



HOTEL

How to analyse life quality

An accompanying measure within the EU Fifth Framework Programme

Keyaction "Improving the Socio Economic Knowledge Base"

Contract No.: HPSE-2002-60057

Newsletter I

"State of the Art"

Public newsletter of Work Package No. 1

March 2003

HOTEL Partners

FACTUM • Ralf Risser, Karin Ausserer, Nicolas Bein • Austria

Lund University • Department Technology and Society • Agneta Ståhl • Sweden

Comenius University Bratislava • Department of Psychology • Jana Plichtová • Slovakia

Società Italiana di Psicologia della Sicurezza Viaria (SIPSiVi) • Gian Marco Sardi • Italy

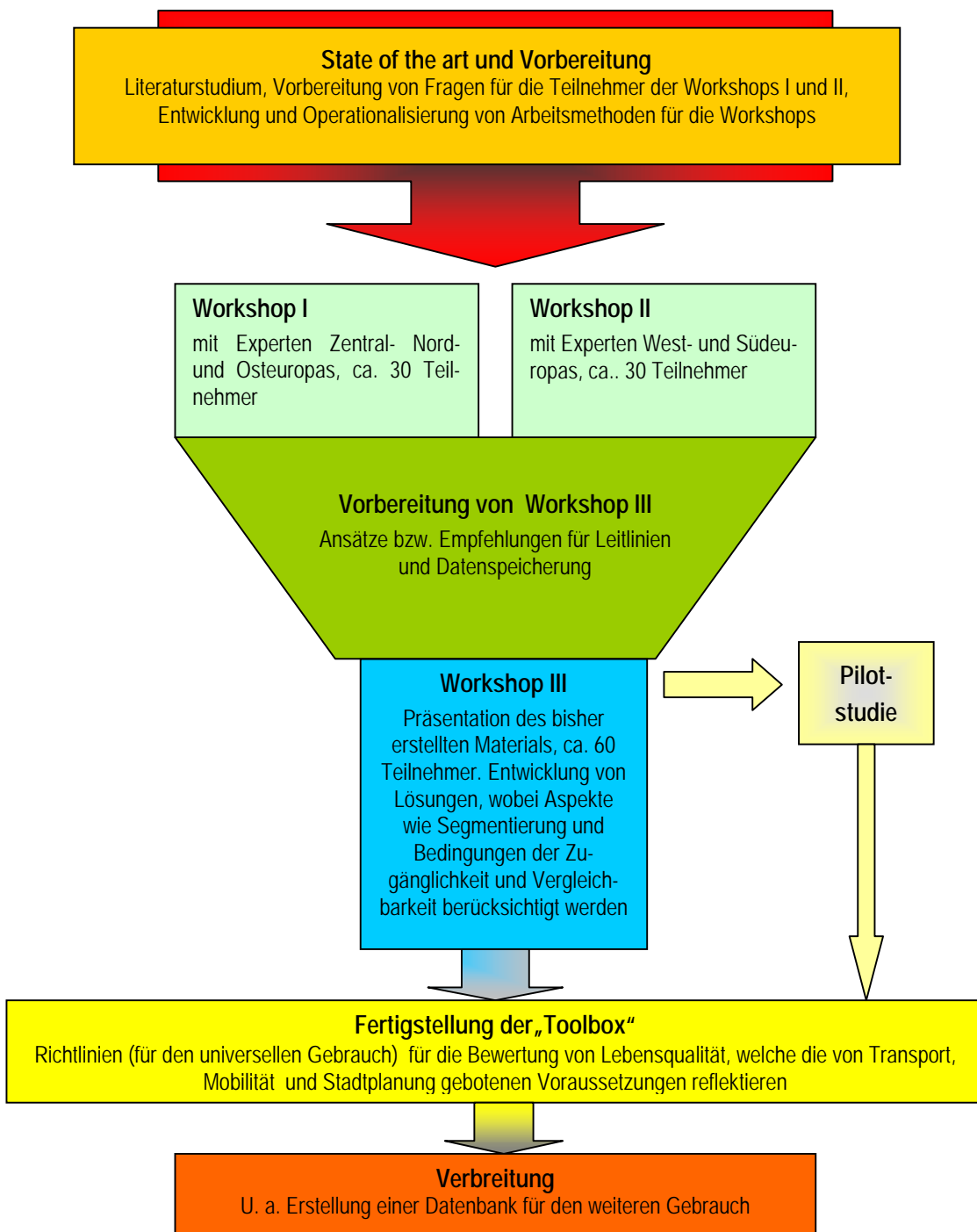
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) • Department d'évaluation et recherche en accidentologie • Stefan Petica • France

