp. gesteuert werden konnte. Dieser Aufbau des Leitfadens ermöglichte es der Autorin, nach Bedarf in die Interviewsituation einzugreifen, was wiederum die Qualität der Datenerhebung erhöhte.

Interviewfragen			
Nr.	Hauptfrage	Nachfragen	Zielsetzung und th. Hintergrund
1	Starten wir mit deiner Wohnsituation. Mit wem lebst du zusammen?	Seit wann? In welcher Beziehung steht ihr zu einander? Verreist ihr auch zusammen?	Soziale Faktoren
2	Dann geht es weiter mit deiner Wohnsituation: Wie weit von deinem Zuhause entfernt ist die nächste ÖV-Haltestelle ?	Wie bewegst du dich in der Regel in der Umgebung?	Anbindung Öffentlicher Personennahverkehr, Alltagsmobilität
3	Besitzt du ein Auto ?	Falls <i>nein</i> : Hast du sonst ein Auto zur Verfügung, das du zwischendurch mal brauchen kannst? Wenn <i>ja</i> , oft benutzen du es und wozu? Fährst du gerne Auto?	Verfügbarkeit von Optionen, erleichterte Bedingungen
4	Kommen wir nun zu deinem Reiseverhalten : Welches waren denn deine letzten Reisen innerhalb von Europa? Mit wem bist du verreist? Wohin? Wie lange?	Wenn du mehrere Reisen im Kopf hast, erzähl mir von zwei Reisen, die dein Reiseverhalten gut darstellen (Falls nur eine Reise, auch gut. Bei zwei Reisen jeweils für beide Reisen die Frage 5 beantworten.)	Verhalten
5	Welche(s) Verkehrsmittel hast du benutzt?	Hast du andere Verkehrsmittel in Betracht gezogen? Was waren die Pros und Contras dieser Verkehrsmittel? Welche Verkehrsmittel hast du explizit ausgeschlossen? Warum?	Verhalten, Awareness & Consideration Set
6	Was ist dir bei der Wahl eines Verkehrsmittels wichtig ?	Worauf achtest du konkret? Was würdest du sagen, weshalb reist du? Gibt es Schmerzgrenzen (Reisedauer, Preis)?	Verhaltensabsicht: Affekt, Einstellungen, Soziale Faktoren /
7	Kombiniert du auch mal verschiedene Verkehrsmittel?	Wenn ja, welche? Wo buchst du dann die einzelnen Verkehrsmittel? Wenn nicht, was fehlt dir dazu?	erleichterte Bedingungen, Multimodale Mobilität
8	Wie sieht eine typische Reise bei dir heute aus?	Wie oft im Jahr verreist du? Mit wem? Hat sich das im Vergleich zu früher verändert? Wie und mit wem bist du als Kind /Jugendliche*r verreist? Wie verreisen deine Eltern? Wie verreisen deine Freunde?	Gewohnheit
9	Entscheidest du jeweils alleine bei der Wahl über ein Verkehrsmittel?	Wer entscheidet mit? Welche Kriterien spielen bei Mitreisenden eine Rolle?	Rollen, Soziale Faktoren
10	Wie informierst du dich, wenn du ein Reiseziel auswählst?	Wo? Online (Smartphone, Computer), Offline (Kataloge, Freunde, Reisebüro...) Wie leicht hast du die Informationen gefunden? Was ist deine Motivation/Gründe für die Suche? Welche Reiseangebote inspirieren dich grundsätzlich?	Erleichternde Bedingungen; Verfügbarkeit von Informationen, Verfügbarkeit von Optionen
11	Destinationen : Du erhältst nun drei Beispiele für mögliche Reisen. Stell dir jeweils vor, du würdest nun die Reise planen; Welches Verkehrsmittel würdest du spontan wählen und warum? Wo informierst du dich?	3 Tage Paris 1 Woche Norditalien 2 Wochen Schweden Welche Alternativen Verkehrsmittel kennst du noch für diese Destination?	Gewohnheit / Consideration Set
12	Wir sind bereits am Schluss des Interviews angekommen. Gibt es noch etwas, dass dir im Zusammenhang mit Reisen und der Verkehrsmittelwahl wichtig ist?		

Abbildung 4. Ausschnitt aus dem originalen Interviewleitfaden mit einer Übersicht aller Fragen

3.2.3 Stichprobenkonstruktion

Im Vergleich zu quantitativen Studien wird bei qualitativen Studien primär kein hoher Grad der Verallgemeinerbarkeit angestrebt (Helfferrich, 2011). Dennoch stellt die Repräsentativität ein wichtiges Gütekriterium empirischer Arbeiten dar und damit auch qualitative Forschungsdesigns den Maximen der Empirie gerecht werden können, ist insbesondere bei der Stichprobenkonstruktion auf einen theoretischen Zugang zu achten (Helfferrich, 2011). Bei Studiendesigns mittlerer Grösse mit zwischen 6 und 30 Interviews, empfiehlt es sich, die Stichprobe nach dem folgenden Prinzip zu bilden: Zuerst wird eine Gruppe definiert, die beforscht werden soll (enge Fassung der Gruppe). Innerhalb dieser Gruppe ist dann eine breite Variation anzustreben. Schliesslich soll die Gruppendefinition erneut verengt werden.

Basierend auf den Forschungsumfang und den Erkenntnissen des aktuellen Forschungsstands zur Verkehrsmittelwahl wird die Stichprobe somit auf Personen mit Wohnsitz in den bevölkerungsdichten Zonen, namentlich der grossen Städte der Schweiz eingegrenzt. Die Interviews wurden zudem abhängig von den Sprachkenntnissen der Autorin in Deutsch durchgeführt, weshalb sich die Auswahlinheit auf Bewohnende der Deutschschweiz begrenzt. Innerhalb dieser Gruppe sollte also eine möglichst hohe Variation an relevanten Ausprägungen geschaffen werden. Im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl sind insbesondere folgende Variablen ausschlaggebend (Berekoven, Eckert & Ellenrieder, 2009):

- *Geschlecht*
- *Alter*
- *Jahresnettoeinkommen*
- *Höchster Bildungsstand*

Diese vier Variablen dienten bei der Rekrutierung der Interviewteilnehmenden als Auswahlkriterien. Insgesamt wurden zehn Personen befragt, wobei die beiden Geschlechter mit je fünf Vertretenden ausgeglichen repräsentiert werden. Hinsichtlich Jahresnettoeinkommen der Befragten konnte mit CHF 20'000 bis CHF 120'000 (ausgenommen zwei Befragte ohne Angabe) eine breite Spanne erreicht werden. Ebenso verhält es sich mit der Altersspanne von 22 bis 72 Jahren. Dabei sind Befragte aus allen Altersdekaden vertreten. Personen mit einem Abschluss auf Tertiärstufe sind in diesem Sample mit 7 von 10 Personen übervertreten (vgl. Durchschnitt der CH-Bevölkerung 44%

Abschlüsse auf Tertiärstufe (BFS, 2018)). Hinsichtlich des Wohnortes konnten sechs Personen in Bern lebend, und jeweils zwei Personen in Zürich und Thun lebend interviewt werden. Die unterschiedlichen Eigenschaften dieser drei Schweizer Städte können als Grundlage für zusätzliche Vergleiche in der späteren Analyse dienen. Übergreifend über alle Variablen konnte mit dem Sample somit eine angemessene Variation erreicht werden. Tabelle 1 zeigt die Stichprobe in der Übersicht.

Tabelle 1
Übersicht der befragten Personen, eigene Darstellung

Fall	Geschlecht	Alter	Wohnort	Jahresnettoeinkommen in CHF	Höchster Bildungsstand
B01	♀	31	Bern	39'000	Fachhochschule / Universität
B02	♀	22	Bern	20'000	Gymnasiale Maturität
B03	♂	32	Bern	80'000	Fachhochschule / Universität
B04	♀	44	Bern	n / A (Sozialhilfe)	Fachhochschule / Universität
B05	♀	31	Zürich	n / A	Fachhochschule / Universität
B06	♂	30	Bern	78'000	Berufslehre
B07	♂	72	Bern	107'000	Fachhochschule / Universität
B08	♀	57	Thun	120'000	Höhere Berufsbildung
B09	♂	44	Thun	100'000	Höhere Berufsbildung
B10	♂	61	Zürich	80'000	Berufslehre

Es werden weiter die Details zu der Durchführung der Einzelinterviews präsentiert.

3.2.4 Durchführung der Interviews

Die zehn Einzelinterviews wurden aufgrund der aktuellen Situation mit COVID-19 und den damit einhergehenden Empfehlungen des Bundesamtes für Gesundheit (BAG, 2020) entweder online via Skype oder via Telefon durchgeführt. Die Erhebungsform wurde den Möglichkeiten der Befragten angepasst; zur besseren Vergleichbarkeit der Interviews wurde bei den Skype-Anrufen jeweils auf eine Videoübertragung verzichtet. In jedem Fall wurden die Interviewgespräche jedoch verlässlich aufgezeichnet: in Skype diente dazu die systemintegrierte Aufzeichnungsfunktion, bei Telefongesprächen wurde die App „Call Recorder“ verwendet. Die entstandenen Tonaufnahmen wurden auf einen lokalen Datenträger übertragen und auf dem persönlichen Smartphone der Autorin umgehend gelöscht. Die Befragten erhielten hierzu im Vorlauf der Interviews eine entsprechende Einwilligungserklärung zur Durchsicht und Unterschrift. Alle ursprünglich Befragten waren mit den Bestimmungen einverstanden.

Die Einzelinterviews dauerten zwischen 20 und 40 Minuten und wurden zwischen dem 24. März und dem 15. April 2020 durchgeführt. Nach den Interviews wurde durch die Autorin jeweils ein Interviewprotokoll (siehe Anhang 10.2) verfasst, das den Kontext des Gesprächs aufzeigen soll. Tabelle 2 fasst die wichtigsten Angaben zu den Interviews noch einmal zusammen.

Tabelle 2
Die Eckdaten zu den durchgeführten Einzelinterviews, eigene Darstellung

Übersicht Einzelinterviews	
Anzahl Interviews	10
Interviewtyp	Halbstrukturierte Leitfadeninterviews
Durchführungsort	Per Telefon / Skype
Durchführungszeitraum	24.3. – 15.04.2020
Dauer	Zwischen 20 und 40 Minuten
Themen	Wohnsituation Alltagsmobilität Autonutzung Reisemobilität retrospektiv Consideration Set Kriterien und Beweggründe bei VM generell Reisemotivation Reisepartner*innen Reisegewohnheiten Reisen als Kind / Jugendliche*r Entscheidungsprozess Informationsverhalten Verfügbarkeit von Informationen Reisemobilität prospektiv (fiktive Beispiele)

Die aus den Interviews erhobenen Daten bildeten schliesslich die Grundlage für die nächsten Schritte im Forschungsprozess: die Transkription und die Datenanalyse. Das Vorgehen dazu wird nachfolgend im Detail beschrieben.

3.3 Transkription

Direkt nach der Durchführung der ersten Einzelinterviews wurde mit der Transkription der Audioaufnahmen begonnen. Dieses fortlaufende Vorgehen – ein charakteristisches Merkmal qualitativer Forschung (Helfferich, 2011) – erlaubt von Beginn an eine Nähe zum Datenmaterial und lässt notwendige Adjustierungen hinsichtlich Vorgehen und Leitfaden zu. So geschehen auch bei diesen Forschungsarbeiten. Gewisse Fragestellungen schienen bei den ersten Gesprächen nicht ganz intuitiv und zusätzliche Erklärungen waren notwendig. Um den Leitfaden zu optimieren, wurden die Fragestellungen daraufhin leicht umformuliert. Hinsichtlich der Transkription an sich hat sich die Autorin für eine wortwörtliche

Transkription nach Kuckartz entschieden (vgl. Kuckartz, 2018, S. 167–168). Dieses Vorgehen ist zwar deutlich aufwändiger als andere – wie beispielsweise die zusammenfassende Protokollierung – die Autorin wollte dadurch jedoch verhindern, dass durch Interpretationen gleich zu Beginn relevante Einzelheiten in den Aussagen verloren gehen. Die Audioaufnahmen wurden mithilfe der Software MAXQDA transkribiert. Diese Software wurde schliesslich auch genutzt, um die darauffolgende computerunterstützte Auswertung durchzuführen. Die vollständigen Transkripte der zehn Einzelinterviews sind in Anhang 10.3 dieses Berichts ersichtlich.

3.4 Datenanalyse

Basierend auf den Ansprüchen der Forschungsfrage und der eher kleinen Fallzahl $n=10$ wurde anhand des Datenmaterials eine inhaltlich strukturierende qualitative Inhaltsanalyse durchgeführt. Diese Methode eignet sich für Forschungsdesigns von kleiner und mittlerer Grösse, sowie bei der Auswertung von leitfadenorientierten Interviews (Kuckartz, 2018). Mithilfe dieser empirischen Analysemethode sollte das Datenmaterial schrittweise komprimiert, zusammengefasst und visualisiert werden. Die Datenanalyse erfolgte anhand der für qualitative Auswertungen spezialisierten Software MAXQDA.

Die Analyse und Ergebnisdarstellung in Kapitel 4 orientieren sich am generellen Ablaufschema der klassischen Inhaltsanalyse (Kuckartz, 2018). Gemäss diesem Ablaufschema steht die Forschungsfrage dabei jederzeit im Zentrum, und folgende Phasen werden durchlaufen: Textarbeit, Kategorienbildung, Codierung, Analyse und Ergebnisdarstellung (Kuckartz, 2018). Diese prinzipiell sequentielle Abfolge kann jedoch im Verlauf des Analyseprozesses durch mehr oder weniger ausgeprägte Iterations- und Feedback-Schritte modifiziert werden (Kuckartz, 2018). Das zirkuläre Vorgehen erlaubt ein intensives Eingehen auf das Datenmaterial und kann – im Gegensatz zu hypothetiko-deduktiven Modellen – wo notwendig auch zu einer Anpassung der anfänglich definierten Forschungsfrage führen (Kuckartz, 2018). Abbildung 5 veranschaulicht den iterativen Ansatz des gewählten Vorgehens.

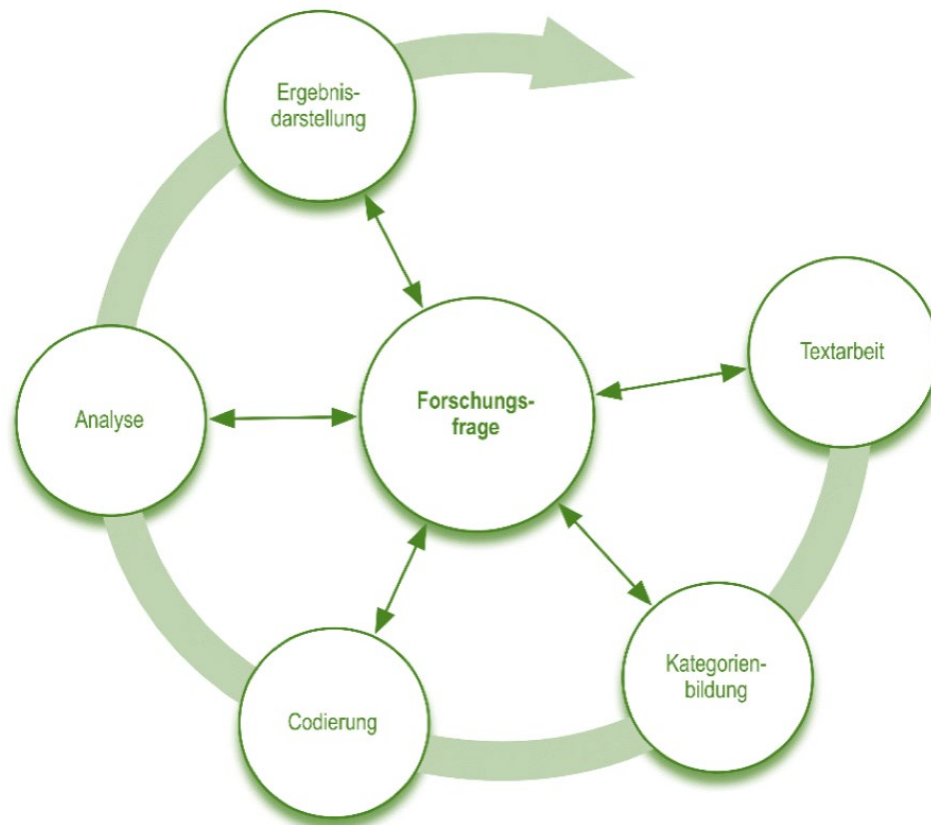


Abbildung 5. Generelles Ablaufschema qualitativer Inhaltsanalysen (Kuckartz, 2018, S. 45)

In den folgenden Unterkapiteln wird genauer auf die einzelnen Phasen eingegangen und deren Rolle im Forschungsprozess erklärt.

