

A photograph of dark, jagged rocks, possibly volcanic, with a teal overlay. The rocks are piled together, showing various textures and shadows.

Working Paper
№ 7 | April 2023

A photograph of several large, light green leaves with prominent veins, set against a teal background. The leaves are slightly out of focus, creating a soft, natural feel.

Konfliktfeld Mobilitätswende
Eine Analyse sozial-ökologischer Mobilitäts-
mentalitäten in der deutschen Bevölkerung
2018

Melissa Büttner

Zitiervorschlag: Büttner, Melissa (2023): „Konfliktfeld Mobilitätswende. Eine Analyse sozial-ökologischer Mobilitätsmentalitäten in der deutschen Bevölkerung 2018“. Working Paper Nr. 7, Mentalitäten im Fluss (flumen), Jena. <https://doi.org/10.22032/dbt.55957>

CC BY-SA Dieses Working Paper wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>) veröffentlicht, welche die Nutzung, Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und Wiedergabe in jeglichem Medium und Format erlaubt, sofern Sie den/die ursprünglichen Autor(en) und die Quelle ordnungsgemäß nennen, einen Link zur Creative Commons Lizenz beifügen und angeben, ob Änderungen vorgenommen wurden.

Impressum

Text: Melissa Büttner

Lektorat: Romy Langeheine

Satz: Linda von Faber

Friedrich-Schiller-Universität Jena * Institut für Soziologie

BMBF-Nachwuchsgruppe „Mentalitäten im Fluss. Vorstellungswelten in modernen bio-kreislaufbasierten Gesellschaften (flumen)“

Leutragraben 1 * 07743 Jena * T: +49 (0) 3641 945037 * flumen@uni-jena.de

www.flumen.uni-jena.de

Die BMBF-Nachwuchsgruppe Mentalitäten im Fluss (flumen) erforscht aus soziologischer und historischer Perspektive, wie sich Mentalitäten in post-fossilen Transformationen verändern und welche Folgen dabei für die Erwerbsstruktur der Gesellschaft zu erwarten sind.

Es besteht heute kein Zweifel mehr, dass moderne Gesellschaften zukünftig ohne die klimaschädlichen und begrenzten fossilen Rohstoffe werden auskommen müssen. Als eine Alternative wird die Bioökonomie gesehen, in der Rohstoffe und Energie auf der Grundlage von nachwachsenden Stoffen pflanzlicher und tierischer Herkunft hergestellt werden.

Nicht nur die Rohstoffe verändern sich, sondern auch die gesamte Logik des Wirtschaftens: Fossilbasierte Ökonomien sind lineare Durchflusswirtschaften: von der Förderung und Verarbeitung über den Verbrauch bis hin zur Entsorgung der unbrauchbaren Reststoffe. Bio-basiertes Wirtschaften dagegen arbeitet mit Stoffen, die sich zyklisch immer wieder neu reproduzieren müssen. Ihre Produktion kann nicht beliebig gesteigert werden, sondern unterliegt den natürlichen Begrenzungen ‚kreisförmiger‘ Stoff- und Energieflüsse.

Die Entstehung einer linearen, auf Kohle und Öl basierenden Wirtschaft hat die Arbeitswelt radikal verändert und war an bestimmte Wertorientierungen, Einstellungen und gemeinsame Vorstellungswelten der Menschen gebunden. Diese Mentalitäten unterscheiden sich zwischen sozialen Gruppen, und sie stehen mit dem Übergang zu bio-basierten Formen des Wirtschaftens erneut vor einem Wandel. Sie entwickeln sich parallel zu den Veränderungen der Stoff- und Energieströme, die der Wirtschaft zugrunde liegen – sie sind: Mentalitäten im Fluss.

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



FRIEDRICH-SCHILLER-
UNIVERSITÄT
JENA

flumen
MENTALITÄTEN
IM FLUSS

Büttner, M.: Konfliktfeld Mobilitätswende. Eine Analyse sozial-ökologischer Mobilitätsmentalitäten in der deutschen Bevölkerung 2018.

Abstract

In diesem Paper wird in Anlehnung an Eversbergs Konzept der sozial-ökologischen Mentalitäten (Eversberg 2020, Eversberg et al. 2021) eine Typologie der Einstellungsmuster bezüglich Nachhaltigkeit und Alltagsmobilität erarbeitet. Anhand einer Faktoren- und Clusteranalyse mit repräsentativen Daten der Umweltbewusstseinsstudie 2018 konnten acht unterschiedliche Mobilitätsmentalitäten herausgearbeitet werden, die verdeutlichen, dass der Automobilität als hegemoniales System im Zentrum eines Konfliktes um eine mögliche Mobilitätswende steht. Die acht Cluster lassen sich hierfür in zwei etwa gleich große Lager aufteilen, einerseits in automobil-beharrliche Einstellungen, zu denen der anti-ökologische Auto-Enthusiasmus, die multioptionale Steigerungsmobilität, der konservative Automobilität und die pseudoaffirmative, automobilzentrierte Wachstumsaffinität gehören. Auf der anderen Seite existieren vier Cluster, die in unterschiedlicher Vehemenz und aus unterschiedlichen Motiven dem Automobilität mit Skepsis und Kritik begegnen: der ÖPNV-orientierte Pragmatismus, die veränderungsoffen zwangsautomobile Mentalität, die reduktionistische Mobilitätsmentalität und der progressive Fahrradenthusiasmus. Aus der Konstellation dieser acht unterschiedlichen Mentalitäten wird deutlich, dass Alltagsmobilität und deren zukünftige nachhaltige Gestaltung ein hoch polarisiertes Konfliktfeld ist, das einerseits von einer fest verankerten automobil Beharrung und andererseits von einem mitunter progressiven Veränderungswillen geprägt ist. Abschließend wird diskutiert, inwiefern manche der hier vorgefundenen Einstellungstypen als fossile Mentalitäten (Büttner/Schmelzer 2021) beschrieben werden können.

Schlagworte

Mobilität, Verkehrswende, Sozial-ökologische Transformation, Fossilismus, Auto

Kurzbiografie

Melissa Büttner ist Doktorandin an der Friedrich-Schiller-Universität Jena. Sie forscht im Rahmen des Kollegs „Sozial-ökologische Transformation und Krise“ der Rosa-Luxemburg-Stiftung zum emotionalen Verhältnis zum E-Auto im Kontext der Klimakrise. Zuvor absolvierte sie ein Masterstudium in Soziologie an der FSU Jena und erwarb Bachelorabschlüsse in Geschichte und Soziologie an der Ludwig-Maximilians-Universität München.

Kontakt: melissa.buettner@gmx.de

Details: <https://transformationskolleg.de/melissa-buettner/>

Büttner, M.: Conflict area mobility transition. An analysis of socio-ecological mobility mentalities in the German population 2018.

Abstract

This paper draws on the concept of socio-ecological mentalities (Eversberg 2020) and uses the data set of the survey “Environmental Consciousness in Germany 2018” to develop a typology of mentalities towards every day mobility and sustainability. Applying factor and clusteranalysis, eight different mentalities were extracted showing that automobility is in the very center of a conflict revolving around a possible transformation of the mobility sector. To illustrate these finding and to highlight the relationships between the clusters, these mentalities were grouped in two camps: One the one hand there are four persistent car-centred attitudes which are (1) the anti-ecological car-enthusiasm, (2) the expansionist multioptionalism, (3) the conservative automobilism and a (4) pseudo-affirmative growth affinity. On the other hand, there is a camp that covers car-sceptical and progressive attitudes consisting of (5) the pragmatic preference for public transport, (6) the discontented forced automobility, the (7) mobility minimalism and (8) the progressive bicycle enthusiasm. Both camps cover each approximately half of the sample. This constellation of very different, even strongly opposing mentalities indicates that every day mobility and its possible future transformation is a highly polarized field of conflict with a strong discontent about regulations of the automobile system. The last section of the paper then applies the concept of fossil mentalities (Büttner/Schmelzer 2021) to discuss in how far these types of attitudes are based on ideas and notions of mobility that only evolved through the mass usage of fossil fuels. Using the relational approach of socio-ecological mentalities thereby proved to be a useful framework to highlight opportunities as well as hurdles towards a socio-ecological transformation.

Keywords

Mobility, Socio-ecological Transformation, Fossilism, Cars

Short biography

Melissa Büttner is a PhD candidate at Friedrich-Schiller-University Jena. She is part of the graduate programme „Crisis and Socio-Ecological Transformation“ founded by the Rosa-Luxemburg-Stiftung and is currently working on an analysis of emotions towards electric vehicles in the context of the climate crisis. She holds a Master’s degree in Sociology from FSU Jena as well as two Bachelor’s degrees in History and Sociology from Ludwig-Maximilians-University in Munich.

Contact: melissa.buettner@gmx.de

Details: <https://transformationskolleg.de/melissa-buettner/>

Inhalt

1 Einleitung	1
2 Theoretische und methodische Konzeption	2
3 Die Faktorenanalyse: Einstellungsdimensionen zu Mobilität und Nachhaltigkeit	4
Faktor 1: Pragmatische Automobilfixierung vs. Automobilskeptische Multioptionalität	8
Faktor 2: Forderung nach Mobilitätswende vs. Automobile Beharrung	9
Faktor 3: Forderung nach ÖPNV-Ausbau vs. ÖPNV-Indifferenz	10
Faktor 4: Automobilexpansionismus vs. wirtschaftsskeptische Autokritik	11
Faktor 5: Forderung nach Fahrradinfrastruktur vs. Fahrradindifferenz	11
4 Die Clusteranalyse: Die Landschaft der sozial-ökologischen Mobilitätsmentalitäten	12
Anti-ökologischer Auto-Enthusiasmus	13
Multioptionale Steigerungsmentalität	17
Konservativer Automobilismus.....	19
Pseudoaffirmative, automobilzentrierte Wachstumsaffinität	21
ÖPNV-orientierter Pragmatismus	24
Veränderungsoffen zwangsautomobile Mentalität	27
Reduktionistische Mobilitätsmentalität	30
Progressiver Fahrradenthusiasmus	32
5 Das Gesamtbild: Mobilität als Konfliktfeld	35
Kontra Mobilitätswende: Die Beharrungskraft des Automobilismus	37
Pro Mobilitätswende: Veränderungswünsche mit unterschiedlichen Motiven	40
Fossile Mentalitäten?	41
6 Fazit	43
Literaturverzeichnis	46

1 Einleitung

Mobilität ist eines der zentralen Themen in den aktuellen Debatten über politische Maßnahmen zur Einhaltung der Klimaziele und eine mögliche sozial-ökologische Transformation. Denn der Mobilitätssektor ist zum Sorgenkind der deutschen Klimapolitik geworden: Während alle Wirtschaftssektoren in den letzten 45 Jahren zu mindestens moderate Senkungen ihrer CO₂-Emissionen aufweisen, ist der Verkehr der einzige Bereich, in dem die Treibhausgasemissionen seit 1990 – mit Ausnahme der Zeit der Corona-Pandemie – stetig anwachsen und aktuell auf dem Niveau von 1990 stagnieren. Das Sektorenziel des Klimaschutzgesetzes, eine Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 sowie Treibhausgasneutralität bis 2045, wird mit der aktuellen Verkehrspolitik nicht mehr zu erreichen sein (vgl. Umweltbundesamt 2022). Denn dafür bedürfte es einer grundlegenden Umsteuerung der Verkehrspolitik, die auf eine größtmögliche Reduzierung und Dekarbonisierung des Pkw-Verkehrs abzielt (vgl. ebd.; Agora Verkehrswende 2022). Dies liegt aber diametral zur derzeitigen Strategie des Verkehrsministeriums, das jeglichen Maßnahmen zur Regulierung und Einschränkung des Automobilität mit Skepsis begegnet. Führende Mobilitätsforschende um Weert Canzler konstatieren deshalb: „Das Auto ist tief in den mentalen Strukturen der Deutschen eingeebnet und dem politischen Diskurs als unhinterfragbare Selbstverständlichkeit gleichsam entzogen“ (Canzler et al. 2018, S. 12). Diese Diagnose hat in den vergangenen fünf Jahren trotz diskursiver und faktischer Zuspitzung des Klimawandels kaum an Aktualität eingebüßt. Während weitgehend Klarheit über die verschiedenen Zielsetzungen und Vorstellungen von politischen und wirtschaftlichen Akteuren im Mobilitätsbereich herrscht, so existiert aktuell eine hitzige Debatte darüber, welche Verkehrspolitik den Bedürfnissen und Wünschen der Bevölkerung am besten entspreche. So zeichnen Befürworter*innen des Automobilität immer wieder das Bild des kleinen Mannes, dem nicht das eigene Auto, als seine letzte Freiheit, genommen werden dürfe oder das Bild der Krankenschwester, die ohne Auto nicht pünktlich zur Schicht erscheinen könne und die damit ihre Existenzgrundlage verlöre. Ein Leben ohne eigenes Auto sei für die meisten Menschen weder praktikabel noch wünschenswert, so der Tenor. Demgegenüber stellen Verfechter*innen der Mobilitätswende wie Katja Diehl das Narrativ, dass viele Menschen in Deutschland gerne autofrei leben würden, dies aber aufgrund der gegebenen Infrastrukturen nicht realisieren können (vgl. Diehl 2022). Auch prominente Mobilitätsforschende postulieren seit Jahren, dass die Liebe zum Automobil in Deutschland bereits erloschen sei und die Politik den Bedürfnissen und Wünschen der Menschen hinterherhinke (vgl. Canzler et al. 2018). Klar ist, dass die Antwort auf diese Fragen nicht eindeutig in einem Entweder-oder liegen kann, denn die Einstellungen gegenüber Nachhaltigkeit und diversen lebenspraktischen Aspekten sind sozial spezifisch und hochgradig ausdifferenziert, mitunter sogar polarisiert (vgl. Eversberg 2020). Mit dem vorliegenden Paper möchte ich mich dieser Debatte aus der Perspektive der relationalen sozial-ökologischen Mentalitätsforschung nähern und dabei den Blick

auf die Vielfältigkeit der Haltungen und deren Verhältnis zueinander richten. Dabei sollen folgende Forschungsfragen beantwortet werden: Welche sozial-ökologischen Mentalitäten lassen sich in der Bevölkerung bezüglich Alltagsmobilität und Nachhaltigkeit identifizieren? Und wie lässt sich ausgehend davon das Konfliktfeld Mobilität beschreiben?

In Anlehnung an Eversberg (2020) nutze ich hierfür den Datensatz der Umweltbewusstseinsstudie von 2018 und konstruiere mittels Faktoren- und Clusteranalyse das Feld der sozial-ökologischen Mobilitätsmentalitäten. Das methodische Vorgehen sowie eine knappe Skizze des hier verwendeten Mentalitätsbegriffes beschreibe ich im folgenden Abschnitt. Im dritten Abschnitt erläutere ich dann die Ergebnisse der Faktorenanalyse. Die sich daraus ergebenden einzelnen Mentalitäten, welche Ergebnisse der Clusteranalyse sind, analysiere ich im vierten Abschnitt. Anschließend zeige ich, wie sich aus dieser Konstellation der Mentalitäten das soziale Konfliktfeld um Mobilität skizzieren lässt und diskutiere, welche Erkenntnisse daraus für eine sozial-ökologische Transformation der Mobilität gezogen werden können.

2 Theoretische und methodische Konzeption

Der Ansatz der relationalen sozial-ökologischen Mentalitätsforschung verfolgt das Ziel, typische Muster von Alltagspraktiken sowie Einstellungen, Wahrnehmungs- und Bewertungsgewohnheiten zu skizzieren und damit einen Raum der sozialen Naturbeziehungen zu konstruieren (vgl. Eversberg et al. 2021). Der Mentalitätsbegriff ist dabei angelehnt an Pierre Bourdieus Konzept des Habitus, wird allerdings erweitert, sodass zur Analyse der Klassendimension nun die Frage nach den gesellschaftlichen Naturverhältnissen und Vorstellungen zu einer sozial-ökologischen Transformation hinzukommt. In diesem Paper verstehe ich sozial-ökologische Mobilitätsmentalitäten als Muster von Wahrnehmungs-, Empfindungs-, Bewertungs- und Handlungsneigungen, die sich auf Alltagsmobilität und deren potenzielle sozial-ökologische Transformation beziehen. Diese Muster sind sozial spezifisch, da sie von den an bestimmten Orten in der Gesellschaft gemachten Erfahrungen geprägt sind. Sie sind damit das inkorporierte Soziale, das wiederum das Handeln und Denken formt (vgl. ebd.).

Der Mentalitätsbegriff ermöglicht im Kontrast zum Habituskonzept allerdings eine doppelte Erweiterung der Perspektive: Erstens weist die Verwendung des Mentalitätenbegriffs – im Anschluss an die Mentalitätengeschichte – stärker auf seine historische Genese und langfristige Prozesse des Wandels hin (vgl. Büttner/Schmelzer 2021). Zweitens lenkt der Mentalitätsbegriff den Blick der Analyse auch auf Gemeinsamkeiten aller Mentalitäten, die zu einem Zeitpunkt existieren. So können auch gesellschaftliche Strukturen oder Phänomene, die alle oder mehrere Mentalitäten einer Epoche prägen, mit in den Blick genommen werden. So kann beispielsweise analysiert werden, inwiefern Mentalitäten einer bestimmten Zeit von den damals

vorherrschenden Energieträgern geprägt wurden und demnach etwa als fossile Mentalitäten zu begreifen sind (vgl. ebd.). Der Nexus von Energieträger und Mentalität ist im Bereich der Mobilität besonders naheliegend, da zum einen fossile Brennstoffe unabdingbar für die Entstehung moderner Mobilitätsformen und den damit verbundenen Vorstellungswelten waren. Zum anderen ist durch die physische Tätigkeit des Tankens der Energieträger besonders präsent im Alltagshandeln der Menschen. Auf diese mögliche fossile Prägung von Mobilitätsmentalitäten wird im Diskussionsteil des Papers eingegangen. Damit ermöglicht der Mentalitätsbegriff auch eine Integration zentraler Theorien zur sozial-ökologischen Transformation. Externalisierung (Lessenich 2016), die Imperiale Lebensweise (Brand/Wissen 2017), der Wachstumsimperativ oder eine nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit (Blühdorn 2020) würden damit zu gesamtgesellschaftlichen dominanten Dispositionen, die sich in verschiedenen Mentalitäten auf spezifische Weise manifestieren.

Sozial-ökologische Mobilitätsmentalitäten sind demnach Muster von Einstellungen und Haltungen bezüglich der Mobilität und ihrer möglichen Nachhaltigkeit. Aufgrund der Fragestellungen des hier verwendeten Datensatzes bezieht sich das vorliegende Working Paper ausschließlich auf die Alltagsmobilität; Urlaube, Reisen, oder Migration können nicht in die Analyse miteinbezogen werden, auch wenn sie für eine umfassende Analyse von sozial-ökologischen Mobilitätsmentalitäten essentiell wären.

Für die empirische Analyse von sozial-ökologischen Mobilitätsmentalitäten wurde der Datensatz der vom Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt durchgeführten Studie „Umweltbewusstsein in Deutschland“ von 2018 ausgewählt, da dieser besonders viele Items zu ökologischen Haltungen im Allgemeinen und zu Mobilitätsverhalten und -einstellungen im Speziellen beinhaltet. Die hier verwendete erste Befragungswelle mit den Fragen über Mobilität wurde im August und September 2018 durchgeführt, wobei insgesamt 2021 Menschen befragt wurden. Damit liegt der Befragungszeitpunkt am Ende des von starker Dürre und Hitze geprägten Sommers 2018 noch vor den großen Klimastreiks von Fridays For Future. Zudem fällt die Befragung damit in die Zeit vor dem politisch beschlossenen Verbrenner-Aus und dem Markthochlauf der Elektroautomobilität. Dementsprechend lassen sich aus dem Datensatz keine Informationen zu Haltungen gegenüber der Elektromobilität ziehen. Auch wenn die Daten damit schon einige Jahre alt sind und bezüglich der Verteilung von Einstellungen sicherlich Verschiebungen stattgefunden haben, so ist die Analyse doch hilfreich für das grundlegende Verständnis der Dynamiken und Spannungen im Feld der Mobilität.

Der Frageblock zum Thema „Mobilität und Verkehrswende in der Stadt und auf dem Land“ umfasst folgende Bereiche: Die Verkehrsmittelwahl, die dazugehörigen Gründe und die Zufriedenheit damit, sowie Einstellungen bezüglich mit Mobilität verbundenen gesellschaftlichen Fragen, die sowohl auf ökologische Aspekte als auch auf die Haltung zu einzelnen Verkehrsmitteln abzielen. Neben einer allgemeinen Einschät-

zung der Mobilitätspolitik wurde ferner auch nach den wichtigsten Akteuren der Verkehrswende gefragt sowie nach der persönlichen Veränderungsbereitschaft. Zusätzlich zu den üblichen soziodemografischen Angaben wurden auch Items zur Identifikation der sozialen Milieus, basierend auf dem Konzept der Sinus-Milieus, hinzugefügt, die eine umfangreiche soziale Verortung der Befragten ermöglichen.

