

## Themen dieser Ausgabe

### • Aus der Forschung

Forschungsaufenthalt von Janna Albrecht in den USA (01/16 - 05/16) 1

Zwischenstand Promotionsvorhaben Karin Kirsch zum Thema „Schlüsselereignisse in der Mobilität älterer Menschen“ 2

*Kurzfassung Aufsatz:* „Raum und Verkehr – ein Feld komplexer Wirkungsbeziehungen. Können Interventionen in die gebaute Umwelt klimawirksame Verkehrsemissionen wirklich senken?“ 3

*Kurzfassung Aufsatz:* „Framing Social Inclusion as a Benchmark for Cycling-Inclusive Transport Policy in Kisumu, Kenya“ 3

*Kurzfassung Aufsatz:* „GHG emissions in daily travel and long-distance travel in Germany – Social and spatial correlates“ 4

Präsentation: Walter Alando bei der 17. International Planning History Society Conference in Delft 4

Vortrag Joachim Scheiner beim Netherlands Mobility Panel (MPN) Symposium in Amsterdam 4

### • Aus der Lehre

Ergebnisse aus der Masterarbeit von Johannes Pickert zum Thema „Untersuchung zur Mobilität und Biographie älterer Menschen in ländlichen Räumen am Beispiel der Pkw-Nutzung in der Kleinstadt Rietberg“ 5

Endbericht F-Projekt: „Ohne Führerschein ist man weniger allein?!“ – Untersuchungen zum veränderten Verkehrsverhalten nach (temporären) Umbruchssituationen 6

• Vorträge 6

• Veröffentlichungen 7

• Personalien 7

Stellenausschreibung

## Liebe Leserinnen und Leser,

Kurz vor dem neuen Semester einmal wieder ein kurzer Bericht aus unserer Arbeit – aus der Forschung, aus der Lehre ... Und ein Hinweis auf die Chance für Sie, selbst in den nächsten VPLetter zu kommen: Bewerben Sie sich auf unsere Stellenausschreibung, die dem aktuellen VPLetter angehängt ist (S. 8).

Ihr Fachgebiet VPL

## Forschungsaufenthalt von Janna Albrecht in den USA (01/16 - 05/16)

Janna Albrecht bearbeitet in den letzten Jahren das von der DFG geförderte Forschungsprojekt „Mobility Biographies - A Life-Course Approach to Travel Behaviour and Residential Choice“ (Förderkennzeichen: SCHE 1692/1-1, SCHE 1692/1-2, HO 3262/5-1, HO 3262/5-2). In ihrem daran anknüpfenden Promotionsvorhaben untersucht sie anhand quantitativer Daten Wohnstandortentscheidungen im Biografien- und Generationenansatz.

In der ersten Jahreshälfte verbrachte sie einen fünfmonatigen Forschungsaufenthalt, gefördert durch den DAAD, am Department of Geography der University of Connecticut.

Sie arbeitete dort mit Prof. Thomas Cooke zusammen, dessen Arbeitsschwerpunkt die Demographie- und Migrationsforschung sind. Als besonders anregend erlebte Janna Albrecht, seine Sichtweise auf ihr Forschungsthema aufgrund seines disziplinären Hintergrundes und des US-amerikanischen Kontexts, in dem Prof. Cooke hauptsächlich forscht. Häufig mussten die beiden feststellen, wie sehr ihre Forschungsinteressen und Meinungen von dem raumstrukturellen Kontext ihrer Herkunftsländer



Dairy Bar – mit Milch aus der universitätseigenen Milchproduktion. (Foto: Janna Albrecht)

geprägt sind. Hauptsächlich haben sie sich mit Wohnstandortentscheidungen von Paaren/Familien auseinandergesetzt. Im Fokus standen dabei biografische Einflüsse und intergenerationale Effekte (Sozialisation).

Außerdem hat Janna Albrecht während ihres Gastaufenthaltes den Aufsatz „Life-course data reconstruction using complementary information taken from linked lives“ fertiggestellt und für das Special Issue zum Thema Life-oriented Travel Behavior Analysis der Zeitschrift Transportation Research Part A eingereicht.

Ansprechpartnerin:

**Dipl.-Ing. Janna Albrecht**

Tel: 0231/ 755 – 2390

janna.albrecht@tu-dortmund.de



Vor der Student Union der University of Connecticut (UConn) (Foto: Janna Albrecht)

## Zwischenstand Promotionsvorhaben Karin Kirsch zum Thema „Schlüsselereignisse in der Mobilität älterer Menschen“

In ihrem Promotionsvorhaben beschäftigt sich Karin Kirsch mit der Veränderung der Mobilität im Lebensverlauf. Konkretes Ziel ist es Schlüsselereignisse und –prozesse zu identifizieren und zu analysieren, die zu maßgeblichen Veränderungen im Mobilitätsverhalten älterer Menschen geführt haben. Zur Beantwortung dieser Frage wählt Frau Kirsch einen qualitativen Untersuchungsansatz, indem sie mit Senioren und Seniorinnen zwischen 75 und 85 Jahren problemzentrierte Interviews führt. Dabei steht insbesondere die retrospektive Aufarbeitung des bisherigen Lebenslaufes und darauf aufbauend die Beleuchtung der aktuellen Lebenssituation im Fokus. Das problemzentrierte Interview erwies sich als besonders geeignet, da der Leitfaden eine gute Strukturierungshilfe bei der Fülle der zu erfassenden Informationen darstellte. Zudem konnten die Interviewten sehr offen befragt werden und den Gesprächsverlauf weitestgehend eigenständig bestimmen (im Rahmen der untersuchungsrelevanten Themenblöcke).