3.4.1 Textarbeit

Die qualitative Inhaltsanalyse orientiert sich stark am Text als Ganzes; dieser verliert somit auch nach der Kategorienbildung nicht seine Relevanz (Kuckartz, 2018). Bei der Textarbeit wird themen- und fallorientiert vorgegangen; das heisst, es finden sowohl Betrachtungen auf Kategorienebene als auch auf Fallebene statt (Kuckartz, 2018). Diese fallbezogene strukturierende Dimension spielt eine wichtige Rolle im Auswertungsprozess und charakterisiert die inhaltlich strukturierende Inhaltsanalyse (Kuckartz, 2018). Für die vorliegende Forschungsarbeit wurde die Methode der *Fallzusammenfassungen* gewählt. Diese Fallzusammenfassungen (siehe Anhang 10.3) stellen die Aussagen der Befragten übersichtlich dar und erlauben erste intrapersonale Vergleiche und Interpretationen. Dabei wird das Datenmaterial faktenorientiert und eng am Text komprimiert. In einem nächsten Schritt werden die Kategorien gebildet.

3.4.2 Kategorienbildung und Codierung

Bei der Kategorienbildung wurde abwechselnd deduktiv und induktiv gearbeitet. Dies entspricht dem gängigen Vorgehen bei der inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse und erlaubt ein intensives Eingehen auf das Textmaterial (Kuckartz, 2018). Zunächst dienten die deduktiv vorhandenen Annahmen aus Theorie und Forschung als Orientierungsraster, anhand dessen die Texte ein erstes Mal durchsucht wurden. Mit diesen ersten Eindrücken und Strukturierungen wurde der Text schliesslich noch einmal durchgearbeitet und weitere Kategorien aus dem Text herausgebildet, unabhängig von deduktiven Annahmen. So konnten zahlreiche neue und unerwartete Faktoren aus dem Datenmaterial extrahiert und somit wichtige Erkenntnisse zur Beantwortung der Forschungsfragen gewonnen werden. Dieses deduktiv-induktive Vorgehen wurde schliesslich durch einen letzten deduktiven Schritt komplettiert: Die erarbeiteten Kategorien wurden zu Subkategorien und – bis auf eine Hauptkategorie – wieder in die TIB eingegliedert. Damit bilden die Faktoren der TIB die Hauptkategorien und können so auch im Rahmen der Datenanalyse zum Erkenntnisgewinn beitragen. Eine Hauptkategorie wurde zusätzlich separiert von der TIB erfasst – sie enthält alle Kriterien und Gründe zur Nutzung resp. Nichtnutzung der Verkehrsmittel in komprimierter Form und soll zu einer effizienten Beantwortung der ersten Forschungsfrage beitragen. Dies ergibt schliesslich ein finales Kategoriensystem bestehend aus sieben Hauptkategorien und 32 Subkategorien. Die Hauptkategorien, mit der Ausnahme der Kategorie *Affekt*, enthalten zwischen drei und elf Subkategorien. Die Kategorie *Soziale Faktoren* umfasst sogar zwei Ebenen von Subkategorien, damit innerhalb der Normen, Rollen und des Selbstkonzepts weiter abstrahiert werden kann. Grundsätzlich wurde stets nur die tiefste Ebene codiert, die übergeordneten Kategorien dienen einer übersichtlichen Strukturierung. So wurde beispielsweise die Hauptkategorie Einstellungen nicht eigens codiert, sondern lediglich ihre vier Subkategorien. Die codierten Textstellen aus den vier Subkategorien repräsentieren schliesslich die Faktoren, die den Einstellungen in der TIB zugeordnet werden können. Die umfangreiche Strukturierung erlaubt eine erschöpfende Darstellung der Gesprächsinhalte und bietet eine ideale Arbeitsgrundlage für die weiteren Schritte im Forschungsprozess, sowie auch für allfällige weiterführende Forschungsarbeiten. Abbildung 6 veranschaulicht das umfangreiche Codesystem.

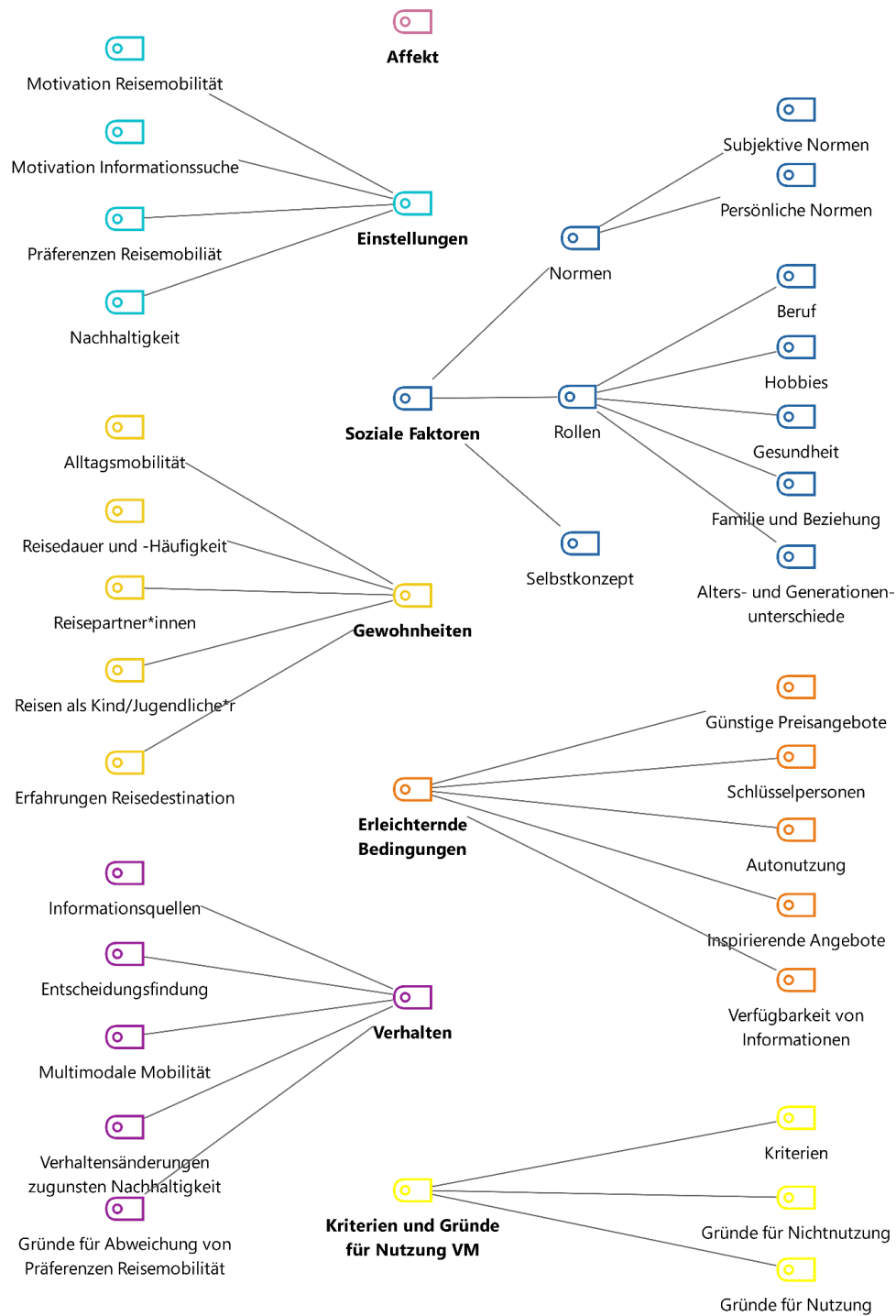


Abbildung 6. Das finale Codesystem als MAX-Map nach der Erarbeitung in MAXQDA

Auf der Basis des fertigen Kategoriensystems wurden schliesslich alle Interviewtexte akribisch durchcodiert. Dabei wurde die Mehrfachcodierung (Kuckartz, 2018) angewendet, wonach einzelne Textstellen verschiedenen Kategorien zugeordnet werden können. Abbildung 7 verdeutlicht, wie dies in der Umsetzung aussah.

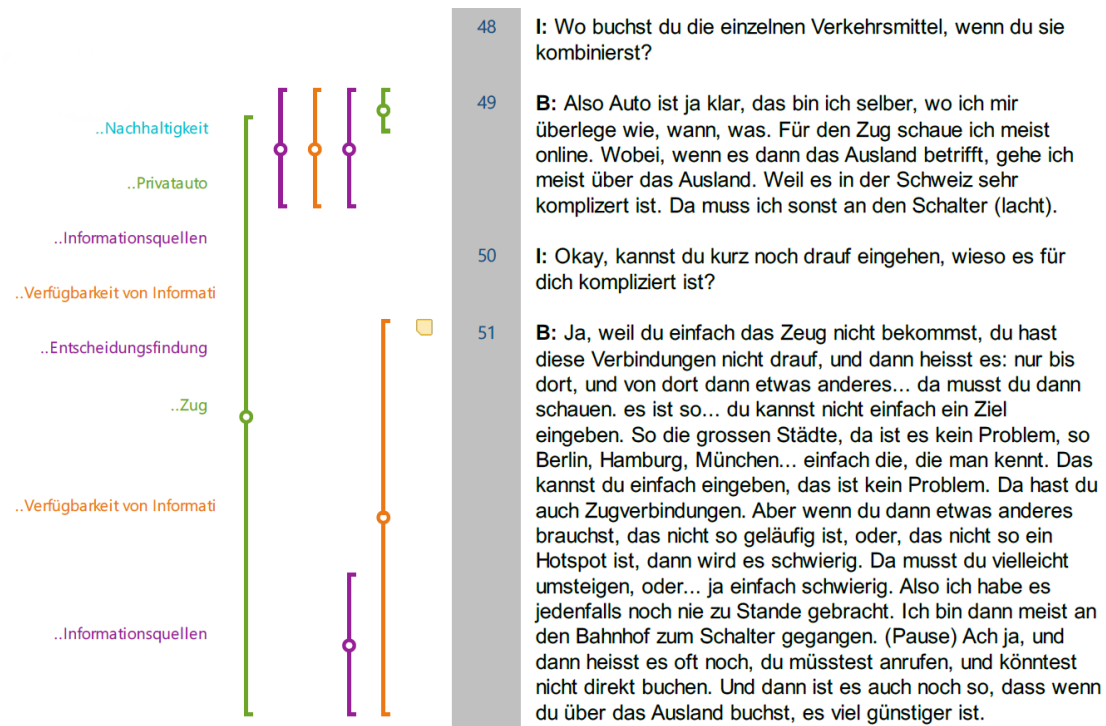


Abbildung 7. Ausschnitt aus dem Transkript des Interviews mit B08, mit codierten Textstellen

Nach dem Schritt der Codierung folgten schliesslich die einzelnen Auswertungen im Rahmen der inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse.

3.4.3 Einfache und komplexe Analysen und Visualisierungen

Um die erkenntnismaximierende Gestaltung des Kategoriensystems zu nutzen, entschied sich die Autorin für die folgenden Auswertungen nach Kuckartz (2018):

- *Kategorienbasierte Auswertungen entlang der thematischen Subkategorien:* Detaillierte Auswertung der erarbeiteten Faktoren anhand einer thematischen Zusammenfassung über alle Fälle hinweg und charakterisierenden Textstellen.
- *Fallzusammenfassungen:* Fallorientierte Summaries zur Präsentation der Ergebnisse in zusätzlicher Form und somit zur Erhöhung analytischer Kraft. Für jeden Fall wurde eine treffende Kurzbezeichnung als Überschrift gewählt.
- *Verdichtung anhand Kreuztabelle:* Die Darstellung der verbalen, qualitativen Daten in systematischer Form bietet einen verdichteten Überblick über die Kriterien und Gründe pro Verkehrsmittel.

Welche Ergebnisse aus diesen Auswertungen resultieren, wird nun im Herzstück dieser Forschungsarbeit – der Analyse – betrachtet.

4.1 Das Kategoriensystem

Wie in Kapitel 3.4 beschrieben, wurde das Kategoriensystem zunächst unmittelbar am Datenmaterial entwickelt. Einzelne relevante Stichworte zur Beantwortung der Forschungsfrage ergänzten die induktiv erarbeiteten Kategorien. Schliesslich wurden die erarbeiteten Kategorien in das in dieser Forschungsarbeit zentrale Modell der TIB eingebettet. So sollen die Beziehungen der einzelnen Einflussfaktoren untereinander untersucht werden. Eine separate Hauptkategorie wurde aufgrund der Relevanz für die Beantwortung der Forschungsfrage den Kriterien und Gründen für die (Nicht-)Nutzung pro Verkehrsmittel gewidmet. Diese werden in Kapitel 4.4 dargestellt.

Das induktiv-deduktiv entstandene hierarchische Kategoriensystem umfasst schliesslich sieben Hauptkategorien: *Einstellungen, Soziale Faktoren, Affekt, Gewohnheiten, Erleichternde Bedingungen, Verhalten und Kriterien und Gründe für die (Nicht-)Nutzung der Verkehrsmittel*. Die Hauptkategorien mit ihren charakteristischen Textstellen und Subkategorien werden in Tabelle 3 genauer beschrieben.

Tabelle 3
Die sieben Hauptkategorien des Kategoriensystems mit ihren charakterisierenden Textstellen und Subkategorien

Hauptkategorie	Beschreibung Hauptkategorie	Charakterisierende Textstellen	Subkategorien
1. Einstellungen	In dieser Hauptkategorie werden die kognitiven Aspekte der Reisemobilität betrachtet. Welche Einstellungen, Motivationen und Präferenzen sind in Bezug auf die Reisemobilität und die Verkehrsmittelwahl vorhanden? Wieso suchen die Befragten nach Informationen, wieso reisen sie und worauf achten sie dabei? In dieser Kategorie wurden ebenfalls universale Aspekte der Nachhaltigkeit erfasst, die die Einstellungen der Befragten zum Reisen prägen.	"Bei mir ist es eigentlich am wichtigsten, dass die Verbindungen gut sind. Und dann schaue ich ein wenig die Preise an. Und das wäre es eigentlich." (B09, Pos. 89) "Dass ich angenehm reisen kann, einfach stressfrei." (B08, Pos. 41) "Mit dem Fliegen ist es halt so, dass wir in dieser Zeit mit den Themen CO2 schon versuchen, das zu berücksichtigen, aber ehrlich gesagt tun wir das auch nicht so aktiv, wie man könnte." (B05, Pos. 27)	Motivation Informationssuche Motivation Reisemobilität Präferenzen Verkehrsmittel Nachhaltigkeit
2. Soziale Faktoren	Als soziale Faktoren werden zunächst sowohl subjektive als auch persönliche Normen im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl erfasst. Diese zeigen, welche Faktoren des "Sollens" von den Befragten erwähnt wurden. Faktoren der Nachhaltigkeit werden hier bewusst ausgeklammert und unter "Einstellungen" erfasst. Weiter stehen auch die Rollen eines Individuums in seinem nahen Umfeld im Zentrum. Diese sind mit individuellen Erwartungen und Verpflichtungen verbunden und reichen von beruflichen bis zu gesundheitlichen Aspekten. Schliesslich werden auch Aussagen im Zusammenhang mit dem Selbstkonzept erfasst. Dadurch wird aufgezeigt, wie sich die Befragten selber wahrnehmen und womit sie sich (nicht) identifizieren können.	"Und damals in der Zeit von München sind wir gerade sehr viel gereist, mein Freund reist oft auch geschäftlich, da wollten wir dann nicht auch noch X Stunden mit dem Auto fahren." (B05, Pos. 19) "(...) auch durch das Golfspielen, das ich angefangen habe. Ich richte mich auf sportliche Aktivitäten aus, also eben auf Golfländer." (B08, Pos. 65) "Solange meine Mutter noch lebt, werden das sicher drei Mal pro Jahr nach Süditalien sein" (B10, Pos. 36) "Also, ich bin nicht so der Pauschal-Mensch (...)" (B01, Pos. 75)	Normen <i>Subjektive Normen</i> <i>Persönliche Normen</i> Rollen <i>Beruf</i> <i>Hobbies</i> <i>Familie und Beziehung</i> <i>Alters- und Generationenunterschiede</i> <i>Gesundheit</i> Selbstkonzept

