

Determinanten der Busnutzungsbereitschaft – eine empirische Studie zur Verlagerung des sekundären Ausflugsverkehrs vom PKW auf den Bus

VON KARLHEINZ WÖHLER, LÜNEBURG

1. Problemstellung

Es vergeht nahezu kein Tag und keine verkehrswissenschaftliche Publikation, ohne daß ein verkehrspolitisches Umdenken zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel gefordert wird. Die Grundlagen dieser Forderung (Umweltbelastungen, Unfälle, Flächenansprüche, räumlich-funktionale Trennwirkungen und visuelle Beeinträchtigungen) sind ebenso bekannt und Legende wie die Versuche, den Verkehrsteilnehmern den Gebrauch alternativer Verkehrsmittel nahezulegen. Neben der Verkehrsvermeidung soll die Realisierung des allgemeinen Ziels *Verkehrsverlagerung* durch eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen und des nichtmotorisierten Verkehrs (Angebotsverbesserung) und durch Schnittstellenoptimierung erreicht werden¹.

Angenommen wird demnach, daß nicht eine interventionistische, sondern eine Qualitäts- und Effizienzstrategie den Erfolg einer Verkehrsverlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel determiniert. Diese Annahme scheint evident zu sein, da trotz vorhandener Restriktionen des Individualverkehrs Bemühungen der Umlenkung auf öffentliche Verkehrsmittel (bislang) mäßig ausfallen². Qualitätsmängel des ÖPNV bestehen immer noch in erster Linie in der Taktdichte, der Reisezeit und dem Komfort³. Verkehrsteilnehmer würden – so die implizite Theorie – z.B. auf den Bus umsteigen (= bekundete Absicht für eine Handlung),

Anschrift des Verfassers:
Univ.-Prof. Dr. Karlheinz Wöhler
FB Kulturwissenschaften
Universität Lüneburg
Scharnhorststr. 1
21335 Lüneburg

¹ Vgl. hierzu statt vieler Hinweise Dosch, F. u.a., *Verkehrlich hoch belastete Räume*, Bonn 1995 (= Arbeitspapiere 9/1995 der Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung), S. 7f. Auch die neuen Bundesländer stimmen darin überein, vgl. etwa Heinze, G.W., Kill, H.H., *Anforderungen an zukunftsfähige Verkehrskonzepte für Berlin-Brandenburg*, in: *Raumforschung und Raumordnung*, 54. Jg. (1996), S. 173-183.

² Selbst in der "Ökostadt" Freiburg haben sich die Kfz-Verkehrsmengen nur geringfügig reduziert, so daß erneut über eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV diskutiert wird; vgl. Liebich, E., *Verkehrsberuhigung und Mobilitätschancen im städtischen Raum*, in: *Raumforschung und Raumordnung*, 53. Jg. (1995), S. 43-54, S. hier 53f.

³ Vgl. Topp, H.H., Rothengatter, W., *Verkehrsmanagement-Strategien – Grundlagen und Empfehlungen für Hessen*, Kaiserslautern/Karlsruhe 1991, S. 167ff.

wenn sie nicht wahrnehmen müßten, daß Qualitätsmängel Hindernisse zur Ausübung dieser (beabsichtigten) Handlung bedeuten. Diese Annahme exkulpiert den einzelnen Verkehrsteilnehmer und legt die Verantwortung für eine Verkehrsverlagerung (und somit auch für eine "Verkehrswende") zum wiederholten Mal in den Bereich der Politik bzw. Politikadministration⁴. Pikanterweise wird mit dieser Argumentationsfigur dem Verkehrsteilnehmer kein umweltschonend motiviertes Verhalten zugeschrieben, geht es ihm doch danach um Komfort, Nutzungsfreundlichkeit oder Mobilitätsbedürfnisse und nicht um die Umwelt an und für sich. Belegt ist in diesem Zusammenhang, daß ein Umweltbewußtsein in solchen Handlungsbereichen bevorzugt eingelöst wird, die nicht mit allzu großen Verhaltenszumutungen, Verzicht und Unbequemlichkeiten verbunden sind (in sog. "Low-Cost-Situationen")⁵.

Diese Situationen, die in der vorliegenden Studie⁶ als Situationen des geplanten Verhaltens im Sinne von Ajzen⁷ verstanden werden, finden sich auch bei Personen wieder, die einen Ausflug unternehmen wollen. Gegenstand dieser Untersuchung sind konkrete Entscheidungssituationen der Verkehrsmittelwahl: Auto oder Bus? Dabei liefert die Theorie des geplanten Verhaltens den Zugang, die Busnutzungshindernisse wie z.B. Qualitätsmängel in den Zusammenhang mit Einstellungen und sozialen Normen zu bringen. Neben situationalen Bedingungen werden bekanntlich Einstellungen und Überzeugungen, die ein Individuum mit seinem Verkehrsverhalten verbindet, ebenso für die Erklärung einer Verkehrsmittelwahl herangezogen wie der soziale (Konformitäts-) Druck durch Bezugsgruppen⁸. Geht man von der Steuerung des Handelns durch Absicht aus, dann erklärt die Analyse der Prädiktoren der Handlungsintentionen zugleich, warum umweltfreundliches Handeln unterbleibt bzw. erfolgt.

2. Ausflugsverhalten und Verkehrsmittelnutzung

Will man den westeuropäischen Menschen nicht weiter reduzieren, dann zählt neben der Berufsarbeit die Freizeit zu seinem "Wesen"⁹. Freizeitgüter werden zwar nicht erst seit kurzem an fremden Orten her- und bereitgestellt, doch mit der Entwicklung "post-

⁴ Vgl. Hesse, M., *Verkehrswende*, in: *Raumforschung und Raumordnung*, 53. Jg. (1995), S. 85-93.

⁵ Vgl. statt vieler Preisendörfer, P., *Der Bequemlichkeit erlegen*, in: *Politische Ökologie – Spezial*, 11. Jg. (1993), S. 48-51.

⁶ Zu danken habe ich besonders Marc Odinius, M.A. sowie den Mitarbeiterinnen Roswitha Jörg, M.A. und Dipl.-Kfzr. Anja Saretzki, die in dem Projekt "Ökologische Tourismuskonversion", das u.a. auch das Verkehrsverhalten umfaßt, mitarbeiten bzw. mitarbeiteten.

⁷ Vgl. Ajzen, I., *The Theory of Planned Behavior*, in: *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50. Jg. (1991), S. 179-211.

⁸ Vgl. Heine, W.D., *Warum wird das Auto benutzt? Verkehrsmittelwahlverhalten aus umwelt-psychologischer Sicht*, in: *Internationales Verkehrswesen*, 47. Jg. (1995), S. 370-377.

⁹ Folgt man der Lebensstilforschung, so realisieren sich postmaterielle Werte geradezu in/durch die "Freizeit"- oder "Erlebnisgesellschaft". Vgl. hierzu nur beispielhaft Becher, U.A., *Geschichte des modernen Lebensstils*, München 1990. Zur Diskussion siehe etwa Müller, H.-P., *Sozialstruktur und Lebensstile*, Frankfurt/M. 1992.

industrieller Orte" und der damit verbundenen lokalen Differenzierung von Aktivitäten, wird es heutzutage geradezu unmöglich, ohne Raumüberwindung seinem "Wesen" als Arbeits- und Freizeitmensch nachzukommen¹⁰. Solange unsere Lebens- und Wirtschaftsweisen räumlich-funktional desintegriert bleiben – und Globalisierung sowie der Kollaps von Zentren sprechen für eine Weiterexistenz dieser Desintegration –, werden immer wieder "Heimatlose" (re-)produziert, d.h. Menschen, die angestammte Räume wegen Arbeits-, Wohnungs- und Lebensstilsuche verlassen (müssen). Der postmoderne Mensch entwickelt sich anscheinend zu einem Nomaden zurück, der insbesondere jene Orte aufsucht, in denen "freizeitmäßig etwas los ist"¹¹. Zum Tragen kommen dabei Pull- als auch Pusheffekte: Im Rahmen der Imagekonkurrenz zwischen Orten (und Regionen) rüsten sich Orte mit Freizeitgütern auf und üben eine Sogwirkung aus. Auf der anderen Seite wird der postmoderne Mensch (von sozialen Bezugsgruppen) postmateriell motiviert, und dies bedeutet, seine Individualität versucht er durch Äußerlichkeiten und Freizeitgüter zu erlangen. Nicht was man ist/kann, sondern wo man ist bzw. war, ist zu einem Merkmal des postmodernen Menschen geworden.

Sieht man einmal vom Güterverkehr ab, der auch diesen Lebensstil ermöglicht und/oder bedingt, so schlägt sich dieses moderne Nomadentum im Personenverkehr nieder: Von den 41,374 Mrd. Privatfahrten im MIV entfallen auf die Fahrtzwecke Beruf 24,3 %, Ausbildung 3,5 %, Einkauf 19,1 %, Geschäft 14,1 %, Urlaub 0,4 % und Freizeit 38,7 %¹². Was den Fahrtzweck Ausflug anbelangt, so ist er sowohl bei der Freizeit als auch beim Urlaub enthalten. Geschieht der Ausflug vom Wohnort aus und beinhaltet keine Übernachtung, so handelt es sich um einen *primären Ausflug*. Von einem *sekundären Ausflug* ist die Rede, wenn von einem fremden Ort aus, in dem übernachtet wird, ein Ausflug ohne Übernachtung unternommen wird. Insofern stecken in den 0,4 % der Urlaubsfahrten eine Vielzahl von Ausflügen.

