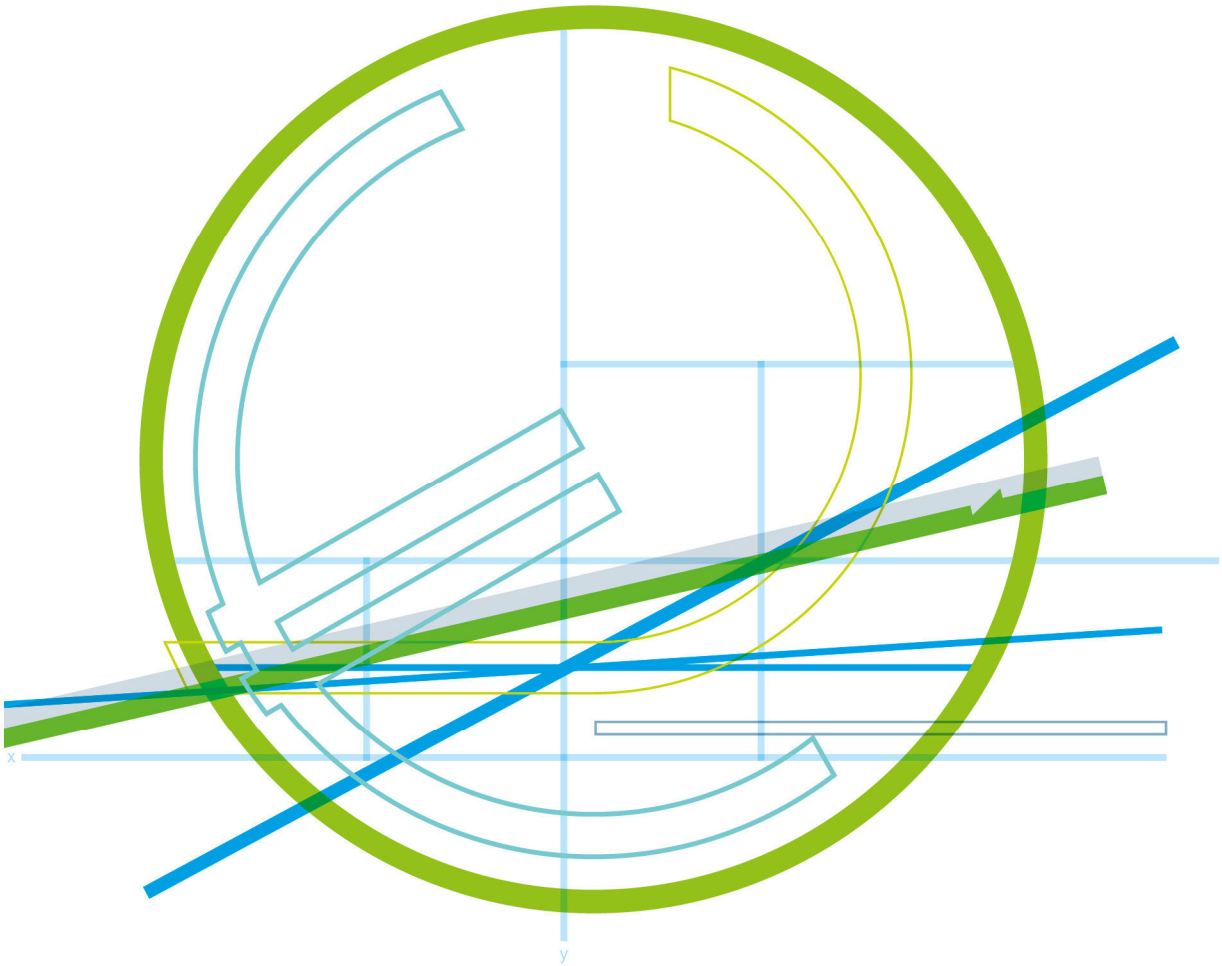
Blue Globe Foresight
Studie #5/2010

Energieverbrauch von Lebens- und Mobilitätsstilen – eine Analyse kritischer Gruppen



Sebastian Seebauer et al.

VORWORT

Die Publikationsreihe BLUE GLOBE REPORT macht die Kompetenz und Vielfalt, mit der die österreichische Industrie und Forschung für die Lösung der zentralen Zukunftsaufgaben arbeiten, sichtbar. Strategie des Klima- und Energiefonds ist, mit langfristig ausgerichteten Förderprogrammen gezielt Impulse zu setzen. Impulse, die heimischen Unternehmen und Institutionen im internationalen Wettbewerb eine ausgezeichnete Ausgangsposition verschaffen.

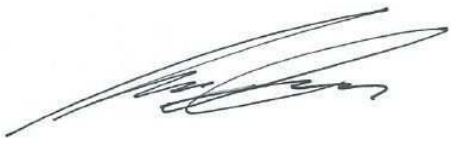
Jährlich stehen dem Klima- und Energiefonds bis zu 150 Mio. Euro für die Förderung von nachhaltigen Energie- und Verkehrsprojekten im Sinne des Klimaschutzes zur Verfügung. Mit diesem Geld unterstützt der Klima- und Energiefonds Ideen, Konzepte und Projekte in den Bereichen Forschung, Mobilität und Marktdurchdringung.

Mit dem BLUE GLOBE REPORT informiert der Klima- und Energiefonds über Projektergebnisse und unterstützt so die Anwendungen von Innovation in der Praxis. Neben technologischen Innovationen im Energie- und Verkehrsbereich werden gesellschaftliche Fragestellung und wissenschaftliche Grundlagen für politische Planungsprozesse präsentiert. Der BLUE GLOBE REPORT wird der interessierten Öffentlichkeit über die Homepage www.klimafonds.gv.at zugänglich gemacht und lädt zur kritischen Diskussion ein.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse eines Projekts aus dem Forschungs- und Technologieprogramm „Energie der Zukunft“. Mit diesem Programm verfolgt der Klima- und Energiefonds das Ziel, durch Innovationen und technischen Fortschritt den Übergang zu einem nachhaltigen Energiesystem voranzutreiben.

Wer die nachhaltige Zukunft mitgestalten will, ist bei uns richtig: Der Klima- und Energiefonds fördert innovative Lösungen für die Zukunft!

Theresia Vogel
Geschäftsführerin, Klima- und Energiefonds



Ingmar Höbarth
Geschäftsführer, Klima- und Energiefonds

INHALTSVERZEICHNIS

Kurzfassung iv

Abstract vii

A Einleitung 1

1 Problemstellung und Zielsetzung 1

2 Definitionen 3

2.1 Zielgruppendefinition 3

2.2 Mobilität 4

3 Aufbau der Arbeit 8

B Analyse der Zielgruppen 11

4 Soziodemografische Analyse 11

4.1 Datengrundlage 11

4.2 Soziodemografische Analysen zur Gesamtbevölkerung 12

4.3 Soziodemografische Analysen nach Zielgruppen und Raumtyp 22

4.4 Fazit 36

5 Analyse von individuellen und sozialen Normen 37

5.1 Sozialisation und Umwelthandeln 37

5.2 Lebensstile und Mobilitätstypen 65

6 Analyse von Mobilität im Lebenslauf 120

6.1 Mobilitätsbiografien und Lebensereignisse 120

6.2 Begleitmobilität 143

7 Analyse von Konsummustern 154

7.1 Datengrundlage 154

7.2 Schätzung des Einkommens in der Verkehrserhebung 159

7.3 Ergebnisse 161

8 Analyse von Mobilitätsmustern 179
8.1 Klassifizierung und Raumstruktur 179
8.2 Analysen und Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Zielgruppen 183
8.3 Fazit 222

9 Analyse von Siedlungsstrukturen, Bedürfnissen der Zielgruppen und der daraus resultierenden Mobilität 225
9.1 Raumstrukturprägende Entwicklungstendenzen in städt. und ländl. Räumen 225
9.2 Mobilitätsprägende Rahmenbedingungen, Bedürfnisse und Entwicklungen in städtischen und ländlichen Räumen 234

10 Validierung durch die Zielgruppen und ExpertInnen 244
10.1 Gespräche mit Jugendlichen und Kinderbetreuenden 244
10.2 Interviews mit ExpertInnen 258
10.3 Workshops mit ExpertInnen 266

C Entwicklung und Bewertung von Lösungsmöglichkeiten 271

11 SWOT Analyse 271

12 Maßnahmenvorschläge 293
12.1 Überblick über die zielgruppenspezifischen Maßnahmen 294
12.2 Katalog spezifischer Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität in den Zielgruppen 297
12.3 Katalog nicht zielgruppenspezifischer Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität 323

D Handlungsempfehlungen 329

E Abkürzungen 335

F Verzeichnisse 337

12 Literaturverzeichnis 337

13 Tabellenverzeichnis 354

14 Abbildungsverzeichnis 357

G Anhang 361

15. Ergebnisse der Klassifizierung je Untersuchungsregion nach Raumtyp 361

KURZFASSUNG

ENERG.STIL untersucht, wie der Energieverbrauch für Mobilität und Wohnen in zwei kritischen Zielgruppen zustande kommt und mit welchen Strategien er beeinflusst werden kann. Folgende Zielgruppen wurden ausgewählt:

- Personen mit Kindern, weil diese Personengruppe Wohn-, Arbeits- und Kinderbetreuungsbedürfnisse vereint und dazu energieintensive Lebens- und Mobilitätsstile einnimmt sowie
- junge Menschen in der Übergangsphase zwischen Ausbildung und Erwerbsleben, weil zu diesem Zeitpunkt spätere Lebens- und Mobilitätsstile geprägt werden.

Die Analyse der aktuellen Lebenssituationen und Trends in diesen Zielgruppen erfolgte mittels Sekundäranalysen verschiedener empirischer Daten wie Sozialstatistiken, Konsumerhebungen, Mobilitätserhebungen und Wertestudien sowie mittels einer Zusammenfassung der wissenschaftlichen Literatur. Diese Ergebnisse wurden in Fokusgruppen, Interviews und Workshops mit Mitgliedern der Zielgruppen und ExpertInnen validiert.

Zentrale Ergebnisse aus diesen Analysen sind:

- Mobilitätspräferenzen werden durch Sozialisation bereits im Kindesalter geprägt und spielen eine wichtige Rolle in der Persönlichkeitsentwicklung vom Jugendlichen zum Erwachsenen. Werte zum Auto werden vorrangig durch die Sozialisationsinstanzen Eltern und Peergroup vermittelt. Wenn die verschiedenen Instanzen übereinstimmende Werte vermitteln, ist ihre Wirkung zusätzlich verstärkt.
- In biografischen Umbruchsphasen werden strategische Entscheidungen zu Wohnortwahl und Autobesitz getroffen, die das spätere alltägliche Verkehrsverhalten bestimmen. Bei Jugendlichen sind typische Lebensereignisse, die zu biografischen Umbrüchen führen, der Auszug aus dem Elternhaus und der Einstieg in das Erwerbsleben oder in die höhere Ausbildung. Motorisierter Individualverkehr (MIV) durch Jugendliche nimmt nicht nur mit dem Erwerb des Führerscheins zu, sondern steigt auch mit dem Einstieg ins Erwerbsleben sprunghaft an. Typische Lebensereignisse bei Kinderbetreuenden sind Umzug, Wechsel des Arbeitsortes und Einschulung eines Kindes.
- Vor allem im ländlichen Raum zeigt sich in beiden Zielgruppen eine hohe MIV-Nutzung als Resultat eines autofokussierten Verkehrssystems. Die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel und intermodale Verkehrsangebote hält mit

dem Auseinanderdriften von Aktivitätenplätzen (z.B. Ausbildungs- und Arbeitsstätte, Wohnort, Orte für Freizeitgestaltung, Kinderbetreuungsplätze) und zunehmend diffusen Verkehrsströmen nicht mit.

- Unabhängig davon, ob sie unbeschäftigt oder beschäftigt sind, tendieren Kinderbetreuende zum Auto und legen mehr Wege zurück als Kinderlose – das betrifft vor allem Alleinerziehende. Begleitmobilität für Hol- und Bringwege resultiert aus einer räumlichen Zerstreuung von Aktivitätenplätzen und der breiten Palette an Bildungs- und Freizeitaktivitäten, die von Kindern in Anspruch genommen werden. Hauptmotive für die Nutzung des Autos auf Begleitwegen sind die Distanz zwischen Wohnort und Schule, die Zeitpläne der Eltern und alltagspraktische Überlegungen wie Schnelligkeit und Bequemlichkeit. Sicherheitsbedenken sind demgegenüber nachrangig.
- Ein Wohnort im Grünen und im Umland von Ballungszentren ist in beiden Zielgruppen ein dominantes Motiv für die Wohnortwahl. Bei Kinderbetreuenden zeigt sich ein anhaltender Trend zum Umzug an den Stadtrand, und auch Jugendliche nennen dies als Wunsch für ihre künftige Lebensplanung. Die damit verbundene Abhängigkeit vom Auto – vor allem in peripheren Gemeinden mit unzureichender Anbindung an Öffentliche Verkehrsmittel – wird für eine höhere Lebensqualität in Kauf genommen.

Die Ergebnisse der Zielgruppenanalysen sind in SWOT-Analysen gebündelt. Aufbauend darauf beschreibt ein Maßnahmenkatalog 13 konkrete Maßnahmen, die auf die Stärken und Schwächen der beiden Zielgruppen sowie auf spezifische Chancen und Risiken Bezug nehmen. Zusätzlich enthält der Katalog allgemeine, an die Gesamtbevölkerung gerichtete Interventionsstrategien, mit denen unter anderem die Zielgruppen der Jugendlichen und der Kinderbetreuenden erreicht werden können. Unter den zielgruppenspezifischen Maßnahmen mit Fokus auf kurzfristige Veränderungen der Alltagsmobilität von Jugendlichen und Kinderbetreuenden sind besonders hervorzuheben:

- Direktmarketing bei Lebensereignissen: Die Änderung der individuellen Lebenssituation durch eine biografische Umbruchsphase führt zu einem Aufbrechen von Gewohnheiten und einer Neuorientierung im Alltag. Gezielte Informationsmaßnahmen in diesem Zeitfenster haben hohe Erfolgsaussichten.
- Schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement: Die für Mobilitätsmanagement charakteristischen Maßnahmenbündel aus Bewusstseinsbildung, Information, infrastrukturellen Verbesserungen und finanziellen Anreizen decken eine große Bandbreite an Verhaltensursachen ab. Die institutionelle Verankerung an Schulen und Betrieben stellt die Erreichbarkeit der Zielgruppen und die langfristige Stabilität der Verhaltenseffekte sicher.

Weitere vorgeschlagene Maßnahmen thematisieren die langfristigen Wirkungen strategischer Verhaltensentscheidungen wie der Wohnortwahl. Speziell zu beachten sind hier die Förderung einer nachhaltigen Raumordnung, eine Verdichtung von Kinderbetreuungsangeboten und die Erschließung des ländlichen Raumes durch intermodale und nachfrageorientierte Mobilitätsangebote.

ABSTRACT

ENERG.STIL analyses the driving factors of energy consumption for mobility and housing in two critical groups. Strategies are developed which may foster or adjust user behavior affecting the future demand of energy. The selected groups are:

- People with child care responsibility, since evermore people wish to combine their living, working and child care requirements, thereby leading an energy-intensive life, and
- young people in the biographical transition from education to work life, since at that point of time their subsequent lifestyles and mobility patterns are shaped.

The current situation and trends of these target groups were analyzed by means of secondary data like social statistics, consumer surveys, mobility surveys, value studies and by a review of scientific literature. The results were validated in focus groups, interviews and workshops with target group members and experts.

Core results from the analyses are:

- Mobility preferences are established early in the childhood through socialisation processes and play a prominent role in personality development and role definition from youth to adult. Values regarding the car are predominantly conveyed by the socialisation instances parents and peergroup. If various instances impart convergent values, their impact on individuals is enhanced.
- In phases of biographical transitions, strategic decisions concerning residential choice and possession of a car are made which predetermine the later everyday mobility behaviour. Typical life events of youths that lead to biographical changes are the leave of the parental home and the entry into work life or higher education. The abrupt increase in youths' car use does not only occur after their acquisition of a driving license, but also after the entry in employment. Typical life events of people with child care responsibility are residential moves, changes in the place of work or school enrolment of a child.
- Especially in rural regions both target groups feature a high use of motorized individual transport due to a transport system focused on the car. Public and intermodal transport systems cannot keep up with the ongoing processes of activity places (e.g., place of work/education, place of living, leisure facilities, child care facilities) drifting apart and increasingly diffuse traffic flows.
- Regardless of their employment status, people with child care responsibilities prefer the car and undertake more trips than people without children - most of

all single mothers and fathers. Escort mobility for dropping off or fetching children arises from the spatial scattering of activity places and the broad range of leisure and education activities children are engaged in. Core motives for car usage on escort trips are the distance between home and school, parents' schedules and practical considerations like speed or convenience. Security concerns are of comparatively smaller importance.

- Living in the countryside or in the suburban sprawl is a major motive in residential choice in both target groups. People with child care responsibility show an ongoing trend of moving to the outskirts of cities and youths state plans for their future home accordingly.The dependency on the car emerging from such residential choices – especially in peripheral regions with insufficient public transport coverage – is accepted in exchange for a better quality of life.

The various analyses of the target groups were consolidated trough a SWOT analysis. Based on these results, a catalogue of recommendation depicts 13 concrete measures which take the target groups' specific strengths, weaknesses, opportunities and threats into account. Additionally the catalogue contains intervention strategies on the general population level which could also affect youths and people with child care responsibility. Among the target group specific measures focused on short-term changes of everyday mobility, the following shall be pointed out:

- Direct marketing at life events: Changes in the individual life situation due to a biographical transition break habits and lead to a re-orientation of daily routines. Systematic information measures during these time periods show high potential for behavioural change.
- School and work travel plans: Travel plans typically feature policy packages including awareness building, information provision, improvements of infrastructure and financial incentives and thereby address a broad range of determinants of mobility behaviour. The incorporation of travel plans in institutions like schools or enterprises ensures that participants can be easily reached and behavioural effects will be stable in the long term.

Further proposed measures focus on the long-term effects of strategic decisions such as residential choice. In this field, the advancement of sustainable spatial planning, the spatial concentration of child care facilities and the coverage of peripheral regions by intermodal and demand-oriented transport services are of special interest.

A EINLEITUNG

1 Problemstellung und Zielsetzung

Auf der Weltklimakonferenz 1997 in Kyoto wurde das Kyoto-Protokoll zur Verhinderung der „gefährlichen anthropogenen Störung des Klimasystems“ verabschiedet. Aus dem am 16. Februar 2005 in Kraft getretenen Protokoll ergibt sich für Österreich bis 2010 ein Reduktionsziel an Treibhausgasemissionen von 13% im Vergleich zum Basisjahr 1990. Diese Reduktion ist bisher noch nicht gelungen; im Gegenteil, im Jahr 2006 lagen die Treibhausgasemissionen in Österreich 16% über dem Kyoto-Ziel.

Privatpersonen und –haushalte leisten einen bedeutsamen Beitrag zum gesamten CO_2-Aufkommen in Österreich. Die Umsetzung und Befriedigung von Wohn- und Mobilitätsbedürfnissen hat einen wesentlichen Einfluss auf den privaten Energieverbrauch. Wenn es gelingt, das Nutzerverhalten zu verändern, kann eine nachhaltige Reduktion der CO_2-Emissionen erreicht werden. Lebens- und Mobilitätsstile sind der Angelpunkt für nachhaltige Verhaltensänderungen, weil sie über einzelne alltägliche Entscheidungen hinausgehen, zeitlich relativ stabil sowie unabhängig von aktuellen Produkt- und Dienstleistungsangeboten sind.

Ziel von ENERG.STIL ist, Lebens- und Mobilitätsstile der Bevölkerung darzustellen und zu analysieren und darauf aufbauend Strategien und Maßnahmen zu entwickeln. Aus der Markt- und Interventionsforschung ist bekannt, dass Maßnahmen generell wirksamer sind, wenn sie auf bestimmte Zielgruppen fokussiert werden. ENERG.STIL betrachtet zwei kritische Zielgruppen:

- Kinderbetreuende, weil immer mehr Personen Wohn-, Arbeits- und Kinderbetreuungsbedürfnisse vereinen wollen und dazu energieintensive Lebens- und Mobilitätsstile einnehmen;
- junge Menschen am Ende ihrer Ausbildungszeit, weil zu diesem Zeitpunkt spätere Lebens- und Mobilitätsstile geprägt werden und sie eine hohe Affinität zu innovativen Mobilitätsformen aufweisen.

Darüber hinaus sind beide Zielgruppen von einer jungen Altersstruktur geprägt und ihre VertreterInnen treffen (teilweise erstmals) eigenständige strategische Entscheidungen bezüglich Wohnsituation und Mobilität. Das bedeutet, dass diese Bevölkerungsteile nicht nur den aktuellen, sondern auch den künftigen Energieverbrauch (durch ihr tägliches Mobilitätsverhalten, den Entscheidungen zu Wohnungs- und Autobesitz, als Vorbilder für ihre Kinder, etc.) in Österreich zu wesentlichen Teilen determinieren.

ENERG.STIL hat zum Ziel, Ergebnisse unterschiedlicher Fachdisziplinen (Psychologie, Soziologie, Ökonomie, Verkehrsplanung und Raumplanung) zu diesen beiden relevanten Zielgruppen zu integrieren. Aktuelle und zukünftige Bedürfnisse und Lebenssituationen sowie Probleme und Chancen innerhalb der gegebenen Rahmenbedingungen sollen über disziplinäre Grenzen hinweg erarbeitet werden.

Schlusspunkt von ENERG.STIL ist die Verknüpfung der spezifischen Bedürfnisse der Zielgruppen mit konkreten Interventionsstrategien. Ein Maßnahmenkatalog soll PolitikerInnen und PlanerInnen als Entscheidungsbasis dienen, welche Lösungsmöglichkeiten in den Bereichen Wohnen und Verkehr zur Verfügung stehen und welche Wirkungen von diesen Lösungsmöglichkeiten zu erwarten sind, um in Zukunft eine nachhaltige Energienutzung zu erreichen.

Programme und Projekte zur Reduktion des privaten Energieverbrauchs sind bereits ein reges Forschungs- und Handlungsfeld in Österreich. Der wissenschaftliche Mehrwert von ENERG.STIL gegenüber bestehenden Aktivitäten und Maßnahmenkatalogen ist wie folgt abzugrenzen:

- ENERG.STIL geht in der Maßnahmenentwicklung von den Nutzerbedürfnissen aus. Andere Projekte wählen den umgekehrten Weg und versuchen, zu bestehenden Instrumenten passende Zielgruppen zu finden.
- ENERG.STIL beleuchtet zwei kritische und klar abgegrenzte Zielgruppen, die bisher unzureichend untersucht wurden. Diese Zielgruppen sind insbesondere in Hinblick auf ihre längerfristigen Verhaltensentscheidungen interessant. Maßnahmenvorschläge werden mit klarem Bezug auf diese Zielgruppen diskutiert.
- ENERG.STIL geht sowohl in der Analyse der Bedürfnisse und Lebenssituationen der Zielgruppen als auch in Bewertung von Handlungsoptionen disziplinenübergreifend vor.

2 Definitionen

Um die untersuchten Zielgruppen ‚Jugendliche' und ‚Kinderbetreuende' zu begründen sowie den zentralen Begriff ‚Mobilität' zu klären, werden sie an dieser Stelle definiert.

2.1 Zielgruppendefinition

Jugendliche am Ende ihrer Ausbildungszeit und am Beginn ihres Erwerbslebens

Am Ende der Ausbildungszeit bzw. am Beginn des Erwerbslebens werden spätere Lebens- und Mobilitätsstile geprägt. Viele Jugendliche wechseln in dieser Phase von einer Nutzung des Umweltverbundes auf eine Nutzung motorisierter Individualverkehrsmittel. Darüber hinaus steht beim Wechsel von der Ausbildung zum Beruf oftmals auch die erstmalige Haushaltsgründung an. Strategische Entscheidungen in dieser Lebensphase wie Wohnortwahl oder Erstanschaffung eines Pkws sind wesentliche Weichenstellungen für den zukünftigen Energieverbrauch.

Weiters weisen diesen Jugendlichen eine hohe Affinität und Aufgeschlossenheit gegenüber innovativen Mobilitätsformen und Informations-/Kommunikationstechnologien auf und können daher durch eine breitere Palette an Strategien angesprochen werden.

Es wurde von einer Definition ausschließlich nach Altersgruppen abgesehen, um die biografische Übergangszeit zwischen Ausbildung und Erwerbsleben in den Vordergrund zu rücken. Diese Zielgruppe umfasst demnach sowohl Lehrlinge am Ende der Berufsschule, AHS-/BHS-SchülerInnen vor der Matura wie auch Studierende am Ende ihres Studiums. Detaillierte Analysen arbeiten Unterschiede zwischen diesen Subgruppen heraus.

Die maximale Altersspanne für diese Zielgruppe wurde mit 15 bis 27 Jahren angesetzt. Aufgrund von Unterschieden in der Verfügbarkeit von Datensätzen für die Analyse der Konsum- und Mobilitätsmuster sowie der Lebensstile variiert die exakte Definition einzelner Subgruppen in den unterschiedlichen Berichtsteilen. Details zur jeweiligen Datenverfügbarkeit und Gruppendefinition bzw. -größe werden daher zu Beginn der einzelnen Kapitel angeführt.

Kinderbetreuende

Immer mehr Personen wollen Arbeits- und Kinderbetreuungsbedürfnisse vereinen und gehen dazu energieintensive Lebens- und Mobilitätsstile ein. Die in jüngerer Zeit starke Zunahme kurzer Wege mit dem Pkw ist insbesondere auf Begleitmobilität dieser Zielgruppe zurückzuführen, mit allen Folgewirkungen für das Gesamtverkehrssystem (wie Motorisierungsgrad, spezifische örtliche und zeitliche Überlastungen). Weiters sind Kinderbetreuende dadurch charakterisiert, dass sie nicht immer autonome

Mobilitätsentscheidungen treffen können, da sie stets die Bedürfnisse ihrer Kinder mitberücksichtigen müssen (Transport von Kinderwägen, hohes Aufkommen an Hol- und Bringwegen zu räumlich verstreuten Zielpunkten, Planungsunsicherheit durch kurzfristige Bedürfnisse der Kinder wie Krankheit, etc.).

Der Begriff Kinderbetreuende wurde geschlechtsneutral gewählt, um sowohl Väter als auch Mütter mit einzubeziehen, im Bewusstsein, dass die Kinderbetreuung in Österreich derzeit überwiegend durch Frauen erfolgt.

Kinderbetreuende sind hier über das Vorhandensein eines oder mehrerer Kinder unter 18 Jahren im Haushalt definiert. Subgruppen werden darüber hinaus anhand des Alters der Kinder (z.B. Familien mit Kleinkindern unter 6 Jahren, Familien mit nur älteren Kindern) und der Erwerbstätigkeit der Eltern bzw. des Vorhandenseins eines Partners oder einer Partnerin gebildet (z.B. Alleinerziehende).

Details zur jeweiligen Gruppendefinition, die sich durch geringfügige Unterschiede in der Datenverfügbarkeit ergeben, werden wiederum zu Beginn der Berichtskapitel angeführt.

2.2 Mobilität

Mobilität beschreibt die Bewegung von Menschen und Dingen in Räumen. Der Ausdruck entstammt der Militärsprache des 18. Jahrhunderts („mobile“ im Sinne von „beweglich, einsatzbereit“). Somit wird Mobilität allgemein als physische, psychische oder soziale „Beweglichkeit“ definiert.

Im verkehrlichen Kontext wird der Begriff Mobilität auf die Beweglichkeit des Menschen außer Haus zum Zwecke der Überwindung räumlicher Distanzen eingeschränkt. Mobilität dient auch dazu, den Lebensraum optimal zu nutzen und zu erweitern. Vielfach wird Mobilität auch als Bereitschaft und Fähigkeit definiert, räumliche Standortveränderungen vornehmen zu wollen oder zu können. Diese Sichtweise bezieht sich demnach eher auf die Chance, im Sinne der Wahrnehmung von sozialen Möglichkeiten zur Bedürfnisbefriedigung, mobil zu sein (vgl. Beckmann et al. 2006).

Der Begriff Mobilität wird in einzelnen Wissenschaftsdisziplinen unterschiedlich angewandt. Eine Differenzierung kann grob zwischen „sozialer“ (z.B. den sozialen Auf- oder Abstieg) und „geografische/physische“ Mobilität vorgenommen werden. Die physische Mobilität wird in Wanderungsmobilität und zirkuläre Mobilität (oder Verkehrsmobilität) unterteilt.

„Unter Wanderungsmobilität fasst man räumliche Bewegungen von Haushalten zusammen, mit denen ein dauerhafter Wechsel der Wohnung bzw. des Wohnortes verbunden ist. Zirkuläre Mobilität bezieht sich demgegenüber auf die täglich wiederkehrenden Ortsveränderungen der Haushalte und ihrer Mitglieder.“ (vgl. Hautzinger et al. 1996).

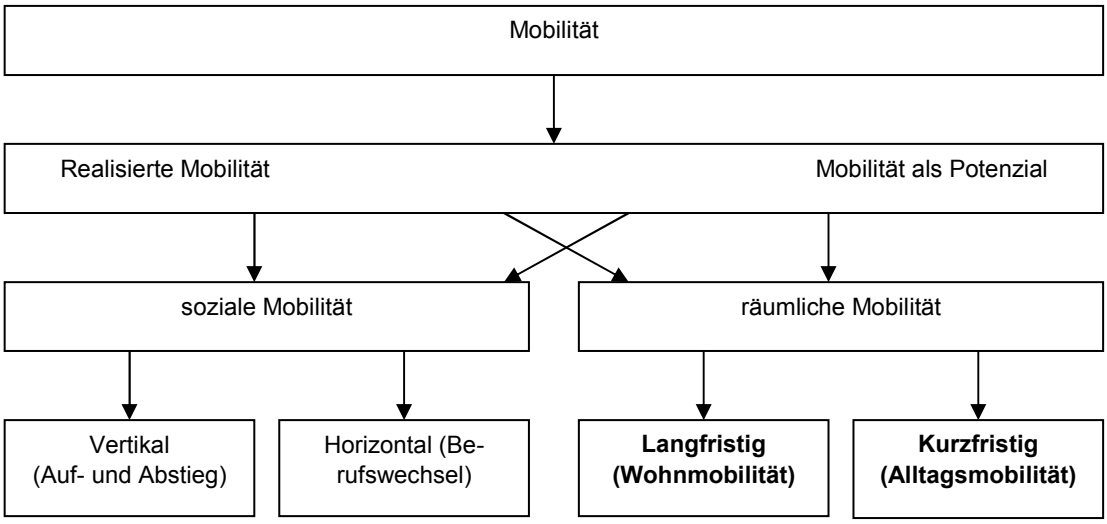


Abbildung 2-1: Dimensionen von Mobilität, Quelle: eigene Darstellung nach Beckmann et al. 2006

Gegenstand dieser Arbeit stellt demnach sowohl Wanderungsmobilität, als auch zirkuläre bzw. alltägliche Mobilität dar. Wenn also im Folgenden von Mobilität die Rede ist, so ist damit jede Ortsveränderung gemeint, die außerhalb der eigenen Wohnung stattfindet und mit den alltäglichen Aktivitäten von Personen in Zusammenhang steht.

Mobilitätskenngrößen

Mobilitätsverhalten von Personen lässt sich in viele Einzelbestandteile zerlegen: Wichtig sind dabei die Häufigkeit und der Anlass der Ortsveränderungen (Wegzweck) sowie deren räumliche, zeitliche und modale Aspekte. Zur Abbildung dieser Aspekte steht im verwendeten Datenbestand eine Reihe von Mobilitätsmerkmalen zur Verfügung, so zum Beispiel:

- die Verkehrsmittelwahl
- der Wegzweck (Anlass der Ortsveränderung)
- die Weglänge und -dauer

Mobilitätsindikatoren für einen definierten Raum sind im Allgemeinen verkehrliche Größen, welche die Mobilität in diesem Raum charakterisieren. Generell können Mobilitätsindikatoren nach verschiedenen Aspekten unterschieden werden, wobei es in der Fachliteratur sehr viele unterschiedliche Betrachtungsweisen gibt. Eine übersichtliche Darstellung einer möglichen Differenzierung von Mobilitätsindikatoren beschreiben Hautzinger et al. (1994) (siehe Abbildung 2-2).

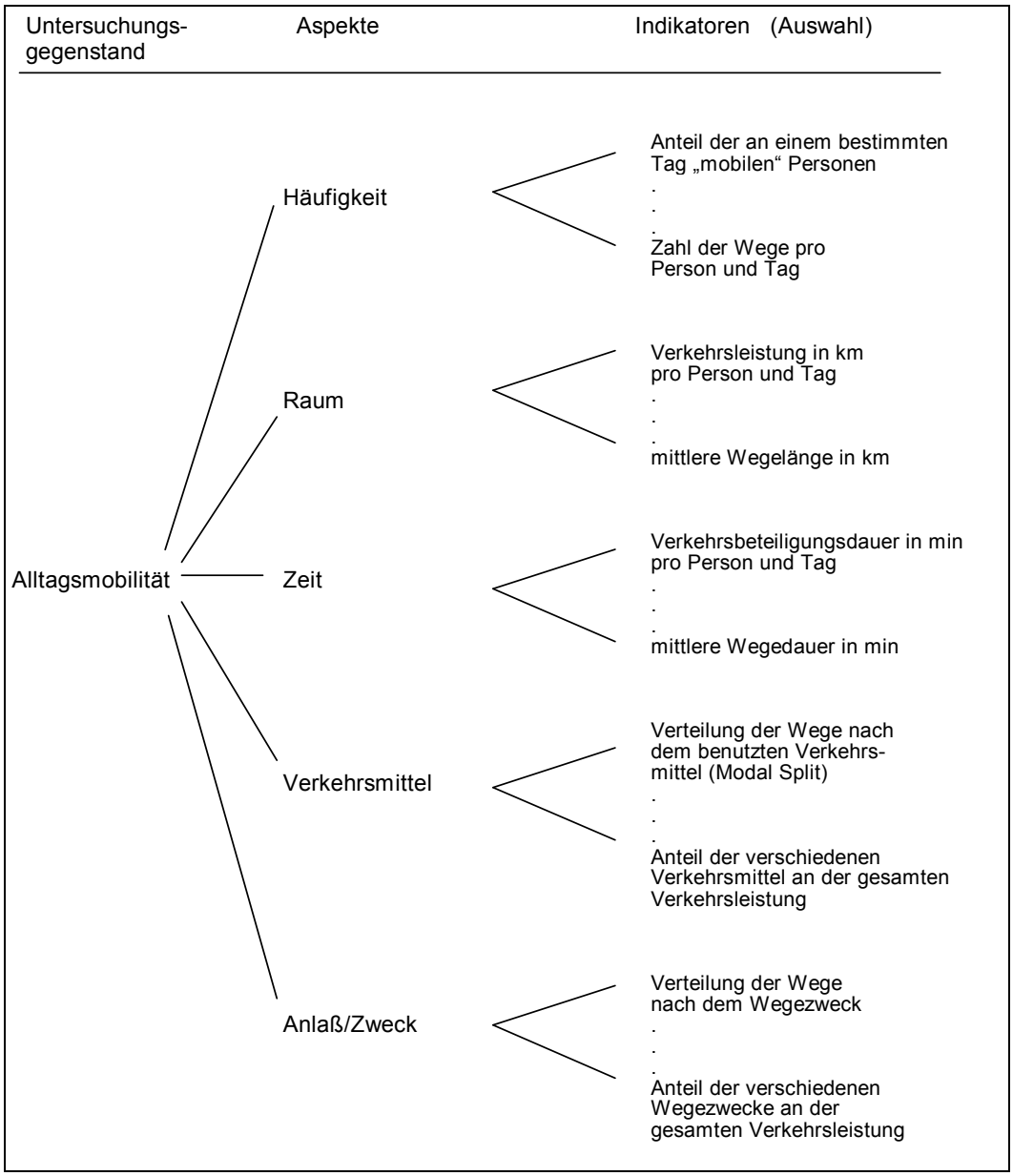


Abbildung 2-2: Mobilitätsindikatoren, Quelle: eigene Darstellung nach Hautzinger et al. 1994

Indikatoren bzw. Kennziffern zur Mobilität können auf einen einzelnen Weg oder auf eine einzelne Person bezogen sein:

Personenspezifische Kennziffern (Person als Untersuchungseinheit):

- Außer-Haus-Anteil
- Mobilitätsrate oder Wegehäufigkeit
- Tageswegedauer oder Mobilitätszeitbudget
- Tageswegelänge oder Mobilitätsstreckenbudget

Wegespezifische Kennziffern (Weg als Untersuchungseinheit):

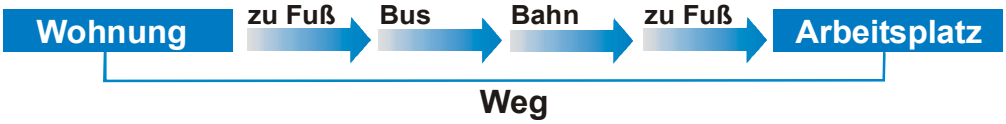


Abbildung 2-3: Darstellung einer Wegekette

- Der Modal-Split (Verkehrsmittelwahl) bezeichnet das Aufteilungsverhältnis der einzelnen Verkehrsmittel auf die gesamte Weganzahl.
- Wegezweck: Der Zweck eines Weges wird durch die Aktivität am Zielort bestimmt.
- Wegdauer (auch Weg- bzw. Reisezeit)
- Weglänge

Marker zu Mobilität

Die Analysen und Auswertungen zur Mobilität in diesem Projektwerden nach den folgenden maßgeblichen Kenngrößen zum Mobilitätsverhalten, die gleichzeitig die relevanten Marker zur Mobilität darstellen, durchgeführt:

- Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen
- Besitz/Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln (Rad, Moped/Motorrad, Pkw)
- Führerscheinbesitz
- ÖV-Zeitkartenbesitz
- Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Gruppen (in Ausbildung, Berufstätig)
- Mobilitätsverhalten nach Regionen (städtischer Bereich/ländlicher Bereich)
- Wege pro Person
- Außer-Haus-Anteile
- Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)
- Wegzwecke
- Weglängen
- Wegdauern (nach Verkehrsmittel)

Auf die hier angeführten Mobilitätsindikatoren bauen in erster Linie die Arbeiten in den Kapiteln 8 und 9 zur Analyse von Mobilitätsmustern auf.

3 Aufbau der Arbeit

Teil A beinhaltet die Problemstellung von ENERG.STIL und die Definition der beiden Zielgruppen: Jugendliche am Ende ihrer Ausbildung bzw. zu Beginn ihrer Erwerbstätigkeit sowie Kinderbetreuende. Hauptteil dieses Berichts ist Abschnitt B *Analyse der Zielgruppen*, in dem die beiden Zielgruppen auf der Motiv- und der Verhaltensebene beschrieben werden. Als Grundlage dafür dienen *soziodemografischen Kennzahlen* (Kapitel 4) zu Bevölkerungsbestand, Haushalts-/Familientypen, Wohnversorgung und Binnenwanderung. Die anschließenden Kapitel entsprechen den unterschiedlichen disziplinären Perspektiven auf die Zielgruppen:

- Befunde aus Psychologie und Soziologie sind in der Analyse *individueller und sozialer Normen* (Kapitel 5) sowie der *Mobilität im Lebenslauf* (Kapitel 6) zusammengefasst. Dort wird diskutiert, wodurch Werthaltungen und Lebensstile geprägt werden, welchen Einfluss sie auf umweltrelevantes Handeln nehmen, wie biografische Übergangsphasen und Lebensereignisse zu strategischen Verhaltensentscheidungen führen und von welchen Faktoren es abhängt, ob Kinderbetreuende Hol-und Bringwege für ihre Kinder mit dem Auto durchführen.
- Die ökonomische Auswertung der *Konsummuster* von Haushalten mit Jugendlichen bzw. Kinderbetreuenden (Kapitel 7) ermöglicht Einsichten in die Ausgaben für Alltagsmobilität und Wohnen und in Zusammenhänge zwischen Einkommensunterschieden und Verkehrsverhalten.
- Das alltägliche Mobilitätsverhalten der Zielgruppen hinsichtlich Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel, Wegtypen, Verkehrsmittelwahl, Weglängen und Wegzeiten wird durch eine *Analyse der Mobilitätsmuster* (Kapitel 8) näher erläutert. Weitere Erkenntnisse aus Verkehrs- und Raumplanung gehen in die *Analyse von Siedlungsstrukturen* (Kapitel 9) ein: Siedlungsstruktur, räumliche Entwicklung, Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen sowie Wohnbedürfnisse/Wohnortwahl werden an dieser Stelle beschrieben.

Die Literaturrecherchen und statistischen Auswertungen werden schließlich durch qualitative Interviews und Fokusgruppen mit Kinderbetreuenden und Jugendlichen sowie Gesprächen mit ExpertInnen validiert und ergänzt (Kapitel 10).

Abschnitt C führt diese Ergebnisse zusammen und überträgt sie auf Handlungsansätze und Lösungsmöglichkeiten. Eine *SWOT-Analyse* (Kapitel 11) bündelt die Vielzahl an Ergebnissen aus Abschnitt B zu Thesen über die Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken der beiden Zielgruppen. Eiligen LeserInnen kann empfohlen werden, mit diesem Kapitel zu beginnen und bei Interesse einzelne Aspekte in den Kapiteln 4 bis 10 zu vertiefen.

Kapitel 12 beschreibt *Maßnahmen* zur Förderung nachhaltiger Mobilität hinsichtlich Maßnahmenelementen, nationalen/internationalen Erfahrungen und Umsetzungsaspekten wie Wirtschaftlichkeit und erwartbaren Wirkungen.

Abschnitt D schließlich trifft eine Gesamtbewertung und Handlungsempfehlungen.

B ANALYSE DER ZIELGRUPPEN

4 Soziodemografische Analyse

Folgendes Kapitel liefert als Einstieg in das Thema eine erste Beschreibung der beiden Zielgruppen von ENERG.STIL bezüglich ihres zahlenmäßigen Umfangs, ihrer örtlichen Verteilung sowie Entwicklungen, denen sie unterliegen. Um aktuelle Trends innerhalb der Zielgruppen zu beschreiben, werden relevante Kennzahlen basierend auf soziodemografischen Detaildaten für Österreich ausgewertet. Dazu werden zum einen generelle Daten zur Gesamtbevölkerung für Österreich herangezogen, zum anderen Detailauswertungen zu den beiden spezifischen Zielgruppen der Kindererziehenden und der Jugendlichen in Österreich durchgeführt.

4.1 Datengrundlage

Die Analysen erfolgen je nach Erfordernis und Datenverfügbarkeit für Bundesländer, politische Bezirke und Gemeinden bzw. klassifiziert nach dem Raumtyp, wobei städtische Regionen und ländliche Regionen gegenübergestellt werden. Der Datenbestand umfasst dazu auch spezifische Sonderauswertungen basierend auf öffentlich zugänglichen Daten sowie auf zugekauften Daten bei der Bundesanstalt Statistik Österreich. Die Beschreibung von Entwicklungen und Trends erfolgt auf nachfolgend gelisteten grundlegenden Indikatoren:

- Bevölkerungsbestand und Bevölkerungsentwicklung
- Wanderungen (Binnenwanderung und Außenwanderung)
- Entwicklungen und Prognosen von Haushalten und Familien
- Sonderauswertungen zur Kindertagesheimstatistik

Umfassende Daten bestehen dazu aus den Volkszählungsjahren 1991 und 2001. Um aktuelle Entwicklungen aufzuzeigen, werden - sofern diese verfügbar waren - zusätzlich Daten aus der Bevölkerungsfortschreibung für das Jahr 2005 herangezogen, sowie Wanderungsentwicklungen, Entwicklungen von Haushalten/Familien und Sonderauswertungen zur Kindertagesheimstatistik aus dem Jahr 2008.

Die weiterführenden Auswertungen nach den spezifischen Zielgruppen der Kinderbetreuenden (Eltern mit Kindern unter 18 Jahren) und Jugendlichen (im Alter von 15 bis 27 Jahren) werden nach den nachfolgend gelisteten drei Raumtypen umgesetzt:

- städtisch geprägte Gemeinde
- ländlich geprägte Gemeinde
- Landgemeinde

4.2 Soziodemografische Analysen zur Gesamtbevölkerung

4.2.1 Bevölkerungsbestand und -entwicklung

Die Bevölkerung in Österreich nimmt zu. Die Ursachen liegen hauptsächlich im positiven Wanderungssaldo. In den Jahren von 2004 bis 2007 konnte in Österreich jeweils auf eine positive Geburtenbilanz verwiesen werden. Im Jahr 2007 verzeichnete die Bundeshauptstadt von allen Bundesländern den stärksten Einwohnerzuwachs (+0,8 %). In Niederösterreich lag der Zuwachs mit +0,5 % über dem Bundesdurchschnitt von +0,4 %, begründet vor allem durch die starke Zunahme in den Bezirken im nahen Wiener Umland. Mit Ausnahme von Wien sind die Geburtenzahlen in Österreich rückläufig, wobei ein eindeutiges West-Ost-Gefälle zu verzeichnen ist.

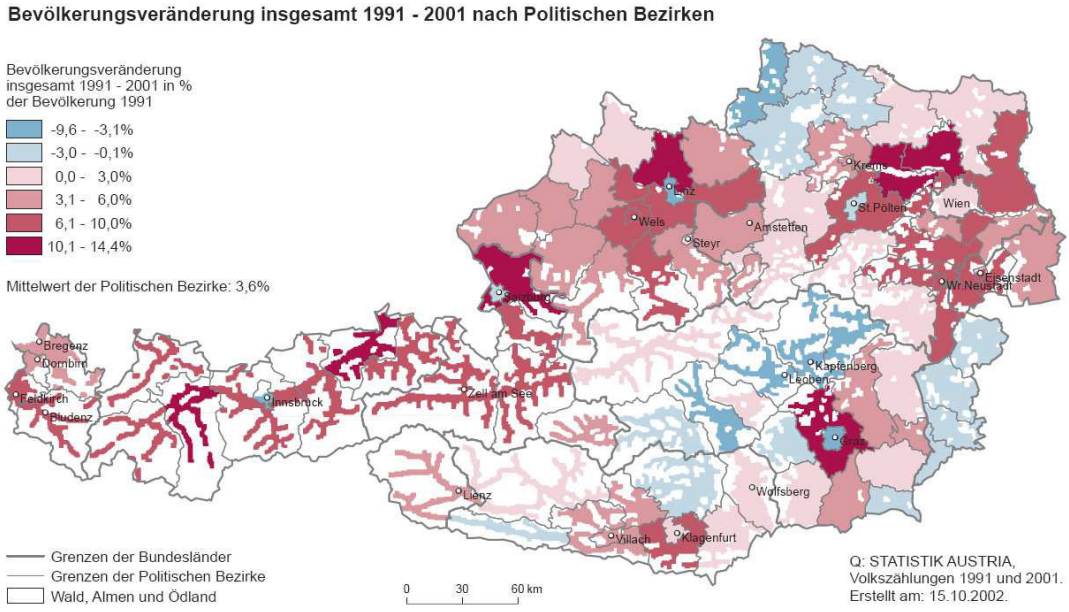


Abbildung 4-1: Bevölkerungsveränderung 1991 – 2001 nach Politischen Bezirken

4.2.2 Wanderungen

Wanderungsströme in Österreich haben einen wesentlichen Einfluss auf die regionale Bevölkerungsverteilung. Der größte Teil der Binnenwanderungen erfolgt über kurze Distanzen. 55 % der Binnenwanderungen finden innerhalb von Gemeinden statt, 16 % zwischen den Gemeinden innerhalb desselben politischen Bezirks. Die Zuwächse aus der Binnenwanderung konzentrieren sich auf die strukturstarken Verdichtungsräume in Österreich, zu Lasten der peripheren Regionen. Binnenwanderungsverluste konzentrieren sich in inneralpinen Gebieten und abseits der großen Fremdenverkehrszentren und der bedeutenden Verkehrsachsen. Die Binnenwanderungsgewinne sind demnach am stärksten ausgeprägt in Wien, den der Stadt Wien nahe gelegenen politischen Bezirken im Osten Österreichs, sowie Wels-Land und im Grazer Umland. Die Binnenwanderung ist dominiert von jungen Erwachsenen im Alter zwischen 20 und 34 Jahren (STATISTIK AUSTRIA, 2008a).

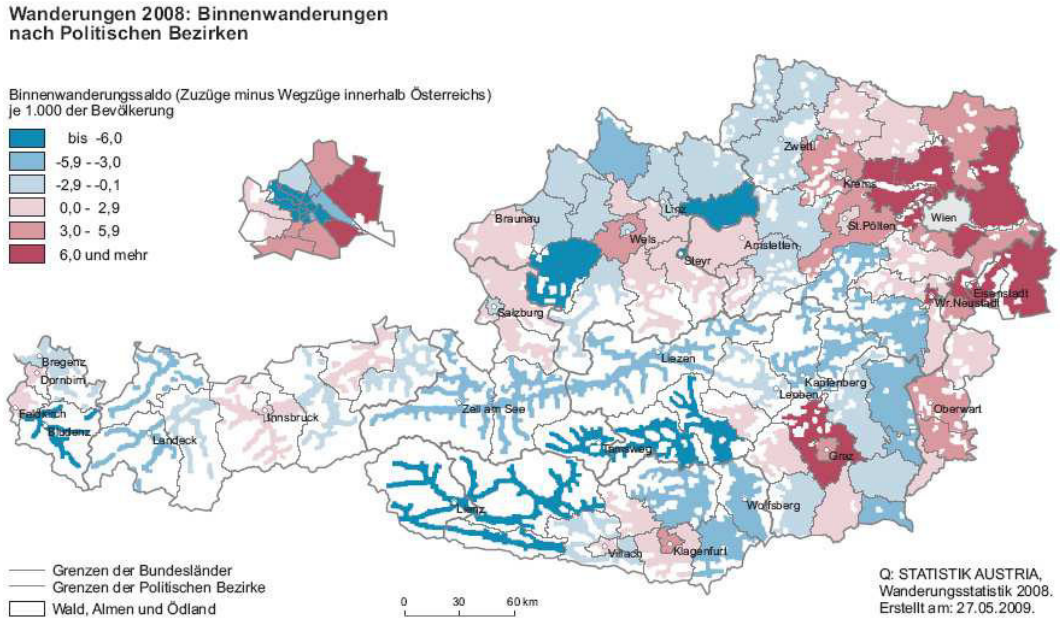
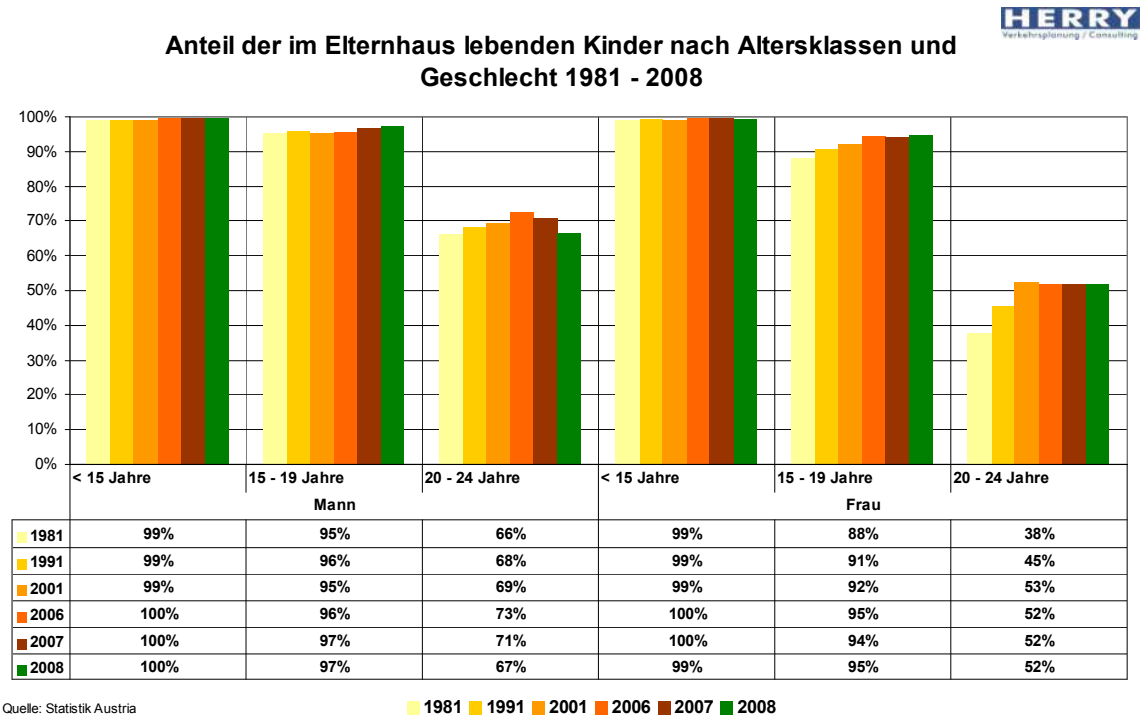


Abbildung 4-2: Binnenwanderungen 2008 nach Politischen Bezirken

4.2.3 Entwicklung von Haushalten und Familien

Im Laufe eines Lebens unterzieht sich der Mensch unterschiedlichen haushaltbezogenen Lebensformen. Bis zum 15. Lebensjahr leben fast alle und bis zum 20. Lebensjahr die Mehrzahl der Bevölkerung (97,3 % der 15- bis 19-jährigen Männer und 94,8 % der 15-bis 19-jährigen Frauen) als Kinder im elterlichen Haushalt bzw. bei einem Elternteil. Ab dem 20. Lebensjahr divergieren die Anteile der im Elternhaus lebenden Frauen mit 51,7 % von jenen der Männer mit 66,7 % (STATISTIK AUSTRIA, 2009a).

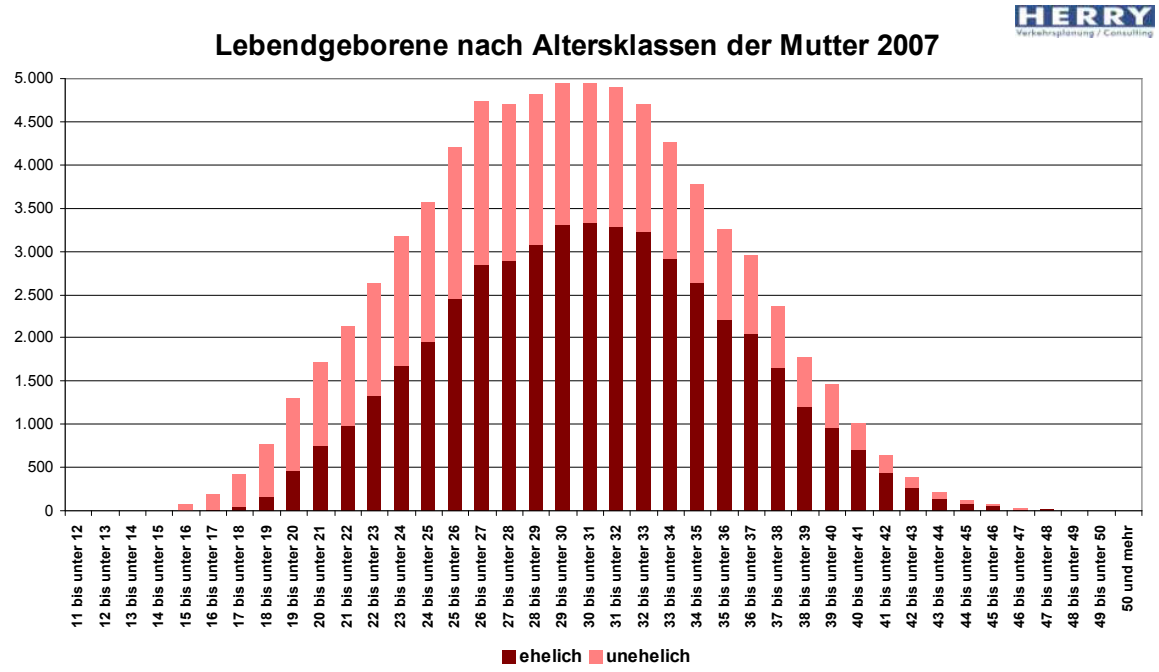


	Mann			Frau		
	< 15 Jahre	15 - 19 Jahre	20 - 24 Jahre	< 15 Jahre	15 - 19 Jahre	20 - 24 Jahre
1981	99%	95%	66%	99%	88%	38%
1991	99%	96%	68%	99%	91%	45%
2001	99%	95%	69%	99%	92%	53%
2006	100%	96%	73%	100%	95%	52%
2007	100%	97%	71%	100%	94%	52%
2008	100%	97%	67%	99%	95%	52%

Quelle: Statistik Austria

Abbildung 4-3: Anteil der im Elternhaus lebenden Kinder nach Alterklassen und Geschlecht 1981 – 2008

Eine „Familie“ wird durch die Geburt eines Kindes gegründet. Die jüngsten Mütter mit Kindern finden sich derzeit in Österreich in der Altersklasse der 16- bis unter 18-Jährigen (STATISTIK AUSTRIA, 2008b).



Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Demographisches Jahrbuch 2007, Wien 2008

Abbildung 4-4: Lebendgeborene nach Altersklassen der Mutter 2007

Entwicklung von Haushalten nach Haushaltstyp

Als klassische Idee eines „Haushaltes“ wird zumeist ein Ehepaar mit einem oder mehreren Kindern gesehen. Im Laufe der Zeit bildeten sich jedoch variable Formen des Zusammenlebens. Im Jahr 2008 entsprachen 30 % und somit unter einem Drittel der Haushalte dem Haushaltstyp „Paare mit Kind“, wobei unter diesem Typus sowohl Ehepaare als auch Lebensgemeinschaften gesehen werden. Die Entwicklung der vergangenen Dekade zeigt eine Zunahme der Einfamilienhaushalte (+4 %), eine etwas stärkere Zunahme bei Haushalten mit Paaren ohne Kinder (+12 %) und die stärkste Zunahme bei Einpersonenhaushalten (+34 %).

Tabelle 4-1: Ausgewählte Privathaushalte nach Haushaltstypen 1998 und deren Veränderung bis 2008, Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen

Haushaltstyp	1998	Veränderung 1998-2003	Veränderung 1998-2008
Familienhaushalte zus.	2.165.269	+2,5%	+4,0%
Einfamilienhaushalte zus.	2.096.622	+2,8%	+4,0%
Paare	1.846.733	+2,4%	+3,8%
ohne Kinder	750.194	+5,9%	+12,0%
mit Kinder	1.096.539	-0,0%	-1,9%
Alleinerziehende Mütter	218.465	+2,4%	+2,3%
Einpersonenhaushalte	938.649	+11,9%	+34,4%
Männlich	348.625	+21,2%	+54,7%
Weiblich	590.025	+6,4%	+22,4%

HERRY Consult

Datensatz bis 2003 Mikrozensus (Durchschnitt der Monate März, Juni, September und Dezember); ab 2004 Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung (Durchschnitt aller Wochen eines Jahres bzw. Quartals).

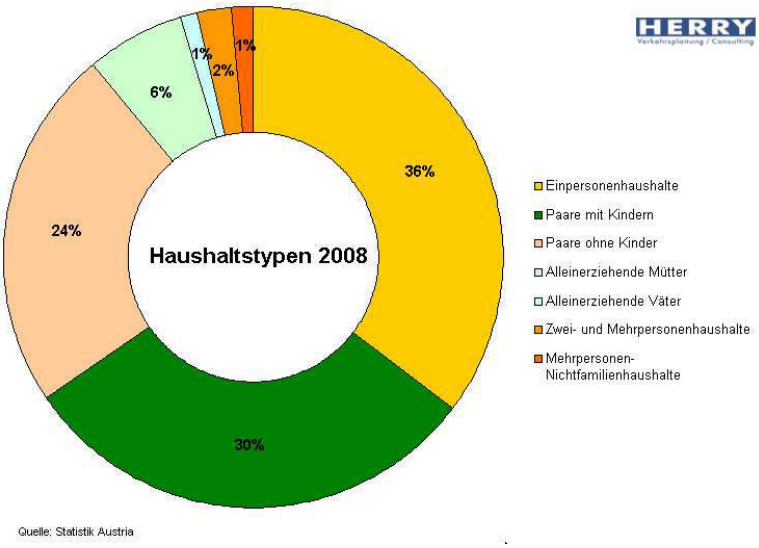


Abbildung 4-5: Haushaltstypen 2008

Entwicklung von Familien nach Familientyp

Die Bevölkerung in Österreich befindet sich im Wandel von einer demografisch jungen zu einer demografisch alten Gesellschaft. Die Ursachen sind in einer sinkenden Geburtenrate bei gleichzeitig steigender Lebenserwartung zu finden.

Die durchschnittliche Haushaltsgröße je Gemeinde korreliert stark mit der zuordenbaren Agrarquote [1]. In Wien leben im Durchschnitt 1,99 Personen je Haushalt. In jenen Gemeinden, wo mehr als 10 % der Bevölkerung dem Bereich der Land- und Forstwirtschaft zugeordnet werden können, leben durchschnittlich 2,89 Personen in einem Haushalt.

Die Verteilung der Bevölkerung in Privathaushalten nach der Haushaltsgröße zeigt einen klaren Trend zu kleinen Haushalten (vgl. Mikrozensus 2008): 15 % der Bevölkerung leben in Einpersonenhaushalten. 24 % der Bevölkerung in Privathaushalten leben aktuell zu zweit, 23 % zu viert im Haushalt. Die Dreipersonenhaushalte werden von 21 % aller Personen bewohnt. 63 % aller Privathaushalte sind so genannte Familienhaushalte. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um Einfamilienhaushalte. Der Mikrozensus in Österreich hält sich hier bei der Definition der Familie an das Kernfamilien-Konzept der Vereinten Nationen - UN/ECE Census Recommendations [2]. Rund 30 % der Haushalte bestehen aus Paaren mit Kindern. In 12,7 % der Haushalte leben

[1] Die Agrarquote bildet den Anteil der zur Land- und Forstwirtschaft gehörenden Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung ab, und wird gebildet um ländliche Gemeinden von jener mit städtischer Berufs- und Bevölkerungsstruktur abzugrenzen.

[2] Nach den UN/ECE Census Recommendations bilden Ehepaare oder Lebensgemeinschaften mit oder ohne Kinder bzw. Elternteile mit Kindern eine Familie.

alleinerziehende Mütter oder Väter, wobei der Anteil der alleinerziehenden Väter hier bei fast 2 Prozent liegt. Anzumerken ist, dass sich aus den dazu vorliegenden statistischen Daten gemäß der Kinddefinition nicht ableiten lässt, ob es sich um noch zu erziehende oder bereits um erwachsene Kinder handelt. In etwa der Hälfte aller Familien mit Kindern in Österreich gibt es nur ein Kind.

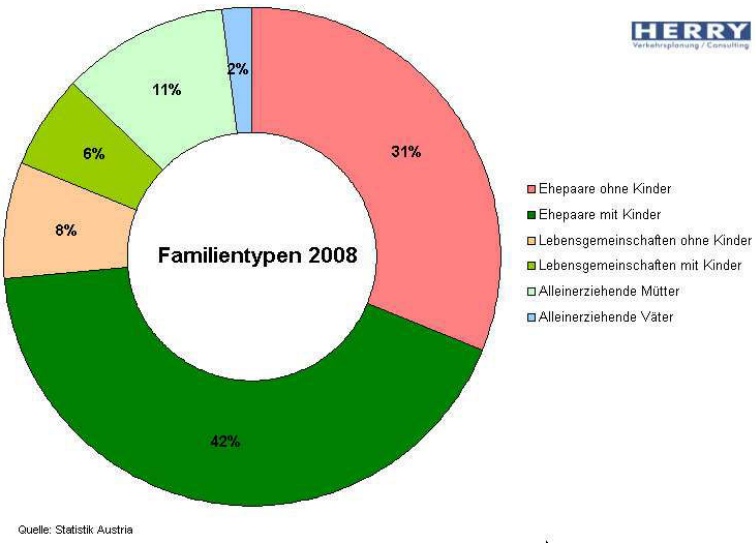


Abbildung 4-6: Familientypen 2008

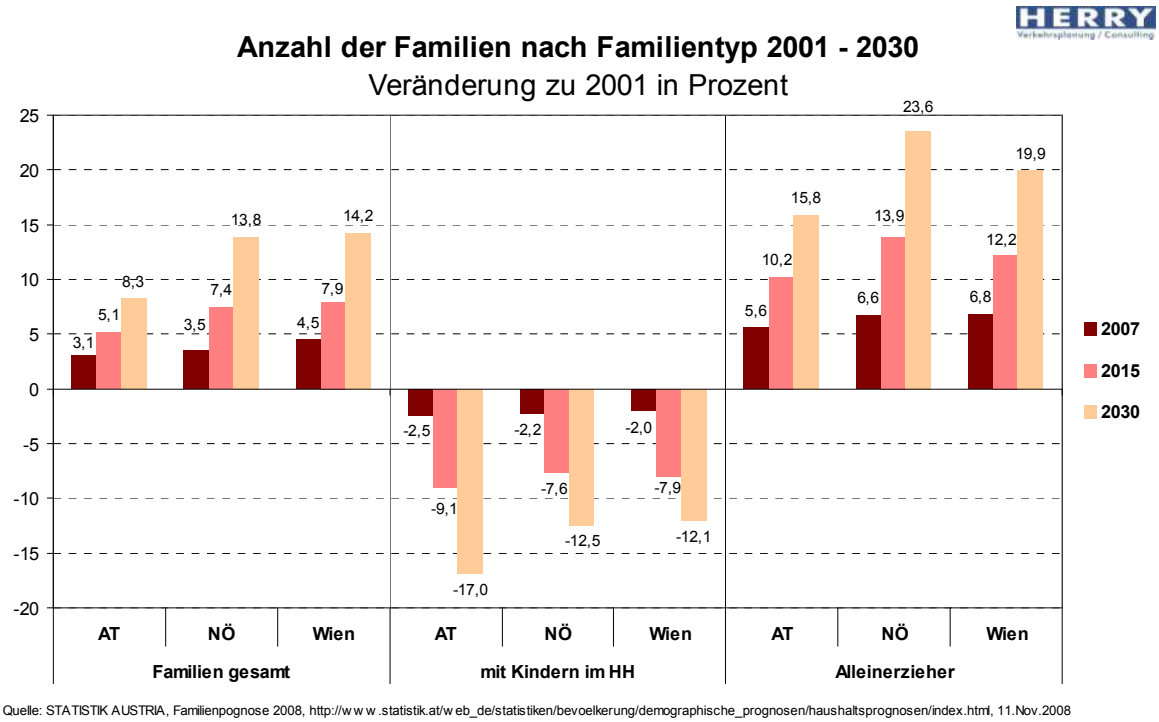
Der Anteil der Elternteil-Familien variiert sehr stark nach Bundesländer. In Niederösterreich leben die wenigsten Alleinerzieherinnen und Alleinerzieher (rund 11 %; davon rund 9 % alleinerziehende Mütter). In Wien und Kärnten hingegen ist dieser Anteil mit rund 14 % am größten. Anzumerken ist, dass Alleinerziehende im Durchschnitt ältere Kinder haben als Paare. Während bei 17 % der Paare mit Kindern das Jüngste unter drei Jahre ist, sind es bei alleinerziehenden Elternteilen 7,2 %. Bei 29,9 % der Paare ist das jüngste Kind bereits 18 Jahre oder älter, bei Alleinerziehenden hingegen liegt dieser Anteil bei 50,1 %.

Der höchste Anteil an so genannten Patchwork-Familien ist in Wien (12 %) und der Steiermark anzutreffen (10 %); am geringsten sind dazu die Anteile, mit knapp unter 8 %, in Vorarlberg und im Burgenland. [3]

Aus Prognosen der Bevölkerungsfortschreibung bis zum Jahr 2030 in Gegenüberstellung mit der Volkszählung 2001 wird ersichtlich, dass die Anzahl der Familien in den Bundesländern Wien und Niederösterreich nahezu doppelt so stark wie der prognostizierte Bundesdurchschnitt steigt. Die Anzahl der Familien mit Kindern wird bundesweit noch deutlicher abnehmen und der bestehende Trend zu einer verstärkten He-

[3] Seit dem Jahr 2007 sind aus dem Mikrozensus auch Daten zu Patchwork-Familien (Stieffamilien) verfügbar.

rausbildung von Alleinerzieherhaushalten wird sich weiterhin stark fortsetzen. Bemerkenswert ist der markante Anstieg bei den Alleinerziehenden in Niederösterreich um mehr als 20 %. Hier ist jedoch hervorzuheben, dass der Anteil an Alleinerziehenden in Niederösterreich, im Vergleich zu allen übrigen Bundesländern, aktuell den niedrigsten Wert aufweist (STATISTIK AUSTRIA, 2008c).



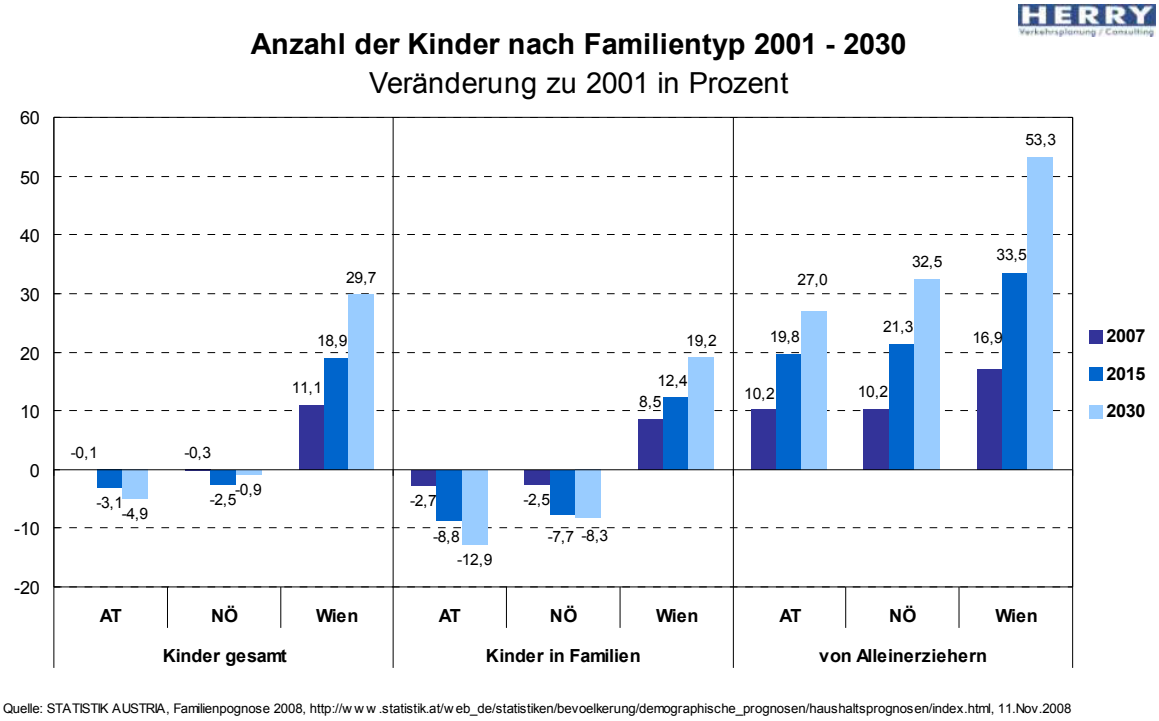
Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Familienprognose 2008, http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/demographische_prognosen/haushaltsprognosen/index.html, 11.Nov.2008

Abbildung 4-7: Entwicklung der Familien nach Familientyp 2001 – 2030

Entwicklung der Kinder nach Familientyp

Die Kinderzahl in den Familien variiert regional sehr stark. Vorarlberg (1,78), Tirol und Oberösterreich liegen hier deutlich über dem österreichischen Durchschnitt von 1,67 Kindern je Familie mit mindestens einem Kind. Der Anteil der kinderlosen Familien ist in Wien mit rund 42 % am größten (Österreichschnitt: rund 39 %). Rund die Hälfte der Kinder in Familien ist unter 15 Jahren (STATISTIK AUSTRIA, 2009a).

Die Prognosen zur zukünftigen Entwicklung der Kinderzahl weist für den Bundesdurchschnitt eine Verringerung aus. Eine starke Zunahme wird jedoch in den Stadtregionen ersichtlich, und hier vor allem in der Bundeshauptstadt, wo sich der bestehende Trend des Anstiegs der Kinderzahl auch bis zum Jahr 2030 weiter fortsetzen wird (STATISTIK AUSTRIA, 2008c).



Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Familienpognose 2008, http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/demographische_prognosen/haushaltsprognosen/index.html, 11.Nov.2008

Abbildung 4-8: Entwicklung der Kinder nach Familientyp 2001 - 2030

Erwerbstätigkeit und Familie

Die Erwerbstätigkeit von Müttern mit Kindern ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich stark angestiegen. Die Zeiten der Nicht-Erwerbstätigkeit bei Müttern beschränken sich im Wesentlichen auf die Familienphasen, in denen die Kinder noch nicht zur Schule gehen. Die Erwerbstätigkeit des Mannes ist dem gegenüber nur wenig von der Familienkonstellation beeinflusst. Männer gehen in den allermeisten Fällen einer Vollzeittätigkeit nach.

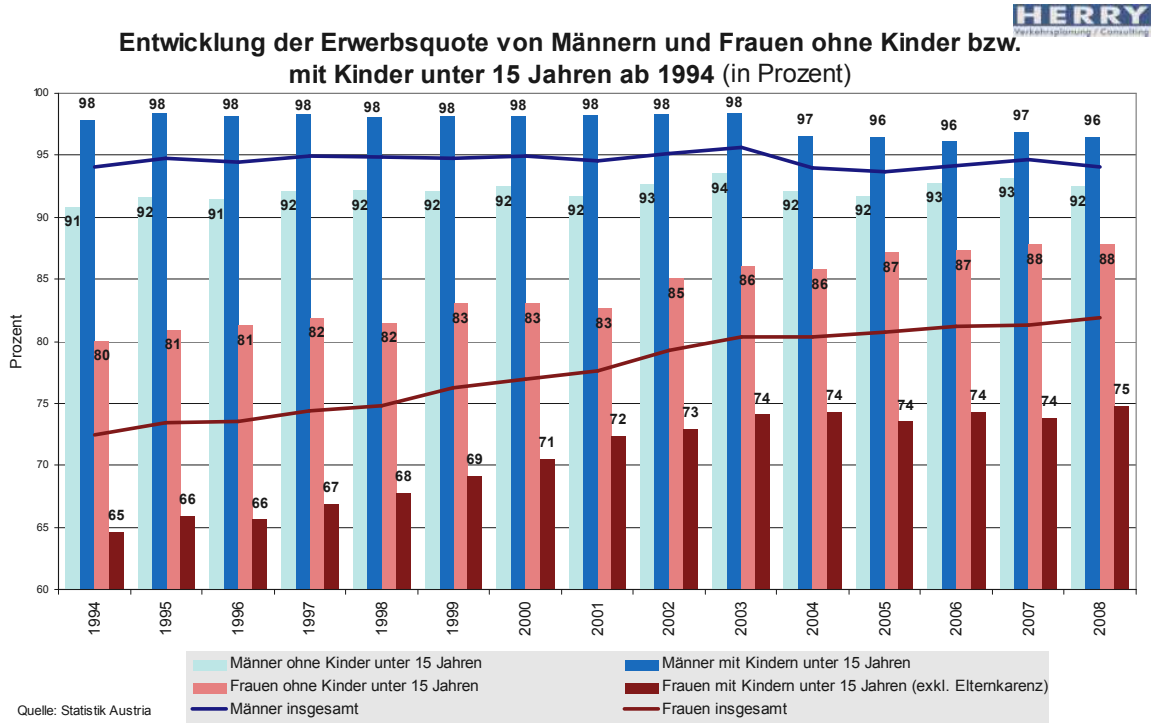


Abbildung 4-9: Entwicklung der Erwerbsquote von Männern und Frauen ohne Kinder bzw. mit Kinder unter 15 Jahren ab 1994

Die Aufteilung der Erwerbstätigkeit bei Paaren variiert nach dem Alter des jüngsten Kindes. Bei rund 35 % aller Paare tritt eine Vollzeittätigkeit bei beiden Partnern erst bei einem jüngsten Kind von 15 bis 17 Jahren auf. Bei 41 % der Paare ist der Mann in Vollzeit und die Frau in Teilzeit [4] erwerbstätig. Bei rund 24 % der Paare geht ausschließlich der Mann einer Erwerbstätigkeit nach (STATISTIK AUSTRIA, 2009a).

4.2.4 Quantitative Aspekte zur Wohnversorgung in Österreich

Der Grad der Wohnversorgung ist ein bedeutender Faktor bei der Entwicklung des Wohnungsmarktes, der wie jeder Markt von Angebot und Nachfrage gebildet wird. Statistische Daten zum reinen Wohnungsbestand greifen hier zu kurz und bilden die Wohnversorgung nicht ausreichend ab. Demnach sind Entwicklungen am Wohnungsmarkt in Bezug auf Bedarf oder Wohnungsnot schwierig zu erfassen. Weiters stehen keine statistischen Daten zu Wohnungssuchenden zur Verfügung.

Während qualitative Aspekte der Wohnversorgung die Ausstattung der Wohnungen, der Wohnlagen und des Wohnstandortes abbilden, können als quantitative Indikatoren der Wohnversorgung, der Wohnungsbestand, die Pro-Kopf-Wohnfläche, die Struktur des Wohnungsbestandes, die Rechtsform des Wohnungsbestandes, sowie die Wohnungskosten herangezogen werden.

[4] Eine Teilzeittätigkeit besteht dazu laut Erhebungen von Statistik Austria bei einer Arbeitszeit von weniger als 36 Stunden pro Woche.

Der Wohnungsbestand in Österreich liegt, gemessen an der Anzahl der Wohnungen mit einem Wert von 475 pro 1.000 Einwohner (Stand 2001), im Europavergleich im vorderen Feld. Nur Frankreich (490), Schweden (484) und die Schweiz (490) verfügen über eine höhere Anzahl (European Union, 2002).

Im Jahr 2008 wurden von insgesamt 3,57 Mio. Wohnungen 63,2 % von Familienhaushalten und 36,8 % von Nicht-Familienhaushalten, von denen 96 % Singlehaushalte waren, bewohnt.

Die durchschnittliche Pro-Kopf-Wohnfläche in Österreich stieg innerhalb der vergangenen Dekaden kontinuierlich an. Nach Hauptwohnsitzen stieg diese von 22 m² im Jahr 1971 bis auf 42,6 m² im Jahr 2008. Dieser Trend ist begründbar durch einen erhöhten Lebensstandard infolge der steigenden Einkommen (Steigerung des Bruttomedianeinkommens von unselbständig Beschäftigten seit 1997 um +19,2 % [5]) und dem immer größeren Anteil der Single-Haushalte (die Zahl der allein lebenden Personen ist gegenüber 1985 um 61 % gestiegen). Die durchschnittliche Nutzfläche pro Person korreliert in der Gliederung nach Haushalts- und Familientyp stark mit der Haushaltsgröße. Einfamilienhaushalte verfügen im Schnitt über 37,4 m², wobei ein Ehepaar ohne Kind(er) mit 49,5 m² über mehr Wohnfläche verfügen als ein Ehepaar mit Kind(er) mit 31,9 m². Weiters ist anzumerken, dass ein alleinstehender Vater mit 45 m² über eine größere Wohnung als eine alleinstehende Mutter mit 39,5 m² verfügt (STATISTIK AUSTRIA, 2009b) . [6]

Der durchschnittliche Anteil der Wohnungskosten an den privaten Konsumausgaben in Österreich verzeichnete im Jahr 2001 rund 17 %. Österreich liegt damit im unteren europäischen Mittelfeld. Werden zusätzlich die Energiekosten für das Wohnen mit berücksichtigt, so beträgt der Anteil 21 %. Bei ausschließlicher Betrachtung der Wohnungskosten zeigen vergleichsweise Frankreich mit 20 %, Schweden 23 %, und Deutschland mit 24 % einen höheren Anteil (European Union, 2002). In Kapitel 7 zur Analyse von Konsummustern sind dazu weitere Details angeführt.

58 % der Ein-Eltern-Haushalte empfinden eine starke Belastung durch die Wohnkosten, diese machen daher mehr als ein Viertel ihres Einkommens aus. Auch nach Abzug von Energie- bzw. Instandhaltungskosten bleibt dieser Haushaltstyp der am meisten belastete. Lediglich 14 % der Mehrpersonenhaushalte mit Kindern haben hingegen Wohnkosten von mehr als ein Viertel ihres Einkommens; nach Abzug der Energie- bzw. Instandhaltungskosten sinkt dieser Anteil weiter auf 5 %. In Haushalten, die in Haupt- bzw. Untermiete leben, wenden 44 % der Personen mehr als 25 % ihres Ein-

[5] STATISTIK AUSTRIA, unter http://www.statistik.at/web_de/static/ergebnisse_im_ueberblick_bruttojahreseinkommen_020054.xls; 7.Sept.2009

kommens für Wohnkosten auf, dieser Anteil liegt bei Haushalten in Gemeindewohnungen mit 38 % etwas niedriger (STATISTIK AUSTRIA, 2009c).

4.3 Soziodemografische Analysen nach Zielgruppen und Raumtyp

Die folgenden soziodemografischen Analysen erfolgen in enger Abstimmung mit den Zielen in Kapitel 9 zur Analyse von Siedlungsstrukturen.

4.3.1 Klassifizierung der Raumstruktur

Die Mobilitätsmuster in städtischen Regionen unterscheiden sich wesentlich von jenen in ländlichen Regionen, insbesondere bei den definierten Zielgruppen. Demnach ist bei den Mobilitätsanalysen für die Zielgruppen eine Unterscheidung nach dem Raumtyp zu treffen.

Die Klassifizierung der räumlichen Struktur für das gesamte Bundesgebiet erfolgt auf Basis der administrativen Ebene der Gemeinden und wird nach den folgenden drei Raumtypen zusammengefasst

- städtisch geprägte Gemeinden,
- ländlich geprägte Gemeinden und
- Landgemeinden.

Die weiterführenden Klassifikationskriterien dazu sind im Detail in Kapitel 2-4 (Analyse von Mobilitätsmustern) detailliert dargestellt.

Für die Abgrenzung zwischen „ländlichen Raum“ und „städtischen Raum“ werden für jede politische Gemeinde die jeweilige Wohnbevölkerung und die Einwohnerdichte (EW/km²) herangezogen.

Der Klassifizierungsprozess nach Raumtyp erfolgte dazu in drei Schritten. Im ersten Schritt wurden die Gemeinden nach der Einwohnerzahl klassifiziert. Im zweiten Schritt erfolgte die Klassifizierung nach der Bevölkerungsdichte in jeder Gemeinde. In einem dritten Schritt wurden beide Selektionsphasen zusammengeführt und auf Plausibilität geprüft.

Nachfolgend werden die zur Klassifizierung der drei Raumtypen herangezogenen Kriterien für alle österreichischen politischen Gemeinden im Detail erläutert:

Wohnbevölkerung und Fläche

Ausgangsdaten für die Wohnbevölkerung in den Gemeinden in Österreich bilden die Bevölkerungsdaten mit Stand 01.01.2008 von Statistik Austria. Für die der politischen Gemeinden in Österreich wurde der Stand vom 01.01.2009 von Statistik Austria herangezogen.

Danach erfolgte eine Untergliederung nach Landgemeinden im engeren Sinne (bis zu 2.000 Einwohner), Landgemeinden im weiteren Sinne (zwischen 2.000 und 5.000 Einwohner) sowie nach so genannten Landstädten, kleinen Landgemeinden und Städten (über 5.000 Einwohner).

Bevölkerungsdichte

Die Bevölkerungsdichte gibt an, wie viele Einwohner je km² in der Gemeinde leben. Basierend auf der jeweiligen Fläche der politischen Gemeinde wurde für jede Gemeinde in Österreich die Bevölkerungsdichte (EW/km²) errechnet. Die Grenzwerte für die Klassifizierung wurden wie nachfolgend gelistet festgelegt:

- Städtisch geprägte Gemeinden: über 500 Einwohner/km²
- Ländlich geprägte Gemeinden: zwischen 200 und 500 Einwohner/km²
- Landgemeinden: unter 200 Einwohner/km²

Die Bevölkerungsdichte wurde bewusst nicht über den Dauersiedlungsraum errechnet, da vor allem ländliche Gemeinden über einen hohen Anteil an nicht nutzbaren Flächen (Wald, Ödland, Wasserflächen, Fels und Almen) verfügen und sich bei Berücksichtigung nur des Dauersiedlungsraumes in diesen Gemeinden ebenfalls eine hohe Bevölkerungsdichte ergeben würde.

4.3.2 Bevölkerungsbestand nach Zielgruppen

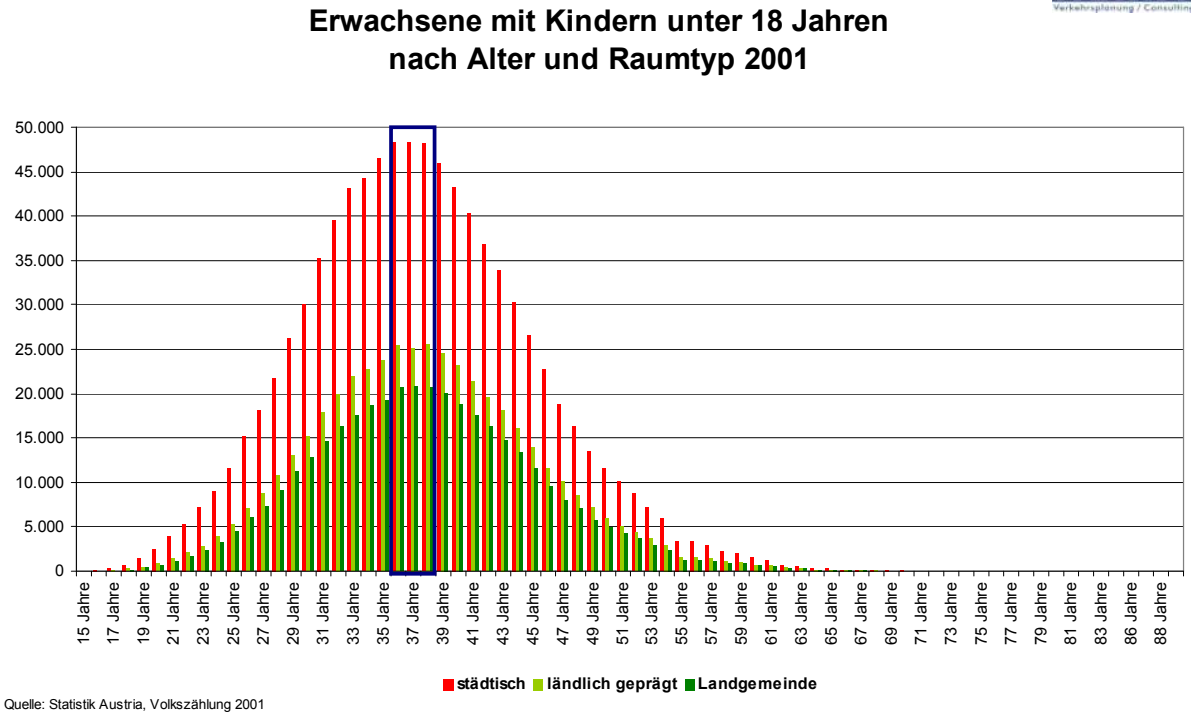
In diesem Kapitel wird der Bevölkerungsbestand für Kinderbetreuende und für Jugendliche dargestellt. Die Auswertungen erfolgen dazu für das gesamte Bundesgebiet nach unterschiedlichen Raumtypen, die eine Gegenüberstellung der Ergebnisse zwischen städtischen und ländlichen Regionen ermöglichen. Die Auswertungen erfolgen nach den Aspekten Lebensunterhalt, Ausbildung, Stellung in der Familie, Haushaltstyp, Haushaltsgröße, Kinderverteilung.

In Kap. 9 wurden exemplarisch Sonderauswertungen für das Bundesland Niederösterreich umgesetzt. Diese Ergebnisse werden den bundesweiten Auswertungen in den folgenden Abbildungen zusätzlich gegenübergestellt.

Kinderbetreuende mit Kindern unter 18 Jahren

Von insgesamt 1,7 Mio. Erwachsenen mit Kindern unter 18 Jahren leben rund 900.000, das sind mehr als die Hälfte nämlich 52 %, in Städten, rd. 460.000 (26 %) in ländlich geprägten Gemeinden und rd. 380.000 (22 %) in Landgemeinden.

Die meisten Erwachsenen mit Kindern unter 18 Jahren sind in Österreich im Alter zwischen 36 und 38 Jahren.



Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 2001

Abbildung 4-10: Erwachsene mit Kindern unter 18 Jahren nach Alter und Raumtyp 2001

Die Auswertungen nach dem Lebensunterhalt zeigen eine hohe Beschäftigungsquote bei den Kinderbetreuenden. Rund 63 % der Kinderbetreuenden sind vollbeschäftigt und knapp 20 % gehen einer Teilzeitbeschäftigung nach. Die Verteilung über alle Raumtypen ist annähernd gleich. Eine Ausnahme bildet der städtische Bereich im Vergleich zu den übrigen Raumtypen, in dem der Anteil bei Hausfrauen und Hausmännern etwas geringer (9 %) und der Anteil bei den Arbeitslosen (5 %) etwas höher ausfällt.

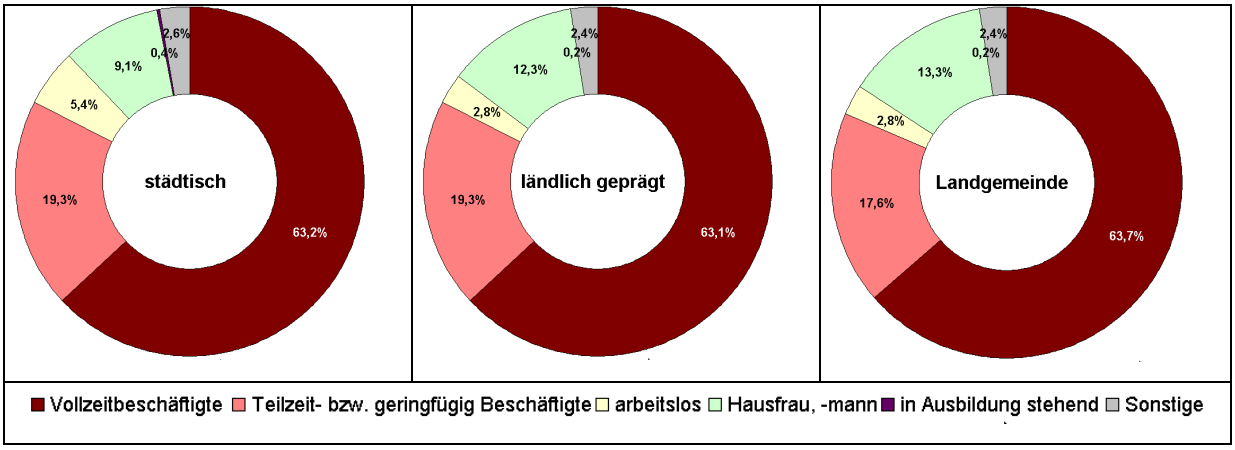


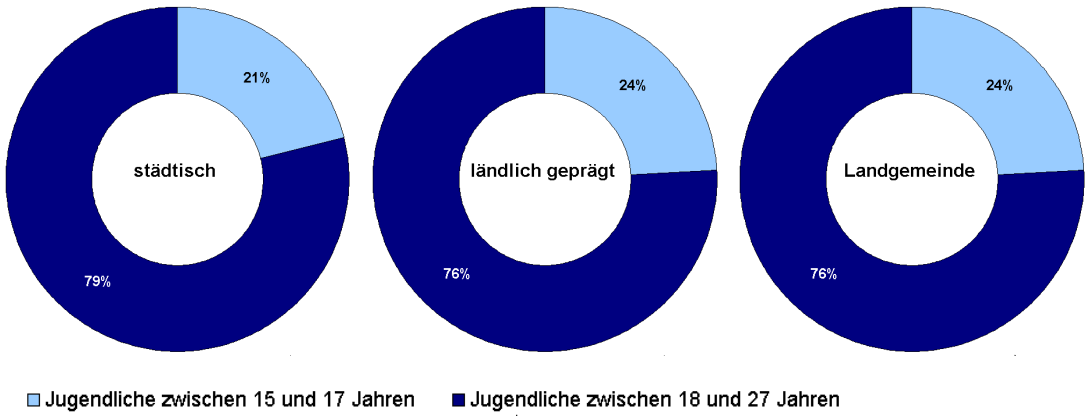
Abbildung 4-11: Erwachsene mit Kindern unter 18 Jahren nach Lebensunterhalt und Raumtyp 2001 (Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 2001; eigene Berechnungen)

In Gegenüberstellung der einzelnen Raumtypen werden folgende Unterschiede ersichtlich:

- Im Bereich der Ausbildung weist der städtische Bereich über alle Raumtypen eindeutig den höchsten Anteil bei Betrachtung der höchsten abgeschlossenen Ausbildung aus. 11 % der städtischen Bevölkerung hat einen Universitäts- bzw. (Fach)-Hochschulabschluss, hingegen besitzen diesen nur 5 % bzw. 3 % der Bevölkerung in ländlich geprägten Gemeinden bzw. Landgemeinden.
- In den Städten gibt es den höchsten Anteil an Alleinerziehenden mit 14 % (8 % in ländlich geprägten Gemeinden und 7 % in Landgemeinden).
- Haushalte von Kindererziehenden mit 2 Personen (7 %) und 3 Personen (34 %) zeigen in Städten höchsten Anteil. In ländlich geprägten Gemeinden bzw. Landgemeinden überwiegen Haushalte mit 4 und mehr Personen.
- Bei der Kinderverteilung zeigen ländlich geprägte Gemeinden bzw. Landgemeinden gegenüber Städten einen niedrigeren Anteil von Kindern unter 6 Jahren (21 %) und höhere Anteile von Kindern in der Altersklasse zwischen 7 und 18 Jahren (60 %) und Kindern in beiden Altersklassen (19 %).