<p>3. Affekt</p>	<p>Um auch die affektive Komponente der Reisemobilität und Verkehrsmittelwahl zu erfassen, werden hier sämtliche Faktoren zusammengefasst, die entweder explizit als Emotion erwähnt wurden, oder beim Erzählen im Gespräch Emotionen auslösten.</p>	<p>"(...) wir leben unsere Beziehung beim Reisen sehr stark. Meine Frau liebt Länder, und ich auch, und lustigerweise lieben wir die gleichen." (B10, Pos. 42)</p> <p>"Das ist das einzige Mal, das ich Schiff gefahren bin, und ich würde das nie wieder machen. Ich habe das Horror gefunden." (B02, Pos. 45)</p>	
<p>4. Gewohnheiten</p>	<p>Als Faktoren der Gewohnheit werden hier Aussagen zu Verhaltensweisen erfasst, die entweder aufgrund der Häufigkeit ihres Auftretens oder sonstigen Hinweisen von Vertrautheit, die Auftretenswahrscheinlichkeit bestimmter Reaktionen in bestimmten Situationen steigern. Dies wird unter anderem anhand der alltäglichen Fortbewegung am Wohnort, typischen Reisemustern oder dem Reisen in der Kindheit und Jugend betrachtet.</p>	<p>"Ja, also ich brauche heute natürlich viel öfter die ÖV. Ich habe ja [früher] nie ein GA gehabt" (B08, Pos. 58)</p> <p>"Da nehme ich entweder das Auto zum Flughafen in Basel, und dann fliege ich von dort nach Madrid. Und in Madrid bewege ich mich mit ÖV, mit Bus und Metro." (B09, Pos. 25)</p> <p>"Norditalien? Da habe ich jetzt den Vorteil, dass ich das etwas kenne. Das heisst, das würde ich jetzt mit dem Zug wagen." (B10, Pos. 58)</p>	<p>Alltagsmobilität Reisedauer und -Häufigkeit Reisepartner*innen Reisen als Kind / Jugendliche*r Erfahrungen Reisedestination</p>
<p>5. Erleichternde Bedingungen</p>	<p>Mit dem abschliessenden Faktor der TIB werden die Komponenten des effektives Verhaltens der Befragten erfasst. Wo informieren sie sich, wie entscheiden sie sich für oder gegen ein Verkehrsmittel, und welche Aspekte der Nachhaltigkeit spiegeln sich auch im Verhalten wider? Und besonders spannend: In welchen Situationen weichen die Befragten von ihren üblichen Absichten ab?</p>	<p>"(...) Zum Glück habe ich einen Freund, der bei der SBB arbeitet (...) ich fühle mich irgendwie nicht fähig, die Europazugreisen zu suchen und da frage ich immer ihn (...)" (B03, Pos. 55)</p> <p>"Ich brauche kein eigenes Auto, wenn ich in der Stadt wohne und so schnell irgendwo hinkomme." (B07, Pos. 17)</p>	<p>Verfügbarkeit von Informationen Inspirierende Angebote Günstige Preisangebote Autonutzung</p>
<p>6. Verhalten</p>	<p>Mit dem abschliessenden Faktor der TIB werden die Komponenten des effektives Verhaltens der Befragten erfasst. Wo informieren sie sich, wie entscheiden sie sich für oder gegen ein Verkehrsmittel, und Aspekte der Nachhaltigkeit spiegeln sich schliesslich auch im Verhalten wider? Und interessanterweise auch: In welchen Situationen weichen die Befragten von ihren üblichen Absichten ab?</p>	<p>"Für Flüge konsultieren wir meist Google-Flights, oder sonst Flugvergleichsseiten. In anderen Ländern, z.B. für München, haben wir einfach über SBB geschaut. Wenn es angrenzend ist... zum Teil aber dann auch direkt über die jeweiligen Länder, Schweden oder Deutschland z.B. Wir schauen oft noch direkt dort nach, ob es eventuell günstigere Angebote dazu hat." (B05, Pos. 37)</p> <p>"(...) und da habe ich dann gesagt, dass ich nur mitkomme, wenn wir mit dem Zug gehen. Das wollten sie dann nicht, und deshalb sind wir dann nicht gegangen." (B02, Pos. 51)</p>	<p>Informationsquellen Entscheidungsfindung Gründe für Abweichung von Präferenzen Verhaltensänderungen zugunsten Nachhaltigkeit Multimodale Mobilität</p>
<p>7. Kriterien und Gründe für (Nicht-)Nutzung Verkehrsmittel</p>	<p>Die letzte Hauptkategorie hebt sich nicht nur farblich von den anderen in dieser Analyse ab. Einerseits lässt sie sich - anders als die bisherigen Kategorien - nicht als Ganzes in die TIB integrieren, ohne an Aussagekraft zu verlieren. Andererseits ist sie essenziell für die Beantwortung der Forschungsfrage. Sie umfasst sämtliche Kriterien und Gründe in Bezug auf die Nutzung, resp. Nichtnutzung der Verkehrsmittel. Hierbei können die verkehrsmittelbezogenen Aussagen konzentriert abgebildet werden, da der Kontext bereits durch die Kategorien 1-6 analysiert wurde.</p>		<p>Kriterien Gründe für Nutzung Gründe für Nichtnutzung</p>

Aufgrund der beschriebenen Eigenheiten von Kategorie 7 wird diese für die nachfolgende Analyse gesondert betrachtet. Es folgen zunächst ausgewählte Fallzusammenfassungen, anschliessend werden thematische Auswertungen vereinzelter Subkategorien für die Kategorien 1 bis 6 präsentiert. Mit einer Kreuztabelle bestehend aus den Kriterien und Gründen der (Nicht-)Nutzung einzelner Verkehrsmittel, und somit der siebten und letzten Hauptkategorie, wird der Analyseteil abgeschlossen.

4.2 Ausgewählte Fallzusammenfassungen

Nachfolgend werden drei stellvertretende Einzelfälle des Samples anhand von Fallzusammenfassungen näher vorgestellt. Dabei werden fallspezifische, thematische Schwerpunkte herausgehoben und in eigenen Worten wiedergegeben. Die kompletten Fallzusammenfassungen finden sich als Anhang in Kapitel 10.4.

4.2.1 Fall B01: Die rücksichtsvolle Entdeckerin

B01 ist 31 Jahre alt und lebt in Bern in einer WG mit einer Mitbewohnerin. Sie verreisten nicht zusammen, da sie sich erst wenige Monate kennen würden. In ihrer Wohnumgebung bewegt sich B01 in der Regel mit dem Fahrrad oder mit Bus und Tram. Sie besitze kein eigenes Auto, könne jedoch bei Bedarf jenes ihrer Pflegeeltern nützen. Das kommt allerdings nur sehr selten vor, hauptsächlich zum Transportieren von grossen Möbeln. Sie fahre in der Schweiz nicht gerne Auto, im Ausland jedoch schon, was sie dort häufiger Autos mieten lassen würde. B01 verreist meist mit ihrem Freund für längere Urlaubsreisen, wo sie meist nicht einfach an einer Destination bleibt. Sie verreise auch öfters mit Freund*innen für ein verlängertes Wochenende, zuletzt mit dem Zug nach Berlin, nachdem sie mit dieser Reiseform ein Jahr zuvor gute Erfahrungen gemacht hätte. Dies ist im Einklang mit ihrer Einstellung hinsichtlich Nachhaltigkeit und Umweltschutz. Sie versuche, ihr Reiseverhalten seit letztem Jahr in diese Richtung zu verändern. Konkret wolle sie innerhalb von Europa auf Flüge verzichten und nehme dafür auch längere Zugreisen (bisher bis zu 22 Stunden) in Kauf. Ihr Freund sehe das ähnlich, aber jedoch nicht all ihre Freund*innen, was sie auch schon unabhängig von ihnen reisen gelassen hätte. Sie möge es, alternative Reisewege herauszutüfteln und geniesse das Betrachten der Landschaft beim Zugfahren. Einzig das Kiten oder der Besuch ihrer Familie in Südafrika sei für sie ein Grund, das Flugzeug zu nutzen. Darauf habe sie jedoch in den zwei letzten Jahren verzichtet. B01 kombiniert gerne verschiedene Verkehrsmittel, findet jedoch die Suche nach passenden Verbindungen, gerade beim Zug, teilweise mühsam. Die

Informationen der Zugverbindungen seien öfters nicht oder nur zu spezifischen Zeiten verfügbar. Das findet sie, im Vergleich zur Verfügbarkeit von Fluginformationen, schade.

4.2.2 Fall B08: Gesundheitliche Einschränkungen, Golf und Tochterpflichten

B08 lebt allein in Thun, ist 57 Jahre alt und arbeitet Teilzeit in Bern. Sie besitze ein Auto, das sie 1-2 Mal pro Woche nützt, hauptsächlich um zum Einkaufen zu fahren. Ihre Mutter lebe auch in Thun, mit ihr unternehme sie viel, so auch diverse Europareisen in den letzten Jahren. B08 ist aufgrund einer Erkrankung in ihrem Alltag relativ stark eingeschränkt, dies betrifft auch ihre Reisemobilität. Sie könne nicht mehr als vier Stunden am Stück reisen, weshalb sie oft das Flugzeug als Verkehrsmittel der Wahl nutze. Aufgrund ihrer gesundheitlichen Beeinträchtigungen verzichtet B08 auch auf Reisen ausserhalb von Europa. Flugreisen seien auch für ihre Mutter am angenehmsten, da diese auch schon etwas älter sei. Die Reisen mit ihrer Mutter an deren Lieblingsorte Playa del Ingles oder Leukerbad sind einige der typischen Reisen für B08, das wolle sie noch solange machen, wie ihre Mutter fit sei. Sie verreise meist so 4 bis 6 Mal pro Jahr. Dazu zählten in den vergangenen Jahren auch vermehrt Golfreisen. Sie und ihr Partner wählten dazu renommierte Destinationen aus, und verbrächten dort eine oder zwei Wochen in einer typischen Golfregion, die sie online bei eigens darauf spezialisierten Reisebüros gefunden hätten. Die dritte Art von Reisen, die B08 oft unternimmt, sind Shopping-Kurztrips in nahegelegene Städte wie Freiburg im Breisgau, Milano oder Domodossola. Dazu nehme sie dann meist den Zug, weil das dazu das effizienteste Verkehrsmittel sei. Sie fahre nicht gerne mit dem Auto in unbekannte Städte im Ausland. Zudem habe sie einen Bekannten, der sich mit italienischen Zugreiseportalen auskennt, und dies immer für sie übernehmen würde. Sie nutze dann jeweils ihr GA z. B. bis nach Domodossola, und er organisiere ihr ein Billett für die restliche Strecke bis nach Milano. Alleine sei ihr das Buchen zu mühsam, ihr fehle eine einheitliche Übersicht mit möglichen Verbindungen und den jeweiligen Preisen. Dort sollte man direkt und einfach Buchen können, mit allem Drum und Dran, wie Sitzreservationen, oder Hin- und Rückfahrtsticket. Im Vergleich zu ihren Freunden betrachtet B08 ihre eigene Reishäufigkeit als «Nasenwasser». Diese würden sehr oft, sehr spontan und für kurze Zeit mit dem Auto oder Zug irgendwo hinfahren. Das habe sie früher auch noch gemacht, nun halte sie sich aber zurück. Diese Entwicklung erklärt sie hauptsächlich mit alterstechnischen, und auch etwas mit ökologischen Gründen.

4.2.3 Fall B10: Der Kosmopolit mit viel Liebe für Land und Leute

«Wir haben einen Hund, und je nachdem ob der dabei ist, kommen ganz andere Kriterien beim Reisen zum Tragen» - mit diesen Worten eröffnete B10 das Gespräch. Zurecht, wie sich im Verlauf herausstellte. B10 ist 61 Jahre alt, frühpensioniert und lebt zusammen mit Frau und Hund zentral in Zürich. Diesen Wohnort hätten sie sich bewusst ausgewählt, aufgrund der guten ÖV-Anbindungen. B10 nutzt letztere dementsprechend gerne und viel, wann immer es möglich ist und mit dem Hund passt. Wegen dem Hund hätten sie auch ein Auto, das sie so 4-5 Mal in der Woche brauchen. B10 fährt seit jeher sehr gerne Auto. Er verreise am liebsten mit seiner Frau, sie lebten ihre Beziehung stark beim Reisen. Manchmal nähme er den Hund mit, oder reise auch ganz alleine, vor allem wenn er seine Mutter in Italien besuche. Er ist halb Italiener und halb Schweizer, und bezeichnet sich selber als «seit jung sehr kosmopolitisch». In seinen jungen Jahren verreiste er gerne alleine, weil er so das Land und seine Leute viel näher kennen lernen konnte. Dabei habe er sich auch gerne mal in eine einheimische Frau verliebt, wodurch alles noch intensiver geworden sei. Intensität ist für B10 bis heute wichtig; so wird er emotional, wenn es um die Art und Weise geht, wie man ein Land bereisen sollte. Menschen, die an einen Ort reisen, um dort dasselbe Essen, die gleiche Sprache, und den gleichen Wohnkomfort zu haben wie Zuhause – einfach zu günstigeren Preisen – machten ihn wütend. Für ihn sei eine Reise nur wertvoll und auch respektvoll gegenüber dem Reiseland, wenn man dieses in seiner vollen Authentizität erlebt. B10 hat dadurch viel Wissen über die besuchten Länder angesammelt, das ihm auch beim Planen und Buchen von weiteren Reisen hilft. Er wisse meist genau, für welche Länder die Informationen verlässlich sind und wo welche Infrastruktur (nicht) vorhanden ist, damit er das richtige Verkehrsmittel auswählen könne. So wisse er zum Beispiel, dass er für die Reise nach Frankreich mit Frau und Hund am besten das Auto nützt, weil die ÖV am Wochenende dort in den ländlicheren Gebieten nicht fahren. Wenn sie ohne Hund reisen, sei ein Auto für ihre Bedürfnisse nicht notwendig. Das Flugzeug wählt B10 nur selten, meist für die Besuche in Süditalien, damit er nicht Zeit verliert, die er mit seiner Mutter geniessen möchte. Das macht er meist drei Mal pro Jahr und widmet ihr jeweils seine ganze Aufmerksamkeit, das sei ihm wichtig solange das noch möglich sei. Damit er seine zweite Heimat auch noch sonst geniessen kann, bereist er sie sicher noch ein weiteres Mal im Jahr. Neben Frankreich, Spanien und England, wo er und seine Frau inzwischen viele Kontakte hätten, sei das seine Lieblingsdestination. Ausserhalb von Europa verreise er nicht mehr gross, das hätte er früher genug gemacht.

Insgesamt enthielt das Sample einige interessante Einzelfälle, bei denen die Verkehrsmittelwahl von unterschiedlichsten Faktoren abhängig ist. Diese Faktoren werden nun mithilfe einer Auswertung entlang der thematischen Subkategorien vorgestellt.

4.3 Ausgewählte kategorienbasierte Auswertungen entlang der thematischen Subkategorien

Im Rahmen der Analyse wurden sämtliche Subkategorien thematisch zusammengefasst und anhand charakterisierender Textstellen veranschaulicht. Mithilfe dieser inhaltlichen Präsentation der Ergebnisse wird das Datenmaterial einerseits deutlich resümiert und andererseits fallübergreifend ausdifferenziert. Diese Auswertungen sind äusserst umfangreich und werden im Bericht deshalb anhand ausgewählter Subkategorien vorgestellt. Die vollständigen Auswertungen finden sich in Kapitel 10.5 im Anhang dieses Berichtes.

4.3.1 Subkategorien der Hauptkategorie *Einstellungen*

Die Hauptkategorie der Einstellungen enthält vier Subkategorien, die die kognitiven Aspekte der Verkehrsmittelwahl im Datenmaterial repräsentieren: *Motivation Informationssuche*, *Motivation Reisemobilität*, *Präferenzen Verkehrsmittelwahl* und die Einstellung zur *Nachhaltigkeit*. Die extrahierten Erkenntnisse pro Subkategorie werden in Tabelle 4 ausführlich dargelegt und mit repräsentativen Textstellen untermauert.