Ziel der empirischen Untersuchung ist es, sozial-ökologische Mobilitätsmentalitäten zu erfassen und zueinander in Beziehung zu setzen. Um dies zu realisieren, wurde ein zweistufiges Verfahren gewählt, das aus einer Faktorenanalyse und einer anschließenden Clusteranalyse besteht. Dabei dient der erste Schritt der Faktorenanalyse dem Herausfiltern der einzelnen Einstellungszüge, also der Mentalitätsdimensionen. In der Clusteranalyse werden dann die typischen Zusammensetzungen dieser Mentalitätsdimensionen berechnet, also die möglichen Mentalitätstypen erstellt. Diese ergeben in ihrer Gesamtheit ein Bild des sozialen Feldes der Mobilität und Nachhaltigkeit. Die einzelnen Schritte werden im anschließenden Kapitel näher erläutert. Für Typologien und insbesondere für die Untersuchung relationaler Mentalitäten ist die Kombination aus einer Faktorenanalyse und einer anschließenden Clusteranalyse ein gängiges Verfahren (vgl. Bülow 1996; Vester et al. 2001; Schendera 2011; Groth 2019; Eversberg 2020). Auch in der Mobilitätsforschung ist dies ein klassisches methodisches Vorgehen insbesondere bei der Analyse von Mobilitätsstilen (bspw. Anable 2005; Hunecke et al. 2008; Diana/Mokhtarian 2009; Götz 2014; Groth 2019;). Im Vergleich zu bestehender Forschung zu Mobilitätsstilen ermöglicht das Konzept der Mentalitäten neben einer umfangreicheren theoretischen Fundierung auch einen Perspektivwechsel weg von einer Analyse einzelner Einstellungs- oder Praxistypen hin zum Verhältnis, in dem diese Typen zueinanderstehen. Denn eine relationale Perspektive, wie sie durch die Verwendung des Mentalitätskonzeptes hier verfolgt werden soll, legt den Fokus auf das Spannungsfeld, in dem sich Mentalitäten gerade durch ihre Abgrenzung von einander konstituieren und versucht, nicht nur verhaltens- oder einstellungshomogene Gruppen in ihrer Singularität zu beschreiben, sondern das gesamte gesellschaftliche Spannungsfeld zu erfassen.

3 Die Faktorenanalyse: Einstellungsdimensionen zu Mobilität und Nachhaltigkeit

Die Faktorenanalyse, auch Principal Component Analysis (PCA), ist ein Verfahren zur Untersuchung der korrelativen Beziehungen zwischen Variablen. Ziel ist es, eine Menge von Variablen, die miteinander korrelieren, so zu wenigen Faktoren zusammenzufassen, dass letztere möglichst viel Varianz erklären. Somit wird die Komplexität der Daten auf wenige, wichtige Erklärungsvariablen (Faktoren oder Komponenten) reduziert. Der der Faktorenanalyse zugrundeliegende Gedanke ist, dass hinter den miteinander korrelierenden Variablen ein latentes Konstrukt steht, dass je nach

Typ der Faktorenanalyse – konfirmatorisch oder explorativ – erst entdeckt oder zumindest bestätigt werden kann (vgl. Schendera 2010, S. 180 f.).

Vorgegangen wird dafür nach dem Prinzip der Varianzmaximierung: Zuerst wird der Faktor mit der größten Varianzaufklärung gesucht und dann je ein weiterer, dazu orthogonal liegender Faktor mit der nächst höchsten Varianzaufklärung hinzugefügt, bis nahezu alle Varianz geklärt ist. Die Anzahl der Faktoren, die aus den Variablen extrahiert werden, richtet sich deshalb nach der Varianz, die durch jeden einzelnen Faktor erklärt wird, was durch die Eigenwerte der jeweiligen Faktoren zum Ausdruck gebracht wird. Nach dem Kaiserkriterium sollten maximal jene Faktoren miteinbezogen werden, deren Eigenwert größer eins ist. Zudem kann ein Screeplot (Eigenwertdiagramm) eine grafische Auskunft darüber geben, wie viele Faktoren einen nennenswerten Beitrag zur Varianzaufklärung beitragen (vgl. Bortz/Schuster 2010, S. 415 ff.). Besonders bei der explorativen Faktorenanalyse ist der Vergleich unterschiedlicher Modelle mit je unterschiedlicher Anzahl an Faktoren lohnenswert, da kein explizites Vorwissen über die latenten Konstrukte existiert – schließlich sollen diese ja zunächst entdeckt werden. So kann auch die inhaltliche Sinnhaftigkeit der Faktoren in die Wahl des Modells einfließen (vgl. Vester et al. 2001, S. 430). Als Ergebnis erhält man einzelne Faktoren, die über die Variablen, die auf diese laden, inhaltlich interpretiert werden müssen. Die Ladung, deren Wertebereich zwischen minus eins und eins liegt, entspricht der Korrelation zwischen Variable und Faktor. Die am höchsten ladenden Variablen werden als „Markervariablen“ in der Interpretation des Faktors besonders stark berücksichtigt. Eine Variable kann auch auf mehrere Faktoren laden, allerdings sollten solche problematischen Querladungen (ggf. durch Ausschluss der Variable) vermieden werden. Anhand des Wertes der Kommunalitäten $[-1; 1]$ der einzelnen Faktoren kann dann bewertet werden, wie viel Varianz durch diesen Faktor erklärt werden kann (vgl. Bortz/Schuster 2010, S. 420 ff.).

Bevor mit der explorativen Faktorenanalyse begonnen werden konnte, wurden die verwendeten Daten aufbereitet: Um die unterschiedlich skalierten Variablen miteinander vergleichbar zu machen, wurde eine Transformation aller für die PCA relevanten Variablen auf den Wertebereich $[0;1]$ durchgeführt. Da bei einer Faktorenanalyse sämtliche Beobachtungen mit fehlenden Werten ausgeschlossen werden, was zu einer deutlichen Verkleinerung des Datensatzes, der damit womöglich auch systematisch verzerrt worden wäre, geführt hätte, wurden alle fehlenden Werte, bzw. „keine Angabe“ durch die Mittelwerte der jeweiligen Variablen ersetzt¹. Neben der Aufbereitung

¹ Aufgrund der niedrigen Auswahl der Antwort „keine Angabe“ ist dadurch nicht mit einer spürbaren Verzerrung der Daten zu rechnen. Ausnahmen bildeten hier nur die Variablen zur Bedeutung der eigenen Karriere, zur Möglichkeit im Leben neu zu starten, zur verbesserten Kombinationsmöglichkeit verschiedener Verkehrsmittel und zum Carsharing, die in mehr als 5% der Fälle mit „weiß nicht“ beantwortet wurden und deshalb mit Vorsicht zu interpretieren sind.

des Datensatzes gilt es zudem die Voraussetzung für das Durchführen einer PCA zu prüfen, nämlich dass die einzelnen Variablen tatsächlich miteinander korrelieren. Dies geschieht durch einen Bartlett-Test, der den Datensatz im Ganzen betrachtet, sowie durch einen Kaiser-Mayer-Olkin Test, welcher die partiellen Korrelationen zwischen den Variablen bewertet. Je stärker die Korrelationen sind, desto höher der jeweilige KMO-Wert [0;1] (vgl. ebd.).

Um Mobilitätsmentalitäten als möglichst komplexes Phänomen zu erfassen, wurden zunächst nahezu alle mobilitätsrelevanten Variablen in das Modell miteinbezogen. Aufgrund der mitunter sehr geringen KMO-Werte und niedrigen Kommunalitäten der daraus gebildeten Faktoren wurde die Variablenauswahl deutlich reduziert, sodass Angaben über die Gründe für die Verkehrsmittelwahl, die Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln, die Fragen nach den Akteuren der Verkehrswende, sowie die Offenheit gegenüber neuen Mobilitätsangeboten (Carsharing, Leihfahrrad, etc.) und die Nutzung von Mopeds, E-Bikes, Mitfahrgelegenheiten, Carsharing und dem Zufußgehen nicht mit aufgenommen werden konnten. Daraus ergab sich ein reduziertes Modell mit 26 Variablen, die verschiedene Aspekte zu Alltagsmobilität und Nachhaltigkeit sowie die Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote umfassen (s. Tabelle 1). Dieses Modell entspricht den Voraussetzungen der Faktorenanalyse: Der Bartlett-Test ergab mit einem p-Wert von 0, dass die Variablen signifikant miteinander korrelieren. Der Kaiser-Mayer-Olkin-Test weist mit einem Ergebnis von 0,88 auf ein insgesamt sehr gutes Modell bezüglich der partiellen Korrelationen hin. Die MSA (measure of sampling adequacy)-Werte der einzelnen Variablen, die kumuliert den KMO-Wert ergeben, liegen zudem über 0,75 und sind somit als „ziemlich gut“ zu bewerten (vgl. ebd.). Damit wurde eine Hauptkomponentenanalyse mit Varimaxrotation durchgeführt. Obwohl diese auf das Vorliegen von sieben Faktoren mit einem Eigenwert > 1 (Kaiserkriterium) hinweist, wurde aufgrund des Knick im Screeplot (S. Abb.2) sowie inhaltlicher Überlegungen eine Fünf-Faktor-Lösung gewählt, welche 46% der Varianz erklärt. Alle Variablen weisen Kommunalitäten von mindestens 0,35 und durchschnittlich von 0,46 auf. Aufgrund des explorativen Charakters und der hohen Fallzahl kann das Fehlen weiterer sehr hoher Ladungen auf drei Faktoren als nicht bedenklich eingestuft werden. Bei elf Variablen existieren Querladungen, wobei nur drei davon problematisch sind (Differenz der Ladung $> 0,2$) (vgl. ebd., S. 423). Dies weist darauf hin, dass die beiden ersten Faktoren nicht ganz trennscharf sind. Abbildung 1 gibt einen Überblick über alle verwendeten Variablen und deren Ladungen auf die einzelnen Faktoren. Die fünf extrahierten Faktoren sind (1) Pragmatische Automobilfixierung vs. Automobilskeptische Multioptionalität, (2) Forderung nach einer Mobilitätswende vs. Automobile Beharrung, (3) Forderung nach ÖPNV-Ausbau vs. ÖPNV-Indifferenz, (4) Automobilexpansionismus vs. wirtschaftsskeptische Autokritik, (5) Forderung nach Fahrradinfrastruktur vs. Fahrradindifferenz. Diese sollen im Folgenden kurz beschrieben werden.

Tabelle 1: Faktorladungen der Variablen

	F1	F2	F3	F4	F5
Häufigkeit der Nutzung des Autos (invers)	- 1,708				
Mit einer Kombination von Car sharing, Öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad ist man genauso gut mobil wie mit einem eignen Auto.	- 1,533	0,38			0,253
Um Umwelt- und Klimaschäden durch den Verkehr zu verringern, sollte der Autoverkehr stärker inanziell belastet werden.	- 1,405	0,471		- 1,208	0,24
Carsharing ist eine gute Alternative zum eigenen Auto.	- 1,334	0,457			0,2
In Städten sollte der Autoverkehr deutlich eingeschränkt werden.	- 1,295	0,505		- 1,277	0,287
In Städten muss dringend mehr gegen die Luftverschmutzung durch den Autoverkehr unternommen werden.	- 1,208	0,624	0,201		0,226
Es werden mehr Autobahnen und Fernstraßen benötigt.	0,288			0,541	
Häufigkeit der Nutzung des Fahrrads (invers)	0,317				- 1,547
In den Innenstädten muss mehr Parkraum für Autos geschaffen werden.	0,377			0,575	- 1,215
Für die Bewältigung des Alltags mit Kindern und Familie braucht man ein eigenes Auto.	0,562			0,336	
Mein Wohnort ist schwer mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.	0,573				
Ein eigenes Auto zu besitzen bedeutet mir viel.	0,686			0,273	
Häufigkeit der Nutzung der Öffentlichen (invers)	0,688		- 1,21		0,204
Fahrradwege müssen vor allem sicherer werden.			0,248		0,689
Es werden mehr Radwege und Fahrradstreifen benötigt.		0,213	0,202		0,773
Für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs sollte es so sein, dass die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen vorangebracht werden.		- 1,498		0,299	
Die Verkehrspolitik in Deutschland orientiert sich vor allem an den Interessen der Wirtschaft.		0,201	0,229	- 1,511	
Es sollte mehr Möglichkeiten geben, Auto, öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, (Sammel- Taxis usw. miteinander kombinieren zu können.		0,219	0,515		
Umwelt- und Klimaschutz spielen für andere politische Aufgabenfelder eine große Rolle.		0,42		- 1,422	
Umweltfreundliche Verkehrsmittel sollten mit öffentlichen Mitteln gefördert werden.		0,452	0,402		
Für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs sollte es so sein, dass Umwelt und Klima möglichst wenig belastet werden.		0,589		- 1,326	

Für Autos, die viele Schadstoffe ausstoßen sind Fahrverbote erforderlich.		0,674		
Die Verkehrspolitik in Deutschland orientiert sich vor allem an Umwelt und Klimaschutz.			0,632	
Der öffentliche Nahverkehr muss viel kostengünstiger werden.			0,627	
Es muss dringend mehr für den öffentlichen Verkehr getan werden.			0,709	
Busse und Bahnen des öffentlichen Nahverkehrs sollten häufiger fahren.			0,739	

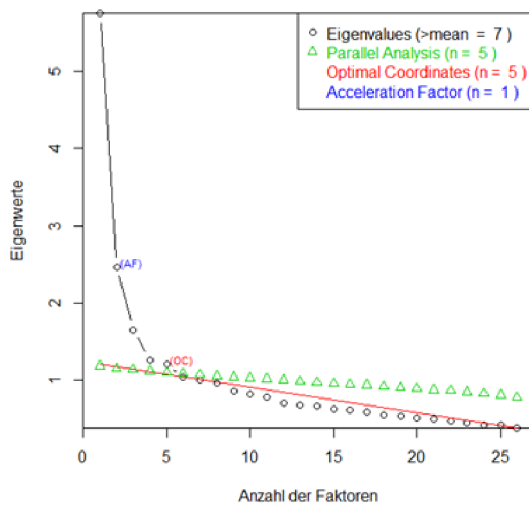


Abbildung 1: Screeplot der Faktorenanalyse

Faktor 1: Pragmatische Automobilfixierung vs. Automobilskeptische Multioptionalität

Der erste Faktor beschreibt die Einstellungsdimension des pragmatischen Festhaltens an der eigenen automobilen Lebensweise aufgrund mangelnder Alternativen. Die Markervariablen sind jene, die sich auf die Nutzung des eigenen Autos und die nicht-Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel beziehen, sowie die Zustimmung zur Aussage „Ein eigenes Auto zu besitzen bedeutet mir viel.“ Zudem laden Variablen, die die Notwendigkeit eines Autos betonen, stark, nämlich, dass der Alltag mit Kindern und Familie nur mit dem Auto zu bewältigen und der eigene Wohnort schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sei. Negativ lädt die Variable mit dem Statement, dass eine Kombination von ÖPNV, Rad und Carsharing eine ebenso gute

Mobilität ermöglichen wie ein eigenes Auto. Eine mittelstarke Ladung weist zudem die Variable mit der Forderung nach mehr Parkplätzen in Innenstädten sowie die Nutzung des Fahrrades auf. Dies geht mit einer intensiven Nutzung des eigenen Autos einher. Mittelstark negativ lädt die Aussage zur ökologisch begründeten finanziellen Belastung des Autoverkehrs, das Statement, dass Carsharing eine gute Alternative zum eigenen Auto sei sowie die Forderung nach einer Einschränkung des Autoverkehrs in Städten. Eine schwache Ladung verzeichnet bei diesem Faktor die Variable mit der Forderung nach mehr Autobahnen und Schnellstraßen, schwach negativ lädt ebenfalls die Aussage, dass gegen Luftverschmutzung durch Autos in Städten etwas unternommen werden sollte.

Ein hoher Faktorscore weist auf eine monomodale Nutzung des (eigenen) Automobils hin sowie auf das subjektive Bedürfnis bzw. die empfundene Notwendigkeit zum Autofahren. Forderungen nach einem Ausbau der automobilen Infrastruktur sowie die Ablehnung von ökologisch begründeter Einschränkung des Automobils in Städten spiegeln sich in diesem Faktor zwar auch wider, allerdings deutlich weniger stark. Die Inverse, also ein stark negativer Faktorscore impliziert die Haltung, dass ein Auto als nicht notwendig und gut durch andere multimodale Angebote ersetzbar wahrgenommen wird, was sich auch in der Praxis, nämlich der Nutzung des ÖPNV, niederschlägt. Zudem steht ein niedriger Faktorscore für die Befürwortung ökologisch begründeter Einschränkungen des Autoverkehrs. Negative Werte können demnach als automobilskeptische Multioptionalität erfasst werden. Der Wert null, der bei der Faktorenanalyse immer mit dem Durchschnitt des Faktorscores belegt wird, zeigt deswegen allerdings keine neutrale Haltung gegenüber dem Auto an, sondern eine tendenzielle Zustimmung zu den Aussagen, die auf den Faktor laden. Im Durchschnitt weist die Gesamtheit der Befragten eher eine Automobilfixierung als eine -skepsis auf. Durch diesen Faktor, der einen Eigenwert von 5,74 hat, können 12% der Varianz in den Daten erklärt werden, womit er der erklärungsstärkste Faktor ist.

Faktor 2: Forderung nach Mobilitätswende vs. Automobile Beharrung

Auf den zweiten Faktor laden jene Statements stark, die politische Forderungen nach einer Mobilitätswende weg vom automobilzentrierten System umfassen, allen voran der Wunsch nach Fahrverboten für Autos mit hohen Schadstoffwerten sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität und eine Priorisierung des Umweltthemas bei der zukünftigen Planung des Verkehrs (s. Tabelle 1). Dass stattdessen die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen, also wirtschaftliche Aspekte bei der Verkehrspolitik, im Verhältnis dazu deutlich weniger berücksichtigt werden sollten, drückt sich durch die stark negative Ladung dieser Variable aus. Hoch positiv lädt ferner die allgemeine Forderung, dass der Autoverkehr in Städten deutlich reduziert werden sollte. Mittelstarke Ladungen weisen die Forderung nach einer ökologisch begründeten stärkeren

finanziellen Belastung des Autoverkehrs auf sowie die Statements, dass umweltfreundliche Verkehrsmittel durch öffentliche Gelder unterstützt werden sollten und Carsharing eine gute Alternative zum eigenen Autobesitz darstellt. Zudem besteht eine hohe Faktorladung auf dem Item, dass Umwelt- und Klimaschutz auch in anderen politischen Aufgabenfeldern eine große Bedeutung zugeschrieben wird. Schwach lädt zuletzt die Aussage, dass man mit einer Kombination aus Carsharing, Radfahren und ÖPNV genauso mobil sei, wie mit dem eigenen Auto.

Ein hoher Faktorscore impliziert demnach eine starke Befürwortung, ja sogar eine Forderung nach einer Mobilitätswende, die auf eine Reduktion des Autoverkehrs abzielt und deutlich ökologisch motiviert ist. Stark negative Werte bringen eine Haltung der ökologischen Indifferenz und der Ablehnung von Veränderung zum Ausdruck: Die Umwelt wird weder für Mobilität noch für andere Politikfelder als relevanter Faktor wahrgenommen, sämtliche ökologisch begründeten Veränderungen der Mobilität, die vor allem auf eine Einschränkung des Autofahrens hinauslaufen, werden deutlich abgelehnt. Der Faktorscore 0 ist als leichte Zustimmung zur Forderung nach einer Mobilitätswende zu interpretieren. Der Faktor erklärt 11% der Varianz in den Daten.

Faktor 3: Forderung nach ÖPNV-Ausbau vs. ÖPNV-Indifferenz

Der dritte Faktor beschreibt die Haltung gegenüber dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, wobei ein hoher Faktorscore für die Forderungen nach einer engeren Taktung und günstigeren Fahrpreisen von Bussen und Bahnen sowie die allgemeine Einschätzung, dass dringend mehr für den öffentlichen Verkehr getan werden sollte, steht. Mittelstark lädt zudem das Statement, dass mehr Möglichkeiten zur Kombination von ÖPNV, Fahrrad und Taxen usw. geschaffen werden sollte sowie insgesamt umweltfreundliche Verkehrsmittel mit öffentlichen Geldern gefördert werden sollten. Schwach laden die Aussagen, dass die Politik sich in Verkehrsfragen vornehmlich an wirtschaftlichen Interessen orientiere, dass es mehr und sicherere Radwege geben und dass in Städten dringend mehr gegen die durch Autos verursachte Luftverschmutzung gemacht werden sollte. Die Mentalitätsdimension, die von diesem Faktor erfasst wird, ist also eindeutig die Forderung nach einem verbesserten Angebot des ÖPNV. Diese ist verbunden mit ökologischen Motiven und einer tendenziell multioptionalen Praxis, die auf die Kombination von ÖPNV, Rad und anderen Mobilitätsangeboten abseits des eigenen Autos ausgerichtet ist. Negative Faktorscores hingegen drücken eine Haltung aus, die als Indifferenz gegenüber dem ÖPNV beschrieben werden kann: Dieser solle nicht ausgebaut werden, nicht billiger werden und im Allgemeinen sollten keine staatlichen Gelder in umweltfreundliche Verkehrsangebote fließen. Ein Wert von null auf diesem Faktor bedeutet inhaltlich eine schwache Zustimmung zur Forderung nach einem verbesserten öffentlichen Verkehr. Der Faktor erklärt 9% der Daten.

