

ALLTAGSMOBILITÄT UND WAHRNEHMUNG NEUER MOBILITÄTSFORMEN: DIE LEITBILDANALYSE AM BEISPIEL VON FAMILIEN

Workshop Mobilitätsbiografien & Mobilitätssozialisation,
13. und 14. Februar 2014, TU Dortmund
Uta Schneider,
Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung ISI



© shutterstock.com/Hein Nouwens, Bokica



regional
eco
mobility
2030

Gliederung



- Einleitung und Problemstellung
- Theoretischer Rahmen: Das Leitbild-Konzept
- Die Zielgruppe: Familien mit Kindern
- Forschungsfragen und -design
- Datenauswertung Mobilitätstagebücher: Mobilitätstypen
- Datenauswertung Leitfadeninterviews: Leitbildtypen
- Synthese



Einleitung und Problemstellung

- **Elektromobilität** als neue Antriebstechnologie: Senken von CO₂-Emissionen im Verkehr. Verschiedene Nutzungsszenarien:
 - Individualnutzung
 - Kollektivnutzung
- Annahme: Innovation Elektromobilität beinhaltet **Änderungen des Nutzerverhaltens / Mobilitätsverständnis bzw. -kultur**. Akzeptanz Elektromobilität (z.B. Kaufabsicht) bisher gering.
- Gleichzeitig: **Automobilität** dominiert auch weiterhin modal split (trotz einigen Tendenzen des Wandels), vor allem bei Familien.
- Wie fügt sich Elektromobilität in bisheriges Mobilitätsverständnis ein? Welche Bilder und Vorstellungen sind bei Familien zu Elektromobilität vorhanden?

Theoretischer Rahmen: Das Leitbild-Konzept

- Leitbildbegriff in der Kultur- und Techniksoziologie: Kulturelle Vorstellungen über (zukünftige) Technologien, Konzepte oder technikbezogene Zukunftsentwürfe, die **wünschenswert** sind, aber gleichzeitig auch für **erreichbar** gehalten werden (Giesel 2007)
- Annahme: Um sich durchzusetzen, muss eine neue Technologie, wie Elektromobilität, vorhandenen Leitbildern entsprechen oder neue Leitbilder müssen entstehen.
- Explizite vs. implizite Leitbilder
- **Mobilitätsleitbild** in Deutschland geprägt durch Leitbild des Automobils als „privat verfügbaren, selbst gesteuerten PKW“ (Götz 1999). Multifunktionalität, Unabhängigkeit, Flexibilität, Selbstbestimmtheit, Symbol gesellschaftlicher Integration (Zimmer/Rammler 2011)
- Tendenzen eines Wandels erkennbar

Leitbilder zu Elektromobilität

- Status Quo: **Orientierung** am Leitbild von **konventionell betriebenen Fahrzeugen**, Bestandteile des automobilen Leitbildes aus Sicht der (potentiellen) Nutzer durch E-Fahrzeuge momentan nicht erfüllt (Ahrend /Stock 2013, Zimmer/Rammler 2011)
- **Immanente Nutzungsmodelle** von Elektromobilität: Einsatz auf kürzeren Strecken, im Carsharing / integrierten Angeboten
- **Herausforderung** des **Automobilleitbildes** und vorherrschender **Mobilitätsleitbilder**? Etablierung neuer Mobilitätsleitbilder? (Keichel/Schwedes 2013).
 - Bsp. Besitzen → Nutzen.
 - Bsp. Selbst fahren → Gefahren werden

