

Deffner, Jutta

Book Part

Schneller, öfter, weiter: Herausforderungen für eine mobile Gesellschaft von morgen

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Deffner, Jutta (2011) : Schneller, öfter, weiter: Herausforderungen für eine mobile Gesellschaft von morgen, In: Hege, Hans-Peter Knapstein, Yvonne Meng, Rüdiger Ruppenthal, Kerstin Schmitz-Veltin, Ansgar Zakrzewski, Philipp (Ed.): Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. 13. Junges Forum der ARL 13. bis 15. Oktober 2010 in Mannheim, ISBN 978-3-88838-371-7, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 15-27,
<https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-3717035>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/60215>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de/>

Jutta Deffner

Schneller, öfter, weiter: Herausforderungen für eine mobile Gesellschaft von morgen

URN: urn:nbn:de:0156-3717035



CC-Lizenz: BY-NC-ND 3.0 Deutschland

S. 15 bis 27

Aus:

Hans-Peter Hege, Yvonne Knapstein, Rüdiger Meng, Kerstin Ruppenthal,
Ansgar Schmitz-Veltin, Philipp Zakrzewski (Hrsg.)

Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft

13. Junges Forum der ARL

13. bis 15. Oktober 2010 in Mannheim

Arbeitsberichte der ARL 1

Hannover 2011

Jutta Deffner

Schneller, öfter, weiter: Herausforderungen für eine mobile Gesellschaft von morgen¹

Gliederung

- 1 Trends
 - 1.1 Individualisierung und Lebensstile
 - 1.2 Demographischer und sozialer Wandel
 - 1.2.1 Alterung der Gesellschaft
 - 1.2.2 Sozialer Wandel und Mobilitätssozialisation
 - 1.3 Urbanisierung
 - 2 Herausforderungen
 - 2.1 Ökologische Folgen des Verkehrs
 - 2.2 Herausforderungen des sozialen, demographischen und raumstrukturellen Wandels
 - 2.2.1 Soziale Veränderungen im Spannungsfeld zwischen Zugänglichkeit und Effizienz
 - 2.2.2 Mobilität im ländlichen Raum
 - 2.3 Zwischenfazit: Was braucht es zur Bewältigung?
 - 3 Perspektive: Das Leitbild Multioptionalität und Intermodalität
 - 3.1 Mobilitätskultur als Rahmenkonzept
 - 3.2 Perspektiven der Ausgestaltung: Die Mobilitätsangebote
 - 3.2.1 Hochwertige Fuß- und Radverkehrsangebote
 - 3.2.2 Öffentlicher Verkehr – „Grundversorgung“ und „hochwertig multioptional“
 - 3.2.3 Nachhaltige, begrenzte individuelle Mobilität
 - 3.3 Aufgaben
- Literatur

¹ Dieser Beitrag entstand auf der Grundlage einer *Briefing Note* für das Europäische Parlament 2010: „Die Zukunft der Mobilität in der EU“, die von der Autorin und Konrad Götz erstellt wurde.

Zusammenfassung

In dem Beitrag geht es um aktuelle Trends und Herausforderungen der deutschen und europäischen Mobilitätsentwicklung. Hierzu zählen neben der Klima- und Energierelevanz des Verkehrs Themen wie soziale Differenzierung, demographischer Wandel und kulturelle Aspekte in ihrer Bedeutung für Mobilität und Verkehr aus einer sozial-ökologischen Perspektive. Es gibt Vorzeichen für einen möglichen Paradigmenwandel, der v.a. auf eine Dekarbonisierung des Verkehrs abhebt. Ein neues Leitbild einer multioptionalen, intermodalen Personenmobilität wird skizziert, das die Bedürfnisse einer sich weiter differenzierenden und pluralisierenden Gesellschaft aufgreift. Es basiert auf dem Rahmenkonzept „nachhaltige Mobilitätskultur“ und auf drei Ebenen von Angeboten, die ein multioptionales Verkehrsangebot bilden.

Schlüsselwörter

Mobilitätsverhalten – Mobilitätsstile – gesellschaftlicher Wandel – post-fossile Mobilität – Mobilitätskultur – Multioptionalität – Intermodalität

Abstract

This article examines current trends and challenges of German and European mobility development. This includes besides climate and energy relevance of transport topics such as social differentiation, demographic change and cultural aspects, and looks at their significance for mobility and traffic from a socio-ecological perspective. There are signs for a possible change of paradigms which mainly emphasize the decarbonisation of transport. A new vision of a multioptional, intermodal mobility is sketched. It embraces the needs of a society that is taking on an ever more differentiated and pluralistic form. It bases on the framing concept of “sustainable mobility culture” and three levels within a transport system which form multi-optional transport products.

Keywords

Mobility behaviour – mobility styles – social change – post-carbon mobility – mobility culture – multi-optional transport products

1 Trends

1.1 Individualisierung und Lebensstile

Verkehr und Mobilität stehen in einem Wechselverhältnis zueinander. Verkehr ist die Verwirklichung von Mobilitätsbedürfnissen, deren Entstehung und Intensität jedoch von verfügbaren und bezahlbaren verkehrstechnischen Optionen abhängig sind. Gerade weil Verkehr heute von der Notwendigkeit und vom Leitbild einer bedürfnisadäquaten physischen Mobilität nicht zu trennen ist, ist eine ganzheitliche Perspektive auf die daraus entstehenden Herausforderungen nötig.

Die soziale Differenzierung und Individualisierung hat für den Verkehr erhebliche Bedeutung. Die klassische Einteilung von Gesellschaften in Klassen und Schichten hat sich immer weiter aufgelöst. Neben objektiven sozialstrukturellen Merkmalen werden zunehmend subjektive Gestaltungsmöglichkeiten und Lebenspläne bedeutend. Dadurch werden Traditionen aufgelöst oder neu definiert. Es entstehen neue Zugehörigkeitsbezüge unterschiedlicher sozialer Gruppen. Mit dem Begriff der Lebensstile werden in der

