

LEBENS- UND FORTBEWEGUNGSARTEN: EINE KOMPLIZIERTE GLEICHUNG

207

DEZEMBER 2016



LEBENSSTIL



Wir gestalten unseren Alltag größtenteils nach unseren Vorstellungen hinsichtlich eines bestimmten Lebensstils. Dieser beeinflusst die Umgebung, in der wir leben, uns fortbewegen und eine Art der Fortbewegung wählen müssen.

Diese dreifache Verbindung zwischen Lebensstil, Wohnumgebung und Auswahl der Verkehrsmittel ist Gegenstand dieses Themenblatts, das auf der Basis von Untersuchungen der École polytechnique fédérale in Lausanne erstellt wurde.

Es stellt zunächst die Schwierigkeiten einiger städtischer Gebiete dar, eine Stadtplanung umzusetzen, die mit bestimmten Lebensstilen vereinbar ist.

Ferner erklärt es die teils noch immer hohe Nutzung des Autos im Département Bas-Rhin. Einerseits haben die ländlicheren Gebiete Schwierigkeiten, Lebensstile zu ermöglichen, die auf andere Fortbewegungsarten als das Auto setzen. Andererseits bleiben das positive Image des Autos sowie seine hohe

Leistungsfähigkeit selbst in Gebieten mit guten Alternativen solide Stützen des Autoverkehrs.

In der Theorie: die Wahl des Verkehrsmittels richtet sich nach dem Lebensstil

Die Untersuchungen der ADEUS zu den Lebensstilen¹ haben die Erstellung einer Typologie der Lebensstile der Einwohner im Departement Bas-Rhin sowie eine zweite über die Wahl ihrer Verkehrsmittel (basierend auf den tatsächlich genutzten sowie den bevorzugten Fortbewegungsarten) ermöglicht. Doch man kann davon ausgehen, dass es eine Verbindung zwischen dem Wunsch nach einem bestimmten Lebensstil und der Nutzung bestimmter Fortbewegungsarten gibt.

Die Basis des Lebensstils: persönliche Werte

Die Entscheidungen der Haushalte bei der Gestaltung ihres täglichen Lebens werden vor allem und zu großen Teilen von Werten beeinflusst und erst in zweiter Linie von finanziellen oder sozio-ökonomischen Faktoren. Vier große Werte-Bereiche wirken in diesem Zusammenhang strukturierend und erfordern persönliche Entscheidungen:



Elitedenken/Sicherheit: Spielen in unserem Leben Fragen wie Ansehen, Image oder Sicherheit eine übergeordnete Rolle?;



Familiensinn: Wird ein Wohnumfeld gesucht, das alle für Familien wichtige Elemente bietet (Ruhe, Sicherheit, Schulen, Kinderkrippen ...)?;



Soziale Verankerung: Stehen soziale Bindungen an oder in der Nähe des Lebensmittelpunkts (Nachbarn, Freunde, Familie) im Vordergrund?;



Die Nähe: Wird ein Wohnumfeld bevorzugt, das alle zum Leben notwendigen Einrichtungen und Dienstleistungen sowie die Nähe zu öffentlichen Verkehrsmitteln bietet?

Lebensstile auf der Suche nach einem Ort zum Leben

Ausgehend von diesen vier großen Werte-Bereichen lassen sich sechs große soziale Gruppen unterscheiden, deren Mitglieder jeweils ähnliche Konzepte, Positionen und Vorstellungen von einem idealen Leben haben und die in der Region mehr oder weniger stark verankert sind:



„Mein Lebensstil **Familie**“: Für diese Gruppe sind das Wichtigste die Familie (das Leben wird nach dem Haushalt und den Bedürfnissen der Kinder ausgerichtet) und das Gefühl der Sicherheit. Dieser Lebensstil weist gegenüber der Region kaum Erwartungen und Verankerungen auf und bevorzugt ein unregelmäßig bebautes Gebiet, etwa ein Einfamilienhaus am Stadtrand.