Jugendliche von 15 bis 27 Jahren

Der Anteil der Jugendlichen zwischen 18 und 27 Jahren an der Gesamtbevölkerung beträgt 16 %. Jugendliche in dieser Altersklasse zieht es in die Städte (79 %), wo auch die meisten Möglichkeiten zur Fort- und Weiterbildung angeboten werden.



Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 2001

Abbildung 4-12: Jugendliche zwischen 15 und 27 Jahren nach Altersklassen und Raumtyp 2001

In Gegenüberstellung der einzelnen Raumtypen werden folgende Unterschiede ersichtlich:

- Während in den Landgemeinden bereits rund 60 % der Jugendlichen einer Vollbeschäftigung nachgehen, ist der Anteil im städtischen Bereich mit rund 49 % bedeutend niedriger. In Österreich ist knapp ein Drittel aller Jugendlichen zwischen 15 und 27 Jahren in Ausbildung.
- Der Anteil der Jugendlichen mit Matura und höheren Abschlüssen (27 %) fällt in Städten höher aus als in ländlich geprägten Gemeinden bzw. Landgemeinden (19 % bzw. 17 %).
- Im städtischen Bereich leben mehr Paare in jüngeren Jahren in einem gemeinsamen Haushalt (19 %) als im ländlich geprägten Raum (rund 15 %). Rund 44 % der Jugendlichen im städtischen Bereich leben in 2 bis 3 Personenhaushalten, während diese im ländlichen Bereich eher in Privathaushalten mit 4 und 5 Personen anzutreffen sind.

4.3.3 Wanderungen

Im Kapitel 4.2.2 wurden bereits grundlegende Entwicklungen der Wanderung nach politischen Bezirken und Gemeinden in Österreich beschrieben. In diesem Kapitel erfolgt die Darstellung nach den für ENERG.STIL umgesetzten Auswertungen nach den drei Raumtypen.

Wanderung nach Raumtypen

In den folgenden Darstellungen wird der gemittelte Wanderungssaldo aus den Jahren 2005 und 2008 herangezogen und nach den drei Raumtypen auf Ebene der Bundesländer dargestellt. Das Ergebnis zeigt für die Landgemeinden einen negativen Saldo in den Bundesländern Kärnten (-439), Oberösterreich (-172), Vorarlberg (-139) und Salzburg (-86). Niederösterreich (+1.394) und Burgenland (+933) weisen in den Landgemeinden den höchsten positiven Wanderungssaldo aus. Alle städtischen Bereiche weisen einen positiven Saldo aus. Abgesehen von Wien weist Niederösterreich mit einem Plus von 6.860 von allen Ländern den mit Abstand höchsten Saldo auf. Einen hohen Saldo mit einem Plus von rund 2.300 Personen zeigen auch die Steiermark, Salzburg und Oberösterreich. Dieser ist zum überwiegenden Teil auf den sehr hohen Saldo bei der Außenwanderung zurückzuführen, der jeweils ein Vielfaches gegenüber dem Binnenwanderungssaldo entspricht. In den ländlich geprägten Gemeinden und in den Landgemeinden fällt der Saldo der Binnenwanderung deutlich negativ aus. In Niederösterreich hingegen ist der Saldo der Binnenwanderung noch deutlich höher und entspricht in etwa der doppelten Höhe des Außenwanderungssaldo.

Tabelle 4-2: Mittlerer Wanderungssaldo der Jahre 2005 und 2008 nach Bundesland und Raumtyp, Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen

	städtisch	ländlich geprägt	Landgemeinde	Gesamt
Burgenland	601	771	933	2.304
Kärnten	680	117	-439	358
Niederösterreich	6.860	3.065	1.394	11.319
Oberösterreich	2.373	985	-172	3.187
Salzburg	2.151	99	-86	2.164
Steiermark	2.492	477	43	3.012
Tirol	1.375	331	625	2.330
Vorarlberg	552	189	-139	602
Wien	14.111	0	0	14.111
Österreich	31.193	6.033	2.159	39.384

Herry Consult

Tabelle 4-3: Mittlerer Binnenwanderungs- und Außenwanderungssaldo der Jahre 2005 und 2008 nach Bundesland und Raumtyp, Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen

	städtisch		ländlich geprägt		Landgemeinde		Gesamt	
	BWS	AWS	BWS	AWS	BWS	AWS	BWS	AWS
Burgenland	494	107	371	400	361	572	1.225	1.079
Kärnten	98	582	-333	450	-565	126	-800	1.157
Niederösterreich	4.604	2.256	1.533	1.533	190	1.204	6.327	4.992
Oberösterreich	-116	2.489	-1.312	2.297	-1.427	1.255	-2.855	6.041
Salzburg	530	1.621	-336	435	-266	180	-72	2.236
Steiermark	755	1.737	113	364	-936	979	-68	3.079
Tirol	458	917	-434	765	-568	1.193	-544	2.874
Vorarlberg	7	545	-108	297	-498	359	-599	1.201
Wien	-2.617	16.727	0	0	0	0	-2.617	16.727
Österreich	4.213	26.980	-506	6.539	-3.707	5.866	0	39.384

BWS ... Binnenwanderungssaldo
AWS ... Außenwanderungssaldo

Herry Consult

Die Auswertungen der Zuwanderung nach Altersklassen wurden ebenso für alle drei Raumtypen umgesetzt. Bei der Auswertung auf der Ebene der Bundesländer werden folgende Entwicklungen ersichtlich:

- In den städtischen Gemeinden erfolgt die stärkste Zuwanderung in der Altersklasse der 18- bis 27-Jährigen in der Steiermark (39 %), in Tirol, Salzburg, Oberösterreich und Wien (jeweils rund 36 %).
- Der Anteil der über 28-Jährigen Zuwanderer in städtische Gemeinden liegt in Niederösterreich mit 53 % weit über dem österreichischen Durchschnitt (49 %).

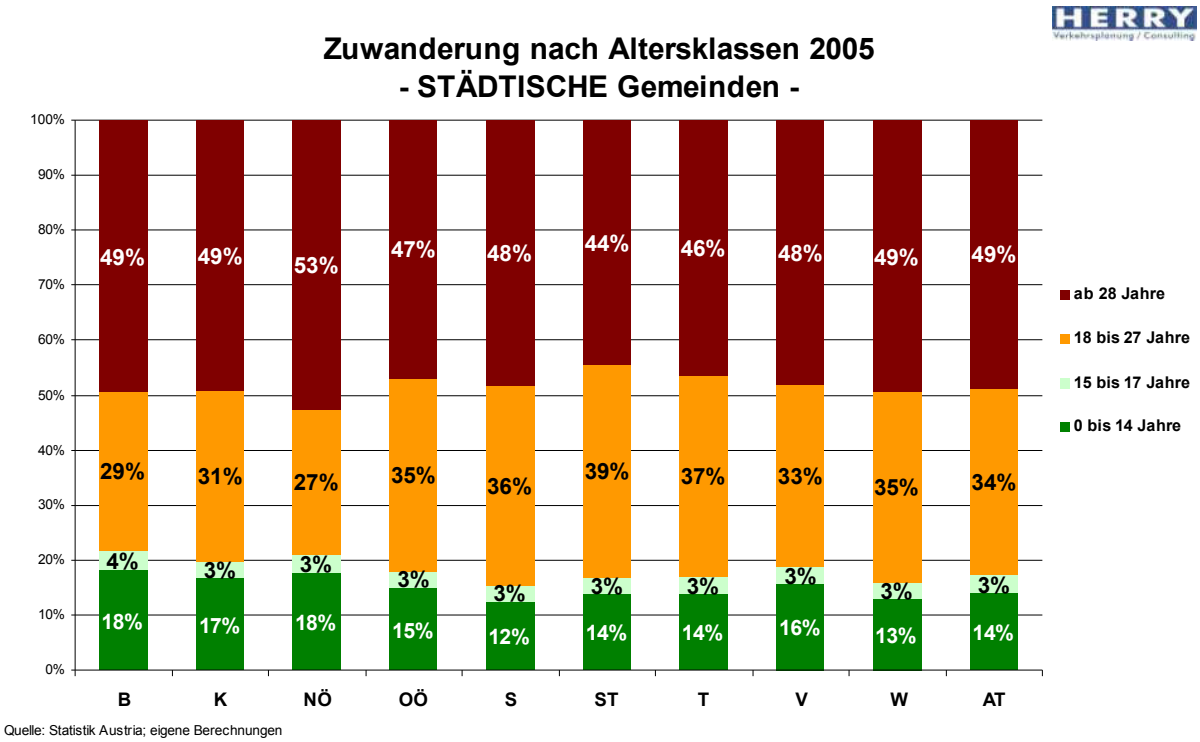
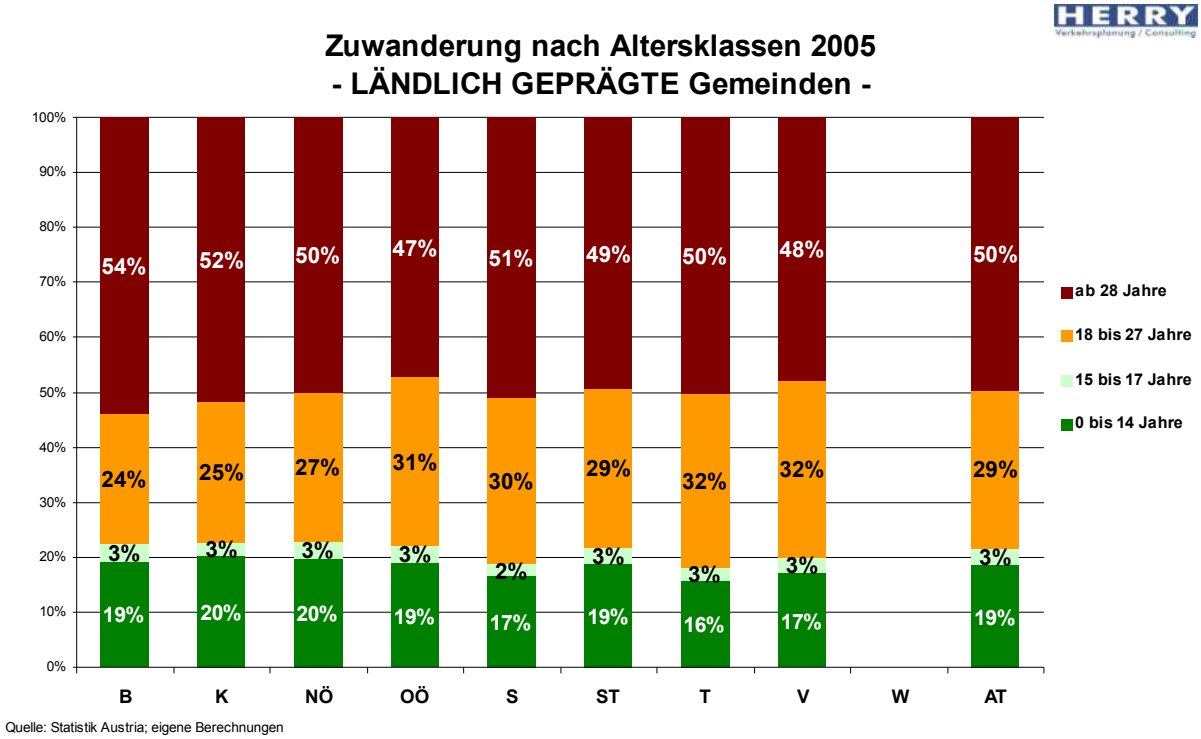


Abbildung 4-13: Zuwanderung nach Altersklassen 2005 – Städtische Gemeinden



Quelle: Statistik Austria; eigene Berechnungen

Abbildung 4-14. Zuwanderung nach Altersklassen 2005 – ländlich geprägte Gemeinden

- In den ländlich geprägten Gemeinden erfolgte die höchste Zuwanderung in der Altersklasse ab 28 Jahren in den Bundesländern Burgenland und Kärnten, die niedrigste in Vorarlberg.
- Die höchsten Zuwanderungsanteile in den Landgemeinden verzeichnet die Altersklasse ab 28 Jahren mit 54 % im Burgenland und 53 % in Vorarlberg.
- In den Landgemeinden erfolgt die stärkste Zuwanderung in der Altersklasse der 18- bis 27-Jährigen in Tirol mit 32 % und den Bundesländern Oberösterreich, Steiermark und Salzburg mit je 31 %.

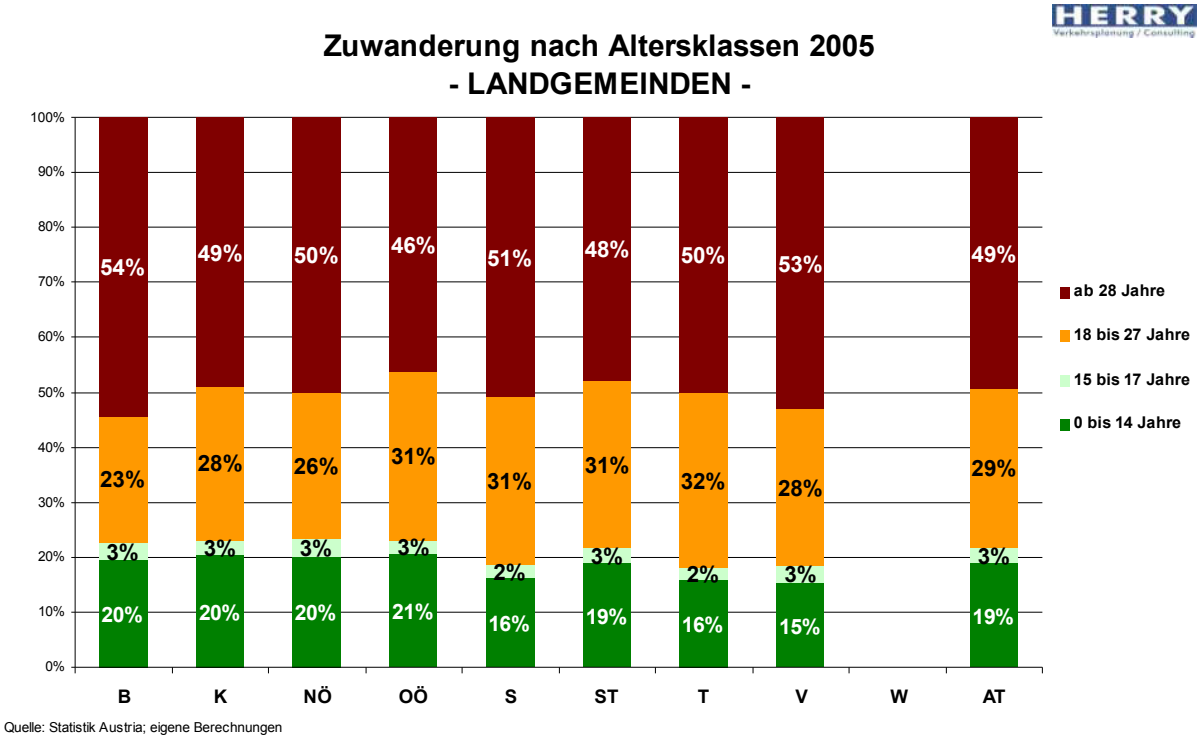


Abbildung 4-15: Zuwanderung nach Altersklassen 2005 – Landgemeinden

Wanderung nach Raumtypen am Beispiel Niederösterreich

In Gegenüberstellung aller Bundesländer (ohne Wien) weist der Wanderungssaldo für Niederösterreich in allen drei Raumtypen den höchsten Wert auf. Der Saldo basiert auf einem gemittelten Wert über die Jahre 2005 und 2008, sowohl nominell wie auch relativ. Ebenso erfolgen in Niederösterreich über alle Raumtypen nominell die stärksten Zuwanderungen. Der Trend zeigt die stärksten Rückgänge überwiegend in den Landgemeinden und starke Zunahmen in Stadtregionen entlang der bedeutenden überregionalen Verkehrsachsen, sowie moderate Zunahmen in ländlich geprägten Gemeinden entlang bedeutender regionalen Verkehrsachsen. Die nachfolgende Abbildung 4-16 mit einer Differenzierung nach den drei Raumtypen illustriert diesen aktuellen Trend.

Die detaillierte Betrachtung der Zuwanderungen (Binnen- und Außenzuwanderung) für das Jahr 2005 nach Raumtyp untermauert den Trend aus dem Wanderungssaldo. Die stärksten Zuwanderungen erfolgen in den Außenzonen der Stadtregion Wien. Weitere vorrangige Ziele der Zuwanderung sind die städtischen Gemeinden wie bspw. St. Pölten und Wiener Neustadt (siehe Abbildung 4-17).

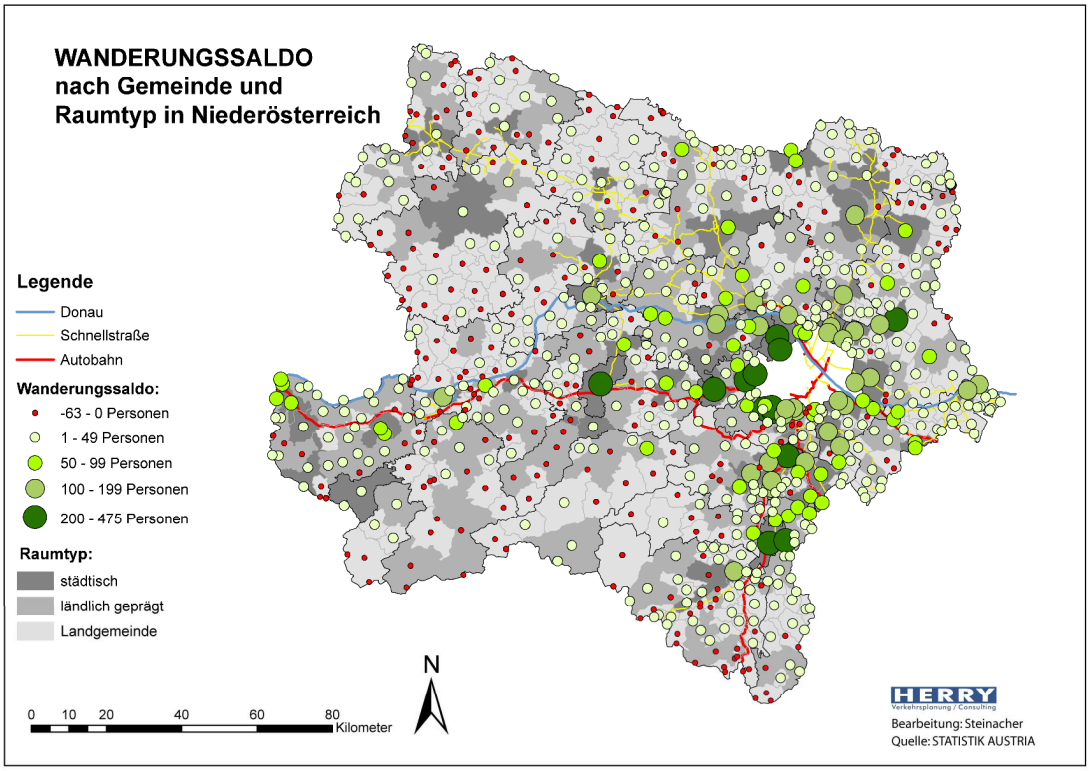


Abbildung 4-16: Mittlerer Wanderungssaldo der Jahre 2005 und 2008, nach Gemeinde und Raumtyp in NÖ

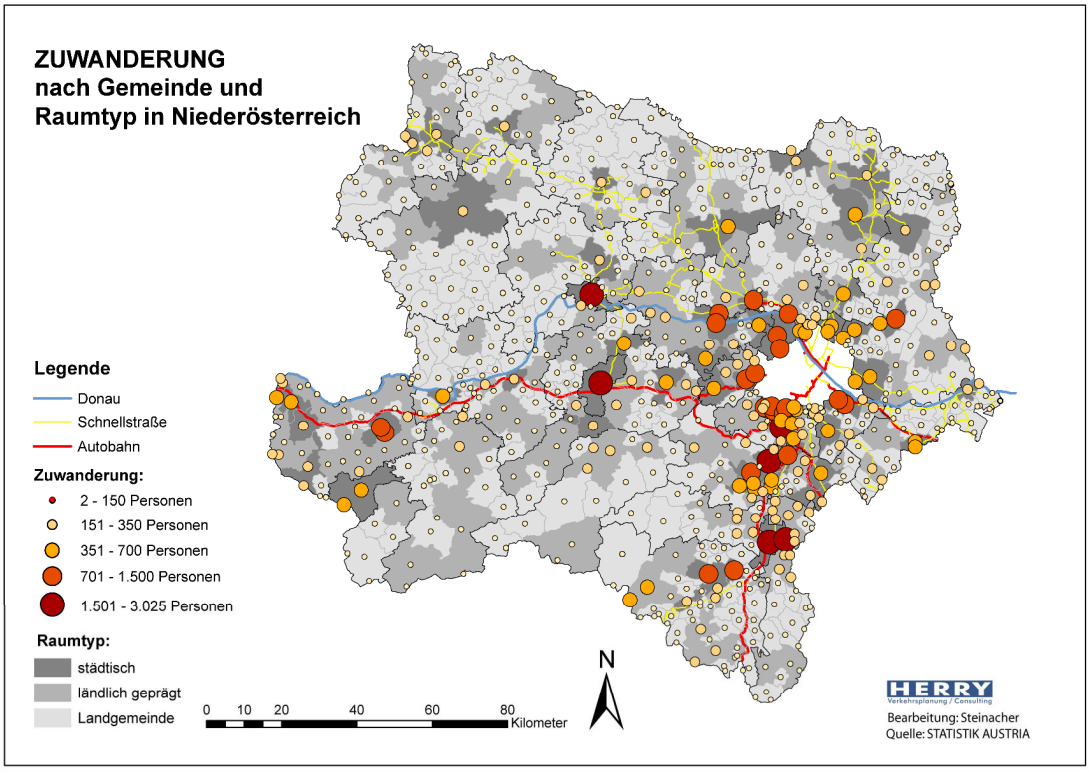


Abbildung 4-17: Zuwanderung nach Gemeinde und Raumtyp in NÖ 2005

4.3.4 Analysen zu Kinderbetreuenden

Als Datenbasis für die Analyse der Kinderbetreuenden dient die Kindertagesheimstatistik der Statistik Austria 2007/2008.

Kinderbetreuungseinrichtungen umfassen Kinderkrippen, Kindergärten und Horte. Die nachfolgenden Auswertungen konzentrieren sich auf Kinder im Vorschulalter und berücksichtigen demnach ausschließlich Kinderkrippen und Kindergärten in Österreich.

Die Entwicklung der Betreuungsquoten (Anteil der in Kindertagesheimen betreuten Kinder, bezogen auf die gleichaltrige Wohnbevölkerung) hat sich in den letzten 10 Jahren stark verändert. Im Zeitraum von 1995 bis 2007 verzeichnet die Betreuungsquote der 0- bis 2-jährigen Kinder einen starken Anstieg, lag sie 1995 noch bei 4,6 % so liegt sie 2007 bereits bei 11,8 %. Auch die Betreuung der 3- bis 5-jährigen Kinder hat sich in diesem Zeitraum stark verändert, von 70,6 % auf 84,9 %, das ergibt eine Veränderung von +14,3 %-Punkten.

Die Analysen für den Zeitraum von 2001 bis 2007 zeigen, dass die Versorgung mit Kinderkrippen in allen Raumtypen eine Verbesserung erfahren hat. Die stärksten Verbesserungen erfolgten in den ländlich geprägten Gebieten und in den Landgemeinden. Die Anzahl der Kinder in Krippen ist im Vergleichszeitraum somit bundesweit um knapp 50 % angewachsen. In den ländlich geprägten Gemeinden kam es zu einem Anstieg um ein Fünffaches und in den Landgemeinden um ein Sechsfaches. Die Nachfrage nach diesen Einrichtungen wird auch aus den vorhergehenden Auswertungen zur Wanderung bestätigt.

Tabelle 4-4: Anzahl von Krippen und Kinder in Krippen in allen Gemeinden Österreichs nach Raumtyp 2001, 2005 und 2007, Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen

		2001	2005	2007	Veränderung 2001-2005	Veränderung 2001-2007
städtische	keine Krippe in ... Gem.	146	114	101	-22%	-31%
	1 Krippe in ... Gem.	60	65	69	+8%	+15%
	2 u. mehr Krippen in ... Gem.	39	66	75	+69%	+92%
	Kinder in Krippen	10.999	13.508	14.088	+23%	+28%
ländlich geprägte	keine Krippe in ... Gem.	637	581	561	-9%	-12%
	1 Krippe in ... Gem.	38	92	111	+142%	+192%
	2 u. mehr Krippen in ... Gem.	0	6	6	+100%	+100%
	Kinder in Krippen	420	1.720	2.097	+100%	+399%

Fortsetzung von Tabelle 4-4

Land-gemeinde	keine Krippe in ... Gem.	1.213	1.209	1.197	0%	-1%
	1 Krippe in ... Gem.	12	40	46	+233%	+283%
	2 u. mehr Krippen in ... Gem.	0	2	0	+100%	0%
	Kinder in Krippen	126	725	765	+475%	+507%
Gesamt	keine Krippe in ... Gem.	1.996	1.904	1.859	-5%	-7%
	1 Krippe in ... Gem.	110	197	226	+79%	+105%
	2 u. mehr Krippen in ... Gem.	39	74	81	+90%	+108%
	Kinder in Krippen	11.545	15.953	16.950	+38%	+47%

HERRY Consult

Die Anzahl der Kinder in Kindergärten ist in Österreich hingegen rückläufig und zwar annähernd gleichmäßig über alle drei Raumtypen. Im Vergleichszeitraum von 2001 bis 2007 sank die Anzahl dazu bundesweit um 4 %. Hervorzuheben ist, dass sich der Versorgungsgrad mit Kindergärten vor allem in Landgemeinden stark veränderte. In acht Landgemeinden wurde der jeweils einzige Kindergarten geschlossen, während in anderen Landgemeinden erstmalig einer eingerichtet wurde.

Tabelle 4-5: Anzahl von Kindergärten und Kinder in Kindergärten in allen Gemeinden Österreichs nach Raumtyp 2001, 2005 und 2007, Quelle: Statistik Austria, Kindertagesheimstatistik 2008; eigene Berechnungen

		2001	2005	2007	Veränderung 2001-2005	Veränderung 2001-2007
städtisch	kein Kindergarten in ... Gem.	0	0	0	0%	0%
	1 Kindergarten in ... Gem.	1	2	1	+100%	0%
	2 bis 3 Kindergärten in ... Gem.	17	16	16	-6%	-6%
	4 u. mehr Kindergärten in ... Gem.	43	43	44	0%	+2%
	Kinder in Kindergärten	115.281	109.840	110.174	-5%	-4%
ländlich geprägt	kein Kindergarten in ... Gem.	0	0	1	0%	+100%
	1 Kindergarten in ... Gem.	76	80	72	+5%	-5%
	2 bis 3 Kindergärten in ... Gem.	91	86	94	-5%	+3%
	4 u. mehr Kindergärten in ... Gem.	6	7	6	17%	0%
	Kinder in Kindergärten	53.712	50.093	51.470	-7%	-4%
Land-gemeinde	kein Kindergarten in ... Gem.	0	4	8	+400%	+800%
	1 Kindergarten in ... Gem.	239	256	251	+7%	+5%
	2 bis 3 Kindergärten in ... Gem.	79	67	61	-15%	-23%
	4 u. mehr Kindergärten in ... Gem.	0	0	0	0%	0%
	Kinder in Kindergärten	41.140	38.989	39.264	-5%	-5%
Gesamt	kein Kindergarten in ... Gem.	0	4	9	+400%	+900%
	1 Kindergarten in ... Gem.	316	städtisch	324	+7%	+3%
	2 bis 3 Kindergärten in ... Gem.	187	169	171	-10%	-9%
	4 u. mehr Kindergärten in ... Gem.	49	50	50	+2%	+2%
	Kinder in Kindergärten	210.133	198.922	200.908	-5%	-4%

HERRY Consult

In Österreich standen im Berichtsjahr 2007/2008 der Statistik Austria 956 Krippen- und 4.555 Kindergarteneinrichtungen zur Verfügung. Betrachtet man die Zeitreihe zur Berufstätigkeit der Mütter von Kindern in Krippen (siehe Abbildung 4-18), so zeigt diese in den letzten 10 Jahren eine leichte Abnahme bei der Anzahl der Mütter mit Berufstätigkeit von 79 % (1997) auf 73,5 % (2007). In Kindergärten hatten vor zehn Jahren 49,5 % der Kindergartenkinder eine berufstätige Mutter, 2007 waren es 58,7 %.

Im Vergleich zur gleichaltrigen Bevölkerung zeigt sich, dass 95,5 % der 3- bis 5-jährigen Kinder mit einer berufstätigen Mutter, in einem Kindergarten untergebracht

sind. Hingegen sind nur 19,3 % der 0- bis 2-jährigen Kinder, die eine berufstätige Mutter haben, in Krippen untergebracht.

Der Anteil der Kinder in Krippen und Tagesheimen von alleinerziehenden Müttern beträgt in Österreich rund 11 %. Der Anteil der vollbeschäftigten Alleinerziehenden ist mit je 46 % in Wien und im Burgenland am größten und liegt deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 39 %. Der Anteil der nicht berufstätigen alleinerziehenden Mütter ist in Niederösterreich und in Wien am größten (je rund ein Drittel aller alleinerziehenden Mütter). Der Bundesdurchschnitt liegt bei 27 %.

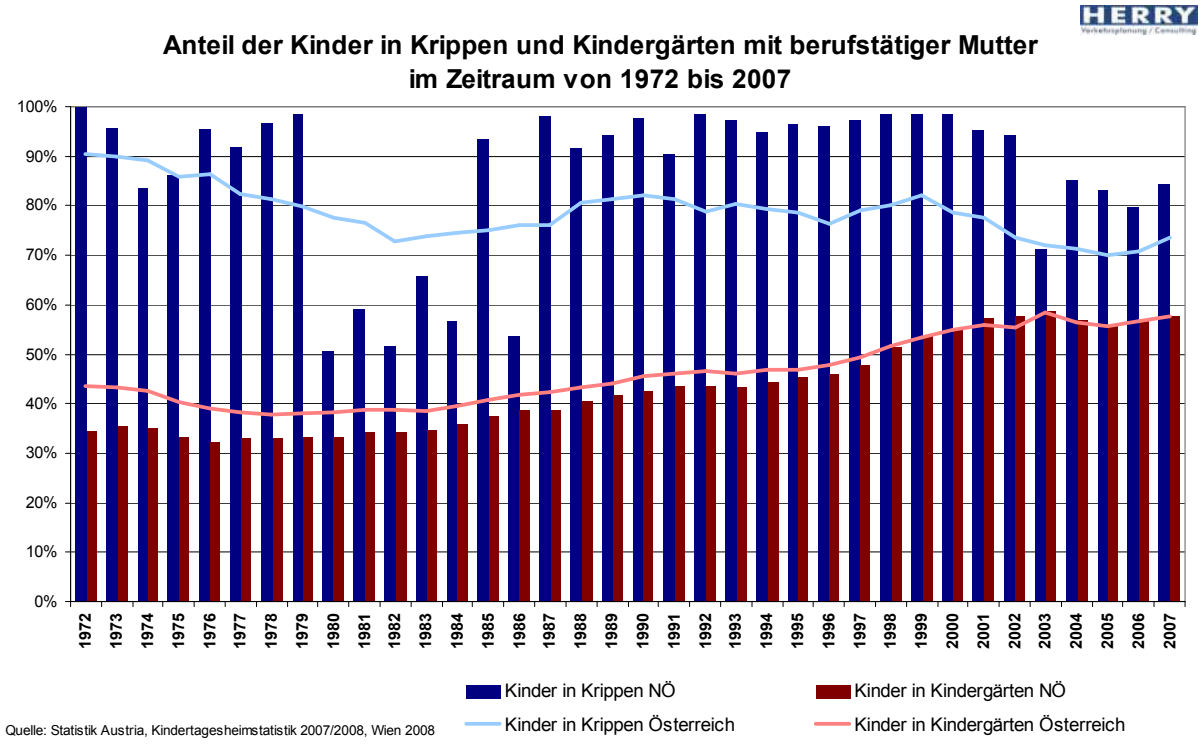
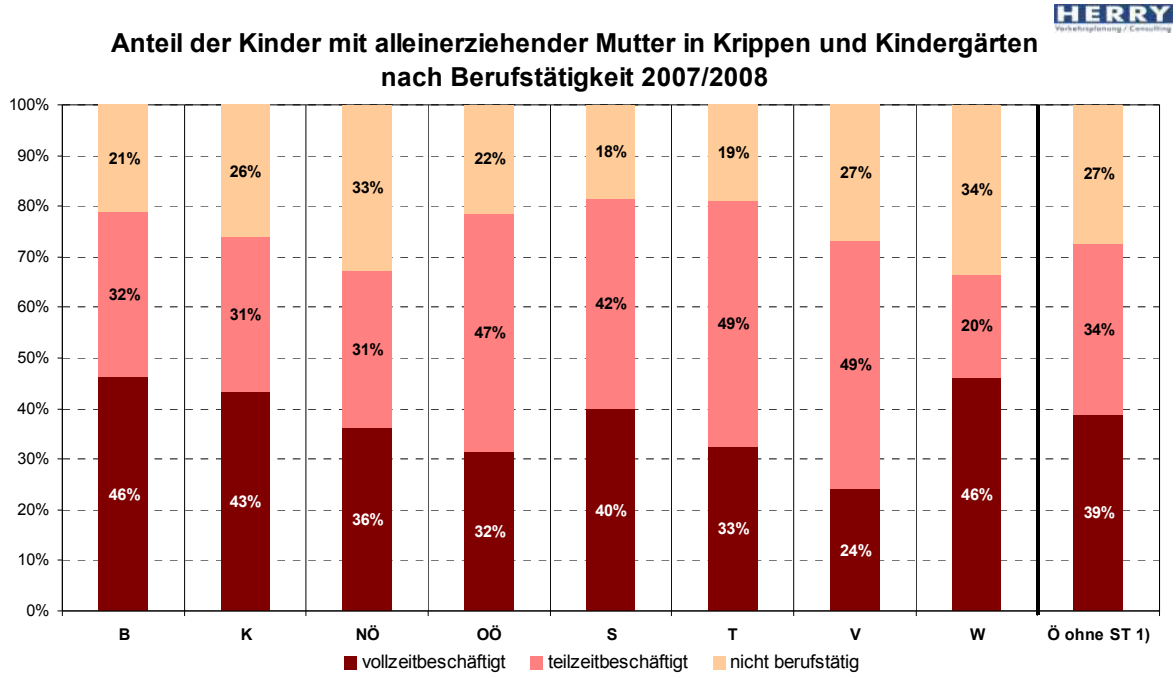


Abbildung 4-18: Anteil der Kinder in Krippen und Kindergärten mit berufstätiger Mutter im Zeitraum 1972-2007



1) Angaben über die Berufstätigkeit alleinerziehender Elternteile sind für das Bundesland Steiermark in dieser Form nicht verfügbar.

Quelle: Statistik Austria, Kindertagesheimstatistik 2007/2008, Wien 2008

Abbildung 4-19: Anteil der Kinder mit alleinerziehender Mutter in Krippen und Kindergärten nach Berufstätigkeit der Mutter 2007/2008

4.4 Fazit

Der Anteil der Jugendlichen (zwischen 15 und 27 Jahren) beträgt 16% an der Gesamtbevölkerung. Der Anteil von Haushalten (mit Kindern unter 18 Jahren) beträgt 22% an der Gesamtbevölkerung. Die Analyse der soziodemografischen Kennzahlen zeigt, dass es sich bei den beiden Zielgruppen um durchaus beträchtliche Anteile der österreichischen Gesamtbevölkerung handelt. Darüber hinaus sind beide Zielgruppen von einer recht jungen Altersstruktur gekennzeichnet. Das bedeutet, dass diese Bevölkerungsgruppen einen wesentlichen Anteil des aktuellen sowie des künftigen Energieverbrauchs determinieren.

Trends: Insgesamt ist die österreichische Gesellschaft vom Wandel einer demografisch jungen zu einer demografisch alten Gesellschaft betroffen. Dies lässt sich auch an den Kennzahlen zur Situation der beiden Zielgruppen feststellen. Hierbei ist ein Ansteigen der Paare ohne Kinder, der Alleinerzieher und Single-Haushalte festzustellen. Weiters lässt sich eine Ausweitung der Ausbildungsphase bei jungen Erwachsenen feststellen. Dadurch ändern sich unter anderem Wohnformen (z.B. WGs, Paarhaushalte, Single-Haushalte ohne Kinder) und Wanderungstrends (junge Erwachsene zieht es in die Städte). Auch der Wanderungstrend in die Umlandgebiete von Städten geht vor allem von jungen Erwachsenen aus. Diese Entwicklung ist dann meist mit dem Vorhandensein bzw. der Planung von Kindern verbunden.

5 Analyse von individuellen und sozialen Normen

Nachdem in Kapitel 4 die beiden Zielgruppen anhand soziodemografischer Kennzahlen beschrieben wurden, wird folgend darauf abgezielt, Charakteristika von Jugendlichen und Kinderbetreuenden im Vergleich zur Gesamtbevölkerung herauszuarbeiten sowie individuelle Einflussfaktoren auf ihr Umwelthandeln näher zu beschreiben. Dafür wird in Kapitel 5.1 der Einfluss von Sozialisation auf persönliches Mobilitäts- und Umweltverhalten untersucht. Anschließend werden in Kapitel 5.2 Normen und Lebensstile als Motive für Umweltverhalten innerhalb der Zielgruppen näher betrachtet, um Ansatzpunkte für Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen Umweltverhaltens zu identifizieren.

5.1 Sozialisation und Umwelthandeln

Mittlerweile besteht weitgehend Einigkeit darüber, dass individuelles Umwelthandeln nicht nur von situativen Bedingungen beeinflusst wird, sondern dass gewisse Tendenzen und Einstellungen zu Mobilität und Energieverbrauch bereits in der Kindheit in Interaktion mit dem persönlichen Umfeld geformt werden. Daher werden nachfolgend verschiedene Sozialisationstheorien beschrieben und der Stellenwert verschiedener Sozialisationsinstanzen in der Mobilitätssozialisation diskutiert.

5.1.1 Charakteristika der Lebensphase Jugend

Die Persönlichkeit eines Kindes entwickelt sich aus einer komplexen Auseinandersetzung mit seiner sozialen Umwelt, wobei der kindlichen Persönlichkeit, seiner Rolle, die es eigenaktiv in Interaktionsprozessen einnimmt (Oerter 1972), besonderen Entwicklungsabläufen in seiner Biografie sowie ihrer wechselseitigen Beziehung zu der Umwelt (Hurrelmann 1993) besondere Beachtung geschenkt wird.

Nach Gottschalch et al. (1971) ist „die Kernfamilie [...] die Gruppe, in der die primäre Sozialisation stattfindet. Hier lernt das Kind die Geschlechterrollen [… und] die bestimmenden Züge seines moralischen Bewusstseins, seiner Leistungsmotivation." (Gottschalch et al. 1971, S. 18f). Die Instanz, von der die sekundäre Sozialisation ausgeht, ist die Schule, „in der Kinder u.a. außerfamiliale Rollen und deren Austausch lernen können." (Gottschalch et al. 1971, S. 19). Auf die verschiedenen Sozialisationsinstanzen wird später noch näher eingegangen.

Im Gegensatz zu früheren Herangehensweisen wird die Jugendphase heutzutage nicht mehr als eine sozial vorgeformte Einheitsgestalt verstanden, sondern bezieht den Einfluss vorherrschender historischer, kultureller und wirtschaftlicher Situationen, welche die Generationsgestalt einer Vielzahl an Jugendlichen einer bestimmten Generationslage bedingen, mit ein. Gleichzeitig wird die Vielfalt an möglichen Ausprägungen, welche sich in unterschiedlichen Wertmustern und Verhaltensformen äußern können, be-

rücksichtigt (Hurrelmann 1994, S. 60). Nach Ulich (1991b) verlängert sich darüber hinaus die Schulzeit für eine steigende Anzahl an Jugendlichen immer mehr, womit auch eine Verlängerung und Verschulung der Jugendphase einhergeht.

Die Lebensphase Jugend ist folglich von besonderem Forschungsinteresse, „weil sich innerhalb einer Spanne von 10 bis 15 Lebensjahren erhebliche Veränderungen der körperlichen, geistigen, emotionalen und sozialen Entwicklung abspielen“ (Hurrelmann 1994, S. 12), welche sich in weiterer Folge auf sämtliche Lebensbereiche, unter anderem auch auf die im Projekt ENERG.STIL interessierende Thematik Mobilität, auswirken (Hurrelmann 1994).

5.1.2 Entwicklungsaufgaben

Für die Lebensphase Jugend sind aus psychologischer Sicht Entwicklungsaufgaben charakteristisch, welche sich beispielsweise nach Hurrelmann (1994) über die vier Entwicklungsbereiche (1) der Ausbildung der sozialen und intellektuellen Kompetenz, (2) der eigenen Geschlechtsrolle, (3) der eigenen Handlungsmuster sowie (4) eines Werte- und Normensystems erstrecken. Andere Einteilungen von Entwicklungsaufgaben gibt es unter anderem von Oerter & Montada (2008), Erikson (1994) oder Waters und Sroufe (1983, in Oerter & Montada 2008). Entwicklungsaufgaben sind auch für das Auftreten von Lebensereignissen in Mobilitätsbiografien relevant (siehe Kap. 6.1).

Wurden diese vier Entwicklungsaufgaben bewältigt, geht das Jugendalter in das Erwachsenenalter über. Hurrelmann (1994) spricht von einem Erreichen der „Selbstbestimmungsfähigkeit“ des Individuums (S.34), unter anderem durch die Entfaltung eines Systems an Werten und Normen und dessen vorläufiger Stabilisierung, sowie vom Erwerb wichtiger Kompetenzen für das Einnehmen der Erwachsenenrolle.

Im Laufe des 20. Jahrhunderts fand eine Entwicklung hin zu einer immer stärkeren Ausdifferenzierung der Lebensspanne eines Menschen in einzelne Lebensabschnitte und Lebensphasen statt, welche ein Individuum vor die Aufgabe stellt, sein Leben frei zu gestalten bzw. seinen Lebensentwurf selbst definieren zu können. Elias spricht von einem „angewachsenen Grad der „Individualisierung“ sozialer Vorgaben und gesellschaftlicher Strukturen“ (Hurrelmann 1994, S. 25).

Um die Lebensphase Jugend konsistent und umfassend analysieren zu können, bietet sich laut Hurrelmann (1994) die Sozialisationstheorie als eine Verbindung soziologischer und psychologischer theoretischer Ansätze an.

5.1.3 Sozialisationstheorien

Sozialisation wird generell definiert als:

- „Prozess der Entstehung und Entwicklung der menschlichen Persönlichkeit in Abhängigkeit von und in Auseinandersetzung mit den sozialen und den dinglich-materiellen Lebensbedingungen […]. Sozialisation bezeichnet den Prozess, in dessen Verlauf sich der mit einer biologischen Ausstattung versehene menschliche Organismus zu einer sozial handlungsfähigen Persönlichkeit bildet, die sich über den Lebenslauf hinweg in Auseinandersetzung mit den Lebensbedingungen weiterentwickelt." (Hurrelmann 1993, S. 14).
- Ein wechselseitiger Prozess, d.h. dass sowohl die Gesellschaft auf das Individuum wirkt, als auch das Individuum auf die Gesellschaft wieder zurück wirkt (Gottschalch 1991, Kreppner 1991), wobei jedoch der „aktive Charakter des Subjekts im Sozialisationsgeschehen" (Zimmermann 2000, S.15) berücksichtigt werden muss.
- Die äußere Realität wirkt über materielle und soziale Lebensbedingungen auf die Persönlichkeitsentwicklung. „Erziehungseinrichtungen, Familien und Kleingruppen fungieren als direkte Vermittler und Erschließer der äußeren Realität, stehen aber dabei in Beziehung zu den übrigen gesellschaftlichen Teilsystemen, die ihre Entfaltungs- und Aktionsmöglichkeiten stark beeinflussen." (Hurrelmann 1993, S. 73f).

Zimmermann (2000) unterscheidet zwischen 4 verschiedenen Bezugstheorien, welche die Entwicklung der Handlungskompetenzen einer Person durch Sozialisation erklären können:

- psychologische Bezugstheorien, die sich mit seelisch-psychischen und körperlichen Entwicklungsprozessen von Jugendlichen befassen,
- soziologische Bezugstheorien, wonach jugendliche Entwicklung ein Prozess hin zu einem Einnehmen von Rollen in der Gesellschaft bzw. zur Übernahme von sozialstrukturellen Prägungen ist,
- sozialökologische Theoriezugänge, die davon ausgehen, dass eine zunehmende räumliche Aneignung mit einer Erweiterung der Handlungsstrukturen einhergeht, und
- konstruktivistische Sichtweisen, deren Ansatzpunkt ist, dass Umweltereignisse von einem Individuum anhand seiner bereits vorhandenen Erfahrungen wahrgenommen und eingeschätzt werden (vgl. Hurrelmann 1994).

5.1.4 Psychologische Bezugstheorien

Psychologische Bezugstheorien umfassen Zimmermann (2000) zufolge psychoanalytische, lerntheoretische sowie kognitiv-entwicklungspsychologische Ansätze.

Psychoanalyse

Nach Freuds Psychoanalyse ist die Sozialisation eine Art „Triebschicksal"; die Persönlichkeit eines Menschen entwickelt sich aufgrund unbewusster psychischer Prozesse. Handeln geschieht aufgrund von Trieben, die aus der psychischen Instanz „Es" als Lustansprüche (Lustprinzip) gehandelt werden. Freud (1972) unterscheidet zwischen dem Lebens- bzw. Sexualtrieb sowie dem Todes- bzw. Aggressionstrieb. Er geht in weiterer Folge davon aus, dass die unmittelbare Bedürfnisbefriedigung ein grundlegendes Handlungsmotiv der Menschen ist. Da jedoch die unmittelbare Bedürfnisbefriedigung oftmals nicht möglich sei, müsse diese Energie in andere Aktivitäten umgeleitet werden (Freud 1972).

Im Zuge eines Entwicklungsprozesses, in dem mehrere psychosexuelle Phasen durchlaufen werden, bildet sich das Moralitätsprinzip des Über-Ichs, das durch Prozesse der Identifikation und der Internalisierung (Prozess, in dem äußere Normen zu inneren und somit zu Persönlichkeitsanteilen gemacht werden; nach Tillmann 1995) gebildet wird, und gesellschaftliche Normen und Werte, Verbote sowie Gebote vermittelt. Das Realitätsprinzip der psychischen Ich-Instanz dient dem Anpassen des Verhaltens an Ansprüche sowohl von Seiten des Es als auch von Seiten des Über-Ichs. Sozialisation kann somit als Abfolge von Entwicklungskrisen verstanden werden, das heißt schwer zu überwindende Situationen im Sinne von Wendepunkten, durch deren Bewältigung das Ich gestärkt wird (Zimmermann 2000, vgl. auch Veith 1996, Tillmann 1995).

Identitätsbildende Sozialisation

Erikson (1994) entwickelte die Gedanken Freuds unter Berücksichtigung kultureller, geschichtlicher und sozialer Einflüsse weiter. Für Erikson stellt Ich-Identität ein Zunehmen der Persönlichkeitsreife dar, welche sich auf Kindheitserfahrungen gründet und aus der Interaktion zwischen Kind und Bezugsperson entsteht. Die Ich-Identität befindet sich ein Leben lang in einem Weiterentwicklungsprozess und unterscheidet sich somit deutlich von Rollen, welche auswechselbar sind und/oder gespielt werden (Reiter 1979). Sozialisation ist die Abfolge von Entwicklungskrisen (vgl. Entwicklungsaufgaben in Kap. 5.1.2), die neben Freuds psychosexuellen Entwicklungsphasen auch eine psychosoziale Dynamik, die sich aus Sozialstruktur, Familie und äußeren sowie inneren Konflikten ergibt, beinhalten. Das sozio-kulturelle Umfeld trägt dieser Theorie nach einen nicht zu vernachlässigenden Anteil zur Persönlichkeitsentwicklung eines Menschen bei (Zimmermann 2000).

Als eine Entwicklungskrise kann man auch das Bedürfnis sehen, sich aus dem unmittelbaren Nahfeld der Familie abzulösen. Die Erkundung eines Aktionsraums außerhalb der Familie erfordert ein gewisses Maß an Mobilität. Diese Idee wird im Zuge der sozialökologischen Theorie (Kapitel 5.1.5) noch näher erläutert.

Lerntheorien

Lerntheorien, als Annahmen über das Lernen menschlichen Verhaltens, beschreiben eine Sicht von Sozialisation, die über sogenannte „Außenkräfte" stattfindet. Die Persönlichkeit entwickelt sich, indem Lernerfahrungen erworben werden. Durch wiederholte Erfahrungen können sich dauerhafte, beobachtbare Verhaltensänderungen etablieren. Der Ansatz der Lerntheorien kann nach Zimmermann noch weiter in die sozialkognitive Lerntheorie und den Behaviorismus, innerhalb dessen wiederum zwischen klassischer und operanter Konditionierung unterschieden wird, unterteilt werden. Darauf kann jedoch an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden. (Zimmermann 2000; nähere Informationen siehe auch Ulich 1991a, Veith 1996).

Theorie der kognitiven Entwicklung

Nach der Theorie der kognitiven Entwicklung gelangt der Mensch über aktives Handeln zu einem Verständnis bzw. Wissen über die materielle und soziale Umwelt. Piaget (1970, in Oerter und Montada 2008) als der Hauptvertreter dieses Ansatzes beschreibt die Entwicklung der Persönlichkeit als Abfolge von vier Stadien, die nacheinander durchlaufen werden müssen.

- Nach der senso-motorischen Phase im 1. und 2. Lebensjahr des Kindes, in deren Verlauf das grundlegend reflexhafte Verhalten durch wiederholte Übungen zu zielführenden Handlungen weiterentwickelt wird, folgt
- bis zum 6./7. Lebensjahr die prä-operatorische Phase, in der Handlungsvorstellungen nicht mehr, wie bisher, in direkte Handlungen umgesetzt werden müssen, sondern sich auf Grundlage der Nutzung der Sprache auf einer symbolhaften Ebene abspielen können.
- Bis zum 11./12. Lebensjahr befindet sich das Kind auf der konkret-operatorischen Stufe, in der das Kind Reversibilität, d.h. die gedankliche Rückverfolgung, lernt. Diese kann jedoch noch immer nur auf konkreten Ereignissen basierend stattfinden.
- In der daran anschließenden formal-operatorischen Entwicklungsstufe können Operationen auf rein gedanklicher Ebene, d.h. ohne eine konkrete Handlung, durchgeführt werden.

Sozialisation als moralische Entwicklung

Eine Weiterentwicklung des soeben dargestellten Ansatzes ist das Stufenmodell der moralischen Entwicklung nach Kohlberg (1974), das Sozialisation als moralische Entwicklung sieht. Das Kind muss dabei drei Stadien durchlaufen (Zimmermann 2000, S. 41):

- Das vorkonventionelle Stadium, welches die „Orientierung an Strafe und Gehorsam“ umfasst,
- das konventionelle Stadium, d.h. die „Orientierung am Ideal guter Junge - liebes Mädchen“,
- sowie das postkonventionelle Stadium, die „Orientierung am Sozialkontrakt und Anerkennung demokratischer Gesetze“.

Dadurch lernt das Kind, moralische Wertvorstellungen der Gesellschaft von Gerechtigkeit als persönliche Wertvorstellungen anzusehen. Dies betont die Rolle, die sowohl Kultur und Sozialschicht, als auch der innere Wunsch bzw. der Wille (die Motivation), sich mit Moralvorstellungen zu befassen, spielen (Zimmermann 2000, vgl. auch Veith 1996).

5.1.5 Soziologisch orientierte Theorien

Bezüglich der soziologisch orientierten Theorien bezieht sich Zimmermann (2000) auf fünf Ansätze: die strukturfunktionale Theorie, der symbolische Interaktionismus, kommunikatives Handeln, das Habitualisierungstheorem und das Individualisierungstheorem.

Strukturfunktionalismus

Der Hauptvertreter des Struktur-Funktionalismus ist Talcott Parsons (1964). Soziales Handeln findet nach Parsons in Systemen statt, die durch Strukturen und Funktionen gekennzeichnet sind. Während die Struktur dieser Systeme aus stabilen Teilen besteht (z.B. Struktur des Schulwesens), umfasst die Funktion die dynamischen Aspekte des sozialen Systems (z.B. die qualifizierende Wirkung der Schule). Individuen nehmen Rollen ein, die das Handeln und die Interaktionen nach identifizierbaren Mustern festlegen, die „Kategorie der Rolle ist unmittelbar am Schnittpunkt zwischen Persönlichkeit und Gesellschaft angesiedelt.“ (Baumgart 1997, S. 91).

„Während spezifische Formen des Rollenhandelns (im Sinne von Techniken) in den Situationen selbst gelernt werden, müssen generelle Verhaltensorientierungen tiefer in der Persönlichkeit verankert und daher im Sozialisationsprozess längerfristig vorbereitet werden. Die Fähigkeit zum Rollenhandeln wird im Sozialisationsprozess somit vor allem durch den Erwerb allgemeiner, für viele Rollen bedeutsamer Grundorientierun-

gen erworben." (Tillmann 1995, S. 119). Im Zuge des Sozialisationsprozesses werden verschiedene Rollen erlernt, die an Komplexität und Differenziertheit zunehmen. „Das kompetente (und stabilisierende) Rollenspielen ist somit Ziel des Sozialisationsprozesses – und zugleich sind die gesellschaftlichen Rollenmuster die kommunikative Umgebung, in der Sozialisation stattfindet." (Baumgart 1997, S. 93).

Die Schwierigkeit besteht darin, dass in den unterschiedlichen Rollenbeziehungen verschiedene Werthaltungen sowie Verhaltensoptionen bestehen, bezüglich derer Kinder und Jugendliche lernen müssen, sie in ihrem Rollenverhalten zu verorten (Zimmermann 2000, siehe auch Schulze et al. 1991, Joas 1991, Veith 1996). „Das bedeutet allerdings nicht, dass bereits im Laufe von Kindheit und Jugend die ganze Vielfalt unterschiedlicher Rollen, mit der die erwachsenen Mitglieder einer Gesellschaft konfrontiert sind, erlernt werden müssen. [... Sie sind] Ergebnis späterer Lernprozesse. Für diese Lernprozesse werden nach Parsons (1964) aber durch die vorangegangene Sozialisation die entscheidenden Voraussetzungen gelegt." (Baumgart 1997, S. 83). Ein bestimmter sozialer Status erfordert nicht nur eine, sondern mehrere Rollen; dies ist ein grundlegendes sozialstrukturelles Merkmal. Das bedeutet, dass jeder Mensch an einem spezifischen Zeitpunkt über ein Rollenset, gewissermaßen über eine Bündelung von verschiedenen Rollenbeziehungen, verfügt. Die Rollensequenz stellt die Veränderungen im Verlauf der Zeit dar. „Eine für die Soziologie grundlegende Konzeption besagt, dass Individuen mehrfache soziale Rollen haben und dazu neigen, ihr Verhalten nach den strukturell bedingten Erwartungen auszurichten, die jeder Rolle zugewiesen werden." (Thomas et al. 1927 in Merton 1995, S.112). Konflikten, die aufgrund unterschiedlicher sozialer Rollen entstehen, kann mit Strategien wie Konventionalisierung (d.h. durch Erhebung zu einer verbindlichen Konvention) oder Rollen-Segmentation (d.h. durch Zuordnung von verschiedenen Rollenanforderungen an unterschiedliche Situationen und einem dementsprechenden Handeln) entgegengekommen werden.

Symbolischer Interaktionismus

G.H. Mead (1995) ist der Hauptvertreter des symbolischen Interaktionismus. Dieser Theorie nach konstituiert sich ein Subjekt sozial aus der Interaktion zumindest zweier Menschen über den Austausch von Symbolen, das bedeutet über Kommunikation. Als Ergebnis des Sozialisationsprozesses sieht Mead die Entwicklung des „self", der Ich-Identität, durch eine Abstimmung zwischen der psychischen „I"-Komponente (z.B. Triebe) und der sozialen „me"-Komponente (normative Rollenvorgaben von Anderen). Nach Mead (1995) entwickelt ein Kind seine Persönlichkeit („self"), indem es verstehen lernt, wie es von seinen Mitmenschen gesehen wird und welche Erwartungen sie ihm gegenüber haben („me"). Dies geschieht unter anderem im Rahmen von kindlichen Spielen, in denen es den Blickwinkel des „generalisierten Anderen" übernimmt, das heißt, dass die Normen des „me" im Prozess der Interaktion sozial vermittelt werden (Richter 2002). Sozialisation beinhaltet somit wechselseitige Individuation und Vergesellschaftung (vgl. Joas 1991, Veith 1996). Menschen „haben die Tendenz, soziale Sank-

tionen zu vermeiden, nicht als schlechte Mitspieler aus der Interaktion ausgeschlossen zu werden und versuchen deshalb, so gut wie möglich die „Haltungen" des anderen zum Regulativ unseres eigenen Handelns zu machen." (Baumgart 1997, S. 122).

Kommunikatives Handeln

Habermas (1981) sieht die Sprache als die normative Grundlage der Gesellschaft an, die zwei gleichberechtigten Menschen ermöglicht, sich zu verständigen. Die Kommunikation muss dabei vier Ansprüchen gerecht werden:

- Verständlichkeit (der Gesprächspartner muss die Aussagen verstehen können),
- Wahrhaftigkeit (die Aussagen müssen den wahrhaften Intentionen der Gesprächspartner entsprechen, dürfen also nicht vorgetäuscht sein),
- Wahrheit (in Bezug auf die objektive Welt) und
- Richtigkeit (d.h. in Bezug auf normative Sachverhalte überzeugend).

Die dadurch gekennzeichnete kommunikative Rationalität bringt ein „von Normen und Werten gesteuertes, auf Verständigung gerichtetes Handeln hervor" (Faulstich-Wieland, 2000, S. 149). Während Habermas die Gesellschaft als von instrumenteller Rationalität getragen sieht und sie als „Systemwelt" bezeichnet, sieht er die Gemeinschaft als von kommunikativer Rationalität bestimmt und bezeichnet sie als „Lebenswelt". Die Integration einer Person in die Systemwelt ist nach Habermas' Begrifflichkeiten eine Vergesellschaftung, während die Sozialintegration in die Lebenswelt demzufolge ein Prozess der Individualisierung ist. „Sozialintegration ist nach Habermas Ergebnis von […] gemeinsam geteilten Wertüberzeugungen und Normen, die in der Interaktion und Kommunikation zuerst mit den Eltern, dann mit weiteren Bezugspersonen erworben werden." (Faulstich-Wieland 2000, S. 149).

Das Ergebnis des Sozialisationsprozesses soll eine „starke Ich-Identität", eine „kommunikative Kompetenz" sein, die aus der Abfolge von drei Stufen entsteht, aber unter der vorherrschenden Gesellschaftsform, den Systemzwängen und rigiden Rollenerwartungen, nur selten erreicht wird (Baumgart 1997):

- Das Kind auf der ersten Stufe kann nur prä-operativ denken, das heißt einzelne Handlungen, die an konkreten Wünschen oder Handlungen orientiert sind, werden durch spezifische handlungsrelevante Erfahrungen beeinflusst.
- Auf der zweiten Stufe kann das Schulkind bereits soziale Rollen spielen und sich Verhaltenserwartungen entsprechend verhalten, das bedeutet es ist fähig, die Perspektive anderer zu übernehmen.
- Erst auf der dritten Stufe erreichen Jugendliche die Fähigkeit, Prinzipien, nach denen widersprüchliche Normen bewertet werden, und Bedürfnisinterpretationen, die miteinander konkurrieren, zu erkennen (Baumgart 1997). „Diese Behandlung hypothetischer Geltungsansprüche verlangt die zeitweise Suspendierung von Handlungszwängen oder […] das Eintreten in Diskurse, in denen praktische Fragen argumentativ geklärt werden." (Baumgart 1997, S. 177).

Habermas sieht als ein Ziel der Sozialisation, dass rationale Diskurse zu Veränderungen der Gesellschaft führen, wobei jedem Menschen die Fähigkeit, rational handeln zu können, zugebilligt werden muss (Baumgart 1997).

Habitualisierung

Aus Bourdieus (1999) Sicht der Sozialisation über Habitualisierung bestimmt die Position im Lebensraum, in dem ein Mensch sich bewegt, seinen Lebensstil. Durch diesen unterscheiden sich soziale Klassen voneinander. Die in dieser sozialen Gruppe vorherrschenden Normen und Wertvorstellungen werden von Kindern und Jugendlichen über die Nachahmung als Habitus in das eigene Denk- und Handlungsschema übernommen, wobei dieser Habitus auf Grundlage einer bestimmten Soziallage spezifiziert wird. Das bedeutet, dass die soziale Umwelt die Wahrnehmung, das Empfinden und das Handeln einer Person, also den gesamten Habitus, beeinflusst (Zimmermann 2000). Der Habitus beinhaltet Schemata für Handlungen und Praktiken sowie Schemata zur Wahrnehmung und Bewertung der Welt, die für eine bestimmte Klasse ‚typisch' sind. Der Lebensstil einer Klasse ist ein Produkt aus ihren Praktiken und ihrer Arbeit, aber auch aus ihrer Einstufung durch Mitglieder anderer Klassen. So definiert ein Arbeiter nicht nur selbst, was für ihn angemessen ist, sondern ist auch der Einschätzung seines Arbeitgebers ausgesetzt (Münch, 2004).

Sozialökologischer Ansatz

Der sozialökologische Ansatz beschreibt die Umweltaneignung eines Menschen als einen gegenseitigen Anpassungsprozess, das heißt, die Beziehungen zwischen Mensch und Umwelt beeinflussen sich gegenseitig. Als einer der Hauptvertreter dieses Ansatzes geht Bronfenbrenner davon aus, dass ein Kind umso mehr neue Handlungsstrukturen erwerben kann, je mehr es seinen Erkundungs- bzw. Aktivitätsradius ausweitet. Dabei lernt es neue Anforderungen bezüglich Sozial- und Beziehungsverhalten kennen (Bronfenbrenner 1981). Weitet ein Kind seine Lebensbereiche aus, so kann es sich mehr Verständnis für die Umwelt aneignen und diese mit gezielten Handlungen verändern (Zimmermann 2000, vgl. auch Grundmann et al. 2000).

Bronfenbrenner (1981) beschreibt die menschliche Entwicklung entsprechend dem Konzept biologischer Ökosysteme als Konzept der ökologischen Systeme. Er differenziert zwischen vier unterschiedlichen Ausprägungen von Systemen, welche jede für sich komplexe, in Abgrenzung zur Umwelt stehende Gefüge darstellen, deren Elemente miteinander in Beziehung treten und sich somit wechselseitig beeinflussen (Bronfenbrenner 1981). Baacke (1987, in Tully & Schulz 1990) entwickelt die Vorstellung der ökologischen Systeme weiter zum Konzept der „ökologischen Zonen", um konkret auf kindliche und jugendliche Erfahrungs- und Handlungsräume Bezug nehmen zu können. Im Folgenden werden die beiden Herangehensweise zusammengeführt:

- Der Startpunkt der Sozialisation liegt im Lebensbereich des Mikrosystems, das die Interaktionen im engen Familienkreis umfasst. Baacke spricht hier von der Zone des ökologischen Nahraums, in der das Kind erste Beziehungen nach außen, z.B. zur Nachbarschaft, aufnimmt.
- Nachdem sich das Individuum dieses angeeignet hat, erfasst es im Mesosystem die Beziehungen zwischen unterschiedlichen Lebensbereichen, so z.B. zwischen Familie und Schule, wenn ein Lehrer die Eltern anruft. Diese Zone der ökologischen Ausschnitte nach Baacke ist gekennzeichnet durch Rollenansprüche, die den Umgang mit anderen regeln, und die mit funktionsspezifischen Aufgaben gekoppelt sind. Den prägnantesten zweckbestimmten Erfahrungsraum in dieser Entwicklungsphase stellt die Schule dar.
- Im Exosystem finden Ereignisse statt, die das Kind nicht unmittelbar betreffen, aber dennoch indirekt beeinflussen, wie z.B. der Arbeitsplatz der Eltern. Auch Ereignisse, die zunächst nicht direkt auf das Kind einwirken, beeinflussen somit dessen Sozialisation. Baacke fasst in dieser Zone der ökologischen Peripherie Ausnahmesituationen (z.B. Urlaube) sowie gelegentliche bzw. ungeplante Kontakte zusammen.
- Nach beiden Herangehensweisen umfasst das Makrosystem das kulturelle Werte- und Normensystem einer Gesellschaft, welches von zeitkulturellen wie auch zeitgeistigen Entwicklungen beeinflusst ist.

Biografische Übergänge markanten Ausmaßes, welche die weitere Entwicklung beeinflussen (z.B. Schulabschluss, Führerscheinerwerb) werden von Bronfenbrenner (1981) unter der Begrifflichkeit „ökologischer Übergang“ zusammengefasst (siehe auch Hurrelmann 1994, Zimmermann 2000, Veith 1996, Grundmann et al. 2000).

Diese soeben dargestellten vier Zonen oder Systeme bauen kreisförmig aufeinander auf, und werden von den Jugendlichen idealerweise in fortschreitendem Alter nach und nach erschlossen (Hurrelmann 1994). „Je mehr Bewegungsfreiheit, Kommunikations- und Handlungschancen die einzelnen Zonen für Kinder und Jugendliche bereithalten, desto stärker wird deren Entwicklung in jeder Hinsicht gefördert.“ (Zimmermann 2000, S. 46).

Das Konzept der ringförmigen Erschließung der Umwelt durch Kinder und Jugendliche nach Baacke (1987, in Tully et al. 2006) steht in Kontrast zu dem „Inselmodell“ von Zeiher (1983, in Tully et al. 2006), demzufolge der Lebensalltag von Jugendlichen heutzutage nicht mehr aus Zonen, sondern aus zahlreichen Inseln besteht, die nur über Mobilität erreicht werden können.

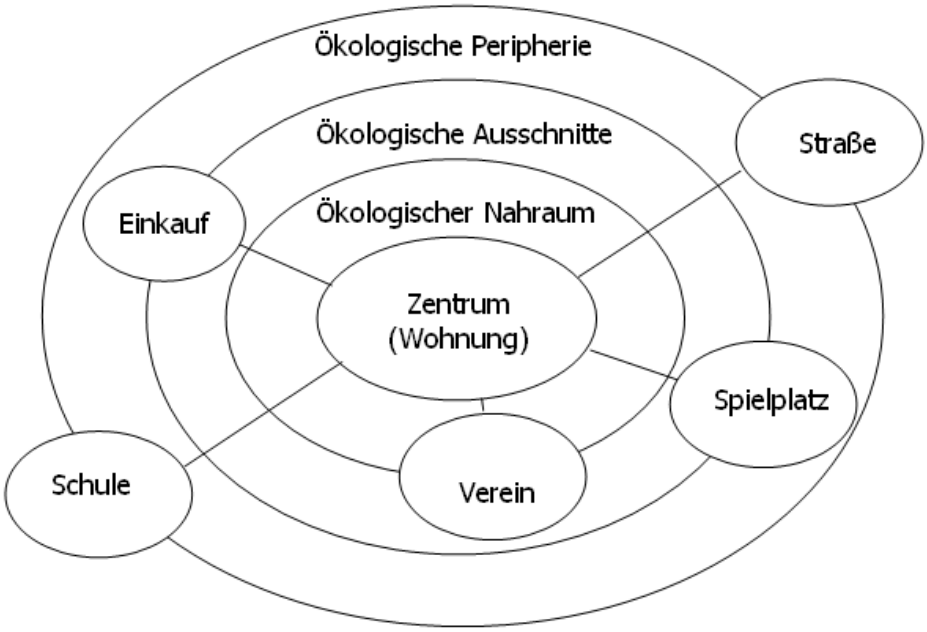


Abbildung 5-1: Zusammenschau des Konzepts der ringförmigen Erschließung und des Inselmodells, Quelle: eigene Darstellung

Tully et al. (2006) sehen beide Sichtweisen als gerechtfertigt an und ziehen den Schluss, dass die Realität für heutzutage aufwachsende Kinder und Jugendliche wohl eine Kombination aus beiden Konzepten ist.

Konstruktivismus

Die konstruktivistische Sichtweise sieht Sozialisation als davon abhängig an, in welchem Milieu man aufwächst, mit welchen kulturellen Vorgaben man konfrontiert wird und welche Erfahrungen und Lernprozesse man durchmacht. Externe Impulse aus der Umwelt können (aber müssen nicht) zu Veränderungen führen. Jedes Individuum setzt die Impulse mit seinem Innenleben in Konnex und vollzieht Veränderungen seiner inneren Struktur entsprechend. Zimmermann zieht daraus den Schluss, dass „Umweltgegebenheiten und Umweltereignisse nicht aus sich selbst heraus verständlich werden, sondern immer nur im Kontext der interpretierenden und konstruierenden Menschen“ (Zimmermann 2000, S. 69).

Diese Theorie ist der Habitualisierungstheorie sehr ähnlich. Der Konstruktivismus grenzt sich jedoch insofern ab, als dass den Individuen mehr Gestaltungskraft innerhalb ihrer sozialen Umgebung zugestanden wird. Das Milieu, in dem sie aufgewachsen sind, wird zwar als wichtig und einflussreich auf die weitere Entwicklung gesehen. Dennoch verfügen Individuen über die Möglichkeit, diese äußeren Einflüsse selbst zu interpretieren und reflektieren, um sich seinen Einschätzungen nach zu verhalten.

5.1.6 Relevanz der unterschiedlichen Sozialisationstheorien für das Thema Mobilität

Die hier vorgestellten Sozialisationstheorien bieten einen theoretischen Rahmen für die Diskussion der Wirkungsmechanismen in der Mobilitätssozialisation, d.h. den Lernprozessen, die zu einem bestimmten Mobilitätsverhalten führen. Neben den auf den Verhaltensbereich Mobilität zugeschnittenen Theorien und Studien können auch allgemeine psychologische und soziologische Sozialisationstheorien zum Erkenntnisgewinn von ENERG.STIL beitragen.

Psychologische Sozialisationstheorien beschäftigen sich mit der seelisch-psychischen Entwicklung von Kindern und der Ausbildung ihrer Persönlichkeiten in sozialer Interaktion. Für das Thema nachhaltige Mobilität erscheint an der Theorie Freuds vor allem die Entwicklung des Moralitätsprinzips des Über-Ichs interessant. Da Freud besonders die Rolle der Familie als primäre Sozialisationsinstanz betont, könnte man annehmen, dass Werte und Normen bezüglich Umweltschutz schon in der frühkindlichen Entwicklung innerhalb der Familie vermittelt werden müssen, um für das Kind nachhaltig wirksam zu sein.

Eine spannende Erkenntnis der Lerntheorien ist wiederum, dass wiederholte Erfahrungen dauerhafte, beobachtbare Verhaltensänderungen etablieren können. Dies könnte man sich im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätserziehung zunutze machen, indem Kindern und Jugendlichen verstärkt Möglichkeiten geboten werden, Nutzungserfahrungen mit alternativen Verkehrsmitteln zu machen, um spätere Autonutzungs-Gewohnheiten zu vermeiden.

Die Theorie der kognitiven Entwicklung liefert zwei Ansatzpunkte: Mobilität stellt zum einen eine wichtige Voraussetzung für den Prozess der Aneignung der Umwelt eines Individuums dar. Zum anderen zeigt diese Theorie auf, wie sich die Fähigkeit zum Abschätzen der Handlungsfolgen und damit auch zum Abschätzen der Auswirkungen persönlicher Mobilität auf das Ökosystem mit dem Alter der Kinder entwickelt.

Soziologische Sozialisationstheorien beschäftigen sich verstärkt mit der Übernahme sozialer Rollen im Laufe der Persönlichkeitsentwicklung eines Menschen. Die im Rahmen des Strukturfunktionalismus aufgezeigten Rollenkonflikte können für die Mobilität von Kinderbetreuenden von Bedeutung sein. Einerseits wollen viele Mütter die Kinder persönlich zur Schule bringen, um so für ihre Sicherheit zu sorgen, andererseits gehen viele Mütter heutzutage auch einer beruflichen Tätigkeit nach, wo sie auch gewissen Rollenerwartungen ausgesetzt sind. Der dadurch entstehende Zeitkonflikt lässt sich oftmals scheinbar nur mit Hilfe eines Autos lösen.

Die Bedeutung des symbolischen Interaktionismus für ENERG.STIL liegt darin, dass die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel als eine Art symbolische Interaktion gesehen werden kann. Daraus lässt sich die Erkenntnis ziehen, dass bei der finalen Formu-

lierung von Maßnahmen unter anderem auch der Aspekt in Betracht gezogen werden sollte, dass Mobilität nicht nur eine funktionale, sondern auch eine symbolische Dimension für Menschen hat. Denn abgesehen von der Raumüberwindung ist Mobilität auch mit einer Darstellung der eigenen Persönlichkeit verbunden.

Die konstruktivistische Herangehensweise impliziert, dass Jugendliche, welche in einem auto-orientierten Umfeld aufwachsen, sehr wohl in der Lage sind, diese unkritische Autonutzung zu hinterfragen, sofern sie dies als sinnvoll und wichtig ansehen, und stattdessen alternative Mobilitätsformen wählen. Dies bedeutet, dass man auch Jugendliche aus auto-orientierten Haushalten beispielsweise mit Informationsmaßnahmen erreichen kann.

Aus der Theorie von Bourdieu kann man ableiten, dass die soziale Lage der Eltern, welche sich beispielsweise im Lebensstil äußert, in den Analysen zu berücksichtigen ist. Der Habitus eines Individuums entwickelt sich aufgrund von sozialen Erfahrungen abhängig von seiner Stellung im sozialen Raum. Hierbei ist darauf zu achten, ob gewisse Verkehrsmittel einer bestimmten sozialen Schicht zugeschrieben werden, ob z.B. öffentliche Verkehrsmittel in der jeweiligen Gesellschaft als ‚Verkehrsmittel für Arme' betrachtet werden. Diese Interpretation bestimmter Verkehrsmittel kann einer Verbreitung alternativer Mobilitätsformen innerhalb der Bevölkerung entgegen stehen.

Sozialökologische Theorien sind für ENERG.STIL interessant, da sie den Sozialisationsprozess als ‚Umweltaneignung' verstehen, wodurch Mobilität stärker als in anderen Sozialisationstheorien im Forschungsansatz verankert ist. Kommunikations- und Handlungsräume Jugendlicher entsprechen ökologischen Zonen/Systemen, die erst durch Mobilität in unterschiedlichem Ausmaß erschließbar werden. Gleiches gilt für das Inselmodell von Zeiher.

Insgesamt lässt sich schließen, dass kognitive Entwicklungstheorien sowie sozialökologische Entwicklungstheorien am besten zu kombinieren sind, um die kindliche Entwicklung hinsichtlich Mobilität und Wohnen näher zu analysieren. Beide Ansätze gehen auf einzelne Entwicklungsphasen ein, die jeweils mit einem unterschiedlichen Ausmaß an Raumaneignung verbunden sind und in denen Kinder und Jugendliche gewisse Aufgaben für ihre Persönlichkeitsentwicklung meistern müssen.

Funktionalistische und strukturalistische Theorien, wie jene von Parsons, Merton oder Bourdieu, eignen sich hingegen besser als Ansätze für die Analyse gesellschaftlicher Phänomene auf der Makro-Ebene, wie den Wandel religiöser Praktiken oder den Einfluss der Sozialstruktur auf das individuelle Handeln zur Aufrechterhaltung sozialer Ungleichheit (vgl. Münch 2004).

5.1.7 Mobilitätssozialisation

Mobilitätssozialisation beschäftigt sich mit den Lernprozessen, die in Verbindung mit Mobilitätsverhalten stehen. Baslington (2008) spricht von einer „social theory of travel mode behaviour", einer Sozialtheorie des Mobilitätsverhaltens. Baslington nimmt an, dass Einstellungen gegenüber unterschiedlichen Mobilitätsarten bereits in der Kindheit geprägt werden und sich auf das spätere Handeln im Erwachsenenalter auswirken. Kinder erfahren kulturelle Assoziationen mit dem Auto und nehmen seine Vorteile wahr in Bezug auf das, was sie über das Alltagsleben wissen und gelernt haben: über Arbeitsethik, Individualisierung, Zeitverfügbarkeit, Statussymbole und kulturelle Werte. Diese Assoziationen werden bekräftigt, indem Autos Teil der hauptsächlichen Mobilitätskultur sind und in vielen bedeutsamen sozialen Institutionen verkörpert werden: das Zuhause (mit Garage), Familie (Lebensstil und Kindererziehung), das Arbeitsleben (Pendeln) etc. Tully et al. (2006) sprechen von einer „sozialen Vererbung" des bevorzugten Mobilitätsverhaltens, das zwar nicht lebenslang festgelegt, aber dennoch relativ konstant ist.

Haustein et al. (2009) und Tully et al. (2006) schlagen zwei theoretische Pfade für die Entstehung von Mobilitätspräferenzen vor:

- Durch Kommunikation mit den Sozialisationsinstanzen Familie, Kindergarten, Schule, Peergroup und Massenmedien werden soziale Normen zu Mobilität erworben. Diese sozialen Normen werden internalisiert und in persönliche Normen transformiert, die Verhaltensentscheidungen und den Erwerb sozialer Normen zu späteren Zeitpunkten leiten.
- In der mobilen Laufbahn einer Person wird aufgrund von Erfolgsbeobachtung und Verstärkung wiederholter Verhaltensentscheidungen eine routinierte Mobilität entwickelt, die später im Erwachsenenalter beibehalten wird.

Obwohl die Themen Sozialisation und Sozialisationsinstanzen in der Literatur sehr ausführlich behandelt werden, bewegen sich diese Diskussionen zumeist in einem theoretischen Feld, empirische Studien sind nur sehr spärlich vorhanden. Durchwegs alle Autoren gehen davon aus, dass Sozialisationsinstanzen einen großen Einfluss auf die Entwicklung eines Kindes haben. Im Zuge dieser Arbeit konnten jedoch nur fünf empirische Studien zu Mobilitätssozialisation recherchiert werden, welche die Einflussstärken der unterschiedlichen Sozialisationsinstanzen zu bestimmen versuchen.

Die verschiedenen Instanzen und deren unterschiedliche Einflussnahme werden in den nächsten Kapiteln näher erläutert:

Sozialisationsinstanz Familie

Nach Bronfenbrenner (1989, in Grundmann et al. 2000) ist die Familie das „Mikrosystem“ mit dem meisten Einfluss auf die Formung der Persönlichkeit. Sie stellt einen durch personale Kontinuität geprägten Erfahrungsraum dar, innerhalb dessen dem Kind Wertorientierungen, Einstellungen und Handlungsstrategien vermittelt werden, welche sich auf weitere Entwicklungsprozesse auswirken (Steinkamp 1991). Studien zur Mobilitätssozialisation in der Familie beschäftigen sich meist mit der Verfügbarkeit und der alltäglichen Bedeutung des Autos im Elternhaus:

Einer Untersuchung von Scholl et al. (2002) in Deutschland zufolge beeinflusst die Tatsache, ob im Elternhaus ein Auto zur Verfügung gestanden ist, das spätere Mobilitätsverhalten von Jugendlichen. 96,3% aller Jugendlichen, die im Alter von 20 Jahren vorwiegend mit dem Auto fahren, lebten im Alter von 17 Jahren in einem Haushalt mit Auto. 20jährige mit aktueller Präferenz für öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad oder Zufußgehen wuchsen hingegen seltener in einem Elternhaushalt mit Auto auf (82,4% bei ÖV-Nutzern und Fußgängern, 94,7% bei Radfahrern). Scholl et al. führen dies auf einen „Gewöhnungs- und/oder Nachahmungseffekt“ zurück (Scholl et al., 2002, S. 228).

Nobis (1997) kam in ihrer Studie zum Mobilitätsverhalten von 395 Schülerinnen und Schülern aus Deutschland zu dem Ergebnis, dass die von ihr untersuchte Sozialisationsinstanz der Eltern einen überwiegend nicht ökologisch-verantwortungsvollen Einfluss auf die SchülerInnen hat. 83,7% der SchülerInnen geben an, dass bei gemeinsamen Unternehmungen mit ihren Eltern meistens oder häufig das Auto verwendet wird. Zufußgehen und Radfahren werden hingegen nur von rund 30% der SchülerInnen genannt. Die Bedeutung des Autos für die Mobilität der Eltern und für das Familienleben hängt mit r=.20 bis r=.30 mit positiven Einstellungen ihrer Kinder zu Auto und Autonutzung zusammen. Nobis (1997) schließt daraus, dass dem Großteil der Jugendlichen von ihren Eltern weder ein positiver emotionaler Bezug, noch das nötige Handlungswissen zu öffentlichen Verkehrsmitteln und somit insgesamt kein umweltgerechter Mobilitätsstil vermittelt wird.

Bei Baslingtons (2008) vorwiegend qualitativen Untersuchungen, bei denen aus acht verschiedenen Grundschulen in England 301 Kinder im Alter zwischen neun und elf Jahren und deren Eltern untersucht wurden, zeigt sich der sozialisierende Einfluss der Eltern darin, dass Kinder, die in Haushalten mit drei oder mehr Autos aufgewachsen sind, stärkere Gefühle (wurde als Item „ich könnte gut leben ohne...“ abgefragt) gegenüber Autos als gegenüber öffentlichen Bussen haben, und einen umgekehrten Zusammenhang für Kinder, die in Haushalten ohne Auto aufgewachsen sind.

Baslingtons (2008) Untersuchungen geben auch Hinweise darauf, dass es wichtig ist, was Kinder über Mobilität und familiäre Werte in Bezug auf Zeitverwendung über die tägliche Routine lernen. Baslingtons Ergebnisse zeigen, dass manche Kinder Autos als Hilfsmittel zum Zeitsparen ansehen. Die befragten Eltern gaben zu einem Großteil an,

dass es am Morgen oder für konkrete (Auto-)Fahrten routinisierte Zeitpläne gibt, an denen die Kinder beteiligt sind. Eltern, die ein Auto besitzen, erklärten, dass die Kinder auch mit Tätigkeiten bezüglich des Autos betraut werden, wie beispielsweise Garagen- oder Gartentor öffnen und den Autoschlüssel bereit legen. Das heißt, durch das Betrauen von Kindern mit autobezogenen Aktivitäten wird ihnen zumindest teilweise die Rolle eines Erwachsenen zugewiesen. Baslington sieht das Lernen der Kinder über Zeitverfügung in Zusammenhang mit Berufstätigkeit und Mobilität als hauptsächlich vom eigenen Familienleben vermittelt. Kinder lernen, Autofahren als zeitsparende Mobilitätsalternative in einem später erwarteten stressigen Berufsleben oder in anderen Erwachsenenrollen anzusehen.

Mehr als 90% der von Baslington (2008) befragten Kinder wollen später einmal einen Führerschein machen, als Gründe dafür nennen sie gewissermaßen „Erwachsenen-Argumente“ wie Zeitersparnis, pünktlich sein, keine anderen Dinge verpassen oder für Notfälle. Die Zustimmung von Kindern, später einmal den Führerschein machen zu wollen, ist umso größer, je mehr Autos es in dem Haushalt gibt. Als häufige Gründe dafür werden berufsbezogene Erfordernisse (etwas transportieren zu müssen), Bequemlichkeit sowie familiäre Erfordernisse (für Pflegetätigkeiten) genannt, oder der Wunsch, nahestehende Personen zu imitieren. Dies geht einher mit den Ergebnissen aus der Befragung der Eltern, die größtenteils angaben, unter extremen Zeitdruck oder zumindest manchmal unter Zeitdruck zu stehen.

Mienert (2003) befragte im Jahr 1997 263 Jugendliche, die zum Zeitpunkt der Befragung 16 Jahre alt waren, sowie von 230 der befragten Jugendlichen zusätzlich mindestens einen Elternteil. Seinen Ergebnissen zufolge kann die subjektive Wichtigkeit, den der Führerschein für die Jugendlichen hat, nur zu 5-7% aus verschiedenen fahr- und fahrzeugbezogenen Einstellungen der Eltern erklärt werden. Es zeigen sich jedoch geschlechtsspezifische Unterschiede: Der Wunsch von Mädchen, den Führerschein zu erwerben, kann zu 29% durch den Stellenwert des Autos bei ihrem Vater erklärt werden. In Bezug auf ihre Mutter und beim Verhältnis zwischen Jungen und ihren Eltern konnten keine entsprechenden Zusammenhänge festgestellt werden.

Ähnlich schwache Zusammenhänge bestehen zwischen den fahr- und fahrzeugbezogenen Einstellungen der Eltern und den Einschätzungen der Jugendlichen, ob mit dem Führerscheinerwerb mehr Unabhängigkeit und Mobilität, mehr soziale Anerkennung und eine Zunahme von Verantwortung und Pflichten verbunden sind. Mienert (2003) nimmt an, dass sich die Erwartungen Jugendlicher an den Führerscheinerwerb aus deren spezifischer Übergangssituation ergeben und daher nicht die Erwartungen der Eltern übernommen werden.

Sozialisationsinstanz Kindergarten

Colberg-Schrader et al. (1991) zufolge hat die Institution Kindergarten im Zuge des Strukturwandels der Sozialisationsbedingungen an Bedeutung gewonnen. Der Besuch

des Kindergartens ist für Kinder im Alter von drei bis sechs Jahren zu einem selbstverständlichen Lebensabschnitt geworden, in dem die Kinder lernen, sich in öffentlichen Räumen zu bewegen, ihren sozialen Aktionsradius zu erweitern sowie soziale Kompetenzen und Fähigkeiten zu erwerben. Im Kindergarten können sich die Kinder als Teil einer dauerhaften Spielgruppe, welche eine wichtige Basis für den Sozialisationsprozess darstellt, in einem sozialen Kontext bewegen, der aufgrund der gesellschaftlichen Veränderungen (sinkende Kinderzahlen, wenige oder oft keine Nachbarskinder) nunmehr oftmals gezielt hergestellt werden muss.

Geplante Maßnahmen finden in Kindergärten, ähnlich wie in der Schule, als pädagogische Maßnahmen im Sinne von Verkehrserziehung statt. Ungeplante, unbeabsichtigt sozialisierende Einflüsse sind zum einen die Wahl der Fortbewegung bei Aktivitäten mit der Kindergartengruppe. Zum anderen ist das Bringen und Holen durch die Eltern zum und vom Kindergarten relevant, weil nahe Bezugspersonen als Vorbild für die Entwicklung der eigenen Mobilitätskompetenz fungieren (siehe oben). Auf diesen Aspekt wird jedoch später im Kapitel über Begleitmobilität (Kapitel 6.2) noch näher eingegangen, wo auch Studien über diese Form der Mobilität dargestellt und diskutiert werden.

Sozialisationsinstanz Schule

Ulich (1991b) differenziert die Sozialisationsbedingungen, welche die Institution Schule charakterisieren, nach Prozess- und Strukturdimension:

- Die Strukturdimension umfasst die Schule als Institution, das Schulsystem als Organisation, die Unterscheidung zwischen Schule und Unterricht, die Schulklasse als organisatorische Grundeinheit und die Struktur der Lehrer-Schüler-Interaktion.
- Die Prozessdimension umfasst die Normierung und Kontrolle des Schülerverhaltens, die Leistung, Leistungsbewertung, Selektion und den Unterricht als Vermittlung von Inhalten durch Kommunikationsprozesse.

Ulich (1991b) sieht den Sozialisationsprozess in der Schule als Prozess der pädagogischen Interaktion und Beeinflussung, die durch eine asymmetrische Struktur der Interaktion und eine stark unterschiedliche Machtverteilung gekennzeichnet ist. Gegenüber den LehrerInnen befinden sich die SchülerInnen in einer Abhängigkeitsrolle (Hurrelmann 1993).

Im Lehrplan der Volksschule wird Verkehrserziehung als geplante Maßnahme beschrieben, die „eine kritische und verantwortungsbewusste Einstellung zum Straßenverkehr wecken soll“ (Bundesgesetzblatt II Nr. 368/2005, S. 41), und welche hauptsächlich sicheres Verhalten im Straßenverkehr (Schulung der Wahrnehmungsfähigkeit,

Kenntnisse und Umsetzung verkehrsgerechten Verhaltens, sowie Förderung des Konzentrations- und Reaktionsvermögens) umfasst.

Baslington (2008) betont, dass SchülerInnen nicht nur durch das direkte Lehren im Sinne von geplanten Maßnahmen (Verkehrserziehung), sondern auch durch ungeplante Maßnahmen wie Schulregeln (z.B. Verbot von Fahrrädern am Schulgelände) und „versteckte Lehrpläne“ (Inhalte, die SchülerInnen eher durch die Erfahrungen des Schulbesuchs lernen als durch festgelegte Bildungsziele dieser Institutionen) Werte und Normen bezüglich Mobilität vermittelt werden. Die Mobilitätskultur einer Schule spiegelt sich Baslington zufolge im Vorhandensein von Anlagen und Einrichtungen zum Zufußgehen, zum Radfahren oder zum Parken bei der Schule oder ihrem Umfeld wider. Geht die Mobilitätskultur in einer Schule einher mit dem Wissen, das Kinder von anderen Sozialisationsinstanzen erfahren haben, so wirkt dies bekräftigend.

Nobis (1997) schließt aus ihren Ergebnissen, dass bei SchülerInnen, die nicht zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel am Schulweg gezwungen sind, durch die fehlenden Erfahrungen Informationslücken vorhanden sein können, welche die spätere Nutzungsbereitschaft von öffentlichen Verkehrsmitteln reduzieren. Weiters hat sich in ihrer Untersuchung gezeigt, dass zwar rund 70% der SchülerInnen im Unterricht über die Umweltproblematik des Verkehrs und rund 40% über alternative Verkehrsmittel zum Auto sprechen, aber nur rund 30% der SchülerInnen ihre LehrerInnen als Vorbilder wahrnehmen, die sich um ein umweltgerechtes Verhalten (im Sinne einer ungeplanten Maßnahme) bemühen. Nobis (1997) beschließt ihre Arbeit unter anderem mit folgender Erkenntnis: „Ist sich die Schule zwar generell ihrer Aufgabe angesichts der zunehmenden Verkehrsprobleme bewusst [...], so verkürzt sich der theoretische Anspruch in der Praxis im wesentlichen auf die Erziehung zur Verkehrssicherheit. Damit wird die Schule der heutigen Verkehrsproblematik nicht gerecht.“ (Nobis 1997, S. 94). Während es in Deutschland nunmehr das Curriculum Mobilität (CM) „als innovatives Gesamtkonzept für den fächerübergreifenden Lernbereich Mobilität“ (Breul, 2007, S. 3) anstelle der klassischen Verkehrserziehung gibt, welches die Umweltwirkungen motorisierten Verkehrsverhaltens thematisiert und auch schon von einigen Bundesländern erfolgreich umgesetzt wurde, konnte für Österreich keine vergleichbare Maßnahme zur Lehrplanänderung recherchiert werden.

