

DER MILIEU-ANSATZ IN DER MOBILITÄTSFORSCHUNG

ausgewählte Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt
mobility2know_4_ways2go

(gefördert im Rahmen der bm:vit-Ausschreibung ways2go, 2. Welle)

Projektleitung:

o.Univ.Prof. mag.rer.soc.oec. Dr.phil. Jens S. Dangschat
Technische Universität Wien, Fachbereich Soziologie (ISRA)
unter Mitarbeit von DI Wencke Hertzsch und DDI René Mayr

ProjektpartnerInnen:

Dr. Astrid Segert, Institut für Höhere Studien (IHS)

Dr. Hans Kramar, DI Robert Kalasek, DI Roman Seidl,
Technische Universität Wien, Fachbereich Stadt- und Regionalforschung (srf)

Mag. Sandra Cerny, Dr. Bertram Barth, INTEGRAL Marktforschung, Wien

Externe Beratung:

Prof. Dr. Christian Holz-Rau, Universität Dortmund

Dr. habil. Joachim Scheiner, Universität Dortmund

Prof. Dr. Jörg Blasius, Universität Bonn

Der Milieuansatz in der Mobilitäts-Forschung

Jens S. Dangschat & Renè Mayr

1 Ziele des Forschungsprojektes mobility2know_4_ways2go

Ziel des im Rahmen der bm:vit-Ausschreibung „ways2go“ durchgeführten Projektes m2k (mobility2know_4_ways2go)¹ war es, in vier Bereichen der Mobilitätsforschung innovative Ansätze umzusetzen:

- Eine exaktere Beschreibung des Wohnstandortes der Befragten hinsichtlich der Ausstattung mit Gelegenheiten sowie der Erreichbarkeiten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln.
- Eine Konzeption der sozialen Ungleichheit (als zentraler soziologischer Dimension zur Erklärung von Einstellungs- und Verhaltensunterschieden), bei der das theoretische Konstrukt „soziales Milieu“ im Mittelpunkt steht.
- Aus der Kritik an der Erhebung und insbesondere der Auswertung von Stichtagserhebungen und Mobilitätstagebüchern wurde das Mobilitätsverhalten hinsichtlich der überwiegenden Nutzungen und Distanzen nach Anlass und Verkehrsmittel sowie die grundsätzliche Einschätzung und Veränderungswünsche hinsichtlich der eigenen Mobilität erfasst.
- Mit dem Einsatz von Korrespondenzanalysen wurde ein heuristisches multivariates Verfahren gewählt, welches sowohl gut darstellbare Erkenntnisse über multivariate Zusammenhänge liefert, aber auch hypothesengerierend eingesetzt werden kann.

In diesem Bericht wird vor allem der gewählte Milieu-Ansatz vorgestellt (s. Kap. 5) und in seiner erklärenden Funktion für Verkehrsgenese dargestellt (s. Kap. 8).

2 Warum ein Milieu-Ansatz?

Unterschiede im (Mobilitäts-)Verhalten werden innerhalb der Mobilitäts- und Verkehrsforschung auf der Mikroebene vor allem über einen unterschiedlich guten Zugang zum Mobilitätssystem erklärt (Indikatoren der Erreichbarkeit, der Ausstattung der (Wohnstand-)Orte mit Infrastrukturen, siedlungsstrukturelle Typologien, Verfügung über Fahrzeuge resp. Zugänge durch Führerschein, Monats- oder Jahreskarten). Zudem orientiert sich diese Forschung an traditionellen Merkmalen der sozialen Ungleichheit (wie Einkommen, Geschlecht) und des Haushaltstypus (vgl. Lanzendorf & Scheiner 2004: 24-29, Scheiner 2006: 43-47, 2007a: 698-702, 2009: 97-156).

Mit den Zugängen aus der Geografie wird traditionell der Raum in einem euklidischen, territorialen Verständnis in den Mittelpunkt gerückt, was der Logik der traditionellen Verkehrsforschung entspricht, dass es auf der Handlungsebene um die Überwindung des Raumes geht (möglichst rasch und mit geringem Aufwand von A nach B gelangen)(vgl. Gather et al. 2008). Die Verkehrspsychologie legt hingegen ihr Schwergewicht generell auf den „Mensch an sich“ (Mobilität, Bequemlichkeit und Erleben als Grundbedürfnisse) und zur Erklärung von Verhaltensunterschieden auf „Persönlichkeitstypen“ (vgl. Risser & Chaloupka-Risser 2011).

Mit soziologischen Ansätzen wird Mobilität zum einen als gesellschaftliches Feld betrachtet, in dem unterschiedliche Interessen ausgehandelt werden (Makroebene). Zum anderen wird auf der Mikroebene das unterschiedliche (Verkehrs-)Verhalten vor allem über Merkmale sozialer Ungleichheit beschrieben resp. erklärt. In der soziologischen Ungleichheitsforschung hat jedoch Ende der 1970er Jahre ein grundlegender Paradigmenwechsel durch die Abkehr vom Schichtungskonzept und die Hinwendung zu den „neuen“ sozialen Ungleichheiten stattgefunden (vgl. Kreckel 1983) „jenseits von Stand und Klasse“ (vgl. Beck 1983) stattgefunden. Anlässe für die Neu-Orientierung war der beständige Verlust an Erklärungskraft der Indikatoren der Schichtungsmessung, die fachimmanente Aufmerksamkeit auf die Geschlechter- und Integrationsforschung sowie kultursoziologischer Ansätze. Der relative Bedeutungsverlust klassischer Merkmale wird mit einem verstärkten sozialen Wandel, mit dem Wertewandel (Geschlechterrollen, Umweltschutz, Demokratisierung), mit dem Übergang zum Postfordismus, zur wissensbasierten Dienstleistungsgesellschaft und zur „Modernisierung der Moderne“ begründet.

Während die ‚scientific community‘ sich zwar über das „nicht mehr“ weitgehend einig ist, gibt es jedoch bis heute keinen Konsens über ein angemessenes theoretisches Konzept zur Analyse sozialer Ungleichheit(en) in Gegenwartsgesellschaften. Der eine Pol wird durch die „Individualisierungsthese“ bestimmt, d.h. der Annahme, dass sich die Gesellschaft aus allen traditionellen Bindungen der Herkunft (Religion, Schule, Stand, Klasse, Ort) („disembedding“) löst, mit der ambivalenten Herausforderung, nicht nur die eigene Identifikation, sondern auch die gesellschaftliche Position ständig neu erarbeiten, bestätigen und definieren zu müssen. In diesem Zusammenhang

¹ Weitere Informationen finden Sie unter <http://www.isra.tuwien.ac.at/mobility2know/>; die wesentlichen Ergebnisse des Projektes werden veröffentlicht in: Dangschat et al. 2012.

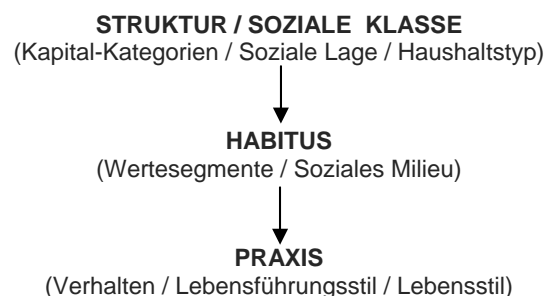
ist im angelsächsischen Raum das Verständnis einer „Gesellschaft in permanenter Bewegung“ („mobility turn“) entwickelt worden (vgl. Sheller & Urry 2006).

Der Gegenpol zur Verflüssigung gesellschaftlicher Strukturen bildet der „Rückbettungs-Ansatz“ („re-embedding“), wonach sich die Gesellschaft zunehmend entlang soziokultureller Kategorien (soziale Milieus, Lebensführung, Lebensstil) formiert. Dieser Ansatz wurde vor allem aus der Politik- und Marktforschung sowie des Marketings forciert. In den deutschsprachigen Sozialwissenschaften wurde die Neu-Kategorisierung stark von Müller (1989) bestimmt, der innerhalb der Soziologie ein Lebensstil-Konzept vorschlug, das von Schneider & Spellerberg (1999) in die Wohn- und Planungswissenschaften und von Götz et al. (1997) und Hammer & Scheiner (2006) in die Verkehrs- und Mobilitätswissenschaften übernommen wurde.

Der erste Schritt einer Entscheidung für einen spezifischen theoretischen Ansatz sozialer Ungleichheit ist daher, sich an einer neuen soziokulturellen Mittelkategorie (soziales Milieu, Lebensführung, Lebensstil) zu orientieren. Ein zweiter Entscheidungsschritt besteht darin, ob man diese Konzeption als unabhängig oder abhängig von Strukturdaten ansieht. Hradil (1992) stellt ein dreistufiges Modell vor: Soziale Lage, Soziales Milieu, soziales Handeln. Er lässt es jedoch offen, ob und wie intensiv die drei Ebenen empirisch miteinander verbunden sind. Sehr ähnliche Konzeptionen werden von der Hannoveraner Forschungsgruppe um Michael Vester (vgl. Vester et al. 2001) und vor allem mit dem europaweit angewandten Ansatz von Pierre Bourdieu (1976, 1983) vorgestellt. Während Vester et al. (2001) vor allem an politischen Lagern und den damit verbundenen Werten orientiert ist, ist die Bourdieusche Konzeption in vielen Feldern angewendet worden (zu einer – allerdings theoretisch nicht ganz sauberen – Anwendung innerhalb der Verkehrs- und Mobilitätsforschung vgl. Kaufmann et al. 2004; kritisch dazu Dangschat 2013a).

Bourdieu geht davon aus, dass Personen ihre gesellschaftliche Position erreichen und halten, indem sie in verschiedenen gesellschaftlichen Handlungsfeldern (Bildungssystem, Arbeitsmarkt, Wohnungsmarkt, aber auch in Feldern sozialer Anerkennung) ihre Ressourcen, die er ökonomisches, kulturelles, soziales und symbolisches Kapital nennt, versuchen optimal einzusetzen (vgl. Bourdieu 1983). In einer sehr frühen Arbeit legt er seine grundlegenden Gedanken dar, wie gehobene Klassen es erreichen, ihre Positionen zu festigen (s. Abb. 1). Die oberen Klassen bestimmen die „Leitkultur“, indem sie die zentralen ihre Werte als die zentralen definieren und übet ihr Verhalten sichtbar machen.

Abbildung 1: Struktur-Habitus-Praxis-Relation, nach BOURDIEU (1976)



3 Lebensstil-Konzepte in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung

In der Verkehrsgenese- und -handlungsforschung ist bislang das Milieukonzept nicht angewendet worden, auch wenn der Ausgangspunkt der Kritik an der bestehenden Forschung der gleiche ist. In seinem abschließenden Resümee seines Beitrages über den Stand der internationalen Verkehrsgenese-forschung konstatiert Scheiner (2007: 704), „dass die Verkehrsnachfrage noch immer ‚nicht gut erklärbar‘ sei, „sondern einem erheblichen Eigensinn der Verkehrsnachfrager“ unterliege. So vermutet Scheiner (2007a: 704), dass das „Verkehrshandeln möglicherweise von ganz anderen Parametern, Rationalitäten und Entscheidungslogiken bestimmt“ sei, „als denjenigen, die in der Forschung untersucht werden“ – deutlicher kann man die Kritik an den traditionellen Ansätzen kaum formulieren, lässt aber die Frage offen, welche denn die „richtigen“ Merkmale sind.

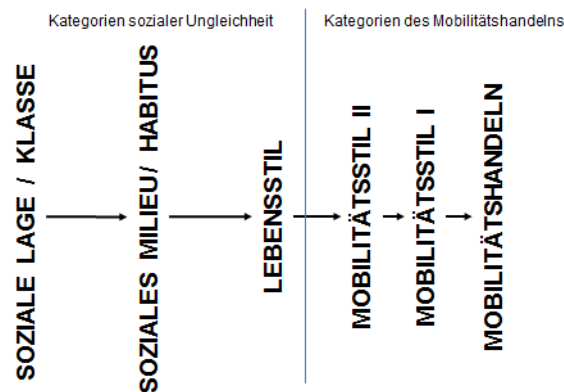
Im Forschungsprojekt „StadtLeben“ wird ein Lebensstilansatz verfolgt, wobei sich die AutorInnen am Konzept von Müller (1989) und Schneider & Spellerberg (1999) orientieren, bei dem nicht jedoch zwischen Einstellungen und Verhaltensweisen unterschieden wird (vgl. Hammer & Scheiner 2006). Nach ihren Annahmen hat der Lebensstil nicht nur einen direkten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten, sondern über die Wahl des Wohnstandortes (= Ausstattung des Wohnumfeldes und den Zugang zum Mobilitätssystem) auch einen indirekten Effekt. Darüber hinaus wird mit der Wahl eines Wohnstandortes auch eine Vorentscheidungen für die präferierte Verkehrsmittelwahl getroffen (auto-affin, ÖV-affin, fahrrad-affin) (vgl. Hunecke & Schwer 2006).

Während der theoretische Ansatz von StadtLeben die Diskussion zu den neuen sozialen Ungleichheiten aufnimmt und versucht, diese im Rahmen Studien zum Mobilitätshandeln umzusetzen, wählt das ISOE-Institut in Frankfurt am Main den Weg, messbares Mobilitätshandeln über Verhaltensstile zu aggregieren (vgl. Götz et al. 1997). Sie folgen dabei der Grundidee von Kutter (1973), der nach verhaltenshomogenen Gruppen innerhalb der Verkehrssystemforschung gesucht hatte, was lange auch die Aktionsraumforschung bestimmte (vgl. Dangschat et al. 1982). Waren die Forschenden anfangs noch stark an ausschließlich sichtbarem Mobilitätshandeln orientiert (Mobilitätsstil I), so erweiterten und veränderten sie ihr theoretisches Konstrukt, indem auch mobilitätsunabhängige Einstellungen und andere Formen des Handelns mit berücksichtigt wurden (Mobilitätsstil II) (zur Entwicklung des Konzepts vgl. Götz 2007).

Aufgrund des breiten und tiefgreifenden sozialen Wandels ist also auch zur Bestimmung des Mobilitätsverhaltens Bewegung in die Mobilitätsforschung gekommen. Es stehen eine Reihe konkurrierender Konzepte auf dem Prüfstand, die sich als intervenierend zwischen der Struktur- und der Handlungsebene verstehen (s. Abb. 2).

Diese Ansätze verbinden Mikro- und Makromodelle, d.h. die subjektivistische und subjektlose Mobilitätsforschung miteinander (vgl. Götz 2007: 260). Der Einfluss der Sozialen Lage resp. des Sozialen Milieus auf das Mobilitätshandeln wird in der Abbildung zur Vereinfachung als über mehrere Ebenen indirekt dargestellt. Auch wenn die direkten Effekte im historischen Zeitverlauf sicherlich schwächer geworden sind, sind sie definitiv nicht verschwunden (was innerhalb des m2k-Projektes getestet und belegt wurde, s. Kap. 8).

Abbildung 2: Relation theoretischer Konstrukte zur Erklärung von Mobilitätshandeln

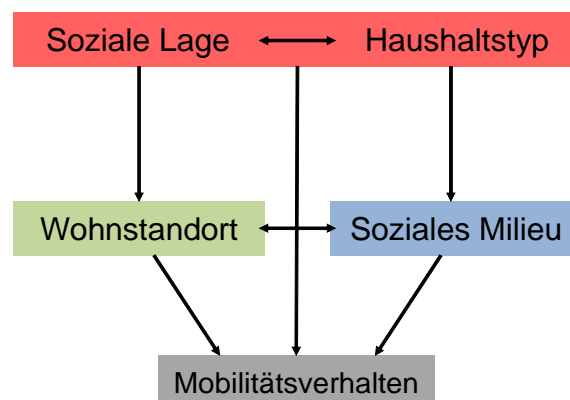


Je weiter das theoretische Konzept in der Abbildung rechts positioniert ist, desto größer ist zwar die Erklärungskraft des Mobilitätshandelns, aber umso eher sind die Ergebnisse tautologisch resp. bereits definitorisch bestimmt (also empirisch sinn-leer, was die überwiegende Kritik an den ersten Konzepten des Mobilitätsstils gewesen ist).