Tabelle 4
Auswertung entlang ausgewählter thematischer Subkategorien der Hauptkategorie *Einstellungen*

Subkategorie	Thematische Zusammenfassung	Charakterisierende Textstellen
Motivation Reisemobilität	Warum reist du? Diese Frage sollte tieferliegende Motivationen des Reisens aufzeigen. Die Antworten darauf lassen sich grob in zwei Kategorien einteilen: die Befragten reisen einerseits oft zum Erholen, Entspannen, für einen Tapetenwechsel vom anstrengenden und einseitigen Alltag. Andererseits suchen viele auch das Abenteuer und wollen Neues entdecken; neue Kulturen, Menschen oder Kulinarik. Es wurden ebenfalls individuelle weitere Gründe genannt: so sind für einzelne Personen der Familienbesuch, das Kitesurfen, Golfen, oder das Shoppen wichtige Gründe zum Verreisen. Und es geht noch spezifischer: B08 möchte ihrer Mutter jeweils das Besuchen von wichtigen Orten aus ihrer Vergangenheit ermöglichen. B04 hat aufgrund ihrer Gesundheit ihr Reiseverhalten komplett verändert: von abenteuerlichen Rucksackreisen zu Entspannung. Interessant: je nach Reisegrund können intrapersonale Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl festgestellt werden. So nutzt B10 ungern das Flugzeug für Reisen zu seinem Vergnügen, nicht aber wenn er zu seiner Mutter nach Italien reist, da das Flugzeug ihm die meiste Zeit dort mit seiner Mutter ermöglicht.	"Damit ich mir etwas Nettes gönnen kann (lacht). Ja, einfach zum Shoppen, oder zum Ferien machen, entspannen, am Meer. Oder um Sport zu machen, Golf, in der Türkei." (B08, Pos. 43) "Ja, andere Gegenden, Kulturen kennenzulernen. Also Landschaften interessieren mich, andere Menschen. Alles was anders ist, als das, was wir da vor der Nase haben." (B07, Pos. 35) "Also das eine ist sicher, wenn ich nach Spanien gehe, um meine Familie zu besuchen. Und sonst einfach mal eine neue Stadt anzuschauen, Shoppen zu gehen. So in etwa..., dass man ein wenig Ablenkung vom Alltag hat." (B09, Pos. 41) *Ich bin früher sehr gerne gereist. Habe gerne andere Kulturen kennen gelernt. Und jetzt auch vor allem Entspannung, also vom Alltag wegzukommen." (B04, Pos. 64)

<p>Präferenzen Verkehrsmittel</p>	<p>Wie bereits bei der Informationssuche festgestellt, spielen Abwägungen eine wichtige Rolle. Beim einem abschliessenden Entscheid haben natürlich persönliche Präferenzen einen Einfluss. Hier konnten drei interessante Faktoren eruiert werden, mit denen sich die Präferenzen der Befragten vergleichen lassen. Dies ist einerseits der <i>Komfort</i>, welcher sich z.B. durch kurze Reisedauer, angenehme Sitz- / Liegeverhältnisse oder Direktverbindungen äussert. Zweitens kann der <i>Preis</i> in Form von günstigen Angeboten berücksichtigt werden. Als letzter Faktor konnten Aspekte des <i>Ökologischen Reisens</i> erfasst werden. Anhand dieser drei Faktoren können nun alle Befragte beschrieben werden, dabei ergibt sich folgendes Bild:</p> <p><i>Ökologisches Reisen > Preis > Komfort</i>: 3 Personen (B01, B02, B03) <i>Ökologisches Reisen > Komfort > Preis</i>: 2 Personen (B07, B10) <i>Komfort > Ökologisches Reisen > Preis</i>: 2 Personen (B05, B08) <i>Komfort > Preis > Ökologisches Reisen</i>: 1 Person (B04) <i>Komfort > Preis > Ökologisches Reisen</i>: 1 Person (B09)</p> <p>Wo gesundheitliche Beeinträchtigungen im Spiel sind, steht der <i>Komfort</i> an erster Stelle. Bei Personen mit den höheren Einkommen im Sample ist der <i>Preis</i> im Vergleich zu den anderen Themen erwartungsgemäss der am wenigsten stark berücksichtigte Faktor. Der <i>Preis</i> wird von niemandem als erstes Kriterium genannt. Es ist anzunehmen, dass bei den Befragten in Bezug auf Reisen eine gewisse Bereitschaft zum Geld ausgeben da ist. Deshalb stehen primär andere Faktoren im Vordergrund, und innerhalb derer wird dann noch nach dem besten <i>Preis</i> gesucht.</p>	<p>I: "Das heisst, ihr habt ähnliche Vorstellungen, wenn ihr zusammen verreist?" B: "Total ja. Einfach unkompliziert, stressfrei und schnell." (B08, Pos. 72-73)</p> <p>"Heutzutage sind die Flüge meist billiger als die Züge. Und oben drauf sparst du auch noch Zeit. Und da ist es fast logisch, dass du dann den Flieger nimmst." (B09, Pos. 55)</p> <p>"Ich würde sagen, grundsätzlich überlege ich nicht, was nehme ich für ein Verkehrsmittel, sondern, was will ich machen. Will ich in die Ferien, wo will ich hin, wann... eher so Dinge. Dann schaue ich erst, wie ich das machen kann." (B05, Pos. 29)</p> <p>"Und ja, dann ist es mir wichtig, dass es mir kurzweilig vorkommt. Ich war vor zwei Jahren in Sizilien und da fuhren wir mit dem Nachtzug etwa 22 Stunden, und das ist mir total schnell vorgekommen." (B01, Pos. 41)</p> <p>"Möglichst wenige Verbindungen, und wegen meiner Tochter und mir ist es auch wichtig, dass wir nicht zu lange im Verkehrsmittel sitzen." (B04, Pos. 37)</p> <p>"Ja, für mich hat sich verändert, dass ich, sagen wir bis ungefähr vor 1.5 Jahren, die Europadestinationen nach praktischen Flugverbindungen / Preis ausgewählt habe. Und jetzt hat sich das ziemlich verändert hin zu Orten, die mit dem Zug erreichbar sind." (B03,</p> <p>"Also wir sind gerne unterwegs, also nicht fix an einem Ort. Wir reisen gerne von Ort zu Ort und sind nahe an der Kultur." (B07, Pos. 47)</p>
<p>Nachhaltigkeit</p>	<p>Diese Subkategorie beinhaltet vielzählige und auch vielfältige Aussagen aus den Gesprächen. Wie erwartet spielen Themen der Nachhaltigkeit bei der Reisemobilität bei den meisten Befragten eine mehr oder weniger grosse Rolle. Bei einigen kam es zu einem wahrgenommenen Wendepunkt, wo sie ein Gefühl von "zu viel" erlebten, und sich danach ihre Einstellung zum Reisen veränderte. Viele erwähnten die aktuellen Klimadiskussionen, und dass diese ihre Einstellung und Aufmerksamkeit gegenüber der Thematik verändert haben. Viele sind seit wenigen Jahren vermehrt sensibilisiert auf Umweltthemen, und damit einhergehend auch der Reisemobilität. So werden u.a. neue Optionen - insbesondere der Zug als Verkehrsmittel - in Betracht gezogen. Es werden aber auch Abstriche in der Reisehäufigkeit gemacht, meist bei Flugreisen. Einige Befragte verfügen hierzu über ein "inneres Konto" für die Nutzung von Verkehrsmittel. So gibt es unterschiedliche Kontingente für Flugreisen und andere Verkehrsmittel, und wenn das Flugreisekontingent aufgebraucht ist, wird auf andere Verkehrsmittel zurückgegriffen. Drei Befragte haben Umweltthemen mit keinem Wort erwähnt, sie gehören auch zu den Befragten mit der höchsten Flugzeugnutzung.</p>	<p>"Das einzige, was ich vorhin gesagt habe, mit dem ganzen CO2 und Klimawandel, dass du dir vielleicht zweimal überlegst, willst du jetzt effektiv gehen, oder nicht." (B05, Pos.43)</p> <p>"In den letzten Jahren habe ich mir vorgenommen, dass ich nur so einmal im Jahr fliege." (B01, Pos. 71)</p> <p>"Ich glaube, in der letzten Zeit achte ich mich viel mehr auf die Umwelt, als ich das sonst getan habe." (B02, Pos. 37)</p> <p>"Und da gab es einmal eine Situation, so ich innerhalb von drei Wochen an drei verschiedenen Orten war, (...) und das war mir glaub echt grad zu viel und da habe ich gemerkt: Jetzt musst du dir vielleicht mal ein bisschen überlegen, wie sinnvoll das ist, und ob es auch nötig ist." (B02, Pos. 27)</p> <p>B: "Also für innerhalb von Europa haben wir uns schon länger vorgenommen, nur noch die längsten Distanzen mit dem Flugzeug zu machen. Und sonst wenn möglich mit Zug an die Orte fahren." I: "Und der Grund dafür ist?" B: "Die Umwelt." (B07, Pos. 29-31)</p>

4.3.2 Subkategorien der Hauptkategorie *Soziale Faktoren*

Die Hauptkategorie der Sozialen Faktoren wird – analog der TIB – einerseits in die Subkategorien *Normen*, *Rollen* und *Selbstkonzept* unterteilt. Bei den Normen werden zusätzlich *persönliche* und *subjektive Normen* unterschieden, die Rollen als Subkategorie enthalten fünf induktiv entstandene Unterkategorien: *Beruf*, *Hobbies*, *Familie und Beziehung*, *Gesundheit*, *Alters- und Generationenunterschiede*. Die relevantesten Ergebnisse werden in Tabelle 5 vorgestellt.

Tabelle 5
Auswertung entlang ausgewählter thematischer Subkategorien der Hauptkategorie *Soziale Faktoren*

	Subkategorie	Thematische Zusammenfassung	Charakterisierende Textstellen
Normen	Subjektive Normen	Als subjektive Normen werden Erwartungen des Umfeldes an das eigene Verhalten verstanden. Diese Erwartungen beeinflussen in unterschiedlichster Form das Reiseverhalten der Befragten. So zum Beispiel, weil man früher (ca. zwischen 1960 und 1980) meist mit der ganzen Familie in einem kleinen Auto in die Ferien gefahren ist, oder man als Kind zu jemandem in den Urlaub gebracht wurde, und es damals "halt nichts anderes gab". Sie können aber auch mit den Verpflichtungen eines Migrationshintergrundes verbunden sein - Häufige Familienbesuche erfordern dann automatisch mehr Reisen, damit die Beziehungen erhalten bleiben. Die erfolgen nicht immer aus eigener Motivation. Schliesslich spielen aktuell auch Themen der Nachhaltigkeit eine grosse Rolle in Bezug darauf, wie das eigene Reiseverhalten von anderen bewertet wird. So erwähnt ein Befragter, dass sein Freundeskreis doch sehr über unreflektiertes Reiseverhalten urteilt. Dies lässt einen Einfluss auf die Häufigkeit von Flugreisen in diesem Umfeld erwarten.	<p>"Sonst bist du immer hingebacht worden in den Urlaub zu jemandem. Zu der Grossmutter, zum Beispiel." (B08, Pos. 69)</p> <p>"Ja, also ich gebe sicher mal meine Meinung preis. Ich bin aber jemand, der schaut, dass sicher mal für die andern stimmt. Ich setze mich nicht gross dagegen, ausser es würde für mich jetzt gar nicht stimmen." (B06, Pos. 41)</p> <p>"Wenn du als Secondo aufwächst, dann reist du ab deiner Geburt. (...) wir sind die ersten fünf Jahre ständig nach Südtalien gegangen." (B10, Pos. 32)</p> <p>"Ja, in meinem Freundeskreis zieht sich das doch sehr durch. (...) Man nimmt öfter den Zug, oder bleibt halt einfach mehr in der Nähe. Ich habe das Gefühl, das ganze Kurzstrecken-fliegen ist in meinem Freundeskreis, nicht gerade verpönt, aber es ist nicht mehr so, dass man sich erzählt: Hey, ich bin letztes Wochenende wieder nach London geflogen. Sondern man tendiert dann eher zu negativen Konnotationen (lacht). Kurzstreckenfliegen ist nicht mehr unbedingt positiv." (B03, Pos. 45)</p>
	Persönliche Normen	Persönliche Normen zeichnen sich durch die eigene Erwartung an sein Verhalten aus. In Bezug auf Reisen erwähnten drei Befragte ihre Aufgabe als Sohn / Tochter, der Mutter entweder das Reisen oder den persönlichen Kontakt zu ihnen zu ermöglichen. Weiter wurde auch der Anspruch an Reisende thematisiert; die Art und Weise, wie man als Tourist mit einem fremden Land und seinen Menschen umgehen sollte. B10 hat hierbei hohe Erwartungen: Voyeurismus, Geiz und Abschottung haben für ihn beim Reisen kein Platz. Ebenfalls erwähnt wurde hier das kritische Reflektieren des eigenen Reiseverhaltens, hauptsächlich im Zusammenhang mit Umweltfragen. Eine Veränderung der äusseren Bedingungen kann so zu einer Anpassung der persönlichen Norm führen. Auch dies schlägt sich schliesslich in einem zurückhaltenderen Flugverhalten der Befragten nieder.	<p>"Da schaue ich schon, so lange sie [Mutter] noch so gut auf den Beinen ist." (B05, Pos. 71)</p> <p>"Das Reisen muss einfach für mich und die anderen stimmen. Wenn ich sehe, dass Rucksacktouristen in Venedig mehr Abfall hinterlassen, als dass sie Positives an die Stadt zurückgeben... Dann kann ich verstehen, dass Venedig keine Rucksacktouristen haben möchte." (B10, Pos. 32)</p> <p>"In Frankreich rede ich Französisch, in England Englisch, ich verstehe sehr gut Spanisch... Das heisst für mich auch, die Kultur zu leben, wo ich hingeh." (B10, Pos. 32)</p> <p>"Und bei uns ist es mehr so, dass es normal ist, dass man es macht [Reisen]. Und erst dann fängst du an, dir Gedanken zu machen, wie du es überhaupt machst." (B02, Pos. 71)</p>

Rollen	Gesundheit	Zwei der Befragten leiden unter erheblichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen, die nicht nur ihren Alltag, sondern auch ihre Reisemobilität prägen. Eine der Betroffenen hat zudem noch eine psychisch beeinträchtigte 4-jährige Tochter. Dies führt bei allen zu einem Bedürfnis nach einer begrenzten Reisedauer und stressfreiem und komfortablem Reisen, was u.a. die Möglichkeit zum Aufstehen und Rumlaufen, das Vorhandensein einer (gut funktionierenden und immer verfügbaren) Toilette, und allfällige medizinische Versorgung erfordert. Beide Personen leben ihre Reisemobilität deshalb derzeit nur innerhalb von Europa, bevorzugt mit dem Flugzeug und mit wenigen Transfers. Eine weitere Person erwähnte ihre Platzangst und Seekrankheit als Gründe, weshalb sie das Schiff als Reiseverkehrsmittel nicht gerne nutzt, ein anderer Befragter ist durch eine Knieverletzung bei der Ausübung des Skisports eingeschränkt.	<p>"Also durch die Krankheit, die ich habe, ist es eh nur Europa. Also Türkei ist das Weitesten, weiter gehe ich nicht. Also ich schränke es ein beim Fliegen, das sind maximal 4 Stunden. Also 4 Flugstunden." (B08, Pos. 45)</p> <p>"Ich entscheide mich für das Verkehrsmittel, wo ich nur kurz drin sein muss, und dass mir die Freiheit gibt, mich in der Zwischenzeit viel zu bewegen. Also auch die Möglichkeit, von einem Verkehrsmittel zum anderen zu wechseln, ist entscheidend für mich. Vom physischen her und auch für meine Tochter, damit sie etwas Abwechslung hat und nicht überfordert ist." (B04, Pos. 59)</p> <p>"Also ich habe ein bisschen Platzangst teilweise, und ich habe es auf dem Schiff echt schlimm gefunden. Wenn du so rausschaust, und du siehst nichts als Meer...(...) Und dann kam auch noch die Seekrankheit und so, irgendwie unangenehm." (Pos. 47)</p>
	Hobbies	Hier stehen Hobbies der Befragten im Zentrum, die als Grund für das Reisen angegeben wurden. Entweder machten die Befragten selber Sport, im vorliegenden Fall Kitesurfen oder Golf, und reisen dazu in spezifische Destinationen. Für die Golfreisen nutzt B08 dabei spezialisierte Online-Reisebüros, B01 muss sich beim Kiten zurückhalten, weil dieses meist mit Flugreisen verbunden ist. B06 wiederum reist gerne seinem Lieblingsclub nach und besucht Fussballspiele im Ausland. Dies sind dann jeweils Kurztrips mit einer relativ gleichbleibenden Freundegruppe, die u.a. Einblicke in fremde Fanphilosophien geben.	<p>"Die letzten zwei Reisen waren Fussballmatches im Ausland. Da ging ich mit Freunden mit dem Zug an den Flughafen und dann mit dem Flieger nach Spanien und Glasgow." (B06, Pos. 19)</p> <p>"Ich richte mich mehr auf sportliche Aktivitäten aus, also eben auf Golfländer. Das sind Deutschland, Österreich, das ist eben die Türkei (...) eben dort, wo die schönen Golfplätze sind." (B08, Pos. 65)</p> <p>"Also ich kite gerne, und es ist oft so, dass man die Destination nur mit dem Flugzeug erreicht (...)." (B01, Pos. 41)</p>
	Familie und Beziehung	Der engste Familienkreis sowie die Liebesbeziehung der Befragten spielten bei allen Gesprächen eine relevante Rolle - auf unterschiedlichste Art und Weise. Einerseits berichteten drei Befragte von regelmässigen Besuchen bei <i>Familienmitgliedern, die im Ausland leben</i> . Bei B09 und B10 sind dies bis zu drei Besuche in Spanien resp. Italien. Diese Reisen sind aufgrund ihrer Häufigkeit für die Gewohnheitsbildung besonders interessant und führten in jedem Fall zu zusätzlichen Flugreisen. B05 und B08 verreisen mit der eigenen Mutter, weil diese sonst nicht mehr viele Reisepartner*innen haben. Schliesslich haben auch die Bedürfnisse von <i>Kindern</i> , speziell bei B04 und ihrer psychisch beeinträchtigten Tochter, einen Einfluss auf das Reisen (siehe Subkategorie <i>Gesundheit</i>). Auch Haustiere, wie der Hund von B10, schränken die Reiseverkehrsmittelwahl ein. Auch Liebesbeziehungen prägen das Reiseverhalten der Befragten. Weil diese häufig auch Reisepartner*innen sind, fliessen deren Bedürfnisse entsprechend in die Reiseverkehrsmittelwahl mit ein. Diesbezüglich lässt sich jedoch generell Konsens zwischen den Parteien feststellen, man hat also ähnliche Präferenzen.	<p>"Also in Europa ist es schon häufiger Madrid, das ist eigentlich Standardprogramm." (B09, Pos. 25)</p> <p>"Aber meine Mutter eher, die geht dann auch schon mal mit ihren Schwestern, oder ich bin auch schon mit ihr in Mallorca gewesen. Sie muss sich dann sonst jeweils so Gruppen suchen (lacht). (B05, Pos. 47)</p> <p>"Wir leben unsere Beziehung beim Reisen sehr stark. Meine Frau liebt Länder, und ich auch. und lustigerweise lieben wir die gleichen." (B10, Pos. 42)</p> <p>"Und da haben wir gemerkt, wenn der Hund nicht dabei ist, brauchen wir eigentlich kein Auto." (B10, Pos. 28)</p> <p>"Das ist eine gute Frage... Solange meine Mutter noch lebt, werden das sicher drei Mal pro Jahr nach Süditalien sein. Einfach, weil sie meine Mutter ist, und ich sie sehen möchte." (B10, Pos. 36)</p>