Sozialisationsinstanz Gruppe der Gleichaltrigen / Peergroup

„Ein Peer ist der als Interaktionspartner akzeptierte Gleichaltrige, mit dem das Kind sich in Anerkennung der jeweiligen Interessen prinzipiell zu einigen bereit ist.“ (Krappmann 1991, S. 364). Kinder können in der Peergroup lernen, Gefühle von Gegenseitigkeit, Kooperationsbereitschaft und Aggressionskontrolle zu entwickeln. Durch den Aufbau von Beziehungen können sie einander gegenseitig Entwicklungsimpulse geben.

In Peer-Beziehungen entsteht intensives Sozialleben, es werden gruppenspezifische Verhaltensnormen und Wertvorstellungen entwickelt (Hallinan 1980 in Krappmann 1991). Auch die kognitive Entwicklung wird gefördert: der Einbezug von Meinungen und Stellungnahmen Gleichaltriger stimuliert die gemeinsame Erarbeitung von Problemlösungen. Durch Peergroup-Erfahrungen wird ein Übergang von heteronomen zu autonomen Moralvorstellungen angeregt, es wird ein sinnvoller Umgang mit im Spiel selbst aufgestellten Regeln gelernt (Krappmann 1991).

Um die Entwicklung von umweltfreundlichen Moralvorstellungen in der Peergroup zu unterstützen, bieten sich zwei Wege an.

- Gemeinschaften zu stärken, die Gerechtigkeit und deren faire Aushandlung fördern, und zum anderen
- das Potenzial von Diskussionen einander Gleichgestellter nutzen, die sich gegenseitig Anregungen zum Nachdenken über die eigene Position geben, da „Heranwachsende sich als besonders sensibel für moralische Argumente erweisen, die der nächstfolgenden Stufe ihrer Entwicklung entsprechen“ (Turiel 1966 in Krappmann 1991, S. 372).

Baslington (2008) untersuchte die Auswirkung des sozialen Kontexts auf das Mobilitätsverhalten von Kindern zwischen 9 und 11 Jahren. Kinder äußerten das Bedürfnis, Zeit mit Freunden zu verbringen und Spaß mit ihnen zu haben, als Grund für eine bestimmte Mobilitätsart, auch für das generell eher unbeliebte Busfahren. Speziell traf dies für Radfahren zu, dem auch ein hoher Spaß-Faktor zugeschrieben wird. Als Gründe für die Bevorzugung von Autos äußerten die Kinder soziale Motive, wie den Wunsch andere zu beeindrucken sowie nicht ausgeschlossen zu sein. Öffentliche Busse hingegen bieten den Kindern den Vorteil, sich von den Eltern unabhängig zu fühlen, mit Freunden zusammen sein zu können und den damit verbundenen Spaß-Faktor. Am Zufußgehen fanden die befragten Kinder positiv, dass sie Freunde am Weg treffen können.

Die befragten Eltern beurteilten den Einfluss der Peergroup auf ihre Kinder unterschiedlich: Ungefähr die Hälfte gab an, dass sie keinen Druck der Peergroup auf die Mobilitätsgewohnheiten ihrer Kinder wahrnahmen, sie gaben jedoch auch an, ein ähnliches Mobilitätsverhalten wie die Eltern der Freunde ihrer Kinder zu haben. Die andere Hälfte berichtete von Druck der Peergroup auf ihre Kinder, und praktizierte gleichzeitig ein Mobilitätsverhalten, das sich von anderen Eltern abhob. Diese Familien verspürten einen Druck ihrer Kinder, das Mobilitätsverhalten zu ändern, indem sie schnellere, teurere Autos kaufen oder sich überhaupt ein Auto anschaffen sollten (Baslington 2008).

Nach Nobis (1997) werden Umwelt- und Verkehrsprobleme unter 12-17jährigen kaum thematisiert. Obwohl sie selbst hohe Umweltbetroffenheit und hohes Umweltbewusstsein äußern, denken nur rund 40% der befragten Schülerinnen und Schüler, dass sich ihre Freunde große Sorgen um die Umwelt machen. Die Gesprächsthemen in Unterhaltungen mit Freunden kreisen weniger um Umweltschutz (ca. 20%) als um zukünftiges eigenständiges Autofahren (rund 60%).

Mienert (2003) stellte in seiner Studie fest, dass die Stärke des Führerscheinwunsches von Jugendlichen mit deren Erwartung verbunden ist, dadurch zusätzliche soziale Anerkennung unter Freunden zu gewinnen (r=.17 bis .38). Dies gilt dem Autor zufolge speziell für Jugendliche, welche am Land bzw. in Kleinstädten leben. Für Jugendliche ist der Führerscheinerwerb subjektiv wichtiger, wenn sie ihre Peergroup als autoorientiert erleben (r=.34 bis .40); mit dem Stellenwert des Autos in der Peergroup geht auch eine höhere Erwartung auf einen Zugewinn von sozialer Anerkennung durch den Erwerb eines Führerscheins einher (r=.27 bis .29). Zwischen der subjektiven Wichtigkeit des Führerscheins und der generellen Orientierung an der Peergroup besteht aber kein Zusammenhang (r=.04 bis .06).

Sozialisationsinstanz Massenmedien

Nach Hurrelmann (1993) servieren „Massenmedien [...] professionell vorfabrizierte und routinisierte Praktiken der menschlichen Lebensführung und Lebensbewältigung, sie transportieren Leitbilder für soziales Ansehen und sozialen Erfolg“ (Hurrelmann 1993). „Wie wirksam Massenmedien für die Persönlichkeitsentwicklung sind, hängt deshalb sehr stark von ihrer Einbindung in den sozialen Kontext von Familie, Gleichaltrigengruppe und sozialer Nahwelt ab, in dem sie rezipiert werden.“ (Hurrelmann 1993, S. 96). Hurrelmann (1993) beschreibt Massenmedien als einen permanenten Bestandteil der heutigen Lebensbedingungen, sozialer wie auch materieller Natur, die einem anonymen Publikum ein Bild der äußeren Realität vermitteln. Nach Schorb et al. (1991) werden „Medien als Mittler menschlicher Kommunikation [...] schon immer als Sozialisatoren eingesetzt“ (S.493). Es wurde erst angefangen, die sozialisierenden Effekte von Massenmedien zu hinterfragen, als sich ein Prozess der Verselbständigung von Unterhaltung und Information abzeichnete und die sogenannten Massenmedien in Erscheinung traten. Mittlerweile werden die Massenmedien in ihrer Bedeutsamkeit anerkannt und als Vermittler von Sozialisationsinhalten gesehen (Schorb et al. 1991).

Schorb et al. (1991) beschreiben drei Herangehensweisen an die Thematik:

- Über die Vermittlung von Werten, Einstellungen und Wissen beeinflussen Massenmedien (indirekt) menschliches Verhalten.
- Weiters lassen sich Medien gezielt als fremdbestimmtes Instrument für Sozialisationsprozesse nutzen, indem man sie für die Übertragung verbindlicher sozialer Normen und zur Bewusstseinsbildung in der Öffentlichkeit verwendet.

- Darüber hinaus kann man sich über Medien kritisch mit seinem sozialen Umfeld auseinandersetzen, das heißt, Medien als selbstbestimmte Sozialisationsinstrumente nutzen.

Durch die neu aufgekommenen Informations- und Kommunikationstechniken erfährt die Sozialisation über Massenmedien eine neue Qualität, sie durchziehen sämtliche Lebensbereiche, beispielsweise Arbeit, Freizeit, Kommunikation, Unterhaltung etc. Schorb et al. verweisen auf die „zunehmende Bedeutung des Faktors Medien in einem lebenslangen Sozialisierungsprozess. „[...] Kommunikative Kompetenz als Fähigkeit, in gesellschaftliche Prozesse einzugreifen, muss die Fähigkeit einer kompetenten Indienstnahme der verfügbaren Medien für die Artikulation und Durchsetzung eigener kollektiver Interessen umfassen." (Schorb et al. 1991, S. 508).

Laut Tully et al. (1999, S. 20) prägen Massenmedien nicht den jugendlichen Alltag, „wohl aber fungieren sie als Lieferanten von Stilen". Lange (2000) betont hier insbesondere den Effekt des Merchandising, das einen „Imagetransfer von TV-Programmen und Kinoproduktionen auf spezielle Konsumgüter" anstrebt (Lange 2000, S. 308), im Zuge dessen sich Medienvorbilder im Alltag von Kindern und Jugendlichen verankern. Mit Hilfe des breiten Angebots an Marken, Logos und Medienformen stellen Kinder und Jugendliche ihre eigene Identität her und signalisieren und bekräftigen ihre Zugehörigkeit zu einer spezifischen Szene.

Baslington (2008) stellt einen verstärkenden Effekt der Medien auf bestehende Einstellungen der Kinder bezüglich Mobilitätsarten und–verhalten fest. Sie sieht jedoch einen grundlegenden Unterschied des Einflusses der Medien im Gegensatz zu anderen Sozialisationsinstanzen: Medieneinfluss sei lediglich unidirektional, das heißt auf eine Seite gerichtet, nicht interaktional. Kinder eignen sich somit sehr wohl ihr Wissen teilweise über Medien an, Baslington geht jedoch davon aus, dass die Mobilitätssozialisation bereits im Elternhaus beginnt.

Als Medieneinfluss führt Baslington an, dass Kinder mit sieben Jahren bereits unterschiedliche Arten der Fortbewegung in Verbindung mit unterschiedlichen Levels an Prestige setzen (Meaton & Kingham 1998 in Baslington 2008). Weiters haben die von Baslington (2008) befragten Kinder bereits eine konkrete Vorstellung davon, welche Autos sie selbst zukünftig besitzen wollen. Lediglich weniger als 10% der Kinder wollen später einmal kein Auto besitzen; die gewünschten Autos sind schnelle und teure Sportwagen. Neben Aspekten wie Luxus oder Komfort spielt dabei auch die Bewunderung anderer Personen eine Rolle, ebenso wie (für manche Jungen) das Vorbild von berühmten Sportlern oder Filmen.

Vergleich zwischen den Sozialisationsinstanzen

Während nach Baslington (2008) das elterliche Zuhause einen starken Einfluss auf das Wissen eines Kindes um Mobilitätsarten und Mobilitätsverhalten hat, sind Schule, Medien und Peergroup diesbezüglich eher beitragende Sozialisationsinstanzen mit

- synergetischem (Verstärkung des Wissen um Mobilitätsarten und -verhalten aus dem Elternhaus),
- widersprüchlichem (läuft dem Wissen um Mobilität aus dem Elternhaus entgegen) oder
- einführendem (das vorhandene Wissen aus dem Elternhaus wird um neue Aspekte ergänzt oder ausgebaut) Beitrag.

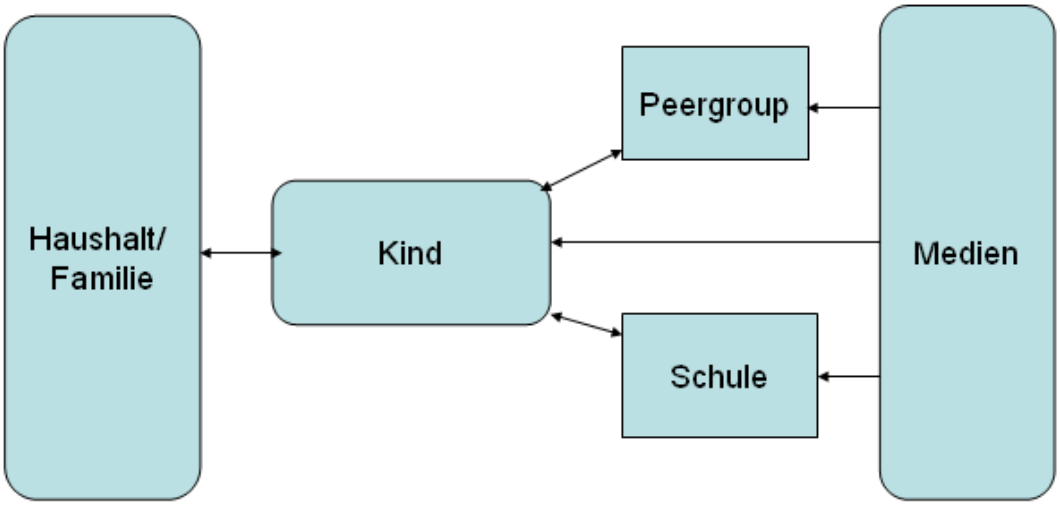


Abbildung 5-2: Einfluss der Sozialisationsinstanzen, Quelle: Baslington 2008

Haustein et al. (2009) stellten fest, dass Gespräche mit Eltern und Gleichaltrigen auf die Bildung von Normen und damit indirekt auf das Verhalten wirken. Die Kommunikation über verschiedene Verkehrsmittel im Alter von 15 Jahren sowohl mit Eltern als auch mit Freunden hat einen vernachlässigbaren direkten Einfluss auf die aktuelle Autonutzung von Studierenden (alle standardisierten Regressionskoeffizienten $\beta<.10$). Der Einfluss der Eltern auf soziale Normen zur Verkehrsmittelnutzung ist deutlich stärker

(β=.47) als bei Gleichaltrigen (β=.07). Die sozialen Normen werden zu persönlichen Normen internalisiert und beeinflussen in weiterer Folge das Mobilitätsverhalten. Der Einfluss auf persönliche Normen, etwa indem der Austausch von Argumenten zu verschiedenen Verkehrsmitteln zu einem Umdenken beim Jugendlichen geführt hat, fällt für die Sozialisationsinstanzen Eltern und Peergroup ähnlich stark aus (β=.18 bei Eltern, β=.12 bei Peergroup).

Zusammenfassend kann davon ausgegangen werden, dass die Sozialisationsinstanz der Eltern die stärkste Vorbildwirkung auf die Kinder hat, da sie diesem Einfluss über die gesamte Zeitspanne des Kinder- und Jugendalters ausgesetzt sind. Die Einflüsse der Instanzen Kindergarten und Schule sind einerseits durch die Hol- und Bringwege der Eltern geprägt (Begleitmobilität, siehe Kap. 6.2), andererseits auch durch die geplanten und ungeplanten Maßnahmen, die sie dort erfahren. Der Einfluss der Peergroup befindet sich auf dem Level „ko-konstruierter" Leistungen, das heißt, dass Jugendliche sich gegenseitig in Diskussionen über ihre Einstellungen zu Mobilität austauschen. Nach Einschätzung von Hartup wird die Peergroup nur von der Familie in ihrer Wichtigkeit als Sozialisationsinstanz übertroffen (Hartup 1983 in Krappmann 1991). Massenmedien haben die Funktion, Leitbilder eines erfolgreichen Lebens im Sinne von Lebensstilen zu vermitteln, wobei diese Bilder von den Jugendlichen anhand des übrigen sozialen Kontexts, in den sie eingebunden sind, verarbeitet werden.

5.1.8 Geschlechtsspezifische Mobilitätssozialisation

Geschlechtsrollenstereotypen beschreiben die Vorstellungen, die man über die Merkmale des weiblichen und männlichen Geschlechts hat. Diese Geschlechtsrollenstereotypen ziehen im Alltag oftmals weitreichende Konsequenzen nach sich: Jeder Mensch wird in seinem Handeln durch Stereotypen beeinflusst, die ihm von der Gesellschaft zugeschrieben werden. Neben biologischen Unterschieden führen auch soziale Einflüsse oder geschlechtsspezifische Sozialisationsprozesse zu geschlechtstypischem Verhalten.

Macoby (1974) zufolge sind neben der Peergroup auch die Eltern wichtige Bezugspersonen, die geschlechtsspezifisches Verhalten (bewusst oder unbewusst) fördern. So führt allzu schützendes und fürsorgliches Verhalten von Eltern zu einer erhöhten Angstbereitschaft und Abhängigkeit von Mädchen; eine selbständige Erforschung der Umwelt wird unterbunden. Diese geschlechtsspezifischen Sozialisationsprozesse setzen sich in der Schule weiter fort.

Geschlechtsspezifische Einstellungen zur Verkehrsmittelnutzung

Einer Studie von Flade (1999a) zu den Einstellungen zur Verkehrsmittelnutzung von Mädchen und Jungen im Alter von 11 bis 15 Jahren zufolge werden öffentliche Verkehrsmittel von beiden Geschlechtern schlecht bewertet, Fahrradfahren hingegen deutlich besser. In der aktuellen Verkehrsmittelnutzung zeigen sich noch keine relevanten

Geschlechtsunterschiede, lediglich Zufußgehen findet bei Mädchen mehr Anklang. Auch wenn sie erwachsen sind, möchten Mädchen gleich häufig wie Jungen den ÖV und das Fahrrad nutzen. Relevante Geschlechtsunterschiede zeigen sich erst in den Zukunftsvorstellungen, wenn das Auto als Alternative zum Zufußgehen, Radfahren und öffentlichen Verkehrsmitteln wahrgenommen wird. Hierbei schätzen Jungen die Wichtigkeit eines Autos deutlich höher ein als Mädchen. Nähere Details zu aktuellen Trends in der Verkehrsmittelnutzung von Mädchen und Jungen in Österreich sind Kapitel 8.2.3 (Analyse von Mobilitätsmustern) zu entnehmen.

Geschlechtsspezifische Raumaneignung

In Zusammenhang mit Geschlechtsrollenstereotypen steht auch die unterschiedliche Raumaneignung von Jungen und Mädchen. „Der Raum, in dem eine Person lebt und aufwächst, ist nicht nur objektiver Hintergrund für soziale Prozesse, sondern er ist mehr oder weniger zugleich auch persönlicher Lebensraum." (Flade 1999b, S. 143f). Nach Graumann (1990) bezeichnet man den Prozess der Umwandlung der physischen Umwelt in eine psychologische als Aneignung. Je nachdem, über welche Möglichkeiten man zur Aneignung der Umwelt verfügt, hat die Umwelt unterschiedlichen Einfluss auf die Persönlichkeitsentwicklung.

Während Mädchen zumeist einen kleineren Aktionsraum haben und sich gern im näheren Umfeld der Wohnung aufhalten, sich somit weniger raumergreifend verhalten, haben Jungen generell einen umfassenderen Aktionsraum (Flade 1999b). Nach Muchow (1978) ist der „Spielraum", das heißt der tägliche Aufenthaltsbereich von Kindern, bei beiden Geschlechtern gleich groß. Der „Streifraum", das sind gelegentlich aufgesuchte Bereiche, die weniger vertraut sind, von Jungen ist jedoch deutlich größer, bis doppelt so groß wie bei Mädchen. Der Streifraum steht laut Muchow für die Eroberung unbekannten Gebiets, wofür Initiative und Abenteuerlust Voraussetzungen sind. Flade (1996) sieht einen engen Zusammenhang zwischen der Größe des Aktionsraumes, in dem sich ein Kind bewegt, und dem Ausmaß an Mobilität.

Bereits in den 70er Jahren stellten Anderson und Tindall (1972) in Flade (1999b) fest, dass der Unterschied zwischen Jungen und Mädchen bezüglich der Ausweitung des Lebensraums umso größer wird, je älter die Kinder werden. Im Alter von acht Jahren ist der Aktionsraum von Jungen schon um 40% größer als der von Mädchen. Nach Kustor (1996) findet die Nachmittagsgestaltung von Jungen größtenteils draußen (65% der Aktivitäten), die von Mädchen hingegen größtenteils drinnen (64% der Aktivitäten) statt.

Diese unterschiedlichen Präferenzen bringen ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten mit sich. Mädchen sind aufgrund ihrer stärkeren Innenorientierung weniger mobil als Jungen (Flade 1999b). Zudem gehen Mädchen bei Kurzstrecken eher zu Fuß und nutzen für längere Strecken öffentliche Verkehrsmittel oder werden mit dem Auto gebracht, während Jungen häufiger Fahrräder nutzen (Flade 1996, Kustor 1996). In ihrer

Vorstellung vom Erwachsenenalter sehen sich Jungen häufiger als Mädchen als eine Person, die Auto fährt, während das Auto als Fortbewegungsmittel für Mädchen von geringerer Wichtigkeit ist.

„Ein größerer räumlicher Aktionsradius fördert die Entwicklung von einer besseren räumlichen Orientierungsfähigkeit, Fertigkeiten, mit Noch-Nicht-Bekannten umzugehen, ‚Mobilitätskompetenz', d.h. der Fähigkeit, räumliche Entfernungen rasch und effizient zu überbrücken, einem größeren Erfahrungshorizont, Durchsetzungsvermögen, aber auch Frustrationstoleranz, Unabhängigkeit und Selbständigkeit, organisatorischen Fähigkeiten, die z.B. zur Koordination der Aktivitäten in größeren Gruppen erforderlich sind, körperlicher Geschicklichkeit, Dominanz in sozialen Gruppen und räumlichen Ansprüchen, der Fähigkeit, mit Regeln umzugehen [und] Selbstbewusstsein." (Flade 1996, S. 24).

Aus der Auflistung dieser vielfältigen Aspekte schließt Flade (1996), dass eine Einengung des räumlichen Aktionsradius eine Vielzahl an wichtigen Lernprozessen be- oder verhindert. Steht Kindern jedoch ein größerer Bereich zur Verfügung, aktive Erfahrungen in und mit der Umwelt zu sammeln, so wirkt sich dies unterstützend auf die Entwicklung ihres Problemlösungsverhaltens, sowie ihre Experimentier- und Erkundungsfreude aus.

Kustor (1996) zufolge sind Mädchen mehr räumlichen Einschränkungen unterworfen als Jungen, sie nutzen Räume unterschiedlich und benutzen unterschiedliche Verkehrsmittel. Während Jungen in ihrer Freizeit gerne Sport betreiben, interessieren sich Mädchen mehr für soziale Aktivitäten – dies zeigt sich sowohl im städtischen wie auch ländlichen Raum. Indem sie sich mit dem Fahrrad eigenständig über größere Distanzen fortbewegen, erschließt sich den Jungen ein größerer Aktionsradius, sie verfügen über einen ausgedehnteren Lebensraum. Dies hat unter anderem Auswirkungen auf die Einschätzung von Entfernungen, die von Mädchen als weiter wahrgenommen werden als von Jungen.

Jugendkulturelle Stile und Mobilitätssozialisation

Nach Tully (1999) heißt Mobilität für Jugendliche im Alter von 14 bis 18 Jahren einerseits, durch die Bewegung im Raum Autonomieräume zu erleben, andererseits ist Mobilität Mittel zum Zweck, um Teil der in dieser Lebensphase wichtigen Peergroup sein zu können.

Ein heutzutage prägnant hervortretendes jugendkulturelles Merkmal für das Erleben von Autonomieräumen ist das Phänomen des „Cruising", des ziellosen Herumfahrens. Es eröffnet Jugendlichen neue zeitliche, räumliche und soziale Autonomieräume; die Absolvierung zweckfreier Wege gewinnt zunehmend an Bedeutung als Freizeitaktivität. „Je notdürftiger die freie Zeit strukturiert wird, desto attraktiver wird es, diese Zeit

durch Auto und Mobilität zu gestalten, und gerade darin liegt letztlich die besondere Attraktivität des Auto-Lebensstils." (Tully et al. 1999, S. 24f).

Ebenso geht die Entwicklung neuer Formen jugendkultureller Stile (Fun-Sportarten wie Snowboarden, Musik) einher mit ausgedehnten Mobilitätsbedürfnissen, um diese Stile ausleben zu können (einen Snowboard-Trip machen, auf ein Konzert fahren). Jugendliche gestalten ihre Mobilität anhand ihres jugendkulturellen Lebensstils. Mobilität wird in jugendkulturellen Stilen als Möglichkeit dargestellt, flexibel, kommunikationsfähig und emanzipiert zu sein, sie wird in „Musik und in den Medien (Film, TV, Video) wie schon in der Literatur traditionell idealisiert." (Tully et al. 1999, S. 26).

Mobilität spielt somit in der Jugendkultur eine bedeutende Rolle. So stellt Tully (1999) fest, dass Mobilität unter anderem in den Bereichen

- des Jugendjargons (positive Eigenschaften werden durch Schwung, Tempo, Flexibilität implizierende Begriffe beschrieben),
- der Darstellung des Beherrschens hochmodernen komplizierter Technik (typischerweise in Action- bzw. Agentenfilmen, die zeitgemäße Bilder von Erfolg, Macht und Dynamik zeigen) sowie
- der gesellschaftlichen und individuellen Interpretation von Unterwegs-Sein als Frei-Sein (die Suche nach dem Selbst in Texten und Filmen) abgebildet wird.

Dem zufolge sind „die Leitbilder zur alltäglichen Mobilität Jugendlicher in hohem Maße kulturell vermittelt und deshalb nicht nur rational begründet, sondern in nicht unerheblichem Maße emotional ausgelegt." (Tully 1999, S. 33). Angesichts der Allgegenwärtigkeit, die das automobile Leitbild in der Gegenwart genießt, gilt es den Spaß am Fahren zu berücksichtigen, wenn alternative, multimodale Mobilitätsangebote funktionieren sollen.

Das Auto gewinnt für die Jugendlichen an Wichtigkeit, je älter sie werden. Klöckner (2004 in Haustein et al. 2009) sieht den Erwerb des Führerscheins als eines der wichtigsten Lebensereignisse, welche die Fortbewegungsart beeinflussen. Für Schönhammer (1999 in Haustein et al. 2009) ist der Führerscheinerwerb eine Art Initiationsritus. Die Erfahrung des Führerscheinerwerbs als Initiationsritus zum Erwachsenwerden ist für die Autonutzungsgewohnheiten von großer Relevanz, was durch den starken Einfluss, den die symbolisch-affektive Bewertung des Führerscheinerwerbs auf die Autonutzung während dieser Lebensperiode hat, erklärt werden kann (Haustein et al. 2009).

5.1.9 Fazit

Das Forschungsgebiet der Mobilitätssozialisation beschreibt, wie Jugendliche ihre Mobilitätsstile entwickeln bzw. wie Kinderbetreuende die Mobilitätsstile ihrer Kinder prägen. Obwohl sich der Sozialisationsprozess im Erwachsenenalter fortsetzt, geschehen die größten Veränderungen im Jugendalter. Erzieherische und bewusstseinsbildende Maßnahmen können geringe, aber langfristig anhaltende Effekte auslösen. Unter den verschiedenen Sozialisationstheorien sind drei Anknüpfungspunkte für die Maßnahmenplanung hervorzuheben:

- Gemäß den Lerntheorien können wiederholte Erfahrungen dauerhafte, beobachtbare Verhaltensänderungen etablieren. Es gilt daher, bereits im Kindes- und Jugendalter Nutzungserfahrungen mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto zu fördern und Handlungskompetenzen (z.B. Fahrplanwissen im ÖV) zu vermitteln.
- Der symbolische Interaktionismus unterstreicht die Bedeutung der symbolischen Dimension von Verkehrsmitteln. Zwischen Mobilitätsverhalten und der Darstellung der eigenen Persönlichkeit besteht ein enger Zusammenhang. Maßnahmen sollten berücksichtigen, dass Mobilitätsentscheidungen nicht ausschließlich streng rational nach Zeit- und Geldaufwand getroffen werden.
- Sozialökologische Theorien beschreiben den Prozess der Umweltaneignung: Kinder und Jugendliche erschließen ihre Kommunikations- und Handlungsräume, indem sie ihr Repertoire an Mobilitätsformen nach und nach erweitern. Es ist daher wichtig, von klein auf selbständige Mobilität und Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu trainieren. Mädchen haben kleinere Aktionsräume; Maßnahmen sollten daher geschlechtsspezifisch konzipiert werden.

Die Einflussstärke von Sozialisation auf das spätere Verhalten im Erwachsenenalter ist relativ gering (so wie generell bei subjektiven Einflussfaktoren auf Mobilität, siehe Kap. 5.2) und besser theoretisch als empirisch abgesichert. Zwei Wirkungsmechanismen von Sozialisation sind relativ gut nachgewiesen: Einerseits die Internalisierung sozialer Normen zu persönlichen Normen, die auch außerhalb des sozialen Umfelds, in dem sie erworben wurden, wirksam bleiben (Haustein et al. 2009); andererseits der ungeplante Einfluss der routinisierten Zeitpläne von Eltern (Baslington 2008).

Die stärkste Sozialisationsinstanz ist die Familie, weil Kinder der Vorbildwirkung ihrer Eltern am längsten ausgesetzt sind. Dies bedeutet, dass der in der aktuellen Gesellschaft dominante Auto-Mobilitätsstil weitergegeben wird, solange nicht über andere Instanzen gegengesteuert wird. Die Peergroup als zweitwichtigste Sozialisationsinstanz bietet hier einen guten Ansatzpunkt: Der Freundeskreis fungiert als Diskussions- und Konstruktionsforum von Lebens- und Mobilitätsstilen, Mobilität ist ein Weg um

soziale Anerkennung zu gewinnen. Die Sozialisationsinstanzen Kindergarten/Schule und Medien sind demgegenüber noch eher schlecht untersucht; Maßnahmen wie nachhaltige Verkehrserziehung oder schulisches Mobilitätsmanagement sollten daher unbedingt Eltern und Peergroup mit einbeziehen.

5.2 Lebensstile und Mobilitätstypen

Ein wichtiger Teil der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung ist die Beschreibung und Erklärung von individuellem Umwelthandeln und der objektiven und subjektiven Einflussfaktoren, welche dieses Umwelthandeln bestimmen. So ist etwa von Interesse welche Rolle neben soziodemografischen und strukturellen Bedingungen Wertorientierungen, Normen, Einstellungen, Lebensstile und Milieus spielen.

Das folgende Kapitel gibt zunächst einen kurzen begrifflichen Überblick über verschiedene subjektive Einflussfaktoren auf Umweltverhalten. Danach wird Umwelt- und Verkehrsverhalten ausführlicher im Kontext von Milieu-, Lebenstil- und Mobilitätstypen beschrieben. Weiters wird in diesem Kapitel versucht, die Zielgruppen der Kinderbetreuenden und Jugendlichen in den Kontext von Lebenstilengruppen zu stellen und sie mithilfe von Sekundäranalysen hinsichtlich ihrer Wertorientierungen, des Umweltbewusstseins und Umweltverhaltens zu untersuchen. Am Ende des Kapitels wird hinsichtlich der Kinderbetreuenden der Frage nachgegangen, ob Elternschaft selbst einen Einfluss auf das Umweltbewusstsein und –umweltverhalten hat.

5.2.1 Subjektive Einflussfaktoren auf Mobilitätsverhalten

Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit den subjektiven Einflussfaktoren auf umweltrelevante Verhaltensweisen im Bereich Mobilität. Als subjektive Faktoren werden hier psychologische und soziokulturelle Merkmale verstanden; dazu gehören Normen, Werte, Einstellungen sowie auch Merkmale des Lebensstils wie alltagsästhetische Geschmackspräferenzen und bevorzugte Freizeitaktivitäten. Tabelle 5-1 gibt eine Übersicht über verschiedene Begriffe möglicher subjektiver Einflussfaktoren auf das persönliche Umweltverhalten.

Tabelle 5-1: Relevante Begriffe zum Thema subjektive Einflussfaktoren auf Mobilität

Begriffe	Bedeutung	Geltungsbereich	Konzepte
soziale Normen	allgemein gültige soziale Regeln des Handelns; Verhaltensforderungen der Gesellschaft an Inhaber von sozialen Rollen und Positionen, die in Rollenerwartungen zum Ausdruck kommen.	allgemeingültig; soziale Normen müssen im Gegensatz zu Werten nicht verinnerlicht sein, werden aber gesellschaftlich sanktioniert	z. B. (Dahrendorf, 1958)
subjektive Normen	wahrgenommene soziale Norm; ist determiniert von den normativen Erwartungen wichtiger Vorbilder	allgemeingültig	z. B. Theorie of Planed Behavior (Ajzen, 1991)
persönliche Normen	durch Sozialisationsprozesse internalisierte soziale Norm; inneres Gefühl der moralischen Verpflichtung, sich entsprechend dem persönlichen Wertesystems zu verhalten; wird oft auch mit affektiver Komponente einer Einstellung in Verbindung gebracht	auf bestimmtes Objekt oder Verhalten bezogen	z. B. Norm-Aktivations-Modell (Schwarz, 1977)

Fortsetzung von Tabelle 5-1

Werte	**Dauerhafte verinnerlichte Zielmaßstäbe menschlichen Handelns; Ein Wert kann jede Zielorientierung sein, die das Handeln der Menschen motivieren kann**	**im Gegensatz zu Einstellungen generelle situationsübergreifende Gültigkeit**	**z. B. Wertewandelthese (Inglehart, 1977)**
Einstellungen	im 1-Komponentenmodell sind Einstellungen affektive Bewertungen eines Einstellungsobjektes oder eines Verhaltens; Im 3-Komponentenmodell bestehen Einstellungen neben der affektiven Komponente auch aus einer kognitiven (Wissen) und einer konativen (Handlungsabsicht) Komponente.	auf bestimmtes Objekt oder Verhalten bezogen	z. B. Rosenberg und Hovland (1960)
Lebensstile	relativ stabile Muster der Organisation des Alltages im Rahmen gegebener Lebenslagen (Zapf et al., 1987)	kein einheitliches Konzept, je nach Typologie Anspruch auf Allgemeingültigkeit oder nur für spezifische Bereiche	z. B. Milieutypologie von Sinus-Sociovision (2004); Die Erlebnisgesellschaft (Schulze, 1992)

Normen

In der Sozialpsychologie haben sich besonders die Theorie des geplanten Verhaltens nach Ajzen (1991) sowie das Norm-Aktivations-Modell nach Schwartz (1977) als theoretische Rahmenmodelle, in denen Normen umweltbezogenen Verhaltens erklärt werden, durchgesetzt.

Nach der Theorie des geplanten Verhaltens (Ajzen, 1991) sind subjektive Normen neben den Einstellungen zum Verhalten und der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle direkte Prädiktoren einer Verhaltensabsicht. Die Verhaltensabsichten beeinflussen direkt das Verhalten. Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle beeinflusst das Verhalten nicht nur indirekt über die Verhaltensabsicht, sondern auch direkt. In der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle sind somit auch alle externen Einflüsse enthalten, die außerhalb personaler Faktoren liegen. Nach Hunecke et al. (2008) eignet sich die Theorie des geplanten Verhaltens daher besonders für die Erklärung umweltrelevanter Verhaltensweisen, da diese häufig durch nicht personale äußere Einflüsse determiniert werden. Während die Theorie des geplanten Verhaltens eine Kosten-Nutzen-Abwägung des Individuums in der Entwicklung der Verhaltensabsicht unterstellt, wurde das Norm-Aktivations-Modell nach Schwartz (1977) entwickelt, um altruistisches Verhalten zu erklären. Persönliche Normen werden als zentrale Prädiktoren des Verhaltens gesehen. Die Aktivierung der Norm wird in diesem Modell von folgenden Faktoren beeinflusst: der Problemwahrnehmung, der Bewusstheit von Handlungskonsequenzen und der Wirksamkeitserwartung. Hunecke et al. (2008) wenden das Norm-Aktivations-Modell auf die Verkehrsmittelwahl an. Demnach kann die Aktivierung des Verpflichtungsgefühls, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen, dann zustande kommen, wenn der Klimawandel als bedeutsames Problem erkannt wird, wenn

Wissen über die Wirkungszusammenhänge zwischen eigenem Verhalten (Autofahren) und Umweltbelastung vorhanden ist und die Handlung (Nutzung des öffentlichen Verkehrs anstatt des Autos) für wirksam zur Problembehebung erachtet wird.

Werte

Eng verknüpft mit dem Begriff der Normen sind Werte und Wertorientierungen. Im Gegensatz zu Normen, deren Gültigkeit nur in bestimmten Situationen bestehen, besitzen Werte im Rahmen eines Lebensbereichs situationsübergreifenden, generellen Charakter (Dickmeis, 1997). In der Forschung herrscht Einigkeit, dass in westlichen Gesellschaften seit den 1960 Jahren ein tiefgreifender Wertewandel stattgefunden hat. Nach der Postmaterialismusthese Ingleharts (1977) können postmaterialistische Werte erst entstehen, wenn materielle Bedürfnisse befriedigt sind. Daher dominieren materialistische Werte das Denken und Handeln der Menschen, wenn sie ihr physisches Überleben als ungesichert wahrnehmen. Erst in gesicherten ökonomischen Verhältnissen können sich postmaterielle Werte entfalten, die dann materialistische Werte verdrängen. Dies bedeute nach Inglehart eine Prioritätenverschiebung weg von Fragen des Wirtschaftswachstums, der Inflationsbekämpfung und der Arbeitsplatzsicherheit hin zu Fragen des Umweltschutzes, der Sinnstiftung und der idealistischen und emanzipatorischen Orientierung (Welzel, 2007). Schwartz generierte einen sogenannten „Wertekreis“ welcher zwei orthogonale Achsen aufweist, deren Pole von Konformismus bis Individualismus bzw. von Egoismus bis Altruismus reichen (vlg. Welzel, 2007).

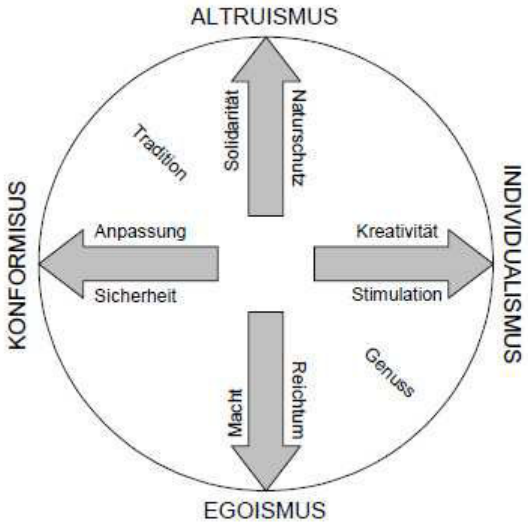


Abbildung 5-3: Wertekreis nach Schwartz (begrifflich vereinfacht; Quelle: Wenzel, 2007)

Einstellungen

Nach Klocke (2002) ist der Übergang zwischen Werten und Einstellungen fließend, daher ist eine klare Grenze schwer festzulegen. Werte gelten als grundlegendere Konstrukte die sich auf einen breiten Objektbereich beziehen, während unter Einstellungen

Bewertungen eines engeren Objektbereichs verstanden werden. Das *allgemeine Umweltbewusstsein* kann sowohl als Wert als auch als Einstellung betrachtet werden (Klocke, 2002). In der sozialwissenschaftlichen Forschung werden die Begriffe *Umwelteinstellungen* und *Umweltbewusstsein* oft gleichbedeutend verwendet. Der Rat der Sachverständigen definierte 1978 Umweltbewusstsein als „Einsicht in die Gefährdung der natürlichen Lebensgrundlagen der Menschen durch diesen selbst, verbunden mit der Bereitschaft zur Abhilfe." (vgl. Diekmann & Preisendörfer, 2001). Diese Definition beinhaltet eine Einstellungs- und eine Verhaltensdimension. Ein breites Verständnis von Umweltbewusstsein umfasst vier Komponenten, nämlich *Umweltwissen, Umwelteinstellungen, Umweltverhalten* und *Verhaltensintentionen* (Kuckartz, 2008). Hinsichtlich der Untersuchung des Zusammenhangs bzw. der Diskrepanz zwischen umweltrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen ist es jedoch notwendig, Verhalten konzeptionell von Bewusstsein zu trennen (vgl. Kuckartz, 2008).

Lebensstile

Die Lebensstilforschung hatte ihren Ursprung in der kommerziellen Marktforschung und fand in den 1980er Jahren Einzug in die soziologische Forschung sozialer Ungleichheit. In der Sozialstrukturanalyse gewann die Lebensstilanalyse zunehmend an Bedeutung, da herkömmliche Klassen- und Schichtungsmodelle mehr und mehr an Erklärungskraft verloren. Im Zentrum der Lebensstilforschung steht die Frage, wie Menschen ihren Alltag gestalten. Im Gegensatz zu Klassen- und Schichtmodellen wird die Gesellschaft im Lebensstilansatz in Großgruppen unterteilt, die nicht auf die ökonomische Dimension (Einkommen, Bildungsstand, Beruf), sondern auf gemeinsame Verhaltensweisen und Werthaltungen Bezug nehmen (vgl. Spellerberg 1996). Es herrscht in der Lebensstilforschung Uneinigkeit darüber, inwieweit Lebensstile als entkoppelt von der Sozialstruktur gesehen werden können (vlg. Kleinhückelkotten, 2005). Ein einheitlicher Lebensstilansatz existiert in der Soziologie bisher nicht. Vielmehr gibt es eine Vielzahl verschiedener Ansätze, die zu verschiedenen Definitionen und Operationalisierungen führen. Häufig verwendete Indikatoren für Lebensstile sind das *Freizeitverhalten, Konsummuster, das Erwerbsverhalten, Formen des Zusammenlebens, Tagesabläufe* sowie *Wertorientierungen und Einstellungen zu Familie, Politik oder Religion* (vgl. Diewald 1994). Aufgrund unterschiedlicher Definitionen und Operationalisierungen können einzelne Lebensstilanalysen kaum miteinander verglichen werden. Auch die Kontextabhängigkeit scheint eine große Rolle zu spielen. Dies zeigt z. B. die Mobilitätstypologie von Götz (1999), der in den beiden Städten Freiburg und Schwerin trotz gleicher Methodik verschiedene und unterschiedlich viele Mobilitätstypen für die beiden Städte identifizierte.

In den letzten Jahren griffen zahlreiche AutorInnen wie Reusswig (1999), Hunecke (2000), Rink (2002), Kleinhückelkotten (2005) und andere die Idee auf, dass auch umweltrelevante Verhaltensweisen wie etwa Mobilitätsverhalten und Energieverbrauch im Haushalt Ausdrücke persönlicher Lebens- und Mobilitätsstile sind. Damit folgte

auch die sozialwissenschaftliche Umweltforschung der aktuellen Debatte, dass herkömmliche Klassen- und Schichtungsmodelle nur noch wenig Erklärungskraft haben und soziale Gruppierungen besser anhand soziokultureller Differenzierungslinien beschrieben werden können. Ein „nachhaltiger Lebenstil" wird seit jüngster Zeit auch zunehmend im öffentlichen Diskurs thematisiert (Stichwort: LOHAS, Lifestyles of Health and Sustainability). Im folgenden werden daher Studien genauer betrachtet, die sich mit dem Nachhaltigkeitspotenzial verschiedener Lebens- und Mobilitätsstile in den Bereichen Mobilität und Energienutzung bechäftigten.

5.2.2 Lebensstile und Umweltverhalten

In der Umweltforschung werden meist bereichsspezifische Lebensstiltypologien konstruiert, die sich nur auf bestimmte Verhaltensbereiche (z.B. Mobilität, Energienutzung) beziehen. Studien, die allgemeine Lebensstiltypologien in Zusammenhang mit umweltrelevanten Verhalten bringen, sind selten. Eine Ausnahme bildet die Studie von Kleinhückelkotten (2005), die das Nachhaltigkeitspotenzial der Lebensstil- bzw. Milieutypologie von Sinus untersuchte.

Lebensstiltypen und Nachhaltigkeit

Das Milieumodell des Sinus-Institutes findet vorwiegend Anwendung in der Markt- und Konsumforschung. Aufgrund der kommerziellen Ausrichtung des Sinus-Institutes besteht kaum Transparenz hinsichtlich der Operationalisierung der Milieus, was in der sozialwissenschaftlichen Lebenstil-Diskussion oft kritisiert wird (z. B. Zwick, 2002). Dennoch stellt der Ansatz von Sinus einen der einflussreichsten Beiträge in der sozialwissenschaftlichen Lebensstilforschung dar. Soziale Milieus werden als Lebensstilgruppen verstanden, die Gemeinsamkeiten in ihrer Lebensauffassung, ihren Wertprioritäten, ihrer sozialen Lage, ihrer alltagsästhetischen Stilisierung und ihren Verhaltensweisen aufweisen (Kleinhückelkotten, 2005). Die aktuelle Zusammensetzung der deutschen Gesellschaft bezüglich ihrer sozialen Milieus nach Sinus ist in Abbildung 5-4 dargestellt.

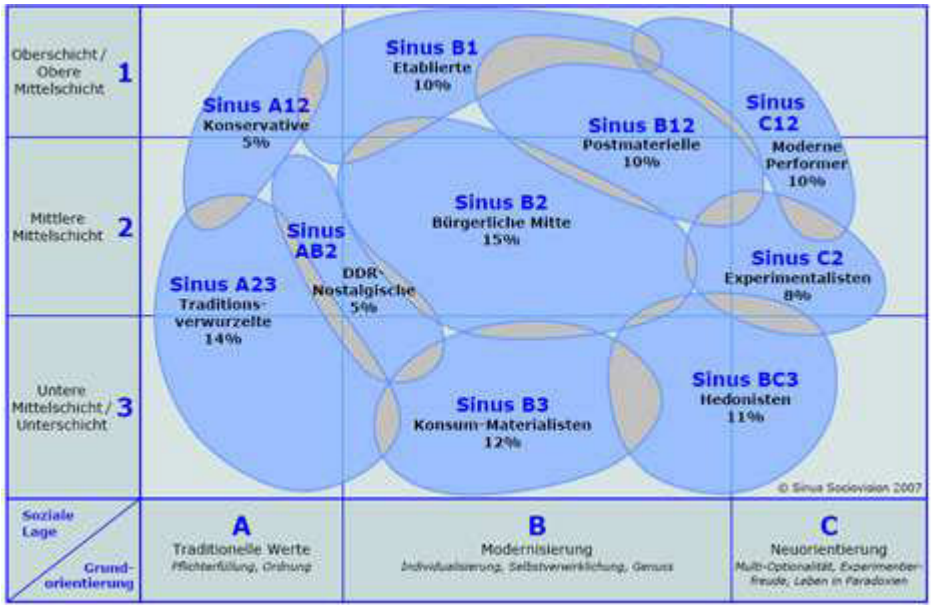


Abbildung 5-4: Sinus-Milieus in Deutschland 2007, Quelle: Sinus Sociovision http://www.sinus-sociovision.de/

Tabelle 5-2 gibt eine Kurzbeschreibung der zehn deutschen Sinus-Milieus wider, die zu den größeren Lebenswelt-Segmenten „Gesellschaftliche Leitmilieus", „Traditionelle Milieus", „Mainstream-Milieus" und „Hedonistische Milieus" zusammengefasst werden können. Tabelle 5-3 gibt einen Überblick über die soziodemografische Charakteristik der verschiedenen Milieus.

Tabelle 5-2: Kurzcharakteristik der Sinus-Milieus, Quelle: Sinus 2004 in: Kleinhückelkotten, 2005

Gesellschaftliche Leitmilieus	
Etablierte (ETB)	Das selbstbewusste Establishment: Erfolgs-Ethik, Machbarkeitsdenken und ausgeprägte Exklusivitätsansprüche
Postmaterielle (POM)	Das aufgeklärte Nach-68er-Milieu: Liberale Grundhaltung, postmaterielle Werte und intellektuelle Interessen
Moderne Performer (MOP)	Die junge, unkonventionelle Leistungselite: Intensives Leben – beruflich und privat, Multi-Optionalität, Flexibilität und Multimedia-Begeisterung
Traditionelle Milieus	
Konservative (KON)	Das alte deutsche Bildungsbürgertum: Konservative Kulturkritik, humanistisch geprägte Pflichtauffassung und gepflegte Umgangsformen
Traditionsverwurzelte (TRA)	Die Sicherheit und Ordnung liebende Kriegsgeneration: Verwurzelt in der kleinbürgerlichen Welt
DDR-Nostalgische (DDR)	Die resignierten Wende-Verlierer: Festhalten an preußischen Tugenden und altsozialistischen Vorstellungen von Gerechtigkeit und Solidarität
Mainstream-Milieus	
Bürgerliche Mitte (BÜM)	Der statusorientierte moderne Mainstream: Streben nach beruflicher und sozialer Etablierung, nach gesicherten und harmonischen Verhältnissen
Konsum-Materialisten (KOM)	Die stark materialistisch geprägte Unterschicht: Anschluss halten an die Konsum-Standards der breiten Mitte als Kompensationsversuch sozialer Benachteiligungen

Fortsetzung von Tabelle 5-2

Hedonistische Milieus	
Experimentalisten (EXP)	Die extrem individualistische neue Bohème: Ungehinderte Spontaneität, Leben in Widersprüchen, Selbstverständnis als Lifestyle-Avantgarde
Hedonisten (HED)	Die Spaß-orientierte moderne Unterschicht bzw. untere Mittelschicht: Verweigerung von Konventionen und Verhaltenserwartungen der Leistungsgesellschaft

Tabelle 5-3: Soziodemografische Charakterisierung der Sinus-Milieus, Quelle: Kleinhückelkotten, 2005

	Alter	**Bildung**	**Einkommen**	**Beruf**
ETB	ab 30 Jahre, Schwerpunkt 40 Jahre bis 60 Jahre	höhere und höchste Abschlüsse	hoch	leitende Angestellte und höhere Beamte, Selbständige, Unternehmer, Freiberufler
POM	ab 20 Jahre bis jung gebliebene Ältere	hohe und höchste Abschlüsse	hoch	höhere Angestellte und Beamte, Freiberufler, Studenten
MOP	überwiegend unter 30 Jahre	häufig hohe Abschlüsse	hoch	Schüler und Studenten mit Job, Selbständige, Freiberufler
KON	überwiegend über 60 Jahre	höhere und höchste Abschlüsse	hoch, teilweise größeres Vermögen	vor Ruhestand: höhere Angestellte und Beamte, Selbständige
TRA	65 Jahre und älter	überwiegend Volksschulabschlüsse	niedrig bis mittel	einfache Angestellte, (Fach-) Arbeiter oder arbeitslos
DDR	überwiegend über 50 Jahre	einfache bis mittlere Abschlüsse, auch hohe Abschlüsse	niedrig bis mittel	einfache Angestellte, (Fach) Arbeiter oder arbeitslos
BÜM	überwiegend 30 bis 50 Jahre	mittlere Abschlüsse	mittel	einfache/mittlere Angestellte und Beamte, Facharbeiter
KOM	bis 60 Jahre, breite Streuung	Hauptschulabschluss	gering	Arbeiter, Facharbeiter, Arbeitslose
EXP	überwiegend unter 30 Jahre	gehobene Abschlüsse	Haushalts-Nettoeinkommen oft über dem Durchschnitt	(mittlere) Angestellte, (kleine) Selbständige, Freiberufler, Jobber, Auszubildende. Schüler, Studenten
HED	bis 50 Jahre, Schwerpunkt unter 30 Jahre	einfache/mittlere Abschlüsse	keine Schwerpunkte, oft kein eigenes Einkommen	einfache Angestellte, Arbeiter, Schüler, Auszubildende

Ziel der Studie von Kleinhückelkotten (2005) war es, Anschlussmöglichkeiten bei den für Deutschland vorzufindenden Sinus-Milieus an einen „idealtypisch nachhaltigen Lebensstil“ zu ermitteln, um daraus Konsequenzen für die Nachhaltigkeitskommunikation abzuleiten. Dieser idealtypisch nachhaltige Lebensstil wurde anhand einer Expertenbefragung mittels Delphi-Methode ermittelt. Zur Ermittlung des idealtypisch nachhaltigen Lebensstils wurden von den ExpertInnen potenzielle Attribute eines nachhaltigen Lebensstils genannt, die anschließend nach ihrer Bedeutung gewichtet wurden. Zusammenfassend charakterisiert Kleinhückelkotten (2005) den idealtypischen nachhaltigen Lebensstil folgendermaßen: „Er zeichnet sich durch ein ausgeprä-

tes Nachhaltigkeitsbewusstsein aus. Dieses ist bestimmt durch Werte und Einstellungen, wie Bescheidenheit, Gerechtigkeit und Verantwortung für die Natur, sowie die Bereitschaft, sich entsprechend zu verhalten und an einer gesellschaftlichen Veränderung in Richtung Nachhaltigkeit mitzuwirken. Eine zentrale Rolle neben dem Nachhaltigkeitsbewusstsein spielt die Gestaltungskompetenz, die vor allem die Fähigkeiten wie Kreativität und Lernbereitschaft/-fähigkeit, die nachhaltiges Handeln ermöglichen. Das Verhalten des idealtypischen nachhaltigen Lebensstils ist geprägt durch eine Orientierung an Umwelt- und Sozialgerechtigkeit; Schwerpunkte liegen in den Handlungsbereichen Ressourcenschonung, Konsum/Abfall, Mobilität und Ernährung." (Kleinhückelkotten, 2005).

Mittels Sekundäranalysen verschiedener Repräsentativerhebungen untersuchte Kleinhückelkotten (2005) die Anschlussfähigkeit des *‚idealtypischen nachhaltigen Lebensstils'* in den deutschen Sinus-Milieus. Dazu wurden die Milieus hinsichtlich ihrer Werte, Einstellungen, Wissensstände, Fähigkeiten und Verhaltensweisen untersucht (Kleinhückelkotten, 2005).

Im Hinblick auf die für ENERG.STIL relevanten Handlungsfelder Mobilität und Ressourcenverbrauch zeigen sich bei Kleinhückelkotten (2005) folgende Ergebnisse:

Tabelle 5-4: In Hinblick auf Mobilität relevante Lebensstiltypen, Quelle: Kleinhückelkotten, 2005, S. 139-151

• **Etablierte: hohe Automobilität; oft Zweitwagen in Haushalt vorhanden; Präferenz für leistungsstarke PKW und Neuwagen; viele Autofans; Auto wird mit Freiheit, Unabhängigkeit und Spaß verbunden; hohe jährliche Personenkilometerleistung; hoher Ressourcenverbrauch; hoher Flächen- und Heizenergieverbrauch. viele elektrische Geräte; insgesamt hohe Energiebilanz; hohes Konsumniveau führt zu hoher Materialintensität**
• **Postmaterielle:** durchschnittlicher PKW Besitz, geringe Neigung zu Erlebnismobilität; viele umweltbewusste ÖPNV-Nutzer häufiger Reisen als der Durchschnitt; trotz hoher Umweltorientierung auch hoher Ressourcenverbrauch; höherer Flächen-, Energie- und Materialverbrauch; Finanziell eher gut gestellt; hohes Konsumniveau; achten wenig auf energiesparende Geräte; wohnen häufiger in Einfamilienhäusern und größeren Wohnungen
• **Moderne Performer:** hohe Automobilität; viele Autofans; Auto steht für Freiheit, Ungebundenheit und Spaß, aber nicht für Status; höher PKW-Besitz; auch Vorliebe für Fahrten mit Motorrad oder Moped; häufig Kurz- und Fernreisen im Jahr; hoher Ressourcenverbrauch; ausgeprägte Konsum- und Reiselust; wohnen häufiger in großen Wohnungen; viele elektrische Geräte; achten wenig auf energiesparende Geräte; daher hoher Flächen- und Energieverbrauch
• **Konservative:** relativ weniger Automobilität; niedrige jährliche Personenkilometerleistung; viele (zumeist Frauen) fahren nicht selbst mit dem Auto; durchschnittlicher PKW-Besitz; Vorliebe für Neuwagen; eher rationale und nutzenorientierte Einstellung zum Auto; durchschnittliches Reiseverhalten, aber öfters in der Heimat; eher hoher Ressourcenverbrauch durch hohen Flächen- und Energieverbrauch und vielen elektrischen Geräten; bevorzugen aber effiziente Haushaltsgeräte; trotz Orientierung an Haltbarkeit und Sparsamkeit hohes Konsumniveau, daher auch hoher Materialverbrauch
• **Traditionsverwurzelte**: geringe Automobilität und geringe Affinität zum Auto; eher rationale und nutzenorientierte Einstellung zum Auto; häufiger Haushalte ohne Auto; viele (zumeist Frauen) fahren nicht selber Auto; hohe Nutzung des ÖPNV; nur selten Urlaubsreisen; eher Haushalte mit kleinen Wohnflächen; wenig elektrische Geräte; es wird durchaus auf den Energieverbrauch von Haushaltsgeräten geachtet; aufgrund der Sparsamkeitsorientierung wenig energieintensives Verhalten; geringe Konsumorientierung; insgesamt eher geringer Ressourcenverbrauch

Fortsetzung von Tabelle 5-4

• **DDR-Nostalgische: viele Haushalte ohne PKW; häufig auch kein Führerschein; geringe Affinität zum Auto; geringe Autonutzung; seltener Kurz- und Urlaubsreisen; geringer Ressourcenverbrauch; geringer Flächen- und Energieverbrauch; kleinerer Wohnungen; große Bereitschaft, energiesparende Hauhaltsgeräte anzuschaffen; Präferenz für Langlebigkeit und Haltbarkeit, hohe Sparsamkeitsorientierung; geringe Materialintensität**
• **Bürgerliche Mitte:** statusorientiertes und kinderfreundliches Milieu; hohe Automobilität; häufiger PKW-Besitz; viele Autofans; durchschnittliches Reiseverhalten; etwas überdurchschnittlicher Ressourcenverbrauch; häufiger größere Wohnungen und Einfamilienhäuser; viele elektrische Geräte; daher Energieverbrauch relativ hoch; bevorzugen aber energiesparende Geräte; höheres Konsumniveau als bei Materialisten oder DDR-Nostalgischen durch höhere Kaufkraft
• **Konsum-Materialisten:** Auto ist häufigstes Verkehrsmittel; es wird oft und gerne gefahren; selten Kurz- und Urlaubsreisen; hoher Materialverbrauch aufgrund ausgeprägter Konsumorientierung, die auf Besitz und Status ausgerichtet ist; geringe Kaufkraft führt zu Orientierung an Billigprodukten und zu einem ‚billig aber viel' - Kaufverhalten; Langlebigkeit, Energieeffizienz, Qualität oder Umweltverträglichkeit spielen keine Rolle; dennoch relativ geringes Konsumniveau durch geringe Kaufkraft; häufiger kleinen Wohnungen wenige elektrische Geräte; relativ geringer Flächen- und Energieverbrauch
• **Experimentalisten**: Auto ist Hauptverkehrsmittel; auch viel Nutzung von Motorrad und Moped; hohe Neigung zur Erlebnismobilität; Weite Anfahrtswege werden gern in Kauf genommen; machen häufiger eine längere Urlaubsreise im Jahr als andere; durchschnittlicher Ressourcenverbrauch; durch hohen Kosumorientierung aber hohe Materialintensität; aber niedrigeres Konsumniveau als bei Etablierten oder Konservativen; geringerer Flächen- und Energieverbrauch durch kleinere Wohnungen und weniger elektrische Haushaltsgeräte; wohnen aber häufig alleine
• **Hedonisten**: geringe Affinität zum Auto; PKW-Besitz und PKW-Nutzung im Durchschnitt; dennoch sind Neigung zu Erlebnismobilität und die jährlichen Personenkilometer etwas über dem Durchschnitt; durchschnittliches Reiseverhalten; Ressourcenverbrauch ähnlich wie bei Experimentalisten; häufiger kleine Wohnungen und wenige elektrische Geräte; achten wenig auf energiesparende Geräte; relativ hoher Anteil an Singles; ausgeprägte Konsumorientierung führt zu relativ hoher Materialintensität die aber aufgrund beschränkter finanziellen Mittel geringer ist als bei Etablierten oder Modernen Performern

Maßnahmengestaltung

Kleinhückelkotten (2005) sieht die Relevanz von Milieus in der Maßnahmenentwicklung für die Nachhaltigkeitskommunikation. Die Autorin stützt sich dabei auf das Modell zu sozialen Diffusion von Innovationen (Rogers, 1995). Die Diffusion bezeichnet den Prozess, in dem eine Innovation von der Quelle über verschiedene Kommunikationskanäle (z.B. Massenmedien, Direkt-Marketing, persönliche Beratungsgespräche, Mundpropaganda) bei Individuen und Gruppen eines sozialen Systems verbreitet wird.

Der Diffusionsprozess beginnt bei den Innovatoren, die eine kleine risikofreudige Gruppe ist, die das Bedürfnis hat, sich durch das Aufgreifen von Neuheiten von anderen abzuheben. Innovatoren weisen meist hohe Bildungsabschlüsse und überdurchschnittlich gute finanzielle Ressourcen auf. Sie suchen gezielt nach technischen und sozialen Innovationen z. B. über die (Fach-) Medien. Die frühen Umsetzer stehen in Kontakt mit den Innovatoren und greifen die Innovation auf, wenn sie von ihrem Eigenwert überzeugt sind. Sie sind mehr in soziale Netzwerke eingebunden als die Innovatoren und fungieren oft als Meinungsführer und Vorbilder. Wenn die Innovation von den frühen Umsetzern aufgegriffen und empfohlen wird, kommt es zur Über-

nahme der Innovation durch die Frühe Mehrheit, wobei Nachahmungs- und Anpassungsbedürfnisse eine Rolle spielen. Mit zunehmender Popularität und Akzeptanz übernehmen schließlich die Späte Mehrheit und die Nachzügler die Innovation. Diese Gruppen sind entweder sehr traditionsverwurzelt oder sozial isoliert und stehen neuen Entwicklungen sehr skeptisch gegenüber. Daher wollen sie ihre meist knappen finanziellen Ressourcen nicht für kurzlebige Trends riskieren. Eine Übernahme der Innovation erfolgt in diesem Segment meist aufgrund von ökonomischer Notwendigkeit und aufgrund von sozialem Druck.

Diesen Diffusionsprozess gelte es mit gezielten Kommunikationsstrategien von außen zu unterstützen. Für ein milieuorientiertes Nachhaltigkeitsmarketing schlägt Kleinhückelkotten vor, die ‚gesellschaftlichen Leitmilieus' (Etablierte, Postmaterielle und modernen Performer) als Primärzielgruppen anzusprechen, da diese Innovationen früher umsetzen und die anderen Milieus sich an diesen orientieren. Die Orientierung an klar definierten Zielgruppen sei von entscheidender Bedeutung. Es gehe vor allem darum, bei der Gestaltung der Kommunikation an vorhandene Werte, Einstellungen und Verhaltensmuster anzuknüpfen und die kommunikativen Zugänge an den im jeweiligen Milieu vorherrschenden Vorlieben auszurichten (Kleinhückelkotten, 2005).

Lebensstile und Energienutzung

Die erste ausführliche und bisher wichtigste Studie zu Lebensstiltypen und Energienutzung liegt von Prose und Wortmann (1991a, 1991b, 1991c) vor. Die Autoren untersuchten im Auftrag der Kieler Stadtwerke die zentralen Werteorientierungen, Lebensstile und Konsumverhaltensweisen der Kieler Haushalte. Ziel war es, eine Marktsegmentierung für den Auftraggeber durchzuführen, um für die Zielmärkte eine abgestimmte Kombination von Marketinginstrumenten zu ermöglichen. Prose und Wortmann entwickelten daraus die sogenannte WELSKO-Haushaltstypologie (Werte-Lebensstil-Konsumverhalten). Der Fragebogen umfasste neben den Werte-, Lebensstil und Konsumverhaltensvariablen auch spezifische Fragen zu energiebezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen sowie Mediennutzung und Meinungsführerschaft. Die Typologie erfolgte anhand von 781 durchgeführten Interviews mittels Faktoren- und Clusteranalysen. Aus den ermittelten Faktoren aus den Bereichen Werte, Lebensstile und Konsumverhalten wurden sieben Kieler Haushaltstypen ermittelt. Ihre Verteilung und Bezeichnungen sind in Abbildung 5-5 dargestellt.

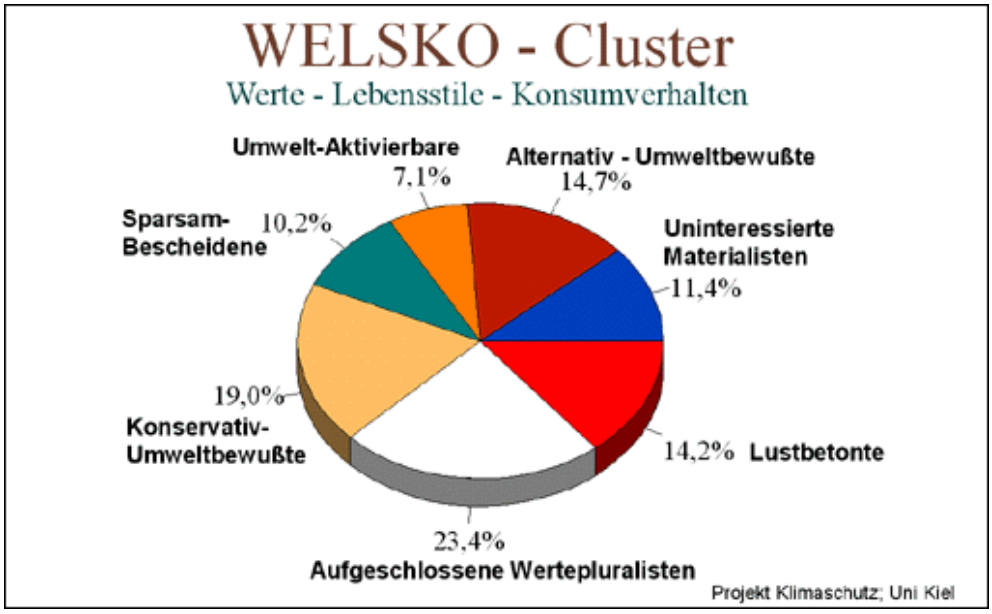


Abbildung 5-5: Wert-Lebensstil-Konsumorientierungscluster, Quelle: Prose & Wortmann, 1991a

Die Ergebnisse zeigten, dass sich die Haushaltstypen hinsichtlich vieler Kriterien, welche für die Energiesparsamkeit relevant sind, statistisch signifikant und inhaltlich bedeutsam unterschieden. So unterscheiden sich beispielsweise „Uninteressierte Materialisten" von vier der sechs weiteren Haushaltstypen in der Absicht, in den nächsten Monaten im Haushalt Strom einzusparen (Prose & Wortmann, 1991a). Signifikante Unterschiede zeigen sich beispielsweise auch, wenn es um die Frage geht, andere Menschen vom Stromsparen zu überzeugen. Dazu sind die „Konservativ-Umweltbewussten" am ehesten geneigt, die „Uninteressierten Materialisten" hingegen am wenigsten. In Tabelle 5-5 werden die sieben Kieler Haushaltstypen anhand ihrer soziodemografischen Merkmale beschrieben. Tabelle 5-6 beschreibt Wertorientierung, Lebensstil und Konsumverhalten der Haushaltstypen, die als aktive Variable in die Analyse eingingen.

Tabelle 5-5: Soziodemografische Kurzcharakterisierung der Welsko-Haushaltstypen, Quelle: Prose und Wortmann, 1991a

	Alter	Geschlecht	Schulbildung	Beruf	Einkommen	Familiensituation/ Haushalt
Die Konservativ-Umweltbewussten	älteste Gruppe M=50,4 Jahre	Frauenanteil 48,4%	vorwiegend niedrige Abschlüsse	meist Rentner: Zuvor Angestellte und Beamte, Technik und Handwerker	eher gute Einkommenssituation	oft Drei- und Mehrpersonenhaushalte. Oft Personen unter 18 J. im HH. überdurchschnittlich oft Eigentümer der Wohnung od. des Hauses
Die Alternativ-Umweltbewussten	junges Segment M=31,7 Jahre	Frauenanteil 60,6%	mittlere bis hohe Abschlüsse	vorwiegend Angestellte (akademische, pädagogische und soziale Berufe)	geringe bis mittlere Einkommensgruppen	mehrheitlich Drei- und Mehrpersonenhaushalte. höchster Anteil an HH mit Personen unter 18. J. im HH. verstärkt junge HH mit Kindern. geringer Anteil an Wohnungs- oder Hauseigentümern
Die Aufgeschlossenen Wertepluralisten	mittlere Altersspanne M= 38,0 Jahre	Frauenanteil 46,5%	Gemischt	geringer Rentneranteil, vorwiegend Angestellte (Dienstleistungs- und akademische Berufe)	mittlere und hohe Einkommen, viele Doppelverdiener	hoher Anteil an Zweipersonenhaushalten, nur geringer Anteil an HH mit Personen unter 18 Jahren. Mieter-Eigentümer-Verhältnis liegt im Durchschnitt
Die Uninteressierten Materialisten	leicht über dem Bevölkerungsschnitt M= 40,3 Jahre	„Männer-Segment“ Frauenanteil nur 26,3%	vorwiegend niedrige Abschlüsse	geringer Rentneranteil, Arbeiteranteil ist relativ hoch, technische und handwerkl. Berufe (Bauberufe)	eher gute Einkommen, viele Doppelverdiener	geringer Anteil an HH mit Personen unter 18 Jahren. Mieter-Eigentümer-Verhältnis liegt im Durchschnitt
Die Sparsam-Bescheidenen	älteres Segment M=47,4 Jahre	„Frauen-Segment“ Frauenanteil 69,9%	vorwiegend niedrige Abschlüsse	hoher Anteil an RentnerInnen, hoher Anteil an Hausfrauen, Büroberufe, soziale Berufe, medizinische Hilfsberufe, Handel	niedriges Einkommen, relativ hoher Anteil an Alleinverdienenden	hoher Anteil an HH mit Personen unter 18 Jahren, Mieter-Eigentümer-Verhältnis liegt im Durchschnitt
Die Lustbetonten	junges Segment M= 29,4 Jahre	„Männer-Segment“ Frauenanteil 38,9%	mittlere bis hohe Abschüsse	sehr gemischt, hoher Anteil and Studierenden, aber auch Hausfrauen, Angestellte, Technik/ Handwerk, auch hoher Prozentsatz an Arbeitslosen	vorwiegend geringe Einkommen	relativ hoher Anteil and Ein-Personen-Haushalten, relativ geringer Anteil an HH mit Personen unter 18 Jahren, fast ausschließlich Mitwohnungen,
Die Umwelt-Aktivierbaren	jüngstes Segment M=29,2 Jahre	Frauenanteil 47,9%	höchster Anteil an Abiturenten, vorwiegend ein „Studenten-Segment“	mehrheitlich Studierende, weiters Berufe mit Schwerpunkt Dienstleistungssektor	niedrigste Einkommensgruppen	hoher Anteil an Ein-Personen-Haushalten, niedrigster Anteil an HH mit Personen unter 18 Jahren, fast ausschließlich Mietwohnungen

Tabelle 5-6: Charakterisierung der Welsko-Haushaltstypen durch Wertsystem, Lebensstil und Konsumverhalten, Quelle: Prose und Wortmann, 1991a

Die Konservativ-Umweltbewussten	
Das Wertsystem	wichtigste Werte sind Familie und soziale Verantwortung, harmonisches Familienleben, soziale Sicherheit; hoch eingeschätzt werden auch Verantwortung für zukünftige Generationen, Umweltschutz und religiös geprägtes soziales Engagement, Gesundheit; auch materielle Werte wie Gesellschaftliche Anerkennung und Wirtschaftliches Wachstum sind von Bedeutung. Dem nachgeordnet sind Werte wie Selbstverantwortung und Eigeninitiative. Geringe Bedeutung haben vor allem postmaterielle Werte wie ein aufregendes Leben führen, Spaß haben, Selbstverwirklichung oder Freiheit/Unabhängigkeit.
Der Lebensstil	Lebensstil ist geprägt durch Familie, Gesundheit und geordnete Verhältnisse. Sie legen Wert auf eine aufgeräumte Wohnung. Sie gehen wenig aus, haben keinen großen Freundeskreis. Sport und kulturelle Aktivitäten spielen eine geringe Rolle. Können sich Komfort leisten. Leben das Leben nicht in vollen Zügen, wissen aber, was sie im Leben erreichen wollen.
Das Konsumverhalten	Segment der ‚gelernten' und umweltbewussten Verbraucher. Kaufverhalten ist auf Zweckmäßigkeit ausgerichtet. Kaufen das, was sie wirklich brauchen; sind preisbewusst, achten aber auf Qualität; legen Wert auf Sparsamkeit, informieren sich sorgfältig, Wohnung wird technisch auf dem neuesten Stand gehalten; sind bereit, mehr Geld für umweltfreundliche Produkte auszugeben.
Die Alternativ-Umweltbewussten	
Das Wertsystem	Verglichen mit anderen ist hier Selbstverwirklichung am höchsten ausgeprägt. Weiters sind relativ zu den anderen Gruppen Erfolg im Beruf/Alltag, Selbstverantwortung und Eigeninitiative, soziale Verantwortung, Verantwortung für zukünftige Generationen, Umweltschutz und soziales Engagement von großer Bedeutung. Geringere Bedeutung hat ein harmonisches Familienleben. Die geringste Bedeutung haben materielle Werte wie Wohlstand, Komfort, gesellschaftliche Anerkennung und wirtschaftliches Wachstum.
Der Lebensstil	Engagement, sinnvoll erlebte Arbeit, befriedigende Arbeit ist wichtiger als ein hohes Einkommen, soziale und kulturelle Aktivitäten, sportliche Aktivitäten, Geselligkeit.
Das Konsumverhalten	kaufen gezielt umweltfreundliche Produkte, auch wenn sie mehr kosten; achten auf niedrigen Energieverbrauch bei Haushaltsgeräten. Umweltbewusstes Verhalten ist hier allerdings nicht so konsequent und durchgängig wie bei den ‚Konservativ-Umweltbewussten'. Sind generell kaum konsumorientiert, was aber nicht an finanziellen Einschränkungen liegt, sondern eher aufgrund freiwilligen Konsumverzichts. Geringer Konsum geht einher mit wenig Information über Produkte.
Die Aufgeschlossenen Wertepluralisten	
Das Wertsystem	hohes Werteprofil, Wertorientierungen sind im Vergleich zu anderen Gruppen hoch ausgeprägt; Am stärksten ausgeprägt sind materielle Werte (Wohlstand, wirtschaftliches Wachstum, Komfort). Weiters wichtig sind Erfolg im Beruf/Alltag sowie Selbstverantwortung/Eigeninitiative. Gruppe ist eher an Leistung und äußerlich sichtbarem Erfolg orientiert. Nachgeordnet aber dennoch wichtig sind Selbstverwirklichung und soziale Verantwortung (Verantwortung für zukünftige Generationen, Umweltschutz, Soziales Engagement). Harmonisches Familienleben ist vergleichsweise durchschnittlich ausgeprägt.
Der Lebensstil	vielfältige Aktivitäten, wie auch bei den Werten herrscht ein Pluralismus bei Lebensstilmerkmalen; intensive berufliche Tätigkeiten, wettbewerbs- bzw. karriereorientiert, wissen was sie im leben erreichen wollen, nutzen aber auch Freizeit intensiv, lesen viel, kulturelle Aktivitäten, leben gesund und sportlich aktiv, Geselligkeit; legen Wert auf hohen Lebensstandard und Komfort.
Das Konsumverhalten	Segment des „gehobenen Konsums"; kaum Billig-Käufe; achten stärker als andere auf neue Entwicklungen und greifen Trends früher auf als andere; sind mehr als andere bereit, Geld für Einrichtung und Haushaltsgeräte auszugeben; achten auf Qualität und informieren sich; achten auf niedrigen Energieverbrauch bei Haushaltsgeräten; Marketing für diese Gruppe sollte auf eine effiziente Energienutzung abzielen

Fortsetzung von Tabelle 5-6

Die Uninteressierten Materialisten	
Das Wertsystem	vergleichsweise niedriges Werteprofil; kein Wert ist in dieser Gruppe im Vergleich zu anderen Gruppen am höchsten ausgeprägt. Materielle Werte wie Wohlstand und Komfort haben relativ hohe Bedeutung. Wichtig sind auch wirtschaftliches Wachstum, gesellschaftliche Anerkennung sowie Erfolg im Beruf. vergleichsweise niedrig ausgeprägt sind Werte wie Umweltschutz, Verantwortung für zukünftige Generationen, soziales Engagement, Selbstverantwortung/Eigeninitiative und Gesundheit.
Der Lebensstil	kein auffälliges Lebensstilmuster im Vergleich zu anderen Gruppen; Arbeit steht im Vordergrund, aber es wird nicht viel Wert auf Karriere oder befriedigende Tätigkeit gelegt. Leben verläuft in geordneten Bahnen. Können sich einen gewissen Komfort leisten, führen aber dennoch ein einfaches und bescheidenes Leben. Geringe Bandbreite an Freizeitaktivitäten, vorwiegend Reparaturen und Basteleien; Eine nur geringe Rolle spielen kulturelle Interessen, gesellige Aktivitäten und Sport. Sie verbringen ihre Zeit eher in der Familie, sind aber familiärer Verantwortung weniger positiv eingestellt.
Das Konsumverhalten	In dieser Gruppe spielen energiesparende und umweltbewusste Konsumverhaltensweisen die geringste Rolle. Auch bei langlebigen Haushaltsgeräten hat der Energieverbrauch keine große Bedeutung. Sie neigen eher zum Billigkauf und beachten Sonderangebote. Kaufen eher das, was sie wirklich brauchen, allerdings bei Unterhaltungselektronik und Wohnungseinrichtung tendieren sie dazu, technisch auf dem neuesten Stand zu sein.
Die Sparsam-Bescheidenen	
Das Wertsystem	Sie haben auch ein vergleichsweise niedriges Werteprofil. Schwerpunkte sind die Werte harmonisches Familienleben, soziale Sicherheit und Gesundheit. Wenig von Bedeutung sind Komfort, Wohlstand, Erfolg in Beruf und Alltag und gesellschaftliche Anerkennung. Auch postmaterielle Werte (Selbstverwirklichung, Freiheit/Unabhängigkeit, Selbstverantwortung/Eigeninitiative, aufregendes Leben/Spaß haben) sind von geringer Bedeutung.
Der Lebensstil	Der Lebensstil konzentriert sich auf Familie und Haushalt. Leben verläuft in geordneten Bahnen. Von Bedeutung ist Gesundheit. Zukunftsplanung, Karriere und berufliche Arbeit spielen im Vergleich zu anderen die geringste Rolle; geringe Ausprägung von Freizeitaktivitäten; haben eingeschränkte finanzielle Möglichkeiten und können sich kaum Komfort leisten
Das Konsumverhalten	geprägt durch Sparsamkeit und Konsumverzicht; Kaufen dort, wo es am billigsten ist und suchten nach Sonderangeboten; sind gut über Preise aber weniger über Produktqualität informiert; umweltfreundliche Produkte, die mehr kosten kommen nicht in Betracht; wenig bereit, für Haushaltsgeräte mehr Geld auszugeben
Die Lustbetonten	
Das Wertsystem	wichtige Werte sind: ein aufregendes Leben führen/Spaß haben, Freiheit/Unabhängigkeit, Wohlstand; die geringste Bedeutung haben Soziales Engagement und Gesundheit; weiters relativ unwichtig sind Verantwortung gegenüber zukünftige Generationen, Umweltschutz, Erfolg im Beruf/Alltag, wirtschaftliches Wachstum, harmonisches Familienleben, religiöse Werte; Diese Gruppe scheint nur das Hier und Jetzt hoch zu bewerten, während soziale Verantwortung und die Zukunftsperspektive kaum eine Rolle spielen.
Der Lebensstil	Lebensstil ist geprägt von Geselligkeit und Genuss; sind auf das Hier und Jetzt konzentriert und wissen wenig genau, was sie im Leben erreichen wollen; messen der Familie nur geringen Stellenwert bei; unternehmen viel mit Freunden; gehend gerne aus; leben ungesünder als andere Gruppen; gehen mehr Freizeit- und kulturellen Aktivitäten nach; Arbeit und Beruf spielen geringe Rolle; mehr freizeitorientiert; ziehen aber befriedigende Arbeit

	eher einem hohen Einkommen vor;
Das Konsumverhalten	Segment der „Spontankäufer"; kaufen gerne Dinge, die Spaß machen, aber nicht wirklich gebraucht werden; geben gerne Geld aus; hohe Bereitschaft, viel Geld für Urlaub und Reisen sowie Unterhaltungselektronik auszugeben; greifen auch relativ oft neue Entwicklungen und Trends auf; Trend und Neuheit sind wichtiger als die Produktqualität; informieren sich im Vergleich am wenigsten über Warentest-Ergebnisse, Preise, Energieverbrauch usw.

Fortsetzung von Tabelle 5-6

Die Umwelt-Aktivierbaren	
Das Wertsystem	vergleichsweise wichtigste Werte sind Freiheit und Unabhängigkeit; von hoher Bedeutung ist auch Selbstverwirklichung; dem nachgeordnet sind auch ein Aufregendes Leben führen und Spaß haben wichtig; Wohlstand ist hier am niedrigsten ausgeprägt; wenig Bedeutung haben auch wirtschaftliches Wachstum, gesellschaftliche Anerkennung, soziale Sicherheit, harmonisches Familienleben und religiöse Werte.
Der Lebensstil	ähnlicher Lebensstil wie bei den Lustbetonten; sind wenig familienbezogen; leben eher in der Gegenwart und sind in der Freizeit viel unterwegs; Einbeziehung der beruflichen Tätigkeit in der Lebensplanung ist hier aber ausgeprägter als bei den Lustbetonten ziehen eine befriedigende Arbeit einem hohen Einkommen vor; im Vergleich zu anderen Gruppen sind sie am ehesten politisch aktiv; betreiben Sport und künstlerische Aktivitäten; achten mehr als die Lustbetonten auf die Gesundheit;
Das Konsumverhalten	das Konsumverhalten macht den Eindruck des „noch nicht festgelegten"; sie sind einerseits Spontankäufer und kaufen Dinge, die Spaß machen, aber nicht wirklich gebraucht werden, andererseits sind sie vergleichsweise eher bereit, umweltfreundliche Produkte zu kaufen, auch wenn diese teurer sind; sie sind relativ wenig über Produkte informiert sowohl bei Preis als auch bei Qualität; Energiesparen und Energieeffizienz haben in dieser Gruppe keine große Bedeutung;

Lebensstile und Mobilität

Lebensstile und Alltagsmobilität

Im Gegensatz zu den bisher dargestellten Studien entwickelte Götz (1999) im Projekt CITY:mobil keine allgemeine Lebensstil-Typologie, sondern es wurden allgemeine Lebensstilmerkmale als beschreibende Variablen für eine Typologie verwendet, die anhand von Mobilitätsorientierungen und Mobilitätsverhalten entwickelt wurde. Ziel der Studie war es, Mobilitätsstile als Zielgruppen für Kommunikationsstrategien zu identifizieren, die eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens zum Ziel haben. Erhoben wurden auf Basis repräsentativer Befragungen in den Städten Freiburg und Schwerin Mobilitätsorientierungen, Lebensstil-Merkmale und Mobilitätsverhalten. Anhand der Mobilitätsorientierungen wurden mittels Faktorenanalyse zunächst Dimensionen extrahiert, aus denen in einem weiteren Schritt mittels Clusteranalyse eine Typologie entwickelt wurde. Die Kombination aus Mobilitätstyp und Mobilitätsverhalten wurde als *Mobilitätsstil* bezeichnet. Die erhobenen Lebensstil-Merkmale wurden als passive Variablen zur Beschreibung hinzugezogen (Götz 1999).

Die von Götz identifizierten Mobilitätsstile für Freiburg und Schwerin sind in Tabelle 5-7 beschrieben. Zusätzlich sind dabei zielgruppenspezifische Maßnahmen dargestellt, die Götz für ein strategisches Mobilitätsmanagement aufgrund seiner Mobilitätstypologie vorschlägt. Hierbei ist das Ziel, Angebote für eine vom Autobesitz getrennte Mobilität so attraktiv zu gestalten und zu vermarkten, dass der Kauf von den einzelnen Zielgruppen neu entschieden wird (vgl. Götz 1999).

Tabelle 5-7: Mobilitätsstile in Freiburg und Schwerin, Quelle: Götz, 1999

Mobilitätsstile in Freiburg	Anteil in %	Merkmale	Zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs
Die traditionell Häuslichen	24	Orientierung: Familien- und sicherheitsbezogen, traditionelle Orientierungen Alter und Geschlecht: Ältere und Frauen überrepräsentiert Einkommen und Bildung: unterdurchschnittlich	Information über Einsparungsmöglichkeit von alternativer Mobilität Soziale Aufwertung von Mobilität ohne Autobesitz Attraktive Tarife für Ältere im ÖV Mobilität zu Fuß und am Rad erleichtern
Die risikoorientierten Autofans	20	Orientierung: Aufstiegs- und leistungsorientiert, Mobilität: Risiko und Aggression beim Autofahren, Auto als Symbol für Unabhängigkeit Alter und Geschlecht: mittleres Alter, Männer überrepräsentiert	Risiko- und Erlebnisorientierung vom Auto entkoppeln und auf andere Bereiche verlagern Radsport als „Fun und Action“ Partnerschaftliches Verhalten im Verkehr fördern (neue Sanktionsmöglichkeiten, Kampagnen)
Die statusorientierten Automobilen	15	Orientierung: Prestigeorientiert Mobilität: Auto als Statussymbol, Radfahren als Sicherheitsrisiko, Abneigung gegenüber der Situation als Fahrgast im ÖV Alter und Geschlecht: Frauen leicht überrepräsentiert	Statusorientierung bei Carsharing Angeboten berücksichtigen Kampagne für Image der Straßenbahn (nicht nur Fahrgäste niedriger sozialer Schichten) Begleitpersonal im ÖV am Abend Fahrkompetenz bei RadfahrerInnen erhöhen
Die traditionell Naturorientierten	24	Orientierung: traditionell, Naturerleben im Vordergrund Mobilität: Straßenbahn und zu Fuß gehen in der Nacht wird als gefährlich betrachtet Alter und Geschlecht: Frauen leicht überrepräsentiert	Entkoppelung von Versorgung und Auto durch Zulieferdienste Kampagnen für Zivilcourage gegen Angst in Straßenbahn Trennung von Fußwegen und Fahrradstreifen für mehr Sicherheit
Die ökologisch Entschiedenen	17	Orientierung: aufgeschlossen gegenüber Technik Mobilität: fahrradbegeistert, Ablehnung von Auto aus ökologischen Gründen, positive Bewertung von Alternativen zu Auto Alter und Geschlecht: eher Jüngere, Frauen und Männer gleichermaßen	Symbolische und materielle Belohnung für Abschaffung privaten Autobesitzes Mobilitätsgarantie für Haushalte ohne eigenes Auto (moderne Infrastruktur, Carsharing) Diebstahl- und Wetterschutz von Rädern Erhöhung der Kombination von ÖV und Fahrrad

Fortsetzung von Tabelle 5-7

Mobilitätsstile in Schwerin	Anteil in %	Merkmale	Zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs
Die verunsicherten Statusorientierten	38	Orientierung: autoritäts- und familienorientiert Auto als funktionales Transportmittel, gewisse Verunsicherung im Straßenverkehr und gegenüber ÖPNV und Unsicherheitsgefühl bei Radfahren, Einkommen: unterdurchschnittlich	Bedürfnis nach Verlangsamung unterstützen Ökologische Argumente nüchtern-rational durch glaubwürdige öffentliche Institutionen vermitteln Begleitpersonal im ÖV am Abend Bewusstsein für Zufußgehen erhöhen
Die mobilen Erlebnisorientierten	12	Orientierung: hedonistisch und auf Erlebnis ausgerichtet, Mobilität: auf Abwechslung und Spaß ausgerichtet, dies gilt für alle Fortbewegungsmittel Alter und Geschlecht: jung und mehrheitlich männlich	Bewusstsein für Carsharing und Fahrgemeinschaften schaffen ÖV als Bestandteil eines persönlichen Verkehrsmittelmix vermarkten Gruppe als Trendsetter für modernes, schickes Fahrradfahren vermarkten Erlebnisangebote als alternative für Freizeitmobilität schaffen
Die unauffälligen Umweltbesorgten	15	Orientierung: ambivalentes Verhältnis zum Auto, ökologische Argumente sind ebenso wichtig wie die Schutzfunktion des Autos - Nacht wird als gefährlich betrachtet Frauen, Ältere, Nichterwerbstätige und RentnerInnen sind überrepräsentiert	Mobilität ohne Auto sozial aufwerten, Attraktive Preisgestaltung der ÖV-Tarife Information über Einsparungsmöglichkeit von alternativer Mobilität Zufußgehen fördern durch optische Aufwertung der Infrastruktur
Die aggressiven Autofahrer und Autofahrerinnen	32	Orientierung: Berufsorientiert, Autoliebhaber, Mobilität: risikoreiches und aggressives Fahren; Abneigung gegenüber Radfahrer Männer und Vollerwerbstätige mit höherer beruflicher Stellung sind überrepräsentiert	Routinen im Umgang mit Auto reflektieren Ziele müssen mit ÖV schneller erreichbar sein als mit Auto Technikfaszination als Basis für „Initiationserlebnisse“ mit dem Fahrrad nutzen

Götz stellte fest, dass es, hingegen der Vermutung verschiedener Studien zu Umweltbewusstsein, einen signifikanten Zusammenhang zwischen Orientierung und Verhalten gibt. Nur 10% der ökologisch Entschiedenen benutzte am „Stichtag“ ein Auto, wohingegen 56% der risikoorientierten Autofans hinter dem Steuer saßen (vgl. Götz 1999).

Im Projekt StadtLeben (Beckmann et al., 2006) wurden unter anderem verschiedene Einflussfaktoren der Alltagsmobilität unter Berücksichtigung des Lebensstils untersucht. Die Studie basierte auf einer Stichprobe in der Kernstadt sowie im Umland von Köln. Mit Hilfe der Indikatoren PKW-Orientierung, ÖV-Verhaltenskontrolle, ÖV-Erlebnis, ÖV-Status, ÖV-Privatheit und soziale Normen identifizierten Beckmann et al. (2006) fünf Mobilitätstypen (ÖV-Orientierte, ÖV-Sensibilisierte, Pragmatiker, PKW-Orientierte, Desinteressierte).

Die Erklärungskraft dieser Mobilitätstypologie wurde mit der eines Regressionsmodells verglichen. Die AutorInnen kamen zu dem Schluss, dass die Auswirkungen von Raum, Verkehrsinfrastruktur, Lebensstil und Mobilitätseinstellungen auf die Alltagsmobilität mit multivariaten Regressionsmodellen besser erklärt werden können als mit dem typologiebasierten Ansatz. Der typenbezogene Ansatz wurde aber dennoch als nützlich betrachtet, um zielgruppenspezifische Maßnahmen im Verkehrsbereich besser kommunizieren zu können (Beckmann et al., 2006).

Als wichtigste Einflussbereiche für die Erklärung des Mobilitätsverhaltens identifizierten die AutorInnen (1) die sozialräumliche Angebotsstruktur, (2) das Verkehrsangebot und (3) personenbezogene Merkmale.

Mobilitätsstile der Zielgruppen

Mobilitätsstile bei Jugendlichen

Aus dem Forschungsprojekt U.Move (Hunecke et al. 2002) liegt die bisher einzige lebensstilbasierte Typologie zur Mobilität von Jugendlichen vor. Ziel der Typologie war es, eine Grundlage für zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Verkehrsplanung zu schaffen. Die Typologie wurde mittels Clusteranalyse aus Umwelteinstellungen, Bewertungen gegenüber Verkehrsmitteln, jugendkulturellen Dimensionen, Freizeitverhalten und den soziodemografischen Merkmalen Schulabschluss, Alter sowie Stadt-Land ermittelt. Die Stichprobe bestand aus rund 1000 deutschen Jugendlichen im Alter von 15 bis 26 Jahren. Da mit Erreichen der Volljährigkeit die Möglichkeit des Führerscheinerwerbs verbunden ist, wurden zwei getrennte Typologien für unter 18jährige und über 18jährige bestimmt. So zeigte sich in beiden Typologien, dass etwa 22% der Jugendlichen als ‚Ökosensibilisierte' bezeichnet werden können. Tabelle 5-8 beschreibt die Merkmale und die prozentuellen Anteile aller gewonnenen Mobilitätstypen.