4 Der Ansatz des m2k-Projektes: Theoretische und methodische Einordnungen

Wir orientieren uns innerhalb des m2k-Projektes vor allem an der in Abb. 1 dargestellten Theorie von Bourdieu und gehen ebenfalls von einem Drei-Ebenen-Modell aus (s. Abb. 3):

Abbildung 3: Theoretisches Modell des m2k-Projektes



Wir konzipieren dabei die theoretischen Konstrukte (soziale Lage/Haushaltstyp, soziales Milieu, Mobilitätshandeln) definitorisch getrennt voneinander, so dass die Zusammenhänge empirisch getestet werden können. Dabei erwarten wir – je nach abhängigem Merkmal, aber auch je nach soziostruktureller Lage resp. sozialräumlicher Situation – unterschiedlich starke Zusammenhänge. Auf diese Weise kann die Erklärungskraft des Konzepts „soziales Milieu“ auf jede erhobene Mobilitätsverhaltens-Dimension in Konkurrenz zu anderen unabhängigen und intervenierenden Merkmalen abgeschätzt werden. Sinnvoller ist es jedoch – aufgrund der erwartbaren Heterogenität der Zusammenhänge – einzelne Mobilitätsarten, Verkehrszwecke oder sozialräumliche Kontexte getrennt voneinander zu analysieren. Auf diese Weise kann das Stärken-Schwächen-Profil des Milieu-Ansatzes besser beurteilt und in weiteren Analysen gehärtet werden (s. Kap. 8).

Zusätzlich zu dem nicht-räumlichen Ansatz der sozialen Ungleichheitsforschung fügen wir das Konstrukt „Wohnstandort“ hinzu, der zum einen als Lage innerhalb eines ökonomisch-siedlungsstrukturellen Typus auf der Ebene des Politischen Bezirks (Bestimmung der Grundgesamtheit und Stichprobenziehung) und zum anderen hinsichtlich seiner Erreichbarkeitsparameter zu wesentlichen Gelegenheiten, unterschieden nach Verkehrsmitteln, analysiert wird (vgl. Kramar et al. 2011; Mayr 2012).

Aufgrund der Antrags- und Bewilligungspraxis des Projektes musste darauf verzichtet werden, die Wohnstandortwahl als abhängig von Kategorien sozialer Ungleichheit zu betrachten und vor allem dieses als Ursache für differenziertes Mobilitätsverhalten anzusehen, wie es im Projekt StadtLeben anhand deren Lebensstil-Konzeptes für die Stadtregion Köln analysiert wurde. These: Der grundsätzliche Lebensstil beinhaltet auch die Haltung zur Nutzung bestimmter Verkehrsmittel, wonach wiederum der Wohnstandort optimiert wird (vgl. Beckmann et al. 2006; Hammer & Scheiner 2006; Hunecke & Schweer 2006; Scheiner 2006).

Zentrales Ziel des m2k-Projektes ist, das relative Erklärungspotenzial des gewählten Milieuansatzes in Konkurrenz zu sozioökonomischen, soziodemografischen und räumlichen Merkmalen sowie der Aspekte des Zugangs zum Mobilitätssystem zu analysieren und daraus Vorschläge für die künftige Mobilitätsforschung in Österreich abzuleiten.

5 Theoretische und methodische Herausforderungen des Milieu-/Lebensstil-Konzepts

Selbst wenn man sich zu einem in die Struktur- und Handlungsebene eingebetteten Milieu-Konzept entschieden hat, sind noch eine Reihe weiterer Faktoren mit erheblicher theoretischer und empirischer Relevanz zu berücksichtigen. So gibt es beispielsweise unter SozialwissenschaftlerInnen keinen Konsens über die für die Wertestruktur relevanten gesellschaftlichen Subdimensionen wie Erwerbsarbeit, Bildung, Ernährung, Gesundheit, Familienorientierung, Umweltbewusstsein, politisches Lager, Glaube, Geld/Konsum etc. Selbst wenn man von einem Konsens ausgehen könnte, der beispielsweise im Rahmen der Soziale Indikatoren-Bewegung oder der Messung der Lebensqualität entwickelt wurde, dann ist noch immer offen, mit welchen Items die Messungen vorgenommen werden, weil zu den einzelnen Sub-Dimensionen allenfalls rudimentär Item-Batterien vorliegen. Damit sind alle Ergebnisse stark item- und stichprobenabhängig.

Allen Auswertungen ist zwar gemeinsam, dass mittels multivariater Verfahren entweder Personen (Clusteranalysen) oder Merkmalsausprägungen (Faktoranalysen) im Sinne höchster Gemeinsamkeit gruppiert werden, doch jede dieser – konkurrierenden – Auswertungsmethoden lässt intern unterschiedliche Vorgehensweisen zu (Rotationen bei Faktoranalysen oder unterschiedliche Abbruchkriterien bei Clusteranalysen beispielsweise nach der Zahl der Cluster oder dem Anteil erklärter Varianz) (vgl. Blasius 1994). So können legitimer Weise mit dem gleichen Datensatz ganz unterschiedliche Milieu-/Lebensstilmuster herausgearbeitet werden. Vor dem Hintergrund eines minimalen Konsenses in Theorie, Messung und Methode sowie der starken Abhängigkeit von der Stichprobe ist es kein Wunder, dass es aus der Sozialwissenschaft heraus keine verallgemeinerbaren Aussagen zur Tragfähigkeit des Milieu- oder Lebensstil-Konzeptes gibt (vgl. zu den unterschiedlichen Vorgehensweisen und Ergebnissen vgl. beispielsweise die Beiträge in Dangschat & Blasius 1994).

Es war daher zu entscheiden, wie das Milieu-Konzept zu operationalisiert werden sollte, wobei zwischen zwei Optionen zu wählen war: Die Entwicklung eines eigenen Konzepts oder die Übernahme eines existierenden, zumindest ansatzweise bewährten Modells – in diesem Fall des in der Marktforschung im Laufe der letzten 30 Jahre entwickelten Milieumodells des Sinus-Instituts; beides hat Vor- und Nachteile (s. Übs. 1).

Übersicht 1: Vor- und Nachteile eines selbst entwickelten Milieu-Modells und der Sinus-Milieus®

| Selbst entwickeltes Konzept | | Sinus-Milieus® | |
|---|---|---|--|
| Vorteile | Nachteile | Vorteile | Nachteile |
| <ul style="list-style-type: none"> • Freie Wahl der relevanten Subdimensionen • Freie Wahl der Indikatoren und deren Zuordnung zu Subdimensionen • Kontrolle über die Clusterung der Milieus; Data-fit möglich, aber stichprobenabhängig | <ul style="list-style-type: none"> • Keine valide Auswahl der Subdimensionen • Keine valide Auswahl der Indikatoren und deren Zuordnung zu Subdimensionen • Aufgrund der Unkenntnis der Grundgesamtheit keine Überprüfung von Stichprobenfehlern und Ausschöpfungsverzerrungen möglich • Keine Orientierung an bestehenden Clusterbildungen möglich | <ul style="list-style-type: none"> • Etablierte und fortgeschriebene Indikatoren-Sets • Fortgeschriebene nationale Milieumodelle (für eine angemessene Analyse von Gegenwartsgesellschaften) • Gewichtungen zur Korrektur von Ausschöpfungsverzerrungen möglich • Weitere Informationen zu den einzelnen Milieus aus Sekundäranalysen | <ul style="list-style-type: none"> • Subdimensionen nur ansatzweise bekannt • Indikatoren-Set unbekannt • Verrechnungsmodus zu Milieus unbekannt • Fortgeschriebene nationale Milieumodelle, für Längsschnitt-Analysen nicht geeignet • Abhängigkeit von Feldarbeit durch Sinus und deren Kostenkalkulation |

Aufgrund der Vorteile des Sinus-Ansatzes, insbesondere der Möglichkeit, Stichprobenverzerrungen durch Gewichtungen abmildern und zusätzliche Informationen „zuspielen“ und die einzelnen Milieus besser nachvollziehen zu können (s. Übs. 2), wurde dieser gewählt. Darüber hinaus bildete die gemeinsame Arbeit am Fragebogen und an der Auswertung die Möglichkeit, das gegenseitige Vertrauen zu erhöhen und für uns WissenschaftlerInnen ein wenig mehr darüber zu erfahren, was ein Marktforschungsinstitut aus eigenem Interesse nicht öffentlich machen kann.²

6 Der Ansatz der SINUS-Milieus®

Mit der Anwendung der Sinus-Milieus wird der Anspruch verbunden, die mobilitätsrelevanten Einstellungs- und Verhaltens-Unterschiede zwischen Personen herauszuarbeiten, die hinsichtlich der statistischen Merkmale gleich oder sehr ähnlich sind (statistische Zwillinge). Damit „erhellen“ sie die Variation innerhalb der über Jahrzehnte stabil gehaltenen statistischen Kategorien der Wohnbevölkerung, welche aufgrund des konstatierten sozialen Wandels zunehmend Binnen-Heterogenitäten hinsichtlich der abhängigen Variablen aufweisen. Die Personen innerhalb eines Milieus sind sich jedoch nicht nur hinsichtlich der zentralen Zielsetzungen ähnlich, sondern auch hinsichtlich der Ablehnungen bestimmter Orientierungen

Sinus-Milieus sind damit als ein ergänzendes Instrument zu betrachten; allerdings sieht das Sinus-Institut hier bessere Möglichkeiten als beispielsweise mit Hilfe der Kategorien Alter, Geschlecht, Einkommen, um lebensweltliche Realitäten abzubilden.³ Ob dieses auch für das Verkehrsverhalten (= lebensweltliches Abbild der Organisation des Alltages im Raum) gilt, wird der Test der Erklärungskraft zeigen (s. Kap. 8).

Der Raum der Sinus-Milieus® wird auf der x-Achse durch die Schichtungs- resp. Lagenstruktur aufgespannt (entspricht also einem gesellschaftlichen „Oben“ oder „Unten“), wird aber nicht dadurch definiert⁴, während die y-Achse durch unterschiedliche Werthaltungen und Herausforderungen entlang dominanter Sozialisationsphasen beschreibt, die wiederum durch eine Kohorten-Struktur hinterlegt ist (s. Abb. 4).

Mit den Sinus-Milieus® werden zehn unterschiedliche Gruppen gegeneinander abgegrenzt, die einerseits im sozioökonomischen Sinne übereinander angeordnet sind (x-Achse), andererseits aber auch ein soziokulturelles Nebeneinander beschreiben (y-Achse). Diese mathematisch-statistische Zuordnung bringt Menschen ähnlicher Wertestruktur (Zustimmungen und Ablehnungen) in die Nähe zueinander. Die in der Grafik dargestellten Abgrenzungen symbolisieren die Lagen und die Relationen der Milieus zueinander, wobei es in den Grenzbereichen

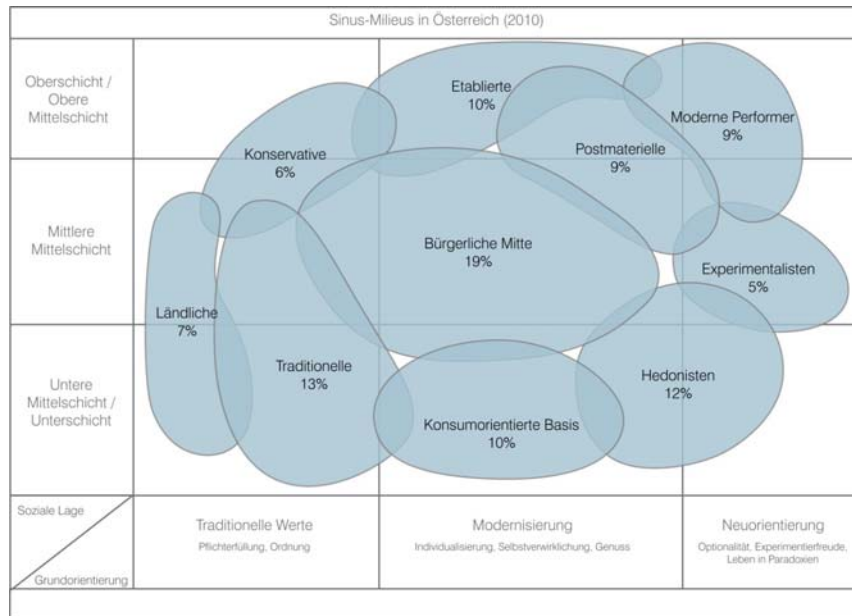
² So haben wir Einsicht in den verwendeten Indikatoren-Katalog erhalten (der allerdings durch die absehbare Adaption des Modells für Österreich im Herbst 2011 obsolet wurde) und es wurde über die grundsätzliche Modell-Logik diskutiert, wie aus einem großen Fundus an Daten über Werte und Einstellungen die zentral bedeutsamen „herausgefiltert“ werden. Anhand von multivariaten Berechnungen der einzelnen Indikatoren wird rasch deutlich, dass das Modell nur nachmodellierbar ist, wenn man die Gewichtungsfaktoren kennt. Darüber hinaus wurde ein wissenschaftlicher Beirat bei Sinus gegründet, in dem die wissenschaftliche Arbeit des Sinus-Instituts dargestellt und kommentiert und in dem vor allem über die ‚driving forces‘ des sozialen Wandels und deren Impact auf die Adaption der Modellentwicklung diskutiert wird.

³ D.h. es besteht die These, dass die Unterteilung in Milieus eine bessere Beschreibung verhaltenshomogener Gruppen liefert, als beispielsweise die Zuordnung nach Geschlecht, Alter oder Einkommen.

⁴ Dieser Unterschied ist wichtig, weil ansonsten das Milieu definitorisch – und damit empirisch nicht mehr überprüfbar – dem Schichtungskonzept (also der Struktur) zugeordnet werden würde.

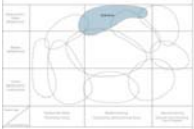
auch Überschneidungen die Regel sind. Diese Grafik ist das Abbild einer national definierten Gesellschaft (also auf der Makro-Ebene); auf der Mikro-Ebene kann es jedoch vorkommen, dass Personen anlassbezogen auch unterschiedliche Milieus „bewohnen“ resp. sich die Milieus in den Grenzbereichen überlagern.