Eine exakte Bestimmung der Ausflugshäufigkeit und des Ausflugsvolumens ist äußerst schwierig. Da ein Ausflug wiederkehrende routinemäßige Freizeitaktivitäten wie z.B. ein wöchentliches Tennisspiel im Nachbarort oder einen reinen, allabendlichen Restaurantbesuch eines Urlaubers von der Ferienwohnung aus ins Ortszentrum ausschließt¹³, können nicht einfach die obigen 38,7 % Freizeitfahrten als Ausflüge deklariert werden. Felge hat für die alten Bundesländer ein Regionalergebnis hochgerechnet, und er kommt zu dem Ergebnis, daß auf neun sekundäre Ausflüge ein primärer Ausflug fällt¹⁴. Legt man die in der Un-

¹⁰ Vgl. Lash, S., Urry, J., *Economics of Signs and Space*, London/Thousand Oaks/New Delhi 1994, S. 211ff.

¹¹ Vgl. hierzu bestens MacCannell, D., *Empty Meetings Grounds*, London/New York 1992, S. 109ff.

¹² Vgl. Dokumentation 196.FE 903 75/92. Regionale Struktur des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1991, in: *Internationales Verkehrswesen*, 47. Jg. (1995), S. 392-394, hier S. 393.

¹³ International hat man sich auf diese Definition geeinigt; vgl. Haedrich, G., *Ergebnisse der deutschsprachigen Arbeitsgruppe des 38. AIEST-Kongresses in Breda (NL)*, in: *Revue de Tourisme*, Heft 4 (1988), S. 10-11.

¹⁴ Vgl. Felge, M., *Zum Ausflugsverkehr in Reisegebieten*, München 1991, S. 266 (= Heft 41 der Schriftenreihe des DIWF an der Universität München).

tersuchung von Felge bestätigte Faustregel zugrunde, wonach auf zwei Urlaubstage bzw. zwei Übernachtungen ein Ausflug fällt, dann entfielen auf knapp 258 Millionen Übernachtungen in Deutschland ca. 129 Millionen sekundäre Ausflüge¹⁵. Das Gesamtaufkommen im sekundären Ausflugsverkehr würde somit bei 140 Millionen Ausflügen liegen. Stellt man beim sekundären Ausflug eine Wegstrecke von durchschnittlich 20 km in Rechnung, ergibt dies eine beachtliche Verkehrsleistung. Das Volumen der primären (Tages-)Ausflüge wird – ein Mindestwert – auf 347 Millionen geschätzt¹⁶.

Ausflugstyp	Verkehrsmittel	Sekundärer Ausflug (vom Urlaubsort aus)	Primärer Ausflug (vom Wohnort aus)
Winterhalbjahr	Auto	86 %***	85 %***
	Bus*	2	4
	ÖPNV**	12	11
	Fuß/Fahrrad	0	1
Sommerhalbjahr	Auto	87	93
	Bus*	2	4
	ÖPNV**	6	0
	Fuß/Fahrrad	4	3
Samstag/Sonntag	Auto	87	86
	Bus*	2	4
	ÖPNV**	9	6
	Fuß/Fahrrad	2	2
Werktag	Auto	81	75
	Bus*	3	8
	ÖPNV**	13	14
	Fuß/Fahrrad	2	2
Ferienwerktag	Auto	90	96
	Bus*	1	0
	ÖPNV**	7	3
	Fuß/Fahrrad	2	0

Abb. 1: Benutzte Verkehrsmittel von Ausflüglern (Oberallgäu)

(Quelle: Dennerlein, R. K.-H., Hofmann, U., *Tourismus und Verkehr im Oberallgäu*, Band II, Augsburg 1993, S. 89f.)

- Busbenutzung bedeutet hier die Nutzung privater Reisebusse.
- ÖPNV-Nutzung beinhaltet die Nutzung der Bahn und öffentlich betriebener Buslinien.
- Alle folgenden Angaben in %.

¹⁵ Diese Übernachtungen schließen die 31 Mio. ausländischen Urlauber aus; vgl. Statistisches Bundesamt, *Tourismus in Zahlen*, Wiesbaden 1995, S. 77.

¹⁶ So Harrer, B. u.a., *Tagesreisen der Deutschen*, München 1995, S. 27 (= Heft 46 der Schriftenreihe des DIWF an der Universität München).

Nach einer Dokumentation des Personenverkehrs in Deutschland entfallen 80 % der Personenfahrten auf den MIV, 17 % auf den ÖSPV und 3 % auf die Bahn¹⁷. Ein derartiger Modal Split bleibt für den Ausflugsverkehr dagegen ein anzustrebendes Ziel. Wie die Abbildung 1 demonstriert, ist das Auto bei der Ausflugsgestaltung das dominante Verkehrsmittel. Lediglich an den Werktagen erhöht sich der Anteil des ÖPNV am Ausflugsverkehrsaufkommen. Stellt man indes in Rechnung, daß 92,2 % der Urlauber mit dem PKW anreisen und 7 % den ÖPNV (Bahn) benutzen, um ihr Urlaubsziel zu erreichen, so sind die durchschnittlich 87 %, die den PKW für ihren Ausflug nutzen, ein Beleg für eine "kleine" Verkehrsverlagerung¹⁸. Von einer "Verkehrswende" kann indes keine Rede sein. Der Ausflug ist eine auto-bezogene Handlung. Wie kein anderer Fahrtzweck wird Ausflug mit Auto assoziiert, so daß die Vermutung naheliegt, daß schon das Auto selbst den (beweglichen) Ort darstellt, den es zu erreichen gilt bzw. der auch ohne Erreichen eines bestimmten Ziels den Zweck Ausflug erfüllt (= "einfach mal herumfahren"; der Weg ist das Ziel).

Wer angesichts dieser Zahlen den automobilen Straßenverkehr aus den für Fremde geschaffenen (Nah-)Erholungsregionen¹⁹ herausbringen will, muß sich nicht nur mit dem Freiheitsrecht auf Mobilität und dem Recht auf Erholung auseinandersetzen, wobei es in diesem Zusammenhang schwer sein wird, Ausflugsfahrten als "unproduktiv" abzutun. Da offensichtlich weniger Verkehr weniger (Ausflugs-)Erholung bedeuten würde (Paradoxien sind oftmals sehr lebensfähig), muß man bei einer Verkehrsverlagerung z.B. auf den Bus dem Ausflügler auch begründet vermitteln, daß ein autofreier Ausflug keine Nutzeneinbuße bedeutet. Denn: Der Ausflug wird als ein nutzenstiftendes Leistungsbündel wahrgenommen, das sich neben dem Ausflugsziel, den damit verbundenen Aktivitäten und der Wegstrecke vor allem aus dem Verkehrsmittel zusammensetzt²⁰. Eine nachhaltige Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des ÖPNV brächte die gesamte nutzenstiftende Ausflugskonzeption durcheinander, und dies hieße für den Urlauber, beim Ausflug von externen Zwängen und einem fixen Regelwerk abhängig zu sein.

Da der Ausflug nicht zuletzt als Zufluchtsort aus dem geregelten Alltag empfunden wird, würde ein autoloser Ausflug den postmodernen Menschen degradieren: Er wäre nicht länger

¹⁷ Siehe Anmerkung 12. Nach neuerlichen Schätzungen verteilen sich die Anteile wie folgt: 81,7 % PKW, 6,5 % Bahn, 9 % ÖSPV und 2,8 % Flugzeug; vgl. DIE ZEIT vom 01.09. 1995, Nr. 36, S. 21.

¹⁸ Vgl. Dennerlein, R.K.-H., Hofmann, U., *Tourismus und Verkehr im Oberallgäu*, Bd. II, Augsburg 1993, S. 141.

¹⁹ Ausflugsziele werden von den Ausflüglern nicht willkürlich oder beliebig ausgesucht. In der Regel folgen sie den Realisierungen lokaler, regionaler und nationaler Planungen, die bestimmten Räumen ein Erholungs- bzw. Freizeitpotential zuschreiben und damit eine ökonomische Inwertsetzung dieses Potentials verursachen. Die Schaffung von Zufahrten und Parkplätzen gehört auch zu den ersten Infrastrukturmaßnahmen. Vgl. für den ländlichen Raum Henkel, G., *Der ländliche Raum*, Stuttgart 1993, S. 195ff.

²⁰ Daß sich der Nutzen von Gütern/Dienstleistungen aus dessen Eigenschaften ergibt, ist der Verkehrswissenschaft bekannt und auch von ihr z.B. bei der Verkehrsmittelwahl belegt worden; vgl. hierzu Keuchel, S., *Individuelle Präferenzen und Verkehrsmittelwahlentscheidungen*, in: *Der Nahverkehr*, 13. Jg. (1995), Heft 5, S. 37-43.

Herr seiner Zeit und des Raumes²¹. Weil das Auto diese Funktion in einem derart wesentlichen postmateriellen Lebensbereich wie der Freizeit bzw. dem Ausflug erfüllt, ist es beileibe nicht unerheblich herauszufinden, unter welchen Bedingungen dennoch ein öffentliches Verkehrsmittel beim sekundären Ausflug gewählt wird bzw. würde.

3. Ausgangsmodell: Die Theorie des geplanten Verhaltens

Immer häufiger rekurren bzw. basieren Konzepte für den Ausflugsverkehr auf Untersuchungen, die dem Ausflügler ein vernünftiges Handeln bescheinigen: Er vergleicht ausflugsrelevante Informationen (z.B. über Reisezeiten und Preisrelationen MIV/ÖPNV) und entscheidet sich in Übereinstimmung mit dem von ihm subjektiv wahrgenommenen Nutzen²². Wird der PKW als Verkehrsmittel gewählt, so resultiert dieses Verhalten aus den erwarteten günstigen Konsequenzen, die sich ihm subjektiv aus den Informationen erschließen. Offensichtlich ist der Ausflügler der Ansicht, daß die Nettoeffekte einer PKW-Nutzung positiver als die Nettoeffekte einer ÖPNV-Beanspruchung sind. Daraus läßt sich u.a. für die Praxis schlußfolgern, daß die Absicht zur ÖPNV-Nutzung von Informationen abhängt, die dem Ausflügler nach einer kognitiven Bilanzierung behavioraler Erwartungen einen hohen bzw. angemessenen Nutzen vermitteln (= Vergleich der Konsequenzen MIV- mit ÖPNV-Nutzung)²³.

