



# Behaviour Change – oder was wir bezüglich Verhaltensänderungen im Verkehr von den Sozialwissenschaften lernen können

**Dr. Konrad Götz**

ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung, Frankfurt am Main

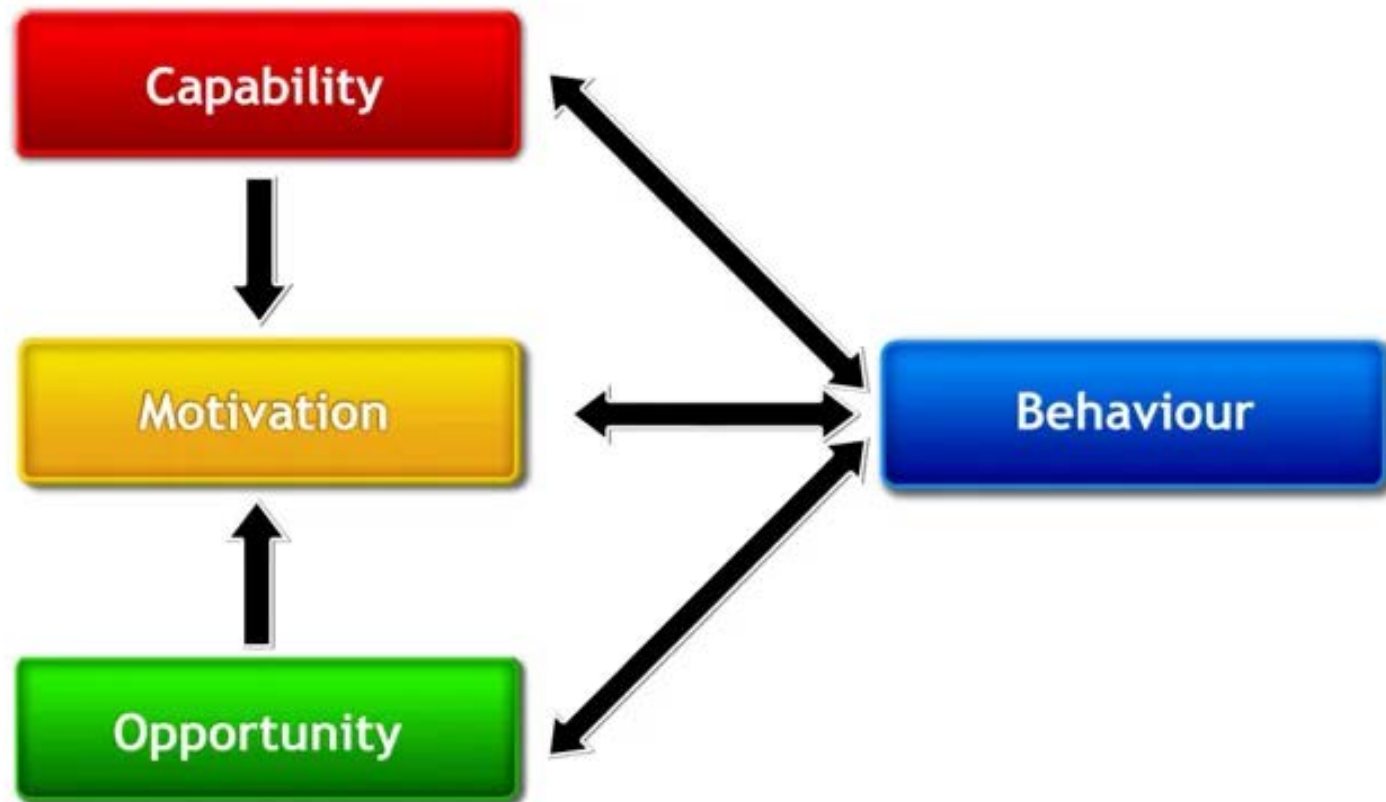
*Strategiedialog Automobilwirtschaft Baden-Württemberg*