Dieser Beitrag soll einen Überblick über die Erhebungsphase und die Durchführung der Interviews geben.

Im Rahmen der Promotion wurden 20 qualitative Interviews mit möglichst unterschiedlichen hochaltrigen Personen geführt. Von Mai bis Juli 2016 wurden dazu bereits 16 Personen in unterschiedlichen Regionen Deutschlands interviewt (Raum Hamburg, Braunschweig, Raum Köln / Bonn, Dortmund, Dresden, Nähe Bodensee). Die Erstkontakte wurden dabei jeweils über Bekannte und Freunde hergestellt. Nach einer kurzen Charakterisierung der potentiellen InterviewpartnerInnen, wurden diese in das vorläufige Sample eingeordnet und mit dem Ziel einer weitest möglichen Varianz der Befragten die finale

Auswahl getroffen. Die bereits interviewten Personen konnten auf Nachfrage meist weitere Kontakte vermitteln, womit das Schneeballprinzip sich als sehr erfolgreich erwies. Die weitere Fallauswahl gestaltete sich dabei immer präziser, da eine Doppelung ähnlicher Charaktere und ‚Mobilitätstypen‘ im Sample vermieden werden sollte.

Ende Juli wurde ein erstes Zwischenfazit gezogen, in dem in einer ersten Vorauswertung analysiert wurde, welche verschiedenen Mobilitätsbiographien und –typen bereits befragt wurden, um präzise herauszuarbeiten, welche Charaktere/Typen für die verbliebenen vier bis fünf Interviews noch zu finden und interviewen sind. Die weitere Auswahl geschieht anhand unterschiedlicher Ausprägungen soziodemografischer Merkmale und sonstiger Einflussfaktoren, die auch in quantitativen Studien nachgewiesene Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten aufweisen (Kirsch 2015). Die bisherigen Interviews bestätigten die Annahme, dass unterschiedliche Ausprägungen der mobilitätswirksamen Einflussfaktoren tendenziell auch unterschiedliche Mobilitätsbiografien zur Folge hatten. Die Ansprache der noch fehlenden Charaktere wird über Mitarbeiter in Pflegeheimen bzw. in der Kirche geschehen, die Zugang zu vielen Senioren und Seniorinnen haben und deren persönliche Hintergründe kennen. Des Weiteren wurde die bisherige Interviewführung reflektiert, um Verbesserungspotentiale aufzuzeigen bzw. gut funktionierende Phrasen, Vorgehens- oder Verhaltensweisen beizubehalten. Außerdem konnten Hinweise für die weitere Auswertung festgehalten werden. Diese Erkenntnisse wurden gewonnen, indem die Audiodateien der durchgeführten Interviews noch einmal angehört und teilweise mit den bereits vorhandenen Transkripten abgeglichen wurden.

Im Laufe der Interviews wurde deutlich, dass die befragten Personen sich sehr aufgeschlossen zeigten und gerne Einblick in ihr Leben gewährten. Dies bestätigt auch die verhältnismä-

ßig lange Gesprächsdauer von im Schnitt etwa 2,5 Stunden je Gespräch. Stellenweise war großes fachliches Interesse von Seiten der Interviewten da. Des Weiteren bewahrheitete sich die Annahme, dass unterschiedliche Ausprägungen mobilitätswirksamer Einflussfaktoren unterschiedliche Verhaltensweisen in der Mobilität nach sich zogen. Befragte, die einen Großteil ihres Lebens in ländlichen Regionen wohnten, zeigten auch im Alter noch eine deutlich größere Autoaffinität. Es zeigte sich bspw. auch, dass Frauen mit oder ohne Kind(er) sowohl im berufsfähigen Alter unterschiedliche Alltagsmuster verinnerlicht hatten. Aber auch im Ruhestand war der (Mobilitäts-)Alltag durch andere Wege und Aktivitäten geprägt, was sich u.a. mit dem sozialen Umfeld erklären lässt. Ebenso wurde deutlich, dass ähnliche Erfahrungen und Erlebnisse, wie bspw. die Scheidung vom Ehepartner, teilweise völlig unterschiedliche Auswirkungen nach sich zogen, was sich teils mehr, teils weniger mit der bisherigen Biographie begründen lies. Die Möglichkeit der offenen und individuellen Nachfrage förderte hierbei einige interessante Fakten und Zusammenhänge zutage, welche bisher keinen Eingang in die Literatur gefunden haben. Beispielhaft zu nennen sei der stark veränderte Tagesablauf einer erst kürzlich verwitweten Dame, die Besorgungen und Spaziergänge nach dem Tod ihres Mannes bewusst in die sehr frühen Morgenstunden verlegte, um lästigen Nachfragen der Dorfbewohner zu ihrem Befinden zu entgehen.