Innovativ / komplex

Stadtauto, Kleinwagen, Zweitwagen

Teuer

Leise, keine Abgase



Nutzung im Verbund / Sharing

Umweltfreundlich

Die Zielgruppe: Familien mit Kindern in Städten



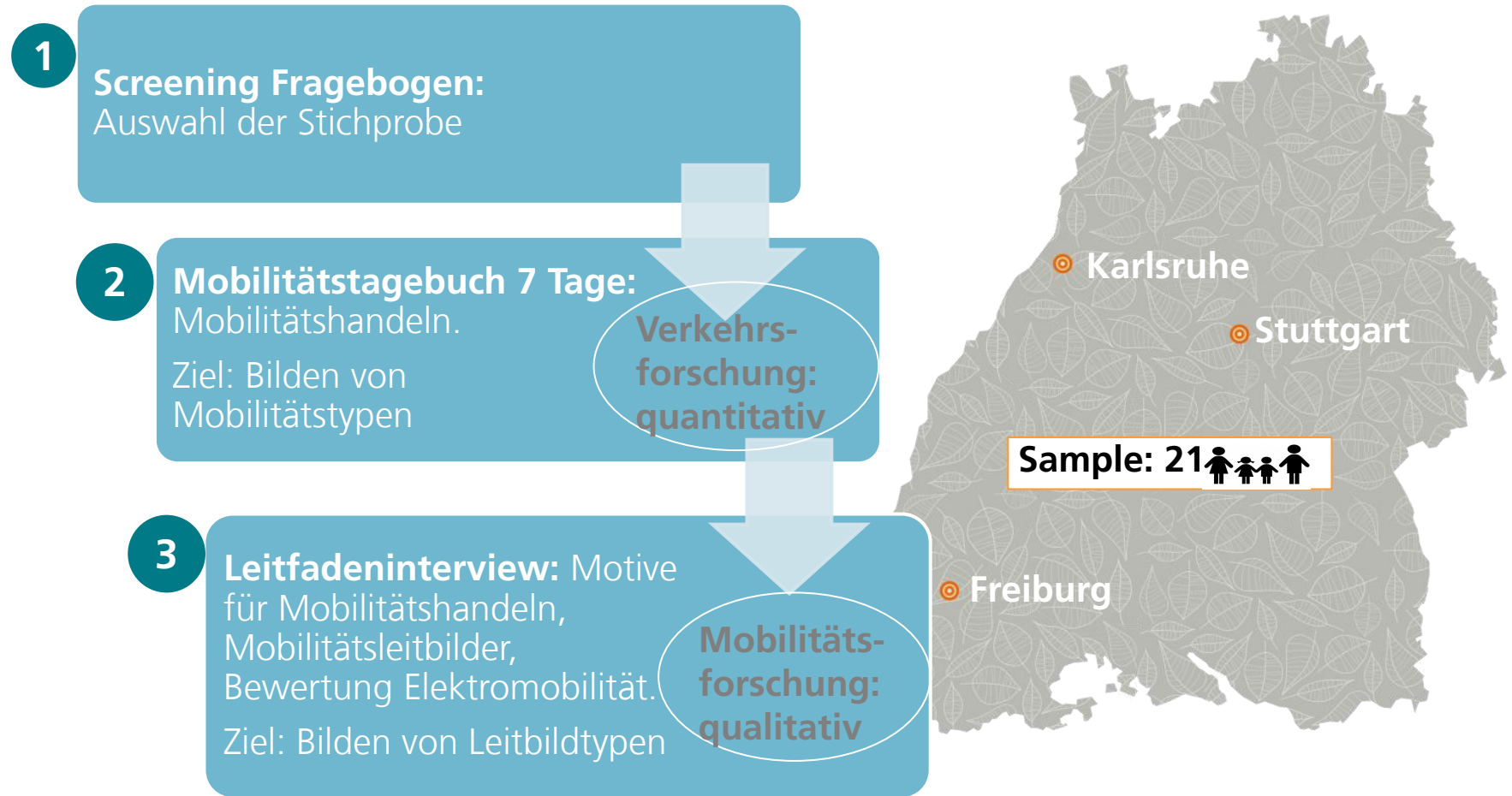
© <http://help-tourists-in-paris.com/>

- Familie = ***mobility epicenter*** (Fotel 2007)
 - Höhere Wegezahl, höhere Pkw-Nutzung und -verfügbarkeit, geringere ÖPNV-Nutzung (Ahrend/Herget 2012, Hjorthol 2005, Scheiner 2009, Scheiner/Holz-Rau 2013).
 - Mit Autonutzung werden Sicherheitsaspekten und Vorstellungen von guter Erziehung Rechnung getragen.
 - Kürzliche Entwicklungen: Abnahme individueller Mobilität von Kindern, Zunahme von Freizeit- und Urlaubsmobilität (Frauendienst/Redecker 2010; Lange/Daeschner 2006; Nobis/Lenz 2005).
 - Mobilitätssozialisation bedeutend im Kontext der Diffusion neuer Mobilitätstechnologien
- **Hintergrund:** komplexe Alltagsabläufe von Familien, Vorstellungen zur optimalen Förderung von Kindern, Flexibilisierungen im Berufsleben.
 - Hohe Bedeutung des Leitbild des Automobils?!