„Mein Lebensstil **in der Nähe und auf Distanz**“: Die dominierenden Werte dieser Gruppe sind das Leben in der **nächsten Umgebung** und **elitäres Denken/Sicherheit**.

Die Haushalte dieser Gruppe suchen eine funktionelle Umgebung (viele Dienstleistungs- und Freizeitangebote, öffentliche Verkehrsmittel) und aufgrund ihres elitären Denkens zudem einen Wohnort mit Renommee, Image und Stil. Dieser Lebensstil entscheidet sich für die Stadt und wohnt bevorzugt in einer Wohnung.



„Mein Lebensstil **100 % Stadt**“: Dieser Lebensstil sucht nach einem Leben in der nächsten Umgebung, aber auch die **soziale Verankerung** (Freunde) sowie eine große Vielfalt an kulturellen, Freizeit- und Service-Angeboten. Er bevorzugt die Stadtteile im Zentrum.



„Mein Lebensstil, **fest verankert an meinem Wohnort**“: Hier ist der dominierende Wert die soziale Verankerung. Die Beziehungen zu den Nachbarn und die Nähe zur Familie sind wichtig. Wenn dieser Stil nach einem eher städtischen Wohnumfeld sucht (vor allem Nahversorgung für kleine Kinder), so wünscht er sich doch auch ein Leben im Einfamilienhaus.



„Mein Lebensstil **auf dem Land**“: Hier steht der Wert Elitedenken/Sicherheit im Vordergrund. Gesucht wird soziale Abgrenzung, weshalb man sich in erster Linie für einen ländlichen Lebensstil entscheidet.

1. Fortbewegungsarten: die Kraft der Werte, das Gewicht der Verwurzelung.



„Mein **erduhdeter** Lebensstil“: Diese Gruppe hat weniger ausgeprägte Werte, unterschiedliche und kaum artikulierte Präferenzen. Die Haushalte dieser Gruppe scheinen in einer Art der Entscheidungslosigkeit zu verharren und ihren Lebensstil zu „erdulden“.

Die mit den Werten Familie und soziale Bindung verbundene räumliche Verankerung ist theoretisch in verschiedenen Gebieten möglich und deshalb weniger ausschließlich als die Werte Elitedenken/Sicherheit und Nähe, die a priori einen größeren Einfluss auf die Wahl des Wohnorts der Haushalte haben. Deshalb sind die Lebensstile, die als dominierenden Wert Elitedenken oder Sicherheit aufweisen („auf dem Land“ oder „im Dienst meiner Familie“) theoretisch wenig im Gebiet verankert, an das sie schlussendlich kaum oder keine Erwartungen stellen, da sie einen locker bebauten Wohnort bevorzugen.

Im Gegensatz dazu suchen die beiden Lebensstile, die als dominierenden Wert die Nähe aufweisen („100 % Stadt“ und „in der Nähe und auf Distanz“), Dienstleistungen und Geschäfte vor Ort sowie ein gut erreichbares Angebot des öffentlichen Nahverkehrs. Sie sind in ihrem Gebiet verankert und entscheiden sich eher für einen dicht besiedelten, städtischen Wohnort.

Die Wahl des Verkehrsmittels in Verbindung mit dem Lebensstil und dem Wohnort

Für einige Lebensstile ist die Wahl des Verkehrsmittels ein grundlegender Wert und beeinflusst die Wahl des Wohnorts. Bei anderen Lebensstilen hingegen lenken verschiedene Werte die Entscheidung in Richtung eines bestimmten Lebensumfelds, dessen Charakteristika wiederum Auswirkungen auf die Wahl des Verkehrsmittels haben. Die Wünsche jedes Lebensstils und die vom jeweiligen Gebiet zur Verfügung gestellten Verkehrsmittel bestimmen teilweise die Wahl des Verkehrsmittels jedes Lebensstils.