Im Anschluss an die letzten Interviews folgt die Auswertung des sehr umfangreichen Materials unterstützt durch die Software MAXQDA. D.h. es muss eine gewisse Struktur in die Transkripte gebracht werden, um Zusammenhänge zu identifizieren und nachvollziehbar aufzuzeigen. Dies beinhaltet im Einzelnen die Codierung entsprechender Textstellen und die darauf aufbauende Entwicklung eines Codesystems. Mit dessen Hilfe sollen Veränderungen im Mobilitätsverhalten herausgearbeitet und Schlüsselereignisse

reignisse und langwierige Prozesse identifiziert werden, die Grund für diese Veränderungen waren. Orientierung dabei liefern u.a. der Mobilitätsbiografienansatz nach Lanzendorf sowie Scheiner und auch die Auswertungen zu bisherigen quantitativen Untersuchungen zur Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten (im Alter).

Die Arbeit wird betreut durch Susanne Frank vom Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie der Fakultät Raumplanung an der TU Dortmund und Joachim Scheiner vom Fachgebiet VPL.

Ansprechpartnerin:

**Dipl.-Verk.wirtsch. Karin Kirsch**

Tel. 0231/ 755 – 4144

karin.kirsch@tu-dortmund.de

Literatur:

Kirsch, Karin (2015): Schlüsselereignisse und schleichende Prozesse mit Auswirkungen auf die Mobilität Älterer. In: Scheiner, Joachim / Holz-Rau, Christian (Hrsg.): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. Wiesbaden, Springer VS, S. 151 – 175.

## **Kurzfassung Aufsatz: „Raum und Verkehr – ein Feld komplexer Wirkungsbeziehungen. Können Interventionen in die gebaute Umwelt klimawirksame Verkehrsemissionen wirklich senken?“**

**Christian Holz-Rau** und **Joachim Scheiner**

Mit dem Bild einer integrierten Standort- und Verkehrsplanung verknüpft sich die Hoffnung, die bisher verkehrsinduzierend wirkenden Wechselwirkungen zwischen Raum und Verkehr quasi umzudrehen und durch planerische Interventionen in den Bereichen von Standortstruktur und Verkehrsangebot einen nennenswerten Beitrag zur Reduzierung der klimarelevanten Emissionen zu leisten.

Die planerische Gestaltung nutzungs-gemischter und kompakter Standortstrukturen auf kommunaler und regi-

onaler Ebene wird allerdings überlagert von gesellschaftlichen und räumlichen Entwicklungen, für die großräumige Mobilität politisch erwünscht oder strukturell notwendig ist. Vor diesem Hintergrund erscheinen die genannten Hoffnungen deutlich übertrieben. Wir stellen in diesem Beitrag bekannte empirische Ergebnisse zu Raumstrukturen und Verkehr in einen anderen Interpretationszusammenhang und lenken den Blick auf unseres Erachtens wichtigere Treiber der Verkehrsentwicklung, die allerdings außerhalb des Handlungsfeldes einer integrierten Standort- und Verkehrsplanung stehen.

Wir ziehen die Schlussfolgerung, dass eine integrierte Standort- und Verkehrsplanung nicht mit der Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen begründet werden sollte. Trotzdem bleibt sie aus unserer Sicht sinnvoll, da eine integrierte Standort- und Verkehrsplanung zu weiteren Zielen der Stadtentwicklung beitragen kann.

Raumforsch Raumordn DOI 10.1007/s13147-016-0421-8

Ansprechpartner:

**Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau**

Tel. 0231/ 755 – 2270

christian.holz-rau@tu-dortmund.de

**Prof. Dr. Joachim Scheiner**

Tel. 0231/ 755 – 4822

joachim.scheiner@tu-dortmund.de

## **Kurzfassung Aufsatz: “Framing Social Inclusion as a Benchmark for Cycling-Inclusive Transport Policy in Kisumu, Kenya”**

**Walter Alando** and **Joachim Scheiner**

Cycling in many cities of the Global South faces unending exclusion from street spaces despite the on-going transport policy reforms. This exclusion worsens the marginalisation of the poor majority who use this mode. In this paper, we formulate social inclusion as a policy tool for reconciling transport policy to the cycling needs of Kisumu, Kenya. We draw

from social quality theory and Lefebvre’s right to the city concept to assemble the ideals of social inclusion. These ideals form the benchmark for a qualitative content analysis of the policy pronouncements contained in the Kenya Vision 2030 and the Integrated National Transport Policy to ascertain the opportunities presented by these policies for cycling inclusion. Findings from interviews held with transport professionals in government and private practice support this content analysis. The paper brings to light the unique factors that worsen social exclusion in a typical Sub-Saharan African city. Among these are the unique conditions of the street-spaces in these cities as well as the skewed processes of allocating these street-spaces. These processes favour motoring while disenfranchising non-motorised modes. The paper also reveals that while the Kenya Vision 2030 focuses on economic growth, the Government has prioritised the implementation of its projects, thus diminishing the fragile opportunity for cycling inclusion presented by the transport policy. To consolidate this opportunity, the paper proposes different policy recommendations to improve the terms for cyclists to claim and produce street spaces. These include the direct recognition of transport disadvantage as a social concern, harmonisation of the Kenya Vision 2030 and the Integrated National Transport Policy, and recognising inclusion as an end in itself rather than a means to economic participation. Moreover, there is need to recognise that the use of bicycles on the streets is a right that ought to be protected by the state. These streets however have multiple claims, which must be reconciled through integrated land-use and transport planning. Considering the unique conditions that engender exclusion in cities of the Global South, the paper recommends that the use of social exclusion to analyse transport disadvantage should encompass these unique conditions in addition to its traditional socio-demographic indicators.

