

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

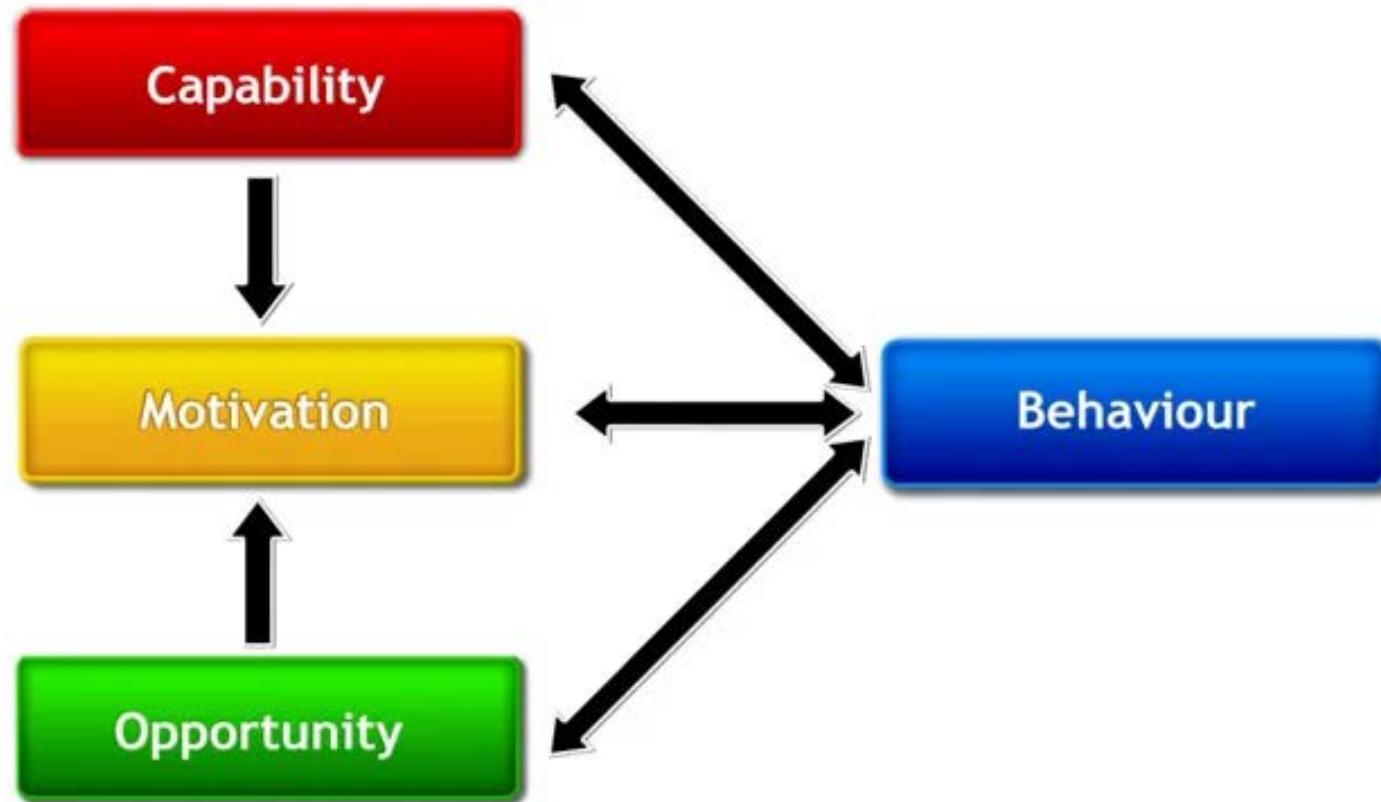
Strategiedialog Automobilwirtschaft Baden-Württemberg

