



Sebastian Beck, Wolfgang Plöger

Lebensstile und Mobilität

Wenn man das Thema Mobilität betrachtet, ist es selbstverständlich, dass es im Kontext der Alltagswirklichkeit der Menschen steht. Bisher überwiegt jedoch die Betrachtung der Wegeketten und Mobilitätszwecke, ohne diese in einen strukturellen, individuellen Kontext der Menschen zu stellen – eine funktionale, allerdings auch sehr rationale Betrachtung. Neben den umfangreichen Erkenntnissen hinsichtlich der Wohnungsnachfrage, die zur Erstellung von Milieuprofilen auf dem Wohnungsmarkt führten, kann der Milieu-Ansatz auch im Verkehrssektor eine neue Sichtweise liefern. Dieser Beitrag zeigt in kurzer Übersicht, welche Differenzierungsleistung die Milieu-Perspektive in Bezug auf das Verstehen von Mobilitätsmustern beisteuern kann.

Die Milieu-Perspektive

Mobilität ist nicht nur eine abstrakte Größe, deren Aufkommen sich auf Basis der Verkehrsökonomie erfassen lässt. Das Mobilitätsverhalten basiert letztlich auf den Wertemustern und Grundeinstellungen, die den Alltag der Menschen strukturieren. In diesem Feld verfügt Sinus Sociovision seit mehr als 30 Jahren über eine fundierte Expertise.¹ Mit dem Ansatz der Sinus-Milieus[®] liegt dabei als zentrales Ergebnis dieser Forschungsarbeit

¹ Der vhw begleitet das Projekt seit fünf Jahren durch qualitative Nachfrageanalysen zu Wohnungsmarkt und Stadtentwicklung. Vgl. dazu z.B. die Ausgaben 1/03, 4/03, 1/04, 3/05, 4/05, 3/06 oder 4/07 von *vhw Forum Wohneigentum*

ein bewährtes Instrument vor, das die Grundeinstellungen der Gesellschaft typologisch erfasst. Ergebnis dieses Milieu-Modells ist die Abgrenzung und Beschreibung von sozialen Milieus mit jeweils charakteristischen Einstellungen und Lebensorientierungen. Die Sinus-Milieus[®] fassen Menschen zusammen, die sich in Lebensauffassung und Lebensweise ähneln. Sie stellen dabei allerdings kein starres System dar. Der Milieu-Ansatz von Sinus Sociovision zielt auch darauf ab, Status und Veränderungen in den Einstellungen und Verhaltensweisen der Bevölkerung vor dem Hintergrund des sich vollziehenden Wertewandels zu beschreiben. Aktuell werden in Deutschland zehn Milieus unterschieden (vgl. Tabelle 1).

Die Position der Milieus in der Gesellschaft nach sozialer Lage und Grundorientierung veranschaulicht Abbildung 1. Je höher ein Milieu in dieser Grafik angesiedelt ist, desto gehobener sind Bildung, Einkommen und Berufsgruppe; je weiter rechts es positioniert ist, desto moderner ist die Grundorientierung. In dieser strategischen Landkarte können Produkte und Medien, aber auch Dienstleistungen und eben Verkehrsmittel dargestellt und positioniert werden.

Mobile Milieus

Zunächst stellt sich die Frage, wie mobil die einzelnen Milieus tatsächlich sind. Der erste Blick zeigt dabei bereits: Mobilität nimmt im Alltag der einzelnen Milieus ganz unterschiedliche Stellenwerte ein. Am mobilsten sind die modernen Milieus