Die "Theorie überlegten Handelns" hat genau diesen Tatbestand im Blickfeld²⁴. Sie postuliert, daß Menschen solche Verhaltensweisen ausführen, die auf der Grundlage der ihnen vorliegenden Informationen günstige Konsequenzen erwarten lassen bzw. den Erwartungen für sie bedeutsamer Personen entsprechen²⁵. Die Alltagserfahrung lehrt allerdings, daß beabsichtigtes Verhalten an externen (z.B. Gelegenheiten, Hindernissen, Abhängigkeiten von Dritten) und internen Faktoren (z.B. Mangel an Fähigkeiten) scheitern kann. Diese Beschränkungen verunmöglichen ein unter vollständiger willentlicher Kontrolle stehendes Verhalten, das für die "Theorie überlegten Handelns" gilt. Bei willentlich kontrolliertem Verhalten kann ohne weiteres eine Verhaltensweise ausgeführt werden, wenn bei einer Person eine entsprechende Intention vorliegt. Diese Konstellation ist realiter recht selten (z.B. bei Wahlen gegeben), und daher ist es wirklichkeitsnaher, eine Verhaltenstheorie zu entwickeln, die ihren Geltungsbereich auf Verhaltensweisen ausdehnt, die nicht unter voll-

²¹ Vgl. hierzu Rybczynski, W., *Am Freitag fängt das Leben an*, Reinbek 1993, S. 154ff.

²² Vgl. hierzu beispielhaft Birgelen, A., Planck-Wiedenbeck, U., Lüttringhaus, M., *Freizeitverkehr – Chance für ÖPNV*, in: *Der Nahverkehr*, 14. Jg., Heft 7/8 (1996), S. 9-13, vgl. auch Anm. 20.

²³ In der in Anm. 22 erwähnten Studie wird noch auf einen notwendigen Zusatznutzen des ÖPNV verwiesen.

²⁴ Vgl. Ajzen, I., Fishbein, M., *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*, Englewood Cliffs, N.J. 1980.

²⁵ Bezugsgruppenkonformität läßt ebenfalls günstige Konsequenzen erwarten: Anerkennung, Selbstgewißheit etc.

ständiger willentlicher Kontrolle stehen²⁶. Ein Verhalten wie die ÖPNV-Nutzung beim Ausflug würde nicht in den Geltungsbereich der "Theorie überlegten Handelns" fallen, da ein derartiges Ausflugsverhalten eine entsprechende Infrastruktur voraussetzt bzw. erfordert.

Angesichts dieser Einwände hat Ajzen die "Theorie überlegten Handelns" zur "Theorie geplanten Verhaltens" ("Theory of Planned Behavior" = TOPB) weiterentwickelt²⁷. Mit der Einführung des Konstrukts "wahrgenommene Verhaltenskontrolle" wird die Meinung eines Individuums beschrieben, wie sehr es in der Lage zu sein glaubt, eine bestimmte Handlung auch ausführen zu können. Mit dieser Variablen wird dem Umstand Rechnung getragen, daß ein Verhalten unter dem Einfluß nicht willentlich kontrollierter interner und externer Faktoren steht. Die Nutzung des ÖPNV beim Ausflug hängt demzufolge nicht lediglich von motivationalen Faktoren, sondern auch von Ressourcen und Hindernissen ab, die beim/im Ausflügler bzw. in dem je spezifischen Handlungsumfeld liegen²⁸. Die wahrgenommenen Handlungsrestriktionen reflektieren die *aktuelle* Fähigkeit, ein Verhalten auszuführen. Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle wirkt sich demzufolge verhaltensmotivierend oder -demotivierend aus²⁹. Spiegelt sich eine tatsächlich vor-handene Verhaltenskontrolle realitätsgerecht in der subjektiv wahrgenommenen Verhaltenskontrolle wider, dann beeinflusst nach Ajzen die subjektiv wahrgenommene Verhaltenskontrolle *direkt* das Verhalten und nicht nur die Verhaltensintention (siehe Abb. 2). Daß Hindernisse wahrgenommen werden, schließt allerdings nicht eine Verhaltensrealisierung trotz dieser Schwierigkeiten aus, d.h., es existiert eine Verhaltensalternative. Die TOPB will ausdrücklich Verhalten in Situationen erklären, die sich durch eine Wahl zwischen zumindest zwei Verhaltensalternativen auszeichnet.

Gemäß der "Theorie des geplanten Verhaltens" ist das nicht unter vollständiger willentlicher Kontrolle stehende Verhalten durch die Intention, es auszuführen, und die wahrgenommene Verhaltenskontrolle determiniert. Die Intention repräsentiert somit die Anstrengungen eines Individuums, bestimmte Handlungen ausführen zu wollen. Die Verhaltensintention ihrerseits hängt von drei Determinanten ab: der spezifischen Einstellung gegenüber der Verhaltensweise, der subjektiven Norm und der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle (siehe Abb. 2).

²⁶ Zur Diskussion hierzu vgl. etwa Jonas, K., Doll, J., Eine kritische Bewertung der Theorie überlegten Handelns und der Theorie geplanten Verhaltens, in: Zeitschrift für Sozialpädagogik, 27. Jg. (1996), S. 18-31; Taylor, S., Todd, P., Decomposition and Crossover Effects in the Theory of Planned Behavior: A Study of Consumer Adoption Intentions, in: International Journal of Research in Marketing, 12. Jg. (1995), S. 137-155.

²⁷ Vgl. Ajzen, I., Anm. 7. Ajzen hat diese Theorie neuerdings auch auf den Freizeitbereich angewendet und empirisch verifiziert; vgl. Ajzen, I., Driver, B.L., Application of the Theory of Planned Behavior to Leisure Choice, in: Journal of Leisure Research, 24. Jg. (1992), S. 207-224.

²⁸ Damit kommt die TOPB der Erwartungstheorie von Vroom recht nahe, wonach eine Handlungsausführung letztlich nur durch Verknüpfung von Fähigkeiten und Motivation zustandekommt; vgl. Vroom, V.H., Work and Motivation, 3. Aufl., New York 1967, S. 17f.

²⁹ Vgl. hierzu Ajzen, I., Madden, T.J., Prediction of Goal-Directed Behavior: Attitudes, Intentions and Perceived Behavioral Control, in: Journal of Experimental Social Psychology, 22. Jg. (1986), S. 207-224.

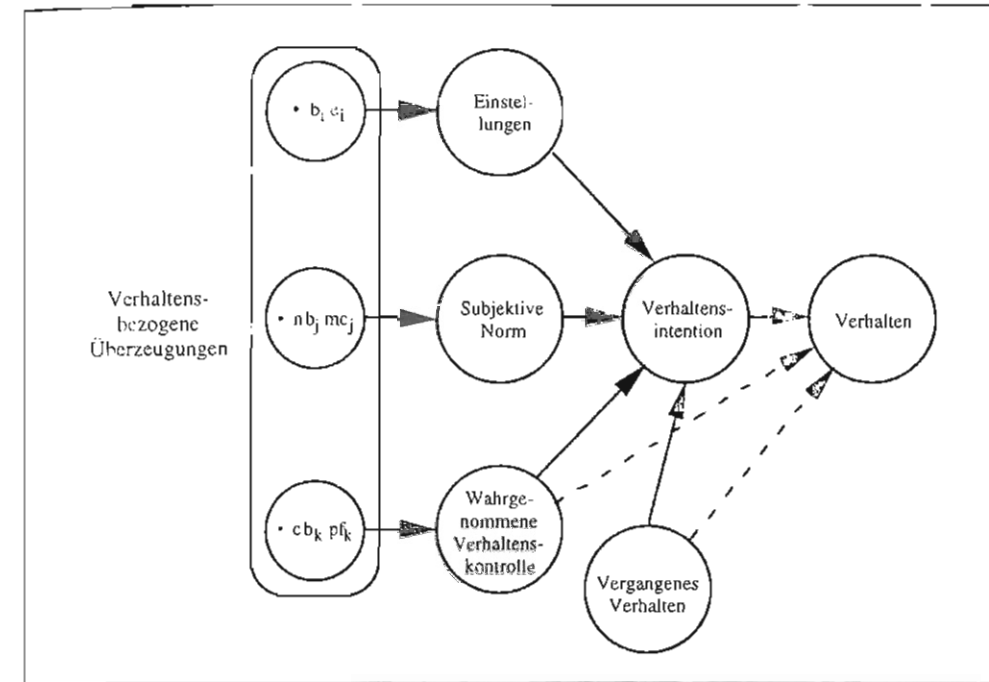


Abb. 2: Struktur der "Theorie des geplanten Verhaltens"

Jede dieser drei Determinanten wird durch die ihr zugrunde liegende Überzeugungsstruktur ("belief structure") determiniert. Einstellungen werden von verhaltensbezogenen Überzeugungen (b_i), subjektive Normen von normativen Überzeugungen (n_{b_j}) und wahrgenommene Verhaltenskontrollen von Kontrollüberzeugungen (c_{b_k}) beeinflusst. Entsprechend der Wert-Erwartungstheorie³⁰ wird die Einstellung durch die Multiplikation der verhaltensbezogenen Überzeugungen (b_i) mit der Wahrscheinlichkeit der gewünschten Folgen (e_i) gemessen. Analog wird die subjektive Norm gebildet aus der Multiplikation von individuellen normativen Überzeugungen (n_{b_j}) und der Bereitschaft, sich relevanten Bezugsgruppen gegenüber konform zu verhalten (m_{c_j}). Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle mißt sich anhand der Multiplikation von Kontrollüberzeugungen (c_{b_k}) mit den wahrgenommenen Möglichkeiten/Ressourcen (p_{f_k}), die Verhaltensausführung zu realisieren³¹.