Zwei Arten theoretischer Verbindungen werden sichtbar (siehe Schema Seite 4):

- **Eine erste Gruppe von Verbindungen hinsichtlich eines locker bebauten, idealtypischen städtischen Randgebiets vereint die Werte Elitedenken, Familie und soziale Verankerung.** So zeigen die Lebensstile, die als dominierenden Wert Elitedenken haben („Mein Lebensstil auf dem Land“ und „Mein Lebensstil im Dienst meiner Familie“) und als Wohnort den Stadtrand bevorzugen, eine hohe Bereitschaft zur Nutzung des Autos. Die Haushalte mit dem „Lebensstil, fest

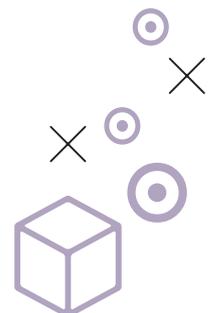
verankert an meinem Wohnort“ entwickeln eher Werte, die mit Familie und sozialer Verankerung in Verbindung stehen. Sie schwanken – ebenso wie diejenigen mit einem „erduhdeten Lebensstil“, zwischen Auto und alternativen Verkehrsmitteln, was sich vor allem durch die Tatsache erklärt, dass ihre geografische Zuordnung weniger markant ist als bei den anderen Gruppen.

Diese Lebensstile weisen eher das Profil „ausschließlicher Autofahrer“ (die nur das Auto benutzen), „ausschließlicher offener Autofahrer“ (die nur das Auto benutzen, aber offen für öffentliche Verkehrsmittel sind), „Autofahrer, die gezwungen sind, andere Verkehrsmittel zu nutzen“ (die lieber das Auto benutzen, jedoch gezwungen sind, ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen), „im Umfeld Verankerter“ (sie verzichten so weit wie möglich auf Mobilität) oder „Verkehrsmittel Vergleichender“ (die das Verkehrsmittel je nach deren Effizienz auswählen) auf.

- **Eine zweite Gruppe von Verbindungen hinsichtlich eines idealtypischen städtischen Zentrums vereint die Werte Nähe und soziale Verankerung, auch Familie.**

Deshalb sind die Lebensstile, die als prinzipiellen Wert die Nähe haben, auf der Suche nach einer effizienten Alternative zum Auto. Die Haushalte des „Lebensstils 100 % Stadt“, die eine negativere Meinung vom Auto haben, suchen nach alternativen Verkehrsmitteln. Die Haushalte der Gruppe „Mein Lebensstil in der Nähe und auf Distanz“ finden oft eine breite Auswahl verschiedener Fortbewegungsarten vor. Die Haushalte mit einem „Lebensstil, fest verankert an meinem Wohnort“ und einem „erduhdeten Lebensstil“ schwanken zwischen dem Auto und alternativen Verkehrsmitteln.

Diese Lebensstile sind eher die „festgelegten Alternativen“ (die alternative Verkehrsmittel dem Auto vorziehen), die „ökologischen Gemeinsinnigen“ (die alternative Verkehrsmittel aufgrund ihrer Überzeugungen vorziehen), die „ausschließlich Alternativen“ (sie benutzen nie ein Auto), die „Autofahrer, die gezwungen sind, andere Verkehrsmittel zu nutzen“ (die lieber das Auto benutzen, jedoch gezwungen sind, ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen), die „im Umfeld Verankerten“ (sie verzichten so weit wie möglich auf Mobilität) oder „Verkehrsmittel Vergleichende“ (die das Verkehrsmittel je nach deren Effizienz auswählen).



THEORETISCHES SCHEMA DER VERBINDUNG ZWISCHEN LEBENSSTIL, WOHNORT UND WAHL DES VERKEHRSMITTELS



Lebensstile, die die Wahl des Verkehrsmittels nicht völlig erklären

Das voranstehende Schema gibt einen allgemeinen und kohärenten Überblick über die Verbindung zwischen Lebensstil, Wohnort und Wahl des Verkehrsmittels.

