

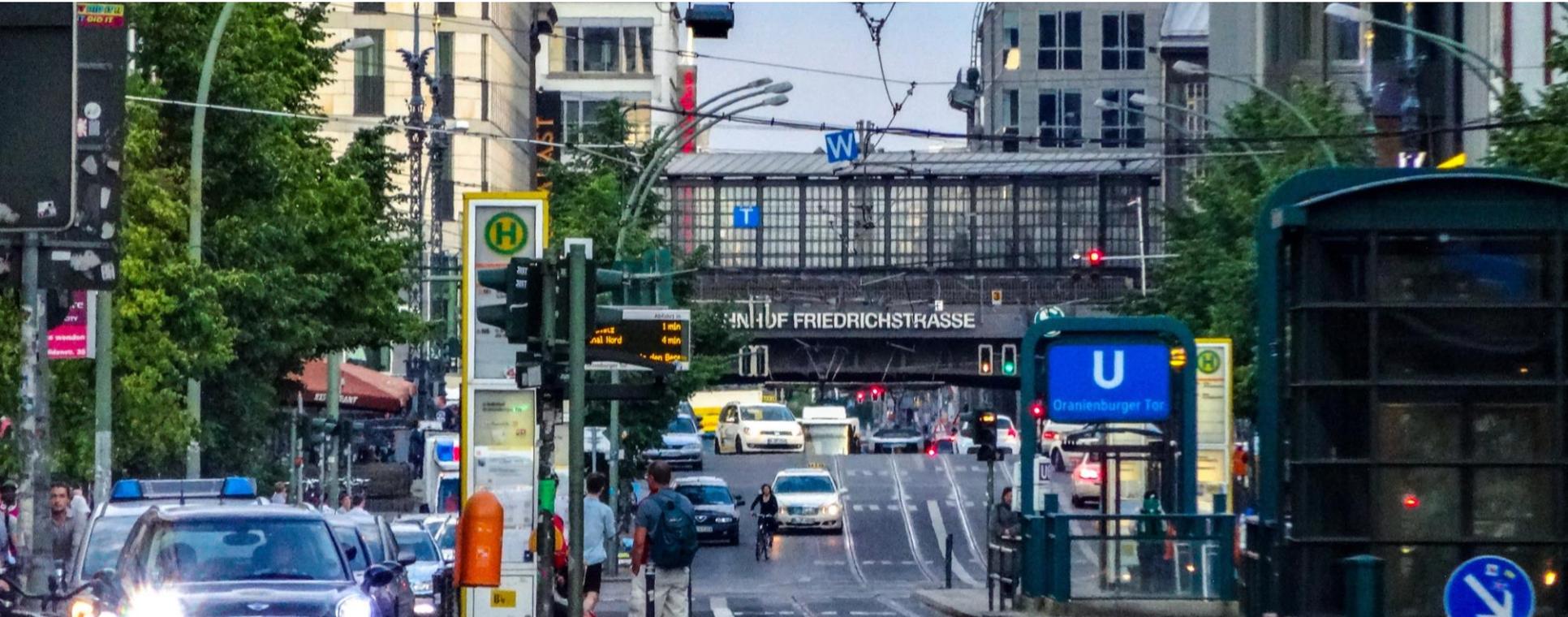
Mobilität für Menschen

Mono oder Multi?

