

Verbessern zukünftige Lebensstile den Verkehr von morgen?

Arbeitsgruppe auf dem 16. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress
BUVKO 2007

am 4. März 2007 in Stuttgart

Dr.-Ing. Ulrike Reutter

Ablauf der Arbeitsgruppe:

Zeitraumen: ca. 2 ½ Stunden

Pause ca. zur „Halbzeit“ etwa um 10:45 Uhr

1. Vorstellungsrunde
2. Festlegung von Fragen an die AG
3. Input
4. Diskussion
5. Zusammenfassung der Ergebnisse für das Plenum

Fragen an die Arbeitsgruppe

1. Sitzen diejenigen, die heute Auto fahren, auch noch in der Zukunft hinter dem Lenker?
2. Oder fahren gar die Fußgänger von heute morgen nur noch Auto?
3. Welche kulturellen, sozialen und psychologischen Momente beeinflussen unseren Lebensstil und damit unsere zukünftige Verkehrsmittelwahl?
4. Wie entwickeln sich heutige Mobilitätsstile weiter und wie beeinflussen sie die zukünftige Verkehrsnachfrage und Verkehrsentwicklung?
5. Welche Bedeutung hat die Automobilität für den individuellen Lebensstil?
6. Was setzt sich durch: automobiles oder multimodales Leitbild?
7. Was kann getan werden?

Achtung: Patentrezepte gibt es nicht!

Input: Gliederung

1. Einflussfaktoren auf die Verkehrsnachfrage
2. Lebens- und Mobilitätsstile: was verbirgt sich dahinter?
3. Zukunftsaussagen – zusammengestellt aus Szenarien und Prognosen zur Verkehrsentwicklung
4. Fazit

1. Einflussfaktoren auf die Verkehrsnachfrage

1. Demographische Entwicklung insgesamt und von gesellschaftlichen Teilgruppen
 2. Allgemeine gesellschaftliche Entwicklungen und Veränderungen (u. a. Lebensstile und Mobilitätsstile)
 3. Räumliche Prozesse und Veränderungen
 4. Entwicklung des Verkehrssystems selbst (politisch, technologisch, ökonomisch)
 5. Allgemeine wirtschaftliche und verkehrspolitische Rahmenbedingungen
- **Lebensstil bzw. Mobilitätsstil ist ein Faktor, der dazu von den anderen stark beeinflusst wird**

2. Lebens- und Mobilitätsstile: was verbirgt sich dahinter?

- Traditionelle Erklärungsmuster zur Verkehrsmittelwahl basieren auf sozioökonomischen und demographischen Größen („verhaltenshomogene Gruppen“ oder „soziale Lagen“).
 - Konzept der Mobilitätsstile: baut auf Lebensstilforschung auf.
 - „Lebensstile werden definiert als regelmäßige Verhaltensmuster (des Einzelnen), in denen auch strukturelle Lagen, ebenso wie Habitualisierungen und soziale Affinitäten zum Ausdruck kommen. (Lüdtke 1996)
 - Soziodemografische Variablen Haushaltsgröße, Kinder, Alter, Schulbildung, Erwerbstätigkeit sind stark lebensstilprägend
- **Mobilitätsstile: stellen den Zusammenhang zwischen Lebensstilen, Mobilitätseinstellungen und Verkehrsmittelwahlverhalten her.**

Quelle: Marcel Hunecke, StadtLeben-Forschungsverbund

2. Lebens- und Mobilitätsstile: was verbirgt sich dahinter?

- Differenzierung von Sozialstrukturen,
- Berücksichtigung subjektiver Deutungsmuster,
- Berücksichtigung von Handlungszielen, Werten, Präferenzen und (sub-)kulturellen Zugehörigkeiten
- Zusätzliche Erklärungskraft für Verkehrsmittelwahlverhalten zu sozialen und räumlichen Strukturen
- Stärkere zielgruppenspezifischer Erklärungsansatz

Beispiel: U.MOVE – Mobilität von Jugendlichen

1. Schritt:

einstellungsbasierte Prädiktoren
des Mobilitätsverhaltens
identifizieren (per
Faktorenanalyse)