³⁰ Vgl. etwa Vroom, V.H., Anm. 28.

³¹ Wie die Abb. 2 zeigt, werden die derart gebildeten bzw. gemessenen Konstrukte stets aufsummiert und zwar in Form eines Produktsummenmodells auf der Basis der jeweils vorgegebenen Items. Es soll an dieser Stelle keine Diskussion über das vorliegende Strukturmodell im Verhältnis zu einem Prozeßmodell geführt werden.

In der Abb. 2 ist als weiterer Prädiktor "vergangenes Verhalten" aufgenommen worden. Dies geschieht weniger im Zusammenhang mit den Suffizienzvorwürfen gegenüber der Theorie des geplanten Verhaltens³², sondern aus rein pragmatischen bzw. strategischen Überlegungen: Um zu vermeiden, daß die obigen drei Variablen lediglich einen geringen Anteil der Gesamtvarianz erklären, d.h. also einige nicht erkannte Faktoren angenommen werden müssen, ist dieser eigenständige, empirisch nachgewiesene Modellparameter gleich berücksichtigt worden³³. Im übrigen ist es nicht ohne Reiz festzustellen, ob etwa ein einmal in der Vergangenheit eingeübtes Busnutzungsverhalten auf zukünftiges Verhalten durchschlägt oder wirkungslos bleibt.

4. Methode

Entsprechend der von Ajzen und Fishbein vorgeschlagenen Operationalisierungen sind die im TOPB-Modell enthaltenen Konstrukte meßbar gemacht worden³⁴. Statt der bipolaren Ratingskalen von -3 bis +3 sind den interviewten Urlaubern Skalen mit den extremen Standpunkten 1 und 7 vorgelegt worden. Mathematisch bzw. statistisch ist diese Vorgehensweise zwar ohne Belang, doch es sollten mit einer "3er-Vorgabe" Assoziationen zu Noten vermieden werden:

Die Einstellung zum Verhalten (Busnutzung beim Ausflug) ist mit der Bewertung der Verhaltensfolgen in bezug auf sechs Antwortskalen gemessen worden, die die Endpunkte "wichtig" – "unwichtig" hatten (vgl. hierzu Abb. 7). Die subjektive Norm operationalisierte sich mit der Erfassung der normativen Erwartungen jener bedeutsamen Personen, die zum einen bei der Gestaltung des Urlaubs ein gewichtiges Wort mitzureden haben und die zum anderen Bezugspunkt für einen "gelungenen" bzw. prestigeträchtigen Aufenthalt in der Ferne sind (Lebenspartner, Verwandte, Freunde/Bekannte, Eltern und Arbeitskollegen)³⁵. Hier ist ebenfalls die Intervallskala von 7 ("wichtig") bis 1 ("unwichtig") verwendet worden. Die Erfassung der evaluativen Komponente der Kontrollüberzeugung, also der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle, vollzog sich mit Hilfe der Skalenendpunkte "förderlich" (7) und "hinderlich" (1) in bezug auf sechs Fragen der Busnutzung (vgl. hierzu Abb. 9).

Die Variable "vergangenes Verhalten" ist mit der Frage operationalisiert worden, wie oft die interviewten Urlauber bei ihren letzten sieben Ausflügen den Bus benutzt haben. Würde man lediglich nach der Busnutzung beim letzten Ausflug fragen, dann ergäbe dies bei Ja/Nein-Antworten ein falsches Bild. Eine einmalige und/oder rein zufällige Busnutzung käme

³² Zu dieser Diskussion vgl. zusammen Jonas, K., Doll, J., Anm. 26. Selbst Ajzen (und Fishbein) betonen, daß die TOPB erweiterungsoffen ist; vgl. Ajzen, I. S. 29f., Anm. 7.

³³ So beispielsweise Fredricks, A.J., Dossett, D.L., Attitude Behavior-Relations: A Comparison of the Fishbein-Ajzen and the Bentler-Speckart Models, in: Journal of Personality and Social Psychology, 45. Jg. (1983), S. 502-512. Die Abbildung 2 ist an diese beiden Autoren angelehnt.

³⁴ Vgl. Ajzen, I., Fishbein, M., Anm. 24.

³⁵ Vgl. hierzu Wöhler, Kh., Marktorientiertes Tourismusmanagement I, Berlin u.a. 1997, S. 180f. (im Druck).

in den Rang einer Verhaltensgewohnheit. Dagegen stellt die Frage nach der Häufigkeit einer Busnutzung sicher, daß vergangenes Verhalten im Sinne einer Verhaltensgewohnheit erfaßt wird (geht als Summenwert in die Berechnung ein). Ein gewohnheitsmäßiges Verhalten wird hier nicht als ein bloßer automatischer Akt verstanden, sondern als eine klare strukturierte Handlungsalternative³⁶.

Die Untersuchung zur Busnutzungsbereitschaft ist im Rahmen eines Projekts durchgeführt worden, das u.a. auch die Nutzenwerte des sekundären Ausflugs bzw. seiner einzelnen Komponenten zum Gegenstand hatte³⁷. Da diese Präferenzstudie mittels einer Conjoint-Analyse durchgeführt wurde und hierfür 70 Interviews ausreichten, basieren die Ergebnisse hier ebenfalls auf dieser Anzahl interviewter Urlauber. Dennoch ist eine Generalisierung der Ergebnisse insofern gegeben, als die Interviewten zumindest für norddeutsche Ferienregionen strukturtypisch sind, und zwar in bezug auf das Alter, die Urlaubsdauer, die Unterkunft, die Reisebegleitung und insbesondere hinsichtlich des Verkehrsmittels für die Anreise³⁸.

5. Ergebnisse

Aus der Fülle der Daten des Projekts sollen zur Beschreibung der befragten Urlaubergruppe drei deskriptive Ergebnisse vorgestellt werden. Die Abbildung 3 zeigt, daß weit mehr als drei Viertel der Befragten mit dem PKW angereist sind (87,1 %). Die restlichen 12,9 % verteilen sich auf die Bahn (8,6 %) und das Fahrrad (4,3 %). Diese für deutsche Reiseziele seit langem typische Verkehrsmittelwahl demonstriert nicht zuletzt, daß der PKW nur allzu leicht für den sekundären Ausflug parat steht. Ein Deutschland-Urlaub ist schlichtweg ein Autourlaub, wenngleich im Zweit- und/oder Dritturlaub (meist Kurzurlaub) das Fahrrad Anteile zu Lasten des PKW hinzugewinnt.

³⁶ In diesem Sinne vgl. auch Bamberg, S., Schmidt, P., Verkehrsmittelwahl – eine Anwendung der Theorie geplanten Verhaltens, in: Zeitschrift für Sozialpsychologie, 24. Jg. (1993), S. 25-37, hier S. 27f. Zur Unterscheidung vgl. schon klassisch Schneider, W., Shiffrin, R.M., Controlled and Automatic Human Information Processing I: Detection, Search and Attention, in: Psychological Review, 84. Jg. (1977), S. 1-66.

³⁷ Vgl. Wöhler, Kh., Präferenzen und Prädiktoren für umweltschonendes Verhalten von Urlaubern, in: Gruppendynamik, 27. Jg. (1996), S. 21-32.

³⁸ Die Untersuchung ist auf der norddeutschen Halbinsel Butjadingen durchgeführt worden. Zur Zusammensetzung dieser reiserelevanten Strukturkategorien siehe Wöhler, Kh., S. 31, Anm. 37.

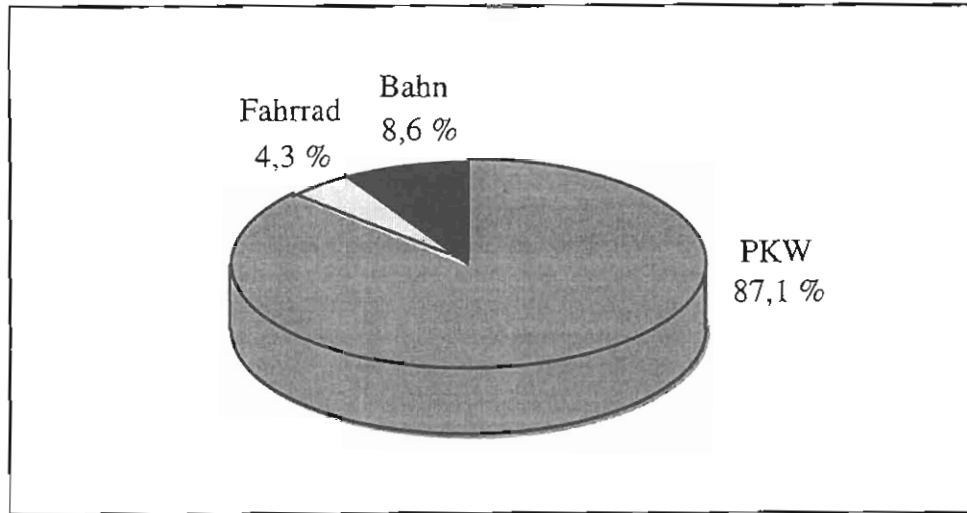


Abb. 3: Verkehrsmittelwahl (Anreise)

Inzwischen ist es keine Überraschung mehr, daß die Urlauber ein umweltfreundliches Bewußtsein besitzen. Wie die Abb. 4 darlegt, sind sie (tendenziell) für Verbote, Vorschriften, Führungen, Beschränkungen und Informationen, wenn damit der "Natur" bzw. dem nachgesuchten "Naturerleben" gedient werden kann. Was das sekundäre Ausflugsverhalten in bezug auf das Verkehrsmittel anbelangt, so ist der (Nord-) Deutschland-Urlauber für eine "freie Autofahrt", die nicht mit Gebühren – etwa Parkgebühren, siehe Item 2 – belastet werden sollte. Die PKW-Präferenz schließt jedoch ein Plädoyer für gute Busverbindungen am Urlaubsort nicht aus (siehe Item 15). Beachtenswert ist in diesem Zusammenhang der Mittelwert des Items 20: Es liegt keine ganz klare und unumschränkte Befürwortung für das Auto im Urlaub vor. Daß auf einer Fünferskala die Aussage "Auf das Auto möchte ich während des Urlaubs nicht verzichten" ein Wert von 2,4 herauskommt, läßt eine Indifferenz vermuten. Zumindest ein Teil der Urlauber sieht sich vor die Entscheidung gestellt, das Auto nicht für die Anreise bzw. den sekundären Ausflug zu benutzen.

