Für Mensch & Umwelt

Umwelt Bundesamt

Präsentation der Online-Fachtagung

Umdenken – Verhaltensbasierte Ansätze und Kommunikationsstrategien für eine erfolgreiche Verkehrswende

12. September 2022

Forschungsvorhaben

Erarbeitung einer Suffizienzstrategie für den Verkehrssektor und ihre erfolgreiche Kommunikation

SuVeKo

Suffizienz im Verkehr

Ergebnisdarstellung – Teil 1:
Suffizientes Verkehrsverhalten – Einstellungen und Wirklichkeit

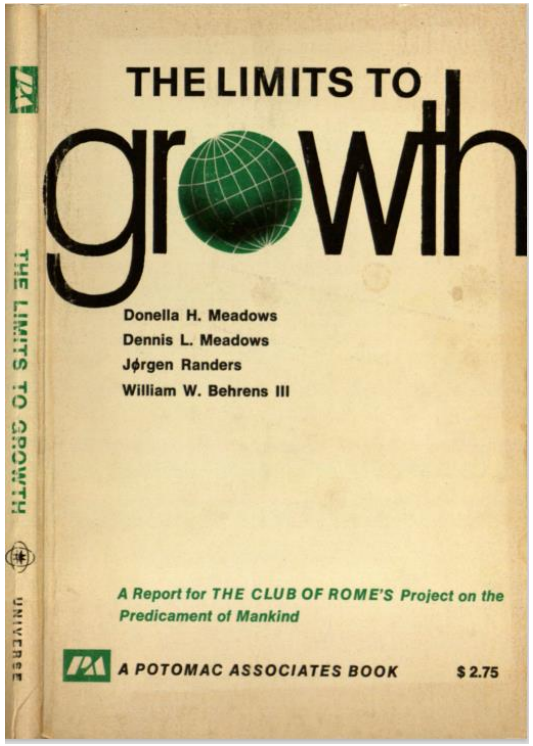
Beauftragt durch das Umwelt Bundesamt

DLR

ConPolicy Institut für Verbraucherpolitik

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Ausgangspunkt der Studie



Gefahren des ungezügelten Ressourcenverbrauchs sind seit 50 Jahren bekannt.

In den Köpfen hat sich etwas getan. Die Klimakrise ist inzwischen spürbar.

Das Verhalten ändert sich nicht.

DLR
ConPolicy
Institut für Verbraucherpolitik

Foto Mitte oben: dpa
Fotos Mitte unten: Pexels/Anna Shvets
Foto rechts: Pexels/Alexey Chudin

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Kernfragen, Aufbau und Methoden des Projekts

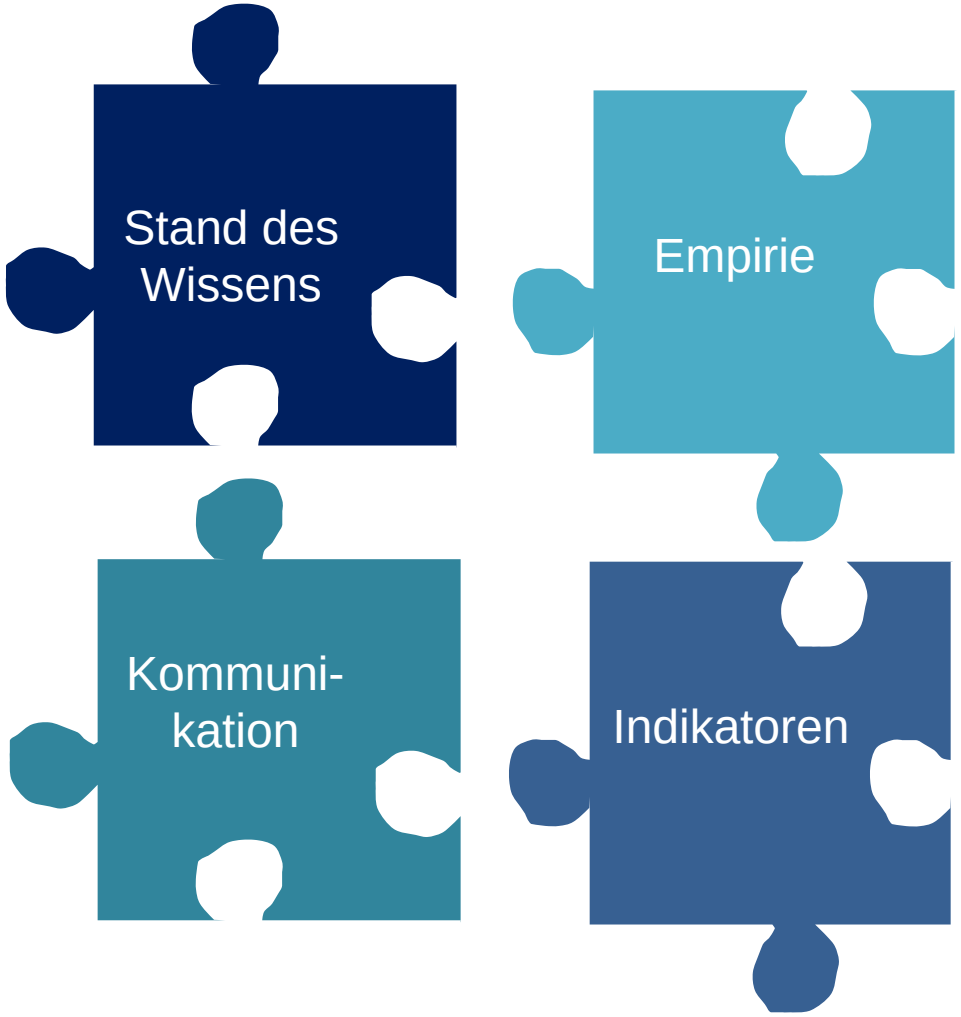
Grundlagenarbeit: Was genau ist Suffizienz im Verkehr?

Warum spielt Suffizienz bislang in der Politik eine so geringe Rolle?

Warum ist es so schwer, sich suffizient zu verhalten?

Wie kann das Potenzial von Suffizienz aktiviert werden?

Welcher Teil der „Umweltlücke“ kann mit Suffizienz geschlossen werden?



Was ist Suffizienz und warum braucht es sie?

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Warum ist Suffizienz wichtig?

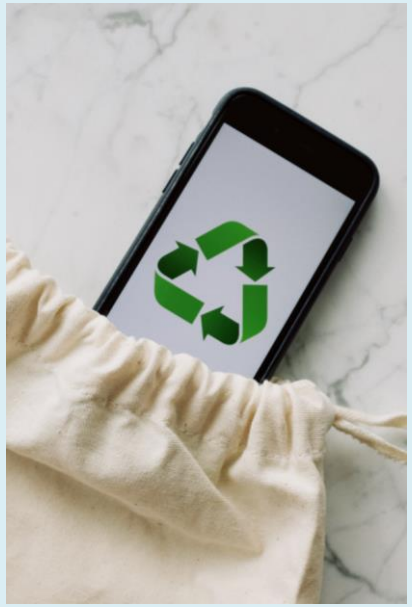
Ohne Suffizienz haben es auch die Effizienz- und Konsistenzstrategie schwer

Effizienz

Effizientere Technologien

Konsistenz

Natürliche Stoffkreisläufe



Suffizienz

Weniger Konsum

Nur relative Veränderung, Verhalten kann gleich bleiben, Problem: Rebound-Effekte

Absolute Abnahme durch Verhaltensänderung

DLR

ConPolicy
Institut für Verbraucherpolitik

Foto links: Pexels/Gustavo Fring
Fotos Mitte: Pexels/ready made
Foto rechts: Pexels/SHVETS

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Was wird mit Suffizienz verbunden?

Suffizienz – Suffiziente Mobilität

Ein gutes Leben
Zeitreichtum
Liebe zur Gegenwart

Verzicht
Genügsamkeit
Das rechte Maß

Nahraum
weniger Wege
kürzere Wege
Umweltverbund statt Auto
weniger weite Reisen

Die vier E‘s
- Entschleunigung
- Entflechtung
- Entkommerzialisierung
- Entrümpelung

Freiwilliger Konsumverzicht

Die drei V‘s:
- Vermeiden
- Verlagern
- (Verbessern -> Effizienz)

Was bedeutet Suffizienz im Verkehr?

Mentimeter-Abfrage zu Beginn der Fachtagung

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Zwei Ebenen des Suffizienzbegriffs

Politisch/ planerische Strategie

Mobilitätssuffizienz ist eine Nachhaltigkeitsstrategie, bei der durch politisches und planerisches Handeln Rahmenbedingungen geschaffen werden, die individuelle Mobilitätssuffizienz fördern.

Rahmenbedingungen:
- gebaute Umwelt und Infrastruktur
- Mobilitätsangebote und Dienstleistungen
- gute Nahversorgung, Information und Kommunikation.

Ziel:
- durch Verhaltensänderungen Einsparung von Ressourcen
- Ausgleich Rebound-Effekten

Suffiziente Mobilität

Verhaltensweise

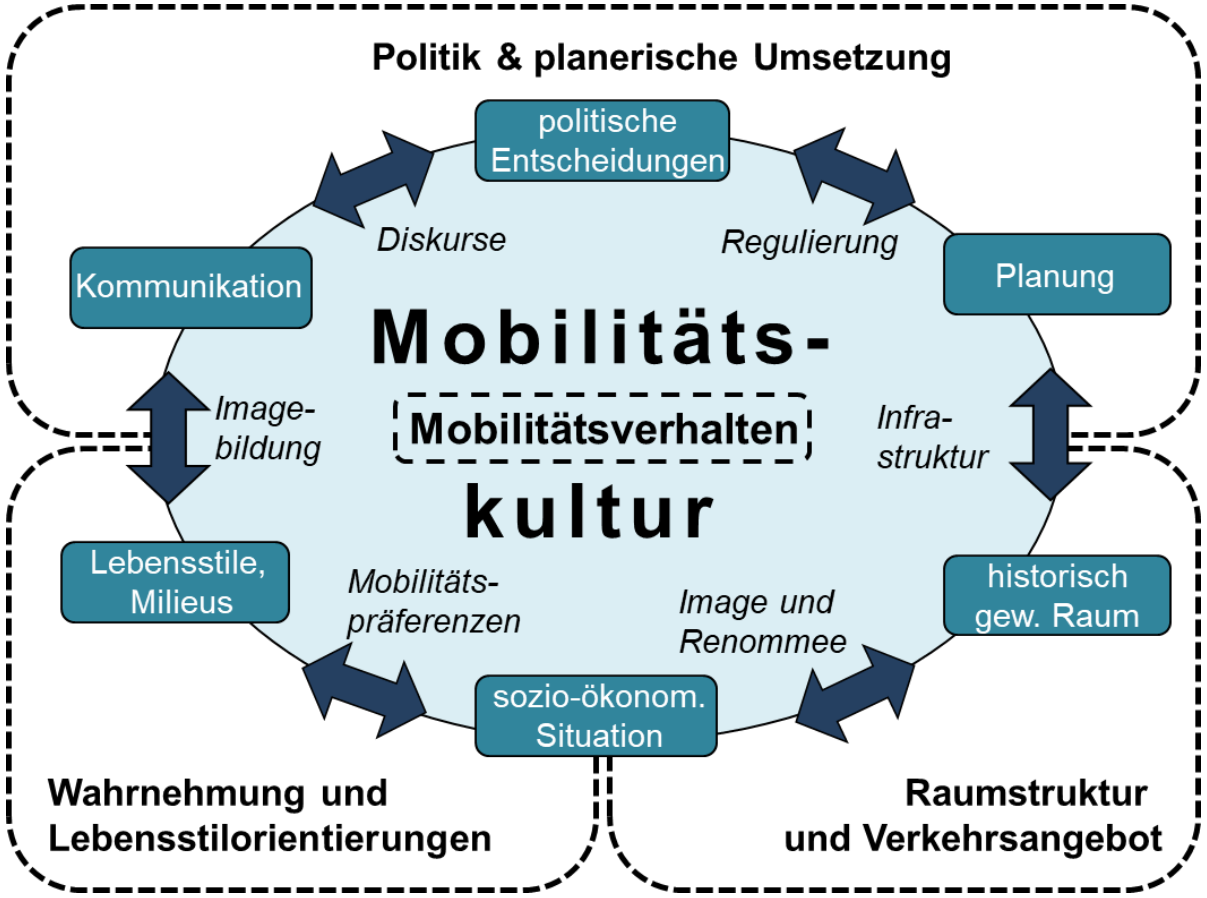
Suffizientes Mobilitätsverhalten sind Mobilitätsmuster zur Befriedigung von (Mobilitäts-)bedürfnissen, die mit einem geringen Material- und Energieverbrauch verbunden sind und damit zum langfristigen Erhalt der natürlichen Ressourcen und der ökologische Tragfähigkeit der Erde beitragen.

Merkmale
- konkrete Verhaltensweise
- kann, muss aber nicht das Resultat einer Verhaltensänderung sein
- Bedeutung von absichts- versus wirkungsbezogenes Verhalten
- Begriff adressiert primär Individuen, aber auch Unternehmen entscheidend

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Suffizienz im Verkehr erfordert einen ganzheitlichen Ansatz

Es braucht das Ineinandergreifen von Aktivitäten auf vielen verschiedenen Ebenen



Quelle: Kuhnimhof et al. (2019): Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Abschlussbericht. Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes.

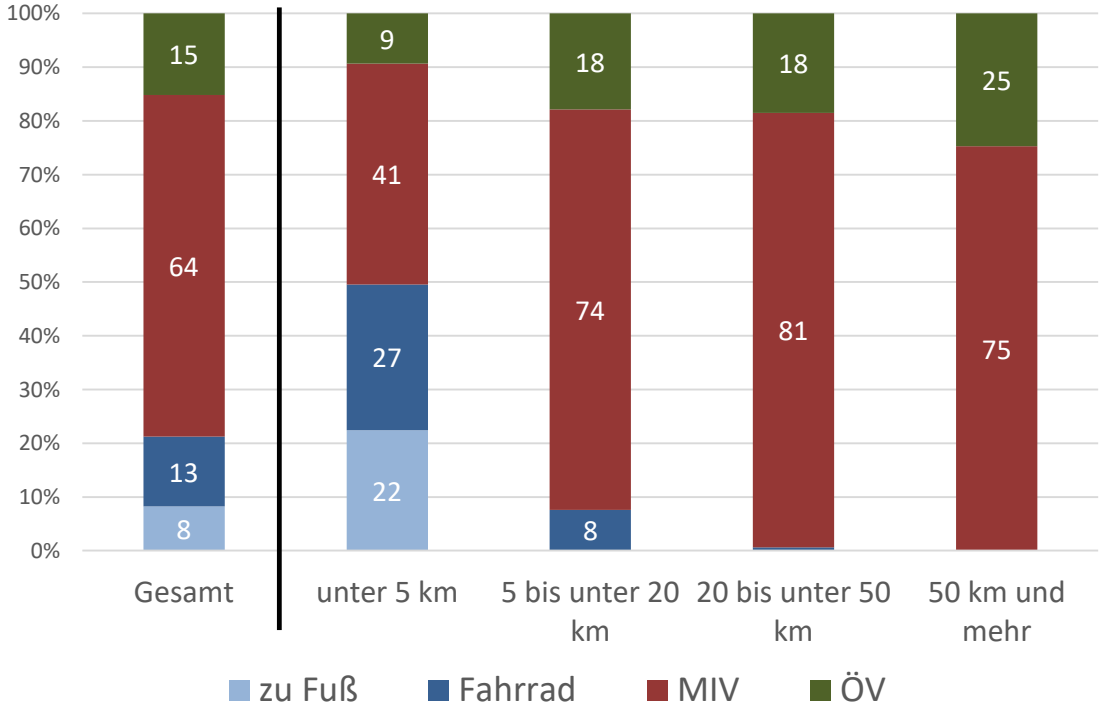
Wo stehen wir?
Wie suffizient denken und handeln wir?