Etablierte: (10%)	Das selbstbewusste Establishment: Erfolgs-Ethik, Machbarkeitsdenken und ausgeprägte Exklusivitätsansprüche
Postmaterielle: (10%)	Das aufgeklärte Nach-68er-Milieu: Liberale Grundhaltung, postmaterielle Werte und intellektuelle Interessen
Moderne Performer: (9%)	Die junge, unkonventionelle Leistungselite: intensives Leben – beruflich und privat, Multi-Optionalität, Flexibilität und Multimedia-Begeisterung
Konservative: (5%)	Das alte deutsche Bildungsbürgertum: konservative Kulturkritik, humanistisch geprägte Pflichtauffassung und gepflegte Umgangsformen
Traditionsverwurzelte: (14%)	Die Sicherheit und Ordnung liebende Kriegsgeneration: verwurzelt in der kleinbürgerlichen Welt bzw. in der traditionellen Arbeiterkultur
DDR-Nostalgische: (6%)	Die resignierten Wende-Verlierer: Festhalten an preußischen Tugenden und alt-sozialistischen Vorstellungen von Gerechtigkeit und Solidarität
Bürgerliche Mitte: (16%)	Der statusorientierte moderne Mainstream: Streben nach beruflicher und sozialer Etablierung, nach gesicherten und harmonischen Verhältnissen
Konsum-Materialisten: (11%)	Die stark materialistisch geprägte Unterschicht: Anschluss halten an die Konsum-Standards der breiten Mitte als Kompensationsversuch sozialer Benachteiligungen
Experimentalisten: (8%)	Die extrem individualistische neue Bohème: Ungehinderte Spontaneität, Leben in Widersprüchen, Selbstverständnis als Lifestyle-Avantgarde
Hedonisten: (11%)	Die Spaß-orientierte moderne Unterschicht/untere Mittelschicht: Verweigerung von Konventionen und Verhaltenserwartungen der Leistungsgesellschaft

Tabelle 1: Kurzbeschreibung der Sinus-Milieus[®]