Es bestätigt sich in seinen wichtigsten Ergebnissen. So ist der Lebensstil 100 % Stadt im Departement Bas-Rhin tatsächlich mit einem größeren Anteil an „ausschließlich Alternativen“, „festgelegten Alternativen“, und „ökologisch Gemeinsinnigen“ sowie mit dem geringsten Anteil an Autofahrer-Profilen verbunden. Im Gegensatz dazu ist bei den Lebensstilen „auf dem Land“ und „Familie“ der Anteil der Autofahrer-Profile am stärksten (55 beziehungsweise 43 %).

Dennoch ist die Alltagswirklichkeit komplexer und die Verbindung zwischen Lebensstil und Wahl des Verkehrsmittels vielschichtiger.

Beispielsweise wurde für den „erduldeten“ Lebensstil ein Schwanken zwischen Auto und alternativen Verkehrsmitteln angenommen. Doch der Reflex des Autofahrens bleibt hier dominierend, obwohl die Haushalte dieses Lebensstils zu den wirtschaftlich Schwächsten gehören.

Analog dazu kann man bei den Lebensstilen „100 % Stadt“ und „Nähe auf Distanz“ eine immer noch starke Präferenz für das Auto feststellen. Die Autofahrer-Profile stellen 18 % im Lebensstil „100 % Stadt“ und 30 % im Lebensstil „Nähe auf Distanz“. Dieser Anteil entspricht demjenigen für die Lebensstile, die generell eher im Zentrum von Ballungsräumen verankert sind. Das Auto erscheint hier oft noch als unverzichtbar, obwohl die Charakteristika dieser Lebensstile etwas anderes nahelegen würden.

TYPOLOGIEN DES LEBENSSTILS UND DER WAHL DES VERKEHRSMITTELS IM DEPARTEMENT BAS-RHIN



Quelle: ADEUS-EMV 2012 - EPFL



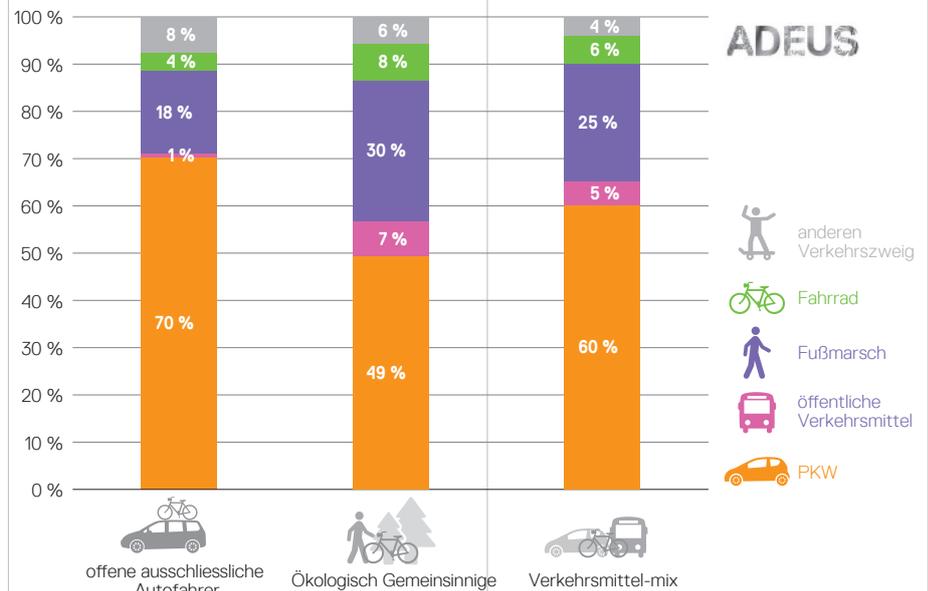
Verbreitete Nutzung des Autos im Departement Bas-Rhin