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

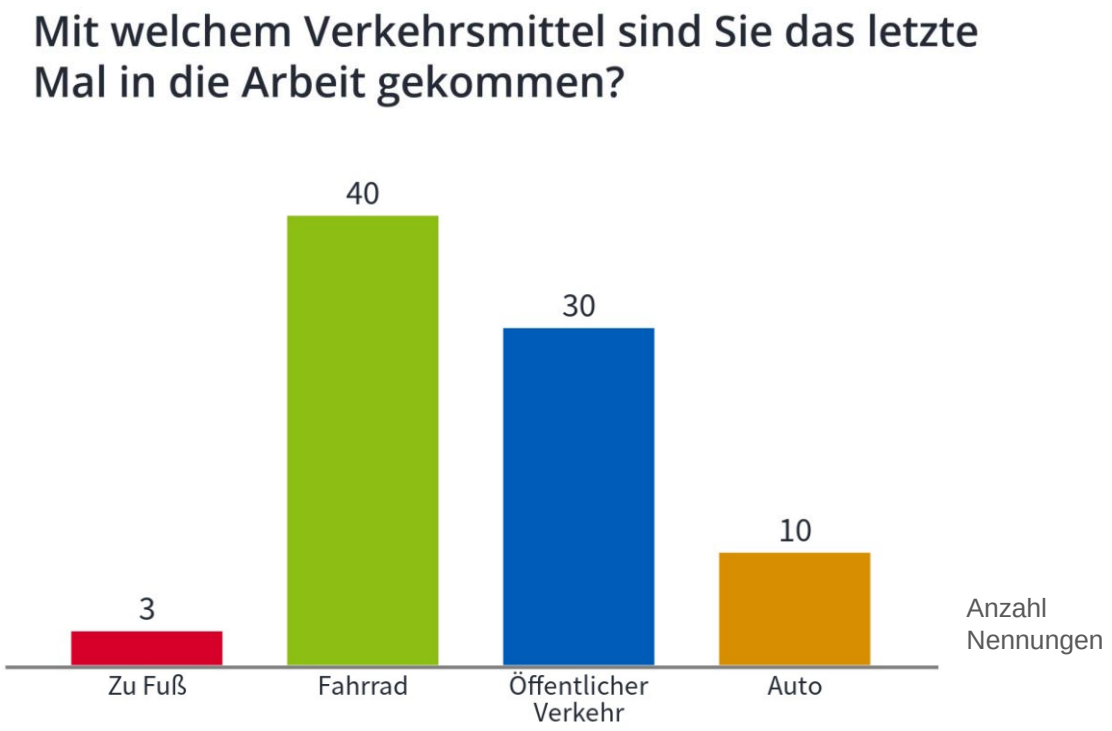
Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit

Ab fünf Kilometer Arbeitsweg ist das Auto dominant

Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen nach Distanzklassen



Quelle: MiD 2017

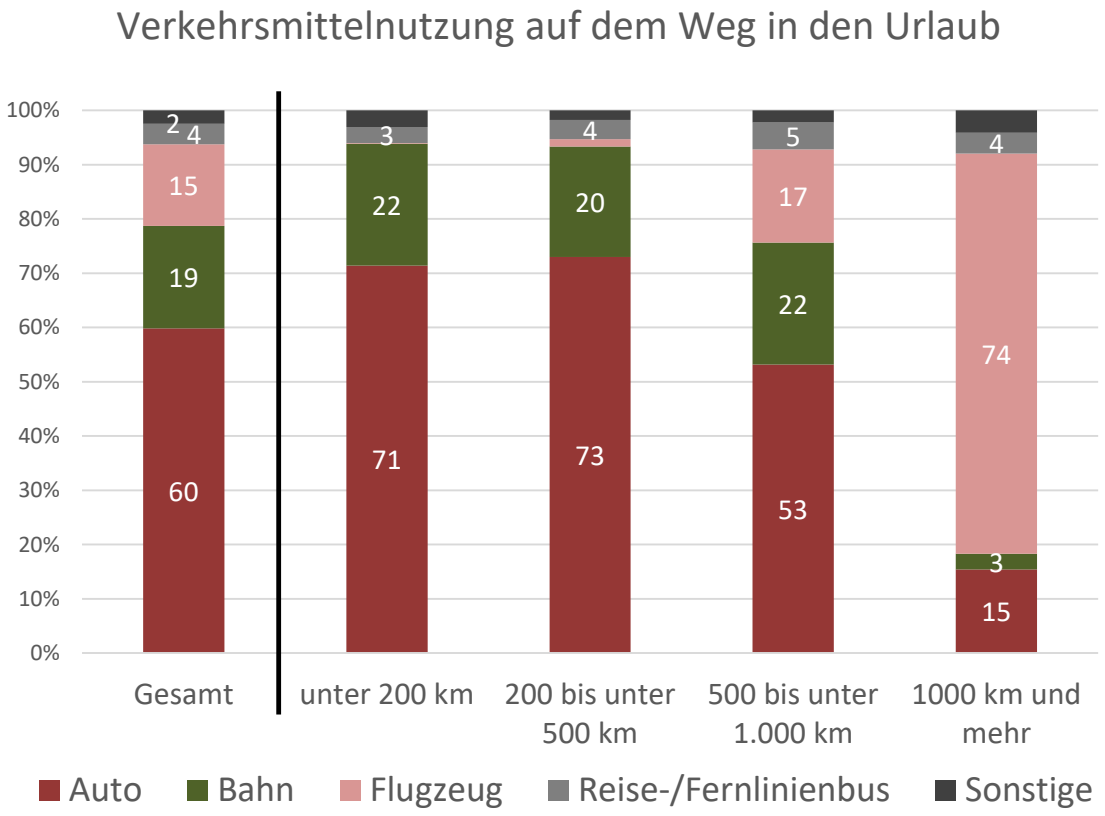


Mentimeter-Abfrage zu Beginn der Fachtagung

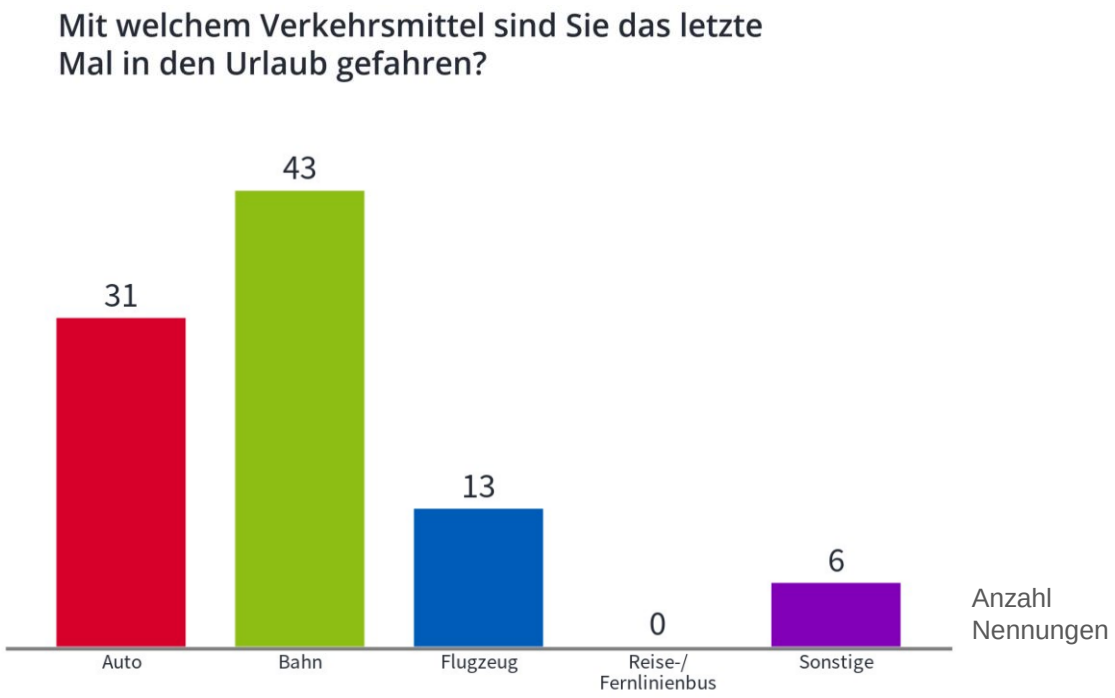
SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg in den Urlaub

Das Auto dominiert auch Urlaubsreisen, auf langen Strecken wird meist geflogen



Quelle: MiD 2017

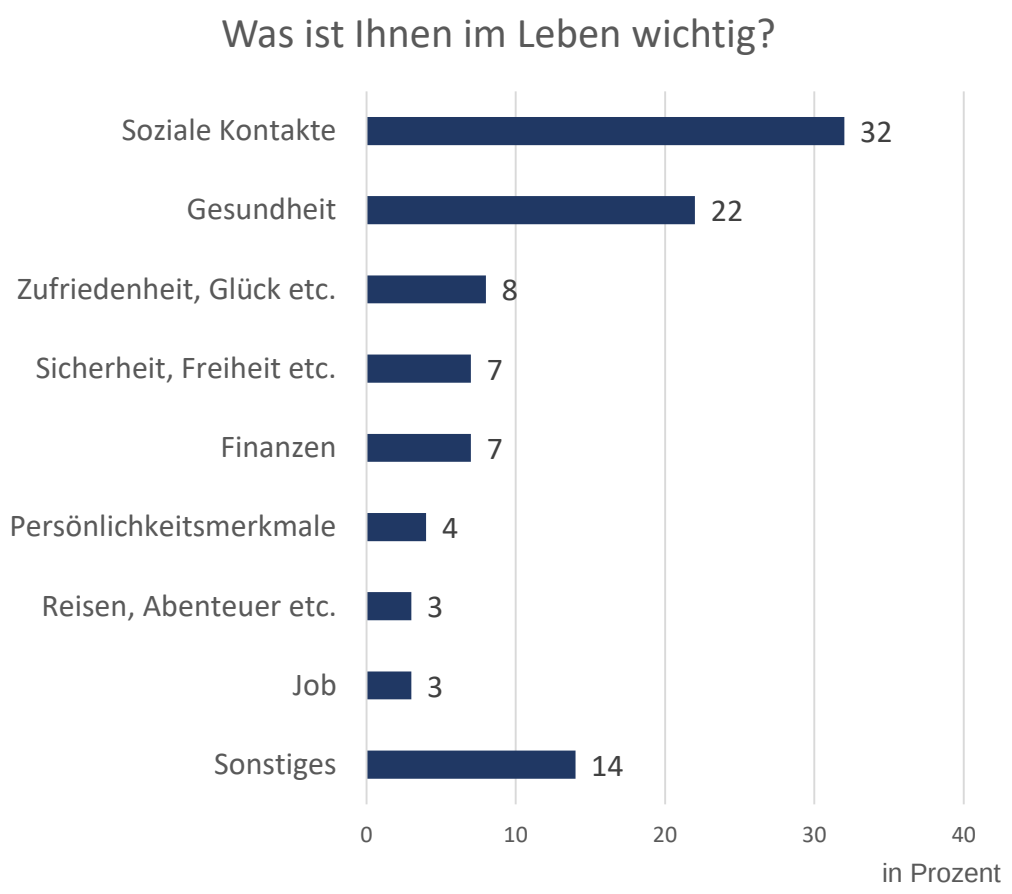


Mentimeter-Abfrage zu Beginn der Fachtagung

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Vorstellungen eines guten Lebens

Soziale Kontakte und Gesundheit stehen an erster Stelle



1. Online-Erhebung des UBA-Forschungsvorhabens, 2021

Vorgehen und Ergebnis

- Teilnehmende wurden zu Beginn gebeten, schlagwortartig zu nennen, was ihnen im Leben besonders wichtig ist (offenen Nennung)
- Ca. 6.300 genannte Merkmale wurden nach der Erhebung Kategorien zugeordnet
- An erster Stelle stehen Familie, Freunde, Bekannte
- An zweiter Stelle Gesundheit
- Danach folgen allgemeine Merkmale wie Glück, Zufriedenheit, Sicherheit, Freiheit, Ehrlichkeit, Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft

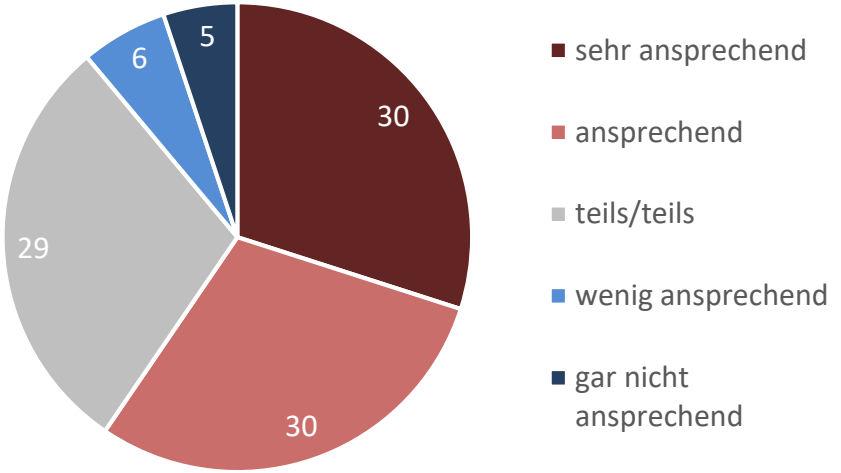
Foto links: Pexels/Agung Pandit Wiguna
Fotos Mitte: Pexels/Pixabay
Foto rechts: Pexels/Lisa Fotios

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Einschätzung eines Mobilitätsszenario

Hohe Zustimmung quer durch alle Bevölkerungsgruppen

Wie ansprechend finden Sie das Szeanrio?



Angaben in Prozent, 1. Online-Erhebung des UBA-Forschungsvorhabens, 2021

Zentrale Elemente des Szenarios

- Orte des täglichen Lebens (Arbeit, Schulen, Einkaufen, Freizeit) sind in der Nähe
- kurze Wege vor allem mit Fahrrad und zu Fuß
- Städte = Orte mit viel Grün, Plätzen zum Verweilen
- Ländliche Räume = gute Nahversorgung, attraktive Ortskerne mit kulturellem Leben
- gut ausgebauter öffentlicher Nahverkehr als Rückgrat der Mobilität
- weniger Autos, die geteilt werden
- Größter Teil des Straßenraum steht für Radfahren und Zufußgehen zur Verfügung

Regressionsmodelle & Handlungsbereitschaft

- Es gibt nur wenig Unterschiede in der Bewertung: Frauen bewerten das Szenario besser als Männer, Pkw-Besitz führt zu schlechterer Bewertung
- Persönliche Handlungsbereitschaft ist hoch; bei Pkw-Besitzenden signifikant geringer
- Wer das Szenario gut findet, ist auch eher bereit persönlich einen Beitrag zu leisten

DLR
ConPolicy Institut für Verbraucherpolitik

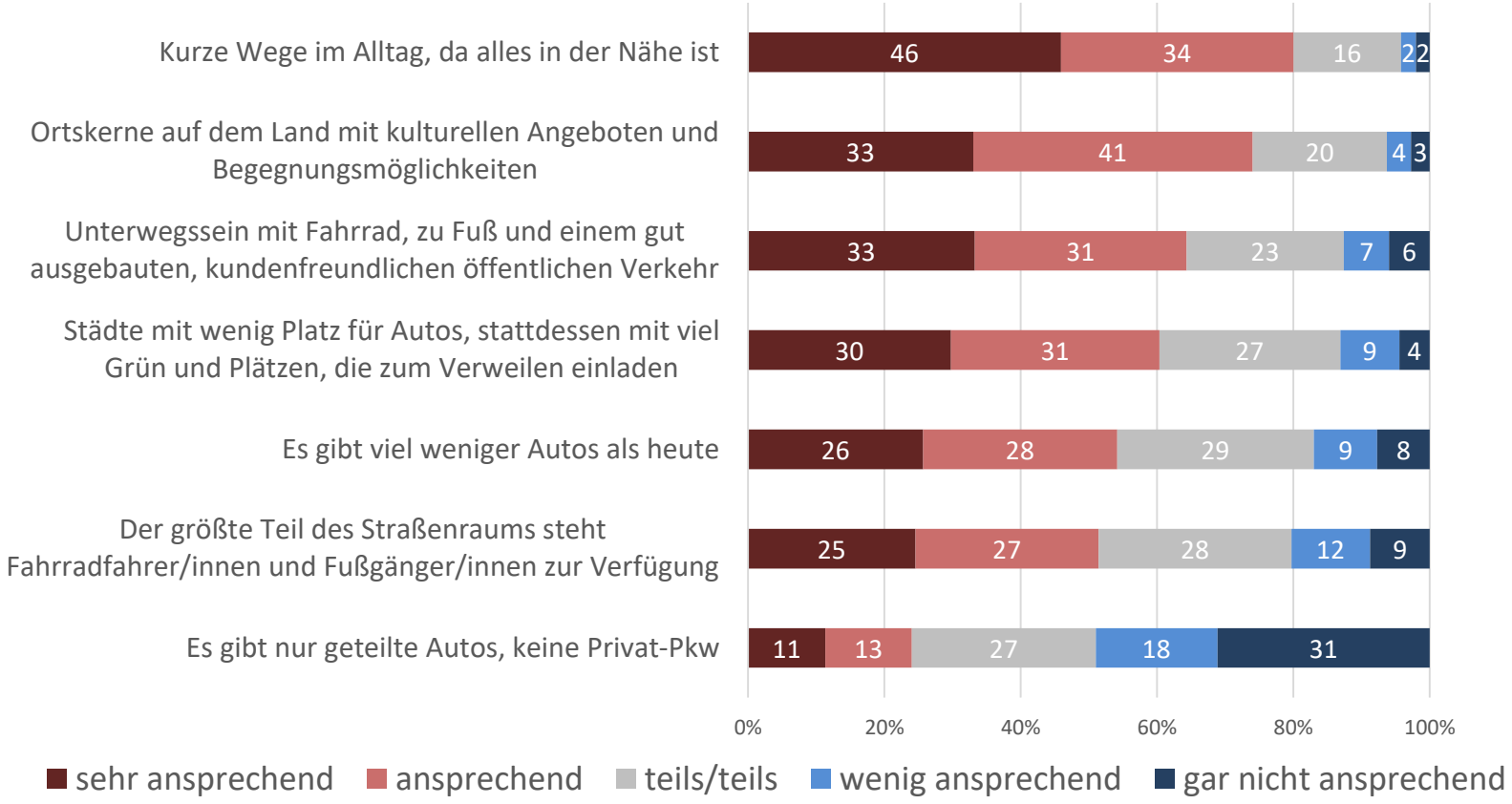
Quelle Fotos: UBA, Kommunikationsleitfaden „weniger Verkehr, mehr Lebensqualität“

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Der Zuspruch zu den einzelnen Aspekten des Bildes variiert

Ganz oben auf der Bewertungsskala stehen raumstrukturelle Gegebenheiten

Wie ansprechend finden Sie die einzelnen Aspekte?