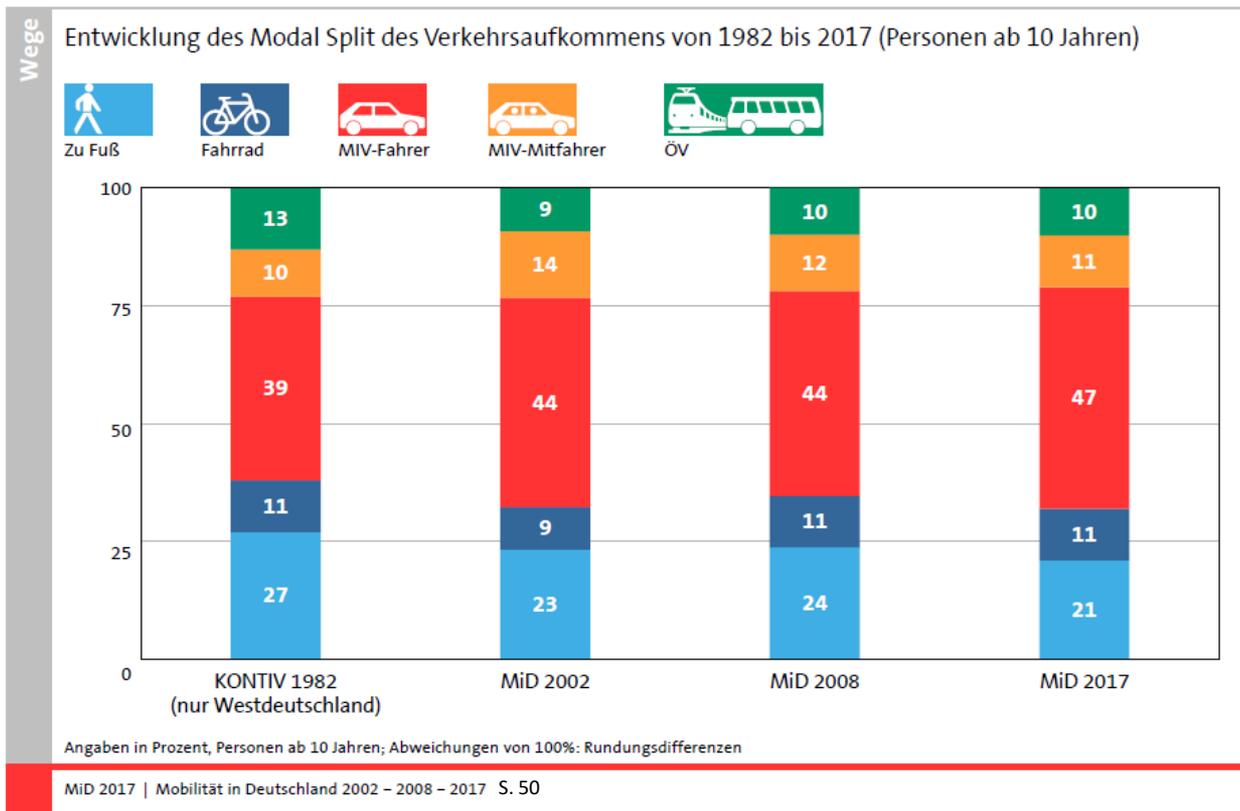
Mobilitätsverhalten, -stile, -typen und die Zukunft des ÖV

Bastian Kettner, VCD
Sprecher für Bahn, ÖPNV und Multimodalität

Wohin steuert die Mobilität?