Die Nutzung des Autos ist im Departement Bas-Rhin nach wie vor weit verbreitet. Insgesamt 40% der Bewohner haben das Profil eines „ausschließlichen Autofahrers“, eines „ausschließlichen offenen Autofahrers“ oder eines „Autofahrers, der gezwungen ist, andere Verkehrsmittel zu nutzen“. Zudem benutzen selbst Menschen, die am wenigsten zum Autofahren neigen, dieses Verkehrsmittel häufig. Das bedeutet in der Praxis, dass selbst bei Typologien derjenigen, die Alternativen zum Auto bevorzugen, letzteres im Alltag oft genutzt wird. Jede zweite Fahrt findet mit dem Auto statt, fast ebenso viel wie bei den „klassischen“ Autofahrer-Typologien, die es für 70% ihrer Fahrten einsetzen.

Die Profile, die das Auto am wenigsten benutzen, sind die „ausschließliche Alternativen“, die nur 20% ihrer Fahrten mit dem Auto erledigen. Doch der Verzicht auf das Auto liegt hier in ihrem finanzschwachen sozio-ökonomischen Profil begründet, das sich vor allem in der Tatsache zeigt, kein eigenes Auto zu besitzen.

Dieser hohe Anteil des Autoverkehrs im Departement Bas-Rhin ist zunächst dem Image des Autos geschuldet: für 70% der Einwohner ist es positiv. Die am

ANTEILE DER GEWÄHLTEN VERKEHRSMITTEL-TYPEN IM DEPARTEMENT BAS-RHIN



Quelle: ADEUS-EMV 2012 – EPFL

häufigsten genannten Qualitäten sind: „praktisch“, „schnell“, „unverzichtbar“ und „nützlich“ – die wichtigsten Nachteile sind „umweltschädlich“ und „teuer“.»². Die erlebte Effizienz des Autos stellt eine Hemmschwelle für die Ausbreitung

von Lebensstilen dar, die auf einer intensiveren Nutzung alternativer Verkehrsmittel beruhen. Infolgedessen vermindert sie deutlich die Wirkung der von den Gebietskörperschaften unternommenen Anstrengungen, um aktive Fortbewegungsarten und öffentliche Verkehrsmittel, insbesondere in den am dichtesten besiedelten Bereichen, zu stärken.

2. Les notes de l'ADEUS Nr. 188: Voiture, vélo, tram, bus : une trop bonne image ?
Les notes de l'ADEUS Nr. 194: Perception et usage de la voiture. De l'amour à la séparation.

Lebensstile, die nicht immer einen Ort zum Leben finden

Jeder Lebensstil hat seine ihm eigenen Präferenzen hinsichtlich des Wohnorts, doch wird dieses Ideal nicht immer erreicht.

So ist etwa der Lebensstil „Nähe auf Distanz“, der nach einem Leben in dicht besiedelten, städtischen Gegenden trachtet, im städtischen Umland häufiger vorzufinden als in den großen Kommunen der Eurometropole Straßburg. Analog dazu haben sich die Haushalte des Lebensstils „auf dem Land“, die nach einer locker bebauten Gegend suchen, zu 25 % in den dicht besiedelten Gebieten des Departements niedergelassen.