Faktor 4: Automobilexpansionismus vs. wirtschaftsskeptische Autokritik

Im vierten Faktor kommt eine Mentalitätsdimension zum Ausdruck, die als Automobilexpansionismus bezeichnet werden kann, denn die Variablen mit hohen Ladungen umfassen Forderungen nach mehr automobiler Infrastruktur – mehr Parkplätze in Innenstädten sowie mehr Autobahnen und Fernstraßen. Zudem beschreibt der Faktor die Gewichtung von wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten in der Verkehrspolitik: Ein hoher Faktorscore steht für die Einschätzung, dass sich die aktuelle Verkehrspolitik vor allem an Umwelt und Klimaschutz und weniger an den Interessen der Wirtschaft orientiere. Damit ist die Forderung verbunden, dass die zukünftige Entwicklung des Verkehrs so ausgerichtet sein sollte, dass vor allem die wirtschaftliche Entwicklung und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen vorangebracht werden. Eine möglichst geringe Belastung von Umwelt und Klima seien demgegenüber nicht so wichtig. Dem entspricht auch die negative Ladung auf das Statement „Umwelt- und Klimaschutz sollte für andere politische Aufgabenfelder eine große Rolle spielen“. Eine mittlere positive Ladung weist ferner die Variable mit dem Statement auf, dass man für die Bewältigung des Alltags mit Kindern und Familie ein Auto brauche. Die Aussage, dass der Besitz eines eigenen Autos von großer Bedeutung sei, lädt immerhin schwach positiv. Schwach negativ tragen zudem die Variablen bei, die eine Reduktion des Automobilismus in Innenstädten und eine stärkere finanzielle Belastung der Autofahrenden fordern.

Der Faktor Automobilexpansionismus dreht sich im Vergleich zum Faktor 1 weniger stark um ein aus der eigenen Notwendigkeit begründetes Festhalten am Auto, sondern bringt eine Haltung zum Ausdruck, die den Ausbau des Automobilismus aufgrund von wirtschaftlichen Interessen für notwendig hält und diese zudem für deutlich wichtiger befindet als ökologische Bedenken.

Negative Werte weisen auf eine pro-ökologische, wirtschafts- und insbesondere autokritische Haltung hin: Die Politik priorisiere wirtschaftliche Interessen gegenüber dem Klimaschutz, dabei sollte dieser doch für die Entwicklung des zukünftigen Verkehrs die wichtigste Rolle spielen. Sehr niedrige Werte weisen ferner darauf hin, dass Autos als unnötig empfunden werden und ihnen nicht mehr Raum zugewiesen werden sollte. Ein Wert von null drückt auch für diesen Faktor keine neutrale Position aus, sondern eine leichte Ablehnung des wirtschaftsorientierten Automobilbaus. Der Faktor erklärt 8% der Varianz der Daten.

Faktor 5: Forderung nach Fahrradinfrastruktur vs. Fahrradindifferenz

Der letzte Faktor ist deutlich weniger vielschichtig, in ihm kommt die Haltung zur Fahrradinfrastruktur zum Ausdruck. Hohe positive Faktorscores weisen auf die Ein-

stellung hin, dass deutlich mehr Radwege und Fahrradstreifen nötig seien, dass Radwege vor allem sicherer werden müssten und nutzen zumeist selbst hauptsächlich das Fahrrad. Dieser Faktor beinhaltet also – ähnlich wie der erste – sowohl ein Element der eigenen Praxis als auch eine politische Forderung. Zudem weisen noch einige Variablen schwache Ladungen auf: Der Autoverkehr sollte in Städten reduziert werden; mit einer Kombination aus Car-Sharing, öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad ist man genauso gut mobil wie mit einem eignen Auto; um Umwelt- und Klimaschäden durch den Verkehr zu verringern, sollte der Autoverkehr stärker finanziell belastet werden; in Städten sollte mehr gegen die Luftverschmutzung unternommen werden; Carsharing ist eine gute Alternative zum Auto und der Ausbau von Parkplätzen in Städten wird eher abgelehnt. Da allerdings die Ladungen dieser Variablen deutlich niedriger sind als jene, die explizit das Radfahren betreffen, scheint die Autokritik keine wesentliche Rolle für die inhaltliche Interpretation dieses Faktors spielen.

Nimmt dieser Faktor sehr kleine Werte an, so lässt das auf eine Haltung schließen, die der Erhöhung der Sicherheit und dem Ausbau von Radwegen keinerlei Relevanz zuschreibt, sowie auf eine Mobilitätspraxis, die gänzlich ohne das Fahrrad auskommt. Eine Abneigung gegen Radfahrer*innen lässt sich hieraus allerdings nicht erkennen, aber in jedem Fall eine deutliche Indifferenz gegenüber den Radfahrenden und ihrer Sicherheit. Hat eine Person den Wert null auf diesem Faktor, so bedeutet das eine leichte Zustimmung zur Forderung nach einer verbesserten Fahrradinfrastruktur. Dieser letzte Faktor erklärt 7% der Varianz der Daten.

4 Die Clusteranalyse: Die Landschaft der sozial-ökologischen Mobilitätsmentalitäten

Mit diesen fünf Faktoren wurde im zweiten Analyseschritt eine k-means Clusteranalyse durchgeführt. Damit soll herausgefunden werden, in welchen Ausprägungen die oben beschriebenen Dimensionen von Einstellungen (die Faktoren) typischerweise gemeinsam auftreten, also welche Syndrome von einzelnen Haltungen bezüglich Alltagsmobilität und Nachhaltigkeit als Mentalitäten beschrieben werden können.

Auch wenn der k-means Clustering-Algorithmus die Cluster so erstellt, dass sie in sich so ähnlich wie möglich sind, decken sie jeweils einen größeren Einstellungsraum ab. Sie sind deshalb weniger als homogene Gruppen oder exakte Beschreibung aller Personen in diesem Cluster zu verstehen, sondern als durchschnittliche Typen. Realiter sind die Übergänge zwischen den Einstellungstypen fließend, was sich bereits in der Struktur der Daten zeigt: Die Silhouettenwerte unterschiedlicher Clusterlösungen sind stets relativ gering (zwischen 0,14 und 0,16), was dafür spricht, dass in den Daten keine deutliche Clusterstruktur zu finden ist. Zum anderen variiert der Silhouettenwert für unterschiedliche Clusterlösungen kaum: Für sechs Cluster ist er um ca.

0,01 höher, zwischen fünf und elf Clustern ist er ansonsten relativ konstant. Dies legt nahe, dass es nach rein mathematischen Kriterien keine eindeutig optimale Clusteranzahl gibt und der Datensatz eine eher geringe Clusterstruktur aufweist. Deshalb wurden verschiedene Clusterlösungen, mit sechs bis elf Clustern, inhaltlich betrachtet und bezüglich ihrer inhaltlichen Kohärenz und Sinnhaftigkeit verglichen. Dabei erwies sich das Modell mit acht Clustern als das sinnvollste, da es einerseits ausreichend differenziert und andererseits inhaltlich schlüssig war².

Zuletzt wurde überprüft, ob der hier verwendete k-means Algorithmus optimiert werden kann, indem Clusterzentren einer vorherigen hierarchischen Clusteranalyse anstelle der zufällig gewählten Clusterzentren als Initialverteilung genutzt werden – ein Vorgehen, das in den Sozialwissenschaften durchaus üblich ist und empfohlen wird (vgl. Bortz/Schuster 2010, S. 462; Wiedenbeck/Züll 2010, S. 534). Inhaltlich waren die Ergebnisse der beiden Modelle weitgehend deckungsgleich, allerdings war das Verhältnis der Fehlerquadratsummen etwas geringer, weshalb das ursprüngliche, einfache k-means Modell beibehalten wurde, dessen Robustheit damit trotz der geringen Clusterstruktur der Daten unterstrichen werden kann.

Für die inhaltliche Interpretation der acht Cluster, die nun folgt, wurden neben dem Vergleich der Clustermittelwerte der Faktorausprägungen die Cluster auch bezüglich ihrer sozio-ökonomischen Zusammensetzung, sozialstrukturellen Daten und anderen Einstellungsvariablen analysiert. Letztere umfassen zum einen mobilitätsbezogene Einstellungen, die aus formalen Gründen nicht in die Clusteranalyse miteinbezogen werden konnten (Gründe für die Wahl des Verkehrsmittels, umfassende Analyse der Nutzung der Verkehrsmittel, Einschätzung zur Wichtigkeit bestimmter Akteure für Verkehrspolitik), und zum anderen die Items zur Identifikation der sozialen Milieus. Berechnet wurde hierfür stets mittels eines t-Tests (bzw. im Fall der Varianzheterogenität mittels Welch-Test), ob sich die einzelnen Cluster vom Gesamtmittelwert signifikant unterscheiden. In der Ergebnisdarstellung werden nur Unterschiede, die auf einem Signifikanzniveau von 5% bestehen bleiben, erwähnt und interpretiert. In den folgenden Kapiteln werden die acht Mentalitäten vorgestellt, die hierfür bezüglich ihrer Positionierung für oder gegen eine Mobilitätswende geordnet wurden.

Anti-ökologischer Auto-Enthusiasmus

Am einen Ende des Spektrums der sozial-ökologischen Mobilitätsmentalitäten lässt sich die Haltung des anti-ökologischen Auto-Enthusiasmus verorten. Er definiert sich über folgende Faktorscores: Auffällig sind die sehr starke Ablehnung einer ökologisch

² Alle Modelle mit mehr als acht Clustern konnten inhaltlich nicht schlüssig interpretiert werden. Die Modelle mit fünf bis sieben Clustern waren zwar in sich inhaltlich nachvollziehbar, aber deutlich weniger differenziert, was letztlich den Erkenntnisgewinn der Arbeit reduzieren würde.

orientierten Mobilitätswende, die große Indifferenz gegenüber dem ÖPNV-Ausbau sowie eine starke Befürwortung des weiteren Ausbaus der automobilen Infrastruktur. Die Einstellungsdimension des Automobilexpansionismus hat in diesem Cluster den höchsten Wert aller Cluster. Gleichwohl weist der Faktor zur pragmatischen Automobilfixierung den Wert null auf, dem eigenen Auto wird also eine für die deutsche Bevölkerung durchschnittliche Wichtigkeit und Notwendigkeit zugeschrieben. Forderungen nach dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur werden eher befürwortet.

Deutlich wird aus diesem Zusammenspiel der Faktorausprägungen eine starke Neigung zum Individualverkehr, insbesondere zum Auto. Der Automobilismus als hegemoniales System sollte auf keinen Fall eingeschränkt, sondern deutlich ausgebaut werden. Die Kombination aus starker Ablehnung einer Mobilitätswende und wirtschaftsorientiertem Automobilismus sprechen für eine anti-ökologische Haltung, die Veränderung zum Zwecke des Umweltschutzes ablehnt und die Politik für eine zu starke Priorisierung des Umweltthemas im Verkehrsbereich kritisiert. 10% des Samples werden diesem Cluster zugeordnet.

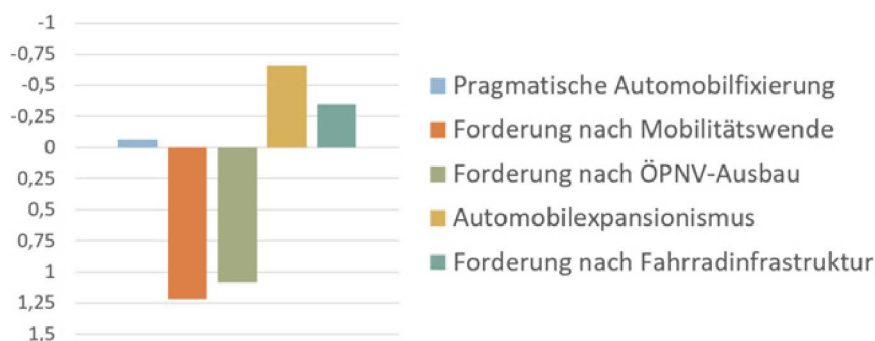


Abbildung 2: Factorscores für Cluster 1³

Ein Blick auf Durchschnittswerte einzelner Variablen dieses Clusters ist für seine weitere Interpretation hilfreich: Auf der Praxisebene des Mobilitätsverhaltens zeigt sich ein individualverkehrszentrierter Bimodalismus (eigenes Auto und Fahrrad), sämtliche öffentlichen und Sharing-Angebote werden nicht angenommen. In diesem Cluster ist ferner die Zustimmung zur Variable, dass Carsharing eine gute Alternative ist, im Vergleich zu allen anderen Clustern am geringsten. Der Fokus auf den eigenen Besitz und die individuelle Steuerbarkeit des Gefährts haben einen hohen Stellenwert. Gefragt nach den Motiven für das Autofahren, ist dies das einzige Cluster, das überdurchschnittlich häufig Spaß als Grund angibt. Ökologische Aspekte (ein sparsames

³ Die Factorscores sind stets auf einer invertierten Skala dargestellt, die aufgrund der Polung der Variablen zum einfacheren Verständnis der Ergebnisse gewählt wurde.

bzw. umweltfreundliches Auto zu fahren) werden im Vergleich zu anderen Clustern am seltensten als Grund aufgelistet. Auch beim Radfahren werden in diesem Cluster ökologische Aspekte deutlich seltener als Grund genannt als in anderen Mentalitätstypen. In diesem Cluster ist ferner die Zufriedenheit mit dem eigenen Autofahren am höchsten. Daraus lässt sich schließen, dass die Freude am Autofahren bei dieser Mentalität einen hohen Stellenwert hat – die Umwelt steht am unteren Ende der Prioritätenliste. Da Maßnahmen für eine ökologische Mobilitätswende generell abgelehnt werden, erscheint es kohärent, dass insgesamt nur wenige Akteure als relevant für ihre Gestaltung angesehen werden. Auffällig ist hier die große Rolle, die der Industrie und dem ADAC zugeschrieben wird, letzterer wird sonst in keinem Cluster als besonders wichtiger Akteur der Verkehrswende genannt. Daraus wird deutlich, dass bei der Gestaltung der Mobilitätswende die Sicht und die Bedürfnisse der Autofahrenden, für die der ADAC in seinem Selbstverständnis steht, sowie die Interessen der Automobilindustrie als sehr wichtig erachtet werden. In Kombination mit dem hohen Wert auf dem Faktor Automobilexpansionismus ergibt sich eine Haltung, die das Automobil als wichtigen Treiber der deutschen Wirtschaftskraft sieht, der nicht durch als übertrieben empfundene umweltbezogene Regularien eingeschränkt werden sollte. Wirft man einen Blick auf die Variablen zum Umweltbewusstsein und Umweltverhalten, so wird diese Interpretation noch plausibler: Dieses Cluster gehört zu den beiden Clustern, die mit deutlichem Abstand am antiökologischsten sind, sowohl bezüglich der abstrakten Einstellung als auch der eigenen Alltagspraxis. Ausnahmslos alle dazugehörigen Variablen (Beunruhigung über Umweltverhältnisse, politische Relevanz von Umweltthemen, eigenes ökologisches Engagement, nachhaltiger Konsum) weisen eine hoch signifikante Abweichung vom Rest des Samples auf.

Wie bereits erwähnt, wird volkswirtschaftlichen Aspekten hingegen deutlich mehr Bedeutung zugeschrieben. Dies zeigt sich nicht nur im Bereich der Mobilität, auch die Zustimmung zu Fragen zur Bedeutung von Wachstum („Wir brauchen in Zukunft mehr Wirtschaftswachstum, auch wenn das die Umwelt belastet“) und dem Glauben an den freien Markt („Ich vertraue auf die Kräfte des freien Marktes. Der Markt wird dafür sorgen, dass sich verändert, was sich verändern muss“) sind in diesem Cluster am höchsten ausgeprägt. Auch der eigenen Karriere sowie Macht und Einfluss im Leben werden ein hoher Stellenwert zugeschrieben. Als überdurchschnittlich wichtig zeigt sich zudem der Konsum von Mode und Technik in diesem Cluster. Dies geht einher mit einem sehr geringen Prekaritätsbewusstsein bzw. mit einem großen Optimismus, was die eigene Zukunft angeht (Zustimmung zu „Um meine Zukunft mache ich mir wenig Sorgen“, starke Ablehnung von „Ich habe den Eindruck, dass ich mich immer mehr anstrengen muss, um nicht sozial abzurutschen“). Eine signifikante Abweichung weist dieses Cluster auch bezüglich der Frage nach der Gleichberechtigung homosexueller Menschen auf, die deutlich abgelehnt wird. Die

Haltung kann ihrer Gesamtheit also als wertkonservativ⁴, konsum- und machtorientiert beschrieben werden.

Bezüglich der sozio-ökonomischen Verortung der Mentalität des anti-ökologischen Auto-Enthusiasmus lässt sich Folgendes sagen: Mit einem Männer-Anteil von 70% ist es das Cluster mit der einseitigsten Geschlechterverteilung. Das Alter ist mit Ausnahme des geringen Anteils von Teenagern breit gestreut. Bezüglich der Berufe⁵ zeichnet sich ein sehr hoher Anteil höherer Berufe ab, darunter besonders viele Selbstständige, nur wenige Angestellte und quasi keine Arbeitslosen. Dementsprechend ist auch das Cluster in ökonomischer Hinsicht als gut situiert bis wohlhabend zu beschreiben: Es hat im Vergleich zu allen anderen die höchsten Einkommen, kaum Geringverdiener*innen und wohnt überdurchschnittlich oft im Eigenheim anstatt zur Miete. Das Bildungsniveau ist durchschnittlich verteilt. Die Wohnorte sind recht heterogen verteilt: Diese Mentalität findet sich zwar deutlich häufiger in Mittelstädten und seltener in Metropolen, aber insgesamt existiert sie in allen Ortsgrößen.

Vor diesem Hintergrund lässt sich die Mentalität des anti-ökologischen Autoenthusiasmus schärfer konturieren und sozial verorten: Mobilität bedeutet primär Automobilität, die gelegentlich – vermutlich zu sportlichen Zwecken – mit dem Fahrrad ergänzt wird. Aufgrund des nur durchschnittlichen Faktorscores der pragmatischen Automobilfixierung und der Heterogenität der Siedlungsräume scheint der Hang zum Automobil nicht nur aus der Notwendigkeit, sondern auch aus Überzeugung zu existieren. Mobilität ist hier nicht nur eine Frage der praktischen Bedürfnisse. So geht es nicht nur um die Raumüberwindung, sondern um die Freude am Fahren, und zwar am möglichst uneingeschränkten Fahren, um den Besitz eines eigenen Autos, um die Erhaltung der deutschen Automobilindustrie als Wachstumstreiber. Dabei ist für ökologische Anliegen kein Platz, diese würden ohnehin bereits überbewertet und stünden dem freiheitlichen Verständnis des Automobilität im Weg. Jegliche Maßnahmen einer Mobilitätswende, die auf Einschränkungen (des Autofahrens) abzielen, werden vehement abgelehnt. Zusammen mit dem hohen sozioökonomischen Status und dem überdurchschnittlichen Streben nach Macht und Einfluss ergibt sich ein Wille und auch ein Potenzial, die eigenen Interessen, nämlich den Erhalt des Automobilität, durchzusetzen.

⁴ Für eine umfassende Analyse und Diagnose einer wertkonservativen Einstellung wären natürlich deutlich mehr Variablen nötig. Leider gibt es im Datensatz hierzu keine weiteren Fragen, weshalb die Einschätzung der wertkonservativen Haltung nur über die Variable der Zustimmung zur Gleichberechtigung Homosexueller im Sinne einer Approximation beschrieben werden kann.

⁵ Die Berufe der Befragten wurden in dieser Arbeit zwei Mal kategorisiert: Einmal anhand hierarchischer Berufsklassen (hoch, mittel, niedrig) und einmal bezüglich ihrer arbeitslogischen Zuteilung (Arbeiter*innen, Angestellte, Beamte, Selbstständige, kein Beruf).