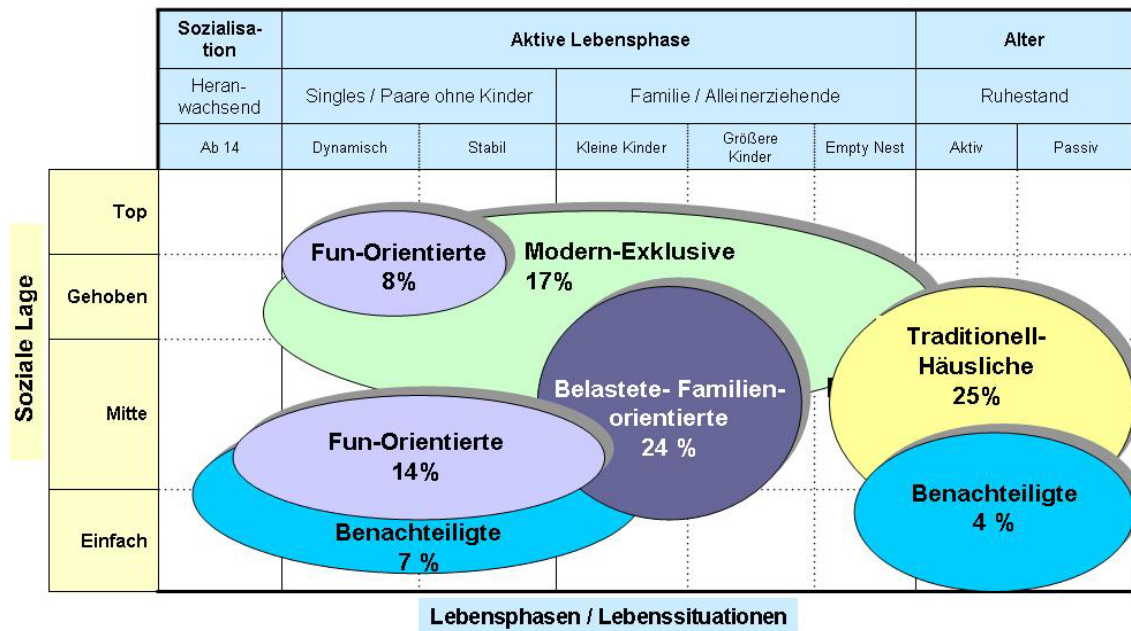
Soziologie Gruppen beschrieben, die ähnliche Werte, Geschmacksvorstellungen und Verhaltensmuster verbinden. Lebensstile beziehen zwar Orientierungen oder Einstellungen mit ein, nehmen aber gleichzeitig die Lebenslage mit auf, also Einkommen, Bildung etc. (vgl. z. B. Konietzka 1995). Lebensstilkonzepte werden seit vielen Jahren herangezogen, um soziales Handeln in verschiedenen Bedürfnisfeldern zu erklären und zu differenzieren, z. B. über Zielgruppenkonzepte. Beispiele sind Konsum und Ernährung, Mobilität oder Tourismus (Eberle/Hayn/Rehaag 2006; Hayn/Empacher 2004; Götz 2006; Götz/Deffner/Stiess 2008).

Auch Mobilität ist Teil dieses Positionierungsprozesses (Götz/Schubert 2004). Die Nutzung von Verkehrsmitteln sowie des Raumes, die Art und die Ausstattung eines Fahrzeugs, der damit erlebte Spaß oder die Rationalität des Besitzes und die damit verbundenen Kompetenzen sind je nach sozialer Positionierung unterschiedlich. Die Ausdifferenzierung von Lebensstilen ist zu einem großen Teil eng mit dem Freizeit- und Konsumverhalten verknüpft – und das wiederum hat direkten Einfluss auf das Verkehrsverhalten. Denn Individualisierung und Pluralisierung begünstigen die Wahl individueller Verkehrsmittel. Dies ist ein Grund für die große Attraktivität des privaten Automobils. Erst mithilfe des Autos lassen sich bestimmte Lebensstile leben.

Die Umgangsweisen mit Mobilität sind demnach mit der jeweiligen Lebensstilorientierung verknüpft. Diese typischen Verknüpfungen aus Lebensstil, Mobilitätsorientierung und Verkehrsverhalten werden Mobilitätsstile genannt (z. B. City:mobil 1999: 56; Götz/Loose/Schmied 2003; Schubert/Zahl 2003; Deffner 2009). Mobilität, Verkehr, Fortbewegung sind wichtige Felder alltäglichen Handelns, dort bilden sich auch spezifische Einstellungen heraus, die sich auf alle Formen der Fortbewegung beziehen wie zum Beispiel auf das Auto, ÖPNV, Fahrrad, das Zufußgehen. Mobilitätsstile beschreiben differenzierte Einstellungen zu Mobilität, eine signifikant unterschiedliche Verkehrsmittelwahl und Verkehrsaufwände und z. B. auch eine deutlich unterschiedliche Ausstattung mit Verkehrsmitteln.

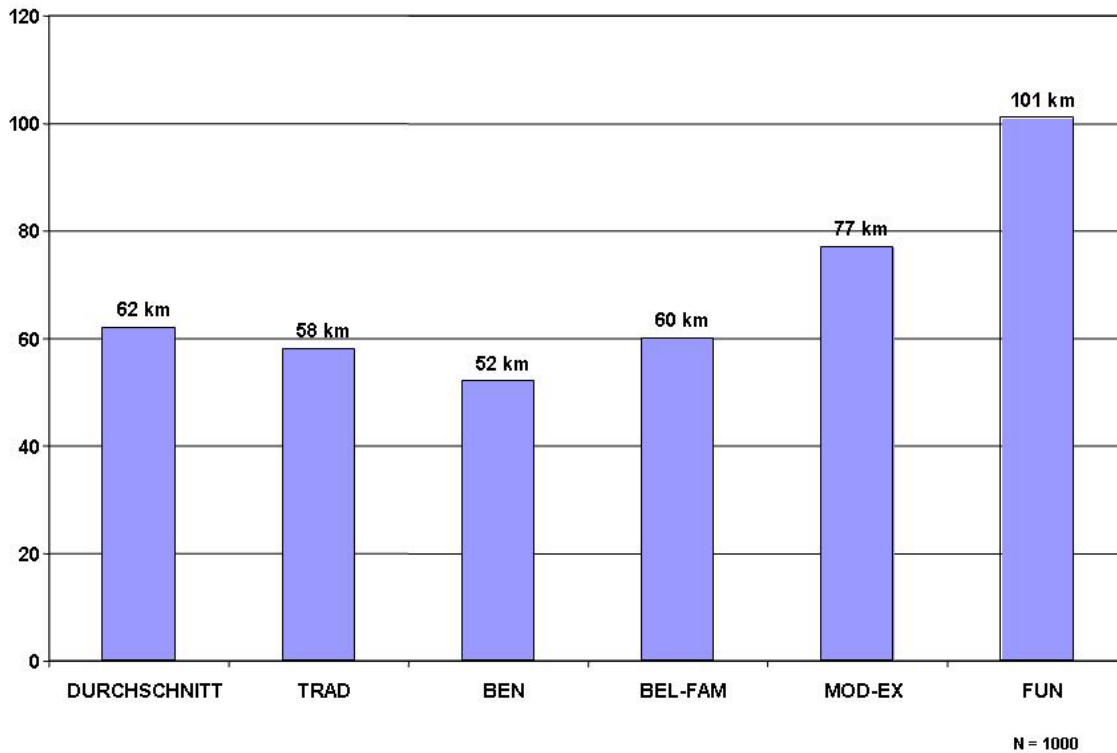
Ein Beispiel eines Mobilitätsstilmodells ist in Abbildung 1 zu sehen. Innerhalb dieser Segmente wurde das Verkehrsverhalten untersucht und auffällige Zusammenhänge wurden festgestellt. Es wurden dadurch die typspezifischen Verkehrsaufwände und Emissionsprofile herausgearbeitet: In Abbildung 2 ist der wöchentliche Freizeitverkehrsaufwand dargestellt, in Abbildung 3 die Emissionsprofile der einzelnen Segmente.