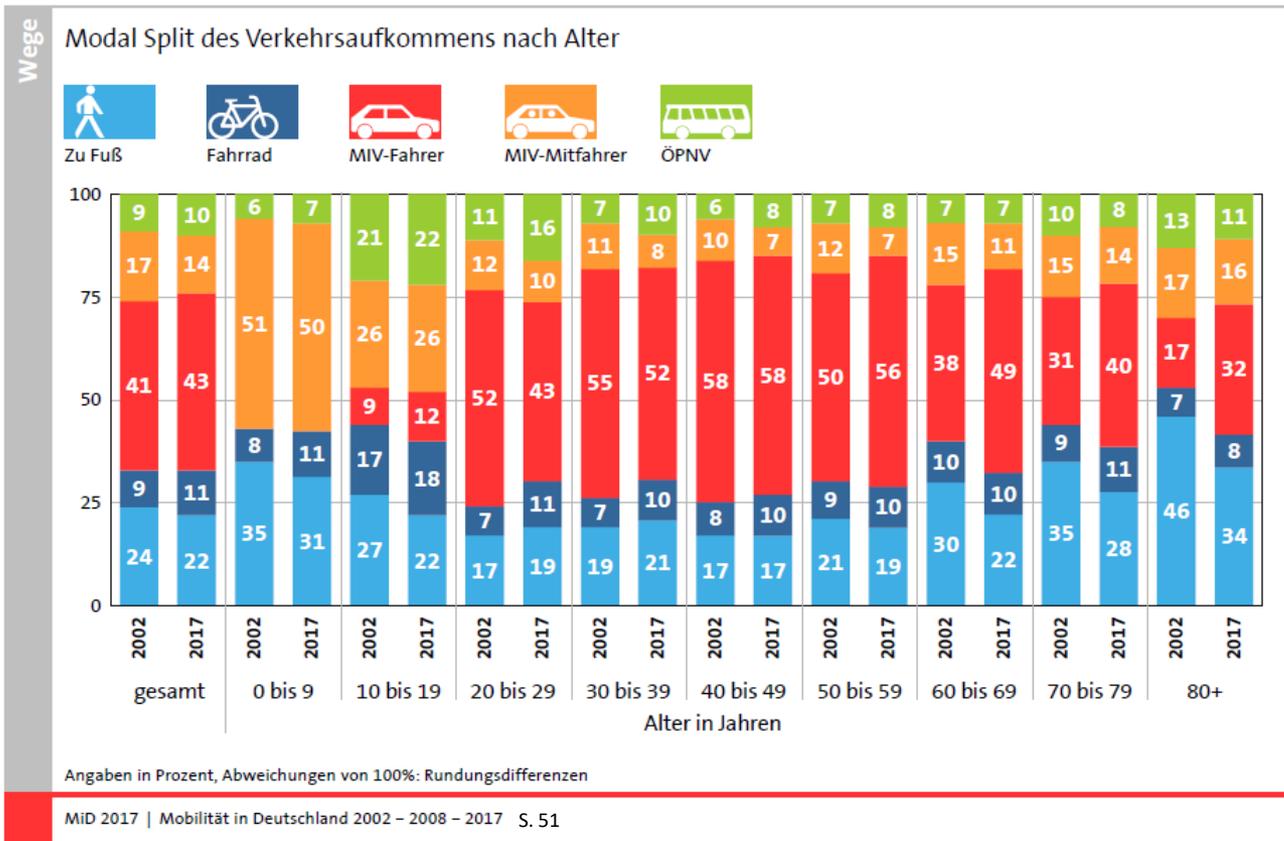


Der Status quo



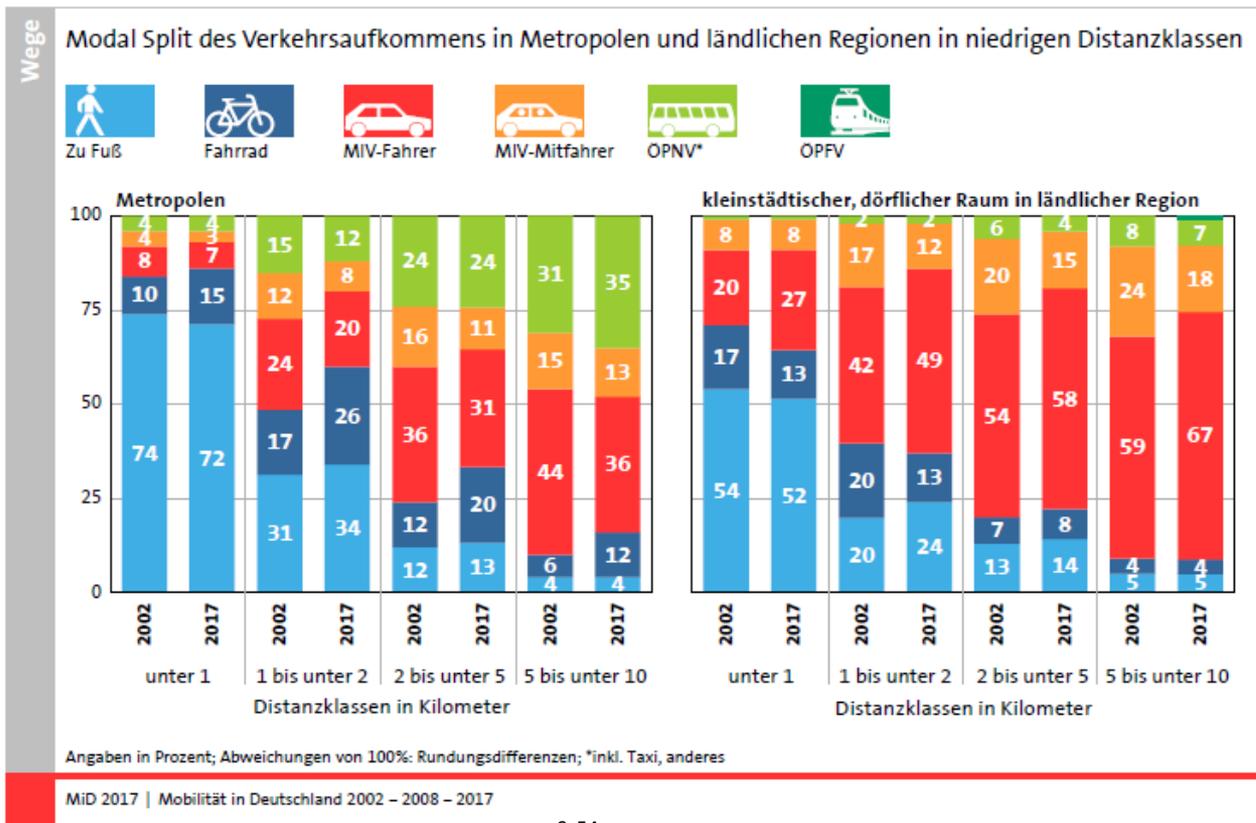
- Auf den ersten Blick: eher wenig Veränderung im Zeitverlauf, Tendenz Zunahme MIV
- Teufel steckt im Detail