4.3.3 Subkategorien der Hauptkategorie *Erleichternde Bedingungen*

Als erleichternde Bedingungen in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl konnten die Faktoren *Verfügbarkeit von Informationen*, *Günstige Preisangebote*, die *Autonutzung* sowie *Schlüsselpersonen* eruiert werden. Erstere drei werden in Tabelle 6 genauer betrachtet.

Tabelle 6
Auswertung entlang ausgewählter thematischer Subkategorien der Hauptkategorie *Erleichternde Bedingungen*

Subkategorie	Thematische Zusammenfassung	Charakterisierende Textstellen
Verfügbarkeit von Informationen	Die Verfügbarkeit der Informationen für Reisende wird durch verschiedene Faktoren eingeschränkt. Insbesondere bei Reisen mit dem Zug ist mehreren Befragten zufolge einiges an Aufwand und Geduld nötig, ohne die letzte Sicherheit, den besten Preis für ein Angebot zu zahlen. Das Wort "mühsam" fällt in dem Zusammenhang häufiger. Bemängelt wurden speziell die Informationen zu nicht so prominenten Reisedestinationen, dort gibt es das grösste Defizit. Obwohl deutlich weniger genannt, kann auch die Buchung von Flugreisen mit Unsicherheiten behaftet sein. So hat ein Befragter auch schon deutliche Unterschiede zwischen Euro- und CHF-Preisen festgestellt. Generell sind Informationen, da meist online gesucht, für technologieaffinere Personen besser zugänglich. Insgesamt können Probleme in Bezug auf die Informationssituation auf folgende Faktoren konzentriert werden: mangelndes Vertrauen in Korrektheit und Vollständigkeit der gefundenen Informationen, komplizierte Suche auf unterschiedlichen Plattformen, intransparentes Preissystem.	<p>"Also bezüglich dem Zug habe ich das Gefühl, es ist irgendwie nicht auf dem gleichen Niveau, wie wenn du z.B. einen Flug suchst. Da spuckt es dir ja immer sofort alles raus, und drei, vier Mal das Gleiche (...)." (B03, Pos. 61)</p> <p>"Ah ich weiss noch, bei Spanien (...) Da mussten wir dann warten, und das war etwas mühsam, immer wieder zu schauen, ob es die Verbindungen noch gibt, ob diese noch buchbar sind. (...) Da finde ich die Verfügbarkeit nicht so toll, weil es da nicht eine einzige Seite gibt, und man auf mehrere Seiten muss." (B01, Pos. 67)</p> <p>«Ja, ich möchte einfach nur eingeben können, dass ich von A nach B will, und dann will ich wissen, welche möglichen Verbindungen es gibt, und wie viel es kostet. (...) So, einfach ganz einfach! Ob ich hin und zurück will, von wann bis wann, wie wenn du in einem Reisebüro bist, wo sie dir einen Flug buchen." (B08, Pos. 54-55)</p>
Günstige Preisangebote	Durch die Verfügbarkeit von günstigen Preisen kann die Verkehrsmittelwahl deutlich gesteuert werden. Selbst, wenn der Preis generell nicht als prioritäres Kriterium genannt wurde. Der Zugang zu günstigen Angeboten erfolgt bei den Befragten auch hier auf unterschiedlichen Ebenen. So sind ihnen einerseits die - im Vergleich zu Zugreisen - generell günstigen Preise für <i>Flugreisen</i> bekannt. Keine*r der Befragten erwähnte hier Preisvorteile seitens des Zuges. Wenn Befragte allerdings starke Vorlieben für den Zug als Verkehrsmittel hatten, konnten sie teilweise mithilfe von <i>Schlüssel-personen</i> Zugang zu den günstigsten unter den vorhandenen Angeboten erhalten. Es lässt sich also annehmen, dass dies die Nutzung des Zuges ihrerseits wiederum verstärkt. Im Zusammenhang mit dem Zug wurden auch oft die <i>Sparbillette</i> erwähnt. Vier Befragte nützen diese regelmässig, darunter auch jene, die tendenziell das Flugzeug bevorzugen. B02 fährt sogar nur mit dieser Art von Billetten, durch die dank frühzeitigem Buchen ein deutlich günstigerer Preis für den Sitzplatz im Zug bezahlt wird. Allerdings auf Kosten der Flexibilität, da diese nur für eine bestimmte Verbindung gültig und in der Regel auch nicht umtauschbar sind. Als zusätzliche Auswahloption beim Buchen können sie dieses auch verkomplizieren. Zwei der vier Befragten beklagten solche Unsicherheiten.	<p>"(...) Bei München war das glaub ich auch so, dass wir das gewünschte Billett - ich glaube es war ein Sparbillett - nicht online buchen konnten. Da mussten wir dann halt noch kurz am Schalter vorbei." (B05, Pos. 51)</p> <p>"(...) aber ich gehe meist dennoch über SBB, vor allem seit sie jetzt das Sparticketangebot haben. Das nutze ich sehr, sehr viel. Also ich fahre eigentlich fast nie mehr zum regulären Preis irgendwo hin." (B02, Pos. 41)</p> <p>"Der Zug kam für mich jetzt schon weniger in Frage, weil ich auch kein GA oder Halbtax habe. Preistechnisch ist das für mich in der Schweiz nicht so interessant... gut, mit den Sparbilletten ist das ja noch eine andere Sache." (B06, Pos. 25)</p> <p>"Beim Zugfahren ist es einfach so, dass es mit diesen verschiedenen Tickets, mit den Spartickets zum Beispiel, etwas komplizierter geworden ist. Da bist du ja auch eingeschränkt, und musst genau diesen Zug brauchen." (B07, Pos. 79)</p>

<p>Autonutzung</p>	<p>Dass 6 von 10 Befragten trotz Wohnort in der Stadt ein eigenes Auto besitzen, hat unterschiedliche Gründe: vom Transport von Material, Einkäufen oder dem eigenen Hund, über Therapiebesuche bis zur Nutzung als Geschäftsauto. Die anderen Befragten hatten bei Bedarf alle ein Auto der Eltern oder den Nachbarn zur Verfügung. Das nützen sie aber eher selten, auch da das Auto teilweise weiter entfernt abgeholt werden muss. Gelegenheiten dazu waren vor allem Umzüge, oder das Erreichen abgelegener Orte zu Zeiten, wo kein ÖV fährt. Bei der Frage, ob die Befragten gerne Autofahren konnte bei jenen mit einem eigenen Auto leicht stärkerer Zuspruch festgestellt werden, dies aber nicht durchgehend. B04 fällt das Autofahren schwer aufgrund ihrer körperlichen Beschwerden, B03 fährt gemäss eigenen Angaben nur so gerne, weil er nicht oft fährt. Generell lassen sich im Zusammenhang mit dem Auto als Verkehrsmittel nur wenige deutlich positive Äusserungen erfassen. Vielmehr wird der Eindruck vermittelt, dass das Auto als selbstverständliches Fortbewegungsmittel, hauptsächlich zur Alltagsmobilität betrachtet wird. Dies unter anderem, weil mit dem Autofahren Anstrengung und notwendige Konzentration verbunden werden. Zum Verreisen brauchen auch die meisten Autobesitzer nicht ihr Auto.</p>	<p>"Ja, das Auto, aber eigentlich nur, wenn ich Grosseinkäufe mache, oder viel zu verladen habe." (B08, Pos. 11)</p> <p>"Also ich brauche es eigentlich täglich, um zur Arbeit zu fahren. Und dann auch, wenn ich gleich nach der Feierabend etwas abmache (...)." (B09, Pos. 15)</p> <p>"Also eben entweder weil du mit ÖV nicht hinkommst, oder weil es zu gewissen Zeiten dann nicht mehr so regelmässig fährt. Also zum Beispiel hier mitten in der Stadt haben wir bis nach Mitternacht noch Trams und so, die fahren. Hingegen, wenn du eben in der Region Fribourg an den Arsch der Welt gehst, hast du das dann nicht mehr." (B05, Pos. 13)</p> <p>"Also, ich habe viel Fahrpraxis, und es ist nicht so, dass ich nicht gerne fahre, aber gerade für so lange Strecken wie Bern-Zürich sehe ich jetzt absolut keinen Grund, das Auto zu nehmen und nicht den Zug. Zeitlich gewinnst du genau nichts, und im Zug kannst du noch arbeiten und andere Sachen machen." (B05, Pos. 15)</p>
---------------------------	---	---

4.3.4 Subkategorien der Hauptkategorie *Verhalten*

Diese Hauptkategorie erfasst Aussagen hinsichtlich dem effektiven Informations- und Reiseverhalten der Befragten. Die repräsentativen Auswertungen werden anhand der Subkategorien *Verhaltensänderungen zugunsten nachhaltiger Reisemobilität*, *Entscheiden* sowie *Gründe für Abweichung von Präferenzen Reisemobilität* in Tabelle 7 festgehalten.

Tabelle 7
Auswertung entlang ausgewählter thematischer Subkategorien der Hauptkategorie *Verhalten*

Subkategorie	Thematische Zusammenfassung	Charakterisierende Textstellen
Verhaltensänderungen zugunsten nachhaltiger Reisemobilität	<p>Hier werden konkrete Verhaltensänderungen in Richtung nachhaltigen Reisens erfasst. Also nicht nur, was die Befragten als ihre Ansichten und Einstellungen in Bezug auf Nachhaltigkeit erwähnten, sondern tatsächliche Handlungen, die diese Einstellungen untermauern, oder auch widerlegen. Drei Personen haben ökologische Themen gar nicht angesprochen, sie haben diesbezüglich auch keine Verhaltensänderungen in Bezug auf Reisen wahrgenommen. B06 und B09 scheinen sich darüber grundsätzlich wenig Gedanken zu machen, für B04 steht die Gesundheit im Vordergrund. Alle anderen bestätigten jedoch solche Tendenzen, die sich auch durch ihr Reiseverhalten bestätigen lassen. So hat B02 ihre Flugreisen in den letzten Jahren drastisch reduziert, so dass sie auch schon ihre Eltern für eine Reise versetzt hat. B07 reist fast ausschliesslich mit Zug oder Auto und fast nur noch in Europa. B10 beschränkt sich auch fast ausschliesslich auf europäische Länder. B01 und B03 sind ebenfalls meist mit dem Zug unterwegs, mit dem Flugzeug nur noch zu ausgewählten Gelegenheiten. B08 verbucht aus gesundheitlichen Gründen immer noch viele Flugreisen, verzichtet dafür auf Schiffsreisen. Generell ist also bei sieben Befragten eine Grundbereitschaft für Verzicht spürbar. Dieser ist jedoch sehr unterschiedlich ausgeprägt und die Befragten befinden sich in verschiedenen Phasen der Auseinandersetzung mit der Nachhaltigkeitsthematik. Tendenzen über die Geschlechter oder die Wohnorte lassen sich keine feststellen. Hingegen scheint das Alter einen Einfluss auf die Weite der Reisen zu haben. Destinationen in Europa haben bei den drei ältesten Befragten in letzter Zeit an Stellenwert gewonnen. Zweimal aufgrund einer Kombination der Sättigung interkontinentaler Reisen sowie ökologischen Aspekten, bei B09 sind es hauptsächlich Einschränkungen der Reisedauer durch ihre Gesundheit.</p>	<p>"Ehm... nein, nicht gross, ehrlich gesagt. Dadurch, dass man etwas mehr Erfahrung hat, ist es natürlich planungstechnisch etwas einfacher. Aber sonst am Reiseverhalten eigentlich nicht unbedingt. (B06, Pos. 37)</p> <p>"Eigentlich nicht. Also früher war ich vielleicht noch etwas mehr in Europa unterwegs, und in letzter Zeit vielleicht eher ausserhalb von Europa." (B09, Pos 51)</p> <p>"Also das mache ich jetzt nicht mehr, aber früher habe ich viel Schiffsreisen gemacht, das mache ich heute gar nicht mehr. Würde ich auch nicht mehr. Das war zwar schön, aber von der Nachhaltigkeit her, und der Umweltverschmutzung her finde ich das nicht nötig." (B08, Pos. 47)</p> <p>"Das einzige, was ich vorhin gesagt habe, mit dem ganzen CO2 und Klimawandel, dass du dir vielleicht zweimal überlegst, willst du jetzt effektiv gehen, oder nicht. Das ist das, was ich schon mal gesagt habe, dass du dann auch mal sagst, jetzt bleibe ich in der Schweiz, oder mache hier etwas. So das höchstens, aber sonst eigentlich nicht..." (B05, Pos. 43)</p> <p>"Und was wir jetzt immer weniger machen sind Reisen ausserhalb von Europa. Das haben wir gesehen, und das ist OK. Auch mit der ganzen Ökologie ist es immer schwieriger, dass man so reist, dass man den Planeten nicht belastet. Aber jetzt zum Beispiel so eine USA Reise oder so, würden wir jetzt nicht mehr machen." (B10, Pos. 36)</p>

