
2.1 Mobilität

Beweglichkeit ist eine Eigenschaft von Lebewesen. Sich fortbewegen zu können, gehört zum Lebendigsein. Damit öffnet sich ein Bedeutungshorizont, der über die räumliche Fortbewegung weit hinausreicht. Im weiteren Sinne wird Mobilität als Persönlichkeitseigenschaft verstanden, wobei Mobilität Beweglichkeit, Flexibilität und Offenheit für neue Erfahrungen bedeutet. Soziale Mobilität bezeichnet das Phänomen des sozialen Auf- oder Abstiegs. Dieses Buch widmet sich weder der geistigen noch der sozialen Mobilität, sondern ausschließlich den räumlichen Fortbewegungen, dem Unterwegs sein in der physischen Umwelt. Räumliche Mobilität ist eine der vielen Formen der Umweltaneignung (Graumann, 1996). Durch das Unterwegssein eignet sich der Mensch seine Umwelt an, sie kann dadurch für ihn persönlich bedeutsam werden.

Räumliche Mobilität lässt sich unterschiedlich definieren und quantifizieren: Ein Mensch ist mobil,

- der viele Kilometer hinter sich bringt
- der viele Wege zurück legt.

Die Zahl der zurückgelegten Kilometer wird als Mobilitätsleistung bezeichnet, die Zahl der Wege als Mobilitätsrate (siehe Tab. 2.1). Beides sind plausible Maße, um das Ausmaß der räumlichen Mobilität zu beschreiben. Bei dem Leistungsmaß wird nicht berücksichtigt, wie viele Ziele ein Mensch aufsucht. Aufschlussreicher erscheint deshalb die Mobilitätsrate zu sein, bei der statt der Zahl der Kilometer die Zahl der Wege gezählt wird, wobei dann allerdings die Information über die Wegelängen verloren geht. Für die Verwendung der Mobilitätsrate als Indikator der Beweglichkeit spricht, dass ein Mensch, der viele Wege zurücklegt, eher viel-

fältigere Erfahrungen macht und Unterschiedliches zu sehen bekommt als derjenige, der nur auf ein einzelnes, aber weiter entferntes Ziel zusteuert.

Beide Maße stellen ausschließlich die manifeste Mobilität in Rechnung. Es wird nicht bedacht, dass ein Mensch auch dann mobil ist, wenn er viele Wege zurücklegen *könnte*. Diese potentielle Mobilität drückt sich zum einen in der körperlichen Leistungsfähigkeit, zum anderen in der Verfügbarkeit über Verkehrsmittel aus. Ein kräftiger Mensch, der mühelos lange Strecken zu Fuß, mit Skates oder dem Fahrrad zurücklegen kann, ist von seiner körperlichen Verfassung her mobiler als ein Mensch, der schwach und gebrechlich ist. Ein in seiner körperlichen Motorik eingeschränkter Mensch kann dennoch mobil sein, wenn es eine Rampe neben der Treppe gibt, über die er im Rollstuhl sitzend sein Ziel erreichen kann. Mangelnde körperliche Beweglichkeit kann auch durch Verkehrsmittel kompensiert werden. So ist ein Mensch, der über ein Auto verfügen kann oder eine Bushaltestelle in Hausnähe hat, mobiler als ein Mensch ohne Zugriff auf motorisierte Verkehrsmittel.

Die individuelle Mobilität ist somit ein Produkt aus Person- und Umweltmerkmalen, sie ist kein Persönlichkeits- und auch kein Umwelt-, sondern ein „Interrelationsmerkmal“ (Kaminski, 1988). Wie beweglich der Mensch ist, hängt also nicht nur von ihm selbst, sondern immer auch von den Umweltbedingungen ab. Kutter (2001) hat diese Bedingungen, nämlich die räumlichen Strukturen und

Abbildung 2.1 Unbeweglichkeit durch Mobilität (eigenes Foto)



Verkehrsangebote, als „sachstrukturelle Determination“ bezeichnet. Die Entfernungen zu alltäglich wichtigen Zielorten (Arbeitsplatz, Schule, Kindergarten, Läden und Dienstleistungen) sowie das Wege- und Straßennetz und das öffentliche Verkehrsangebot sind Komponenten dieser sachstrukturellen Determination.