1. Online-Erhebung des UBA-Forschungsvorhabens, 2021

Ergebnisse, u.a. von Regressionsmodellen

- Der Zuspruch der einzelnen Aspekte variiert erheblich
- Kurze Wege im Alltag und eine gute Nahversorgung stehen ganz oben im Ranking
- Weniger Autos werden ebenfalls als ansprechend empfunden, die Vorstellung, dass es keine privaten Autos mehr gibt, wird klar abgelehnt
- In Regressionsanalysen zeigt sich: ein Teil der Aspekte wird von Frauen, älteren Menschen, Berufstätigen und Personen mit höherem Bildungsabschluss häufiger als sehr ansprechend bezeichnet
- Ein Pkw im Haushalt führt zu einer signifikant schlechteren Bewertung der einzelnen Aspekte

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Fokusgruppen: deutliche Unterschiede zwischen Stadt und Land

Reaktionen der Teilnehmenden auf das Szenario in der Fokusgruppe Stadt:

- Einigkeit über die Wünschbarkeit: „traumhaft“, „sehr schön“, „wünschenswert wäre das schon“
- aber Skepsis bei der Umsetzbarkeit: „hört sich super an, aber da müssen viele Veränderungen erfolgen“

Reaktionen der Teilnehmenden auf das Szenario in der Fokusgruppe Land:

- Teilweise Unterstützung: „kommt der Lebensqualität zugute“, “macht die Menschen ruhiger“
- aber auch klare Ablehnung: „Ich möchte mein Auto persönlich nicht mit jemand anderem teilen und ich möchte auch keine Stadt haben, die nur grün ist und aus öffentlichen Verkehrsmittel besteht und man nur noch laufen darf“.
- verstärkte Skepsis bei der praktischen Umsetzbarkeit „Im alltäglichen Leben ist das überhaupt nicht machbar, weil man das Auto braucht“

In beiden Gruppen thematisiert: Werden wir “in unserer Blase bleiben“, wenn wir mehr in der Nähe leben?

Fokusgruppen: Hürden für suffizientes Verkehrsverhalten

Die **Bedingungen des heutigen Lebens** mit Blick auf Einkäufe, Betreuung, Arbeitswege wurden vor allem auf dem Land als unvereinbar mit einem suffizienten Verkehrsverhalten angesehen:

„Das Hauptproblem ist das Arbeiten gehen. Und ich glaube da kann man wenig dran ändern, dass man da mit dem Auto fahren muss.“

„Man bräuchte mehr als diesen einen REWE, um eine Nahversorgung zu gewährleisten. Aber die Unternehmen müssten einen Markt sehen, um eine Nahversorgung aufzubauen.“

Das **Auto wurde oft als einzige Möglichkeit** gesehen, den Verkehrsnotwendigkeiten gerecht zu werden:

„Der Bus fährt sehr selten. Des Weiteren muss ich meine Enkelin dreimal in der Woche von der Schule abholen. Da ergibt es sich von selbst, dass ich mit dem Auto fahre.“

Der öffentliche Verkehr wurde vor allem in der Fokusgruppe Land als sehr unattraktiv beschrieben:

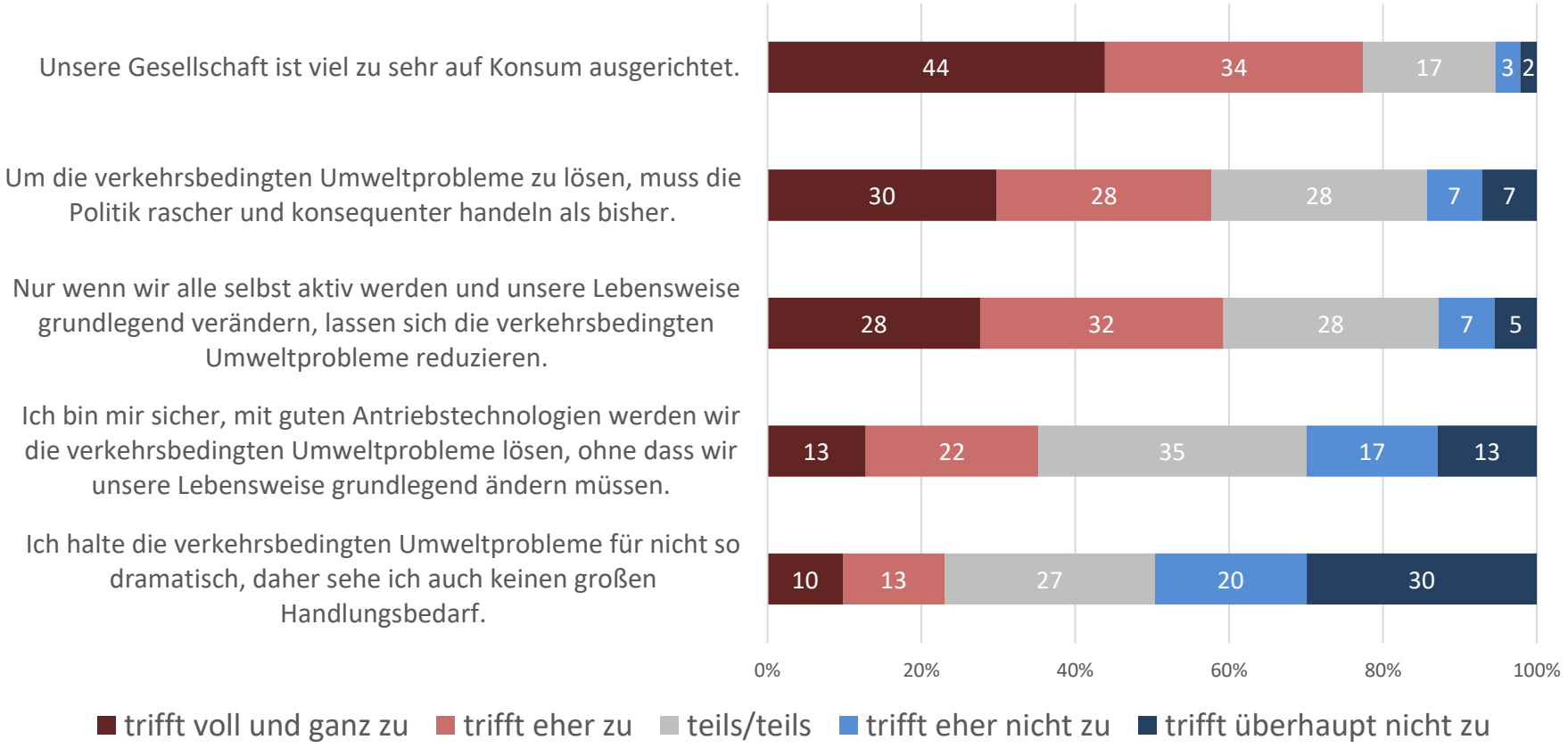
„Die Haltestellen sind schmutzig. Die Bahnhöfe sind schmutzig. Mit Rollator kommt man nirgends rein und nirgends raus. Das ist unattraktiv. Hier muss sich sehr, sehr viel tun.“

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Einstellungen zu Konsum, Verkehrsproblemen und Handlungsnotwendigkeit

Mehr Nachhaltigkeit im Verkehr = Aufgabe für Staat und Bürger*innen

Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?



1. Online-Erhebung des UBA-Forschungsvorhabens, 2021

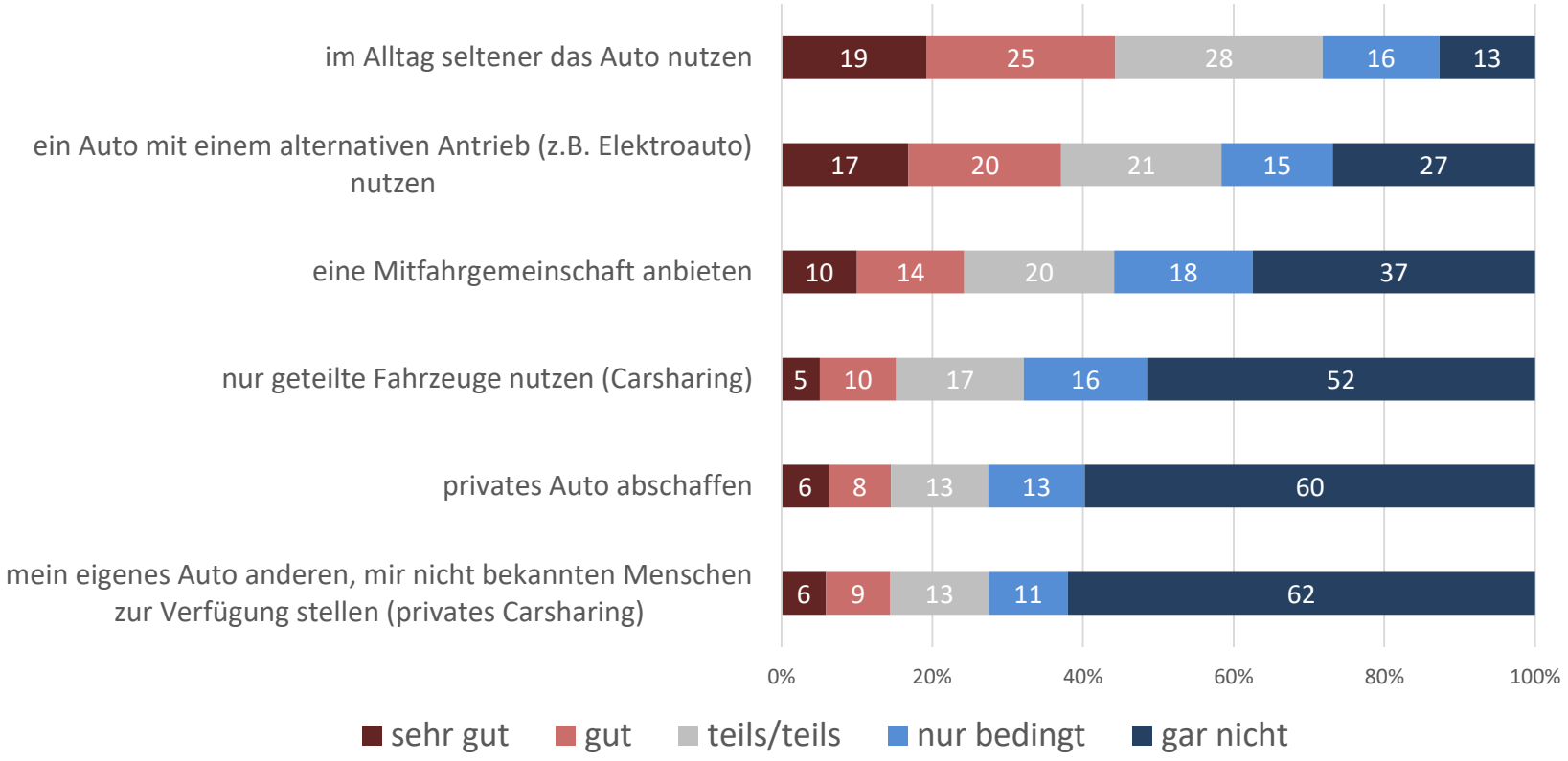
DLR
ConPolicy
Institut für Verbraucherpolitik

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Einstellungen von Autofahrer*innen

Autofahrer*innen möchten eher weniger Auto fahren als es mit anderen teilen

Wie gut können Sie sich vorstellen, die nachfolgenden Optionen im Alltag umzusetzen?

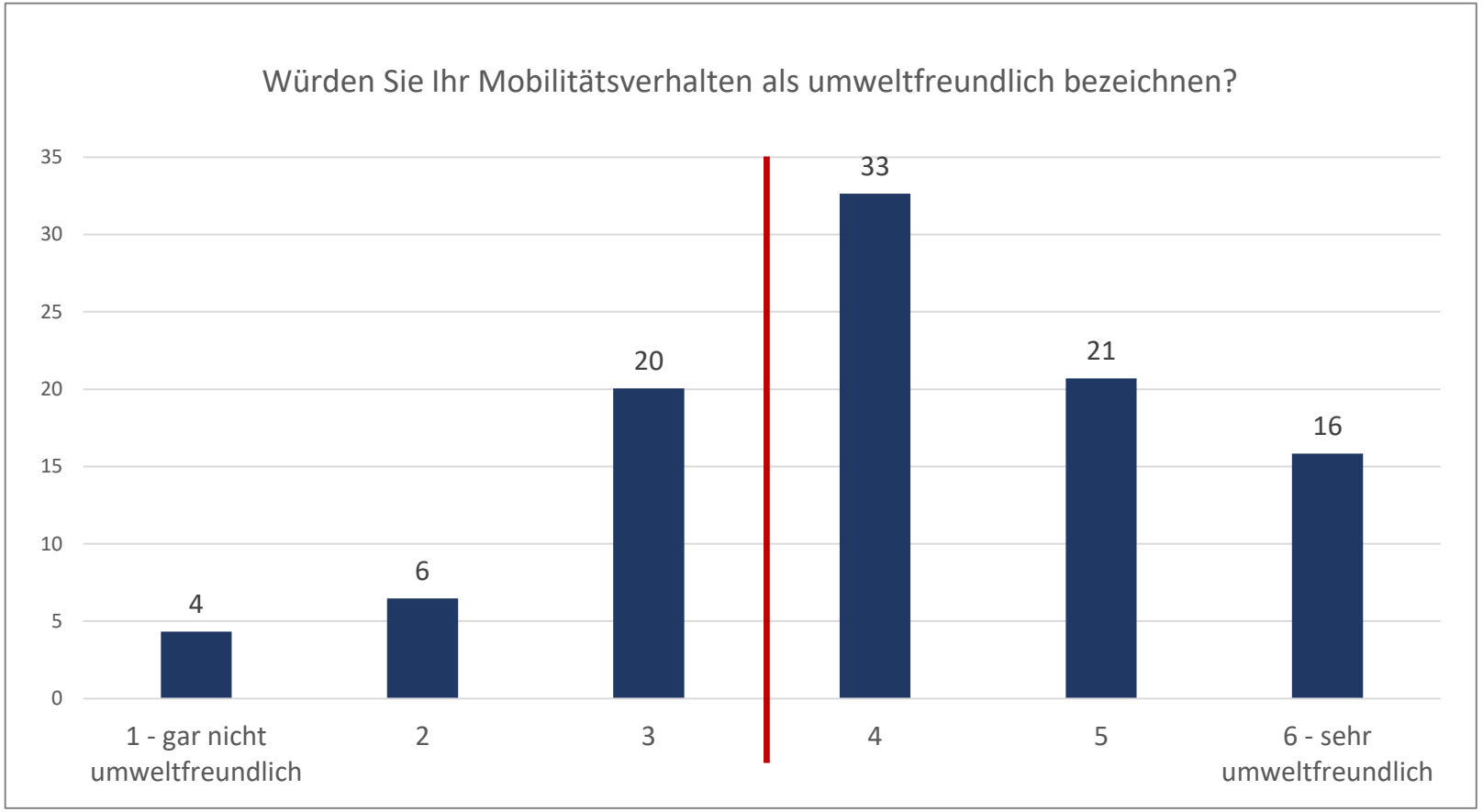


1. Online-Erhebung des UBA-Forschungsvorhabens, 2021

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Eigenes Mobilitätsverhalten wird heute bereits für umweltfreundlich gehalten