Abb. 1: ISOE-Lebensstilmodell zu Freizeitmobilität



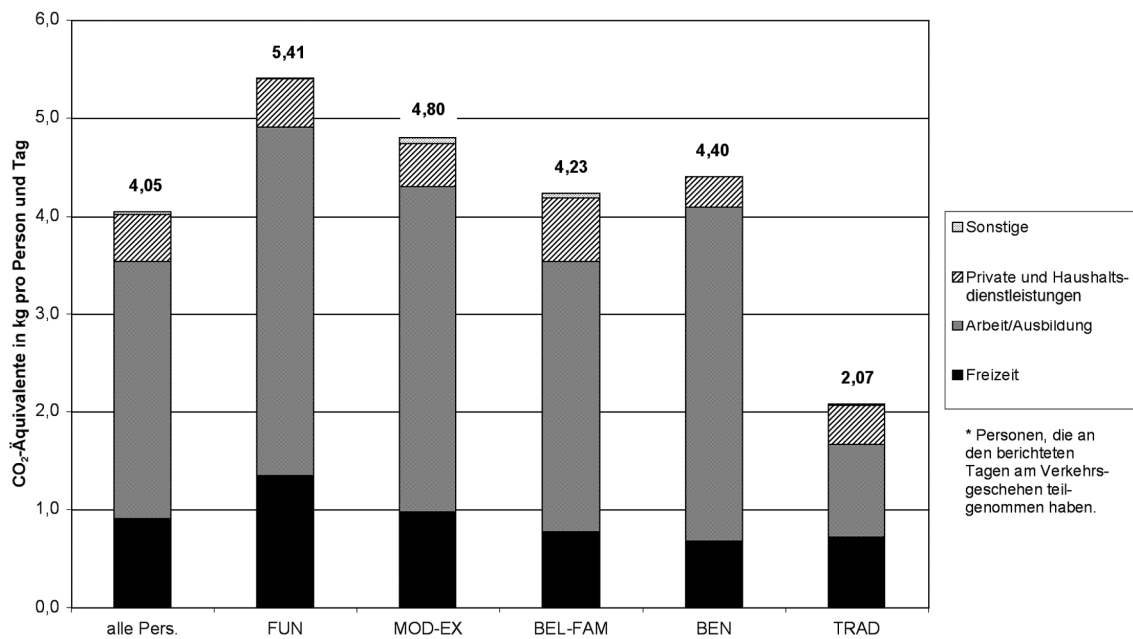
Die Segmente sind entlang einer horizontalen Schichtung (soziale Position) und entlang einer vertikalen Gliederung (Lebensphase) aufgespannt.
 Quelle: Götz/Schubert (2004: 231)

Abb. 2: Wöchentlicher Freizeitverkehrsaufwand der Typen



Die Typenabkürzungen beziehen sich auf Abbildung 1
 Quelle: eigene Darstellung nach Götz/Loose/Schmied et al. (2003: 110)

Abb. 3: Treibhausgasemissionen pro Person und Tag nach Verkehrsmittel



Quelle: Götz/Loose/Schmied et al. (2003: 142)

1.2 Demographischer und sozialer Wandel

1.2.1 Alterung der Gesellschaft

Es ist unbestritten, dass der Anteil der älteren Bevölkerung in den EU-Ländern stetig zunehmen wird. Bis zum Jahr 2060 werden ca. 30% der Bevölkerung über 65 Jahre alt sein (Giannakouris 2008: 1). Wie in verschiedenen Verkehrsstudien inzwischen belegt, nimmt der Verkehrsaufwand in der älteren Generation zu: Die Senioren von heute und morgen sind mobiler (vgl. z.B. BMVBS/infas/DLR 2010) als diejenigen vor zehn Jahren. Heute haben in Ländern wie Deutschland rund 40% der Haushalte mit Mitgliedern im Alter über 60 Jahren je nach Alter und räumlicher Struktur kein Auto. Dieser Prozentsatz wird jedoch wegen des stetig schwindenden Unterschieds zwischen Männern und Frauen in Bezug auf den Motorisierungsgrad und den Besitz eines Führerscheins abnehmen: In Zukunft werden Frauen, und zwar auch im Alter, nicht weniger mit dem Auto mobil sein als Männer (BMVBS/infas/DLR 2010: 3). Internationale Studien prognostizieren auch, dass die ältere Bevölkerung mehr Fahrten pro Tag als heute unternehmen und in stärkerem Maß Zugang zu Autos haben wird (Arentze/Timmermanns/Jorritsma et al. 2008).

Die Gruppe der Älteren ist darüber hinaus keine homogene Gruppe, die einheitliche Mobilitätsbedürfnisse und -ansprüche hat. Das Voranschreiten von Pluralisierung und Individualisierung spiegelt sich auch in der Vielfalt von Lebensentwürfen und Lebensstilen im Alter wider und hat damit unmittelbare Folgen für die Mobilität. Bislang gibt es allerdings erst wenige Studien, die sich mit der Entwicklung von Lebensstilen im Alter beschäftigen.