Published in 2016 in 'Social Inclusion' / DOI: <http://dx.doi.org/10.17645/si.v4i3.546>  
<http://www.cogitatiopress.com/ojs/index.php/socialinclusion/article/view/546>

Ansprechpartner:

**M. Sc. Walter Alando**

Tel. 0231/ 755 – 6067

[walter.alando@tu-dortmund.de](mailto:walter.alando@tu-dortmund.de)

### *Kurzfassung Aufsatz: "GHG emissions in daily travel and long-distance travel in Germany – Social and spatial correlates"*

**Alexander Reichert and Christian Holz-Rau and Joachim Scheiner**

There is considerable research on the climate effects of daily travel, including research on the spatio-temporal and socioeconomic impact factors of daily travel and associated climate change effects. However, this is less true with respect to long-distance trips. This paper uses national transport survey data from Germany to point out differences in GHG emissions related to demographic, socioeconomic and spatial characteristics for daily and long-distance travel. Daily travel and long-distance travel are investigated simultaneously and separately using Logit and OLS regressions. The results show that transport-related GHG emissions from long-distance trips and daily trips are affected by sociodemographics in largely the same direction. In contrast, spatial attributes, like municipality size or density grade of the region, show a different picture. Per capita emissions in rural and suburban areas are higher for daily trips, but lower for long-distance trips than emissions caused by urban residents. While we cannot rule out the possibility of residential self-selection, our findings challenge the idea that compact urban development may help reduce CO<sub>2</sub> emissions once long-distance trips are taken into account.

Erscheint in „Transportation Research Part D: Transport and Environment“, Volume 49, December 2016,

Pages 25–43

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920915301693>

Ansprechpartner:

**Dipl.-Ing. Alexander Reichert**

Tel. 0231/ 755 – 4150

[alexander.reichert@tu-dortmund.de](mailto:alexander.reichert@tu-dortmund.de)

### *Präsentation: Walter Alando bei der 17. International Planning History Society Conference in Delft*

The presentation "The changing face of transport in Kisumu, Kenya: implications for the resilience of pedal cycling" was made within the context of the theme of the conference, which focused on urbanism and resilience. The 17th International Planning History Society Conference took place from 18th to 20th July 2016 in Delft, The Netherlands.

The presentation was based on the authors paper which observes that the past ten years have witnessed a steady growth in motorcycling as a mode for passenger transport in Kisumu, Kenya. Motorcycling supplements the traditional bicycle taxis in enabling their users to withstand the challenges of transport in Kisumu. These challenges are epitomised in inadequacy, inefficiency and general dysfunction that characterise of the city's public transport system. Although motorcycling plays an important role in transport in the city, its impacts on constraining the ability of bicyclists to endure these transport challenges remains scantily understood. Specifically, the impact of increasing motorcycling on the supply of bicycle taxi services, transport affordability, and road safety for bicyclists remains unclear yet these form important indicators for assessing the resilience of bicyclists to the transport challenges in the city. The study models the influence of these indicators on mode choices of different socio-economic groups over the past ten years to unravel how they have shaped the choice of cycling as a mode of transport. Using retrospective categorical data obtained from interviews with 2,165 respondents, the study develops a multinomial logistic regression model that predicts how these indicators have shaped travel

choices over time. Findings from qualitative interviews held with mode users and transport planning experts in government and private practice augment the discussion of the results of the analysis. The results reveal that the growth in the supply of motorcycle service has been matched by a decreasing supply of bicycle taxi service. Consequently, travellers who have traditionally used the bicycle are forced to either pay higher fares charged by motorcycles, or to walk longer distances in order to access opportunities. Meanwhile, those willing to use private bicycles to address this emerging transport disadvantage are further frustrated by lack of street spaces and traffic conditions that support cycling. These unsupportive conditions make bicycling unsafe for both private riders and passengers. The study concludes that while the rapid growth of passenger motorcycling is assumed to be a pragmatic solution to the transport needs of the poor of Kisumu, it has on the contrary aggravated their disadvantage by restricting their traditional use of bicycles to meet their accessibility needs.

Ansprechpartner:

**M. Sc. Walter Alando**

Tel. 0231/ 755 – 6067

[walter.alando@tu-dortmund.de](mailto:walter.alando@tu-dortmund.de)

### *Vortrag: Joachim Scheiner beim Netherlands Mobility Panel (MPN) Symposium in Amsterdam*

Auf Einladung des KiM – Netherlands Institute for Transport Policy Analysis nahm Joachim Scheiner am 12. September am Zweiten Netherlands Mobility Panel (MPN) Symposium in Amsterdam teil. Das KiM ist eine Behörde des Niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt. Anlass für die Symposiumsreihe, die im nächsten Jahr fortgesetzt werden soll, ist die Wiedereinrichtung des Niederländischen Mobilitätspanels im Jahr 2013. Ein erster Versuch zur Etablierung eines solchen Panels war in den 1980er Jahren nach wenigen Jahren wieder eingestellt worden.