*4. Sitzung Runder Tisch „Pendeln in Baden-Württemberg“*

*18. Februar 2020*

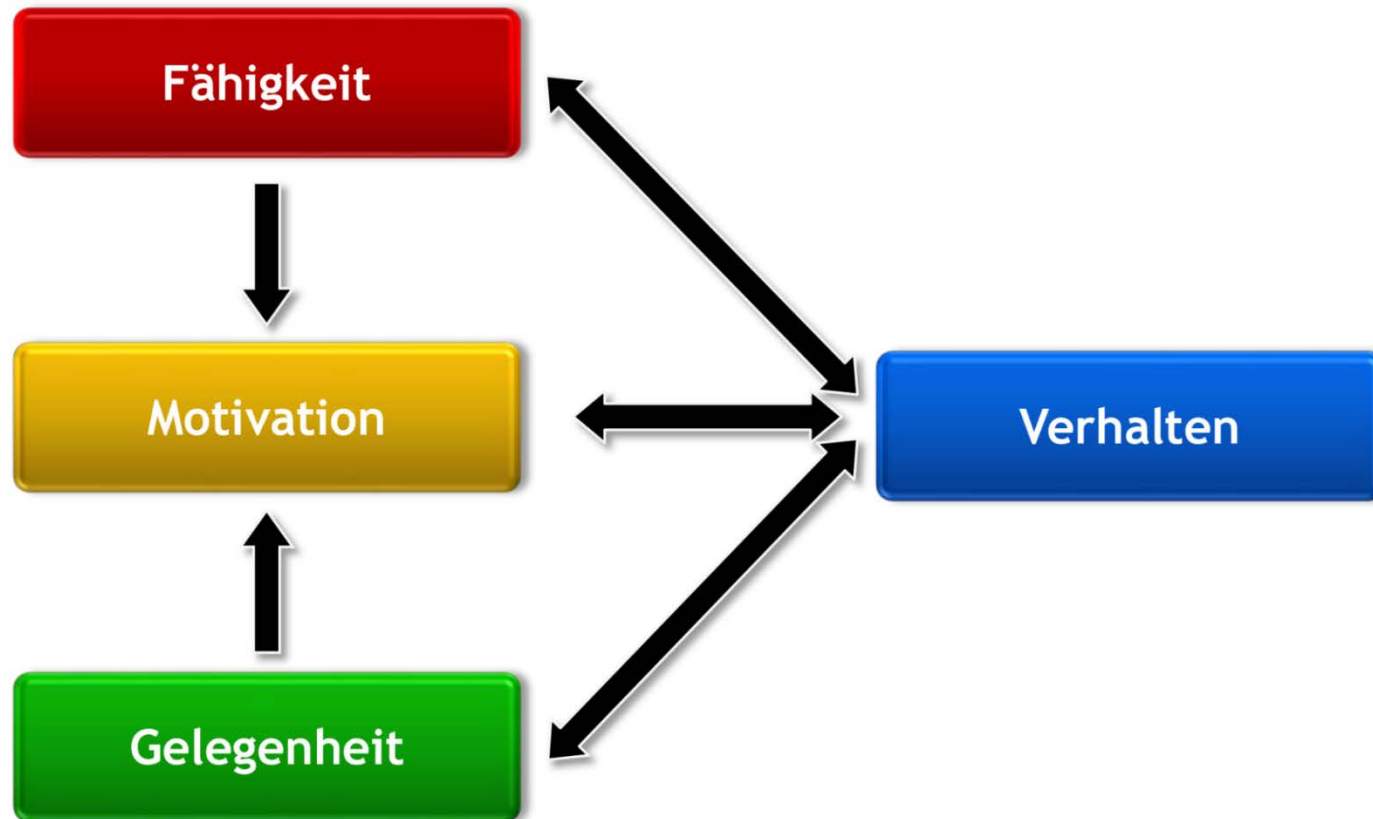
*ARCOTEL Camino Stuttgart*

# The COM-B system – a framework for understanding behaviour



Michie et al. (2011): The behavior change wheel: A new method for characterizing and designing behavior change interventions. Implementation Science 6:42

# Modell des Verhaltens



Nach Michie et al. (2011): The behavior change wheel: A new method for characterizing and designing behavior change interventions. Implementation Science 6:42



## Fähigkeiten

Physische, körperliche Möglichkeiten  
(z.B. Rad zu fahren)

Mentale, kognitive, psychologische  
Voraussetzungen des Verstehens,  
des Folgerns (Sinn einer Handlung)

Wissen, Fähigkeiten, Können, Kompetenzen  
(z.B. der App-Bedienung)

Nach Michie et al. (2011)



Fähigkeiten

Gelegenheiten

**„Außerhalb“ des Individuums liegende  
Faktoren, die das neue Verhalten  
ermöglichen**

Physikalische Faktoren: Natur, gebaute,  
technische Umwelt, Infrastrukturen

Soziale, soziokulturelle Faktoren/Schwellen:  
Sprache, Konzepte, Denkweisen des sozialen  
Milieus, wie ‚wir‘ über eine Sache denken

Mentale Infrastrukturen (Welzer)

Nach Michie et al. (2011) und Welzer (2011)



Fähigkeiten

## **Reflektierte Prozesse:**

Analytisches Entscheidungsverhalten  
(Kosten-Nutzen-Abwägungen),  
Einstellungsbasiertes Verhalten

Motivationen

## **Automatisierte Prozesse:**

Emotionale Impulse (Spaß, Genuss,  
Ärger, Leiden)