1.2.2 Sozialer Wandel und Mobilitätssozialisation

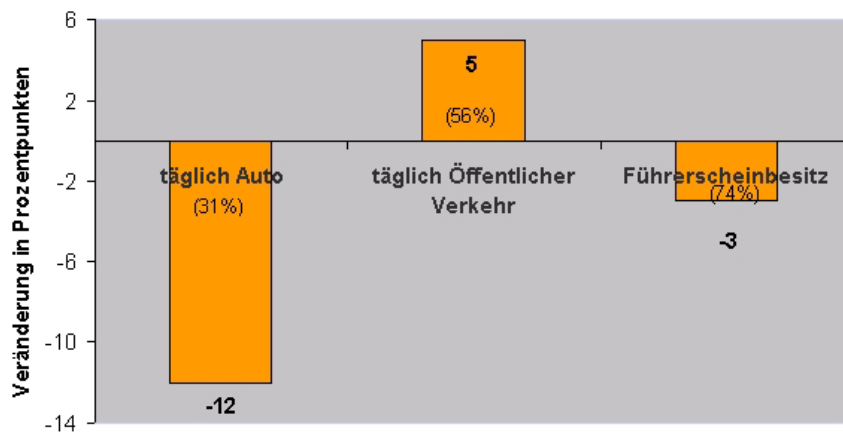
Anhand aktueller Erhebungen zum Verkehrsverhalten und weltweiter Entwicklungen formt sich ein Trend, der möglicherweise auf eine Ablösung des automobilen Leitbildes bei jungen Erwachsenen schließen lässt (BMVBS/infas/DLR 2010). In Deutschland z.B. hat der Anteil der 18- bis 25-Jährigen, die einen Führerschein haben, abgenommen. Die-

■ Herausforderungen für eine mobile Gesellschaft

se Werte sind ein Hinweis auf sich wandelnde Mobilitätssozialisierungen, vor allem von jungen Menschen, die mit multioptionalen Mobilitätssystemen in Verdichtungsräumen aufwachsen (gut ausgebautes öffentliches Verkehrssystem, Carsharing, nichtmotorisierter Verkehr). Der Führerscheinbesitz als Initiation in die Erwachsenengesellschaft entfällt, an dessen Stelle rückt die multioptionale Navigationsfähigkeit in einer mobilen Gesellschaft. Junge Menschen sehen sich einerseits zunehmend finanziellen Unsicherheiten ausgesetzt. Andererseits ist gleichzeitig eine Präferenzverschiebung zu beobachten, bei der virtuelle und materielle Mobilität der Lebenssituation entspricht und die persönlichen Präferenzen trifft.

Abb. 4: Verkehrsmittelwahl und Führerscheinbesitz in Deutschland

Verkehrsmittelnutzung und Führerscheinbesitz bei 18-24 Jährigen: Vergleich 2002 und 2008

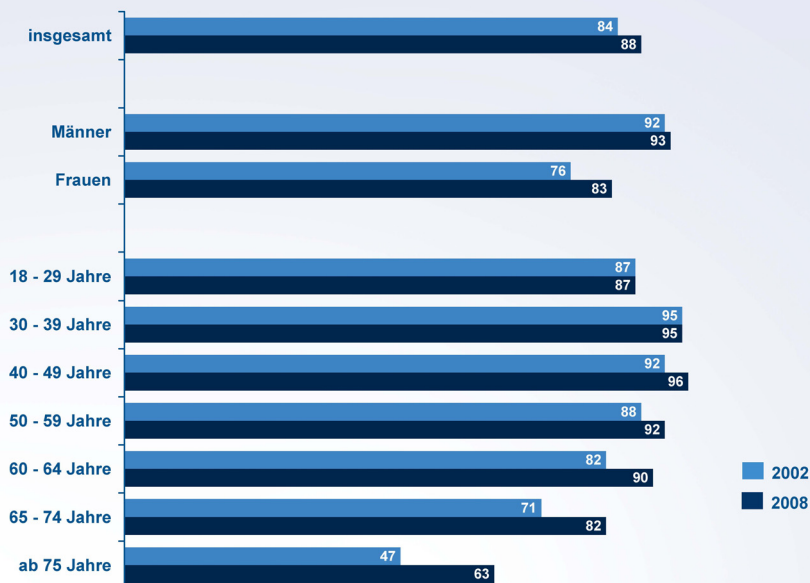


Personen ab 14 Jahre, Kernstädte über 100.000 Einwohner
Veränderung in Prozentpunkten
(In Klammern: Ist-Wert 2008)

Führerscheinbesitz 2002 und 2008: wachsende Quoten bei den älteren Menschen

MiD 2008
Mobilität in Deutschland

Personen ab 18 Jahre, Angaben in Prozent



66



Quelle: BMVBS/infas/DLR (2009)

Es stellt sich also die Frage, inwiefern eine Ablösung vom automobilen Leitbild bei jungen Erwachsenen existiert und welche Folgen dies auf das zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsverhalten hat. Ein Indiz für die Bedeutungsverschiebung ist, dass sich schon jetzt die Marketingstrategien großer Automobilhersteller wandeln und sie sich in Richtung Mobilitätsdienstleister positionieren (z. B. Daimler mit car2go oder Renault).

1.3 Urbanisierung

Es besteht weiterhin ein anhaltender Trend zur Verstädterung und Zersiedelung. Dieser Trend birgt in Bezug auf eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auch Potenziale, nämlich die Möglichkeit, effektive öffentliche und private Verkehrssysteme aufzubauen bzw. zu verbessern. Darüber hinaus kann Revitalisierung und Reurbanisierung als Chance gesehen werden: Die Potenziale von Städten in Bezug auf Versorgungsdichte stellen einen wichtigen Aspekt bei dem teilweise in Europa zu beobachtenden Trend „Zurück in die Stadt“ bei der Wohnmobilität dar (vgl. Brühl/Echter/Frölich von Bodelschwingh et al. 2005).

Schwachpunkt hier ist aber, dass eine nachhaltige, Ressourcen schonende Siedlungsentwicklung und Integration von Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung bislang nur gering ausgeprägt ist.