Es sind jedoch nicht nur die *physischen* Umweltbedingungen, welche die Mobilität bestimmen, es kann auch eine hohe *soziale* Dichte sein. Gerade im Stillstand eines Staus kommt die Mobilität eindrucksvoll zum Ausdruck, denn Ursache des Staus ist die individuelle Mobilität vieler Menschen.

Das Alltagsleben wird geprägt durch „zirkuläre“ Mobilität. Die Bezeichnung „Zirkularität“ rührt daher, dass Ausgangs- und Endpunkt der Mobilität identisch sind. Meistens ist es die Wohnung, von der aus man sich auf den Weg macht und zu der man meistens noch am gleichen Tag wieder zurückkehrt.

Weniger alltäglich und einschneidender ist die „residenzielle“ Mobilität, bei der „die Residenz“ verlegt bzw. der Wohnort gewechselt wird. In diesem Fall ist nicht nur der Mensch, sondern das gesamte Mensch-Umwelt-System in Bewegung. Residenzielle Mobilität ist in erster Linie eine Wohnentscheidung (Flade, 2006). Diese hat jedoch Auswirkungen auf die Mobilität, weil durch die Wahl des Wohnstandorts die Entfernungen zu den Zielorten fixiert werden. Wer aufs Land zieht, muss mit größeren Entfernungen rechnen (Scheiner, 2007).

Typisch für einen mobilen Menschen ist, dass er viele Kilometer und/oder viele Wege zurücklegt. Die Gründe für dieses überdurchschnittlich hohe Ausmaß an räumlicher Fortbewegung sind individuell unterschiedlich. Es können Erfordernisse sein, es kann Desinteresse an örtlichen und nachbarlichen Bindungen sein, es kann das Bedürfnis nach neuen Erfahrungen und Anregungen oder auch die Flucht vor alltäglicher Monotonie sein. Es sind sowohl Pull- als auch Push-Faktoren, die räumliche Mobilität fördern. „Push“ meint das Streben, an einen anderen Ort zu gelangen, weil man den Ort, an dem man gerade ist, als dysfunktional und emotional negativ erlebt, wohingegen „Pull“ bedeutet, dass man sich zu einem besser nutzbaren und angenehmen Ort hingezogen fühlt. Beide Dynamiken sind mit Mobilität verbunden.

2.2 Verkehr

Verkehr ist die Gesamtheit der individuellen Fortbewegungen an einem Ort zu einem Zeitpunkt (Kruse & Graumann, 1978). Etwas umfassender und zugleich spezifizierter ist die folgende Definition: „Verkehr ist all das, was sich auf den Straßen, den Meeren und in der Luft an Verkehrsmitteln bewegt sowie – unter der etwas widersprüchlichen Bezeichnung „ruhender Verkehr“ – in und entlang der Verkehrswege bzw. Terminals ruht“ (Molt, 1992, S. 72).

Abbildung 2.2 Parkplatz außer Betrieb (eigenes Foto)



Die Bezeichnung „ruhender“ Verkehr klingt paradox, denn ein Kennzeichen des Verkehrs ist schließlich die Bewegung. Ruhender Verkehr sind im öffentlichen Straßenraum, auf speziellen Parkplätzen, Parkhäusern und Tiefgaragen geparkte Fahrzeuge. Sind die Plätze knapp oder nicht nutzbar (vgl. Abb. 2.2), entsteht ein besonderer Verkehr: der „Suchverkehr“, bei dem der Abstellplatz zum Zwischenziel wird.

Verkehrsräume sind nicht festumrissen, sie können von unterschiedlicher Art und Größenordnung sein, es kann ein Straßenabschnitt, eine Kreuzung oder das Straßen- und Wegenetz in einer Stadt oder im Land sein. Verkehrserhebungen wie „Mobilität in Deutschland 2008“ beziehen sich auf das gesamte Land (Infas & DLR, 2010).

Das Zusammentreffen vieler Menschen, die sich mit unterschiedlicher Geschwindigkeit und in unterschiedliche Richtungen fortbewegen, erfordert Koordination und Organisation. Verkehr ist organisierte Fortbewegung, die nach bestimmten Regeln erfolgt. Dazu gehört auch die Bindung an eine extra dafür geschaffene Verkehrsinfrastruktur. Dass sich ein Mensch seinen Weg im Gelände selbst bahnt, ist die Ausnahme. Auch in der freien Landschaft trifft er meistens auf vorgebahnte Wege mitsamt Wegweiser, was nicht nur die Orientierung erleichtert, sondern zugleich auch die Landschaft schützen soll.