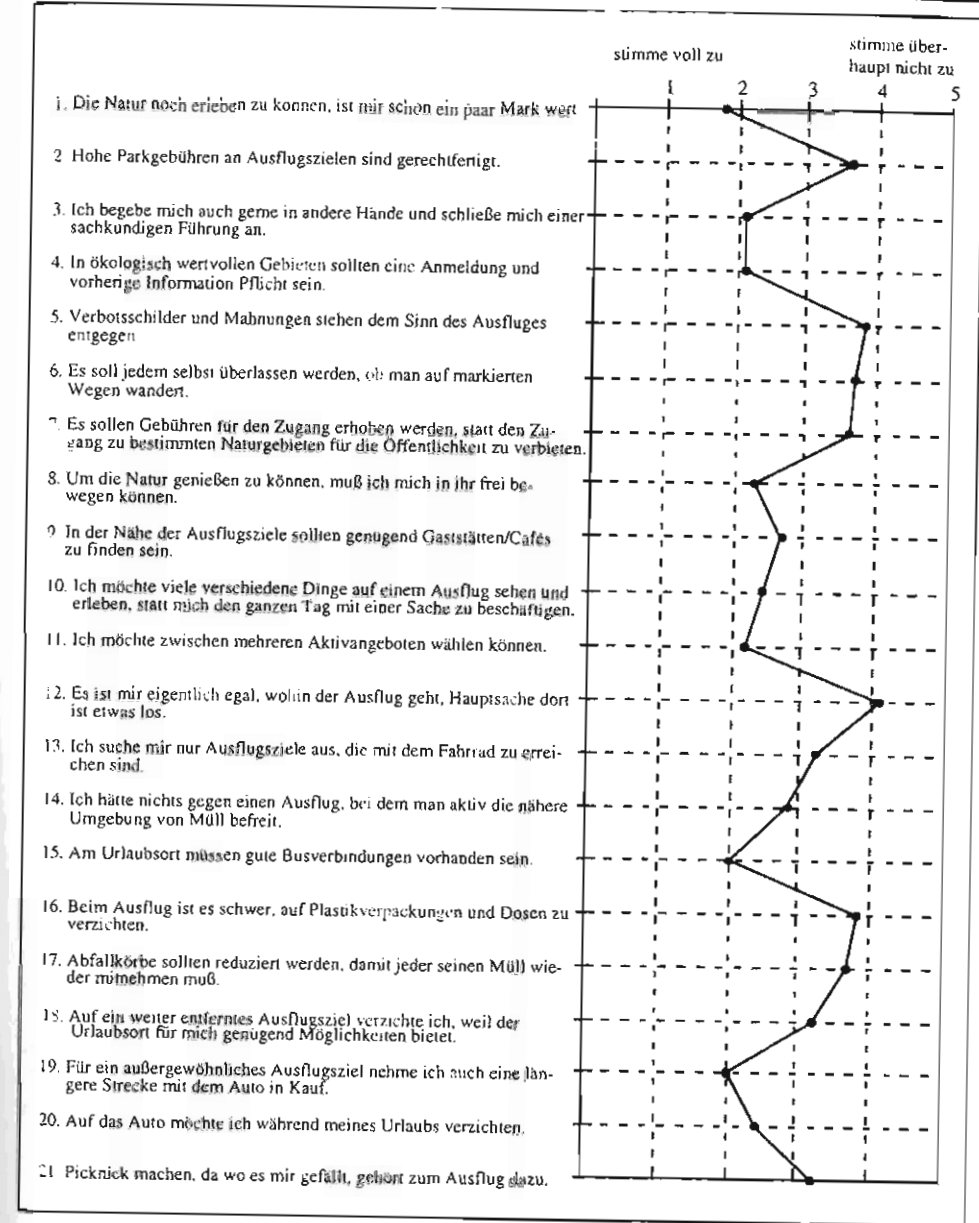


Abb. 4: Mittelwerte zu Umweltitems (Umweltbewußtsein)

Daß ein Autoverzicht zugunsten des Busses beim sekundären Ausflug ins Auge gefaßt wird, demonstriert die Abbildung 5. Auf die Frage hin, wie stark oder wie schwach eine Busnutzung beim Ausflug in Erwägung gezogen wurde, schälten sich 25,71 % busnutzungszugeneigte und 74,29 % busnutzungsabgeneigte Urlauber heraus³⁹. Knapp 77 % der Busaversen sind während des gegenwärtigen Urlaubs nicht mit dem Bus gefahren. Lediglich 27,8 % der Busaffirmativen hatten während des jetzigen Urlaubs noch keinen Bus in Anspruch genommen. Schon diese Verteilung läßt vermuten, daß ein in der Vergangenheit öfter ausgeführtes Verhalten die Absicht beeinflusst, dieses Verhalten erneut auszuführen.

Häufigkeit der Busnutzung bei den letzten sieben Ausflügen	Busaverse (74,29 %)	Busaffirmative (25,71 %)
0	76,9 %	27,8 %
1	7,7 %	16,7 %
2	7,7 %	16,7 %
3	1,9 %	11,1 %
4	-----	16,7 %
5	3,8 %	11,1 %
6	-----	-----
7 und mehr	1,9 %	-----
	100 %	100 %

Abb. 5: Inanspruchnahme des Busses bei früheren Ausflügen während des gegenwärtigen Urlaubs

Die Abbildung 6 stellt das Ergebnis der multiplen Regressionsanalyse zur Vorhersage der Verhaltensintention dar, beim sekundären Ausflug den Bus zu nutzen. Vergleicht man den Einfluß der einzelnen Variablen, so findet sich für die "wahrgenommene Verhaltenskontrolle" der höchste Koeffizient, und zwar mit $\beta = 0,40$. Interne und/oder externe Hindernisse besitzen somit den stärksten Effekt. Danach folgt mit 0,36 das "vergangene Verhalten". Diese beiden sind dominant, folgt doch die Variable "Einstellungen" mit einem Beta-Gewicht von nur 0,18. Keine Rolle spielt die Variable "subjektive Norm" ($\beta = 0,04$). Wenngleich die erklärte Varianz durch das gesamte Modell mit 45 % auf weitere, noch nicht berücksichtigte Einflußvariablen hinweist, so belegt die multiple Korrelation mit 0,67, daß die wesentlichen Variablen signifikante Prädiktoren für die Verhaltensintention, den Bus für den Ausflug zu wählen, darstellen.

³⁹ Anhand einer siebenstufigen Intervallskala ist die Stärke der Busnutzungsintention gemessen worden. Wer Werte von vier und größer aufwies, ist den Busaffirmativen zugeordnet worden. Busaverse stellen jene Urlauber dar, die unter diesen Werten lagen.

Das Ergebnis der Regressionsanalyse läßt sich demnach wie folgt interpretieren: Die Intention von (den interviewten) Urlaubern, den Bus beim Ausflug zu nutzen, ist um so stärker, je weniger Hindernisse für eine Busnutzung existieren, je positiver die Einstellungen gegenüber diesem Verkehrsmittel sind und je häufiger dieses Verkehrsmittel für die Ausflugs-gestaltung in der Vergangenheit genutzt wurde. Daß sich die vergangene Nutzungshäufigkeit mit einem derart großen Gewicht ($\beta = 0,36$) als positiver Prädiktor qualifiziert und den Anteil der erklärten Varianz deutlich hebt ($r^2 = 0,11$), was im Gegenzug eine Reduktion der Effekte "Einstellungen" und "Verhaltenskontrolle" auf die Intention bedeutet, spricht nicht nur für eine Erweiterung des TOPB-Modells. Will man die vergangene Busnutzungshäufigkeit nicht als unbewußte Habitualisierung begreifen, die folglich keine bewußte Intention auslöst bzw. auslösen kann⁴⁰, dann repräsentiert die Variable "vergangenes Verhalten" einen bewußten, periodischen Prozeß, in dem Urlauber eine Handlungssituation (wieder-) erkennen, strukturieren und *strategisch* für ein bestimmtes Verhalten auflösen⁴¹. In diesem Sinne spiegelt sich im vergangenen Verhalten der Einfluß der signifikanten Faktoren rück-versetzt wider.

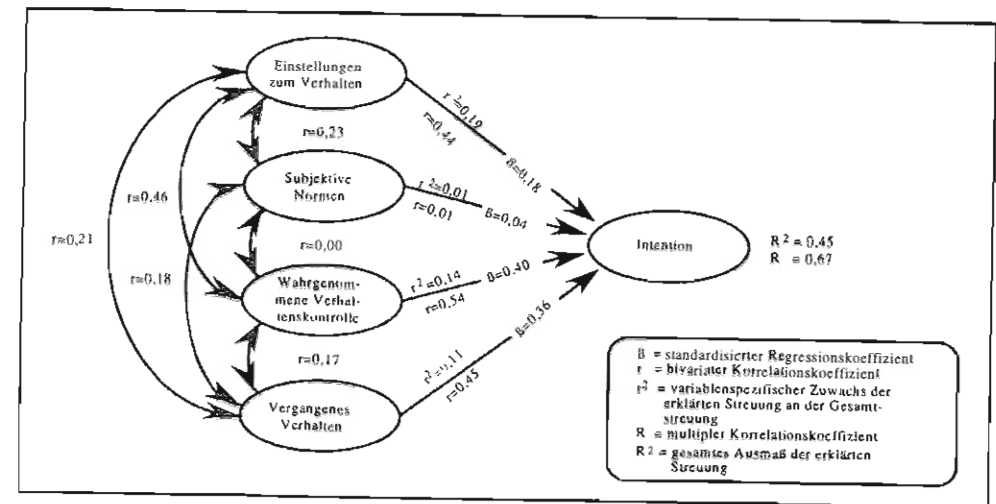


Abb. 6: Regressionsergebnisse für die Komponenten der um vergangenes Verhalten erweiterten Theorie des geplanten Verhaltens

⁴⁰ Vgl. zu dieser Problematik Bamberg, S., Lüdemann, Chr., Eine Überprüfung der Theorie des geplanten Verhaltens in zwei Wahlsituationen mit dichotomen Handlungsalternativen: Rad vs. PKW und Container vs. Hausmüll, in: Zeitschrift für Sozialpsychologie, 27. Jg. (1996), S. 32-46. hier S. 41ff.