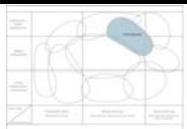
Abbildung 4: Das Sinus-Modell Österreich, 2010 ©

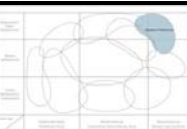


7 Profile der zehn SINUS-Milieus®

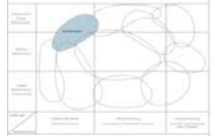
Übersicht 2: Beschreibung, Grundhaltung, soziale Lage und regionaler Schwerpunkt

|  | <h2 style="text-align: center;">Etablierte</h2> <p style="text-align: center;">ca. 700.000 E - 10%</p> |
|---|---|
| Beschreibung | Die erfolgs- und leistungsbewusste Elite: Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsdenken; ausgeprägte Exklusivitätsansprüche |
| Werte und Lebensziele (Ausschnitte) | <ul style="list-style-type: none"> • Leistung, Zielstrebigkeit, Führungs- und Gestaltungsbereitschaft (Erfolgs-Ethik) • Erfülltes Privatleben, harmonisches Familienleben • hoher Lebensstandard, selbstbewusstes Statusdenken und Machtbewusstsein • gegenüber technolog. Fortschritt ambivalent, Vorbehalte gegenüber Modischem |
| Lebensstil | <ul style="list-style-type: none"> • Abgrenzung gegenüber anderen Lebensweisen durch stilvollen Edelkonsum und Orientierung an höchsten Qualitätsstandards • Pflege kultureller Interessen; bevorzugt status-homogenen Freundeskreis • teure Hobbies, Urlaube und Sportarten, Teilnahme an den Events der Hochkultur |
| Alter und Lebenssituation | <ul style="list-style-type: none"> • Mittlere Altersgruppen, leicht überdurchschnittlicher Männeranteil • überwiegend verheiratet, meist Mehrpersonenhaushalte mit Kindern |
| Bildung | <ul style="list-style-type: none"> • Hohe Bildungsabschlüsse überwiegen deutlich |
| Beruf | <ul style="list-style-type: none"> • Freie Berufe, Inhaber kleiner und größerer Unternehmen • qualifizierte und leitende Angestellte resp. höhere Beamte (A) |
| Haushalts-Nettoeinkommen | Höchste Einkommen (Schwerpunkt: > € 3.000) |
| Regionaler Schwerpunkt | keiner |
| Mobilitätsorientierung | <ul style="list-style-type: none"> • keine signifikant differenzierte Mobilitätsorientierung |
| Aktivitäten | <ul style="list-style-type: none"> • an Wochentagen häufig Arbeitswege und notwendige Erledigungen • nur wenige unterschiedliche Außer-Haus Tätigkeiten an Wochenenden |
| Information | <ul style="list-style-type: none"> • fühlen sich prinzipiell schlecht informiert, • sind aber gut informiert über Elektrofahrräder und Bike & Ride; sie nutzen diese auch häufiger |
| Sonstiges | <ul style="list-style-type: none"> • keine signifikant differenzierten Erreichbarkeiten |

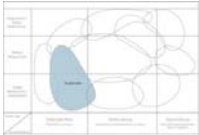
| | |
|---|---|
|  | <h2>Postmaterielle</h2> <p>ca. 630.000 E - 9%</p> |
| Beschreibung | Aufgeklärt, kosmopolitisch, progressiv; Deregulierungs- und Globalisierungskritiker; vielfältige kulturelle und intellektuelle Interessen |
| Werte und Lebensziele | <ul style="list-style-type: none"> • Ökologische Verantwortung, politische Korrektheit und soziale Gerechtigkeit • Selbstverwirklichung, Individualität, Freiräume für sich schaffen (postmaterieil), Leistung und Erfolg im Beruf, aber ohne klassische Karriereorientierung • Emanzipation, Zurückweisung traditioneller Rollenerwartungen • Denken in globalen Zusammenhängen, Globalisierungs-SkeptikerInnen |
| Lebensstil | <ul style="list-style-type: none"> • Umweltbewusste, edel-alternativ orientierte Lebensführung („neue Natürlichkeit“) • kritische und abgeklärte Konsument., Aversion gegenüber gängigen Statussymbol. • Besuch von Museen, Ausstellungen, Konzerten, Oper, Theater, Lesungen • gut essen und trinken, zu Hause mit Freunden kochen, Besuch guter Restaurants • Engagement im sozialen Bereich (Amnesty International oder Ärzte ohne Grenzen) |
| Alter und Lebenssituation | <ul style="list-style-type: none"> • Altersschwerpunkt 40 bis 60 Jahre, hoher Frauenanteil • Überrepräsentiert in allen nicht-familialen Haushalten |
| Bildung | <ul style="list-style-type: none"> • Höchstes Bildungsniveau (Matura, Universität) |
| Beruf | <ul style="list-style-type: none"> • Überwiegend berufstätig, qualifizierte Angestellte, A- und B-Beamte, Freie Berufe • aber auch SchülerInnen und Studierende |
| Haushalts-Nettoeinkommen | Mittlere bis gehobene Einkommen (€ 1.600 bis € 3.000) |
| Regionaler Schwerpunkt | Wien und Landeshauptstädte |
| Mobilitätsorientierung | <ul style="list-style-type: none"> • keine signifikant differenzierte Mobilitätsorientierung |
| Verfügbarkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • meist nur stationärer Internetzugang, technische Geräten unterdurchschnittlich • verfügen über viele Verkehrsmittel (Fahrräder, ÖPV- und ÖBB-Zeitkarten), • oft keinen PKW im Haushalt, können ihn jedoch wo anders ausborgen |
| Wohnort | <ul style="list-style-type: none"> • sind nicht aus dem ländlichen Raum zugezogen • ziehen hauptsächlich in die Städte • finden ein schlechtes Parkplatzangebot am Arbeitsort vor |
| Aktivitäten | <ul style="list-style-type: none"> • hohe Anzahl verschiedener Außer-Haus Aktivitäten (sowohl am Wochenende als auch unter der Woche) • an Wochentagen häufig Ausbildung, aktiver Sport, Besuche, Freizeitbeschäftigungen, an Wochenenden häufig Lebensmitteleinkäufe, Besuche, Ausflüge |
| Information | <ul style="list-style-type: none"> • fühlen sich gut informiert • verwenden keine Telefonhotlines, um ihren Weg am Ausgangsort zu planen • sind informiert und nutzen Park & Ride, Car-Sharing, Rufbusse |
| Sonstiges | <ul style="list-style-type: none"> • gute Erreichbarkeiten zu Fuß und mit dem Fahrrad |

| | |
|---|--|
|  | <h2>Moderne Performer</h2> <p>ca. 630.000 E - 9%</p> |
| Beschreibung | Die junge, unkonventionelle Nachwuchselite: Flexibel und leistungsorientiert; intensiv leben, beruflich wie privat, Multimedia-begeistert |
| Werte und Lebensziele | <ul style="list-style-type: none"> • ungehinderte Entfaltung der eigenen Persönlichkeit, vielfältige Erfahrungen suchen, Ausleben seiner Gefühle, Begabungen und Sehnsüchte • Zurückweisung von äußeren Zwängen, Normen, Ideologien und Leitbildern • Erfolg zwar materiell, aber auch Kreativität, Innovation und Nachhaltigkeit • Familien und Kinder – obgleich nicht grundsätzlich abgelehnt – in weiter Ferne • Offen gegenüber Globalisierung, Deregulierung und fremden kulturellen Einflüssen |
| Lebensstil | <ul style="list-style-type: none"> • Verpflichtungen im Beruf sind keine Einschränkung, sondern Herausforderung • lustvoll und intensiv leben, Grenzerfahrungen in Freizeit und Arbeit, in Bewegung sein, Neues kennenlernen, viel Kommunikation, Life-Style-Avantgarde • Kenntnisreiche Konsumenten mit ausgeprägter Qualitätsorientierung • High-Tech und Multi-Media selbstverständlich im Alltag (in Beruf und Freizeit) |
| Alter und Lebenssituation | <ul style="list-style-type: none"> • Junges Milieu (unter 30 Jahre); mehr Männer, viele Singles, WGs, bei den Eltern |
| Bildung | <ul style="list-style-type: none"> • Hohes Bildungsniveau (Matura, Studium), Berufstätige oder in Ausbildung |

| | |
|---------------------------------|---|
| Beruf | <ul style="list-style-type: none"> • Qualifizierte und leitende Angestellte; Freiberufler, Inh. kleinerer Firmen (start-ups) |
| Haushaltsnetto-einkommen | Hohes Haushaltseinkommen |
| Regionaler Schwerpunkt | Wien |
| Mobilitätsorientierung | <ul style="list-style-type: none"> • Kostenersparnis und Umweltschonung sind für die täglichen Wege eher unwichtig |
| Verfügbarkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • sehr gut in der Lage, sich über internetfähige Computer, mobilen Internetzugang, Navigationsgeräte u. ä. zu informieren • hohe Affinität zu elektronischen Geräten • viele Verkehrsmittel, besonders über ÖPV- und ÖBB-Zeitkarten • hohe Anzahl von Führerscheinen im Haushalt |
| Aktivitäten | <ul style="list-style-type: none"> • hohe Anzahl verschiedener Außer-Haus Aktivitäten • an Wochentagen Arbeit, Ausbildung, aktiver Sport, Freizeitbeschäftigungen |
| Verkehrsmittelnutzung | <ul style="list-style-type: none"> • nutzen viele verschiedene Verkehrsmittel |
| Information | <ul style="list-style-type: none"> • planen ihre Wege am Ausgangsort selten über gedruckte Fahrpläne und unterwegs, selten über das Telefon • wissen meist genau Bescheid über ihre Wege bzw. reagieren flexibel auf Störungen im Verkehrssystem • sie fühlen sich gut informiert und nutzen City-Bikes und Taxis |
| Sonstiges | <ul style="list-style-type: none"> • sind sehr mobil, gute Erreichbarkeiten bei allen Verkehrsmitteln |

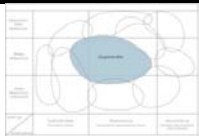
| | |
|---|--|
|  | <h2>Konservative</h2> <p>ca. 420.000 - E 6%</p> |
| Beschreibung | Christlich-soziales Gedankengut; ausgeprägtes Pflicht- und Verantwortungsgefühl; hohe Wertschätzung von Bildung und Kultur |
| Werte und Lebensziele | <ul style="list-style-type: none"> • Christlich-humanistisch geprägte Wertvorstellungen, hohe Bedeutung alter Tugenden: Pflichterfüllung, Selbstdisziplin • Bewahren des kulturellen, christlichen und nationalen Erbes, gewachsener Strukturen und patriotischer Traditionen • Selbstverständnis als kulturelle und geistige Elite – oft im ländlichen Raum; gesellschaftliches Verantwortungsgefühl; ehrenamtliche Engagements) • Skepsis gegenüber technischen, politischen und kulturellen Neuerungen • Materieller Erfolg als Selbstverständlichkeit, Sicherheit |
| Lebensstil | <ul style="list-style-type: none"> • Bewusste Distanz zur Welt des Konsums, des Luxus, der Mode und der Werbung • Erfülltes Privatleben, harmonisches Familienleben, traditionelle Rollenmuster • Pflege von kreativen, musischen und kulturellen („schöngeistigen“) Interessen und Hobbies (Musizieren, Kunst und Studienreisen) • Distanz gegenüber modisch-aktuellen Entwicklungen technischer, ästhetischer oder weltanschaulicher Art • Scharfe Ablehnung von („primitiven“) Statussymbolen |
| Alter und Lebenssituation | <ul style="list-style-type: none"> • Altersschwerpunkt über 40 Jahre, hoher Frauenanteil • Überwiegend verheiratet, mit und ohne Kinder im Haushalt |
| Bildung | <ul style="list-style-type: none"> • Mittleres bis gehobenes Bildungsniveau (von Fachschule bis Universität) |
| Beruf | <ul style="list-style-type: none"> • Qualifizierte und leitende Angestellte, A- und B-Beamte • Viele Hausfrauen, Teilzeit-Berufstätige und PensionistInnen |
| Haushalts-Nettoeinkommen | Mittlere und gehobene Einkommen (€ 1.300 bis € 3.300) |
| Regionaler Schwerpunkt | keiner |
| Mobilitätsorientierung | <ul style="list-style-type: none"> • Komfort, Effizienz, Selbständigkeit und Konfliktfreiheit erscheint ihnen auf ihren täglichen wegen eher als unwichtig |
| Verfügbarkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • häufig nur Festnetztelefon oder über ein Handy ohne Internetzugang • sind elektronischen Geräten gegenüber nicht zugeneigt • besitzen unterdurchschnittlich oft einen Führerschein |
| Wohnort | <ul style="list-style-type: none"> • finden ein gutes Parkplatzangebot an Wohn- und Arbeitsort vor, jedoch ein schlechtes ÖPV-Angebot am Arbeitsort • ziehen hauptsächlich innerhalb der suburbanen Zone resp. auf dem Land um |
| Aktivitäten | <ul style="list-style-type: none"> • an Wochentagen häufig Arztbesuche und Ausflüge bzw. selten Arbeit • an Wochenenden häufig Ausflüge |
| Information | <ul style="list-style-type: none"> • fühlen sich gut informiert, reagieren jedoch eher unflexibel auf Änderungen |

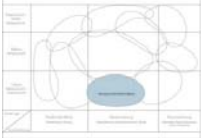
| | |
|------------------|--|
| Sonstiges | <ul style="list-style-type: none"> • sind wenig mobil |
|------------------|--|

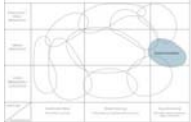
| | |
|---|--|
|  | <h2>Traditionelle</h2> <p>ca. 910.00 E - 13%</p> |
| Beschreibung | Die Sicherheit und Stabilität liebende Kriegs- und Nachkriegsgeneration; verwurzelt in der alten kleinbürgerlichen Welt bzw. in der traditionellen Arbeiterkultur |
| Werte und Lebensziele | <ul style="list-style-type: none"> • Pflichterfüllung, Anstand, Verlässlichkeit, Ordnung, Disziplin, Korrektheit • Anpassung, Pflicht und Ordnung, Orientierung an gängigen Konventionen • Soziale Werte (Nächstenliebe, Hilfsbereitschaft, soziale Rücksichtnahme), deren Gültigkeit aber tendenziell für unkonventionelle Lebensformen eingeschränkt wird • geordnete finanzielle Verhältnisse, es zu bescheidenem Wohlstand bringen • Modernisierungsverlierer (Überalterung und prekäre Ressourcenausstattung) • Stolz auf die Heimat, Identifikation mit Österreich; oft regelmäßiger Kirchgang |
| Lebensstil | <ul style="list-style-type: none"> • Selbstbeschränkung, Bereitschaft zum Verzicht, klassische Sparmentalität • Ordnung und Sauberkeit als wichtigstes Stilprinzip, keine „Stilbrüche“ • wenig Bereitschaft, sich auf Fremdes und Neues einzulassen • Rückzug in die kleinbürgerliche Idylle (Haus, Garten, Hobbies) • soziale Kontakte pflegen, Engagement im sozialen oder Vereinsbereich • Etwas für die Gesundheit und Wohlbefinden tun, draußen sein, Freude an der Natur |
| Alter und Lebenssituation | <ul style="list-style-type: none"> • Schwerpunkt über 60 Jahre, hoher Frauenanteil (Witwen), Ein- und Zweipers.-HH |
| Bildung | <ul style="list-style-type: none"> • Überwiegend niedrige Formalbildung |
| Beruf | <ul style="list-style-type: none"> • Einfache Angestellte, Arbeiter und Beamte, 60% RentnerInnen und PensionistInnen |
| Haushalts-Nettoeinkommen | Niedrige Einkommen (€ bis. 1.300) |
| Regionaler Schwerpunkt | keiner |
| Mobilitätsorientierung | <ul style="list-style-type: none"> • wichtig erscheinen auf den täglichen Wegen die Faktoren Erlebnis, Kontakte, Selbständigkeit und Konfliktfreiheit |
| Verfügbarkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • verfügen selten über Computer und selten über einen Internetzugang • sind elektronischen Geräten gegenüber stark abgeneigt • geringe Zahl an PKWs, deutlich mehr Führerscheine als PKW im Haushalt, |
| Aktivitäten | <ul style="list-style-type: none"> • an Wochentagen häufig Spazieren, Arztbesuche, Kirche, Friedhof, Verein, Ehrenamt, politische Tätigkeit • an Wochentagen selten Arbeit und Einkaufen nicht täglicher Bedarfsgüter • an Wochenenden häufig Spazieren und Ausflüge |
| Information | <ul style="list-style-type: none"> • planen Wege am Ausgangsort oftmals mit Hilfe eines gedruckten Fahrplans bzw. informieren sich unterwegs häufig per Telefon • schlecht informiert über und nutzen selten Park & Ride, Car-Sharing, Anruf-Sammeltaxis und City-Bikes |
| Sonstiges | <ul style="list-style-type: none"> • häufige Mobilitätseinschränkung durch gesundheitliche Probleme |