Tabelle 5-8: Mobilitätsstile von Jugendlichen, Quelle: Hunecke et al. 2002

	Alter	
	<18	**18+**
Der Technik- und Autoorientierte wohnt am Land; überwiegend männlich, in Berufsausbildung; besitzt eigenen Pkw; ausgeprägtes Technikinteresse; legt weite Wege zu Freizeitangeboten zurück; keine Umweltschutzgedanken; Ablehnung anderer Verkehrsmittel	15,6%	18,7%
Die Etablierte Älter als 18 Jahre; überwiegend weiblich studiert oder berufstätig; eigene Wohnung; gutes Einkommen; eigener Pkw; in der Freizeit häufig zuhause; pragmatische Pkw-Nutzung; ökologische Argumente sind nicht relevant, fühlt sich davon aber auch nicht persönlich angegriffen	-	20,6%
Die Ökosensibilisierte wohnt in der Stadt; überwiegend weiblich, Gymnasiastin/Studentin; ausgeprägtes ökologisches Bewusstsein; fühlt sich verantwortlich für Erhalt einer intakten Umwelt; skeptisch gegenüber technischen Entwicklungen; Ablehnung des Pkws; Freizeitaktivitäten vor allem zuhause	22,1%	22,8%
Der junge Technikfan überwiegend männlich, Sport und Technikfaszination sind prägend; Mitglied eines Sportvereins; besitzt Moped und bastelt gerne daran herum; Freizeitaktivitäten mit Computer	17,0%	-
Die Unauffällige wohnt am Land; überwiegend weiblich, Gymnasiastin; kennt Zusammenhang zwischen Autoverkehr und Umweltzerstörung, fühlt sich aber selbst nicht verantwortlich; Ablehnung von Radfahren und Zufußgehen; in der Freizeit häufig zuhause; keine Beschäftigung mit Technik	23,6%	-
Übergangsphase Frauen leicht überrepräsentiert, weitgehende Unentschlossenheit, unklare Präferenzen	-	22,0%
Die Distanzierte wohnt in der Stadt (<18 Jahre), am Land (18+); ablehnende und distanzierende Grundhaltung, etwa zu Verkehrsmitteln, Freizeitaktivitäten, Sport, Umweltschutz	21,7%	15,9%

Die ermittelten Mobilitätstypen zeigten deutliche Unterschiede in ihrer Verkehrsmittelwahl. Die größten Unterschiede fanden sich etwa zwischen den beiden Kontrasttypen der Technik- und Autoorientierten und der Ökosensibilisierten. So legen beispielsweise die erstgenannten in der Altersgruppe ab 18 Jahren wochentags 73,6% ihrer Wege mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zurück, während die letztgenannten nur für 23% ihrer Wege den MIV nutzen.

Ein interessantes Ergebnis der Studie von Hunecke et al. (2002) ist, dass sich höheres Umweltbewusstsein bei Jugendlichen positiv auf die Nutzungsbereitschaft verkehrstelematischer Services auswirkt. So zeigte sich, dass vorwiegend die Ökosensibilisierten und weniger die technikinteressierten Typen eine große Offenheit gegenüber neuen

verkehrstelematischen Angeboten zeigten, was damit zusammenhängen dürfte, dass die abgefragten Services alle eine Nähe zum öffentlichen Verkehr aufwiesen (z.B. Service Point, Mobilitätszentrale, neue Ticketautomaten, Personal Travel Assistant, Telefon-Hotline, online Fahrplanauskunft), dem die Ökosensibilisierten näherstehen als andere Gruppen. Die hohe Bereitschaft der Ökosensibilisierten zur Nutzung verkehrstelematischer Services könnte ein Ansatzpunkt zur Verbesserung der Angebote des ÖVs sein.

Gesamt betrachtet zeigte sich aber, dass bei Jugendlichen wenig Bereitschaft zu umweltgerechtem Verkehrsverhalten besteht. Es liegt zwar bei fast allen Typen eine positive Einstellung zum Umweltschutz vor, laut Hunecke et al. (2002) besteht aber kaum Bereitschaft zu einer dem Problem angemessenen Auseinandersetzung mit dem Thema. Lediglich die Gruppe der Umweltsensibilisierten zeige ein Umweltbewusstsein im Sinne einer Verantwortungsübernahme für die Umwelt durch das eigene Handeln. In anderen Gruppen, wie den Etablierten und den Technikfans, wird die Verantwortung vermehrt externen Trägern, wie dem Staat, der Politik oder der Industrie zugeschrieben.

Mobilitätsstile bei Kinderbetreuenden

Im Projekt Mobilanz (Hunecke et al., 2008) wurden anhand von Einstellungen zu den Verkehrsmitteln und allgemeinen Wertvorstellungen fünf verschiedene einstellungsbasierte Mobilitätstypen entwickelt. Die verschiedenen Mobilitätstypen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Verkehrsmittelwahl und bezüglich ihres Verkehrsverhaltens (Anzahl der Wege, zurückgelegte Kilometer, Auslastung der Verkehrsmittel) voneinander (vgl. Böhler 2006). Die fünf Mobilitätstypen sind in Tabelle 5-9 dargestellt und hinsichtlich ihrer soziodemografischen Merkmale beschrieben.

Tabelle 5-9: Soziodemografische Merkmale der MOBILANZ-Mobilitätstypen, Quelle: Böhler, 2006

		ÖV-distanzierte Zwangsmobile n=409	Pkw-Individualisten n=419	Wetterunabhängige Radfans n=387	Umweltsensibilisierte ÖV-Fans n=392	Selbstbestimmt Mobile n=386
Geschlecht:	m:	49,6%	55,8%	49,4%	38,5%	40,9%
	w:	50,4%	44,2%	50,6%	61,5%	59,1%
Durchschnittsalter		46,2	37,8	45,0	50,4	54,6
Kinder im Haushalt		39,6%	26,1%	30,0%	20,5%	20,3%
Stellung im Beruf		61% Angestellte/ Beamte, 11,3% Selbständige	54% Angestellte/ Beamte, 12% Studierende	47,1% Angestellte/ Beamte	35,7% Rentner, 35,4% Angestellte	47% Rentner, 8,4% arbeitslos
HH-Nettoeinkommen (>2.500 € pro		46,9%	38,5%	38,7%	29,8%	29,1%

Monat)					
Abitur vorhanden	49,9%	46,7%	42,2%	37,1%	32,2%

Böhler (2006) untersuchte diese Typologie im Hinblick auf Begleitmobilität. Es zeigte sich, dass die Begleitmobilität für die einzelnen Typen von unterschiedlicher Relevanz ist. Der „ÖV-distanzierte Zwangsmobile“ und der „Wetterunabhängige Radfan“ sind die beiden Typen, die am häufigsten in Haushalten mit Kindern leben und sind daher jene Gruppen, die in ihrem Alltag potenziell am meisten Begleitwege durchführen. Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl für Begleitwege zeigte sich, dass die einzelnen Mobilitätstypen spezifische Präferenzen aufweisen, die weitgehend unabhängig von den Standortbedingungen sind. Die Mobilitätstypen wählten neben dem PKW generell das für sie aufgrund ihrer Einstellungen bevorzugte Verkehrsmittel. Gesamt betrachtet erklärten die Mobilitätstypen in dieser Studie das realisierte Verkehrsverhalten besser als der Wohnstandort oder Lebensphasenmodelle. Aufgrund der Befunde schlägt Böhler typenspezifische Kommunikationsmaßnahmen des Mobilitätsmanagements an Schulen vor (Böhler 2006). Für weitere Ausführungen zu Begleitmobilität siehe Kapitel 6.2.

Lebensstile und Wohnstandortwahl

Die Standortwahl des Wohnortes hat langfristige Konsequenzen auf die Alltagsmobilität und damit auf das umweltrelevante Verhalten der Menschen. Schneider und Spellerberg (1999) untersuchten den Zusammenhang zwischen Lebensstil und Wohnstandortwahl. Die Autorinnen stützten sich auf das Konzept, das bereits 1996 von Spellerberg angewendet wurde. Spellerberg entwickelte eine allgemeine Lebensstiltypologie, der die Indikatoren *Freizeitverhalten, Musikgeschmack, Lektüregewohnheiten, Fernsehinteressen, Musikgeschmack* sowie *Kleidungs- und Einrichtungsstil* als konstituierende Variablen zugrunde lagen. Mittels Faktoren- und Clusteranalyse wurden für Westdeutschland neun Lebensstiltypen ermittelt. Die Charakterisierung der westdeutschen Lebensstiltypen sowie deren Wohnverhältnisse finden sich in Tabelle 5-10. Die Typologie wurde dafür verwendet, die Wohnverhältnisse, die Wohnwünsche und das Mobilitätsverhalten zu analysieren.

Aufgrund der langfristigen Determinierung der Alltagsmobilität ist der Zusammenhang zwischen Lebensstil und Standortwahl von besonderem Interesse. Schneider und Spellerberg (1999) stellten fest, dass eine Aufteilung der Lebensstile auf der Stadt-Land Achse möglich ist. Es zeigt sich auch, dass der Prozess der Suburbanisierung vorwiegend durch die „Hochkulturell Interessierten“, die „Vielseitig Aktiven“, die Häuslichen Modeorientierten“ sowie durch die „Sachlich Pragmatischen“ mit ihrer Orientierung an Neubauten in kleinen und mittleren Städten getragen wird. Demgegenüber besteht eine Tendenz der jungen „Erlebnis- und Freizeitorientierte“ in Richtung Innenstädte (vgl. Schneider & Spellerberg 1999).

Auch im Projekt StadtLeben (Beckmann et al., 2006) wurde der Zusammenhang zwischen Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität untersucht. Lebensstile (Wertorientierungen und Lebensziele, kulturelle Geschmackspräferenzen, Freizeitaktivitäten, soziales Netzwerk) wurden auch in dieser Studie konzeptionell von Lebensform (Haushaltskontext, Teilnahme am Erwerbsleben) und Sozialstruktur (Einkommen, Geschlecht, Alter) abgegrenzt. Durch Faktoren- und Clusteranalysen identifizierten Beckmann et. al (2006) fünf Lebensstiltypen („die Erlebnisorientierten", „die Kultur-Interessierten", „die Distanzierten", „die Außerhäuslich-Geselligen", „die Traditionellen"). Beckmann et al. (2006) stellten fest, dass Wohnmobilität (Umzugshäufigkeit, Distanz, Motive, etc.) durch Indikatoren der Lebensphase (wie Alter und Familienform) besser erklärt wird als durch Lebensstile. Dies deckte sich auch mit den Befunden von Schneider und Spellerberg (1999). Besonders das Alter bestimmt das Ausmaß an Wohnmobilität. Hinsichtlich der Wohnstandortwahl zeigten sich allerdings Lebensstile als aussagekräftiger als die Indikatoren der Lebensphase. Besonders die Innenstadtgebiete wiesen eine Häufung des „Außerhäuslich-Geselligen" Typs auf. Dies erklärt sich vorwiegend aus der jungen Altersstruktur dieser Gruppe (vgl. Beckmann et al., 2006).

Tabelle 5-10: Lebensstile in Westdeutschland, Quelle: modifiziert nach Schneider & Spellerberg 1999

Lebensstile	Anteil	Lebensstilmerkmale und soziale Lage der Gruppen	Wohnort	Wohnen
1. Hochkulturell Interessierte, sozial Engagierte	11%	Lebensziele: Politisches Engagement, Sparsamkeit, Hilfsbereitschaft Freizeit: Familie, Kunst, Garten, Weiterbildung, etablierte Kultur Aktionsradius: mittelmäßig Alter und Geschlecht: ø 55 Jahre, gemischt Ausbildung und Einkommen: überdurchschnittlich	verstärkt in mittelgroßen Städten und in Kleinstädten	71% Wohneigentum (höchster Anteil aller Gruppen) höheres Einkommen und Wunsch, Lebensstandard Ausdruck zu verleihen
2. Arbeits- und Erlebnisorientierte, vielseitig Aktive	9%	Lebensziele: Abwechslung, Führungsposition, politisches Engagement, gutes Aussehen Freizeit: Freunde, Computer, Kunst, Weiterbildung, etablierte/moderne Kultur Aktionsradius: außerhäuslich Alter und Geschlecht: ø 33 Jahre, mehr Männer Ausbildung und Einkommen: überdurchschnittlich	Verstärkt Innenstadt von Großstädten	Mehr Mieter als Eigentümer Mehrfamilienhäuser
3. Expressiv Vielseitige	12%	Lebensziele: keine Tendenz Freizeit: Familie, Garten, Kunst Freunde, Musik, moderne Kultur Aktionsradius: außerhäuslich Alter und Geschlecht: ø 37 Jahre, gemischt Ausbildung und Einkommen: durchschnittlich Viele Personen mit Kindern	verstärkt in Kleinstädten	Eigentum und Miete im Durchschnitt Wohnungen relativ klein
4. Sachlich-pragmatische Qualitätsbewusste	12%	Lebensziele: Abwechslung, politisches Engagement, Führungspositionen Freizeit: Computer, Weiterbildung, moderne Kultur Aktionsradius: mittelmäßig Alter und Geschlecht: ø 44 Jahre, etwas mehr Männer	verstärkt in mittelgroßen Städten und in Kleinstädten	Zweitgrößte Gruppe von Eigentümern (56%) Einkommen eher durchschnittlich („Häuslbauer")

		Ausbildung und Einkommen: leicht überdurchschnittlich		

Fortsetzung von Tabelle 5-10

Lebensstile	Anteil	Lebensstilmerkmale und soziale Lage der Gruppen	Wohnort	Wohnen
5. Hedonistische Freizeitorientierte	6%	Lebensziele: Abwechslung, Anerkennung, gutes Aussehen, Sicherheit Freizeit: Freunde, Fernsehen, Musik, Computer, moderne Kultur Aktionsradius: außerhäuslich Alter und Geschlecht: ø 30 Jahre, mehr Männer Ausbildung und Einkommen: wenig Bildung bei vergleichsweise hohem Einkommen Ausländeranteil am höchsten (10%)	Verstärkt in Innenstadt von Großstädten	Unterdurchschnittliche Wohnungsverhältnisse, 80% in Miete Mehrfamilienhäuser Oft im Elternhaus Wohnungsgröße durchschnittlich Kabelanschluss
6. Häusliche mit Interesse für leichte Unterhaltung und Mode	10%	Lebensziele: keine Tendenz Freizeit: Familie, populär-moderne Kultur Aktionsradius: häuslich bis mittelmäßig Alter und Geschlecht: ø 54 Jahre, mehr Frauen Ausbildung und Einkommen: unterdurchschnittlich, viele Hausfrauen und RentnerInnen	verstärkt in Großstädten	50% Wohneigentum Einfamilienhäuser oder Mietshäuser Häufiger altersgerechte Ausstattung
7. Einfach Lebende, arbeitsorientierte Häusliche	13%	Lebensziele: Führungspositionen, politisches Engagement, geringe Tendenz Freizeit: Familie, Garten, moderne Kultur Aktionsradius: häuslich (viele Personen mit Kindern) Alter und Geschlecht: ø 45 Jahre, gemischt Ausbildung und Einkommen: unterdurchschnittlich	verstärkt in Kleinstädten oder am Land	Häufiger Miete Kleine Wohnflächen Garten als lebensstilspezifische Ausstattung
8. Sicherheitsorientierte, sozial Eingebundene mit Vorlieben für volkstümliche Kultur und Mode	11%	Lebensziele: Hilfsbereitschaft, Anerkennung, gutes Aussehen, Sicherheit, Sparsamkeit Freizeit: Familie, Freunde, populäre Kultur Aktionsradius: häuslich, mittelmäßig Alter und Geschlecht: ø 51 Jahre, mehr Frauen Ausbildung und Einkommen: unterdurchschnittlich	verstärkt in Kleinstädten oder am Land	62% Miete, alle Haustypen, sparsamer Lebensstil, niedriger Preis bei Wohnungseinrichtung
9. Traditionelle, zurückgezogen Lebende	16%	Lebensziele: Sparsamkeit, Sicherheit Kultur: populäre Kultur Freizeit: Fernsehen, Familie Aktionsradius: häuslich Alter und Geschlecht: ø 62 Jahre, gemischt Ausbildung und Einkommen: unterdurchschnittlich; „Unterschicht“, älteste Gruppe, 8% Ausländer	verstärkt am Land	Häufig Mietshäuser Viele verwitwete Frauen verstärkt am Land

Lebensstile vs. Lebensphasen/Lebensformen

Die bisher vorgestellten Studien weisen dahingehend Gemeinsamkeiten auf, dass hinsichtlich der Typenbildung verschiedener Lebensstilgruppen vorwiegend subjektive, sozio-kulturelle und evaluative Dimensionen (z. B. Werte, Einstellungen, kultureller Geschmack) als konstituierende Variablen verwendet wurden. In der Sozialstrukturforschung herrscht weitgehend Einigkeit darüber, dass die Lebensstilperspektive die

Beschreibung moderner Sozialstrukturen sinnvoll ergänzt. Welchen Stellenwert Lebensstilorientierungen im Vergleich zu sozialstrukturellen Merkmalen in Bezug auf die Alltagsgestaltung zukommen, wird weitergehend kontrovers diskutiert (vgl. Konietzka, 1995; Hunecke, 2002).

Konietzka (1995) beschreibt in der Lebensstilforschung zwei konzeptionell verschiedene Ansätze. Unterschieden werden „Entstrukturierungsansätze" von „Strukturansätzen" (vgl. Konietzka 2005,). Die Unterscheidung dieser beiden Ansätze erscheint daher wichtig, weil sie auf der Ebene der empirischen Bildung der Untersuchungsgruppen zu zwei völlig verschiedenen Resultaten führt. Im Entstrukturierungsparadigma werden empirische Aggregate der Lebensstilanalyse durch subjektive, soziokulturelle Lebensstilmerkmale definiert. Man erhält somit Lebensstilgruppen, die die Qualität von soziokulturellen Formationen haben und – zumindest konzeptionell – von der sozialen Lage unabhängig sind. Im Falle des Strukturansatzes hingegen werden die Untersuchungsgruppen durch strukturelle Kriterien definiert. Lebensstile bezeichnen dann die spezifische Alltagsorganisation von sozialen Statusgruppen. Die technischen Analyseinstrumente dieser beiden Ansätze sind zumeist Faktoren- und Clusteranalyse im Entstrukturierungsparadigma bzw. die Korrespondenzanalyse im Strukturansatz (vgl. Konietzka).

Konietzka (1995) bildete in seiner empirischen Analyse, dem Strukturansatz folgend, verschiedene Untersuchungsgruppen entlang der Dimensionen *Partnerhaushalt, alleinlebend, Elternschaft, Alter, Geschlecht, Stellung im Haushalt und Berufstätigkeit.* Diese verschiednen „Lebensformen" wurden als sozialstrukturelle „Träger" differenzierter Wertorientierungen und Lebensstile betrachtet. Mittels Korrespondenzanalysen zeigte Konietzka, dass die unterschiedlichen Lebensformen strukturierenden Charakter in Hinsicht auf Werte und Lebensstile aufweisen.

Ähnliche Lebensphasen- bzw. Lebensformmodelle fanden auch in der umweltsoziologischen Forschung Anwendung. Beispielsweise wurden in den regelmäßigen Bevölkerungsumfragen „Umweltbewusstsein in Deutschland" (2000, 2002, 2004) Umwelteinstellungen und Umweltverhalten verschiedener Lebensphasen analysiert. Um Zusammenhänge zwischen Lebensstil und Umwelteinstellungen zu untersuchen, bildeten die AutorInnen in Anlehnung an die von der Zeitschrift „Stern" durchgeführte Studie „Dialoge 5" (1999) neun verschiedene Lebensphasen („Junge Singles", „Junge Unverheiratete in Familie lebend", „Junge Paare ohne Kinder", „Junge Familie mit Kindern", „Familie mit nur älteren Kindern", „Partner-Haushalte über 40 bis unter 60 Jahre", „Partner-Haushalte ab 60 Jahre", „Ältere Unverheiratete", „Alleinerziehende"), die als sozialstrukturelle Träger differenzierter Lebensstile betrachtet wurden.

Kinderbetreuende Lebensformen

Für die in ENERG.STIL relevante Zielgruppe der Kinderbetreuenden ist anzumerken, dass *Kinderbetreuende* an sich kaum als homogene Gruppe angesehen werden können.

Es ist vielmehr davon auszugehen, dass sich Personen mit Kindern stark voneinander unterscheiden je nachdem, wie alt die Kinder sind, ob einer Erwerbstätigkeit nachgegangen wird, ob ein Partner vorhanden ist etc. Will man Kinderbetreuende aus der Lebensstilperspektive betrachten, so scheint es Sinn zu machen, sich an einem Lebensphasen- bzw. Lebensformmodell zu orientieren, welche sozial relevante Gruppierungen aufgrund der familiären Lebensform unterscheidet. Dadurch lassen sich verschiedene kinderbetreuende Lebensformen voneinander und von anderen Lebensformen abgrenzen und in Relation zueinander betrachten.

Wir stützen uns bei unseren empirischen Analysen zu Werten, Einstellungen und Umweltverhalten auf bereits vorhandene Daten. Die Studie „Umweltbewusstsein in Deutschland 2006“ kommt dafür in Frage, da sie viele für die Thematik relevante Aussagen enthält und eine Abgrenzung verschiedener kinderbetreuender und anderer Lebensformen erlaubt. Der Datensatz zu *Umweltbewusstsein in Deutschland 2006* enthält neben Einstellungsfragen zum Umweltbewusstsein und verschiedenen Items zum Umweltverhalten auch eine Fragebatterie zu allgemeinen Wertorientierungen. Fragen zu Merkmalen des Lebensstils, wie etwa alltagsästhetische Geschmackspräferenzen, sind leider nicht enthalten. Die Primärstudie wurde im Auftrag des deutschen Umweltbundesamts von Kuckartz, Rädiker und Rheingans-Heintze (vgl. Umweltbundesamt, 2006) in Kooperation mit dem Institut TNS-EMNID durchgeführt. Die Stichprobe besteht aus 2034 befragten Personen und ist repräsentativ für die Bevölkerung der Bundesrepublik. Auf Datenmaterial aus Deutschland muss zurückgegriffen werden, da für Österreich bisher kein vergleichbares Datenmaterial verfügbar ist. In Anlehnung an existierende Lebensphasentypologien (Konietzka 1995, Dialoge 5, 1999, Umweltbundesamt, 2000, 2002, 2004) unterscheiden wir in unserer Analyse anhand der Kriterien *Alter, Leben in Partnerschaft oder in Familie, Vorhandensein von Kindern unter 18 Jahren im Haushalt, Alter der Kinder, Beschäftigung (Erwerbstätigkeit oder in Ausbildung)* elf verschiedene Lebensformen. Fünf der elf beschriebenen Lebensformen sind Kinderbetreuende. Tabelle 5-11 gibt die Verteilung der Lebensformen in den Daten zur Studie „Umweltbewusstsein in Deutschland 2006“ wieder.

Tabelle 5-11: Häufigkeiten der Lebensformen, Quelle: eigene Berechnung aus den Daten des Umweltbundesamtes 2006

Lebensform	Stichprobengröße	Prozent
Junge Singles (unter 40 Jahre)	133	6,5%
Junge ohne Partner in Familie	152	7,5%
Junge Paare ohne Kinder	134	6,6%
Familie mit Kleinkind/ beschäftigt	139	6,8%
Familie mit Kleinkind/ unbeschäftigt	60	3,0%
Alleinerziehende	85	4,2%
Familie mit nur älteren Kindern/ beschäftigt	219	10,8%
Familie mit nur älteren Kindern/ unbeschäftigt	56	2,8%
Mittlere Paare ohne Kinder	292	14,3%
Ältere Paare ohne Kinder	372	18,3%
Ältere Singles	275	13,5%
Gesamt	1918	94,3%
Rest	116	5,7%
Gesamt	2034	100,0%

Unterschieden werden dabei Kinderbetreuende mit kleinen Kindern von Kinderbetreuenden mit nur älteren Kindern (ab sieben Jahren), da sich die Betreuungssituation mit dem Schulalter ändert. Weiters unterscheiden wir Kinderbetreuende, die beschäftigt sind (entweder erwerbstätig oder in Ausbildung) von Kinderbetreuenden ohne außerhäusliche Beschäftigung (z. B. Hausfrau/mann, RentnerIn, arbeitslos), da wir annehmen, dass die Beschäftigungssituation wesentlichen Einfluss auf die Kinderbetreuungssituation hat. In der Gruppe der Allenerziehenden konnte aufgrund der geringen Fallzahl nicht weiter in Beschäftigte/Nicht-Beschäftigte oder nach Alter der Kinder ausdifferenziert werden. In Tabelle 5-12 werden die Abgrenzungskriterien der Lebensformen sowie ihre soziodemografische Charakterisierung, die sich aus der Auswertung der Daten aus „Umweltbewusstsein in Deutschland 2006“ ergibt, beschrieben.

Tabelle 5-12: Soziodemografische Merkmale der Lebensformen, Quelle: eigene Berechnung aus den Daten des Umweltbundesamtes 2006

Kriterien	Soziodemografische Charakterisierung
Junge Singles (JS)	
• Unter 40 Jahre • Alleinlebend • Kein Partner • keine Kinder	• Durchschnittsalter: 29,6 Jahre • Mehrheitlich männlich (63%) • Überdurchschnittlich häufig mit mittlerem Bildungsabschlüssen • Überwiegend erwerbstätig aber auch überdurchschnittlich oft in Ausbildung • zw. 1000 u. 1125 Euro (Median) • Überwiegend ledig
Junge ohne Partner in Familie lebend (JoPiF)	
• Unter 40 Jahre • Nicht alleine lebend • Nicht mit Partner zusammenlebend oder kein Partner • Keine eigenen Kinder	• Durchschnittsalter: 23,9 Jahre • Mehrheitlich männlich (66,7%) • Überwiegend mittlere Bildungsabschlüsse • Überwiegend in Ausbildung • zw. 500 u. 625 Euro (Median) • ledig
Junge Paare ohne Kinder (JPoK)	
• Unter 40 Jahre • Mit Partner in Haushalt lebend • Keine Kinder im Haushalt	• Durchschnittsalter: 30,0 Jahre • Geschlechterverteilung wie in Grundgesamtheit • Mehrheitlich aber unterdurchschnittlich mit niedrigem Bildungsabschluss, überdurchschnittlich mit mittlerem Bildungsabschluss. • Überwiegend erwerbstätig, etwas überdurchschnittlich in Ausbildung. • Mittleres Einkommen: zw. 1200 u. 1375 (Median). • Zu 63% ledig zu 34% verheiratet.
Familie mit Kleinkind/ beschäftigt (FmKK/b)	
• Alter: unter 60 Jahre • mindestens 1 Kind unter 7 Jahre im Haushalt • eigene Kinder • mit Partner in Haushalt lebend • erwerbstätig oder in Ausbildung	• Durchschnittsalter: 36,7 Jahre • Überwiegend männlich (63,6%) • Alle Bildungsabschlüsse • Definitionsgemäß beschäftigt: praktisch alle erwerbstätig und nicht in Ausbildung • zw. 1500 u. 1750 Euro (Median) • Überwiegend verheiratet (88,5%)

Fortsetzung von Tabelle 5-12

Familie mit Kleinkind/ nicht beschäftigt (FmKK/nb)	
• Alter: unter 60 Jahre • mindestens 1 Kind unter 7 Jahre im Haushalt • eigene Kinder • mit Partner in Haushalt lebend • nicht erwerbstätig oder in Ausbildung	• Durchschnittsalter: 33,0 Jahre • Überwiegend weiblich (88,3%) • Etwas überdurchschnittlich bei niedrigen Bildungsabschlüssen und etwas unterdurchschnittlich bei hohen Bildungsabschlüssen • Definitionsgemäß nicht beschäftigt • Mittleres Einkommen: zw. 400 u. 500 Euro (Median) • Überwiegend verheiratet (88,3%), 15,5% ledig
Alleinerziehende (AE)	
• Kind im Haushalt • eigene Kinder • nicht mit Partner in Haushalt lebend	• Durchschnittsalter: 40,1 Jahre • Überwiegend weiblich (76,5%) • Überdurchschnittlich bei niedrigen Bildungsabschlüssen und unterdurchschnittlich bei mittleren und hohen Bildungsabschlüssen • Zwei Drittel erwerbstätig, 31% nicht beschäftigt • Mittleres Einkommen: zw. 1125 u. 1250 Euro (Median) • Überwiegend geschieden (45%) oder verheiratet und getrennt lebend (25%) oder ledig (25%)
Familie mit nur älteren Kindern/beschäftigt (FmaK/b)	
• Kinder im Haushalt, aber kein Kind unter 7 Jahre • eigene Kinder • mit Partner in Haushalt lebend • erwerbstätig oder in Ausbildung	• Durchschnittsalter: 44,7 Jahre • 55,5% männlich, 45,5% weiblich, also leicht mehrheitlich männlich • Alle Bildungsabschlüsse • Definitionsgemäß beschäftigt: praktisch alle erwerbstätig und nicht in Ausbildung • Mittleres Einkommen: zw. 1500 und 1750 Euro (Median) • Überwiegend verheiratet (92,3%)
Familie mit nur älteren Kindern/ nicht beschäftigt (FmaK/nb)	
• Kinder im Haushalt, aber kein Kind unter 7 Jahre • eigene Kinder • mit Partner in Haushalt lebend • nicht erwerbstätig oder in Ausbildung	• Durchschnittsalter: 44,2 Jahre • Überwiegend weiblich (76,8%) • Etwas überdurchschnittlich bei niedrigen Bildungsabschlüssen und etwas unterdurchschnittlich bei hohen Bildungsabschlüssen • Definitionsgemäß nicht beschäftigt • Mittleres Einkommen: zw. 500 u. 625 Euro (Median) • Überwiegend verheiratet (87,3%)

Fortsetzung von Tabelle 5-12

Mittlere Paare ohne Kinder (MPoK)	
• 40 bis 59 Jahre • mit Partner in Haushalt lebend • keine Kinder im Haushalt	• Durchschnittsalter: 51,5 Jahre • Geschlechterverteilung wie in Grundgesamtheit • Alle Bildungsschichten • Überwiegend erwerbstätig (76,5%) • Mittleres Einkommen: zw. 1250 u. 1375 Euro (Median) • Überwiegend verheiratet (86,3%)
Ältere Paare ohne Kinder (APoK)	
• 60 Jahre und älter • mit Partner in Haushalt lebend • keine Kinder im Haushalt	• Durchschnittsalter: 68,5 Jahre • 55,1% männlich, 44,9% weiblich, also leicht mehrheitlich männlich • Alle Bildungsschichten • Überwiegend nicht beschäftigt (85,7%) • Mittleres Einkommen: zw. 1124 u. 1250 Euro (Median) • Überwiegend verheiratet (93,5%)
Ältere Singles (AS)	
• 40 Jahre und älter • Alleinlebend • Nicht mit Partner zusammenlebend oder kein Partner	• Durchschnittsalter: 64,6 Jahre • Mehrheitlich weiblich (67,6%) • Alle Bildungsschichten, etwas überdurchschnittlich bei niedrigen Bildungsschichten • Überwiegend nicht beschäftigt (69,5%) • Mittleres Einkommen: zw. 1124 u. 1250 Euro (Median) • Überwiegend verwitwet (44,2%), geschieden (27,2%) oder ledig (21,9%).

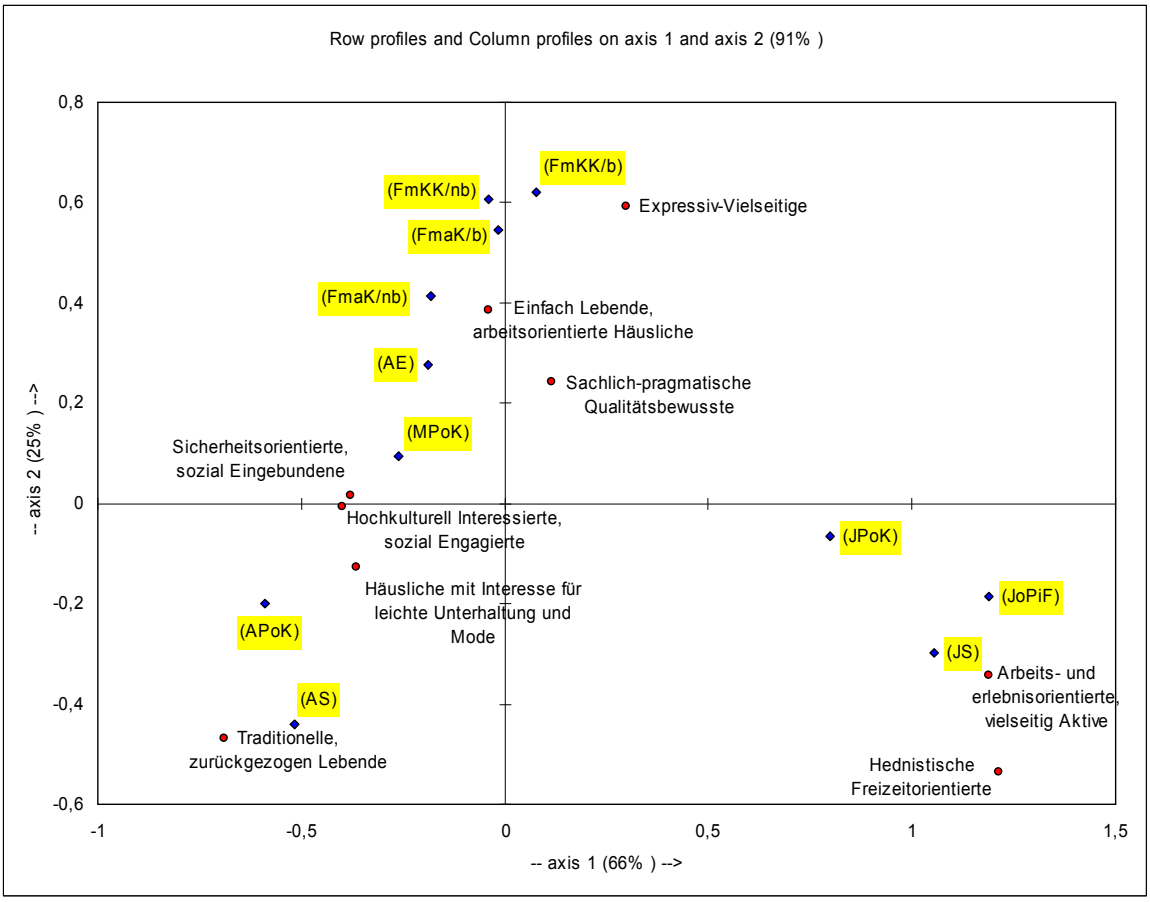
Die hier abgegrenzten Lebensformen werden in weiterer Folge im Hinblick auf allgemeine Wertorientierungen, Umweltbewusstsein und Umweltverhaltensvariablen mit den Daten der Studie „Umweltbewusstsein in Deutschland 2006“ untersucht. Es soll dabei der Frage nachgegangen werden, inwieweit ein Lebensphasen- bzw. Lebensformmodell hinsichtlich umweltrelevanter Normen zu aussagekräftigen Ergebnissen für die Zielgruppe der Kinderbetreuenden führt. Der Argumentation Konietzkas (1995) folgend, repräsentieren die Lebensformen die bedeutenden Differenzierungslinien sozialer Ungleichheit und können als „Träger“ von differierenden Lebensstilen betrachtet werden.

Lebensformen und allgemeine Lebensstiltypen

Die zuvor beschriebene Studie über Begleitmobilität von Böhler (2006) legt nahe, dass es hinsichtlich der Gestaltung von Maßnahmen nicht ausreicht, Kinderbetreuende nur

anhand der Lebensphase zu erfassen, da Lebensstile innerhalb der Gruppe vielfältig sein können. In der nachfolgenden Auswertung wird der Zusammenhang zwischen einzelnen Lebensformen, welche die von uns definierten Gruppen der Kinderbetreuenden beinhalten, und allgemeinen Lebensstiltypen dargestellt. Als Datengrundlage dieser Sekundärauswertung dient der Sozialwissenschaften-Bus 1996, der auch von Schneider und Spellerberg (1999) in der zuvor beschriebenen Studie „Lebensstile, Wohnbedürfnisse und Mobilität" verwendet wurde. Um den Zusammenhang zwischen den Lebensformen und Lebensstiltypen grafisch zu veranschaulichen, wurde die Methode der Korrespondenzanalyse angewandt.

Die Korrespondenzanalyse (CA) ist ein exploratives, multivariates Verfahren, mit dem Zeilen- und Spaltenprofile von herkömmlichen zwei- oder mehrdimensionalen Kontingenztabellen grafisch dargestellt werden können. Es kann für nominale und metrische Daten verwendet werden. Im Ergebnis liefert die CA die Darstellung der Ähnlichkeit bzw. Unähnlichkeit von Vergleichsgruppen wie auch Hinweise auf latente Dimensionen, die den gemessenen (manifesten) Variablen als Tiefenstruktur zugrunde liegen. In der Regel werden bei der einfachen CA zu beschreibende Variablen (Vergleichsgruppen; in unserem Fall die Lebensformen) in Abhängigkeit zu einer Vielzahl von beschreibenden Variablen gesetzt (in unserem Fall die verschiedenen Lebensstile). Bei der grafischen Interpretation ist zu beachten: Spaltenprofile, die im Projektionsraum naher beieinander liegen, sind sich hinsichtlich der beschreibenden Zeilenprofile ähnlicher. Je weiter die Profile vom Centroid entfernt sind, desto mehr weichen sie vom Gesamtdurchschnitt ab. Analoges gilt für Zeilenprofile. Wichtig ist zu beachten, dass die Beschreibung der Spaltenprofile (Lebensformen) mittels der Zeilenprofile (Lebensstiltypen) nicht über die Distanzen im Projektionsraum erfolgen darf, da Zeilen- und Spaltenprofile aus Darstellungsgründen unterschiedliche Skalierungen aufweisen. Die Interpretation ist allerdings über deren Winkel ausgehend vom Centroid möglich. Je enger die Winkel zwischen Spalten- und Zeilenprofil, desto stärker ist die Assoziation zwischen ihnen. Bei einem Winkel von 90 Grad besteht statistische Unabhängigkeit. Die Achsen der geometrischen Darstellung repräsentieren (analog zur Faktorenanalyse) latente Dimensionen, die einen mehrdimensionalen Eigenschaftsraum aufspannen, in den die Profile, als Punkte dargestellt, hineinprojiziert werden (vgl. Blasius & Georg, 1992, Gasser-Steiner, 2005, Konietzka, 1995).



Legende:

(JS)	Junge Singles	(FmaK/b)	Familie mit nur älteren Kindern /beschäftigt
(JoPiF)	Junge ohne Partner in Familie lebend	(FmaK/nb)	Familie mit nur älteren Kindern/nicht beschäftigt
(JPoK)	Junge Paare ohne Kinder	(MPoK)	Mittlere Paare ohne Kinder
(FmKK/b)	Familie mit Kleinkind/beschäftigt	(APoK)	Älter Paare ohne Kinder
(FmKK/nb)	Familie mit Kleinkind/nicht beschäftigt	(AS)	Ältere Singles
(AE)	Alleinerziehende		

Abbildung 5-6: Lebensformen und Lebensstile, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Schneider und Spellerberg 1999

Die Ergebnisgrafik der CA (Abbildung 5-6) zeigt die ersten beiden erklärungsstärksten Achsen, die insgesamt 91% der gesamten Variabilität der Kontingenztabelle erklären. Die erste Achse erklärt 66% der Gesamtvariabilität (*Gesamtträgheitsgewicht* oder *Gesamtinertia*). Die zweite Achse erklärt weitere 25%. Die dritte Achse weist nur noch einen Erklärungsanteil von 3% auf und kann daher in der Interpretation vernachlässigt werden. Der grafische Plot der Korrespondenzanalyse lässt sich dahingehend interpretieren, dass hinsichtlich der Lebensstilgruppen die drei jüngeren Lebensformen große Ähnlichkeiten aufweisen (sie liegen im Raum nahe beieinander) und sind überdurchschnittlich durch die Lebensstile „Hedonistische Freizeitorientierte“ und „Arbeits- und Erlebnisorientierte“ charakterisiert. Ältere Singles und ältere Paare ohne Kinder sind

sich ebenfalls relativ ähnlich und lassen sich überdurchschnittlich durch die Lebensstile „Traditionelle, zurückgezogen Lebende“ und „Häusliche mit Interesse für leichte Unterhaltung und Mode“ charakterisieren. Charakteristisch für die Familien mit kleinen Kindern (beschäftigt und nicht beschäftigt) sowie für Familien mit nur älteren Kindern (beschäftigt) sind die Lebensstile „Expressiv-Vielseitige“ und „Einfach Lebende, arbeitsorientierte Häusliche.“ Das Ergebnis zeigt, dass hinsichtlich des Lebensstils das Alter die wohl stärkste Trennungslinie darstellt. Doch auch die familialen Lebensformen mit Kindern sind auf der zweiten Achse darstellbar. Sie weisen hohe Korrelationen mit der zweiten Achse auf mit Ausnahme der Alleinerziehenden. Diese Gruppe ist zum einen von der Fallzahl her sehr klein und offenbar aufgrund der breiten Definitionskriterien zu heterogen, dass sie eindeutig auf der Lebensstilebene beschrieben werden könnte. Dies deckt sich auch mit den Befunden von Konietzka (1995), in dessen Analysen sich das Alter und die familiale Lebensform mit Kindern als dominante Achsen gezeigt haben, in denen aber Alleinerziehende auf der Ebene der Werte und Lebensstile nicht eindeutig zu beschreiben waren.

Die bisher dargestellten Studien zeigten, dass die Zielgruppen der Kinderbetreuenden und Jugendlichen je nach Typologie in verschiedenen Lebensstiltypen in unterschiedlichem Ausmaß zu finden sind. Mit Ausnahme der Studie von Hunecke et al. (2002), welche konkret Mobilitätstypen Jugendlicher untersuchte, umfassen alle Lebensstiltypologien nur erwachsene Personen ab 18 Jahren. Dennoch zeigten sich Lebensstiltypen, die als jugendnah betrachtet werden können. So können etwa in der Sinus-Typologie die Milieus ‚moderne Performer’, ‚Experimentalisten’ und ‚Hedonisten’ als jugendnah angesehen werden. Den höchsten Anteil an Kinderbetreuenden findet man im Milieu der Bürgerlichen Mitte. Tabelle 5-13 versucht eine überblicksmäßige Darstellung, in welchen Lebensstiltypen der vorgestellten Studien Jugendliche und Kinderbetreuende schwerpunktmäßig anzutreffen sein dürften und welche soziodemografischen Merkmale sie beschreiben können.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Studien zu Lebensstilen und umweltgerechtem Verhalten dahingehend Gemeinsamkeiten aufweisen, dass sie dazu dienen sollen, Zielgruppen zu identifizieren, um diese mit spezifischen bewusstseinsbildenden Kommunikationsmaßnahmen anzusprechen. So wird etwa in der Studie von Kleinhückelkotten (2005) auf allgemeiner Ebene beschrieben, wie Milieus als Zielgruppen für die Nachhaltigkeitskommunikation im Prozess der Diffusion von Innovationen genutzt werden können. In den meisten Studien geht jedoch die Forderung nach zielgruppenspezifischen Maßnahmen nicht mit konkreten Maßnahmevorschlägen einher.

Tabelle 5-13: Schwerpunktmäßige Repräsentation der Zielgruppen in verschiedenen Lebensstiltypen

Typologie	Typen in denen Zielgruppe schwerpunktmäßig vorkommt	Typische Merkmale
	Jugendliche	
Sinus Milieus (Sinus Sociovision, 2004)	moderne Performer	jung, hohe Bildung, hohes Einkommen, Schüler und Studenten mit Job, Selbständige und Freiberufler
	Experimentalisten	jung, hohe Bildung, überdurchschnittl. Einkommen, Angestellte, Selbständige, Freiberufler, Auszubildende, Schüler, Studenten
	Hedonisten	jung, einfache/mittlere Bildungsabschlüsse, oft kein eigenes Einkommen, einfache Angestellte, Arbeiter, Schüler, Auszubildende
WELSKO-Haushaltstypen (Prose &Wortmann, 1991a)	Die Lustbetonten	jung, mehrheitlich männlich, mittlere bis hohe Bildung, Berufe sehr gemischt, geringes Einkommen, viele Ein-Personenhaushalte, meist in Mietwohnungen
	Die Umwelt-Aktivierbaren	jung, vorwiegend Studenten, niedriges Einkommen, viele Ein-Personenhaushalten, meist in Mietwohnungen
Mobilanz: Einstellungsbasierte Mobilitätstypen (Hunecke et al., 2007)	PKW-Individualisten	jung, mehrheitlich männlich, hohe Bildung, höhere Einkommensgruppen, Angestellte, Beamte und Studenten,
Allgemeine Lebensstiltypologie nach Schneider und Spellerberg (1999)	Hedonistische Freizeitorientierte	jung, mehrheitlich männlich, niedrige Bildung bei vergleichsweise hohem Einkommen, in Innenstädten von Großstädten
	Arbeits- und Erlebnisorientierte, vielseitig Aktive	jung, mehrheitlich männlich, Bildung und Einkommen überdurchschnittlich, in Innenstädten von Großstädten
	Kinderbetreuende	
Sinus Milieus (Sinus Sociovision, 2004)	Bürgerliche Mitte	etwa 30-50 Jahre, kinderfreundliches Milieus, mittlere Bildung, mittleres Einkommen, einfache/mittlere Angestellte, (Fach)arbeiter oder arbeitslos
WELSKO-Haushaltstypen (Prose &Wortmann, 1991a)	Konservativ-Umweltbewusste:	älteste Gruppe, niedrige Bildungsabschlüsse, meist Rentner, zuvor Angestellte, Beamte, Techniker und Handwerker, oft Kinder unter 18 J. im HH., meist Eigentümer der Wohnung/des Hauses
	Alternativ-Umweltbewusste:	jung, mehrheitlich Frauen, mittlere bis hohe Abschlüsse, vorwiegend akademische, pädagogische und soziale Berufe, geringes bis mittleres Einkommen, viele Kinder unter 18 Jahren im HH., meist Mietwohnungen
	Die Sparsam-Bescheidenen:	älteres Segment, mehrheitlich Frauen, niedrige Abschlüsse, Rentner, Hausfrauen, Büroberufe, soziale, medizinische Berufe, Handel, viele Kinder unter 18 Jahren im HH.

Fortsetzung von Tabelle 5-13

Typologie	Typen in denen Zielgruppe schwerpunktmäßig vorkommt	Typische Merkmale
Mobilanz: Einstellungsbasierte Mobilitätstypen (Hunecke et al., 2007)	Wetterunabhängige Radfans	mittlere Altersgruppen, hoher Anteil an Haushalten mit Kindern, mittlere Bildungsabschlüsse, relativ hohes Einkommen, Angestellte und Beamte
	ÖV-distanzierte Zwangsmobile	mittlere Altersgruppen, hoher Anteil an Haushalten mit Kindern, hohe Bildungsabschlüsse, hohes Einkommen, Angestellte, Beamte, Selbständige
Allgemeine Lebensstiltypologie nach Schneider und Spellerberg (1999)	Expressiv Vielseitige	mittlere Altersgruppen, viele Personen mit Kindern, Ausbildung und Einkommen durchschnittlich, leben vorwiegend in Kleinstädten
	einfach lebende, arbeitsorientierte Häusliche	mittlere Altersgruppen, viele Personen mit Kindern, Ausbildung und Einkommen unterdurchschnittlich, leben vorwiegend in Kleinstädten od. am Land

5.2.3 Werte, Einstellungen, Umweltverhalten

Diskrepanzen zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten

Umweltbewusstsein als Einstellung oder Werthaltung hat eine lange Tradition in der umweltpsychologischen und –soziologischen Forschung. Zahlreiche Studien haben sich dabei mit der Stärke des Zusammenhangs von Umwelteinstellungen und Umweltverhalten beschäftigt (für Übersichten vgl. Hines et al. 1986/87; Eckes und Six, 1994; de Haan und Kuckartz 1996; Preisendörfer und Franzen 1996; Bamberg & Möser 2007). Dabei herrscht nahezu Einstimmigkeit darüber, dass Umwelteinstellungen nur einen eingeschränkten und moderaten Einfluss auf das tatsächliche Umweltverhalten haben. In einer Metaanalyse von 128 amerikanischen Studien von Hines et al. (1986/87) wird eine durchschnittliche Korrelation zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in Höhe von r=0,35 festgestellt. Eckes und Six (1994) kommen bei der Analyse von 17 Studien auf eine durchschnittliche Korrelation von r=0,26. Die Meta-Analyse von Hines et al. (1986/87) wurde 20 Jahre später von Bamberg und Möser (2007) anhand von 57 Studien repliziert, wobei die Ergebnisse bestätigt werden konnten. Es zeigt sich also, dass trotz eines gewissen Erklärungsanteils der Großteil der Varianz des Umweltverhaltens nicht durch Pro-Umwelteinstellungen alleine erklärt werden kann (vgl. Diekmann & Preisendörfer, 2001).

Als Erklärung für die eher geringe Korrelation zwischen Umwelteinstellungen und Verhalten kann eine Reihe von Gründen angeführt werden (vgl. Neugebauer, 2004; Diekmann & Preisendörfer 2001):

- Alltagsroutinen: Umweltschädigendes Verhalten ist oft habitualisiert, da es von klein auf erlernt wurde.
- Soziale Normen: z. B. Kann schnelles Fahren bei Jugendlichen zu mehr Prestige in der Peergroup führen.
- Widersprüchliche Einstellungen: z. B. umweltbewusste Einstellung vs. Einstellung, dass es am sichersten fürs Kind ist, mit dem Auto in die Schule gebracht zu werden.
- Situative Faktoren: Handlungsmöglichkeiten müssen zum einen objektiv bestehen und vom Akteur auch in Erwägung gezogen werden.

Diekmann & Preisendörfer (1992, 1998, 2001) treffen mit der Low-Cost-Hypothese die Annahme, dass Umwelteinstellungen das Umweltverhalten am ehesten und bevorzugt in Situationen beeinflussen, die mit geringen Kosten bzw. Verhaltensanforderungen verknüpft sind. Je geringer der Kostendruck in einer Situation, desto leichter falle es den Akteuren, ihre Umwelteinstellungen auch in ein entsprechendes Verhalten umzusetzen. Umgekehrt sinke die Bedeutung von Einstellungen, wenn eine Situation größere Verhaltenszumutungen in sich birgt. Technisch bedeutet dies, dass höhere Korrelationen zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten für Situationen, Verhaltensweisen und Rahmenbedingungen zu erwarten sind, die Low-Cost-Charakter haben (vlg. Diekmann & Preisendörfer, 2001). Empirisch wurde die Low-Cost-Hypothese unter anderem von Diekmann und Preisendörfer (1998) mit den Daten der Umfrage „Umweltbewusstsein in Deutschland“ aus dem Jahr 1996 geprüft. Die Autoren betrachteten 16 Verhaltensweisen (von Papierrecycling bis Verfügbarkeit eines Autos), die als unterschiedlich kostenträchtig angesehen wurden und verglichen den Einfluss des Umweltbewusstseins auf die Verhaltensweisen. Mit der Annahme, dass Verhaltensweisen umso kostenträchtiger seien, je seltener sie ausgeführt werden, wurden etwa Recyclingaktivitäten als typische Low- und Verhaltensroutinen im Verkehrsbereich als typische High-Cost-Verhaltensweisen eingestuft. Die Autoren zeigten, dass sich über die 16 Verhaltensweisen hinweg die Einflussstärke des Umweltbewusstseins mit zunehmenden Verhaltenskosten verringerte (vgl. Diekmann & Preisendörfer, 1998, 2001). Die Low-Cost-Hypothese wurde zum Gegenstand einer Kontroverse und wurde beispielsweise von Schahn und Bohner (1993) oder Kühnel und Bamberg (1998) kritisiert.

Die Diskrepanzen zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten wurde auf der Makroebene von verschiedenen AutorInnen auch mit unterschiedlichen Lebensstilen und mit Milieus erklärt, die darauf hinweisen, dass Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in verschiedenen sozialen Milieus unterschiedlich ausgeprägt sind (vgl. Reusswig, 1999; Kleinhückelkotten, 2005). So existieren beispielsweise soziale Milieus, in denen ein hohes Umweltbewusstsein vorherrscht, die Verhaltensweisen hingegen alles andere als umweltgerecht sind. Anderseits existieren Milieus, in denen Umwelt-

bewusstsein keine Rolle spielt, in denen aber umweltschonende Verhaltensweisen die Regel darstellen. So weist beispielsweise Reusswig (1999) mit Bezug zu den Sinus-Milieus auf das hohe Umweltbewusstsein im alternativen Milieu (aktuell mit dem postmateriellen Milieu am ehesten vergleichbar) hin, welches aber aufgrund der Wohnverhältnisse und Reiseverhalten nur wenig in umweltgerechtes Verhalten umgesetzt werde. Hingegen würde im kleinbürgerlichen Milieu (aktuell den Traditionsverwurzelten zuordenbar) Umweltbewusstsein auf Werte- und Einstellungsebene keine große Rolle spielen, da eher materialistische Orientierungen dominieren. Jedoch seien Haushaltsgeräte meist auf dem neuesten Stand und somit energie- und wassersparend. Im traditionellen Arbeitermilieu, das Reusswig mit den von Prose und Wortmann (1991) beschriebenen „Sparsam Bescheidenen" in Verbindung bringt, bestehe hingegen umweltfreundliches Verhalten eher aus Sparsamkeit durch unfreiwilligen Verzicht (vgl. Reusswig, 1999).

Auswertungen zu Lebensformen, Werten, Umweltbewusstsein und Umweltverhalten

Im folgenden Abschnitt wird die Zielgruppe der Kinderbetreuenden in Hinblick auf allgemeine Wertorientierungen, Umweltbewusstsein und Umweltverhaltensvariablen mit den Daten der Studie „Umweltbewusstsein in Deutschland 2006" analysiert. Damit soll der Frage nachgegangen werden, inwieweit ein Lebensphasen- bzw. Lebensformmodell hinsichtlich verschiedener umweltrelevanter Merkmale (Werte, Einstellungen, Verhalten) zu aussagekräftigen Ergebnissen führt und inwieweit es in den Zielgruppen zu Diskrepanzen zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten kommt. Dabei wird auf die zuvor beschriebenen 11 Lebensformen zurückgegriffen, wobei fünf dieser Lebensformen Kinderbetreuende darstellen. Drei der Lebensformen können als jugendnah angesehen werden. Die restlichen Lebensformen dienen als Vergleichsgruppen.

Umweltbewusstsein

Umweltbewusstsein wurde in der Erhebung „Umweltbewusstsein in Deutschland 2006" über allgemeine Umwelteinstellungen gemessen. Das Konstrukt besteht aus 12 Items, die zu einem Mittelwertindex zusammengefügt wurden (Beispielitems: *„Es gibt Grenzen des Wachstums, die wir schon überschritten haben oder bald erreichen werden."*, *„Wir sollten nicht mehr Ressourcen verbrauchen als nachwachsen können.").* Die Skala reicht von 1=*stimme völlig zu* bis 5=stimme *überhaupt nicht* zu (Cronbach's Alpha=0,79). Zur besseren Darstellung wurde die Skala hier derart umgepolt, dass höhere Werte höheres Umweltbewusstsein bedeuten.

Im Gesamtdurchschnitt erreicht das Umweltbewusstsein auf der 5-stufigen Skala einen Wert von 3,77. Generell ist die Zustimmung zu allen Aussagen hoch. Insgesamt hat die Lebensform praktisch keinen Einfluss auf die Ausprägung des Umweltbewusstseins. Die Mittelwerte liegen nahe beieinander und sind statistisch nicht signifikant verschieden (ANOVA: F=1,440; p=,156).

Umweltverhalten

Aus den Fragen zum Umweltverhalten in den Daten zu „Umweltbewusstsein in Deutschland 2006“ wurde in Übereinstimmung mit Kuckartz (2008) ein Summenindex für allgemeines Umweltverhalten konstruiert. Dazu wurden Ausprägungen aus 18 verschiedenen Items verwendet (z. B. Nutzung von ÖPNV *ja, mehrmals die Woche*; Achten auf Energieeffizienz bei Neugeräten, *immer, häufig*; Kauf von Obst und Gemüse aus der Region; *immer, häufig*).

Abbildung 5-7 zeigt die Mittelwerte der Skala Umweltverhalten für die verschiedenen Lebensformen. Hier zeigt sich deutlich, dass die drei älteren Lebensformen sich als die umweltschonendsten in ihrem Verhalten darstellen. Hingegen sind es die drei jüngeren Lebensformen, die die schlechtesten Werte im Umweltverhalten aufweisen. Die mittleren Altersgruppen - welche die kinderbetreuenden Lebensformen beinhalten - liegen hingegen in der Mitte. Die Varianzanalyse zeigt signifikanten Einfluss der Lebensformen auf das Umweltverhalten (F=7,050, p<,01). Allerdings ist anzumerken, dass die Unterschiede zwischen den Gruppen deutlich geringer sind als innerhalb der Gruppen. Die Mittelwerte auf der 18-Punke-Skala reichen lediglich von 6,88 bei den jungen Paaren ohne Kinder bis 8,42 bei den älteren Paaren ohne Kinder. Die jungen Paare ohne Kinder und Junge ohne Partner in Familie Lebenden unterscheiden sich in ihren Mittelwerten nur von den drei älteren Gruppen (ältere Singles, ältere Paare ohne Kinder, mittlere Paare ohne Kinder) signifikant. D. h. im berichteten Umweltverhalten sind zwar Unterschiede feststellbar, sie sind aber nur gering. Wo sie auftreten, scheint das Alter der bestimmende Faktor zu sein. Die Kinderbetreuenden bewegen sich im Durchschnitt.

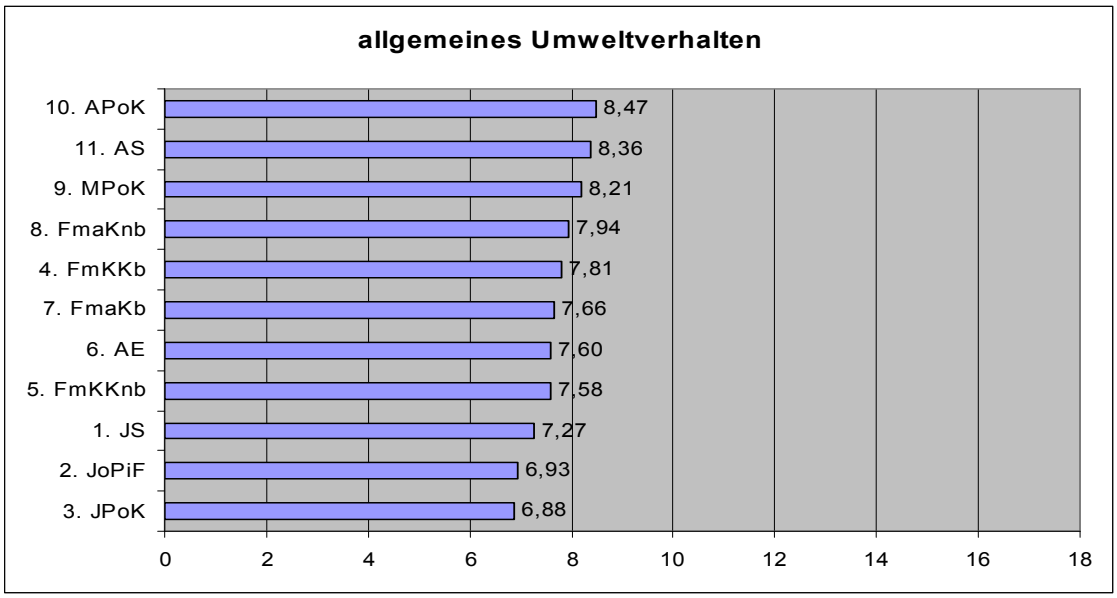


Abbildung 5-7: Umweltverhalten nach Lebensformen, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Umweltbewusstsein in Deutschland 2006, Legende siehe 95

Jene Variablen, die sich auf die für ENERG.STIL relevanten Verhaltensbereiche beziehen, wurden noch einmal einzeln ausgewertet. Diese sind die Nutzungshäufigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs, die Nutzungshäufigkeit des Autos bzw. Motorrades, die Nutzungshäufigkeit des Fahrrades, das Achten auf niedrigen Energieverbrauch bei Anschaffung neuer Haushaltsgeräte, das Achten darauf, dass Geräte nicht im Stand-By-Betrieb laufen, sowie der Bezug von Ökostrom. Wie auch auf der allgemeinen Umweltverhaltensskala zeigen sich statistisch hochsignifikante ($p<,01$) Einflüsse der Lebensform auf jede der einzelnen Verhaltensweisen.

Die beiden jüngsten Lebensformen (junge Singles, Junge ohne Partner in Familie Lebende) nutzen den öffentlichen Verkehr vergleichsweise am häufigsten. Weitere vergleichsweise starke Nutzer sind die jungen Paare ohne Kinder und die älteren Singles. Unter den Kinderbetreuenden nutzten Alleinerziehende am häufigsten den öffentlichen Verkehr gefolgt Kinderbetreuenden mit nur älteren Kindern (nicht beschäftigt). Am wenigsten wird der öffentliche Verkehr von den Kinderbetreuenden mit Kleinkindern (sowohl beschäftigte als auch nicht beschäftigte) genutzt. Auch die beschäftigten Kinderbetreuenden mit nur älteren Kindern gehören vergleichsweise zu den Wenignutzern.

Hinsichtlich der Autonutzung zeigt sich deutlich, dass Kinderbetreuende, sowohl mit Kleinkindern als auch mit älteren Kindern, am häufigsten den motorisierten Individualverkehr nutzen, wenn sie beschäftigt sind. Dies ist nicht weiter überraschend, da bei diesen beiden Gruppen die Berufstätigkeit bzw. eine Ausbildung ein Definitionskriterium ist und Beschäftigte erwartungsgemäß mehr mit dem Auto unterwegs sind als Unbeschäftigte. Eher auffällig ist, dass die Gruppe der Alleinerziehenden, unter denen ein größerer Teil berufstätig ist, im Schnitt das Auto nicht häufiger nutzen als die nicht beschäftigten Kinderbetreuenden. Deutlich am geringsten wird das Auto von älteren Singles genutzt.

Bei der Fahrradnutzung ist es wieder die jüngste Gruppe (Junge ohne Partner in Familie Lebende), die die höchste Nutzung aufweist. Am zweithäufigsten wird das Fahrrad von Alleinerziehenden genutzt. Bei den Kinderbetreuenden mit Kleinkindern sind es die Nichtbeschäftigten, die das Fahrrad häufiger nutzen. Bei den Kinderbetreuenden mit nur älteren Kindern hingegen nutzen die Beschäftigten das Fahrrad häufiger. Am wenigsten wird das Fahrrad von den älteren Singles genutzt. Auch mittlere und ältere Paare ohne Kinder nutzen das Fahrrad vergleichsweise selten.

Bei der Frage, wie oft auf Energieeffizienz bei der Anschaffung von Neugeräten geachtet wird, liegen mittlere und ältere Paare ohne Kinder voran, gefolgt von Kinderbetreuenden mit Kleinkindern (beschäftigt). Die restlichen Kinderbetreuenden Lebensformen bewegen sich irgendwo im Mittelfeld. Die beiden jüngsten Gruppen weisen bei dieser Frage die geringsten Mittelwerte auf.

Bei der Frage, wie sehr darauf geachtet wird, dass Geräte nicht im Stand-By-Betrieb laufen, liegen Kinderbetreuende mit nur älteren Kindern (nicht beschäftigt) voran, gefolgt von den älteren Singles, den älteren Paaren ohne Kinder und den Kinderbetreuenden mit Kleinkindern (beschäftigt). Wiederum sind es die drei jüngsten Lebensformen, die vergleichsweise am wenigsten darauf achten, Geräte nicht im Stand-By-Betrieb laufen zu lassen.

In Hinsicht auf die Bereitschaft, Ökostrom zu nutzen, scheinen die beiden älteren Lebensformen (ältere Paare ohne Kinder und ältere Singles) am wenigsten dafür aufgeschlossen zu sein. Die besten Werte erreichen die nichtbeschäftigten Kinderbetreuenden mit nur älteren Kindern, welche unter den Kinderbetreuenden Gruppen auch gesamt das beste Umweltverhalten aufweisen und im Umweltbewusstsein an erster Stelle liegen.

Gesamt betrachtet kann festgehalten werden, dass die Messungen für Umweltbewusstsein und Umweltverhalten differenziert nach Lebensformen keine großen Unterschiede aufweisen. Auf der Verhaltensebene sind die Differenzen etwas größer als auf der Einstellungsebene, auf der es hinsichtlich des Gesamtindex zu keinen statistisch signifikanten Differenzen kommt. Im Vergleich zeigen drei von fünf Kinderbetreuenden Lebensformen die höchsten Werte auf der Umweltbewusstseinsskala, die sich aber kaum von den restlichen unterscheiden. Im Allgemeinen ist die Zustimmung zu Items des Umweltbewusstseins erwartungsgemäß hoch. Auf der Verhaltensebene gibt es zwar geringe, aber statistisch signifikante Unterschiede. Die Differenzen im Umweltverhalten scheinen dahingehend zu sein, dass umweltgerechteres Verhalten in den älteren Lebensformen und umweltschädigenderes Verhalten in den jüngeren Lebensformen häufiger vorkommt. In mittleren Altersgruppen – welche die Kinderbetreuenden darstellen – ist das Umweltverhalten durchschnittlich. Abbildung 8 gibt den Zusammenhang zwischen Umweltbewusstsein und –verhalten in aggregierter Form für die Lebensformen wieder. Die horizontale Achse beschreibt das Verhalten, die vertikale Achse beschreibt das Umweltbewusstsein. Die Skalen wurden zuvor standardisiert, sodass die Mittelwerte bei 0 und die Standardabweichungen bei 1 liegen. Dies bedeutet, dass Mittelwerte der abgebildeten Lebensformen nur in Relation zu den anderen betrachtet werden können. Würde man versuchen, Umweltbewusstsein in Absolutwerten abzubilden, wären keine Gruppen im negativen Bereich zu finden, da es bei Aussagen zu Umwelteinstellungen so gut wie keine Ablehnung gibt. Einer theoretischen Typologie Preisendörfers (1999) folgend, wurden den vier Quadranten je nach Ausprägung in Umweltbewusstsein und Umweltverhalten die Bezeichnungen „Umweltrhetoriker“ (‚gute’ Einstellung, ‚schlechtes’ Verhalten), „Konsequente Umweltschützer“ (‚gute’ Einstellung, ‚gutes’ Verhalten), „Umweltignoranten“ (‚schlechte’ Einstellung, ‚schlechtes’ Verhalten) und „einstellungsungebundene Umweltschützer“ (‚schlechte Einstellung, ‚gutes Verhalten’) gegeben. Trotz der Transformation der Skalen können kaum eindeutige Zuordnungen zu einem Typ getroffen werden, dies gilt

insbesondere für die kinderbetreuenden Lebensformen, die sich nahezu alle in der Nähe des Zentrums und somit im Durchschnitt befinden. Eine Ausnahme bilden die nicht beschäftigten Kinderbetreuenden mit nur älteren Kindern, die ein höheres Umweltbewusstsein aufweisen. Wie die Analysen zuvor gezeigt haben, ist dieser Unterschied aber nicht signifikant.

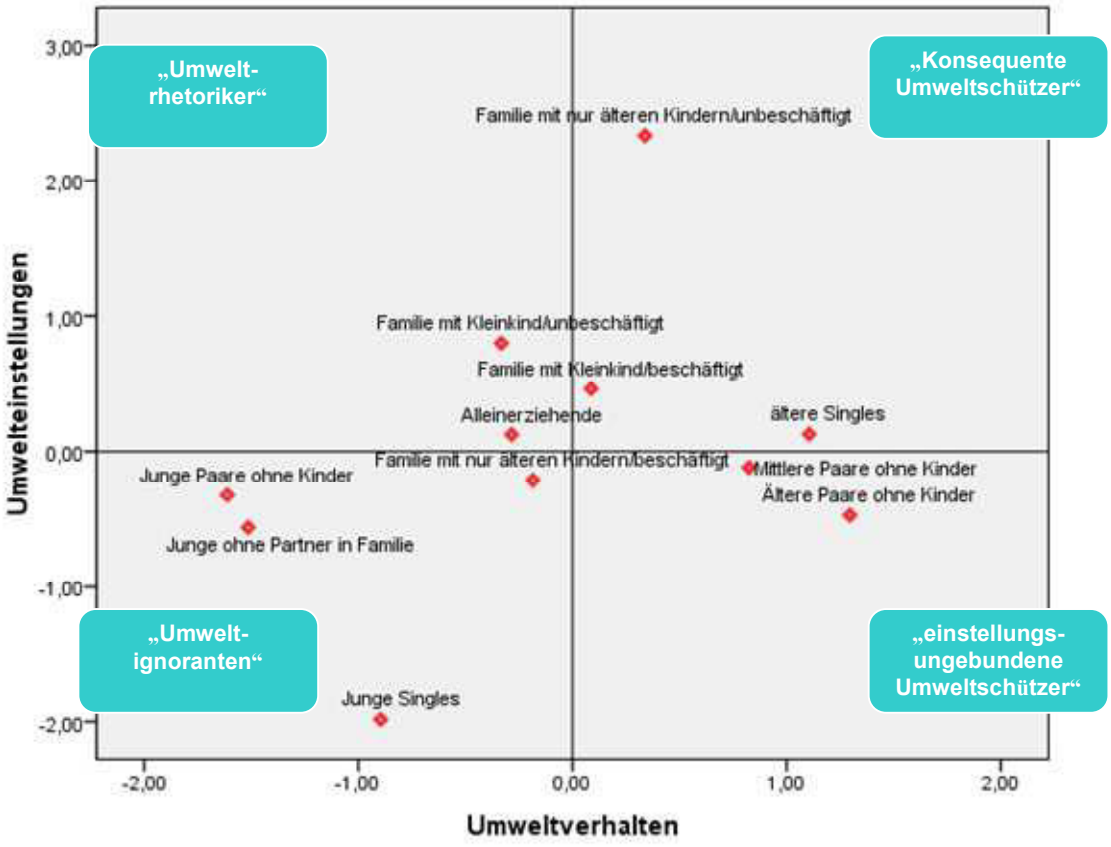


Abbildung 5-8: Lebensformen nach Umweltbewusstsein und allgemeinem Umweltverhalten, Quelle: Umweltbewusstsein in Deutschland 2006, eigene Berechnungen

Um zu untersuchen, ob die spezifische Lebensform einen Effekt auf die Diskrepanz zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten hat, wurden die bivariaten Korrelationen zwischen den beiden Skalen differenziert nach Lebensformen berechnet (siehe Tabelle 5-14). Für die Gesamtstichprobe (N=2034) beträgt diese r=,414**.

Tabelle 5-14: Korrelationen zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten nach Lebensformen, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Umweltbewusstsein in Deutschland 2006

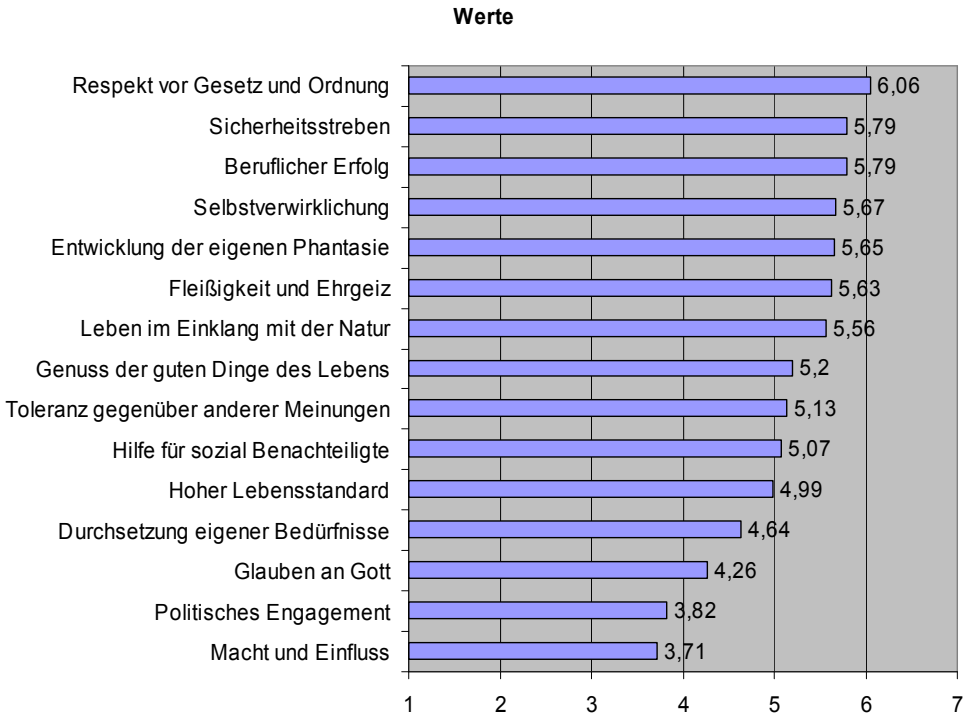
Lebensform	Zusammenhang zw. Umweltbewusstsein und -verhalten
5. Familie mit Kleinkind/ nicht beschäftigt	,556**
8. Familie mit nur älteren Kindern/ nicht beschäftigt	,536**
2. Junge ohne Partner in Familie lebend	,498**
1. Junge Singles	,490**
9. Mittlere Paare ohne Kinder	,454**
6. Alleinerziehende	,450**
7. Familie mit nur älteren Kindern/ beschäftigt	,435**
10. Ältere Paare ohne Kinder	,405**
3. Junge Paare ohne Kinder	,376**
4. Familie mit Kleinkind/ beschäftigt	,357**
11. Ältere Singles	,355**

** p < ,010

Es zeigt sich, dass die Korrelationen über die Lebensformen hinweg in der Tat variieren; sie reichen von r=,355 bis r=,556. Demnach ist der Zusammenhang zwischen Bewusstsein und Verhalten bei den nicht beschäftigten Kinderbetreuenden sowohl mit kleinen Kindern als auch mit nur älteren Kindern am höchsten. Am größten ist die Diskrepanz hingegen bei den älteren Singles, den beschäftigten Kinderbetreuenden mit Kleinkindern und den jungen Paaren ohne Kinder. Betrachtet man nur die Gruppen der Kinderbetreuenden, so fällt auf, dass bei jenen Gruppen mit Beschäftigung (Erwerbstätigkeit bzw. in Ausbildung) die Diskrepanz zwischen Einstellung und Verhalten größer ist. Die Diskrepanz ist bei den Alleinerziehenden, die zu großem Teil beschäftigt sind, größer als bei den unbeschäftigten und noch größer bei den beiden kinderbetreuenden Gruppen, die definitionsgemäß beschäftigt sind. Dies könnte als Hinweis darauf gewertet werden, dass eine Doppelbelastung durch Familie und Beruf zu einer größeren Diskrepanz zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten beiträgt.

Lebensformen und Werte

In der Befragung „Umweltbewusstsein in Deutschland 2006“ wurde nach der Wichtigkeit 15 verschiedener Lebensbereiche gefragt. Die Befragten gaben die Wichtigkeit der Werte in 7-stufigen Ratingskalen von 1=ausßerordentlich wichtig bis 7=überhaupt nicht wichtig an. Zur besseren Darstellung wurden die Skalen derart umgepolt, dass höhere Skalenwerte höhere Wichtigkeit bedeuten. Die Verteilung der Gesamtmittelwerte ist in Abbildung 5-9 dargestellt. Es zeigt sich eine generell hohe Zustimmung zu fast allen angeführten Werten. Lediglich die Werte Macht und Einfluss und Politisches Engagement liegen knapp im Ablehnungsbereich.



1=überhaupt nicht wichtig

7=außerordentlich wichtig

Abbildung 5-9: Mittelwertsverteilung der Wichtigkeit der Werte, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Umweltbewusstsein in Deutschland 2006

Um die Werte im Kontext der Lebensformen darzustellen, wurde wieder auf die Methode der Korrespondenzanalyse (CA) zurückgegriffen. Da die CA jede Ausprägung der beschreibenden Merkmale als nominale Ausprägung behandelt, mussten die Daten zur Übersichtlichkeit reduziert werden. Jede der 15 Wertvariablen wurde in drei Kategorien (hoch, mittel, niedrig) umkodiert. Angesichts der schiefen Verteilungen in den Bewertungen (in Richtung Zustimmung) wurde die Kategorisierung anhand der Stichprobe dahingehend vorgenommen, dass die Stichprobe pro Wertorientierung gedrittelt wurde. Wo dies aufgrund der Verteilung nicht möglich war, wurden nur zwei Kategorien „hoch“ und „niedrig“ gebildet. Dies war bei den Werten Sicherheit und Beruflicher Erfolg der Fall. Generell ist eine Dreiteilung einer Dichotomisierung vorzuziehen, da dies die Möglichkeit bietet, auch nicht lineare Strukturen zu erkennen.

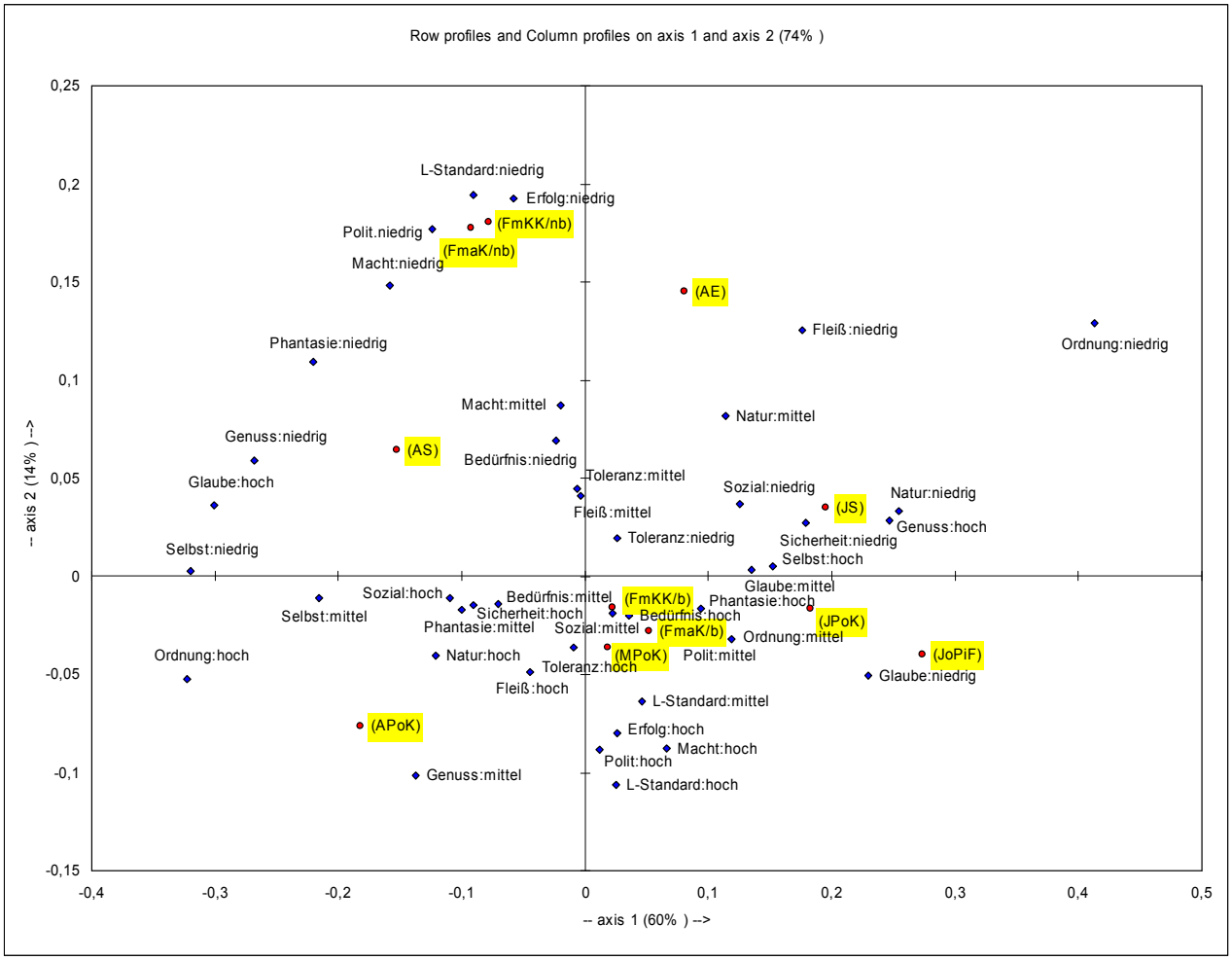


Abbildung 5-10: Lebensformen und Werte, Quelle: Umweltbewusstsein in Deutschland 2006, eigene Berechnungen

Legende:

(JS)	Junge Singles	(FmaK/b)	Familile mit nur älteren Kindern /beschäftigt
(JoPiF)	Junge ohne Partner in Familie lebend	(FmaK/nb)	Familie mit nur älteren Kindern/nicht beschäftigt
(JPoK)	Junge Paare ohne Kinder	(MPoK)	Mittlere Paare ohne Kinder
(FmKK/b)	Familie mit Kleinkind/beschäftigt	(APoK)	Ältere Paare ohne Kinder
(FmKK/nb)	Familie mit Kleinkind/nicht beschäftigt	(AS)	Ältere Singles
(AE)	Alleinerziehende		
Ordnung	Respekt vor Recht und Ordnung	Toleranz	Toleranz gegenüber anderen Meinungen
L-Standard	hoher Lebensstandard	Polit	Politisches Engagement
Macht	Macht und Einfluss	Genuss	Genuss der Guten Dinge des Lebens
Phantasie	Entwicklung d. eig. Phantasie u. Kreativität	Glaube	Glaube an Gott
Sicherheit	Sicherheitsstreben	Erfolg	beruflicher Erfolg
Sozial	Hilfe für sozial benachteiligte	Selbst	Selbstverwirklichung
Bedürfnis	Befriedigung der eigenen Bedürfnisse	Natur	Leben im Einklang mit der Natur
Fleiß	Fleiß und Ehrgeiz		

Abbildung 5-10 zeigt den grafischen Ergebnisoutput der CA. Die erste Achse erklärt 60% der Gesamtvariabilität, die zweite Achse erklärt weitere 14%. Weitere Achsen

können aufgrund zu geringer Varianzaufklärung vernachlässigt werden. Es zeigt sich im zweidimensionalen Raum der Werte, dass auf der ersten Achse vorwiegend junge von alten Lebensformen getrennt werden. Die Achse wird vorwiegend durch den Gegensatz von älteren Paaren ohne Kinder und Junge ohne Partner in Familie Lebende und somit durch die älteste und jüngste Lebensform bestimmt. Auf der Ebene der Werte sind es vorwiegend Respekt vor Gesetz und Ordnung sowie hoher Glaube an Gott, die charakteristisch für die Achse sind.

Die zweite Achse ist weniger eindeutig. Sie wird vorwiegend durch den Gegensatz von älteren Paaren ohne Kinder auf der einen Seite und nicht beschäftigten Kinderbetreuenden mit Kleinkindern, den nicht beschäftigten Kinderbetreuenden mit nur älteren Kindern sowie den Alleinerziehenden (18,3%) auf der anderen Seite bestimmt. Hinsichtlich der Werte wird die zweite Achse vorwiegend durch die niedrige Bewertung eines hohen Lebensstandards und der niedrigen Bewertung beruflichen Erfolges bestimmt.

Gesamt betrachtet ist festzustellen, dass eine Differenzierung der Lebensformen aufgrund der Werte-Items teilweise gelingt. Wiederum zeigt sich, dass Alter die wichtigste Differenzierungslinie darstellt. Es unterscheiden sich auf der Werteebene vorwiegend die alten von den jungen Lebensformen. Die Kinderbetreuenden nehmen lediglich eine Mittelstellung ein. Betrachtet man die Korrelationen der Werteorientierungen mit der erklärungsstarken Altersachse (auf die detaillierte Auflistung der Koeffizienten wird hier verzichtet), sind es vor allem die Werte Respekt vor Recht und Ordnung, Phantasie und Kreativität, Sicherheitsstreben, Genuss der Guten Dinge, Glaube an Gott, Selbstverwirklichung und Leben im Einklang mit der Natur, die durch die erste Achse beschreibbar sind. Starke Korrelationen mit dieser Achse weisen die beiden älteren Lebensformen (ältere Singles, ältere Paare ohne Kinder) und die drei jungen Lebensformen (junge Singles, Junge ohne Partner in Familie Lebende und junge Paare ohne Kinder) auf.

Mit der zweiten (schwächeren) Achse korrelieren die Werte Lebensstandard, Macht und Einfluss, Politisches Engagement und beruflicher Erfolg mäßig hoch. Von den Lebensformen sind es die nicht berufstätigen Kinderbetreuenden (sowohl mit älteren und jüngeren Kindern) und die Alleinerziehenden, die einigermaßen hoch mit dieser Achse korrelieren. Diese Lebensformen sind durch ihre relative Ablehnung der vorhin genannten Werte zu beschreiben.

Am schlechtesten beschreibbar sind die Paare ohne Kinder mittleren Alters sowie die beschäftigten Kinderbetreuenden (sowohl mit Kleinkindern als auch nur mit älteren Kindern). Sie tragen weder wesentlich zur geometrischen Ausrichtung der Achsen bei, noch weisen sie höhere Korrelationen mit einer der Achsen auf. Sie repräsentieren im Werteraum den Durchschnitt und liegen in der grafischen Darstellung dementsprechend nahe dem Ursprung.

Lebensformen und Umwelteinstellungen

Wie zuvor mit den Wertorientierungen, wurde auch versucht, die Struktur der Aussagen zum Umweltbewusstsein im Kontext der Lebensformen mittels Korrespondenzanalyse darzustellen. Die Analyse lieferte allerdings kaum interpretierbare Ergebnisse. Dies ist nicht weiter überraschend angesichts der schon zuvor dargestellten Befunde, dass sich Umwelteinstellungen in den Lebensformen kaum voneinander unterscheiden. Des Weiteren handelt es sich bei den Items zur Messung des Umweltbewusstseins um Indikatoren, die sich auf dieselbe Dimension beziehen, somit ist generell mit wenig Variabilität zu rechnen. Zwar weist der Chi²-Test auf einen signifikanten Zusammenhang zwischen Spalten und Zeilenprofilen hin, auf die Darstellung der Ergebnisse wird hier dennoch verzichtet, da die Gefahr groß erscheint, vorwiegend „weißes Rauschen" in den Daten zu interpretieren. So viel sei nur gesagt, dass die erklärungsstärkste Achse wieder entlang einer Altersdimension zu verlaufen scheint und auf der Einstellungsebene dabei der Schutz der landschaftlichen Schönheit der Heimat für ältere Lebensformen im Vordergrund steht.

Lebensformen und Umweltverhalten

Aus den Umweltverhaltensvariablen wurden jene, die sich auf die für ENERG.STIL relevanten Handlungsbereiche Mobilität und Energienutzug beziehen, herausgegriffen, um deren Struktur in Bezug auf die Lebensformen grafisch darzustellen. Die Items zum Umweltverhalten wurden dabei jeweils dichotomisiert.

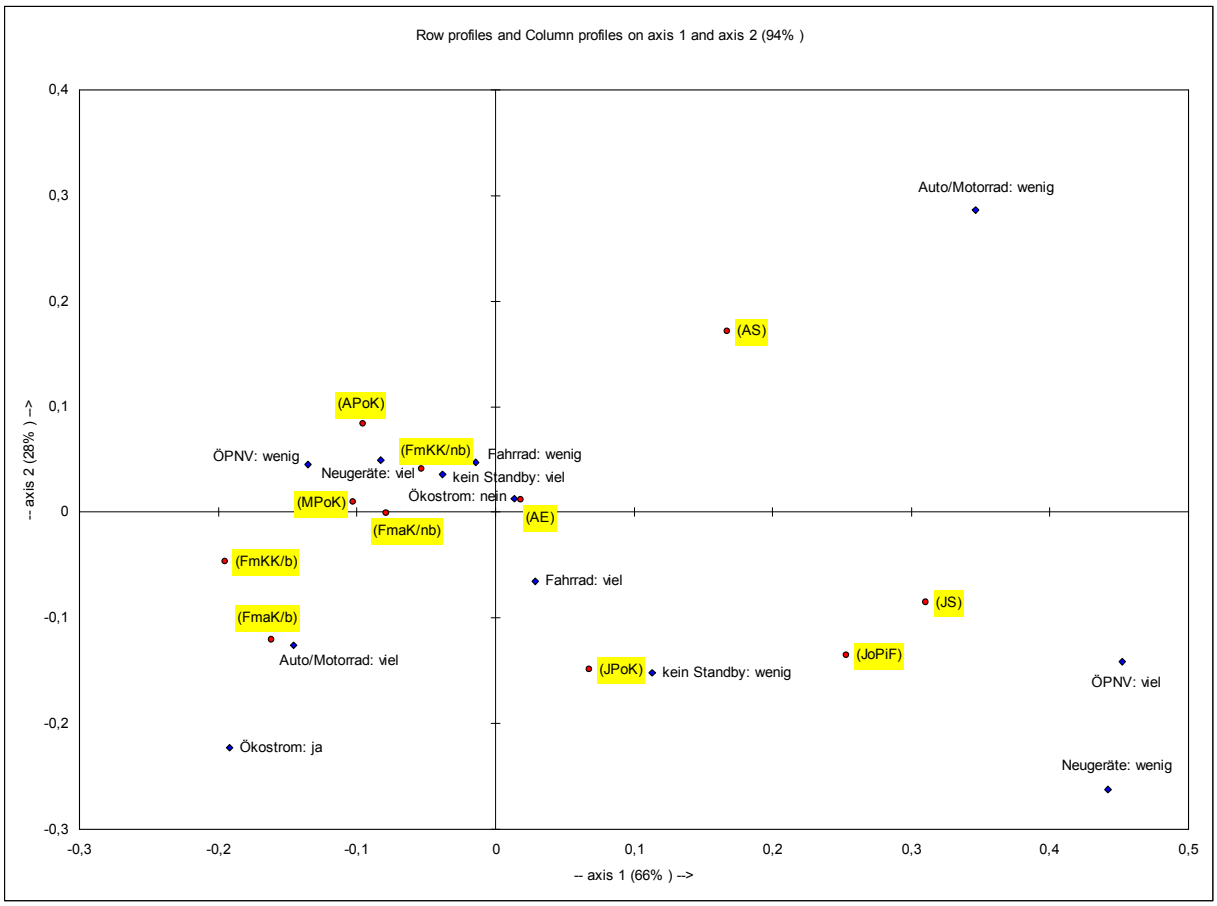


Abbildung 5-11: Lebensformen und Verhalten, Quelle: Umweltbewusstsein in Deutschland 2006, eigene Berechnungen

Legende:

(JS)	Junge Singles	(FmaK/b)	Familie mit nur älteren Kindern /beschäftigt
(JoPiF)	Junge ohne Partner in Familie lebend	(FmaK/nb)	Familie mit nur älteren Kindern/nicht beschäftigt
(JPoK)	Junge Paare ohne Kinder	(MPoK)	Mittlere Paare ohne Kinder
(FmKK/b)	Familie mit Kleinkind/beschäftigt	(APoK)	Älter Paare ohne Kinder
(FmKK/nb)	Familie mit Kleinkind/nicht beschäftigt	(AS)	Ältere Singles
(AE)	Alleinerziehende		
Ökostrom	Bezug von Ökostrom	ÖPNV	Nutzung des ÖPNV
Fahrrad	Nutzung Fahrrad	Auto/Motorrad	Nutzung Auto bzw. Motorrad
Neugeräte	Beachtung eines niedrigen Energie-verbrauchs beim Kauf von Neugeräten	kein Standby	Achte darauf, Geräte nicht im Stand-By-Modus zu lassen

Das Ergebnis zeigt zwei erklärungsstarke Achsen, wobei die erste Achse 66% und die zweite Achse 28% der Gesamtvariabilität erklären. Weitere Achsen sind zu vernachlässigen. Die geometrische Ausrichtung der ersten Achse wird im positiven Abschnitt hauptsächlich von den jungen Singles und den Jungen ohne Partner in Familie Lebenden determiniert. Im negativen Abschnitt dominieren die älteren Singles. Bei den Verhaltens-Items sind es die *häufige Nutzung des öffentlichen Verkehrs*, die *seltene Nutzung*

des Autos/Motorrades und die Kategorie *wenig Beachten der Energieeffizienz bei Neugeräten*, welche die Achse vorwiegend determinieren.

Die zweite Achse ist vorwiegend bestimmt durch die älteren Singles. Auch die berufstätigen Kinderbetreuenden mit nur älteren Kindern sowie Junge Paare ohne Kinder und Junge ohne Partner in Familie Lebende leisten relativ hohe Erklärungsbeiträge. Auf der Verhaltensebene wird die zweite Achse deutlich durch die *Nutzung von Auto/Motorrad* bestimmt.