Der Status quo



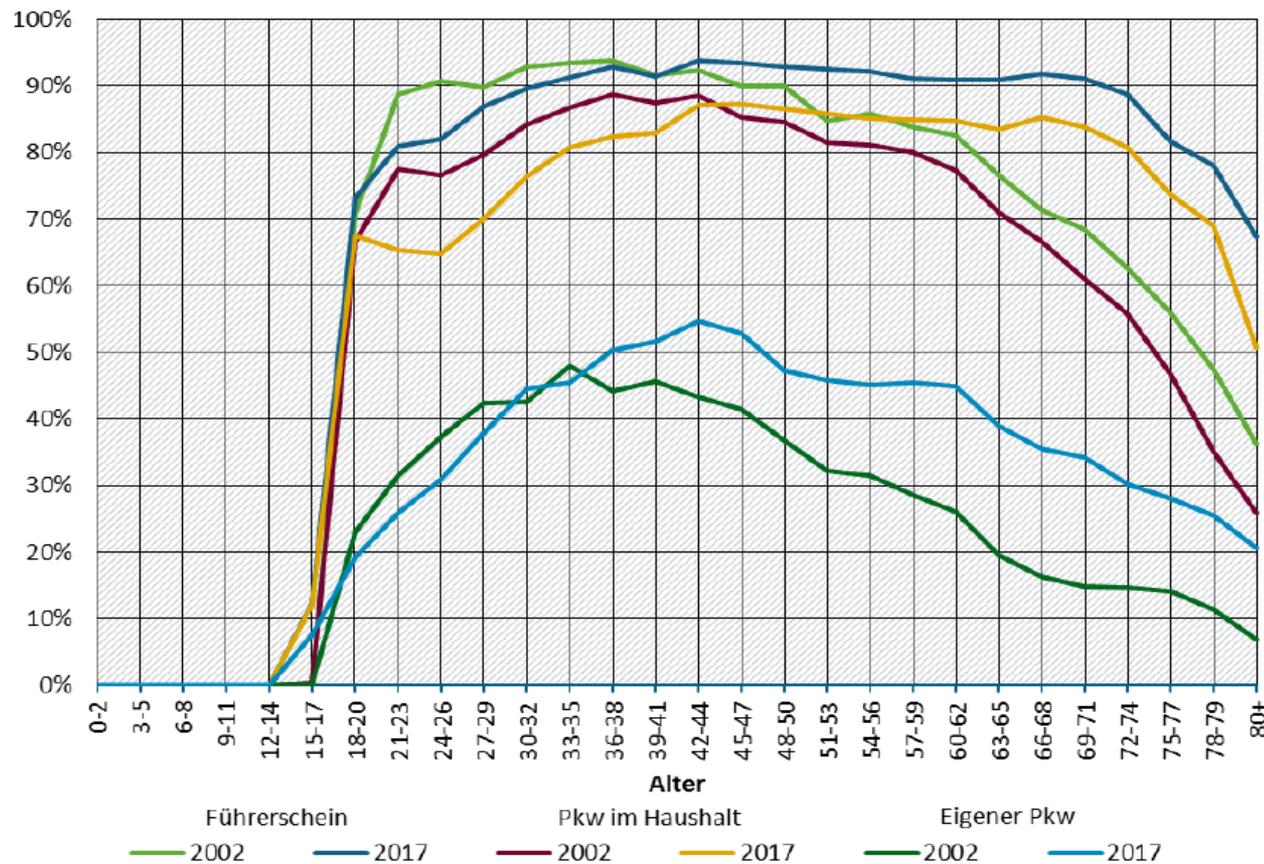
- Veränderungen innerhalb von Alterskohorten: Junge Menschen häufiger mit Umweltverbund unterwegs, Abnahme MIV-Anteil
- Ältere: Nachholende Motorisierung Frauen, besserer Gesundheitszustand, höhere verfügbare Einkommen, mobiler