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

18. Februar 2020

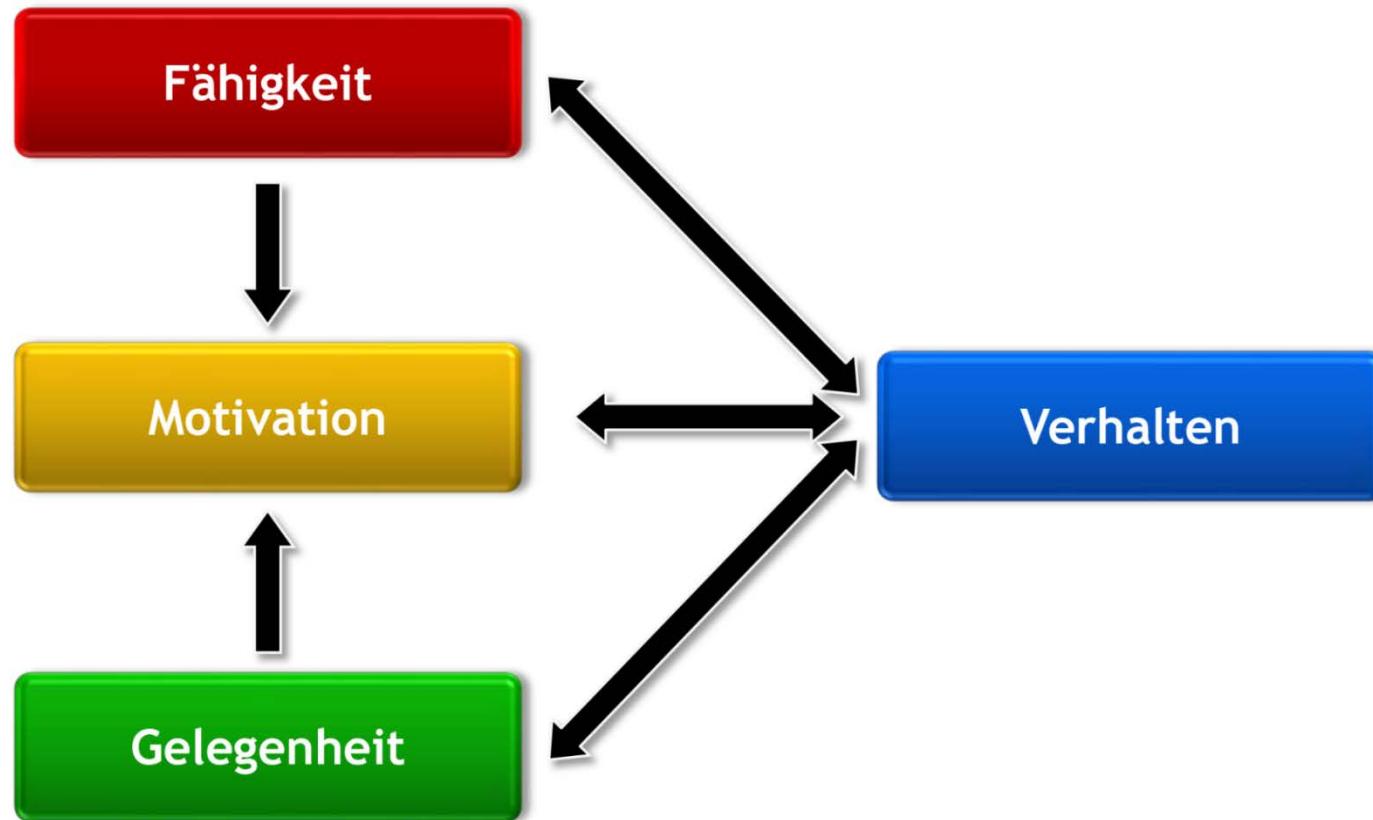
ARCOTEL Camino Stuttgart

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

Modell des Verhaltens

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)

Modell des Verhaltens

Fähigkeiten

,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)

Gelegenheiten

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

Modell des Verhaltens

Fähigkeiten

Motivationen

Gelegenheiten

Reflektierte Prozesse:

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

Automatisierte Prozesse:

Emotionale Impulse (Spaß, Genuss,
Ärger, Leiden)

Veranlagungen, Dispositionen

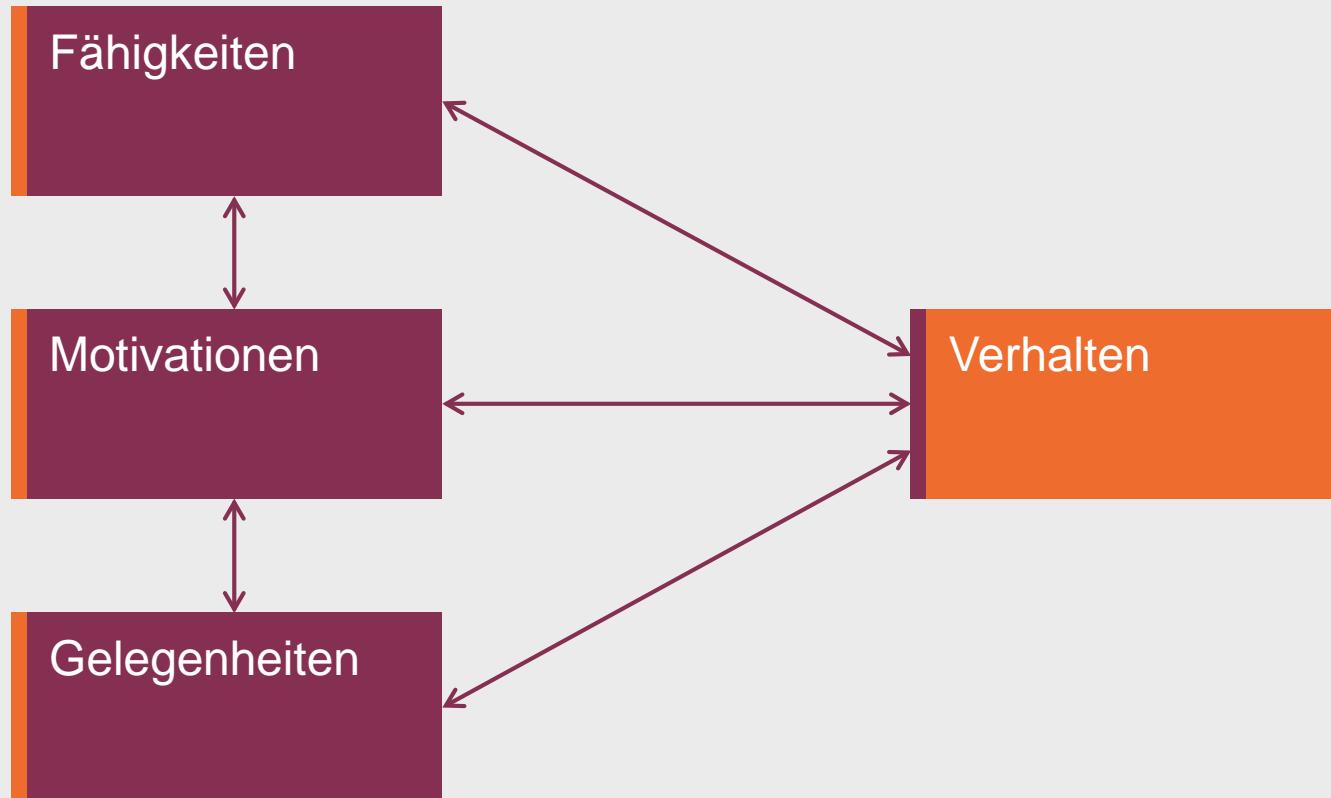
Routinen, Automatismen

Dazwischen:

Images, Frames, symbolische Affinitäten
und Distanzen

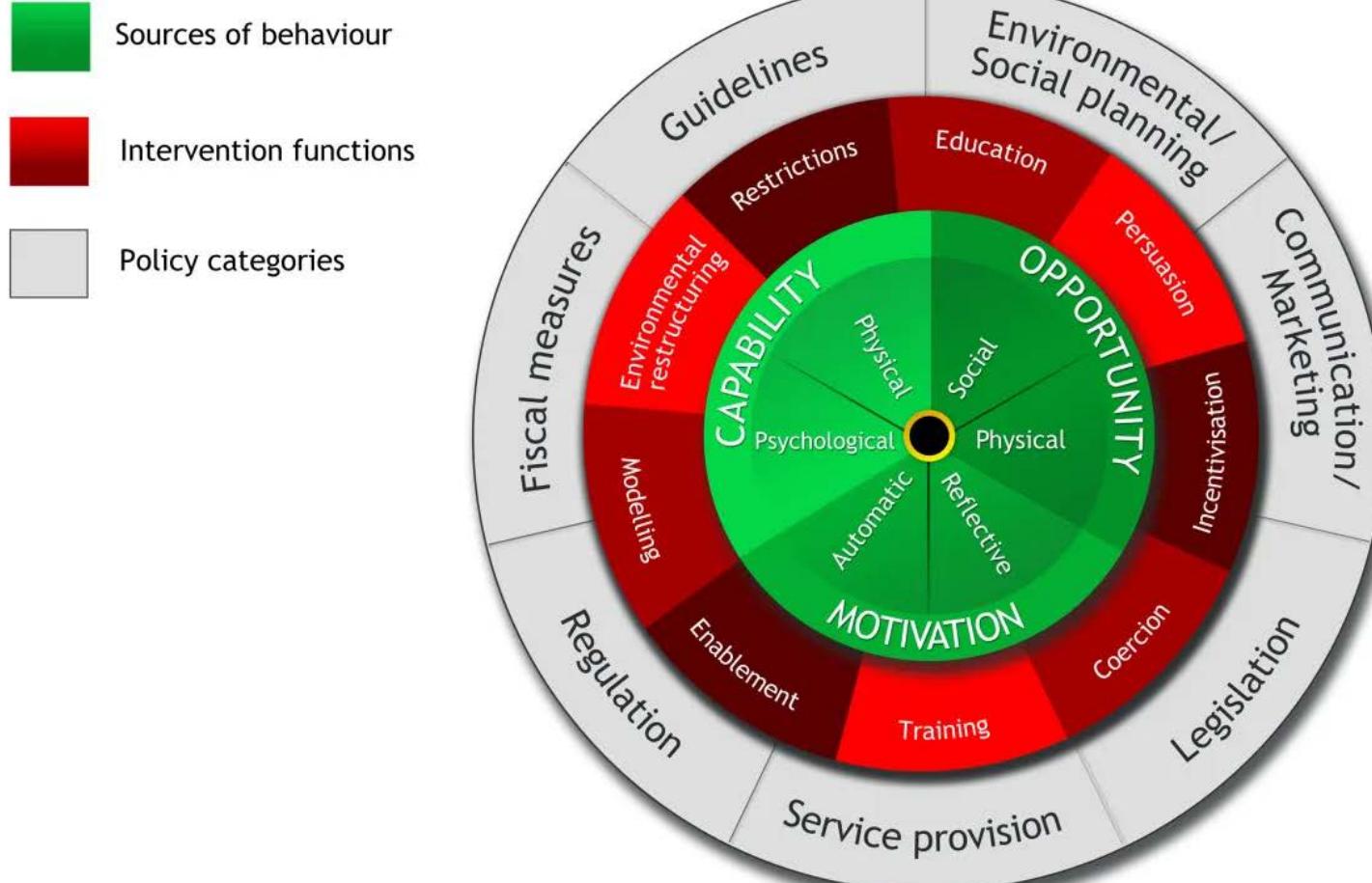
Nach Michie et al. (2011)