Der Ergebnisplot zeigt, dass die drei jungen Lebensformen (junge Singles, junge Paare ohne Kinder, Junge ohne Partner in Familie Lebende) ähnliche Profile aufweisen. Diese sind gekennzeichnet von relativ häufiger Nutzung des öffentlichen Verkehrs, wenig Beachtung der Energieeffizienz bei Neugeräten und wenig Beachtung des Stand-By-Betriebs bei Geräten. Die beschäftigten Kinderbetreuenden (mit Kleinkindern und mit nur älteren Kindern) zeichnen sich durch vergleichsweise häufigeres Autofahren aus. Auf der anderen Seite sind es die älteren Singles, die sich durch wenig Nutzung von Auto/Motorrad auszeichnen. Den restlichen Lebensformen, die sich im linken Abschnitt des Ergebnisplots wiederfinden (Ältere Paare ohne Kinder, nicht beschäftigte Kinderbetreuende mit Kleinkindern oder mit nur älteren Kindern, mittlere Paare ohne Kinder) können je nach Abstand zum Ursprung mehr oder weniger die Merkmale häufiges Achten auf Energieeffizienz bei Neugeräten und selteneres Nutzen des öffentlichen Verkehrs zugeordnet werden. Am schlechtesten repräsentiert sind in diesem Modell die Alleinerziehenden. Sie liegen praktisch im Ursprung des Koordinatensystems und weichen in ihrem Verhalten somit nicht vom Durchschnitt ab.

Integriertes Modell: Lebensformen, Werte, Umwelteinstellungen, Umweltverhalten

Schließlich wurde versucht, die Lebensformen in einem Gesamtmodell zu charakterisieren, welches Werte, Umwelteinstellungen und Umweltverhalten als beschreibende Variablen beinhaltet. Zuvor wurden die Daten zu Werten und Umwelteinstellungen mittels Faktorenanalyse einer Reduktion unterzogen. In Übereinstimmung mit Kuckartz et al. (2007) wurden aus den Werte-Items drei Faktoren extrahiert:

Tabelle 5-15: Faktorladungen der drei extrahierten Werte-Faktoren, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Umweltbewusstsein in Deutschland 2006

Hedonistische und materialistische Werte:	**Rotierte Faktorladungen**
Macht und Einfluss	,736
Hoher Lebensstandard	,700
Genuss der guten Dinge des Lebens	,645
Durchsetzung der eigenen Bedürfnisse	,625
Idealistische und Engagementwerte:	
Hilfe für sozial Benachteiligte und gesellschaftliche Randgruppen	,768
Leben im Einklang mit der Natur	,688
Politisches Engagement	,640
Entwicklung der eigenen Phantasie und Kreativität	,620
Pflicht- und Akzeptanzwerte:	
Respekt vor Gesetz und Ordnung	,795
Sicherheitsstreben	,762
Fleißigkeit und Ehrgeiz	,679

Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse. Rotationsmethode: Varimax; paarweise Missing-Behandlung; Erklärte Gesamtvarianz: 54%

Die übrigen Wertorientierungen, die aus der Faktorenanalyse ausgeschlossen wurden (*Selbstverwirklichung, Glauben an Gott, Beruflicher Erfolg, Toleranz gegenüber anderer Meinungen*), wurden als jeweils eigene Wertedimension in die Analyse aufgenommen. Ebenso wurden in Übereinstimmung mit Kuckartz et al. (2007) aus den Umwelteinstellungs-Items mittels Faktorenanalyse folgende drei Umweltbewusstseinsdimensionen extrahiert (ein Item wurde dabei ausgeschlossen):

Tabelle 5-16: Faktorladungen der drei extrahierten Umwelteinstellungs-Faktoren, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Umweltbewusstsein in Deutschland 2006

Nachhaltigkeitsbewusstsein:	**Rotierte Faktorladungen**
Generationengerechtigkeit sollte bestehen	,754
Handel sollte fair sein	,751
Erhaltung und Schutz unserer Heimat	,737
Nicht mehr Ressourcen verbrauchen als nachwachsen	,646
Verantwortungsbewusstsein:	
zu viele Vorschriften für den Naturschutz	,722
Übertreibung der Umweltprobleme durch Umweltschützer	,707
Wissenschaft und Technik lösen Umweltprobleme	,661
Bürger können nur wenig Energie einsparen	,652
Krisenbewusstsein:	
Zusteuern auf Umweltkatastrophe	,710
Besorgnis über zukünftige Umweltverhältnisse	,700
Es gibt Grenzen des Wachstums	,660

Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse. Rotationsmethode: Varimax; paarweise Missing-Behandlung; Erklärte Gesamtvarianz: 56%

Die so gewonnenen Werte- und Einstellungsdimensionen sowie der Umweltverhaltens-Gesamtindex wurden für die CA wieder jeweils in drei Ausprägungen (niedrig, mittel, hoch) kategorisiert, indem die Stichprobe für die einzelnen Items gedrittelt wurde. Abbildung 5-12 zeigt den Ergebnisplot der CA.

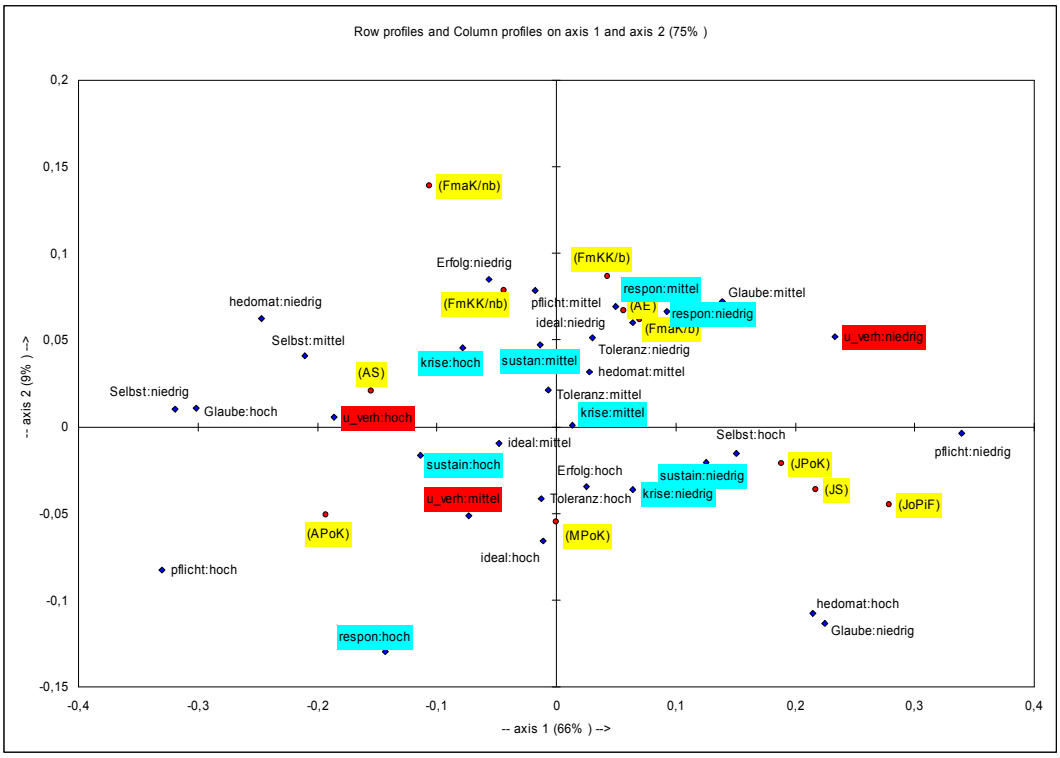


Abbildung 5-12: Lebensformen im Raum von Werten, Umwelteinstellungen und Verhalten, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Umweltbewusstsein in Deutschland 2006

Legende:

(JS)	Junge Singles	(FmaK/b)	Familie mit nur älteren Kindern /beschäftigt
(JoPiF)	Junge ohne Partner in Familie lebend	(FmaK/nb)	Familie mit nur älteren Kindern/nicht beschäftigt
(JPoK)	Junge Paare ohne Kinder	(MPoK)	Mittlere Paare ohne Kinder
(FmKK/b)	Familie mit Kleinkind/beschäftigt	(APoK)	Älter Paare ohne Kinder
(FmKK/nb)	Familie mit Kleinkind/nicht beschäftigt	(AS)	Ältere Singles
(AE)	Alleinerziehende		
hedomat	hedonistische und materialistische Werte	Selbst	Selbstverwirklichung
pflicht	Pflicht- und Akzeptanzwerte	sustain	Nachhaltigkeitsbewusstsein
ideal	idealistische und Engagementwerte	krise	Krisenbewusstsein
Toleranz	Toleranz gegenüber anderen Meinungen	respon	Verantwortungsbewusstsein
Glaube	Glaube an Gott	u_verh	Umweltverhalten
Erfolg	beruflicher Erfolg		

Das Gesamtmodell weist eine erklärungsstarke Achse auf, die 66% der Gesamtvariabilität erklärt. Bereits die zweite Achse erklärt nur noch 9%, die dritte nur noch 7%. Die Variabilität dieses Modells ist also weitestgehend über eine latente Dimension zu erklären. Determiniert wird die erste Achse dabei deutlich durch den Gegensatz der drei jüngeren und der beiden ältern Lebensformen, am stärksten von der jüngsten und der ältesten Lebensform. Auch grafisch ist aus der Verteilung der Lebensformen zu erkennen, dass die Achse deutlich in einem Alterszusammenhang steht, wobei die Kinderbetreuenden Lebensformen wieder eine Mittelstellung zwischen jüngeren und älteren

einnehmen. Hinsichtlich der Zeilenprofile liefern die Wertorientierungen *Pflicht- und Akzeptanzwerte* sowie *Glaube an Gott* vergleichsweise stärkere Erklärungsanteile. Umwelteinstellungen und Umweltverhalten stehen zwar in einem korrelativen Zusammenhang mit der Achse, tragen aber praktisch nicht zu deren geometrischen Ausrichtung bei. Die zweite Achse ist zwar im Ergebnisplot abgebildet, da sie aber bereits weniger als 10% Varianzaufklärung aufweist, ist sie in der Interpretation zu vernachlässigen.

Es zeigt sich also hinsichtlich Lebensform, Werte, Einstellungen und Umweltverhalten, dass auf der Strukturebene das Alter offenbar die wichtigste und entscheidende Trennungslinie darstellt. Auf der Ebene der Werte, Einstellungen und Verhaltensweisen hingegen sind es eher allgemeine Wertorientierungen und nicht Umwelteinstellungen oder Umweltverhalten, die strukturierenden Charakter aufweisen.

Mit Blick auf die stärkeren Korrelationen ist festzustellen, dass die Altersachse, wenig überraschend, mit den drei jungen und den beiden älteren Lebensformen in starkem Zusammenhang steht, und sich diese Gruppen damit gut beschreiben lassen. Die Kinderbetreuenden hingegen stehen mit der Achse nur in schwachem Zusammenhang. Auf der Werteebene stehen *hedonistische- und materialistische Werte, Pflicht- und Akzeptanzwerte, Glaube an Gott sowie Selbstverwirklichung* in starkem Zusammenhang mit der Altersachse. Unterschiede in diesen Wertorientierungen beschreiben die genannten Lebensformen daher gut. Keine Rolle spielen *idealistische und Engagementwerte, beruflicher Erfolg* und *Toleranz gegenüber anderer Meinungen*.

Bei den Umwelteinstellungen steht das *Nachhaltigkeitsbewusstsein* mit der Altersachse in einem etwas stärkeren Zusammenhang; *Verantwortungsbewusstsein* und *Krisenbewusstsein* hingegen nur mäßig bis gering. Das allgemeine Umweltverhalten hingegen steht in recht hohem Zusammenhang mit der Altersachse. Wie aus dem Ergebnisplot ersichtlich, sind die Zusammenhänge dergestalt, dass umweltgerechtere Einstellungen und umweltschonendes Verhalten eher bei den älteren Lebensformen zu verorten sind.

Gesamt betrachtet kann festgehalten werden, dass Umwelteinstellungen und Umweltverhalten keine strukturierende Bedeutung für die verschiedenen Lebensformen zeigen. Eher sind es die allgemeinen Wertorientierungen, die relevante Trennungslinien darstellen. Die Lebensformen sind mittels der evaluativen und performativen Merkmale zwar teilweise beschreibbar, es zeigt sich aber, dass auf der Strukturebene vor allem das Alter die dominierende Trennungslinie darstellt. Dies führt dazu, dass die eigentliche Zielgruppe, nämlich die Kinderbetreuenden, mit dieser Modellierung nur schlecht zu erfassen und zu charakterisieren ist. Trotz der weiteren Ausdifferenzierung der Kinderbetreuenden in fünf Untergruppen, lassen sich diese nur schwer über Werte, Umwelteinstellungen und Umweltverhalten erfassen. Dies liegt unter anderem wohl daran, dass Alter so stark dominiert, Alter aber zum einen kein Definitionskriterium bei Kinderbetreuenden war und zum anderen Kinderbetreuende naturgemäß in den

mittleren Altersgruppen zu finden sind. Vor allem die Alleinerziehenden, welche eine so geringe Fallzahl aufweisen, dass nicht weiter nach Beschäftigung oder Alter der Kinder differenziert werden konnte, sind schwer zu erfassen, da sie wohl aufgrund der schwachen Definitionskriterien eine hohe Streuung aufwiesen, die sie in der Gesamtheit nicht vom Durchschnitt unterscheidet. Weiters zeigte sich, dass eine Charakterisierung der Kinderbetreuenden Lebensformen gelang, wenn allgemeine Lebensstiltypen als beschreibende Variablen fungierten. Dies deckt sich auch mit den Befunden von Konietzka (1995), der sowohl auf der Werte- als auch auf der Handlungsebene der Lebensstile eine Achse der familialen Lebensformen identifizierte. Bei Umweltbewusstsein und Umweltverhalten spielen Lebensformen aber keine große Rolle.

Diese Befunde sprechen somit auch für die Forderung von Böhler (2006) im Hinblick auf die Entwicklung von zielgruppenspezifischen Maßnahmen wie etwa im Bereich des Mobilitätsmanagements auf einstellungsbasierte und bereichsspezifische Typologisierungen zurückzugreifen, da Kinderbetreuende keine homogene Gruppe darstellen und hinsichtlich ihrer Lebensstile nicht „in einem Topf" zu werfen sind. In ähnlicher Weise argumentieren auch Preisendörfer (1999), der darauf hinweist, dass Umweltbewusstsein allein aufgrund soziodemografischer Merkmale nur unzureichend erklärbar ist und es für die Arbeit der Umweltbildung daher zielführender sei, eigene Umwelttypen zu entwickeln.

Der Einfluss von Kindern auf Umweltbewusstsein und Umweltverhalten

Im Hinblick auf die Zielgruppe der Kinderbetreuenden erscheint die Fragestellung interessant, welchen Einfluss Kinder auf Umweltbewusstsein und Umweltverhalten der Menschen haben. Die Annahme ist, dass Personen mit Kindern stärker über die Zukunft nachdenken und die zukünftigen Lebensverhältnisse der eigenen Nachkommen antizipieren (vgl. Preisendörfer, 1999; Grunenberg & Kuckartz, 2003). Diese Vermutung wird als sogenannte „Schatten-These" bezeichnet, da der Annahme nach Kinder im Sinne eines „Schattens der Zukunft" auf die Gegenwart wirken. Preisendörfer (1999) untersuchte die Schattenthese, indem er Personen mit Kindern unter 18 Jahren im Haushalt von Personen ohne Kinder differenzierte. Als Datengrundlage diente die Bevölkerungsumfrage „Umweltbewusstsein in Deutschland 1998". Die These konnte empirisch aber nicht bestätigt werden. Weiters überprüfte Preisendörfer die Vermutung eines „Motherhood-Effektes" (Preisendörfer, 1999), wonach Kinder hauptsächlich bei Frauen und weniger bei Männern ein erhöhtes Umweltbewusstsein hervorrufen. Aber auch diese Vermutung ließ sich nicht bestätigen. Auch die Neuuntersuchungen mit den Daten der Jahre 2000 (Empacher et al., 2001) und 2002 (Grunenberg und Kuckartz, 2003) brachten keine Hinweise auf einen solchen Effekt. Empacher et al. (2001) spezifizierten die Schattenthese und differenzierten im Gegensatz zu Preisendörfer (1999) nach Alter der Kinder im Haushalt. Die genauere Betrachtung der Befragten mit Kindern unter 6 Jahren im Haushalt zeigte, dass sowohl Männer als auch Frauen mit Kindern unter 6 Jahren umweltbewusster waren als diejenigen ohne Kinder in diesem

Alter. Die Autorinnen sehen damit die Schattenthese auf der Bewusstseinsebene bestätigt und sprechen in diesem Zusammenhang von einem „Parenthood"-Effekt statt einem „Motherhood"-Effekt, da bei Männern der „Fatherhood"-Effekt sogar noch leicht größer sei als bei den Frauen. (Empacher et al., 2001). Weniger konsistent waren die Ergebnisse auf der Verhaltensebene. Für Empacher et al. (2001) trifft weder die Schattenthese noch der Parenthood-Effekt für das Verkehrsverhalten zu. Für Einkaufs- und Konsumverhalten sehen sie jedoch beides als bestätigt an, allerdings für beide Geschlechter. Eine Ausnahme bildet dabei das Energiesparverhalten, wo der Parenthhood-Effekt nicht zutrifft. Empacher et al. (2001) schließen aus den Ergebnissen, dass das höhere Umweltbewusstsein bei Müttern und Vätern kleinerer Kinder bei Verkehrs- und Energieverhalten auf Umsetzungsprobleme trifft, die wahrscheinlich durch die spezifischen Bedürfnisse kleiner Kinder (z.B. erhöhter Wärmebedarf) und die Änderung der Lebenssituation der Eltern (z.B. im Bereich Mobilität durch ein kinderwagenunfreundliches ÖPNV-Angebote) entstehen (Empacher et al., 2001).

Grunenberg und Kuckartz (2003) fanden Bestätigung für die Schattenthese mit den Daten der Umfrage „Umweltbewusstsein in Deutschland 2002", indem sie aber nicht danach differenzierten, ob Kinder unter 18 Jahren im Haushalt waren, sondern danach, ob Personen überhaupt Kinder – egal welchen Alters – hatten. Sie ersetzten die Schattenthese somit durch eine „Überschattungsthese": Die Elternschaft überschattet den weiteren Lebenslauf; auch wenn die Kinder über das 18. Lebensjahr hinaus wachsen, bleibt das Umweltbewusstsein erhöht. Die Auswertungen zeigten, dass in allen Altersklassen das Umweltbewusstsein von Eltern deutlich höher lag als bei Personen ohne Kinder. Wie sich Elternschaft im Hinblick auf Umweltverhalten auswirkt, wurde von Grunenberg und Kuckartz (2003) jedoch nicht berichtet.

5.2.4 Fazit

In Betracht der vorgestellten Studien und der Ergebnisse der Sekundärauswertungen kann folgendes resümiert werden: Die Beschäftigung der sozialwissenschaftlichen Lebensstilanalyse mit umweltrelevanten Bereichen, wie Verkehr und Energienutzung, dient vorwiegend dem Ziel der Identifikation von Zielgruppen, die mit spezifischen Kommunikationsmaßnahmen angesprochen werden sollen. Die Forderung nach Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Aspekte bei der Kommunikationsgestaltung wird aber kaum von konkreten Maßnahmenbewertungen und Hinweisen zu deren Ausgestaltung begleitet (einzelne Vorschläge für Maßnahmen siehe Böhler 2006 oder Götz 1999).

Die Typologien aus verschiedenen Studien sind kaum miteinander vergleichbar, da sie auf sehr verschiedenen Operationalisierungen beruhen. Es zeigte sich, dass die Zielgruppen der Jugendlichen und Kinderbetreuenden je nach Typologie in unterschiedlichem Ausmaß in verschiedenen Typen vorkommen. So können beispielsweise in der Sinus-Typologie die Milieus ‚moderne Performer', ‚Experimentalisten' und ‚Hedonis-

ten' als jugendnah beschrieben werden. Moderne Perfomer und Experimentalisten können als innovationsbereite Milieus betrachtet werden, was für die Maßnahmengestaltung alternativer Mobilität von Nutzen sein könnte. Beide werden als hoch automobile Milieus beschrieben, die das Auto auch mit Freiheit, Spaß und Erlebnis in Verbindung bringen. Die Hedonisten werden als weniger affin zum Auto beschrieben, neigen jedoch auch zur Erlebnismobilität. Soziodemografisch unterscheiden sich Hedonisten von Modernen Performern und Experimentalisten hauptsächlich durch einen niedrigeren Bildungsgrad.

Für spezielle Verhaltensbereiche, wie Energie und Verkehr, erscheint es jedoch unzureichend, alleine auf bewusstseinsbildende Maßnahmen zu setzten. Die Diskrepanzen zwischen Bewusstsein und Verhalten, die in diesen Bereichen auch bei Kinderbetreuenden festzustellen sind, unterstützen die These, dass es sich hier um High-cost-Bereiche handelt, in denen umweltbewusste Einstellungen nicht notwendigerweise in umweltgerechtes Handeln münden. Auch die Sekundärauswertungen zeigten, dass Diskrepanzen zwischen Bewusstsein und Verhalten unter Kinderbetreuenden bei den Berufstätigen größer waren, was möglicherweise auf Hemmnisse durch die Doppelbelastung zurückzuführen ist. Maßnahmen müssten also derart gesetzt werden, dass umweltschonendes Handeln ermöglicht wird. Im Sinne der Low-cost-Hypothese würde das bedeuten, die Maßnahmen müssten darauf abzielen, die Kosten für umweltgerechtes Handeln zu senken (bzw. für umweltschädigendes Verhalten erhöhen) und Verhaltensangebote zu schaffen. Das bedeutet allerdings nicht, dass auf bewusstseinsbildende Maßnahmen in High-cost-Bereichen zu verzichten ist, denn geschaffene Verhaltensangebote werden ungenutzt bleiben, wenn keine Verhaltensintention besteht, sie zu nutzen. Vielmehr sind Barrieren zu beseitigen, damit die Möglichkeit geschaffen ist, dass umweltbewusste Einstellungen auch umweltbewusstes Verhalten nach sich ziehen.

Allerdings ist mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen auch dafür zu sorgen, dass umweltbewusste Einstellungen bei den Menschen aktiviert werden. Für spezifische Kommunikationsmaßnahmen erscheint die Abgrenzung von Zielgruppen allein anhand soziodemografischer Merkmale als unzureichend. Die Analysen zeigen, dass insbesondere kinderbetreuende Lebensformen hinsichtlich ihrer Werte, Einstellungen und Verhaltensweisen trotz differenzierter Betrachtung nur schwer zu erfassen sind und oft im Vergleich zu andere Lebensformen durchschnittliche Ausprägungen aufweisen. Dies weist auf heterogene Lebensstile auch innerhalb der Gruppen hin und spricht eher dafür, dass die Anwendung soziokulturell konstituierter oder einstellungsbasierter Typologien in Kommunikationsmaßnahmen, die auf Bewusstseinsbildung abzielen, vielversprechend ist. Die Analyse zeigt weiters, dass Lebensformen nicht sonderlich relevant für Umweltbewusstsein sind, sie jedoch Verhaltensrelevanz aufweisen. Die Unterschiede im Umweltverhalten der Lebensformen sind somit eher in strukturellen Gegebenheiten zu verorten, was wiederum dafür spricht, dass es auch

Maßnahmen bedarf, die auf die Ermöglichung umweltgerechter Verhaltensweisen abzielen. Holistisch betrachtet zeigte sich aber, dass vor allem Wertorientierungen strukturierenden Charakter für Lebensformen haben und Umweltverhalten sowie Umweltbewusstsein keine wesentlichen Differenzierungslinien unterschiedlicher Lebensformen darstellen.

6 Analyse von Mobilität im Lebenslauf

Mobilitätsentscheidungen werden nicht ausschließlich nach punktuellen alltäglichen Kriterien wie Witterung, Transport von Gepäck oder aktueller Tagesplanung (und die damit verbundene Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und Wegeketten) getroffen. Über die im letzten Kapitel diskutierten Lebensstile und Lebensformen hinausgehend sind auch strategische Entscheidungen relevant, die im Zusammenhang mit bestimmten Episoden im Lebenslauf stehen. Entscheidungen wie die Wahl des Wohnortes, des Arbeitsplatzes oder einer Kinderbetreuungseinrichtung ergeben sich aus bestimmten biografischen Phasen und bestimmen die späteren individuellen Handlungsoptionen.

Kap. 6.1 geht auf die Bedeutung biografischer Umbruchsphasen für die Zielgruppen von ENERG.STIL ein. Der Wunsch oder die Notwendigkeit nach Begleitmobilität ist charakteristisch für die biografische Phase der Kindererziehung. Kap. 6.2 erörtert daher diesen Aspekt für die Zielgruppe der Kinderbetreuenden.

6.1 Mobilitätsbiografien und Lebensereignisse

Die meisten Untersuchungen zu Verkehrsverhalten beschreiben und erklären aktuelle, kurzfristige Verhaltensentscheidungen im Alltagsverkehr. Datengrundlage sind größtenteils Querschnittserhebungen; Zusammenhänge mit dem Lebensalter werden durch einen Vergleich verschiedener Altersgruppen erfasst. Der Forschungszweig der Mobilitätsbiografien versucht hingegen Veränderungen des Mobilitätsverhaltens im Lebenslauf auf der individuellen Ebene statt in aggregierten Personengruppen nachzuvollziehen und damit zu erklären, wie es zu langfristig stabilen Verhaltensmustern kommt (Lanzendorf, 2003; Scheiner, 2007). Umbruchsphasen in Mobilitätsbiografien sind ein guter Ansatzpunkt für das Aufbrechen von energieintensiven Gewohnheiten, weil die Betroffenen dann ihre Verhaltensmuster reorganisieren (müssen) und empfänglich für neue Verhaltensweisen sind.

Während die Mobilitätssozialisation (Kap. 5.1) mit Fokus auf dem Kindes- und Jugendalter behandelt, wie die Werthaltungen und das Verhaltensrepertoire einer Person geprägt werden, beschreiben Mobilitätsbiografien mit Fokus auf spätere Lebensphasen den Einfluss der Lebenssituation sowie die langfristigen Konsequenzen biografischer Wendepunkte, sog. Lebensereignisse. Werte, Einstellungen und Lebensstile (Kap. 5.2) sind abzugrenzen als mittelfristig stabile Präferenzen, die sich zwischen Lebensabschnitten verändern können.

Jugendliche wurden gezielt als Zielgruppe von ENERG.STIL ausgewählt, weil sie sich in der sensiblen Übergangsphase zwischen Ausbildungszeit und Erwerbsleben befinden. Die Mobilitätsbiografien Kinderbetreuender hängen stark mit Veränderungen ihrer Familienstruktur zusammen. Dieses Kapitel beschreibt Mobilitätsbiografien in

den beiden Zielgruppen und zeigt auf, wie sie für die Maßnahmenentwicklung genutzt werden können.

6.1.1 Theoretische Überlegungen

Mobilitätsbiografie

Die Mobilitätsbiografie, sprich die Veränderung individueller Mobilitätsmuster im Lebenslauf, ergibt sich aus dem Kontext der biografischen Prozesse in anderen Lebensbereichen (Scheiner, 2007; Beige & Axhausen, 2008):

- Erwerbsbiografie: Ausbildungs- oder Erwerbstätigkeit, Wahl des Ausbildungs- oder Arbeitsortes
- Haushaltsbiografie: Veränderungen in der Haushaltszusammensetzung, Partnerschaft, Familiengründung
- Wohnbiografie: Wohnortwahl

Entwicklungen mit dem Lebensalter in diesen Bereichen beeinflussen sich gegenseitig. Den Verbindungen zwischen Erwerbs-, Haushalts-, Wohn- und Mobilitätsbiografie liegen mehrere Wirkungsmechanismen zugrunde:

Tabelle 6-1: Wirkungsmechanismen zwischen Erwerbs-, Haushalts-, Wohn- und Mobilitätsbiografie

Wirkungsmechanismus	Beschreibung	Beispiel
zeitliche Nähe von Lebensereignissen	Lebensereignisse in den verschiedenen Biografien treten gemeinsam oder kurz nacheinander auf.	Der Erwerb eines Autos führt zu einem besseren Zugang zum Arbeitsmarkt, zu einem Wechsel des Arbeitsplatzes und letztendlich zu einem längeren und energieintensiveren Arbeitsweg.
geografische Nähe von Aktivitätsorten	Viele biografische Phasen sind ortsgebunden. Um kurze Wegstrecken und Wegeketten zu ermöglichen, werden Aktivitätsorte aufeinander abgestimmt.	Bei der Wohnortwahl wird auch die Entfernung zu Kindergarten/Schule und Arbeitsplatz berücksichtigt.
soziale Schicht als Hintergrundmerkmal	Biografische Verläufe hängen mit soziodemografischen Merkmalen zusammen. Die soziale Schicht legt bestimmte biografische Verläufe nahe und schafft damit Übereinstimmung zwischen den Lebensbereichen.	Sowohl Erwerbs-, als auch Haushalts-, Wohn- und Mobilitätsbiografien unterscheiden sich nach ethnischer Herkunft, Einkommensgruppen oder Bildungsstand.

Lebensereignisse

Die Mobilitätsbiografie wird durch Lebensereignisse charakterisiert (Lanzendorf, 2003). Lebensereignisse sind punktuelle Ereignisse, Markierungs- und oftmals Wendepunkte im Lebenslauf. Sie treten selten oder nur ein einziges Mal auf. Lebensereignisse sind (z.B. Umzug) oder erfordern (z.B. Geburt eines Kindes) eine einmalige strategische Entscheidung, welche langfristige Konsequenzen auf das Mobilitätsverhalten hat,

indem sie spätere Handlungsmöglichkeiten vorbestimmt oder eingrenzt. Eine Person, die sich für einen Wohnort im suburbanen Speckgürtel eines Ballungsraumes entscheidet, entscheidet sich gleichzeitig für eine spätere Verhaltensrestriktion, weil sie Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitorte nur schwer mit einem anderen Verkehrsmittel als dem Auto erreichen kann. Die Geburt eines Kindes begrenzt die Teilnahme der Eltern am Erwerbsleben und deren Freizeitmobilität.

Die in Mobilitätsbiografien betrachteten Lebensereignisse sind wie folgt einzuschränken:

- Von Interesse sind nur normative Lebensereignisse, die bei fast allen Menschen in ihrer Biografie früher oder später auftreten. Non-normative oder kritische Lebensereignisse (Inglehart, 1991), sprich traumatische und krisenhafte Ereignisse wie schwere Erkrankungen, ökonomische Verluste oder Kriegserlebnisse treten nur bei wenigen Personen und unvorhersehbar auf; zudem wäre es zynisch, daran Maßnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs zu koppeln.
- Normative Lebensereignisse ohne Bezug auf Verkehr oder Wohnen (z.B. das Ableisten des Wehrdienstes) werden ausgeschlossen.
- Allmähliche, schleichende Entwicklungsprozesse mit laufender Verhaltensanpassung wie die Pubertät, die Midlife Crisis oder das Aufwachsen der eigenen Kinder und die Rollenveränderung vom Vater zum Großvater werden nicht betrachtet. Für die Maßnahmenplanung sind kurze sensible Zeitphasen wichtig, in denen mit geringem Aufwand gezielte Interventionen gesetzt werden können.

Tabelle 6-2 zeigt Lebensereignisse mit Bedeutung für den Energieverbrauch in den Zielgruppen. Dabei sind Sekundärwirkungen auf andere Haushaltsmitglieder zu beachten: Kinderbetreuende sind etwa auch von erwerbsbezogenen Lebensereignissen ihres Partners betroffen, oder der Führerscheinerwerb von Jugendlichen und deren folgende Mitnutzung des Autos schränkt die Nutzungsmöglichkeiten der Eltern ein.

Tabelle 6-2: relevante Lebensereignisse in den Zielgruppen, Quelle: Scheiner, 2007; Taylor et al., 2007

Biografie	Jugendliche in der Übergangsphase zwischen Ausbildung und Erwerbsleben	Kinderbetreuende
Erwerbsbiografie	• Pflichtschulabschluss • Abschluss der (berufsorientierten, universitären, nicht Pflichtschul-) Ausbildung • Berufskarrierenbeginn, Beginn eines (Vollzeit-) Dienstverhältnisses • Bezug eines eigenen Einkommens, mit dem man den Lebensunterhalt bestreiten kann • Verlust des Arbeitsplatzes	• Änderung des Erwerbsverhältnisses: Vollzeit/Teilzeit, neue Selbständige • Verlust des Arbeitsplatzes • Wiedereinstieg nach Karenzzeit oder Arbeitslosigkeit • Wechsel des Arbeitsortes
Haushaltsbiografie	• Heirat/Lebenspartnerschaft • Geburt des ersten Kindes, Geburt eines Kindes	• Geburt des ersten Kindes, Geburt eines Kindes • Einschulung eines Kindes • Auszug eines Kindes aus dem Elternhaus • Trennung vom Partner, Wechsel des Partners
Wohnbiografie	• Auszug aus dem Elternhaus, Haushaltsgründung, Umzug in eine andere Stadt • Hausbau/Erwerb einer Eigentumswohnung	• Umzug • Hausbau/Erwerb einer Eigentumswohnung
Mobilitätsbiografie	• Führerscheinerwerb • auf die eigene Person zugelassenes Fahrzeug	• Abschaffung des Autos

Entwicklungsaufgaben

Normative Lebensereignisse ähneln Entwicklungsaufgaben, wie sie in der Entwicklungspsychologie beschrieben werden: Diese sind Aufgaben, die sich einer Person in bestimmten Lebensperioden in Abhängigkeit von ihren individuellen Entwicklungszielen stellen. Durch ihre Bewältigung gelingen Reifung, Persönlichkeitsentwicklung und Erfolg bei kommenden Aufgaben, während ein Versagen zu Unzufriedenheit, Missbilligung durch das soziale Umfeld und zu Schwierigkeiten bei der Bewältigung späterer Aufgaben führt.

Shanahan (2000) und Bynner (2005) unterstreichen den Stellenwert individueller Entwicklungsziele und Handlungsfähigkeiten: Moderne Jugendliche in der Übergangsphase zum Erwachsenenleben können den Verlauf ihrer Biografie eigeninitiativ durch institutionelle und organisationelle Mitgliedschaften und durch den Aufbau sozialer Beziehungen gestalten. Durch das Absolvieren von Berufspraktika während ihrer

Ausbildungszeit können Jugendliche etwa gezielt ihre späteren Beschäftigungschancen beeinflussen. Armut und unsichere Familienstrukturen in der Kindheit, die gemeinhin als geringes Sozialkapital mit einem Defizit an späteren biografischen Chancen in Verbindung gebracht werden, schätzt Shanahan (2000) in der Stärke ihres Einflusses als noch unzureichend belegt ein. Bynner (2005) weist hingegen an Kohortenstudien aus Großbritannien nach, dass trotz des Trends zur Individualisierung Lebensläufe stark durch institutionelle (z.B. der standardisierte Übergang von Schule zu Arbeit in der Lehrlingsausbildung) und sozialstrukturelle Faktoren beschränkt sind, allen voran durch die soziale Schicht: Die soziale Exklusion unterer Klassen durch Unterqualifizierung, prekäre Beschäftigungsverhältnisse bis hin zur Jugendarbeitslosigkeit sowie instabile Partnerschaften bis hin zu AlleinerzieherInnen haben gemäß Bynner (2005) in den letzten Jahrzehnten zugenommen.

Zusammenstellungen von Entwicklungsaufgaben liegen von Erikson, Havighurst, Heckhausen, Hurrelmann und anderen AutorInnen vor (alle nach Oerter & Montada, 2008). Sie definieren bestimmte Zeiträume in der Lebensspanne, die besonders für die Bewältigung bestimmter Entwicklungsaufgaben geeignet sind, nicht zuletzt weil die Gesellschaft dahingehend mehr oder weniger strikte Erwartungen formuliert.

In Tabelle 6-3 werden nur jene Entwicklungsperioden beschrieben, welche auf die Zielgruppen von ENERG.STIL zutreffen. Im Vergleich dieser Übersicht mit den Lebensereignissen in Tabelle 6-2 wird der Kontext von Mobilitätsbiografien in der individuellen Entwicklung deutlich:

Tabelle 6-3: Entwicklungsaufgaben im Jugend- und Erwachsenenalter, Quelle: Oerter & Montada, 2008

Entwicklungsperiode	Entwicklungsaufgabe
bis Adoleszenz / Schulalter	• …
Jugend 18-22 Jahre	• Autonomie von den Eltern • Entwicklung der Geschlechterrolle • Aufbau sexueller und solidarischer Beziehungen • Entwicklung eines ethischen und politischen Wertesystems • Erwerb schulischer und beruflicher Qualifikationen • Berufswahl
frühes Erwachsenenalter 23-30 Jahre	• Aufbau einer Paarbeziehung, Heirat • Geburt von Kindern • Aufnahme der Erwerbsarbeit, ökonomische Unabhängigkeit erreichen • Lebensstil finden, autonomer Umgang mit Konsum und Kultur
mittleres Erwachsenenalter 31-50 Jahre	• Haushalt führen • Beziehung zum Partner festigen • Förderung der eigenen Kinder oder anderer junger Menschen • befriedigende Position in der beruflichen Karriere erreichen und erhalten • berufliches, soziales, politisches Engagement
spätes Erwachsenenalter und älter	• …

Diese Zusammenstellung von Entwicklungsaufgaben kann nur grob und schematisch sein (Oerter & Montada, 2008): Das Meistern mancher Aufgaben erstreckt sich über längere Lebensabschnitte oder den gesamten Lebenslauf. Es kann eine eigene Aufgabe sein, sich auf kommende zukünftige Aufgaben vorzubereiten. Typologien von Entwicklungsaufgaben differenzieren vor allem im Kindes- und frühen Jugendalter (mit der Begründung, dass sich dort die meisten Veränderungen zutragen), für die späteren – in ENERG.STIL relevanten – Lebensphasen treffen sie zusehends allgemeinere Aussagen. Nach Bynner (2005) sind altersbezogene Entwicklungsaufgaben ein überholtes Konzept in Zeiten individualisierter Biografien; besser wäre es, von Entwicklungspfaden zu sprechen, in denen das Individuum autonom Lebensereignisse herbeiführt oder auf diese reagiert, zugleich aber sozialstrukturellen Einschränkungen unterworfen ist.

Entwicklungsaufgaben unterliegen gesellschaftlichen Veränderungen – die in Tabelle 6-3 zusammengefassten Arbeiten reichen bis in die 1960er Jahre zurück und sind aus dem damaligen Familienbild entstanden. Nach George (1993) und Shanahan (2000) hat die Normativität von Lebensereignissen, d.h. ihr gemeinsames Auftreten in bestimmten Entwicklungsperioden, im Laufe des 20. Jahrhunderts abgenommen. Verbesserungen bei Gesundheit und Bildung, die Absicherung durch ein Sozialsystem, die gesellschaftliche Individualisierung sowie die Zunahme von kulturellen Werten wie Flexibi-

lität, Auswahl und Unbeständigkeit bei Arbeit, Partnerschaft und Familiengründung begünstigen heterogene Muster in der Übergangsphase zum Erwachsenenleben. George (1993) und Bynner (2005) berichten, dass das Alter bei den Lebensereignissen Schulabschluss, Einstieg ins Erwerbsleben und Heirat historisch gestiegen ist. Bei Frauen, Personen mit ländlichem Wohnort und Personen aus unteren sozialen Schichten treten diese Lebensereignisse zwar vergleichsweise früher auf, von der historischen Verschiebung in spätere biografische Phasen sind sie aber ebenso betroffen. Auch die in ENERG.STIL befragten Experten wiesen auf den neu aufgekommenen Lebensabschnitt der Post-Adoleszenz (18-28 Jahre) hin, in dem Jugendliche in Bezug auf Wohnort, Arbeitsplatz und Alltagsaktivitäten hochmobil sind und bereits ein eigenes Einkommen beziehen, sich aber zwecks Existenzsicherung noch nicht völlig vom Elternhaus abgelöst haben (siehe Kap. 10.2.2). Bynner (2005) bezeichnet die Lebensphase zwischen 20 und 30 Jahren als „aufkommendes Erwachsenenalter", eine Verlängerung der Jugendphase infolge des gesellschaftlichen Trends zur Individualisierung, gekennzeichnet durch ein allmähliches Eingehen längerfristiger Verpflichtungen wie Auszug aus dem Elternhaus, Eingehen einer stabilen Partnerschaft und Entwicklung von Präferenzen für die Berufslaufbahn, aber ohne eine Selbstwahrnehmung als Erwachsene/r und ohne vollständige Unabhängigkeit von den Eltern. George (1993) und Shanahan (2000) sprechen davon, dass Pflichtschulzeit, höhere Ausbildung und Einstieg ins Erwerbsleben nicht mehr linear aufeinander folgen, sondern überlappend ineinandergreifen. Allein die für den deutschsprachigen Raum typische Lehrlings-Berufsausbildung wäre noch ein klar standardisierter Pfad ins Erwerbsleben. Scholl & Sydow (2002) sehen Mobilität als eigene Entwicklungsaufgabe, die eng mit anderen Lebensbereichen verknüpft ist: „Bei dem heute bestehenden hohen Grad an Motorisierung und der Allgegenwart des Autos, bei den Risiken, die mitunter gerade junge Menschen beim Fahren eingehen, kann man davon sprechen, dass sich die Jugendlichen den Lebensbereich Mobilität erarbeiten müssen." (Scholl & Sydow, 2002, S. 13).

Maßnahmengestaltung

Individuelle Mobilität, insbesondere längerfristig stabiles Verhalten, kann also vor dem biografischen Hintergrund der Person verstanden werden. Mobilitätsbiografien sind durch Lebensereignisse als Wende- und Markierungspunkte gekennzeichnet, die nicht zufällig auftreten, sondern durch normative Erwartungen der Gesellschaft, Perioden der Persönlichkeitsentwicklung und individuelle Entwicklungsziele begründet sind. Lebensereignisse sind aus mehreren Gründen gute Ansatzpunkte für die Maßnahmenplanung:

- In psychologischen Modellen alltäglichen Verkehrsverhaltens wurden Gewohnheiten wiederholt als dominanter Einflussfaktor nachgewiesen (etwa in Ouellette & Wood, 1998; Bamberg, Rölle & Weber, 2003; Klöckner & Matthies, 2004; Thogersen & Moller, 2004). Gewohnheiten blockieren oder beschränken in vertrauten Situationen einen bewussten Entscheidungsprozess, der alle relevan-

ten Informationen berücksichtigt. Sie zeigen sich in stabilen, stark veränderungsresistenten Verhaltensmustern (Scheiner, 2007). Umbruchsphasen nach Lebensereignissen können Gewohnheiten auftauen, weil die betroffene Person ihre gewohnten Verhaltensmuster hinterfragen muss, sich in ihrer Lebenssituation neu orientiert und dabei empfänglich für neue Informationen und Verhaltensmöglichkeiten ist (Klöckner, 2005; Verplanken et al., 2008).

- Bei der Bewältigung von Lebensereignissen oder Entwicklungsaufgaben werden strategische Entscheidungen getroffen, die langfristig die späteren Handlungsmöglichkeiten bestimmen (Scheiner, 2007). Hier können die Weichen für einen zukünftigen niedrigeren Energieverbrauch gestellt werden.
- Nahezu alle Lebensereignisse in Tabelle 6-2 hinterlassen eine institutionelle Spur (bei Arbeitgeber, Meldeamt, Zulassungsstelle, …). Damit können betroffene Personen identifiziert und gezielt angesprochen werden (Taylor et al., 2007).
- Lebensereignisse sind durch eine kurze Zeitspanne charakterisiert, in der eine hohe Sensibilität für Verhaltensänderungen besteht. Wenn dieses Zeitfenster genutzt wird, kann mit wenig Aufwand eine hohe Wirkung erreicht werden.

6.1.2 Auftreten von mobilitätsrelevanten Lebensereignissen

Daten, wann und wie oft mobilitätsrelevante Lebensereignisse auftreten, sind von großer Bedeutung für die Planung entsprechender Maßnahmen: Lebensereignisse, die nur einen geringen Teil der Bevölkerung betreffen oder die diffus in vielen Altersgruppen vorliegen, wären ungeeignet für gezielte Interventionen.

In Kap. 4 sind demografische Kennzahlen zu den Zielgruppen von ENERG.STIL dargestellt. Diese werden hier internationalen Ergebnissen zu den Lebensereignissen Autoerwerb, Wechsel des Arbeits- bzw. Ausbildungsortes und Umzug gegenübergestellt, welche auf die österreichische Situation übertragen werden können; Tabelle 6-4 fasst die Datenbasis dieser Studien zusammen:

Tabelle 6-4: Datenbasis der Studien zu Auftreten und Wirkungen mobilitätsrelevanter Lebensereignisse

Studie	Stichprobe, methodische Kommentare
Beige & Axhausen (2008)	retrospektive Angaben von n=1166 SchweizerInnen
Clark & Withers (1999)	Panelstudie von n=3203 US-AmerikanerInnen von 1988 bis 1993
Fischer & Malmberg (2001)	Vollerhebung aller SchwedInnen in den Jahren 1985-1995; nur interregionale Umzüge zwischen 108 Regionen (die Grundlage dieser Regionalgliederung ist nicht beschrieben – vermutlich größer als Gemeinden, aber kleiner als NUTS3-Regionen)
Ford, Rugg & Burrows (2002)	n=932 britische Jugendliche zwischen 16-25 Jahren aus 5 Bezirken unterschiedlicher Siedlungsdichte
Prillwitz, Harms & Lanzendorf (2006)	n=4698 Haushalte aus dem deutschen Sozioökonomischen Panel von 1998 und 2003
Prillwitz, Harms & Lanzendorf (2007)	n=3188 Personen aus dem deutschen Sozioökonomischen Panel von 1998 und 2003

Alle Ergebnisse zur biografischen Verteilung von Lebensereignissen können von Kohorteneffekten betroffen sein – Unterschiede zwischen Altersgruppen spiegeln nicht nur deren unterschiedliche biografische Phasen wider, sondern auch Generationsunterschiede durch das kulturelle Umfeld, in dem die Altersgruppen aufgewachsen sind und in dem sie leben.

Autoerwerb

Gemäß den Ergebnissen von Beige & Axhausen (2008) erfolgt der Autoerwerb bei einem Drittel der Schweizer Bevölkerung zeitgleich mit dem Erwerb des Führerscheins im Alter von 18 Jahren. Mit 19 Jahren besitzt die Hälfte, mit 20 Jahren besitzen ca. 60 % der Bevölkerung ein Auto, und dieser Anteil steigt bis zum Maximum von ca. 80 % im Lebensalter von 26-40 Jahren. Danach sinkt die Autobesitzrate wieder ab, bis ca. 60 % im Alter von 61-70 Jahren. Diese Werte sind allerdings mit Vorsicht zu interpretieren, da die Originalpublikation inkonsistent von Autobesitz und Autoverfügbarkeit spricht.

Wechsel des Arbeits- oder Ausbildungsortes

Nach Beige & Axhausen (2008) ereignen sich die meisten Wechsel des Arbeitsorts (12 % aller Arbeitsortwechsel im Lebenslauf) im Alter zwischen 20 und 25 Jahren. Bis zum Alter von 45 Jahren sinkt dieser Anteil auf 4 % ab, und fällt dann ab dem Pensionsantritt bei 60 Jahren noch weiter. Die Wechsel des Ausbildungsorts unterliegen einer ähnlichen Dynamik, nur dass dort die Spitze bereits im Alter von 15-20 Jahren auftritt (12 % aller Ausbildungsortwechsel im Lebenslauf) und sich die Entwicklung ab 35-40 bei <2 % konsolidiert. Dieser Verlauf zeigt einerseits die kritische Phase zwischen 15-25 Jahren mit Abschluss der Pflichtschulausbildung und Einstieg ins Erwerbsleben, sowie andererseits die Stabilisierung von Erwerbstätigkeit und Berufstätigkeit ab 40 Jahren. Die Verteilung der Wechsel des Arbeits-/Ausbildungsortes über den Lebenslauf ist eng mit dem Auftreten von Umzügen gekoppelt (siehe unten).

Umzug

Während fast alle österreichischen Jugendlichen im Alter zwischen 15 und 19 Jahren bei ihren Eltern wohnen, sinkt dieser Anteil in der Lebensphase zwischen 20 und 24 Jahren auf 51,7 % bei Frauen und 66,7 % bei Männern (Kap. 4.3.2). Dies wird untermauert von dem Ergebnis, dass sich rund ein Drittel aller Zuwanderungen in österreichischen Gemeinden im Alter zwischen 18 und 27 Jahren ereignet. Tendenziell ist die Zuwanderung in diesem Altersbereich in städtischen Gemeinden häufiger als in ländlich geprägten und ländlichen Gemeinden (Kap. 4.3.3).

Auch in der Schweiz treten zwischen 20 und 25 Jahren die meisten Umzüge auf (15 % aller Umzüge im Lebenslauf; Beige & Axhausen, 2008). Bis zum Alter von 40-45 Jahren nimmt die Häufigkeit der Umzüge auf 6 % ab, und beträgt im hohen Alter nur noch wenige Prozentpunkte.

Nach Ford, Rugg & Burrows (2002) hat sich die Übergangszeit zwischen dem Auszug aus dem Elternhaus und dem Etablieren einer stabilen Wohnsituation historisch hin zu einer höheren individuellen Variabilität, mehr prekären und befristeten Wohnverhältnissen und höherer Umzugshäufigkeit entwickelt. 47 % der britischen Jugendlichen zwischen 16 und 25 Jahren leben in eigenständigen Wohnungen. Im Vergleich zu Jugendlichen, die noch bei ihren Eltern wohnen, sind sie ähnlich stark von Arbeitslosigkeit betroffen, leben aber in einem tendenziell schlechteren Wohnstandard. Der erste Umzug erfolgte bei 39 % der Jugendlichen mit weniger als 18 Jahren, bei 48 % zwischen 18 und 19 sowie bei 13% mit 20 Jahren oder älter; Frauen erleben ihren ersten Umzug früher als Männer. Nach dem Auszug aus dem Elternhaus erleben drei Viertel der Jugendlichen zwei oder mehr weitere Umzüge, ein Drittel sogar vier oder mehr weitere Umzüge.

Zusammengefasst kommt es in Österreich und der Schweiz zwischen 20-25 Jahren, in Großbritannien etwas früher (wobei dieser Vergleich wegen unterschiedlicher Altskategoriengrenzen in den Studien nicht trennscharf ist) zum Auszug aus dem Elternhaus, der seinerseits durch den Abschluss der Pflichtschulausbildung und den Einstieg ins Erwerbsleben angestoßen wird.

Zusammenhänge zwischen soziodemografischen Merkmalen und Umzugshäufigkeit werden vielfach beschrieben (z.B. Beige & Axhausen, 2008; Clark & Withers, 1999; Fischer & Malmberg, 2001; Myers, 1999). Umzüge sind häufiger bei:

- jüngeren Personen
- Frauen
- Personen mit hohem Bildungsstand/Berufsstatus
- Personen mit hohem Einkommen
- alleinlebenden Erwerbstätigen
- Unverheirateten

- Familien ohne Kinder, gefolgt von Familien mit nur einem Kind und Familien mit Kindern im Vorschul- oder späten Schulalter
- MieterInnen
- bei kurzer Wohndauer
- bei kurzer Beschäftigungsdauer
- bei zahlreichen früheren Wechseln des Arbeitsortes
- bei einem längeren Arbeitsweg nach einem Wechsel des Arbeitsortes

Menschen ziehen umso seltener um, je länger sie bereits in einer Region leben. Fischer & Malmberg (2001) erklären das mit dem Nutzen aus starken sozialen Bindungen und aus Erfahrungswissen über regionale Verhaltensmöglichkeiten und Institutionen, der bei einem Umzug verloren geht. Junge Menschen sind noch weniger an Arbeits-, Haushalts- und soziale Strukturen gebunden und können daher häufiger den Wohnort wechseln.

Für die Erklärung von Wohnstandortwahl über Lebensstile siehe Kap. 5.2. Damit verbunden ist das Phänomen der sogenannten „residential self-selection“: Personen ziehen bevorzugt in Wohnquartiere, in denen sie das gewohnte Verkehrsverhalten von ihrem vorherigen Wohnort beibehalten können; Personen, die sich in einem Wohnquartier nicht wohlfühlen, ziehen als erste wieder weg (Cao, Mokhtarian & Handy, 2008; Fischer & Malmberg, 2001; Scheiner, 2007).

6.1.3 Wirkung von Lebensereignissen auf Verkehr und Wohnen

Eine weitere wichtige Grundlage für die Maßnahmenplanung ist ein Verständnis dafür, wie sich Lebensereignisse auf den Energieverbrauch bei Verkehr und Wohnen auswirken und ob sie weitere Lebensereignisse anstoßen. Der Großteil der wissenschaftlichen Literatur beschreibt qualitative Wirkungszusammenhänge; quantitative und vergleichende Aussagen zur Effektgröße sind rar.

Das Lebensereignis tritt zwar an einem bestimmten Zeitpunkt auf, zieht aber eine Anpassungsphase nach sich, in der die betroffene Person neue Wohn- und Mobilitätsmuster entwickelt und nach einer Probierphase etabliert. Bei vorhersehbaren Lebensereignissen können solche Anpassungen zum Teil vorweggenommen werden, indem die betroffene Person

- den Auftrittszeitpunkt kennt oder abschätzt (z.B. Ablaufdatum eines Mietvertrags, Lebensdauer eines Gebrauchtwagens),
- Entscheidungen vorwegnimmt (z.B. Organisieren einer Kinderbetreuung vor dem Wiedereinstieg ins Erwerbsleben) oder
- ihre Kompetenzen erhöht, um mit dem erwarteten Lebensereignis besser umgehen zu können (z.B. Einholen von Informationen über Mobilitätsangebote am zukünftigen Wohnort).

Für ein Verständnis der Wirkung von Lebensereignissen sind daher Ergebnisse zu Länge, Verlauf und moderierenden Faktoren während der Anpassungsphase von Interesse.

Qualitative Wirkungen

Tabelle 6-5 zeigt, welche Auswirkungen Lebensereignisse auf die Wohn- und Mobilitätsbiografie haben – in den meisten Fällen handelt es sich dabei um Effekte auf Wohnort und Autobesitz, die ihrerseits weitgehend die individuellen Handlungsmöglichkeiten im alltäglichen Verkehrsverhalten bestimmen. Taylor et al. (2007) weisen darauf hin, dass Lebensereignisse, wie der Einstieg ins Erwerbsleben oder die Geburt eines Kindes, nicht nur die individuellen Handlungsmöglichkeiten, sondern auch die Anforderungen an ein Verkehrsmittel hinsichtlich Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Kosten verändern. Ausgeklammert sind in dieser Darstellung Wirkungen in die Gegenrichtung, etwa von der Mobilitätsbiografie auf die Erwerbsbiografie: Taylor et al. (2007) beschreiben, dass die Anschaffung eines Autos einen besseren Zugang zum Arbeitsmarkt bietet, insbesondere zu kleinen, spezialisierten Branchen mit weit verstreuten Arbeitsstätten, zu Arbeitsplätzen mit irregulären Arbeitszeiten und für die ländliche Bevölkerung.

Tabelle 6-5: qualitative Wirkungen von Lebensereignissen auf die Wohn- und Mobilitätsbiografie

Lebensereignis	Wirkungen auf Wohn- und Mobilitätsbiografie	Nachweise
Zunahme des Einkommens	• Anschaffung eines Autos • Umzug zu höherem Wohnstandard	Beige & Axhausen (2008), Lanzendorf (2003), Scheiner (2007)
Zunahme der Erwachsenen im Haushalt	• Anschaffung eines Autos	Lanzendorf (2003), Scheiner (2007)
Geburt eines Kindes	• Anschaffung eines Autos – wegen geringem Zeitbudget berufstätiger Eltern – wegen Begleitwegen infolge Priorität von Qualität vor Nähe bei der Wahl von Kinderbetreuungsangeboten – wegen Sicherheit des Kindes • weniger freizeitorientierte, stärker pragmatische Autonutzung • Zunahme von Begleitwegen, aber generelle Reduktion von Wegen • Zunahme von Wochenendausflügen mit dem Auto • Umzug in größeren Wohnraum • Umzug an Stadtrand oder ins Umland, in der Folge erhöhte Auto-Nutzung wegen schlechterer ÖV-Anbindung und längeren Wegen • geringere Wahrscheinlichkeit eines interregionalen Umzugs – wegen Stärkung sozialer Bindungen am Wohnort	Clark & Withers (1999), Fischer & Malmberg (2001), Heine & Mautz (1999), Lanzendorf (2003), Scheiner (2007), Taylor et al. (2007)

Fortsetzung von Tabelle 6-5

Lebensereignis	Wirkungen auf Wohn- und Mobilitätsbiografie	Nachweise
Heirat	• Umzug in größeren Wohnraum • geringere Wahrscheinlichkeit eines interregionalen Umzugs – wegen Stärkung sozialer Bindungen am Wohnort	Clark & Withers (1999), Fischer & Malmberg (2001)
Trennung vom Partner	• interregionaler Umzug – wegen Schwächung sozialer Bindungen am Wohnort • Verlust der Mitnutzung des Autos des/der PartnersIn	Fischer & Malmberg (2001), Harms & Truffer (2005)
Umzug	• Veränderung der Erreichbarkeit von Aktivitätsorten • Veränderung der Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln • Veränderung der Verfügbarkeit von Parkplätzen • Beibehalten vertrauter Angebote am alten Wohnort (z.B. enge Freunde, Hausarzt), daher höhere Weglängen • bei Umzug an den Stadtrand: Anschaffung eines Autos • bei Umzug ins Stadtzentrum: Reduktion des Autobesitzes von 1,5 auf 0,9 Fahrzeuge pro Haushalt • bei Umzug über weite Entfernung: Wechsel des Arbeitsortes • stärkere Reduktion der Autonutzung bei Umzug vom Land in die Stadt als bei Umzug zwischen Städten	Axhausen, Frei & Ohnmacht (2006), Bamberg (2006), Harms & Truffer (2005), Scheiner (2007), Taylor et al. (2007) siehe auch Tabelle 6-8: Wirkung von Begrüßungspaketen nach einem Umzug
Beginn einer Ausbildung oder Erwerbstätigkeit	• geringere Wahrscheinlichkeit eines interregionalen Umzugs – wegen Stärkung sozialer und institutioneller Bindungen am Wohnort	Fischer & Malmberg (2001)
Wechsel des Arbeitsorts	• höhere Weglängen – weil Wohnort meist beibehalten wird • Umzug – erst bei Abschwächen sozialer Bindungen am Wohnort – erst bei Wechsel des Arbeitsorts des Partners – häufiger bei alleinlebenden erwerbstätigen MieterInnen – häufiger bei Personen jünger als 45 Jahre	Scheiner (2007), Clark & Withers (1999), Fischer & Malmberg (2001)
Verlust des Arbeitsplatzes	• generelle Reduktion von Wegen • Verlust des Firmenautos	Taylor et al. (2007), Harms & Truffer (2005)

Die Wirkungen von Lebensereignissen sind nicht symmetrisch reversibel. Eine Zunahme des Einkommens und ein Umzug an den Stadtrand führen oft zur Anschaffung eines Autos (Prillwitz, Harms & Lanzendorf, 2006). Scheiner (2007) berichtet, dass bei einer späteren Einkommensabnahme oder einer Rückkehr ins Stadtzentrum das Auto dennoch meist behalten wird. Eine Einkommensabnahme führt auch nicht zur Wiederaufnahme eines billigeren, niedrigeren Wohnstandards (Beige & Axhausen, 2008).

Quantitative Wirkungen auf Mobilitätsverhalten

Für die Bestimmung der quantitativen Wirkungen eines Lebensereignisses auf das alltägliche Mobilitätsverhalten sind Längsschnittstudien erforderlich, in denen das Verkehrsverhalten einer Person vor und nach dem Auftreten des Lebensereignisses verglichen werden kann. In ENERG.STIL wurden Daten aus der *Panelbefragung zur Mobilität in Österreich* (1995-2000; Grubits, 2006) und dem *Deutschen Mobilitätspanel* (seit 1994; http://mobilitaetspanel.ifv.uni-karlsruhe.de/index.htm) geprüft, aber aus mehreren Gründen sind keine aussagekräftigen Analysen möglich:

- Im österreichischen Panel können die Datensätze der einzelnen Messzeitpunkte wegen mangelhafter Personen- und Haushaltskodierung nicht eindeutig zugeordnet werden.
- Lebensereignisse können nur indirekt aus Veränderungen soziodemografischer Merkmale erschlossen werden, wie Änderungen bei Haushaltsstruktur, Pkw-Besitz, Bildungsstand, Berufstätigkeit oder Führerscheinbesitz.
- Die Fallzahlen an Personen, welche in die Zielgruppe der Jugendlichen in der Übergangsphase zwischen Ausbildung und Erwerbsleben oder der Kinderbetreuenden fallen, die einem Lebensereignis ausgesetzt waren und für die vollständige Daten zum Mobilitätsverhalten vor/nach dem Lebensereignis vorliegen, sind zu gering für statistisch abgesicherte Aussagen.

Kapitel 8.2.3 zieht einen Querschnittsvergleich zwischen in Ausbildung befindlichen Jugendlichen zwischen 18 und 27 Jahren und berufstätigen Jugendlichen zwischen 15 und 27 Jahren. Durch diesen relativ engen Altersbereich sind Rückschlüsse auf die Wirkungen des Lebensereignisses „Beginn der Erwerbstätigkeit“ auf das Mobilitätsverhalten möglich: Unter berufstätigen Jugendlichen ist (je nach Bundesland)

- der Führerscheinbesitz um 2-18 % höher,
- die (zumindest teilweise) Pkw-Verfügbarkeit um 9-26 % höher,
- die tägliche ÖV-Nutzung um 26-31 % niedriger,
- die Wegeanzahl um 0,06-0,52 Wege pro Tag niedriger
- der Anteil an MIV Lenkern im Modal Split um 32-56 % höher und
- die durchschnittliche Weglänge um 1,9-6,3 km länger als bei in Ausbildung befindlichen Jugendlichen.

Prillwitz, Harms & Lanzendorf (2007) analysierten den Einfluss verschiedener Lebensereignisse auf die Zunahme der Pendeldistanz zwischen Wohnung und Arbeitsplatz im Zeitraum 1998-2003. In ihrer Regressionsanalyse (16,8 % erklärte Varianz) hat das Ausgangsniveau der Pendeldistanz im Jahr 1998 den stärksten Einfluss (β=-.41). Die Lebensereignisse Umzug von der Stadt auf das Land, Jobwechsel, Anschaffung eines Autos und Umzug in ein Einfamilienhaus haben einen zwar statistisch signifikanten, aber schwachen Einfluss (alle β<.10). Umzüge zwischen anderen Siedlungstypen,

Wechsel zu voller Erwerbstätigkeit, Abschluss einer Ausbildung, Geburt eines Kindes, Auszug eines Kindes aus dem Elternhaus und Eingehen/Auflösen einer Partnerschaft haben keinen Einfluss. Die geringen Einflussstärken könnten darauf zurückzuführen sein, dass mit der Pendeldistanz auf Arbeitswegen nur ein Ausschnitt des alltäglichen Mobilitätsverhaltens betrachtet wurde.

Quantitative Wirkungen auf Autobesitz

Prillwitz, Harms & Lanzendorf (2006) untersuchten den Einfluss verschiedener Lebensereignisse auf den Autobesitz im Haushalt. Nachdem im untersuchten Zeitraum 1998-2003 der Autobesitz in der gesamten Bevölkerung anstieg, sind jeweils die Anteile der Haushalte gegenübergestellt, die ebenfalls zusätzliche Autos anschafften, aber keinem Lebensereignis ausgesetzt waren:

- Bei 21,1 % der Haushalte mit Umzug nahm die Anzahl an Autos im Haushalt zu, aber nur bei 13,7 % der Haushalte ohne Umzug. Der Anstieg im Autobesitz ist bei Haushalten am höchsten, die von einer städtischen in eine ländliche Region umzogen (31,4 %).
- In 45,4 % der Haushalte mit einer Zunahme der Erwachsenen und 23,4 % der Haushalte mit einer Zunahme der Kinder unter 18 Jahren nahm die Anzahl der Autos im Haushalt zu, im Vergleich zu 11,3 % bzw. 11,4 % der Haushalte ohne diese Änderungen der Haushaltszusammensetzung. Bei Geburt des ersten Kindes stieg der Autobesitz bei 27,4 % der Haushalte im Vergleich zu 15,0 % der Haushalte ohne dieses Ereignis.
- 15,8 % aller Haushalte mit gleichbleibendem Erwerbsstatus des Haushaltsvorstandes schafften zusätzliche Autos an. Im Vergleich ist die Rate bei einem Wechsel zu voller Erwerbstätigkeit (27,1 %) höher, bei einem Wechsel zu Arbeitslosigkeit etwa gleich (14,0 %) und bei einem Wechsel in die Pension niedriger (9,1 %).
- Das Erreichen eines höheren Bildungsniveaus durch den Haushaltsvorstand führte etwas öfter zu höherem Autobesitz (18,5 %) als ein gleichbleibendes Bildungsniveau (15,2 %).

In einer Regressionsanalyse (20,1 % erklärte Varianz, unter Kontrolle des Einflusses soziodemografischer Merkmale auf den Autobesitz) haben ein Umzug zwischen zwei städtischen Gebieten, eine Veränderung der Anzahl der Erwachsenen im Haushalt (eventuell verbunden mit Eingehen/Auflösen einer Partnerschaft und Auszug aus dem Elternhaus), die Geburt des ersten Kindes sowie eine Veränderung des Haushalts-Äquivalenzeinkommens (eventuell verbunden mit Beginn/Wechsel der Berufstätigkeit) einen signifikanten Einfluss auf die Zunahme der Autos im Haushalt. Beige & Axhausen (2008) berichten ähnliche Ergebnisse: Veränderungen im Ausbildungs- oder Beschäftigungsverhältnis haben dort den stärksten Einfluss, Geburt eines Kindes und Auszug aus dem Elternhaus haben schwächere Einflüsse auf den Autobesitz.

Quantitative Wirkungen auf Umzugshäufigkeit

Clark & Withers (1999) berichten, wie verschiedene Lebensereignisse das Eintreten eines Umzugs beeinflussen, wenn andere Einflussfaktoren auf die Umzugshäufigkeit wie Erwerbstätigkeit, Wohndauer oder Dauer des Arbeitsverhältnisses kontrolliert werden. Bei einer Änderung der Familienzusammensetzung ist die Umzugswahrscheinlichkeit 1,7 mal höher als bei einer stabilen Familienstruktur; bei Mietern ist die Umzugswahrscheinlichkeit sogar um das 2,1fache höher. Ein Wechsel des Arbeitsplatzes bringt ein 1,4faches Risiko für einen Umzug mit sich als eine gleichbleibende Erwerbssituation. Eine Zunahme des Einkommens hängt in dieser Studie nicht mit der Umzugshäufigkeit zusammen (Faktor 1,0). Andere Ergebnisse zum Einfluss der Erwerbsbiografie auf die Wohnmobilität sind inkonsistent: Während bei Birg (1993) berufliche/ausbildungsbezogene Motive eine größere Rolle bei einem Umzug spielen als private/persönliche Motive, geben bei Fischer & Malmberg (2001) weniger als 20 % aller Umziehenden den Einstieg ins Erwerbsleben oder einen Jobwechsel als Umzugsgrund an.

Länge von Übergangs- und Anpassungsphasen

Ein Umzug und ein Wechsel des Arbeits- oder Ausbildungsortes stehen häufig in einem engen zeitlichen Zusammenhang: Bei Beige & Axhausen (2008) folgt binnen eines Jahres auf 58 % aller Umzüge ein Wechsel des Ausbildungsorts, und auf 45 % aller Umzüge ein Wechsel des Arbeitsorts. Im zweiten bis fünften Jahr nach dem Umzug kommt es jeweils bei nur 5-10 % aller Umzüge zu einem Wechsel des Ausbildungs- oder Arbeitsorts. Mit längerem zeitlichem Abstand sinkt dieser Anteil noch weiter ab. Clark & Withers (1999) berichten die zeitliche Verteilung von Umzügen im Zeitraum von zwei Monaten vor und neun Monaten nach einem Wechsel des Arbeitsplatzes bei US-BürgerInnen. Ca. 15 % der Umzüge finden antizipatorisch in den zwei Monaten vor dem Jobwechsel statt. Etwa ein Viertel fällt in den Monat des Jobwechsels. In den späteren Monaten erfolgen jeweils 5-10 % der Umzüge, ohne eine klare Tendenz, dass die Häufigkeit gegen Ende des betrachteten Zeitraums abnimmt.

Die Anpassung der Auto-Verfügbarkeit nach einem Lebensereignis erstreckt sich hingegen über einen längeren Zeitraum. Nach einer Einkommensänderung dauert es vier Jahre, bis sich der Autobesitz verändert (Dargay, 2002, nach Lanzendorf, 2003). Veränderungen der Pkw-Verfügbarkeit konzentrieren sich nach Beige & Axhausen (2008) auf das erste Jahr nach dem Umzug, es gibt aber häufiger längerdauernde Anpassungsphasen: Bei 20 % aller Umzüge verändert sich im ersten Jahr danach der Status als „immer verfügbar“, bei 35 % verändert sich der Status als „teilweise verfügbar“; die AutorInnen geben leider nicht an, ob eine Veränderung in Richtung einer Zunahme oder Abnahme der Auto-Verfügbarkeit erfolgt. Im zweiten bis fünften Jahr nach dem Umzug ist jeweils noch bei ca. 10 % aller Umzüge eine Veränderung der Pkw-

Verfügbarkeit zu beobachten, bis zum zehnten Jahr danach sinkt dieser Anteil auf ca. 5 % und dann noch weiter ab.

Verlauf von Übergangs- und Anpassungsphasen

Stanbridge, Lyons & Farthing (2004) beschreiben auf Basis qualitativer Interviews mit n=11 EngländerInnen den Prozess des Überdenkens der gewohnten Verkehrsmittelwahl vor und nach einem Umzug. Ein Abwägen der verfügbaren Verkehrsoptionen am neuen Wohnort findet zum einen bereits als Auswahlkriterium bei der Wohnungssuche und antizipatorisch kurz vor dem tatsächlichen Umzug statt; zu diesen Zeitpunkten werden vor allem Arbeitswege berücksichtigt. Zum anderen werden nach dem Umzug, wenn Erfahrungen mit der neuen Verkehrssituation erworben werden, Verhaltensmuster angepasst und eventuell nach einer Probierphase revidiert; hiervon sind vor allem Einkaufs- und Freizeitwege betroffen, weil diese stark vom lokalen Angebot abhängen. Autobesitz schränkt die Überlegungen vor dem Umzug ein, indem die Verfügbarkeit anderer Verkehrsmittel ein weniger bedeutsames Auswahlkriterium für die neue Wohnung ist und nicht-automobile Wege in geringerem Ausmaß vorausgeplant werden. Aber selbst wenn nach dem Umzug das gewohnte Verkehrsmittel beibehalten wird, kann dennoch ein bewusster Abwägungsprozess stattgefunden haben, der bloß zum alten Resultat geführt hat. In quantitativen Untersuchungen zur Wirkung von Umzügen auf das Verkehrsverhalten würde dies als veränderungsresistente Gewohnheit aufscheinen; Personen, die einen Abwägungsprozess durchlaufen haben, dürften jedoch bereits eine latente Veränderungsbereitschaft aufweisen, die sie aber wegen eines unzureichenden Verkehrsangebots nicht umsetzen können.

Klöckner (2005) und Schoenduwe et al. (2009) weisen darauf hin, dass Lebensereignisse nicht nur direkte verkehrsbezogene Änderungen bei Hauptrouten, verfügbaren Verkehrsmitteln und der Revision von Gewohnheiten nach sich ziehen, sondern dass sie auch indirekte Änderungen durch eine Umstrukturierung der Lebenswelt (neue Sozialkontakte, neue Zeitstrukturen, neue Aktivitätsräume) und die Übernahme neuer Rollen (Schülerin, Studentin, Lehrling, Vater) anstoßen.

Hunecke et al. (2002) und Taylor et al. (2007) sehen den Führerscheinerwerb als einen Markierungspunkt für die Übernahme einer Erwachsenenrolle (im Sinne der Unabhängigkeit von den Eltern oder der Übernahme von Verantwortung für Begleitwege für jüngere Geschwister und Großeltern). Der Führerschein erweitert die instrumentellen Möglichkeiten bei der Verkehrsmittelwahl, aber auch die symbolische Bewertung des Autos. Seine Bedeutung für die Rollenübernahme zeigt sich in gesellschaftlich verankerten Sozialisationsprozessen, etwa wenn der Führerscheinerwerb in der Peergroup erwartet und von den Eltern unterstützt wird, indem sie die Fahrstunden bezahlen.

Ein anderes Element der Erwachsenenrolle ist der Auszug aus dem Elternhaus. Wenn eine höhere Ausbildung angestrebt wird, wird dieser mehrere Jahre im Voraus antizi-

piert und vorbereitet, etwa durch Besichtigungen von Studentenheimen (Rugg et al. 2004). Moderne post-adoleszente Wohnbiografien enthalten auch oft eine spätere Rückkehr ins Elternhaus – 40 % der britischen Jugendlichen kehren ins Elternhaus zurück, Männer häufiger als Frauen (Ford et al. 2002).

Ford et al. (2002) und Rugg et al. (2004) bestimmten auf Basis qualitativer Interviews mit britischen Jugendlichen im Alter von 16 bis 25 Jahren typische Entwicklungspfade, wie der Auszug aus dem Elternhaus und der Übergang zum eigenständigen Wohnen verläuft. Diese Pfade entsprechen eher idealisierten Wohnbiografien, in der Realität kommt es oft zu Mischformen.

Tabelle 6-6: Entwicklungspfade in Wohnbiografien zwischen 16 und 25 Jahren , Quelle: Ford et al. 2002; Rugg et al. 2004

Entwicklungspfad	Planung und Kontrollierbarkeit des Auszugs aus dem Elternhaus	Einschränkungen durch Einkommen und Wohnungsmarkt	familiäre Unterstützung	räumliche Grenzen bei Wohnortwahl	weitere Merkmale
chaotisch	▼	▲	▼	national	ungeplanter, früher Auszug aus Elternhaus mit 16-17 Jahren, etwa nach Familienstreit wechselnde, instabile, staatlich gestützte Wohnverhältnisse, bis hin zu Episoden der Obdachlosigkeit Rückkehr ins Elternhaus nicht möglich
ungeplant	▼	▲	▲	lokal, nahe bei Eltern	unerwarteter, aber von den Eltern unterstützter Auszug aus Elternhaus, etwa wegen Schwangerschaft Einstieg in staatlich gestütztes Wohnen mit steigendem Alter Wechsel zu besseren, stabilen Wohnverhältnissen familiäre Unterstützung vor allem durch Kinderbetreuung und alltägliche Ratschläge; nur selten durch finanzielle Unterstützung und Angebot zur Rückkehr ins Elternhaus
erzwungen	▲	▲	▲	regional, abhängig vom Arbeitsort	gewollter Auszug wegen Einstieg ins Erwerbsleben direkter Einstieg in den privaten Wohnungsmarkt Umzüge bei Einkommenszuwachs Einschränkungen bei Wohnortwahl durch Arbeits- und Wohnungsmarkt familiäre Unterstützung durch Geld und Güter
geplant Nicht-Studierende	▲	▼	▲	national, abhängig vom Arbeitsort	beabsichtigter Auszug aus dem Elternhaus wegen Einkommenszuwachs oder Familiengründung direkter Einstieg in den privaten Wohnungsmarkt

Fortsetzung von Tabelle 6-6

Entwicklungspfad	Planung und Kontrollierbarkeit des Auszugs aus dem Elternhaus	Einschränkungen durch Einkommen und Wohnungsmarkt	familiäre Unterstützung	räumliche Grenzen bei Wohnortwahl	weitere Merkmale
geplant Studierende	▲	▼	▲	global, abhängig vom Studienort	beabsichtigter Auszug aus dem Elternhaus wegen Beginn höherer Ausbildung Einstieg in auf Studierende spezialisierten privaten und öffentlichen Wohnungsmarkt wiederholte Wohnepisoden mit Rückkehr ins Elternhaus häufige Wohnform Wohngemeinschaft, wird oft nach Ausbildung beibehalten geschützter Rahmen zum Erlernen eigenständigen Wohnens

▲ hoch ausgeprägt ▼ niedrig ausgeprägt

Nach Rugg et al. (2004) haben Studierende in mehrerer Hinsicht eine begünstigte Situation, um in einem graduellen, unterstützten Prozess die sozialen Fertigkeiten für eigenständiges Wohnen (z.B. Abschluss von Verträgen, Planung von Haushaltskosten) zu erwerben:

- Der Studienbeginn ist ein durch soziale Normen gestützter und damit eher konfliktfreier Zeitpunkt für den Auszug aus dem Elternhaus.
- Durch ihre höhere soziale Schicht, niedrige Mieten in Studentenheimen oder die Finanzierung der Wohnungskosten durch ihre Eltern sind sie materiell abgesichert.
- Sie erhalten von Eltern, Universitäten und Interessensvertretungen Beratung und Vermittlung bei der Wohnungssuche.
- Die Eltern sind ein Sicherheitsnetz bei Wohnproblemen; Episoden der Rückkehr ins Elternhaus sind sozial akzeptiert und sogar erwartet (z.B. während der Sommerferien, nach Studienabschluss).

Moderierende Faktoren

Moderierende Faktoren können verschiedene Merkmale der Person, des sozialen Umfelds oder der Umwelt sein, die beeinflussen, wie stark sich Lebensereignisse auf den Energieverbrauch bei Verkehr und Wohnen auswirken. Diese Faktoren können zu verschiedenen Zeitpunkten in der Anpassungsphase unterschiedlich wirksam sein; dazu liegen aber noch keine wissenschaftlichen Erkenntnisse vor. Moderierende Faktoren sind relevant für die Maßnahmenplanung, weil sie den Effekt einer Maßnahme verstärken oder abschwächen können.

Tabelle 6-7: moderierende Faktoren auf Verlauf und Auswirkungen von Lebensereignissen (nach Inglehart, 1991)

Dimension	Faktor
Person	• frühere Erfahrungen mit ähnlichen Lebensereignissen • Einkommen: besserer Zugang zu unterstützenden Ressourcen • Persönlichkeitsmerkmale – bei non-normativen, krisenhaften Lebensereignissen: Einfluss von Resilienz (=Widerstandsfähigkeit gegenüber schwierigen Lebenssituationen), erlernte Hilflosigkeit, Kontrollüberzeugung (=wahrgenommene Kontrollierbarkeit von Ereignissen) und Selbstwertgefühl (Inglehart, 1991; Shanahan, 2000) – bei Wechsel des Arbeitsplatzes und Arbeitslosigkeit: schwache Einflüsse von Extraversion und externaler Kontrollüberzeugung (Schmitz et al., 1999) • Postadoleszente reagieren wegen ihrer Lebenssituation stark auf Lebensereignisse: hohe Selbstbestimmung und Zeitautonomie, knappe finanzielle Ressourcen, aber große Experimentierfreudigkeit und Offenheit (Franke, 2005, nach Gather, Kagermeier & Lanzendorf, 2008; ohne empirischen Beleg) • Lebensereignisse bieten den Anstoß, eine unterschwellig vorhandene Unzufriedenheit in Pläne und Absichten für eine Verhaltensänderung umzusetzen (Klöckner, 2005)
soziales Umfeld	• modellhaft erlernte Bewältigungsstrategien und Rollenmodelle (Shanahan, 2000) • Vorbereitung durch institutionalisierte Sozialisationsprozesse, etwa bei Führerscheinerwerb • soziale Normen für Bewältigungsstrategien • soziale Unterstützung durch Eltern, LehrerInnen, andere bedeutsame Erwachsene sowie Peergroup, die mit dem gleichen Lebensereignis konfrontiert ist (George, 1993; Shanahan , 2000; Fordet al., 2002; Siegrist, 2005, nach Herde, 2007) – instrumental: finanzielle Unterstützung, Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen – emotional: Anteilnahme, Empathie – informell: Beratung, Informationsvermittlung
Umwelt	• Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, Arbeitsplätzen, Wohnungen, … • gesellschaftlicher Trend zu Individualisierung ermöglicht mehr, aber auch riskantere biografische Entscheidungen, daher weniger stabile Partnerschaften und weniger Geburten (Birg, 1993) • gesellschaftliche Trends wie Motorisierung, Straßenausbau, Entwicklungen bei Telekommunikation und Teleworking (Scheiner, 2007)

6.1.4 Maßnahmen mit Lebensereignissen als Ansatzpunkt

Die bisherigen Ausführungen zeigen ein klares Bild: Lebensereignisse haben vielfältige Auswirkungen auf die Wohn- und Mobilitätsbiografie, und damit auf den alltäglichen individuellen Energieverbrauch durch Wohnen und Verkehr. Maßnahmen, die Lebensereignisse als Ansatzpunkt für eine Intervention nutzen, wurden aber bisher kaum durchgeführt und systematisch untersucht. Empirische Ergebnisse liegen nur für Informationsmaßnahmen nach einem Umzug und für Carsharing vor. Weiters wurde noch nicht untersucht, wie Veränderungen infolge eines Lebensereignisses stabilisiert werden können, so dass das Verhalten nicht nach Bewältigung des Lebensereignisses

oder nach Ende der Anpassungsphase wieder auf das Ausgangsniveau vor dem Eintreten des Lebensereignisses zurückfällt.

Begrüßungspaket nach einem Umzug

Mehrere Studien in deutschen Städten (Rölle et al. 2002, Bamberg, Rölle & Weber, 2003 und Bamberg, 2006 in Stuttgart; Loose, 2004 in Offenburg; Bamberg & Bickelbacher, 2007 in München) untersuchten, ob Informationsvermittlung und Direktmarketing nach einem Umzug die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erhöhen können. Personen, die in diese Städte umzogen, erhielten ein Begrüßungspaket mit Informationsmaterial zu Verkehrsangeboten und zu den Umweltwirkungen des Verkehrs, sowie ein Probeticket. Unmittelbar nach dem Umzug, wenn sie ihre Verkehrsgewohnheiten überdenken und anpassen müssen, sollten sie besonders sensibel für solche Informationen sein. Die Höhe der Wirkungen in Tabelle 6-8 ist aber in mehrfacher Hinsicht zu relativieren:

- Die meisten Umzüge erfolgen von ländlichen oder kleinstädtischen Wohnorten in die Großstadt. Die Verschiebung des Modal Split zum Umweltverbund ist daher teils auf ein besseres ÖV-Angebot, ein besseres Radwegenetz und ein dichteres und kleinräumigeres Angebot von Arbeits-, Einkaufs-, Freizeit- und anderen Aktivitätsorten zurückzuführen.
- Die zugrundeliegenden Stichproben sind klein und von Selektionseffekten durch die Teilnahmebereitschaft an der Befragung und die soziodemografische Zusammensetzung der ZuzüglerInnen (jung, höherrangige Ausbildung, oft berufsbedingter Wohnortwechsel) betroffen.
- Der Zuwachs im ÖV reduziert nicht nur die Auto-Nutzung, sondern geht auch zulasten der anderen umweltfreundlichen Mobilitätsformen Radfahren und Zufußgehen.
- Der Vergleich zum Verkehrsverhalten vor dem Umzug beruht bei Loose (2004) und Bamberg & Bickelbacher (2007) nur auf retrospektiven Einschätzungen.

Dennoch zeigt sich konsistent in allen Studien, dass ein Begrüßungspaket den positiven Effekt eines Umzugs zusätzlich verstärken kann.

Tabelle 6-8: Wirkung von Begrüßungspaketen nach einem Umzug

Studie	Intervention	Stich-proben-größe	Modal Split bei		
			Vorher-Messung	1. Nachher-Messung	2. Nachher-Messung
Rölle, Weber & Bamberg (2002, nach Herde, 2007)				4 Wochen später	8-9 Monate später
	nur Umzug	n=101	53 % Auto 21 % ÖV	43 % Auto 26 % ÖV	29 % ÖV
	Umzug + Begrüßungspaket		48 % Auto 15 % ÖV	33 % Auto 43 % ÖV	33 % ÖV
Bamberg, Rölle & Weber (2003), Bamberg (2006)				6 Wochen später	-
	nur Umzug	n=90	55 % Auto 18 % ÖV	45 % Auto 25 % ÖV	-
	Umzug + Begrüßungspaket	n=79	50 % Auto 18 % ÖV	33 % Auto 47 % ÖV	-
Bamberg & Bickelbacher (2007)				1-8 Monate später	-
	nur Umzug	n=330	-	30,3 % MIV 33,7 % ÖV 9,4 % Rad 23,5 % Fuß	-
	Umzug + Begrüßungspaket	n=302	-	27,0 % MIV 41,3 % ÖV 7,1 % Rad 22,3 % Fuß	-

Studie	Intervention	Stich-proben-größe	Nachher-Messung
			3 Monate später
Loose (2004)	nur Umzug	n=86	43 % haben ÖV am früheren Wohnort häufiger genutzt 9 % haben ÖV am früheren Wohnort nicht so häufig genutzt
	Umzug + Begrüßungspaket	n=129	37 % haben ÖV am früheren Wohnort häufiger genutzt 26 % haben ÖV am früheren Wohnort nicht so häufig genutzt

Studie	Intervention	Stich-proben-größe	Nutzungshäufigkeit auf Skala 1=nie bis 5=fast täglich	
			Vorher-Messung	Nachher-Messung
Bamberg & Bickelbacher (2007)				1-8 Monate
	nur Umzug	n=330	ÖV 2,8 Auto 3,7	ÖV 3,0 Auto 2,8
	Umzug + Begrüßungspaket	n=302	ÖV 2,9 Auto 3,6	ÖV 3,3 Auto 2,6

Verplanken et al. (2008) weisen an n=433 britischen Universitätsangehörigen nach, dass sich das Verkehrsverhalten nach einem Umzug nicht nur ändert, weil gewohnte Verhaltensmuster unter Berücksichtigung der Verkehrssituation am neuen Wohnort revi-

diert werden, sondern auch weil dieser Kontextwechsel umweltrelevante Werthaltungen kognitiv aktiviert und bewusster macht, die ihrerseits verhaltensbestimmend sind.

Carsharing

Harms & Truffer (2005) führen Studien an, nach denen ein Viertel bis Drittel der Carsharing-Mitglieder mit dem Beitritt ihr Auto abgeschafft hat; die restlichen Mitglieder haben lediglich private Formen der Autoausleihe ersetzt. Harms & Truffer (2005) bestätigen aber in ihrer qualitativen Untersuchung von n=39 Schweizer Carsharing-NutzerInnen nicht den direkten kausalen Zusammenhang zwischen Autoaufgabe und Carsharing-Beitritt. Vielmehr führen Lebensereignisse wie Arbeitsplatzwechsel, Umzug, Scheidung oder Defekte des Fahrzeugs zur Aufgabe des Autos, zur Entwicklung ÖV-orientierter Mobilitätsmuster und in der Folge zu einer Sensibilisierung für die alternative Mobilitätsform Carsharing. Carsharing setzt daher nicht direkt bei Lebensereignissen an, aber es kann biografische Veränderungen im Mobilitätsverhalten stabilisieren und eine spätere Wiederanschaffung eines privaten Pkws verhindern.

6.1.5 Fazit

Der Zugang der Mobilitätsbiografien richtet den Fokus weg von alltäglichen, situationsbedingten auf strategische Verhaltensentscheidungen, die aus der Erwerbs-, Haushalts- und Wohnbiografie der Person resultieren. Vor allem die Anschaffung eines Autos und die Wohnortwahl sind eng mit dem späteren Verkehrsverhalten verknüpft. Lebensereignisse und die mit ihnen verbundenen biografische Umbruchsphasen sind gute Ansatzpunkte für Maßnahmen, weil sie Gewohnheiten aufbrechen und die Betroffenen aufgeschlossener gegenüber Informationen und Verhaltensalternativen sind.

Studien belegen die qualitativen, vereinzelt auch die quantitativen Wirkungen von Lebensereignissen. Die Bedeutung von Veränderungen der Familienstruktur, einem Beginn/Wechsel/Ende der Erwerbstätigkeit und von Umzügen für das Verkehrsverhalten sind gut nachgewiesen. Mobilitätsbiografien sind aber ein relativ junges Forschungsfeld. Insbesondere Länge und Verlauf von Übergangs- und Anpassungsphasen sowie Faktoren, welche die Wirkungen von Lebensereignissen beeinflussen, sind noch unklar.

In der Zielgruppe der Jugendlichen zwischen dem Ende der Ausbildung und dem Einstieg ins Berufsleben kulminieren zahlreiche Lebensereignisse. Obwohl diese Gruppe prädestiniert für lebensereignis-bezogene Maßnahmen ist, wurden solche noch nicht umgesetzt. Die bisher einzige praxiserprobte Interventionsstrategie ist Mobilitätsberatung nach dem Umzug in eine Großstadt, womit in deutschen Städten eine Zunahme des ÖV im Modal Split um 8 %, teils auch mehr, erreicht werden konnte.

6.2 Begleitmobilität

Begleitmobilität umfasst die Hol- und Bringwege, die Eltern unternehmen, um ihren Kindern den Zugang zu Kindergarten, Schule, Freizeitaktivitäten u.ä. zu ermöglichen. Begleitwege haben in den letzten Jahren stark zugenommen und werden vorrangig mit dem Pkw zurückgelegt (vgl. Kap. 8.2) – neben der allgemeinen Zunahme des automobilen Verkehrsaufkommens sind spezifische örtliche und zeitliche Überlastungen die Folge, etwa morgens vor Schulen. Mehrere Studien untermauern diese Beobachtung:

- Nach Krause (1999) und Flade (1999b) nimmt die „mobile Betreuungsarbeit", welche überwiegend von Frauen geleistet wird, kontinuierlich zu. Nach Krause (1999) ist in Städten die Gefährlichkeit, am Land hingegen die Länge der Wege der treibende Faktor, der Begleitmobilität erforderlich macht. Kinder in Städten können ab dem Alter von 11-12 Jahren mit dem ÖV eigenständig mobil sein, während Kinder am Land infolge schlechter ÖV-Versorgung bis zum Führerscheinerwerb von Begleitmobilität abhängig sein können.
- Sigl & Weber (2002) zufolge legen 50 % der österreichischen Volksschulkinder den Schulweg in Begleitung zurück; die Anteil nimmt stetig zu. „Der PKW (54 % immer/häufig) und die eigenen Füße (70 % immer/häufig) sind die wichtigsten Fortbewegungsmittel auf dem Schulweg. Der Schulbus bzw. öffentliche Verkehrsmittel werden nur von jedem 3. Kind für die Fahrt in die Schule verwendet." (Sigl und Weber 2002, S. 46).
- Böhler (2006) berichtet, dass der Pkw für Begleitwege bevorzugt wird (in der Innenstadt 63 %, am Stadtrand 66 % und im Umland 86 % aller Begleitwege).
- Schlossberg et al. (2006) weisen darauf hin, dass viele Schüler für den Hin- und den Rückweg unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen. 84 % legten den Weg zur Schule mit Auto/Bus zurück, aber nur 75 % nutzten dasselbe Verkehrsmittel am Rückweg; 15 % legten den Weg zur Schule zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück, aber 25 % nutzten diese Verkehrsmittel am Heimweg.