Bei dem Symposium trafen sich Experten und Expertinnen aus den Niederlanden, Deutschland, Schweden, Belgien und den USA zum Austausch



Treppenhaus des Königlichen Tropeninstituts, in dem sich auch das AMS – Amsterdam Institut für Advanced Metropolitan Solutions befindet. Dort fand das Symposium statt.

(Foto: Joachim Scheiner)

über methodische Erfahrungen und Ergebnisse ihrer Forschung mit Mobilitätspaneln. Joachim Scheiner stellte exemplarische Ergebnisse seiner Arbeit mit dem Deutschen Mobilitätspanel vor. Dabei geht es um die Veränderung der Verkehrsmittelnutzung im Lebenslauf und speziell die geschlechterdifferenzierten Wirkungen von demografischen, sozioökonomischen und erreichbarkeitsbezogenen Ereignissen ("key events") (hier dokumentiert: Scheiner, Joachim (2014): Gendered key events in the life course: effects on changes in travel mode choice over time. In: *Journal of Transport Geography* 37, S. 47-60, <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.04.007>)

Unter den weiteren Vorträgen fiel insbesondere die Untersuchung der Wechselwirkungen zwischen realisierter Mobilität und Mobilitätseinstellungen auf, die von Maarten Kroesen (TU Delft) und Marie-José Olde Kalter (Universität Twente) untersucht wurden. Die mögliche Wirkung von Mobilität auf Einstellungen im Zeitverlauf bildet eine wichtige offene Frage in den aktuellen Forschungen zu residenzieller Selbstselektion und Mobilitätsbiografien, die sich bisher mangels Längsschnittdaten kaum untersuchen ließ. Das Niederländische Mobilitätspanel ermöglicht dies in begrenztem Umfang.

Auf der anderen Seite besitzen die Niederländischen Daten gegenüber

dem Deutschen Mobilitätspanel auch Nachteile. So werden in den Niederlanden die zurückgelegten Wege nur für drei Stichtage erhoben, im Deutschen Panel dagegen für eine ganze Woche, was eine deutlich bessere Rekonstruktion der Aktivitätsmuster sowie der Tag-zu-Tag-Variabilität der Mobilität ermöglicht.

Insgesamt wurde beim Symposium deutlich, dass das Mobilitätspanel in den Niederlanden beim zuständigen Ministerium einen erkennbar höheren Stellenwert genießt als in Deutschland, was sich vor allem an der personellen Ausstattung der mit der Bearbeitung und Analyse der Daten befassten Abteilung(en) zeigte, aber auch an der Veranstaltungsreihe selbst. Dabei ist das Deutsche Mobilitätspanel eine weltweit nahezu einzigartige Datengrundlage, von der die deutsche Verkehrsforschung in einem kaum zu überschätzenden Maße profitiert.

Ansprechpartner:

**Prof. Dr. Joachim Scheiner**

Tel. 0231/ 755 – 4822

[joachim.scheiner@tu-dortmund.de](mailto:joachim.scheiner@tu-dortmund.de)

## Aus der Lehre:

### Ergebnisse aus der MA von Johannes Pickert zum Thema „Untersuchung zur Mobilität und Biographie älterer Menschen in ländlichen Räumen am Beispiel der Pkw-Nutzung in der Kleinstadt Rietberg“

Die Diskussion über das Autofahren im Alter wird häufig auf die abnehmende Fahrtüchtigkeit alter Menschen reduziert. Besonders nach dramatischen Unfällen wird die daraus folgende Gefahr in der medialen Rezeption stark hervorgehoben. Bei aller solchen Einzelfällen innewohnenden Dramatik verstellt die einseitige Sichtweise den Blick darauf, dass das Führen eines eigenen Kraftfahrzeugs für die größer werdende Zahl alter Menschen in Deutschland ein integraler Bestandteil ihres Lebens war und ist. Dies gilt insbesondere für Bewohnerinnen und Bewohner von kleineren Gemeinden, die außerhalb großstädtischer Verdichtungsräume liegen. Viele Ziele konnten und können dort mit vertretbarem Aufwand nur mit dem eigenen Pkw erreicht werden. Die entsprechenden autoaffinen Mobilitätsmuster haben sich so über Jahrzehnte verfestigt. Verbunden mit einer stetig steigenden Lebenserwartung gibt es damit sowohl den Wunsch als auch die Notwendigkeit älterer Menschen länger selbstbestimmt (auto)mobil zu sein.

Die Forschungsfrage der Masterarbeit spiegelt die genannte steigende Bedeutung des Autofahrens in einer älter werdenden Gesellschaft wider. Es wurde untersucht, welche Bedeutung die Nutzung des eigenen Pkw für die Mobilität im Alter in der Kleinstadt Rietberg, abseits großstädtischer Verdichtungsräume hat. Auf Grund der Fokussierung auf persönliche Motive wurden dazu qualitative, leitfadengestützte Interviews mit narrativen Elementen geführt. Diese Herangehensweise bot sich insbesondere an, um die Relevanzsysteme und Entscheidungsstrukturen älterer Menschen im Hinblick auf die Pkw-

Nutzung sichtbar zu machen. Befragt wurden sechs Frauen und fünf Männer zwischen 70 und 89 Jahren in der kleinen Mittelstadt Rietberg (ca. 29.400 Einwohnern). Rietberg liegt am südlichen Rand des Kreises Gütersloh jeweils gut 30 km von den Großstädten Paderborn und Bielefeld entfernt. Das vorhandene kompakte historische Stadtzentrum einerseits und die andererseits überwiegend durch Einfamilienhäuser geprägte Siedlungsstruktur machen Rietberg zu einem lohnenden Untersuchungsraum.