2 Herausforderungen

2.1 Ökologische Folgen des Verkehrs

Die Reduktion der Umweltfolgen des Verkehrs steht sicher noch für die nächsten Dekaden im Zentrum der Herausforderungen. Hierbei geht es darum, Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen umzusetzen, und auch die Bewältigung lokaler Umweltfolgen des Verkehrs hat weiterhin hohe Bedeutung (Lärm, Flächenverbrauch, Feinstaub).

Die größte Herausforderung für unsere Verkehrssysteme ist die Transformation in Richtung Nachhaltigkeit in Bezug auf seine Klimarelevanz. Die Entwicklung der Treibhausgasemissionen ist besorgniserregend: Der Transportsektor verursacht 20% aller Treibhausgasemissionen der EU-27. Während die gesamten Treibhausgasemissionen in der EU-27 zwischen 1990 und 2005 insgesamt um 7,9% gesunken sind, haben sie sich in der gleichen Zeit im Transportsektor um 27% erhöht (Europäisches Parlament 2008: 29).

Die Frage ist deshalb, wie es gelingen kann, die Klimaschutzziele unter diesen Bedingungen schnell und effektiv umzusetzen, wenn gleichzeitig gesellschaftliche und soziale Entwicklungen weiterhin die Mobilität bestimmen. Es ist absehbar, dass nicht allein über technische, fiskalische sowie informations- und kommunikationstechnologische Maßnahmen die notwendigen Reduktionen an klimarelevanten Emissionen erreicht werden können, sondern zu einem bedeutenden Teil eine Transformation des europäischen Mobilitätsleitbildes und die daraus folgenden Verhaltensänderungen relevant werden.

2.2 Herausforderungen des sozialen, demographischen und raumstrukturellen Wandels

2.2.1 Soziale Veränderungen im Spannungsfeld zwischen Zugänglichkeit und Effizienz

Transportsysteme und Verkehrsangebote müssen aber nicht nur den Bedürfnissen einer alternden Gesellschaft angepasst werden. Vielmehr stellt sich die Frage, wie finanziell schwächere (und ältere) Bevölkerungsgruppen in Zukunft Zugang zu erschwinglichen Verkehrsangeboten haben können. Denn es ist zu erwarten, dass insbesondere an Senioren angepasste öffentliche Verkehrssysteme auch teuer sein werden (Brühl/Echter/Frölich von Bodelschwingh et al. 2005: 47; Rosenbloom 2001: 402).

Demgegenüber steht das Erfordernis, dass die Verkehrssysteme so gestaltet sind, dass sie für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich (finanziell, physisch, intellektuell) und gleichermaßen attraktiv sind (Nutzerfreundlichkeit und symbolischer Gehalt).

Die Rücknahme bzw. der Abbau öffentlicher Infrastrukturen (ÖPNV, aber auch Bildungseinrichtungen, Versorgung usw.) in Räumen mit Bevölkerungsrückgang hat einschneidende Auswirkungen auf die soziale Teilhabe der dort lebenden Bevölkerung.

Darüber hinaus wird in einer globalisierten Gesellschaft auch die Herausforderung relevant, dass unterschiedliche Mobilitätskulturen in ein nachhaltiges Mobilitäts- und Verkehrssystem integriert werden können.

2.2.2 Mobilität im ländlichen Raum

Um Mobilität in ländlichen, dünn besiedelten Regionen auch ohne eigenes Auto zu gewährleisten, sind alternative ÖPNV-Angebote gefragt. Flexible Bedienformen oder Bedarfsverkehre weisen hier mögliche Wege auf. Viele Verkehrsunternehmen erproben bereits solche Angebote. Die neuen, alternativen Formen des ÖPNV müssen aber auch akzeptiert und genutzt werden. Deshalb ist eine zielgruppengerechte Gestaltung wichtig, damit die Anforderungen verschiedener Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden.

Die Rahmenbedingungen und Strukturen in ländlichen Räumen, d.h. Topographie, Geschichte, Erwerbsmöglichkeiten, Entfernungen, touristische und landschaftliche Attraktivität, sind sehr verschieden. Die im ländlichen Raum lebenden Menschen sind keine homogene Gruppe. Sie unterscheiden sich nicht nur in Bezug auf ihre sozioökonomische Situation (Einkommen, Beruf, Alter, Lebensphase), sondern auch hinsichtlich ihrer Einstellungen, Emotionen, Wertvorstellungen und Bedürfnisse – wie bereits erwähnt in ihren Lebensstilen. Eine Besonderheit in dünn besiedelten, ländlichen Räumen ist häufig die starke Fixierung auf das Privat-Auto. Diese resultiert nicht nur daraus, dass die Menschen faktisch auf das Auto angewiesen sind, es symbolisiert auch sehr stark die soziale Integration, die Zugehörigkeit. Passgenaue Angebote z. B. für bedarfsorientierte Verkehre sollten deshalb nicht nur auf Basis des konkreten Verkehrsbedarfs entwickelt werden, sondern die emotionalen und symbolischen Einflüsse mit einbeziehen.

2.3 Zwischenfazit: Was braucht es zur Bewältigung?

In Bezug auf die soziale Dimension des Verkehrs hat ein gutes Verständnis sozialer Pluralität und die Berücksichtigung rollenspezifischer Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsmuster eine bedeutende Planungsrelevanz.