Forschungsfragen

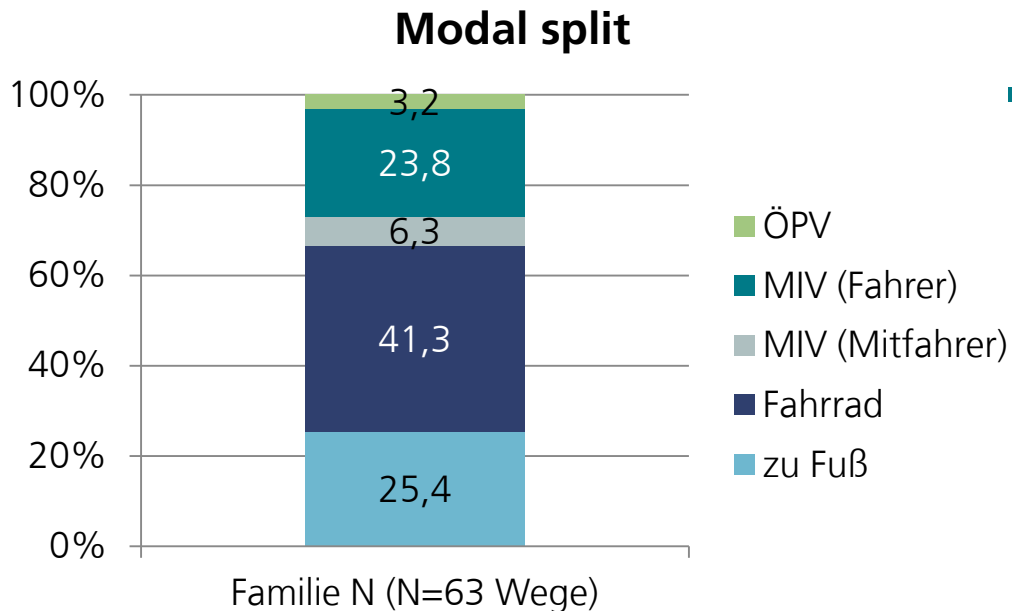
- **Welche wechselseitigen Einflüsse bestehen zwischen aufkommender Elektromobilität und Mobilitätsleitbildern bei Familien?**
 - Welche Leitbilder zu Mobilität gibt es bei Familien in Städten und wie äußern sich diese im aktuellen Mobilitätshandeln (Alltagsmobilität)? Inwiefern besteht ein automobiles Leitbild?
 - Welchen Einfluss haben das Mobilitätshandeln und Mobilitätsleitbilder von Familien in Städten auf die Akzeptanz von Elektromobilität?
 - Inwieweit zeigen sich Hinweise, dass sich familiäre Mobilitätsleitbilder im Wandel befinden und welche Rolle kann in diesem Zusammenhang Elektromobilität in ihren verschiedenen Facetten spielen?

Forschungsdesign



Datenauswertung Mobilitätstagebücher: Mobilitätstypen

- Bilden von **Mobilitätstypen** auf Basis des modal split (alternativ: Anzahl der Wege, Wegezwecke)
- Haushaltsperspektive: 1 Familie = 1 Fall
- **Beispielfamilie**: Familie N in Freiburg (Kinder: 3 und 1 Jahre, 1 Pkw im HH, Vater Vollzeit berufstätig)



- Verkehrsmittelnutzungstyp (MOP): Multimodale Kombinerer aller Verkehrsmittel (Zumkeller et al. 2011)

Datenauswertung Leitfadeninterviews: Leitbildtypen

- **Mobilitätsleitbild:** Multimodalität / wegspezifische Verkehrsmittelwahl.
 - Frage: Was bedeutet mobil sein für Sie als Familie? „Also so ein, son Mix ... find ich eigentlich... super. Also, dass wir auch sagen können, ‚Oh, heut ist das Wetter toll, ... oben liegt Schnee, komm, wir nehmen das Auto und fahren hoch ... und gehen Skifahren ... oder sowas.‘ Und dann nicht sagen müssen ‚Oh, jetzt müssen wir doch irgendwoher ... ein Gefährt organisieren oder ... mit dem Zug fünf Mal umsteigen, bis wir da oben sind. Also, rein ins Auto, hoch, ... rein in die Stadt, Straßenbahn, des.... „ (Wunsch- und Machbarkeitsprojektion)