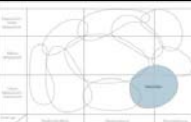
| | |
|---|--|
|  | <h2>Ländliche</h2> <p>ca. 490.000 E - 7%</p> |
| Beschreibung | Im traditionell-ländlichen Milieu verwurzelt: Landbesitz, Familie, Gemeinde und Kirche werden als selbstverständlicher Rahmen des Alltagslebens gesehen |
| Werte und Lebensziele | <ul style="list-style-type: none"> • keine Alternativen zum eigenen traditions-geprägten Lebensentwurf • Pflichterfüllung, Verlässlichkeit, Ordnung und Disziplin – aber auch naturnahe Lebensbejahung und Toleranz • Besitz, materielle Sicherheit, Erhalt des Lebensstandards, Vererben des Besitzes • regelmäßiger Kirchgang und Orientierung an christlichen Wert- und Normvorgaben • das Beste aus allem machen, nicht jammern und klagen; immer das Positive sehen • Bedeutung der Familie und des Dorfes: als Zweck-, Arbeits- und Solidargemeinschaft. |
| Lebensstil | <ul style="list-style-type: none"> • Leben im gewohnten Rahmen, jahreszeitlich geprägter, regelmäßiger Tagesablauf • Anpassung, Pflicht und Ordnung, Orientierung an Konventionen (Kirche, Gesetz) • Geselligkeit: soziale Kontakte pflegen, Vereinsleben und Engagement in der Dorf-/Kirchengemeinschaft oder in politischen Parteien und Gremien |

| | |
|----------------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Wenig Freiraum für individuelle Interessen; knapp bemessene Freizeit • Bevorzugt zeitlos-gediegene Produkte und gute (mittlere) Qualität, langlebig und pflegeleicht, traditionell geprägt (bäuerlich-rustikale Möbel, Trachtenmode) • Selbstverständliche Integration „praktischer“ Innovationen ins ländliche Leben (Handy, PC, Esoterik, Feng Shui) |
| Alter und Lebenssituation | <ul style="list-style-type: none"> • Die Hälfte über 60 Jahre, hoher Frauenanteil • Überwiegend verheiratet, z.T. verwitwet, mit und ohne Kinder im Haushalt |
| Bildung | <ul style="list-style-type: none"> • Meist geringe Formalbildung |
| Beruf | <ul style="list-style-type: none"> • Landwirte und Inhaber kleinerer Firmen, viele Rentner und mithilfe. Familienangeh. |
| Haushaltsnetto-einkommen | Niedrige und mittlere Einkommen (bis € 2.200) |
| Regionaler Schwerpunkt | Ober- und Niederösterreich, Steiermark, Burgenland Ländliche Gebiete und kleine Gemeinden (bis 5.000 E) |
| Mobilitätsorientierung | <ul style="list-style-type: none"> • Kostenersparnis und Umweltschonung sind für die täglichen Fahrten eine wichtige Orientierung |
| Verfügbarkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • Häufig kein Computer, kein Internetzugang bzw. kein Navigationssystem • Abneigung gegenüber elektronischen Geräten • Meist ausreichend PKW-Besitz, kann oft PKW anderweitig ausgeborgt werden • verfügen selten über ein Fahrrad, eine ÖPV-Zeitkarte oder eine ÖBB-Vorteilscard |
| Wohnort | <ul style="list-style-type: none"> • wohnen schon lange am Wohnort bzw. leben häufig seit Geburt am Wohnort • zogen vom Dorf, von der Kleinstadt oder vom ländlichen Raum zu, nicht jedoch aus der Stadt, dem Stadtrand oder der Suburbia • sie ziehen oftmals innerhalb des ländlichen Raumes um und nicht in Richtung Stadt • gutes Parkplatzangebot an Wohn- und Arbeitsort • schlechtes ÖPV-Angebot an Wohn- und Arbeitsort |
| Aktivitäten | <ul style="list-style-type: none"> • geringe Anzahl der Außer-Haus Aktivitäten an Wochentagen, wenn dann häufig Einkaufen nicht täglicher Bedarfsgüter, Spazierengehen, Kirche, Friedhof, Verein, Ehrenamt und politische Tätigkeit • an Wochenenden häufig Arbeit, Kirche, Friedhof, Verein, Ehrenamt und politische Tätigkeit |
| Information | <ul style="list-style-type: none"> • sind meist auf bekannten Wegen unterwegs; wenn sie nicht Bescheid wissen verzichten sie eher auf die Wege • planen ihre Wege am Ausgangsort mit Hilfe gedruckter Fahrpläne oder informieren sich unterwegs per Telefon, fragen aber ungern jemand direkt vor Ort • schlecht informiert und nutzen selten Car-Sharing, Elektroräder, Bike & Ride, Anrufsammeltaxis, City-Bikes, Rufbusse und Taxis |
| Sonstiges | <ul style="list-style-type: none"> • häufige Mobilitätseinschränkung durch gesundheitliche Probleme |

| | |
|---|--|
|  | <h2>Bürgerliche Mitte</h2> <p>ca. 1.330.000 E - 19%</p> |
| Beschreibung | Der konservative Mainstream: Streben nach einem angemessenen sozialen Status und einem komfortablen, harmonischen Privatleben |
| Werte und Lebensziele | <ul style="list-style-type: none"> • Arbeit als Pflichterfüllung, Aufrechterhaltung von Recht und Ordnung, wenig Toleranz für dissidente Lebensentwürfe (Aussteiger), häufig Angst vor Überfremdung • familiäre Harmonie, sichere berufliche Position und soziale Integration • Umfassendes Sicherheitsstreben – materiell, sozial, emotional; Lebensstandard • Große Bedeutung sozialer Werte, Ausgleich & Harmonie mit Nachbarn/Umwelt • Familie und glückliche Kinder sind wichtigstes Lebensziel (Kinder sind sinnstiftend) • Halt und Sinnggebung in der Kirche oder alternativen Sinnstiftungsagenturen |
| Lebensstil | <ul style="list-style-type: none"> • Alltagsbewältigung in einem konstanten, geregelten Rahmen; wenig Bedürfnisse nach Abwechslung • Freizeitgestaltung in und mit der Familie hat Vorrang • Maßvolle Wünsche nach Lebensqualität, Komfort und Genuss –Selbstverpflichtung zu Askese und Bescheidenheit (unrealistische Wünsche werden verdrängt) • rustikal-konventionelle Ästhetik: freundlich-gediegene Inszenierungen – ohne stilistische Extravaganzen (Natürlichkeit) • Ambivalenz im Umgang mit Medien: Vorbehalte bei gleichzeitiger Nutzung • Kritische Konsumenteneinstellung: ausgeprägtes Preis-Leistungs-Bewusstsein; Produkte sollen funktional und wirtschaftlich sein; geringe Markenbindung |

| | |
|---|--|
| Alter und Lebenssituation | <ul style="list-style-type: none"> • Alle Altersgruppen; 40- bis 60jährige sind überrepräsentiert • Verheiratete mit und ohne Kinder, mehrere Kinder (kinderfreundliches Milieu) |
| Bildung | <ul style="list-style-type: none"> • Meist mittlere Bildung |
| Beruf | <ul style="list-style-type: none"> • Einfache Angestellte, C- / D- / E-Beamte, (Fach-)Arbeiter |
| Haushaltsnetto-einkommen | Mittlere Einkommen (€ 1.500 bis € 2.900) |
| Regionaler Schwerpunkt | In ländlichen Gebieten sowie in kleineren und mittleren Städten überrepräsentiert |
| Mobilitätsorientierung | <ul style="list-style-type: none"> • Komfort und Effizienz sind für die täglichen Wege entscheidend |
| Verfügbarkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • Abneigung gegenüber elektronischen Geräten |
| Wohnort | <ul style="list-style-type: none"> • keine signifikant differenzierten Aussagen zum Wohnort |
| Aktivitäten | <ul style="list-style-type: none"> • an Wochentagen Amtswege und notwendige Erledigungen, keine Freizeit • an Wochenenden häufig Spazierengehen |
| Information | <ul style="list-style-type: none"> • sind informiert über und nutzen Elektrofahrräder • sind nicht informiert über und nutzen kein Park & Ride |
| Sonstiges | <ul style="list-style-type: none"> • häufige Mobilitätseinschränkung durch gesundheitliche Probleme |
|  | <h2>Konsumorientierte Basis</h2> <p>ca. 700.000 E - 10%</p> |
| Beschreibung | Die stark materialistisch geprägte moderne Unterschicht: Anschluss halten an die Konsum-Standards der breiten Mitte als Kompensationsversuch sozialer Benachteiligungen |
| Werte und Lebensziele | <ul style="list-style-type: none"> • Man möchte anerkannt werden, mithalten können, „dazugehören“, den (bescheidenen) Lebensstandard erhalten, den völligen sozialen Abstieg vermeiden; hat aber häufig das Gefühl, ausgegrenzt und benachteiligt zu sein • Rollenerwartungen in Beruf und sozialem Leben gerecht werden, um nicht unangenehm aufzufallen („seiner Familie/Clique keine Schande machen“) • Ausgeprägter Konsum-Materialismus: Anschluss halten an die Standards der breiten Mittelschicht (DVD-Player, Camcorder, Digitalkamera, PC, Auto, Handy, Urlaub) • Kaum aktive Lebensplanung, Leben im „Hier“ und „Jetzt“ („den Moment genießen“) • Einkommen ist wichtiger als Selbstverwirklichung „Arbeiten um zu leben“) |
| Lebensstil | <ul style="list-style-type: none"> • Starke Freizeitorientierung: eigentliche Leben findet im Urlaub und in der Freizeit statt; regelmäßige Freizeitgestaltung, z.B. im Vereinsleben • Intensiver Genussmittelkonsum, Zigaretten, Alkohol, Süßigkeiten, Snacks – oft mit Schuldgefühlen verbunden • Freude an technischen Features: Autotuning, Motorrad-Klassiker, Breitwandfernseher, PC und Internet, Handy. • Spontaner Konsumstil, rasches Aufgreifen neuer Moden und Trends um zu zeigen, dass man mithalten kann; Äußerlichkeiten spielen eine große Rolle • Häufig durch Problemakkumulation gekennzeichnete Lebenslagen: Arbeitslosigkeit, Verschuldung, Scheidungen, schwere Krankheiten, Lernschwäche • Suche nach „Thrill“ und „Action“: Häufig latente Aggressivität und Gewaltbereitschaft; Sozialneid macht sich häufig an AusländerInnen fest („kassieren nur ab“) |
| Alter und Lebenssituation | <ul style="list-style-type: none"> • Schwerpunkt bei den jüngeren und mittleren Altersgruppen: 20 bis 50 Jahre • Ledige und Verheiratete; überdurchschnittlicher Anteil Geschiedener |
| Bildung | <ul style="list-style-type: none"> • Niedriges Bildungsniveau (Pflicht-, Berufs- oder Fachschule) |
| Beruf | <ul style="list-style-type: none"> • Arbeiter und einfache Angestellte, hoher Teil Arbeitsloser |
| Haushalts-Nettoeinkommen | Niedrige und mittlere Einkommen (bis € 1.900) |
| Regionaler Schwerpunkt | keiner |
| Mobilitätsorientierung | <ul style="list-style-type: none"> • Kostenersparnis und Umweltschonung sind für die täglichen Wege nicht relevant |
| Verfügbarkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • Affinität zu elektronischen Geräten • wenige Führerscheine pro PKW im Haushalt |
| Wohnort | <ul style="list-style-type: none"> • ziehen zumeist innerhalb zentraler Zonen um • schlechtes Parkplatzangebot am Wohnort |
| Aktivitäten | <ul style="list-style-type: none"> • an Wochentagen häufig Einkaufs- oder Stadtbummel • an Wochenenden häufig Lebensmitteleinkauf und Einkaufs- oder Stadtbummel |
| Information | <ul style="list-style-type: none"> • wissen unterwegs nicht immer Bescheid über den Weg • sind nicht informiert und nutzen selten Park & Ride und Elektrofahrräder |
| Sonstiges | <ul style="list-style-type: none"> • gute Erreichbarkeiten im ÖPV |

| | |
|---|---|
|  | <h2 style="margin: 0;">Experimentalisten</h2> <p style="margin: 0;">ca. 350.000 E - 5%</p> |
| Beschreibung | Die extrem individualistische neue Bohème: Freiheit, Spontaneität und Originalität, Leben mit den Widersprüchen |
| Werte und Lebensziele | <ul style="list-style-type: none"> • Ungehinderte Entfaltung der eigenen Persönlichkeit, vielfältige Erfahrungen suchen, Ausleben eigener Gefühle, Begabungen und Sehnsüchte • Das Leben genießen, lustvoll und intensiv leben, Suche nach Kommunikation, Fun & Action, Ausbrechen aus den Zwängen des Alltags • non-konforme Lebensweise, Abheben gegen das gesellschaftliche Umfeld • hedonistisch-postmoderne Werte mit dem Wunsch nach Sicherheit, Harmonie in der Familie/Partnerschaft, beruflichen Erfolg und Anerkennung • Zukunftshoffnungen: Familiengründung, Erfolg, Leistung und Erfüllung im Beruf, finanzielle Sicherheit |
| Lebensstil | <ul style="list-style-type: none"> • Freizeit als eigentlicher Lebensraum, strikte Abgrenzung zum Beruf („acht Stunden und Tschüss“) • Mit unterschiedlichen Lebensstilen experimentieren, verschiedene Szenen, unterschiedliche Welten und Kulturen erleben. Heavy-Metal-Kultur und familiäre Idylle • Starkes Bedürfnis nach Kommunikation; in Bewegung sein • Vorliebe für experimentelle ästhetische Inszenierungen und stilistische Provokationen; Suche nach dem Ungewöhnlichen, nach Originalem und Authentischem |
| Alter und Lebenssituation | <ul style="list-style-type: none"> • Junge und mittlere Altersgruppen (bis 40 Jahre), Alleinlebende sind überrepräsent. |
| Bildung | <ul style="list-style-type: none"> • Gehobenes Bildungsniveau, Viele sind noch in Ausbildung |
| Beruf | <ul style="list-style-type: none"> • Unterschiedliche Berufe, Überdurchschnittlich viele qualifizierte Angestellte und Freiberufler |
| Haushaltsnetto-Einkommen | Vergleichsweise hoher Anteil von Personen ohne eigenes Einkommen, aber auch überdurchschnittlich hohes Einkommen (gut situierte Elternhäuser) |
| Regionaler Schwerpunkt | Großstädtisches Milieu |
| Mobilitätsorientierung | <ul style="list-style-type: none"> • wichtig erscheinen auf den täglichen Wegen die Faktoren Komfort und Effizienz |
| Verfügbarkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • weniger häufig ist ein PKW im Haushalt vorhanden bzw. kann er weniger selten irgendwo ausgeborgt werden |
| Wohnort | <ul style="list-style-type: none"> • ziehen eher in Richtung Peripherie • gutes ÖPV-Angebot am Arbeitsplatz, schlechtes Parkplatzangebot am Wohnort |
| Aktivitäten | <ul style="list-style-type: none"> • an Wochentagen häufig Einkaufs- oder Stadtbummel und Begleitung von mobilitätsbeeinträchtigten Personen • an Wochenenden häufig aktiver Sport, selten Spaziergänge |
| Information | <ul style="list-style-type: none"> • planen ihren Weg am Ausgangsort durch das Erfragen bei anderen Personen, nicht jedoch mit Hilfe eines gedruckten Fahrplans • sind informiert über und nutzen Park & Ride und Bike & Ride |

| | |
|---|---|
|  | <h2 style="margin: 0;">Hedonisten</h2> <p style="margin: 0;">ca. 840.000 E - 12%</p> |
| Beschreibung | Die jüngere Unter- und untere Mittelschicht: Suche nach Spaß und Unterhaltung; Verweigerung gegenüber den Erwartungen und Konventionen der Leistungsgesellschaft |
| Werte und Lebensziele | <ul style="list-style-type: none"> • Freiheit, Ungebundenheit, Spontaneität, Lebensgenuss: Intensiv leben, suche nach Kommunikation, Fun & Action • Einerseits starke Selbstentfaltung, Suche nach Erfüllung, Ausrichtung auf die Freizeit, unterhalten werden; andererseits Zukunftspläne bzw. -träume vom späteren, besseren, normaleren Leben: erfüllender Beruf, Sparen, Sicherheit, Besitz • Wunsch nach größeren finanziellen Spielräumen, Einschränkungen werden als unangenehm erlebt; fehlt aber die Bereitschaft, dafür Anstrengungen auf sich zu nehmen • Unzufriedenheit durch Spannung zwischen grenzlosen Ansprüchen und beschränkten Realisierungschancen; Schuldzuweisungen an die Gesellschaft |
| Lebensstil | <ul style="list-style-type: none"> • Klare Trennung von Beruf (Disziplin, Anpassung, Normalität) und Freizeit (Hedonismus, Abgrenzung gegenüber der „normalen“ Gesellschaft) • Demonstrative Unangepasstheit, Stilprotest, Abgrenzung zur etablierten Gesellschaft, aber auch: Freude am guten Wohlstandsleben, an Luxus und Komfort |

| | |
|----------------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Freizeitgestaltung im Freundeskreis, wo man sich nicht verstellen muss; intensiver Medienkonsum: viel Fernsehen, Radio oder Internet – oft nebenbei • beschränkte finanzielle Möglichkeiten, man lebt über seine Verhältnisse • Reale und stilistische Ausbrüche aus den täglichen Routinen des Arbeitslebens (exotische Fankulturen, „Rocker light“ etc.) • Spontaner Konsumstil, wenig kontrollierter Umgang mit Geld, hohe Konsumneigung bei Hobbies, Kleidung, Musik & Multimedia |
| Alter und Lebenssituation | <ul style="list-style-type: none"> • Mehrheitlich junges Milieu mit Altersschwerpunkt unter 30 Jahren; aber auch „Old Kids“ (bis 50 Jahre) • Männlicher Schwerpunkt; überwiegend Ledige, ein Viertel wohnt bei den Eltern |
| Bildung | <ul style="list-style-type: none"> • Meist niedrige Formalbildung, viele noch in Ausbildung |
| Beruf | <ul style="list-style-type: none"> • Einfache Arbeiter und Angestellte, viele Schüler und Lehrlinge |
| Haushaltsnetto-einkommen | Vergleichsweise geringe Einkommen |
| Regionaler Schwerpunkt | Städtisches Milieu |
| Mobilitätsorientierung | <ul style="list-style-type: none"> • keine signifikant differenzierte Mobilitätsorientierung |
| Mobilitätswünsche | <ul style="list-style-type: none"> • starker Wunsch nach kurzen Wegen, Wunsch nach mehr Mobilität |
| Verfügbarkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • verfügen häufig über einen stationären Internetzugang • haben oft bzw. viele PKWs im Haushalt und häufig einen Führerschein • verfügen häufig über ein Motorrad oder ein Moped • verfügen selten über ein Fahrrad oder eine ÖBB-Vorteilscard |
| Wohnort | <ul style="list-style-type: none"> • wohnen eher innenstadtnah und selten in kinderfreundlicher Grünlage • wohnen erst kurze Zeit an ihrem Wohnort |
| Aktivitäten | <ul style="list-style-type: none"> • an Wochentagen häufig Arbeit, Einkaufen nicht täglicher Bedarfsgüter und Lokalbesuche • an Wochenenden häufig Arbeit und Lokalbesuche, selten Ausflüge • an Wochentagen selten Spazierengehen, Begleitung von mobilitätsbeeinträchtigten Personen, Amtswege, notwendige Erledigungen, Arztbesuche und Ausflüge |
| Information | <ul style="list-style-type: none"> • Sie planen Wege am Ausgangsort durch das Befragen anderer Personen oder • planen Wege unterwegs durch Informationen vor Ort • Sie fühlen sich informiert und nutzen Anrufsammeltaxis, Rufbusse und Taxis |