<p>Entscheiden</p>	<p>Die Befragten verreisen meist mit Personen, die ähnliche Ansprüche beim Reisen haben. Deshalb werden Entscheide für ein Verkehrsmittel in der Regel ohne grössere Diskussionen, aber auch immer mal wieder mit Kompromissen getroffen. Am besten lässt sich mit den Aussagen das Consideration Set der Befragten betrachten. Dabei können Unterschiede für verschiedene Reisedestinationen festgestellt werden. Wo die Reisedestination tendenziell unbekannt ist, wird als präferiertes Verkehrsmittel häufig das auch sonst am meisten genutzte Verkehrsmittel genannt. So zieht u.a. B05 für die fiktive Reise nach Paris das Flugzeug durchaus als valable Option, obwohl die effektive Anreise mit TGV hier deutlich angenehmer und schneller wäre. Grundsätzlich werden keine Verkehrsmittel ausgeschlossen, sondern immer die Situation betrachtet. Auch hier kommt das "innere Konto" der Verkehrsmittelnutzung bei einigen Befragten zum Tragen. Diese setzten sich hierbei interessanterweise oft ein Limit von einer Flugreise pro Jahr. Dies wurde teils für eine Reise ausserhalb von Europa genutzt, teils werden die Reisen aber generell auf Europa beschränkt. Sobald das jeweilige Kontingent aufgebraucht ist, fällt das Flugzeug oftmals aus dem Consideration Set dieser Befragten raus, resp. die Reisen, die in Frage kommen, werden entsprechend eingeschränkt.</p>	<p>"Also ich kann vielleicht noch anschliessen: es ist nicht ein Verkehrsmittel, das ich ausschliesse, aber eine Art von Reisen schliesse ich aus. Also die kurzen Reisen mit dem Flugzeug hin und zurück. Es ist mehr das, das ich ausschliesse, und nicht das Flugzeug an sich." (B02, Pos. 35)</p> <p>"Also, das ist noch schwierig. Also bei uns ist die Frage eher, wo wollen wir hin... und bei Sardinien und Mallorca zum Beispiel, ist es schon wie klar, dass wir fliegen, mein Partner und ich." (B05, Pos. 49)</p> <p>"Das heisst, gäbe es wie früher einen Nachtzug nach Süditalien, wäre ich wahnsinnig gerne mit dem Zug gegangen. Es gäbe dann auch noch die Option Auto, aber das ist auch ein Stress und dauert etwa 14h. Das ist mir zu lange. Das ist der Grund, wieso man fliegt." (B10, Pos. 24)</p> <p>I: "Also, hast du denn noch andere Verkehrsmittel in Betracht gezogen?" B: Bei dieser Reise jetzt nicht (...) Wir hatten da mal die Zugverbindungen angeschaut, und da war es eigentlich klar, es hat super Verbindungen. Wenn es dann schlechte Verbindungen gehabt hätte, oder es viel zu teuer gewesen wäre, dann hätte ich vielleicht noch andere Verkehrsmittel in Betracht gezogen." (B01, Pos. 30-31)</p>
<p>Gründe für Abweichung von Präferenzen Reisemobilität</p>	<p>Alle Befragten hatten klare Vorstellungen davon, was sie in Bezug auf das Reisen und die Verkehrsmittelwahl gut oder schlecht finden. Nahezu jede*r nannte jedoch auch Gelegenheiten, bei denen er oder sie schon entgegen dieser Absichten handelte. Dies waren entweder der Besuch von Familie oder Freunden im Ausland, Bedürfnisse von Mitreisenden, das Mitnehmen des eigenen Hundes, oder auch das Ausüben eines Hobbies. Also fast immer im Zusammenhang mit ihren Rollen. So verzichteten zwei Befragte teilweise auf ihre Leidenschaft, weil sie diese nur in weiter entfernten Ländern ausüben können, und dies eine Flugreise voraussetzte. Es wurden weiter auch politische Gründe genannt, die dazu führen, dass beispielsweise das Zugfahren durch Umstiege und Verzögerungen unattraktiv gemacht wird.</p>	<p>"Beispielsweise, wenn jetzt jemand im Ausland heiratet, könnte ich es glaube ich für mich vertreten, mit dem Flieger zu fliegen, weil ich sage: Ja, okay, es war ja nicht meine Entscheidung, dass sie im Ausland heiraten (lacht)." (B01, Pos. 71)</p> <p>"Ich habe es [Kitesurfen] die letzten zwei Jahre nicht gemacht, vor drei Jahren war ich in Griechenland, und da bin ich geflogen. Ja, ich habe mich die letzten zwei Jahre eigentlich dagegen entschieden. Weil, ich war immer auf der Suche nach einer guten Alternative, habe aber keine gefunden." (B01,</p> <p>"Zug gefällt mir einfach, ich fahre gerne Zug. Es müssen aber gewisse Kriterien erfüllt sein. Das heisst, es kann nicht sein, dass zum Beispiel alle Anschlüsse perfekt getimt sind, und ich aber dann, nur weil sich Italien und die Schweiz nicht einigen können, in Como sitze während einer 3/4 Stunde und durch das dann nur lausige Anschlüsse habe, dann muss ich ganz ehrlich sagen, wird Zugfahren absurd." (B10, Pos. 26)</p>

Dieser Ausschnitt aus den thematischen Auswertungen von Subkategorien soll einen ersten Überblick über die Analysearbeiten bieten. Die vollständige Analyse ist in Kapitel 10.5 im Anhang einsehbar. Das nächste Unterkapitel beschäftigt sich nun mit der etwas anderen Hauptkategorie in dieser Analyse: Den Kriterien und Gründen für die Nutzung, resp. Nichtnutzung der einzelnen Verkehrsmittel, die in den Gesprächen mit den Befragten erwähnt wurden.








4.4 Kreuztabelle: Kriterien und Gründe (Nicht-)Nutzung Verkehrsmittel

Zur präzisen Beantwortung der ersten Forschungsfrage (vgl. Einleitung) folgt im Anschluss an die detaillierte Auswertung des Kontexts der Verkehrsmittelwahl nun die Konzentration auf die Essenz des Datenmaterials: die Kriterien und Gründe für die Entscheidung für und gegen die erwähnten Verkehrsmittel. Dabei wird zwischen Gründen für die Nutzung und Gründen für die Nichtnutzung unterschieden – dies soll zu einem vertieften Verständnis der Entscheidung der Befragten beitragen. Die extrahierten Ergebnisse für die einzelnen Verkehrsmittel, namentlich für *Flugzeug*, *Zug*, *Reisebus / Car*, *Auto (inkl. Mietauto)*, *Camper*, *Schiff* und *Fahrrad*, werden in der Reihenfolge der jeweiligen Erwähnungshäufigkeit von oben nach unten anhand einer Kreuztabelle (siehe Abbildung 9) veranschaulicht.

Die von den Befragten erwähnten Kriterien und Gründe im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelnutzung sind äusserst vielfältig. Es lassen sich jedoch bei einigen Verkehrsmitteln auch Berührungspunkte feststellen, sowohl bei den Gründen für die Nutzung als auch für die Nichtnutzung. So stehen beispielsweise bei allen Befragten entweder der Komfort oder ökologische Gründe im Vordergrund (siehe Tabelle 4). Preisliche Aspekte folgen nachgelagert. Diese und weitere übergreifende Feststellungen können für die zukünftige Gestaltung des Reiseverkehrs besonders wertvoll sein, da sie das meiste Potenzial für allfällige Optimierungen bieten. So wurde die schlechte Informationslage bei Zugreisen von vielen Befragten erwähnt, ebenso wie das «innere Konto» bezüglich Flugreisen und die diesbezügliche Anpassung des Consideration Set. Übergreifend lässt sich jedenfalls festhalten, dass von den befragten in der Schweiz lebenden Personen am meisten das Flugzeug, der Zug und das Auto thematisiert und auch beim Reisen genutzt wurde. Es folgt nun die kritische Auseinandersetzung mit den Ergebnissen zur Beantwortung der Forschungsfragen und schliesslich ein abschliessendes Fazit und ein Ausblick auf potenziell weiterführende Forschung.

Warum ich fliege?

Die Kriterien und Gründe für die (Nicht-)Nutzung von Verkehrsmitteln bei Europareisen

	KRITERIEN	GRÜNDE FÜR NUTZUNG	GRÜNDE FÜR NICHTNUTZUNG
	Zusammen mit Zug meist genutztes Verkehrsmittel. Kommt bei vielen zum Einsatz, wenn Schmerzgrenzen bei Zugverbindungen erreicht. Dazu wird von den meisten mit der totalen Reisedauer, also inkl. Flughafentransfers und Check-In & Out gerechnet. Preislich meist interessanter als Zug.	Bei alleinigem Abwägen von Komfort und Preis, für längere und weitere Reisen. Meist von Personen ohne ausgeprägtes ökologisches Bewusstsein gewählt. Aber auch Personen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen, die auf stressfreie und kurze Reisen angewiesen sind. Für sie ist das Flugzeug meist die einzige Option bei weiteren Strecken.	Sehr häufig erwähnt und auch angewendet: ökologische Gründe. Wenn inneres Kontingent an Flugreisen aufgebraucht. Wenn totale Reisedauer gleich lang oder länger als Zug- / Autoreise. Hund als Reisebegleitung.
	Abstriche bei Preis, Reisedauer und Komfort im Vergleich zum Flugzeug werden von einigen in Kauf genommen, zeitlichen Schmerzgrenzen reichen von 4h bis unbegrenzt. Nachtzüge bevorzugt. Zu viele Umstiege und lange Wartezeiten unerwünscht. Pünktlichkeit / Verlässlichkeit der betreffenden Länder hinsichtlich Zugverkehr relevant. Informationen müssen verfügbar sein.	Fast immer ökologische Gründe als Basis, zudem auch die Möglichkeit zum Entspannen, nicht konzentriert sein müssen, Zeit haben zum Lesen, Beobachten der Landschaft. Buchung wird durch private Schlüsselpersonen erleichtert. Gewinnt seit ein paar Jahren bei vielen Befragten stark an Bedeutung. Wird oft als direkter Ersatz des Flugzeugs betrachtet.	Zu lange Reisedauer, im Vergleich zum Flugzeug zu teuer. Schlechte Verbindungen, u.a. aus politischen Gründen. Wenn Zeitverlust durch Reise untragbar, z.B. bei Kurztrips / weil Zeit mit Familie im Ausland genutzt werden will. Gesundheitliche Einschränkungen, fehlender Komfort. Informationen zu Verbindungen teilw. schlecht verfügbar, Übersichten fehlt. Hund.
	Reisecars meist für spezifische, bekannte Strecken verwendet. Reisedauer darf nicht zu lange sein. Wurde nur von wenigen Befragten erwähnt, und meist nur für seltene Gelegenheiten.	Wenn deutlicher Preisvorteil im Vergleich zu Alternative. Bei kurzen und bekannten Strecken (z.B. Europapark). Wenn nicht selber gefahren werden möchte.	Zu lange Reisezeit. Keine Bewegung im Verkehrsmittel möglich, Stop & Go unangenehm. Verliert bei Befragten oft im Direktvergleich mit Zug und Auto.
	Wird in der Regel genutzt, solange man so schneller ist, als mit dem Zug. Bevorzugt in bekannten Ländern / Gebieten gebraucht. Vorhandensein eines sicheren Parkplatzes von Vorteil.	Für Flexibilität vor Ort an der Reisedestination. Erleichtertes Weiterreisen von A nach B. Unabhängigkeit. An- und Rückreise mit Privatauto. Mietauto vor Ort, oft in Kombination mit Flugzeug.	Verkehrsüberlastung. Erwarteter Kontrollverlust (z.B. Reisen in Grossstädte). Wenn kein eigenes Auto vorhanden. Komplikationen bei Mietautos.
	Bei weiteren Reisen, bei denen unterwegs das Land entdeckt werden will. Keine Aufwände für Unterkunft. Fahrtdauer der einzelnen Strecken muss überschaubar sein.	Stets alles bei sich zu haben, Orte abseits der Masse erreichen. Kein Suchen & Kosten für Unterkunft notwendig. Sehr ursprüngliche Art, zu Reisen. Ideal um Land auszukundschaften. Flexibel.	Komfort auf Dauer eingeschränkt, Hygiene. Zu lange Fahrtzeiten.
	Bei praktischen Streckenabkürzungen für Transfer von Auto oder Camper, meist Fähren. Keine lange Reisedauer erwünscht.	Im Zusammenhang mit früheren Reisen genannt, oder als Transfer mit Auto / Camper auf Fähre.	Umweltverschmutzung zu gross. Ungeduld, Seekrankheit oder klaustrophobische Tendenzen. Für die meisten Befragten nicht im Consideration Set.
	Praktikabilität beim Transport wichtig, z.B. das Verladen in Züge oder Flugzeuge. Authentizität des Reisens, sportliche Aktivität. Meist i.B. auf Fortbewegung am Wohn- oder Reiseort erwähnt.	Für die meisten nur zur Fortbewegung am Ort. Einer der Befragten verweist öfter mit dem Fahrrad, auch für die An- und Rückreise: für ihn die schönste Art zu reisen, weil nah an Land & Leuten.	Transport für weitere Fahrradreisen v.a. in Flugzeug zu umständlich. Für die meisten Befragten nicht im Consideration Set.

*Basierend auf den Ergebnissen einer qualitativen Erhebung mit 10 in der Schweiz lebenden Personen

Abbildung 9. Kreuztabelle der Kriterien und Gründe für die (Nicht-)Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, eigene Darstellung

5 Diskussion

Anhand von Interviews mit in der Schweiz lebenden Personen sollten die Hintergründe hinter deren Entscheiden für oder gegen ein Verkehrsmittel genauer untersucht werden. Das Ergebnis waren 4.5 Stunden Tonmaterial, zehn Einzelinterviews mit Personen aus drei verschiedenen Schweizer Städten und eine umfassende Analyse der erhobenen Daten. Darunter teilweise erwartete, aber auch überraschende Ergebnisse.

Zunächst hat sich die TIB als fruchtebringende Grundlage für diese Analyse der Verkehrsmittelwahl erwiesen. Die vielschichtige Berücksichtigung psychologischer Faktoren konnte Schwerpunkte innerhalb der Einflussgrössen beim Entscheid für oder gegen ein Verkehrsmittel aufzeigen. Überrascht hat insbesondere die Relevanz der *Rollen* und *Normen*. Die beiden den sozialen Faktoren zuzuordnenden Faktoren verstärkten die Verhaltensabsicht in spezifischen Situationen deutlich und konnten so teilweise Gewohnheitseffekte übersteuern. Innerhalb der *Einstellungen* konnten der Komfort und ökologische Aspekte als Präferenzen bei der Verkehrsmittelwahl eruiert werden. Der Preis spielte jeweils eine untergeordnete Rolle. Bezüglich den Motiven der Reisemobilität kristallisierten sich zwei Hauptmotive heraus: einerseits niedere Bedürfnisse (Erholung, Entspannung, Tapetenwechsel) und andererseits höhere, hedonistische Bedürfnisse (Entdecken von neuen Kulturen, Essen und Landschaften, Selbstaktualisierung). Hinsichtlich den erleichternden Bedingungen konnten Sparbillette sowie Schlüsselpersonen, die den Befragten Zugang zu preisgünstigen Angebot verschaffen, als relevante Faktoren überraschen. Ebenso unerwartet ist einerseits der häufige Besitz eines eigenen Autos, und gleichzeitig der geringe Einfluss dieser Verfügbarkeit auf die Reiseverkehrsmittelwahl. Denn hier konnte die Feststellung von BFS & ARE (2017), dass Schweizer*innen meist mit Flugzeug, Zug oder Auto verreisen, für das Sample bestätigt werden.

Es folgt nun die ausführliche Beantwortung der Forschungsfragen (vgl. Kapitel 1) anhand relevanter Forschungsergebnisse.

Kriterien und Gründe bei dem Entscheid für oder gegen ein Verkehrsmittel bei Reisen innerhalb von Europa

Die erste Forschungsfrage kann bereits zu einem grossen Teil durch die Kreuztabelle in Kapitel 4.4 beantwortet werden. Interessant ist dabei auch der weiterführende Kontext. Drei Aspekte sollen in diesem Zusammenhang besonders betrachtet werden: der Einfluss von



nachhaltigen Aspekten auf die Verkehrsmittelwahl (vgl. Tabelle 4), die Gründe, weshalb Befragte von ihren grundsätzlichen Präferenzen für Verkehrsmittel *abweichen* (vgl. Tabelle 7) und schliesslich auch die Gestaltung des *Consideration Set* (vgl. Tabelle 7).

Die genauere Betrachtung der *Nachhaltigkeitsthematik* scheint allein schon durch ihre Aktualität berechtigt. Diese spiegelt sich allerdings auch im Datenmaterial wider, wobei sich eine Polarität erkennen lässt. Bei sieben von zehn Befragten ist das Thema Nachhaltigkeit und das damit verbundene Hinterfragen des eigenen Verhaltens – insbesondere beim Reisen – derzeit leicht bis sehr präsent. So ist es nicht verwunderlich, dass die Hälfte der Personen zum Befragungszeitpunkt den Zug als Reiseverkehrsmittel für Europareisen präferiert, und hierfür immer häufiger auf Flugreisen verzichtet. Die Schmerzgrenzen hinsichtlich Reisedauer mit dem Zug sind sehr unterschiedlich ausgeprägt. Die Befragten, die sich hier selber kein fixes Limit setzten, hegen eine deutliche Zuneigung für das Zugfahren, die sicher auch durch den ökologischen Aspekt begünstigt wird. Bei dieser Gruppe lässt sich auch der Einfluss von *subjektiven Normen* in Bezug auf Nachhaltigkeit erfassen – viele sind durch die Klimabewegungen der letzten Jahre motiviert, ihr Reiseverhalten anzupassen.