Der Status quo



- Raumkategorie weiterer Einflussfaktor
- in Metropolen: Anteil Umweltverbund am Modal Split gewachsen, MIV-Anteil z. T. deutlich abgenommen
- Im ländlichen Raum: Anteil Umweltverbund am Modal Split leicht geschrumpft

Der Status quo



Quelle: Kuhnimhof et al. 2019: 53

- Deutlich weniger junge Menschen machen Führerschein und besitzen Auto → genereller Trend oder nur in spätere Lebensphase verschoben
- Ältere Menschen im Alter deutlich mobiler als früher: Haben häufiger Auto und Führerschein
- „peak car“?

Verkehrsmittelwahl verstehen

- Wer Mobilitätsverhalten verändern will, muss an die Wurzeln: Motive, Einstellungen und Normen begreifen
- Klassischer, deterministischer Ansatz der Verkehrsforschung fragt nur nach „harten“ Einflussfaktoren, nicht nach Motiven für Verhalten (vgl. Götz et al. 2016: 784 ff)
- Moderner Zugang: sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung mit Lebensstilforschung als Vorbild
 - Lebensstile: Abgrenzbare, durch Fremd- und Selbsttypisierung hergestellte soziale Formationen, die auf besondere Muster der Lebensführung beruhen (vgl. Götz et al. 2016: 787; in Anlehnung an Hörning/Michailow 1990).
 - In der Mitte zwischen Erforschung individuellen Verhaltens und gesamtgesellschaftlicher Analyse (vgl. ebd.)
 - Integration Erkenntnisse aus Verkehrspsychologie (Norm-Aktivations-Modell): These: (vermeintliche) Bewertungen des sozialen Umfeldes beeinflussen Verkehrsmittelwahl
 - Mobilitätsstilforschung: Lebensstil-Ansatz auf Verkehrsverhaltensforschung übertragen und anschließend Cluster bilden → Typologisierung

Mobilitätstypen am Beispiel Berlins



Foto: Pixabay/Thomas Wolter

Mobilitätstypen am Beispiel Berlins

- *Towards New Urban Mobility (2015)*
 - Studie des InnoZ, der London School of Economics and Political Science (LSE) und LSE Cities
 - Erforschung von Mobilitätsstilen sowie Akzeptanz neuer Mobilitätsoptionen und Infodienste wie ÖV-Apps, Car-/Bikesharing und E-Autos → Ableitung von Mobilitätstypen in Berlin und London
 - Berücksichtigung Mobilitätskultur: Mobilitätsgeschehen verschiedener Orte als Verschränkung von „infrastruktureller, baulicher, diskursiver, soziokultureller und handlungsbezogener Faktoren“ betrachten und vergleichen (Götz et al. 2016: 782f)
 - Integration des Norm-Aktivations-Anatzes
 - Megatrends berücksichtigt, besonders Klimawandel, Digitalisierung, Reurbanisierung
 - Methode: rund 1.000 computergestützte Telefoninterviews jeweils in Berlin und London
 - Entwicklung von Policy-Ansätzen, um zielgruppenspezifisch nachhaltiges Mobilitätsverhalten anzuregen