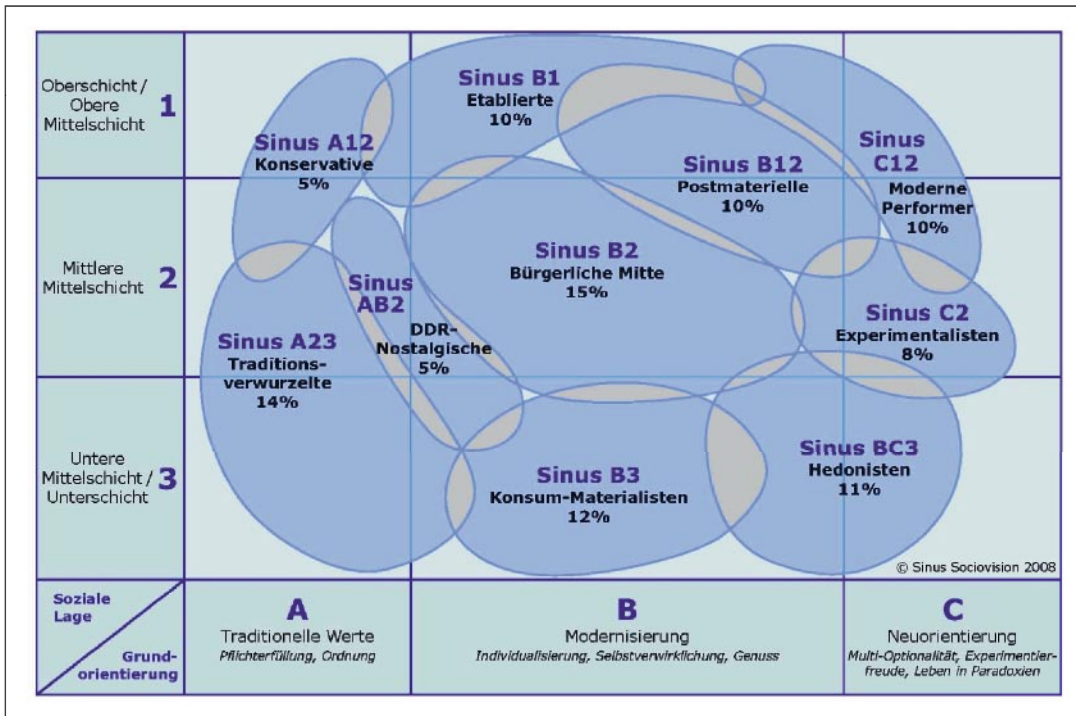


Abb. 1: Die Sinus-Milieus® in Deutschland 2007

(Moderne Performer, Experimentalisten, Hedonisten) und die Etablierten. Bei den modernen Milieus, die sich alle durch einen hohen Anteil junger Menschen auszeichnen, lässt sich dies nicht zuletzt durch deren räumlich mobiles Freizeitleben erklären. Hinzu kommt dabei auch die für diese Lebensphase typische doppelte Einbindung in Ausbildung und Beruf. Bei den Modernen Performern, und mehr noch bei den Etablierten, ist dieses erhöhte Mobilitätsaufkommen insbesondere beruflich induziert, etwa durch mobilitätsaffine Berufe im modernen Dienstleistungsbereich. Bei den Etablierten fällt dabei noch ins Gewicht, dass sie das Wohnen in dezentralen Wohnlagen präferieren und entsprechend weitere reguläre Arbeitswege in Kauf nehmen.

Durchschnittlich mobil sind die Postmateriellen, die Bürgerliche Mitte und die DDR-Nostalgischen. Bei diesen Milieus halten sich längere und kürzere Entfernungen zwischen Arbeitsplatz und Wohnort die Waage. Wesentliche Faktoren, die die allgemeine Mobilität positiv oder negativ beeinflussen, lassen sich zunächst nicht feststellen.

Unterdurchschnittlich mobil zeigen sich die traditionellen Milieus (Konservative und Traditionsverwurzelte) wie auch die Konsum-Materialisten. In den konservativen – eher älteren – Milieus, spielt Mobilität lebensphasenspezifisch eine geringere Rolle, da berufliche Mobilität an Relevanz verliert. Gemeinsam ist allen drei Milieus, dass sich ihr Alltag stärker auf ihr Wohnumfeld konzentriert, als bei den anderen Milieus. Während dies bei den Konservativen und Traditionsverwurzelten allerdings mehr durch einen Wunsch nach Ruhe und Entschleunigung gefördert wird, basiert diese geringere Mobilität bei den Konsum-Materialisten mehr auf mangelnden Ressourcen: Ihre – günstigen – Wohnlagen sind oft verkehrstechnisch suboptimal angebunden und das finanzielle Budget ist zudem merklich eingeschränkter, als bei anderen Milieus.

Mobilitäts-Präferenzen in Städten

Wirft man einen ersten Blick auf den Zusammenhang von Lebensstil und Mobilität, lohnt sich besonders die Betrachtung der Mobilitätssituation im urbanen Umfeld. Bei Städten mit 100.000 und mehr Einwohnern kann davon ausgegangen werden, dass ein substantielles Angebot an ÖPNV-Möglichkeiten als Alternative zum Individualverkehr existiert. Somit lässt sich hier recht gut der Frage nachgehen, in wie weit Alternativen zum Auto für die Mobilität im Alltag genutzt werden. Der Effekt dieser Einwohnergröße auf die Nutzung des ÖPNV ist ausgesprochen deutlich: In Städten unter 100.000 Einwohnern nutzen gerade einmal 15% mindestens einmal pro Woche Bus, U-Bahn & Co, in Städten mit 100.000 und mehr Einwohnern sind es bereits 29%.

Die Milieu-Perspektive kann hier deutliche Unterschiede in den Mobilitäts-Mustern der Stadtbewohner aufzeigen. In Tabelle 2 lässt sich der Zusammenhang zwischen Mobilitäts-Aufkommen und der Wahl der Verkehrsmittel in der Stadt recht übersichtlich veranschaulichen. Die Darstellung konzentriert sich auf die Nutzung von Auto, Fahrrad und ÖPNV.

Bei der Betrachtung von lebensweltlichen Mobilitätsmustern in der Stadt wird vor allem eines deutlich: Mobilität in der Stadt folgt nicht dem Kalkül eines Homo Oeconomicus. Gerade im Wochentags-Verkehr gilt, dass man sich mit ÖPNV und Fahrrad meist effektiver fortbewegen kann, als mit dem Auto. Wer überdurchschnittlich mobil ist, nutzt aber nicht unbedingt die zeitlich und ökonomisch günstigste Möglichkeit, um sich fortzubewegen. Mobilität ist und bleibt – eventuell auch gerade – in der Stadt eine Frage der persönlichen Vorlieben, des soziokulturellen Geschmacks. Das lässt sich exemplarisch an den folgenden Beispielen zeigen.