Kein lineares Modell: Interdependenzen zwischen den Faktoren



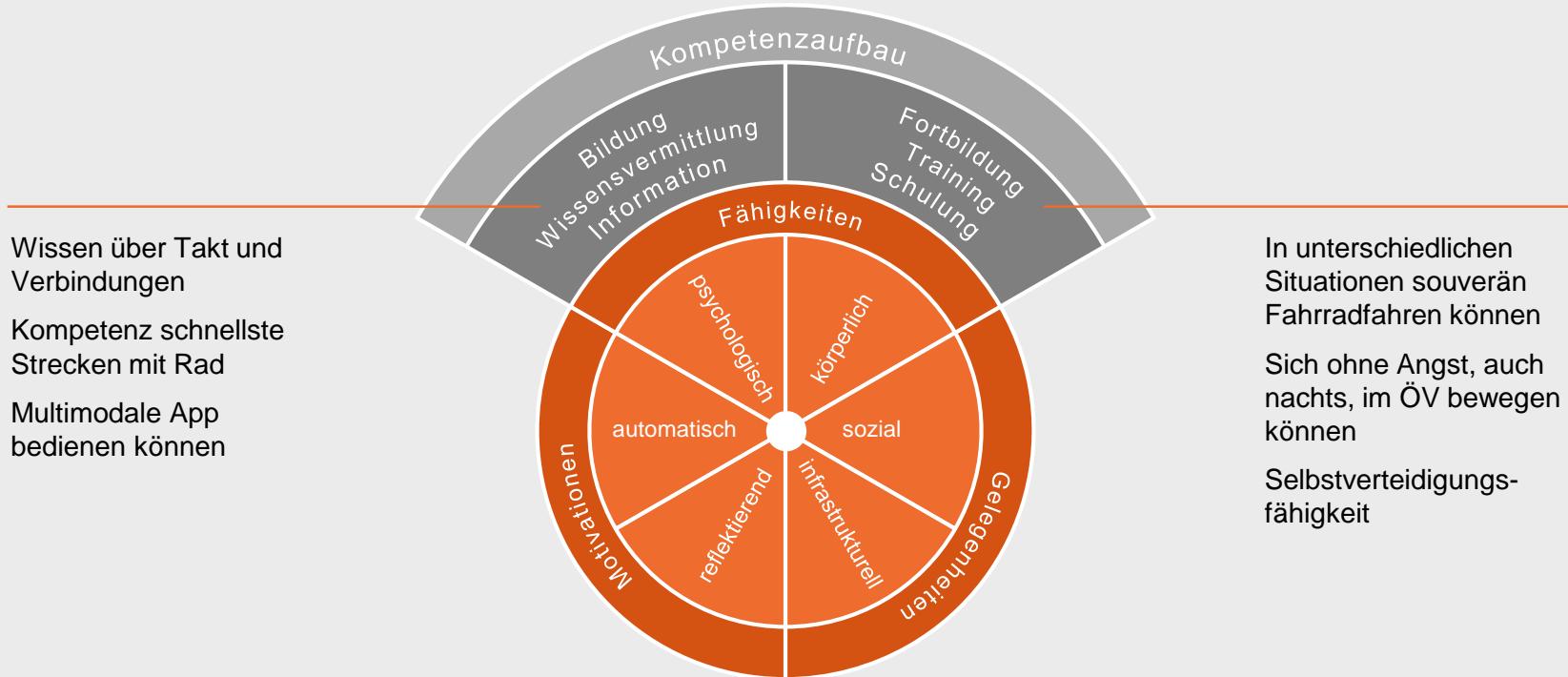
Nach Michie et al. (2011)

The Behaviour Change Wheel



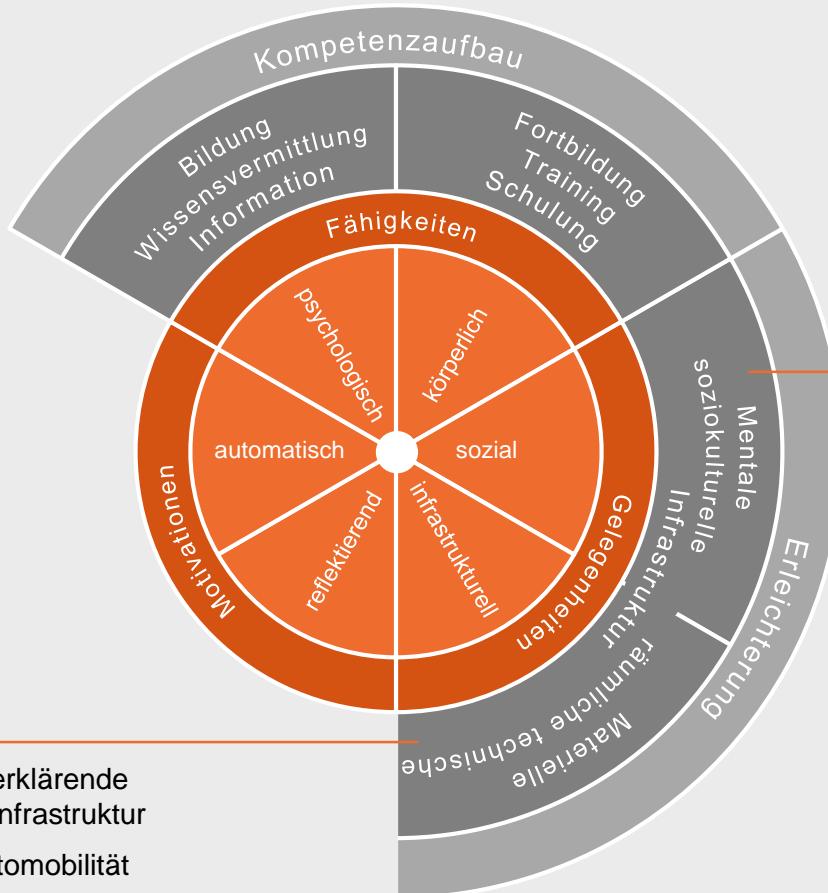
Michie et al. (2011)