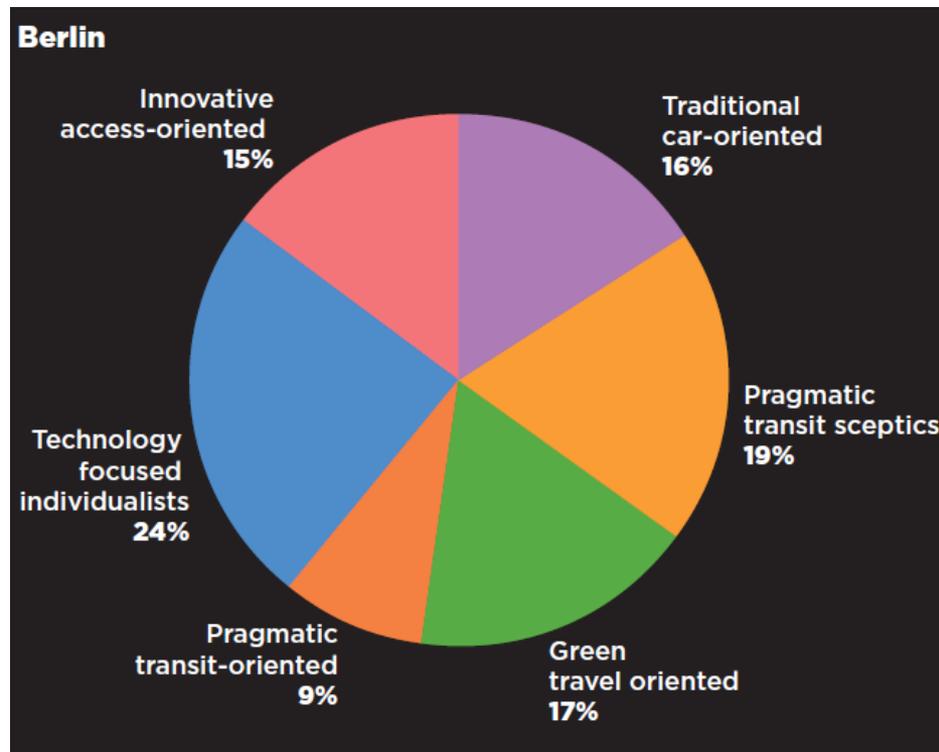


Einflussfaktoren auf die Mobilitätskultur (Götz, Deffner 2009:40f)

Mobilitätstypen am Beispiel Berlins

- Clusterbildung anhand individueller Eigenschaften wie:
 - *Alter und Geschlecht*
 - *Einkommen und Erwerbstätigkeit*
 - *Wohnstandort in Stadt*
 - *Immobilienbesitz*
 - *Autobesitz*
 - *Responsivität auf soziales Umfeld (Norm-Aktivations-Modell)*
 - *Offenheit für technische Innovationen*
 - *Mobilitätspräferenzen und persönlicher Modal Split*

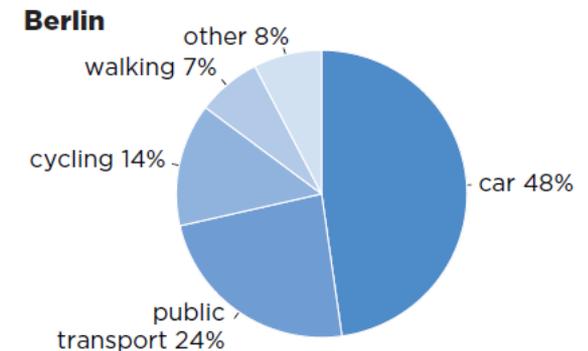
Mobilitätstypen am Beispiel Berlins



Quelle: Rode et al. 2015: 27

Technologiefokussierten Individualist*innen auf den Zahn geföhlt

- Jung, überwiegend männlich, akademisch, hohes Einkommen
- starkes Bedürfnis nach individueller Mobilität und Spaß am Selberfahren drückt sich im Modal Split aus
 - hoher MIV-Anteil (48%), etwas höherer Radanteil (14%). ÖPNV (24%) wird genutzt, ist aber unbeliebt
- starke Nutzung digitaler Technologien, offen für Innovationen und elektrische Fahrzeuge
- Umweltbewusstsein spielt keine bedeutende Rolle



Quelle: Rode et al. 2015: 39

Multimodal in die Zukunft?