Die folgenden Studien untersuchen die unterschiedlichen Faktoren, die sich auf die Mobilitätsentscheidungen bei Begleitmobilität der Eltern oder autonomer Mobilität der auswirken:

Tabelle 6-9: Methodische Eckdaten verschiedener Studien zu Begleitmobilität

AutorIn(nen)	Stichprobe	Land
Björklid 1997	371 Eltern von Kindern zwischen 7 und 9 Jahren	Schweden
Böhler (2006)	1991 Begleitpersonen	Deutschland
Bringolf-Isler et al. (2008)	1031 Kinder unterschiedlicher Schulstufen und ihre Eltern	Schweiz
Flade et al. (1988)	keine Angabe in der Originalpublikation	mutmaßlich Deutschland
Heelan et al. (2005)	320 Kinder und ihre Eltern	USA
Heine et al. (1999)	60 Haushalte	Deutschland
Johansson (2006)	357 Kinder im Alter zwischen 8 und 11 Jahren und ihre Eltern	Schweden
McDonald (2008)	8231 Jugendliche zwischen 5 und 18 Jahren	USA
Schlossberg et al. (2006)	292 Haushalte mit MittelschülerInnen	USA
Sigl & Weber (2002)	Volksschulkinder zwischen 6 und 10 Jahren, keine Angabe zur Stichprobengröße in der Originalpublikation	Österreich
Wen et al. (2008)	1603 GrundschülerInnen im Alter zwischen 9 und 11 Jahren und ihre Eltern	Australien
Yeung et al. (2008)	324 Eltern	Australien

6.2.1 Einflussfaktoren auf Begleitmobilität

Weglänge zur Schule

Sigl und Weber (2002) konnten bezüglich der Weglänge zur Schule und der Verkehrsmittelwahl regionale Unterschiede identifizieren: In Wien legen die Kinder den Schulweg meist zu Fuß (89 % aller Schulwege) oder mit dem ÖPNV (29 %; Antwortmöglichkeiten immer bzw. häufig) zurück, während am Land und in Kleinstädten die Kinder am häufigsten mit dem Auto gebracht werden (64 %). Dies spiegelt sich auch in höheren Begleitzahlen der Kinder am Land wieder: Kinder am Land (50 % immer, 14 % häufig) werden häufiger begleitet als Kinder in der Stadt (44 % immer, 12 % häufig) – dies führen die Autorinnen jedoch auf den unterschiedlichen Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel zurück. Sigl und Weber (2002) zufolge verschwinden Kinder mehr und mehr aus dem Straßenbild. „War es für die vor 1969 geborenen Kinder noch ganz selbstverständlich die Straße als Spiel- und Aufenthaltsort zu nutzen, so gilt das für nachfolgende Generationen immer weniger. Hand in Hand mit dieser Entwicklung geht die zunehmende Begleitung der Kinder durch Erwachsene auf all ihren Wegen im Straßenraum." (Sigl und Weber 2002, S. 45).

Bei Schlossberg et al. (2006) gehen bei einer Weglänge unter 1,6 km 52 % der Schüler, bei einer Weglänge zwischen 1,6 und 2,4 km aber nur 36 % der Schüler zu Fuß.

Bei Yeung et al. (2008) legten trotz einer durchschnittlichen Distanz von 2,5 km zur Schule nur 1/3 der Schulkinder den Weg zur Schule mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu-

rück. Kinder, die den Schulweg eigenständig zurücklegten, hatten einen kürzeren Schulweg (ca. 2 km).

Bei Bringolf-Isler et al. (2008) geben 13,3 % der Eltern an, dass sie ihr Kind wegen der Distanz mit dem Auto zur Schule bringen. Auch Heelan et al. (2005), Schlossberg et al. (2006) und Wen et al. (2008) identifizierten eine nach Einschätzung der Eltern zu große Distanz als Grund dafür, dass sie ihre Kinder mit einem PKW zur Schule bringen.

Verkehrsinfrastruktur und Straßenraumgestaltung

In der Literatur wird auch die tragende Rolle des Verkehrsgeschehens in der Wohnumgebung für die Mobilitätswahl betont. Eltern schätzen verkehrsbezogene Risiken für ihre Kinder auf Basis des Verkehrsaufkommens in dem unmittelbaren Wohnumfeld ein. Dies wirkt sich in weiterer Folge darauf aus, ob Eltern ihren Kindern erlauben, sich frei und selbständig im Straßenraum zu bewegen (Gärling et al., 1984). Aufgrund der Entwicklung, dass das Verkehrsaufkommen und damit die Unfallgefahr in den letzten drei Jahrzehnten stark zugenommen haben, begleiten Eltern ihre Kinder zunehmend häufiger auf ihren Wegen oder transportieren sie im Auto (Limbourg, 2006).

Björklid (1997) stellte fest, dass 96 % der Schulkinder zu Fuß in die Schule gehen, wenn der Verkehrsraum der Wohnumgebung kinderfreundlich gestaltet ist, während dieser Anteil auf 54 % in einer wenig kinderfreundlich gestalteten Umgebung sinkt.

Nach Bringolf-Isler et al. (2008) ist die Anzahl großer zu überquerender Kreuzungen ein entscheidender Faktor, mit dem erklärt werden kann, ob Kinder den Schulweg aktiv zurücklegen.

Schlossberg et al. (2006) untersuchten in ihrer Studie in vier US-Mittelschulen die Beziehung zwischen städtischer Gestaltung sowie der Distanz zur Schule und der Verkehrsmittelwahl am Schulweg. Sie kamen zum Ergebnis, dass die Sackgassen- und Kreuzungsdichte einen Einfluss darauf hat, ob Schüler den Schulweg aktiv oder passiv zurücklegen. Schüler, die in Gebieten mit hoher Kreuzungsdichte zur Schule gehen, legen den Weg mit einer 10 %igen Wahrscheinlichkeit zu Fuß zurück, während dieser Anteil in Gebieten mit einer mittleren oder geringen Kreuzungsdichte nur noch bei 3 % bzw. 2 % liegt; ein umgekehrter Zusammenhang zeigt sich bei Sackgassen.

Die von den Eltern genannten Gründe, warum die Kinder mit einem PKW zur Schule gebracht werden, sind Schlossberg et al. (2006) zufolge unter anderem gefährliche Verkehrsbedingungen (23 %) und schnelle Fahrzeuge (15 %), sowie das Fehlen durchgehender Gehwege (13 %).

Die von Johansson (2006) in Schweden durchgeführte Studie untersuchte das Mobilitätsverhalten von Kindern auf Wegen zu organisierten Freizeitaktivitäten. Geringere Autonutzung auf Begleitwegen und häufigere unabhängige Fortbewegung der Kinder kann durch die Verkehrsumgebung (Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitslimits und Unterführungen; β=.25 bis .26), aber nicht mit dem Vorhandensein von Rad- und Fuß-

wegen (β=.01 bis .06) erklärt werden. Unerwartet ist das Ergebnis, dass die Autonutzung auf Begleitwegen höher ist, je besser das soziale Umfeld und der Gemeinschaftssinn in der Nachbarschaft eingeschätzt werden (β=.15). Dies erklärt die Autorin mit der Vermutung, dass die Hol- und Bringdienste in einer guten Nachbarschaft aufgeteilt und somit gemeinschaftlich erledigt werden.

Sicherheitsbedenken der Eltern

Bringolf-Isler et al. (2008) zufolge weisen die Bedenken der Eltern bezüglich der Sicherheit ihrer Kinder einen signifikanten Zusammenhang mit regulären Autofahrten zur Schule auf. 63,5 % der Eltern sahen den Schulweg als sicher an; diejenigen, die ihn als unsicher einstuften, befürchteten vom Verkehr ausgehende Gefahren (84,9 %) sowie Gewalttätigkeit und Bedrohung von anderen Kindern (14,0 %) oder Erwachsenen (12,1 %).

Sicherheit wurde bei Heelan et al. (2005) von 2,2 % der Eltern als relevant für die Entscheidung genannt, wie ihre Kinder den Schulweg zurücklegen sollen.

Schlossberg et al. (2006) weisen die Angst vor Fremden als bedeutsamen Faktor nach (bei 18,3 % der Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto in die Schule führen; bei 26,3 % der Eltern, deren Kind einen Schulweg < 1,4 km zurücklegt; bei 12,9 % der Eltern, deren Kind einen Schulweg zwischen 1,6 und 2,4 km zurücklegt).

Bei Wen et al. (2008) wurden 52,4 % der Schüler mit dem Auto zur Schule gebracht, deren Eltern dem Statement „Mein Kind verfügt nicht über die notwendigen Sicherheitskenntnisse, um den Schulweg zu Fuß zurücklegen zu können“ zustimmten. Im Vergleich dazu werden nur 35,7 % der Schüler, deren Eltern diesem Statement nicht zustimmten, mit dem Auto zur Schule gebracht.

Verfügbarkeit eines Autos im Haushalt

In ihrer Studie kamen Bringolf-Isler et al. (2008) zu dem Ergebnis, dass die Anzahl der im Haushalt verfügbaren Autos in einem direkten Zusammenhang mit einem regelmäßigen Gebrauch individualmotorisierter Verkehrsmittel auf Begleitwegen steht (kein Auto: Odds Ratio OR=1,0; ein Auto: OR=2,8; zwei oder mehr Autos: OR=6,9[7]). Zu diesem Ergebnis kamen auch Wen et al. (2008) und Johansson (2006). Sie stellten fest, dass die Anzahl der zur Verfügung stehenden Autos ein Einflussfaktor für einen mit einem PKW zurückgelegten Schulweg der Kinder ist (Wen et al.: 0-1 Autos: OR=1; 2 oder mehr Autos: OR= 2,09; Johansson: β=.26).

[7] Die Odds Ratio ist ein statistisches Maß für den Zusammenhang zwischen zwei Merkmalen. OR=2,8 bedeutet, dass Haushalte mit einem Auto eine 2,8-fach höhere Chance auf regelmäßige Autonutzung auf Begleitwegen haben als Haushalte ohne Auto. OR=1,0 entspricht der Referenzkategorie.

Alter des Kindes

Bei Bringolf-Isler et al. (2008) steht das Alter des Kindes in einem signifikanten Zusammenhang mit zunehmenden regulären Autofahrten zur Schule. Ein aktives Zurücklegen des Weges (zu Fuß gehen, Radfahren) ist am häufigsten üblich in der Altergruppe der 9-10jährigen (88,2 %), gefolgt von der Altergruppe der 6- 7jährigen (75,6 %) sowie der 13-14jährigen (68,9 %).

Yeung et al. (2008) fanden, dass Kinder, die den Schulweg eigenständig zurücklegten, älter waren (10 im Vergleich zu 8 Jahren), größer (+4 %), schwerer (+6 kg) und eher männlich.

In ihrem Forschungsprojekt „Möglichkeiten und Grenzen des Autoverzichts" im Alltag von Familien mit Kindern analysierten Heine et al. (1999) unter anderem, welche verschiedenen Funktionen das Auto in den unterschiedlichen Altersphasen der Kinder für die Mütter hat. So hat sich gezeigt, dass sich mit der Geburt eines Kindes in der Regel ein Elternteil (zumeist die Mutter) aus dem Erwerbsleben zurückzieht und die Betreuung des Kindes sowie vermehrt die Haushaltsorganisation mit sämtlichen damit verbundenen Wegen übernimmt. Bisher gewohnte Wege werden durch neue ersetzt, mit der Einschränkung den Säugling auf sämtlichen Wegen mitnehmen zu können, da der Säugling nicht unbetreut zu Hause bleiben kann. Aufgrund des häufig auftretenden Wunsches junger Familien nach einer Wohnlage eher im Umland einer Stadt, der dort jedoch oftmals nur mangelhaft ausgebauten öffentlichen Infrastruktur, wird die Nutzung eines Auto als zunehmend unumgänglich empfunden. Ein zweites Kind erhöht diesen Druck zusätzlich und macht „das Auto endgültig unverzichtbar" (Heine et al. 1999, S. 35).

Nach Heine et al. (1999) hat das Auto in diesem Alter des Kindes drei Funktionen:

- Es stellt einen Schutzraumes für den Säugling dar,
- ermöglicht in einem Notfall einen unverzüglichen Transport und
- erleichtert der Mutter die zeitliche Koordination ihres Alltags.

Heine et al. (1999) stellten auch fest, dass nicht nur in den Haushalten mit zwei, sondern auch in jenen mit einem einzigen Fahrzeug es im Alltag die Mütter sind, die primär Zugriff auf das Auto haben, damit sie die durch den Säugling anfallende Mehrarbeit leichter erledigen können.

In der zweiten Altersphase, in der die Kinder in den Kindergarten oder in die Volksschule kommen, erhöhen sich die zeitlichen Koordinierungsanforderungen deutlich für jene Mütter, die wieder ins Erwerbsleben – zumeist Teilzeit – einsteigen. Arbeitswege, Besorgungswege für den Haushalt sowie eine zunehmende Anzahl an Kinderbegleitwegen erhöhen die Notwendigkeit eines automobilen Transports. Die heut-

zutage zum soziokulturellen Standard gewordene umfassende Förderung der Kinder führt zu zahlreichen Begleitwegen, die sich zumeist über weite Entfernungen erstrecken. Das Auto fungiert für die Mutter als „Zeitpuffer" (Heine et al 1999, S. 36) und bietet Flexibilität und Zeitsouveränität. Aus den Befragungsergebnissen geht hervor, dass die Koordinierungsanforderungen in dieser Altersphase oftmals ihr maximales Ausmaß erreichen.

In der dritten Altersphase vom Grundschüler- bis zum Jugendalter nehmen die Schulbegleitwege üblicherweise ab, während die Freizeitbegleitwege zunehmen, zum einen aufgrund der vielfältigen Freizeitaktivitäten, zum anderen aufgrund der Vergrößerung des Einzugsraumes, in dem soziale Kontakte der Kinder stattfinden.

Erst wenn das Bedürfnis der Kinder nach eigenständiger Mobilität mit der beginnenden Pubertät zunimmt, nimmt die Anzahl der elterlichen Transportdienste allmählich ab und die Situation entspannt sich wieder (Heine et al. 1999).

Erwerbstätigkeit der Eltern

McDonald (2008) untersuchte, wie sich die elterliche Stellung im Erwerbsleben und die damit in Zusammenhang stehenden Pendelgewohnheiten auf die nicht-motorisierte Mobilität der Jugendlichen auswirken. Es stellte sich heraus, dass die Wahrscheinlichkeit, dass jüngere Kinder im Alter zwischen 5 und 14 Jahren zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gelangen, um 8 % sinkt, wenn deren Mütter jeden Morgen in die Arbeit pendeln müssen. Offenbar ist es für Mütter zeitsparender, ihre Kinder auf dem Weg zur Arbeit mit dem Auto bei der Schule abzusetzen, als mit ihnen zu Fuß zu gehen. Bei älteren Kindern zeigt sich dieser Effekt nicht; im Gegenteil, nicht-motorisierte Schulwege nehmen sogar um 2,9 % zu.

McDonald zufolge gilt dies jedoch interessanterweise nur für den Beschäftigungsstatus der Mutter (speziell, wenn diese Vollzeit tätig ist), nicht jedoch für den des Vaters. Solange Jugendliche noch nicht selbst fahren können, sind sie stark von der Mutter abhängig. Durch den Führerscheinerwerb können sie dann Wege selbst zurücklegen und die Abhängigkeit nimmt ab. Der Anteil an Wegen, die mit dem Vater zurückgelegt werden, variiert nicht so auffallend mit dem Alter; die Autorin führt dazu keine Zahlen an.

Mobilitätstyp und Lebensstil der Eltern

Im Jahr 2003 befragte Böhler (2006) im Rahmen des Forschungsprojektes MOBILANZ Bewohner von deutschen Großstädten nach ihren Wertvorstellungen und Einstellungen bezüglich der Verkehrsmittelwahl für Begleitwege und identifizierte 5 Mobilitätstypen. Mit diesen konnte sie das Mobilitätsverhalten besser erklären als durch den Wohnstandort oder Lebensphasenmodelle. Böhler (2006) definiert folgende Gruppen:

- ÖV-distanzierte Zwangsmobile (20,5 % der Bevölkerung),

- Pkw-Individualisten (21,0 %),
- Wetterunabhängige Rad-Fans (19,4 %),
- Umweltsensibilisierte ÖV-Fans (19,7 %), sowie
- Selbstbestimmte Mobile (19,4 %).

Vertreter der ÖV-distanzierten Zwangsmobilen und der Wetterunabhängigen Radfans leben am häufigsten in Haushalten mit Kindern, also in Situationen, in denen Begleitwege auftreten können. In allen Gruppen stehen bei Personen, welche in Haushalten mit Unter-18jährigen leben, laut Böhler (2006) 15-20 % der Alltagsaktivitäten in Verbindung mit Begleitwegen. Böhler belegt in ihrer Untersuchung, dass die einzelnen Mobilitätstypen, relativ unabhängig von ihrem Standort, für Begleitwege eine spezifische Verkehrsmittelnutzung aufweisen. Während beispielsweise der Zwangsmobile auch unter infrastrukturell günstigen Bedingungen die Kinder mit dem Pkw transportiert (90 % der Begleitwege), so holt und bringt der Umweltsensibilisierte auch unter Standortbedingungen, die bei weitem ungünstiger sind, die Kinder nicht-motorisiert oder öffentlich (27 % bzw. 15 % der Begleitwege). Auch hinsichtlich der Länge der zurückgelegten Wege unterscheiden sich die verschiedenen Mobilitätstypen voneinander: so legt der Zwangsmobile pro Weg größere Distanzen zurück, was laut Böhler jedoch mehr an der Verfügbarkeit des Pkws als an grundsätzlich größeren Distanzen liegt.

Böhler geht davon aus, dass Zwangsmobile eher auf Maßnahmen ansprechen, welche mit einer Entlastung der Alltagsorganisation verbunden sind, während Umweltsensibilisierte und Wetterresistente Radfans eher mit Umweltschutz-Argumenten überzeugt werden können.

Bringolf-Isler et al. (2008) zufolge stehen persönliche und Lebensstil-Faktoren der Eltern in direktem Zusammenhang mit der Nutzungshäufigkeit des Autos auf Begleitwegen, wobei jedoch zu der Stärke des Zusammenhangs keine näheren Angaben gemacht wurden.

Heelan et al. (2005) kamen in ihrer Studie ebenfalls zu dem Ergebnis, dass die Arbeitszeiteinteilung der Eltern (9,6 %) sowie der Faktor „Zeit“ (2,2 %) unter anderem als Gründe dafür genannt wurden, warum Kinder den Schulweg im Auto ihrer Eltern zurücklegen.

Als Einflussfaktor auf das Holen und Bringen zur Schule mit dem Auto konnten Wen et al. (2008) die Verkehrsmittelwahl der Eltern am Arbeitsweg feststellen (51,7 % der Eltern, die den Arbeitsweg mit dem Auto zurücklegen, bringen ihre Kinder im Auto

zur Schule; 21,9 % der Eltern, die den Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, bringen ihre Kinder im Auto zur Schule).

Bequemlichkeit

Heelan et al. (2005) identifizierten in ihrer Studie die Faktoren „Bequemlichkeit" (zu 21,8 %) sowie „weil das Kind kein anderes Verkehrsmittel als das Auto nutzen will" (zu 7,0 %) als einflussnehmend auf die Entscheidung der Eltern, ihr Kind mit einem Auto zur Schule zu transportieren.

Bei Schlossberg et al. (2006) bezieht sich der Faktor „Bequemlichkeit" jedoch auf die Eltern. Von 41 % der Eltern, die ihr Kind mit dem Auto zur Schule brachten, wurde als Grund dafür angegeben, dass es bequem sei, das Kind auf dem Weg zur Arbeit gleich direkt bei der Schule absetzen zu können. Die Notwendigkeit, das Kind vom Gewicht der Schultasche zu entlasten, nannten 33 %.

Relative Stärke der Einflussfaktoren auf Begleitmobilität

Mehrere der hier berichteten Studien versuchen eine Gewichtung der Einflussfaktoren auf Begleitmobilität:

Bringolf-Isler et al. (2008) kamen in ihrer Untersuchung zu dem Ergebnis, dass für die Eltern neben schlechtem Wetter (20,8 %) und dem gleichen Weg, den Kinder und Eltern zurück zu legen haben (20,8 %), die Distanz (13,3 %) sowie ein pünktliches Erreichen der Schule (12,5 %) Gründe waren, die Eltern dafür angaben, warum sie ihre Kinder im Auto zur Schule bringen. Sicherheitsaspekte wurden von ihnen als weniger ausschlaggebend identifiziert, 63,5 % der Eltern schätzten den Schulweg als sicher ein.

Heelan et al. (2005) identifizierten als meist genannten Hindernisgrund für ein aktives Zurücklegen des Schulwegs eine zu große Distanz zur Schule (von 35,8 % der Eltern angegeben), gefolgt von Bequemlichkeit (21,8 %), anderen Gründen (16,6 %), dem Arbeitszeitplan der Eltern (9,6 %), der Abneigung des Kindes gegenüber Zufußgehen (7,0 %), einem zu großen Verkehrsaufkommen (4,4 %), die dafür aufzubringende Zeit (2,2 %) sowie Sicherheitsbedenken (2,2 %).

Obwohl die befragten Eltern Gründe wie Alter, Fitnessgrad, das Vorhandensein sicherer Gehwege und elterliche Aufsicht für ihre Entscheidung, wie ihr Kind den Schulweg zurück legen soll, angaben (hierzu wurden jedoch keine genaueren Daten genannt), kamen Yeung et al. (2008) zu dem Ergebnis, dass ausschließlich die Länge des Schulweges (1,5 km im Vergleich zu 3,6 km) mit der erhöhten Wahrscheinlichkeit, dass Kinder den Schulweg aktiv zurücklegen, in einem signifikanten Zusammenhang steht (OR=0,29).

Bei Johansson (2006) sind die Verkehrsumgebung (β=.26), die Verfügbarkeit eines Autos (β=-.21) die Einstellung der Eltern zu einem unabhängigen Mobilitätsverhalten ihres Kindes (β=.20) und das Alter des Kindes (β=.14) signifikante Einflussfaktoren auf

unabhängiges Mobilitätsverhalten von Kindern. Eine Fülle an anderen Einflussfaktoren sind statistisch nicht signifikant (Einstellung der Eltern zum Chauffieren des Kindes, Vorhandensein von Rad- und Fußwegen, Gemeinschaftssinn in der Nachbarschaft, Sicherheitsbedenken, Vertrauen in andere Verkehrsteilnehmer und in Fremde, Bedürfnis das Kind beschützen zu müssen, Vorhandensein älterer Geschwister, Geschlecht und Reife des Kindes; alle $\beta<.11$). Gesamt werden aber nur 17 % der Varianz erklärt; offenbar gibt es weitere Einflussfaktoren, die in dem Regressionsmodell nicht berücksichtigt wurden.

Schlossberg et al. (2006) identifizierten folgende Gründe, welche Eltern dafür angaben, warum 49 % der Kinder üblicherweise mit dem Auto zur Schule gebracht werden: Bequemlichkeit, da das Kind auf dem Weg zur (41,5 %) bzw. von der Arbeit (12 %) mitgenommen werden kann, das Gewicht des Schulrucksacks (33,1%), schlechtes Wetter (30,3 %), eine zu große Distanz (22,5 %), Sicherheitsbedenken beim Gehen durch die Nachbarschaft (23,2 % gefährliche Verkehrsbedingungen, 15 % zu schneller Verkehr, 13 % das Fehlen durchgehender Gehsteige), Angst vor Fremden (18,3 %), vor- bzw. nachschulische Aktivitäten (21,1 %), und Transport von größeren Gegenständen wie Musikinstrument (17,6 %).

Auf Grundlage der dargestellten Studien kann zusammenfassend davon ausgegangen werden, dass der Faktor der Distanz wesentlich für die Begleitmobilität ist, da er in allen Studien mit einer relativ hohen Wertigkeit identifiziert wurde. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die berufliche Zeitbindung der Eltern, zum einen, da es aufgrund eines knappen Zeitbudgets schneller geht, die Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen (Faktor Bequemlichkeit), und zum anderen, da die Eltern den Schul- oftmals mit dem Arbeitsweg verbinden können und dies für sie eine effiziente Mobilitätslösung darstellt (Faktor Arbeitszeitplan der Eltern und Funktion des Autos als Zeitpuffer). Darüber hinaus spielt auch oftmals das Kind selbst eine entscheidende Rolle im Entscheidungsprozess, wenn das Kind beispielsweise eine Abneigung gegen das Zufußgehen hat, ein schwerer Schulrucksack oder größere Gegenstände im Rahmen von Schul- oder Freizeitaktivitäten direkt vor oder unmittelbar nach der Schule transportiert werden müssen (bspw. ein Instrument) oder auch das Alter des Kindes. Neben dem Aspekt der Sicherheit (bzgl. Verkehr oder Angst vor Fremden), der in allen Studien genannt wird, wird auch das Wetter in zwei Studien als einflussnehmender Faktor identifiziert.

6.2.2 Wirkungen von Begleitmobilität auf die Kinder

Verlust an Autonomie und kognitiven/sozialen Lernmöglichkeiten

Um ihre Kinder vor den Gefahren des Verkehrs zu schützen, wählen Eltern von Kindern im Alter von 3-6 Jahren Flade (1999b) zufolge sehr häufig Methoden wie Beaufsichtigung bzw. Verhaltenseinschränkungen, das heißt, die Kinder dürfen sich nicht

eigenständig im Freien aufhalten. Laut Flade hat dies jedoch zur Folge, dass Kindern „zu wenig Autonomie und Eigenständigkeit zugestanden [wird], ihr Aktionsradius kann sich mit zunehmenden Alter nicht sukzessive ausdehnen. Kindern mangelt es dadurch an Erfahrungen, die sie normalerweise machen würden, sofern sie nur Gelegenheit hätten, sich selbständig und aktiv mit immer neuen Bereichen der Umwelt auseinanderzusetzen." (Flade 1999b, S. 261).

Einer Untersuchung von Flade et al. (1988) zufolge legen Kinder den Weg zum Kindergarten nur selten ohne Begleitung zurück, zu 95 % werden sie von einer Person, mit Abstand am häufigsten von der Mutter, begleitet. Doch dies hat nicht nur positive Konsequenzen: „Eine ständige Begleitung und Behütung bzw. ein Mangel an Eigenständigkeit wirkt sich ungünstig auf die Entwicklung von Kindern aus, wie empirische Untersuchungen in der Schweiz und in Schweden bestätigen" (nach Hüttenmoser 1994 in Flade 1999b, S. 259). Älteren Schulkindern werden mehr Freiheiten zugestanden, sie dürfen öfter ohne Begleitung von Erwachsenen in die Schule gehen und werden auch nicht mit dem Auto gefahren. Sie gehen in Begleitung von Gleichaltrigen (Flade 1999b).

Kinder sollten „den Schulweg möglichst nicht im elterlichen Auto sondern zu Fuß zurücklegen" (Limbourg 2006, S. 9), da beispielsweise Gehen den Kindern „vielfältige psychomotorische, kognitive und soziale Lernmöglichkeiten" (Limbourg 2006, S. 9) eröffne.

Bewegungsmangel, Fettleibigkeit, Mangel an körperlicher Aktivität

Böhler (2006) zufolge führt eine Begleitmobilität, welche auf der Nutzung von motorisierten Individualverkehrsmitteln beruht, bei Kindern und Jugendlichen zu einem zunehmenden Bewegungsmangel.

Heelan et al. (2005) führten eine Studie durch, in welcher der Body Mass Index (BMI), das Zurücklegen des Schulweges und die tägliche körperliche Aktivität mit Hilfe eines von den Eltern zu beantwortenden Fragebogens abgeschätzt wurde. Die Ergebnisse dieser Studie zeigen, dass ein aktives Zurücklegen des Schulweges nicht genügend tägliche körperliche Aktivität ist, um den BMI des Kindes zu reduzieren. Kinder, die den Weg zur und von der Schule aktiv zurück legen, verbringen aber 19 % mehr Zeit in moderater körperlicher Bewegung als Gleichaltrige, die gefahren werden.

Sozialisation zur Autonutzung

Böhler (2006) statuiert, dass eine Begleitmobilität, welche auf der Nutzung von motorisierten Individualverkehrsmitteln beruht, die spätere Verkehrsmittelwahl beeinflusst. Sie geht davon aus, dass „die Form der Begleitmobilität dazu beiträgt, langfristige Präferenzen für Verkehrsmittel auszuprägen und dies vorentscheidend für die Verkehrsmittelwahl im Erwachsenenalter sein kann." (Böhler 2006, S. 13). Begleitmobilität ist ein Verhaltensbereich, in dem Eltern als Sozialisationsinstanz wirken (siehe Kapitel 5.1.7).

6.2.3 Fazit

Das Ausmaß an Hol- und Bringwegen wird in Zukunft weiter zunehmen: Einerseits, weil mehr Kinderbetreuende berufstätig sein werden. Andererseits, weil sowohl das Angebot an außerschulischen Freizeit- und Bildungsaktivitäten für Kinder und Jugendliche wächst als auch die gesellschaftlichen Erwartungen an Eltern steigen, ihren Kindern solche Aktivitäten zu ermöglichen.

Mehr als die kurzfristige Erhöhung des Verkehrsaufkommens sind die langfristigen Wirkungen von Begleitmobilität bedenklich. Kinder werden zur Autonutzung sozialisiert und erwerben weniger Handlungskompetenzen für selbständige Mobilität. Gesundheitliche Implikationen wie Bewegungsmangel dürften hingegen stärker durch andere familieninterne Faktoren wie Ernährung und Freizeitgestaltung bedingt sein als durch Begleitmobilität.

In der öffentlichen Diskussion der Motive für Begleitmobilität dominieren Sicherheitsbedenken der Eltern – wahrgenommene Risiken, nicht die objektive Gefährdung auf Basis von Unfallstatistiken. Eltern würden aus Angst vor einem Unfall ihr Kind bevorzugt mit dem Auto transportieren, und damit in einem Teufelskreis das Unfallrisiko für die Kinder anderer Eltern weiter erhöhen. Mehrere Studien zeigen jedoch, dass Sicherheitsbedenken im Vergleich zu anderen Motiven der Eltern nachrangig sind. Ausschlaggebende Faktoren sind vielmehr die Weglänge und die zeitliche Koordination des Alltags der Eltern.

Maßnahmen zur Reduktion von Begleitmobilität könnten folglich bei einer Entlastung der Alltagsorganisation ansetzen: räumliche Nähe zwischen Arbeitsplätzen und Kinderbetreuungseinrichtungen (z.B. Betriebskindergärten), Abstimmung der Schließzeiten von Betreuungseinrichtungen, flexible Arbeitszeiten, Abhol-/Begleitservices am Schulweg etc. Die bestehende Verkehrserziehung im Kindergarten und in der Schule ist wichtig, um den Kindern Mobilitätsalternativen neben dem elterlichen Auto aufzuzeigen.

Die Problematik von Hol- und Bringwegen hängt davon ab, wie sie in die alltäglichen Mobilitätsmuster von Familien eingebunden sind. Als Element von Wegeketten, etwa wenn das Kind von einem Elternteil am Weg zur Arbeit ohne zusätzlichen Umweg zur Schule gebracht wird, würden sie bereits energieeffizient abgewickelt. Eine solche Wegeorganisation wird von Eltern auch als bequem und zeitsouverän empfunden. Wenn aber der Rückweg des Kindes (nicht unbedingt mit demselben Verkehrsmittel wie der Hinweg) die gesamte Wegekette des Elternteils mit Arbeit und Einkaufen bestimmt, oder die Eltern ohne die Notwendigkeit eines Begleitweges ihren Arbeitsweg mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen würden, ist Begleitmobilität der Auslöser für einen hohen Energieverbrauch. Bezüglich der Verflechtug in Wegeketten besteht noch Forschungsbedarf; erste Hinweise bieten die qualitativen Interviews in Kap. 10.1.2.

7 Analyse von Konsummustern

In diesem Abschnitt werden die beiden Zielgruppen von ENERG.STIL - Jugendliche am Ende ihrer Ausbildung und Kinderbetreuende - hinsichtlich ihrer Konsummuster in den Bereichen Verkehr und Wohnen analysiert. Für die Zielgruppe der Jugendlichen am Ende ihrer Ausbildung wird untersucht, inwiefern die Ausgaben für Verkehr und Wohnen vom Ausbildungstyp der Jugendlichen abhängen. Die Verkehrsleistung und die Verkehrsmittelwahl werden nach Einkommensunterschieden hin analysiert. Bei Kinderbetreuenden wird untersucht, ob sich die Konsummuster je nach Familienstand und Alter der Kinder, Siedlungsdichte und Haushaltseinkommen unterscheiden.

7.1 Datengrundlage

Als Datenbasis für die Analyse der Konsummuster von Jugendlichen und Kinderbetreuenden dienen die Konsumerhebung 2004/2005 und für einen Zeitvergleich die Konsumerhebung 1999/2000 der Statistik Austria, sowie die Verkehrserhebung Oberösterreich 2001.

7.1.1 Konsumerhebung 2004/05

Die Stichprobe der Konsumerhebung 2004/05 umfasst 8 400 Haushalte. „Die Hochrechnung der Daten der Konsumerhebung erfolgte aufgrund des Mikrozensusbestandes, wobei die dort ermittelten Privathaushalte nach den Kriterien Bundesland, Buchführungszeitraum, Haushaltstyp, berufliche und soziale Stellung des Hauptverdieners, Verstädterungsgrad des Wohnortes sowie Alter und Geschlecht der österreichischen Wohnbevölkerung verteilt wurden. Nach dem Iterationsverfahren erhält jeder Haushalt ein Gewicht sowie jede Person im Haushalt das Gewicht des Haushalts“ (Statistik Austria 2006, S. 18).

Für die Untersuchung der Verkehrsausgaben der Zielgruppen wurden aus der Datengrundlage der Konsumerhebung jene Verbrauchskategorien des Verkehrs herausgenommen und zusammengefasst, die für diese Studie relevant sind. So werden nur die Verbrauchskategorien der Alltagsmobilität berücksichtigt. Verkehrsausgaben der Kategorien Flugzeug, Schiffe und sonstige Dienstleistungen im Transportbereich werden von der Analyse ausgeschlossen.

Die berücksichtigten Verbrauchskategorien im Verkehrsbereich wurden, wie in Tabelle 7-1 dargestellt, zu „Motorisierter Individualverkehr - Fixkosten“ (MIV fix), „Motorisierter Individualverkehr - Variable Kosten“ (MIV var) und „Öffentlicher Verkehr“ (ÖV) zusammengefasst, wobei die variablen Kosten des MIV untergliedert werden in „Treibstoffe und Parkgebühren“ sowie „Sonstige variable Kosten“. KFZ-

Anschaffungen wurden retrospektiv für die letzten zwölf Monate im Frageprogramm erhoben und fließen mit einem Zwölftel in die monatlichen MIV Fixkosten ein.

Tabelle 7-1: Aggregation der Verbrauchskategorien Verkehr der Konsumerhebung 2004/05

MIV - Fixkosten	MIV - Variable Kosten		ÖV
	Treibstoffe und Parkgebühren:	*Sonstige variable Kosten:*	
KFZ-Anschaffung: PKW, Kombi, Einspurige Kraftfahrzeuge Sonstiges KFZ-Zubehör, Ersatzteile			
Maut, Autobahnpickerl KFZ-Steuer Fahrschule Klubbeiträge für Autofahrerklubs Sonstige Dienstleistungen KFZ-Versicherung	Treibstoff, Schmiermittel Park-, Garagengebühren	Instandhaltung und Reparatur Reifen, Batterie	Bahn Überlandbus, Taxi Verkehrsverbund

Die Ausgaben der Konsumerhebung werden haushaltsbezogen erhoben. Es können daher nur Aussagen über die Verkehrs- und Wohnausgaben der Haushalte, in denen Jugendliche und Kinderbetreuende leben, getroffen werden. Um die durchschnittlichen Verkehrsausgaben der Haushalte mit unterschiedlicher Haushaltsgröße und -zusammensetzung vergleichen zu können, werden die Ausgaben in Äquivalenzausgaben dargestellt, d.h. es werden die nach einem EU-standardisierten Gewichtungsschema berechneten Pro-Kopf-Ausgaben herangezogen[8].

Zielgruppenabgrenzung

Jugendliche am Ende ihrer Ausbildung

Die allgemeine Abgrenzung von Jugendlichen wurde mit 15 bis 27 Jahren getroffen. Jugendliche am Ende ihrer Ausbildung werden in der Konsumerhebung 2004/05 in drei Gruppen gegliedert: Ende Berufsausbildung, Ende höhere Schulausbildung und Ende Hochschulausbildung. Die Zuteilung in diese Gruppen nach Art der Ausbildung und dem Alter wird in Tabelle 7-2 dargestellt.

[8] Die Äquivalenzausgaben werden nach folgendem Gewichtungsschema berechnet: die erste erwachsene Person im Haushalt erhält das Gewicht 1, jede weitere Person ab 14 Jahren 0,5 und Kinder unter 14 Jahren 0,3 (EU-Skala).

Tabelle 7-2: Zielgruppenabgrenzung in der Konsumerhebung 2004/05

Art der Ausbildung (KE 04/05)	Alter ab (und bis 27):		Jugendliche am Ende der Ausbildung	Fallzahl n
Lehre (Berufsschule)	17			
(Werk-)Meisterschule	18	→	Ende Berufsausbildung	240
Krankenpflegeschule	17			
Ein- oder zweijährige BMS	16			
Drei- oder mehrjährige BMS	17			
5. - 8. Klasse einer AHS	17	→	Ende höhere Schulaus-bildung	393
4. oder 5. Klasse einer BHS	18			
Kolleg, Abiturientenlehrgang	w: 22, m:23			
Universitäts-, Hochschullehrgang	w:24, m:25			
Hochschulverwandte Lehranstalt	w:22, m:23			
FH	w:24, m:25	→	Ende Hochschulausbildung	168
Uni- Bakkalaureat, Magisterium, DI	w:24, m:25			
Anderes, MBA, MAS	w:24, m:25			

Die Altersabgrenzung bei Jugendlichen in Hochschulausbildung wurde nach dem durchschnittlichen Alter bei Studienabschluss laut Statistik Austria (2009) vorgenommen. Die Altersgrenze für Jugendliche am Ende der Berufs- und Schulausbildung wurde nach dem Mindestalter in der letzten Schulstufe der jeweiligen Schule bzw. Lehrjahr getroffen.

Jugendliche am Anfang der Erwerbstätigkeit

Jugendliche stehen am Ende der Ausbildungszeit in einer Umbruchsphase in ihrem Leben. Tritt man nach Beendigung der Ausbildung in das Berufsleben ein, verändert sich aufgrund der geänderten Lebensbedingungen auch das Mobilitätsverhalten. Aus diesem Grund werden die Konsummuster Jugendlicher am Ende ihrer Ausbildung mit jenen am Anfang der Erwerbstätigkeit verglichen. Dabei werden folgende Gruppen definiert: Abschluss Berufsausbildung (n=80), Abschluss höhere Schulausbildung (n=48) und Abschluss Hochschulausbildung (n=57). Ein erwerbstätiger Jugendlicher wird als am Anfang der Erwerbstätigkeit stehend betrachtet, wenn sein Alter nicht mehr als drei Jahre über der Altergrenze von Jugendlichen am Ende der Ausbildung liegt.

Kinderbetreuende

Für die Untersuchungen der Ausgaben der Kinderbetreuenden werden in der Konsumerhebung 2004/05 folgende Gruppen gebildet:

1. Alleinerziehende (n= 490),
2. Paar-Familien, wobei eine weitere Differenzierung vorgenommen wird:
    a. nach Alter der Kinder:

i. Familien mit mindestens einem Kind, das jünger als 6 Jahre ist (n=1 102) oder

ii. Familien mit Kindern zwischen 6 und 17 Jahren (n=1 447),

b. nach Anzahl der Beschäftigten:

i. beide Elternteile beschäftigt (n=1 218) oder

ii. ein Elternteil beschäftigt (n=1 207),

3. Haushalte ohne Kinder (n=5361).

Die Abgrenzung zwischen Familien und Alleinerziehenden erfolgt nach der Angabe „Stellung zur Auskunftsperson" in der Konsumerhebung. So werden Haushalte als Alleinerziehendenhaushalte definiert, wenn kein Haushaltsmitglied als Partner zur Auskunftsperson eingetragen wurde. Ein Elternteil gilt als beschäftigt, wenn die Person mindestens zehn Stunden pro Woche erwerbstätig ist, in Ausbildung steht oder Präsenz- bzw. Zivildienst leistet.

7.1.2 Konsumerhebung 1999/2000

Die Stichprobe der Konsumerhebung 1999/2000 umfasst 7 098 Haushalte. Für die Analyse der Verkehrsausgaben wurden die Daten wie in der Konsumerhebung 2004/05 aufbereitet. Die Verbrauchskategorien *Sonstiges Kfz-Zubehör/Ersatzteile*, *Reifen* und *Batterie*, die in der Konsumerhebung 2004/05 den MIV Fixkosten und den sonstigen variablen Kosten zugeordnet wurden, sind in der Konsumerhebung 1999/2000 nicht getrennt erhoben worden. Diese Ausgaben werden daher in der Konsumerhebung 1999/2000 entsprechend dem Verhältnis in der Konsumerhebung 2004/05 den Kategorien MIV Fixkosten und Sonstigen variablen Kosten zugerechnet.

Zielgruppenabgrenzung

Die Zielgruppenabgrenzung in der Konsumerhebung 1999/2000 wird, soweit möglich, wie in der Konsumerhebung 2004/05 vorgenommen. Die Gruppe „Jugendliche am Ende der Ausbildung" kann nicht gebildet werden, da das Personenmerkmal „Art der Ausbildung" in der Konsumerhebung 1999/2000 nicht erhoben wurde. Somit ist ein Zeitvergleich der Verkehrsausgaben nur bei Jugendlichen am Anfang der Erwerbstätigkeit möglich.

7.1.3 Verkehrserhebung Oberösterreich 2001

Der Datensatz der Verkehrserhebung Oberösterreich 2001 umfasst 118 089 Haushalte und 312 117 Personen. In der Erhebung wurden die Personen dazu aufgefordert, die zurückgelegten Wege eines bestimmten Tages in einem Wegetagebuch nach dem KONTIV-Design zu dokumentieren.

Die Verkehrserhebung enthält keine einkommensbezogenen sozialstatistischen Daten. Um das Verkehrsverhalten der Zielgruppen auch hinsichtlich der Einkommensunterschiede analysieren zu können, wurde das Einkommen für die Personen der Verkehrserhebung aus der Konsumerhebung 2004/05 geschätzt (siehe Kapitel 7.2).

Zielgruppenabgrenzung

Die Zielgruppenabgrenzung in der Verkehrserhebung kann nicht in gleichem Maße vorgenommen werden wie in der Konsumerhebung, da die Daten hinsichtlich sozialstatistischer Merkmale nicht in gleichem Umfang vorhanden sind. Die höchste abgeschlossene Ausbildung wurde in der Verkehrserhebung nicht erhoben, daher können Jugendliche am Anfang der Erwerbstätigkeit nicht getrennt betrachtet werden.

Jugendliche am Ende ihrer Ausbildung

In der Verkehrserhebung sind als Informationen zur Art der Ausbildung nur die Merkmalsausprägungen „In Schul-/Hochschulausbildung“ und „in Berufsausbildung (Lehre etc.)“ vorhanden. Jugendliche am Ende ihrer Ausbildung werden daher folgend definiert:

- am Ende der Schulausbildung: in Schul-/Hochschulausbildung im Alter zwischen 17 und 19 Jahren (n=4 491),
- am Ende der Hochschulausbildung: in Schul/-Hochschulausbildung im Alter zwischen 24 und 27 Jahren (n=706),
- am Ende der Berufsausbildung: in Berufsausbildung im Alter zwischen 17 und 27 Jahren (n=3 176).

Kinderbetreuende

In der Verkehrserhebung wurden keine näheren Angaben zum Familienverhältnis der im gleichen Haushalt lebenden Personen erhoben. Es können daher nicht unmittelbar kinderbetreuende Elternteile eruiert werden. Kinderbetreuende sind daher alle erwachsenen Personen, d.h. alle Personen ab 18 Jahren, die gemeinsam mit Kindern in einem Haushalt leben. Aus diesem Grund können auch keine Alleinerziehenden als eigene Gruppe definiert werden. Es werden daher in der Verkehrserhebung folgende Gruppen für die Untersuchungen gebildet:

1. Beschäftigte in:
    a. Familien mit Kindern, wobei eine weitere Differenzierung vorgenommen wird:
        i. nach Alter der Kinder:
            – mindestens ein Kind, das jünger als 6 Jahre ist (n=23 605) oder

- Kinder zwischen 6 und 17 Jahre (n=41 561),

ii. nach Anzahl der Beschäftigten:

- ein Erwachsener beschäftigt (n=14 320) oder
- mehr als ein Erwachsener beschäftigt (n=50 846),

b. Familien ohne Kinder (n=63 607).

2. Nicht Beschäftigte in:

a. Familien mit Kindern, wobei eine weitere Differenzierung vorgenommen wird:

i. nach Alter der Kinder:

- mindestens ein Kind, das jünger als 6 Jahre ist (n=8 744) oder
- Kinder zwischen 6 und 17 Jahre (n=7 950),

ii. nach Anzahl der Beschäftigten:

- ein Erwachsener beschäftigt (n=9 817)oder
- mehr als ein Erwachsener beschäftigt (n=4 411),

b. Familien ohne Kinder (n=43 287).

Als beschäftigt gelten Personen, die Vollzeit oder Teilzeit erwerbstätig sind oder in Schul-/Hochschulausbildung bzw. in Berufsausbildung stehen.

7.2 Schätzung des Einkommens in der Verkehrserhebung

In der Verkehrserhebung sind keine einkommensbezogenen sozialstatistischen Daten vorhanden. Es wird daher aus der Konsumerhebung auf Basis sozialstatistischer Merkmale, die in beiden Datenbasen verfügbar sind, für die Personen in der Verkehrserhebung das Einkommen geschätzt, um in der Folge die Verkehrsnachfrage der Zielgruppen auch hinsichtlich der Einkommensunterschiede analysieren zu können.

Die Schätzung erfolgte mittels multipler linearer Regression. Die Regressionsgleichung des Personeneinkommens in der Konsumerhebung[9] wurde mit den unabhängigen Variablen Alter, Geschlecht, Erwerbsstatus und Erwerbstätigkeit geschätzt. Die Merkmalsausprägungen der unabhängigen Variablen werden in Tabelle 7-3 dargestellt.

[9] Das Personeneinkommen in der Konsumerhebung wurde von den Befragten entweder als exaktes Einkommen oder in Intervallschritten angegeben. Aus den Intervallsangaben wurde für weitere Berechnungen der Mittelwert als Einkommen herangezogen.

Tabelle 7-3: Unabhängige Variablen der Regressionsgleichung

Unabhängige Variablen	Merkmalsausprägungen
Alter	in Jahren
Geschlecht	männlich = 1, weiblich = 0
Erwerbsstatus	Arbeiter, Angestellter, Beamter (Referenzkategorie) Selbständig, Freiberufler Mithelfender Familienangehöriger Lehrling Arbeitslos Pensionist, Rentner haushaltsführend Schüler/Student
Erwerbstätigkeit	Vollzeit Teilzeit Nicht beschäftigt (Referenzkategorie)
Region: Bundesland OÖ	Oberösterreich = 1, Rest-Österreich = 0

Die Schätzung führte zu einem R^2 von 52,5 %. Tabelle 7-4 zeigt die Ergebnisse der Regressionsgleichung. Ein positiver Koeffizient bedeutet, dass die entsprechende Variable das Personeneinkommen positiv beeinflusst. Männer haben beispielsweise ein höheres Einkommen als Frauen. Hingegen bedeutet der negative Koeffizient beispielsweise bei Bundesland OÖ, dass das Einkommensniveau in Oberösterreich im Vergleich zu Gesamtösterreich geringer ist.

Die Regressionskoeffizienten wurden für die Berechnung des Personeneinkommens in der Verkehrserhebung herangezogen. Bei 8,4 % der Fälle wurde ein negatives Einkommen geschätzt und daher auf Null korrigiert. Die errechneten Personeneinkommen wurden folgend in der Verkehrserhebung zum Haushaltseinkommen aggregiert. Um die Plausibilität der geschätzten Haushaltseinkommen sicherzustellen, wurde die Haushaltseinkommensverteilung mit jener der Konsumerhebung verglichen. Es wurden die Einkommen der Haushalte in den Dezilen angepasst, indem aus einem Vergleich der Mittelwerte der einzelnen Dezile von Konsumerhebung und Verkehrserhebung ein Korrekturfaktor errechnet und folgend auf die Haushaltseinkommen in der Verkehrserhebung angewendet wurde (siehe Tabelle 7-5).

Tabelle 7-4: Ergebnisse der Regressionsanalyse

	Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Signifikanz
	B	Standardfehler	Beta		
(Konstante)	772,170	30,415		25,388	,000
Alter	7,917	,438	,185	18,084	,000
Geschlecht (männlich)	298,971	9,828	,174	30,419	,000
Dummy: Selbständig, Freiberufler	-89,728	21,892	-,022	-4,099	,000
Dummy: Mithelfender Familienangehöriger	-842,726	83,960	-,052	-10,037	,000
Dummy: Lehrling	-876,041	40,811	-,115	-21,466	,000
Dummy: arbeitslos	-505,990	33,247	-,111	-15,219	,000
Dummy: haushaltsführend	-753,407	26,343	-,265	-28,600	,000
Dummy: Schüler/Student	-954,518	28,152	-,448	-33,906	,000
Dummy KE Vollzeit	350,998	25,009	,196	14,035	,000
Dummy KE Teilzeit	-79,677	25,102	-,028	-3,174	,002
Dummy Bundesland OÖ	-31,361	11,931	-,014	-2,629	,009

Tabelle 7-5: Einkommensdezile und Korrekturfaktoren

Dezile	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Mittelwerte in den Dezilen										
KE 04/05	782	1 205	1 529	1 839	2 168	2 534	2 967	3 470	4 172	6 012
VE 01 nicht korrigiert	731	1 171	1 565	1 847	2 133	2 437	2 781	3 080	3 622	5 228
Korrekturfaktor										
	1,070	1,029	0,977	0,996	1,017	1,040	1,067	1,126	1,152	1,150
Obere Dezilsgrenze										
KE 04/05	1 034	1 374	1 689	1 991	2 352	2 736	3 206	3 760	4 725	∞
VE 01 nicht korrigiert	1 002	1 356	1 713	2 006	2 249	2 630	2 921	3 272	4 139	∞
VE 01 korrigiert	1 055	1 367	1 673	1 997	2 339	2 763	3 290	3 769	4 761	∞

7.3 Ergebnisse

Aufgrund der Vielzahl an Gruppenvergleichen werden im nachfolgenden Ergebnisteil die Teststatistiken der durchgeführten Varianzanalysen nicht explizit angeführt. Wenn von Signifikanz gesprochen wird, wurde grundsätzlich mit einem Signifikanzniveau von $p<0,05$ getestet.

An dieser Stelle ist auch zu erwähnen, dass die Ergebnisse der Analyse des Mobilitätsverhaltens nach Einkommensquartilen lediglich Richtwerte liefern, da das Personeneinkommen für die Verkehrserhebung mittels Regression nur geschätzt werden konn-

te. Um zukünftige einkommensbezogene Analysen des Mobilitätsverhaltens präziser durchführen zu können, müsste bei Verkehrserhebungen das Einkommen miterhoben werden.

7.3.1 Jugendliche am Ende ihrer Ausbildung

Verkehr

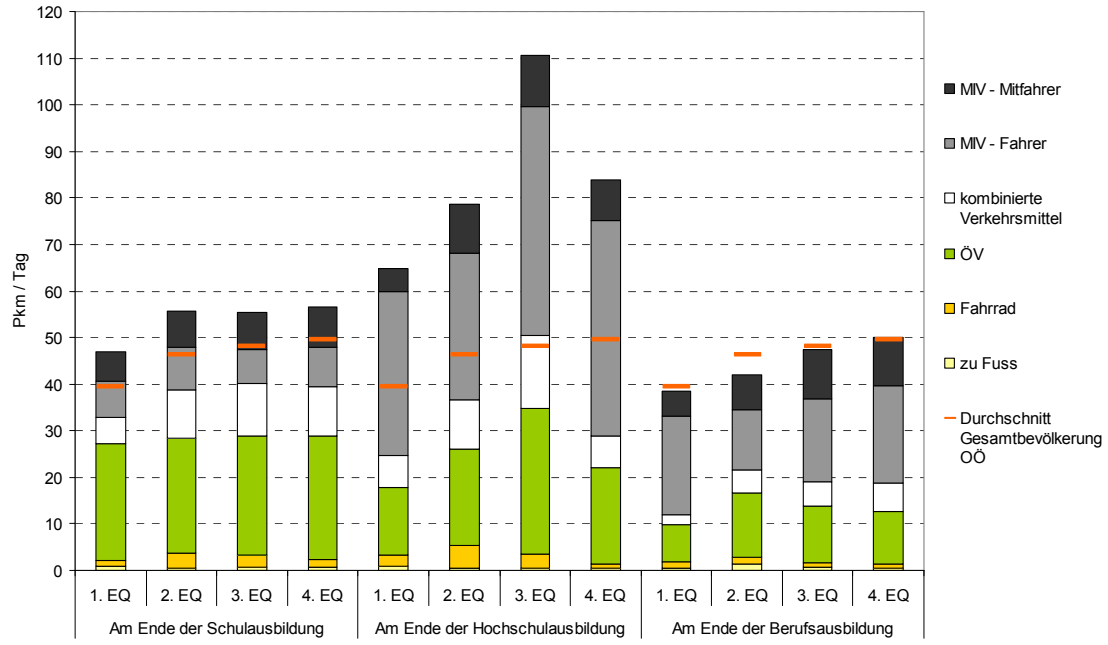


Abbildung 7-1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsleistung von Jugendlichen (P-km) am Ende der Ausbildung nach Modal-Split und Einkommensquartilen

Jugendliche am Ende der Schulausbildung legen am Tag durchschnittlich zwischen 47 und 57 Kilometer zurück, wobei keine eindeutige Abhängigkeit vom Haushaltseinkommen auszumachen ist (siehe Abbildung 7-1). Lediglich Jugendliche im untersten Einkommensquartil sind deutlich weniger unterwegs. Jugendliche am Ende der Hochschulausbildung sind im Vergleich zur Gesamtbevölkerung überdurchschnittlich häufig unterwegs, wobei die zurückgelegten Kilometer tendenziell mit steigendem Haushaltseinkommen zunehmen. Es ist anzunehmen, dass viele Studierende in Oberösterreich nicht am Studienort wohnen und somit täglich pendeln. Auffallend ist die relativ hohe tägliche Verkehrsleistung dieser Gruppe im dritten Einkommensquartil. Mehr als zwei Drittel der zurückgelegten Kilometer erfolgen zumindest zum Teil im privaten PKW. Die durchschnittliche Anzahl der Kilometer pro Tag bei Jugendlichen am Ende der Berufsausbildung steigt mit zunehmendem Einkommen.

Vergleicht man die Wahl des Verkehrsmittels zwischen den drei Gruppen, liegt der Anteil der zurückgelegten Wege im Umweltverbund[10] bei Jugendlichen am Ende der Schulausbildung mit mehr als 50 % in allen Einkommensquartilen deutlich über dem Umweltverbund-Anteil von durchschnittlich 30 % der beiden anderen Gruppen von Jugendlichen. 45,1 % der Jugendlichen am Ende der Schulausbildung, 50,5 % am Ende der Berufsausbildung und 94,5 % am Ende der Hochschulausbildung sind in Besitz des Führerscheins. Setzt man den MIV-Anteil von Jugendlichen am Ende der Berufs- und am Ende der Hochschulausbildung in Relation zur Führerschein-Durchdringung, tendieren Jugendliche am Ende der Berufsausbildung häufiger zum privaten PKW.

Die Wegzwecke unterscheiden sich bei Jugendlichen am Ende der Schulausbildung im Gegensatz zur Gesamtbevölkerung nicht wesentlich zwischen den Einkommensquartilen (siehe Abbildung 7-2).

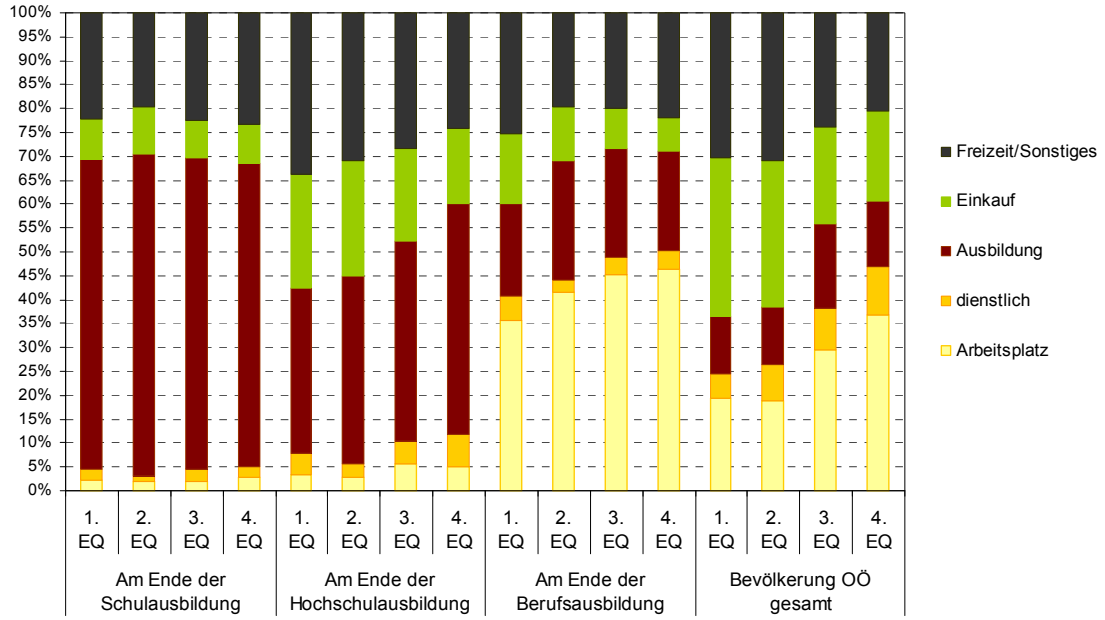


Abbildung 7-2: Wegzweck der Jugendlichen am Ende der Ausbildung nach Einkommensquartilen

Rund 70 % der Wege sind Ausbildungs- und Arbeitswege, 20 % der Wege sind Freizeitwege oder sonstige Wege. Der Anteil der Freizeitwege liegt bei Jugendlichen am Ende der Hochschulausbildung deutlich höher - im ersten Einkommensquartil bei rund 30 %. Die Freizeitwege dieser Gruppe (im Gegensatz zu den beiden anderen Gruppen von Jugendlichen) nehmen mit zunehmendem Einkommen ab. Der Anteil an Ausbildungs- und Arbeitswegen nimmt bei Jugendlichen am Ende der Hochschulausbildung und bei Jugendlichen am Ende der Berufsausbildung mit zunehmendem Ein-

[10] Umweltverbund: ÖV, Fahrrad, zu Fuß

kommen deutlich zu. Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung zeigt sich sehr deutlich, dass Jugendliche am Ende der Schulausbildung und Berufsausbildung deutlich weniger Einkaufswege zurücklegen.

Die durchschnittliche Anzahl der Wege sinkt bei Jugendlichen am Ende der Hochschulausbildung deutlich mit steigendem Einkommen von 3,6 im ersten Einkommensquartil auf 2,9 im vierten Quartil. Gleichzeitig nimmt die durchschnittliche Weglänge deutlich zu. Die durchschnittliche Länge der Wege liegt bei Studenten im ersten Einkommensquartil bei 17,7 Kilometer, am höchsten ist sie im dritten Einkommensquartil bei 35,2 Kilometer. In den beiden anderen Gruppen von Jugendlichen unterscheidet sich die durchschnittliche Anzahl der Wege geringfügig zwischen den Einkommensquartilen und bewegt sich zwischen 2,8 und 3,0. Die durchschnittliche Weglänge nimmt leicht zu und liegt zwischen 12,8 und 17,5 in beiden Gruppen.

Verkehrsausgaben

Tabelle 7-6 zeigt die durchschnittlichen monatlichen Äquivalenzausgaben Verkehr von Haushalten mit Jugendlichen am Ende ihrer Ausbildung im Vergleich zu Haushalten mit Jugendlichen am Anfang der Erwerbstätigkeit.

Tabelle 7-6: Durchschnittliche monatliche Äquivalenzausgaben Verkehr 2004/05 in Euro und in Prozent der Äquivalenz-Gesamtausgaben

	MIV fix		MIV var: Treibstoffe u. Parkgebühren		MIV var: Sonstige		ÖV		Verkehr gesamt	
	[€]	[%]	[€]	[%]	[€]		[€]	[%]	[€]	[%]
Haushalte gesamt	160	9,9	63	3,9	37	2,3	11	0,7%	271	16,7
Jugendliche am Ende ihrer Ausbildung										
Ende Berufsausbildung	149	10,7	63	4,6	58	4,2	8	0,6	278	20,0
Ende höhere Schulausbildung	185	12,0	61	3,9	24	1,5	11	0,7	281	18,2
Ende Hochschulausbildung	175	11,0	69	4,3	39	2,5	19	1,2	303	19,0
Jugendliche am Anfang der Erwerbstätigkeit										
Abschluss Berufsausbildung	194	13,4	77	5,3	19	1,3	1	0,1	292	20,2
Abschluss höhere Schulausbildung	200	15,0	68	5,1	7	0,5	4	0,3	278	20,9
Abschluss Hochschulausbildung	204	12,0	87	5,1	25	1,5	26	1,6	342	20,1

Es zeigt sich, dass die MIV Fixkosten und die Ausgaben für Treibstoffe und Parkgebühren pro Äquivalenzperson in Haushalten mit Jugendlichen am Anfang der Erwerbstätigkeit deutlich höher sind, während hingegen die sonstigen variablen Kosten und die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr tendenziell geringer ausfallen. Daraus

lässt sich schließen, dass Jugendliche mit Einstieg ins Erwerbsleben und folglich mit einem regelmäßigen persönlichen Einkommen sich teurere Autos leisten und daher auch die Reparatur- und Instandhaltungskosten geringer sind. Dieser Effekt ist bei Jugendlichen mit abgeschlossener Berufsausbildung besonders ausgeprägt. Der Anstieg der Ausgaben für Treibstoffe und Parkgebühren ist bei Jugendlichen mit abgeschlossener akademischer Ausbildung am höchsten. Gleichzeitig nehmen auch bei dieser Gruppe die Ausgaben für den ÖV (Wegfall der Studentenermäßigung) zu. Betrachtet man die Verkehrsausgaben gesamt, so zeigt sich ein deutlicher Anstieg der Verkehrsausgaben vor allem bei Jugendlichen mit abgeschlossener akademischer Ausbildung. Die Äquivalenzausgaben liegen um rund 70 Euro über dem Durchschnitt aller österreichischen Haushalte.

Der Anteil der Äquivalenzausgaben Verkehr an den gesamten monatlichen Äquivalenz-Konsumausgaben liegt bei Haushalten mit Jugendlichen am Ende der Ausbildung um durchschnittlich 2 % höher als beim Durchschnitt aller Haushalte, bei Haushalten mit Jugendlichen am Anfang der Erwerbstätigkeit sind es rund 4 %.

Entwicklung der Verkehrsausgaben

Ein Vergleich der Verkehrsausgaben von Jugendlichen am Anfang der Erwerbstätigkeit in der Konsumerhebung 2004/05 mit den Ergebnissen der Konsumerhebung 1999/2000 zeigt eine deutliche Zunahme der Äquivalenzausgaben Verkehr von Jugendlichen mit abgeschlossener Hochschulausbildung um durchschnittlich 63 Euro (Tabelle 7-7). Die durchschnittlichen Verkehrsausgaben von Jugendlichen mit abgeschlossener Berufsausbildung steigen um 9 Euro. Bei Jugendlichen mit abgeschlossener höherer Schulausbildung ist hingegen eine Abnahme der Verkehrsausgaben um 13 Euro zu verzeichnen. Die Äquivalenzausgaben ÖV nehmen in allen drei Gruppen von Jugendlichen ab. Hingegen steigen die MIV Fixkosten. Ein deutlicher Anstieg um durchschnittlich 34 Euro ist bei Jugendlichen mit abgeschlossener Berufsausbildung auszumachen. Die Äquivalenzausgaben für Treibstoffe und Parkgebühren nehmen vor allem bei Jugendlichen mit abgeschlossener Hochschulausbildung deutlich zu - um durchschnittlich 45 Euro.

Tabelle 7-7: Nominelle Veränderung der monatlichen Äquivalenzausgaben Verkehr 1999/2000 zu 2004/05 von Jugendlichen am Anfang der Erwerbstätigkeit

	MIV fix	MIV var: Treibstoffe u. Park-gebühren	MIV var: Sonstige	ÖV	Verkehr gesamt		Gesamt-ausgaben		Anteil Verkehr an Ge-samt-ausgaben
	[€]	[€]	[€]	[€]	[€]	[%]	[€]	[%]	[%]
Haushalte gesamt	+17	+12	+5	+2	+36	15,4	+112	7,4	+1,2
Abschluss Berufs-ausbildung	+34	+17	-39	-3	+9	+3,0	+112	+8,4	-1,1
Abschluss höhere Schul-bildung	+10	+11	-28	-6	-13	-4,4	-183	-12,1	+1,7
Abschluss Hochschul-ausbildung	+11	+45	+8	-2	+63	+22,5	+85	+5,2	+2,8

Der Anteil der Äquivalenzausgaben Verkehr an den Äquivalenz-Gesamtausgaben sinkt bei Jugendlichen mit abgeschlossener Berufsausbildung um 1,1 %. Bei Jugendlichen mit abgeschlossener höherer Schulausbildung und Hochschulausbildung nimmt der Anteil der Verkehrsausgaben um 1,7 bzw. 2,8 % zu. Die Verkehrsausgaben bei Jugendlichen mit abgeschlossener Hochschulausbildung steigen überproportional im Vergleich zu den gesamten Konsumausgaben. Die Zunahme des Anteils der Verkehrsausgaben an den Gesamtausgaben ist hingegen relativ klein. Das ist darauf zurückzuführen, dass andere Ausgabenkategorien deutlich stärker zugenommen haben. Insbesondere die Ausgaben für Bildung (v.a. durch die Einführung der Studiengebühren) und Gesundheit sind stark gestiegen (vgl. Statistik Austria 2006).

Wohnen

Tabelle 7-8 zeigt die durchschnittlichen monatlichen Ausgaben für Wohnen von Haushalten mit Jugendlichen am Ende der Ausbildung und am Anfang der Erwerbstätigkeit. Die Ausgaben für Miete, Betriebskosten und Instandhaltung sowie Energie unterscheiden sich signifikant zwischen den Zielgruppen. Die durchschnittliche Wohnungsgröße ist bei Jugendlichen am Ende der Hochschulausbildung im Vergleich zu den beiden anderen Zielgruppen von Jugendlichen deutlich kleiner. Demgemäß unterscheiden sich auch die durchschnittlichen monatlichen Ausgaben für Miete, Betriebskosten und Instandhaltung. Der Quadratmeterpreis ist bei Jugendlichen am Ende der Hochschulausbildung allerdings am höchsten, da sie vorwiegend am Studienort, in dicht besiedeltem Gebiet leben.

Vergleicht man die Ausgaben von Haushalten mit Jugendlichen am Ende der Hochschulausbildung mit dem Durchschnitt aller Haushalte, geben sie relativ wenig für Energie aus. Die durchschnittliche Haushalts- und Wohnungsgröße von Haushalten

mit Jugendlichen am Ende der Berufs- und Schulausbildung liegt über dem Durchschnitt der gesamten Haushalte. Demgemäß liegen auch die Ausgaben für Miete, Betriebskosten und Instandhaltung sowie Energie höher. Auffallend sind allerdings die relativ hohen Energieausgaben von 162 Euro von Haushalten mit Jugendlichen am Ende der höheren Schulausbildung.

Ein direkter Vergleich der Haushalte mit Jugendlichen am Ende der Ausbildung mit jenen am Anfang der Erwerbstätigkeit zeigt eine leichte Zunahme der Ausgaben für Wohnen bei Haushalten mit erwerbstätigen Jugendlichen mit abgeschlossener Berufsausbildung. Hingegen sinken die Ausgaben von Haushalten mit erwerbstätigen Jugendlichen mit abgeschlossener höherer Schulausbildung. Bei Jugendlichen mit abgeschlossener Hochschulausbildung sind die Unterschiede gering.

Tabelle 7-8: Durchschnittliche monatliche Ausgaben 2004/05 von Haushalten mit Jugendlichen am Ende der Ausbildung für Wohnen in Euro und Prozent der Gesamtverbrauchsausgaben

	Personen im Haushalt	Wohn-Nutzfläche	Miete Betriebskosten und Instandhaltung			Energie		
	ø	[m²]	[€]	[%]	[€/m²]	[€]	[%]	[€/Ä.-Pers.]
Haushalte gesamt	2,3	98	449	17,7	4,9	117	4,6	76
Jugendliche am Ende der Ausbildung:								
Ende Berufsausbildung	3,9	114	516	15,9	4,7	139	4,3	59
Ende höhere Schulausbildung	3,9	133	606	16,8	4,8	162	4,5	70
Ende Hochschulausbildung	2,5	91	459	16,5	5,6	96	3,4	56
Jugendliche am Anfang der Erwerbstätigkeit:								
Abschluss Berufsausbildung	4,2	128	548	15,3	4,5	147	4,1	58
Abschluss höhere Schulausbildung	3,9	125	534	16,9	4,4	126	4,0	53
Abschluss Hochschulausbildung	2,6	100	455	15,0	5,2	99	3,3	55

Fazit

Das Verkehrsaufkommen Jugendlicher am Ende der Hochschulausbildung ist überdurchschnittlich hoch. Der Anteil ihrer Freizeit- und Einkaufswege ist deutlich größer als bei Jugendlichen am Ende der Schul- und Berufsausbildung und nimmt mit steigendem Einkommen ab. Das höhere Verkehrsaufkommen spiegelt sich auch in den Äquivalenzausgaben Verkehr der Haushalte mit Jugendlichen am Ende der Hochschulausbildung und am Anfang der Erwerbstätigkeit wider. Die Zunahme der Verkehrsausgaben in dieser Umbruchsphase fällt mit rund 40 Euro pro Äquivalenzperson sehr deutlich aus.

Bei Jugendlichen mit abgeschlossener höherer Schulausbildung, die am Anfang der Erwerbstätigkeit stehen, zeigen sich keine Unterschiede in den Äquivalenzausgaben des gesamten Verkehrs. Die MIV-Ausgaben nehmen zwar leicht zu, gleichzeitig sinken die Ausgaben für den ÖV. Die Höhe des Haushaltseinkommens spielt bei Jugendlichen am Ende der höheren Schulausbildung keine Rolle. Es ergibt sich in allen Einkommensquartilen ein ähnliches Mobilitätsmuster.

Jugendliche am Ende der Berufsausbildung legen im Vergleich zu den beiden anderen Gruppen von Jugendlichen weniger Kilometer am Tag zurück. Die zurückgelegten Kilometer nehmen mit steigendem Einkommen zu. Der MIV-Anteil liegt ähnlich wie bei Jugendlichen am Ende der Hochschulausbildung bei rund 30 %.

Die MIV-Fixkosten sind in Haushalten mit Jugendlichen, die nach abgeschlossener Berufsausbildung am Anfang der Erwerbstätigkeit stehen, deutlich höher als in Haushalten mit Jugendlichen am Ende der Berufsausbildung. Gleichzeitig sinken die sonstigen variablen Verkehrsausgaben. Daraus ist zu schließen, dass die Jugendlichen mit Einstieg ins Erwerbsleben sich teurere Autos mit geringerem Reparaturbedarf leisten. Ein ähnlicher Effekt, jedoch nicht so stark ausgeprägt, zeigt sich auch bei Jugendlichen mit höherer Schul- und Hochschulausbildung.

Die Ergebnisse der Konsummuster-Analyse von Jugendlichen am Ende der Ausbildung haben gezeigt, dass bei der Planung von Maßnahmen insbesondere für Jugendliche am Ende der Berufsausbildung Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund geschaffen werden müssen. Jugendliche am Ende der Hochschulausbildung sind am mobilsten. Bei dieser Gruppe von Jugendlichen sind insbesondere Maßnahmen von Bedeutung, welche darauf abzielen, die Wegstrecken zwischen den Funktionen Wohnen, Arbeit und Freizeit der Personen zu verkürzen.

Im Bereich der Ausgaben für Wohnen zeigt sich in der Umbruchsphase zwischen Ausbildung und Erwerbstätigkeit, dass Jugendliche mit abgeschlossener Berufsausbildung höhere Ausgaben für Energie haben, während bei jenen mit abgeschlossener höherer Schulausbildung die Ausgaben niedriger sind. Somit sind auch im Wohnbereich bewusstseinsbildende Maßnahmen zum Thema Energiesparen zu entwickeln, die insbesondere auf Jugendliche mit abgeschlossener Berufsausbildung abzielen.

7.3.2 Kinderbetreuende

Verkehr

Vergleicht man den Modal Split von Kinderbetreuenden mit Personen, die in Haushalten ohne Kinder leben, so zeigt sich, dass bei Kinderbetreuenden der Anteil des motorisierten Individualverkehrs höher und damit der Anteil des Umweltverbunds geringer ist. Insbesondere bei nicht beschäftigten Kinderbetreuenden ist ein sehr deutlicher Unterschied auszumachen (siehe Tabelle 7-9).

Tabelle 7-9: Durchschnittliche Tages-Personenkilometer und Modal Split von Kinderbetreuenden nach Erwerbstätigkeit und Einkommensquartilen

		Pkm	Modal Split [in %]				
			Zu Fuß/ Fahrrad	ÖV	Kombinierte VM	MIV - Fahrer	MIV - Mitfahrer
Nicht Beschäftigte in:							
Familien mit Kindern und 1 Erwachsener beschäftigt	*1. EQ*	32,6	16,6	3,3	0,4	65,1	14,7
	2. EQ	40,5	14,4	2,6	1,7	66,9	14,4
	3. EQ	42,1	12,1	4,3	1,5	65,7	16,4
	4. EQ	35,9	13,3	4,2	3,6	61,2	17,6
Familien mit Kindern und mehr als 1 Erwachsener beschäftigt	*1. EQ*[11]	-	-	-	-	-	-
	2. EQ	41,0	16,8	2,1	4,9	60,7	15,5
	3. EQ	38,8	13,8	5,6	2,4	55,5	22,7
	4. EQ	37,1	12,1	6,1	4,8	53,6	23,3
Familien ohne Kinder	*1. EQ*	31,3	25,1	17,1	3,1	41,3	13,4
	2. EQ	38,7	17,5	8,7	2,6	47,0	24,3
	3. EQ	35,0	21,1	11,3	2,2	44,4	20,9
	4. EQ	37,0	18,9	6,8	3,1	47,9	23,3

[11] Die Fallzahl ist in dieser Gruppe kleiner als 50. Die Ergebnisse werden daher nicht ausgewiesen.

Fortsetzung von Tabelle 7-9

		Pkm	Modal Split [in %]				
Beschäftigte in:			Zu Fuß/ Fahrrad	ÖV	Kombinierte VM	MIV - Fahrer	MIV - Mitfahrer
Familien mit Kindern und 1 Erwachsener beschäftigt	*1. EQ*	49,1	9,2	8,0	3,4	74,6	4,8
	2. EQ	68,4	3,5	8,2	6,6	75,6	6,1
	3. EQ	61,1	4,1	7,7	6,2	76,1	6,0
	4. EQ	61,5	0,9	3,8	8,2	80,8	6,4
Familien mit Kindern und mehr als 1 Erwachsener beschäftigt	*1. EQ*	46,3	7,5	18,1	9,1	56,6	8,8
	2. EQ	61,9	5,9	12,2	7,0	66,0	9,0
	3. EQ	58,4	5,9	7,1	4,4	75,1	7,4
	4. EQ	55,4	5,4	6,8	5,9	73,1	8,8
Familien ohne Kinder	*1. EQ*	52,3	11,0	11,4	4,0	66,5	7,1
	2. EQ	59,1	5,4	9,0	4,9	74,2	6,6
	3. EQ	56,7	6,1	8,6	4,6	71,0	9,8
	4. EQ	55,3	5,3	7,6	5,5	72,2	9,5

Bei beschäftigten Kinderbetreuenden nimmt der ÖV-Anteil mit steigendem Einkommen ab. Bei nicht beschäftigten Kinderbetreuenden ist keine kontinuierliche Abnahme des ÖV-Anteils mit zunehmendem Einkommen zu erkennen.

Die durchschnittlich zurückgelegten Kilometer pro Tag sind bei nicht beschäftigten Kinderbetreuenden nicht signifikant höher als bei kinderlosen Unbeschäftigten. Bei beschäftigten Kinderbetreuenden in Einverdiener-Haushalten hingegen sind die zurückgelegten Kilometer signifikant höher als bei Beschäftigten in Haushalten ohne Kinder. Einkommensunterschiede sind in Bezug auf die durchschnittlich zurückgelegten Kilometer bei beschäftigten Kinderbetreuenden signifikant, wobei sie im zweiten Einkommensquartil am höchsten sind (siehe Tabelle 7-9). Das könnte daran liegen, dass sich der Mittelstand zentrale Wohnlagen weniger leisten kann und die Wege zum Arbeitsort aus diesem Grund länger sind. Bei nicht beschäftigten Kinderbetreuenden ist keine Signifikanz hinsichtlich der Einkommensunterschiede auszumachen.

Um Aufschluss darüber zu erhalten, ob das Alter der Kinder beim Mobilitätsaufkommen und -verhalten der Kinderbetreuenden eine Rolle spielt, wurden die Verkehrswege von Kinderbetreuenden mit Kleinkindern (d.h. jünger als 6 Jahre) mit jenen von Kinderbetreuenden mit ausschließlich älteren Kindern zwischen 6 und 17 Jahre verglichen. Die Ergebnisse zeigen, dass der MIV-Anteil bei nicht beschäftigten Kinderbetreuenden mit mindestens einem Kleinkind bei rund 82,4 % liegt und damit um durchschnittlich 8,8 % höher ist als bei Kinderbetreuenden mit ausschließlich älteren Kindern. Bei beschäftigten Kinderbetreuenden mit Kleinkindern ist der Anteil mit durchschnittlich 82,8 % um 4,5 % höher als bei Kinderbetreuenden mit älteren Kindern.

In Abhängigkeit vom Alter der Kinder zeigt sich, dass nicht beschäftigte Kinderbetreuende mit Kleinkindern signifikant mehr Kilometer am Tag zurücklegen als Unbeschäftigte in Haushalten ohne Kinder. Es gibt jedoch keinen signifikanten Unterschied zu nicht beschäftigten Kinderbetreuenden mit älteren Kindern. Die durchschnittlich zurückgelegten Kilometer Unbeschäftigter nach Einkommensquartilen in Interaktion mit dem Alter der Kinder unterscheiden sich hingegen signifikant. Besonders auffallend ist, dass Unbeschäftigte mit Kleinkindern im ersten Einkommensquartil mit durchschnittlich 52 Kilometer zwischen 10 und 15 Kilometer mehr am Tag zurücklegen als jene in den oberen Einkommensquartilen und Unbeschäftigte mit älteren Kindern. Bei den beschäftigten Kinderbetreuenden gibt es keine signifikanten Unterschiede bezüglich der durchschnittlich zurückgelegten Tages-Personenkilometer in Abhängigkeit vom Alter der Kinder. Auch in Kombination mit dem Haushaltseinkommen ergeben sich hierbei keine signifikanten Unterschiede.

Ein Vergleich der durchschnittlichen Anzahl der Wege verdeutlicht den mobilen Mehraufwand von Kinderbetreuenden. Sowohl bei beschäftigten als auch bei unbeschäftigten Kinderbetreuenden ist die durchschnittliche Anzahl an Wegen signifikant höher als bei Personen ohne Kinder im Haushalt. Am höchsten ist die Anzahl der Wege von Kinderbetreuenden mit Kleinkindern. Ein Vergleich nach Einkommensquartilen zeigt sowohl bei beschäftigten als auch bei unbeschäftigten Kinderbetreuenden im vierten Einkommensquartil die geringste Anzahl an Wegen. Es ist jedoch keine signifikante Abnahme der Wege mit steigendem Einkommen auszumachen. Unbeschäftigte Kinderbetreuende haben in den mittleren Einkommensquartilen die höchste Anzahl der Wege, bei beschäftigten Kinderbetreuenden ist die Anzahl der Wege im ersten und dritten Einkommensquartil am höchsten.

In Abbildung 7-3 werden die Wegzwecke der Typen von Kinderbetreuenden vergleichend dargestellt. Begleit-, Bring- und Holwege von Kinderbetreuenden sind nicht eindeutig den Wegzweck-Gruppen zuzuordnen. Vermutlich sind sie am ehesten in der Kategorie *Freizeit/Sonstiges* enthalten.

Nicht beschäftigte Kinderbetreuende haben einen größeren Anteil an Ausbildungs- und Arbeitswegen[12] im Vergleich zu Unbeschäftigten in Haushalten ohne Kinder. Die Unterschiede zwischen den Einkommensquartilen und zwischen Ein- und Mehrverdienerhaushalten sind geringfügig. Bei den Beschäftigten nehmen die Berufs- und Ausbildungswege mit steigendem Einkommen tendenziell zu und die Freizeitwege ab. Bei beschäftigten Kinderbetreuenden in Einverdiener-Haushalten ist ein deutlicher

[12] Dass Nichtbeschäftigte auch Arbeits- und Ausbildungswege vorweisen, ist vermutlich auf eine geringfügige Anstellung und unregelmäßig stattfindende Schulungen zurückzuführen. Eine weitere Erklärung könnten Fehlkodierungen im Fragebogen sein, wenn die Befragten etwa Bring- und Holwege zur Ausbildungs- oder Arbeitsstätte von Familienangehörigen als Arbeits- und Ausbildungswege eingetragen haben.

Anstieg der Berufs- und Ausbildungswege zwischen erstem und zweitem Einkommensquartil auszumachen. Vergleicht man beschäftigte Kinderbetreuende in Mehrverdiener-Haushalten mit jenen in Einverdiener-Haushalten, so ist der Anteil der Freizeit- und Einkaufswege bei Kinderbetreuenden in Haushalten mit mehr als einem Beschäftigten ab dem zweiten Einkommensquartil um durchschnittlich 7 % höher.

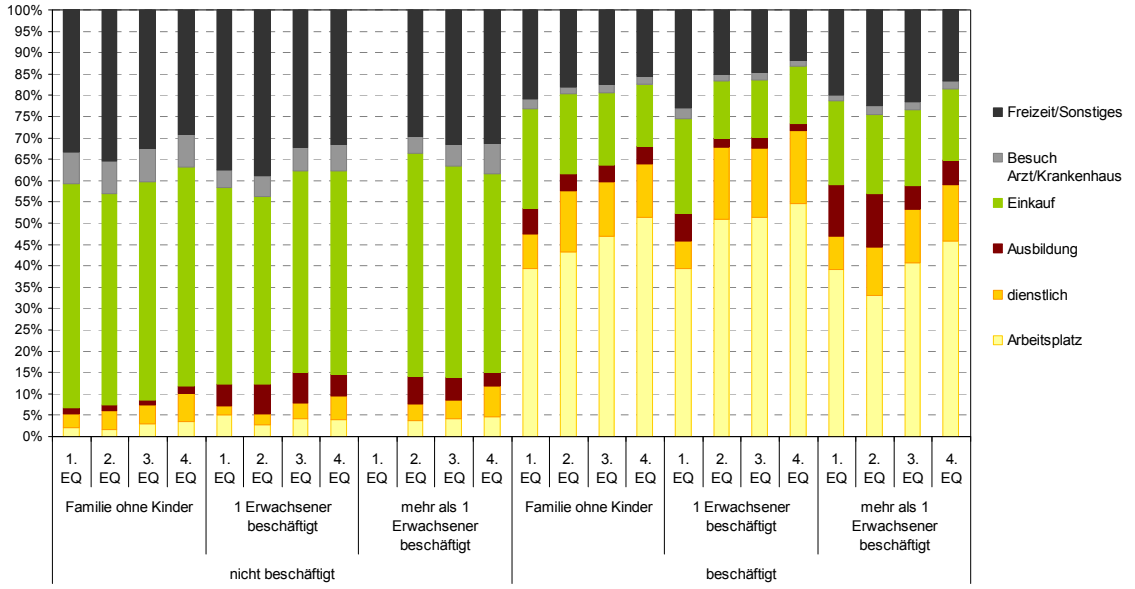


Abbildung 7-3: Wegzweck der Kinderbetreuenden nach Erwerbstätigkeit und Einkommensquartilen

Betrachtet man die Wegzwecke der Kinderbetreuenden in Abhängigkeit vom Alter der Kinder, so sind Freizeitwege bei nicht beschäftigten Kinderbetreuenden mit Kleinkindern insbesondere in den untersten Einkommensquartilen häufiger als von jenen mit ausschließlich älteren Kindern (zwischen 5 und 10 %). Bei beschäftigten Kinderbetreuenden mit Kleinkindern ist der Anteil der Freizeitwege insbesondere im ersten und dritten Einkommensquartil deutlich höher als bei jenen mit älteren Kindern (zwischen 6 und 8 %). Es lässt sich daraus schließen, dass Kinderbetreuende mit Kleinkindern häufiger Ausflüge unternehmen.

Verkehrsausgaben

Die Analyse der Konsumerhebung 2004/05 hinsichtlich der Verkehrsausgaben von Kinderbetreuenden zeigt, dass Alleinerziehende besonders kostensparend mobil sind. Die Ergebnisse der durchschnittlichen monatlichen Äquivalenzausgaben für die einzelnen kinderbetreuenden Haushaltsgruppen werden in Tabelle 7-10 dargestellt. Alleinerziehende geben durchschnittlich nur 12,1 % der gesamten Konsumausgaben für Verkehr aus. Die Verkehrsausgaben von Paar-Familien mit Kindern betragen ver-

gleichsweise zwischen 18,1 und 19,4 %. Familien mit Kindern weisen deutlich höhere MIV Fixkosten auf. Die durchschnittliche Anzahl an Pkw ist bei Familien mit Kindern deutlich höher und sie benötigen meistens größere Autos. Ein signifikanter Unterschied zwischen Familien mit Kleinkindern und Familien mit ausschließlich älteren Kindern ist jedoch nicht gegeben. Familien mit Kindern, in denen beide Elternteile beschäftigt sind, haben durchschnittlich um 12 Euro höhere MIV Fixkosten pro Monat und Äquivalenzperson. Die Ausgaben für Treibstoffe und Parkgebühren unterscheiden sich größtenteils signifikant zwischen den Familientypen, wenn auch in geringem Ausmaß. Lediglich der Unterschied zu den Alleinerziehenden mit durchschnittlich rund 10 Euro geringeren Ausgaben für Treibstoffe und Parkgebühren ist etwas größer.

Auffallend ist, dass Haushalte mit Kindern geringere ÖV-Ausgaben aufweisen als Haushalte ohne Kinder. Insbesondere Paar-Familien mit Kleinkindern geben um die Hälfte weniger für öffentliche Verkehrsmittel aus als Haushalte ohne Kinder.

Tabelle 7-10: Durchschnittliche monatliche Äquivalenzausgaben Verkehr 2004/05 absolut und in Prozent der Äquivalenz-Gesamtverbrauchsausgaben

	MIV fix		MIV var: Treibstoffe u. Parkgebühren		MIV var: Sonstige		ÖV		Verkehr gesamt	
	[€]	[%]	[€]	[%]	[€]	[%]	[€]	[%]	[€]	[%]
HH ohne Kinder < 18 J.	157	9,4	64	3,8	39	2,4	12	0,7	273	16,4
Alleinerziehende	99	6,7	53	3,6	18	1,2	8	0,6	178	12,1
Paar-Familien nach Alter der Kinder:										
Familie mit mind. 1 Kind < 6 J.	183	12,1	62	4,1	42	2,8	6	0,4	294	19,4
Familie mit Kindern zw. 6 und 17 J.	182	11,8	61	3,9	29	1,9	8	0,5	279	18,1
Paar-Familien nach Anzahl der Beschäftigten:										
Familie mit Kindern - 1 Elternteil beschäftigt	181	12,3	61	4,1	36	2,5	6	0,4	284	19,3
Familie mit Kindern - beide beschäftigt	193	11,9	63	3,9	34	2,1	8	0,5	298	18,5

Die Analyse nach Siedlungsdichte (siehe Abbildung 7-4) zeigt, dass Alleinerziehende in allen Siedlungsdichten die geringsten Verkehrsausgaben haben, wobei eine deutliche Zunahme mit abnehmender Siedlungsdichte auszumachen ist. Auffallend ist jedoch, dass die Ausgaben für Treibstoffe und Parkgebühren bei Alleinerziehenden in geringer Siedlungsdichte ähnlich hoch wie bei den anderen Familientypen in diesem Siedlungsgebiet sind. Paar-Familien mit Kindern haben in mittlerer Siedlungsdichte relativ hohe Verkehrsausgaben. Das trifft insbesondere auf Familien zu, in denen beide Elternteile beschäftigt sind.

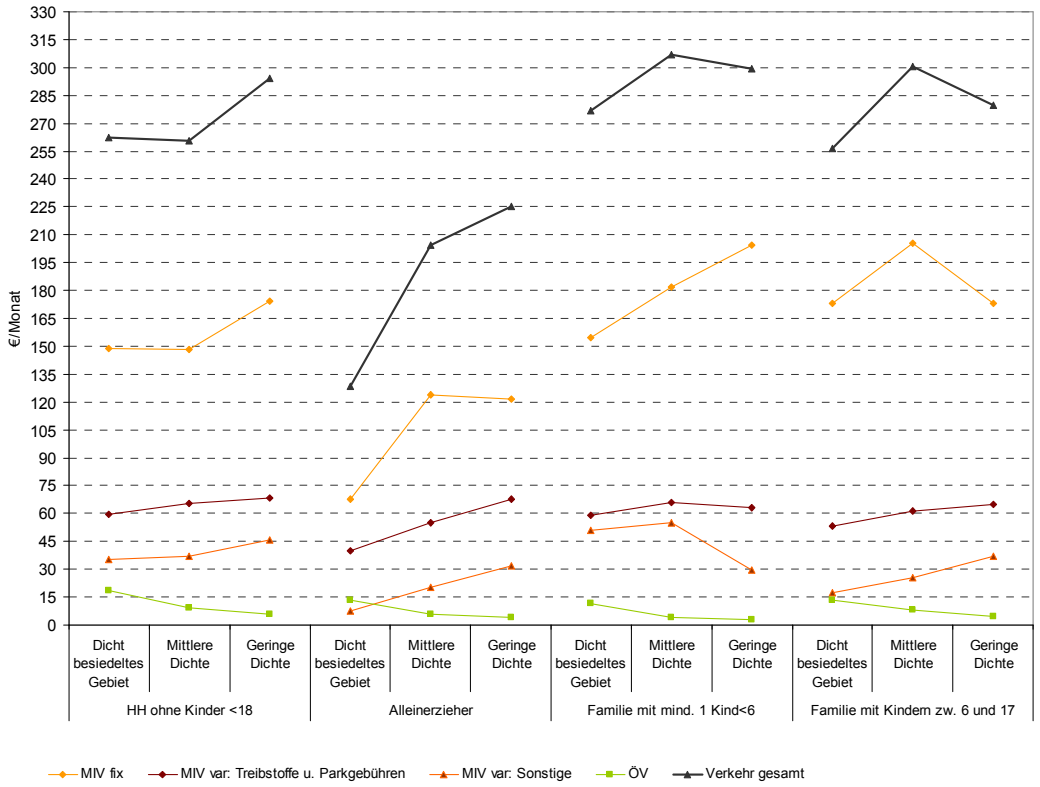


Abbildung 7-4: Durchschnittliche monatliche Äquivalenzausgaben Verkehr 2004/05 nach Siedlungsdichte[13]

Betrachtet man die Verkehrsausgaben in Abhängigkeit vom Äquivalenzeinkommen der Haushalte, zeigt sich ein deutlicher Anstieg der Verkehrsausgaben zwischen dem ersten und vierten Einkommensquartil in allen Familientypen. Am größten ist dieser Anstieg bei Haushalten ohne Kinder und Familien mit Kleinkindern. Die gesamten Verkehrsausgaben pro Äquivalenzperson betragen in diesen Haushalten im vierten Einkommensquartil 435 bzw. 481 Euro, das 3,5- bzw. 2,6- fache der Ausgaben im ersten Quartil. Familien mit älteren Kindern weisen im vierten Einkommensquartil Äquivalenzausgaben von 368 Euro auf, Alleinerziehende durchschnittlich 285 Euro. In allen Einkommensquartilen haben Alleinerziehende die niedrigsten Äquivalenzausgaben im Verkehr. Lediglich im ersten Einkommensquartil sind die Äquivalenzausgaben von Haushalten ohne Kinder auf gleich niedrigem Niveau. Alleinerziehendenhaushalte weisen zwar insgesamt ein geringeres Haushaltseinkommen auf. Dass die geringeren Ausgaben für Verkehr aber nicht ausschließlich auf das Haushaltseinkommen als limitierender Faktor zurückzuführen sind, zeigen die relativ niedrigen Verkehrsausgaben in den oberen Einkommensquartilen. Somit kann gesagt werden, dass Alleinerziehende kostensparend mobil sind.