Das Behaviour Change Wheel mit Beispielen für den Pendlerverkehr



Nach Michie et al. (2011)

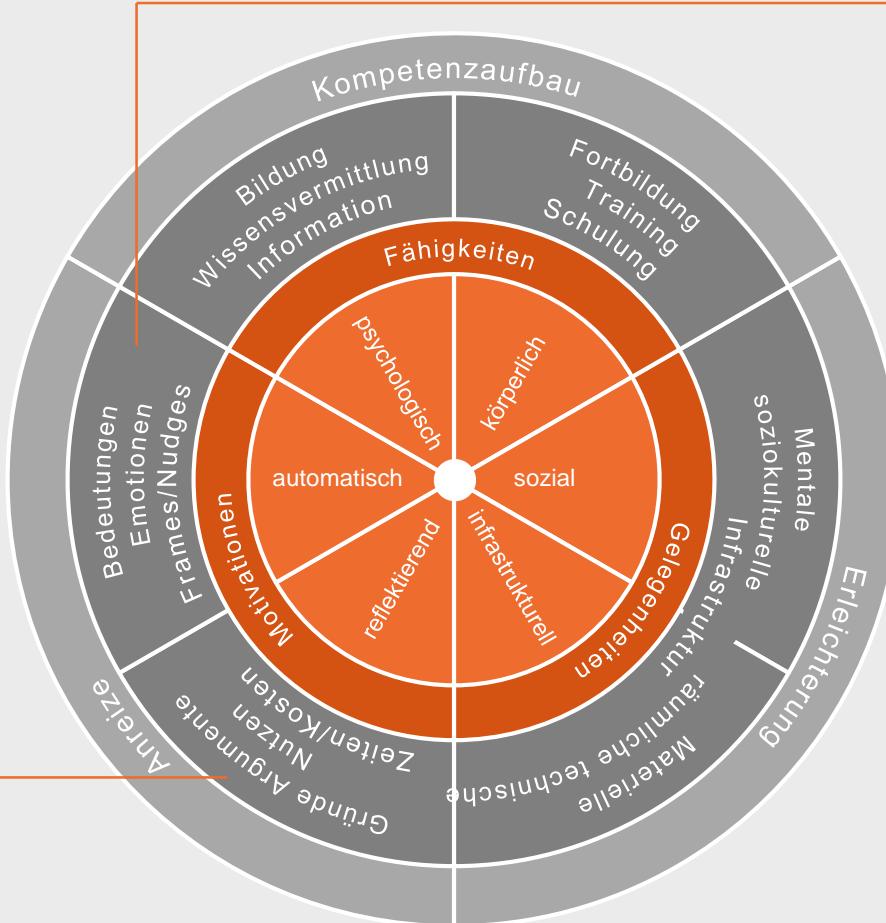
Das Behaviour Change Wheel mit Beispielen für den Pendlerverkehr



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

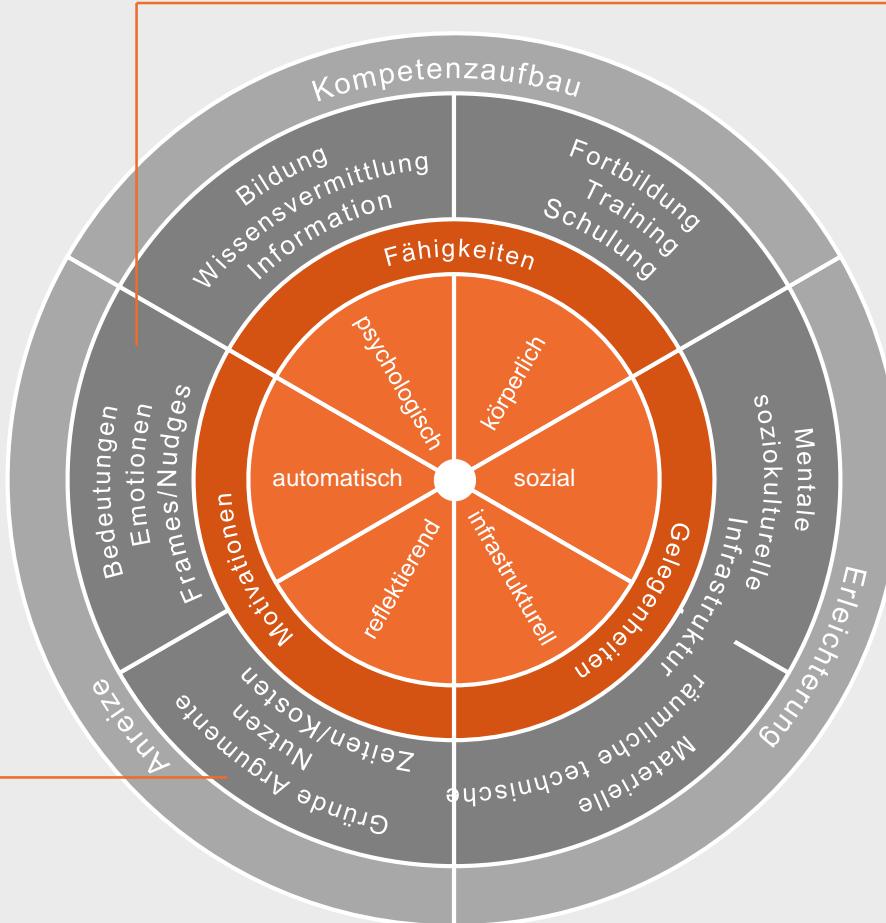
**Infrastruktur: ästhetisch,
edel, weitläufig → Bild:
Becker et al. (2018) S. 94**