Veranlagungen, Dispositionen

Routinen, Automatismen

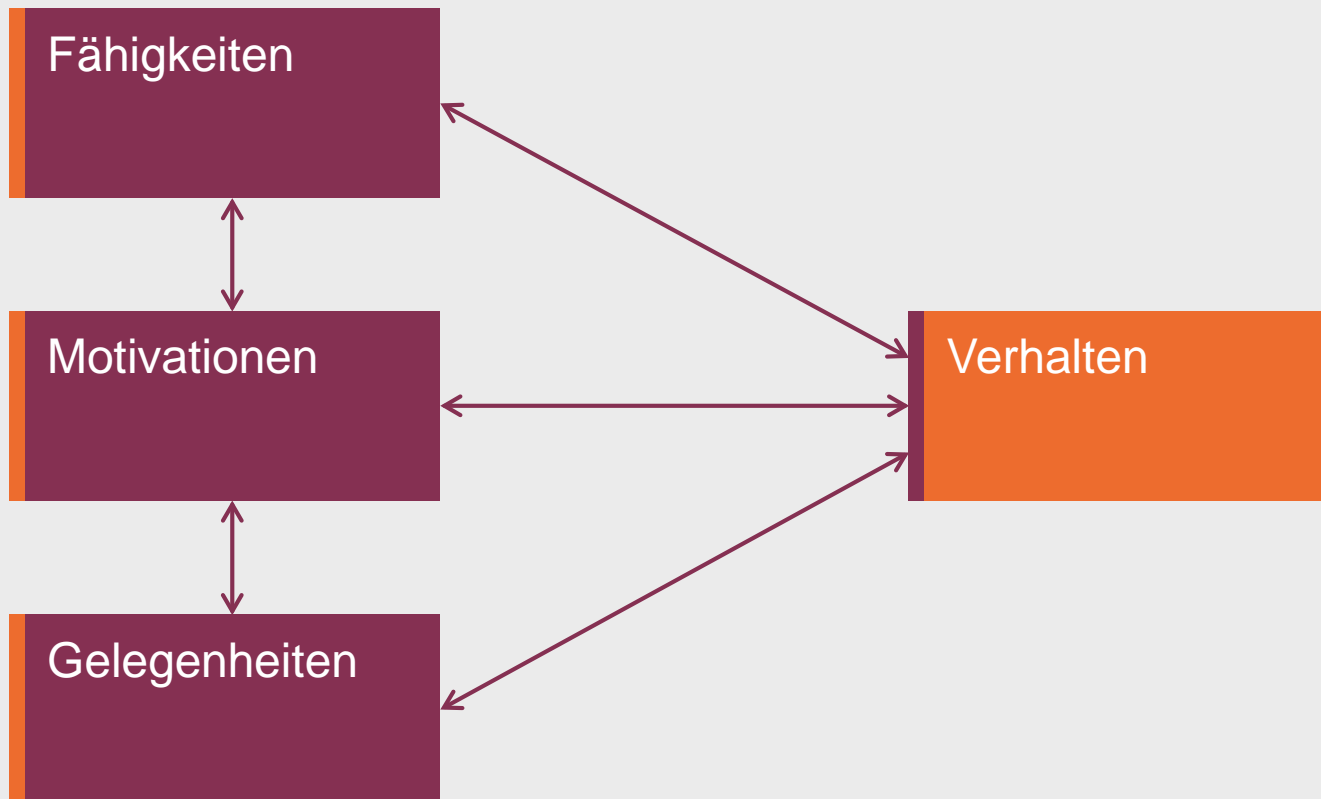
Gelegenheiten

## **Dazwischen:**

Images, Frames, symbolische Affinitäten  
und Distanzen

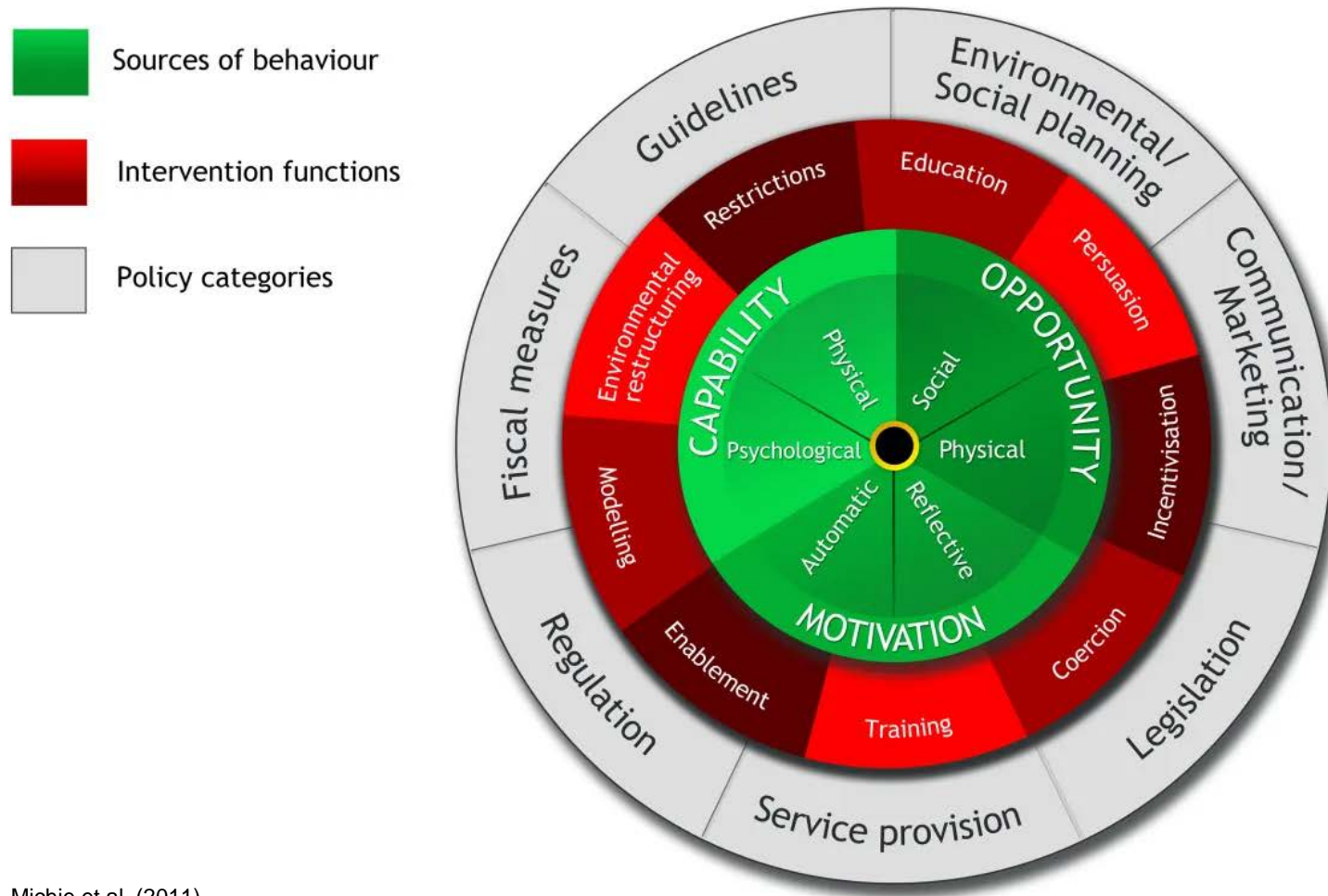
Nach Michie et al. (2011)

# Kein lineares Modell: Interdependenzen zwischen den Faktoren



Nach Michie et al. (2011)

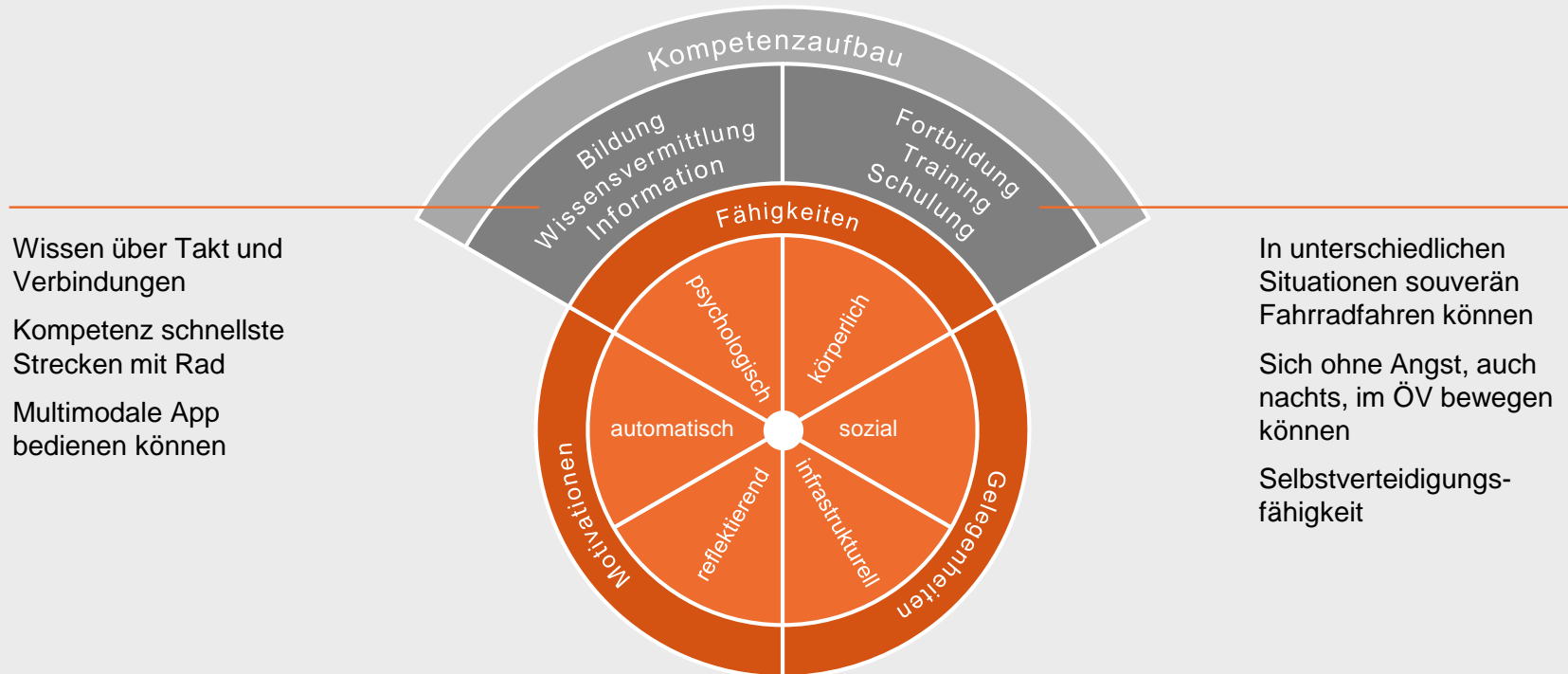
# The Behaviour Change Wheel



Michie et al. (2011)

