

m2k

mobility2know_4_ways2go

Ein Projekt finanziert im Rahmen der 2. Ausschreibung der Programmlinie ways2go des Forschungs- und Technologieprogramms iv2splus

Mit dem Forschungsprojekt „mobility2know (m2k)“ wurden **vier Ziele** verfolgt:

1. Integration des Milieu-Ansatzes in die Verkehrs- und Mobilitätsforschung und Überprüfung der Erklärungskraft des Mobilitätsverhaltens durch die SINUS-Milieus®;
2. Differenzierte Erhebung der Ausstattung und Erreichbarkeit von Standorten;
3. Überprüfen eines raumbezogenen Handlungsmodells im Rahmen der Verkehrs- und Mobilitätsforschung und
4. Anwendung der multivariaten Korrespondenzanalyse auf das Verkehrs- und Mobilitätsverhalten.

Mit der im Rahmen der Verkehrsgenese-forschung vollzogenen sozialen Ausdifferenzierung der Verkehrsnachfrage ändert sich auch der **Begriff der Mobilität** in seiner Vieldeutigkeit. Dies führt unweigerlich zu einer differenzierten Betrachtungsweise der Möglichkeiten sozialer Gruppen im Kontext räumlicher Mobilität. Daher die **zentrale Hypothese des Projektes**: Neben der traditionellen Bestimmung der AkteurInnen im Verkehrssystem haben die **Sozialen Milieus einen eigenständigen Einflussfaktor** auf die Alltagsmobilität. **Mobilität** ist zudem **kein Bedürfnis**, sondern die Art und das Maß an Mobilität wird gewählt, das aus subjektiver Sicht geeignet ist, den **Alltag zu organisieren**.

In der Studie wurden gegenüber den klassischen Verkehrsstudien **zwei entscheidende Veränderungen** vorgenommen: Zum einen wurden **an Stelle einer repräsentativen Stichprobe für Österreich zwölf je repräsentative Stichproben für theoretisch begründet ausgewählte Politische Bezirke** gezogen. Da die Kontexte der materiellen Ausstattung quer durch die Republik kleinräumlich extreme Unterschiede aufweisen würden hinsichtlich einer sozial und räumlich stark ausdifferenzierten Analyse die Freiheitsgrade sehr gering werden, so dass sehr grobe Zusammenfassungen notwendig würden.

Zum anderen wurde die geplante **Stichtags-Befragung zugunsten eines Befragungskonzeptes nach typischen täglichen Alltagsaktivitäten und den dafür verbundenen Fortbewegungsmodi verändert**. Neben einer deutlichen Kritik an diesem Vorgehen wird auf diese Weise erstens der Gefahr geringer Zellenbesetzung entgegengewirkt, zweitens wurde die Erhebung durch dieses Vorgehen auf die soziale Qualität der Alltagsmobilität konzentriert.

Vorgehen: Für die 1.030 Wohnstandorte der Befragten (N=1.030 in zwölf Politischen Bezirken Österreichs, durchgeführt von INTEGRAL Markt- und Meinungsforschung GmbH., Wien) wurden jeweils 50 Erreichbarkeitsindikatoren berechnet, von denen sich 17 auf den MIV, 13 auf den Rad-, neun auf den Fußgängerverkehr und elf auf den ÖPV beziehen. Durch eine z-Transformation wurden die einzelnen Indikatorwerte zum Zwecke der Vergleichbarkeit normiert und schließlich zu vier verkehrsträgerspezifischen gebündelten Erreichbarkeitsindikatoren zusammengefasst (durch Fachbereich Stadt- und Regionalforschung, TU Wien).

Ergebnisse: Zwischen dem Sozialen Milieu, dem Regions- und dem Haushaltstyp bestehen höchst signifikante Zusammenhänge. Soziale Milieus und Haushaltstypen sind nach unterschiedlichen Mustern über die Fläche Österreichs verteilt, finden sich in je spezifischen Siedlungstypen, was ihr Mobilitätsverhalten mitbestimmt. Erwartungsgemäß bewohnen familiäre Haushaltstypen aus traditionellen Milieus vermehrt naturräumlich geprägte Raumtypen, Einpersonenhaushalte bzw. Alleinerziehende aus moderneren Milieus bevorzugen hingegen eher urbane Räume.

Die **Zugehörigkeit zu jeweiligen Sozialen Milieus** bestimmt über die damit verbundenen spezifischen Werthaltungen zum einen die Entscheidung für Wohnstandorte, womit bestimmte Erreichbarkeiten verbunden sind. Zum anderen liegt die Erklärungskraft der Milieus für das aggregierte Mobilitätsverhalten hinter dem Einkommen und dem Haushaltstyp und deutlich vor den Erreichbarkeitsmaßen an dritter Stelle. Schließlich können innerhalb gleicher ökonomischer Lage und unter ähnlichen Haushaltsbedingungen Binnenvariation innerhalb dieser Gruppen durch die Milieuzugehörigkeit erklärt werden.

Frauen bilden keine homogene Verhaltensgruppe. Sie haben milieuspezifisch unterschiedliche Muster der Alltagsmobilität; d.h. die Geschlechterverhältnisse (gender) werden in Abhängigkeit der Milieuzugehörigkeit geprägt. Die Daten zeigen milieuspezifische Binnenvariationen in der Alltagsmobilität von Frauen für eine Reihe von Mobilitätsaspekten.

Die Milieuzugehörigkeit beeinflusst zudem das **Verhältnis zur Technik**, das Einfluss auf die Alltagsmobilität hat. Dabei wird der Faktor „Technikaversionen“ stärker als den Faktor „Technikaffinität“ durch die Milieuzugehörigkeit beeinflusst.

Der deutliche **Erfolg des Milieuansatzes** bei der Analyse des Mobilitätsverhaltens ist nicht nur von unschätzbarem Wert für eine sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung, sondern ist auch eine notwendige Voraussetzung für die Verkehrs- und Siedlungsplanung, für technologische Strategien und Marketingkonzepte im Sinne einer nachhaltigen Suffizienzstrategie.

Kontaktdaten:

TU Wien, Fachbereich Soziologie (ISRA), 1040 Wien, Karlsplatz 13, Tel.: +43 (0) 1 58801 280601/-02
jens.dangschat@tuwien.ac.at

Institut für Höhere Studien (IHS), Department Soziologie, 1060 Wien, Stumpergasse 56, Tel.: +43 (0) 59991213, astrid.segert@ihs.ac.at

TU Wien, Fachbereich Stadt- und Regionalforschung (srf), 1040 Wien Karlsplatz 13, Tel.: +43 (0) 1 58801 280222 Hans.Kramar@tuwien.ac.at

INTEGRAL Markt- und Meinungsforschung GmbH, Mohsgasse 2, 1030 Wien, Tel.: +43 (0)1 79919940,
sandra.cerny@integral.co.at