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

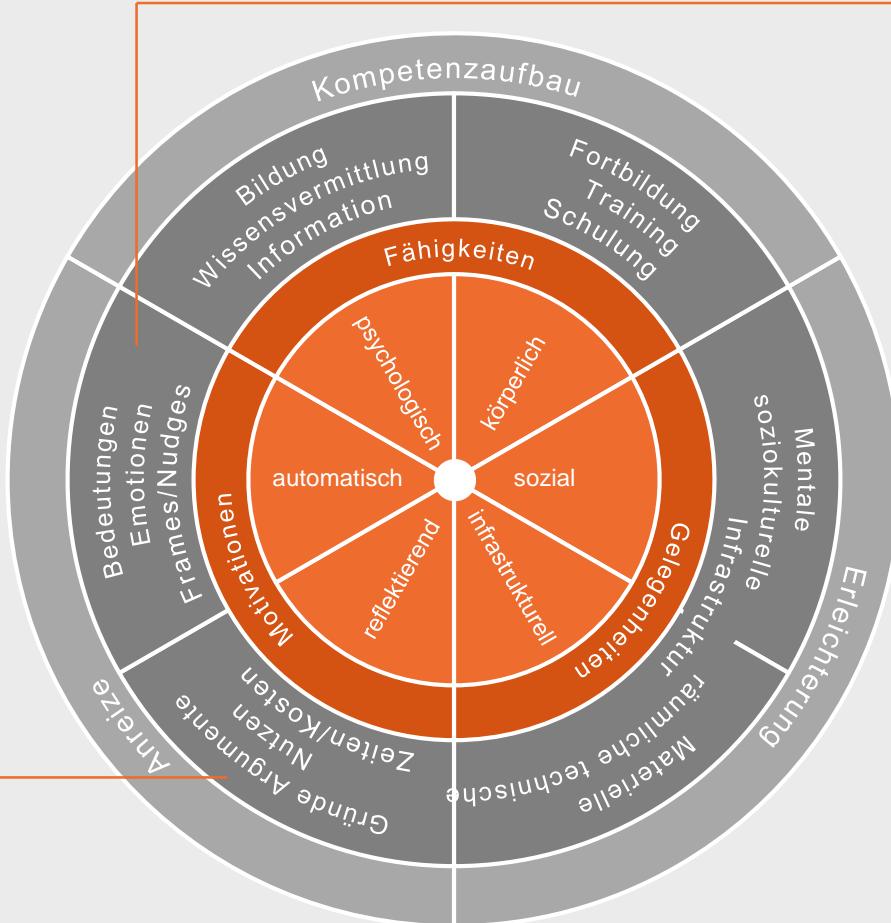
**ÖV als Teil der
Multimodalität wird
sympathisch und
intelligent kommuniziert**
→ Bild Agora (2019)
S. 29 (Zürcher
Verkehrsverbund)

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

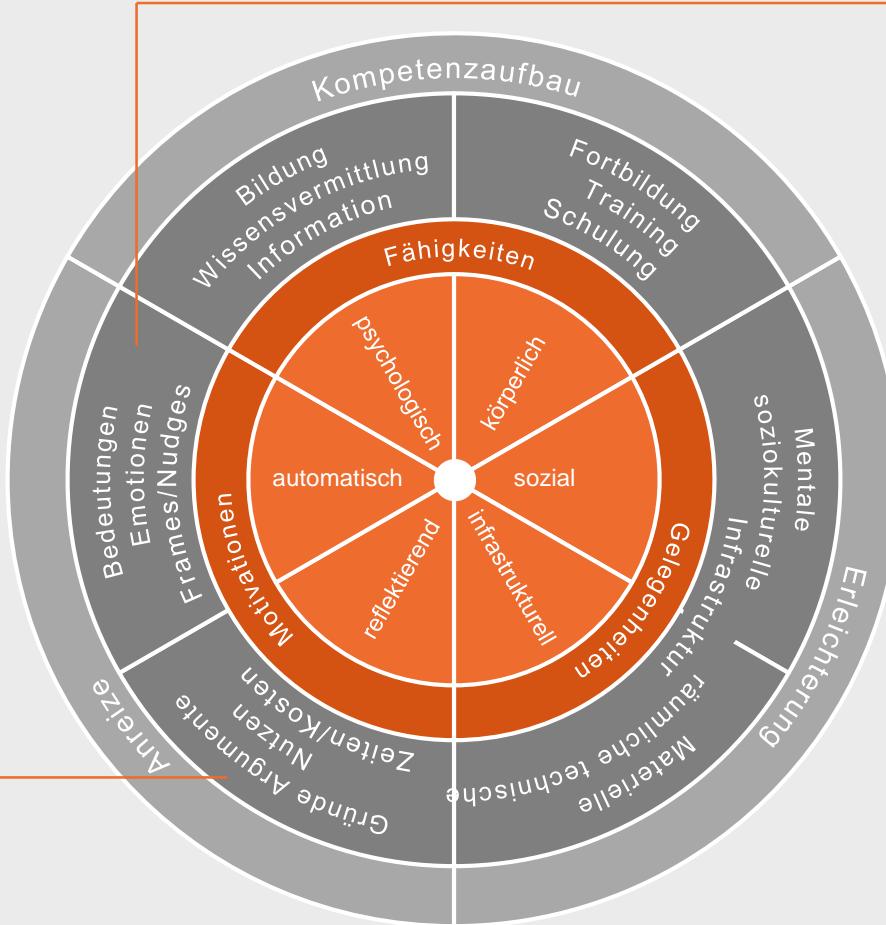
ÖV ist sauber, bequem,
sicher, sympathisch