Bei drei Personen konnte keine besondere Sensibilisierung in Bezug auf ökologische Themen beim Reisen festgestellt werden. Es überrascht demnach nicht, dass diese hauptsächlich das Flugzeug für ihre Reisen nutzen. Die Hälfte der Befragten – bestehend aus den Personen, die nicht den Zug präferieren – nutzt am ehesten das Flugzeug für private Reisen, und sie tut dies besonders oft. Hier zeigt sich wiederum die Polarität: Im Durchschnitt aller Befragten werden fast 2 Flugreisen pro Person und Jahr verbucht. Diese Quantifizierung ist zwar nicht repräsentativ, kann jedoch die aus dem Mikrozensus erhobenen Ergebnisse stützen, dass Bewohnende von grossen Schweizer Städten überdurchschnittlich viel das Flugzeug nutzen (1.1 Mal pro Jahr). Eine Person begründet die Präferenz des Flugzeuges mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen, die sie von langen Reisen, wie es bei Zugfahrten öfter der Fall ist, abhalten. Diese gesundheitlichen Beeinträchtigungen sind ein *Grund für das Abweichen von den eigenen Präferenzen* in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl und somit eines von vielen Beispielen für diesen zweiten interessanten Aspekt, der hier beleuchtet werden soll.

Fast alle Befragten hatten sehr klare Ansichten davon, was sie im Zusammenhang mit Verkehrsmittel gut oder schlecht finden. Viele Befragte nannten jedoch auch Gründe, wieso sie diese Ansichten teilweise nicht umsetzten. Selbst wenn also hinsichtlich Reiseverkehrsmittelwahl klare Präferenzen, Einstellungen und Normen vorhanden sind – können diese durch weitere Faktoren ausgehebelt werden. In diesem Fall sind dies

insbesondere Triandis' (1977) Rollen der Befragten. Ihre eigenen Ansprüche (Hobbies, Gesundheit) und diejenigen des nahen Umfeldes (Familie) an ihr Verhalten übersteuern somit in bestimmten Situationen die kognitiven Aspekte.

Bei Betrachtung des *Consideration Set* der Befragten fällt auf, dass diese auf Nachfrage kein Verkehrsmittel grundsätzlich ausschliessen. Dies ändert sich jedoch meist in spezifischen Reisesituationen. So findet B09 vor allem längere Carreisen sehr unangenehm, für einen Ausflug in den Europapark in Rust ist dies allerdings sein präferiertes Verkehrsmittel. Oder B10 fährt öfters mit dem Auto nach Frankreich, für den Städtetrip nach Paris würde er aber immer den TGV wählen. Die Verkehrsmittelwahl ist also stark vom Kontext der Reisesituation abhängig. Spannend ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Befragten oftmals über eine Art «inneres Konto» verfügen, das ein selber definiertes Kontingent an Flugreisen enthält. Meist war dies eine Flugreise pro Jahr. Sobald dieses Kontingent aufgebraucht war, musste auf andere Verkehrsmittel ausgewichen werden. Das Flugzeug wird demnach in diesen Situationen nicht mehr betrachtet und das *Consideration Set* dezimiert sich entsprechend.

Die Rolle der Gewohnheit

Um den Einfluss der Gewohnheit auf die Verkehrsmittelwahl der Befragten zu betrachten, werden einerseits die Faktoren *Reisedauer- und Häufigkeit*, die gemachten *Erfahrungen mit Reisedestinationen*, aber auch die *Reisen als Kind oder Jugendliche*r* beigezogen. Bei der Analyse der Reisedauer- und Häufigkeit konnte festgestellt werden, dass bei sehr häufig wiederholten Reisen, wie das bei den Familienbesuchen von B09 und B10 der Fall ist, der Kontext für Gewohnheiten nach Wood & Neal (2009) gegeben ist: Die Befragten zeigen in einem stabilen Kontext (Familienbesuch am immer gleichen Ort) eine bestimmte Reaktion (Flugreise). Es haben sich also Assoziationen zwischen dieser Reaktion und dem Handlungskontext gebildet. Bei B10 entspricht dies beispielsweise überhaupt nicht seinen sonstigen Präferenzen hinsichtlich Verkehrsmitteln. Dies lässt sich durch die Annahme von Wood & Neal (2009) erklären, dass Gewohnheiten Verhalten darstellen, das nicht von den Zielen und Absichten der Person abhängt. Auch bei anderen Befragten lassen sich Gewohnheiten im Reiseverhalten erkennen. Verschiedene Reisen werden regelmässig durchgeführt, und dabei wird in der Regel auch immer dasselbe Verkehrsmittel genutzt.

Der Erfahrungsschatz im Zusammenhang mit Reisedestinationen – wenn sich also beispielsweise B10 sehr gut in Norditalien auskennt, weil er schön öfter da war – kann dazu führen, dass gewisse Verkehrsmittel regelmässig bevorzugt werden. Konkret nutzt B10

bevorzugt den Zug, um norditalienische Städte zu besuchen, da er weiss, dass das Zugnetz dort gut ausgebaut ist. Dies tut er auch häufiger, wodurch sich dieselben Reisen wiederholen. Auch bei ihm setzen also Gewohnheitsprozesse ein.

Schliesslich soll auch die Möglichkeit entstandener Gewohnheiten durch Reisen in der früheren Vergangenheit geprüft werden. Dazu wurden die interviewten Personen zu Reisen als Kind oder Jugendliche*r befragt. Hier lässt sich kein deutlicher Einfluss auf das aktuelle Reiseverhalten feststellen, wobei auch die Entwicklung der Reiseinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten betrachtet werden muss. Als Kind verreiste beispielsweise kein*e einzige*r Befragte*r häufig mit dem Flugzeug, heute tut das die Hälfte von ihnen. Die Möglichkeiten in Bezug auf Flugreisen haben sich seit der Kindheit einiger Befragten stark verändert: mit dem Aufkommen der Billigfluglinien Anfang der 1990-er Jahre erlebte die Flugbranche deutliche Preissenkungen und das Fliegen wurde der breiten Masse zugänglich gemacht. Die heutigen Zustände lassen sich also nicht mehr mit dem früheren Reiseverhalten vergleichen.

Abschliessend kann festgehalten werden, dass sobald Reisen eine gewissen repetitiven Charakter aufwiesen, sich bei den Befragten Gewohnheiten hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl feststellen liessen. Gleichzeitig konnte ein nur schwieriges Wegkommen von üblichen Präferenzen für ein Verkehrsmittel festgestellt werden. Es lassen sich also, entgegen der Erwartung der Autorin (vgl. Kapitel 2.4), durchaus Gewohnheitseffekte bei der Reiseverkehrsmittelwahl erkennen.

Die Rolle der Verfügbarkeit von Optionen

Zur Betrachtung der Rolle der Verfügbarkeit von Optionen können drei Subkategorien der Hauptkategorie *Erleichternde Bedingungen* beigezogen werden. Dort liessen sich folgende relevante Faktoren erkennen: *Günstige Preisangebote*, *Schlüsselpersonen* und *Autonutzung*. Hierbei konnte bei der *Autonutzung* deutlich am wenigsten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Befragten nachgewiesen werden. Obwohl mehr als die Hälfte der Befragten ein Auto besass – eine für Stadtbewohnende unerwartet hohe Zahl – haben nur zwei Personen das Auto als regelmässiges Reiseverkehrsmittel erwähnt. Davon war eine Person nicht einmal in Besitz eines eigenen Autos. Beide Personen gaben allerdings an, sehr gerne Auto zu fahren – hier kann also ein leicht positiver Zusammenhang festgestellt werden. Die Verfügbarkeit von *Günstigen Preisangeboten* hingegen hatte bei den Befragten spürbar mehr Einfluss auf die Verkehrsmittelentscheide. Das obwohl die Befragten den Preis als Kriterium eher als zweit- oder dritrangig sahen. Dies lässt eine in der Realität etwas höhere Relevanz der Preisthematik erwarten. Die tiefen *Flugpreise* – eigentlich fast immer im Direktvergleich

zu Preisen des Zugfahrens – waren allen bekannt. Einerseits sorgten *Sparbillette* bei einigen Befragten dafür, dass diese mehr mit dem Zug reisen. Dies ist besonders erwähnenswert, da darunter auch Personen sind, die sonst eine klare Präferenz für das Flugzeug ausdrückten. Der Verzicht auf Flexibilität wird dabei von den meisten in Kauf genommen, dennoch scheint es Verbesserungspotenzial bei der Usability zu geben: nicht alle empfinden die Buchung als einfach, und das Angebot als teilweise verwirrend. Gerade bei ausländischen Verbindungen, die oft Verspätungen verzeichnen, lässt sich ein Befragter nicht auf das Risiko von Sparbilletten ein. Schliesslich kommt hier auch ein weiterer mehrfach erwähnter Faktor zum Tragen: der erleichterte Zugang zu guten und günstigen Zugverbindungen via private *Schlüsselpersonen*. Zwei der Befragten können diese Kontakte nutzen, wenn sie ein Zugticket beschaffen müssen. Beide empfinden die Suche nach einem passenden Angebot als anstrengend und unbefriedigend und suchen deshalb gar nicht lange selber. Dies stellt ein grosses Optimierungspotenzial dar und leitet über in den letzten betrachteten Teil der Forschungsfrage: Die Verfügbarkeit von Informationen.

Die Rolle der Verfügbarkeit von Informationen

Die erfassten Faktoren *Verfügbarkeit von Informationen*, *Informationsquellen* und *Entscheiden* können Aufschluss dazu geben, inwiefern (nicht) verfügbare Informationen zu Verkehrsmitteln deren Wahl beeinflussen. Die Verfügbarkeit von Informationen kann als erleichternde Bedingung im Modell von Triandis (1977) betrachtet werden. Sind die benötigten Informationen zu Verbindungen vorhanden und leicht zugänglich, werden diese eher als verlässlich betrachtet und die Wahrscheinlichkeit einer Buchung steigt. In diesem Zusammenhang werden meist Zugreisen genannt. Diese werden – im direkten Vergleich zu Flugreisen – als kompliziert und intransparent hinsichtlich Informationsplattformen beschrieben. Das Wort «mühsam» fällt hier vermehrt. Von mehreren Befragten wurde das Bedürfnis nach einer einheitlichen, übergreifenden Plattform zur Planung und Buchung von Zugreisen geäussert. Das in Anspruch nehmen von Hilfe durch Schlüsselpersonen wurde weiter oben bereits erwähnt. Diese mangelnde Verfügbarkeit von Informationen kann als Hindernis im Zusammenhang mit der Nutzung von Zugreisen betrachtet werden. Dies auch aufgrund der Tatsache, dass die Suche nach Informationen bei den Befragten grösstenteils online erfolgt. Bei Flugreisen bestehen hier in der Regel keine Schwierigkeiten. EasyJet, Google Flights oder Buchungsplattformen wie Momondo oder Booking werden häufig als Informationsquellen genannt. Ein Befragter berichtet jedoch, dass er bei den Preisen in Euro und Schweizer Franken schon Unterschiede entdeckt hat. Er zweifelt an der Preisfairness und

sucht deshalb immer in beiden Währungen. Dieser Umstand hält ihn jedoch nicht vom Fliegen ab. Beim abschliessenden Entscheid für ein Verkehrsmittel wurden von den Befragten keine grösseren Diskussionen mit Reisepartner*innen erwähnt. Grundsätzlich verreisen sie also mit Personen, die Präferenzen in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl mit ihnen teilen.

5.1 Kritik

Die ursprüngliche Annahme der Autorin, dass die vorgegebene Interviewlänge am besten durch teilstrukturierte Leitfadeninterviews, und nicht durch problemzentrierte Interviews genutzt werden könnte, konnte nicht abschliessend bestätigt werden. Es ist zwar nicht verwerflich, dass hier durch den vorsichtigen Entscheid für teilstrukturierte Leitfadeninterviews mögliche Risiken einer Zeitüberschreitung und nicht-vollständiger Themenabdeckung vermieden wurden. Im Nachhinein lässt sich bei Betrachtung der tatsächlichen Interviewlängen jedoch vermuten, dass das problemzentrierte Interview ohne massive Zeitüberschreitungen noch weitere Erkenntnisse hätte liefern können. So könnte den sehr individuellen Ansprüchen der Befragten, wie beispielsweise im Zusammenhang mit deren gesundheitlichen Problemen oder auch zur Mitnahme von Haustieren, genauer nachgegangen und so deren Bedürfnisse eruiert werden. Was braucht es konkret dazu, dass die Befragten trotz Krankheit komfortabel reisen können? Wie könnte das Zufahren mit Hund für alle angenehmer gestaltet werden?

Schliesslich spielte, wie eingangs erwartet, auch die soziale Erwünschtheit eine Rolle bei der Beantwortung der Interviewfragen. Aufgrund der mit Nachhaltigkeit verbundenen Thematik muss mit entsprechenden Effekten gerechnet werden, dies trotz gezielter Massnahmen, wie allfälligem Nachfragen oder der dreistufigen Erhebung des Reiseverhaltens. Dies wurde auch im Forschungsverlauf deutlich: Eine Befragte erkundigte sich explizit nach dem Umgang mit solchen Effekten im Forschungsprozess – diese spielten bei ihr demnach offensichtlich eine Rolle, selbst wenn sie beteuerte, dass sie diesen bewusst entgegensteuerte.

5.2 Ausblick

Mit dem gewählten Vorgehen dieser Forschungsarbeit konnten durchaus interessante Ergebnisse erzielt werden. Aufgrund der jedoch nur kleinen Untersuchungseinheit im Rahmen dieser Forschung können diese Ergebnisse lediglich als ein erster Anfang betrachtet werden. Eine weiterfassende qualitative Untersuchung der Hintergründe der Verkehrsmittelwahl ist empfehlenswert. Beispielsweise könnte ein intensiver Vergleich der Zusammenhänge zwischen den einzelnen Subkategorien weitere aufschlussreiche Erkenntnisse bringen. Diese

qualitative Grundlage könnte anschliessend mithilfe einer quantitativen Erhebung in der Schweizer Bevölkerung noch breiter abgestützt werden. Damit könnten psychologische Faktoren fundiert erhoben werden und so einen relevanten Beitrag zu einer bedürfnisgerechten Ausarbeitung des Verkehrsmittelangebotes leisten.

5.3 Fazit

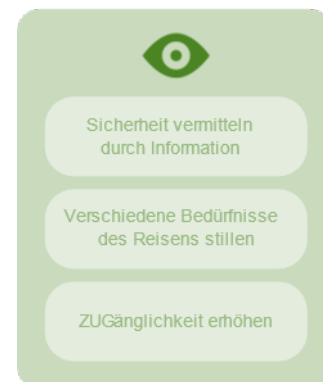
Die Kriterien und Gründe für die Wahl eines Verkehrsmittels bei Europareisen sind schon allein für das kleine Sample vielfältig, von persönlichen Situationen abhängig und in individuellem Ausmass ausgeprägt. Dennoch lassen sich einige Gemeinsamkeiten bei der Beurteilung eines Verkehrsmittels feststellen. Alle Befragten haben klare Präferenzen, weichen jedoch bei bestimmten Gelegenheiten – manchmal gern, manchmal weniger gern – davon ab. Diese Gründe liegen meist in den *Rollen* im Modell von Triandis (1977), wobei diese Rollen andere Aspekte der Verhaltensabsicht übersteuern. Auch der Gewohnheit kommt im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl eine wichtige Rolle zu. Insbesondere bei oft wiederholten Reisen der Befragten lassen sich Entscheide aus Gewohnheit feststellen.