8 Erklärungspotenzial der SINUS-Milieus®

8.1 Sinus-Milieus als Driving Force für Verkehrshandeln

8.1.1 Vorstellung der Driving Forces

Um das Verkehrshandeln nachzuvollziehen, zu erklären oder zu prognostizieren, sind die relevanten Kräfte, die einen relevanten Einfluss auf das Verkehrshandeln ausüben, zu identifizieren. Methodisch werden diese Kräfte mit Variablen abgebildet, die in die Modellierung für Verkehrshandeln eingehen. In der Verkehrsgenese-forschung der letzten Jahrzehnte haben sich folgende Variablengruppen als relevant erwiesen:

- Soziale Lage
- Gelegenheitsstruktur (Raumtyp & Wohnstandortpräferenzen)
- Verkehrsinfrastrukturelles Angebot (Erreichbarkeiten)
- Verkehrsmittelverfügbarkeit.

Die Verkehrsmittelverfügbarkeit wird uneinheitlich behandelt. So kann sie einerseits als erklärende Variable in die Verkehrsmodelle eingehen. Man geht dabei davon aus, dass die Zugänglichkeit eines Verkehrsmittels grundsätzlich zum einen die Nutzung ermöglicht und graduell dessen Nutzung fördert. Andererseits kann die Verkehrsmittelverfügbarkeit als abhängige Variable interpretiert werden. So bildet die Möglichkeit des Zugangs zu einem Verkehrsmittel bereits den ersten Schritt in Richtung des eigenen Verkehrshandelns. Dieser Ansatz wird unterstützt, wenn man bedenkt, dass die Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel schneller und einfacher geändert werden kann als die Raumstruktur, in der man lebt, die eigene Lebenslage oder der eigene Lebensstil.

Aktuell wird in Teilen der wissenschaftlichen Diskurse von einer (zunehmenden) Entankerung der individuellen Lebensbezüge von raumzeitlichen Strukturen ausgegangen. Durch die ständig fortlaufende Ausdifferenzierung und Heterogenisierung der Gesellschaft ist zu erwarten, dass die klassischerweise verwendeten soziodemographischen Variablen – Alter, Geschlecht, Ausbildung, u.ä. – nicht mehr ausreichen, um das Verkehrshandeln der Menschen zufriedenstellend zu erklären. Auch die Erreichbarkeitsverhältnisse und räumliche Angebotsstrukturen

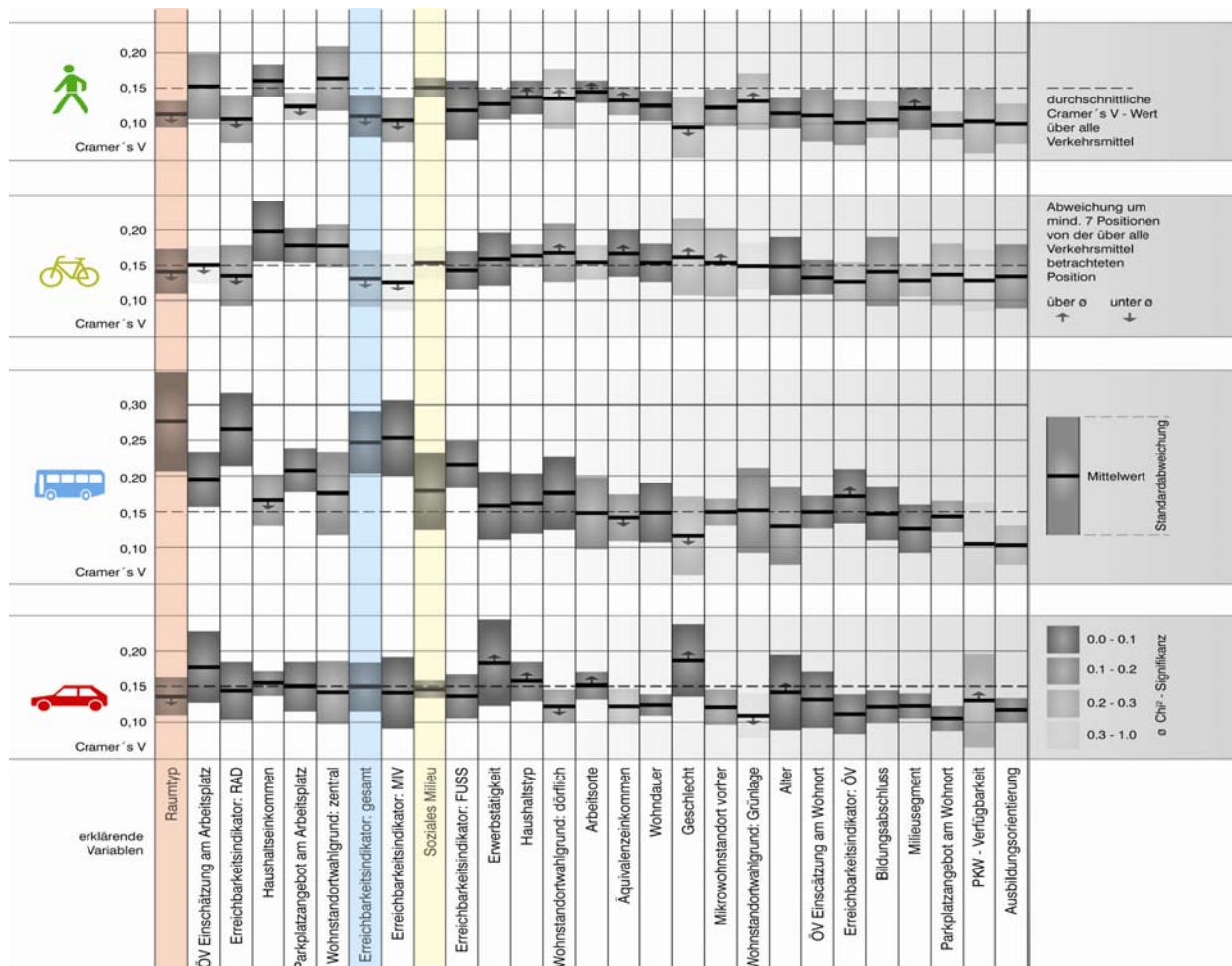
aus der klassischen Verkehrssystemplanung tragen zwar zu einem höheren Erklärungsgehalt bei, reichen jedoch ebenfalls nicht aus. Neben ökonomischen oder strukturellen Zwängen sind auch Werthaltungen für das Verkehrshandeln ausschlaggebend. Diese Werthaltungen können durch das Konzept der Sozialen Milieus integriert werden. Neben der Gründe für die Wahl des Wohnstandortes, die Mobilitätsorientierung und die Mobilitätsbiographie gelten Lebensstile oder soziale Milieus deswegen als mögliche Lösung zur Schliessung der über die letzten beiden Jahrzehnte vergrößerte Erklärungslücke. Deswegen werden im Rahmen des m2k-Projektes

- Lebensstile bzw. soziale Milieus (vgl. auch Lanzendorf & Scheiner 2004: 16-29, Scheiner 2006: 43-47, 2007a: 692-703).

als fünfte Driving-Force in die Analyse zu deren Erklärungsgehalt auf Verkehrshandeln miteinbezogen.

Auf der Suche nach dem Erklärungsgehalt der Driving-Forces kann nach unterschiedlichen Methoden vorgegangen werden. Eine Möglichkeit herauszufinden, welche Variablen(-gruppen) Verkehrshandeln besser und welche schlechter erklären können, ist die Betrachtung der Cramer's-V Werte als Symmetriemaße zwischen den erklärenden Variablen der unterschiedlichen 'Driving Forces' und abhängigen, Verkehrshandeln beschreibenden Variablen der unterschiedlichen Verkehrsmittel (FUSS, PKW, ÖPV, RAD). Bei den Verkehrshandeln beschreibenden Variablen handelt es sich um die Aktivität, die Häufigkeit, die Dauer und die Länge des wichtigsten und zweitwichtigsten Weges sowie den Wunsch, häufiger das jeweilige Verkehrsmittel zu nutzen. Weiter wurden auch die Regelmäßigkeit der Fußwege, die Änderungswünsche, um öfter zu Fuß zu gehen, welche Aktivität bevorzugt zu Fuß aufgesucht werden würde und die ÖPV-Mittel-Nutzung erhoben.

Abbildung 5: Erklärungsgehalt verschiedener Variablen der 'Driving Forces' für das Verkehrshandeln



Cramer's-V Werte sind ein Assoziationsmaß, mit dem die Stärke des Zusammenhangs zwischen zwei Variablen beschrieben werden. Cramer's-V Werte können einen Wertebereich zwischen 0 und 1 einnehmen, wobei 0 einen sehr schwachen und 1 einen sehr starken Zusammenhang beschreibt. Um zu prüfen, ob der Zusammenhang an sich und damit der jeweilige Cramer's-V Wert statistisch signifikant ist, werden auch die zugehörigen Chi²-Werte angegeben. Üblicherweise wird ab einem Signifikanzwert (= Irrtumswahrscheinlichkeit) kleiner als 0,05 von einem signifikanten Zusammenhang gesprochen.

Hier geht es jedoch um den Zusammenhang zwischen einer erklärenden Variablen und einer Vielzahl von abhängigen, das Verkehrshandeln beschreibenden Variablen. Um eine allgemeine Aussage darüber treffen zu können, welche Variable das Verkehrshandeln entweder über alle Verkehrsmittel oder nach einzelnen Verkehrsmitteln getrennt besser erklärt, müssen die Cramer's-V Werte für alle erhobenen Dimensionen des Verkehrshandelns betrachtet werden.

Dazu wird im ersten Schritt ein ungewichteter Durchschnittswert zwischen allen jeweils relevanten Cramer's-V Werten über alle Verkehrsmittel gebildet. Damit wird zwar die Aussage unschärfer, ermöglicht aber einen ersten Überblick über die relative Erklärungskraft der einzelnen unabhängigen Merkmale. wird und für eine größere Differenzierung der Aussage, welche Bereiche des Verkehrshandelns durch welche Driving Forces besser erklärt werden (auch in Berücksichtigung der Chi²-Werte), ein Blick in die tabellarische Berechnungsgrundlage geworfen werden muss. Über die Darstellung der Standardabweichung kann eine Streuung der Erklärungskraft je erklärter Variable zumindest grob nachvollzogen werden.

8.1.2 Driving Forces über alle Verkehrsmittel

In den Spalten in der Abbildung 5 sind die erklärenden Variablen in absteigender Folge entsprechend der sinkenden Erklärungskraft (gemessen über die Cramer's V-Werte) über alle Verkehrsmittel abgebildet. Für jedes Verkehrsmittel sind die jeweiligen Mittelwerte (schwarzer Querstrich) und die Streuungen als Graubereich über und unter der Markierung des Mittelwertes abgetragen. Der Grauwert gibt Auskunft über das Signifikanzniveau (je heller, desto höher ist die Signifikanz).

Über alle Verkehrsmittel erklärt der Raumtyp (Typologie der Politischen Bezirke, in denen die Erhebung vorgenommen wurde) am besten ein unterschiedliches Verkehrsverhalten. Weiter liegen die Erreichbarkeiten für alle Verkehrsmittel und für die einzelnen Verkehrsmittel im Spitzenfeld. Der raumstrukturelle Einfluss beruht jedoch vor allem auf der hohen Erklärungskraft der ÖPV-Mobilität, während sich die NIV daraus kaum erklären lässt.

Auffallend ist, dass sowohl die Einschätzung der Qualität der ÖPV-Situation, als auch die Parkplatzsituation am Arbeitsplatz offensichtlich für die gesamte Alltagsmobilität sehr relevant sind. Das zeigt einerseits die besondere Bedeutung des Arbeitsweges. Das zeigt weiter, dass der Arbeitsplatz in der Regel nicht hinsichtlich der Optimierung des Zugangs zum Mobilitätssystem gewählt werden kann und daher die Erreichbarkeit nicht immer günstig und insbesondere die Parkmöglichkeit oftmals eingeschränkt ist. Im Gegensatz dazu kann der Wohnstandort eher an die Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden, denn obwohl nach wie vor die Wohnung der Ort mit den meisten Start- und Zielpunkten von Wegen ist, haben die Variationen der Qualitäten einen bedeutend geringeren Einfluss (zu vermuten ist aber auch, dass man sich mit den Verkehrsbedingungen „zu Hause“ offensichtlich besser arrangiert als mit denen am Arbeitsplatz)

Von allen Merkmalen, welche die Soziale Lage beschreiben, hat das Haushaltseinkommen den größten Einfluss. Der finanzielle Rahmen im Haushalt wirkt sich in zweifacher Weise auf das Verkehrshandeln aus: Er entscheidet einerseits darüber, ob der gewünschte Wohnstandort (und die damit verbundene Affinität für den modal split) unter den ökonomischen Rahmenbedingungen eingenommen werden kann und damit auch den Mobilitätswünschen entsprochen werden kann, und andererseits direkt über die Verkehrsmittelwahl, indem ggf. eine billigere Fortbewegung einer teureren vorgezogen werden muss.

Dementsprechend liegt der Wohnstandortwahlgrund 'zentrale Lage' im vorderen Bereich des Rankings. Die zentrale Lage ist für das Verkehrshandeln ein wesentlicher Ausdruck der Raumstruktur. Durch die Zersiedlung und damit Vereinheitlichung des städtischen Umlands, teilt sich das Verkehrshandeln immer mehr in zwei grobe Kategorien: Stark individualisierte PKW-Nutzung im suburbanen Raum und stark individualisierte PKW-freie Fortbewegung in den Kernstädten. Dieser Raum ist in der Regel so weit zersiedelt, dass die Verknüpfungen zwischen den Gelegenheiten fußläufig oder mit dem Fahrrad nicht mehr zu bewältigen sind und eine Erschließung mit dem ÖPV nicht rentabel ist bzw. nur unter normativen Vorgaben subventioniert erfolgen kann. Damit ist man dort hauptsächlich auf PKW angewiesen. Will oder kann man keinen PKW zum zentralen Verkehrsmittel machen, bleibt einem nur der Umzug in die zentralen Kernstädte.

Durch die alltägliche Relevanz von 'PKW' oder 'kein PKW' erhält der Erreichbarkeitsindikator für den motorisierten Individualverkehr höheres Gewicht als jener für den kollektiven, öffentlichen Personenverkehr. Die Erreichbarkeitsverhältnisse im nicht motorisierten Individualverkehr sind ähnlich einflussstark wie jene im MIV. Damit ist der relative Bedeutungsverlust vom Kollektivverkehr gegenüber dem Individualverkehr gut nachvollziehbar.