Multioptionale Steigerungsmentalität

In unmittelbarer sozialräumlicher Nähe lässt sich die multioptional-steigerungsorientierte Mentalität verorten. Dieses Cluster definiert sich über folgendes Zusammenspiel an Faktorscores: Es weist eine leicht überdurchschnittliche pragmatische Automobilfixierung auf, das eigene Auto wird also häufig genutzt und als unverzichtbar empfunden. Der auf die Einschränkung des Automobilitätsbezogenen Mobilitätswende wird mit vehementer Ablehnung begegnet, die automobilen Beharrung dieses Clusters ist die höchste des Samples. Der Ausbau des ÖPNV wird deutlich befürwortet, auch eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur wird als überdurchschnittlich wünschenswert empfunden. Gleichzeitig weist dieses Cluster einen leicht überdurchschnittlichen Wert auf dem Faktor des Automobilexpansionismus auf, was die Haltung ausdrückt, dass die automobilen Infrastruktur eher ausgebaut werden, wobei umweltbezogene Aspekte weniger stark berücksichtigt werden sollten. Daraus ergibt sich im Gesamtbild eine Mentalität, die vor allem auf mehr Mobilität abzielt: Mehr ÖPNV, mehr Radwege, mehr Autos. Alles, was eine Einschränkung der Mobilität wäre – etwa eine Verringerung des Autoverkehrs in Städten – wird deutlich abgelehnt. Dies deutet auf eine Haltung hin, die auf eine permanente Steigerung des Mobilitätssektors in allen seinen Teilbereichen abzielt, wobei räumliche und planetare Grenzen keine Rolle spielen. Auch diesem Cluster lassen sich etwa 10% des Samples zuordnen.

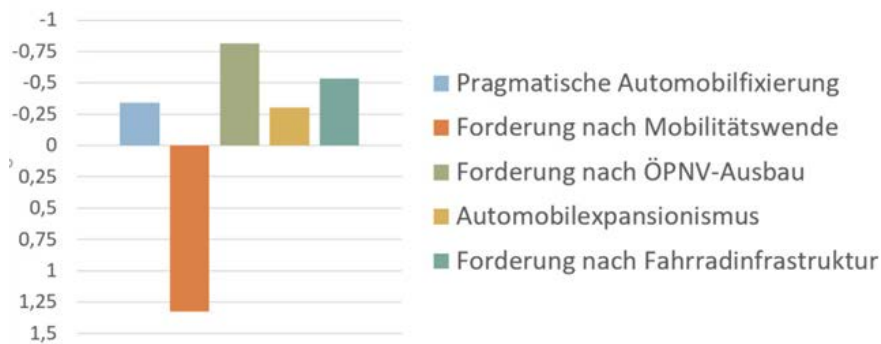


Abbildung 3: Factor scores für Cluster 2

Diese steigerungsorientierte Einstellung geht mit einem Mobilitätsverhalten einher, das stark auf dem Auto basiert, welches aber regelmäßig mit dem Fahrrad kombiniert wird. Der ÖPNV wird kaum genutzt, was mit der eigenen als schlecht empfundenen Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz begründet wird. Da dieses Cluster eindeutig ländlich geprägt ist, ist diese Einschätzung nicht überraschend. Auch dass Carsharing, welches vor allem in Städten verfügbar ist, überdurchschnittlich stark als Alternative zum eigenen Auto abgelehnt wird, ist vor diesem Hintergrund plausibel. Als Grund für die Wahl des eigenen Autos werden deshalb besonders zeitliche Aspekte

te sowie die schlechte Erreichbarkeit der gewünschten Ziele mit anderen Verkehrsmitteln angegeben. Der Besitz und die Nutzung des eigenen Autos haben in dieser Haltung einen hohen Stellenwert, gleichwohl wird dem Ausbau alternativer Fortbewegungsarten wohlwollend begegnet, weshalb die Haltung zwar keinesfalls als multimodal, aber als durchaus multioptional beschrieben werden kann.

Die Forderung nach dem Ausbau des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur hat in dieser Mentalität vermutlich wenig mit ökologischen Motiven zu tun, sondern entspricht eher einem allgemeinen Wunsch nach einem größeren, vielfältigeren Mobilitätsangebot. Denn dieses Cluster weist eine ebenso starke unökologische Haltung und Lebenspraxis auf wie die Mentalität des anti-ökologischen Auto-Enthusiasmus: Es besteht unterdurchschnittliches Interesse an nachhaltigem Konsum, Umweltthemen werden für andere Politikfelder als irrelevant angesehen, die Umweltverhältnisse werden als nicht als beunruhigend empfunden und auch ökologisches oder soziales Engagement bleiben aus. Eine weitere Ähnlichkeit zum ersten Cluster besteht in der starken Priorisierung des Wirtschaftswachstums gegenüber dem Umweltschutz sowie ein ebenso überdurchschnittliches Vertrauen in die Kräfte des freien Marktes. Diese wirtschaftsliberale Haltung geht in diesem Cluster allerdings nur mit einem durchschnittlichen Interesse am Konsum von Mode und Technik einher, sowie mit einem durchschnittlichen Streben nach Einfluss und Macht, einzig die Bereitschaft, für die eigene Karriere auch in der Freizeit zu arbeiten, ist überdurchschnittlich; es scheint demnach eine hohe Leistungsorientierung und Leistungsbereitschaft zu existieren. Dazu kommt eine tendenziell wertkonservative Einstellung, die sich in der überdurchschnittlichen Ablehnung der Gleichberechtigung Homosexueller ausdrückt. Bezüglich der Einschätzung der eigenen Zukunft ist dieses Cluster durchschnittlich optimistisch.

Sozio-ökonomisch lässt sich diese Mentalität vor allem bei mittelmäßig bis gut situierten Menschen verorten. In diesem Cluster sind die durchschnittlichen und leicht höheren Einkommen stark vertreten und es existiert eine hohe Eigenheimquote. Ferner sind höhere Berufe überdurchschnittlich häufig und einfache Tätigkeiten sehr selten verbreitet. Bezüglich der arbeitslogischen Zuteilung weist das Cluster einen hohen Anteil an Beamten, aber nur wenige Angestellte und Auszubildende auf. Letzteres entspricht der Altersverteilung des Clusters; hier ist der Schwerpunkt im mittleren Alter (30 bis 50 Jahre). Das Bildungsniveau ist durchschnittlich und heterogen. Der Männeranteil von 57% ist signifikant überdurchschnittlich. Eindeutig ist, wie bereits erwähnt, die räumliche Verortung dieser Haltung: Die ländliche und kleinstädtische Bevölkerung ist in dieser Gruppe überdurchschnittlich stark vertreten, wohingegen Menschen aus Metropolen hier kaum anzutreffen sind. Insgesamt wohnt die Hälfte der Menschen, die diesem Cluster zugeordnet werden, in Orten mit weniger als 20.000 Einwohner*innen.

Vor diesem Hintergrund kann die multioptional-steigerungsorientierte Mentalität genauer interpretiert werden: Mobilität sollte vor allem gesteigert und multioptionaler werden, jegliche Veränderung, die auf erhöhte Mobilität abzielt, wird dabei begrüßt. Dass aber ein Ausbau von ÖPNV, Radwegen und Autoinfrastruktur nicht überall gleichzeitig möglich ist, da der dafür verfügbare Raum begrenzt ist, scheint nicht mitbedacht zu werden. Dies könnte daran liegen, dass diese Mentalität vor allem in nicht urbanen Regionen vorkommt, wo der Raumkonflikt nicht besonders spürbar bzw. nicht vorhanden ist. Nachhaltigkeit hat in dieser Mentalität keinen hohen Stellenwert, wichtiger ist eine unkomplizierte und zügige Raumüberwindung sowie der Erhalt der Automobilindustrie in Deutschland. Insgesamt ähnelt diese Mentalität durchaus dem anti-ökologischen Automobilenthusiasmus, allerdings wird wirtschaftlichen Interessen nicht so viel Bedeutung beigemessen und es besteht eine prinzipielle Offenheit für öffentliche Verkehrsmittel.

Konservativer Automobilismus

Die Mentalität des konservativen Automobilismus zeichnet sich im Vergleich zu den vorherigen ebenfalls dem Auto zugeneigten Einstellungsmustern durch ein stärkeres Festhalten am Status Quo und durch eine Ablehnung jeglicher Veränderung, ganz gleich in welche Richtung diese geht, aus. Diese Haltung setzt sich aus folgenden Faktorscores zusammen: Die pragmatische Automobilfixierung ist leicht überdurchschnittlich, was durch eine recht starke Ausprägung der automobilen Beharrung bzw. der Ablehnung einer Mobilitätswende, ergänzt wird. Die Haltung gegenüber dem ÖPNV ist durchschnittlich, was einer grundsätzlich offenen, positiven Haltung gegenüber den Öffentlichen entspricht. Ferner ist die Mentalität durch eine Distanzierung vom Automobilexpansionismus geprägt, ein Bedarf an mehr automobiler Infrastruktur und eine antiökologische Kritik an der Politik werden nicht für notwendig gehalten. Fahrrädern wird mit Indifferenz bis Ablehnung begegnet, die Fahrradinfrastruktur wird nicht als verbesserungswürdig betrachtet. Erkennlich wird aus diesem Bündel an Dispositionen also eine Aversion gegenüber jeglicher Veränderung, die die eigene automobilen Lebensweise betreffen würde. Besonders auffällig ist die Ablehnung der Verbesserung der Radwege und deren Sicherheit, die in diesem Cluster deutlich ausgeprägter ist, als in jedem anderen.

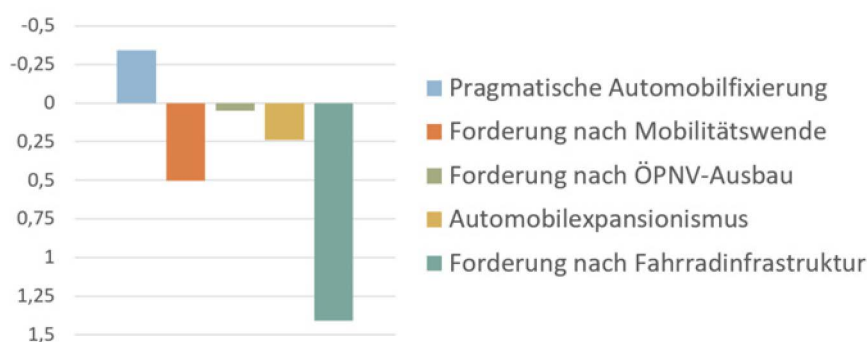


Abbildung 4: Faktorscores für Cluster 3

Dieses Einstellungsmuster geht mit einem eindeutig monomodalen (automobilen) Mobilitätsverhalten einher, das im Vergleich zu den obigen automobilzentrierten Lebensweisen, auf den Gebrauch eines Fahrrads verzichtet und als einziges Cluster angibt, quasi nie zu Fuß zu gehen. Die Gleichsetzung von Mobilität und Automobilität scheint hier verbreitet zu sein. Zudem wird Carsharing als Alternative zum eigenen Auto überdurchschnittlich abgelehnt und die eigene Anbindung an das Netz des ÖPNV als sehr schlecht empfunden. Das eigene Selbst wird in dieser Mentalität am wenigsten als wichtiger Akteur der Mobilitätswende gesehen. Im Vergleich zu den anderen Clustern existiert hier eine unterdurchschnittliche Offenheit, alternative Mobilität staatlich zu fördern, egal ob Fahrradwege, ÖPNV oder E-Autos. Als Grund für die Nutzung des eigenen Autos wird überdurchschnittlich häufig Bequemlichkeit genannt.

Die Mentalität des konservativen Automobilismus ist aus sozio-ökonomischer Perspektive nur schwer zu verorten und scheint in unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen verbreitet zu sein. Das Alter ist durchschnittlich und recht breit gestreut mit einem leicht erhöhten Anteil an 50 bis 60-Jährigen. Bezüglich des Bildungsgrades zeigen sich sowohl überdurchschnittlich viele Hauptschul- als auch Gymnasialabschlüsse, ein Studium wurde aber unterdurchschnittlich häufig absolviert. Auch die Verteilung auf Stadt und Land ist ebenso uneindeutig, diese Mentalität scheint also unabhängig vom Wohnort zu existieren. Wie auch in den anderen automobilfokussierten Clustern zeichnet sich ein leicht überdurchschnittlich hoher Männeranteil ab. Die finanzielle Situation ist durchschnittlich, auch die Verteilung der Einkommensklassen entspricht etwa der Verteilung des gesamten Samples. In diesem Cluster gibt es überdurchschnittlich viele mittlere Berufe, bis auf einen leicht erhöhten Anteil an Arbeiter*innen sind ferner alle Berufskategorien durchschnittlich häufig vertreten.

Trotz der durchschnittlichen finanziellen Ausstattung existiert in diesem Cluster ein überdurchschnittliches Prekaritätsbewusstsein, die eigenen Chancen im Leben werden also besonders schlecht eingeschätzt und es existiert eine relativ große Angst

vor dem eigenen sozialen Abstieg. Auffällig ist zudem, dass Politik überdurchschnittlich stark als bedeutungslos für das eigene Leben empfunden wird. Hoch signifikant weicht auch die Meinung zur Gleichberechtigung Homosexueller, die deutlich abgelehnt wird, vom Durchschnitt ab. Ferner geht diese Mentalität mit einem geringen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten einher, die beide zwar nicht als dezidiert anti-ökologisch wie die beiden vorherigen Cluster zu beschreiben sind, allerdings deutlich unterdurchschnittlich stark ausgeprägt sind. Die Mentalität scheint von großem Desinteresse und Indifferenz gegenüber sozial-ökologischen und allgemein politischen Fragen geprägt zu sein. Sie lässt sich als distanziert und pessimistisch beschreiben. Dieser Hinweis auf einen Rückzug ins Private geht einher mit einer Renitenz, das eigene Mobilitätsverhalten zu verändern. Eine umweltzentrierte Verkehrspolitik und insbesondere ein Ausbau der Fahrradinfrastruktur könnte als Bedrohung der eigenen automobilen Lebensweise wahrgenommen werden. Dass einem Ausbau des ÖPNV eher wohlwollend begegnet wird, kann vor diesem Hintergrund so interpretiert werden, dass dieser keinerlei Konsequenz für das eigene Leben und Verhalten hätte, weshalb er auch keine große Abwehrreaktion hervorruft. Die eigene Automobilität wird als unanfechtbar empfunden, alle Alternativen – selbst das Zu-Fuß-gehen – werden abgelehnt, nicht umgesetzt und als nicht praktikabel empfunden. Im Gegensatz zum eindeutig ländlich geprägten Cluster der multioptional-steigerungsorientierten Mentalität kann diese automobilen Beharrung aber nicht allein durch die Notwendigkeit des Autobesitzes aufgrund des Wohnortes und seiner Infrastruktur begründet werden, schließlich existiert diese Haltung quasi überall. Mobilität scheint für diese Mentalität eine Frage der Gewohnheit und Bequemlichkeit zu sein, gepaart mit einer deutlichen Veränderungsaversion und einer Indifferenz gegenüber sozialen und ökologischen Problemen des Automobilismus.

Pseudoaffirmative, automobilzentrierte Wachstumsaffinität

Das vierte Cluster lässt sich auf den ersten Blick nur schwer interpretieren, da es auf allen Faktoren überdurchschnittlich hohe Werte aufweist. Damit wäre diese Mentalität sowohl stark pragmatisch autofixiert und eindeutig von einem Automobil-expansionismus geprägt als auch stark befürwortend gegenüber Maßnahmen der Mobilitätswende, dem Ausbau des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur. Dies scheint hochgradig widersprüchlich.

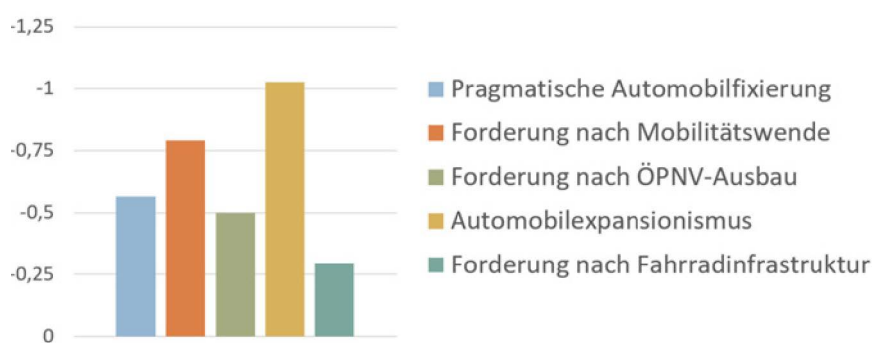


Abbildung 5: Faktorscores für Cluster 4

Hinter diesem Antwortmuster verbirgt sich die Neigung, alle Fragen mit „ja“ oder starker Zustimmung zu beantworten, was in der Methodenforschung als „Akquieszenzproblem“ benannt wird. Aufgrund dieser systematischen Verzerrung empfiehlt beispielsweise Diekmann, die Personen mit diesem Antwortmuster aus der Analyse einfach auszuschließen (vgl. Diekmann 2010, S. 453). Was allerdings Fragen aufwirft und zumindest den Versuch einer bestmöglichen Interpretation begründet, ist die Größe des Clusters (14% der Befragten⁶), die die üblichen Ausmaße von Akquieszenz deutlich überschreitet (vgl. Hinz et al. 2007, S. 7).⁷ Deshalb wurden für dieses Cluster bereinigte Werte berechnet, die eine Annäherung an die dem Antwortmuster zugrunde liegende Haltung ermöglichen.⁸ Auffällig bleibt dann vor allem die stark ausgeprägte Neigung zur Befürwortung des Automobilexpansionismus. Auch Aussagen zur pragmatischen Automobilfixierung bleiben überdurchschnittlich hoch. Dies geht einher mit einem quasi monomodalen Mobilitätsverhalten, wobei als Grund für die Automobilnutzung überdurchschnittlich häufig die eigene Bequemlichkeit angegeben wird. Dies entspricht einer Haltung, bei der dem eigenen Autobesitz hohe Bedeutung zugeschrieben wird und der weitere Ausbau der automobilen Infrastruktur – im Gegensatz zu einer ökologischen Verkehrswende – als wünschenswert erachtet wird. Zudem ist die Frage, ob sich Verkehrspolitik nach Umwelt- oder Wirtschaftsfragen ausrichten sollte und was die aktuellen Prioritäten der Verkehrspolitik sind, besonders aufschlussreich, da hier bei der Befragung ein Ranking erstellt werden

⁶ Dies kann nicht allein durch eine ungünstige Verteilung der Cluster begründet werden, da bei den möglichen Clusterlösungen, die mehr und damit auch kleinere Cluster hatten, sich das Akquieszenzproblem in zwei Clustern zeigte.

⁷ Da diese Haltung allerdings in unterschiedlichen Clusterlösungen immer wieder auftrat, ist nicht damit zu rechnen, dass sie ein methodisches Artefakt ist. Vielmehr sollte sie bestmöglich interpretiert werden.

⁸ In Anlehnung an Eversberg wurde dafür zunächst berechnet, wie stark die Angaben in diesem Cluster von den durchschnittlichen Antworten abweichen. Die Werte des Akquieszenzclusters wurden dann mit diesem „Bias-Effekt“ verrechnet, sodass also die durchschnittliche Zustimmung vom eigentlichen Wert abgezogen wurde (vgl. Eversberg 2020, S. 64).

musste und somit nicht einfach allen Anliegen zugestimmt werden konnte. Dabei zeigt sich eine überdurchschnittliche Haltung dahingehend, dass die Verkehrspolitik sich nicht besonders stark an wirtschaftlichen Aspekten wie der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft orientiere, sondern eher an Umweltfragen. Zudem wird eine deutliche Priorisierung von Wirtschaftsfragen gegenüber Umweltaspekten als Wunsch für die zukünftige Verkehrspolitik erkenntlich. Insgesamt zeichnet sich eine Haltung ab, die der multi-optional steigerungsorientierten Mentalität nicht unähnlich ist, nämlich eine generelle Forderung nach mehr Mobilitätsangeboten, vor allem aber im Bereich des Pkw-Verkehrs und danach auch für den ÖPNV. Fahrradinfrastruktur hingegen wird – anders als bei der multioptional steigerungsorientierten Mentalität – als unwichtig empfunden, zumindest besteht kein Interesse daran, diese besser und sicherer zu gestalten. Die Motivation für den Ausbau des ÖPNV scheint vor dem Hintergrund des allgemein eher gering ausgeprägten ökologischen Interesses weniger eine ökologische zu sein als vielmehr eine pragmatische, an allgemeinem Wachstum der Mobilitätsbranche interessierte Haltung.