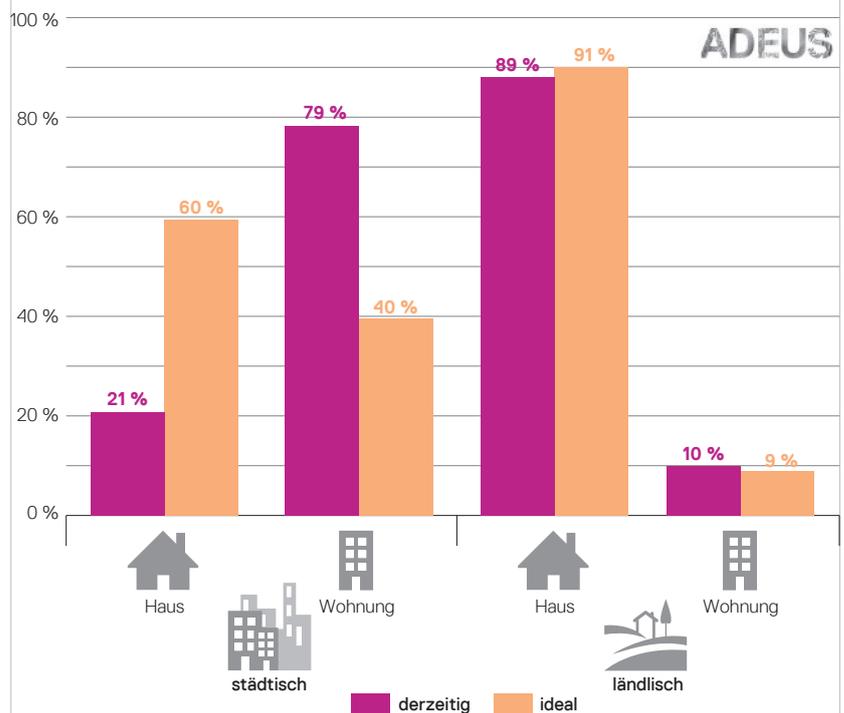
Die Haushalte machen generell einige Zugeständnisse. So wünschen sich 72 % der Haushalte im Departement Bas-Rhin ein Einfamilienhaus, doch nur ein von zwei Haushalten lebt tatsächlich in diesem Wohnungstyp. Der Wunsch nach einem Leben im Einfamilienhaus drängt einen Teil der Haushalte in die ländlichen Gebiete und führt dort zu einer starken Abhängigkeit vom Auto, um die Alltagsmobilität zu bewältigen³.

Jedoch scheint sich die Suche nach einem Einfamilienhaus auf dem Land – insbesondere für Familien – weniger durch den Wunsch nach einem ländlichen Lebensstil zu erklären, sondern vielmehr durch das ungenügende Angebot in den Städten, das nicht der von den Haushalten gesuchten Lebensqualität entspricht. Denn die Mehrheit der Bewohner des Departements Bas-Rhin möchte in oder bei einer Stadt leben und nur 27 % in einem Dorf auf dem Land. Eine gewisse Anzahl von Haushalten sucht also eine Verbindung von Angeboten, Dienstleistungen, Geschäften, Zugang zu Infrastruktur... wie sie die am dichtesten besiedelten Gebiete bieten.

Die von den Haushalten bei der Wahl ihres Wohnorts gemachten Zugeständnisse spiegeln also alle diese Elemente wider, die sowohl funktionaler als auch emotionaler Art sind. Denn jedes Gebiet verfügt

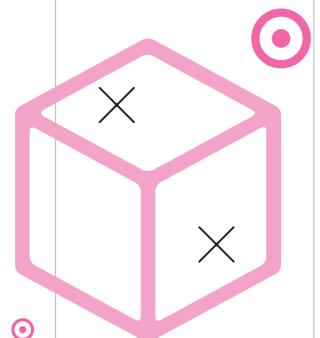
3. Les notes de l'ADEUS Nr. 79: *Les modes de vie des Bas-Rhinois en 2012 : quels déterminants aujourd'hui ?*

ART DER DERZEITIGEN UND VON DEN HAUSHALTEN GEWÜNSCHTEN WOHNUNG, JE NACH WOHNGEBIET



Quelle: ADEUS-EMD 2009 – EPFL

über ein ihm eigenes Aufnahmepotenzial, das sich aus seinem funktionalen Angebot (Wohnungsangebot, Angebot an Verkehrsmitteln, Dienstleistungen, Geschäften ...), aber auch aus eher emotionalen Elementen wie dem Wohnumfeld, dem Image und dem Renommee zusammensetzt. Ferner spielt die Struktur eines Gebiets eine bedeutende Rolle für das Aufnahmepotenzial hinsichtlich derjenigen Lebensstile, die mehr oder weniger vom Auto abhängen. Dennoch kann man feststellen, dass die Zahl der Gebiete, die weniger vom Auto abhängende Lebensstile aufnehmen können, noch gering ist.