Die Untersuchungen zeigten, dass die alltägliche Bedeutung der Pkw-Nutzung für die Befragten in Rietberg kleiner als ursprünglich vermutet ist, weil die Stadt Rietberg im Sinne einer kleinteiligen Nutzungsmischung im Stadtzentrum und relativ kurze Entfernung viele gut angenommene Angebote für ältere Menschen bereithält. Fast alle Befragten bewegen sich in Rietberg zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Pkw. Sie nutzen pragmatisch und individuell das zur Transportaufgabe, Entfernung und den eigenen Körperfähigkeiten passende Verkehrsmittel. Lediglich beim Einkauf von Lebensmitteln nutzen alle Befragten regelmäßig das eigene Auto auch innerhalb Rietbergs.

Der Großteil der Wege, die über die Stadtgrenzen hinausgehen, wird von den Befragten mit dem eigenen Pkw bestritten. Diese Wege dienen wegen fehlenden Angeboten vor Ort vor allem dem Einkauf längerfristiger Konsumgüter, dem Besuch spezialisierter medizinischer Versorgung oder sie werden zu Erholungszwecken mit dem eigenen Pkw bestritten.

Weiterhin sind die Biographien der Befragten eng mit dem Autofahren verwoben. Durch die Nutzung in der Ausbildung, bei der Berufsausübung und beim Großziehen der Kinder fahren und fahren die Befragten den größeren Teil ihres Lebens selbst mit dem Pkw. Daraus hat sich eine große Vertrautheit und Gewöhnung mit dem Verkehrsmittel Auto etabliert. Das kurzfristige Aufgeben des Fahrens war daher für die Interviewten durchweg undenkbar. Das Motiv der Freiheit und Unabhängigkeit selbst über

die eigene Fortbewegung bestimmen zu können, wurden in diesem Zusammenhang immer wieder genannt. Ein Verlust dieser Freiheit und Spontaneität wurde als noch nicht vorstellbar beschrieben.

Welche Bedeutung hat also das Autofahren für die Befragten? Autofahren ist für die Befragten in Rietberg selbst weitestgehend überflüssig, es ist gleichzeitig selbstverständlicher Teil des individuellen Lebensentwurfs und verkörpert damit ein hohes Maß an Freiheit und Selbstbestimmtheit, das für die untersuchte Personengruppe große Mobilitätschancen bis in das hohe Alter von 89 Jahren garantiert.

Die Diskussion über die Fahrtüchtigkeit alter Autofahrer in einer älter werdenden und zunehmend suburbanisierten Gesellschaft sollte daher immer auch im Kontext der Lebensentwürfe und Biographien geführt werden. Die Bedeutung des eigenen Autos geht deutlich über das pragmatische und substituierbare Verkehrsmittel hinaus.

Text: Johannes Pickert

## Endbericht F-Projekt: „Ohne Führerschein ist man weniger allein?!“ – Untersuchungen zum veränderten Verkehrsverhalten nach (temporären) Umbruchssituationen

Das diesjährige F-Projekt des Fachgebietes Verkehrsplanung beschäftigte sich mit der Mobilität von Personen, die ihre Fahrerlaubnis temporär verloren hatten. Dabei interessierten die Gruppe vor allem die Fragen, wie die Personen ihre Mobilität im Alltag in der Zeit ohne Führerschein gestaltet haben und ob einige der erzwungenen Änderungen, z.B. veränderte Verkehrsmittelnutzung, auch über die Zeit des Führerscheinverlustes hinaus beibehalten wurden. Dazu befragte die Gruppe mittels fokussierter, teilstandardisierter Interviews 23 betroffene Personen. In den Interviews wurden neben dem alltäglichen Verkehrsverhalten vor, während und nach dem Fahrerlaubnisverlust auch Einstellungen zu Verkehrsmitteln,

Werte und Normen sowie Haushaltszusammenhänge und soziodemographische Daten erfragt. Dabei befanden sich sowohl überzeugte PKW-Nutzer als auch überwiegende ÖPNV- und Fahrradnutzer unter den Befragten. Die Kompensationsstrategien in der Zeit des Führerscheinverlustes waren dadurch sehr unterschiedlich. Zwar gab es durchaus Personen, die das Verkehrsmittel wechselten (ÖV/Fahrrad), jedoch fanden sich auch kreative Lösungsansätze (bis hin zum illegalen Weiterfahren). Mehrere überzeugte MIV-Nutzer mit einer Abneigung gegen den ÖPNV saßen die Zeit ohne Führerschein im Urlaub ab und ersparten sich so den Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel für die Berufswege. Andere ließen sich von einem Familienmitglied, einem Bekannten oder dem Arbeitskollegen mitnehmen. Vor allem Freizeitwege wurden reduziert. Auch wenn viele Personen während der Zeit durchaus andere Verkehrsmittel genutzt haben, dauerte das geänderte Verhalten meist nur bis zum Wiedererlangen der Fahrerlaubnis. Nur das Fahrrad konnte bei einzelnen Befragten als langfristige Option punkten. Der PKW bleibt als Statussymbol und bequemstes Verkehrsmittel in den Köpfen der Befragten: „Es gibt für mich zwei Dinge, die die Individualität unserer Gesellschaft [...] darstellen, auf die man zu allerletzt verzichtet. Das ist einmal das Handy [...] (und) das Auto.“(Zitat aus einem Interview).