Bei der Verfügbarkeit von Informationen hinsichtlich Zugreisen ist ein grosses Verbesserungspotenzial festgestellt worden. Sollen Zugreisen weiter gefördert werden, muss die Informationslage im Vergleich zu den Flugreisen stark optimiert werden. Eine einheitliche, übergreifende Plattform mit verlässlichen Angaben und allen Möglichkeiten der Buchung ist dazu notwendig. Denn momentan greifen einige der Befragten noch auf private Schlüsselpersonen zur Buchung zurück. Könnten sie dies nicht tun, besteht das Risiko, dass sie auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

Bei der Betrachtung der Flugzeugnutzung sind zwei polarisierende Gruppen zu erkennen: die Hälfte der Befragten kommt immer mehr vom Flugzeug weg, die andere Hälfte nutzt dieses hingegen sehr stark als Reiseverkehrsmittel. Auch hier haben die Befragten jedoch etwas gemeinsam: Gegen das Flugzeug bei weiteren Reisen spricht momentan für alle, ausser den ökologischen Bedenken, nicht viel. Denn in Sachen Preis und Reisedauer kann dort meist kein anderes Verkehrsmittel mithalten. Gleichzeitig steigt der Druck von innen und aussen durch die nicht mehr bestreitbare Klimaschädigung. Die Befragten müssen also, wenn sie ihr positives Selbstbild aufrecht erhalten wollen (Tajfel & Turner, 2004), ihre Verkehrsmittelwahl über kurz oder lang anpassen. Diese Anpassung hat bereits bei einigen begonnen, weitere sind gemäss den Aussagen der Befragten zu erwarten.

6 Implikationen

Die nachfolgenden Implikationen stützen sich auf die Ergebnisse dieser Forschungsarbeit. Die dadurch aufgedeckten Optimierungspotenziale auf Basis der erhobenen Daten erheben keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit oder Allgemeingültigkeit. Vielmehr sollen sie einen Beitrag dazu leisten, dass auch die psychologischen Faktoren als nicht-verkehrliche Aspekte der Verkehrsmittelwahl bei der Optimierung des Verkehrsmittelangebotes berücksichtigt werden. Drei mögliche Handlungsfelder werden im Folgenden vorgestellt.



Sicherheit vermitteln durch Information

Viele Befragte waren durch die verfügbaren, oder eben nicht verfügbaren, Informationen bei der Reiseplanung verunsichert. Sie fühlten sich oftmals nicht kompetent genug, im Dschungel von Verbindungen und Ticketarten das richtige Angebot zu finden. Damit das künftig nicht mehr von Schlüsselpersonen abhängig ist, muss das Informationsangebot – insbesondere für Zugreisen – deutlich verbessert werden. So kann in der entscheidenden Phase der Informationssuche eine brauchbare Grundlage für die Verkehrsmittelwahl geschaffen werden. Denn: Das Bedürfnis nach unmissverständlichen, transparenten und vertrauenswürdigen Angeboten ist bei den Befragten gross. Zentrale Plattformen sind gefragt, funktionierende internationale Verbindungen natürlich auch.

Verschiedene Bedürfnisse des Reisens stillen

Die Befragten unterschieden sich in ihrer Reisemotivation vor allem in einem Punkt: sie reisen entweder aus niederen, hedonistischen oder höheren, intellektuellen Bedürfnissen. Diese beiden Ausprägungen stellen unterschiedliche Anforderungen an das Reiseangebot, und somit auch an das Verkehrsmittel. Möchte jemand im Urlaub hauptsächlich entspannen und eine Auszeit vom Alltag, sollte dies bereits bei der Anreise beginnen. Das kann beispielsweise durch hohen Sitz- oder Liegekomfort, Privatsphäre, Gadgets, Unterhaltung, Personalisierung oder erhöhte Hygienestandards erreicht werden. Gerade das Zugfahren könnte so deutlich attraktiver gestaltet werden, insbesondere auch für Personen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Auf der anderen Seite stehen die Reisenden mit Drang zur Selbstaktualisierung: Wer das Authentische, Echte, Andere sucht, verweigert sich vermutlich nicht einem gewissen Komfort, allerdings soll für sie oder ihn vor allem das Bedürfnis nach Entdeckungen gestillt werden. Diese Reisenden möchten vielleicht lieber zusammen mit

Einheimischen unterwegs sein, während der Reise erste Leseversuche in der Tageszeitung der Reisedestination wagen und schon mal einen Wein aus der Region geniessen – der Blick aus dem Fenster ist dabei ein Muss. Mit mehr Individualisierung der Angebote kann so ein Erlebnis für beide Anspruchsgruppen geschaffen werden. Und ganz nebenbei wird so noch das positive Selbstbild gefördert. Denn mit zunehmender Präsenz der Klimathematik verändert sich auch das Verhalten beim Reisen, oder zumindest das Gefühl dabei. Damit weiterhin mit gutem Gewissen verreist werden kann, wird es nachhaltige Optionen wie den Zug brauchen, doch dann aber bitte auch so, wie wir es mögen.

ZUGänglichkeit erhöhen

Wenn B02 vor der Klassenreise nach Wien den Zug als Verkehrsmittel gar nie in Betracht gezogen hätte, und B05 sich sicher ist, dass viele ihrer Freunde das Zugfahren bloss nicht mögen, weil sie immer zu Stosszeiten fahren, lässt sich eines erahnen: der Zug hat ein Imageproblem. Lange Reisedauern, gedrängte Sitzverhältnisse und unhygienische Sanitäreinrichtungen hindern die Befragten am Verreisen im Zug – wenn sie ihn denn überhaupt in Betracht ziehen. Als direkte Konkurrenz im Verkehrsmittelmarkt muss sich der Zug gegen das Flugzeug behaupten, wobei gegen letzteres meist nur ökologische Gründe sprechen. Soll der Zug als eines der derzeit nachhaltigsten Verkehrsmittel gefördert werden, muss seine Stellung verbessert werden. Abgesehen von infrastrukturellen Massnahmen wie einer verbesserten internationalen Zusammenarbeit, optimierten Verbindungen und dem Ausbau des Nacht- und Direktzugangebotes sind auch gezielte Fördermassnahmen in Betracht zu ziehen. Durch einen Ausbau bestehender Spezialangebote für Schulklassen könnte die Beziehung zum Zug als Verkehrsmittel noch stärker bereits im Kindes- und Jugendalter gefördert werden. So wird früh eine gewisse Kompetenz und Sicherheit im Zusammenhang mit dem Verkehrsmittel vermittelt, was die Wahrscheinlichkeit steigern kann, dass der Zug bei späteren eigenständigen Reisen ins Consideration Set aufgenommen wird. Die aktuellen Entwicklungen mit der Klimajugend haben bereits Vorarbeit in Sachen Sensibilisierung in dieser Altersgruppe geleistet, nun gilt es im wahrsten Sinne des Wortes, auf diesen Zug aufzuspringen.

Mit diesen Gedankenanstössen wird diese Forschungsarbeit vollendet. Sie sollen noch einmal aufzeigen, wie vielfältig die Bedürfnisse der Reisenden sind, und dass noch reichlich Spielraum zum Eingehen auf diese Bedürfnisse besteht. Denn bei Reisenden handelt es sich immer um Kund*innen. Und diese wollen positiv überrascht werden.

7 Literaturverzeichnis

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Ajzen, I. & Fishbein, M. (1973). Attitudinal and normative variables as predictors of specific behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*, 27(1), 41–57. <https://doi.org/10.1037/h0034440>
- ARE. (2018). Dichte und Mobilitätsverhalten. *Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr*. Ittigen: Bundesamt für Raumentwicklung ARE.
- BAG. (2020). Coronavirus: Bundesrat erklärt die «ausserordentliche Lage» und verschärft die Massnahmen. Verfügbar unter: <https://www.bag.admin.ch/bag/de/home/das-bag/aktuell/medienmitteilungen.msg-id-78454.html>
- Becker, U. J. (2001). Was ist nachhaltige Mobilität? (Grüne Reihe). *Verkehr aktuell: Mobilität und Nachhaltigkeit* (S. 7–20). Kaiserslautern: Universität Kaiserslautern.
- Berekoven, L., Eckert, W. & Ellenrieder, P. (2009). *Marktforschung: Methodische Grundlagen und praktische Anwendung* (12. Auflage). Wiesbaden: Gabler Verlag. <https://doi.org/10.1007/978-3-8349-8267-4>
- BFS. (2018). Bildungsabschlüsse. Ausgabe 2018. Neuchâtel: Bundesamt für Statistik.
- BFS & ARE. (2017). Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Neuchâtel: Bundesamt für Statistik.
- Cialdini, R. B., Reno, R. R. & Kallgren, Carl. A. (1990). A Focus Theory of Normative Conduct. Recycling the Concept of Norms to Reduce Littering in Public Places. *Journal of Personality and Social Psychology*, 6(58), 1015–1026.
- Danalet, A. (2018). Mobilität der Zukunft. Auswirkungen auf den Raum und die Gesellschaft. *Forum Raumentwicklung*, (2), 43.

- Finlay, K. A., Trafimow, D. & Moroi, E. (1999). The Importance of Subjective Norms on Intentions to Perform Health Behaviors. *Journal of Applied Social Psychology*, 29(11), 2381–2393. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1999.tb00116.x>
- Fishbein, M. & Ajzen, I. (2010). *Predicting and changing behavior: the reasoned action approach*. New York: Psychology Press.
- Foxall, G. R. (2005). *Understanding Consumer Choice*. London: Palgrave Macmillan UK. <https://doi.org/10.1057/9780230510029>
- Goldstein, N. J., Cialdini, R. B. & Griskevicius, V. (2008). A Room with a Viewpoint: Using Social Norms to Motivate Environmental Conservation in Hotels. *Journal of Consumer Research*, 35(3), 472–482. <https://doi.org/10.1086/586910>
- Harmon-Jones, E. & Harmon-Jones, C. (2007). Cognitive Dissonance Theory After 50 Years of Development. *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 38(1), 7–16. <https://doi.org/10.1024/0044-3514.38.1.7>
- Helffferich, C. (2011). *Die Qualität qualitativer Daten: Manual für die Durchführung qualitativer Interviews* (4. Auflage). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-92076-4>
- Hunecke, M. (2015). *Mobilitätsverhalten verstehen und verändern: Psychologische Beiträge zur interdisziplinären Mobilitätsforschung* (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-08825-5>
- Katz, D. (1960). The Functional Approach to the Study of Attitudes. *Public Opinion Quarterly*, 24(2), 163. <https://doi.org/10.1086/266945>
- Kessler, T. & Fritsche, I. (2018). Einstellungen. *Sozialpsychologie* (S. 53–69). Wiesbaden: Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-531-93436-5_4

- Klößner, C. A. & Matthies, E. (2004). How habits interfere with norm-directed behaviour: A normative decision-making model for travel mode choice. *Journal of Environmental Psychology*, 24(3), 319–327. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2004.08.004>
- Kroesen, M. (2015). Do partners influence each other's travel patterns? A new approach to study the role of social norms. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 78, 489–505. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.06.015>
- Kuckartz, U. (2018). *Qualitative Inhaltsanalyse: Methoden, Praxis, Computerunterstützung* (Grundlagentexte Methoden) (4. Auflage.). Weinheim Basel: Beltz Juventa.
- Nedungadi, P. (1987). *Formation and use of a consideration set: Implications for marketing and research on consumer choice*. Nichtpublizierte Dissertation. Gainesville, FL: University of Florida.
- Richard, B., Zynep, G.-C. & Joseph, P. (2002). *The Social Psychology Of Consumer Behaviour*. London: McGraw-Hill Education.
- Roberts, J. & Nedungadi, P. (1995). Studying consideration in the consumer decision process: Progress and challenges. *International Journal of Research in Marketing*, 12(1), 3–7. [https://doi.org/10.1016/0167-8116\(95\)00008-P](https://doi.org/10.1016/0167-8116(95)00008-P)
- Rosenberg, M. J. & Hovland, C. I. (1960). Cognitive, affective, and behavioral components of attitudes. In Milton J. Rosenberg (Hrsg.), *Attitude organization and change: an analysis of consistency among attitude components* (S. 1–14). New Haven: Yale University Press.
- Salonen, A. O., Fredriksson, L., Järvinen, S., Korteniemi, P. & Danielsson, J. (2014). Sustainable Consumption in Finland. The Phenomenon, Consumer Profiles, and Future Scenarios. *International Journal of Marketing Studies*, 6(4), 59. <https://doi.org/10.5539/ijms.v6n4p59>

- Solomon, M. R. (2017). *Consumer Behavior: Buying, Having, and Being* (12. Auflage). Essex: Pearson Education.
- Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use (Positive Utility of Travel). *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2), 147–162. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.07.001>
- Steg, L., Vlek, C. & Slotegraaf, G. (2001). Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, (4), 151–169.
- Stein, P. (2017). *Einfluss nicht-verkehrlicher Variablen auf die Verkehrsmittelwahl*. Nr. SVI 2015/007. Duisburg: Universität Duisburg-Essen.
- Tajfel, H. & Turner, J. C. (2004). The Social Identity Theory of Intergroup Behavior. In J.T. Jost & J. Sidanius (Hrsg.), *Political Psychology* (S. 276–293). Psychology Press. <https://doi.org/10.4324/9780203505984-16>
- Triandis, H. C. (1977). *Interpersonal Behavior*. Monterey: Brooks/Cole Publishing Company.
- Triandis, H. C. (1980). Values, attitudes, and interpersonal behavior. In H.E. Howe, Jr. & M.M. Page (Hrsg.), *Nebraska symposium on motivation, 1979*. Lincoln: University of Nebraska Press.
- Triandis, H. C. (1989). The Self and Social Behavior in Differing Cultural Contexts. *Psychological Review*, 96(3), 506–520.
- Turner, J. C. & Onorato, R. S. (1999). Social identity, personality, and the self-concept: A self-categorizing perspective (Applied social research). *The psychology of the social self* (S. 11–46). Mahwah, NJ, US: Lawrence Erlbaum Associates Publishers.
- Verplanken, B. & Aarts, H. (1997). Habit, information acquisition, and the process of making travel mode choices. *European Journal of Social Psychology*, (27), 539–560.

- Werth, L., Denzler, M. & Mayer, J. (2020). Einstellungen. *Sozialpsychologie – Das Individuum im sozialen Kontext* (S. 241–316). Berlin, Heidelberg: Springer.
https://doi.org/10.1007/978-3-662-53897-5_7
- Wood, W. (2019). *Good Habits, Bad Habits. The Science of Making Positive Changes That Stick*. London: Pan Macmillan.
- Wood, W. & Neal, D. T. (2009). The habitual consumer. *Journal of Consumer Psychology*, *19*(4), 579–592. <https://doi.org/10.1016/j.jcps.2009.08.003>
- Wood, W. & Rünger, D. (2016). Psychology of Habit. *Annual Review of Psychology*, *67*(1), 289–314. <https://doi.org/10.1146/annurev-psych-122414-033417>

8 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Übersicht der befragten Personen, eigene Darstellung	23
Tabelle 2 Die Eckdaten zu den durchgeführten Einzelinterviews, eigene Darstellung	24
Tabelle 3 Die sieben Hauptkategorien des Kategoriensystems mit ihren charakterisierenden Textstellen und Subkategorien	31
Tabelle 4 Auswertung entlang ausgewählter thematischer Subkategorien der Hauptkategorie Einstellungen	36
Tabelle 5 Auswertung entlang ausgewählter thematischer Subkategorien der Hauptkategorie Soziale Faktoren	38
Tabelle 6 Auswertung entlang ausgewählter thematischer Subkategorien der Hauptkategorie Erleichternde Bedingungen	40
Tabelle 7 Auswertung entlang ausgewählter thematischer Subkategorien der Hauptkategorie Verhalten	42

9 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1. Kennzahlen zu der Jahresmobilität pro Person, im In- und Ausland (BFS & ARE, 2017, S. 3)	1
Abbildung 2. Die Faktoren der Theory of Interpersonal Behavior, eigene Darstellung in Anlehnung an Triandis (1977)	7
Abbildung 3. Der Entscheidungsprozess von Konsument*innen, eigene Darstellung in Anlehnung an Solomon, 2017	14
Abbildung 4. Ausschnitt aus dem originalen Interviewleitfaden mit einer Übersicht aller Fragen	21
Abbildung 5. Generelles Ablaufschema qualitativer Inhaltsanalysen (Kuckartz, 2018, S. 45)	26
Abbildung 6. Das finale Codesystem als MAX-Map nach der Erarbeitung in MAXQDA ...	28
Abbildung 7. Ausschnitt aus dem Transkript des Interviews mit B08, mit codierten Textstellen	29
Abbildung 8. Die Wortwolke mit den häufigsten Worterwähnungen bietet einen ersten Einblick in das Datenmaterial	30
Abbildung 9. Kreuztabelle der Kriterien und Gründe für die (Nicht)-Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, eigene Darstellung	45

10 Anhang

Der Anhang dieser Forschungsarbeit wird hier nicht publiziert. Bei Bedarf können Auszüge daraus via Hochschule für Angewandte Psychologie der FHNW angefragt werden.