Datenauswertung Leitfadeninterviews: Leitbildtypen

- **Leitbild Elektromobilität:**

- Zweitwagen: „Wär eigentlich ein super Zweitwagen, wenn man einen bräuchte,“ (Wunsch- und Machbarkeitsprojektion)

- **Leitbild Carsharing:**

- Nachbarschaftscarsharing: „Also, wir hatten zum Beispiel schon mal konkret überlegt, ... die, die jetzt im Haus hier nebenan wohnen, die haben zwei Autos. Das ist ein Ehepaar, ein älteres, so um die 60, Eigentlich wären die perfekt zum Carsharen, weil die eh das zweite Auto, pfff, das ist, ganz selten sind beide Autos weg.“ (Wunsch- und Machbarkeitsprojektion)

Synthese

- **Wie passen die in den Tagebüchern identifizierten Mobilitätstypen zu den in den Interviews identifizierten Leitbildtypen?**
 - Beispielfamilie: Übereinstimmung hinsichtlich Multimodalität
 - Multimodale Verkehrsmittelnutzung aber nicht mit Interesse an Carsharing oder Elektrofahrzeugen assoziiert.



Zusammenfassung und offene Fragen

- **Elektromobilität als Innovation im Mobilitätssektor** mit Implikationen für das Nutzerverhalten: Theoretische Einordnung in Kultur- und Techniksoziologie (Leitbildkonzept)
- **Auswahl der Zielgruppe der Familien:** Mobilitätssozialisation und hohe Bedeutung von Mobilität im Alltag
 - ? Haushaltsperspektive: Umgang mit Familie als Fall
- **Auswahl des Forschungsdesigns:** Bewertung neuer Mobilitätstechnologien und –formen auf Basis bereits gemachter Erfahrungen mit herkömmlichen Technologien und Konzepten, Motive bzw. Einstellungen und aktuelles Verhalten beeinflussen sich wechselseitig (vgl. z.B. Götz 1999; Knie 1997, S. 51)
 - ? Abgleich zwischen quantitativen und qualitativen Daten
 - ? Bilden von Mobilitätstypen auf Basis der Wegetagebücher und Leitbildtypen auf Basis der Interviews

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Uta Schneider
Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI
uta.schneider@isi.fraunhofer.de
Tel. 0721-6809-433



regional
eco
mobility
2030

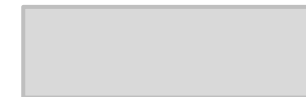
Backup



Familien und Elektromobilität?!

- + Umweltfreundlich (intergenerationale Gerechtigkeit, nachhaltiger Konsum, Mobilitätssozialisation) (Tully/Schulz 1999).
- + EVs effizient bei Kurzstrecken
- + CarSharing: je nach Zweck passendes Auto
- + Änderung Mobilitätsgewohnheiten mit Elternschaft
- + Mobilitätssozialisation bedeutend im Kontext der Diffusion von Innovationen im Mobilitätssektor

- Stauraum, Eignung für Urlaubsreisen
- Teure Anschaffung / kein Gebrauchtwagenmarkt
- CarSharing: Kindersicherheit in Fahrzeugen, Erreichbarkeit der Stationen, Transport



Pkw Verfügbarkeit von Familien

► Tab 2 Verfügbarkeit von Pkw in den Haushalten 2008 – in Prozent

	Verfügbarkeit eines PKW (als Fahrer)	
	Jederzeit	Gar nicht / habe keinen Führerschein
	in % ¹	
Insgesamt	72	17
Region		
Westdeutschland	74	15
Ostdeutschland	64	25
Haushaltstyp		
Junge Alleinlebende	59	22
Alleinlebende mittleren Alters	75	18
Ältere Alleinlebende	50	45
Junge Zweipersonenhaushalte	70	15
Zweipersonenhaushalte mittleren Alters	80	10
Ältere Zweipersonenhaushalte	76	18
Haushalte mit mind. 3 Erwachsenen	71	11
Haushalte mit mind. 1 Kind unter 6 Jahren	82	5
Haushalte mit mind. 1 Kind unter 14 Jahren	80	6
Haushalte mit mind. 1 Kind unter 18 Jahren	68	14
Alleinerziehende	69	20
Ökonomische Situation des Haushaltes		
Sehr niedrig	50	33
Niedrig	51	33
Mittel	73	17
Hoch	80	10
Sehr hoch	86	6
Regionaler Kreistyp		
Kernstädte	61	26
Verdichtete Kreise	76	13
Ländliche Kreise	77	14
Gemeindegröße (Auswahl)		
Unter 2 000	82	10
20 000–50 000	74	15
50 000–100 000	73	16