Ein Drittel der Befragten wählt die schwächste der zustimmenden Kategorien



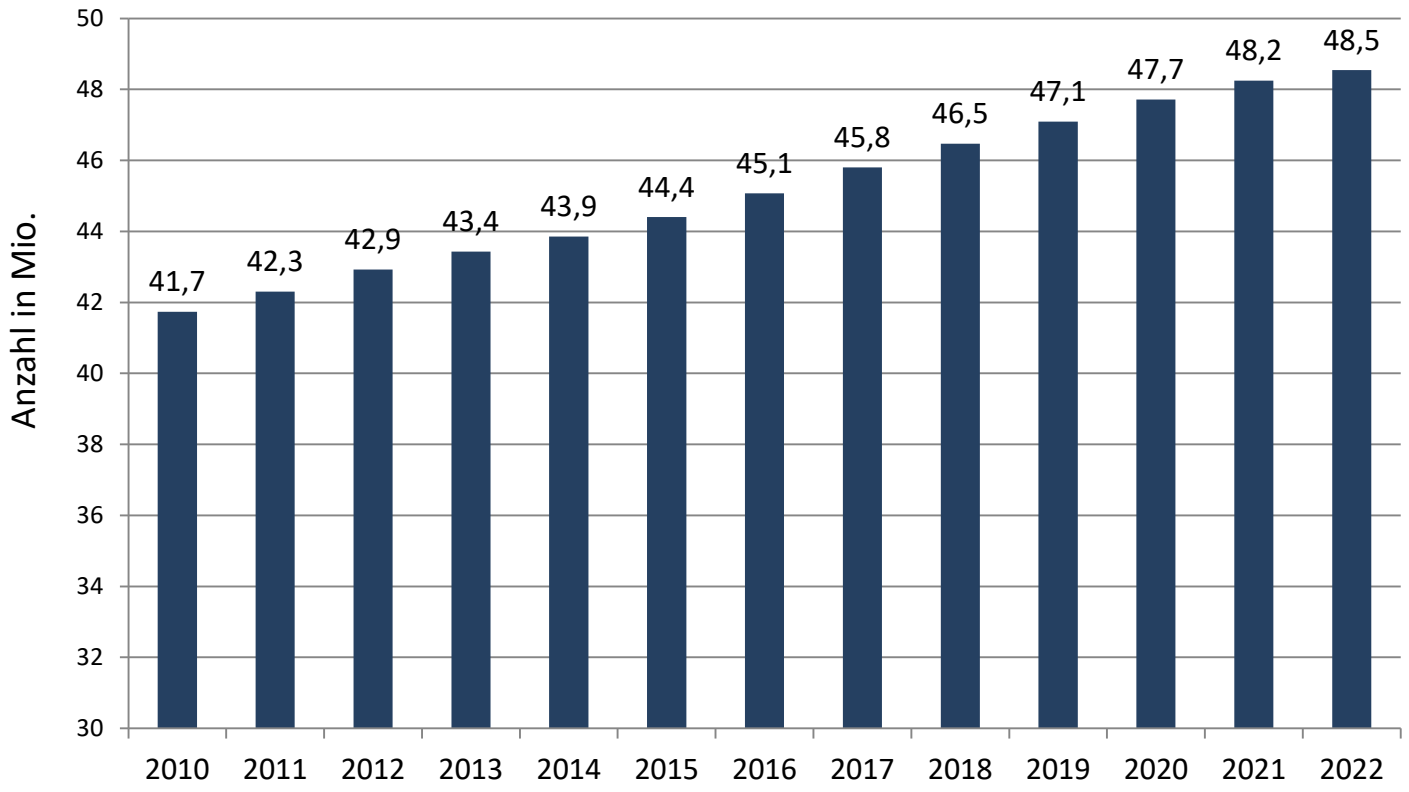
Angaben in Prozent, 1. Online-Erhebung des UBA-Forschungsvorhabens, 2021

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Peak Car ist nicht in Sicht

Pkw-Bestand in Deutschland wächst kontinuierlich an

Entwicklung des Pkw-Bestands in Deutschland von 2010 bis 2020



SONNTAG, 15. DEZEMBER 2019

Autoindustrie im Wachstumszenit

Peak-Car: Das Ende ist nah

Zunahme Pkw-Bestand

2010: 42 Mio. Pkw

+ 6 Mio.

2020: 48 Mio. Pkw

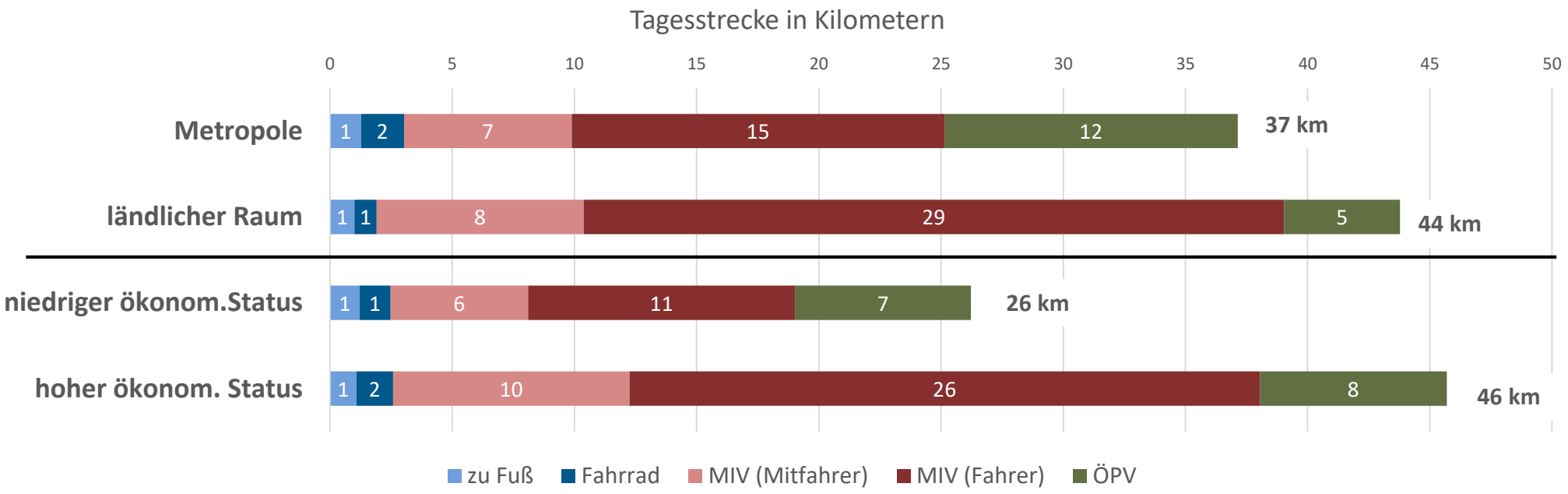
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Tagesstrecke nach Raum und ökonomischem Status

Hohe Distanzen im ländlichen Raum & bei hohem ökonomischen Status

- Menschen gehen in allen Räumen aus den gleichen Gründen aus dem Haus; Wegeanzahl ist sehr ähnlich
- Menschen mit hohem ökomischen Status legen mehr Wege zurück



Das Ausmaß der Suffizienz ist auch eine Frage von Raum und Geld

Quelle: MiD 2017

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Verbreitung suffizienter Einstellungen und Verhaltensweisen

Basis Einstellungen und konkretes Verhalten

Suffizienztyp	Suffizienzorientierte Einstellungen	Verhalten		
Die motiviert Handelnden	✓	Suffizientes Verhalten = bewusstes Handeln	✓	18 %
Die ohne spezifische Motivation Handelnden	✗	Suffizientes Verhalten = erzwungen = schlichte Gewohnheit = andere Gründe	✓	26 %
Die motiviert Nicht-Handelnden	✓	Einstellungen werden nicht in entsprechendes Verhalten umgesetzt	✗	19 %
Die weder motiviert noch Handelnden	✗	Kein suffizientes Verhalten	✗	37 %

2. Online-Erhebung des UBA-Forschungsvorhabens, 2022

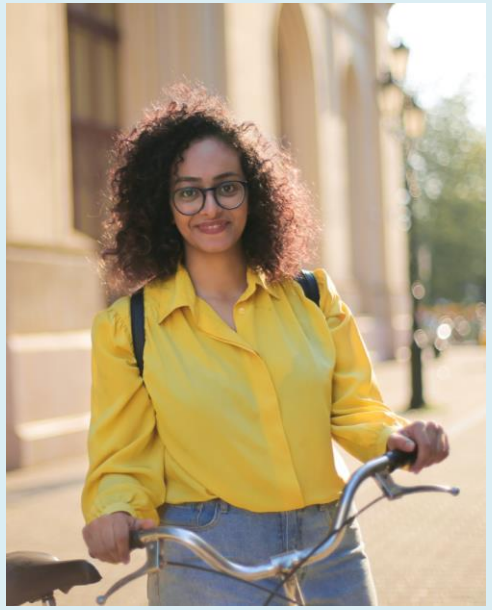
SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Förderung von Suffizienz

Eine Aufgabe auf vielen verschiedenen Ebenen

Einstellungen

Verhalten



Rahmenbedingungen

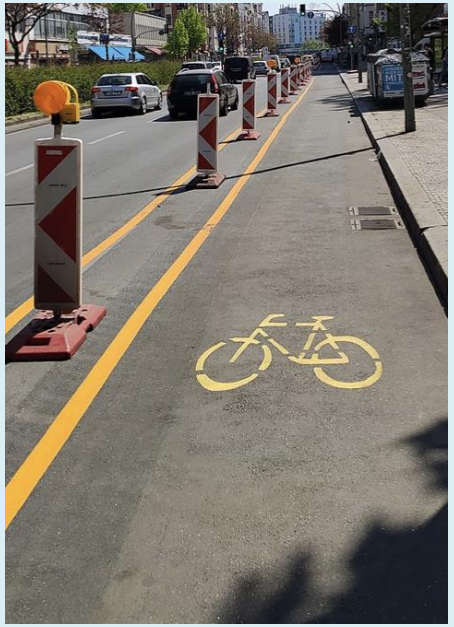


Foto links: Lara Jameson
Fotos Mitte: Pexels/Andrea Piacquadio
Foto rechts: Bildquelle Pop-up-Radweg: Fabian Deter, https://de.wikipedia.org/wiki/Pop-up-Radweg

Forschungsvorhaben

Erarbeitung einer Suffizienzstrategie für den Verkehrssektor und ihre erfolgreiche Kommunikation

SuVeKo

Suffizienz im Verkehr

Ergebnisdarstellung – Teil 2:

Ansatzpunkte für eine suffiziente Verkehrspolitik: Maßnahmen, Kommunikation, Indikatoren

Beauftragt durch das Umwelt Bundesamt

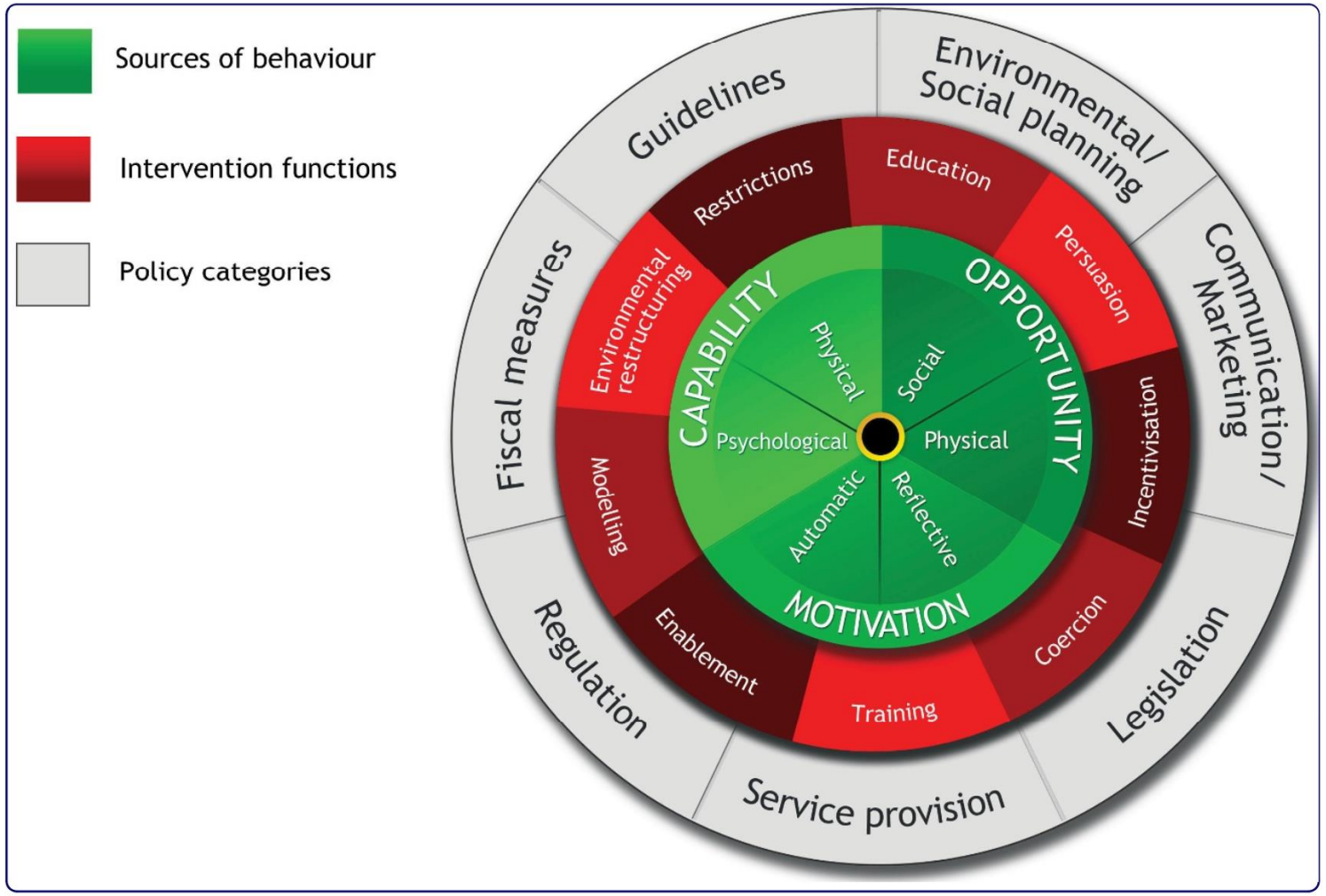
DLR

ConPolicy Institut für Verbraucherpolitik

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Das Behaviour Change Wheel

Verhaltensänderung erfordert einen umfassenden Ansatz



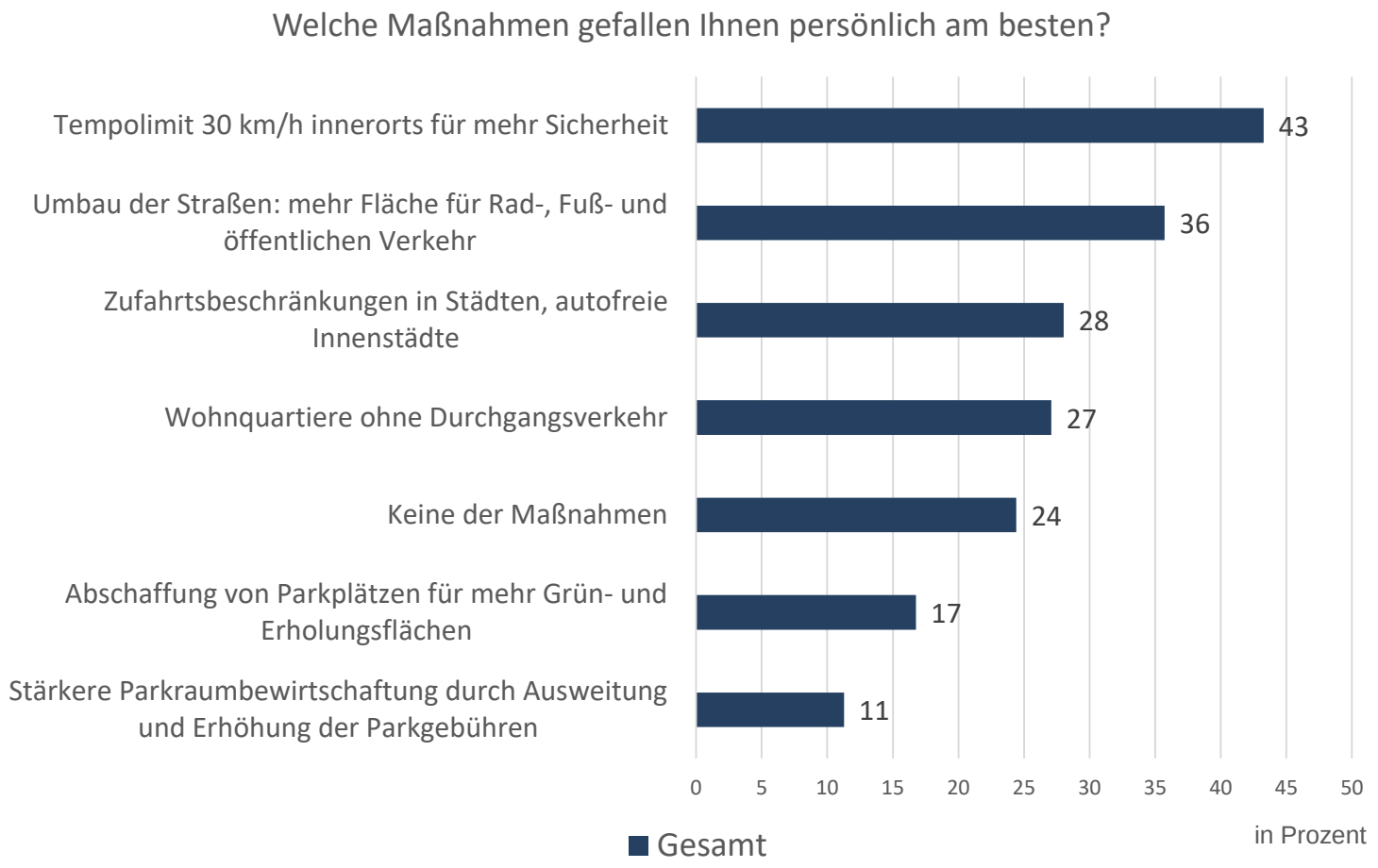
Quelle: Michie et al. Implementation Science 2011, http://www.implementationscience.com/content/6/1/42

Maßnahmen
Wie können wir Suffizienz fördern?