Der Erklärungsgehalt der **Sozialen Milieus** liegt in der besser erklärenden Hälfte und schneidet damit - wie vermutet - besser ab als einige klassische, die soziale Lage beschreibenden Variablen wie Bildung, Alter und Geschlecht ab. Neben Haushaltseinkommen sind noch die Erwerbstätigkeit und der Haushaltstyp erklärungskräftige

Variablen der Sozialen Lage. Auch hier wird klar, dass das Verkehrshandeln stark von den Arbeitswegen bzw. vom Alltag der Reproduktionsarbeit geprägt ist. Über die Ausdifferenzierung der Haushaltsstrukturen, wie sie im Projekt m2k sehr differenziert erhoben wurden, kann im Sinne der Individualisierungsthese in der Verkehrsgenerationsforschung ein wichtiger zusätzlicher Beitrag geleistet werden.

Die PKW-Verfügbarkeit hat jedoch nicht die erwartete Erklärungskraft. Im m2k-Projekt wurde abgefragt, ob man bei Bedarf einen PKW aus dem Haushalt nutzen kann. Es wäre zu erwarten gewesen, dass sich die PKW-Verfügbarkeit auf die Verkehrsmittelwahl auswirken würde, doch ist offensichtlich der Motorisierungsgrad bereits so weit fortgeschritten, dass nahezu jeder im Zweifelsfall auf einen PKW im Haushalt zurückgreifen kann. Damit ist man offensichtlich nicht (mehr) in der Lage, mit dieser Variable Varianzen im Verkehrsmittel übergreifende Verkehrshandeln zu erklären.

In den folgenden Abschnitten erfolgt die Interpretation der Erklärungskraft einzelner unabhängiger Merkmale nach den jeweiligen Verkehrsmitteln.

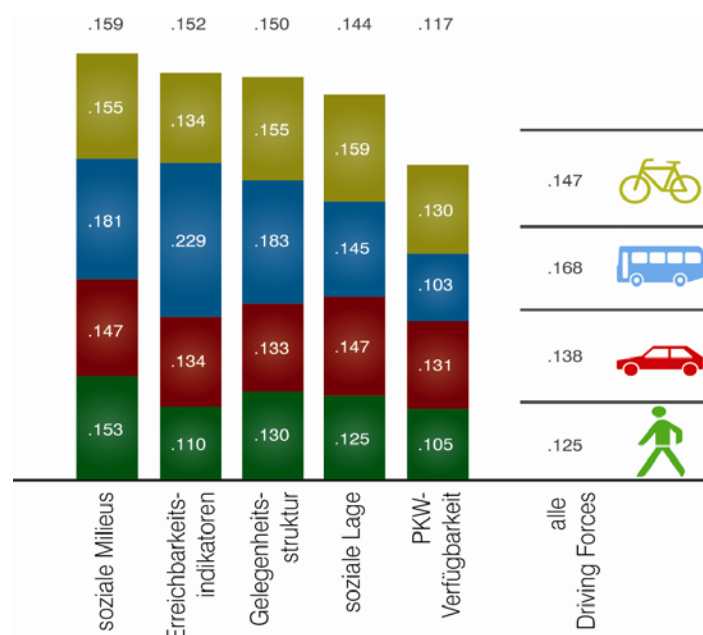
8.1.3 Driving Forces für das Zu-Fuß-Gehen

Betrachtet man das zu Fuß Gehen, verliert der Raumtyp deutlich an Erklärungskraft, denn beim zu Fuß Gehen sind kleinräumige Strukturen und individuelle Merkmale relevant und nicht generelle Raumtypen, wie sie im Maßstab der Politischen Bezirke erhoben wurden. So bietet jede Großstadt, jede Mittelstadt, jedes ländlich periphere Gebiet usw. sowohl Wohnstandorte in fußläufiger Distanz zu Aktivitäten als auch davon stark isolierte. Eine besonders gute Erklärung liefern jedoch auch nicht – wie vorerst anzunehmen – die Erreichbarkeitsindikatoren für Fußwege, da mit zunehmender fußläufiger Erreichbarkeit auch die Erreichbarkeiten der Verkehrsmittel mit größerem Aktionsradius steigt, denn die Gelegenheiten, die zu Fuß erreichbar sind, sind auch mit den anderen Verkehrsmitteln erreichbar.

Eine besondere Rolle verbleibt somit den Gründen für die Wahl des Wohnstandortes. Eine gute Erreichbarkeit ist vor allem an zentralen Orten gewährleistet. Ob innerstädtische Standorte überhaupt leistbar sind, hängt vom Haushaltseinkommen bzw. vom Äquivalenzeinkommen ab. Ein urbaner Lebensstil und ein zu Fuß oder mit dem ÖPV gut erreichbarer Arbeitsplatz stellen weitere Bedingungen für zentrale Standorte. Denn nur in dichten Siedlungsstrukturen mit entsprechend gemischtem Angebot an Nutzungen sind Fußwege kurz und schnell.

Auf Grund der Tatsache, dass das zu Fuß-Gehen überall möglich ist, lässt sich diese Mobilität am schlechtesten von allen Verkehrsmitteln durch die untersuchten Variablen erklären. Damit schwinden die Erklärungsmöglichkeiten durch Rahmenbedingungen von Außen. Am ehesten wirken sich noch innere Überzeugungen und Werthaltungen aus. Die sozialen Milieus weisen daher bezüglich zu Fuß-Gehen eine relativ gute Erklärungskraft auf und bringen im Vergleich zwischen allen Verkehrsmitteln die größten Vorteile in der Erklärung des zu Fuß Gehens (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Durchschnittlicher Erklärungsgehalt verschiedener Driving Forces hinsichtlich Verkehrsmittel bezogener Variablen des Verkehrshandeln



8.1.4 Driving Forces für die PKW-Nutzung

Während beide Geschlechter in ähnlicher Weise zu Fuß gehen, erklärt das Geschlecht die Unterschiede in der PKW-Nutzung am besten. Die wichtigste PKW-Aktivität ist die Fahrt zur Arbeit, was tendenziell immer noch mehr Männer betrifft; Frauen hingegen erledigen gerade in ländlichen Regionen mit traditioneller Haushaltsstruktur Einkäufe und andere Versorgungsgüter mit dem PKW. Solche Erledigungen bringen mehrere abwechslungsreichere und kürzere Autofahrten mit sich, während die Arbeitsfahrten mehr Routine und länger sind (Pendler). Damit stehen auch die gute Erklärungskraft der Erwerbstätigkeit und der Einschätzung des ÖPV-Angebots am Arbeitsplatz im Einklang. Fahrten mit dem PKW sind trotz oftmaligem Warten im Stau, Parkplatzsuche, hohen Parkgebühren in den Stadtzentren beliebt, wird doch mit dem Fahren mit dem PKW die freie Selbstverwirklichung verbunden. Erneut ist der Erklärungsbetrag mittels des Raumtyps eher niedrig, was daran liegt, dass aufgrund der großen Beliebtheit des PKW-Fahrens der allgemeine Raumtyp kaum Varianz erzeugt. Auch die Erklärungskraft der sozialen Milieus ist nicht sonderlich hoch, auch wenn sie höher ist als das Alter und die Bildung. Die PKW-Nutzung lässt sich – besser als für die anderen Verkehrsmittel – immer noch aus den traditionellen Rollenbildern erklären. Die gut erklärenden Variablen weisen allesamt sehr verlässliche Signifikanzwerte auf.

8.1.5 Driving Forces für die ÖPV-Nutzung

Am differenziertesten fällt die Aussage zum Erklärungsgehalt gegenüber dem ÖPV-Handeln aus, das insgesamt am besten erklärt werden kann. Mit Abstand wirken sich hier die Raumstrukturen am stärksten aus. Sowohl Raumtyp als auch Erreichbarkeitsindikatoren aller Verkehrsmittel führen die Liste der Erklärungskraft an. Dies spricht grundsätzlich für die starke Raumbindung des ÖPV. Ein ÖPV-Angebot lässt sich selbst subventioniert nur ab einer gewissen – vereinfacht gesagt – Mindestbevölkerungsdichte verwirklichen. Dass die ÖPV-Erreichbarkeit selbst überraschend 'nur' im vorderen Mittelfeld liegt, zeigt, dass es bei der ÖPV-Nutzung weniger um das perfekte ÖPV-Angebot geht, als vielmehr um eine Raumstruktur, die das ÖPV-Angebot erst einmal ermöglicht. Das ÖPV-Angebot selbst zu perfektionieren, kann zwar den einen oder anderen zusätzlichen Kunden anlocken, doch wenn die kritische Beförderungsmasse nicht erreicht wird, wird das Angebot nicht überleben. Analog dazu ist der Erklärungsgehalt der Einschätzung des ÖPV-Angebots am Arbeitsort zu interpretieren. Erst wenn dieses als brauchbar eingeschätzt wird, besteht eine Chance, dass es genutzt wird. Eine ungünstige Parkplatzsituation am Arbeitsort, kann die ÖPV-Nutzungsschwelle senken. Eingebettet zwischen Raumstrukturmerkmalen sticht einzig das soziale Milieu hervor, das die klassischen Variablen der sozialen Lage hinsichtlich der Erklärungskraft auf die Plätze verweist. Damit bestätigt sich der Erklärungsgehalt der sozialen Milieus bis jetzt in allen Verkehrsmitteln durchgängig als stabil und sehr relevant.

8.1.6 Driving Forces für das Radfahren

Ein umgekehrtes Bild liefert die Untersuchung des Erklärungsgehalts der Driving Forces auf das Radfahren. Einzig das soziale Milieu verbleibt konsequent im vorderen Mittelfeld der Erklärungskraft, während sich die raumstrukturellen Merkmale als weniger einflussreich erweisen. Radfahrten werden entweder als Zweckfahrten ausgeführt, was aber selbst in urbanen Räumen Österreichs eine untergeordnete Rolle einnimmt (Arbeit als wichtigster Rad-Weg für 6%), oder sie werden in der Freizeit als Ausflugfahrten und zum aktiven Sport (als wichtigste Rad-Wege für 45%) zurückgelegt, wofür sich periphere Räume besser eignen. Damit nimmt die Raumstruktur zwar Einfluss, doch auf Grund der stark untergeordneten Rolle des Radverkehrs in der Alltagsmobilität sind die Einflüsse weniger deutlich. Ca. 30% fahren nie Fahrrad und jene, die das Rad doch ab und zu benutzen, tun dies üblicherweise seltener als andere Verkehrsmittel genutzt werden. Die Irrtumswahrscheinlichkeiten für statistische Zusammenhänge zwischen den erklärenden Variablen und jenen des Radverkehrshandelns sind im Allgemeinen – insbesondere auch beim sozialen Milieu – höher als jene bezüglich der anderen Verkehrsmittel. Ähnlich wie bei den Fußwegen wird ein Einfluss der Raumstruktur eher noch durch die kleinräumigen Gründe für die Wohnstandortwahl ersichtlich. So unterstützen auch hier zentrale Standorte eine Fahrradnutzung für Zweckfahrten und abgelegene Standorte, die die PKW-Nutzung für Zweckfahrten nahe legen, eine freizeitleiche Fahrradnutzung.

8.1.7 Vergleichende Cramer´s V-Analyse

Je nach erklärtem Verkehrsmittel sind mäßige Differenzen im Erklärungsgehalt der erklärenden Variablengruppen festzustellen (s. 6). Bemerkenswert ist dabei, dass die Erreichbarkeitsindikatoren mit Abstand den größten Erklärungsgehalt beim ÖPV-Verhalten vorweisen. Interessanterweise bieten die ÖPV-Erreichbarkeitsindikatoren mit 0,18 den niedrigsten Cramer´s-V Wert, die Fahrrad-Erreichbarkeitsindikatoren mit 0,27 den höchsten. Somit sind es weniger die geschaffenen Erreichbarkeiten im ÖPV, die zu bestimmten ÖPV-Nutzungsmustern führen, sondern die Erreichbarkeitsverhältnisse über die konkurrierenden bzw. ergänzenden Verkehrsmittel, die an sich eine dichte Siedlungsstruktur beschreiben. Die sozialen Milieus erklären das Verkehrshandeln in Bezug auf verschiedene Verkehrsmittel ausgeglichen gut und damit insgesamt am besten. Bemerkenswert ist, dass sie das zu Fuß-Gehen relativ gut erklären, da dort die anderen erklärenden Variablen ihre größten Defizite haben. Die Systematik der Fußwege lässt sich neben der kleinräumigen Gelegenheitsdichte insbesondere mit allgemeinen Lebensvor-

stellungen abbilden, weniger mit der infrastrukturellen Verflechtung oder der sozialen Lage. Das Fahren mit dem PKW und dem Fahrrad lässt sich von den erklärenden Merkmalen ausgeglichen gut erklären, wobei für ersteres traditionelle Variablen der sozialen Lage wie Alter und Geschlecht am hilfreichsten sind.

Den größten Vorteil bieten die **sozialen Milieus** in der Erklärung des zu Fuß Gehens (durchschn. Cramer's-V = 0,153) und bei der Betrachtung von Freizeit-Mobilität; **raumstrukturelle Variablen** erklären am besten die KFZ-Nutzung (0,229 bzw. 0,183) und die **soziale Lage** erklärt am besten die PKW-Nutzung (0,147) (s. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Das **Haushaltseinkommen** erklärt außerordentlich gut das Mobilitätsverhalten im NIV, schlechter dafür im ÖPV. Wider Erwarten erklärt das Einkommen die PKW-Nutzung sehr schlecht (weil aufgrund des hohen Modernisierungsgrades schon fast alle Haushalte mindestens einen PKW haben, resp. weil auch die innenstadtnah Wohnenden zwar auf einen PKW verzichten (können), oftmals aber auch eher der gehobenen Mittelschicht angehört. Der Verzicht, obwohl ein PKW finanzielle möglich wäre, wird wiederum stark von der **Milieuzugehörigkeit** bestimmt; Soziale Milieus spielen bei allen Verkehrsmitteln eine ausgeglichen relevante Rolle.

Demnach gibt es zwei Typen von erklärenden Variablen. Solche, die *Wahl aller Verkehrsmittel* gut erklären und solche, die *nur bei einzelnen Verkehrsmitteln* eine hohe Erklärungskraft haben:

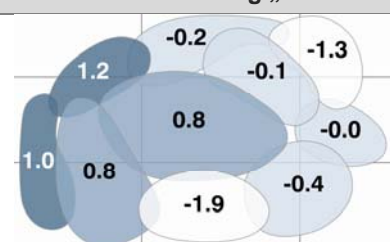
- **Soziale Milieus**, der **Haushaltstyp** sowie teilweise das **Haushaltseinkommen** und die **Erreichbarkeit der Arbeitsorte** liegen sehr stabil bei allen Verkehrsmitteln im Spitzenfeld der Erklärungskraft. Der Einfluss des Arbeitsortes zeigt abermals die Bedeutung der Arbeitsfahrten für die Alltagsmobilität. **Die sozialen Milieus eignen sich damit sehr gut, um in allen Verkehrsbereichen als erklärende Variable Eingang zu finden und damit die Vergleichbarkeit zwischen verschiedenen Untersuchungen zu wahren.**
- Hinsichtlich der unterschiedlichen Verkehrsmitteln schwankt die Erklärungskraft des Raumtyps, der (NIV-/MIV-) Erreichbarkeitsindikatoren, teilweise auch des Haushaltseinkommens und des Geschlechts. Dass der **Raumtyp** insgesamt am besten abschneidet, hat er nahezu ausschließlich seiner sehr hohen Erklärungskraft bei der ÖPV-Nutzung zu verdanken, ansonsten liegt er bei den anderen Verkehrsmitteln lediglich im Mittelfeld. Da die Wirtschaftlichkeit des ÖPV sehr stark von der Siedlungsdichte eines Raumtyps abhängt und die Wirtschaftlichkeit über die Qualität des Angebots entscheidet, gibt es einen engen Zusammenhang zwischen Raum- und Siedlungstyp und der ÖPV-Nutzung. Ähnliches gilt für die **Erreichbarkeitsindikatoren** und hierbei insbesondere für jene des **NIV**, deren hohe Ausprägung für lokale Dichte steht, die über das mögliche ÖPV-Angebot am besten das Verkehrsverhalten im ÖPV beschreibt; die Nutzung des PKW wird hingegen nicht gut erklärt, da der PKW häufig unter allen denkbaren Konstellationen genutzt wird. Beim **Haushaltseinkommen** ist es umgekehrt, denn es liefert bei allen Verkehrsmitteln eine sehr gute Erklärungskraft, nur beim ÖPV liegt es im Mittelfeld. Die Nutzung des ÖPV wird also weniger von Einkommen, sondern von der Raumstruktur und den individuellen Wertvorstellungen (**Soziale Milieus**). Die Nutzung des ÖPV wird eher im ländlichen Raum als in der Stadt aus dem Grund abgelehnt, dass dieser „für die Armen“ sei. Das **Geschlecht** wirkt sich auf das Verkehrshandeln je nach Verkehrsmittel unterschiedlich stark aus: Während es im ÖPV und bei den Fußwegen keinen Einfluss auf das Verkehrshandeln ausübt, dominiert es die Erklärung unterschiedlicher Nutzung des PKW und ist auch für die Erklärung des Radverkehrs relevanter.