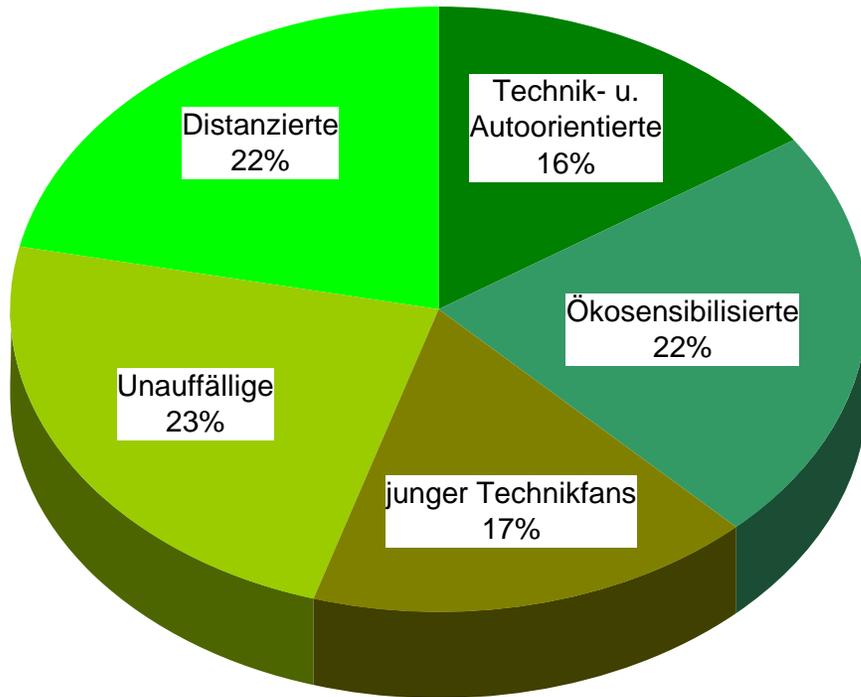
2. Schritt:

Validierung an Außenkriterium
Verkehrsmittelwahl

Bereich	Merkmal	Typen- bildung
<i>Handlungs- theoretische Konstrukte</i>	Persönliche ökologische Norm	+
	Subjektive soziale Norm	+
	Wahrgenommene Verhaltenskontrolle	+
	Wissen um Handlungskonsequenzen	+
	Externe Verantwortungszuschreibung	-
<i>Symbolische Dimensi- onen der Mobilität: Autonomie Erlebnis Status Privatheit</i>	Autofan	+
	Radfan	+
	Antifußgänger	+
	ÖV-Fan	+
	Belästigungsvermeidung	-
	Belästigungserleben	-
	Status Umweltverbund	-
	Statussensibilität	-
<i>Jugendkultur & Zufriedenheit mit Freizeitmöglichkeiten</i>	Technikorientierung	+
	alternative Jugendkulturen	+
	Raver	-
	Technikorientierte	-
	Ökos	-
Zufriedenheit mit Freizeitmöglichkeiten	+	
<i>Freizeitverhalten</i>	Außerhäusliche Freizeitgestaltung	+
	Häusliche Freizeitgestaltung	+
	PKW orientierte Freizeitgestaltung	+
	Freizeitgestaltung relaxen	+
	Freizeitgestaltung Sport	-
	Mitgliedschaft in Turn- & Sportverein	+
	Mitgliedschaft im Computerclub	-
	Mitgliedschaft in politisch. & gesellschaftl. Vereinen	-
Mitgliedschaft in traditionellen Vereinen	-	
<i>Soziodemo-graphische Merkmale</i>	Schulabschluss	+
	Alter	+
	Stadt-Land	+

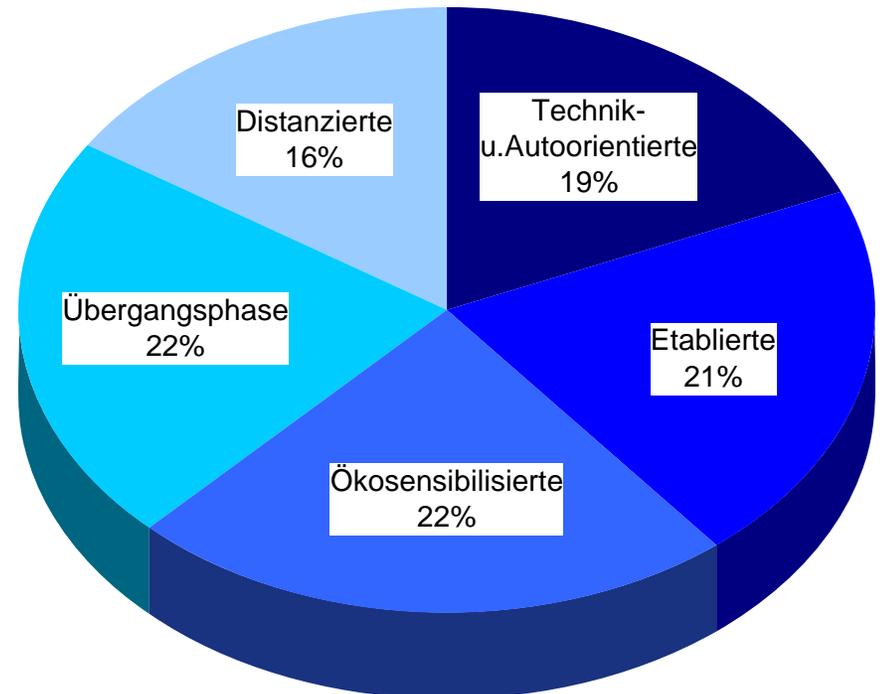
Quelle: Marcel Hunecke; Claus Tully; Doris Bäumer (Hrsg.): Mobilität von Jugendlichen, Opladen 2002