Sozioökonomisch lässt sich dieses Cluster im unteren, prekären Bereich verorten. Die Einkommen sind deutlich unterdurchschnittlich und der Bildungsgrad ist verhältnismäßig gering mit wenigen Universitäts- und Gymnasialabschlüssen. Die Berufe sind allerdings recht heterogen und durchschnittlich verteilt. Der Altersschwerpunkt liegt in diesem Cluster bei Menschen über 50 Jahren, junge Menschen hingegen finden sich hier kaum wieder. Zudem ist dies das Cluster mit dem höchsten Frauenanteil (65%). Auch befinden sich hier überdurchschnittlich viele Menschen aus Klein- und Mittelstädten, wohingegen der Anteil an Bewohner*innen von Metropolen sehr gering ist. Die durchschnittliche Distanz der Wohnorte zur nächsten Großstadt ist mit 35 km in diesem Cluster auffällig groß. Dies entspricht Hinweisen aus der Methodenforschung, dass Akquieszenz häufiger bei Frauen, bei älteren Menschen und bei Personen mit eher geringem sozialem Status und formaler Bildung, vorkommt (vgl. Bogner/Landrock 2015, S. 2ff.). Weitere Angaben zur Verortung in sozialen Milieus sind ebenso durch die starke Neigung zur Zustimmung verzerrt, es zeichnet sich allerdings dahinter eine Tendenz zu einem erhöhten Prekaritätsbewusstsein ab sowie eine Ablehnung der Gleichberechtigung Homosexueller. Diese Frage gehört zu den wenigen, die trotz der Tendenz zum Ja-Sagen deutlich verneint wurde. An Konsum, der eigenen Karriere sowie der Ausübung von Einfluss besteht kein gesteigertes Interesse. In der Gesamtheit lässt das auf eine konservative bis regressive Haltung schließen. Die eigene eher schlechte ökonomische Situation schlägt sich in einem hohen Prekaritätsbewusstsein nieder: Das Gefühl abgehängt zu werden sowie die Einschätzung mit dem eigenen Leben genug Probleme zu haben und sich nicht noch um andere kümmern zu können sind stark ausgeprägt, ein Rückzug ins Private und ein Desinteresse an Politik und Engagement könnten als Folge davon interpretiert werden.

Einer Mobilitätswende wird so lange positiv begegnet, wie sie dem eigenen Autofahren nicht im Wege steht, der Radverkehr wird deshalb eher als Bedrohung oder Störung der eigenen monomodalen Automobilität empfunden. Eine mögliche Begründung für die trotz Biasbereinigung hohe Zustimmung zur Mobilitätswende könnte daran liegen, dass die Maßnahmen, auf die diese Variablen abzielen, sich fast alle auf den innerstädtischen Autoverkehr beziehen. Da dieses Cluster aber eindeutig im kleinstädtischen Bereich verortet werden kann, ist es denkbar, dass diesen Vorschlägen deshalb zugestimmt wird, weil davon ausgegangen wird, selbst nicht davon betroffen zu sein. Damit wird die Verantwortung der Verkehrswende an andere, nämlich „die Städter“ weitergegeben. Ebenso denkbar wäre, dass diese Antworten – ebenso wie jene zum Umweltverhalten – besonders stark von Verzerrung durch soziale Erwünschtheit beeinflusst sind und sich dahinter eventuell sogar eine recht starke Ablehnung all dieser Ideen befindet. Vor dem Hintergrund der Ähnlichkeit des Clusters mit jenem der „pseudoaffirmativ beharrlichen Einstellungsmuster“ bei Eversberg⁹ (2020, S. 63 ff.), erscheint die Interpretation einer eigentlich eher konservativen, anti-ökologischen Haltung durchaus plausibel.

ÖPNV-orientierter Pragmatismus

Die Mentalität, die hier als ÖPNV-orientierter Mobilitätspragmatismus benannt wird und der etwa 11% des Samples zugeordnet werden können, zeichnet sich primär durch eine stark überdurchschnittliche Forderung nach dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs aus. Des Weiteren fällt der niedrige Score auf dem Faktor der pragmatischen Automobilfixierung, die sich in diesem Fall eindeutig als automobilskeptische Multioptionalität verstehen lässt, auf. Ein eigenes Auto wird weder genutzt, noch als nötig empfunden. Stattdessen wird auf den ÖPNV zurückgegriffen, an den man sich auch gut angebunden fühlt. Dies scheint aber eher eine pragmatische Mobilitätswahl darzustellen, zumindest ist die Nutzung der Öffentlichen nicht primär als ökologisches Statement zu sehen, denn den Maßnahmen einer Mobilitätswende, die auf eine Reduktion des Autoverkehrs abzielen, wird eher mit durchschnittlicher Offenheit begegnet. Dass wohl kaum eine große, ökologische Autoaversion in dieser Mentalität vorherrscht, zeigt sich auch im beinahe durchschnittlichen Score auf dem Faktor zum Automobilexpansionismus. Auffällig ist in diesem Cluster ferner die große Indifferenz gegenüber einer Verbesserung der Fahrradinfrastruktur.

⁹ Bezüglich ihrer sozio-ökonomischen Merkmale ist dieses Cluster denen bei Eversberg nicht ganz unähnlich: leicht erhöhtes Alter, moderate Bildung und ein eher ländlich/kleinstädtisches Milieu. Unterschiede gibt es allerdings bezüglich der Geschlechterverhältnisse, des Einkommens (das in diesem Cluster niedriger ist) und der hiesigen Gleichverteilung auf neue und alte Bundesländer. Das pseudoaffirmative Cluster dieser Analyse scheint also dem bei Eversberg nicht ganz unähnlich, wenn auch nicht deckungsgleich zu sein.

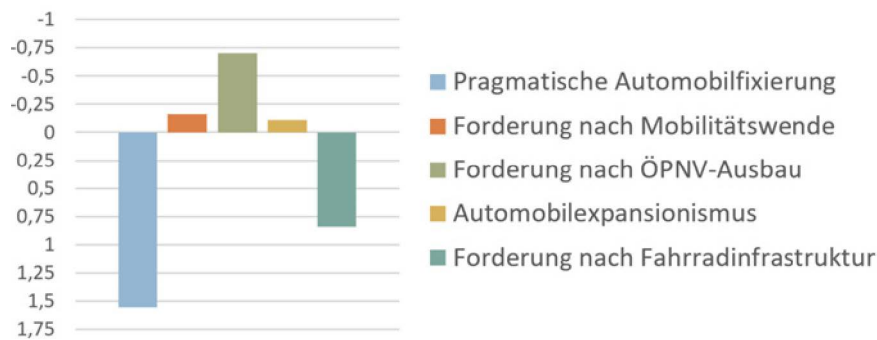


Abbildung 6: Faktorscores für Cluster 5

Auf der Ebene der Lebenspraxis zeigt sich eine klare Dominanz der Nutzung des ÖPNV, aber auch vom Fahrrad, Carsharing und von Mitfahrgelegenheiten wird verhältnismäßig oft Gebrauch gemacht. Zudem werden viele Wege zu Fuß zurückgelegt und das Auto wird so gut wie nie genutzt. Es besteht eine überdurchschnittlich große Offenheit umweltfreundliche Verkehrsmittel mit öffentlichen Geldern zu fördern, wobei hier eine sehr klare Präferenz auf dem Ausbau der Öffentlichen gegenüber der Fahrradinfrastruktur und E-Autos liegt. Im Verhältnis zur eher durchschnittlichen Befürwortung einer Mobilitätswende, die eine Reduktion des Autoverkehrs ins Zentrum stellt und der Indifferenz gegenüber dem Radverkehr, zeigt sich hierin, dass vor allem jene Maßnahmen der Mobilitätswende befürwortet werden, die dem eigenen Mobilitätsmuster zugutekommen.

Die Mehrheit der Befragten mit dieser Mentalität ist weiblich (59%) – das Cluster ist das mit dem zweithöchsten Anteil an Frauen. Ferner weist das Alter eine bimodale Verteilung auf: Teenager und junge Menschen (unter 30) sind deutlich überrepräsentiert, ebenso Personen im Rentenalter. Entsprechend des Alters ist auch der Wohlstand sehr gering. Das durchschnittliche Haushaltseinkommen von 1480 Euro pro Monat weicht hoch signifikant nach unten vom Durchschnitt des Samples ab. Die Wohnform ist überdurchschnittlich häufig eine gemietete Wohnung, nur 30% der Befragten dieses Clusters sind im Besitz des eigenen Wohnraumes. Auch bei den Berufen zeichnet sich ein eindeutiges Bild ab: Einfache Berufe machen einen großen Teil des Clusters (44%) aus, wohingegen mittlere Berufe kaum und höhere Berufe noch seltener ausgeübt werden. Arbeitslogisch zeichnen sich ein geringer Anteil von (Fach-)Arbeiter*innen, überdurchschnittlich viele Arbeitslose sowie eine sehr große Gruppe (25% des Clusters) von Auszubildenden ab. Das Bildungsniveau ist durchschnittlich und heterogen, was der bimodalen Altersverteilung entspricht. Die große Mehrheit der Befragten mit dieser Mentalität wohnt in Städten mit mehr als 100.000 Einwohner*innen, wovon besonders Metropolen ab einer halben Million Menschen überrepräsentiert sind. Die Mentalität ist also deutlich urban geprägt. Aufgrund dieser Merkmale lässt sich die Mentalität des ÖPNV-orientierten Mobilitätsprag-

matismus recht eindeutig sozial verorten: In diesem Cluster befinden sich einerseits ältere, prekär und in Städten lebende Personen und andererseits junge Menschen, die sich noch in der Ausbildungs- und Studienphase befinden und deshalb über geringen Wohlstand verfügen. Zudem scheint es eine Gruppe des städtischen Prekariats im mittleren Alter zu geben.¹⁰

Entsprechend der eher schlechten ökonomischen Situation ist das Prekaritätsbewusstsein hoch, der eigenen Zukunft wird tendenziell mit Angst, Überforderung und Unsicherheit begegnet. Auch herrscht Skepsis gegenüber dem Prinzip des freien Marktes, allerdings existiert eine überdurchschnittliche Bereitschaft, für die eigene Karriere auch in der Freizeit zu arbeiten. Konsum, Selbstwirksamkeit, Machtstreben und Politik wird eine durchschnittliche Wichtigkeit zugeschrieben. Es scheint also sowohl Pessimismus bezüglich der eigenen Situation als auch hohe Leistungsbereitschaft zu existieren, was an der Zusammensetzung des Clusters aus verschiedenen sozialen Gruppen liegen könnte. Das Umweltbewusstsein ist durchschnittlich, wobei das Umweltverhalten trotz des tendenziell kleinen Geldbeutels und der sozialen Heterogenität des Clusters doch zumindest erwähnenswert ist: Es existiert eine hoch signifikante Neigung zu fleischloser Ernährung und die Bereitschaft, für Bio- und Fairtradeprodukte mehr Geld auszugeben, ist zumindest durchschnittlich. Ferner lässt die überdurchschnittlich hohe Befürwortung der Gleichberechtigung gleichgeschlechtlich liebender Menschen auf eine stark wertliberale Einstellung schließen. Daraus ergibt sich eine Haltung, die zwar das eigene Leben als defizitär wahrnimmt, aber im Gegensatz zum Cluster 3, dies nicht durch progressive und alternative Lebensweisen als bedroht empfindet, sondern eher dem aktuellen Wirtschaftssystem mit Skepsis begegnet.

Aufgrund dieser distinkten sozialen Verortung bestätigt sich die Vermutung, dass sich das Mobilitätsverhalten in den Worten Bourdieus als „Entscheidung für das Notwendige“ und stark von äußeren Einflüssen bestimmt beschreiben lässt (Bourdieu 1982, S. 594). Die Wohnsituation in Großstädten, die meist über einen verhältnismäßig guten ÖPNV verfügen, sowie die prekäre finanzielle Situation machen ein Auto nicht nur überflüssig, sondern auch finanziell unerreichbar. Unterstrichen wird dies von der großen Unzufriedenheit bezüglich des genutzten Verkehrsmittels, so ist dieses Cluster insgesamt mit seinem Verkehrsmittel am unzufriedensten. Die Bezeichnung der Mentalität als Pragmatismus ist auch durch die geringe Rolle, die ökologische Motive bei der Verkehrswahl spielen, begründet. Umwelt- und Klimaschutz werden mit einer durchschnittlichen Besorgnis begegnet (die als absoluter Wert durchaus hoch ist), aber nicht eindeutig zur Maxime des eigenen Handelns erklärt. Dies kann einerseits am ökonomisch bedingten geringen Spielraum für nachhaltigen Konsum liegen oder aber an der sozialen Heterogenität der Gruppe. Die Verkehrswende wird

¹⁰ Besonders für diese Gruppe wäre eine weitere Unterteilung in Subcluster interessant, leider wurde dieses Cluster aber bei Clusterlösungen mit einer größeren Anzahl an Gruppen nicht weiter aufgeteilt.

nicht nur als ökologisches Projekt aufgefasst, sondern auch als Möglichkeit, die eigene Mobilitätssituation zu verbessern. Einer Reduktion des Autoverkehrs in Städten wird mit durchschnittlicher Offenheit begegnet, aber es zeichnet sich keine Haltung ab, die dem Anliegen einer primär ökologisch fundierten, umfassenden Mobilitätswende einen besonders hohen Stellenwert zuweist. Die sehr auffällige Indifferenz gegenüber der Fahrradinfrastruktur unterstreicht diese auf die Maximierung der eigenen Möglichkeiten fokussierte Sichtweise einer Mobilitätswende, schließlich wird das Fahrrad nicht auf alltäglicher Basis genutzt. Auch könnte der hohe Score auf diesem Faktor ein Hinweis auf eine konflikthafte Situation zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen sein, denn das Zufußgehen ist in diesem Cluster recht verbreitet. Die eigene Fortbewegung dient weniger Zwecken der Selbstinszenierung, Selbstverwirklichung oder gar der Distinktion, sondern der pragmatischen und möglichst günstigen Raumüberwindung.

Veränderungsoffen zwangsautomobile Mentalität

Das sechste Cluster, das 16% der Befragten umfasst, kann als veränderungsoffen zwangsautomobile Mentalität beschrieben werden. Diese Haltung definiert sich über eine sehr starke pragmatische Automobilfixierung – im Vergleich zu allen anderen Clustern ist der Wert auf diesem Score mit Abstand am höchsten. Zudem beinhaltet diese Mentalität eine leicht überdurchschnittliche Forderung nach einer Mobilitätswende sowie eine Haltung, die sich so deutlich wie keine andere Mentalität vom Automobilexpansionismus abgrenzt. Das eigene Auto wird also als überaus notwendig und unverzichtbar wahrgenommen, trotzdem wird die Meinung vertreten, dass aus ökologischen Gründen der Autoverkehr vor allem in Städten eingeschränkt und Umweltfragen bei der Verkehrsplanung mehr Gewicht beigemessen werden sollte. Ferner wird der Ausbau des ÖPNV leicht überdurchschnittlich stark gefordert. Dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur wird mit leicht überdurchschnittlichem Wohlwollen begegnet.

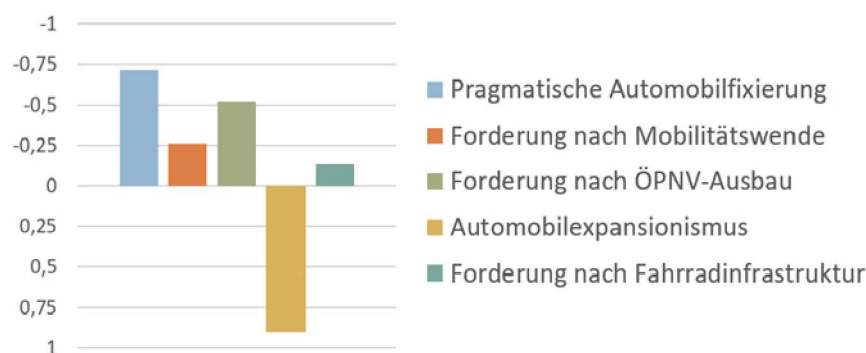


Abbildung 7: Faktorscores für Cluster 6

In dieser Mentalität scheint sich ein Widerspruch zwischen dem eigenen Mobilitätsverhalten und den Ansprüchen an eine eigene ökologische Lebensweise, zu der eine nachhaltige – also nicht automobiler Fortbewegung – gehört, widerzuspiegeln: Im Nutzungsverhalten zeigt sich eine klare Dominanz des motorisierten Individualverkehrs, der allerdings mehrmals pro Monat auch mit dem Fahrrad ergänzt wird. Zudem ist dies das einzige Cluster, das bereits vor dem großen Boom E-Bikes zumindest selten nutzt.¹¹ Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs werden beinahe nie in Anspruch genommen. Das eigene Auto wird als alternativlose Notwendigkeit gesehen: An den ÖPNV fühlt man sich besonders schlecht angebunden und auch Carsharing wird nicht als praktikable Alternative zum eigenen Auto gesehen. Als Grund für die Wahl des Autos wird deutlich häufiger angegeben, dass die angestrebten Ziele mit anderen Verkehrsmitteln schlecht erreichbar sind und dass das eigene Auto besonders sparsam sei und deshalb die Umwelt nur wenig belaste. Bequemlichkeit hingegen wurde besonders selten als Motiv genannt. Zudem ist dies das Cluster, das von allen auto-nutzenden Mentalitäten die größte Unzufriedenheit mit der eigenen Mobilität aufweist. Auch existiert eine überdurchschnittliche Bereitschaft, umweltfreundliche Mobilitätsangebote mit öffentlichen Geldern zu fördern, wobei besonders der ÖPNV und an zweiter Stelle der Radverkehr als unterstützenswert erachtet werden. Eine Mobilitätswende, die vor allem auf eine Elektrifizierung der Pkws abzielt, scheint nicht gewünscht – obwohl dies die geringste eigene Verhaltensänderung erfordern würde. Zusammenfassend zeichnet sich ein deutlicher Wunsch nach nachhaltiger Mobilität ab, die allerdings in der eigenen Lebenspraxis als nicht praktikabel erscheint, was Unzufriedenheit – sowohl mit der Verkehrspolitik als auch mit sich selbst – auslöst.

Diese Mentalität findet sich überdurchschnittlich häufig auf dem Land und in Kleinstädten wieder, wobei die durchschnittliche Entfernung zur nächsten Großstadt mit 37 km und die zum Arbeitsort mit 17 km überdurchschnittlich groß ist. Diese ländlichen Gebiete, die fernab von Ballungsgebieten liegen, weisen oftmals ein eher dürftiges öffentliches Verkehrsangebot auf und die weite Entfernung zur Arbeit macht auch eine Alltagsmobilität mit dem Fahrrad aufwändiger. Dieses Mentalitätscluster lässt sich ferner als durchschnittlich bis gut situiert beschreiben: Die Einkommen sind durchschnittlich mit einem Schwerpunkt bei mittleren Gehältern. Die Quote an Eigenheimbesitz ist sehr hoch, was angesichts der Siedlungsgebiete nicht überraschend ist. Die Berufe sind bezüglich ihrer arbeitslogischen Aufteilung sehr heterogen verteilt, aus hierarchischer Sicht fällt aber auf, dass es in diesem Cluster sehr wenige einfache Berufe gibt. Das Bildungsniveau ist leicht überdurchschnittlich mit einer hohen Anzahl an Universitätsabschlüssen. Dies ist besonders angesichts der Altersverteilung auffällig, liegt doch der Altersschwerpunkt bei Menschen über 40

¹¹ E-Bikes waren zum Befragungszeitpunkt noch so gering verbreitet, dass sie in keinem weiteren Cluster eine nennenswerte Rolle in der alltäglichen Mobilität spielen.

Jahren, während junge Menschen unter 30 Jahren kaum in diesem Cluster vertreten sind. Bezüglich des Geschlechts ist das Cluster ausgeglichen. Die veränderungsoffen zwangsautomobile Mentalität lässt sich also relativ eindeutig bei eher moderat wohlhabenden, auf dem Land lebenden Akademiker*innen mittleren und höheren Alters verorten.

Politisch kann diese Haltung recht eindeutig dem links-grünen, aktivbürgerlichen Spektrum zugeordnet werden. Den Kräften des freien Marktes wird kaum Vertrauen geschenkt; auch die Aussage, dass wir in Zukunft mehr Wirtschaftswachstum brauchen, selbst wenn dies die Umwelt belastet, wird entschieden zurückgewiesen. Ferner zeigt sich eine eher antikonsumistische Haltung, die sich in einem stark unterdurchschnittlichen Interesse an aktueller Mode, neuen technischen Geräten und Reisen zeigt. Dies geht einher mit der sehr hohen Bereitschaft, für umweltfreundliche Produkte mehr Geld auszugeben und möglichst nur solche aus fairem Handel zu kaufen. Auch besteht eine leicht überdurchschnittliche Präferenz für vegetarisches Essen. Dem entspricht das überdurchschnittlich ausgeprägte Umweltbewusstsein: Die Umweltverhältnisse werden als sehr beunruhigend empfunden, umweltbezogene Aspekte werden als überaus relevant für andere Politikbereiche erachtet und auch das Engagement im ökologischen und sozialen Bereich ist überdurchschnittlich stark ausgeprägt. Auch der Politik im Allgemeinen wird eine hohe Relevanz für das eigene Leben zugeschrieben, was in Verbindung mit dem hohen sozialen und/oder ökologischen Engagement für eine aktivbürgerliche Haltung spricht. Die überdurchschnittliche Zustimmung zur Gleichberechtigung Homosexueller weist ferner auf eine wertliberale Einstellung hin.