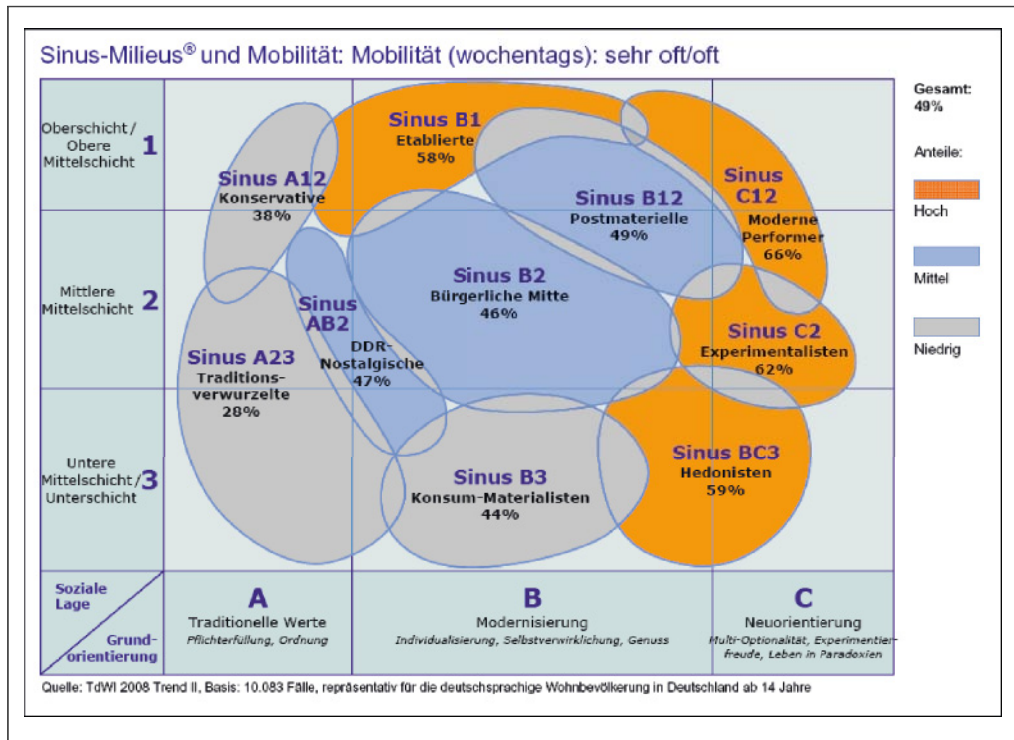


Abb. 2: Sinus-Milieus® und Mobilität

und schätzen Modelle und Konzepte, die eine sportlich dynamische Anmutung haben. Das Auto selbst, aber auch das Autofahren bereitet Freude.

Ein vergleichbares Bild zeigt sich auch in der Nutzung der Alternativen: dem öffentlichen Nahverkehr und dem Fahrrad. Während die Postmaterielle das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs, sofern die Infrastruktur gegeben ist, nutzen, zählen die Etablierten zu den Milieus mit der geringsten Nutzungsintensität. Tatsächlich nutzt sogar mehr als die Hälfte der Etablierten den öffentlichen Nahverkehr nie. Hier sind große Barrieren erkennbar. Beim Fahrrad

zählen die Postmaterielle zu den Milieus mit der höchsten Nutzungsintensität – nicht zuletzt Ausdruck ihrer ökologischen Grundorientierung. Bei den Etablierten wird das Fahrrad nur unterdurchschnittlich oft genutzt.

Etablierte und Postmaterielle

Beide Milieus sind in ihrer sozialen Lage relativ ähnlich. Deutliche Unterschiede zeigen sich allerdings hinsichtlich ihrer Wertorientierung und in ihrem Lebensstil: Auf der einen Seite Erfolgs-Ethik und ausgeprägte Exklusivitätsansprüche, auf der anderen Seite postmaterielle Werte, intellektuelle Interessen und eine mehr kosmopolitische Weltsicht. Diese Differenzen schlagen sich auch im Mobilitätsverhalten der Milieus nieder.