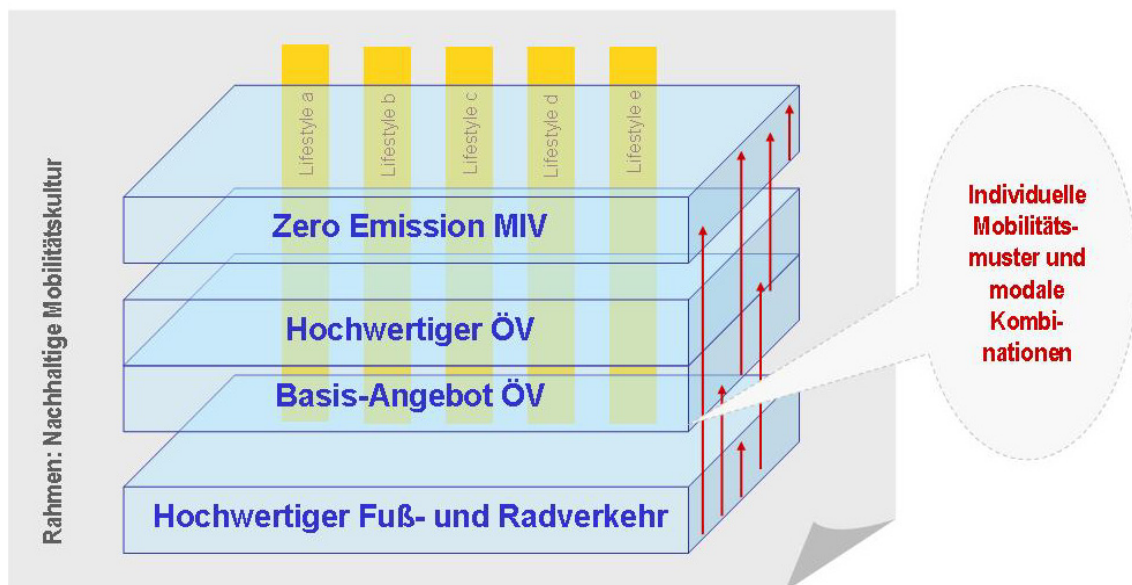
Die Integration von Verkehrs- und Stadtentwicklung ist bislang vor allem hinsichtlich der Erfordernisse des Klimaschutzes und der Lebensqualität in urbanen Räumen ein drängendes Anliegen, auch wenn es hier Fortschritte und positive Entwicklungen gibt.

Schließlich ist in Bezug auf verkehrstechnische Aspekte vor allem die Fahrzeugentwicklung zu nennen: es geht um die Weiterentwicklung energieeffizienter, konventioneller Individualverkehrsmittel, um Nutzungskonzepte, neue Fahrzeugkonzepte und darum, die Nutzung erneuerbarer Energien im Verkehrssektor voranzutreiben.

3 Perspektive: Das Leitbild Multioptionalität und Intermodalität

Verkehrssysteme der Zukunft brauchen einen spezifischen Umgang mit räumlicher und sozialer Mobilität, über die sie in der Lage sind, auf Lebenslagen und Lebensstile einzugehen bzw. für Verbraucher geeignete Angebote einzurichten. Gleichzeitig ist die steuernde Rolle der Verkehrspolitik bedeutend, die die Werte einer nachhaltigen Mobilitätskultur transportiert und Mobilität für alle ermöglicht. Sie umrahmt die multioptionale Fortbewegung für unterschiedliche Lebens- und Mobilitätsstile, Lebenslagen und spezifische Mobilitätsmuster. Dieses Bild besteht aus dem Rahmen „Nachhaltige Mobilitätskultur“ und verschiedenen Ebenen und Elementen (vgl. Abb. 5), die im Folgenden erläutert werden.

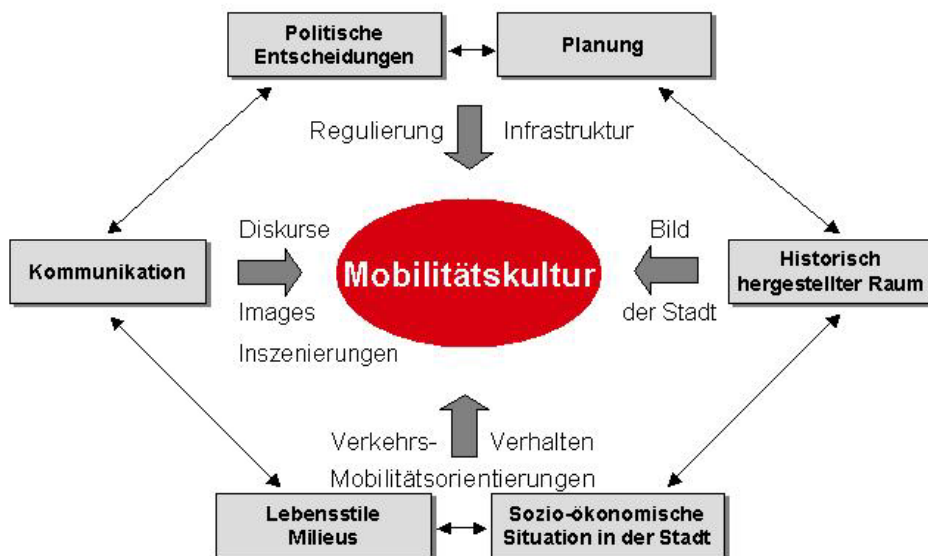
Abb. 5: Multioptionales, zielgruppen- und lebenslagenspezifisches Verkehrssystem



3.1 Mobilitätskultur als Rahmenkonzept

Eine nachhaltigere Gestaltung von Verkehr und Mobilität in den nächsten Jahrzehnten kann nur gelingen, wenn politische Maßnahmen auf Akzeptanz stoßen und ein Bewusstsein für die Vielfalt von Bewegungsmöglichkeiten der Mobilität in der Bevölkerung besteht. Dieser Leitbildwandel kann nicht durch bloße Bewusstseinsbildung, Information oder Erziehung erreicht werden – es geht mehr um aktive Aneignung als um Top-down-Lernen. Das Konzept einer nachhaltigen Mobilitätskultur (vgl. Abb. 6), also der Integration von Kommunikation in verkehrspolitische und -planerische Maßnahmen, dient dazu, diesen Transformationsprozess zur Multioptionalität der Nutzer zu stärken und zu fördern (vgl. Götz/Deffner 2009).

Abb. 6: Dimensionen von Mobilitätskulturen



Quelle: Götz/Deffner (2009: 41)

Hierbei geht es um die symbolischen und die materiellen Seiten der Mobilität. Jede Stadt, Region und Nation hat eigene, spezifische Mobilitätskulturen, deren Gestaltungsrahmen Folgendes einbezieht:

- die lokalen Gegebenheiten, kulturelle sowie historische Rahmenbedingungen,
- ein Angebot, das für unterschiedliche Zielgruppen gestaltet ist,
- die Entwicklung des Angebotes gemeinsam mit den Bürgern, damit es in der regionalen Gesellschaft akzeptiert und verankert wird.