Zusammenfassung und Ausblick

Das in diesem Themenblatt vorgestellte theoretische Modell veranschaulicht die dreifache Verbindung von Lebensstil, Wohnort und Wahl des Verkehrsmittels. Die zwischen ihnen bestehenden Verbindungen zeigen einerseits individuelle Werte auf, die über den Lebensprojekten stehen, andererseits aber auch die regionale Verankerung in Verbindung mit dem unterschiedlich ausgeprägten Aufnahmepotenzial der einzelnen Gebiete. Das theoretische Schema liefert einen umfassenden und kohärenten Überblick, doch weist es einige Unterschiede hinsichtlich der im Departement Bas-Rhin herrschenden Wirklichkeit auf. Daraus lassen sich zwei zentrale Schlussfolgerungen ableiten:

- Die erste betrifft die Bedeutung des Autos für das Departement; ersteres profitiert von einem positiven Image und seine Nutzung dominiert selbst bei denjenigen Menschen, die es eigentlich nicht nutzen möchten. Dieser Umstand wirft Fragen über die Leistungsfähigkeit des Autos im

Departement auf, insbesondere hinsichtlich seiner Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln;

- Die zweite betrifft die Fähigkeit der Gebiete, verschiedene Lebensstile aufzunehmen. Jedes Gebiet verfügt über ein unterschiedliches Aufnahmepotenzial, das mit seinem funktionalen Angebot (Dienstleistungen, Wohnungen, Zugang zu Infrastruktur ...), aber auch mit emotionalen Elementen wie Wohnumfeld, Image und Renommee zusammenhängt. Letztendlich können nur wenige Gebiete weniger vom Auto abhängende Lebensstile aufnehmen, was Fragen insbesondere zur Landschaftsplanungspolitik aufwirft. Denn Antworten finden sich an der Schnittstelle von Verkehrspolitik sowie Wohnungsbau- und Landschaftsplanungspolitik, die versuchen muss, die Gebiete zu vergrößern, die in der Lage sind, Lebensstile aufzunehmen, die mit einer geringeren Nutzung des Autos kompatibel sind.



Weitere Informationen:

- *Modes de vie, logiques de choix modal et pratiques de mobilité à Strasbourg et dans le Bas-Rhin*. Rapport final, École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) - Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR), Y. Dubois, V. Kaufmann, S. Munafo, L. Tabbone, 2015
- *Les modes de vie des Bas-Rhinois en 2012 : quels déterminants aujourd'hui ?*, Les notes de l'ADEUS Nr 79, 2012
- *Modes de déplacement : la force des valeurs, le poids de l'ancrage*, Les notes de l'ADEUS Nr. 99, 2013
- *Modes de vie des Bas-Rhinois en 2012 : six façons d'organiser sa vie quotidienne*, Les notes de l'ADEUS Nr. 103, 2013
- *Localisation de l'emploi et choix résidentiels : quels liens existe-t-il ?*, Les notes de l'ADEUS Nr. 126, 2014
- *Le temps de déplacement : résultat d'arbitrages multiples*, Les notes de l'ADEUS Nr. 156, 2015
- *Voiture, vélo, tram, bus : une trop bonne image ?*, Les notes de l'ADEUS Nr. 188, 2015
- *Perception et usage de la voiture. De l'amour à la séparation*, Les notes de l'ADEUS Nr. 194, 2015



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Herausgeber: **Anne Pons, Generaldirektorin der ADEUS**
Projektteam: **Aline Bouvard (Teamchef), Benoît Vimbert, Stéphanie Martin**
Unter der Mitarbeit von: **Laboratoire de Sociologie Urbaine de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)**
PTP 2016 - Projekt Nr: **1.4.2.2**
Foto und Layout: **Jean Isenmann**
© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149
Themenblätter und Veranstaltungen auf der Website der ADEUS: **www.adeus.org**