Die Nutzung des Automobils ist zwar in beiden Milieus überdurchschnittlich ausgeprägt, sie unterscheiden sich jedoch deutlich in ihrer Beziehung zu diesem Verkehrsmittel. Die Postmaterielle orientieren sich primär am Gebrauchswert und am Grundnutzen eines Autos und zeigen sich äußerst ablehnend gegenüber der mit dem Auto verbundenen traditionellen Prestigesymbolik. Demgegenüber besitzt das Auto für die Etablierten als Mittel der Individualisierung und Dokumentation der eigenen sozialen Position einen hohen Stellenwert. Sie haben hohe Produktansprüche, präferieren Modelle der Prestigemarken

Bürgerliche Mitte und Experimentalisten

Auch diese Milieus sind in ihrer sozialen Lage relativ ähnlich, während sie sich hinsichtlich ihrer Wertorientierung und in ihrem Lebensstil unterscheiden: Auf der einen Seite Streben nach beruflicher und sozialer Etablierung, nach gesicherten und harmonischen Verhältnissen und latente Ängste vor dem sozialen Abstieg, auf der anderen Seite ungehinderte Spontaneität, eine untergeordnete Rolle materiellen Erfolgs und ein Selbstverständnis als Lifestyle-Avantgarde. Diese Differenzen zwischen den Milieus setzten sich im Mobilitätsverhalten fort.

Das Auto wird zwar von beiden Milieus gleichermaßen genutzt, man verbindet damit aber unterschiedliche Werte. Für die Bürgerliche Mitte ist das Auto vor allem Ausdruck des eigenen Status. Die Experimentalisten zeigen sich da ambivalenter: Sie möchten mit dem Auto zwar auch ihre Individualität, ihr *anders sein*, ausdrücken, messen ihm aber eine im Vergleich geringere

Basis: Ortsgröße 100.000 EW oder mehr	Gesamt Prozent	ETB Index	PMA Index	PER Index	KON Index	TRA Index	DDR Index	BÜM Index	MAT Index	EXP Index	HED Index
Mobilität wochentags sehr oft/oft	62%	121	104	137	80	54	101	92	87	109	111
Nutzung mind. 1x die Woche:											
Auto	66%	124	112	112	99	76	85	109	88	103	85
Fahrrad	32%	92	127	117	82	74	92	82	73	102	144
ÖPNV	29%	67	97	138	77	91	139	62	111	116	116

Tabelle 2: Nutzung von Auto, Fahrrad und ÖPNV in Städten über 100.000 Einwohnern



lebensweltliche Relevanz bei. Das Auto wird in diesem Milieu mehr in seiner instrumentellen Funktion als Transportmittel und Möglichkeit angesehen.

Betrachtet man die Nutzung der Alternativen, werden Fahrrad und ÖPNV bei den Experimentalisten deutlich intensiver genutzt als bei der Bürgerlichen Mitte. Bei den Experimentalisten lässt sich diese Affinität durch ihre generelle Offenheit gegenüber Alternativen erklären. ÖPNV und Fahrrad werden hier aber nicht nur aus bewusst ökologischen Motiven heraus genutzt, sondern einfach auch auf Grund der Tatsache, dass man sich mit diesen Verkehrsmitteln einfach schneller und günstiger durch die Großstadt bewegen kann. Die Bürgerliche Mitte nutzt das Auto lieber, weil es aus ihrer Perspektive einfacher zu nutzen ist und auch einen Moment an Privatsphäre und Rückzugsmöglichkeiten verspricht, der durch die Alternativen ÖPNV und Fahrrad in diesem Maße nicht gegeben scheint.