Abbildung 2.3 Wegweiser in der Landschaft (eigenes Foto)



Der Straßenverkehr ist eine Teilmenge des gesamten Verkehrs, dem Insgesamt aller Fortbewegungen, die in organisierter Form sowohl motorisiert als auch nicht-motorisiert im öffentlichen Straßenraum stattfinden. Der andere große Bereich ist neben dem Straßenverkehr der öffentliche Verkehr (ÖV) mit Bus und Bahn².

2.3 Gegenüberstellung Mobilität und Verkehr

2.3.1 Individuelle und Aggregat-Ebene

Der Begriff Mobilität bezieht sich auf den einzelnen Menschen, der Begriff Verkehr umfasst alle Menschen, die zu einer bestimmten Zeitpunkt an einem be-

2 Als öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) werden Busse und Bahnen bezeichnet, die Fahrgäste befördern, von denen die Mehrheit nicht weiter als 50 km fährt oder nicht länger als eine Stunde unterwegs ist (vgl. Statistisches Bundesamt et al., 2011, S. 309). Entfernungen, die darüber hinaus gehen, sowie länger dauernde Fahrten werden der Rubrik Fernverkehr zugeordnet. Zum öffentlichen Personennahverkehr zählen Verkehre im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr. Im Folgenden wird die entfernungsneutrale Bezeichnung ÖV verwendet, sofern nicht explizit der Nahverkehr gemeint ist.

stimmten Ort unterwegs sind. Der Verkehr setzt sich aus vielen Einzelbewegungen zusammen, dennoch ist Verkehr mehr als nur deren Addition. Er bildet eine neue Ganzheit mit einer eigenen Dynamik, die rückwirkend wiederum die Einzelbewegungen beeinflusst. Er ist ein überindividuelles Gebilde, das nicht mehr durch den einzelnen Menschen beeinflusst werden kann (Molt, 1992).

Die Psychologie ist individuumszentriert, sie ist ideografisch ausgerichtet und an individuellen Unterschieden interessiert. Verkehrs- und Stadtplaner benötigen jedoch nomothetische, d. h. zusammenfassende, vom Einzelfall abstrahierende Aussagen³. Häufigkeitsverteilungen, Prozentzahlen und Mittelwerte sind solche gewünschten Darstellungen. Zusammenfassungen gehen immer mit einer Anonymisierung einher. Der einzelne Mensch wird im ÖV zum „Beförderungsfall“ (Statistisches Bundesamt et al., 2011) oder „Verkehrsteilnehmer“, d. h. in jedem Fall zum „Menschen ohne Eigenschaften“. Bollnow (1963) hat diese Anonymisierung anschaulich beschrieben: „Es ist von vorneherein ein überindividueller und neutraler Raum, der Raum des Verkehrs. Das Straßennetz bildet das Adernsystem, durch das der Verkehr pulsiert. Der Einzelne wird, wenn er sich der Straße überlässt, mitgenommen von diesem Verkehr. Er geht in ihm auf. Zu Hause war er vielleicht ein Individuum, auf der Straße aber wird er anonym“ (S. 102).

Eine hoch komprimierte Darstellung ist der Modal Split, der die Anteile der verschiedenen Fortbewegungsarten wiedergibt. Je nach der Bezugsgröße, auf deren Grundlage die Anteile gebildet werden, ergibt sich ein anderes Bild der Häufigkeit einer Fortbewegungsart (vgl. Abb. 2.4). Eine weitere komprimierte Darstellung ist die Kategorisierung nach Wegezwecken. Die vielfältigen individuellen Handlungsabsichten werden auf wenige Kategorien von Wegezwecken reduziert. Ausgewiesen werden vor allem die Wege zum Arbeitsplatz, zur Ausbildungsstätte und zu Einkaufsorten. Es ist keine Frage, dass sich die Zielorte innerhalb einer Kategorie voneinander unterscheiden, so dass es trotz gleicher Kategorie individuell unterschiedliche Zielorte sind.