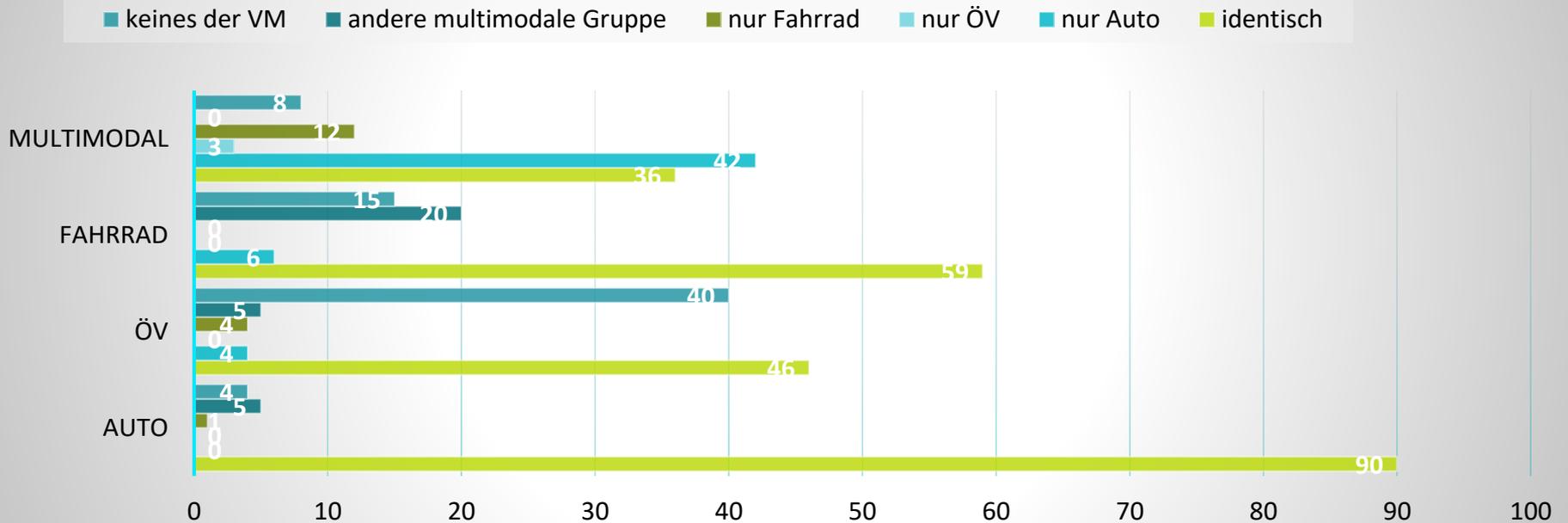
- Untersuchung mithilfe der British National Travel Survey, Sample: 12.000 Befragte in England
 - Bei gleich langen Distanzen CO2-Ausstoß von Multimodalen geringer als von Monomodalen. Aber: Multimodale Menschen legen häufig weitere Strecken zurück. CO2-Vorteil wird aufgeessen (Mattioli, Heinen 2020: 73)
- Multimodales Verhalten von jungen Menschen und in Metropolen steigt an, während es auf dem Land und bei Älteren eher sinkt (Ruhrt 2019: 119ff).
- Wichtig: Push und Pull! Multimodalität nicht per se klimaschonender. Abbau Privilegien für MIV notwendig. Rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen für Umweltverbund verbessern → Bundesmobilitätsgesetz
- Digital buchbare Angebote (z. B. On-Demand-Verkehre) als Ergänzung bestehender Angebote und in ÖPNV-Konzepten integriert anbieten, um ruinösen Wettbewerb zu verhindern.

Corona und ÖPNV

- Panelstudie: Befragung von 1.000 Proband*innen durch Kantar i. A. von DLR im April und Juli 2020, ob Verkehrsmittelwahl vor und während Shutdown identisch war oder auf andere Verkehrsmittel umgestiegen wurde → Diagramm auf folgender Folie
- Verkehrsmittelwahl relativ stabil mit Ausnahme multimodaler Gruppen
 - Autofahrer*innen: kaum Verhaltensänderung
 - ÖV-Nutzer*innen und Radfahrer*innen: nicht gewechselt, aber weniger mobil während Shutdown
 - Multimodale: häufig auf Auto und z. T. Fahrrad umgestiegen

Corona und ÖPNV

Wahl anderer Verkehrsmittel während Shutdown 2020?



Eigene Darstellung auf Grundlage von Lenz/Nobis/Eisenmann 2020: 102

Wie multimodale erreichen?