Im Sinne eines Lernprozesses ist bereits die konzeptionelle Implementierung Bestandteil des Transformationsprozesses (also vorbereitende Arbeiten und Informationen, gegebenenfalls Baumaßnahmen, Haltestellen usw.). Kommunikation und Partizipation sind die wichtigen Stellschrauben zur Verankerung einer zukunftsfähigen Mobilitätskultur. Es können drei Ebenen der Kommunikation unterschieden werden: Selbstregulation/Interaktion im Verkehr, Austausch und Inszenierung. Ziel von Feedback- und Austauschmöglichkeiten ist es dabei nicht nur, vom Planer, Entwickler oder Anbieter in Richtung der Nutzer über Geplantes zu informieren. Auch die Gegenrichtung ist wichtig als eine Rückkopplungsmöglichkeit, durch die die Nutzer formulieren können, was sie wünschen, benötigen oder was Ärger auslöst. Inszenierung und Profilierung sind angelehnt an das Produktmarketing: Das neue Angebot muss als sinnvoll und praktisch, aber auch ästhetisch und in kohärentem Design präsentiert werden, damit es auch sinnlich und emotional anspricht. In der Umsetzung müssen hierbei die Gesetze der Markenkommunikation berücksichtigt werden.

Der Kulturbegriff meint den Zusammenhang aus Symbolischem und Materiellem, den die Bedeutungen berücksichtigenden Umgang mit Dingen (Götz/Schubert/Deffner 2006). Ein gutes Beispiel hierfür ist der Fahrradverkehr. Das Fahrrad hat in verschiedenen sozialen und kulturellen Milieus eine unterschiedliche Symbolik und wird daher unterschiedlich wahrgenommen und respektiert. Man kann auf die Respektierung des Radverkehrs durch Regeln und Sanktionierung oder durch Bedeutungsveränderung Einfluss nehmen – das entsprechende Instrument ist Kommunikation.

Ein solcher Kulturbegriff bezieht Verkehrsmittel, Infrastruktur, Gebäude, Stadt- und Naturraum ein. Er betrachtet diese aber als Phänomene, mit denen handelnd und Bedeutung gebend umgegangen wird. Wird der radikale Wandel betrachtet, mit dem die ehemals zukunftsweisenden Verkehrsbauwerke zum Beispiel der 1970er Jahre heute bewertet werden, so wird die Wichtigkeit diskursiver und kultureller Bewertungen deutlich.

Ein solcher Kulturbegriff muss auch von der Vorstellung einer linearen Steuerung des Verkehrssystems Abschied nehmen. Kultur ist dynamisch – es kann zu intendierten und nicht intendierten Effekten und komplexen Rückkopplungen kommen. Feedbackmöglichkeiten sind aber auch ein wichtiges Element der Veränderung von Mobilitätskultur. Beispiele dafür sind die Kommunikationsform der qualitätsverbessernden Partizipation oder auch die Rückkopplungen zwischen Neugestaltung des Verkehrsraums, Verhalten, Wahrnehmung und Kommunikation der Verkehrsteilnehmenden, wie sie im Konzept „Shared Space“ angelegt sind (Provincie Fryslan/Keuning Instituut 2005).

3.2 Perspektiven der Ausgestaltung: Die Mobilitätsangebote

3.2.1 Hochwertige Fuß- und Radverkehrsangebote

Alle Bürger sollen Zugang zu hochwertiger und dünnmaschiger Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur haben. Die Förderung – und in Ballungsgebieten auch zum Teil Bevorzugung – des nichtmotorisierten Verkehrs ist Grundlage für ein sozial gerechtes Verkehrssystem, das effizient mit staatlichen Ressourcen umgeht und eine hohe ökologische Nachhaltigkeit ermöglicht.

3.2.2 Öffentlicher Verkehr – „Grundversorgung“ und „hochwertig multioptional“

Der öffentliche Verkehr bietet einerseits ein Basisangebot der Daseinsvorsorge für finanziell schwächere Gruppen als Grundversorgung. Der öffentliche Verkehr muss die vier Basisanforderungen sicher, sauber, schnell und nachhaltig erfüllen. Ein solches Angebot muss unabhängig von anderen Kriterien „für alle“ gestaltet sein – für alle nutzbar, verständlich, bequem und attraktiv. Dabei muss der öffentliche Verkehr die zielgruppenspezifischen Ansprüche und Wünsche berücksichtigen können. Dies ist kein Luxus, sondern Bedingung für Kundenakzeptanz. Denn die genannten Eigenschaften sind für bestimmte Kunden-/Fahrgastsegmente besonders wichtig – wie z.B. Sicherheit und Sauberkeit für die traditionelle Klientel.

Darüber hinaus können auch im öffentlichen Verkehr Angebote für weit ausdifferenzierte Zielgruppen entwickelt werden, indem die Ansprüche und Wünsche dieser Gruppen aufgegriffen werden. Denn ein Teil der Bevölkerung wird hochgradig multioptionale Mobilitätsstile haben. Er wird virtuell und materiell unterwegs sein und dies mit Unterstützung von Informations- und Kommunikationstechnologie praktizieren (Smartphone-Informationen, digitale Wegweisung/Navigation, elektronische Tickets usw.).

3.2.3 Nachhaltige, begrenzte individuelle Mobilität

Motorisierter Individualverkehr ist weiterhin ökonomisch und sozial wichtig. Er muss aber differenzierter reguliert werden als bisher, da in ihm die sozialen Symbolisierungen und Ungleichheiten am stärksten ausgelebt werden können. Den Weg zu einer Mobilität mit geringer Kohlenstoffintensität weisen sowohl Angebote von Null- und Niedrigemissionsfahrzeugen als auch eine zielgruppenspezifische Politik durch Anreizsysteme für

„Early Adopters“ (frühzeitige Anwender) bzw. Restriktionen für Gruppen mit einem hohen Verursacherpotenzial (Mobilitätsstile mit Emissionsprofilen).

Ein wichtiges Element innerhalb der motorisierten individuellen Mobilität werden in Zukunft Nutzungskonzepte sein, die auf dem Kerngedanken „nutzen, aber nicht besitzen“ basieren. Deren Ausgestaltung ist eine wichtige Aufgabe zwischen Mobilitätsforschung und -praxis.

3.3 Aufgaben

Ein solches Verkehrsangebot basiert zentral auf der Möglichkeit der Multioptionalität als Platzhalter für die intelligente Auswahl von Mobilitätsformen im Zusammenhang mit gesellschaftlichen und individuellen Anforderungen.

In der Praxis wird es darum gehen, Multioptionalität erfahrbar und vermarktbar zu machen, z. B. darüber, dass nicht die Nutzung eines einzelnen Verkehrsmittels gekauft wird, sondern ein Abonnement für alles (öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Carsharing). Durch Informations- und Kommunikationstechnologien wird es dabei möglich, den motorisierten Individualverkehr besser auszulasten (z. B. über echtzeitgestützte Mitfahrssysteme).