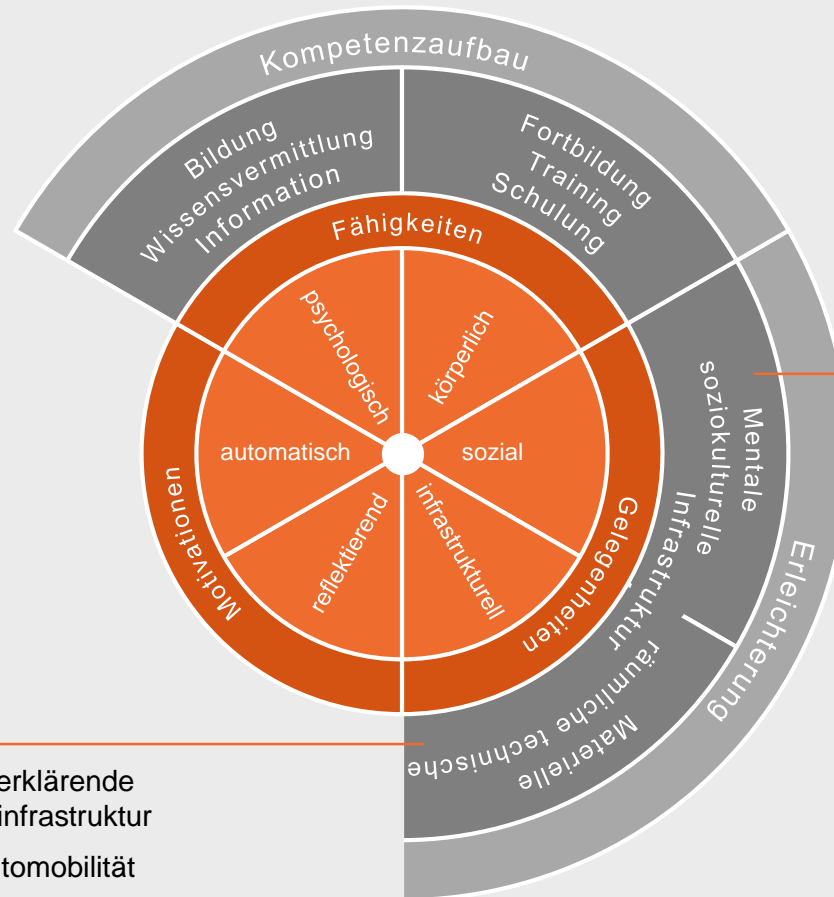


# Das Behaviour Change Wheel mit Beispielen für den Pendlerverkehr



Nach Michie et al. (2011)

# Das Behaviour Change Wheel mit Beispielen für den Pendlerverkehr

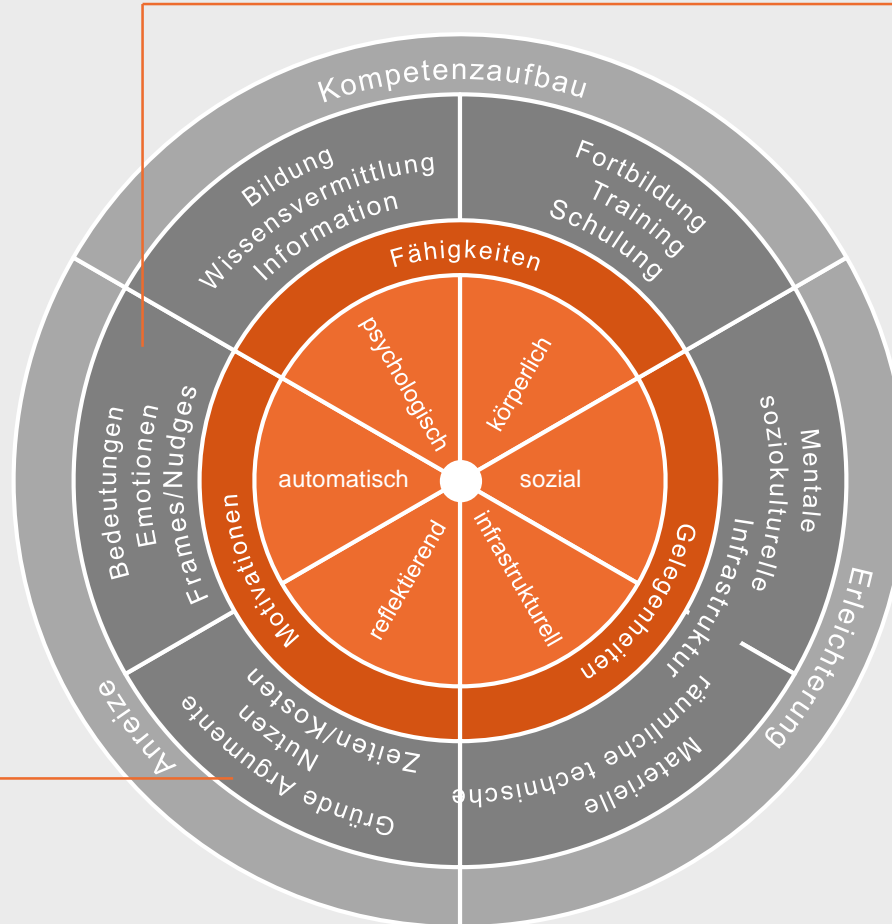


Sprachliche Milieu-Schwellen abbauen  
Vorurteile über ÖV, Rad durch  
Gratis-Praxiserfahrung abbauen

Bequeme, selbsterklärende  
ÖV- und Fahrradinfrastruktur  
Restriktion für Automobilität

Nach Michie et al. (2011)