2.3.2 Mobilität als Teil einer Handlung

Eine Handlung ist die kleinste psychologisch relevante Einheit willentlich gesteuerter Tätigkeiten (Hacker, 1999). Sie ist zeitlich in sich geschlossen, auf ein Ziel gerichtet, inhaltlich und zeitlich gegliedert. Handlungen haben Ziele und Motive, man kann sie nur verstehen und erklären, wenn man die zugrunde liegende Motivation kennt. Verhalten ist der äußerlich sichtbare Teil einer Handlung.

3 idios = eigen; graphein = beschreiben; nomos = Gesetz; thesis = aufbauen

Mit der Analyse von Handlungen treten automatisch Motivations-, Wahrnehmungs-, Denk- und Entscheidungsprozesse auf den Plan. Mit der Handlung soll etwas bewirkt werden. Das gelingt umso besser, je geeigneter der Ausführungsplan ist, d. h. der vorwegnehmende Entwurf der auszuführenden Schritte. Die Menschen möchten meistens ohne Zeit- und Kostenaufwand und möglichst komfortabel einen bestimmten Ort erreichen (Gorr, 1997). Der Ausführungsplan, der diese Vorgaben berücksichtigt, umfasst die Wahl der Verkehrsmittel, die Entscheidung für eine bestimmte Route und zeitliche Festlegungen.

Fortbewegungen sind Bestandteile individueller Handlungen. Sie gehören zum unsichtbaren kognitiven Ausführungsplan, der auch die Entscheidung enthält, in welcher Weise und auf welcher Route man sich den Zielorten nähern will.

Die Herauslösung des einzelnen Elements der Fortbewegung aus dem Zusammenhang der psychologischen Einheit der Handlung ist für planerische Zwecke sinnvoll, um auf der Aggregatebene des Verkehrs einen Überblick über die Häufigkeit der Fortbewegungsarten in Verkehrsräumen zu bekommen.

Wenn individuelle Handlungsziele zu überindividuellen Wegezweck-Kategorien zusammengefasst werden, gehen Informationen über Motive und Absichten verloren. Verhalten lässt sich jedoch kaum verstehen und erklären, wenn die Motive und Ziele außer Acht bleiben. Aussagen wie: „60 bis 70 % aller Wege sind nicht länger als drei Kilometer“, suggerieren, dass ein erheblicher Anteil der Wege mit dem Fahrrad oder auch zu Fuß zurückgelegt werden könnte, also ein beträchtliches Potenzial für die Nutzung nichtmotorisierter Verkehrsmittel besteht. Dabei wird aber nicht berücksichtigt, dass diese vergleichsweise kurzen Wege Teile von Handlungen sind, zu denen Radfahren oder Zufußgehen möglicherweise nicht passen. Ein Kleinkind wird z. B. im Auto transportiert oder es sind mehrere Wege unter einen Hut zu bringen, was in der verfügbaren Zeit nur mit einem schnellen Verkehrsmittel möglich ist.

Bleibt der Handlungsplan außer Acht, lässt sich im Grunde nicht beurteilen, warum eine Maßnahme erfolgreich oder nicht erfolgreich ist. Dies sei an einem Beispiel erläutert: Ein bestimmter Abschnitt einer Straße soll zu einem Platz umgestaltet werden, weil sich zu beiden Seiten Schulen befinden, die zu einem größeren Bildungszentrum erweitert werden sollen. Im Planungsentwurf sind an einigen Stellen Sitzbänke vorgesehen, die dem neuen Platz den Charakter einer Verkehrsstraße nehmen und ihm eine vermehrte Aufenthaltsqualität verleihen sollen. Inwieweit indessen jemand von den Bänken Gebrauch machen wird, hängt von den Absichten und Zielen der Menschen ab, die hier vorbei kommen oder zu tun haben. Sie werden die Sitzbänke nur dann nutzen, wenn es zu ihrer geplanten Handlung passt. Sie werden sich nicht für die schönen Sitzbänke interessieren, wenn ein Verweilen an diesem Ort nicht im Handlungsablauf vorgesehen ist. Die mangelnde Nutzung des neuen Angebots muss also nicht den Grund haben,

dass die Bänke nicht ansprechend gestaltet sind, sondern es kann auch sein, dass ein Aufenthalt auf diesem Platz für die meisten Menschen nicht im Ausführungsplan enthalten ist.