Ausblick

Die Milieu-Perspektive bietet einen differenzierten Einblick darin, welche Bedeutung der Mobilität im städtischen Alltag beigemessen wird. Während sie für die einen lediglich eine praktische Möglichkeit ist um von A nach B zu kommen, besitzen für andere ökologische, distinktiv-ästhetische oder auch Motive der Wahrung der eigenen Privatsphäre einen größeren Stellenwert. Die Automobilindustrie arbeitet schon seit mehr 20 Jahren intensiv mit dem Milieu-Ansatz, um die Kunden zu verstehen. Dieser ganzheitliche Zugang zu Zielgruppen im öffentlichen Stadtverkehr, für die Mobilitäts-, Stadt- und Verkehrsplanung steckt jedoch noch in den Anfängen. Über das Verstehen von Mobilitäts-Mustern hinaus bieten sich die Sinus-Milieus® dabei an, im Sinne einer Verkehrssteuerung Ansatzpunkte für die Kommunikationsarbeit zu liefern. Das heißt, wenn man neben der infrastrukturellen Steuerung am Bewusstsein der Menschen, der Meinungsbildung direkt ansetzt, um Botschaften zur Mobilitätsbeeinflussung zu platzieren, erreicht man unmittelbar deren lebensweltlichen, „soziokulturellen“ Kontext. Dazu benötigt man entsprechende Informationen, z.B. über die Präferenz von Medien und Kommunikationsmitteln sowie die sinnvolle Tonalität von Kommunikationscodes, um ggf. eine Verhaltensveränderung in Gang zu setzen. Hierfür ist die Milieuperspektive ein hilfreicher Zugang.

Sebastian Beck
Wissenschaftlicher Referent, vhw e.V., Berlin

Wolfgang Plöger
Director Research & Consulting, Sinus Sociovision, Heidelberg

Veranstaltungsankündigung PT-Tagung 2008

in der Reihe Stadtentwicklungen

Plätze, Parks und Promenaden

Die Koproduktion der öffentlichen Räume in den Städten

Freitag, 20. Juni 2008 in Aachen, 10:30-19:00 Uhr im Technologiezentrum Europaplatz

Verantalter:

Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung Prof. Dr. Klaus Selle RWTH Aachen, Fakultät für Architektur

In der Debatte um den Wandel öffentlicher Räume in unseren Städten kommt dem Einfluss privater Akteure zunehmende Aufmerksamkeit zu. Besonders kritisch diskutiert werden hierbei Prozesse der „Privatisierung“ oder „Kommerzialisierung“. Bei genauerer Betrachtung wird aber deutlich, dass der öffentliche Raum seit jeher in besonderer Weise Produkt öffentlicher und privater Aktivitäten ist – und dass mit der Einflussnahme „Privater“ nicht zwangsläufig ein Verlust von Öffentlichkeit einhergehen muss. Dies wirft die Frage auf, von welchen – durchaus divergierenden – kommunalen, privaten und gesellschaftlichen Interessen und Einflüssen die Entstehung und Entwicklung dieser Räume geprägt ist.

Ein Ziel der PT-Tagung 2008 ist es, den Einfluss privater Akteure auf öffentlich zugängliche Räume und die Überschneidung kommunaler und privater Kompetenzen in der Entwicklung und Instandhaltung dieser Räume genauer zu betrachten. Daher richten wir den Blick zum einen auf historische und aktuelle Koproduktionen, diskutieren zum anderen die Aufgabe der gemeinsamen kooperativen Gestaltung von Plätzen, Parks und Promenaden und versuchen darüber hinaus, die Möglichkeiten und Grenzen der Einflussnahme durch die öffentliche Hand zu ergründen.

Im Rahmen der Tagung werden also die unterschiedlichen Formen der „Koproduktion“ öffentlicher Räume differenziert betrachtet und die jeweilige Rolle der involvierten Akteure diskutiert. Ebenso wird die Frage nach den daraus resultierenden Konsequenzen für das Zusammenspiel der kommunalen und privaten Akteure erörtert.

Weitere Informationen:

<http://www.pt.rwth-aachen.de/tagung08>

Ansprechpartner:

Ulrich Berding und Juliane Pegels – Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung
tagung08@pt.rwth-aachen.de

Tel: 0241 / 80 98 300 Fax: 0241 / 80 92 137