Aufgrund der sehr stark ökologischen Haltung ist es kaum verwunderlich, dass die eigene Automobilität kritisch gesehen wird, passt sie doch kaum in eine Lebensweise, die stark auf Nachhaltigkeit ausgerichtet ist. Der Wohnort und dessen Distanzen zur Arbeit lassen angesichts der deutschen Verkehrsinfrastruktur das Auto aber quasi zur Notwendigkeit werden, zumal man es sich gut leisten kann. Die Automobilität als Lebenspraxis ist hier im Vergleich zu den ersten drei autozentrierten Clustern weniger Ausdruck einer bewusst gewählten Lebensweise oder ein Statussymbol, sondern das Resultat einer Alternativlosigkeit. Mobilität wird eher pragmatisch als Raumüberwindung empfunden und weniger an ideologische Zwecke, wie das Ausleben eines Freiheitsgefühls oder den Genuss des Autofahrens, geknüpft. Der Wunsch, das eigene Verhalten zu verändern, äußert sich in der hohen Verantwortung, die der Politik für die Mobilitätswende zugeschrieben wird und der gleichzeitigen Kritik, die an ihr geübt wird: Diese orientiere sich in Verkehrsfragen viel zu stark an Interessen der Wirtschaft, anstatt ökologische Anliegen ins Zentrum zu stellen. Erwähnenswert ist ferner die Inkaufnahme, ja sogar die Forderung, nach politischen Maßnahmen, die die eigene Mobilitätsform, das Autofahren, einschränken. Auch wenn die diesbezüglichen Fragen eher auf städtische Automobilität abzielen, wovon dieses Cluster vermutlich

nicht allzu sehr betroffen wäre, so ist es die einzige Mentalität, die zumindest verbal die Bereitschaft zeigt, das eigene Verhalten zu verändern und sich selbst einzuschränken, wenn sich denn die Rahmenbedingungen wandeln.

Reduktionistische Mobilitätsmentalität

Das siebte Cluster, die reduktionistische Mobilitätsmentalität, erscheint auf den ersten Blick widersprüchlich und wird erst bei näherer Analyse nachvollziehbar. Sie konstituiert sich über eine leicht überdurchschnittliche pragmatische Automobilfixierung. Zudem zeichnet sich diese Haltung durch eine überaus hohe Zustimmung zur Forderung nach einer Mobilitätswende aus. Das eigene Auto wird demnach als subjektiv notwendig empfunden, trotzdem sollte der Automobilverkehr vor allem in Städten deutlich eingeschränkt werden. Dem entspricht auch der durchschnittliche Score auf dem Faktor Automobilexpansionismus, der darauf hindeutet, dass ein weiterer Ausbau der automobilen Infrastruktur und eine höhere Priorisierung wirtschaftlicher Interessen in der Verkehrspolitik eher abgelehnt wird. Allerdings sollen auch keine der vorgeschlagenen Alternativen zum Auto ausgebaut werden: Sowohl der Fahrradinfrastruktur als auch – und dies noch viel drastischer – dem ÖPNV wird verhältnismäßig große Indifferenz entgegengebracht. Daraus ergibt sich eine Mentalität, die vor allem von der Idee geprägt ist, dass es bereits genügend Mobilitätsangebote gebe und diese – besonders im Bereich des motorisierten Individualverkehrs – eher reduziert und reglementiert werden sollten.

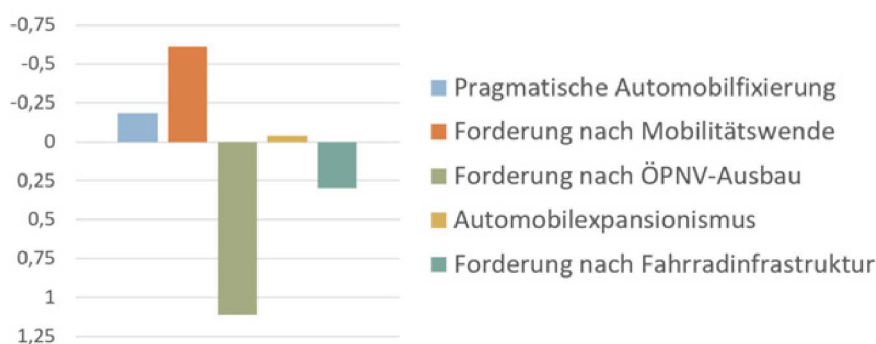


Abbildung 8: Faktorscores für Cluster 7

Diese Mentalität korrespondiert mit einer eher autofixierten Mobilitätspraxis, wobei auch das Fahrrad ab und an genutzt wird, der ÖPNV hingegen so gut wie nie. Die Gründe für die eigene Automobilität sind recht durchschnittlich, nämlich vor allem Zeitersparnis, die schlechte Erreichbarkeit der Ziele mit anderen Verkehrsmitteln sowie Bequemlichkeit. Insgesamt besteht eine verhältnismäßig geringe Bereitschaft, umweltfreundliche Verkehrsmittel mit öffentlichen Geldern zu fördern, was den

niedrigen Faktorscores auf dem Fahrrad- und dem ÖPNV-Faktor entspricht. Diese Bereiche werden also entweder als unwichtig – weil selbst auch kaum genutzt – oder als bereits gut genug bewertet.

Diese auf Reduktion der allgemeinen Mobilität abzielende Mentalität kommt überdurchschnittlich häufig bei Frauen vor, diese machen 57% des Clusters aus. Zudem ist der Anteil an über 70-jährigen Menschen verhältnismäßig hoch, alle anderen Altersgruppen sind allerdings auch vertreten. Die soziale Position lässt sich kaum genauer eingrenzen: Die Einkommen sind breit gestreut und durchschnittlich, mit einer sehr leichten Tendenz zu eher geringen Gehältern. Allerdings verfügt ein hoher Anteil von 60% der Befragten dieses Clusters über Immobilienbesitz. Bezüglich der Berufe zeichnet sich ein sehr heterogenes Bild ab, quasi alle Hierarchieebenen und Arbeitslogiken sind durchschnittlich oft vertreten, mit einem leicht erhöhten Anteil an Angestellten und verhältnismäßig wenigen Selbstständigen. Auch das Bildungsniveau ist durchschnittlich und breit gestreut. Zudem scheint diese Mentalität auch unabhängig vom Wohnort zu sein, da die Verteilung auf städtische und ländliche Siedlungsgebiete ebenfalls keinerlei Auffälligkeiten aufweist. Insgesamt lässt sich diese Haltung nicht klar sozialräumlich verorten und scheint davon recht unabhängig zu sein.

Auch die Variablen, die der Zuordnung zu sozialen Milieus dienen, sind für dieses Cluster wenig aufschlussreich. Die Haltung gegenüber gleichgeschlechtlichen Partnerschaften ist durchschnittlich, was einer leichten Ablehnung dieser Lebensform entspricht. Ebenso unauffällig, da durchschnittlich, ist die Konsumneigung, der Glaube an den freien Markt, die Bereitschaft für die eigene Karriere zu arbeiten und das Machtstreben. Bedeutsam ist allerdings, dass das Reisen und das Einbringen eigener Ideen und Impulse als verhältnismäßig unwichtig wahrgenommen werden. Auch geben die Personen, die diesem Cluster zugeordnet wurden, sehr selten an, sich manchmal bewusst allerbeste Qualität zu leisten. Dem Selbst, den eigenen Ideen und dem Konsum wird also nicht besonders viel Raum beigemessen. Gleichwohl blicken die Befragten dieses Clusters eher optimistisch in die eigene Zukunft. Bezüglich des Umweltbewusstseins und des Umweltverhaltens zeigt sich hier erneut eine recht durchschnittliche Position, was einer moderat proökologischen Einstellung entspricht. Dies spiegelt sich auch in der überdurchschnittlich starken Meinung wider, dass Umweltthemen auch für andere Politikbereiche von großer Relevanz sind.

Die reduktionistische Mobilitätsmentalität lässt sich demzufolge keiner bestimmten sozialen Gruppe zuordnen, was eine umfangreichere Interpretation dieser Haltung erschwert. Da das Umweltbewusstsein nur leicht überdurchschnittlich proökologisch ausgeprägt ist und die Forderung nach einer Mobilitätswende allerdings sehr hoch ist – von allen Clustern weist dieses hier sogar den höchsten Faktorscore auf – liegt die Vermutung nahe, dass es nicht nur ökologische Motive für die Forderung nach einer Reduktion des Autoverkehrs gibt. Denkbar wäre auch ein Wunsch nach einer Verringerung des Straßenverkehrs, der einem Bedürfnis nach Ruhe, sauberer Luft und weni-

ger gefährlichen Verkehrssituationen entspricht. Dies entspräche einem Wunsch nach allgemeiner Entschleunigung. Dass das Reisen für das eigene Leben keine gesteigerte Bedeutung hat, entspricht diesem Bedürfnis nach Ruhe und weniger Ortswechselln. Auch der hohe Anteil an älteren Menschen, die tendenziell weniger mobil sind als junge, lässt diese Interpretation plausibel erscheinen. Die Haltung könnte damit als eine Art nicht idealistische Postwachstumsmentalität beschrieben werden, denn de facto impliziert sie den Wunsch nach einer Reduktion, einem Ende des Wachstums des Verkehrssektors. Aufgrund der eher uneindeutigen politischen Verortung des Clusters scheint es aber kaum plausibel, dass diese Haltung bewusst aus Überzeugung zum Konzept des Postwachstums eingenommen wird; vielmehr ist davon auszugehen, dass die meisten Menschen dieses Clusters mit dieser politischen Strömung kaum vertraut sind und der Wunsch eher aus einem allgemeinen Unwohlsein mit der erlebten Beschleunigung der Welt und der Zirkulation von Waren und Menschen resultiert. Dies scheint auch schlüssig, da die Kritik am Automobilismus offensichtlich nicht so radikal ist, dass im eigenen Leben ein Auto als verzichtbar erscheint, immerhin weist das Cluster doch eine leicht überdurchschnittliche pragmatische Automobilfixierung auf. Für sich selbst scheint das Auto ein wichtiger Bestandteil des eigenen Lebens zu sein, aber im Allgemeinen sollten „die Menschen“ eben weniger Auto fahren.

Progressiver Fahrradenthusiasmus

Das letzte Cluster, das etwa 12% der Befragten umfasst, kann als progressiver Fahrradenthusiasmus bezeichnet werden. Diese Mentalität setzt sich aus folgenden Dispositionen zusammen: Die automobilskeptische Multioptionalität – die Inverse der pragmatischen Automobilfixierung – ist in diesem Cluster besonders stark ausgeprägt, ein eigenes Auto wird also als hochgradig überflüssig empfunden. Auch existiert große Skepsis gegenüber einem Automobilexpansionismus, was impliziert, dass ein weiterer Ausbau der automobilen Infrastruktur stark abgelehnt und die Politik dafür kritisiert wird, Interessen der Wirtschaft gegenüber dem Klimaschutz im Verkehrsbereich zu stark zu berücksichtigen. Dies wird durch die leicht überdurchschnittlich starke Forderung nach einer Mobilitätswende unterstrichen. Neben dem Rückgang des Automobilismus scheint diese vor allem im Ausbau der Fahrradinfrastruktur und weniger in der Förderung des ÖPNV zu liegen. Letzterem wird nur mit minimal unterdurchschnittlicher Zustimmung begegnet. Auch in diesem Cluster existiert also eine sehr spezifische Vorstellung der Mobilitätswende.

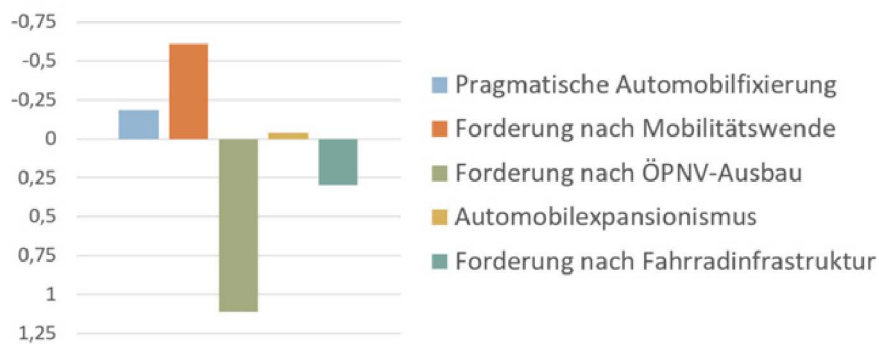


Abbildung 9: Faktorscores für Cluster 8

Dementsprechend ist das Fahrrad das wichtigste Verkehrsmittel im Alltag, das regelmäßig mit dem ÖPNV ergänzt wird. Auch das zu Fuß gehen hat einen recht hohen Stellenwert in der alltäglichen Fortbewegung. Zudem werden Carsharing und Mitfahrgelegenheiten überdurchschnittlich häufig genutzt, womit das Cluster das multimodalste des Datensatzes ist. Aus den Gründen für die Verkehrsmittelwahl – die beim Radfahren neben den geringen Kosten auch aus Fitness, Spaß und ökologischen Motiven bestehen – und der allgemein eher hohen Zufriedenheit damit lässt sich schließen, dass das Radfahren nicht nur aus Zwang und Mangel an Alternativen, sondern auch als bewusste Entscheidung gewählt wird. Die Nutzung des ÖPNV ist etwas weniger beliebt und wird neben ökologischen und finanziellen Gründen auch mit Bequemlichkeit begründet. Eine Veränderung der Mobilitätspolitik wird, das macht bereits die Zusammensetzung der Faktoren eindeutig, deutlich eingefordert. Hierfür sehen die Befragten dieses Clusters sowohl die Regierung als auch jeden einzelnen in der Pflicht. Zudem besteht ein überdurchschnittlich großer Wunsch, umweltfreundliche Verkehrsmittel mit öffentlichen Geldern zu fördern, wobei diese besonders in den ÖPNV und die Fahrradinfrastruktur (und nicht in E-Mobilität) investiert werden sollten.

Die Mentalität des progressiven Fahrradenthusiasmus kommt häufig bei jungen Menschen (unter 30 Jahren) vor und selten bei Leuten in ihren 40ern. Dem Alter entsprechend ist der Wohlstand der Personen in diesem Cluster verhältnismäßig gering: Die Einkommen sind signifikant unterdurchschnittlich, besonders Geringverdiener*innen sind hier stark vertreten, während pro-Kopf Einkommen von über 1.500 Euro netto im Monat selten sind. Mitwohnungen stellen die dominante Wohnform dar. Bezüglich der Berufe lässt sich eine recht große Heterogenität feststellen, wobei ein überproportional großer Teil des Clusters (18%) sich noch in Ausbildung befindet. Das Bildungsniveau ist mit deutlich weniger Hauptschul- und Realschulabschlüssen sowie einem sehr hohen Anteil an universitärer Bildung vergleichsweise hoch. Zudem lässt sich diese Mentalität klar als städtisch geprägt beschreiben, wobei besonders Metropolen ab 500.000 Einwohner*innen überrepräsentiert sind. 60% der Befragten leben

in Wohnorten mit mehr als 100.000 Einwohner*innen und nur 17% auf dem Land oder in Kleinstädten. Die Mentalität des progressiven Fahrradenthusiasmus tritt also besonders häufig bei jungen, urbanen (zukünftigen) Akademiker*innen auf.

Wie zu erwarten war, geht diese Mentalität mit einem stark überdurchschnittlichen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten einher. Es besteht trotz des geringen Einkommens ein sehr großes Interesse an umweltfreundlichen und fair gehandelten Produkten sowie an vegetarischer Ernährung. Zudem wird ein hohes soziales bzw. ökologisches Engagement angegeben. Die Umweltverhältnisse werden als sehr beunruhigend empfunden und dem Thema wird auch für andere Politikbereiche eine hohe Relevanz zugeschrieben. Auch wird die Aussage, dass es in Zukunft mehr Wachstum brauche, auch wenn dies zu Lasten der Wirtschaft ginge, vehement abgelehnt. Den Kräften des freien Marktes wird zudem deutlich misstraut. Diese wirtschafts-skeptische Haltung geht einher mit einer eher antikonsumistischen Lebenspraxis bezüglich Mode und technischen Geräten. Dem umfangreichen sozialen und/oder ökologischen Engagement entspricht auch das gesteigerte Interesse, Ideen und Impulse einzubringen, Macht und Einfluss zu haben und somit auch etwas bewirken zu wollen. Dem politischen Geschehen wird ferner eine große Bedeutung für das eigene Leben zugeschrieben. Die Bereitschaft, für das eigene berufliche Vorankommen auch in der Freizeit zu arbeiten, ist unterdurchschnittlich. Die hohe Motivation und der gesellschaftliche Gestaltungswille scheinen sich also eher auf politisches, soziales oder ökologisches Engagement zu beziehen. Auffällig ist zudem die große Zustimmung zur Gleichberechtigung Homosexueller und der allgemeine Optimismus, was die eigene Zukunft angeht. Dadurch ergibt sich ein Gesamtbild eines jungen, links-grünen, politisierten und gebildeten, urbanen Milieus, das hoch motiviert ist, die eigenen Ideen und Vorstellungen gesellschaftlich und politisch umzusetzen.

Die Ansicht, dass eine Mobilitätswende, bei der Umwelt- und Klimaschutz klar Vorrang vor wirtschaftlichen Interessen haben, ist damit Teil einer allgemeinen pro-ökologischen, wirtschaftskritischen Haltung. Auch die Kritik an einem besitzorientierten Automobilität und die Offenheit gegenüber Sharing-Angeboten passt zu einer allgemein eher konsumkritischen Haltung. Allerdings sollte auch mitgedacht werden, dass ein eigenes Auto sowie ausschweifender Konsum aufgrund des geringen Finanzspielraumes der Befragten dieses Clusters schwer zu realisieren wären. Auch ergibt sich durch die urbanen Wohnorte, die kurzen alltäglichen Strecken sowie das Alter, was darauf schließen lässt, dass hier eher wenige Personen mit eigenen Kindern anzutreffen sind, eine verhältnismäßig geringe Notwendigkeit zum eigenen Autobesitz. Zusammenfassend beschreibt der progressive Fahrradenthusiasmus eine Mentalität, die dem Anspruch einer kostengünstigen, flexiblen, individuellen Gestaltung genügt und gleichzeitig dem Ziel der Nachhaltigkeit entspricht. Dabei wird einem Umbau des Verkehrskonzeptes, das Nachhaltigkeit und insbesondere den Radverkehr ins Zentrum der Planung stellt, als wichtig empfunden.

5 Das Gesamtbild: Mobilität als Konfliktfeld

Welches Gesamtbild ergibt sich nun aus den oben beschriebenen acht unterschiedlichen Mobilitätsmentalitäten? Um die Relationen der einzelnen Haltungen zueinander zu verdeutlichen und einen Überblick über die Landschaft der Mobilitätsmentalitäten zu geben, wurden diese in einer Art sozial-ökologischem Raum verortet (vgl. Abbildung 12). Auf der x-Achse bildet dieser die sozial-ökologische Einstellung¹² der Befragten eines Clusters und auf der y-Achse ihr Gesamtkapital – was in diesem Fall das ökonomische und das kulturelle Kapitel umfasst – ab. Dies stellt eine Modifikation des klassischen Bourdieuschen Sozialraumes dar. Um besonders auf die Verhältnisse der ökologischen Haltungen der Mentalitäten zueinander eingehen zu können, ersetzt dieser Aspekt diejenige Achse, auf der in der Bourdieuschen Tradition das Verhältnis des kulturellen zum ökonomischen Kapital verzeichnet wird. Für die y-Achse wurde ein additiver Index aus Einkommen, Bildung, Berufsklasse und Eigenheimbesitz gebildet und für die x-Achse ebenfalls ein additiver Index aus den Einstellungsfragen zu Sorgen bezüglich der Umwelt, Konsum ökologischer und fair gehandelter Produkte und sozialem/ökologischem Engagement.¹³ Damit ist die Operationalisierung der beiden Konstrukte auf den Achsen allerdings sehr schematisch und deckt bei Weitem nicht alle Aspekte ab, die für eine adäquate Darstellung der sozial-ökologischen Haltung und des Gesamtkapitals nötig wären. Da hierfür allerdings keine weiteren Daten zur Verfügung standen, muss sich mit dieser approximativen Darstellung begnügt werden. Je weiter rechts ein Cluster steht, desto unökologischer ist die Haltung und Lebenspraxis und je weiter oben es sich befindet, desto mehr Kapital besitzen die Personen, die dem Cluster zugeordnet wurden. Die Einfärbung der Kreise bildet die Offenheit gegenüber (rot) bzw. Ablehnung (blau) einer ökologisch ausgerichteten Mobilitätswende – wenn auch mit je unterschiedlichen Vorstellungen davon, wie genau diese aussieht – ab.