Wichtige Schritte innerhalb einer multioptionalen Mobilitätsentwicklung richten sich im Speziellen an die Themenfelder Freizeitverkehr, Priorisierung und eine integrierte Planung:

- steuern und gestalten von Freizeitverkehr
- fit machen von Verkehrssystemen für die neuen „Alten“
- zusammenhängende Angebote und Kommunikation im öffentlichen Verkehr und über gesamte Mobilitätsketten hinweg schaffen
- nichtmotorisierten Verkehr als System sehen: Netze, Übergänge, Erreichbarkeiten, Informationen
- die positive Diskriminierung des motorisierten Individualverkehrs in Stadtgebieten (Ampelphasen, Parkplatzmanagement, Fußwege, Lärm usw.) auflösen sowie
- effektive Planungsinstrumente und -verfahren für überkommunale Aufgaben und Zuschnitte im Verkehrsbereich (weiter-)entwickeln.

Literatur

Arentze, T.; Timmermans, H.; Jorritsma, P.; Olde Kalter, M.-J.; Schoemakers, A. (2008): More gray hair – but for whom? Scenario-based simulations of elderly activity travel patterns in 2020. In: *Transportation* 35, 613-627.

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung); ifas (Institut für Angewandte Sozialwissenschaft); DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) (2009): Alltagsverkehr in Deutschland. Projektpräsentation September 2009. Online unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/MID2008_Projektpraesentation_Nutzerworkshop_Sept09.pdf (letzter Zugriff am 23.11.2009).

Brühl, H.; Echter, C.-P.; Frölich von Bodelschwingh, F.; Jekel, G. (2005): Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance? Berlin. = Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Band 41.

city:mobil (1999): Stadtverträgliche Mobilität: Handlungsstrategien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Stadtregionen. Berlin. = Stadtökologie, Band 3.

- Deffner, J. (2009): Zu Fuß und mit dem Rad in der Stadt. Mobilitätstypen am Beispiel Berlins. Dortmund. = Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Band V7.
- Eberle, U; Hayn, D.; Rehaag, R.; Simshäuser, U. (Hrsg.) (2006): Ernährungswende. Eine Herausforderung für Politik, Unternehmen und Gesellschaft. München.
- Europäisches Parlament (2008): Der Klimawandel – Herausforderung für die Struktur- und Kohäsionspolitik. Generaldirektion Interne Politikbereiche der Union, Fachreferat Struktur- und Kohäsionspolitik. Brüssel.
- Giannakouris, K. (2008): Ageing characterises the demographic perspectives of the European societies. Luxembourg. = Eurostat-Statistics in Focus, Nr. 72/2008.
- Götz, K. (2006): The INVENT-Project – Travel and Holiday Styles: Target Groups for Sustainable Tourism. In: Charter, M.; Tukker, A. (Hrsg.): Proceedings: Sessions I. Sustainable Consumption and Production: Opportunities and Challenges. Conference of the Sustainable Consumption Research Exchange (SCORE!) Network.
- Götz, K.; Deffner, J. (2009): Eine neue Mobilitätskultur in der Stadt – praktische Schritte zur Veränderung. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.): Urbane Mobilität. Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis. Bremerhaven, 39-52.
- Götz, K.; Deffner, J.; Stuessi, I. (2008): Does the social-ecological lifestyle concept show paths towards more sustainable consumption patterns? Virulent aspects of lifestyle research for sustainable change management. In: Daub, C.-H.; Burger, P.; Scherrer, Y. (Hrsg.): Creating Values for Sustainable Development. Proceedings of the 2nd International Sustainability Conference, August 2008, Basel, Switzerland. Basel.
- Götz, K.; Loose, W.; Schmied, M.; Schubert, S. (2003): Mobilitätsstile in der Freizeit. Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Berlin. = UBA-Berichte 02/03.
- Götz, K.; Schubert, S. (2004): Mobilitätsstile: Ein sozial-ökologisches Analyse-, Integrations- und Zielgruppenkonzept. In: Zanger, C.; Habscheid, S.; Gaus, H. (Hrsg.): Bleibt das Auto mobil? Mobilität und Automobil im interdisziplinären Diskurs. Frankfurt am Main, 224-239.
- Götz, K.; Schubert, S.; Deffner, J. (2006). Mobilität. In: Becker, E.; Jahn, T. (Hrsg.): Soziale Ökologie. Grundzüge einer Wissenschaft von den gesellschaftlichen Naturverhältnissen. Frankfurt am Main, 383-393.
- Hayn, D.; Empacher, C. (Hrsg.) (2004): Ernährung anders gestalten. München.
- Konietzka, D. (1995): Lebensstile im sozialstrukturellen Kontext: ein theoretischer und empirischer Beitrag zur Analyse soziokultureller Ungleichheiten. Opladen.
- Provincie Fryslan/Keuning Instituut (2005): Shared Space. Raum für alle. Neue Perspektiven zur Raumentwicklung. INTERREG IIIB. Groningen.
- Rosenbloom, S. (2001): Sustainability and automobility among the elderly: an international assessment. In: Transportation 28, 4, 375-408.
- Schubert, S.; Zahl, B. (2003): Der Weg zum Ziel. Wie aus Mobilitätstypen Zielgruppen für neue Nahverkehrsangebote im Südschwarzwald werden. In: landauf landab. Mobil im Südschwarzwald 1, 9-12.

Autorin

Dr. rer. pol. Dipl.-Ing. Jutta **Deffner** (Raum- und Umweltplanung) ist seit 2005 am Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) in Frankfurt am Main wissenschaftliche Mitarbeiterin und leitet seit 2010 den Forschungsschwerpunkt ‚Mobilität und urbane Räume‘. Schwerpunkte ihrer Forschungsarbeit sind Konzepte und Kommunikation für nachhaltige Mobilität und Mobilitätskultur, Fuß- und Radverkehr sowie integrierte Siedlungsentwicklung. Ihre methodischen Schwerpunkte sind u. a. qualitativ-sozialwissenschaftliche Methoden. Sie promovierte zu nichtmotorisierter Mobilität und Stadtstrukturen. Vor ihrer Forschungstätigkeit arbeitete sie in der Planungspraxis.