[13] Dicht: Gebiete mit mind. 50.000 EW und mehr als 500 EW/km², mittel: Gebiete mit mind. 50.000 EW und 100-500 EW/km², gering: alle übrigen Gebiete.

Entwicklung der Verkehrsausgaben

Vergleicht man die Äquivalenzausgaben Verkehr 2004/05 von Kinderbetreuenden mit den Ergebnissen der Konsumerhebung 1999/2000, zeigt sich eine deutliche Zunahme in allen Zielgruppen (siehe Tabelle 7-11).

Tabelle 7-11: Nominelle Veränderung der monatlichen Äquivalenzausgaben Verkehr 1999/2000 zu 2004/05 von Kinderbetreuenden

	MIV fix	MIV var: Treibstoffe u. Park-gebühren	MIV var: Sonstige	ÖV	Verkehr gesamt		Gesamt-ausgaben		Anteil Verkehr an Ge-samt-ausgaben
	[€]	[€]	[€]	[€]	[€]	[%]	[€]	[%]	[%]
HH ohne Kinder	+14	+14	+6	+2	+36	+15,3	+99	+6,3	+1,3
Alleinerzie-hende	+32	+15	-5	0	+43	+31,7	+142	+10,7	+1,9
Paar-Familien nach Alter der Kinder:									
Familie mit mind. 1 Kind < 6 J.	+27	+12	+14	0	+53	+22,2	+116	+8,3	+2,2
Familie mit Kindern zw. 6 und 17 J.	+25	+4	-6	+1	+25	+10,0	+131	+9,3	+0,1
Paar-Familien nach Anzahl der Beschäftigten:									
Familie mit Kindern - 1 Elternteil be-schäftigt	+26	+9	+10	0	+46	+19,1	+137	+10,3	+1,4
Familie mit Kindern - beide beschäftigt	+32	+6	-4	+2	+36	+13,6	+125	+8,4	+0,8

Die Verkehrsausgaben der Alleinerziehenden nehmen um 31,7 % zu. Paar-Familien mit Kleinkindern haben 2004/05 um 22,2 % höhere Verkehrsausgaben pro Äquivalenzperson. Die Verkehrsausgaben von Paarfamilien mit älteren Kindern steigen hingegen nur um 10 %. Obwohl die Verkehrsausgaben der Alleinerziehenden seit 1999/2000 am stärksten gestiegen sind, weisen sie 2004/05 weiterhin in allen Einkommensquartilen die geringsten Verkehrsausgaben auf.

Die Zunahme der Äquivalenzausgaben Verkehr ist in allen Gruppen deutlich höher als die Zunahme der Äquivalenz-Gesamtausgaben. Der Anteil der Äquivalenzausgaben Verkehr an den Äquivalenz-Gesamtausgaben nimmt dagegen geringfügig zu. Die Verkehrsausgaben sind unterproportional im Vergleich zu anderen Verbrauchskategorien gestiegen.

Wohnen

Tabelle 7-12 zeigt die durchschnittlichen monatlichen Ausgaben für Wohnen der einzelnen Gruppen von Kinderbetreuenden. Vergleicht man die Ausgaben für Miete, Betriebskosten und Instandhaltung pro Quadratmeter, geben Alleinerziehende deutlich mehr für Wohnen aus als die anderen Familienformen. Der Anteil der Miete an den gesamten Konsumausgaben ist bei Alleinerziehenden mit 22,1 % am höchsten. Paar-Familien mit Kindern zwischen 6 und 17 Jahren haben höhere Ausgaben für Wohnen als Familien mit Kleinkindern - sowohl bei den Ausgaben für Miete als auch bei den Ausgaben für Energie. Der Bedarf an Zimmern und damit größeren Wohnungen steigt, wenn die Kinder älter werden.

Tabelle 7-12: Durchschnittliche monatliche Ausgaben von Kinderbetreuenden für Wohnen in Euro und Prozent der Gesamtverbrauchsausgaben

	Personen im Haushalt	Wohn-Nutzfläche	Miete, Betriebskosten und Instandhaltung			Energie		
	ø	[m²]	[€]	[%]	[€/m²]	[€]	[%]	[€/Ä-Pers.]
Haushalte ohne Kinder <18	1,7	90	412	18,1	4,9	108	4,8	80
Alleinerziehende	2,9	97	555	22,1	5,9	119	4,7	68
Paar-Familien nach Alter der Kinder:								
Familie mit mind. 1 Kind < 6 J.	4,0	114	535	16,9	5,0	130	4,1	61
Familie mit Kindern zw. 6 und 17 J.	4,1	129	557	15,9	4,5	153	4,4	67
Paar-Familien nach Anzahl der Beschäftigten:								
Familie - 1 Elternteil beschäftigt	4,0	118	535	16,7	4,8	137	4,3	63
Familie - beide beschäftigt	4,0	129	568	15,9	4,7	151	4,2	67

Eine Analyse der Ausgaben für Wohnen nach Siedlungsdichte zeigt, dass die Ausgaben für Miete, Betriebskosten und Instandhaltung insbesondere bei Alleinerziehenden in dicht besiedeltem Gebiet und bei Familien in mittlerer Siedlungsdichte, in denen beide Elternteile beschäftigt sind, relativ hoch sind. Die Ausgaben für Energie steigen mit abnehmender Siedlungsdichte (Abbildung 7-5).

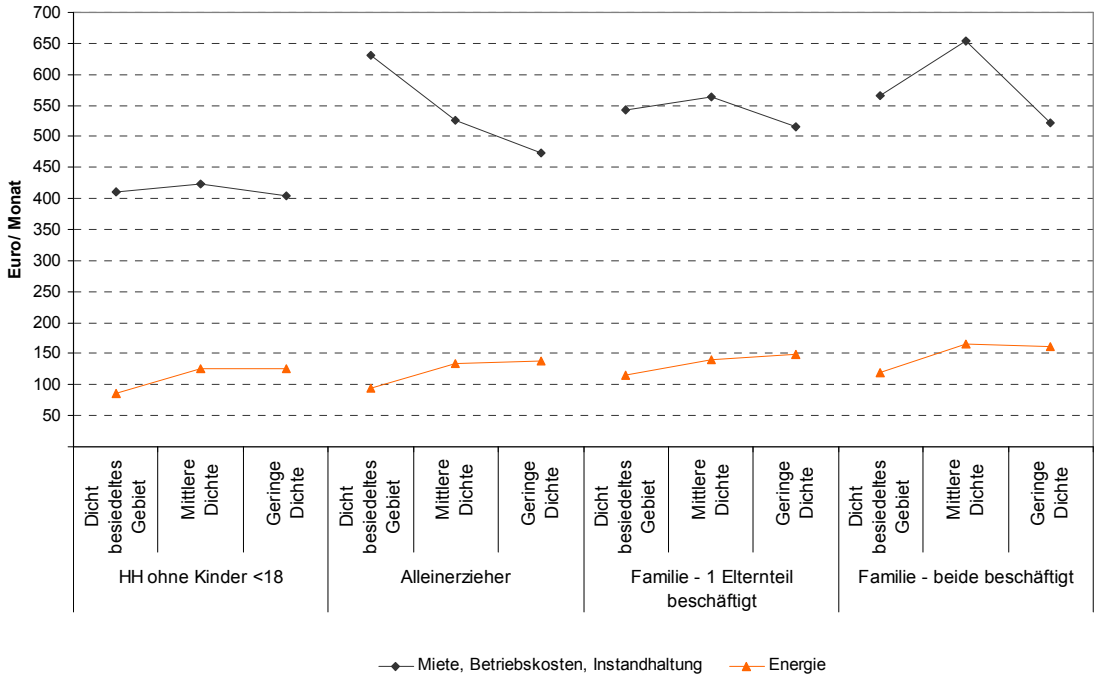


Abbildung 7-5: Durchschnittliche monatliche Ausgaben für Wohnen von Kinderbetreuenden nach Siedlungsdichte

Fazit

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist bei Kinderbetreuenden höher als bei Personen ohne Kinder im Haushalt. Dieser Unterschied ist zwischen nicht beschäftigten Kinderbetreuenden und nicht beschäftigten Personen ohne Kinder besonders deutlich. Kinderbetreuende mit Kleinkindern bevorzugen den MIV. Die durchschnittliche Anzahl der Wege und auch die durchschnittlich zurückgelegten Wege am Tag sind bei Kinderbetreuenden mit Kleinkindern tendenziell erhöht. Es sind daher Maßnahmen notwendig, die den Umweltverbund für Eltern von Kleinkindern attraktivieren.

Nicht beschäftigte Kinderbetreuende in Einverdiener-Haushalten übernehmen einen Großteil der Kinder betreuenden Aufgaben im Mobilitätsbereich (Bring- und Holwege etc.). Beschäftigte Kinderbetreuende in Mehrverdiener-Haushalten teilen sich diese Aufgaben. Die durchschnittliche Anzahl der Wege ist bei beschäftigten Kinderbetreuenden in Mehrverdiener-Haushalten höher als bei Beschäftigten in Einverdiener-Haushalten.

Bei der Wahl des Verkehrsmittels zeigen sich Einkommensunterschiede vor allem zwischen Kinderbetreuenden im ersten und Kinderbetreuenden im vierten Einkommensquartil, wobei ein Unterschied vor allem bei den beschäftigten Kinderbetreuenden deutlich wird. Die Anteile nehmen allerdings in vielen Bereichen nicht mit der Höhe des Einkommens kontinuierlich zu oder ab.

Die Verkehrsausgaben nehmen, insbesondere bei den MIV Fixkosten, mit steigendem Haushaltseinkommen zu. Alleinerziehende haben in allen Einkommensquartilen die geringsten Verkehrsausgaben. Im Vergleich zu den anderen Familientypen sind sie daher kostensparend mobil. Die Vermutung, dass Alleinerziehende mehr Verkehrsaufkommen aufweisen, da sie alle kinderbetreuenden Wege allein übernehmen müssen, wird damit nicht bestätigt. Alleinerziehende dürften aufgrund des dicht gedrängten Zeitplans zur Vereinbarung von Familie und Beruf den Bedarf an Mobilität kostensparend managen und allenfalls auf Freizeitwege verzichten.

Im Bereich Wohnen sind die Ausgaben von Alleinerziehenden hingegen relativ hoch - vor allem in dicht besiedeltem Gebiet. Paar-Familien mit ausschließlich älteren Kindern haben höhere Ausgaben für Miete (inkl. Betriebskosten und Instandhaltung) und auch für Energie als Paar-Familien mit Kleinkindern. Der Bedarf an größeren Wohnungen mit mehr Zimmern steigt mit zunehmendem Alter der Kinder.

8 Analyse von Mobilitätsmustern

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Analyse des beobachteten Mobilitätsverhaltens der Zielgruppen dargestellt.

Die Bestimmung von Mobilitätsmuster ist eine bedeutende Grundlage für eine weiterführende Abschätzung des aktuellen und zukünftigen Energieverbrauchs im Bereich der Verkehrsmobilität. Die Analyse des Mobilitätsverhaltens ist komplex, da es sich bei den untersuchten Zielgruppen nicht immer um verhaltenshomogene Gruppen handelt, sondern das Verkehrsverhalten durch regional unterschiedliche infrastrukturelle Rahmenbedingungen mitbestimmt wird. In diesem Arbeitspaket werden die Mobilitätsmuster von definierten Zielgruppen detaillierter betrachtet und analysiert. Ziel ist die Identifikation grundlegender Verhaltensmuster von spezifischen Zielgruppen unter Berücksichtigung ihrer Lebensphase. Der Fokus der Untersuchungen gilt den Kinderbetreuenden mit Kindern unter 18 Jahren, sowie den Jugendlichen im Alter von 15 bis 27 Jahren bzw. bis zum Eintritt der Jugendlichen ins Berufsleben. Es erfolgen Auswertungen zu spezifischen Markern der Mobilität sowie zu ableitbaren Bedürfnissen und Trends hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens.

Das Mobilitätsverhalten ist bedingt durch die regionalen infrastrukturellen Rahmenbedingungen. Demnach wird bei den Auswertungen unterschieden nach zwei definierten Raumtypen, den städtisch geprägten Gebieten und den ländlich geprägten Gebieten. Die Abgrenzungen erfolgen dazu nach politischen Gemeinden. Eine Klassifizierung nach diesen Raumtypen wurde im Rahmen dieses Arbeitspaketes auf das gesamte Bundesgebiet durchgeführt. Als Grundlage der Bestimmung von Mobilitätsmustern werden aktuelle Mobilitätsdaten aus Befragungen in den Bundesländern Niederösterreich 2003, Vorarlberg 2003 und Salzburg 2004 herangezogen. Die Auswertungen erfolgen sowohl auf Haushaltsebene wie auch auf Personenebene. Die Auswertungen umfassen Erreichbarkeitsbedingungen zum Öffentlichen Verkehr und zum motorisierten Individualverkehr dazu nach unterschiedlichen Wegzwecken. Analysen erfolgen nach Arbeitswegen, Ausbildungswegen, Einkaufs- und Freizeitwegen.

8.1 Klassifizierung und Raumstruktur

8.1.1 Kriterien der Klassifizierung

Da das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse von in Städten und in ländlichen Gemeinden wohnenden Jugendlichen differieren, werden Auswahlkriterien, wie Wohnbevölkerung, Gemeindefläche, Einwohnerdichte, Zentrale-Orte-Stufe (nur für NÖ), Anteil der landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Betriebe an allen Betrieben in der Gemeinde, Anteil der Erwerbstätige des primären Sektors an den Erwerbstätigen am Arbeitsort (nur NÖ), Pendlersaldo, Versorgungsdichte an Allge-

meinmediziner und Versorgungsdichte an ÖV-Haltestellen, für die Abgrenzung des „ländlichen Raumes“ gegenüber dem „städtischen Raum“ herangezogen.

Die Klassifizierung der räumlichen Struktur erfolgt auf Basis der administrativen Ebene der Gemeinden und wird nach zwei Raumtypen zusammengefasst:

- Städtisch geprägte Gemeinden
- Ländlich geprägte Gemeinden

Nachfolgend werden die zur Klassifizierung der zwei Raumtypen herangezogenen Kriterien im Detail erläutert.

Wohnbevölkerung und Fläche 2005

Die Gemeindedaten der Wohnbevölkerung 2005 aus Niederösterreich und Vorarlberg stammen aus dem Bevölkerungsregister POPREG (Stand 1.1.2005) der Statistik Austria.

Im 1. Schritt wurden die Gemeinden nach der Gemeindegröße nach „ländlich geprägten Gemeinden“ (bis zu 5.000 Einwohnern) und alle übrigen Gemeinden, d.h. über 5.000 Einwohner, zu „städtisch geprägte Gemeinden“ untergliedert.

Einwohnerdichte

Die Einwohnerdichte gibt an, wie viele Einwohner je km² in der Gemeinde leben.

- Ermittlung der Flächen der einzelnen Gemeinden der Bundesländer Niederösterreich und Vorarlberg (Statistik Austria)
- Daraufhin wurde die Bevölkerungsdichte (EW/km²) errechnet, wobei folgende Untergliederung erfolgte:
  - unter 500 Einwohner/km²: ländlich geprägte Gemeinden
  - über 500 Einwohner/km²: städtisch geprägte Gemeinden

Die Einwohnerdichte wurde deshalb nicht über den Dauersiedlungsraum errechnet, da vor allem ländliche Gemeinden über einen hohen Anteil an nicht nutzbaren Flächen (Wald, Ödland, Wasserflächen, Fels und Almen) verfügen und sich bei Berücksichtigung nur des Dauersiedlungsraumes in diesen Gemeinden ebenfalls eine hohe Einwohnerdichte ergeben würde.

Zentrale Orte (nur für NÖ)

Im Zentrale-Orte-Raumordungsprogramm des Landes Niederösterreich (GZ 8000/24-0) werden in der Anlage die einzelnen Gemeinden in Zentrale-Orte-Stufen 1-6 eingeteilt.

Ein zentraler Ort der Stufe 1 verfügt über zentrale Einrichtungen zur Grundversorgung der Bevölkerung.

Ein zentraler Ort der Stufe 2 soll eine größere Vielfalt an zentralen Einrichtungen der Grundversorgung bereitstellen.

Der zentrale Ort der Stufe 3 soll neben zentralen Einrichtungen der Stufen 1 und 2 Standort höherrangiger Schul- und Gesundheits- und Verwaltungseinrichtungen sein sowie Erholungs-, Vergnügungs-, Freizeit- und Sporteinrichtungen bereitstellen.

Der zentrale Ort der Stufe 4 soll neben zentralen Einrichtungen der Stufen 1, 2 und 3 Standort eine Ausstattung mit zentralen Einrichtungen aufweisen, dass er die Bevölkerung mit allen öffentlichen und privaten zentralen Einrichtungen versorgt.

Ein zentraler Ort der Stufe 5 soll über den zentralen Einrichtungen der Stufen 1-4 hinaus, zentrale Güter und Dienste anbieten, die selten nachgefragt werden.

Der zentrale Ort der Stufe 6 ist die Landeshauptstadt St. Pölten.

Die Zentrale-Orte-Stufen wurden folgendermaßen untergliedert:

- 3-6: städtisch geprägte Gemeinden
- 0-2: ländlich geprägte Gemeinden

Land- und forstwirtschaftliche Betriebe

Die Anzahl der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe für die Gemeinden der Bundesländer Niederösterreich und Vorarlberg stammen aus der Agrarstrukturerhebung (Vollerhebung 1999) der Statistik Austria.

Der Anteil der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe an allen Betrieben in der Gemeinde wurde folgendermaßen kategorisiert:

- bis 7 %: städtisch geprägte Gemeinden
- ab 7,1 %: ländlich geprägte Gemeinden

Beschäftigte im Primärsektor

Die Kategorisierung der Beschäftigten im Primärsektor erfolgte ausschließlich für Niederösterreich. Der Anteil der niederösterreichischen Erwerbstätigen am Arbeitsort am Primärsektor [14] wurde untergliedert in:

- bis 3,9 %: städtisch geprägte Gemeinden
- ab 4 %: ländlich geprägte Gemeinden

Der Durchschnittswert für Niederösterreich liegt dazu bei 7 %.

Pendlersaldo

Der Index des Pendlersaldos gibt an, ob die Beschäftigten vom Wohnort zum Arbeitsort in eine andere Gemeinde auspendeln, oder ob mehr Arbeitskräfte zum Arbeitsort in die Gemeinde einpendeln.

[14] Amt der Niederösterreichischen Ladesregierung, Statistisches über Bezirke und Gemeinden, unter: http://www01.noel.gv.at/scripts/cms/ru/ru2/suchen_ssi.asp ; (Abfragedatum: 12.1.2009)

Die Kategorisierung erfolgte dazu wie folgt:

- bis 109: ländlich geprägte Gemeinden
- ab 110 (d.h. die Gemeinde verfügt über wesentlich mehr Arbeitsplätze als wohnhafte Erwerbstätige): städtisch geprägte Gemeinden

Versorgungsdichte an Ärzten

Die Versorgungsdichte in den Gemeinden basiert auf der Anzahl der Allgemeinmediziner in Niederösterreich [15] und Vorarlberg [16] je 1.000 Einwohnern.

Es ist zu beachten, dass bspw. ein Arzt einer größeren Gemeinde durch einen exponierten Standort auch einen größeren Einzugsbereich und damit verbunden mehr Patienten abdeckt.

Versorgungsdichte an Allgemeinmediziner je 1.000 Einwohner:

- bis 0,5: ländlich geprägte Gemeinden
- ab 0,51: städtisch geprägte Gemeinden

Versorgungsdichte an ÖV-Haltestellen

Durch Fahrplanabfragen (ÖBB-Scotty, VOR, POSTBUS etc.) wurde die Anzahl der bestehenden Haltestellen in den Gemeinden ermittelt. Die Versorgungsdichte mit ÖV-Haltestellen (Bus, Bahn) ergibt sich durch die Anzahl der Haltestellen pro Fläche.

Versorgungsdichte an ÖV-Haltestellen je km² wurde kategorisiert nach:

- bis 1,0 (durchschnittliche Versorgung mit ÖV-Haltestellen): ländlich geprägte Gebiete
- ab 1,0 (überdurchschnittliche Versorgung mit ÖV-Haltestellen): städtisch geprägte Gebiete

8.1.2 Zusammenführung der Kriterien

Somit ergibt sich für jede Gemeinde eine genaue Bestimmung der Einzelkriterien, ob „städtisch“ oder „ländlich“ geprägt.

In einem weiteren Schritt erfolgte eine übersichtliche Kategorisierung nach:

- Kategorie 0: städtisch bzw. städtisch geprägt
- Kategorie 1: ländlich geprägt

[15] NÖ Ärztekammer, unter: http://cms.arztnoe.at/cms/ziel/100969/DE/; (Abfragdatum: 15.12.2008)

[16] Ärztekammer für Vorarlberg, unter: http://www.aekvbg.or.at/aek/dist/index.html; (Abfragedatum: 12.1.2009)

Das Ergebnis des Auswahlverfahrens zeigt, dass beispielsweise in der NUTS 3-Region „Mostviertel-Eisenwurzen“, die Gemeinden Amstetten, Loosdorf, St. Valentin und Waidhofen an der Ybbs als städtisch bzw. städtisch geprägte Gemeinden identifiziert wurden. Alle übrigen Gemeinden dieser Region sind ländlich geprägte Gemeinden. Für alle weiteren Gebiete in Niederösterreich und Vorarlberg wurde analog verfahren.

8.1.3 Stichprobengüte

Um die Validität der Stichprobe zu gewähren, wurde eine klare Altersabgrenzung zwischen Jugendlichen und Erwachsen vorgenommen, somit werden Personen bis 27 Jahre zu Jugendlichen und ab 27 Jahre zu Erwachsenen gezählt. [17]

Die Auswertungen erfolgen für die zwei Raumtypen *städtisch geprägt* und *ländlich geprägt*, und basieren auf politischen Gemeinden.

Ausnahme Mobilitätserhebung Salzburg: Für das Bundesland Salzburg bestehen detaillierte Mobilitätsdaten ausschließlich für die Stadt Salzburg und den Bezirk Salzburg Umgebung. Die Mobilitätsdaten der Erhebung in Salzburg 2004 werden demnach nicht weiter in Regionen unterteilt und in eben dieser Unterteilung berücksichtigt.

8.2 Analysen und Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Zielgruppen

8.2.1 Umsetzung der Mobilitätsbefragung nach Untersuchungsregion

Niederösterreich 2003

Bei der landesweiten Mobilitätsbefragung in Niederösterreich 2003 wurde sowohl die werktägliche als auch die sonntägliche Mobilität der Bewohner erhoben und analysiert. Die Auswahleinheit von Befragungen dieses Befragungstyps ist der Haushalt. Innerhalb des Haushaltes wurden für alle Personen ab sechs Jahren Informationen zu den von ihnen an einem vorgegebenen Stichtag (Dienstag, Donnerstag oder Sonntag) durchgeführten Wege erfasst, sowie Informationen zu ihren Einstellung hinsichtlich der aktuellen Verkehrspolitik. Der Erhebungsablauf bei der Mobilitätsbefragung umfasste die Aussendung einer Ankündigungspostkarte, zwei Versandaktionen und mehrere Erinnerungsanrufe. 4.000 Haushalte nahmen an der Befragung teil. Innerhalb dieser Haushalte haben sich 9.000 Personen im Alter ab sechs Jahren an der schriftlichen Befragung beteiligt. Die Antworten liefern somit Angaben zu 25.000 Wegen von Personen aus allen Altersgruppen (ab sechs Jahren).

[17] Aufgrund von Befragungen der Haushalte können Personen bis 27 Jahre nicht eindeutig als Erwachsene mit Kind bzw. Kind im Haushalt identifiziert werden.

Die Studie liefert für das gesamte Bundesland Erkenntnisse zur Haushaltsstruktur, zum Mobilitätsverhalten und zu den Einstellungen der Niederösterreicher zu verschiedenen Verkehrsthemen in ihrem Bundesland.

Vorarlberg 2003

Wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrssituation können dann treffsicher realisiert werden, wenn spezifische Informationen zum Verkehrsverhalten der Vorarlbergerinnen und Vorarlberger inklusive deren Einstellungen zum Verkehr vorliegen. Daher wurde im Jahr 2003 eine landesweite Verkehrsverhaltenserhebung in Form einer Befragung durchgeführt.

Das wichtigste Ziel dieser Verkehrsverhaltenserhebung war die Erfassung mobilitätsbezogener Indikatoren auf individuellem Niveau. Zu diesem Zweck wurde das Mobilitätsverhalten von Personen in Haushalten zu bestimmten Stichtagen abgefragt.

Im Rahmen der landesweiten Verkehrsverhaltensbefragung wurden insgesamt zwei Versandaktionen durchgeführt: Die erste Versandaktion fand Ende Juni / Anfang Juli 2003, der zweite Versand Ende September 2003 statt.

Insgesamt wurden 8.515 Haushalte (= Auswahl-Stichprobe) in 80 Gemeinden angeschrieben. Die Größe der Auswahl-Stichprobe entspricht somit 6 % aller Vorarlberger Haushalte. Es konnte eine Netto-Stichprobe von rund 2.000 Haushalten erreicht werden.

Salzburg 2004

Die Stadtgemeinde Salzburg, gemeinsam mit dem Land Salzburg initiierte im Jahr 2004 eine Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Stadt Salzburg und im Land Salzburg (politischer Bezirk Salzburg Umgebung). HERRY Consult GmbH wurde mit der Analyse und Interpretation der Daten beauftragt, welche vom Meinungsforschungsinstitut IGF schriftlich-postalisch erhoben wurden. Als Erhebungsstichtage wurden der 4. November 2005, der 5. November 2005 und der 11. November 2005 ausgewählt. Im Rahmen der Verkehrsverhaltenserhebung 2004 wurden insgesamt 8.700 Haushalte angeschrieben. Es konnte eine Rücksendequote von rund 32 % erreicht werden, das sind 2.760 Haushalte (= Netto-Stichprobe).

8.2.2 Vorgehensweise bei den Mobilitätsauswertungen

Generelle Vorgehensweise

Die umgesetzten Auswertungen umfassen die folgenden Arbeitsschritte:

- Selektion und Kategorisierung der Daten nach den definierten Raumtypen
- Selektion der Daten nach den definierten ENERG.STIL-Zielgruppen
- Festlegung der relevanten Informationen

- Auswertung der Erhebungen nach einem einheitlichen Schema
- Aufbereitung der Ergebnisse
- Analyse der Ergebnisse
- Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Jugendliche von 15 bis 27 Jahren

Mobilitätsstile von Jugendlichen werden differenziert dargestellt und dabei verschiedene mobilitätsrelevante Aspekte wie beispielsweise regionale Unterschiede (städtischer Bereich/ländlicher Bereich) oder Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln der unterschiedlichen Gruppen (Schüler, in Ausbildung, berufstätig etc.) beleuchtet und analysiert.

Um das Mobilitätsverhalten der Jugendlichen analysieren zu können, wurde aus den genannten Mobilitätserhebungen jeweils die Gruppe der 15- bis 27-Jährigen aus dem Gesamtdatenbestand herausgefiltert. Weiters wurden die Jugendlichen nochmals in 3 Gruppen unterteilt, und zwar in:

- Jugendliche in Ausbildung bis 17 Jahre
- Jugendliche in Ausbildung über 17 Jahre
- Berufstätige Jugendliche (unabhängig vom Alter)

Alle Angaben beziehen sich auf jene Haushalte, in denen Jugendliche im Alter von 15 bis 27 Jahren wohnen, das sind:

- 440 Jugendliche in städtisch geprägten Gemeinden in Niederösterreich
- 574 Jugendliche in ländlich geprägten Gemeinden in Niederösterreich
- 368 Jugendliche in städtisch geprägten Gemeinden in Vorarlberg
- 373 Jugendliche in ländlich geprägten Gemeinden in Vorarlberg
- 419 Jugendliche in Salzburg Stadt
- 337 Jugendliche im Bezirk Salzburg Umgebung

Um die Validität der Stichprobengröße in den ländlichen Bereichen zu verbessern, wurden die Jugendlichen von 15 bis 27 Jahren aus Landgemeinden und aus ländlich geprägten Gemeinden zusammengefasst. Die Auswertungen erfolgen demnach für die zwei Raumtypen *städtisch geprägt* und *ländlich geprägt* und basieren auf politischen Gemeinden.

Kinderbetreuende mit Kindern unter 18 Jahren

Der Gesamtdatensatz für das Bundesland Niederösterreich umfasst 2.037 Kinderbetreuende mit Kindern unter 18 Jahren. Die Stichprobengrößen für die Selektion auf Kinderbetreuende mit Kindern unter 18 Jahren ist für die Bundesländer Vorarlberg und Salzburg äußerst gering und daher ist eine Auswertung nicht möglich. Die Zahl der Erwachsenen ohne Kinder unter 18 Jahren beträgt 4.811.

Die Analyse der Kinderbetreuenden in Bezug auf deren Mobilitätsverhalten ist somit aufgrund der geringen Stichprobengrößen in den genannten Mobilitätserhebungen lediglich für den Raum Niederösterreich valide umsetzbar. Demnach wurde, im Sinne der regionalen Datenkonsistenz, der Grunddatensatz ausschließlich für das Bundesland Niederösterreich herangezogen. In Bezug auf Alleinerziehende umfasst der Gesamtdatensatz für das Bundesland Niederösterreich in Summe 67 Alleinerziehende, wobei 40 Alleinerziehende städtischen Regionen und 27 den ländlichen Regionen zuordenbar sind. Eine Differenzierung des Datensatzes der Kinderbetreuenden nach den drei Raumtypen ist somit aufgrund der geringen Stichprobengröße nicht sinnvoll. Die Analysen der Kindererziehenden beschränken sich demnach auf die wesentlichen Kennzahlen des Mobilitätsverhaltens.

8.2.3 Analysen und Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten von Jugendlichen

Ergebnisse auf Haushaltsebene

In ländlichen Regionen leben in den Haushalten mit Jugendlichen im Alter zwischen 15 und 27 Jahren im Durchschnitt deutlich mehr Personen als in städtischen Regionen. Je städtischer ein Gebiet ist, desto mehr Ein- und Zweipersonenhaushalte gibt es.

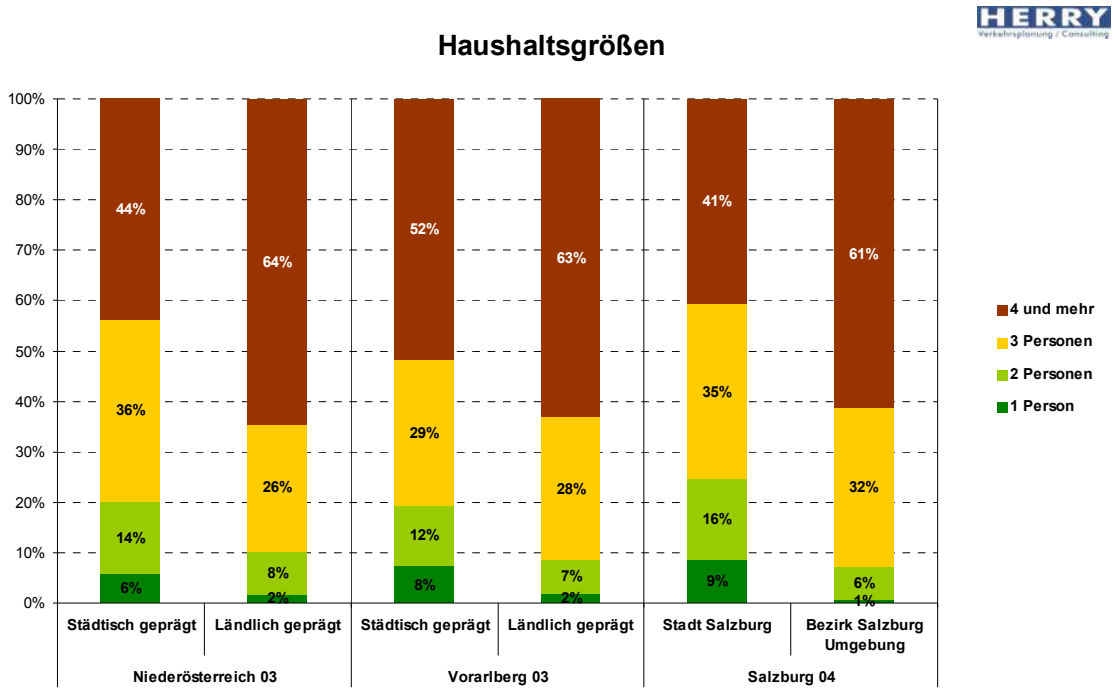


Abbildung 8-1: Haushaltsgrößen (Haushalte mit Jugendlichen) im Regionsvergleich

In den städtischen Regionen Niederösterreichs wohnt ein Viertel der berufstätigen Jugendlichen – zum Unterschied der Jugendlichen in ländlichen Regionen – in Untermiete bzw. in Mietwohnungen. Im Gegensatz dazu wohnt knapp ein Viertel (23 %) der berufstätigen Jugendlichen in ländlichen Regionen auf einem landwirtschaftlichen Anwesen. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch in Vorarlberg.

Der Großteil der in Ausbildung stehenden Jugendlichen sowohl in ländlich geprägten als auch in städtisch geprägten Gebieten wohnt in Ein- oder Zweifamilienhäusern bzw. Reihenhäusern.

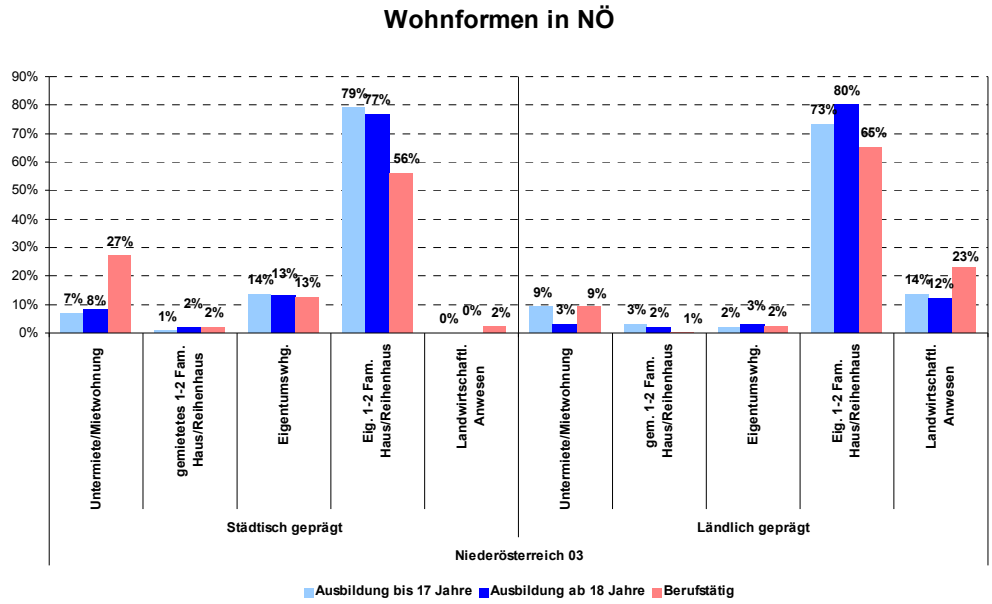


Abbildung 8-2: Wohnform in Niederösterreich

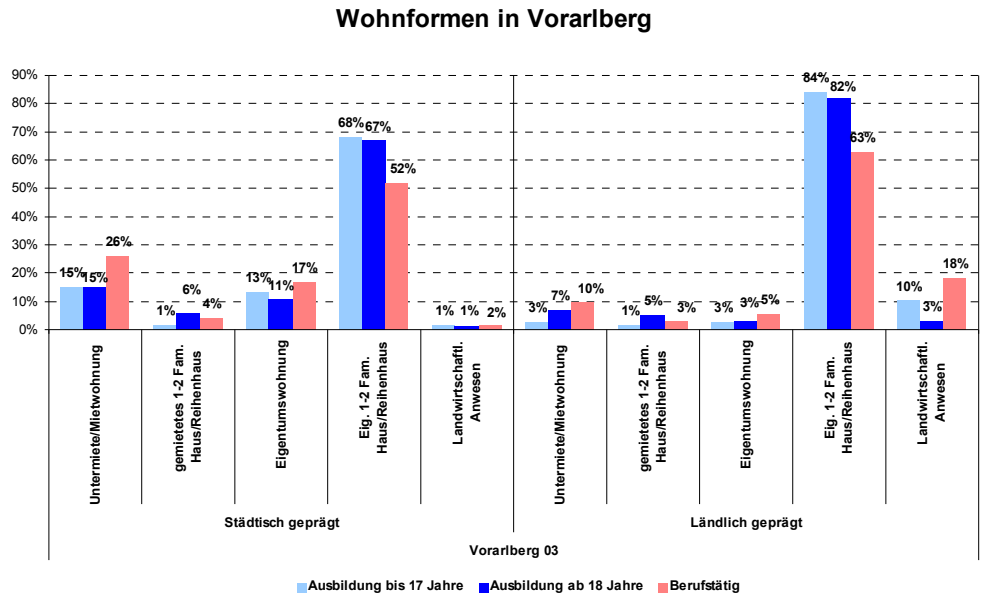


Abbildung 8-3: Wohnformen in Vorarlberg

Die Anzahl der Pkw je Haushalt ist in ländlichen Gebieten deutlich höher als in städtischen Gebieten.

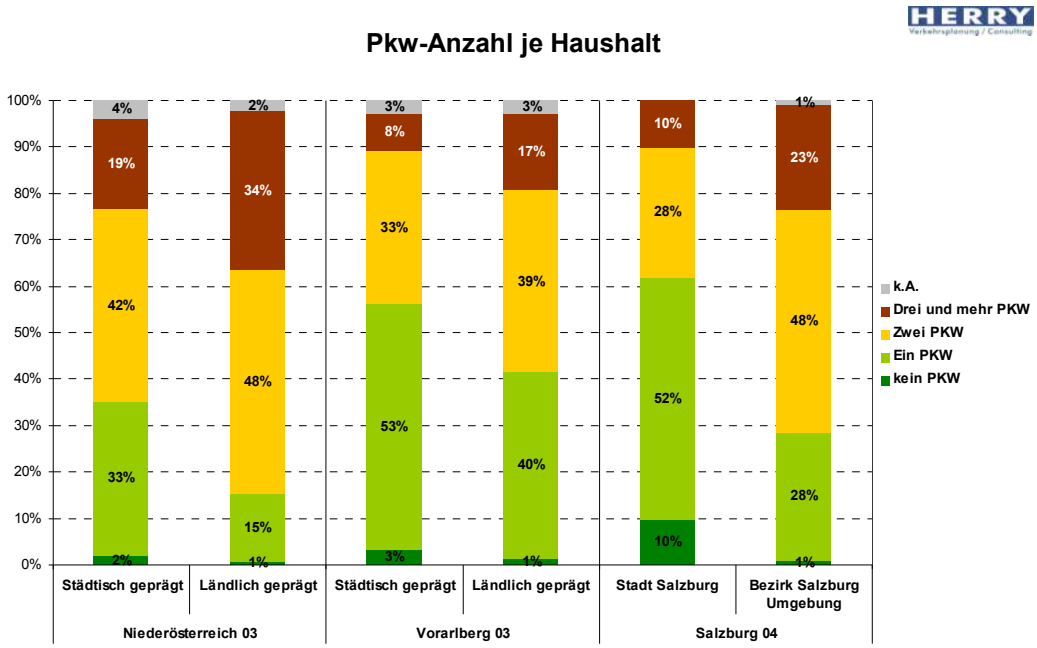


Abbildung 8-4: Anzahl Pkw je Haushalt (Haushalte mit Jugendlichen) im Regionsvergleich

Die fußläufige Erreichbarkeit (wurde nach subjektiver Einschätzung abgefragt) von Bushaltestellen kann in allen untersuchten Regionen als gut bis sehr gut bezeichnet werden. Die Erreichbarkeit von Bahnhaltestellen ist dagegen räumlich sehr unterschiedlich.

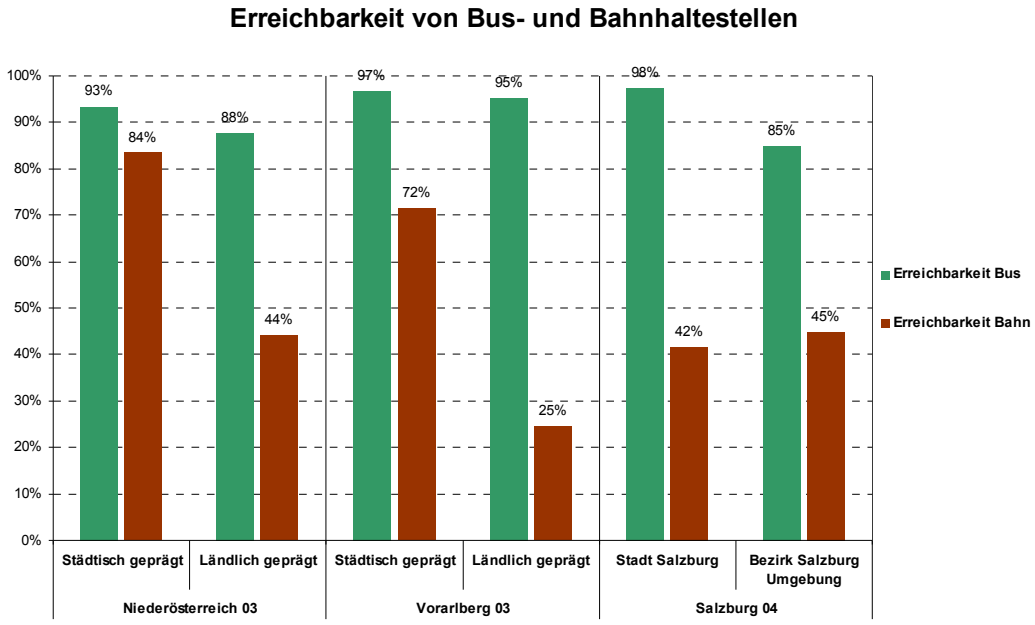


Abbildung 8-5: Erreichbarkeit von Bus- und Bahnhaltestellen (Haushalte mit Jugendlichen) im Regionsvergleich

Jugendliche aus ländlichen Regionen benötigen deutlich länger, um ein Öffentliches Verkehrsmittel zu Fuß zu erreichen. Bei den Bussen ist nicht nur die Erreichbarkeit

generell sehr hoch, auch die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Haltestelle ist mit 5 bis 10 Minuten relativ gering. Die Gehzeit zur nächsten Bahnhaltestelle ist dagegen mit 14 bis 22 Minuten deutlich länger.

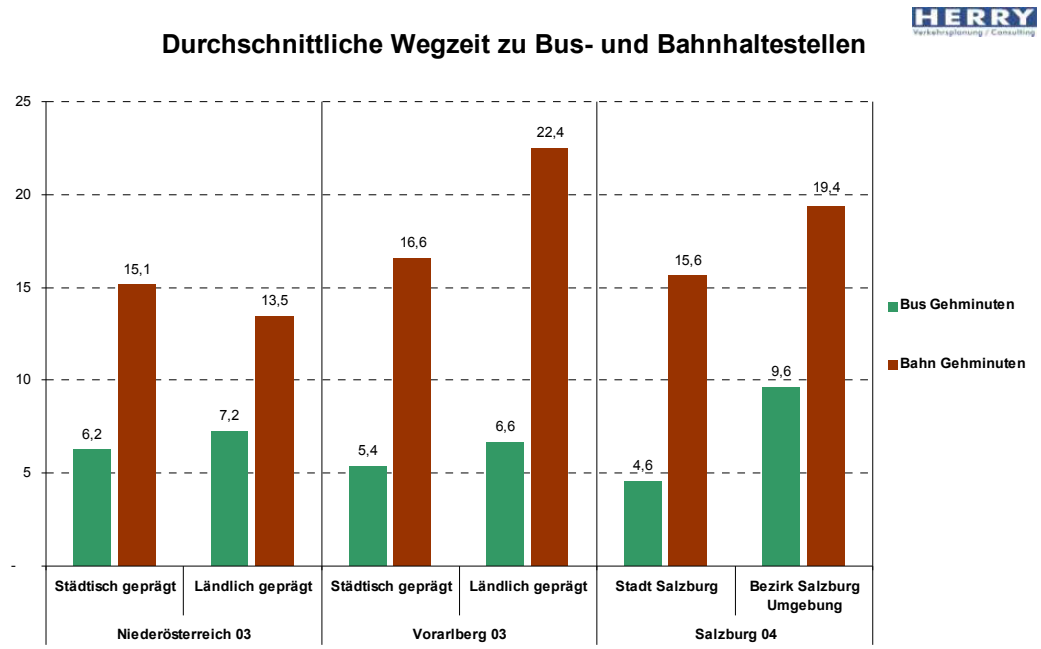


Abbildung 8-6: Wegzeit zu Bus- und Bahnhaltestellen (Haushalte mit Jugendlichen) im Regionsvergleich

Ergebnisse auf Personenebene

In Ausbildung stehende Jugendliche besitzen häufiger ein Fahrrad als berufstätige Jugendliche. Von den berufstätigen Jugendlichen der Stadt Salzburg besitzen nur zwei Drittel ein Rad. Generell ist die Fahrradbesitzquote in allen Regionen sehr hoch.

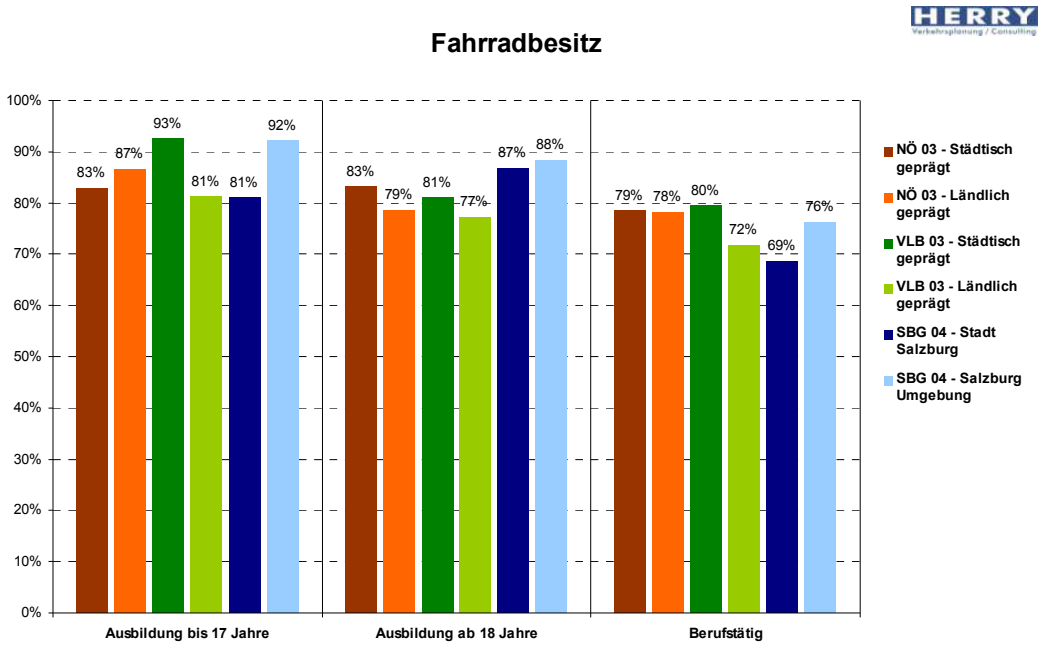


Abbildung 8-7: Besitz eines Fahrrades bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit

Rund 20 % bis 35 % der in ländlichen Regionen in Ausbildung stehenden Jugendlichen bis 20 Jahre besitzen ein Moped oder Motorrad. Bei älteren in Ausbildung stehenden Jugendlichen verliert dieses Verkehrsmittel etwas an Beliebtheit. Weniger als ein Fünftel der berufstätigen Jugendlichen – über alle Raumtypen verteilt – besitzen ein Motorrad.

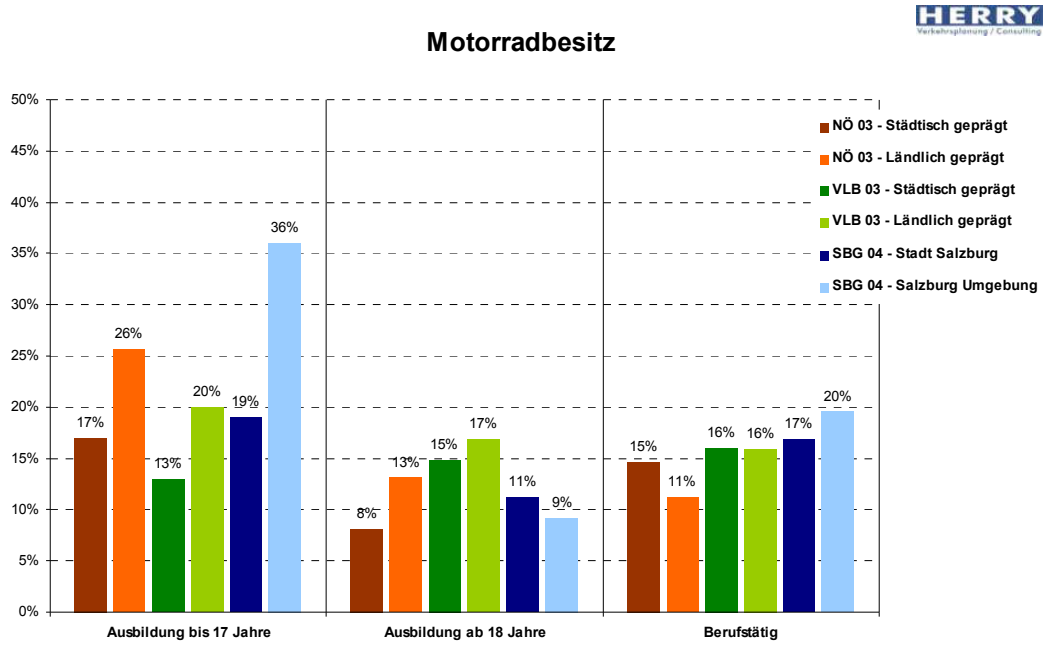


Abbildung 8-8: Besitz eines Mopeds/Motorrades bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit

Jugendliche in Ausbildung besitzen deutlich häufiger Zeitkarten für den ÖV als berufstätige Jugendliche. In ländlichen Regionen ist der Zeitkartenbesitz im Allgemeinen höher als in städtischen Regionen.

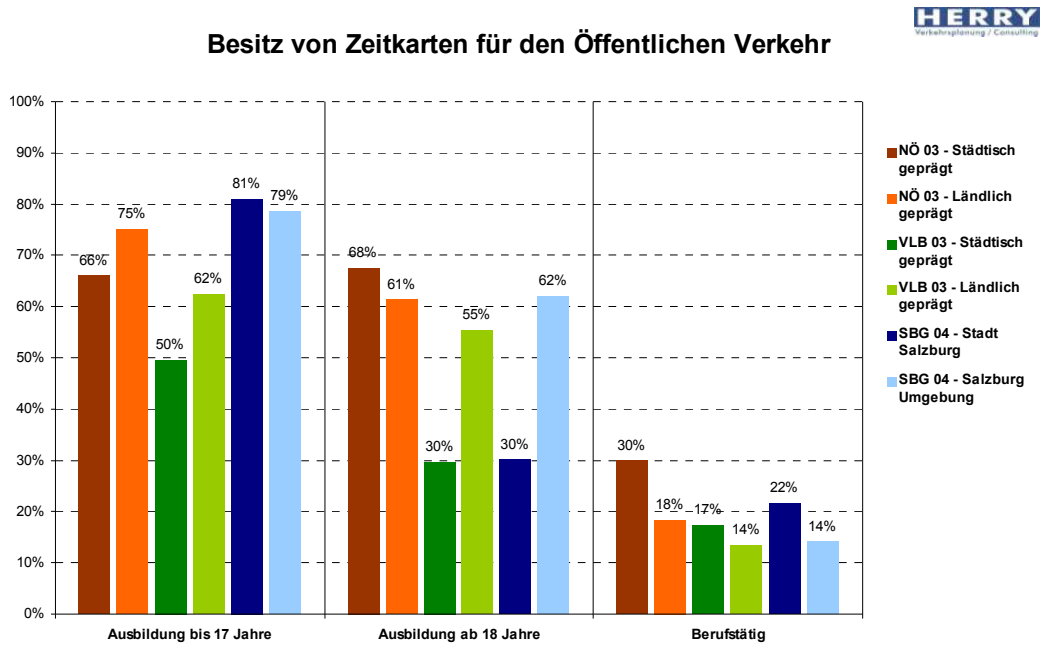


Abbildung 8-9: Besitz einer ÖV-Zeitkarte bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit

Über die Hälfte der in Ausbildung stehenden Jugendlichen bis 17 Jahre nutzen täglich Öffentliche Verkehrsmittel. Bei über 17-jährigen Jugendlichen und da vor allem bei Berufstätigen ist die ÖV-Nutzung wesentlich geringer.

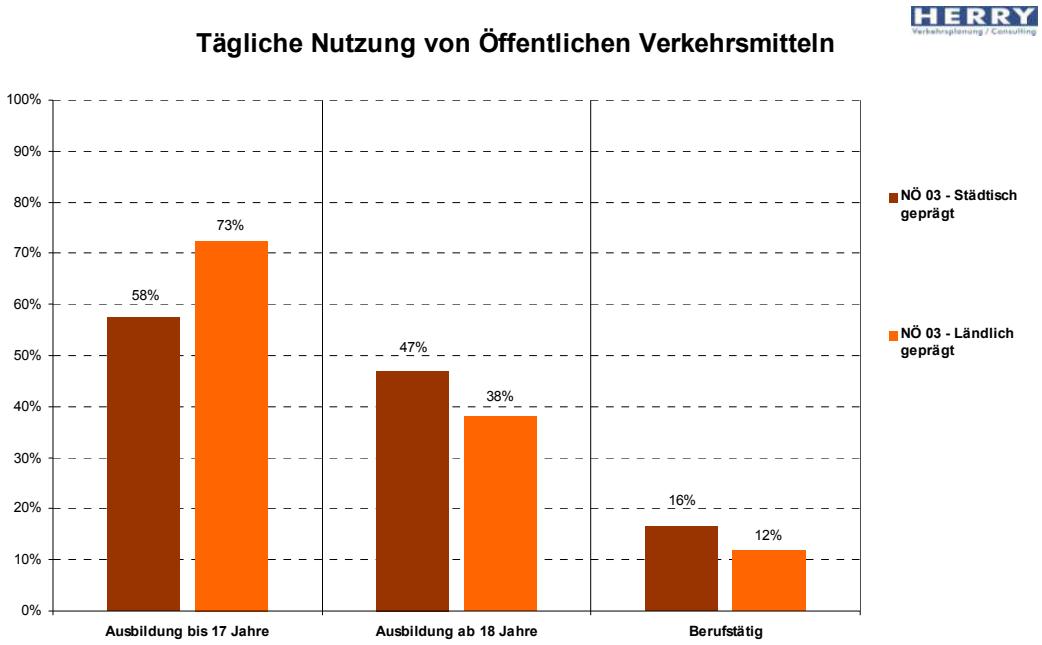


Abbildung 8-10: Nutzungshäufigkeit des ÖV bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit

In allen Regionen besitzen mehr als zwei Drittel der Jugendlichen über 18 Jahren einen Führerschein. Bei Berufstätigen und bei Jugendlichen aus ländlichen Regionen ist der Führerscheinbesitz im Allgemeinen höher.

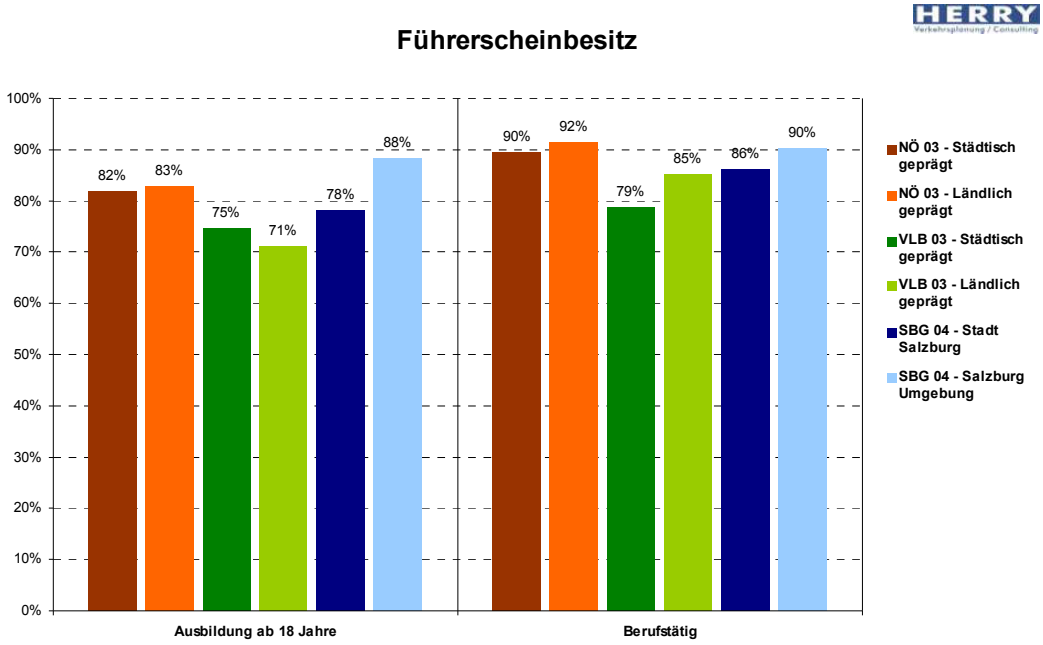


Abbildung 8-11: Besitz eines Führerscheins bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit

Berufstätige Jugendliche sowie Jugendliche in ländlichen Regionen verfügen generell häufiger über einen Pkw. Dieser Umstand ist durch die geringere Verfügbarkeit von

Öffentlichen Verkehrsmitteln sowie durch die längeren Wege, die dann nicht mehr zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können, erklärbar.

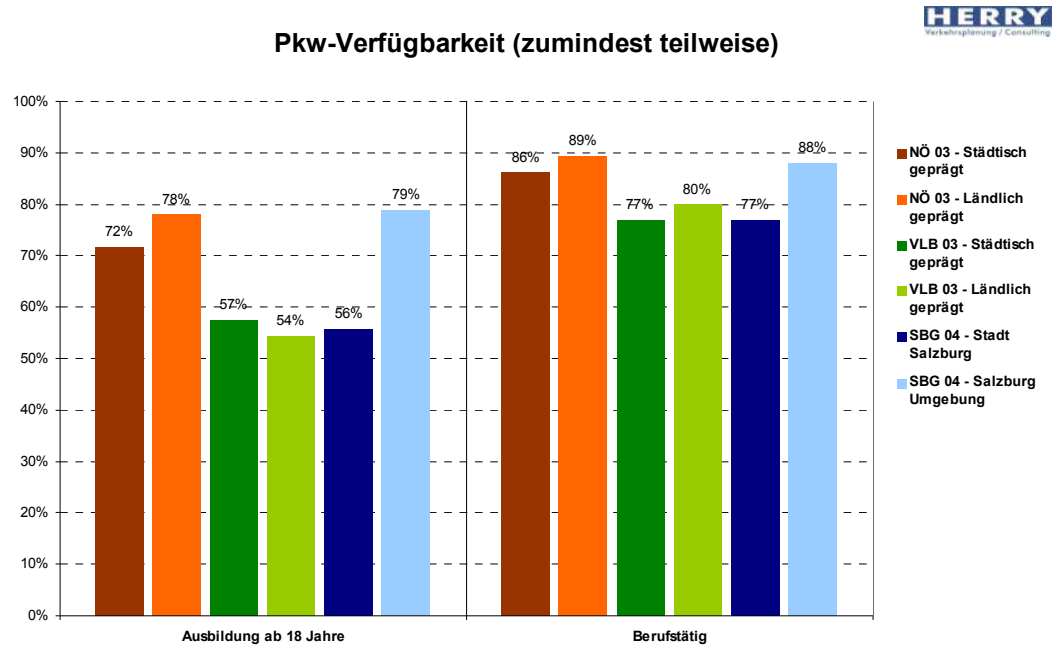


Abbildung 8-12: Pkw-Verfügbarkeit bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit

In Abbildung 8-13 wird die Verkehrsmittelverfügbarkeit aller Jugendlichen zwischen 15 und 27 Jahren dargestellt. Daraus ist ersichtlich, dass bis zum Führerscheinalter knapp 70 % aller Jugendlichen Öffentliche Verkehrsmittel nutzen und mit dem Führerscheinerwerb die Öffentlichen Verkehrsmittel an Bedeutung verlieren.

Es kann aber angenommen werden, dass diese ÖV-Zeitkartenkurve in ländlich geprägten Gebieten noch stärker abfällt, als hier dargestellt ist. Abbildung 8-10 zeigt, dass zwar 73 % der in Ausbildung stehenden Jugendlichen bis 17 Jahre in ländlichen Regionen Niederösterreichs täglich mit Öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, aber nur noch 38 % der in Ausbildung stehenden Jugendlichen ab 18 Jahren.

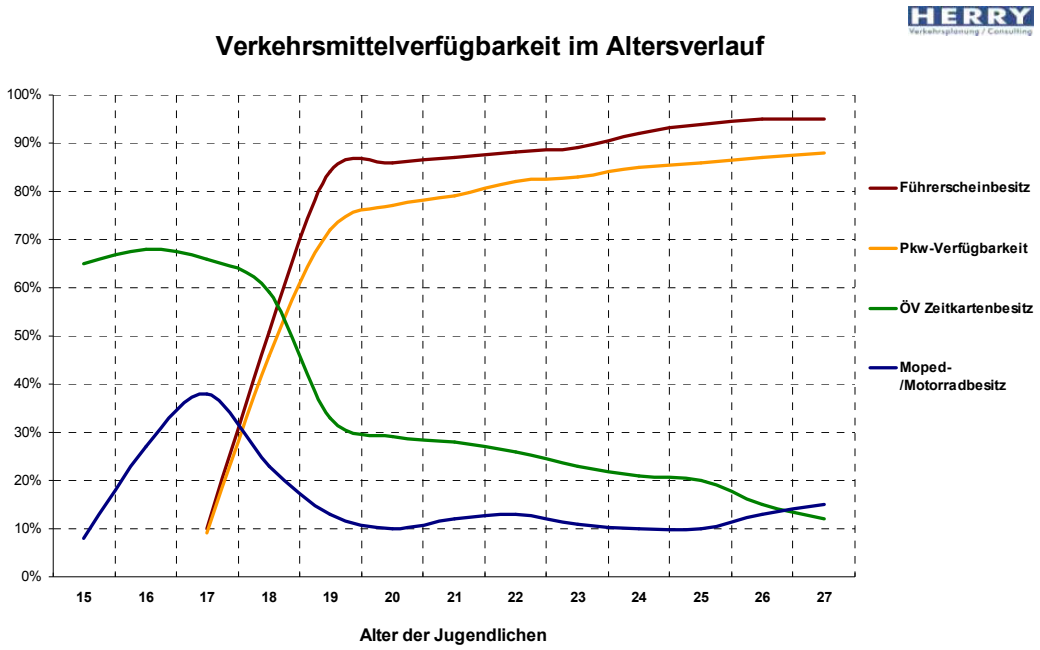


Abbildung 8-13: Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln im Altersverlauf (alle Jugendlichen, Durchschnittswert der Erhebungen aus Niederösterreich 2003, Vorarlberg 2003 und Salzburg 2004

Ergebnisse nach spezifischen Mobilitätsmarkern

Mobilitätsverhalten nach Alter und Tätigkeit

Über 18-Jährige haben im Schnitt den niedrigsten Außer-Haus-Anteil; unter 18-Jährige in Ausbildung haben aufgrund ihrer regelmäßigen Wege zur Ausbildungsstätte im Durchschnitt den höchsten Außer-Haus-Anteil. Wenige Unterschiede bestehen bezüglich des Außer-Haus-Anteils zwischen den Regionen.

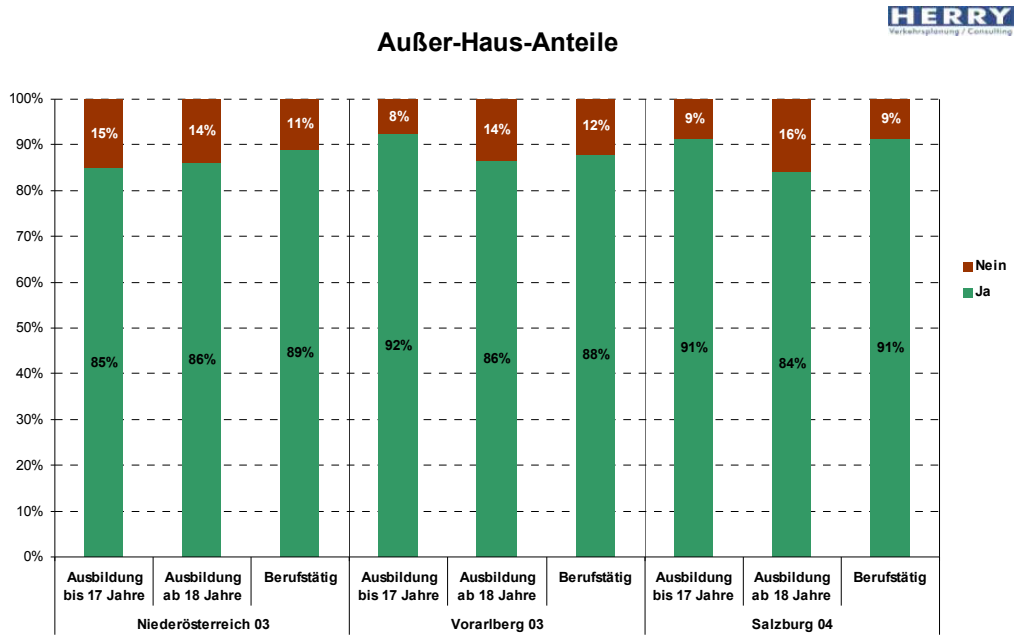


Abbildung 8-14: Außer-Haus-Anteile bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit

Im Durchschnitt werden rund 3 bis 3,5 Wege von jedem „mobilen" Jugendlichen an einem Tag unternommen. Jugendliche in Ausbildung ab 18 sind am mobilsten.

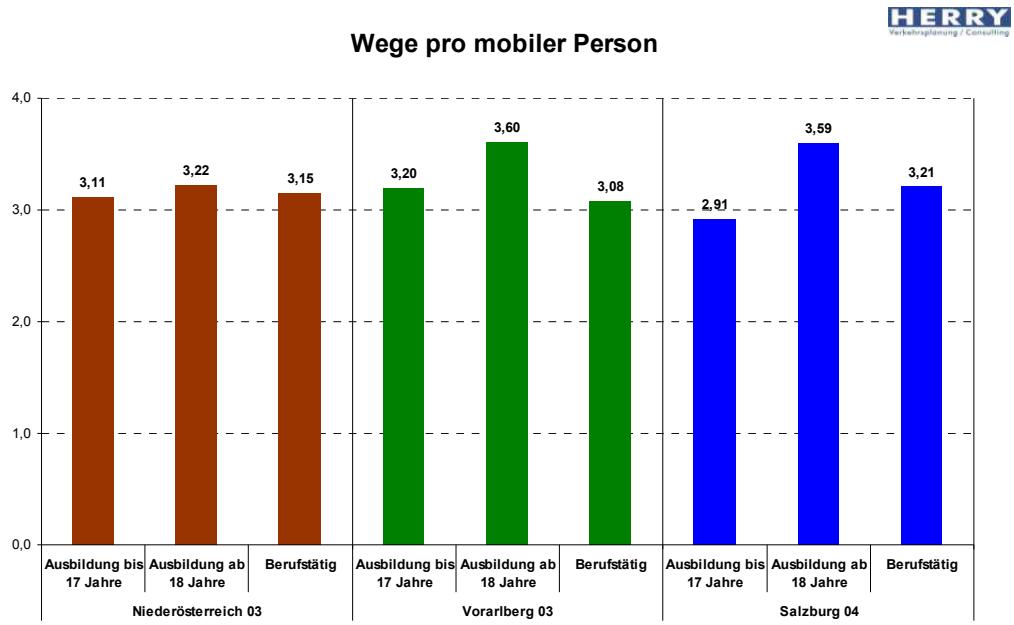


Abbildung 8-15: Wege pro mobiler Person bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit

Der Pkw-Anteil steigt mit zunehmendem Alter auch bei Jugendlichen in Ausbildung. Der weitaus größte Sprung hin zum Pkw erfolgt beim Eintritt ins Berufsleben.

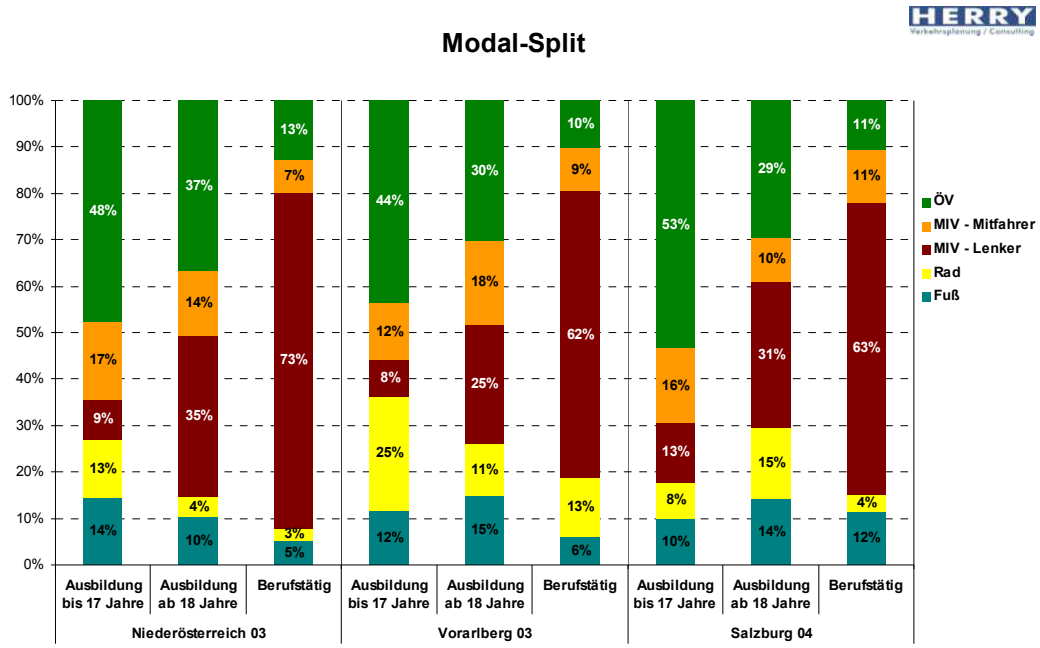


Abbildung 8-16: Werktägliche Verkehrsmittelwahl bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit

Bei männlichen Jugendlichen ist der MIV-Anteil höher; bei weiblichen Jugendlichen der ÖV-Anteil. Der Rad-Anteil ist bei männlichen Jugendlichen unter 18 deutlich höher als bei weiblichen Jugendlichen.

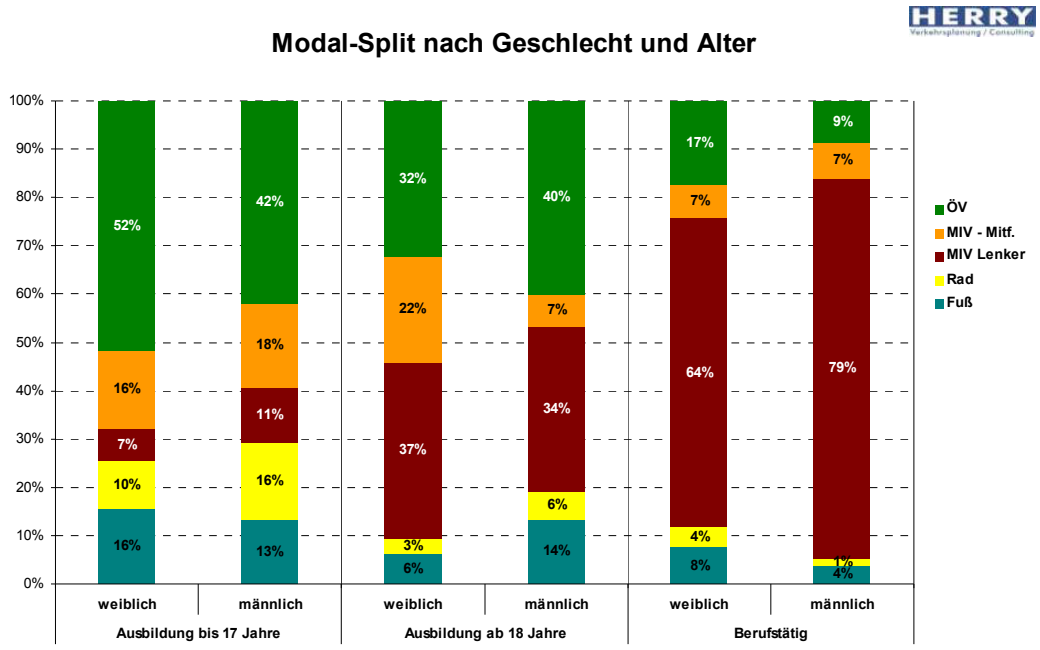


Abbildung 8-17: Werktägliche Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht

Jugendliche in Ausbildung ab 18 Jahre, aber auch berufstätige Jugendliche unternehmen mehr private Wege als Jugendliche bis 17 Jahre.

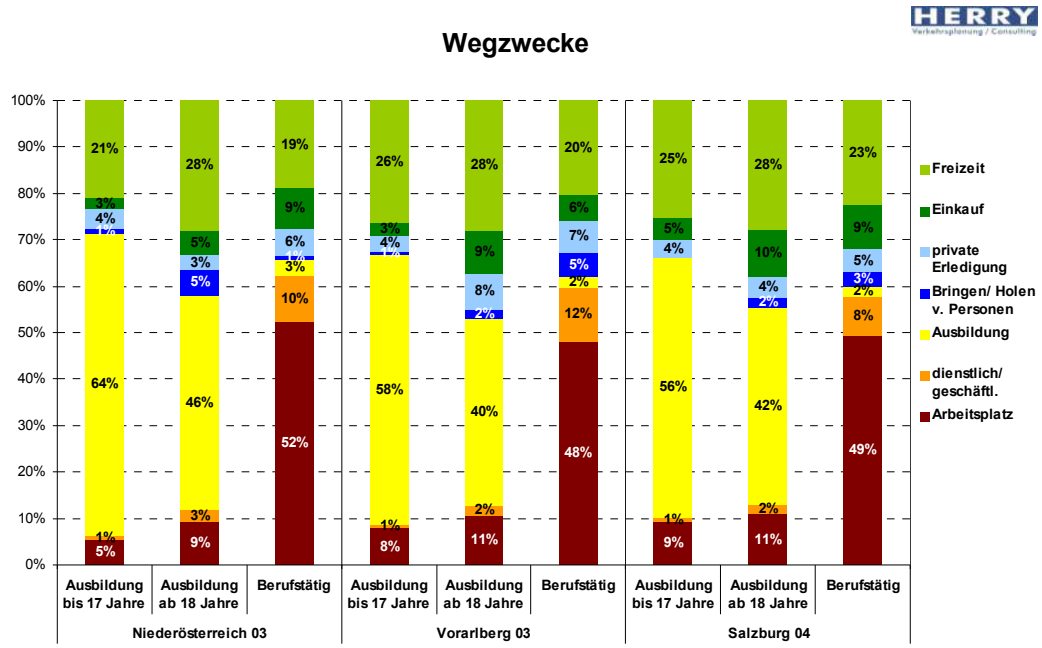


Abbildung 8-18: Werktägliche Wegzweckverteilung bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit

Sowohl in Niederösterreich als auch in Vorarlberg beginnen über 40 % aller Jugendlichen zwischen 17 und 25 Jahren ihre Ausgangswege von der Wohnung aus.

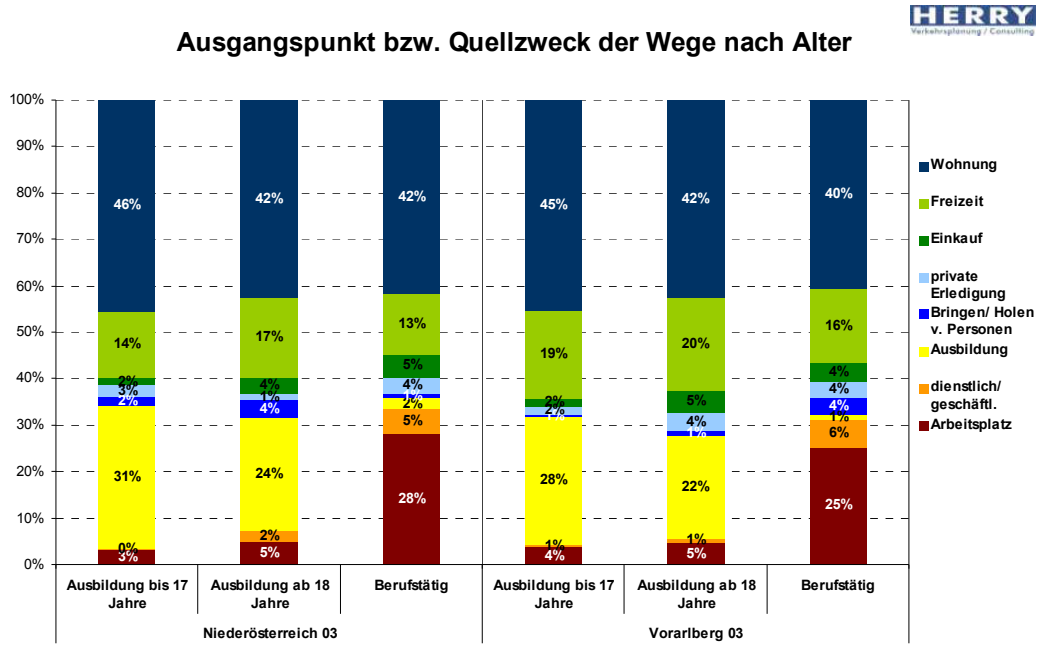


Abbildung 8-19: Ausgangspunkt bzw. Quellzweck der Wege nach Alter

Die Wege der Jugendlichen in Ausbildung sind im Allgemeinen kürzer als die Wege der berufstätigen Jugendlichen.

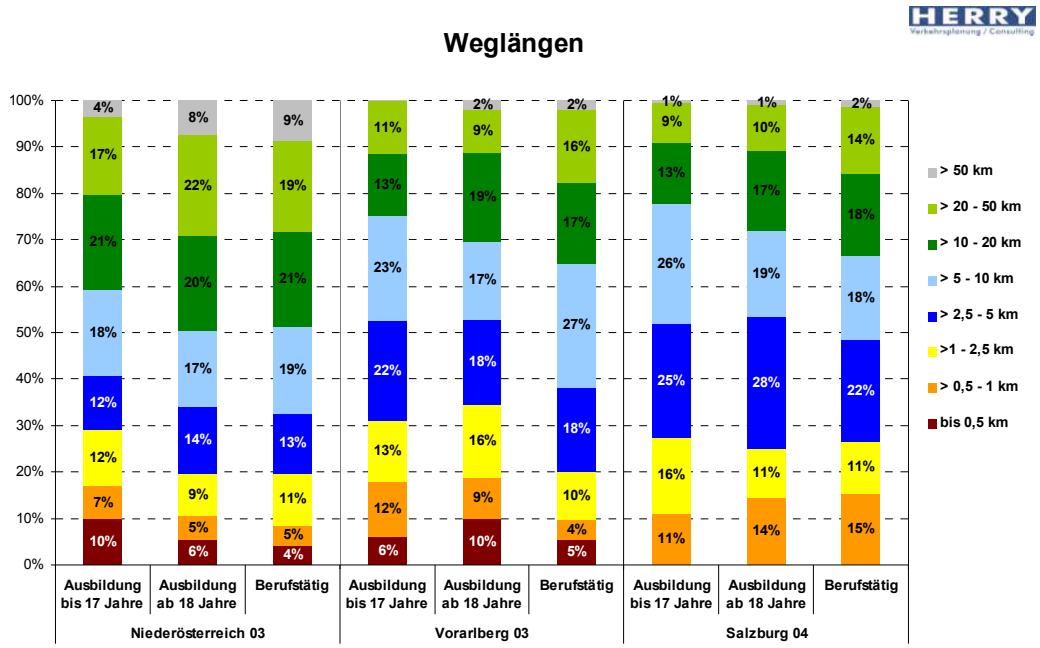


Abbildung 8-20: Werktägliche Weglängenverteilung bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit

Die durchschnittlichen Weglängen der MIV-Nutzer steigen mit zunehmendem Alter und beim Eintritt ins Berufsleben. Mit einer durchschnittlichen Weglänge von 19,1 km (an einem Werktag) legen die niederösterreichischen berufstätigen Jugendlichen die längsten Wegstrecken mit dem Pkw zurück. Auch die in Ausbildung stehenden Jugendlichen über 18 Jahren in Niederösterreich legen bereits Wegstrecken von 16,5 km mit dem Pkw zurück.

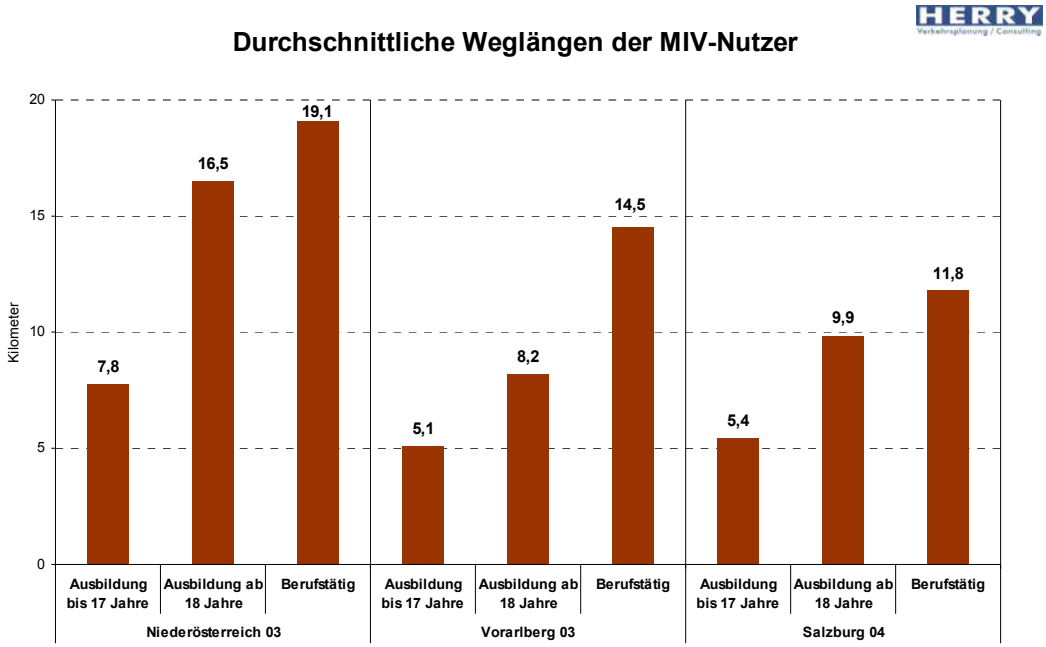


Abbildung 8-21: Durchschnittliche werktägliche Weglängen der MIV-Nutzer

Im Gegensatz zu den steigenden Weglängen mit zunehmendem Alter, sinkt der dafür durchschnittlich benötigte Zeitaufwand leicht. Dieser Umstand ist auf die geänderte Verkehrsmittelwahl zurückzuführen.

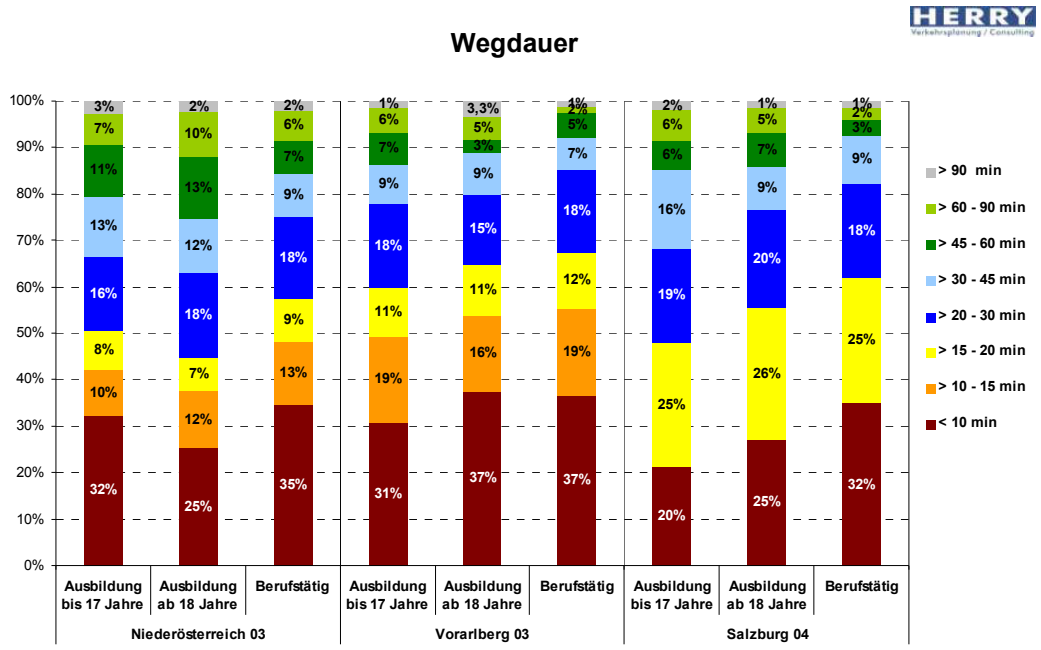


Abbildung 8-22: Werktägliche Wegdauerverteilung bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit

Mobilitätsverhalten nach Raumtyp

Beim Außer-Haus-Anteil bestehen zwischen den Regionen nur geringe Unterschiede.

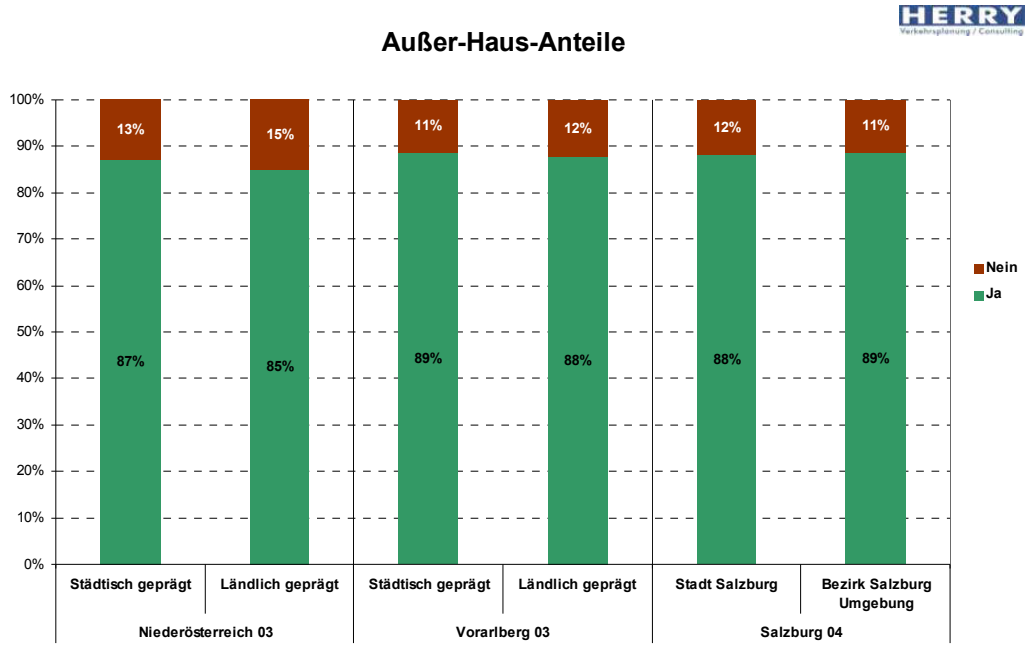


Abbildung 8-23: Außer-Haus-Anteile der Jugendlichen nach Region

Mobile Jugendliche legen in allen städtischen Gemeinden mehr Wege pro Tag zurück als Jugendliche in ländlichen Bereichen. In städtischen Gemeinden besteht ein größerer Handlungsspielraum bei besserer Erreichbarkeit als in ländlichen Bereichen.

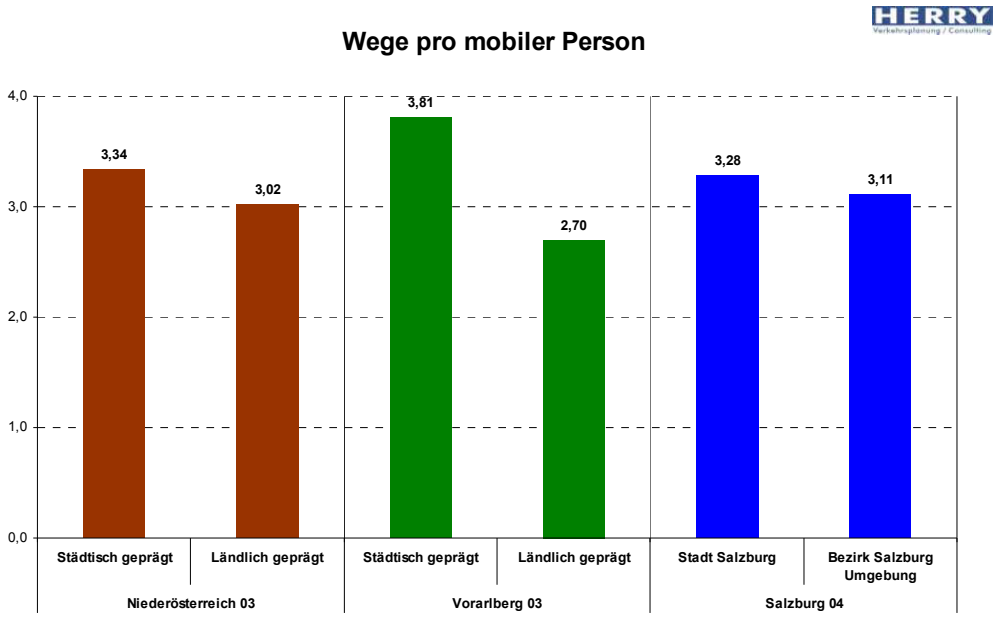


Abbildung 8-24: Wege pro mobiler Person bei Jugendlichen nach Region

In ländlich geprägten Regionen ist der Pkw-Anteil höher als in städtischen Regionen, hingegen ist in städtischen Gebieten der Radanteil bei Jugendlichen deutlich höher als in ländlichen Gebieten.

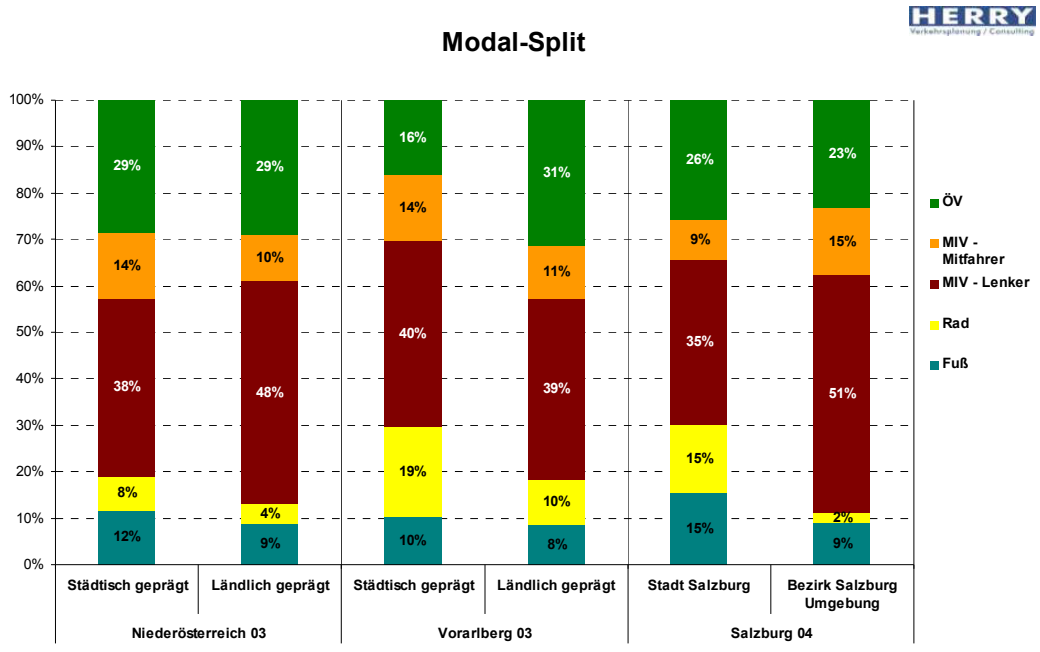


Abbildung 8-25: Werktägliche Verkehrsmittelwahl von Jugendlichen nach Region

Weibliche Jugendliche weisen sowohl in städtischen als auch in ländlichen Regionen einen höheren ÖV-Anteil auf als männliche Jugendliche. Der Rad-Anteil sowie der Pkw-Lenker-Anteil bei den männlichen Jugendlichen in ländlichen Regionen und städtischen Regionen sind höher als bei den weiblichen Jugendlichen.