Weitere Ergebnisse sind im Endbericht des Projektes niedergeschrieben. Dieser ist auf Anfrage erhältlich. Über weitere Veröffentlichungen werden wir im VPLetter berichten. Zu guter Letzt danke ich der Projektgruppe für die engagierte Mitarbeit und ihren Beitrag zur Forschung des Fachgebietes.

Text: Alexander Reichert

## Vorträge

ALANDO, WALTER (2016): Changing transport face of transport in Kisumu, Kenya: implications for the resilience of pedal cycling; 17th International Planning History Society Conference, Delft, 18-20th July 2016.

HOLZ-RAU, Christian (2016): "Mittendrin und doch nicht dabei! Die soziale Dimension von Mobilität", Was hat der Leitfaden für Verkehrsplanungen mit dem Thema zu tun? Workshop des FGSV-Arbeitsausschusses 1.1 "Grundsatzfragen der Verkehrsplanung", Freiburg, 8. Juni 2016.

SCHEINER, Joachim (2016): Mobilität in Familien – Strukturen und Handlungsansätze; Landtag Nordrhein-Westfalen, Enquetekommission V "Zukunft der Familienpolitik in Nordrhein-Westfalen", Düsseldorf, 9. Mai 2016.

## Veröffentlichungen

ALANDO, Walter / SCHEINER, Joachim (2016): Framing social inclusion as a benchmark for cycling-inclusive transport policy in Kisumu, Kenya. In: Social Inclusion 4(3), S. 46-60. <http://dx.doi.org/10.17645/si.v4i3.546>

CRASTES DIT SOURD, Romain / CALASTRI, Chiara / HESS, Stephane / SCHEINER, Joachim / HOLZ-RAU, Christian (2016): Modelling anticipation and interrelations between long-term mobility decisions over the life course: a recursive multivariate probit approach. Paper presented at the 5th hEART conference, 14-16 September 2016, Delft, NL

DANIELZYK, Rainer / DITTRICH-WESBUER, Andrea / DUCHÊNE-LACROIX, Cédric / FISCHER, Tatjana / HILTI, Nicola / PERLIK, Manfred / PETZOLD, Knut / RITZINGER, Anne / SCHEINER, Joachim / STURM, Gabriele / TIPPEL, Cornelia / WEISKE, Christine (2016): Multilokale Lebensführung und räumliche Entwicklungen. Positionspapier aus der ARL 104. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. <http://shop.arl-net.de/multilokale-lebensfuehrung.html>

EHREKE, Ilka / CRASTES DIT SOURD, Romain / BECK, Matthew / HESS, Stephane / AXHAUSEN, Kay W. / HOLZ-RAU, Christian / SCHEINER, Joachim (2016): A dynamic approach to long term mobility decisions in the life course. Paper presented at the

Transportation Research Board 95th Annual Meeting, 10-14 January 2016, Washington, D.C.

EHREKE, Ilka / CRASTES DIT SOURD, Romain / BECK, Matthew / HESS, Stephane / AXHAUSEN, Kay / SCHEINER, Joachim / HOLZ-RAU, Christian (2016): A dynamic approach to long term mobility decisions in the life course. Paper presented at the 5th hEART conference, 14-16 September 2016, Delft, NL

HOLZ-RAU, Christian / SCHEINER, Joachim (2016): Raum und Verkehr - ein Feld komplexer Wirkungsbeziehungen. Können Interventionen in die gebaute Umwelt klimawirksame Verkehrsemissionen wirklich senken? In: Raumforschung und Raumordnung (im Druck) <http://dx.doi.org/10.1007/s13147-016-0421-8>

KONRAD, Kathrin / SCHEINER, Joachim / HOLZ-RAU, Christian (2016): Pkw-Nutzung im Wandel des Geschlechterverhältnisses - Trends über drei Jahrzehnte. In: Raumforschung und Raumordnung 74(4), S. 307-321. <http://dx.doi.org/10.1007/s13147-016-0405-8>

REICHERT, Alexander / HOLZ-RAU, Christian / SCHEINER, Joachim (2016): GHG emissions in daily travel and long-distance travel in Germany – Social and spatial correlates. In: Transportation Research Part D: Transport and Environment 49, 25-43. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trd.2016.08.029>

SCHEINER, Joachim (2016): AK Verkehr page 2016. In: Journal of Transport Geography 52, S. 162-163. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.04.004>