Psychologisch gesehen macht es wenig Sinn, aus einer Außenposition heraus zwischen Haupt- und Nebenaktivitäten zu unterscheiden, z. B. der Hauptaktivität Arbeit und anderen vor- oder nach gelagerten Nebenaktivitäten wie Kind zur Schule bringen und Einkaufen (Infas & DLR, 2010). Die Begleitung des Kindes zu dessen Zielorten und das Einkaufen in diesen und jenen Läden sind aus individueller Sicht eingeplante Elemente in dem übergreifenden ganzheitlichen Ausführungsplan und keine Nebenaktivitäten.

2.3.3 Mobilitäts- und Verkehrsbegriffe

Verkehrsbegriffe beziehen sich auf Räume, deren Größenordnung variieren kann. Es können Straßenabschnitte, Kreuzungsbereiche, Plätze und Stadtteile sein.

Von einem Weg wird gesprochen, wenn sich eine Person außer Haus von einem Ort zu einem anderen Ort bewegt. Hin- und Rückweg werden als zwei Wege gezählt. Erfolgt auf dem Weg zu einem Ziel der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, so bleibt es weiterhin ein Weg. Bei einer Wegeketten werden verschiedene Zielorte angesteuert, bevor die Person an den Ursprungsort zurückkehrt. Von einer Reise ist die Rede, wenn eine auswärtige Übernachtung anfällt. Die Zahl der verfügbaren Sitzplatzkilometer (ASK = Available Seat Kilometers) ist eine Kennzahl im kommerziellen Personentransport. Sie spiegelt die Leistungsmöglichkeit eines Transportunternehmens wider.

Die gängigen Fachbegriffe sind in Tab. 2.1 aufgeführt. Eine wichtige Kenngröße ist die Mobilitätsquote, d. h. der Anteil der Personen, die mindestens einmal pro Tag das Haus verlassen. Eine Mobilitätsquote von 90 % bedeutet, dass an einem Tag 90 % der Wohnbevölkerung im Laufe des Tages im Verkehrsraum präsent ist; die Auswärtigen werden nicht mitgerechnet. Das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung sind wichtige Kenngrößen zur Beschreibung des Gesamtvolumens im Personenverkehr. Die Beförderungsleistung wird in der Maßeinheit Personenkilometer (Pkm) gemessen und durch Multiplikation der Zahl der in einem Verkehrsmittel beförderten Personen mit den von ihnen zurückgelegten Kilometern errechnet (Statistisches Bundesamt et al., 2011). Fahren z. B. in einem Bus 20 Personen eine Strecke von 30 km, wird damit eine Beförderungsleistung von 600 Pkm erbracht. Würden nur zwei Personen mitfahren, wären es nur 60 km.

Der Begriff „Mobilität“ löst positive Assoziationen aus. Mobil sein bedeutet lebendig, interessiert, aufgeschlossen, fortschrittlich, dynamisch, erfolgreich und

Tabelle 2.1 Mobilitäts- und Verkehrsbegriffe (Limbourg et al., 2000, S. 14)

Begriffe	Definition
Mobilitätsquote	Prozentanteil derjenigen, die an einem Tag mindestens einmal das Haus verlassen
Mobilitätsrate = Aufkommensmobilität = Wegeaufkommen	Zahl der Wege pro Person pro Zeiteinheit
Aufwandsmobilität = Wegeaufwand = Mobilitätsleistung	Wegelänge pro Person pro Zeiteinheit
Mobilitätszeitbudget = Verkehrsbeteiligungsdauer	die für die Wege bzw. Fahrten benötigte Zeit pro Person
Verkehrsaufkommen	Summe der Personenwege pro Gebietseinheit
Verkehrsleistung = Verkehrsaufwand	Summe der Personenkilometer pro Gebietseinheit
Fahrzeugdichte	Anzahl von Fahrzeugen bezogen auf einen bestimmten Streckenabschnitt zu einem bestimmten Zeitpunkt

jung sein. Dagegen ist der Begriff „Verkehr“ häufig negativ konnotiert (Scheiner, 2007). Durch Verwendung des positiv besetzten Begriffs Mobilität lässt sich die problematische Entwicklung des Verkehrs gesellschaftlich legitimieren (Kutter, 2001). Anstelle von Verkehr wird von Mobilität gesprochen. So wurde z. B. in früheren Jahren die bundesweite repräsentative Bevölkerungsbefragung im Auftrage des Bundesverkehrsministerium „Kontiv“ (= kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten) genannt, seit 2002 lautet die Bezeichnung „MiD“ (= Mobilität in Deutschland). Das Wort „Verkehrsverhalten“ verschwand, es wurde durch den Begriff „Mobilität“ ersetzt.