⁴¹ Zur Unterscheidung zwischen strategischen und automatischen Prozessen vgl. z.B. Strube, G., Assoziation, Heidelberg 1984. Siehe hierzu auch Schneider, W., Shiffrin, R.M., Anm. 36.

Wie die Abbildung 6 zeigt, speist sich die Vorhersagbarkeit der Busnutzungsbereitschaft aus der "wahrgenommenen Verhaltenskontrolle" und den "Einstellungen". Es fällt auf, daß sich die "Einstellungen" mit einem niedrigen Beitrag qualifizieren. Andererseits korrelieren "Einstellungen" und "wahrgenommene Verhaltenskontrolle" unter allen möglichen Wechselbeziehungen am höchsten ($r = 0,46$). Die positive oder negative Bewertung des Busses wirkt demnach indirekt über die Verhaltenskontrolle, d.h., sie aktiviert sich an den wahrgenommenen Hindernissen, mit dem Bus einen Ausflug durchzuführen. Insgesamt gesehen sind die Urlauber zwar von allgemeinen umweltbezogenen Einstellungen geprägt (siehe Abb. 3), doch gegenüber dem konkreten Objekt "Bus" verlieren sie angesichts seiner realen Bedingtheit an Bedeutung. Insofern verleihen diese allgemeinen umweltbezogenen Einstellungen dem Urlauber keine transsituative Konsistenz. Auf der anderen Seite folgt daraus (positiv), daß sie dann als Referenzgröße herangezogen und aktiviert werden, wenn sie sich an einem angemessenen Objekt realisieren lassen. Oder anders formuliert: Die Busnutzungsbereitschaft ist durch situationspezifische Kognitionen vermittelt, die von bereichsspezifischen Einstellungen "gelenkt", jedoch nicht determiniert werden⁴².

Im Klartext besagt diese Schlußfolgerung, daß die kognitive Verankerung umweltverträglicher Einstellungen davon abhängt, inwieweit sie sich durch angemessene Verhaltensangebote realisieren lassen. "Angemessen" heißt, daß sie im Lichte der Nutzenüberlegungen der Urlauber sowohl zwecktauglich als auch hindernisfrei sein müssen⁴³. Eine kognitive Verankerung von umweltbezogenen Einstellungen hängt darüber hinaus auch von ihrer soziokulturellen Einbettung und somit sozialer Institutionalisierung ab. Diese Rückverbindung läßt sich u.a. daran ablesen, inwieweit relevante Personen Umweltverhalten praktizieren und einfordern. Da die Variable "subjektive Norm", die diesen sozialen Druck mißt, so gut wie keinen Einfluß auf die Busnutzungsabsicht ausübt ($\beta = 0,04$), kann es als gesichert angesehen werden, daß es (noch) keine gesellschaftliche Normalität ist bzw. als solche nicht wahrgenommen wird, während des Urlaubs auf den Bus umzusteigen. In der Wahrnehmung der Urlauber erwartet kein wichtiger Dritter, daß dieses Verkehrsmittel genutzt wird; niemand als der Urlauber selbst ist von der Verkehrsmittelwahl betroffen. Wenn sich ein Urlauber für den Bus entscheidet, dann liegt dies im situationalen und nicht im sozialen Involvement begründet.

In Anbetracht der Qualifikation der Variablen "Einstellungen" und "wahrgenommene Verhaltenskontrolle" als Prädiktoren für die Intention, den Bus beim Ausflug zu nutzen, ist eine genauere Analyse angezeigt. Insbesondere ist zu klären,

⁴² Vgl. in diesem Zusammenhang Bamberg, S., Allgemeine oder spezifische Einstellungen bei der Erklärung umweltschonenden Verhaltens, in: Zeitschrift für Sozialpsychologie, 27. Jg. (1996), S. 47-60, hier S. 55ff.

⁴³ Etwa im Sinne von "means-end"-Kalkülen; vgl. hierzu Gutman, J.A., Means-End Chain Model based on Consumer Categorization Processes, in: Journal of Marketing, 46. Jg. (1982), S. 60-72.

- welche Überzeugungsstärken den Einstellungen zugrunde liegen und wie sie sich in der konkreten Handlungssituation am Objekt "Bus" realisieren und
- welche Kontrollüberzeugungen der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle anhaften und wie sie sich angesichts der wahrgenommenen Handlungssituation darstellen.

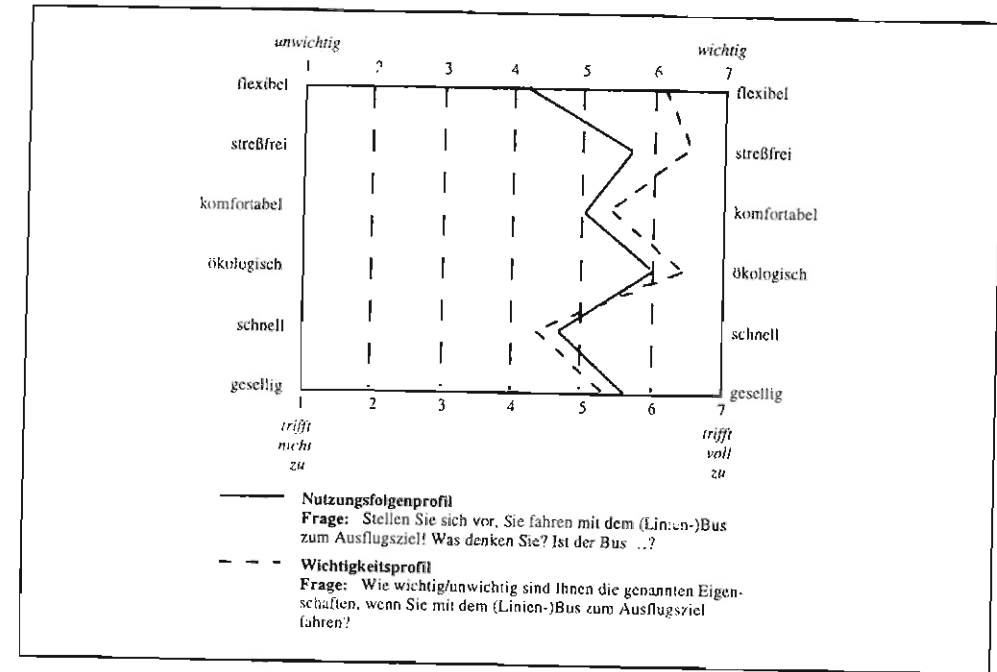


Abb. 7: Einstellung der busaffirmativen Urlauber

Zur Beantwortung dieser Fragen ist die Differenzierung der Urlauber nach Busaffirmativität und Busaversion wieder aufgenommen worden. Die Abbildung 7 demonstriert zunächst, wie stark die Nutzungsfolgen mit dem Bus von jenen Urlaubern eingeschätzt werden, die von vornherein eine Busnutzung in Erwägung gezogen haben. Die Busaffirmativen aktivieren besonders stark behaviorale Überzeugungen in bezug auf "ökologisch", "streßfrei" und "gesellig". Die Nutzungsfolgen "komfortabel" und "schnell" sowie "flexibel" liegen zwar noch leicht im Zustimmungsbereich⁴⁴, doch diese der Busnutzung zugeschriebenen Attribute sind bei weitem nicht so eindeutig positiv wie die drei erst genannten. Die Handlungssituation, die eine Entscheidungsalternative beinhaltet (PKW oder Bus), beim Ausflug den Bus zu nutzen, bildet somit eine kognitive Struktur ab, in der Busfahren vor allem mit Um-

⁴⁴ Bei der verwendeten 7er-Skala stellt der Wert 4 "unentschieden" bzw. "weder noch" dar.

weltverträglichkeit und mit persönlichem Wohlbefinden verbunden wird. Was die Busaffirmativen nicht mit dem Bus assoziieren, ist Flexibilität.

Flexibilität wird auf der anderen Seite zusammen mit Streßfreiheit als besonders wichtig eingestuft (siehe Abb. 7). Daß ihnen Streßfreiheit ebenso wichtig ist wie Umweltverträglichkeit, deutet im Kontext mit der als wichtig angesehenen Flexibilität darauf hin, daß die Busnutzung selbst bei den Busaffirmativen eine Konfliktsituation darstellt: persönlicher (Nutzen-)Vorteil gegen allgemeinen Umweltschutz. Wie aus Abb. 7 ersichtlich, ist die Differenz zwischen Nutzungsfolgen und Wichtigkeit dort massiv, wo das zum persönlichen Wohlergehen Erwartete bzw. Gewünschte nicht mit dem Angenommenen übereinstimmt.