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Bewertung von Maßnahmen zur Beeinflussung des alltäglichen Verkehrs

Geringster Zuspruch bei Veränderung von Parkplatzangebot und Parkgebühren



2. Online-Erhebung des UBA-Forschungsvorhabens, 2022

Anzahl ausgewählter Maßnahmen

- Es konnten bis zu 3 Maßnahmen gewählt werden
- Ein Viertel der Personen hat keine Maßnahme ausgewählt
- Am häufigsten wurden drei Maßnahmen ausgewählt

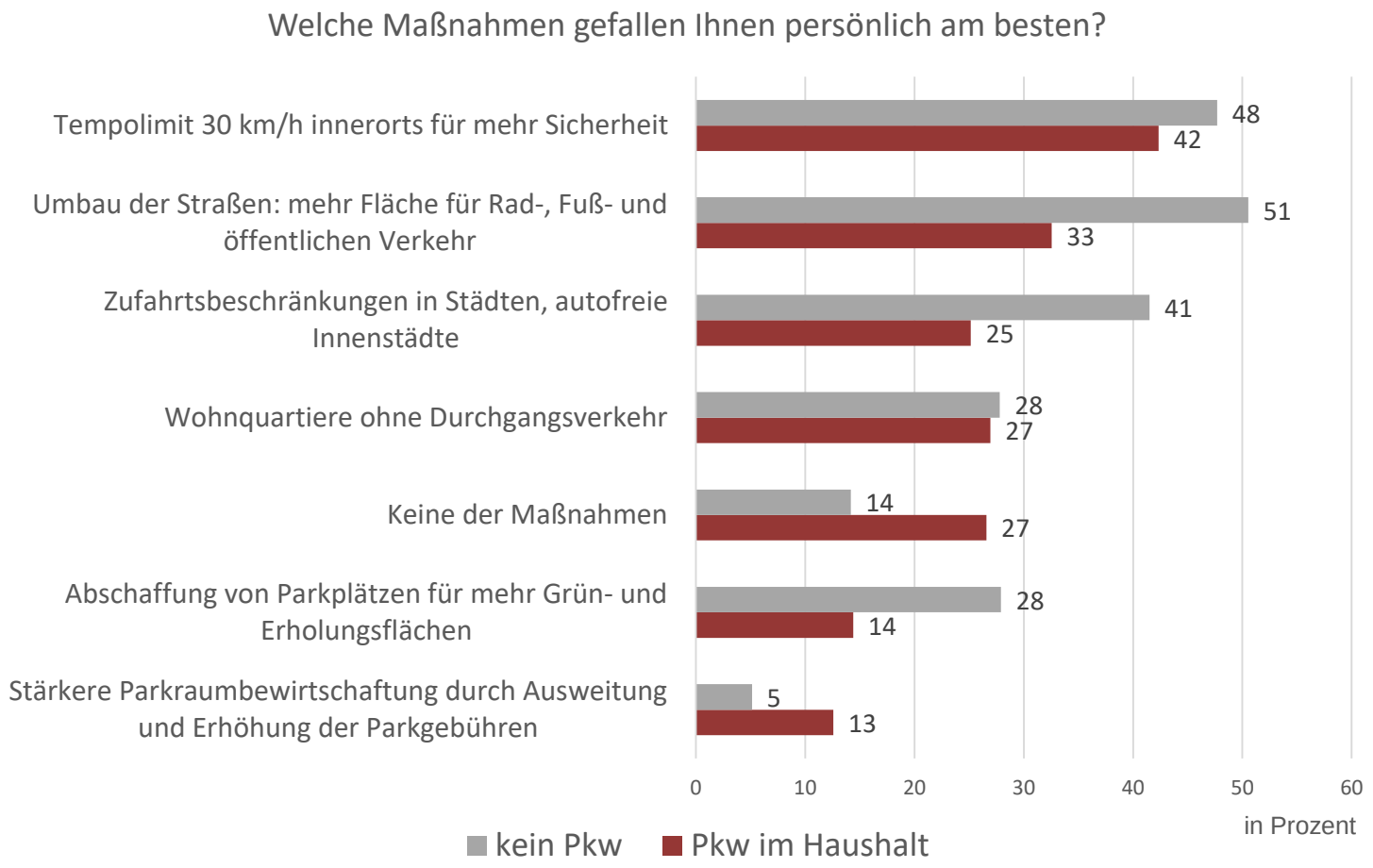
Ergebnisse von Regressionsmodellen

- Es ergeben sich keine großen Unterschiede nach Geschlecht, Alter, Raum, Tätigkeit und Bildungsstatus
- Bei den meisten Maßnahmen ergibt sich ein signifikanter Unterschied nach Pkw-Besitz

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Bewertung von Maßnahmen zur Beeinflussung des alltäglichen Verkehrs

Geringster Zuspruch bei Veränderung von Parkplatzangebot und Parkgebühren



2. Online-Erhebung des UBA-Forschungsvorhabens, 2022

Anzahl ausgewählter Maßnahmen

- Es konnten bis zu 3 Maßnahmen gewählt werden
- Ein Viertel der Personen hat keine Maßnahme ausgewählt
- Am häufigsten wurden drei Maßnahmen ausgewählt

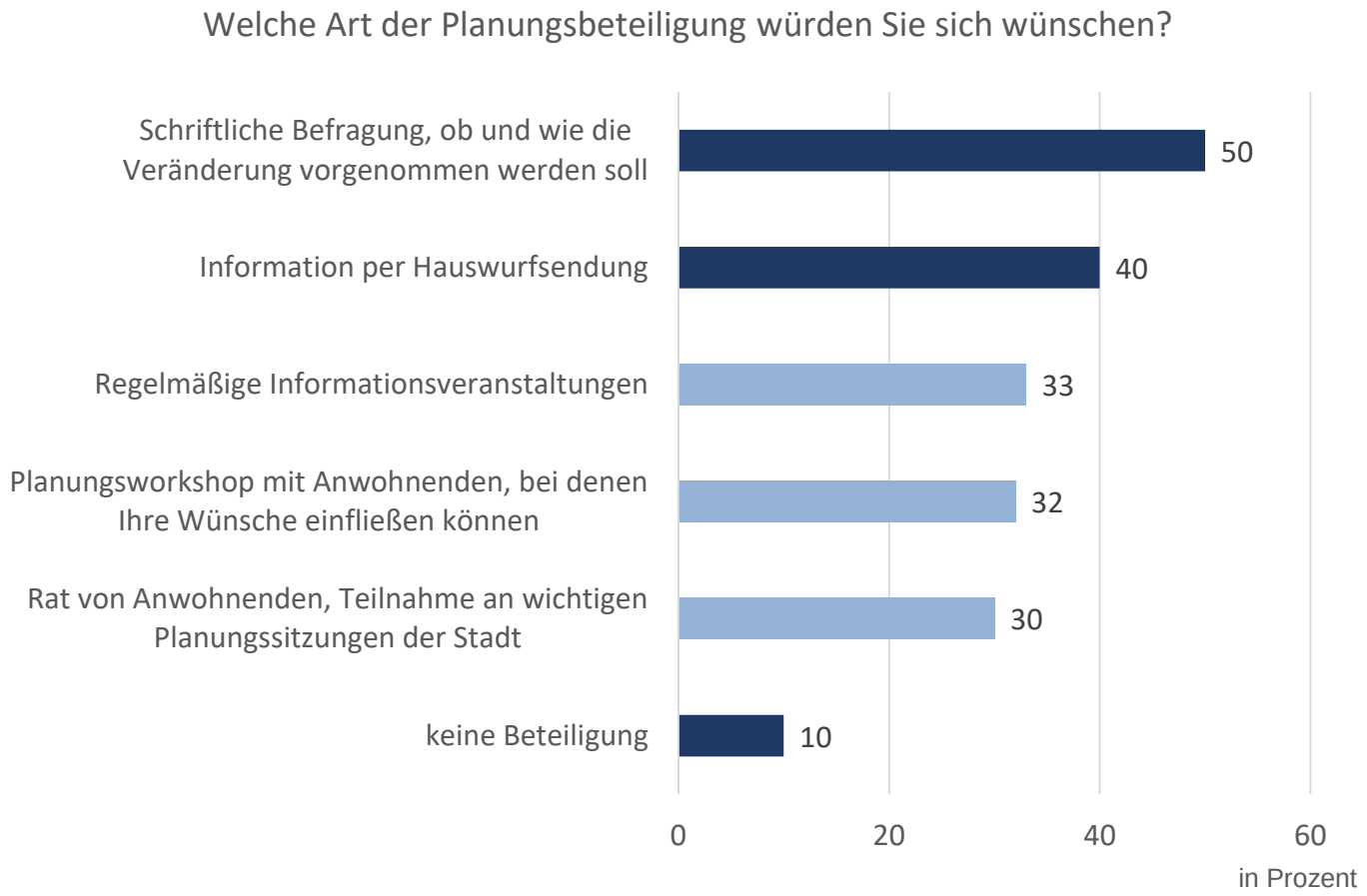
Ergebnisse von Regressionsmodellen

- Es ergeben sich keine großen Unterschiede nach Geschlecht, Alter, Raum, Tätigkeit und Bildungsstatus
- Bei den meisten Maßnahmen ergibt sich ein signifikanter Unterschied nach Pkw-Besitz

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Gewünschte Planungsbeteiligung bei Maßnahmen im Wohnumfeld/ der Stadt

Die Befragten zeigen hohe Bereitschaft auch bei Verfahren mit hohem Zeiteinsatz



2. Online-Erhebung des UBA-Forschungsvorhabens, 2022

Anzahl ausgewählter Maßnahmen

- Es konnten bis zu 3 Maßnahmen gewählt werden
- 95 Prozent haben mindesten eine Antwortkategorie gewählt
- Niedrigschwellige Angebote der Planungs-beteiligung haben besser abgeschnitten
- ABER: 65 Prozent haben mindestens eines der Angebote mit höherem persönlichen Einsatz gewählt => eher eine Frage, welches dieser drei Angebote mit Präsenz vor Ort gewählt wird

Ergebnisse von Regressionsmodellen

- Es zeichnet sich ein Bildungsbias ab
- Personen mit höherer Bildung haben mehr Interesse an einer Beteiligung

Fokusgruppen: Förderung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad wird allgemein unterstützt.

Öffentlicher Verkehr: deutliche Forderungen nach Verbesserungen aus beiden Fokusgruppen

„Der öffentliche Nahverkehr muss billiger gemacht werden“

„Die Alternativen müssen attraktiver gemacht werden. Und das sind sie momentan nicht. Im Moment ist das Auto für mich die beste Option.“

„Die öffentlichen Verkehrsmittel fahren viel zu selten. Gerade zur Rush-hour wo die Leute arbeiten gehen. (…) Außerdem sind die Verbindungen schlecht aufeinander abgestimmt. Und es war immer gerammelt voll. (…) Und was mir als Frau immer besonders aufgefallen ist, dass ich mich sehr unsicher gefühlt habe. (…) Da würde ich mir mehr Sicherheitspersonal in den Bahnen und Bussen wünschen.

Fahrradverkehr: Forderungen nach einer Verbesserungen von einzelnen Teilnehmenden aus beiden Fokusgruppen

„Für das Fahrradfahren sollte sich das Dorf ein Beispiel an den Städten nehmen.“

Radwege müssen ausgebaut werden. (…) Hier müsste sich sehr viel tun. (…) Ansonsten würde ich viel lieber Fahrrad fahren – aber jetzt ist es zu gefährlich.“

Fokusgruppen: Politische Maßnahmen zum Autoverkehr werden in Stadt und Land sehr unterschiedlich gesehen.

In der **Fokusgruppe Stadt** wurden teilweise **Einschränkungen des Autoverkehrs explizit gefordert**:

„In Paris wurden ganze Straßenzüge für Autos gesperrt. Zunächst haben die Menschen geschimpft. Jetzt finden sie es gut“.

Bemerkenswert: Auch die Teilnehmenden, die selbst derzeit Auto fahren, widersprachen dem nicht.

In der **Fokusgruppe Land** wurden **Carsharing und Mitfahrgelegenheiten** als sinnvolle Optionen gesehen, aber **Einschränkungen beim privaten Autobesitz deutlich abgelehnt**:

„Carsharing wäre eine Option für mich. Das gibt es hier noch gar nicht.“

„Was mich vor allem stört, ist, dass andere mir diktieren möchten was zu machen ist und was ich zu tun habe.“

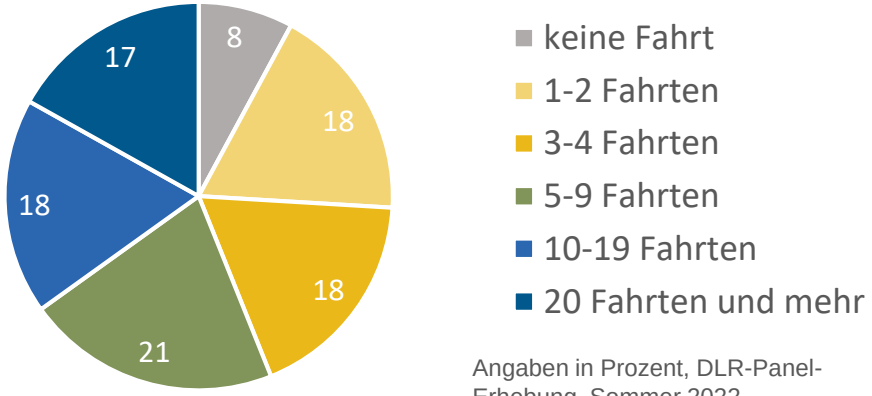
„Carsharing und Mitfahrgelegenheiten sind nicht öffentlich genug. Ich stolpere nicht darüber. Wenn ich im Internet suche, dann komme ich da nicht wirklich weiter. Da würde ich mir mehr Angebote wünschen.“

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Verkaufsschlager 9-Euro-Ticket

Das 9-Euro-Ticket hat dem ÖPNV im Aktionsraum starken Aufwind gegeben

Anzahl der mit dem 9-Euro-Ticket zurückgelegten Fahrten



Angaben in Prozent, DLR-Panel-Erhebung, Sommer 2022

Ergebnisse der DLR-Panel-Studie zum 9-Euro-Ticket

- 98 Prozent kennen das 9-Euro-Ticket, 60 Prozent im Detail
- Rund die Hälfte aller Befragten hatten zum Zeitpunkt der Erhebung ein klassisches ÖPNV-Monatsticket oder ein 9-Euro-Ticket
- Das 9-Euro-Ticket erreicht große Teile der Gesellschaft. Soziodemographie entspricht Bevölkerungsdurchschnitt.
- Personen, die vorher bereits mit dem ÖPNV gefahren sind, haben häufiger ein 9-Euro-Ticket; ausgeprägter Stadt-Land-Unterschied

Potenzielle Langfristauswirkungen

Bei durchschnittlich 3,14 Wegen am Tag entsprechen wenige Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket nur einem geringen Anteil der Gesamtmobilität. Dadurch ändern sich Mobilitätsroutinen nicht.

Die Intensivnutzenden des 9-Euro-Ticket sind eine wichtige Kundengruppe für den ÖPNV.

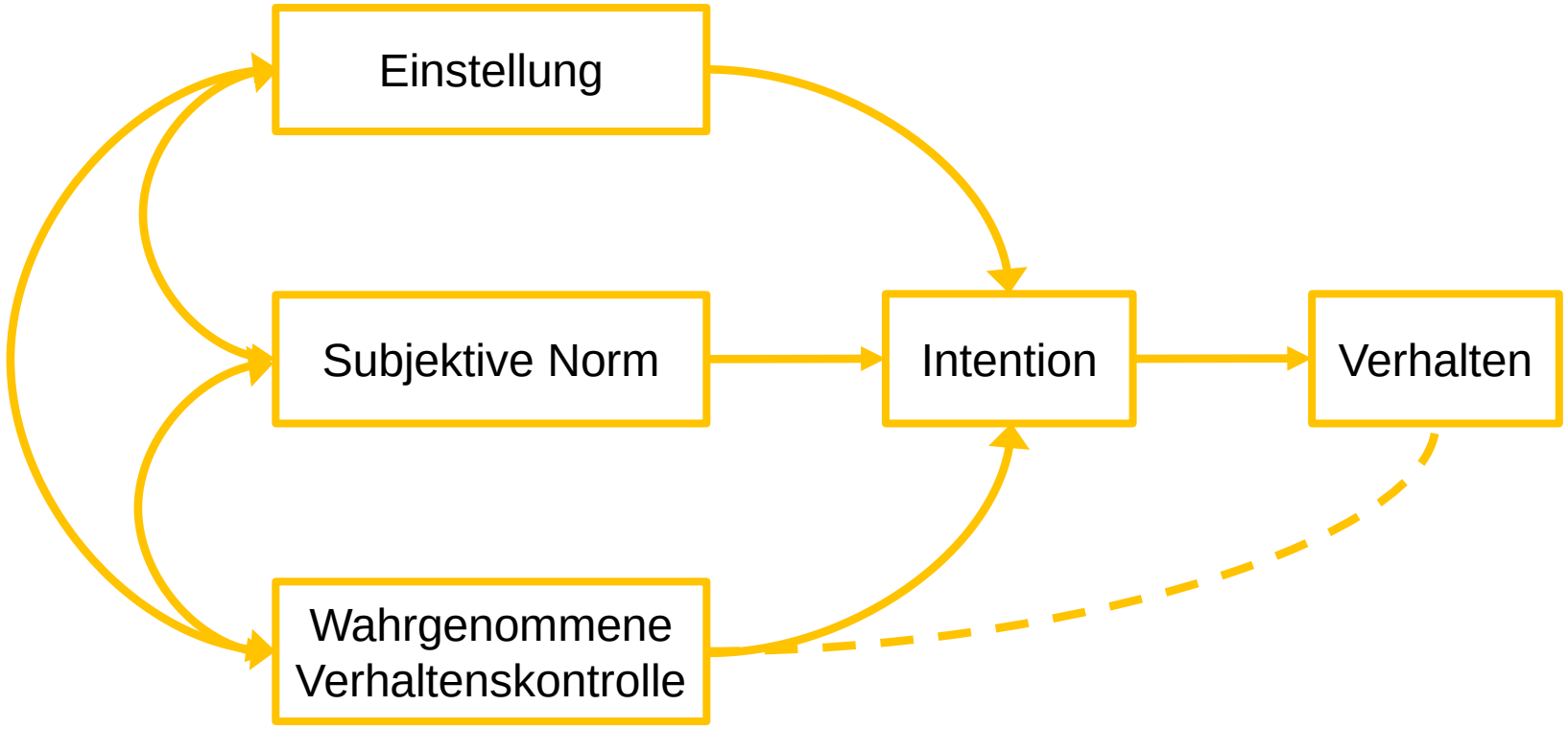
Fazit

Menschen können mit einfachen, klaren Angeboten erreicht werden.