Ein weiteres Beispiel, wie durch Begriffe positive Assoziationen erzeugt werden können, ist der Begriff „Reisen“. Der Nicht-Fachmann verbindet damit interessante, nicht alltägliche Erfahrungen und zugleich auch noch Freiheit, Freizeit und Unbeschwertheit. In der Verkehrsplanung und -statistik meint Reisen nichts weiter, als dass beim Unterwegssein eine auswärtige Übernachtung anfällt.

Dass das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung immer noch zunehmen, zeigen Vergleiche, die sich anhand der repräsentativen Daten der Erhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD) durchführen lassen. In der MiD 2002 betrug das Verkehrsaufkommen 272 Millionen Wege pro Tag, in der MiD 2008 waren es 281 Millionen, 2002 lag die Verkehrsleistung bei 3044 Millionen Pkm, 2008 bei 3214 Pkm (Infas & DLR, 2010).

Tabelle 2.2 Mobilitätsdaten 2002 und 2008 (Infas & DLR, 2010, S. 21)*

Kenngrößen	2002	2008
Anteil mobiler Personen in %	85	89
Wege pro Person und Tag	3,3	3,5
Strecke pro Person und Tag in km	39	41
Unterwegszeit pro Person (h:min)	1:20	1:20

* Die Grundgesamtheit in der MiD umfasst die Wohnbevölkerung der Bundesrepublik Deutschland im Alter ab Null Jahren. Gezählt werden die an einem Stichtag mit dem Hauptverkehrsmittel zurückgelegten Wege.

Die Mobilitätsquote der Wohnbevölkerung in Deutschland liegt bei knapp 90 %. Die Durchschnittsperson legt pro Tag 3,5 Wege in einer Stunde und 20 Minuten zurück, ihre täglich im Mittel zurückgelegte Strecke ist 41 km lang. Diese Werte sind vergleichsweise stabil, wie der Vergleich der Zahlen von 2008 und 2002 zeigt (vgl. Tab. 2.2).

Eine für die Verkehrsplanung und Verkehrspolitik wichtige Kenngröße ist der *Modal Split*. Er bezeichnet die Aufteilung des Verkehrsaufkommens bzw. der Verkehrsleistung nach der Verkehrsart. Wie aus Abb. 2.4 hervorgeht, kann der Modal Split unterschiedlich gebildet werden. Ebenfalls zu sehen ist, dass er über die Jahre hinweg bemerkenswert stabil ist, denn verglichen mit den Zahlen im Jahr 2002 haben sich die Prozentanteile 2008 kaum verändert.

Die relative Häufigkeit der Verkehrsarten erscheint je nach Bezugsgröße in einem anderen Licht. Bezugsgröße kann die Zahl der Wege oder die Zahl der zurückgelegten Kilometer pro Tag sein. Legt man die Wege als Bezugsgröße zugrunde, ergibt sich ein hoher Anteil an Fußwegen (23 %) und ein rund halb so großer Anteil an Radwegen (10 %). Das Gegenteil ist der Fall, wenn die Zahl der Kilometer zugrunde gelegt wird. Hier beträgt der Anteil an Fuß- und Radwegen nur jeweils 3 %.

Je nach der Bezugsgröße kann man einer Fortbewegungsart mehr oder weniger Bedeutsamkeit verleihen. Wenn Mobilität mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer gleichgesetzt wird, rangiert der motorisierte Verkehr mit großem Abstand an der Spitze. Der nichtmotorisierte Verkehr schrumpft in diesem Fall auf einen eher unbedeutend erscheinenden Anteil zusammen.

Der rastlose Mensch

Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie

Flade, A.

2013, XII, 278 S. 80 Abb., 3 Abb. in Farbe., Softcover

ISBN: 978-3-531-18503-3