# Das Behaviour Change Wheel mit Beispielen für den Pendlerverkehr



Emotionaler Nutzen  
muss vorhanden sein und  
kommuniziert werden

Neues Verhalten macht  
Spaß

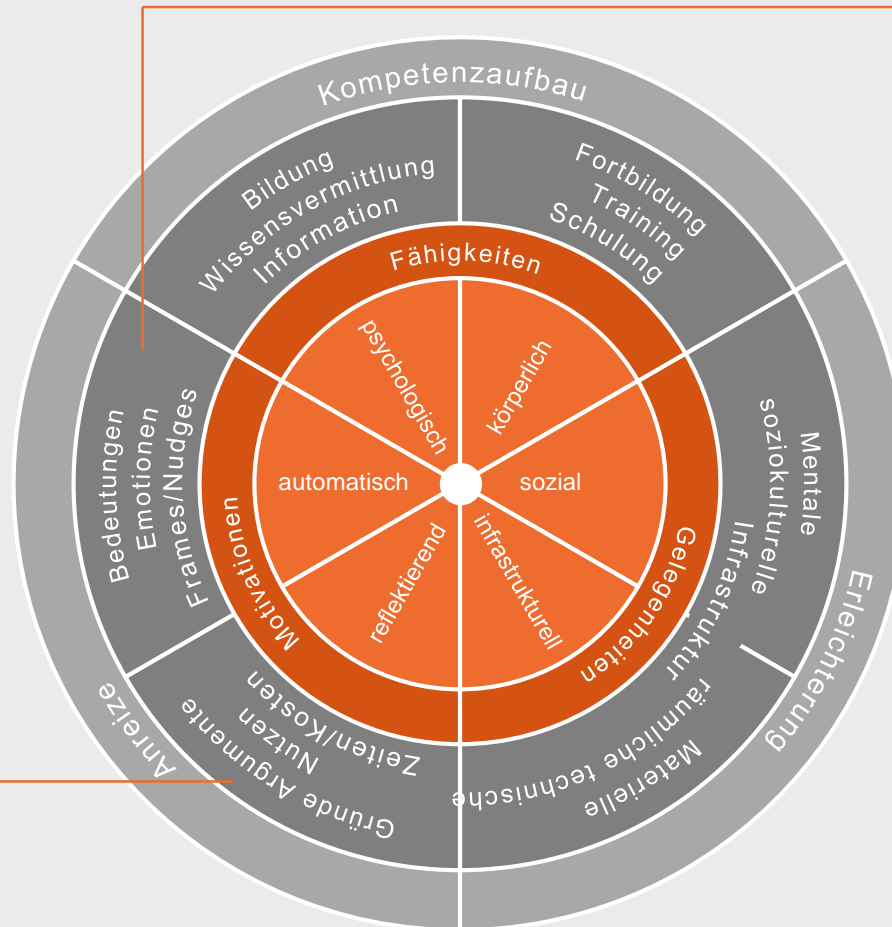
**Infrastruktur: ästhetisch,  
edel, weitläufig → Bild:  
Becker et al. (2018) S. 94**

Rationale  
Nutzelemente:

- schneller
- günstiger
- umweltfreundlicher
- gesünder

Nach Michie et al. (2011)

# Das Behaviour Change Wheel mit Beispielen für den Pendlerverkehr



Rationale  
Nutzelemente:

- schneller
- günstiger
- umweltfreundlicher
- gesünder

Emotionaler Nutzen  
muss vorhanden sein und  
kommuniziert werden

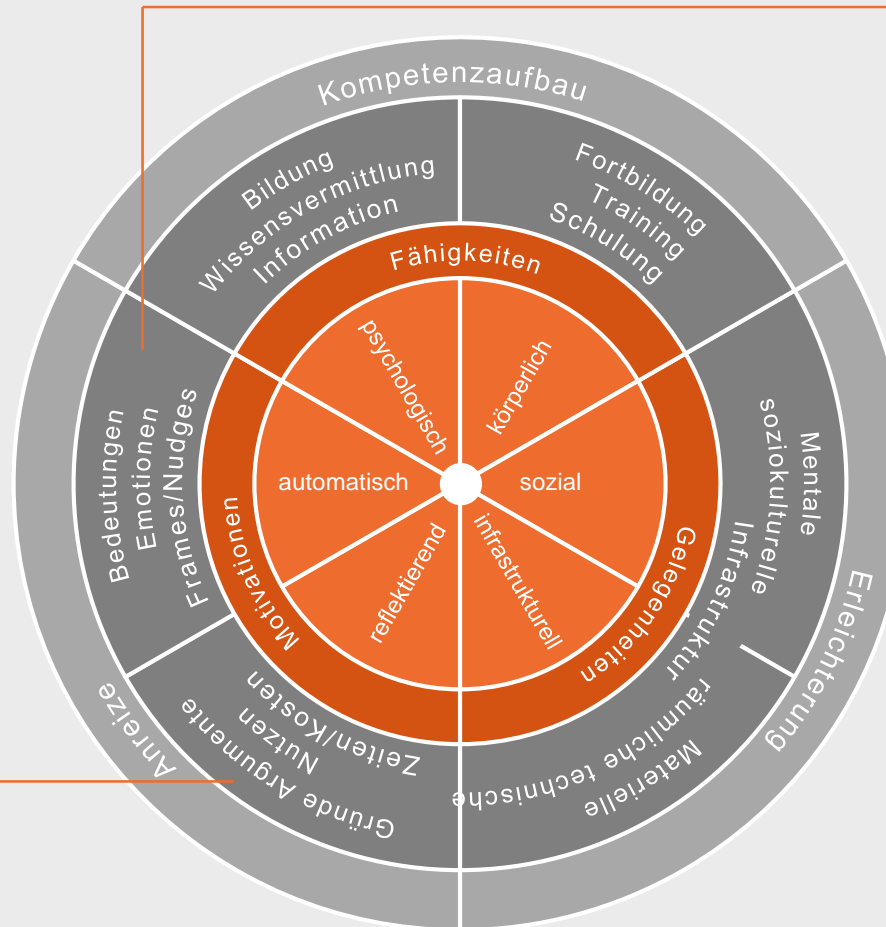
Neues Verhalten macht  
Spaß

Infrastruktur: ästhetisch,  
edel, weitläufig

**ÖV als Teil der  
Multimodalität wird  
sympathisch und  
intelligent kommuniziert  
→ Bild Agora (2019)  
S. 29 (Zürcher  
Verkehrsverbund)**

Nach Michie et al. (2011)