Foto: gradt/stock.adobe.com

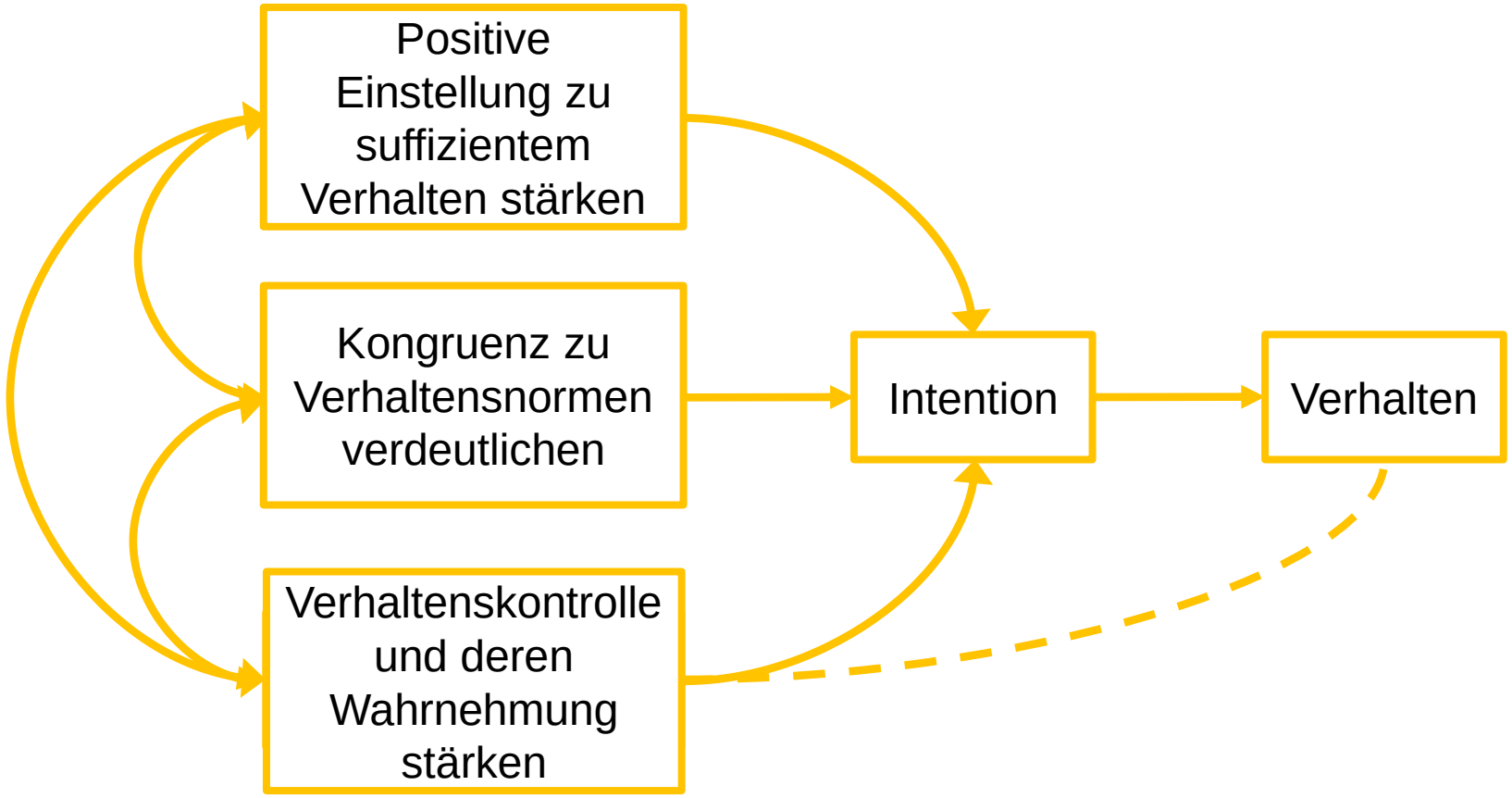
Kommunikationsstrategie für mehr Suffizienz

Faktoren der Verhaltensbeeinflussung: Die Theorie des geplanten Verhaltens (Ajzen, 1985)



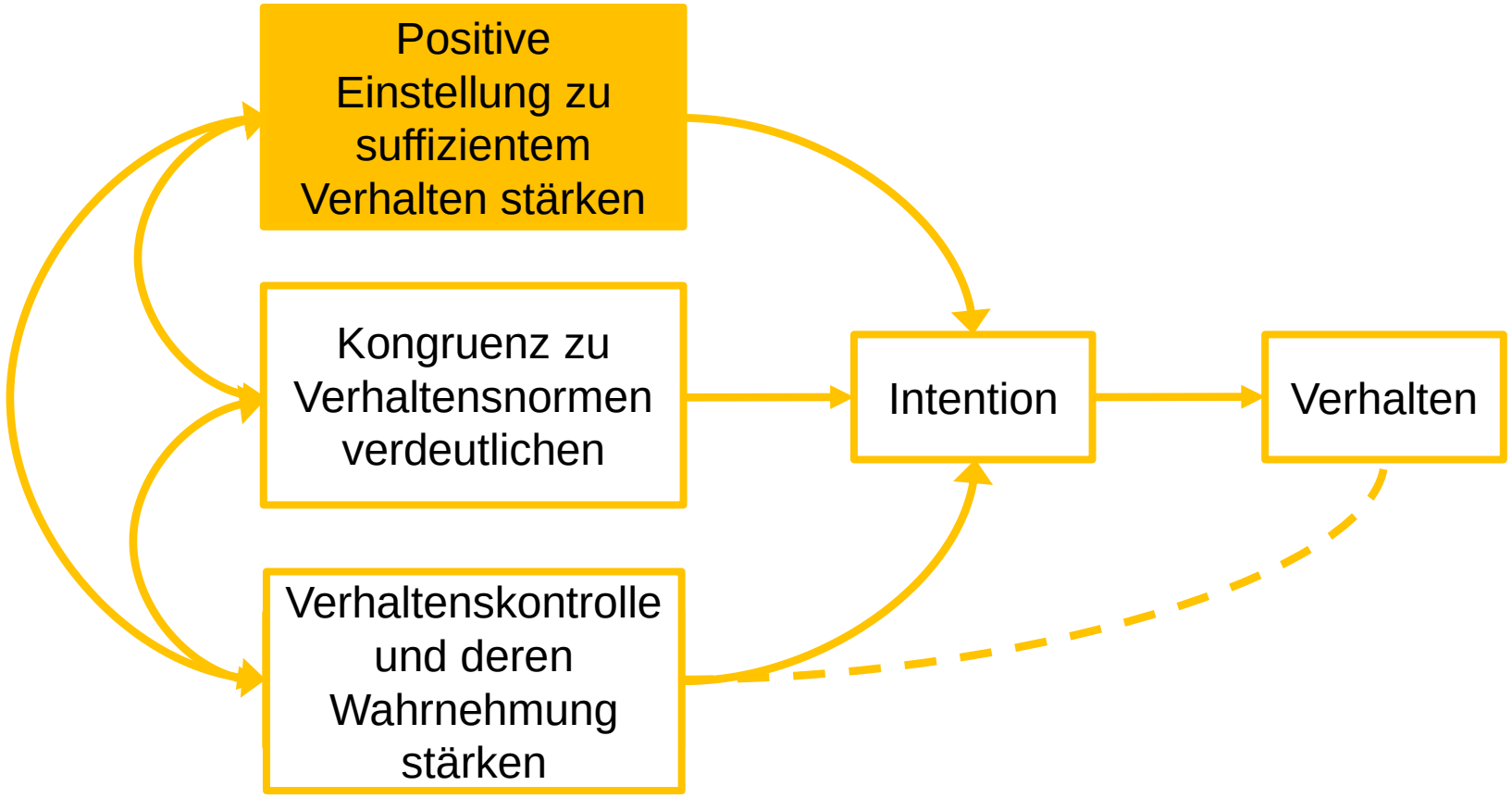
SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Ansatzpunkte von Kommunikation zur Förderung von suffizientem Verhalten



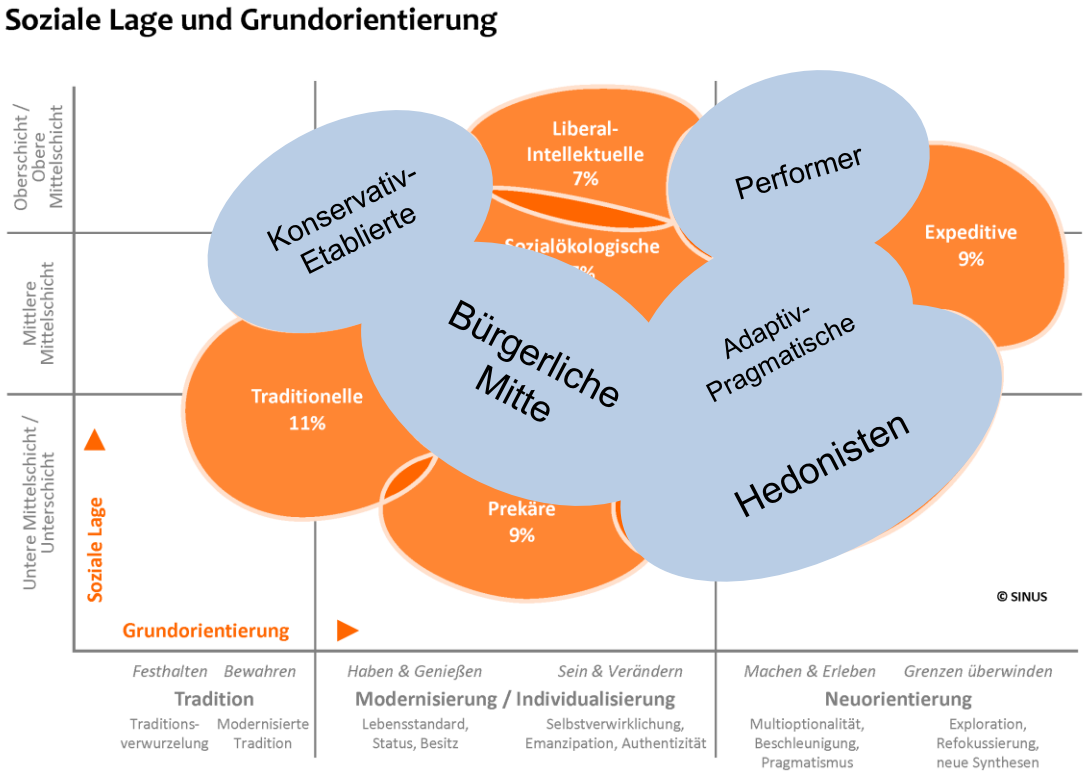
SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

1. Positive Einstellung gegenüber suffizientem Verkehrsverhalten stärken: SharePics für suffiziente Mobilität



SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Auswahl der Zielgruppen



Quelle der Ursprungsgrafik zu den Sinus-Milieus:
Sinus https://gik.media/wp-content/uploads/2020/09/b4p-2020_Sinus-Milieus_Website.pdf

Milieus: Gruppen „Gleichgesinnter“, die sich in Bezug auf ihre soziale Lage und ihre Wertorientierung voneinander unterscheiden

Kriterien für die Auswahl der Milieus:

- Relevante Bevölkerungsanteile
- Wenig gelebte Suffizienz im Alltag (hohe Autonutzungsquote)

Ausgewählte Milieus

- Hedonisten (15 %)
- Bürgerliche Mitte (13 %)
- Adaptiv-Pragmatische (11 %)
- Konservativ-Etablierte (10 %)
- Performer (8 %)

→ Insgesamt 57 % der Gesamtbevölkerung

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Fortbewegungsmittel der Zukunft: Das Fahrrad (1)

Perfomer

Hedonistisches Milieu

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Fortbewegungsmittel der Zukunft: Der öffentliche Verkehr

Hedonistisches Milieu

Konservativ-etabliertes Milieu

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Fortbewegungsmittel der Zukunft: zu Fuß gehen

Bürgerliche Mitte /
adaptiv-pragmatisches Milieu

Bürgerliche Mitte /
Konservativ-etabliertes Milieu

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Leben in der Stadt von morgen: Carsharing und Freiräume

Adaptiv-pragmatisches Milieu

Bürgerliche Mitte /
Adaptiv-pragmatisches Milieu

SuVeKo

Suffizienz im Verkehr

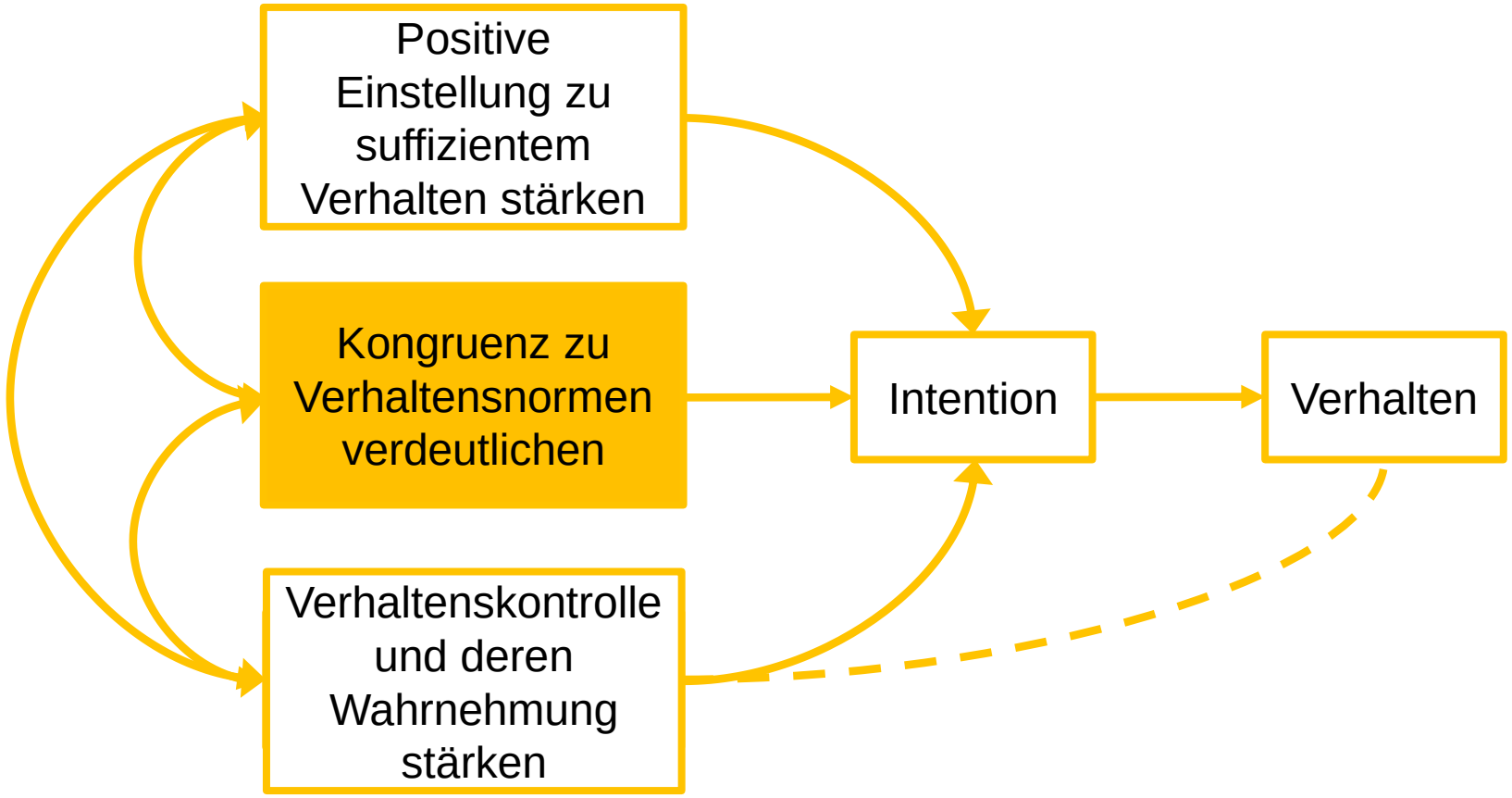
… Download der SharePics zur Weiterverwendung und Verbreitung:

https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/weniger-verkehr-mehr-lebensqualitaet

Quelle der SharePics: UBA-Forschungsvorhaben; Design: Nicola Rohwer

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

2. Normkongruenz von suffizienter Mobilität verdeutlichen: Zugehörigkeit zu sozialen Gruppen berücksichtigen



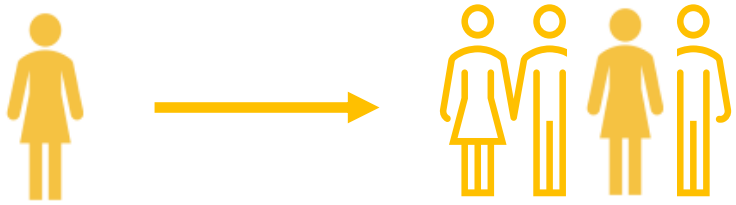
SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Ingroup-Kommunikation zu Normen, Einstellungen und Verhalten

Ingroup

Eine Gruppe, der sich Menschen zugehörig fühlen

→Menschen wollen durch ihr Verhalten ihre Zugehörigkeit zeigen.