Einleitung

HOTEL – How to analyse life quality– ist eine Begleitmaßnahme, Leitaktion "Verbesserung der sozioökonomischen Wissensgrundlage", des 5. EU Rahmenprogrammes.

Das Projekt HOTEL nimmt seinen Ausgangspunkt in einer heuristischen Annäherung an die Praxis verschiedener Disziplinen in Zusammenhang mit der Bewertung und Betrachtung von Lebensqualität (LQ) sowie deren zugrundeliegende Mobilitäts- und Transportvoraussetzungen. Im Kernkonzept ist herauszufinden, wie auf Aspekte der LQ in den Praxisfeldern des Transports, der Mobilität und der Stadtplanung Rücksicht genommen wird. Mit "Praxis" sind all jene Aktivitäten gemeint, welche den Schauplatz für den Alltag der Bürger bieten. Als Verantwortungsträger dieser Aktivitäten sind Politiker, Entscheidungsträger, Planer, Implementoren und Administratoren zu sehen.

Graphischen Präsentation der Projektkomponenten:



Geschichte

Lebensqualität ist ein Begriff, der auf unterschiedlichste Weise definiert wird. Es gibt keine Definition, die eine umfassende Gültigkeit besitzt. In diesem Newsletter finden sich einige Definitionen und Modelle zusammengefaßt, zusätzlich wird auf den wechselseitigen Zusammenhang zwischen Nachhaltigkeit und LQ und zwischen Verkehr, Mobilität und LQ eingegangen.

Blickt man in die Vergangenheit zurück, nahm LQ hauptsächlich Bezug auf das Vorhandensein von Gütern, als Hauptindikator galt das Bruttonationalprodukt. Ende der 50er Jahre wurde LQ erstmals auch mit immateriellen Werten in Verbindung gesetzt. Die Idee einer "Lebensqualität" mit stark subjektiven Anteilen verbreitete sich weltweit in den späten 60er und frühen 70er Jahren, als erste Zweifel bezüglich des Wirtschaftswachstums als Hauptziel des sozialen Fortschritts in den hochentwickelten westlichen Gesellschaften aufkamen.

Zwei unterschiedliche Traditionen angewandter LQ-Forschung entwickelten sich in verschiedenen Teilen der Welt, die *skandinavische* und die *amerikanische*. Erstere fokussiert objektive Lebensbedingungen und deren Determinanten, letztere individuelle subjektive Erfahrungen im Leben. Gegenwärtig konzentriert sich die LQ-Forschung in den meisten Fällen sowohl auf objektive als auch auf subjektive Indikatoren.

Bewertung von Lebensqualität

Die Bewertung von LQ variiert nicht nur von Disziplin zu Disziplin sondern ebenso innerhalb einer Disziplin. Einige Wissenschaftler stellen die Befriedigung individueller Bedürfnisse in das Zentrum ihrer LQ-Reflexionen, andere konzentrieren sich auf objektive Lebensbedingungen. Aus einigen LQ-Studien geht hervor, daß das subjektive Wohlbefinden in engem Zusammenhang mit jenem Ausmaß steht, in dem eine Person verschiedene Wahl- und Gestaltungsmöglichkeiten besitzt und davon Gebrauch machen kann.

Das subjektive Wohlbefinden steht im Mittelpunkt des psychologischen LQ-Ansatzes. Das intensive Empfinden eines bedeutungsvollen Lebens, eine positive Lebenseinstellung, Optimismus, Autonomie und erlebte Kontrolle der sozialen Umwelt unterstützen ein hohes Maß an subjektivem Wohlbefinden auf der individuellen Ebene. In Ergänzung hierzu erhöht auch ein gutes soziales Netzwerk (viele Bekanntschaften, geschätzt zu sein, etc.) das subjektive Wohlbefinden.