Beachtet werden muss bei dieser Darstellung zudem, dass hier nur die Mittelwerte der Cluster abgebildet sind und die Form sowie die Größe der Cluster nicht berücksichtigt wurden. Daraus ergibt sich das Problem, dass nicht für alle gesellschaftlichen

¹² Eine Differenzierung nach einer rein ökologischen Einstellung war aufgrund der unscharfen Frageformulierungen der Variablen nicht möglich.

¹³ Die Variablen und damit auch die Indizes sind auf einen Wertebereich von [0;1] normiert. Der Wert null bedeutet im Falle der Ökologischen Einstellung eine besonders pro-ökologische Haltung und Lebenspraxis, der sich aus folgenden Items zusammensetzt: „Für umweltfreundliche Produkte bin ich bereit, mehr Geld auszugeben“, „Es kommt bei mir häufig vor, dass ich mich bei sozialen und ökologischen Fragen stark engagiere“, „Wenn möglich kaufe ich Produkte, die aus fairem Handel stammen“ und „Es beunruhigt mich, wenn ich daran denke, in welchen Umweltverhältnissen künftige Generationen wahrscheinlich leben müssen“. Im Falle des Index zum Gesamtkapital bedeutet der Wert null das Zusammenspiel aus einem Nettoeinkommen von unter 500 Euro, keinem Schulabschluss, eines einfachen Angestellten- oder Arbeiterberufs und keinem Eigenheimbesitz.

Gruppen ein eigenes Cluster existiert.¹⁴ Zudem suggeriert die Darstellung, dass alle Cluster trennscharf seien, was irreführend ist, da die Streuung und die Überlappungen realiter groß sind.¹⁵ Im Vergleich zu bestehender Forschung zu sozial-ökologischen Mentalitäten (vgl. Eversberg 2020) fällt es schwer, die einzelnen Lager sozioökonomisch genau zu verorten und somit zu analysieren, mit welchen sozioökonomischen oder milieubezogenen Merkmalen die Haltungen zusammenhängen. Wie die Darstellung zeigt, liefern die Kapitalausstattung, also der Wohlstand, das Bildungsniveau und der Beruf diesbezüglich kaum einen Erkenntnisgewinn; so liegen die Clusterzentren auf der y-Achse mit Ausnahme von Cluster 5 recht nah beieinander. Zwar sind Umfang und Möglichkeit der Mobilität eindeutig auch eine Klassenfrage – Stichwort *transport poverty* (vgl. Daubitz 2014) –, aber mit der sozial-ökologischen Mobilitätsmentalität lassen sich bezüglich dieser Faktoren nicht immer eindeutige Zusammenhänge feststellen. Die Darstellung ist demnach eher eine Approximation als eine Wirklichkeitsabbildung und hat vor allem illustrativen Charakter, soll sie doch primär auf die grundlegenden Relationen der Cluster zueinander hinweisen.

Aus der Darstellung (Abbildung 10) wird deutlich, dass die Haltung zur Mobilitätswende weitgehend unabhängig von der Kapitalausstattung ist, aber stark mit der allgemeinen umweltbezogenen Haltung zusammenhängt. Letzteres dürfte kaum überraschen, ist doch eine Mobilitätswende eine der zentralen aktuellen Herausforderungen einer möglichen sozial-ökologischen Transformation der Gesellschaft. Würde man die Cluster nicht bezüglich ihrer Haltung, sondern gegenüber ihrer Mobilitätspraxis einfärben, so wäre dieser Zusammenhang etwas weniger eindeutig, da Cluster 5, der ÖPNV orientierte Pragmatismus, mit einem Mobilitätsverhalten einhergeht, dass deutlich weniger umweltbelastend ist als jenes des Clusters 6 (veränderungsoffen zwangsautomobile Mentalität).

¹⁴ Ein weiterer blinder Punkt der Analyse ist der Migrationshintergrund des Samples. Zwar wurde dieser abgefragt, aber mit nur 6% der Befragten, die einen Migrationshintergrund angeben, ist diese Gruppe deutlich unterrepräsentiert, stellt sie doch eigentlich rund ein Viertel der deutschen Bevölkerung dar. Da kein (!) Cluster signifikante Auffälligkeiten diesbezüglich aufwies, kann an dieser Stelle nichts über die Zusammenhänge zwischen Migrationshintergrund und Mobilitätsmentalitäten gesagt werden.

¹⁵ Vor allem Cluster 2 und Cluster 4 streuen in alle Richtungen sehr stark, weshalb eine genaue Verortung im oberen, rechten Quadranten genau genommen relativiert werden sollte – diese beiden Mobilitätsmentalitäten kommen also in sehr unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen vor. Cluster 1, 6 und 8 weisen zudem eine hohe Streuung auf der y-Achse auf und sind deshalb bezüglich ihres Kapitalvolumens nicht ganz klar zu verorten. Dies ist insofern nicht überraschend, als es darauf hinweist, dass die Mentalitäten des anti-ökologischen Auto-Enthusiasmus, die um jeden Preis am Auto festhalten wollen, nicht nur in oberen Gesellschaftsschichten vorhanden sind – ebenso wie der progressive Fahrradenthusiasmus und die veränderungsoffen zwangsautomobile Mentalität. Das Cluster des ÖPNV-orientierten Pragmatismus streut des Weiteren stark auf der Achse der ökologischen Einstellung, was der anfänglichen Vermutung, dass sich in diesem Cluster einerseits junge, in Ausbildung befindliche, tendenziell pro-ökologische Menschen aber auch prekäre, eventuell weniger ökologische Einstellungsmuster befinden.

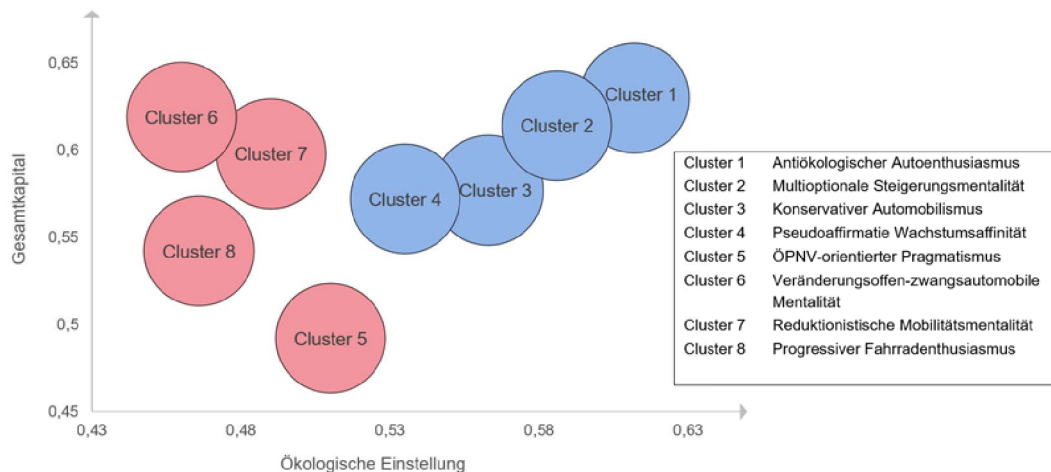


Abbildung 10: Approximative Darstellung aller Cluster im sozial-ökologischen Raum

Hierbei weisen die Ergebnisse auf eine Polarisierung der Haltungen hin, denn es scheint vier Cluster zu geben, die einer Veränderung des Mobilitätskonzeptes eindeutig sehr ablehnend gegenüberstehen (Cluster 1 bis 4) und vier Cluster, die dies begrüßen bzw. teilweise sogar fordern würden. In Anbetracht der Eigenschaften von k-means Clustering, das Cluster so konstruiert, dass ihre Zentren möglichst weit auseinanderliegen, also, dass möglichst unterschiedliche Mentalitäten konstruiert werden, ist dies zwar recht naheliegend. Dass aber in keiner der möglichen Clusterlösungen (auch nicht mit mehr oder weniger Clustern oder in einer hierarchischen Clusterlösung) eine Mentalität definiert wurde, die sich als neutral, als indifferent beschreiben lässt, legt die Interpretation einer Polarisierung trotzdem nahe. Auch inhaltlich scheint dies nicht abwegig, da Mobilität ein Thema ist, das ausnahmslos alle Menschen betrifft – ist doch jede Person auf irgendeine Weise selbst mobil und vom Unterwegssein der Anderen betroffen. Teilt man die acht Mobilitätsmentalitäten in diese zwei Lager – pro und kontra Mobilitätswende – auf, so werden die Dynamiken im gesellschaftlichen Spannungsfeld Mobilität deutlich übersichtlicher als in der Darstellung der acht Cluster.

Kontra Mobilitätswende: Die Beharrungskraft des Automobilismus

Vor allem jene blau eingefärbten Mentalitäten, die alle eine mehr oder minder stark ausgeprägte Ablehnung einer Veränderung aufweisen, liegen auch im sozial-ökologischen Raum eng beieinander bzw. überlappen sich deutlich. Diese Mentalitäten eint das Festhalten am eigenen Autofahren und am Automobilismus als System. So steht die Mentalität des konservativen Automobilismus für eine beharrende, distanzierte Haltung und für den Wunsch, die eigene Automobilität möglichst ungestört ausüben zu können. Cluster 2, die multioptionale Steigerungsmentalität, impliziert eine

deutliche Forderung nach mehr Mobilitätsoptionen im Allgemeinen und mehr auto-mobiler Infrastruktur im Speziellen, denn ohne letztere sind die eigenen Mobilitätsbedürfnisse auch kaum zu realisieren. Ähnlich dazu lässt sich auch die pseudoaffirmative Haltung interpretieren. Der anti-ökologische Auto-Enthusiasmus beschreibt die Vorstellung einer quasi grenzenlosen Steigerung der Automobilität, die sich vor allem durch den eigenen Genuss des Fahrens und im Wachstum der Automobilindustrie begründet. Dieses bezüglich der Mobilität konservativ-beharrliche Lager, das 44,7% der Befragten einschließt, umfasst also Haltungen, die den Automobilität nicht nur nicht einschränken, sondern teilweise weiterhin ausbauen möchten. Lässt man das Cluster der Pseudoaffirmativen aufgrund der Widersprüchlichkeit des Antwortverhaltens weg, so sind es noch 31% des Samples, die um keinen Preis vom eigenen Pkw abrücken möchten. Ihre Verortung in der rechten Hälfte des Sozialraumes weist ferner auf eine allgemein stark antiökologische bis indifferente Einstellung gegenüber Umwelt- und Klimafragen hin (eine leichte Abweichung stellt die reduktionistische Mentalität dar, die moderat proökologisch ist). Aus dieser Perspektive erscheint eine Mobilitätswende schlichtweg unnötig, denn einer ihrer wichtigsten Gründe – der Klimaschutz – scheint in drei der vier Vorstellungswelten kein relevantes oder ernst zu nehmendes Thema zu sein. Dies manifestiert sich in der deutlichen Ablehnung, sich in der eigenen automobilen Freiheit einschränken zu lassen, die sich bei den ersten drei Clustern an den hohen Scores auf dem ersten Faktor ablesen lassen. Die Automobilität, die quasi als unangefochtener Königsweg der Mobilität gilt, ist in diesen Mentalitäten, die sowohl in urbanen wie ländlichen Räumen anzutreffen sind, alternativlos. Ihre Einschränkung würde damit eine radikale Veränderung der eigenen Lebensweise und eine subjektive Freiheitsverlusterfahrung bedeuten, da das Auto hier ein Ausdruck von eigener Souveränität und Autonomie zu sein scheint. Der eigene Pkw ist damit nicht nur ein technisches Artefakt zur Raumüberwindung, sondern vielmehr eine Reifikation zentraler moderner Werte und Normen. Formen kollektiver Mobilität wie Carsharing und der ÖPNV werden weder angenommen noch als gute Alternativen bewertet, bieten sie doch weniger Flexibilität und Projektionsfläche für derartige Vorstellungen. Der Besitz eines eigenen Autos wird demnach als Notwendigkeit und als Recht empfunden, das einem niemand nehmen dürfe, als Basis der Alltagsorganisation und der gesellschaftlichen Teilhabe sowie als Ausdruck der eigenen Subjektivität. Zudem eint drei der vier Cluster auch die deutliche Priorisierung wirtschaftlicher Anliegen vor ökologischen und die hohe Bedeutung, die der Automobilindustrie für die Wohlstandssicherung Deutschlands zugeschrieben wird. Die Logik, die von der Automobilindustrie immer wieder betont wird, nämlich, dass mit Umweltauflagen nicht die vielen Arbeitsplätze der Autoindustrie gefährdet werden dürfen, findet in diesen Mentalitäten vermutlich großen Anklang.

Eine weitere strukturelle Gemeinsamkeit dieser drei bzw. vier konservativen Haltungen besteht darin, dass sie überdurchschnittlich häufig von Männern eingenommen werden. Da insgesamt Männer häufiger anti-ökologische Vorstellungen aufweisen

(vgl. Eversberg 2020) und da Automobilität im Allgemeinen noch stark mit bestimmten Vorstellungen von Maskulinität aufgeladen ist, scheint dies durchaus plausibel. Bemerkenswert ist jedoch, dass obwohl Frauen seit den 1990er Jahren beim Autofahren „aufgeholt“ haben – der Besitz und Gebrauch des Pkws also in der Quantität kaum mehr Geschlechterunterschiede aufweist (vgl. Hunecke et al. 2008, S. 43; MiD 2017, S. 39) – das Festhalten am Auto bzw. die Bereitschaft für Veränderung und andere Verkehrsmittel noch immer so stark vergeschlechtlicht ist.

Neben den Ähnlichkeiten soll auch auf Differenzen dieser vier Mobilitätsmentalitäten hingewiesen werden. So unterscheiden sich die vier Cluster vor allem bezüglich der Vehemenz ihrer Beharrung und der Bereitschaft sich für diese auch zu engagieren. Während der konservative Automobilismus und die pseudoaffirmative Haltung eher mit Trägheit, Distanz und Desinteresse für Politik und einem Rückzug ins Private einhergehen, so ist die Mentalität des anti-ökologischen Autoenthusiasmus geprägt von großer Motivation, die eigenen Ideen und Vorstellungen einzubringen und Macht auszuüben. Auch gibt es Unterschiede bezüglich der Frage nach der Ausweitung der automobilen Infrastruktur, der die Mentalitäten in Cluster 1, 2 und 4 sehr offen gegenüberstehen, wohingegen der konservative Automobilismus eher ein Festhalten am Status Quo und eine Genügsamkeit mit dem, was da ist, aufweist. Zudem scheint es auch verschiedene Gründe für das Festhalten am Automobilismus zu geben: Die Mentalität des anti-ökologischen Autoenthusiasmus basiert vor allem auf Genuss und Spaß am eigenen Autofahren sowie auf der Einschätzung, dass die Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft unverzichtbar ist. Die multioptionale Steigerungsmentalität teilt letzteres Motiv, kombiniert dieses aber mit einer pragmatischen Sicht, nämlich, dass Mobilität ohne ein eigenes Auto schlichtweg nicht zu realisieren sei. Im konservativen Automobilismus spielen hingegen Gewohnheit und Bequemlichkeit eine vordergründige Rolle.

Interessant ist zuletzt auch, dass die automobilzentrierten Mentalitäten insgesamt zwar stärker in ländlichen und kleinstädtischen Gebieten verbreitet sind, aber sowohl der konservative Automobilismus als auch der anti-ökologische Auto-Enthusiasmus in Städten und auf dem Land gleichermaßen vorkommen. Besonders beharrliche und veränderungsaverse Haltungen scheinen damit relativ unabhängig von der Siedlungsstruktur und den damit verbundenen Angeboten alternativer Mobilität (ÖPNV, Sharing, Fahrradwege) zu sein. Dass also allein aufgrund besserer Angebote eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens passieren wird, scheint vor diesem Hintergrund wenig plausibel.

Pro Mobilitätswende: Veränderungswünsche mit unterschiedlichen Motiven

Die strikte Ablehnung der Verkehrswende von knapp der Hälfte der Bevölkerung impliziert im Umkehrschluss, dass über die Hälfte der Befragten offen für unterschiedliche Konzepte nachhaltiger Mobilität sind. In dieses zweite Lager gehört die Mentalität des ÖPNV-orientierten Pragmatismus, die weniger vom Wunsch nach ökologischer Veränderung, sondern konkret nach einem verbesserten ÖPNV geprägt ist; die veränderungsoffen zwangsautomobile Mentalität, eine Haltung, die sich zwar nach einer Abkehr vom Automobilität sehnt, aber aktuell selbst nicht auf ein Auto verzichten kann; die reduktionistische Mobilitätsmentalität, deren Kern die Forderung nach weniger Verkehr im Allgemeinen ist und der progressive Fahrradenthusiasmus, der für eine umfassende Verkehrsveränderung und eine Priorisierung des Fahrrad- anstatt des Autoverkehrs steht. Während die Vorstellungen der konkreten Ausgestaltung einer Mobilitätswende in jeder Mentalität andere sind, so lassen sich die Motive für die Veränderung immerhin gruppieren: So existieren einerseits bei Cluster 5 und Cluster 8 eigennützige Gründe, die primär auf die Verbesserung jener Mobilitätsform, die man selbst nutzt, abzielen. Andererseits werden ideologische Motive genannt, die im Falle von Cluster 6 und Cluster 8 ökologischer Art sind und bei Cluster 7 vermutlich auf einem Wunsch nach allgemeiner Entschleunigung basieren. Ein weiterer Unterschied besteht in der Übereinstimmung des eigenen Mobilitätsverhaltens und den Ansprüchen, die an das gesamte Mobilitätssystem gestellt werden. Die veränderungsoffen zwangsautomobile Mentalität und die reduktionistische Mobilitätsmentalität sind zwar beide für weniger Autoverkehr, gehen aber dennoch mit einer automobilen Lebensweise einher. Erstere Mentalität weist eine diesbezüglich reflektierte Haltung auf, die die eigene Abhängigkeit vom Auto kritisiert und den Wunsch nach einer nicht-automobilen Mobilität äußert. Ob die reduktionistische Mobilitätsmentalität auch mit der Bereitschaft, das Autofahren zu reduzieren, einhergeht, wird hingegen nicht ersichtlich. Gemeinsam ist allen vier Clustern eine Auffassung von Mobilität, die nicht (nur) um den Privat-Pkw zentriert ist und die insgesamt den Autoverkehr reduzieren möchte. Auch eint die Cluster eine kritische Haltung gegenüber der aktuellen Verkehrspolitik, die als zu sehr auf wirtschaftliche Interessen fokussiert beurteilt wird. An der Fortführung einer Politik, die sich vor allem auf den Ausbau der automobilen Infrastruktur und auf die Förderung der Autoindustrie konzentriert, besteht kein Interesse. Mobilität sollte stattdessen vielfältiger gedacht werden und Umwelt- und Klimaschutzaspekte stärker in die Planung miteinbeziehen. Bis auf die Mentalität des ÖPNV-orientierten Pragmatismus wird in diesen Haltungen das Thema Mobilität mit Klimaschutz verbunden und der Anspruch an sich selbst und an die Politik gestellt, eine nachhaltige Mobilität zu realisieren bzw. zu ermöglichen. Dies impliziert insgesamt einen Wunsch nach Veränderung der Verkehrspolitik und des aktuell vorherrschenden Mobilitätskonzeptes. Die Stärke des Wunsches und die Bereitschaft, sich für diese Veränderung auch aktiv einzusetzen, va-

riert auch in diesem Cluster stark: Während dem ÖPNV-orientierten Pragmatismus und der reduktionistischen Mobilitätsmentalität eher eine Passivität innewohnt, so lassen sich der progressive Fahrradenthusiasmus und die veränderungsoffen zwangsautomobile Mentalität als (politisch) engagiert und motiviert, die eigenen Ideen und Vorstellungen auch einzubringen beschreiben. Diese kritischen, veränderungsaffinen Einstellungen finden sich insgesamt deutlich häufiger bei Frauen als bei Männern wieder und existieren sowohl in den großen Städten als auch auf dem Land.

Fossile Mentalitäten?

Deutlich wird durch die Aufteilung der acht Cluster in zwei Lager, dass besonders jene automobil beharrlichen Mentalitäten viele Aspekte dessen aufweisen, was in anderen Arbeiten der Nachwuchsforschungsgruppe „flumen“ als historisch gewachsene Elemente fossiler Mentalitäten beschrieben wurde (vgl. Büttner/Schmelzer 2021). Der Begriff der „fossilen Mentalitäten“ zielt darauf ab, dass sich bestimmte moderne, abstrakte Vorstellungen und Normen erst mit und durch die Nutzung fossiler Brennstoffe etablieren konnten – etwa die Idee, dass Mobilität losgelöst von natürlichen Grenzen wie Ermüdung von Pferd und Mensch und in Geschwindigkeit sowie Ausmaß stetig steigerbar sei. Durch Eisenbahn, Dampfschiff und Automobil wurde das Unterwegssein immer schneller, zuverlässiger und enger getaktet. Sowohl die Geschwindigkeit der einzelnen Verkehrsmittel als auch das Ausmaß der Fortbewegung wuchsen rasant. Damit festigte sich auch die Assoziation von Mobilität mit Fortschritt, Freiheit und Genuss. Ein zentrales Element fossiler Mobilitätsmentalitäten ist ferner die Vorstellung, dass Mobilität jedem Menschen zustehe und ermöglicht werden sollte. Im 20. Jahrhundert manifestierten sich diese Vorstellungen im politischen Projekt der Volksmotorisierung und auch heute ist Mobilität – meist gedacht mit dem eigenen Auto – eine Voraussetzung für soziale Teilhabe, was wiederum die Vorstellung davon, dass eine Steigerung des Ausmaßes und der Möglichkeiten des Unterwegsseins potenziell erstrebenswert ist, festigt.