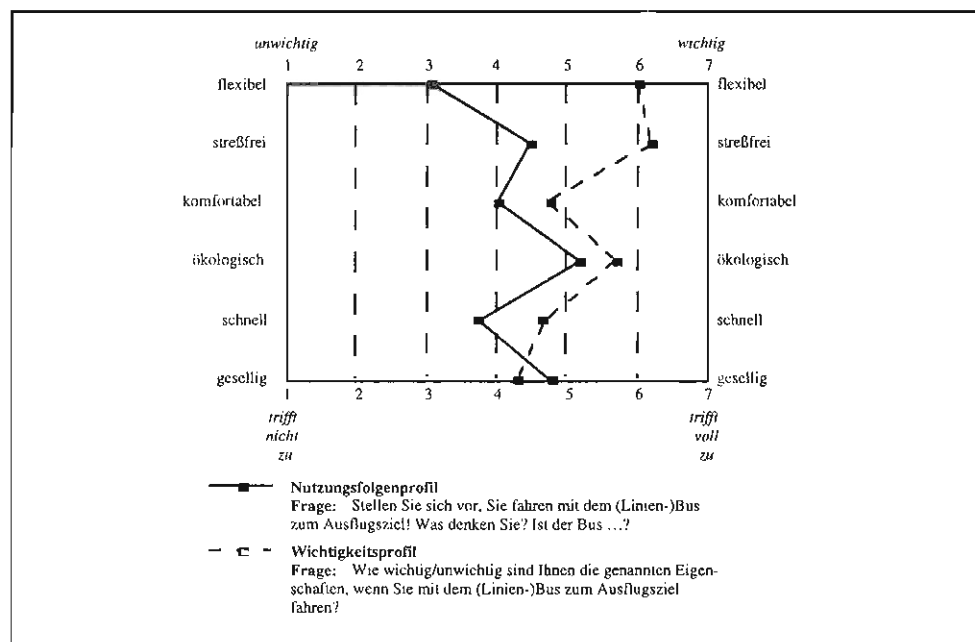


Abb. 8: Einstellung der busversen Urlauber

Angesichts dieses Ergebnisses ist es nicht überraschend, wenn die busversen Urlauber in Abb. 8 zwar davon überzeugt sind, daß ein Ausflug mit dem Bus ökologiegerecht ist, eine Busnutzung jedoch nicht ihren Präferenzen in Punkto Flexibilität und Streßfreiheit entspricht. Die Lücke zwischen Nutzungsfolgen, also den Überzeugungen über die Konsequenzen eines Ausfluges mit dem Bus, und den Wichtigkeitseinstufungen ist bei diesen beiden Attributen besonders groß. Wenn auch die Busversen im Vergleich zu den Busaffirmativen weniger positiv eingestellt sind, so liegt doch auch bei ihnen die gleiche Einstellungsstruktur vor: Das (mögliche) Verhalten, mit dem Bus einen Ausflug zu gestalten, ruft

eine einstellungskonsistente Bewertung dergestalt hervor, daß dieses Verhalten zwar als ökologisch eingestuft wird, doch es bringt nach Ansicht und Überzeugung der Urlauber persönliche Nachteile. Nicht daß der Bus zu langsam wäre, spielt eine Rolle. Was in Abrede gestellt wird und demzufolge die Einstellung gegenüber dem Bus prägt, sind die Eigenschaften Flexibilität, Streßfreiheit und Komfort.

Bemerkenswert ist der hohe Stellenwert, der dem Bus als ökologiekonformes Verkehrsmittel zugeschrieben wird. Urlauber müssen nicht mehr über den Ökologiewert des Busses aufgeklärt werden. Daß diese behaviorale Assoziation (Bus = umweltfreundlich) nicht direkt verhaltensrelevant wirkt, liegt an den oben genannten Verhaltenseinschränkungen, die mit einer Busnutzung in Kauf genommen werden müßten. Gerade im Urlaub will man ohne Streß flexibel und somit jederzeit mobil sein bzw. jenes oder dieses bequem tun und dabei nicht ohne Not auf Dritte angewiesen sein. Offensichtlich wird diese Einstellung gegenüber dem Urlaub in der Verhaltenssituation – PKW oder Bus – aktiviert und am konkreten Handlungsobjekt Bus "gemessen". Dabei wird die (mögliche) Handlungssituation, mit dem Bus einen Ausflug zu unternehmen, als Entscheidungsrahmen herangezogen: Bus = ökologischschützend + wohlfahrtsmindernd.

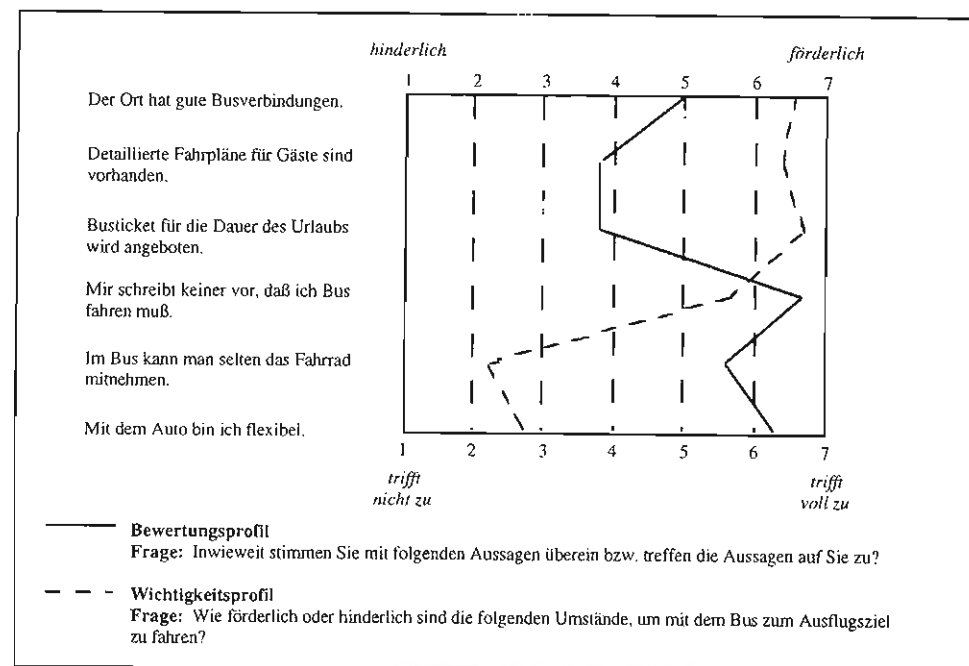


Abb. 9: Verhaltenskontrolle der busaffirmativen Urlauber

Wie aus Abb. 6 ersichtlich, korrelieren als einzige Variablen "Einstellungen" und "wahrgenommene Verhaltenskontrolle" untereinander relativ stark. Schon daraus läßt sich – wie bereits erwähnt – ableiten, daß in den Einstellungen Überzeugungen abgelagert (gespeichert) sind, die sich auf Verhaltenserleichterungen bzw. -hindernisse bei einer Busnutzung beziehen⁴⁵. Daß vom busaffirmativen Urlauber Handlungsrestriktionen wahrgenommen werden, verdeutlicht das Bewertungsprofil in Abbildung 9. Es zeigt sich, daß es aus seiner Sicht aus folgenden Gründen schwierig ist, einen Bus zu nutzen: Keine Flexibilität (Takt-dichte, Anschlüsse) und fehlende Transportmöglichkeit des Fahrrads sind die Hauptfaktoren, die nicht in der Kontrolle der Busaffirmativen liegen und somit die Handlungsausführung wenn nicht verunmöglichen, so doch aber behindern. Aber auch detaillierte Fahrpläne und ein "Urlaubsticket" sowie nicht genügend gute Busverbindungen vom Urlaubsort aus werden als Ressource für die Durchführung eines Ausfluges mit dem Bus reklamiert.

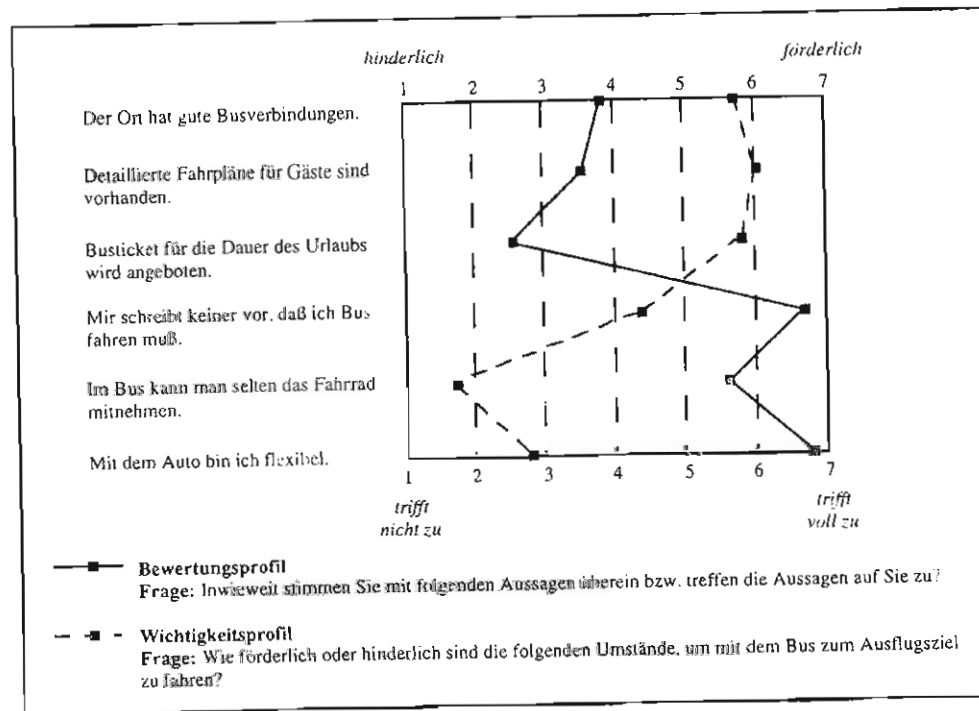


Abb. 10: Verhaltenskontrolle der busaversen Urlauber

⁴⁵ Bei der Analyse des Zuwachses der erklärten Streuung (r^2) zeigte sich in der Tat, daß im Regressor "wahrgenommene Verhaltenskontrolle" 15 % der Streuung in der Einstellungskomponente enthalten sind.