Alle in den verschiedenen Disziplinen genannten Indikatoren beziehen sich relativ übereinstimmend auf vier Dimensionen:

- **Soziale Dimension:** Die Soziale Dimension erfaßt Aspekte wie Gesundheit, soziale Beziehungen, Mobilität, sozialer Status, etc.
- **Politische Dimension:** Unter der politischen Dimension finden sich alle Aspekte zusammengefaßt, die zu einem politischen System dazugehören, wie etwa politische Stabilität, Möglichkeiten der Partizipation, die Qualität des sozialen Services, Steuersysteme u. a.
- **Wirtschaftliche Dimension:** Hierzu zählen beispielsweise der Rohstoffverbrauch, wirtschaftliche Stabilität, Wettbewerbsfähigkeit oder Beschäftigung.
- **Umwelt-Dimension:** Die Umwelt-Dimension umfaßt Aspekte wie den überlegten Umgang mit Rohstoffressourcen, nachhaltiges Transportwesen, Abfallminimierung, etc..

Subjektives Wohlbefinden

Ein hohes Maß an subjektivem Wohlbefinden stellt eine Voraussetzung für hohe Lebensqualität dar. Das subjektive Wohlbefinden wird durch viele Faktoren wie z. B. kulturelle Aspekte oder die soziale Position beeinflusst.

In individualistisch geprägten Wohlstandsgesellschaften wo Menschenrechte respektiert werden und eine Form von sozialer Gerechtigkeit existiert, zeigen die Menschen die Tendenz, ein höheres Maß an subjektivem Wohlbefinden zum Ausdruck zu bringen als in Ländern mit vorherrschendem Kollektivismus. Je höher die soziale Position einer Person in der sozialen Struktur, beziehungsweise je höher die Möglichkeit der Selbstbestimmung ist, desto größer ist im Allgemeinen das Ausmaß an subjektivem Wohlbefinden.

Nachhaltigkeit

LQ steht in engem Zusammenhang mit Nachhaltigkeit. Der Begriff Nachhaltigkeit wird allgemein definiert als die effektive Nutzung natürlicher, menschlicher und technologischer Ressourcen um die gegenwertigen Bedürfnisse der Gemeinschaft zu erfüllen, ohne jedoch die Fähigkeit zukünftiger Generationen ihre Bedürfnisse zu befriedigen, zu beeinträchtigen. Ein nachhaltiges Verhalten hat auf den vier oben erwähnten Dimensionen zu erfolgen: der sozialen Dimension, der politischen Dimension, der wirtschaftlichen Dimension und der Umweltdimension. Die soziale Dimension hat in den letzten Jahren stark an Bedeutung dazugewonnen. Eine Politik mit einem kontinuierlichen Dialog zwischen Regierung und Öffentlichkeit findet statt und beide Parteien lernen fortdauernd, die Sachverhalte aus der jeweils anderen Perspektive zu betrachten. Ohne einem Dialog besteht das Risiko eines sich vertiefenden Mißverständens zwischen Regierung und Bürgern, welches einen negativen Effekt auf eine nachhaltige Entwicklung sowie der LQ der Bürger nach sich ziehen würde.

Verkehr, Mobilität und Stadtplanung

LQ ist in den Bereichen Verkehr, Mobilität und Stadtplanung ein sehr häufig benutzter Schlüsselbegriff. Es gibt keinen Zweifel, daß diese Bereiche einen großen Einfluß auf die LQ von Bürgern besitzen. Aber LQ wird in diesen Bereichen oft nicht operationalisiert. Speziell Literatur über die Bewertung von LQ ist in der Praxis schwer zu finden. Aber sogar auf diesem Gebiet ist es sinnvoll objektive und subjektive Perspektiven zu kombinieren. Beispielsweise scheinen hier Aspekte der Zugänglichkeit und der sozialen Kommunikation eine wichtige Rolle einzunehmen. Mehr oder weniger 7 Qualitätsdimensionen besitzen für das subjektive Wohlbefinden von Verkehrsteilnehmern und die Wahl des Transportmittels Relevanz: Soziales Klima/Gleichheit, objektive Sicherheit, Mobilität, Komfort, ästhetische Qualität, Umwelteigenschaften sowie Kostenaspekte.

In Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität zeigt sich deutlich, daß Fachleute in den Gebieten Verkehr, Mobilität und Stadtplanung berücksichtigen müssen, daß Menschen nur Maßnahmen akzeptieren bzw. sich in einer entsprechenden Art und Weise verhalten wollen, wenn eine nachhaltige Entwicklung gewährleistet ist und das nachhaltige Verhalten mit einer Steigerung ihrer eigenen LQ einhergeht. Aus diesem Grund ist es für Fachleute von großer Wichtigkeit in permanentem Kontakt mit den Bürgern zu stehen, um die Bedingungen für Kooperationsbereitschaft der Bürger zu erfahren.

Schlußfolgerung und Input für laufende Arbeitsschritte

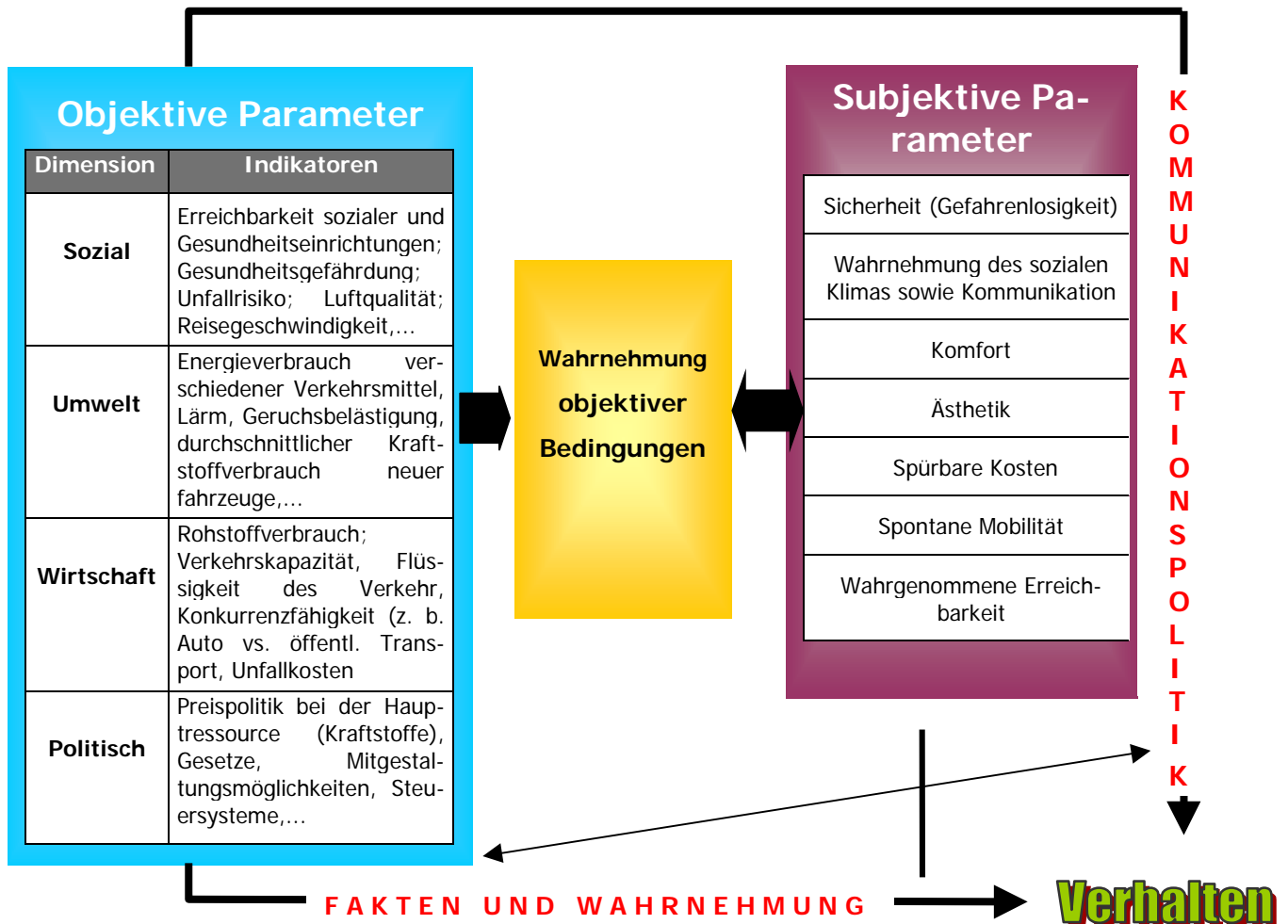
Das Hauptziel für die laufenden und folgenden Arbeitseinheiten wird sein, einen Weg zu finden, die Distanz zwischen Theorie und Praxis hinsichtlich "Lebensqualität" zu verringern und eine operativ gültige Definition zu erreichen. Dies sollte für Experten, Entscheidungsträger und Nutzer einen gemeinsamen, praxisbezogenen Ausgangspunkt gewährleisten, um effizient die LQ zu verbessern.