8.2 Verkehrshandeln der einzelnen Sinus-Milieus

In Folge werden beispielhafte Ergebnisse der deskriptiven Analyse des Mobilitätsverhaltens für die einzelnen Sinus-Milieus[®] dargestellt (Anteilswerte der jeweiligen Milieus). Für die Fälle, bei denen die analysierte Einheit für sich genommen keine Aussage zulässt (z.B. über mehrere Variablen errechnete Indexwerte) sondern nur dem Vergleich zwischen den Sinus-Milieus[®] dient, wurde zur Standardisierung eine Z-Transformation vorgenommen. Über eine Z-Transformation werden die Werte so modifiziert, dass der Erwartungswert 0 und die Standardabweichung bzw. die Varianz 1 beträgt. Ansonsten gelten die in den Diagrammtiteln genannten Einheiten.

8.2.1 Mobilitätsorientierung

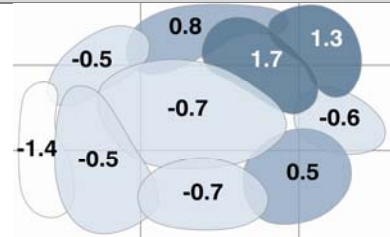
Mobilitätsorientierung „Kostensparnis & Umweltschonung“ (z-transformierte Indexwerte) - q17_fa4



Der Faktor „Kostensparnis & Umweltschonung“ entstammt einer Faktorenanalyse über 14 Fragen (ermittelt im Rahmen von Fokusgruppen in einer ways-2go-Studie über Non-Routine-Trips – NRT) zur Mobilitätsorientierung. Geringer Ressourcenaufwand, Kostensparnis und die Schonung der Umwelt stehen in einem engen statistischen Zusammenhang. Diese Werte sind besonders für die traditionell orientierten Milieus relevant, so für die Ländlichen (1,0) und die Konservativen (1,2). Völlig uninteressiert an diesen Werten zeigen sich die Modernen Performer (-1,3) und insbesondere die Konsumorientierte Basis (-1,9).

8.2.2 Verfügbarkeiten

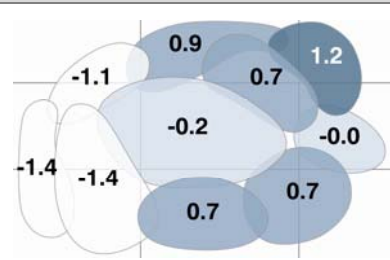
Verfügbarkeit über verschiedene Verkehrsmittel (z-transformierte Indexwerte) - zq20_indVM



Der Index „Verfügbarkeit über Verkehrsmittel“ umfasst die Verfügung über den PKW, das Fahrrad und eine ÖPV-Zeitkarte. Deutlich ist hier der Gradient zwischen den Milieus niederer Schichten mit traditionelleren Werten und Milieus höherer Schichten mit progressiveren Werten. Insbesondere die Postmaterielle (1,7) die Modernen Performer (1,3) und die Etablierten (0,8) können sehr häufig auf viele unterschiedliche Verkehrsmittel zurückgreifen, das ländliche Milieu (-1,4), die konsumorientierte Basis (-0,7), die bürgerliche Mitte (-0,7) und die Experimentalisten (-0,6) hingegen nur auf sehr wenige Verkehrsmittel.

8.2.3 Verkehrshandeln

Vielfältigkeit der Verkehrsmittelnutzung (z-transformierte Indexwerte) - Zq43_indVMHfk



Die Vielfältigkeit der Verkehrsmittelnutzung wurde aus den Nutzungshäufigkeiten der unterschiedlichen Verkehrsmittel errechnet. Danach verwenden die neu orientierten gehobenen Milieus sehr häufig verschiedenste Verkehrsmittel: Moderne Performer (1,2), Etablierte (0,9) und Postmaterielle (0,7) greifen auf die größte Vielfalt zurück, aber auch die Konsum- und freizeitorientierten Milieus – Konsumorientierte Basis (0,7) und Hedonisten (0,7) nutzen häufig unterschiedliche Verkehrsmittel. Die traditionellen Milieus orientieren sich eher an nur wenigen Verkehrsmitteln – Traditionelle und Ländliche (je -1,4), Konservative (-1,1) – hier scheint der PKW das einzig denkbare Verkehrsmittel zu sein.

8.2.4 Mobilitätswünsche

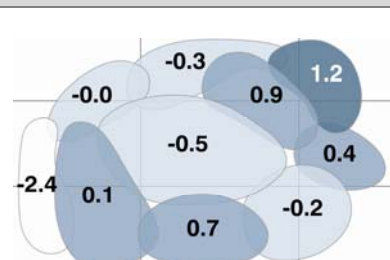
Wunsch nach mehr Mobilität (z-transformierte Indexwerte) - q94_fa3



In welcher Weise sich Personen mehr Mobilität wünschen, hängt zum einen von der bereits gelebten Mobilität und zum anderen von den individuellen Werten ab. Insbesondere die statusniedrigeren Jüngeren (Hedonisten – 1,4 und Experimentalisten (1,2) wünschen sich ebenso mehr Mobilität wie die Bürgerliche Mitte (1,0). Weniger Mobilität ist als Wunsch eher in den Köpfen der älteren und peripher wohnenden Menschen – Traditionelle (-1,4) – und etwas geringer bei den Etablierten (-0,8), Konservativen (-0,7). Für die eher einkommensschwächeren Gruppen – Konsumorientierte Basis und Ländliche (je -0,6) – drückt sich eher eine resignierte Verzichtshaltung aus.

8.2.5 Erreichbarkeiten

Erreichbarkeitsindikator (z-transformierte Indexwerte) - q200



Erreichbarkeitsindikatoren sind Resultat der Verteilung von Wohnstandorten und Gelegenheiten und damit hauptsächlich raumstrukturell bedingt. Dass sich die Erreichbarkeitswerte auch nach Milieus unterscheiden, liegt an der milieuspezifischen Wohnstandortwahl, denn junge und progressiv orientierte Milieus wohnen bevorzugt in zentralen Räumen mit hohen Erreichbarkeiten – Moderne Performer (1,2), Postmaterielle (0,9). Auch die Konsumorientierte Basis verfügt über recht gute Erreichbarkeiten, was jedoch aufgrund der überdurchschnittlichen Mietsteigerungen in den innenstadtnahen Grätzeln zu einem schrittweisen Abdrängen an die Peripherie führen dürfte. Das Ländliche Milieu weist die deutlich schlechtesten Erreichbarkeiten auf (-2,4).

9. Offene Forschungsfragen

In der Fachdebatte über den Milieuansatz in der Mobilitätsforschung hat es eine Reihe kritischer Anmerkungen zu dem Milieu-Konzept gegeben, die teilweise vor Ort weiter geführt oder bisweilen auch unkommentiert blieben (beispielsweise auch in der Debatte künftiger Verkehrszählungen in Österreich im Rahmen des KOMMOD-Projektes). Die genannten Vorbehalte sind:

- Stabilität des Sinus-Modells,
- Aussage-Ebene Nationalstaat,
- Positionierung von Personen innerhalb des Milieuansatzes – Stabilität vs. Dynamik
- Prognostizierbarkeit von Milieugrößen und Milieumodellen
- Test unterschiedlicher Milieu-Modelle möglich?
- Stabilität der Struktur-Milieu- und der Milieu-Mobilitäts-Relationen
- Unvereinbarkeit von Wissenschaft (Offenheit, Transparenz) und Marktforschung (Bewahrung des assets)

Zu: Stabilität des Sinus-Modells

Es ist – im Gegensatz zu Kategorien der Amtlichen Statistik – nicht intendiert, innerhalb eines Milieu-Ansatzes Items, Subdimensionen und damit die Milieustruktur selbst über einen möglichst langen Zeitraum stabil zu halten. Im Gegenteil: Es wurden in der Vergangenheit wiederholt Modifikationen der Fragebatterien und der Verrechnungsmodi und damit auch der Milieustruktur vorgenommen, wobei der Zeitraum der Gültigkeit der einzelnen Modelle ständig verkürzt wurde. Aufgrund der Auftragslage innerhalb der Marktforschung besteht der Anspruch, die *aktuelle Gesellschaft* möglichst genau hinsichtlich ihrer Wertestruktur abzubilden (zeitnahe Darstellung der Gegenwartsgesellschaft im Zuge eines teils raschen und intensiven sozialen Wandels). Damit wird die auch innerhalb der sozialwissenschaftlichen Debatte geäußerte Kritik aufgenommen, dass zur Analyse heutiger moderner Gesellschaften andere Indikatoren und theoretische Zugänge benötigt würden als in der Vergangenheit. Um eine gewisse Kontinuität sicher zu stellen, werden in Zeiten des Übergangs zwischen Modellen beide Modelle parallel „gefahren“, um a) das neue besser adaptieren zu können und um b) auf den Erkenntnissen der alten Modelle aufbauen und Tendenzen entwickeln zu können.

Damit stehen sich zwei Positionen einander gegenüber: Zum einen die stabil gehaltenen Modelle/Indikatoren (Amtliche Statistik), deren Erklärungskraft mit der Intensität des sozialen Wandels schrittweise sinkt, und zum anderen an den Wandel angepasste Modelle, die mit der Intensität des sozialen Wandels immer rascher und intensiver modifiziert werden müssen. Es sollte jedoch nicht das Ziel sein, den einen analytischen Zugang gegenüber dem anderen auszuspielen, sondern sie hinsichtlich der oben beschriebenen Vor- und Nachteile bestmöglich zu nutzen. Wünschenswert wäre jedoch eine Integration beider Ansätze, was jedoch nur im Rahmen systematisch aufeinander aufbauender Forschung möglich ist, zu dem weder die universitären noch die außer-universitären Forschungsinstitutionen in der Lage sind – möglich ist es allein den Marktforschungsinstituten mit Hilfe ihrer umfangreicher Datenbasis – aber nur dann, wenn dieses Bestandteil eines quality managements ist.

Zu: Aussageebene Nationalstaat

Die Modelle werden auf unterschiedlichen Aggregationsniveaus gebildet, wobei der Nationalstaat die häufigste Ebene⁵ ist (es sind häufig immer noch nationalstaatlich abgeschottete Märkte im Kopf, aber für die Medien-Studien und Wahlanalysen sind nationale Reichweiten von Interesse. Problematisch ist aber, wenn das Modell räumlich disaggregiert werden muss. Aufgrund mehrerer Datensätze ist es möglich, die Verteilung der Milieus beispielsweise für jedes Bundesland resp. Gemeindegrößenklasse zu errechnen. Wenn man dann aber für ein einzelnes Bundesland Aussagen machen will, müsste streng genommen für dieses Bundesland ein eigenes Milieu-Modell berechnet werden. Das Ergebnis wäre eine vom nationalen Modell abweichende Milieustruktur, in dem nicht nur neu bezeichnete Milieus vorkommen, sondern auch die Aggregation von Personen zu einem anderen Ergebnis kommt als bei der Zugrundelegung des nationalen Modells. Bei einem Festhalten am nationalen Modell geht man implizit davon aus, dass der Moderne Performer in Wien in gleicher/sehr ähnlicher Weise denkt und handelt wie der Moderne Performer in Kärnten – diese Annahme ist mW nach nie geprüft worden.

Zu: Positionierung von Personen

Meines Wissens gibt es keine aussagekräftigen Biographie- oder Panel-Analysen über Milieubiografien resp. Übergangswahrscheinlichkeiten oder -anlässe von einem zu einem anderen Milieu. Dieses wäre allerdings von einem hohen mikrosoziologischen und verkehrspsychologischen Interesse. Aufgrund der ‚cultural lag‘-Theorie ist es aber plausibel, dass bei deutlichen Veränderungen der sozialen Lage und/oder der Haushaltsstruktur Werteveränderungen mit einer gewissen Verzögerung eintreten. Weiter sind, dem ‚event history‘-Ansatz folgend, höhere Milieuwechsel-Dynamiken wahrscheinlich, wenn im gesellschaftlichen Kontext Brüche wahrgenommen werden (Tschernobyl-Effekt, global warming-Debatte, Euro-Krise etc.) – im Verkehrsbereich: nach Umzügen, beim (erstmaligen) Kauf eines KFZ resp. dessen Verkauf (hierzu gibt es Forschungen, die jedoch nicht auf dem Milieuansatz basierten – vgl. Lanzendorf 2003, Scheiner 2007b).

Werden neue Trends berücksichtigt, werden zwangsläufig auch die Itembatterien verändert⁶. Da die Ergebnisse aller multivariaten Verfahren sehr stark von den zugrunde liegenden Items abhängig sind, ergibt sich zwangsläu-

⁵ Das Sinus-Institut bevorzugt die nationalstaatliche Ebene, während Die Gesellschaft für Konsumforschung (gfk) auch mit ‚Euro-Styles‘ arbeitet. Der Sinus-Ansatz wird in Deutschland und ansatzweise auch in Österreich auf der Ebene der einzelnen Wohnadressen aufbereitet (Mikro) – hieran sind insbesondere die Wohnungswirtschaft (Marketing, Marktbeobachtung, auch Analyse sozialräumlicher Konflikte), aber auch die Stadtplanung (aus der Einsicht, dass die in der Statistik vorhandenen Daten zur Steuerung einer modernen Stadtgesellschaft unbrauchbar (geworden) sind) und die Stadtforschung (Segregationsanalysen nach sozio-kulturellen Mustern)..

⁶ Im wissenschaftlichen Kontext sind die Itembatterien noch nicht vereinheitlicht worden (es gibt noch nicht einmal einen Konsens über die relevanten Sub-Dimensionen). Auf diese Weise sind die Ergebnisse der isoliert entstandenen Studien nicht vergleichbar resp. lassen sich die Ergebnisse nicht aufeinander beziehen – ein schlechtes Beispiel für eine koordinierte Forschung – zu Beispielen vgl. die Beiträge in Dangschat & Blasius 1994).

fig eine neue Faktoren- resp. Clusterstruktur⁷, d.h. es entstehen neue Cluster, es werden manche aufgespalten und alte Cluster verschwinden⁸. Zudem ist die Benennung der Cluster zum einen ein subjektiv interpretativer Akt, der (auch) von den Interpretationen des sozialen Wandels abhängig ist. Daher können auch gleich benannte Cluster eine geringfügige Verschiebung der Wertemuster erfahren haben. Der „Verbleib“ von Personen aus dem alten Modell kann nur überprüft werden, wenn über den Datensatz beide Modelle gerechnet werden. Daraus lassen sich auch die Art und der Umfang der Shifts von jedem zu jedem anderen Milieu nachzeichnen und als Auswirkung des sozialen Wandels auf die Milieustruktur interpretieren.

Zu: Prognostizierbarkeit von Milieugrößen und Milieumodellen

Aufgrund der Flexibilität des Sinus-Milieu-Modells, das zum Ziel hat, möglichst zeitnah ein Modell zur bestmöglichen Beschreibung soziokultureller Unterschiede innerhalb der nationalen Gesellschaften zu liefern, sind die Grundlagen für eine klassische Prognose nicht gegeben, denn die Unterteilungen sind bewusst als nicht als über einen längeren Zeitraum stabil konzipiert, sondern es sollen explizit die Trends der Verschiebungen der nationalen Wertestrukturen berücksichtigt werden. Den Modell-Modifikationen sind jedoch Trendanalysen unterlegt, die zu einem nach (längerfristige) Makrotrends internationalen Ausmaßes (wie Globalisierung und Finanzkrise, aber auch Beschleunigung, Flexibilisierung und Individualisierung), zum anderen nach mittelfristigen (eher nationalen) Meso-Trends (wie Veränderung des Wohlfahrtsstaates, ageing society, Säkularisierung, Bedeutung der Arbeit) und nach milieuselektiven Mikro-Trends (Lifestyles) unterschieden werden. Diese Überlegungen werden in der Regel ebenfalls nicht veröffentlicht; sie würden es aber zulassen, die Adaptionen der Milieu-Modelle hinsichtlich ihrer typologischen Trennschärfe (für Marketing-Strategien) resp. ihrer Erklärungskraft von Einstellungs- und Verhaltensaspekten in relevanten gesellschaftlichen Feldern und Märkten zu analysieren.