# Das Behaviour Change Wheel mit Beispielen für den Pendlerverkehr



Rationale  
Nutzelemente:

- schneller
- günstiger
- umweltfreundlicher
- gesünder

Emotionaler Nutzen  
muss vorhanden sein und  
kommuniziert werden

Neues Verhalten macht  
Spaß

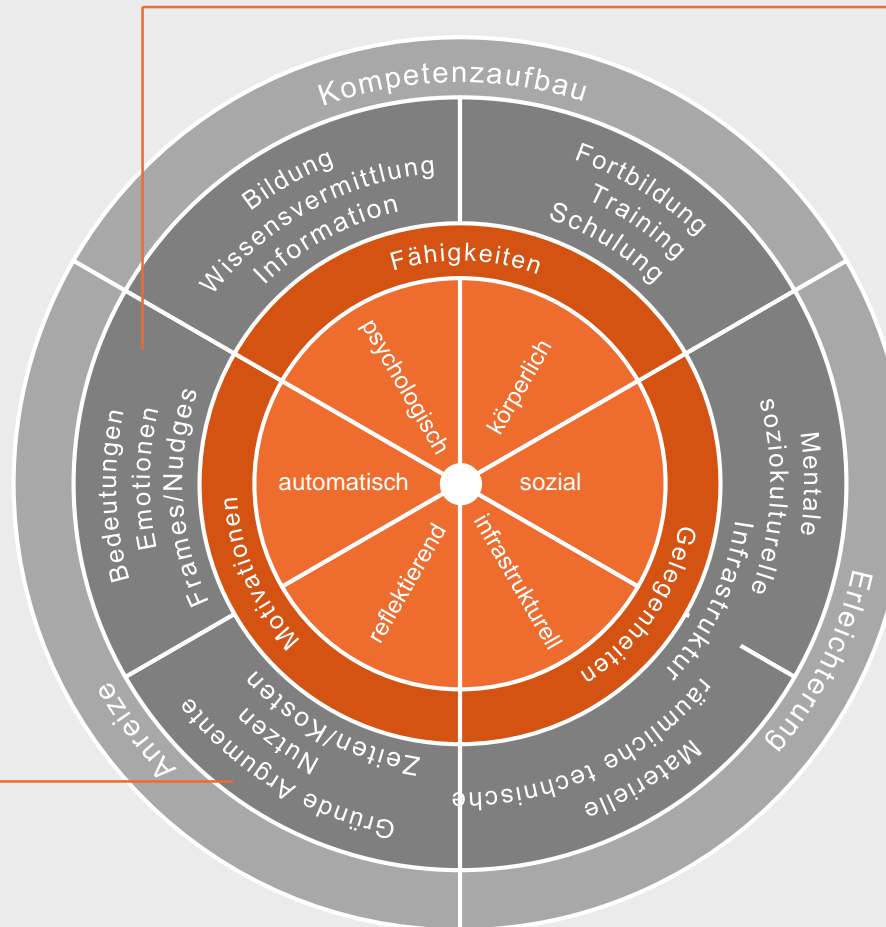
Infrastruktur: ästhetisch,  
edel, weitläufig

ÖV ist sauber, bequem,  
sicher, sympathisch

**Biking hat cooles Image**  
→ Bild Becker et al.  
(2018) S. 34

Nach Michie et al. (2011)

# Das Behaviour Change Wheel mit Beispielen für den Pendlerverkehr



Rationale  
Nutzelemente:

- schneller
- günstiger
- umweltfreundlicher
- gesünder

Emotionaler Nutzen  
muss vorhanden sein und  
kommuniziert werden

Neues Verhalten macht  
Spaß

Infrastruktur: ästhetisch,  
edel, weitläufig

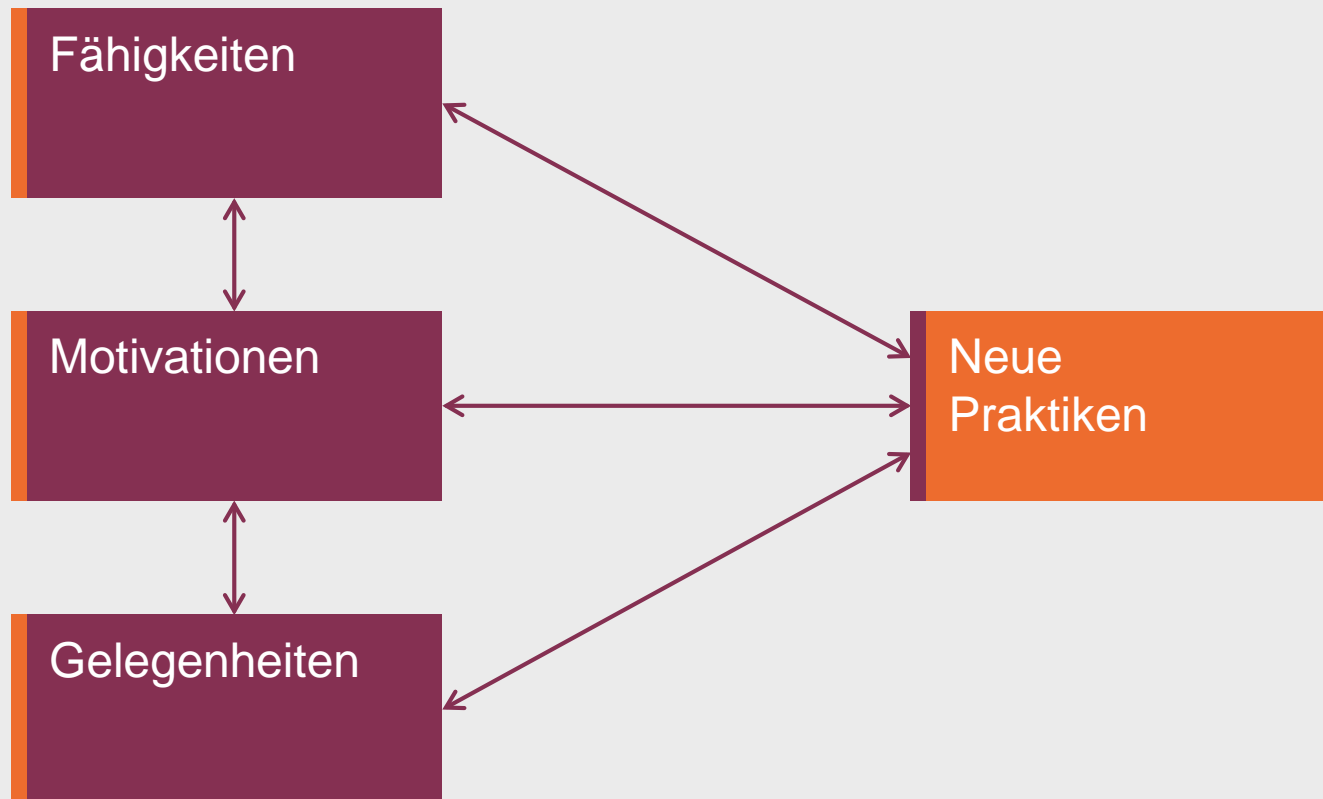
ÖV ist sauber, bequem,  
sicher, sympathisch