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

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

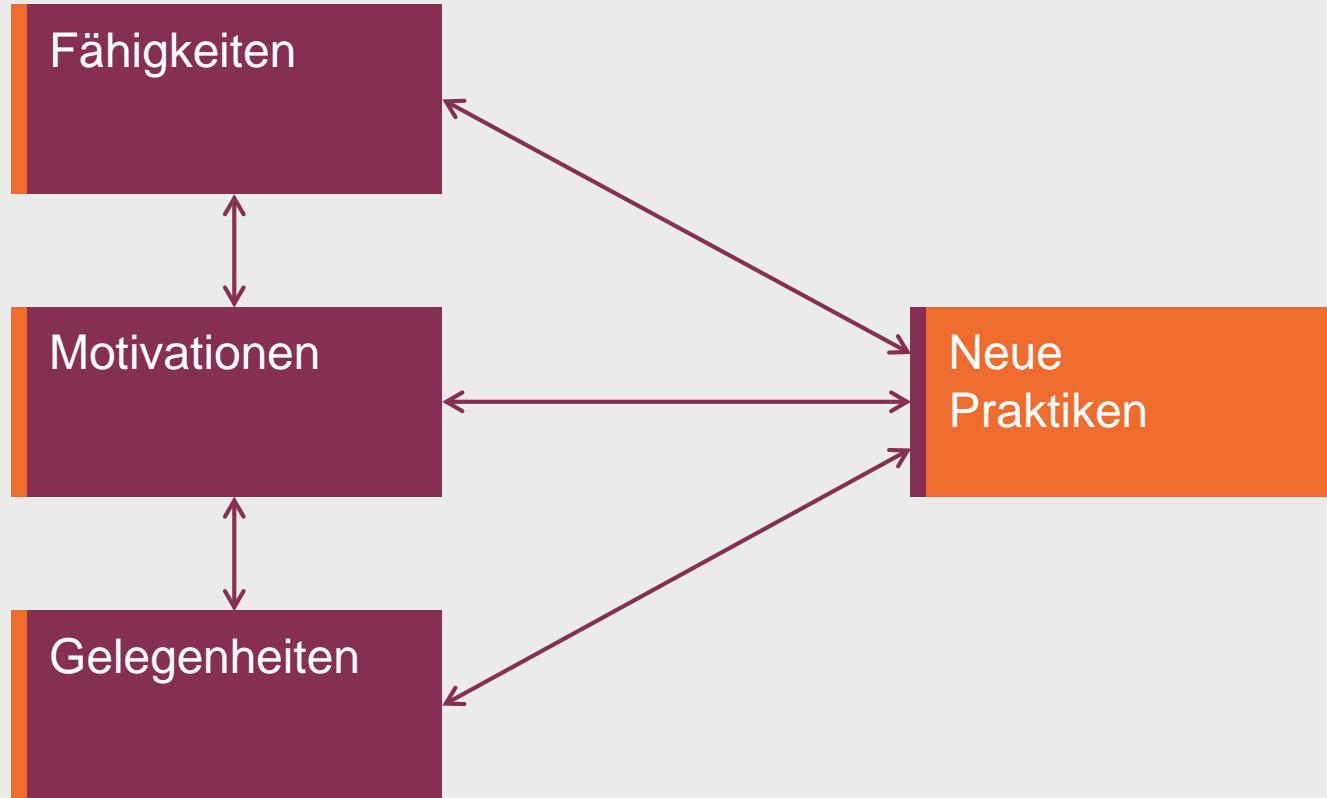
ÖV ist sauber, bequem, sicher, sympathisch

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“

Literatur

- 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

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 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?

Wirkung einer Ausstellung

Süddeutsche Zeitung Nr. 93, Montag, 23. April 2018

9

FEUILLETON

von Alex Rühle

Die Norreporstation 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 Verkehrschaos – Busse, Autos, Taxistau, irgendwo an der Seite ein Radverkehr, ansonsten weitläufiger Straßenbeton und Autos, Autos, Autos.

Heute wirkt derselbe Bahnhofsplatz 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 Norreports verteilt. Zwei tausendfünfhundert. Nein, das sieht dann eben nicht aus wie am Münchner Hauptbahnhof, wo Räder am Rand zu Metallknäueln verprest 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.