Kommunikative Botschaft

So sehen wird das.

→ So sehe ich das auch!

So machen wir das bei uns.

→ So will ich das auch machen!

Beispiele:

- Für ein **Arbeitnehmermilieu mittleren Alters**: „Der durchschnittliche Bentsheimer verbringt _ Stunden im Auto und davon _Stunden im Stau. Wertvolle Zeit, die für schönere Dinge genutzt werden könnte!“
- Für ein **jüngeres studentisches Milieu**: „Wir 18-25-Jährigen haben ein erhöhtes Risiko, mehrmals im Leben von Naturkatastrophen betroffen zu sein.“

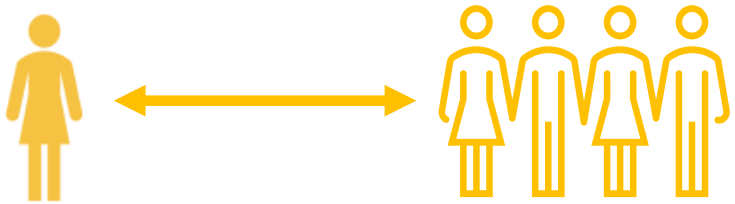
SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Outgroup-Kommunikation zu Normen, Einstellungen und Verhalten

Outgroup

Eine Gruppe, der sich Menschen nicht zugehörig fühlen

→Menschen wollen sich durch ihr Verhalten gegenüber der Gruppe abgrenzen.



Kommunikative Botschaft

So machen die das.

→Wir machen das anders (und besser)!

Vorsicht: Risiko von Polarisierungen und Diffamierungen

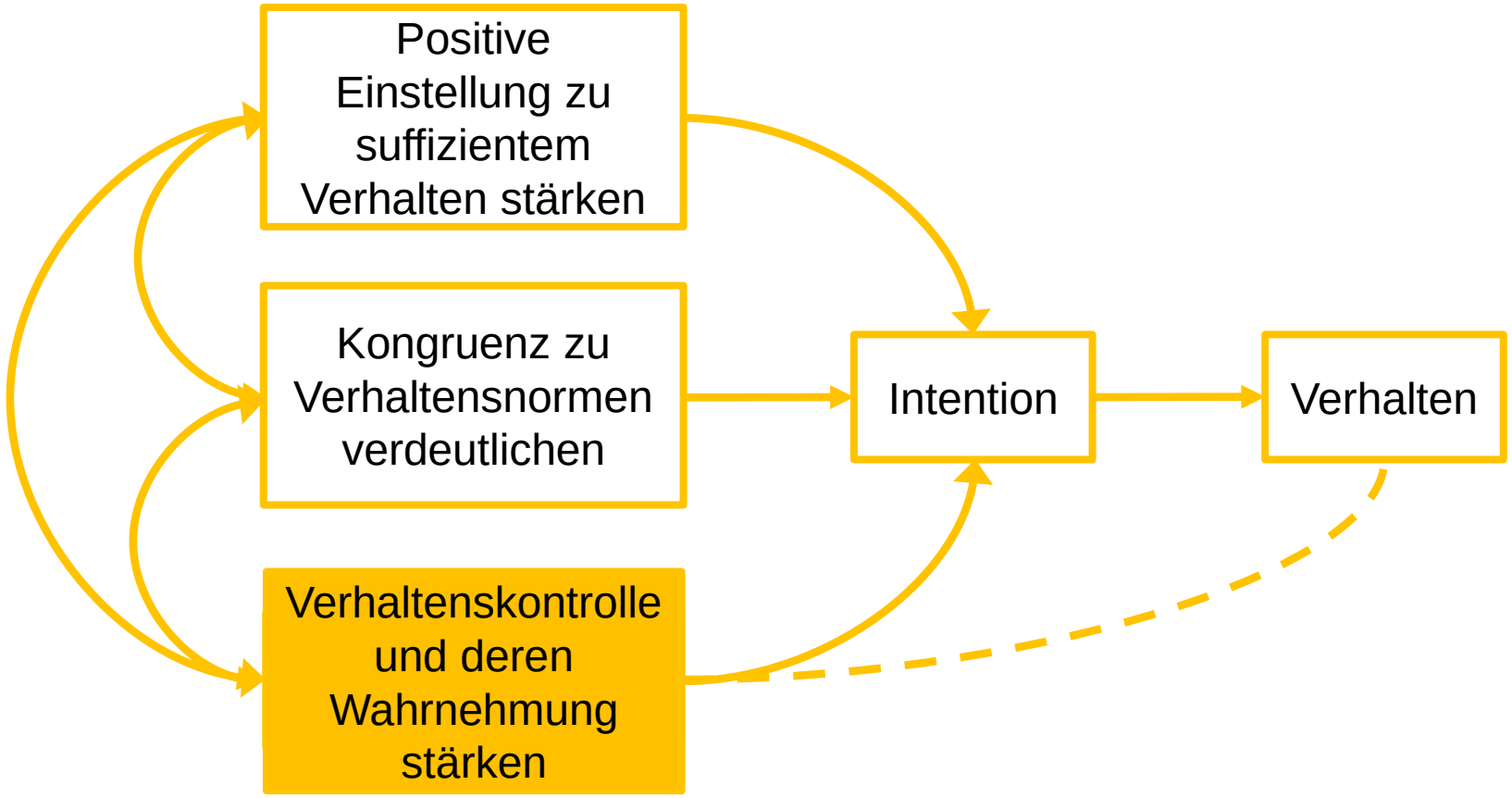
Aber: Respektvoller sportlicher Wettbewerb kann anspornen!

Beispiele:

- **Regionale Outgroup**: „Die Freiburger Mobilitätswende wirkt: Hier braucht man im Schnitt wegen Stau nur 20 Prozent längere Fahrzeiten, in Berlin dagegen 30 Prozent.“
- **Soziale/zeitliche Outgroup**: „Die heute 20-30-Jährigen fahren im Schnitt _ Prozent mehr mit dem Fahrrad als die gleiche Altersgruppe vor 20 Jahren.“

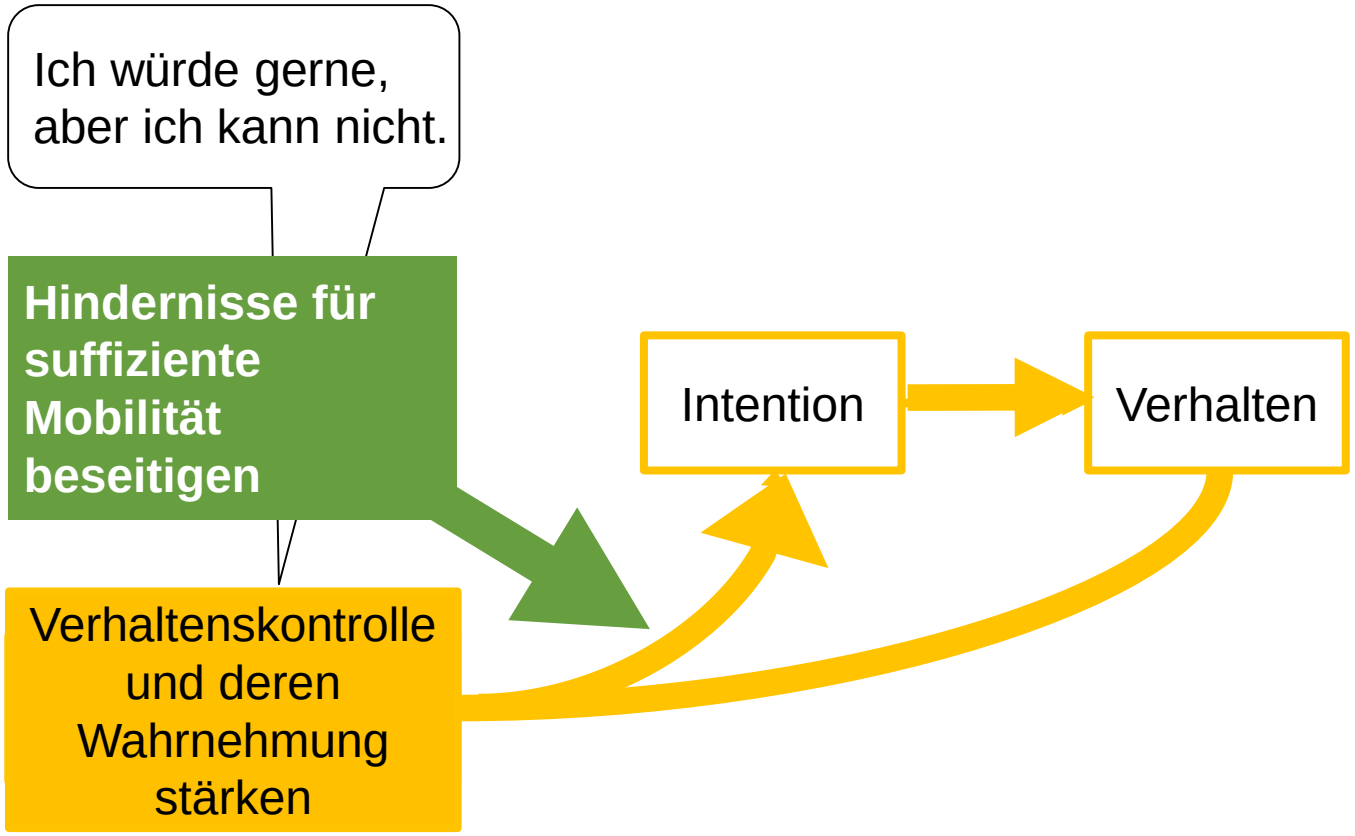
SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

3. Verhaltenskontrolle und deren Wahrnehmung stärken: Politische Maßnahmen für suffizientes Verkehrsverhalten kommunizieren



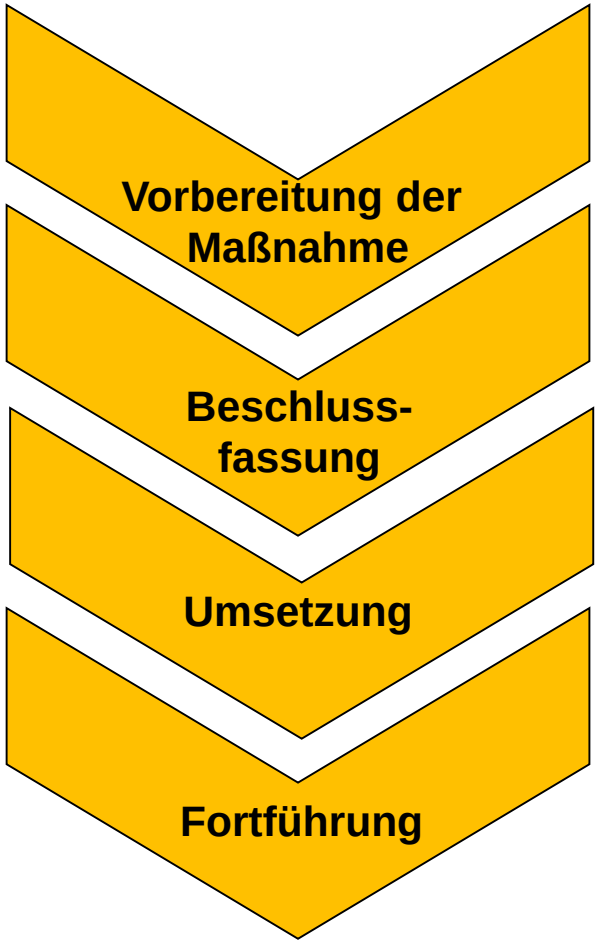
SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

3. Verhaltenskontrolle und deren Wahrnehmung stärken: Politische Maßnahmen für suffizientes Verkehrsverhalten kommunizieren



SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Verhaltenswissenschaftliche Empfehlungen zur Kommunikation von Maßnahmen für suffiziente Mobilität



Förderung einer positiven Einstellung gegenüber der Maßnahme

Kommunikation gesellschaftlicher Ansichten und Normen

Vermittlung der Machbarkeit eines Verhaltens

Vermittlung der praktischen Wirksamkeit des Verhaltens

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Förderung einer positiven Einstellung gegenüber der Maßnahme

→ Fokussierung auf den **positiven Effekt einer Maßnahme** (möglichst breite Unterstützung)

→ Mehr als nur Kommunikation – entscheidend ist schon die **Konzeption der Maßnahme** selbst

- Paris: die „15-Minuten-Stadt“
- Berlin: Volksbegehren „Berlin autofrei“

→ Konzeption der Maßnahmen unter Beteiligung eines **breiten Akteursbündnisses**, um einen möglichst breiten Nutzen zu schaffen und begleitende Nachteile und Einschränkungen so weit wie möglich zu vermeiden

→ Den **richtigen Zeitpunkt abwarten**

Die Corona-Pandemie als günstiger Zeitpunkt für mehr Radverkehr:
Eine Studie des Berliner Klimaforschungsinstituts MCC zeigt, dass die Pandemie ein gut gewählter Zeitpunkt war, um die städtische Fahrradinfrastruktur durch Pop-Up-Radwege zu fördern und die Menschen zum Fahrradfahren anzuregen: Von März bis Juli 2020 waren aufgrund der Pop-Up-Radwege bis zu 48 Prozent mehr Menschen mit dem Rad unterwegs.

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Kommunikation gesellschaftlicher Ansichten und Normen

Homogene Kommune

Bewohner*innen (vor allem kleinerer Kommunen) identifizieren sich mit der **Kommune als Ganzes**.

→ Kommune als Ganzes wird adressiert.

Beispiel:

- Bewohner*innen einer ländlichen Gemeinde vermissen lokale Einkaufsmöglichkeiten.

→ Mobiles Versorgungsangebot als Lösung für alle.

Heterogene Kommune

Bewohner*innen (vor allem größerer Kommunen) identifizieren sich mit einem **Teil der Kommune**.

→ Viertel oder Quartiere werden adressiert.

Beispiel:

- Berlin-Neukölln hat ein spezifisches Problem mit Sperrmüllentsorgung auf der Straße.

→ Kostenloser Verleih von Lastenfahrrädern zur Sperrmüllentsorgung als Lösung für den Bezirk.

Vermittlung von Machbarkeit und praktischer Wirksamkeit

→ **Pilotprojekte und Testphasen** vor flächendeckender und dauerhafter Einführung nutzen

→ **Evaluation von Projekten**

→ **Veröffentlichung von Ergebnissen (auch Zwischenergebnissen) zur praktischen Wirkung**

→ In der Folge: **Verstetigung und Verbreiterung von Maßnahmen** für suffiziente Mobilität

→ **Langer Atem ist wichtig!**

Ottensen macht Platz:
Im Rahmen des Projekts „Ottensen macht Platz“ im Hamburger Stadtteil Altona wurde Ottensens Stadtkern für sechs Monate weitgehend zum autofreien Stadtteil. Die Auswirkungen des Projekts auf das Mobilitätsverhalten der Bürger:innen und deren Erfahrungen wurden in einer Diskussionsveranstaltung besprochen. Außerdem wurden die Ergebnisse in einer Ausstellung und auf einer Projekt-Webseite veröffentlicht.