Aus Sicht des Milieu-Modells sind jedoch die klassischen Prognosen zu kritisieren. Zum einen gibt es erhebliche theoretische Defizite und zum anderen wird die Operationalisierung relevanter inhaltlicher Bereiche als zu aufwändig angesehen und daher aus den Berechnungen ausgeblendet. Das wird zwar in einem rechtfertigenden Diskurs eingeräumt, jedoch kaum einmal verändert. Dennoch werden die Modelle bei der Interpretation der Ergebnisse als perfektes Abbild der Realität angesehen und dargestellt. Zweiter kritischer Punkt: Das Menschenbild ist nach wie vor überwiegend beim ‚homo oeconomicus‘ angesiedelt, also eines nach einfachen Reiz-Reaktions-Schemata handelnden Menschen, der zudem perfekt informiert ist und immer rational handelt (d.h. seinen Aufwand minimiert und seinen Ertrag maximiert).

Drittens, die Gesellschaft wird mit Hilfe der Informationen aus der Amtlichen Statistik und mittels klassischer Merkmale der Sozialen Ungleichheitsforschung beschrieben. Diese lassen sich zwar sehr gut prognostizieren, weil sie sich entweder nicht (Geschlecht), nicht mehr (Bildung), kaum (Haushaltstyp, Einkommen) oder regelhaft ändern (Alter), aber es sind auch andererseits – wie oben gezeigt – nicht (mehr) die Variablen, mit denen Einstellungs- und Verhaltensunterschiede gut erklärt werden können. Man kann also beispielsweise die Zahl der Menschen in bestimmten Altersklassen in zehn Jahren sehr gut prognostizieren, weiß aber nicht, wie diese Menschen dann denken und handeln werden. Damit sind alle Prognosen über künftiges Mobilitätsverhalten „Sinn“-los, weil nötige theoretische Reflexionen und (umfangreiche!) empirische Studien vermieden und stattdessen traditionelle Verfahren gesetzt werden, welche eine Prognosesicherheit vorgaukeln.

Wenn trotzdem daran festgehalten wird, zeigt es zum einen, dass die Qualität der vorhandenen Daten und Modellierungen nicht angemessen kritisch reflektiert wird und zum anderen verhindert es, über angemessene Foresight-Praktiken nachzudenken.

Zu: Test unterschiedlicher Milieu-Modelle

Es gibt bislang keine Vergleiche zwischen unterschiedlichen Milieu- resp. Lebensstil-Modellen. Prinzipiell wäre es möglich, mehrere Milieu-Modelle gegeneinander zu testen – das wäre allerdings extrem aufwändig. Dazu müssten in einer Untersuchung die Items mehrerer Zugänge erhoben und von den jeweiligen Proponenten die Milieu-Modelle gebildet und empirisch angewendet werden – dessen erklärte Varianz die höchste ist, hat „gewonnen“ (man müsste allerdings auch den Aufwand, d.h. die Größe der Itematterie berücksichtigen).

Problematisch ist, dass eine ähnliche Vorgehensweise unter unterschiedlichen Überschriften – meist unter der „Lebensstile“ – behandelt werden. So sind die Verkehrsstile des ISOE-Instituts (vgl. Götz 2007) dichter am Verkehrsgeschehen selbst angesiedelt (d.h. es wird in Items nach der Mobilität selbst gefragt, nicht ausschließlich nach den allgemeinen Wertvorstellungen) und erklären auf diese Weise mehr als die SINUS-Milieus[®], welche auf

⁷ Zudem kann innerhalb der statistischen Verfahren auf die Faktoren- resp. Clusterstruktur Einfluss genommen werden durch Rotationen, Festlegen der Zahl der Cluster resp. des Abbruchkriteriums nach zusätzlicher erklärter Varianz.

⁸ Im Extrem verschwinden ganze Milieus (beispielsweise das Öko-Milieu – vgl. Wippermann 2005), weil die positive Einstellung zum Umweltschutz-Haltung sich in mehrere Milieus ausbreitet und damit kein Alleinstellungsmerkmal eines Milieus ist.

allgemeinen Einstellungen, Präferenzen und Abneigungen beruhen, also keinen sprachlichen und inhaltlichen Konnex mit dem zu beobachteten Feld aufweisen. Die „Erklärungen“ sind dann jedoch oftmals tautologisch, wenn festgestellt wird, dass beispielsweise die PKW-Nutzung unter den „Jungen Mobilen“ höher ist als anderswo.

Zu: Unvereinbarkeit von Wissenschaft (Grundlagenforschung) und Marktforschung (angewandte Forschung)

Ein wesentlicher Kritikpunkt aus der Grundlagenforschung an den Modellen aus der angewandten Forschung und insbesondere der Marktwirtschaft ist deren mangelnde Transparenz. Wenn nicht alles offen gelegt wird – Grundgesamtheit, Anlage des Feldes, Ausschöpfungsgrad der Stichproben, soziale Selektivität der Ausschöpfung, Erhebungsinstrumente, Gewichtungen und Auswertungsschritte – dann (so der Vorwurf der Grundlagenforschenden) sei das Ganze nicht wissenschaftlich, weil es sich der Möglichkeit des Überprüfens seitens Dritter entzieht.

Auf der anderen Seite ist jede privatwirtschaftliche Einheit daran interessiert, sich ein Firmenkapital anzuschaffen und zu einem Alleinstellungsmerkmal zu machen, um sich Vorteile innerhalb der Konkurrenz zu verschaffen. Von daher kann eine Transparenz in den oben aufgeführten Aspekten nur bedingt gewährt werden. Die Vor- und Nachteile der beiden Vorgehensweisen sind in der Übersicht 1 einander gegenüber gestellt.

Wie lassen sich die beiden „Welten“ dennoch so aufeinander beziehen, damit für beide Seiten eine win-win-Situation entstehen kann? Dazu drei Punkte:

1. Verstehen der jeweiligen Rollen im Rahmen des Wissens-Erzeugens und des Wissen-Anwendens und Respekt für die jeweiligen Rollen als Grundlage einer arbeitsteiligen Vorgehensweise.
2. Bilden von Plattformen, auf denen sich beide Seiten austauschen, Vertrauen bilden und sich schrittweise häufiger und länger „in die Karten schauen“ lassen. Dazu sind wissenschaftliche Tagungen ebenso geeignet wie gemeinsame Forschungsprojekte oder auch Beauftragungen im Rahmen der Zusammenarbeit. Schließlich lassen sich periodische „runde Tische“ einberufen, wo die wechselseitigen Interessen „auf der Hinterbühne“ ausgetauscht werden. Letzteres hat Sinus/Integral in Form eines Wissenschaftlichen Beirates installiert, bei dem u.a über allgemeine Trends (und deren Übertragung auf veränderte Milieu-Modelle) ebenso diskutiert wird, wie inter-generationale oder partnerschaftliche Milieu-Konstellationen analysiert und eingeordnet werden.
3. Gemeinsames Entwickeln einer vierten Ebene (Strukturdaten der Sozialen Lage und der infrastrukturellen Ausstattung/Erreichbarkeit, Milieumodell, **Lebensstilmodell für das Mobilitätsverhalten** und das Mobilitätsverhalten selbst) indem feldbezogene Lebensstil-Modelle (also: Lebensstilmodelle für das Mobilitätsverhalten) entwickelt werden, bei der man mit einer kleineren, transparenten Itemskala auskommt, die offen sind und schrittweise in allen Mobilitäts-Forschungsprojekten angewandt und iterativ verbessert wird.

Literatur

- Beck, Ulrich 1983: Jenseits von Stand und Klasse? Soziale Ungleichheiten, gesellschaftliche Individualisierungsprozesse und die Entstehung neuer sozialer Formationen und Identitäten. In: Kreckel(Hrsg.) 1983: 35-74.
- Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian & Hunecke, Marcel (Hrsg.) 2006: StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Blasius, Jörg 1994: Empirische Lebensstilforschung. In: Dangschat, Jens S. & Blasius, Jörg (Hrsg.) 1994: 237-254.
- Blotevogel, Hans-Heinrich; Frank, Susanne; Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim & Schuster, Nina (Hrsg.) 2013: Mobilitäten und Immobilitäten. Dortmund: Klartext.
- Bourdieu, Pierre 1976: Struktur, Habitus, Praxis. In: Bourdieu, Pierre: Entwurf einer Theorie der Praxis auf der ethnologischen Grundlage der kabyllischen Gesellschaft. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 139-202.
- Bourdieu, Pierre 1983: Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital. In: Kreckel (Hrsg.) 1983: 183-198.
- Chaloupka-Risser, Christine; Risser, Ralf & Zuzan, Wolf-Dietrich (Hrsg.) 2011: Verkehrspsychologie – Grundlagen und Anwendungen. Wien: facultas.wuv Universitätsverlag.
- Dangschat, Jens S. 2007a: Soziale Ungleichheit, gesellschaftlicher Raum und Segregation. In: Dangschat, Jens S. & Hamedinger, Alexander (Hrsg.): Lebensstile, Soziale Lagen und Siedlungsstrukturen. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung: 21-50.
- Dangschat, Jens S. 2007b: Raumkonzept zwischen struktureller Produktion und individueller Konstruktion. Ethnoscrits 9(1): 24-44.
- Dangschat, Jens S. 2013a: Der Motilitätsansatz – Einordnung und Kritik. In: Blotevogel et al. (Hrsg.) 2013. Im Druck.
- Dangschat, Jens S. 2013b: Eine raumbezogene Handlungstheorie zur Erklärung und zum Verstehen von Mobilitätsdifferenzen. In: Blotevogel et al. (Hrsg.) 2013. Im Druck.

- Dangschat, Jens S. & Blasius, Jörg (Hrsg.) 1994: *Lebensstile in den Städten. Konzepte und Methoden*. Opladen: Leske + Budrich.
- Dangschat, Jens; Droth, Wolfram; Friedrichs, Jürgen, Kiehl, Klaus & Schubert, Klaus 1982: *Aktionsräume von Stadtbewohnern*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Dangschat, Jens S.; Hertzsch, Wencke; Mayr, René & Segert, Astrid 2013: *Alltagsmobilität und Milieus*. Wiesbaden: Springer-Verlag. In Vorb.
- Gather, Matthias; Kagermeier, Andreas & Lanzendorf, Martin 2008: *Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung*. Berlin & Stuttgart: Bornträger.
- Götz, Konrad 2007: *Mobilitätsstile*. In: Schöller et al. (Hrsg.) 2007: 759-784.
- Götz, Konrad; Jahn, Thomas & Schultz, Irmgard 1997: *Mobilitätsstile – Ein sozioökologischer Untersuchungsansatz*. Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität Bd. 7, Frankfurt am Main: mimeo.
- Hammer, Antje & Scheiner, Joachim 2006: *Lebensstile, Wohnumlieus, Raum und Mobilität – der Untersuchungsansatz von StadtLeben*. In: Beckmann et al. (Hrsg.) 2006: 15-30.
- Harms, Sylvia; Lanzendorf, Martin & Prillwitz, Jan 2009: *Mobilitätsforschung in nachfrageorientierter Perspektive*. In: Schöller et al. (Hrsg.) 2009: 735-758.
- Hradil, Stefan 1992: *Alte Begriffe und neue Strukturen. Die Milieu-, Subkultur- und Lebensstilforschung der 80er Jahre*. In: Hradil, Stefan (Hrsg.): *Zwischen Bewußtsein und Sein. Die Vermittlung „objektiver“ Lebensbedingungen und „subjektiver“ Lebensweisen*. Opladen: Leske + Budrich: 15-55.
- Hunecke, Marcel 2002: *Lebensstile und sozialpsychologische Handlungstheorien: Perspektiven einer theoretischen Integration im Bereich des umweltbezogenen Handelns*. In: Rink (Hrsg.) 2002: 75-92.
- Hunecke, Marcel & Schweer, Indra R. 2006: *Einflussfaktoren der Alltagsmobilität – Das Zusammenwirken von Raum, Verkehrsstruktur, Lebensstil und Mobilitätseinstellungen*. In: Beckmann et al. (Hrsg.) 2006: 147-165.
- Integral 2010: *Die Sinus-Milieus® in Österreich – Handbuch*. Wien: Integral
- Kaufmann, Vincent; Bergmann, Max & Joye, Dominique 2004: *Motility: Mobility as Capital*. *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4): 745-756.
- Kramar, Hans; Kalasek, Robert & Seidl, Roman 2011: *Erreichbarkeitsindikatoren – Abbildung des lokalen Verkehrsangebotes an ausgewählten Wohnstandorten in Österreich*. Mimeo. Wien.
- Kreckel, Reinhard (Hrsg.) 1983: *Neue soziale Ungleichheiten, Soziale Welt, Sonderband 2*. Göttingen: Otto Schwartz-Verlag.
- Kutter, Eckhard 1973: *Aktionsbereiche des Stadtbewohners. Untersuchungen zur Bedeutung der territorialen Komponente im Tagesablauf der städtischen Bevölkerung*. In: *Archiv für Kommunalwissenschaften* 12, 69-85.
- Lanzendorf, Martin 2003: *Mobility Biographics. A New Perspective for Understanding Travel Behaviour*. Mimeo.
- Lanzendorf, Martin & Scheiner, Joachim 2004: *Verkehrsgenese als Herausforderung für Transdisziplinarität – Stand und Perspektiven der Forschung*. In: Dalkmann, Holger; Lanzendorf, Martin & Scheiner, Joachim (Hrsg.) 2004: *Verkehrsgenese. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Band 5*, Mannheim: Metagis: 11-37.
- Löw, Martina 2001: *Raumsoziologie*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Mayr, René 2012: *Raum und Mobilität. Raumstruktur als Einflussfaktor für Verkehrshandeln in Österreich*. Unveröff. Masterarbeit, Technische Universität Wien, Raumplanung. Wien.
- Müller, Hans-Peter 1989: *Lebensstile. Ein neues Paradigma der Differenzierungs- und Ungleichheitsforschung?* *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 41: 53-71.
- Rink, Dieter (Hrsg.) 2002: *Lebensstile und Nachhaltigkeit. Konzepte, Befunde und Potentiale*. Opladen, Leske + Budrich.
- Risser, Ralf & Chaloupka-Risser 2011: *Motive und Kriterien*. In: Chaloupka-Risser et al. (Hrsg.) 2011: 82-103.
- Scheiner, Joachim 2006: *Wohnen und Aktionsraum: Welche Rolle spielen Lebensstil, Lebenslage und Raumstruktur?* *Geografische Zeitschrift* 94(1): 43-62.
- Scheiner, Joachim 2007a: *Verkehrsgeneseforschung*. In: Schöller et al. (Hrsg.) 2007: 687-709.
- Scheiner, Joachim 2007b: *Mobility Biographies: Elements of a Biographical Theory of Travel Demand*. In: *Erdkunde* 61(2): 161-173.
- Scheiner, Joachim 2009: *Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Schneider, Nicole & Spellerberg, Annette 1999: *Lebensstile, Wohnbedürfnisse und Mobilität*. Opladen, Leske + Budrich.
- Schöller, Oliver; Canzler, Weert & Knie, Andreas (Hrsg.) 2007: *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Sheller, Mimi & Urry, John 2006: *The New Mobilities Paradigm*. *Environment and Planning A* 38: 207-226.
- Vester, Michael; Oertzen, Peter von; Geiling, Heiko; Herman, Thomas & Müller, Daniela 2001: *Soziale Milieus im gesellschaftlichen Strukturwandel*. Frankfurt am Main.
- Wippermann, Carsten 2005: *Die soziokulturelle Karriere des Themas "Ökologie": Eine kurze Historie vor dem Hintergrund der Sinus-Lebensweltforschung*. In: *Markt & Medien* III/2005. <http://www.sinus-institut.de/uploads/tx_mpdownloadcenter/karriere_oekologie.pdf>. Zugriff am 6.5.2012.