Fahrrad hat attraktives  
Image

**Bei Shared Space wirkt  
Infrastruktur als  
Nudging: Verhalten  
verändert sich  
automatisch → Bild  
Agora (2019) S. 17**

Nach Michie et al. (2011)

# Übertragen auf Begriffe der Praxistheorie



Nach Michie et al. (2011)



Praxisbeispiel: Film der BVG „weil wir Dich lieben“





- Agora Verkehrswende – Konrad Götz/Georg Sunderer (2019): Neue Wege in die Verkehrswende – Impulse für Kommunikationskampagnen zum Behaviour Change. Berlin  
<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/neue-wege-in-die-verkehrswende/>
- Becker, Annette/Stefanie Lampe/Lessano Negussi/Peter Cachola Schmal (Hg.) (2018): FAHR RAD! Die Rückeroberung der Stadt. Katalog zur Ausstellung des DAM Deutsches Architektur Museum, Frankfurt am Main. Birkhäuser Verlag Basel  
<https://dam-online.de/publikationen/fahr-rad-die-rueckeroberung-der-stadt/>
- Michie, Susan/Maartje M van Stralen/Robert West (2011): The behavior change wheel: A new method for characterizing and designing behavior change interventions. Implementation Science 6:42  
<https://implementationscience.biomedcentral.com/articles/10.1186/1748-5908-6-42>
- Welzer, Harald (2011): Mentale Infrastrukturen Wie das Wachstum in die Welt und in die Seelen kam. Herausgegeben von der Heinrich-Böll-Stiftung, Berlin  
[https://www.boell.de/sites/default/files/Endf\\_Mentale\\_Infrastrukturen.pdf](https://www.boell.de/sites/default/files/Endf_Mentale_Infrastrukturen.pdf)

# Wirkung einer Ausstellung



Als Münchner Radfahrer kommt man tränenblind aus dieser Frankfurter Ausstellung. So viel Gestaltungswille, so viel Mut, so viel Schönheit, auch im politischen Sinne! Nur weil sich irgendwann in Kopenhagen, Portland und Oslo, in Groningen, Karlsruhe, Barcelona und New York Politiker hingesezt und gesagt haben: Klar, Autos sind wichtig, aber sollen sie im 21. Jahrhundert immer noch absolutes Vorrecht vor allen anderen Verkehrsmitteln haben? In was für Städten wollen wir leben? Wem gehört die Stadt überhaupt?



VON ALEX RÜHLE

Die Norreppstation in Kopenhagen. Jeden Tag passieren knapp 300.000 Fußgänger, Radfahrer und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel den meistfrequentierten Bahnhof Dänemarks. Noch vor wenigen Jahren herrschte hier der übliche Verkehrswahnsinn – Busspuren, Taxistand, irgendwo an der Seite ein Radlervau, ansonsten weitläufiger Straßenbeton und Autos, Autos, Autos.

Heute wirkt derselbe Bahnhofsvorplatz aufgeräumt, einladend und hell. Weil die Stadt beschlossen hat, den Autoverkehr auf einer Seite des Bahnhofs zu bündeln, wodurch sich der Platz selbst in eine weite Passage verwandelt. 2500 Radstellplätze wurden gruppenweise über die gesamte Fläche des Norreppstrahls verteilt. Zweitausendfünfhundert. Nein, das sieht dann eben nicht aus wie am Münchner Hauptbahnhof, wo Räder am Rand zu Metallknäulen verpresst werden. Das Bodenniveau der Stellplatzinseln wurde jeweils um 40 Zentimeter abgesenkt, sodass die Räder ihren klaren Platz zugewiesen bekommen und gleichzeitig optisch nahezu verschwinden. Jeder einzelne Stellplatz ist mit einer LED-Lampe beleuchtet, was das Ganze zu einem sicheren und abends magisch leuchtenden Ort macht. Pavillons mit abgerundeten Ecken gliedern die Freifläche. Kurzum, aus einer Autowüste wurde einer der schönsten Plätze der Stadt – die Luftaufnahme, die im Deutschen Architekturmuseum (DAM) hängt, erinnert an eine Musikpartitur, so rhythmisiert, so schön aufeinander abgestimmt wirken Pavillons, Radstellkuhlen und Freiflächen.

Als Münchner Radfahrer kommt man tränenblind aus dieser Frankfurter Ausstellung. So viel Gestaltungswille, so viel Mut, so viel Schönheit, auch im politischen Sinne! Nur weil sich irgendwann in Kopenhagen, Portland und Oslo, in Groningen, Karlsruhe, Barcelona und New York Politiker hingesetzt und gesagt haben: Klar, Autos sind wichtig, aber sollen sie im 21. Jahrhundert immer noch absolutes Vorrecht vor allen anderen Verkehrsmitteln haben? In was für Städten wollen wir leben? Wem gehört die Stadt überhaupt?

**Pavillons, Radstellkuhlen und Freiflächen: Rhythmisiert wie eine Musikpartitur**

Das DAM hat sich all diese Fragen ebenfalls gestellt und zeigt nun mit „Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt“ sieben derart konstruktive, zukunfts zugewandte, fantasievolle Verkehrskonzepte, dass man nur inbrünstig hoffen kann, viele deutsche Lokalpolitiker mögen nach Frankfurt pilgern oder zumindest den hervorragend gestalteten Katalog ordern, um sich einerseits Anregungen zu holen und um andererseits

## Schöner treten

Eine Frankfurter Ausstellung zeigt, wie sicher und angenehm Radfahren in der Stadt sein kann. Wenn denn der politische Wille da ist



schnematschverkrustete Hubbelwege kämpfen zu müssen, sondern weil es sich in Kopenhagen aufgrund all dieser Maßnahmen einfach unglaublich angenehm Rad fahren lässt. Lessano Negussie, einer der Frankfurter Kuratoren, sagte, nach einem Testtag in Kopenhagen habe er abends „wirklich erschüttert im Hotel gesessen – so grundlegend anders war die Erfahrung, dass man sich mitten in einer Großstadt die ganze Zeit über tatsächlich sicher fühlen kann auf dem Rad“.