Daß ihm diese Ressourcen bzw. Unterstützungsmaßnahmen sehr wichtig sind, belegt das Wichtigkeitsprofil in Abb. 9. Die busaversen Urlauber besitzen sehr ähnliche Vorstellungen über wesentliche Qualitäten, über die ein Bus als ein angemessenes Ausflugsverkehrsmittel verfügen müßte (vgl. Abb. 10). Im Gegensatz zu den busaffirmativen Urlaubern sind sie noch stärker davon überzeugt, daß einer Busnutzung massive Hindernisse im Weg stehen. Für sie – und sie stellen die Mehrheit der Urlauber dar – türmen sich nur Hindernisse bei einer möglichen Busnutzung auf. Eine Ausnahme bildet für sie wie für die Busaffirmativen, daß niemand eine Busnutzung vorschreibt. Hiermit wird indirekt die nicht vorhandene Prädiktormacht der sozialen Norm bestätigt.

Ruft man sich in Erinnerung, daß die wahrgenommene Verhaltenskontrolle als alleiniger Regressor zur Vorhersage der Verhaltensintention die höchste Korrelation, das größte Beta-gewicht und den höchsten Anteil an der erklärten Streuung aufweist (vgl. Abb. 6), so belegen die letzten Ergebnisse, daß es zum einen situationsspezifische und zum anderen generelle (= weil wohl, wie z.B. Flexibilität, überall vorfindbare) Faktoren sind, die einen direkten Einfluß auf die Intention ausüben, einen Bus beim Ausflug zu nutzen. Der Bus wird schlichtweg mit einer Situation gleichgesetzt, die dem Urlauber keine bzw. keine ausreichenden Erleichterungen und Anreize vermittelt, ihn (nutzenstiftend bzw. wohlfahrtssteigernd) als Alternative zum PKW für den Ausflug zu wählen.

6. Diskussion

Trotz der positiven Einstellungen zu umweltschonenden Verhaltensweisen (Umweltbewußtsein) im Urlaub (siehe Abb. 4) ist keine bzw. eine geringe Bereitschaft zu erkennen, diese auch in die umweltschonende Verkehrsmittelwahl einmünden zu lassen und beispielsweise beim sekundären Ausflug den Bus zu nutzen (siehe Abb. 5). Ein Modell, das ein Verhalten allein als Resultat von Einstellungen postuliert, kann somit für die Handlungssituation Bus oder PKW nicht angesetzt werden. Statt dessen ist Ajzens Theorie des geplanten Verhaltens für diese Handlungssituation modelliert worden. Danach ist die Busnutzung beim sekundären Ausflug eine Funktion der Intention zur Busnutzung und der perzipierten Verhaltenskontrolle.

Als Determinanten der Busnutzungsbereitschaft stellten sich die Einstellung und die Verhaltenskontrolle heraus. Darüber hinaus ist die Variable "vergangenes Verhalten" in das Modell mit dem Erfolg einbezogen worden, daß sie einen hohen Erklärungsanteil zur Verhaltensintention einbrachte. Ohne jegliche Bedeutung ist die subjektive Norm, so daß ausgeschlossen werden kann, daß Urlauber bei der Wahl des Verkehrsmittels unter einem Erwartungsdruck relevanter Bezugspersonen stehen. Insofern treten allein situationsspezifische Variablen in den Vordergrund, die sich auf das spezifische Objekt, den Bus, beziehen.

Eine detaillierte Analyse der Variablen "Einstellungen" und "Verhaltenskontrolle" hat ergeben,

- daß Einstellungen zum Bus die Nutzungsfolgen derart kognitiv bilanzieren und bewerten, daß eine Busnutzung zwar als konform mit dem als sehr wichtig erachteten Qualitätsmerkmal "ökologisch" erscheint, doch die ihm weiter zugeschriebenen Eigenschaften in bezug auf Flexibilität lassen vermuten, daß der Bus im Gegensatz zum Auto nicht als geeignetes Mittel für die gerade im Urlaub gewünschte individuelle Freizeit und Mobilität gehalten wird, und
- daß eine Busnutzung als eine Handlung unter nicht völliger willentlicher Kontrolle wahrgenommen wird. Da die Verfügbarkeit über verhaltensunterstützende Ressourcen (insbesondere gute Busverbindungen, detaillierte Fahrpläne und Urlaubsbustickets) reklamiert wird, kann es als gesichert angesehen werden, daß einer Busnutzung (infra-)strukturelle Hindernisse im Wege stehen.

Da die wahrgenommene Verhaltenskontrolle den größten bzw. stärksten Erklärungsanteil an der (Vorhersage der) Busnutzungsbereitschaft besitzt (und zusätzlich über die Einstellungen vermittelt wird), lassen sich potentielle Maßnahmen für eine Verlagerung des sekundären Ausflugsverkehrs vom PKW auf den Bus ableiten. Werden beispielsweise die wichtigen Ausflugsziele mit den Urlaubsorten durch den Busverkehr verknüpft, wird das Busfahrtenangebot (auch an Sonn- und Feiertagen) urlaubsbedürfnisgerecht angepaßt (hohe Vertaktung), wird eine Urlaubsbusticket (nahezu kostenlos? oder z.B. in die Kurkarte integriert) ausgestellt und würde der Innenraum des Busses komfortabler gestaltet, dann werden wahrscheinlich die Nutzungsfolgen "flexibel", "streßfrei" und "komfortabel" des Verkehrsmittels Bus positiv beeinflußt und damit auch die ihm anhaftenden Einstellungen. Durch diese Maßnahmen würde die Verhaltenskontrolle, also als wie schwer es wahrgenommen wird, den Bus beim Ausflug zu nutzen, positiv beeinflußt. Nach den vorliegenden Ergebnissen hätte eine Veränderung dieser beiden Variablen eine starke Intention zur Folge, den Bus beim sekundären Ausflug zu nutzen.

So gesehen hängt die Verlagerung des sekundären Ausflugsverkehrs auf den Bus in der Tat von der Schaffung einer attraktiven Alternative zum PKW ab. Infrastrukturell muß eine "Busmobilität" gewährleistet sein. Automobilität ist beim Urlauben in Deutschland kein derart identitäts- und orientierungsstiftendes Leitbild (sieht man von Sylt ab, wo das Auto wesentlicher symbolischer Bestandteil des Urlaubens ist), als daß es nicht von einem Verkehrsmittel ersetzt werden könnte, das auch Mobilität und Flexibilität ermöglicht. Dem Urlauber geht es in erster Linie beim ökologiegerechteren Bus um Funktionsäquivalenz in bezug auf diese beiden Eigenschaften. Liegt diese nicht vor, und dies heißt, ist keine entsprechende ÖPNV-Infrastruktur vorhanden, wird er trotz seines Wissens über die Umweltverträglichkeit des Busses das Auto vorziehen. Insofern rangiert Eigennutzen vor Allgemeinutzen.

Allerdings lenkt die Prädiktorkraft der Variablen "vergangenes Verhalten" auch auf einen anderen Aspekt: Hat sich ein Urlauber erst einmal auf den Bus als Verkehrsmittel beim Ausflug eingelassen, dann erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, daß dieses Verhalten trotz

der Hindernisse erneut ausgeübt wird. Aus diesem Ergebnis lassen sich ordnungspolitische und marktliche Maßnahmen ableiten. Fahrverbote, Sperrung bestimmter Straßen für Autos, Mautgebühr oder Parkraumbewirtschaftung an Ausflugszielen wären "Erziehungsmaßnahmen", die den Urlauber in den Bus pushen. Ohne infrastrukturelle Attraktivitätsmaßnahmen für den Bus wäre damit das Problem "gelöst". Es fragt sich jedoch, ob dann noch die Urlaubsorte für den Urlauber attraktiv wären. Statt dieser Pushfaktoren erhöhen eher die Pullkräfte, die sich aus den oben genannten Maßnahmen ergeben, die Attraktivität des Ortes und somit des Busses. Diese infrastrukturellen, die Attraktivität des Busses steigernden Maßnahmen müßten informativ ausgelobt werden, und dies heißt, eine Busnutzung müßte in ihren günstigen Konsequenzen für den Gast und nicht allein für die Umwelt dargestellt werden.

Es mag manchem zuwider sein, den postmodernen, hier urlaubenden Menschen mit Speck – sprich: Eigennutz – fangen zu müssen, um damit der Plage – sprich: der PKW-induzierten Umweltverschmutzung – Herr zu werden. Angesichts der Unvollkommenheit des Menschen bleibt jedoch (derzeit) kein anderer Weg, dies in Rechnung zu stellen, ohne dabei der Umwelt schaden zu müssen. Positiver formuliert bedeutet dies, daß Eigennutz Umweltschutz nicht ausschließt. Eigennutz kann (und muß) für den Umweltschutz instrumentalisiert werden.

Abstract

There are various reasons why a change of mind concerning traffic policies is demanded. Ecological damage, accidents and property rights are only some examples. The main objective constitutes a shift of traffic from private to public transportation. This paper deals with the question which strategy would be most efficient making bus transportation more attractive to tripper normally using a car. Ajzen's „Theory of Planned Behavior“ serves as our basic model of the tourists' motives using a special means of transport and also helps developing the method used for our inquiry. The results taken from interviews of typical northern Germany tourists show clearly that despite a marked interest in environmental awareness, most trippers see the greater net effects in using a car in order to keep their independency and comfort essential for a likable trip. Therefore, a more quality and efficiency based strategy for marketing public transportation should be recommended. The personal advantage of tourists has to be instrumentalized in favour of environmental conservation.