Speziell auf dem Gebiet des Transports, der Mobilität und der Stadtplanung kann eine hohe LQ für die Mehrheit der Bürger nur dann erreicht werden, wenn diese selbst sich auf eine Weise verhalten, die eine nachhaltige Entwicklung gewährleistet.

Mobilitätsbedingungen, die von Politikern, Entscheidungsträgern geschaffen werden, wie diese von den Bürgern wahrgenommen werden und wie die eigenen Bedürfnisse der Bürger dann betroffen werden, all das bestimmt das Verhalten der Bürger in der Praxis.

Dieses Verhalten kann zusätzlich durch Kommunikationspolitik beeinflusst werden: Wie wir aus der Literaturrecherche entnehmen, ist gute Kommunikationspolitik in der Lage schlechte Bedingungen besser aussehen zu lassen – natürlich mit dem Risiko eines Boomerang-Effekts, wenn die Bürger herausfinden, daß sie mit Hilfe der Kommunikationsmedien manipuliert worden sind. Schlechte Kommunikationspolitik dagegen kann gute Bedingungen unvorteilhaft aussehen lassen.

Die folgende Graphik illustriert die Zusammenhänge zwischen objektiven und subjektiven Parametern, Kommunikationspolitik und Verhalten:



Consortium des EU-Projekts HOTEL

Name/Position	Organisation	Address/Phone/E-mail
Ms. Karin Ausserer Mr. Nicolas Bein <i>Researchers</i>	FACTUM Chaloupka & Risser OHG Verkehrs- und Sozialanalysen	Danhausergasse 6/4, A-1040 WIEN Tel: 0043 1 504 15 46/12 Fax: 0043 1 504 15 48 E-mail: karin.ausserer@factum.at E-mail: nicolas.bein@factum.at
Mr. Stefan Petica <i>Researcher</i>	INRETS Insitut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité	2, Avenue du Général Malleret- Loinville F-94114 Arcueil-Cedex Tel: 0033 1 47 407 056 Fax: 0033 1 45 475 606 E-mail: petica@inrets.fr
Mrs. Jana Plichtová <i>Researcher</i>	Comenius University Brati- slava Dep. of Psychology	PO-Box 1 Gondova 2, SK-611 02 Bratislava Tel: 00421 2 593 393 16 Fax: 00421 2 529 621 29 E-mail: jana.plichtova@fphil.uniba.sk
Mr. Ralf Risser <i>Owner of FACTUM HOTEL Co-ordinator Researcher</i>	FACTUM Chaloupka & Risser OHG Traffic- and Social Analysis	Danhausergasse 6/4, A-1040 WIEN Tel: 0043 1 504 15 46/14 Fax: 0043 1 504 15 48 E-mail: ralf.risser@factum.at
Mr. Gian Marco Sardi <i>Researcher</i>	SIPSIVI Società Italiana di psicologia della Sicurezza Viaria	PO Box 211 I-12100 Cuneo Tel: 0039 0171 74 093 Fax: 0039 0171 72 024 E-mail: gmsardi@sipsivi.org
Mrs. Agneta Ståhl <i>Researcher</i>	Lund University Dep. Technology and Society	PO Box 118 John Ericssons vaeg 1; S-22100 Lund Tel: 004646 222 91 32 Fax: 004646 123 272 E-mail: agneta.stahl@tft.lth.se