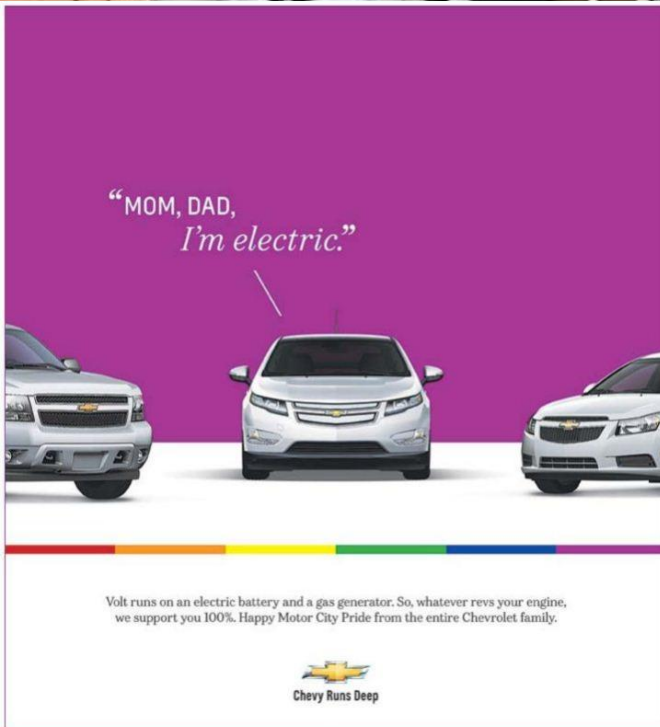
©bpb.de 2013



¹ Die Differenz zu 100% entfällt auf die Merkmalsausprägung „gelegentlich“ sowie die fehlenden Werte.
Datenbasis: MiD 2008.

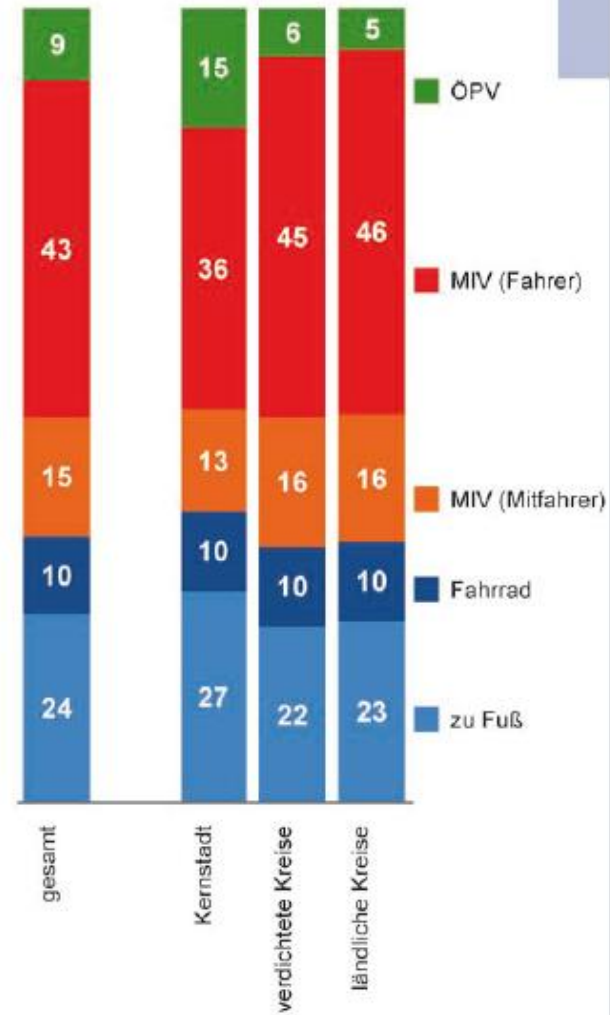
Explizite Leitbilder zu Elektromobilität