Eben diese fossil geprägte Vorstellung vom erstrebenswerten Ziel des weiteren Wachstums der Mobilität in Form von Automobilität als aktuell hegemoniale Form der Fortbewegung erweist sich als hoch umstritten und steht im Zentrum des sozialen Konfliktes um Mobilität. So ist die Automobilität, die im 20. Jahrhundert zum unmittelbaren Ausdruck der fossilen Lebensweise und Vorstellungswelt wurde, besonders in den automobil beharrlichen Mentalitäten nach wie vor alternativlos und unumstritten: Ihr weiteres Wachstum, der Ausbau der automobilen Infrastrukturen und eine prosperierende Automobilwirtschaft in Deutschland werden als wichtige politische Ziele betrachtet. Auch die Vorstellung, dass Mobilität ein Sinnbild des Fortschrittes ist, prägt vor allem die Mentalitäten des beharrlichen Lagers, das in der Automobilindustrie den Wohlstandsgenerator der deutschen Volkswirtschaft sieht. Auch Werte und Normen wie Freiheit und Autonomie, die sich ebenfalls erst durch

fossile Brennstoffe so stark in mobilitätsbezogene Vorstellungswelten einschreiben konnten, sind nach wie vor fest mit dem Automobilität verbunden. Damit ist die Idee vom Recht auf Mobilität – und zwar ganz konkret auf die eigene Automobilität – ein fester Bestandteil von etwa der Hälfte der Mobilitätsmentalitäten. Eine Einschränkung des Pkw-Verkehrs würde in diesen Haltungen einem illegitimen Einschnitt in eigene Freiheitsrechte gleichkommen.

Doch auch eine allgemeine Förderung von Verkehrsinfrastrukturen, ein Ausbau des Mobilitätsangebots, sodass dieses auch weiterhin schneller, umfassender und günstiger wird, ist nach wie vor in vielen Mentalitäten fest verankert. Die Steigerungslogik, die sich durch die Nutzung fossiler Brennstoffe in die modernen Vorstellungswelten eingeschrieben hat, findet sich in Bezug auf unterschiedliche Verkehrsmittel in fast allen hier analysierten Mentalitäten wieder. Besonders im Mobilitätssektor ist demnach die Frage, ob und wie die im Fossilismus entstandenen Emanzipationsfortschritte in eine postfossile oder gar nachhaltige Zukunft mitgenommen werden können, gleichsam drängend wie umstritten.

Denn neben der deutlichen fossilen Beharrung wird auch die Kritik daran immer lauter. Eine Reduktion des Autoverkehrs findet sich in drei der acht Mentalitäten als klare Forderung. An die Stelle des privaten Pkws solle ein multimodaler Mix aus ÖPNV-Nutzung, Radfahren und der (wenn auch bisher sehr seltenen) Nutzung von Sharingangeboten treten. Fossile Mobilitätsmentalitäten, die um die automobilen Freiheiten kreisen, werden zunehmend infrage gestellt, ihr alltagspraktischer Kern, der Automobilität, ist zum Konfliktthema geworden. Damit ist der über Jahrzehnte staatlich geförderte automobiler Konsens – nämlich, dass der Automobilität sowohl individuell Freiheit und Freude als auch kollektiven Wohlstand und Fortschritt bringen würde – am Zerbrechen. Canzlers und Knies Einschätzung, dass das Konfliktpotenzial um Mobilität wieder am Erstarken ist, scheint sich zu bestätigen (vgl. Canzler/Knie 2018). Angesichts der Polarisierung und den großen inhaltlichen Differenzen der aktuellen Mobilitätsmentalitäten scheint ein sich verhärtender Konflikt darüber beinahe unausweichlich: So ist eine Weiterführung der automobilzentrierten Verkehrspolitik der Kritik aus dem progressiven Lager ausgesetzt; einer sozial-ökologischen Transformation hin zu einer nachhaltigen Mobilität würde aber erheblicher Protest aus dem beharrlichen Lager drohen. Eine sozial-ökologische Transformation des Verkehrsbereiches scheint nicht ohne Konflikte und weitere Spannungen möglich zu sein.

Vor dem Hintergrund der beachtlichen automobilen Beharrung und Veränderungsresistenz ist ein baldiges Ende des Automobilität ohne einen grundlegenden verkehrspolitischen Richtungswechsel nicht in Sicht, auch wenn dies von Mobilitätsforschenden immer wieder antizipiert wird (vgl. Canzler/Knie 2018, S. 77). Die Veränderungsresistenz und die Verankerung des Autos in den Vorstellungswelten und Alltagspraxen der Menschen sowohl in der unteren als auch in der oberen Klasse sollten hier nicht

unterschätzt werden. So weisen doch mehrere Mentalitäten nicht nur eine massive Ablehnung zur Veränderung auf, sondern auch eine Haltung, die schlichtweg keine Notwendigkeit dafür sieht; zumindest nicht, wenn diese einen Wandel des eigenen Lebensstils und einen Nachteil für die deutsche Automobilindustrie bedeutet. Dass die automobiler Freiheit bald an ihrem eigenen Erfolg zu ersticken droht, wie Canzler et al. (2018, S. 26) prognostizierten, scheint keinesfalls eindeutig. Die Analyse bestärkt hingegen eher Stefan Rammlers Einschätzung, dass eine umfassende Mobilitätswende zunächst nicht im Sinne vieler Lebensstile und Konsumpräferenzen wäre (vgl. Rammler 2017, S. 10). Bedenkt man, dass neben der fossilen Beharrung mancher Mentalitäten auch der politische Einfluss der Automobilindustrie sowie die normative Kraft des Faktischen, nämlich die materielle Infrastruktur, die seit über 100 Jahren auf motorisierte Individualmobilität ausgelegt ist, das aktuelle System stärken, so zeichnet sich Ingolfur Blühdorns Einschätzung einer nachhaltigen Nicht-Nachhaltigkeit als durchaus zutreffend ab (Blühdorn 2020). Auch und insbesondere im Verkehrsbereich scheint es die von Blühdorn und Dannemann beschriebene „Allianz zwischen den verschiedensten Akteuren, die die bedingungslose Verteidigung von bestehenden gesellschaftlichen (Natur-)Verhältnissen betreiben“ zu geben (Blühdorn/Dannemann 2019, S. 117).

Insgesamt zeichnet sich ein Bild des Übergangs, der Gleichzeitigkeit von sehr gegensätzlichen Mentalitäten ab, die die Konsequenzen des Postfossilismus in der eigenen Alltagspraxis unterschiedlich stark antizipieren und bewerten. Die fossilen Mobilitätsmentalitäten des 19. und vor allem des 20. Jahrhunderts weisen zumindest deutliche Risse auf und stehen im Zentrum eines polarisierten sozialen Feldes.

6 Fazit

Dieses Paper ging der Frage nach, welche Vorstellungen und Haltungen es zu Mobilität und Nachhaltigkeit gibt. Mithilfe einer Clusteranalyse von repräsentativen Daten der Umweltbewusstseinsstudie 2018 konnten acht unterschiedliche Mobilitätsmentalitäten herausgearbeitet werden, die verdeutlichen, dass der Automobilismus als aktuelles System im Zentrum eines Konfliktes um eine mögliche Mobilitätswende steht. Die acht Cluster lassen sich hierfür in zwei Lager aufteilen, einerseits in automobil-beharrliche Einstellungen, zu denen der anti-ökologische Auto-Enthusiasmus, die multioptionale Steigerungsmobilität, der konservative Automobilismus und die pseudoaffirmative, automobilzentrierte Wachstumsaffinität gehören. Auf der anderen Seite existieren vier Cluster, die in unterschiedlicher Vehemenz und aus unterschiedlichen Motiven dem Automobilismus mit Skepsis und Kritik begegnen: der ÖPNV-orientierte Pragmatismus, die veränderungsoffenen zwangsautomobile Mentalität, die reduktionistische Mobilitätsmentalität und der progressive Fahrradenthusiasmus. Aus der Konstellation dieser acht sehr unterschiedlichen Mentalitäten wird deutlich, dass

erstens Mobilität und deren zukünftige nachhaltige Gestaltung ein hoch polarisiertes Konfliktfeld ist, das einerseits von einer fest verankerten automobilen Beharrung und andererseits von unterschiedlichen Vorstellungen einer neuen, nachhaltigeren Mobilität geprägt ist.

Anschließend wurde diskutiert, inwiefern diese Mentalitäten als fossil geprägt beschrieben werden können, wobei deutlich wurde, dass manche Mentalitäten, nämlich vor allem jene des automobil-beharrlichen Lagers, sehr stark von den Denkmustern, die im Zuge des Fossilismus entstanden, gezeichnet sind. Dies zeigt sich in deren engen Verbindung des eigenen und kollektiven Automobilität mit Werten wie Wohlstand, Fortschritt, Freiheit und Autonomie. Allerdings weisen andere Mentalitäten, insbesondere die veränderungsoffenen zwangsautomobile Mentalität und der progressive Fahrradenthusiasmus eine höchst kritische Position gegenüber dieser Haltung auf und beinhalten zudem die Forderung einer Neuausrichtung des Mobilitätskonzeptes. Die automobilen Lebensweise, die in die Mentalitäten des anti-ökologisch-beharrlichen Lagers fest eingeschrieben ist, steht im Zentrum der Kritik derjenigen Mentalitäten, die für eine Mobilitätswende offen sind. Der gesellschaftliche Konflikt um nachhaltige Mobilität dreht sich demnach vor allem um die Frage, ob eine Mobilität, die primär auf dem Gebrauch und Besitz von geeigneten Pkws basiert, wünschenswert und zukunftsfähig ist. Mobilität bedeutet in Deutschland für viele Menschen nach wie vor Automobilität und es zeigte sich, dass es einen beachtlichen Teil der Bevölkerung gibt, der hiervon um keinen Preis abrücken möchte. Gleichwohl ist die Kritik am Automobilität und an fossilen Mobilitätsformen aus ihrer Nische, in der sie sich im 20. Jahrhundert noch befand, herausgetreten. Die Freiheiten und Errungenschaften, die durch den Fossilismus ermöglicht wurden und sich so tief in die Mobilitätsmentalitäten des 20. Jahrhunderts eingeschrieben haben, werden nun zum Problem, das zumindest in Teilen der Gesellschaft kritisch aufgenommen wird.

An dieser Stelle werden die Grenzen dieser Arbeit und des dafür verwendeten Datensatzes deutlich, da letzterer umfassende Aussagen über Haltungen zur Steigerungslogik oder zu affektiven Komponenten von Mobilitätsmentalitäten nur bedingt ermöglicht. Zudem sind die hier dargestellten Cluster nicht als eine realitätsgetreue Abbildung aller aktuell existierenden Mobilitätsmentalitäten zu verstehen, sondern als typische Muster von Dispositionen, die sich in einem kontinuierlichen Spektrum von Haltungen verorten lassen. Trotz dieser Einschränkungen erwies sich die Nutzung von Clusteranalysen in Verbindung mit dem relationalen Mentalitätsbegriff als produktiv und erkenntnisgewinnend, da damit verschiedene vielschichtige Haltungen und deren Beziehung zueinander herausgearbeitet werden konnten. Somit dient die Analyse nicht nur dem Verständnis einzelner Mentalitäten, sondern vor allem der Skizzierung des gesamten gesellschaftlichen Spannungsfeldes der sozial-ökologischen Mobilitätsmentalitäten und der darin befindlichen Dynamiken.

Ein Thema, das in den hier analysierten Datensatz nur am Rand auftaucht, die Debatten über eine Verkehrswende allerdings in den letzten beiden Jahren stark prägte, ist die Elektrifizierung der Mobilität, insbesondere des Autos. Durch das im Jahr 2022 verfasste Klimapaket der Europäischen Union „fit for 55“ sollen ab 2035 keine Pkws mit Verbrennungsmotor in der EU neu zugelassen werden. Einige Automobilhersteller wie Fiat oder Opel planen sogar bereits vor 2030 nur noch vollelektrische Modelle auf den Markt zu bringen. Betont wird damit von Seiten der Automobilindustrie, dass der Privat-Pkw einer umfassenden ökologischen Modernisierung unterzogen wird. Das Elektroauto scheint damit einen Kompromiss im Konfliktfeld um nachhaltige Mobilität darzustellen, der es ermöglicht, fossil geprägte Vorstellungen von Mobilität – nämlich den Privat-Pkw mit all seinen Vorstellungen von Freiheit, Fortschritt, Beschleunigung und Statuskonsum – in eine postfossile, scheinbar nachhaltige Zukunft „mitzunehmen“. Dass eine reine Antriebswende allerdings nicht alle Probleme des Mobilitätssystems lösen wird, scheint in der Mobilitätsforschung unumstritten (vgl. Manderscheid 2020). Schließlich bliebe hier die Platzproblematik, die Feinstaubbelastung durch Reifenabrieb, das hohe Unfallrisiko, der sozial ungerechte Zugang zu Mobilitätsangeboten sowie die diversen sozialen und ökologischen Probleme, die durch die Produktion von Elektroautos entstehen, bestehen. Inwiefern diese Debatten die Mentalitäten bezüglich Mobilität verändern und ob das Elektroauto damit zur Stabilisierung des Automobilismus beiträgt oder nur Brückentechnologie in einer umfassenden sozial-ökologischen Transformation wird, gilt es zukünftig zu erforschen.

Literaturverzeichnis

- Agora Verkehrswende (2022): Vom rasenden Stillstand zum versprochenen Fortschritt? Zwischenbilanz der Klimapolitik im Verkehr nach einem Jahr Ampelkoalition mit Empfehlung für einen Kurs auf Klimaneutralität, Wirtschaftlichkeit und soziale Gerechtigkeit. Online verfügbar: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/vom-rasenden-stillstand-zum-versprochenen-fortschritt/>. Zuletzt abgerufen am 23.02.2023.
- Anable, Jillian (2005): ‘Complacent car addicts’ or ‘aspiring environmentalists’? Identifying travel behaviour segments using attitude theory. *Transport policy* 12(1): S. 65–78.
- Blühdorn, Ingolfur & Dannemann, Hauke (2019): Der post-ökologische Verteidigungskonsens. Nachhaltigkeitsforschung im Verdacht der Komplizenschaft. In: Bohn, Carolin et al. (Hg.): *Gegenwart und Zukunft sozial-ökologischer Transformation*. Baden-Baden: Nomos. S. 113–134.
- Blühdorn, Ingolfur (2020): *Nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit. Warum die ökologische Transformation der Gesellschaft nicht stattfindet*. Bielefeld: Transcript.
- Bogner, Kathrin & Landrock, Uta (2015): Antworttendenzen in standardisierten Umfragen. *SDM-Survey Guidelines* (GESIS Leibniz Institute for the Social Sciences).
- Bortz, Jürgen & Schuster, Christof (2010): *Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler*. Wiesbaden: Springer.
- Bourdieu, Pierre (1982): *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Brand, Ulrich & Wissen, Markus (2017): *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*. München: Oekom Verlag.
- Bülow, Robert (1996): *Faktoren und Clusteranalyse. Zwei multivariate statistische Analyseverfahren am Beispiel der Hauptkomponentenanalyse des Clusterverfahrens nach Ward und der K-Means-Methode; eine anwendungsorientierte Einführung mit SPSS anhand zweier idealtypischer Beispiele*. *Diskussionspapiere aus der Fakultät für Sozialwissenschaft Bochum*, 5(96): S. 1–47.
- Büttner, Melissa & Schmelzer, Matthias (2021): *Fossile Mentalitäten. Zur Geschichte der fossilen Durchdringung moderner Vorstellungswelten*. Working Paper Nr. 3, *Mentalitäten im Fluss (flumen)*, Jena. Online verfügbar: https://www.db-thueringen.de/receive/dbt_mods_00049021. Zuletzt abgerufen am 23.02.2023.

- Canzler, Weert & Knie, Andreas (2018): Taumelnde Giganten. Gelingt der Autoindustrie die Neuerfindung? Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung.
- Canzler, Weert, Knie, Andreas, Ruhrort, Lisa & Scherf, Christian (2018): Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen. Bielefeld: Transcript.
- Daubitz, Stephan (2014): Mobilitätsarmut: Die Bedeutung der sozialen Frage im Forschungs- und Politikfeld Verkehr. In: Weert Canzler, Andreas Knie und Oliver Schwedes (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 1–13.
- Diana, Marco & Mokhtarian, Patricia L. (2009): Desire to change one's multimodality and its relationship to the use of different transport means. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour* 12(2): S. 107–119.
- Diehl, Katja (2022) Autokorrektur. Mobilität für eine lebenswerte Welt. Frankfurt am Main: S. Fischer.
- Diekmann, Andreas (2010): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Eversberg, Dennis (2020): Bioökonomie als Einsatz polarisierter sozialer Konflikte? Zur Verteilung sozial-ökologischer Mentalitäten in der deutschen Bevölkerung 2018 und möglichen Unterstützungs- und Widerstandspotentialen gegenüber bio-basierten Transformationen. Working Paper Nr. 1, Mentalitäten im Fluss (flumen), Jena. Online verfügbar: https://www.db-thueringen.de/receive/dbt_mods_00049019. Zuletzt abgerufen am 23.02.2023.
- Eversberg, Dennis, Fritz, Martin, Holz, Jana, Koch, Philip, Pungas, Lilian & Matthias Schmelzer (2021): Mentalities Matter. Sozial-ökologische Mentalitäten und ihre Bedeutung in post-fossilen Transformationen. Working Paper Nr. 5, Mentalitäten im Fluss (flumen), Jena. Online verfügbar: https://www.db-thueringen.de/receive/dbt_mods_00049142. Zuletzt abgerufen am 23.02.2023.
- Götz, Konrad, Deffner, Jutta & Klinger, Thomas (2014): Mobilitätsstile und Mobilitätskulturen – Erklärungspotentiale, Rezeption und Kritik, in: Weert Canzler, Andreas Knie & Oliver Schwedes (Hrsg.), Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. S. 1–20.
- Groth, Sören (2019): Von der automobilen zur multimodalen Gesellschaft? Multioptionalität als Voraussetzung für multimodales Verhalten. Bielefeld: Transcript.

- Hinz, Andreas, Michalski, Dominik, Schwarz, Reinhold & Herzberg, Philipp Yorck (2007): The acquiescence effect in responding to a questionnaire. *GMS Psycho-Social Medicine* 4: Doc07.
- Hunecke, Marcel, Böhler, Susanne, Grischkat, Sylvie & Haustein, Sonja (2008): MOBILANZ. Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauches und der Stoffströme unterschiedlicher Mobilitätsstile durch zielgruppenspezifische Mobilitätsdienstleistungen. Bochum, Lüneburg, Wuppertal.
- Lessenich, Stephan (2016): Neben uns die Sintflut. Die Externalisierungsgesellschaft und ihr Preis. München: Hanser Berlin.
- Manderscheid, Katharina (2020): Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? Zur Elektrifizierung des Automobilitätsdispositivs. In: Brunnengräber, Achim & Haas, Tobias (Hg.): Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität. Bielefeld: Transcript. S. 37–68.
- MiD (2017): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Online verfügbar: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf. Zuletzt abgerufen am 23.03.2023.
- Rammler, Stephan (2017): Volk ohne Wagen. Streitschrift für eine neue Mobilität. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch.
- Schendera, Christian F. G. (2010): Clusteranalyse mit SPSS. Mit Faktorenanalyse. München: De Gruyter.
- Umweltbundesamt (2022): Klimaschutzinstrumente im Verkehr. Bausteine für einen klimagerechten Verkehr. Online verfügbar: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uebersicht_bausteine_klimavertraeglicher_verkehr_kliv_05-2022.pdf. Zuletzt abgerufen am 23.02.2023.
- Vester, Michael, Oertzen, Peter von, Geiling, Heiko, Hermann, Thomas & Müller, Dagmar (2001): Soziale Milieus im gesellschaftlichen Strukturwandel. Zwischen Integration und Ausgrenzung. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Wiedenbeck, Michael, Züll, Cornelia (2010): Clusteranalyse, in: Christof Wolf und Henning Best (Hrsg.), *Handbuch der sozialwissenschaftlichen Datenanalyse*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 525–552.