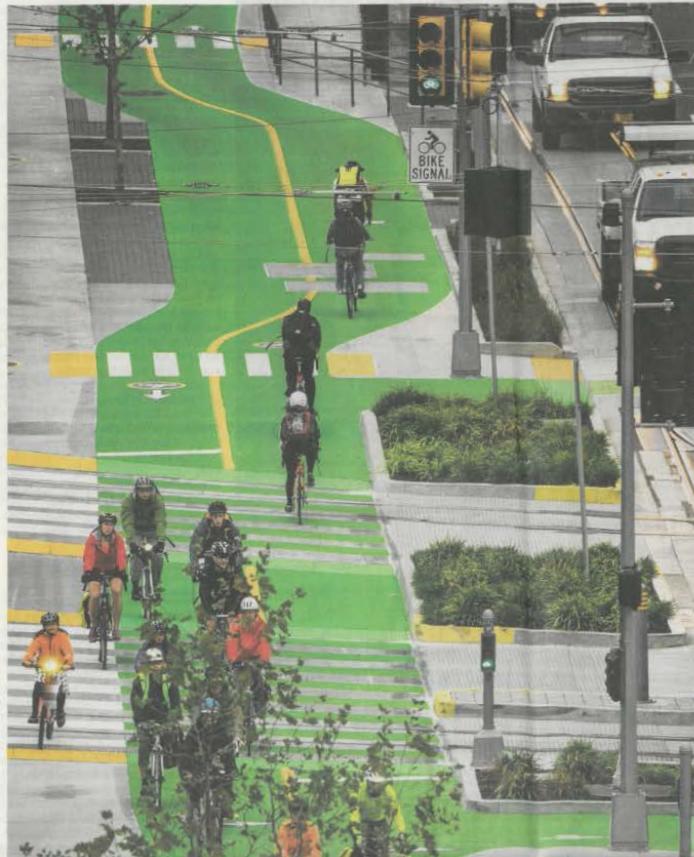
Als Münchner Radfahrer kommt man tränensblind aus dieser Frankfurter Ausstellung. So viel Gestaltungswille, so viel Mut, so viel Schönheit, auch im politischen Sinne! Nur weil sich irgendwann in Kopenhagen, Portland und Oslo, in Groningen, Karlsruhe, Barcelona und New York Politiker hingesetzt und gesagt 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

DAM hat sich all diese Fragen ebenfalls gestellt und zeigt nun mit „Fahrrad! Die Rückeroberung der Stadt“ sieben derart konstruktive, zukunftsgezwandte, 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 ander-

Schöner treten

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



schneematschverkrustete Hubbeewege kämpfen zu müssen, sondern weil es sich in Kopenhagen aufgrund all dieser Maßnahmen einfach unglaublich angenehm Rad fahren lässt. Lessamo 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 aufsen rum, über die Ringstraße. Radler und Fußgänger hingegen haben freie Fahrt. Als diese Maßnahme angekündigt wurde, ließen Unternehmer und Ladeninhaber Sturm dagegen, die Innestadt werden zu veröden. Vier Lokalpolitiker traten damals zurück, aus Protest gegen den in ihren Augen selbstverständlichen Schritt. Groningen heute: die sauberste Luft aller niederländischen Städte. Der Einzelhandel floriert, weil die Innestadt wunderschön ist, schließlich konnte der Tee, der unseres gesamten Staatestraße 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 herumkreisten 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 Pkw aus der Innestadt 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 zehnmalfach 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 Kohleindustriehölde, muss heute noch für jede neu gebaute Wohnung ein Autostellplatz mitkonzipiert werden? Die Architekten Hauschild + Siegel aus Malmö fanden diese Vorgabe derart widersinnig und anachronistisch, dass sie, gemeinsam mit der Malmö Stadtverwaltung, so lange planten, bis ihnen ein Haus für Radfah-

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 Munkers Erzählung von Europa und ihre Tücken 13

> www.sz.de/kultur

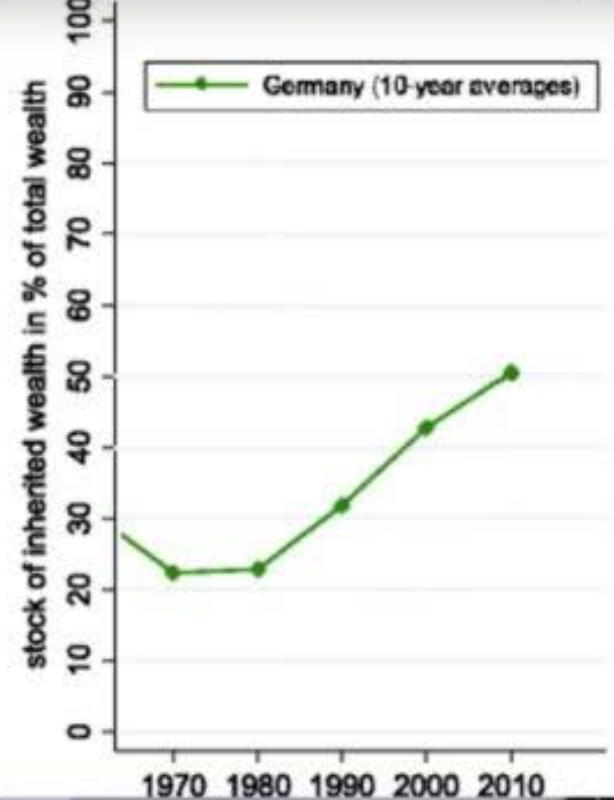
NETZKOLUMNE

Maschinen sind einfach glaubwürdiger

Die Antwort, die Mark Zuckerberg zuletzt bei seiner Abhörung 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? Kl. Hasskommentare? Kl. Terrorpropaganda, Wahlmanipulation und Datenlecks? Kl!

Das hört sich zunächst einmal an wie eine billige Entschuldigung, um von den eigenen Verfehlungen abzulenken. Irgendeine 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 weiß ist, behält man sich bei Facebook mit erstaunlich niedrigschwelligen 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]

(k)