© youtube.de



Abgleich MiD 2008

Modal Split (Verkehrsaufkommen)
nach Kreistypen



Wege

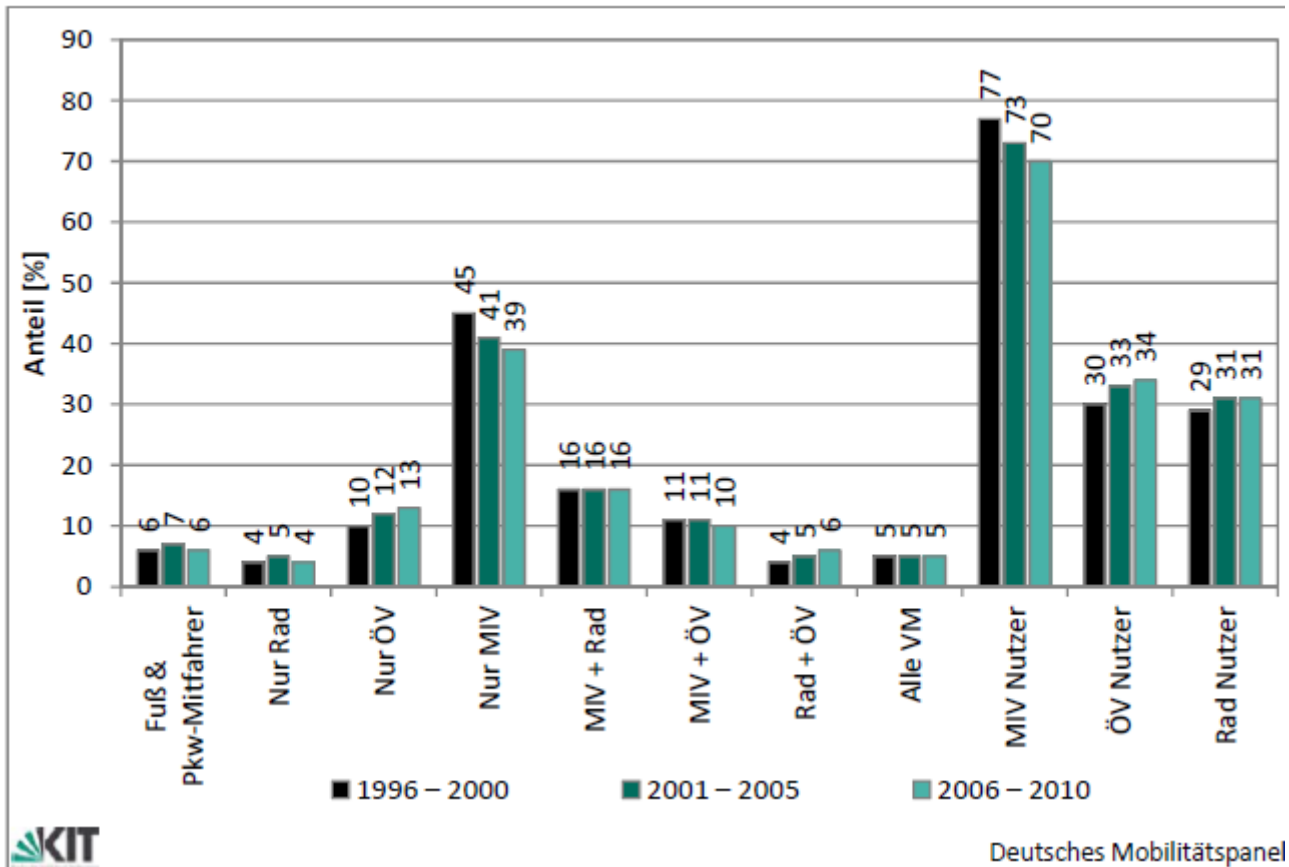
in Prozent

MiD 2008 | Quelle: infas, DLR

Abgleich MOP 2010

Verkehrsmittelnutzungstyp

Abbildung 6: Gruppierung der Bevölkerung (ab 18 Jahren) nach benutzten Verkehrsmitteln im zeitlichen Vergleich



Abgleich MOP 2009 modal split

Abbildung 13: Modal Split (Wegeanzahl) nach Siedlungsstrukturellem Kreistyp - BBR