 <p>Mobil-Flat S ★ Premium</p>	 <p>Mobil-Flat M ★ Premium</p>	 <p>Mobil-Flat L ★ Premium</p>
<p>swa Mobil-Flat S PREMIUM</p> <ul style="list-style-type: none"> · Bus & Tram: Mobil-Abo Premium Innenraum (Zone 10 & 20) + Mitnahmemöglichkeit bei Bus & Tram: bis zu 3 Erwachsene und 4 Kinder³⁾ · Rad: 30 Minuten kostenlos bei jeder Fahrt (mehrfach am Tag) · Carsharing: Jahreskontingent von 60h oder 600km, d.h. du kannst dir jetzt über das gesamte Jahr deine Stunden oder Kilometer frei und flexibel einteilen²⁾ + Partnerkarte bei Carsharing⁴⁾ <p>pro Monat 76,00 EUR</p>	<p>swa Mobil-Flat M PREMIUM</p> <ul style="list-style-type: none"> · Bus & Tram: Mobil-Abo Premium Innenraum (Zone 10 & 20) + Mitnahmemöglichkeit bei Bus & Tram: bis zu 3 Erwachsene und 4 Kinder³⁾ · Rad: 30 Minuten kostenlos bei jeder Fahrt (mehrfach am Tag) · Carsharing: Jahreskontingent von 180h oder 1.800km, d.h. du kannst dir jetzt über das gesamte Jahr deine Stunden oder Kilometer frei und flexibel einteilen²⁾ + Partnerkarte bei Carsharing⁴⁾ <p>pro Monat 95,00 EUR</p>	<p>swa Mobil-Flat L PREMIUM</p> <ul style="list-style-type: none"> · Bus & Tram: Mobil-Abo Premium Innenraum (Zone 10 & 20) + Mitnahmemöglichkeit bei Bus & Tram: bis zu 3 Erwachsene und 4 Kinder³⁾ · Rad: 30 Minuten kostenlos bei jeder Fahrt (mehrfach am Tag) · Carsharing: Jahreskontingent von 360h oder 3.600km, d.h. du kannst dir jetzt über das gesamte Jahr deine Stunden oder Kilometer frei und flexibel einteilen²⁾ + Partnerkarte bei Carsharing⁴⁾ <p>pro Monat 129,00 EUR</p>

Quelle: Stadtwerke Augsburg

- Mobilität aus einer Hand: Komplettpakete ÖPNV, Rad, Carsharing
- Umstieg auf Umweltverbund so einfach wie möglich machen
- Zielgruppenspezifische Lockangebote
- App-seitig: Jelbi (Berlin, BVG)

Literaturverzeichnis

- Götz, Konrad/Jutta Deffner (2009): Eine neue Mobilitätskultur in der Stadt - praktische Schritte zur Veränderung. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Ed.): Urbane Mobilität. Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis. direkt: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, 65. Bremerhaven : Wirtschaftsverl. NW, Verl. für neue Wissenschaft , S. 39-52 .
- Götz, Konrad; Deffner, Jutta und Klinger, Thomas (2016): Mobilitätsstile und Mobilitätskulturen – Erklärungspotentiale, Rezeption und Kritik. In: Schwedes, Oliver; Canzler, Weert und Knie, Andreas (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. 2. Aufl. Springer VS, Wiesbaden. S. 781-801.
- Kuhnimhof, Tobias et al. (2019): Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Abschlussbericht von DLR und infas im Auftrag des Umweltbundesamtes. Texte 101/2019. Dessau-Roßlau. Verfügbar: https://elib.dlr.de/133798/1/2019-08-29-texte_101-2019_mobilitaetsverhalten.pdf , Zugriff 2021–10-11.
- Lenz, Barbara; Nobis, Claudia und Eisenmann, Christine (2020): Wie wirkt sich die Krise auf das Mobilitätsverhalten aus? In: Informationen zur Raumentwicklung (IzR): Corona und Stadtentwicklung. Neue Perspektiven in der Krise? Heft 4/2020. S. 96-105.
- Mattioli, Giulio; Heinen, Eva (2020): Multimodality and Sustainable Transport: A Critical Perspective. In: Appel, Alexandra; Scheiner, Joachim und Wilde, Matthias (Hrsg.): Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. (Selbst-) kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis. Springer VS, Wiesbaden. S. 65-82.
- Nobis, Claudia et al. (2019): Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Verfügbar: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Zeitreibenbericht_2002_2008_2017.pdf, Zugriff 2021–10-11.
- Rode, Philipp et al. (2015): *Toward New Urban Mobility: The case of London and Berlin*. Peter Griffiths (ed). LSE Cities/InnoZ. London School of Economics and Political Science: London. Verfügbar: <https://lsecities.net/wp-content/uploads/2015/09/New-Urban-Mobility-London-and-Berlin.pdf>, Zugriff 2021–10-11.
- Ruhrort, Lisa (2019): Transformation im Verkehr. Erfolgsbedingungen für verkehrspolitische Schlüsselmaßnahmen. Springer VS, Wiesbaden.

Danke

für Ihre Aufmerksamkeit