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

… weitere Beispiele und Hinweise im Kommunikationsleitfaden „Weniger Verkehr, mehr Lebensqualität“

Download unter
https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/weniger-verkehr-mehr-lebensqualitaet

Indikatoren
Wie können wir Suffizienz messen?

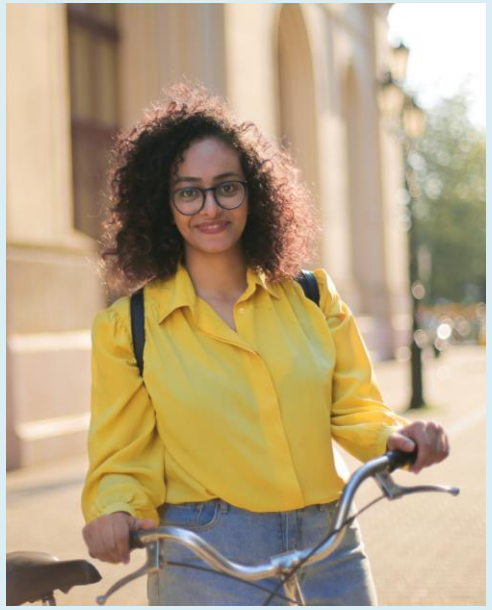
SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Indikatoren für suffiziente Mobilität

Wie können wir Suffizienz als politische Strategie messbar machen?

Einstellungen

Verhalten



Rahmenbedingungen

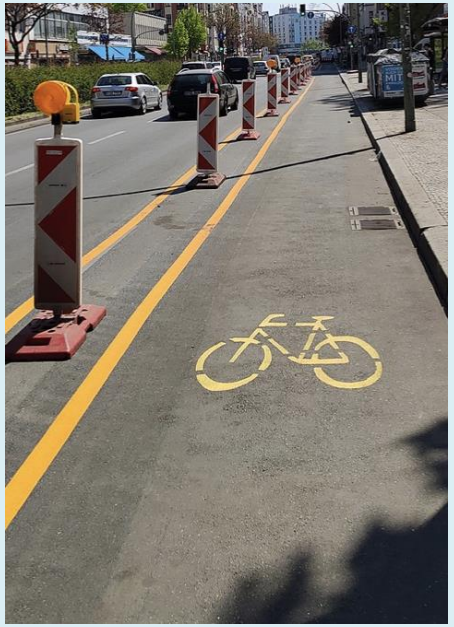


Foto links: Lara Jameson
Fotos Mitte: Pexels/Andrea Piacquadio
Foto rechts: Bildquelle Pop-up-Radweg: Fabian Deter, https://de.wikipedia.org/wiki/Pop-up-Radweg

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Indikatoren für die Abbildung von Suffizienz

Reichen vorhandene Indikatoren aus?

Einstellungen

- Bevölkerungsanteil mit **stark ausgeprägtem Umweltbewusstsein**
- Bevölkerungsanteil mit **postmateriellen Werteinstellungen**
- Bevölkerungsanteil mit **praktischer Handlungsbereitschaft für suffizientes Verkehrsverhalten**

Verhalten

- **Verkehrsbedingte CO2-Emissionen pro Kopf**
- **Anteil des Umweltverbunds** an zurückgelegten Wegen und Kilometern
- **Anteil autofreier Haushalte**
- Anzahl Personen mit **ÖPNV-Zeitkarte**

Rahmenbedingungen

Motorisierter Individualverkehr

- Stellplätze (pro Kopf),
- Parkraummanagement

Öffentlicher Verkehr

- ÖV-Haltestelle in 300m Entfernung,
- Taktung

Radverkehr

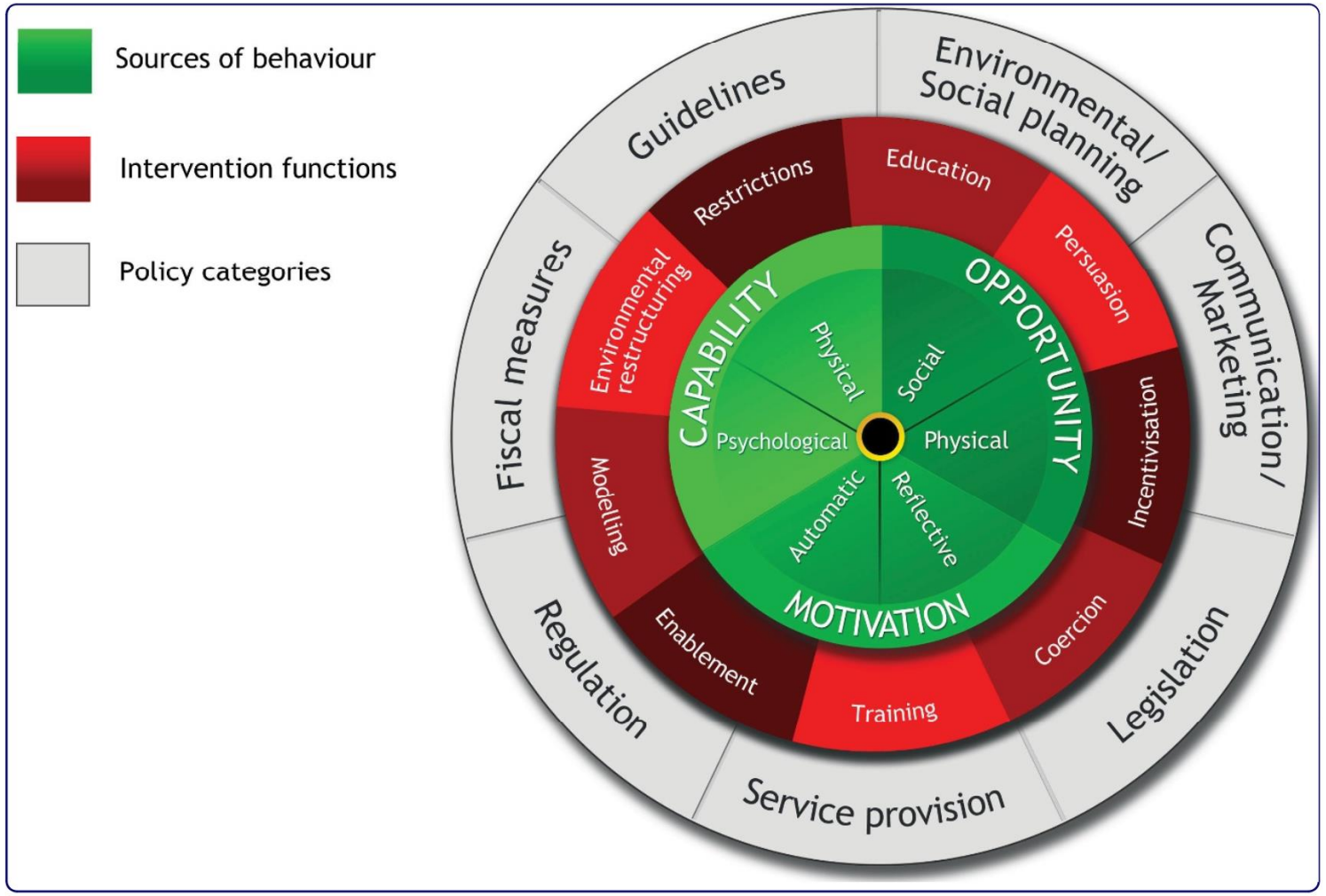
- Hauptverkehrsstraßen mit ausgebauten Radwegen,
- Fahrradabstellanlagen

Foto links: Lara Jameson
Fotos Mitte: Pexels/Andrea Piacquadio
Foto rechts: Pexels/Kevin Malik

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

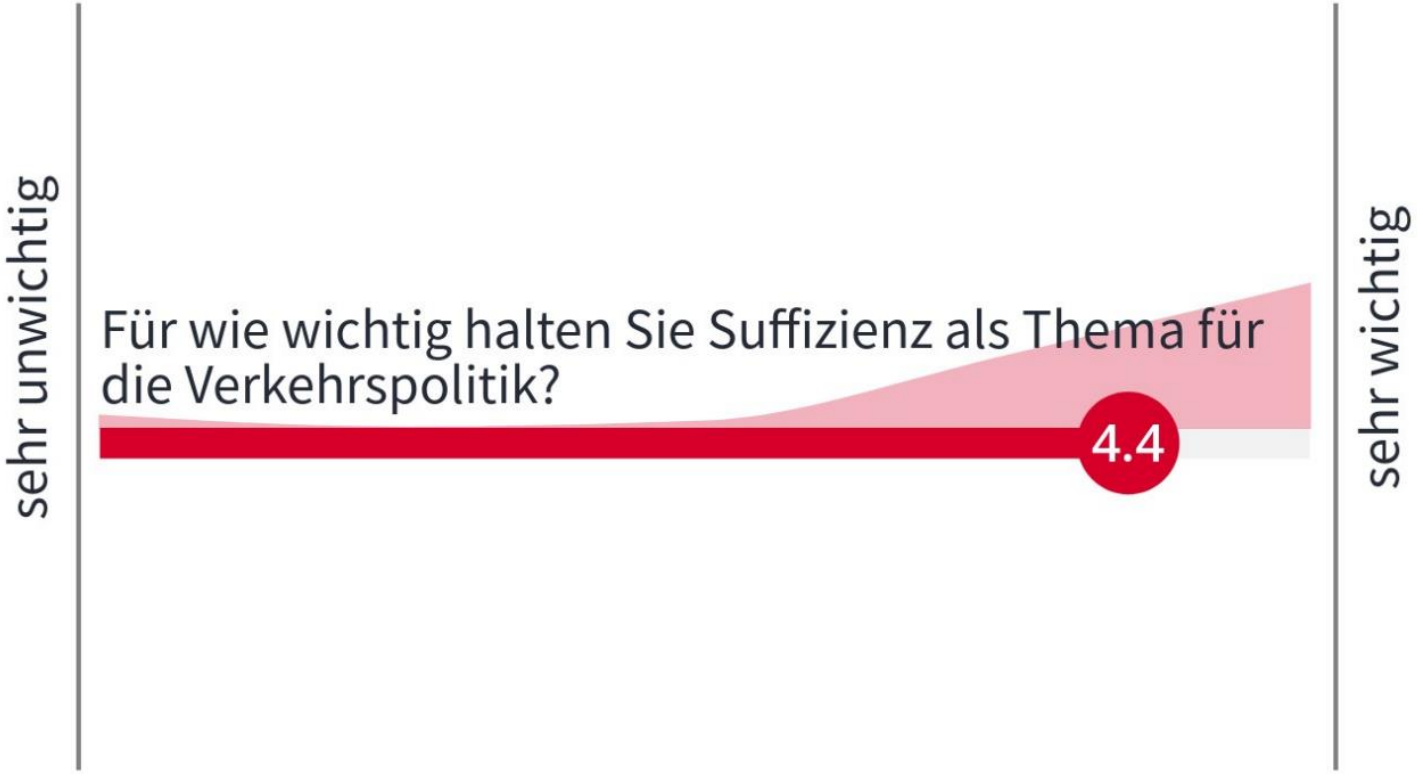
Maßnahmen, Kommunikation, Indikatoren

… eine Aufgabe auf vielen verschiedenen Ebenen



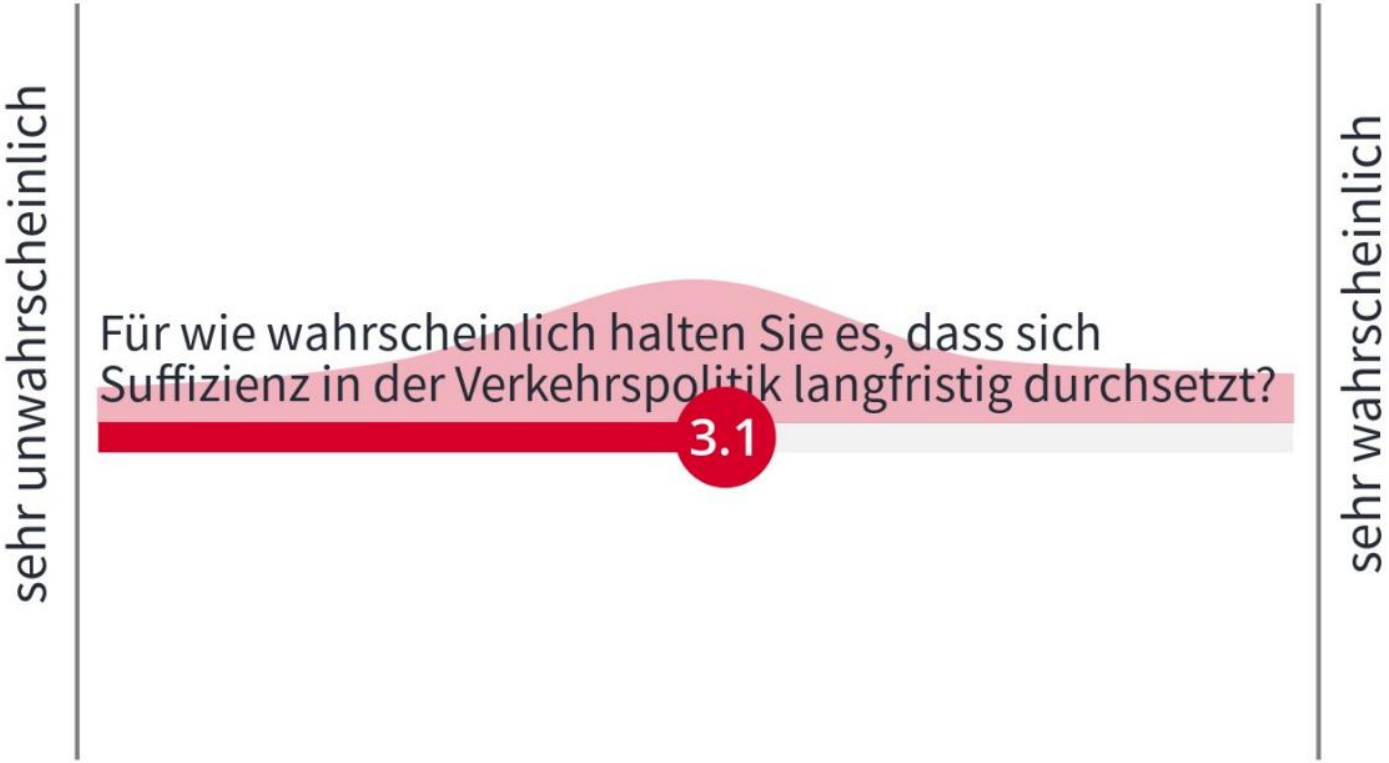
Quelle: Michie et al. Implementation Science 2011, http://www.implementationscience.com/content/6/1/42

Suffizienz in der Verkehrspolitik



Mentimeter-Abfrage am Ende der Fachtagung

Suffizienz in der Verkehrspolitik



Mentimeter-Abfrage am Ende der Fachtagung

Was ist am Wichtigsten, damit sich Suffizienz in der Verkehrspolitik durchsetzt?

Mentimeter-Abfrage am Ende der Fachtagung

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
Institut für Verkehrsforschung

Dr. Claudia Nobis

Claudia.Nobis@dlr.de
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin

ConPolicy GmbH – Institut für Verbraucherpolitik

Dr. Otmar Lell

o.lell@conpolicy.de
Friedrichstraße 224
10969 Berlin

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Zusammenstellung der während der Tagung in den Chat gestellten Links

Im Projekt entstandener Kommunikationsleitfaden:
https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/weniger-verkehr-mehr-lebensqualitaet

Im Projekt entstandene SharePics:
https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/weniger-verkehr-mehr-lebensqualitaet

Shared Mobility Agenda der Schweiz:
Shared Mobility Agenda 2030 Synthesebericht (googleusercontent.com)

UBA-Vorschläge zur Veränderung des Straßenverkehrsrecht:
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-kurzpapier_strassenverkehrsrecht_kliv_0.pdf

DLR-Studie zum 9-Euro-Ticket:
https://www.dlr.de/content/de/downloads/2022/dlr-studie-mobilitaet-in-krisenzeiten-9-euro-ticket.pdf?

Vorschlag Bundesmobilitätsgesetz des VCD:
https://www.vcd.org/bundesmobilitaetsgesetz

Übersicht zu Parkgebühren:
https://www.gruene-bag-verkehr.de/?page_id=341

SuVeKo
Suffizienz im Verkehr

Zusammenstellung der während der Tagung in den Chat gestellten Links

Förderung von Personalstellen für nachhaltige Mobilität in Kommunen durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg:
https://www.kea-bw.de/foerderdatenbank/detail/personalstellenfoerderung-nachhaltige-mobilitaet

Verkehrsversuch Ottensen macht Platz:
https://www.hamburg.de/altona/freiraumottensen/

Artikel Tagesspiegel zu den rechtlichen Problemen bei der Schaffung neuer Busspuren:
https://www.tagesspiegel.de/berlin/gerichtsurteil-steht-fest-busspur-auf-berliner-clayallee-muss-weg-8611090.html

UBA-Positionspapier „Verkehrswende für ALLE“:
https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/verkehrswende-fuer-alle

“The lifetime cost of driving a car” in Ecological Economics:
https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800921003943

StVO-Reform im Überblick, Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung
https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/StVO/80_StVO-Synopse.pdf