Mobilitätstypen in U.MOVE



Unter 18 Jahren

Über 18 Jahren



Quelle: Marcel Hunecke; Claus Tully; Doris Bäumer (Hrsg.): Mobilität von Jugendlichen, Opladen 2002

- Das Mobilitätsstilkonzept eignet sich ergänzend zur traditionellen Mobilitätsforschung zur Erklärung des **heutigen** Mobilitätsverhaltens
- Insbesondere als Ergebnis des Forschungsprojektes StadtLeben (Uni Dortmund: Holz-Rau u.a., Uni Bochum: Hunecke u.a., RWTH Aachen: Beckmann u.a., FU Berlin: Hesse u.a.) muss die Frage, ob es auch zur Beschreibung zukünftigen Mobilitätsverhaltens und damit zukünftiger Verkehrsnachfrage geeignet ist, eher verneint werden.
- Denn: es baut zwar auf relativ gut prognostizierbaren soziodemografischen Merkmalen auf, fügt diese aber mit sich sehr stark wandelnden und von Gesellschaft und Politik beeinflussbaren räumlichen und zeitlichen Strukturen, gesellschaftlichen Normen und politischen Setzungen zusammen.
- **Aussagen in Szenarien und Prognosen: sehr allgemein!**

3. Zukunftsaussagen – zusammengestellt aus Szenarien und Prognosen zur Verkehrsentwicklung

Quellen: u.a.

- Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung
- Mobilität im Jahr 2020 (ADAC 2003)
- Ifmo 2002 und 2005
- Deutsche Shell 2002 und 2004
- Topp 2003

Trotz aller beschriebenen Schwierigkeiten, folgende Aussagen:

- Komplexe individualisierte Lebensführungsmodelle nehmen zu
- Lebensstile werden vielfältiger
- Außenorientierung nimmt zu
- Distanzen und Reisegeschwindigkeiten werden zunehmen
- Zunahme leistungsfähiger Informations- und Kommunikationstechnologien
- **Autoorientiertes oder multimodales Leitbild?**

Autoorientiertes Leitbild:

- Auto als Symbol für Individualität und Selbstbestimmung
- Auto reagiert am besten auf Individualisierung
- Steigende räumliche Entfernungen bedingen das Auto
- Hoher Anspruch an Flexibilität wird bedient
- Garantiert Unabhängigkeit von anderen Verkehrsmitteln

Multimodales Leitbild:

- Dominanz einer pragmatischen und zweckrationalen Verkehrsmittelwahl
- Aufgeklärte Nutzer wählen das bequemste/beste Verkehrsmittel
- Systemhopping mit Auto als substanziellem Bestandteil
- Leistungsfähige, flexible IuK-System unterstützen Multimodalität
- Zugangsbarrieren für den ÖV in den Bereichen Information, Ticketing, Zahlungssysteme werden damit gesenkt
- **Ist Multimodalität nachhaltig? – Herausforderung an die Zukunft!**

Übrigens:

Beide Leitbilder werden sowohl mit Wirtschaftswachstum als auch mit Wirtschaftsstagnation in Verbindung gebracht – das hilft uns also nicht weiter!

Also: welches Leitbild setzt sich durch?

Gibt es Einflussmöglichkeiten in die ein oder andere Richtung?

4. Fazit:

- Mobilitätsstilkonzept nur sehr bedingt tauglich für Zukunftsaussagen
- Die Entwicklung ist nicht vorhersehbar!
- Viele Weichenstellungen beeinflussen die Leitbilder und die Frage, ob sie positiv oder negativ besetzt sind:
 - z.B. ökonomische, verkehrs- und umweltpolitische Rahmenbedingungen
 - Festsetzung von Umwelt- und Emissionsstandards
 - Förderung verkehrsvermeidender Siedlungsstrukturen
 - Imagekampagnen, die der Multimodalität zutrauen, auch auf die verstärkte Individualisierung zu reagieren

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit



www.ils.nrw.de
ulrike.reutter@ils.nrw.de