SCHEINER, Joachim (2016): Randwanderung, Pendeln und Geschlecht in einer polyzentralen Region. In: Raumforschung und Raumordnung 74(2), S. 117-134. <http://dx.doi.org/10.1007/s13147-016-0388-5>

SCHEINER, Joachim (2016): Transport costs seen through the lens of residential self-selection and mobility biographies. In: Transport Policy. DOI 10.1016/j.tranpol.2016.08.012

SCHEINER, Joachim / CHATTERJEE, Kiron / HEINEN, Eva (2016): Key events and multimodality: a life course approach. In: Transportation Research A 91, 148-165. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2016.06.028>

## Personalia:

### Verabschiedung Nina Beuermann



Zum 1. August 2016 hat M.Sc. Nina Beuermann das Fachgebiet VPL verlassen, da sie zum 01.09.2016 eine neue berufliche Herausforderung bei econex verkehrsconsultant

Foto: Uwe Grützner in Wuppertal angenommen hat. Econex berät Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bei der Angebotserstellung im öffentlichen Personenverkehr. Nina Beuermann wird insbesondere für Verkehrserhebungen zuständig sein. Bei VPL betreute Sie in den vergangenen Semestern ein Anfängerprojekt zum Thema „Verkehrskonzepte von Universitäten“ und wirkte an Forschungsanträgen mit.

Wir wünschen ihr viel Glück in ihrer weiteren beruflichen Laufbahn!

#### Herausgeber:

Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung  
Fakultät Raumplanung, Technische Universität  
Dortmund, 44227 Dortmund

E-Mail-Verteiler: [vp.letter@tu-dortmund.de](mailto:vp.letter@tu-dortmund.de)

Tel. (0231) 755 2270 Fax (0231) 755 2269  
<http://www.raumplanung.tu-dortmund.de/vpl/>

Redaktion: Christian Holz-Rau (V.i.S.d.P.), Karin Kirsch

Mit 6.200 Beschäftigten in Forschung, Lehre und Verwaltung und ihrem einzigartigen Profil gestaltet die Technische Universität Dortmund Zukunftsperspektiven: Das Zusammenspiel von Ingenieur- und Naturwissenschaften, Gesellschafts- und Kulturwissenschaften treibt technologische Innovationen ebenso voran wie Erkenntnis- und Methodenfortschritt, von dem nicht nur die mehr als 33.550 Studierenden profitieren.

An der Technischen Universität Dortmund ist am **Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung** der **Fakultät Raumplanung** zum nächstmöglichen Zeitpunkt (01.10.2016) die Stelle

**einer/ eines wissenschaftlich Beschäftigten**

befristet zu besetzen. Die Vertragslaufzeit wird dem Qualifizierungsziel angemessen gestaltet, zunächst jedoch längstens für 3 Jahre (bis zum 30.09.2019). Die Entgeltzahlung erfolgt entsprechend den tarifrechtlichen Regelungen nach Entgeltgruppe 13 TV-L bzw. ggfls. nach dem Übergangsrecht (TVÜ-L). Es handelt sich hierbei um eine 50% Stelle.

Das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung vertritt in Forschung und Lehre das Leitbild einer nachhaltigen, integrierten Planung von Raum und Verkehr. Neben der Lehre in den Studiengängen der Fakultät Raumplanung ist das Fachgebiet in der Drittmittel- und Eigenforschung aktiv.

Es ist beabsichtigt, bei Interesse und nach Verfügbarkeit von Drittmitteln die Stelle aufzustocken.

**Anforderungsprofil:**

- Voraussetzung ist ein abgeschlossenes wissenschaftliches Hochschulstudium mit überdurchschnittlichem Abschluss in Raumplanung, Verkehrsplanung, Geographie mit Schwerpunkt Verkehr oder in vergleichbaren Studiengängen.
- Kenntnisse in mindestens einem der folgenden Bereiche: Kommunale und regionale Verkehrsentwicklung, Verkehrsmodellierung, Methoden der empirischen Forschung und Raumanalyse.
- Sehr gute Englischkenntnisse

**Aufgabenbereich:**

Die ausgeschriebene Stelle umfasst Forschungs- und Lehraufgaben (2 SWS). Zu den Lehraufgaben der wissenschaftlichen Beschäftigten des Fachgebiets gehören die Betreuung von Studienprojekten und Übungen in den BSc.- und MSc.-Studiengängen der Fakultät. Die Verteilung der Lehraufgaben erfolgt nach spezifischer Eignung.

Das Forschungsthema der Stelle lautet: „Wirksamkeit kommunaler Verkehrsplanung und Verkehrspolitik“. Die Möglichkeit zur Promotion ist gegeben.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bewerbung geeigneter Schwerbehinderter erwünscht ist.

Bewerbungen mit den üblichen Unterlagen senden Sie bitte bis zum **21.09.2016** unter Angabe der Referenznummer **w62-16** an:

**Technische Universität Dortmund**  
**Fakultät Raumplanung**  
**Fachgebiet Verkehrswesen und**  
**Verkehrsplanung**  
**Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau**  
**44221 Dortmund**

Für Fragen steht zur Verfügung:  
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau  
Tel.: +49(231) 755-2270  
E-Mail: [vppl.rp@tu-dortmund.de](mailto:vppl.rp@tu-dortmund.de)

Dortmund, 25.08.2016