In Groningen wurde das Zentrum 1977 in vier Sektoren unterteilt. Wer mit dem Auto von Sektor A nach Sektor B möchte, muss außen rum, über die Ringstraße. Radler und Fußgänger hingegen haben freie Fahrt. Als diese Maßnahme angekündigt wurde, liefen Unternehmer und Ladeninhaber Sturm dagegen, die Innenstadt werde veröden. Vier Lokalpolitiker traten damals zurück, aus Protest gegen den in ihren Augen selbstmörderischen Schritt. Groningen hat heute die sauberste Luft aller niederländischen Städte. Der Einzelhandel floriert, weil die Innenstadt wunderschön ist, schließlich konnte der Teer, der unseren gesamten Stadtraum versiegelt, aufgebrochen werden – Bäume statt Parkplätze. Die Stadt gibt pro Kopf jährlich 26 Euro für Investitionen in den Radverkehr aus, zehnmal so viel wie Berlin.

Klugerweise präsentieren die Ausstellungsmacher aber nicht nur die dänisch-niederländischen Musterbeispiele, sondern auch Metropolen, die noch vor kurzem auf ähnlich armseligem Niveau herumschwebten wie die meisten deutschen Städte. In Oslo etwa wurden 2013 nur acht Prozent aller Fahrten mit dem Rad zurückgelegt. Dann wurde beschlossen, bis 2019 alle privaten Pkws aus der Innenstadt zu verbannen. Radwege müssen mindestens 2,50 Meter breit sein. Die Stadt zahlt jedem Menschen, der sich ein E-Bike statt eines Autos kauft, 1000 Euro. Ähnlich sieht es in Portland, Oregon, aus, wo sich durch den Ausbau der Radstraßen der Radverkehr versiebenfacht hat.

**Warum muss heute noch für jede neue Wohnung ein Autostellplatz mitkonzipiert werden?**

Neben den sieben Stadtporträts werden noch einzelne Initiativen und architektonische Lösungen aus aller Welt präsentiert, von denen viele in abgewandelter Form für jede deutsche Stadt übertragbar wären. Warum, zur Kohlendioxidhölle, muss heute noch für jede neugebaute Wohnung ein Autostellplatz mitkonzipiert werden? Die Architekten Hauschild + Siegel aus Malmö fanden diese Vorgabe derart widerständig und anachronistisch, dass sie, gemeinsam mit der Malmö Stadtverwaltung, so langsam planten, bis ihnen ein Haus für Radfahrer

### HEUTE

#### Feuilleton

Ihr eigenes Material: Die Performance-Künstlerin Marina Abramović in Bonn ..... 11

#### Literatur

In „Gar alles“ schreibt Martin Walser Briefe an eine unbekannte Geliebte ..... 12

#### Das Politische Buch

Global Player statt Abendland: Herfried Münklers Erzählung von Europa und ihre Tücken ..... 13

> [www.sz.de/kultur](http://www.sz.de/kultur)

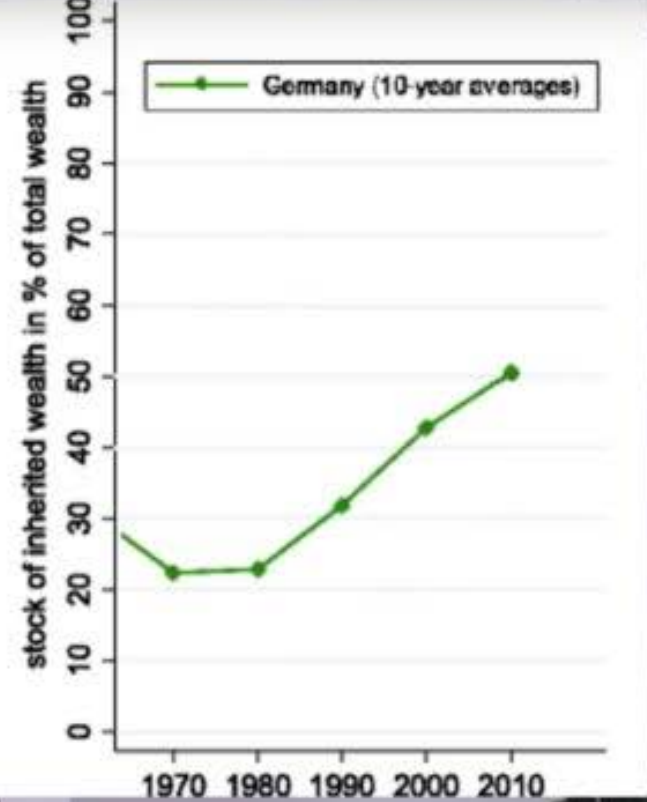
### NETZKOLUMNE

## Maschinen sind einfach glaubwürdiger

Die Antwort, die Mark Zuckerberg zuletzt bei seiner Anhörung vor dem US-Kongress gab, war relativ eintönig, fast wirkte sie wie ein verbaler Tick. Sie lautete: Künstliche Intelligenz. In „fünf bis zehn Jahren“ werde man so weit sein, dass die Maschine die Menschen schon in den Griff bekommt. Ein verdammt langer Zeitraum, wenn man bedenkt, was das für Dinge sind, die das Netzwerk momentan so plagen. Fake News? KI. Hasardkommentare? KI. Terrorpropaganda, Wahlmanipulation und Datenlecks? KI!

Das hört sich zunächst einmal an wie eine billige Entschuldigung, um von den eigenen Verfehlungen abzulenken. Irgend-eine neue Technologie werde alle Probleme lösen, die man mittels der aktuellen Technologie gerade angerichtet hat. Vor allem aber hilft keine noch so hoch entwickelte Technologie, wenn man sich dieser Probleme nicht bewusst ist.

Zuckerberg bittet um Geduld, und bis es so weit ist, behilft man sich bei Facebook mit erstaunlich niedrigschwelligem Notlösungen. Man nehme das Beispiel Fake News. Facebook will dem zukünftig durch die Einblendung von Wikipedia-Links begegnen, hieß es zuletzt. Nachdem ein entsprechender Test mit wenigen Nutzern schon im vergangenen Jahr gestartet war, wird das soziale Netzwerk in den USA zukünftig zu jeder Nachricht, die im Newsfeed auftaucht, einen Link zum Lexikon-Eintrag des jeweiligen Herausgebers einblenden.



Quelle [W5]