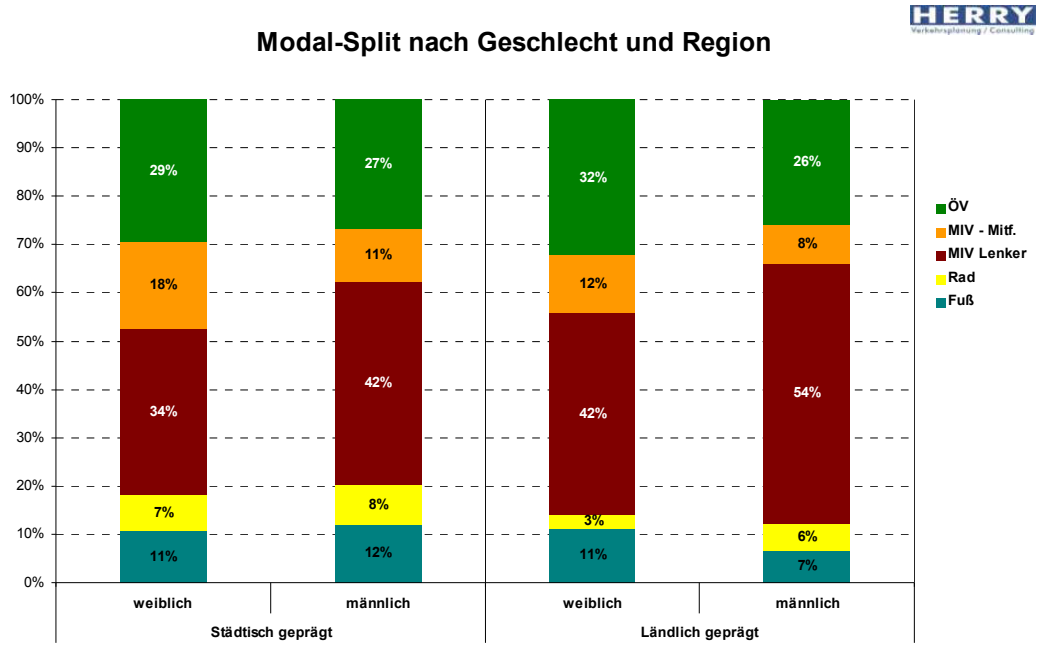


Abbildung 8-26: Werktägliche Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Region

Der Anteil an privaten Wegen ist in ländlichen Regionen geringer als in städtisch geprägten Regionen.

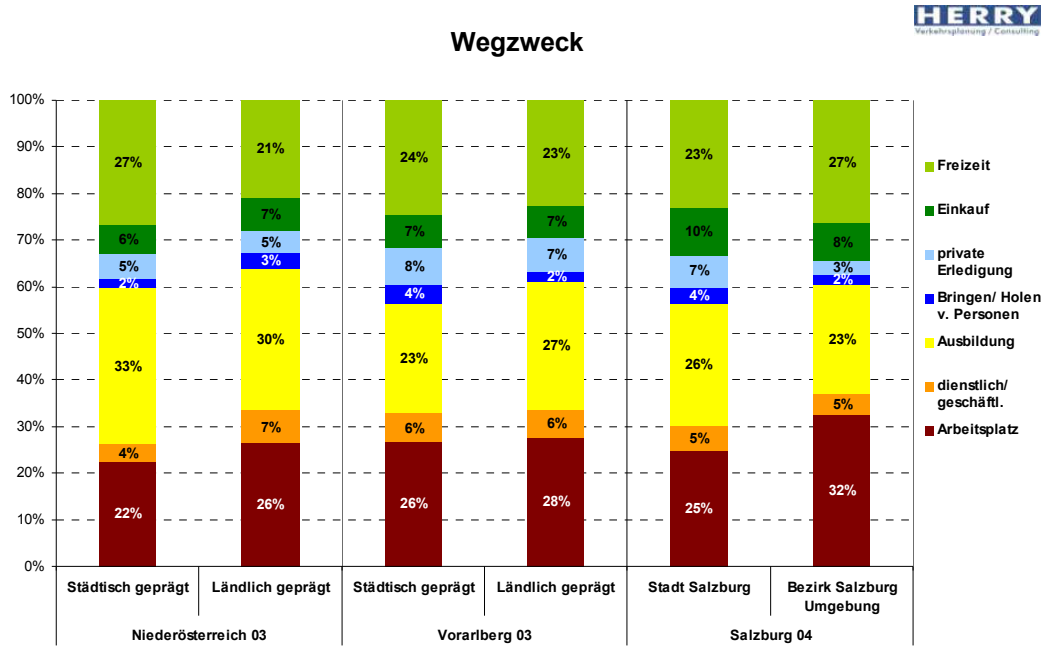


Abbildung 8-27: Werktägliche Wegzweckverteilung von Jugendlichen nach Region

Zwischen städtischen und ländlichen Regionen gibt es fast keine Unterschiede bei den Ausgangspunkten der Wege. Über zwei Fünftel aller Wege haben als Ausgangspunkt die Wohnung.

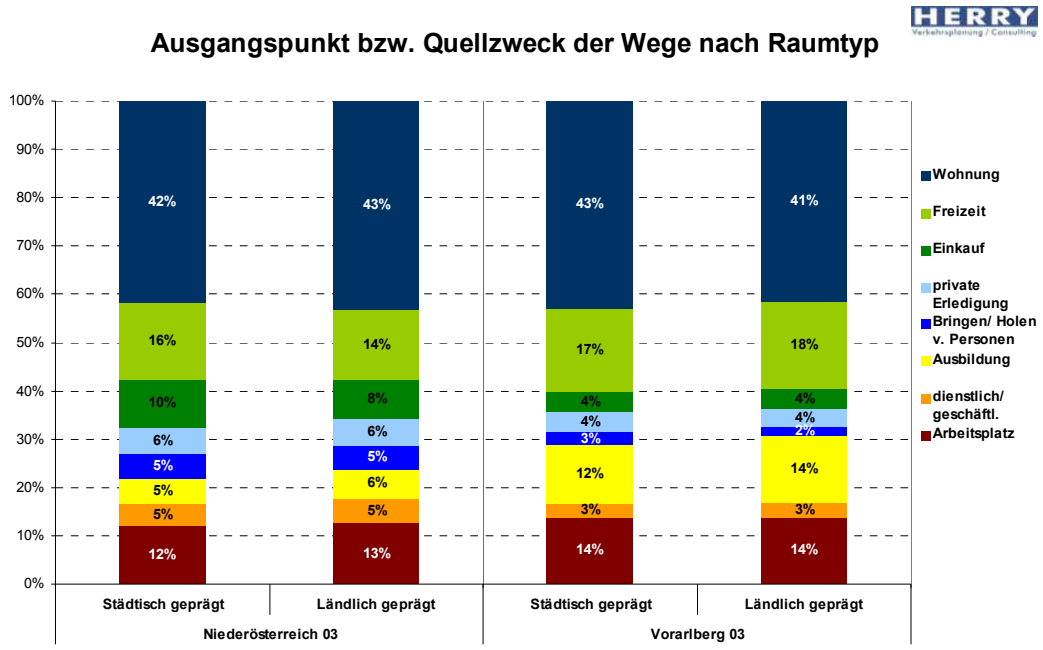


Abbildung 8-28: Ausgangspunkt bzw. Quellzweck der Wege

In städtischen Regionen sind die Wege der Jugendlichen deutlich kürzer als in ländlichen Regionen.

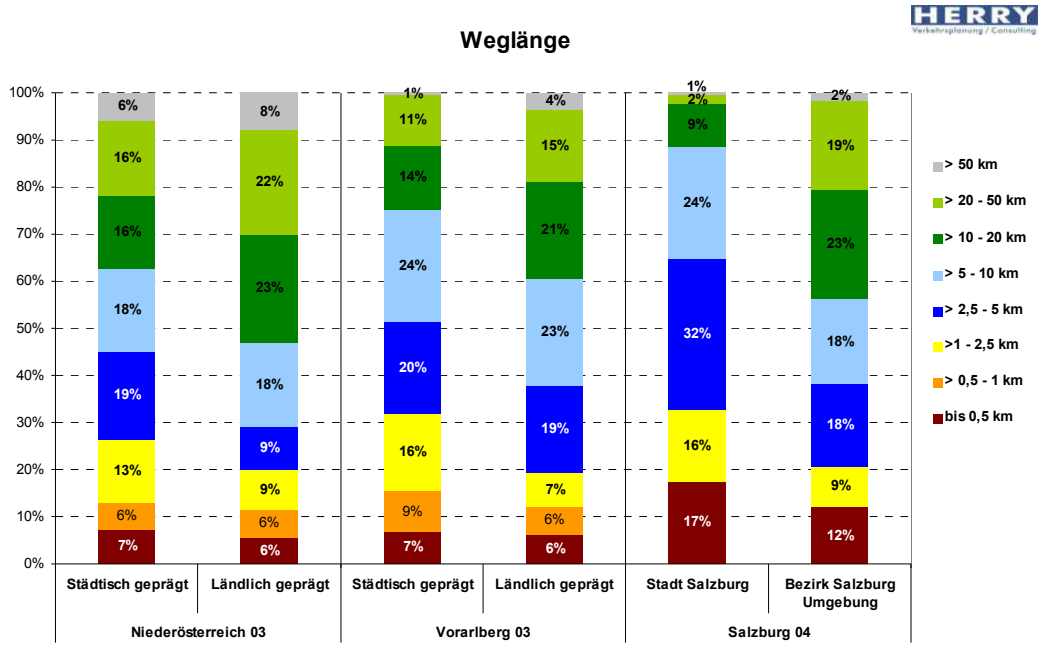


Abbildung 8-29: Werktägliche Weglängenverteilung von Jugendlichen nach Region

Auch die durchschnittlichen Weglängen der MIV-Nutzer in ländlichen Regionen sind in allen Untersuchungsgebieten deutlich länger als in den Städtischen. In ländlichen Regionen sind die Wege der Jugendlichen nicht nur länger; der zur Bewältigung der Wege benötigte Zeitaufwand ist auch größer.

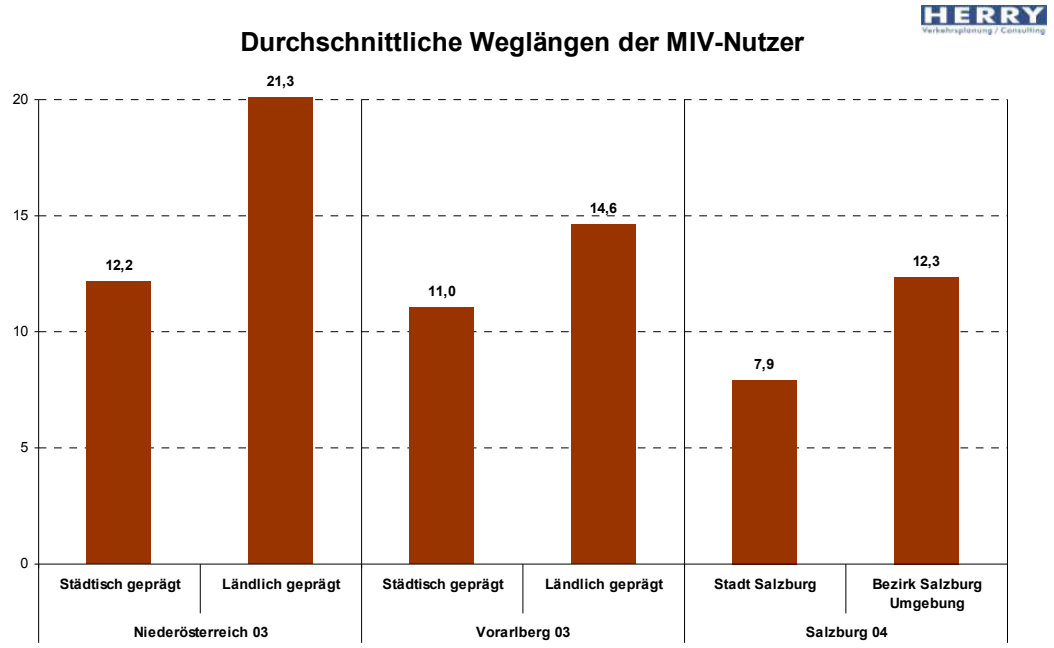


Abbildung 8-30: Durchschnittliche Weglängen der MIV-Nutzer nach Region

In ländlichen Regionen sind die Wege der Jugendlichen nicht nur länger; der zur Bewältigung der Wege benötigte Zeitaufwand ist auch größer.

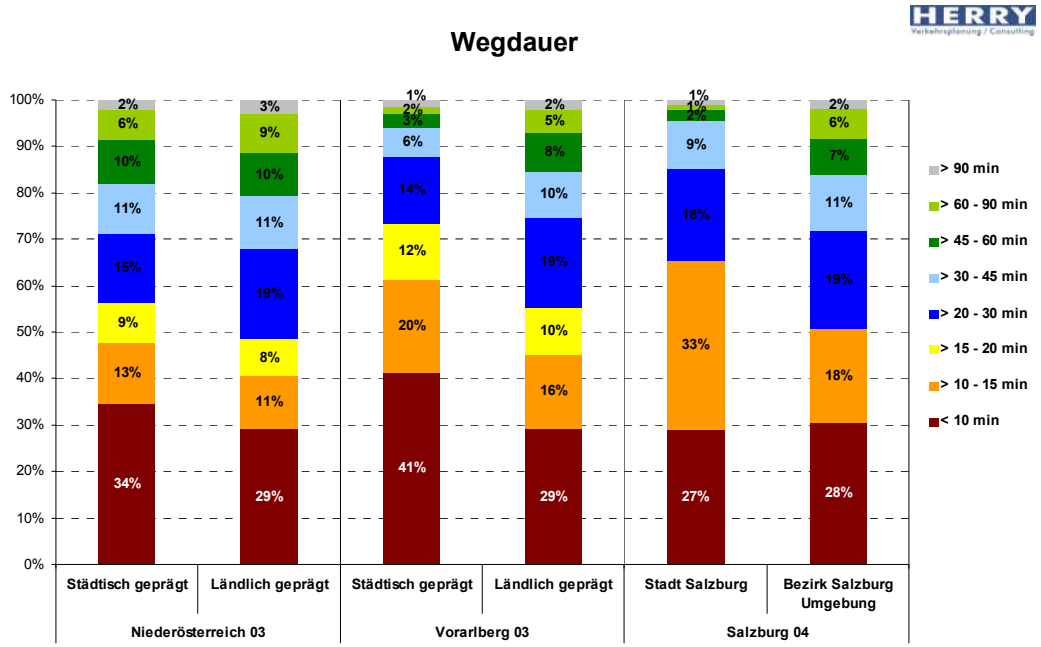


Abbildung 8-31: Werktägliche Wegdauerverteilung von Jugendlichen nach Region

8.2.4 Zusammenfassung zum Mobilitätsverhalten von Jugendlichen

Nachfolgend werden die Hauptergebnisse der Mobilitätsanalysen nach dem Raumtyp zusammengefasst. Die Darstellung erfolgt in einer Gliederung nach generellen Ergebnissen zur Mobilität, nach MIV-bezogenen, nach ÖV-bezogenen und nach Rad-bezogenen Ergebnissen.

Ergebnisse zu übergeordneten Mobilitätsaspekten bei Jugendlichen

Generelle Aspekte

- Ab 18-Jährige haben im Schnitt den niedrigsten und unter 18-Jährige in Ausbildung haben aufgrund ihrer regelmäßigen Wege zur Ausbildungsstätte im Durchschnitt den höchsten Außer-Haus-Anteil.
- Die fußläufige Erreichbarkeit von Bushaltestellen kann in allen untersuchten Regionen als gut bis sehr gut bezeichnet werden.
- Knapp 90 % der Jugendlichen war am Stichtag außer Haus.
- Im Schnitt werden rund 3 bis 3,5 Wege von jedem „mobilen“ Jugendlichen am Tag unternommen.
- Jugendliche in Ausbildung ab 18 sind am mobilsten.
- Der MIV-Anteil ist bei männlichen Jugendlichen höher, während bei weiblichen Jugendlichen der ÖV-Anteil im Allgemeinen höher ist.
- Vor allem Jugendliche in Ausbildung ab 18 Jahren, aber auch berufstätige Jugendliche unternehmen mehr private Wege als Jugendliche bis 17 Jahre.
- Die Wege der Jugendlichen in Ausbildung sind im Allgemeinen kürzer als die Wege der berufstätigen Jugendlichen.
- Die durchschnittlichen Weglängen der MIV-Nutzer steigen mit zunehmendem Alter und beim Eintritt ins Berufsleben.
- Im Gegensatz zu den steigenden Weglängen mit zunehmendem Alter, sinkt der im Durchschnitt dafür benötigte Zeitaufwand leicht. Dieser Umstand ist auf die geänderte Verkehrsmittelwahl zurückzuführen.

Städtischer Raum vs. Ländlicher Raum

- In ländlichen Regionen leben in den Haushalten mit Jugendlichen im Alter zwischen 15 und 27 Jahren im Durchschnitt deutlich mehr Personen als in städtischen Regionen.
- Die Erreichbarkeit von Bahnhaltestellen unterscheidet sich wesentlich zwischen den Raumtypen.
- Wenige Unterschiede bestehen bezüglich des Außer-Haus-Anteils zwischen den Regionen.

- Mobile Jugendliche legen in allen städtischen Regionen mehr Wege pro Tag zurück als Jugendliche in ländlichen Regionen.
- In ländlichen Regionen ist sowohl der Pkw-Anteil als auch der ÖV-Anteil höher als in städtischen Regionen.
- Der Anteil an privaten Wegen ist in ländlichen Regionen geringer als in städtisch geprägten Regionen.
- In städtischen Regionen sind die Wege der Jugendlichen deutlich kürzer als in ländlichen Regionen.
- In ländlichen Regionen sind die Wege der Jugendlichen insgesamt aber nicht nur länger, auch der zur Bewältigung der Wege benötigte Zeitaufwand ist höher.

Ergebnisse zu Jugendlichen im motorisierten Individualverkehr

Generelle Aspekte

- Berufstätige Jugendliche besitzen deutlich häufiger einen Pkw.
- Der Pkw-Anteil steigt mit zunehmendem Alter auch bei Jugendlichen in Ausbildung.
- Der weitaus größte Sprung hin zum Pkw passiert beim Eintritt ins Berufsleben.
- Der Mitfahranteil ist bei Frauen höher.

Städtischer Raum vs. Ländlicher Raum

- In allen Regionen besitzen mehr als zwei Drittel der Jugendlichen über 17 Jahren einen Führerschein.
- Bei Berufstätigen und bei Jugendlichen aus ländlichen Regionen ist der Führerscheinbesitz im Allgemeinen höher.
- Die Anzahl der Pkw je Haushalt (der Jugendlichen) ist in ländlichen Gebieten deutlich höher als in städtischen Gebieten.
- Jugendliche in ländlichen Regionen verfügen im Allgemeinen häufiger über einen Pkw.
- Die durchschnittlichen Weglängen der MIV-Nutzer in ländlichen Regionen sind in allen Untersuchungsgebieten deutlich länger als in Stadtregionen.

Ergebnisse zu Jugendlichen im Öffentlichen Verkehr

Generelle Aspekte

- Über die Hälfte der in Ausbildung stehenden Jugendlichen bis 17 Jahre nutzen täglich Öffentliche Verkehrsmittel; bei über 17-Jährigen und bei Berufstätigen ist die ÖV-Nutzung geringer.

- Jugendliche in Ausbildung besitzen deutlich häufiger Zeitkarten für den ÖV als berufstätige Jugendliche.

Städtischer Raum vs. Ländlicher Raum

- In ländlichen Regionen ist der Zeitkartenbesitz im Allgemeinen höher als in städtischen Regionen.
- Jugendliche aus den ländlichen Regionen benötigen im Durchschnitt länger, um öffentliche Verkehrsmittel zu Fuß zu erreichen.
- Weibliche Jugendliche weisen sowohl in städtischen als auch in ländlichen Regionen einen höheren ÖV-Anteil auf als männliche Jugendliche.

Ergebnisse zu Jugendlichen im Radverkehr

Generelle Aspekte

- Der Rad-Anteil ist bei männlichen Jugendlichen unter 18 Jahren deutlich höher als bei weiblichen Jugendlichen.
- In Ausbildung stehende Jugendliche besitzen häufiger ein Fahrrad als berufstätige Jugendliche.

Städtischer Raum vs. Ländlicher Raum

- Der Radanteil ist bei männlichen Jugendlichen in allen Regionen höher.
- Der Rad-Anteil sowie der Pkw-Lenker-Anteil bei männlichen Jugendlichen sind in ländlichen Regionen und in städtischen Regionen höher als bei weiblichen Jugendlichen.
- Generell ist aber die Fahrradbesitzquote in allen Regionen sehr hoch.

8.2.5 Analyse der Einflussfaktoren für die Verkehrsmittelwahl der Jugendlichen

Mittels einer Regressionsanalyse der NÖ-Daten wurden die Einflussvariablen bezüglich der Verkehrsmittelwahl der Jugendlichen ermittelt. Dazu wurde den Jugendlichen ein Verkehrsmittel (entweder ÖV oder MIV) nach den folgenden Kriterien zugeordnet:

- Wenn Jugendliche am Stichtag mehr ÖV-Weg als Pkw-Wege zurückgelegt haben, wurden sie als ÖV-Fahrer definiert.
- Wenn Jugendliche am Stichtag mehr Pkw-Wege als ÖV-Wege zurückgelegt haben, wurden sie als Pkw-Fahrer definiert.
- Haben sie weder ÖV- noch Pkw-Wege zurückgelegt, wurden sie bei der Regressionsanalyse nicht berücksichtigt.

Die so definierte Variable wurde in die Regressionsanalyse als abhängige Variable aufgenommen. Als Einflussvariablen wurden die Variablen Alter, Schulbildung, Ge-

schlecht, erwerbstätigkeit, Haushaltsgröße, ÖV-Zeitkartenbesitz, Führerschein(B)-Besitz und die Regionseinteilung (städtisch/ländlich) herangezogen. Die Schätzung führte zu einem R^2 von 55,9%. Folgende Ergebnisse können zusammengefasst werden:

Tabelle 8-1: Ergebnisse der Regressionsanalyse

	Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Signifikanz
	B	Standardfehler	Beta		
(Konstante)	2,224	,333		6,682	,000
Regionseinteilung	-,150	,047	-,106	-3,210	,001
Schulbildung	-,025	,023	-,039	-1,119	,263
Erwerbstätigkeit	-,194	,060	-,141	-3,200	,001
Alter	,017	,009	,083	1,835	,067
Geschlecht	-,014	,019	-,023	-,729	,467
Anzahl der Jugendlichen im Haushalt	,066	,027	,086	2,427	,015
ÖV-Zeitkartenbesitz	-,462	,053	-,339	-8,673	,000
Führerscheinbesitz	,426	,076	,229	5,632	,000

- Schulbildung und Geschlecht haben nur einen sehr geringen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Jugendlichen.
- Je „berufstätiger“ desto mehr wird mit dem eigenen Pkw gefahren.
- Je mehr Jugendliche im Haushalt desto mehr werden Öffentliche Verkehrsmittel genutzt.
- Jugendliche mit Führerschein fahren eher mit dem eigenen Pkw.
- Je ländlicher die Region desto mehr Jugendliche fahren mit dem eigenen Pkw.
- Jugendliche, die keine Zeitkarte besitzen, fahren eher mit dem Pkw.
- Je älter die Jugendlichen sind, desto mehr fahren sie mit dem Pkw.

8.2.6 Analysen und Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten von Kinderbetreuenden

Auf Grundlage der Mobilitätserhebungsdaten in Niederösterreich aus dem Jahr 2003 wurden Spezialauswertungen nach Haushaltstyp durchgeführt. Nach Haushaltstyp

wird unterschieden zwischen Familien mit Kindern unter 6 Jahren [18], Familien mit Kindern unter 18 (alle über 6) Jahren, Alleinerzieherhaushalt und Haushalte ohne Kinder unter 18 Jahren.

Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse auf Personenebene beziehen sich auf die erwachsenen Personen in den jeweiligen Haushaltstypen.

Ergebnisse auf Haushaltsebene

Bei Familien mit Kindern unter 18 Jahren sind die Haushaltsgrößen am größten. In Haushalten ohne Kinder leben hingegen nur 17 % in Haushalten mit 3 und mehr Personen.

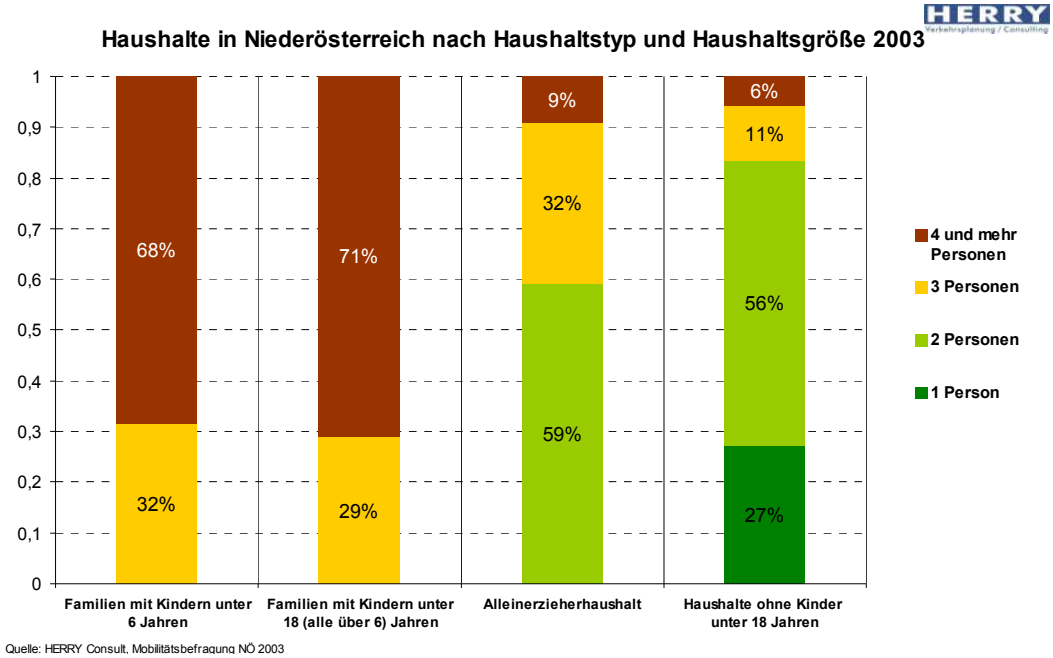


Abbildung 8-32: Haushalte in Niederösterreich nach Haushaltstyp und Haushaltsgröße 2003

Rund jeder dritte Alleinerzieherhaushalt wohnt in einer Untermiet- bzw. Mietwohnung, hingegen nur jeder neunte Familienhaushalt mit Kindern unter 18 Jahren wohnt in solch einer.

[18] Unter diesen Haushaltstyp fallen alle Familien, die zumindest ein Kind unter 6 Jahren besitzen.

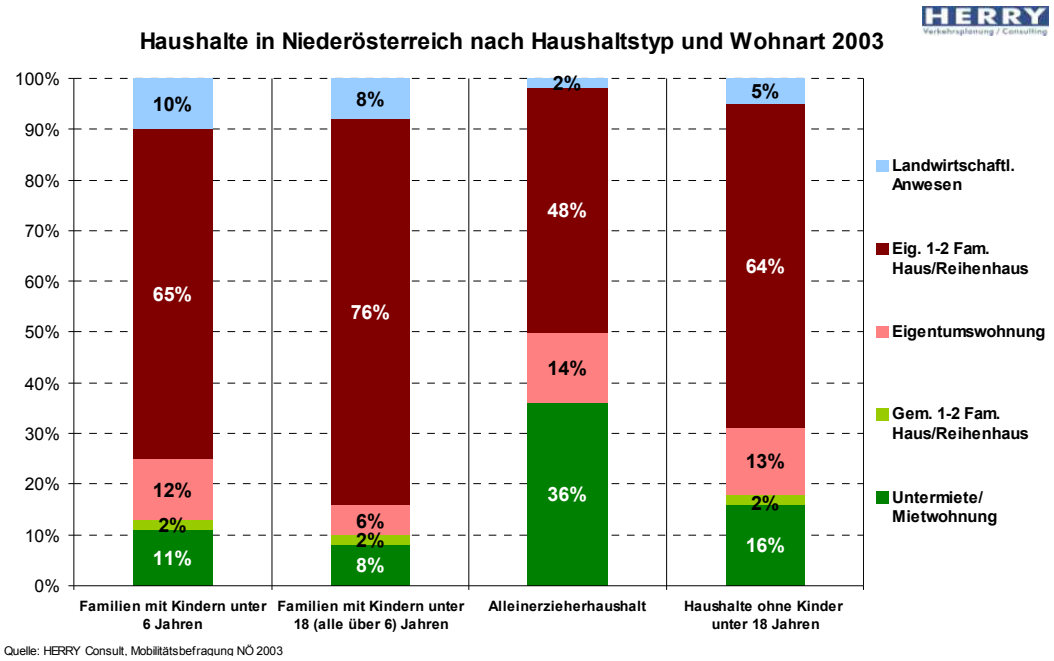


Abbildung 8-33: Haushalte in Niederösterreich nach Haushaltstyp und Wohnart 2003

86 % der Alleinerzieherhaushalte besitzt einen eigenen Pkw. Mehr als die Hälfte aller Familienhaushalte mit Kindern unter 6 Jahren bzw. unter 18 Jahren verfügen über zwei und mehr Pkw.

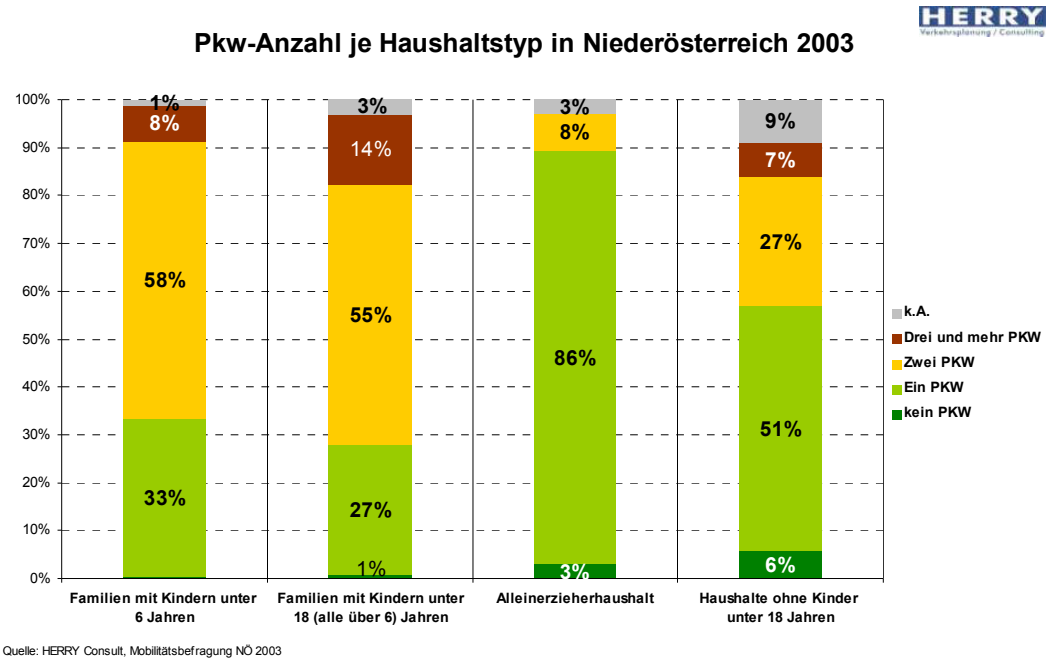


Abbildung 8-34: Pkw-Anzahl je Haushaltstyp in NÖ 2003

Ergebnisse auf Personenebene

Die Erwachsenen in Familienhaushalten mit Kindern besitzen eher ein Fahrrad als Erwachsene in Haushalten ohne Kinder unter 18 Jahren. Umgekehrt verhält es sich beim ÖV-Zeitkartenbesitz. Hier besitzen mehr Erwachsene ohne Kinder unter 18 Jahre ÖV-Zeitkarten als Familienhaushalte mit Kindern oder Alleinerzieherhaushalte.

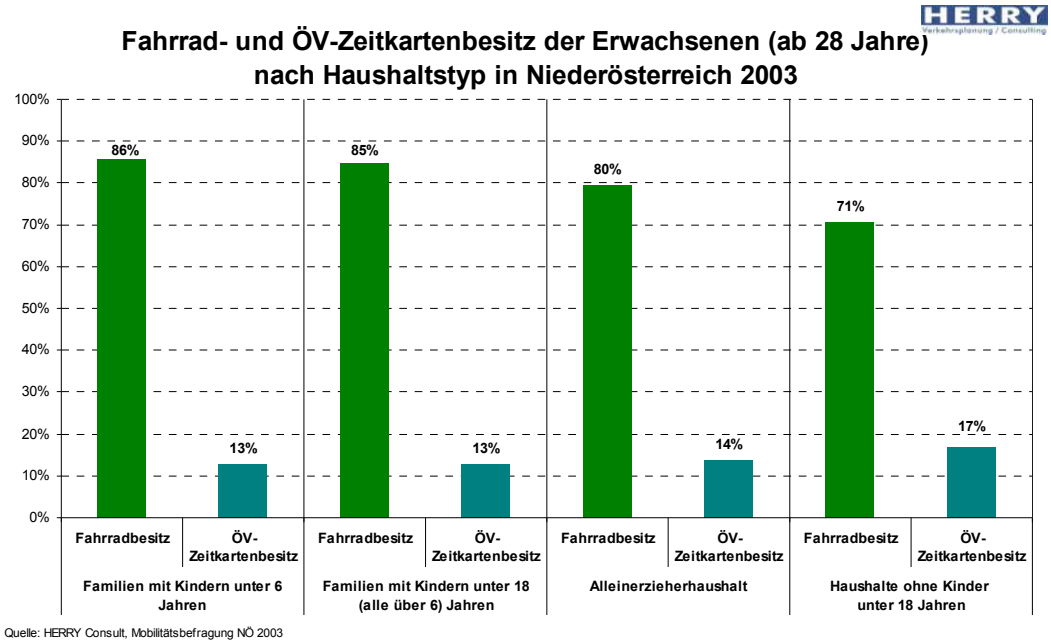
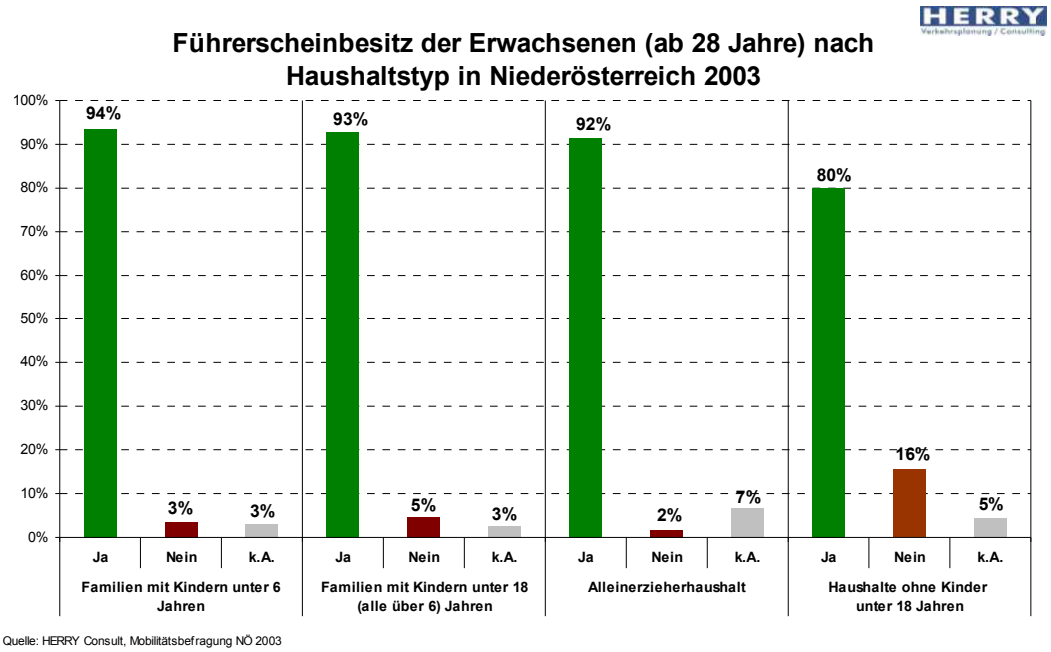


Abbildung 8-35: Fahrrad- und ÖV-Zeitkartenbesitz der Erwachsenen (ab 28 Jahre) nach Haushaltstyp in NÖ 2003

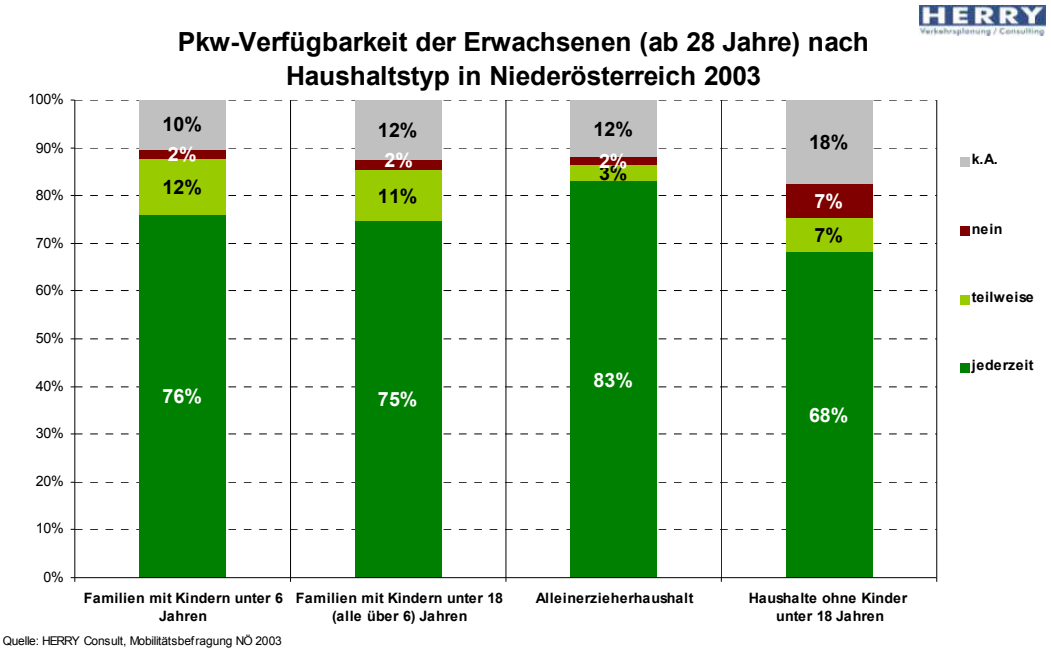
In fast allen Haushalten mit Kindern verfügt zumindest ein Erwachsener über einen Führerschein. 16 % der Haushalte ohne Kinder unter 18 Jahren besitzen keinen Führerschein.



Quelle: HERRY Consult, Mobilitätsbefragung NÖ 2003

Abbildung 8-36: Führerscheinbesitz der Erwachsenen (ab 28 Jahre) nach Haushaltstyp in NÖ 2003

Die „jederzeitige" Pkw-Verfügbarkeit ist bei Alleinerzieherhaushalten höher als bei Familienhaushalten mit Kindern unter 6 Jahren bzw. unter 18 Jahren.



Quelle: HERRY Consult, Mobilitätsbefragung NÖ 2003

Abbildung 8-37: Pkw-Verfügbarkeit der Erwachsenen (ab 28 Jahre) nach Haushaltstyp in NÖ 2003

Erwachsene in Alleinerziehendenhaushalten nutzen etwas mehr die Öffentlichen Verkehrsmittel in der Woche bzw. im Monat als Erwachsene in Familienhaushalten mit Kindern unter 6 Jahren bzw. unter 18 Jahren.

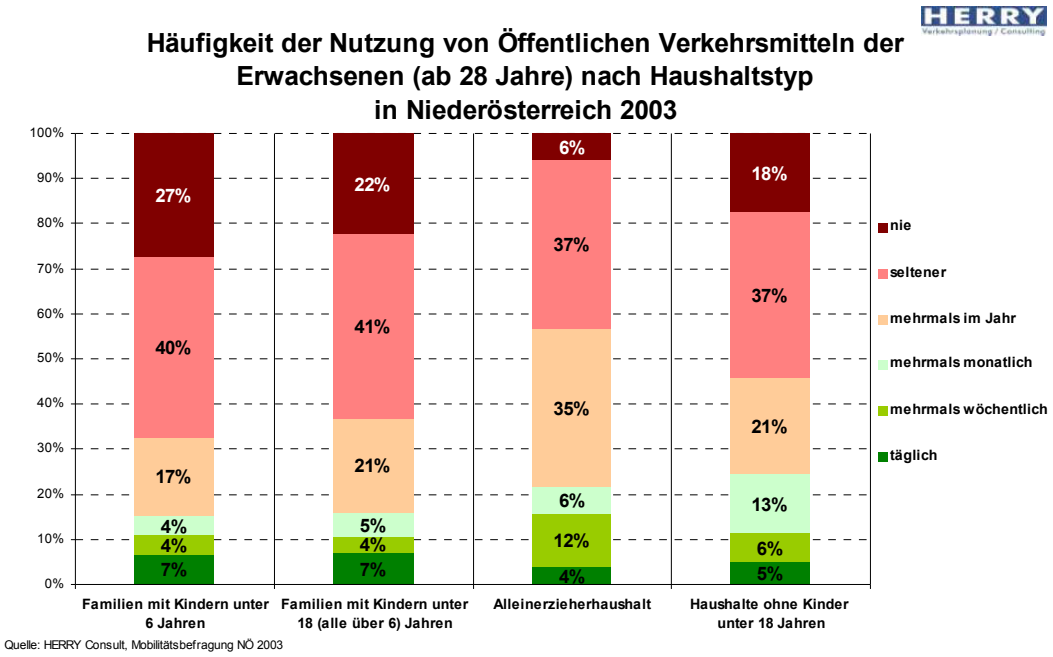


Abbildung 8-38: Häufigkeit der Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln der Erwachsenen (ab 28 Jahre) nach Haushaltstyp in NÖ 2003

Über die Hälfte der Erwachsenen in Familienhaushalten mit Kindern unter 6 Jahren bzw. unter 18 Jahren beklagen die schlechten bzw. sehr schlechten Verbindungen von Öffentlichen Verkehrsmitteln für den Weg zur Arbeit oder Ausbildungsstätte. Am zufriedensten sind Erwachsene in Alleinerzieherhaushalten.

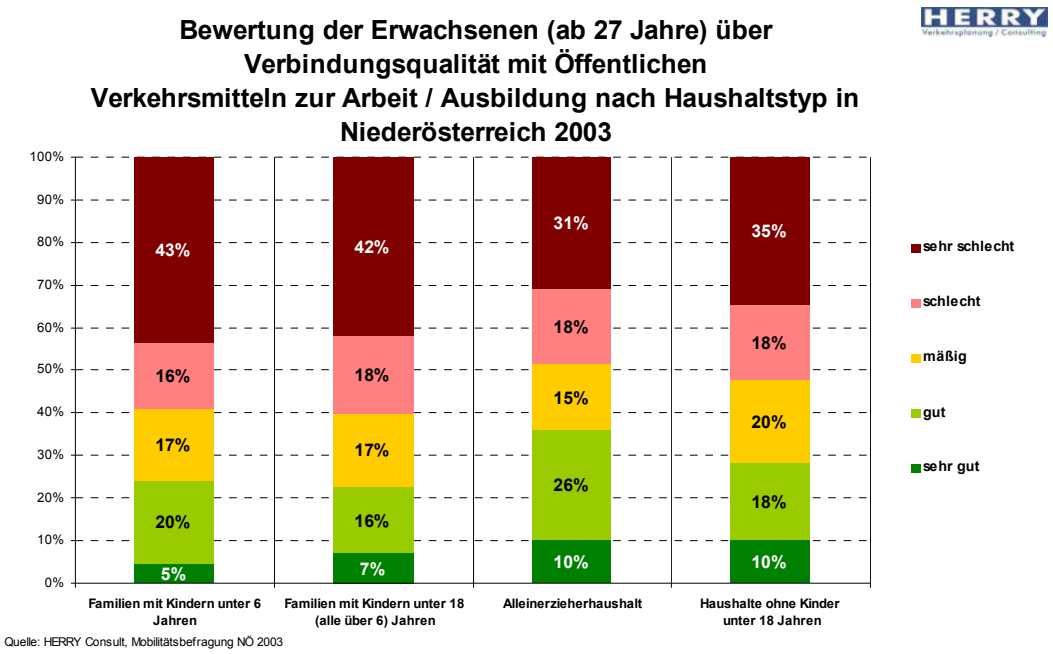


Abbildung 8-39: Bewertung der Erwachsenen über Verbindungsqualität mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit / Ausbildung nach Haushaltstypen in NÖ 2003

Die Verbindungsqualität mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zu Freizeit- bzw. Einkaufszielen wird ähnlich bewertet wie bei Arbeit- und Ausbildungsstättenzielen. Erwachsene von Alleinerzieherhaushalten und Haushalten ohne Kinder unter 18 Jahren sind zufriedener mit der Verbindungsqualität als Erwachsene von Familienhaushalten mit Kindern unter 6 Jahren bzw. 18 Jahren.

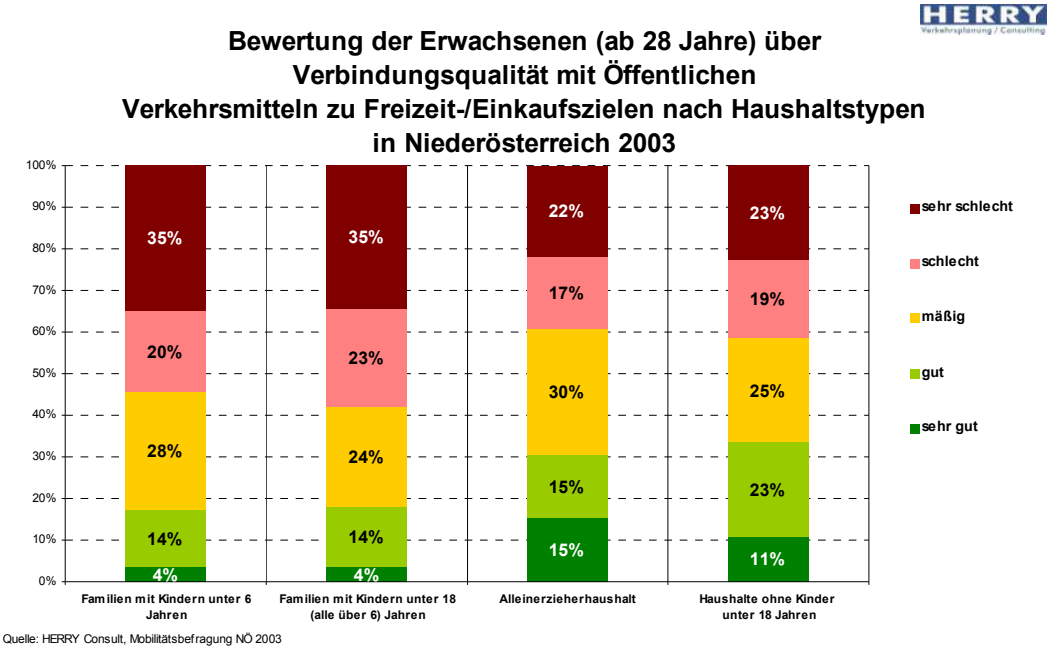


Abbildung 8-40: Bewertung der Erwachsenen über Verbindungsqualität mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zu Freizeit- / Einkaufszielen nach Haushaltstypen in NÖ 2003

Ergebnisse nach spezifischen Mobilitätsmarkern

Der Außer-Haus-Anteil ist bei Alleinerziehenden – aufgrund der Bring- und Holdienste (siehe Wegzweck Abbildung 8-44) – am höchsten und bei Erwachsenen in Haushalten ohne Kinder unter 18 Jahren am geringsten.

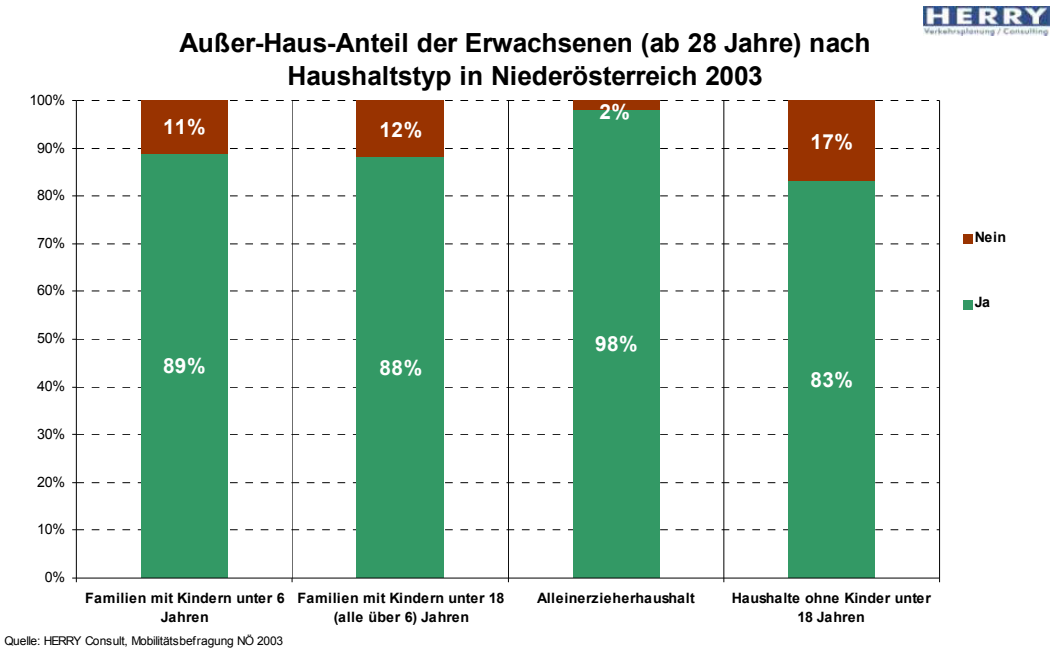


Abbildung 8-41: Außer-Haus-Anteil der Erwachsenen nach Haushaltstyp in NÖ 2003

Alleinerziehende legen mit im Schnitt 4,3 Wege pro Tag die meisten Wege zurück.

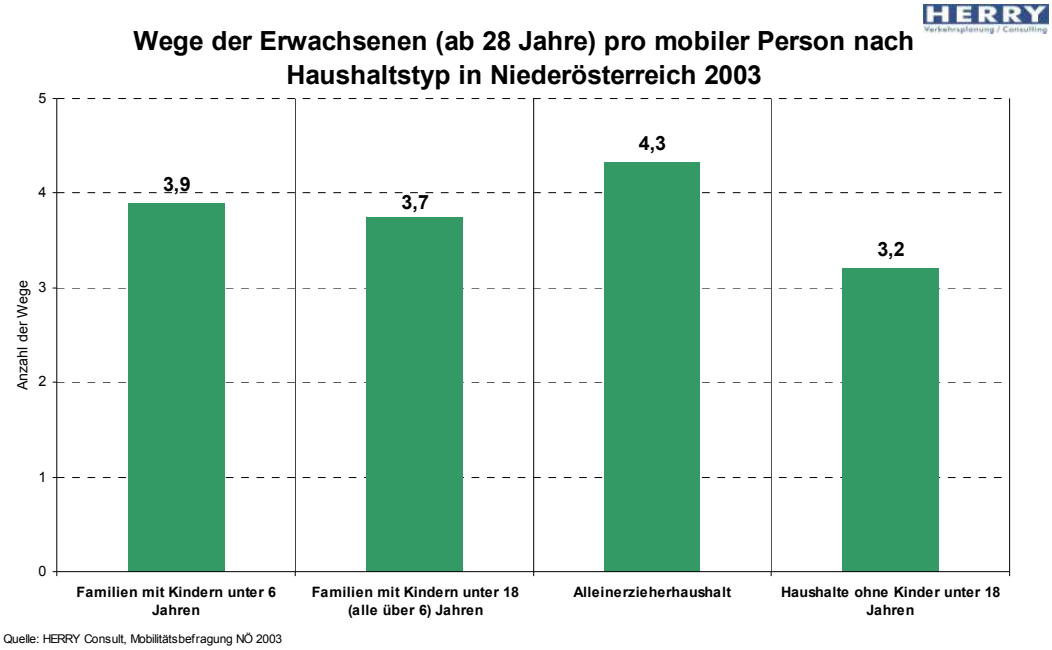


Abbildung 8-42: Wege der Erwachsenen pro Person bzw. pro mobiler Person nach Haushaltstyp in NÖ 2003

Bei der Verkehrsmittelwahl ist der Unterschied zwischen Familienhaushalten mit Kindern und Alleinerziehenden relativ gering, nur der Zu-Fuß-Anteil ist bei den Alleiner-

ziehenden etwas höher. Haushalte ohne Kinder unter 18 Jahren nutzen den Pkw als LenkerIn wesentlich weniger als die übrigen Haushaltstypen.

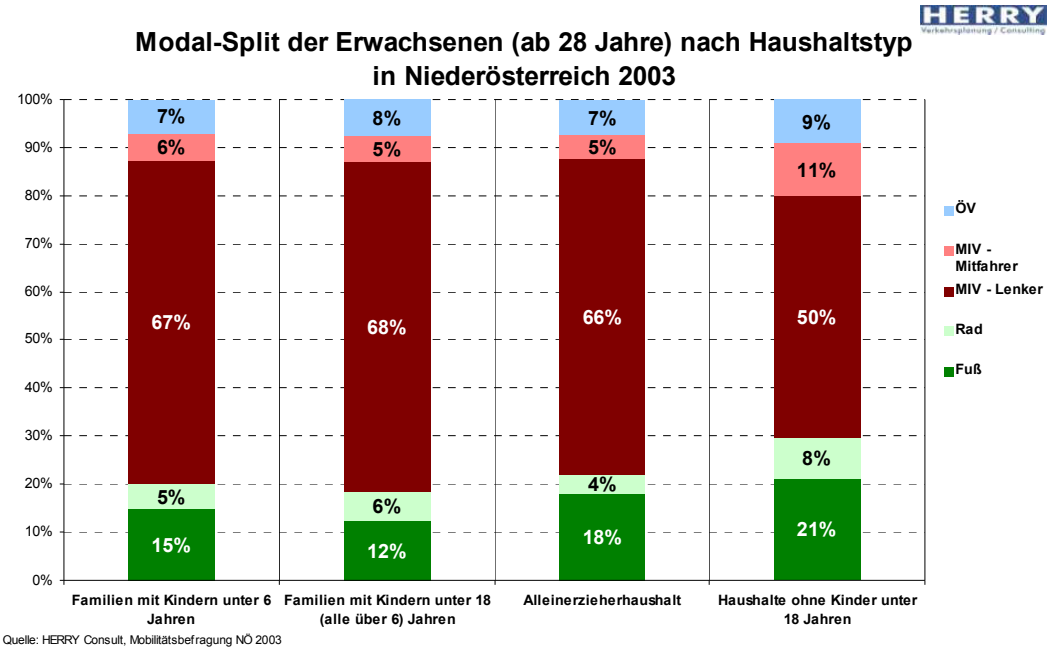


Abbildung 8-43: Modal-Split der Erwachsenen nach Haushaltstyp in NÖ 2003

Der Anteil der Bring- und Holwege ist vor allem bei Alleinerziehenden (22 %) und Familienhaushalten mit Kindern unter 6 Jahren (21 %) am höchsten.

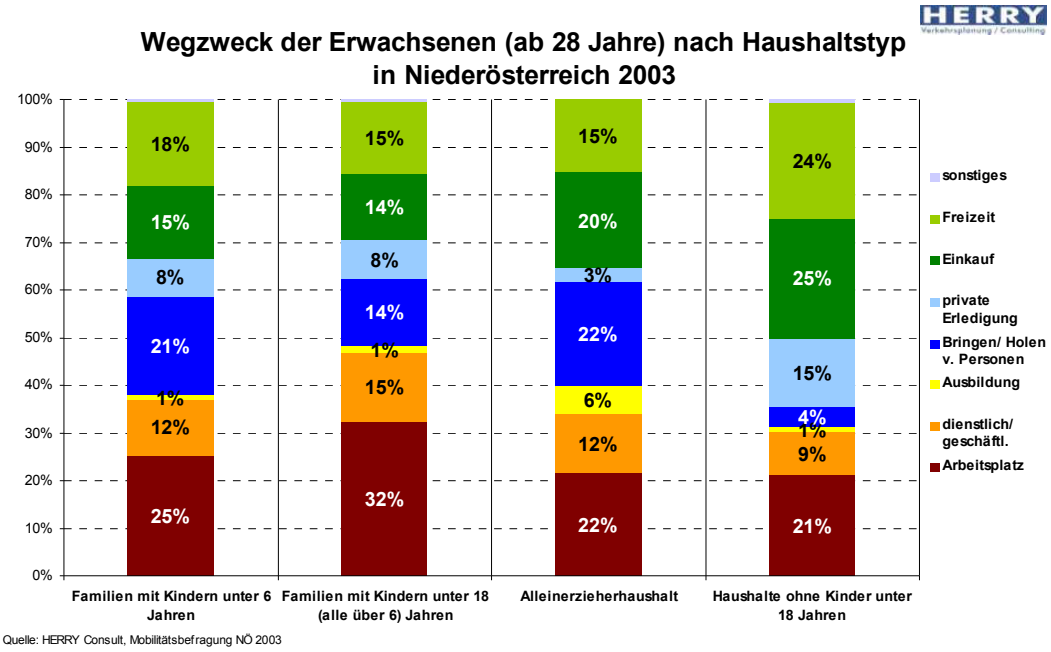


Abbildung 8-44: Wegzweck von Erwachsenen nach Haushaltstyp in Niederösterreich 2003

19 % der Erwachsenen von Familien mit Kindern unter 6 Jahren begleiten ihr Kind zu Fuß, bei den Erwachsenen von Kindern unter 18 Jahren liegt dieser Anteil hingegen nur noch bei 8 %, da ein Besuch einer höhere Schule zumeist mit einen längeren Schulweg verbunden ist.

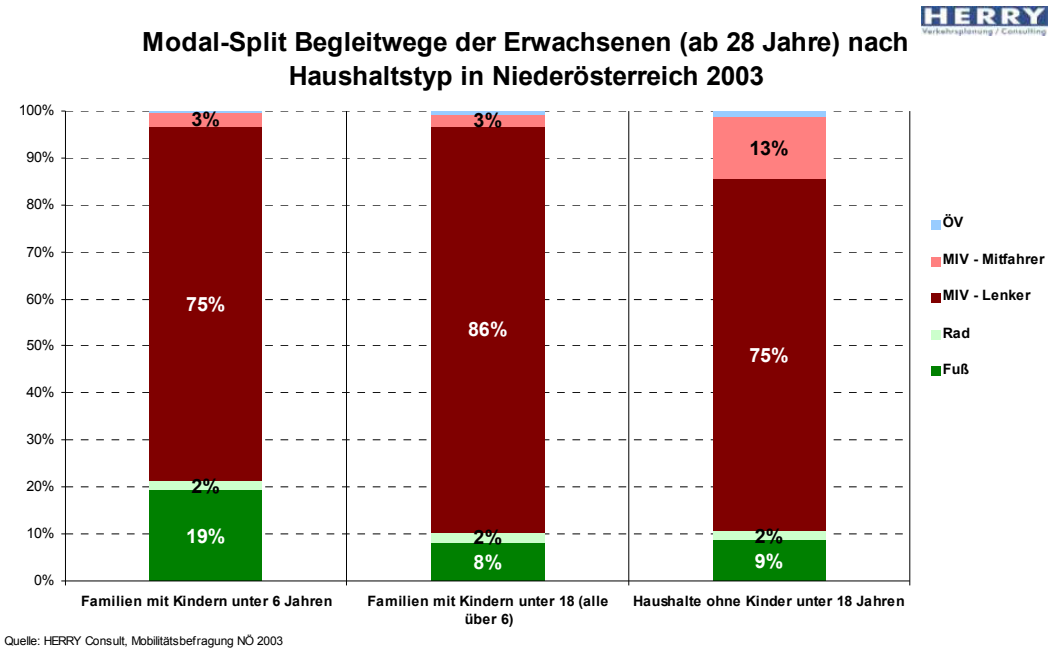
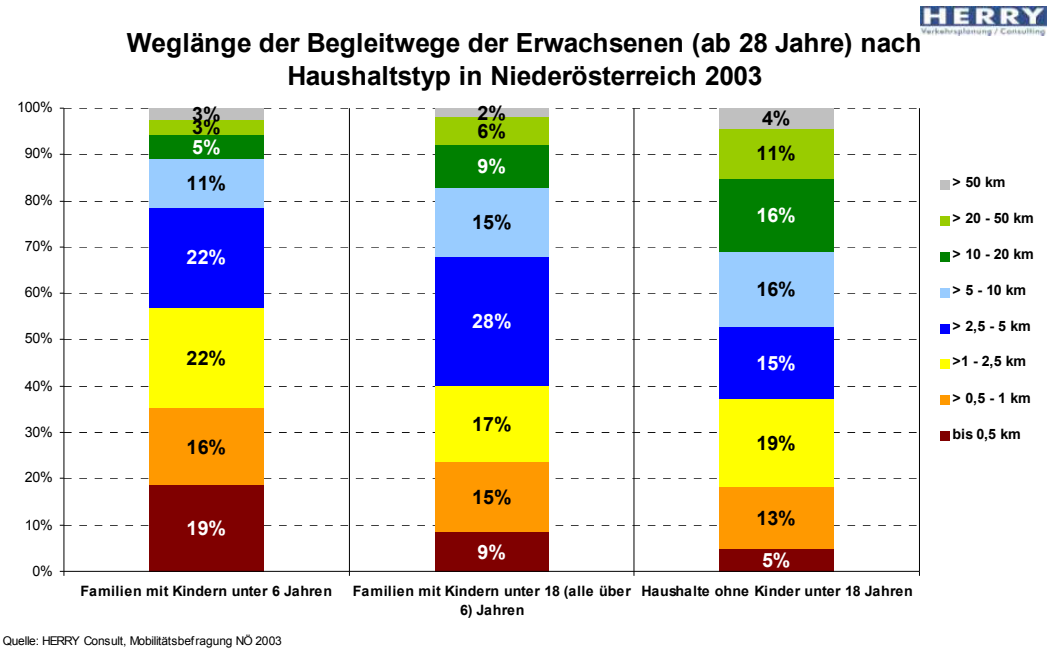


Abbildung 8-45: Modal-Split der Begleitwege der Erwachsenen nach Haushaltstyp [19] in Niederösterreich 2003

Fast 90 % der Begleitwege der Erwachsenen mit Kindern unter 6 Jahren sind kürzer als 5 Kilometer, auch bei den Erwachsenen mit Kindern unter 18 Jahren liegt dieser Anteil noch mit über 80 % sehr hoch.

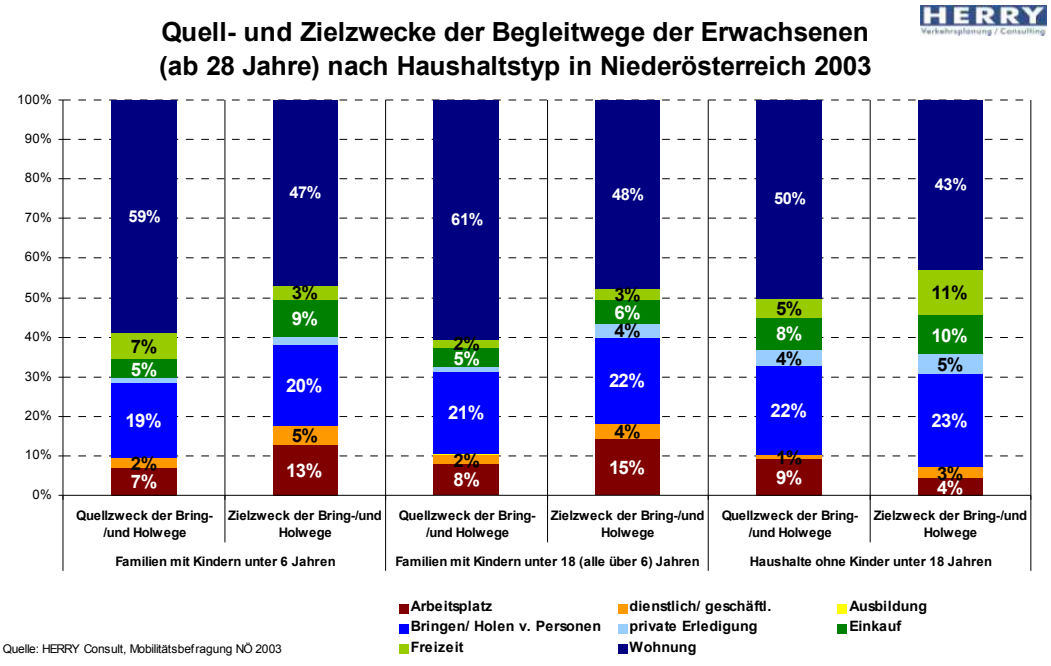
[19] Die Anteile der Alleinerziehenden konnten aufgrund einer zu geringen Stichprobe nicht berechnet werden.



Quelle: HERRY Consult, Mobilitätsbefragung NÖ 2003

Abbildung 8-46: Weglänge der Begleitwege der Erwachsenen nach Haushaltstyp in Niederösterreich 2003

Bei rund 20 % der Begleitwege mit dem Zweck Bringen bzw. Holen einer Person wurde davor bzw. danach noch eine Person „wohin" gebracht bzw. „von wo" abgeholt. Dieser Anteil ist über alle Haushaltstypen annähernd gleich verteilt. Etwa die Hälfte aller Begleitwege – über alle Haushaltstypen ähnlich verteilt – hatten Quell- bzw. Zielzweck die Wohnung.



Quelle: HERRY Consult, Mobilitätsbefragung NÖ 2003

Abbildung 8-47: Quell- und Zielzwecke der Begleitwege der Erwachsenen nach Haushaltstyp in Niederösterreich 2003

64 % der Wege von Alleinerziehenden sind nicht länger als 5 Kilometer. Erwachsene von Familien mit Kindern unter 6 Jahren bzw. unter 18 Jahren und Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren haben deutlich längere Wege.

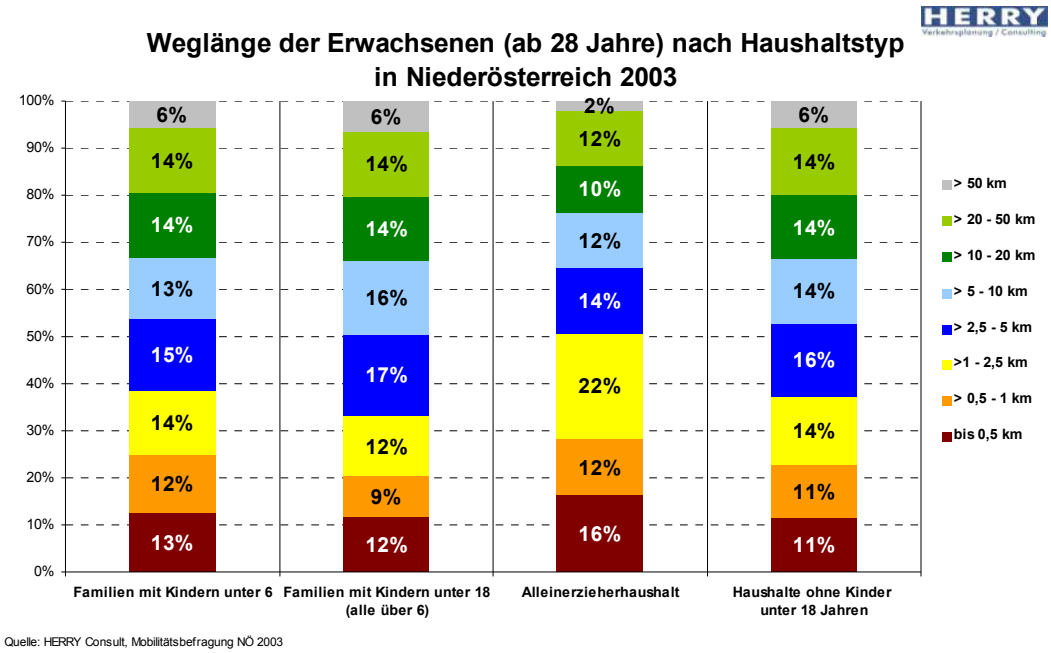


Abbildung 8-48: Weglängen von Erwachsenen nach Haushaltstyp in Niederösterreich 2003

Aufgrund der kürzeren Wege der Alleinerziehenden ist die Wegdauer deutlich niedriger als bei den anderen Haushaltstypen, wobei die Wegdauer sehr von der Verkehrsmittelwahl abhängt. So dauern beispielsweise die Wege der Erwachsenen von Haushalten ohne Kinder unter 18 Jahren wesentlich länger als von Erwachsenen von Familien mit Kindern, da von jenen wesentlich weniger Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden.

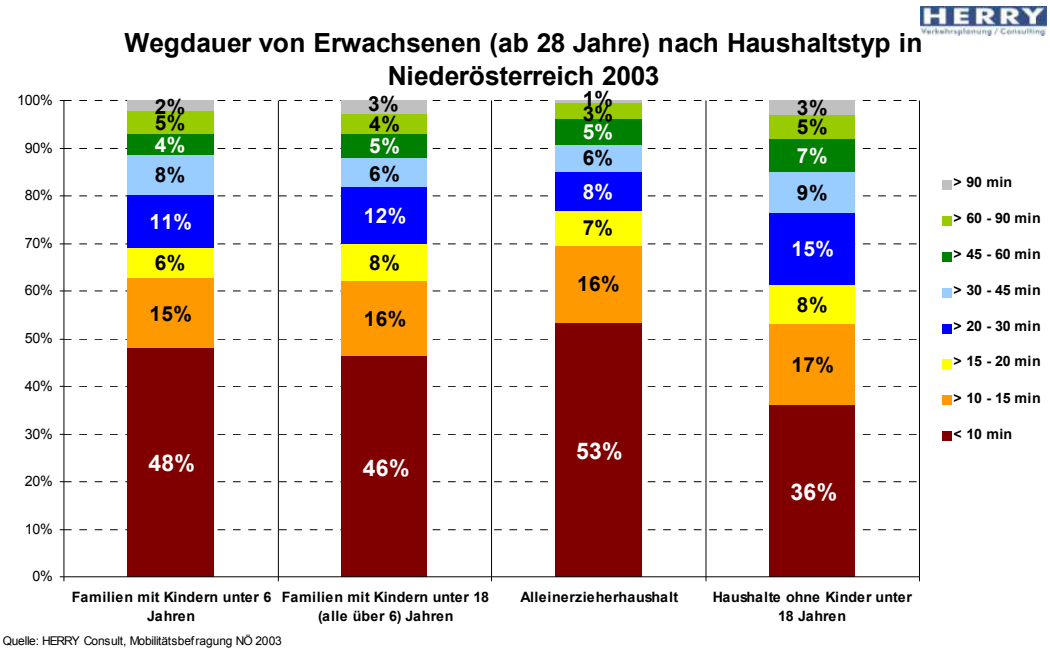


Abbildung 8-49: Wegdauer von Erwachsenen nach Haushaltstyp in Niederösterreich 2003

8.2.7 Zusammenfassung zum Mobilitätsverhalten von Kinderbetreuenden

Ergebnisse zu übergeordneten Mobilitätsaspekten bei Kindererziehenden

- In Haushalten mit Kindern unter 18 Jahren sind die Haushaltsgrößen erwartungsgemäß am größten; bei Haushalten ohne Kinder leben nur 17 % in Haushalten mit mehr als 2 Personen.
- 41 % der Alleinerzieherhaushalte sind größer als 2 Personen, und in diesen leben zumindest 2 Kinder mit einem Erwachsenen zusammen.
- Deutliche Unterschiede sind bezüglich der Außer-Haus-Anteile festzustellen. Am häufigsten sind die Alleinerziehenden Außer-Haus unterwegs, bei Familien mit Kindern ist der Außer-Haus-Anteil der Erwachsenen im Durchschnitt bereits deutlich geringer. Bei Haushalten ohne Kinder ist dieser Anteil mit 83 % am geringsten - vor allem auch, da hier Bringdienste und Holdienste für Kinder wegfallen.
- Gleiches gilt für die Anzahl der Wege pro Person: Alleinerziehende sind nicht nur häufiger Außer-Haus unterwegs, sie legen auch mehr Wege zurück als die Erwachsenen der anderen Haushaltstypen. Erwachsene aus Haushalten ohne Kinder legen im Durchschnitt am wenigsten Wege pro Tag zurück.

- Bei der Verkehrsmittelwahl sind die Unterschiede zwischen Alleinerziehern und Erwachsenen aus Familienhaushalten relativ gering, lediglich der Fußweganteil ist bei den Alleinerziehern etwas höher.
- In Haushalten ohne Kinder ist der Pkw-Anteil mit 50 % deutlich geringer, die Fuß-, Rad- und ÖV-Anteile dementsprechend höher.
- Bezüglich der Wegzwecke sind die Unterschiede speziell in Bezug auf die Bring- und Holwege besonders zu beachten. Diese sind bei Alleinerziehern mit 22 % aller Wege besonders häufig, machen aber auch bei den Erwachsenen der Familienhaushalte mit Kindern unter 6 Jahren 21 % aller Wege aus. Personen aus Haushalten ohne Kinder legen wesentlich mehr Wege zu privaten (Freizeit-) Zwecken zurück als die Kindererziehenden.
- Bezüglich der zurückgelegten Weglängen sind zwischen Familien mit Kindern und Haushalten ohne Kinder kaum Unterschiede festzustellen. Wege der Alleinerziehenden sind im Durchschnitt deutlich kürzer als bei den übrigen Haushaltstypen. Dementsprechend dauern die Wege der Alleinerziehenden auch weniger lang.
- Obwohl die Weglängen bei den Familien mit Kindern und den Haushalten ohne Kinder praktisch gleich sind, sind die Wegdauern bei den Haushalten ohne Kinder im Durchschnitt deutlich länger. Dies ist auf die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl zurückzuführen, während bei Familien mit Kindern 68 % der Wege mit dem Pkw als Lenker zurückgelegt werden, sind es bei Haushalten ohne Kinder nur rund 50 % der Wege.

Ergebnisse zu Kinderbetreuenden im motorisierten Individualverkehr

- Bei Haushalten mit Kindern sind in der Regel deutlich mehr Pkw verfügbar als bei Alleinerzieherhaushalten (wo zumeist ein Pkw vorhanden ist). Haushalte ohne Kinder verfügen am häufigsten über keinen Pkw bzw. besitzen deutlich häufiger als Familien mit Kindern nur einen Pkw.
- Jeweils über 90 % der Erwachsenen ab 28 Jahren in Familien- und Alleinerzieherhaushalten besitzen einen Führerschein. Bei Haushalten ohne Kinder unter 18 Jahren besitzen nur 80 % einen Führerschein.
- Die Pkw-Verfügbarkeit ist bei Familien mit Kindern gleich hoch wie bei Alleinerzieherhaushalten. In beiden Haushaltstypen ist die Pkw-Verfügbarkeit deutlich höher als in Haushalten ohne Kinder, was mit der wegfallenden Notwendigkeit der Bring- und Holdienste für Kinder in Zusammenhang stehen dürfte.
- Alleinerzieher und Erwachsene aus Familienhaushalten legen rund zwei Drittel ihrer Wege mit dem Pkw als Lenker zurück.

Ergebnisse zu Kinderbetreuenden im Öffentlichen Verkehr

- In Summe nutzen Erwachsene in Familienhaushalten (laut eigener Aussage) deutlich seltener Öffentliche Verkehrsmittel als Alleinerzieher und Erwachsene in Haushalten ohne Kinder. Alleinerzieher nutzen Öffentliche Verkehrsmittel am häufigsten und sie sind mit diesen auch wesentlich zufriedener als Erwachsene aus Familienhaushalten.

Ergebnisse zu Kindererziehenden im Radverkehr

- Der Fahrradbesitzanteil ist bei den Erwachsenen der Familien mit Kindern am höchsten; bei Haushalten ohne Kinder am niedrigsten. Beim Anteil jener Personen, die Zeitkarten für den Öffentlichen Verkehr besitzen, ist es umgekehrt.

8.2.8 Analyse der Einflussfaktoren für die Verkehrsmittelwahl der Kindererziehenden

Mittels einer Regressionsanalyse der NÖ-Daten wurden die Einflussvariablen bezüglich der Verkehrsmittelwahl der Kindererziehenden ermittelt. Als Einflussvariablen wurden die Variablen Schulbildung, Geschlecht, Haushaltsgröße, ÖV-Zeitkartenbesitz, Führerschein(B)-Besitz und die Regionseinteilung (städtisch/ländlich) herangezogen.

Dabei stellte sich heraus, dass diese Variablen (mit Ausnahme des Führerschein- und Zeitkartenbesitzes) keinen direkten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl sowohl der Erwachsenen mit Kindern unter 6 Jahren (R^2=7,1 %) als auch Erwachsenen mit Kindern unter 18 Jahren (R^2=7,0 %) haben.

8.3 Fazit

8.3.1 Mobilitätsverhalten von Jugendlichen nach Alter und Raumtyp

In den folgenden Tabellen werden die Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Jugendlichen zum einen nach dem Alter und zum anderen nach den definierten Raumtypen zusammengefasst:

Tabelle 8-2: Gegenüberstellung des Mobilitätsverhaltens von Jugendlichen nach Alter

Jugendliche in Ausbildung bis 17 Jahre	Jugendliche in Ausbildung ab 18 Jahre	Berufstätige Jugendliche
generell hoher Fahrradbesitz		
hoher Anteil an ÖV-Zeitkarten		geringer Anteil an ÖV-Zeitkarten
	hoher Führerscheinbesitzanteil	höchster Führerscheinbesitzanteil
	hohe Pkw-Verfügbarkeit	höchste Pkw-Verfügbarkeit
relative Zufriedenheit mit ÖV	durchschnittliche Zufriedenheit mit ÖV	unterdurchschnittliche Zufriedenheit mit ÖV
höchster Außer-Haus-Anteil	niedrigster Außer-Haus-Anteil	mittlerer Außer-Haus-Anteil
geringere Anzahl an Wegen/Person	höchste Anzahl an Wegen/Person	geringere Anzahl an Wegen/Person
geringer Anteil an MIV-Wegen	mittlerer Anteil an MIV-Wegen	höchster Anteil an MIV-Wegen
hoher Anteil an ÖV-Wegen	mittlerer Anteil an ÖV-Wegen	geringer Anteil an ÖV-Wegen
höherer Anteil an Rad- und Fußwegen	mittlerer Anteil an Rad- und Fußwegen	geringerer Anteil an Rad- und Fußwegen
weniger private Wege	mehr private Wege	mehr private Wege
kürzere Wege		längere Wege
kürzere Weglängen der MIV-Nutzer	mittlere Weglängen der MIV-Nutzer	längere Weglängen der MIV-Nutzer
längere Dauer der Wege	kürzere Dauer der Wege	

Tabelle 8-3: Gegenüberstellung des Mobilitätsverhaltens von Jugendlichen nach Raumtyp

städtisch geprägte Regionen	ländlich geprägte Regionen
geringere Haushaltsgröße	größere Haushaltsgrößen
weniger Pkw je Haushalt	mehr Pkw je Haushalt
sehr gute fußläufige Erreichbarkeit von Bushaltestellen	gute bis sehr gute fußläufige Erreichbarkeit von Bushaltestellen
gute fußläufige Erreichbarkeit von Bahnhaltestellen	schlechte fußläufige Erreichbarkeit von Bahnhaltestellen (Ausnahme: Sbg-Umgebung)
kurze Wege zum ÖV	etwas längere Wege zum ÖV
geringerer Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitz	hoher Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitz
hoher Anteil an Führerscheinbesitz	höchster Anteil an Führerscheinbesitz
hohe Pkw-Verfügbarkeit	höchste Pkw-Verfügbarkeit
ÖV-Nutzungshäufigkeit regional unterschiedlich	
durchschnittliche Zufriedenheit mit ÖV	unterdurchschnittliche Zufriedenheit mit ÖV
Außer-Haus-Anteil etwa gleich	
mobiler als in ländlichen Regionen	geringere Mobilität als in städtischen Regionen
geringer Anteil an MIV-Wegen	höherer Anteil an MIV-Wegen
geringer Anteil an ÖV-Wegen	höherer Anteil an ÖV-Wegen
höherer Anteil an Rad- und Fußwegen	geringerer Anteil an Rad- und Fußwegen
mehr private Wege	weniger private Wege
kürzere Wege	längere Wege

kürzere Weglängen der MIV-Nutzer	längere Weglängen der MIV-Nutzer
kürzere Dauer der Wege	längere Dauer der Wege

8.3.2 Mobilitätsverhalten von Kinderbetreuenden

In der folgenden Tabelle werden die Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Haushaltstypen zusammengefasst:

Tabelle 8-4: Gegenüberstellung des Mobilitätsverhaltens von Kinderbetreuenden nach Haushaltstypen

Fam. mit Kindern unter 6 Jahren	Fam. mit Kindern unter 18 Jahren	Alleinerziehende	Haushalt ohne Kinder unter 18 Jahren
große Haushalte		mittelgroße Haushalte	kleine Haushalte
Eigentumshäuser/Reihenhäuser		Mietshaus/-wohnung	Eigentums-/Reihenhäuser
hoher Anteil an Führerscheinbesitz	hoher Anteil an Führerscheinbesitz	hoher Anteil an Führerscheinbesitz	geringerer Anteil an Führerscheinbesitz
hohe „jederzeitige“ Pkw-Verfügbarkeit	hohe „jederzeitige“ Pkw-Verfügbarkeit	höchste „jederzeitige“ Pkw-Verfügbarkeit	geringste „jederzeitige“ Pkw-Verfügbarkeit
mittlere „wöchentliche“ ÖV-Nutzung	mittlere „wöchentliche“ ÖV-Nutzung	höchste „wöchentliche“ ÖV-Nutzung	geringste „wöchentliche“ ÖV-Nutzung
geringste Zufriedenheit mit ÖV	geringste Zufriedenheit mit ÖV	höchste Zufriedenheit mit ÖV	mittlere bis höhere Zufriedenheit mit ÖV
mittlerer Außer-Haus-Anteil	mittlerer Außer-Haus-Anteil	höchster Außer-Haus-Anteil	geringster Außer-Haus-Anteil
hohe Anzahl an Wegen/Person	mittlere Anzahl an Wegen/Person	höchste Anzahl an Wegen/Person	geringste Anzahl an Wegen/Person
hoher Anteil an MIV-Wegen	höchster Anteil an MIV-Wegen	hoher Anteil an MIV-Wegen	geringster Anteil an MIV-Wegen
geringster Anteil an ÖV-Wegen	geringer Anteil an ÖV-Wegen	geringster Anteil an ÖV-Wegen	höherer Anteil an ÖV-Wegen
geringer Anteil an Rad- und Fußwegen	geringer Anteil an Rad- und Fußwegen	höherer Anteil an Rad- und Fußwegen	höchster Anteil an Rad- und Fußwegen
höchster Anteil an Begleitwegen mit Rad oder zu Fuß	geringster Anteil an Begleitwegen mit Rad oder zu Fuß	-	geringer Anteil an Begleitwegen mit Rad oder zu Fuß
kürzeste Begleitwege	kürzere Begleitwege	-	längere Begleitwege
Längere Weglänge	längsten Wege	kürzere Wege	längere Wege
längere Dauer der Wege	längste Dauer der Wege	kürzere Dauer der Wege	längere Dauer der Wege

9 Analyse von Siedlungsstrukturen, Bedürfnissen der Zielgruppen und der daraus resultierenden Mobilität

Das Ziel der folgenden Analysen liegt in einer Darstellung der Wohn-, Arbeits- und Kinderbetreuungsbedürfnisse der Zielgruppen, sowie einer Darstellung der aktuellen Entwicklungen zur Bewältigung der aus den Bedürfnissen entstehenden Verkehrsmobilität. Dazu werden im ersten Teil raumstrukturprägende Entwicklungen in städtischen und ländlichen Räumen näher betrachtet und hinsichtlich derer Entwicklungen und erkennbarer Trends beschrieben. Im zweiten Teil werden Wohnortwahl, Wohnbedürfnisse und Wohnformen sowie die mobilitätsprägenden Rahmenbedingungen für Kindererziehende und für Jugendliche dargestellt.

9.1 Raumstrukturprägende Entwicklungstendenzen in städtischen und ländlichen Räumen

9.1.1 Allgemeine Entwicklungstendenzen

Aus den Ergebnissen in Kapitel 4 (*Soziodemografische Analyse*) geht hervor, dass nicht zu sehr das Bevölkerungswachstum (+4 % zwischen den Jahren 2004 und 2007) sondern die Wandlung der gesellschaftlichen Lebensformen die Siedlungsstruktur bzw. den Flächenverbrauch beeinflussen.

Diese Entwicklung wird in Abbildung 9-1 dargestellt. Obwohl die Bevölkerungszahl nur mäßig zunimmt, steigt der Flächenverbrauch durch den gehobenen Lebensstandard – der nicht nur durch das steigende Einkommen, sondern auch durch den immer größeren Wohnflächenbedarf sichtbar wird – stark an. Weiters kurbelt der Trend zu Kleinfamilienhaushalten und Singlehaushalten die Nachfrage nach Wohnungen an. In Österreich ist die beliebteste Wohnform das Ein- oder Zweifamilienhaus, die rund 75 % der etwas mehr als 2 Mio. Gebäude ausmacht und am meisten Fläche benötigt. [20]

[20] Umweltbundesamt, unter http://www.umweltbundesamt.at/ (Abruf am 2.Okt.2009)

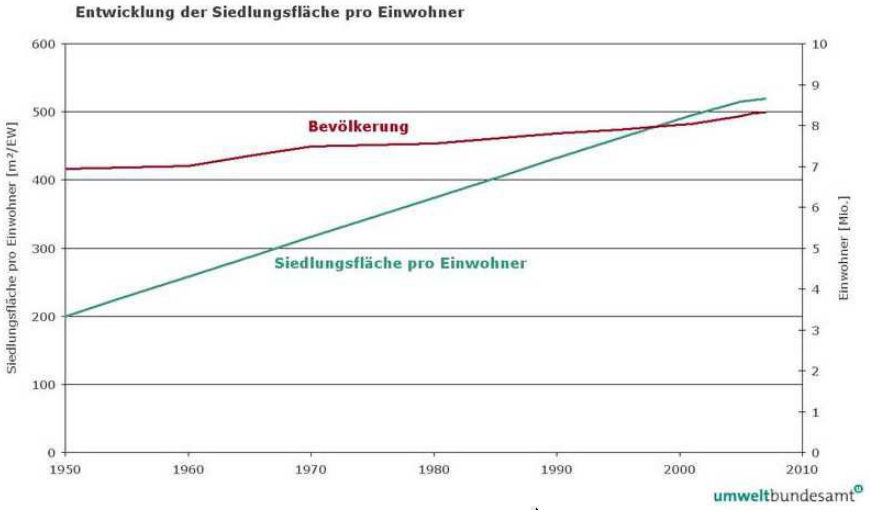


Abbildung 9-1: Entwicklung der Siedlungsfläche pro Einwohner seit 1950

Eine VCÖ-Studie besagt, dass Österreich bezüglich des Motorisierungsgrades den fünften Platz im EU-Ranking belegt. Bezogen auf die Bevölkerung haben nur Luxemburg, Malta, Zypern und Italien mehr Pkw als Österreich. [21]

Der Motorisierungsgrad (Pkw und Kombi je 1.000 Einwohner) der österreichischen Bevölkerung hat sich seit 1971 fast verdoppelt (BMVIT 2008). Auch dieser Faktor ist ein Indikator für einen gestiegenen Lebensstandard. Beispielweise verfügten im Jahr 2003 bereits acht von zehn NiederösterreicherInnen „jederzeit" über einen eigenen Pkw, davon 87 % Männer und 80 % Frauen (Herry Consult 2003a).

Dies hat zur Folge, dass durch die steigende Pkw-Verfügbarkeit weitere Wege in kurzer Zeit unternommen werden können. Somit wird der seit den 70er Jahren begonnene Trend von Wohnen im Grünen und Arbeiten in der Stadt bestärkt, wobei immer weniger auf die flächensparenden Verkehrsmittel, wie Bahn oder Bus, zurückgegriffen wird, sondern meist aus Bequemlichkeit und Zeitersparnis der Pkw genommen wird. In einem ÖROK-Workshop, der sich mit dem Thema „Räumliche Entwicklung in österreichischen Stadtregionen" befasste, wurde im Protokoll der Arbeitsgruppe „Verkehrsentwicklung" angeführt, dass beim Kauf eines Einfamilienhauses im Grünen eine Kostentransparenz geschaffen werden sollte, da logistische Aufwendungen wie beispielsweise das Pendeln der Kinder und Eltern oft vernachlässigt werden. Daher könn-

[21] VCÖ: Österreich hat den 5. höchsten Motorisierungsgrad in der EU, unter http://www.vcoe.at/start.asp?b=92&ID=4396 (Abruf 5.Okt.2009)

te eine Aufklärung und Transparenz schon vor der Baulanderwerbung eine Zersiedlung beeinflussen bzw. verringern.[22]

In Kapitel 8 (*Analyse von Mobilitätsmustern)* wird sehr anschaulich dargestellt, dass der Großteil der Erwachsenen, aber auch der berufstätigen Jugendlichen ihre Wege mit dem Pkw bewältigen. Auch Bring- und Holwege werden zumeist mit dem Auto absolviert.

Dies hat zur Folge, dass das Öffentliche Verkehrsangebot und hier vor allem im ländlichen Raum immer stärker an Bedeutung verliert. Um einen Öffentlichen Verkehr wirtschaftlich führen zu können, benötigt dieser höhere Fahrgastzahlen, daher werden vermehrt als Ersatz bzw. Ergänzung zum traditionellen Linienverkehr mit Bus und Bahn, bedarfsorientierte Verkehrsmittel (Rufbusse, Anrufsammeltaxis etc.) eingerichtet. [23]

Für unsere Zielgruppe ist vor allem die Sicherung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs von Bedeutung. Daher kommt gerade den Nebenbahnen und Bussen als Schülertransportmittel eine besondere Bedeutung zu. Bei Erhebungen von 5 Nebenbahnen in Niederösterreich wurde festgestellt, dass im Schnitt rund die Hälfte aller Fahrgäste (an einem Werktag/Schultag) auf den diversen Nebenbahnen SchülerInnen bzw. in Ausbildung stehende Jugendliche sind. Auf der Ybbstalbahn liegt der Anteil sogar weit darüber, nämlich bei 79 % (Herry Consult 2008).

Laut Unfallstatistik der Statistik Austria verunfallten im Jahr 2005 knapp die Hälfte aller verunglückten Kinder im Alter von 0 bis 15 Jahren im Pkw, dieser Anteil ist seither leicht rückläufig (2008: 47 %), hingegen stieg der Anteil der verunglückten Kinder mit den Fahrrad in der gleichen Zeitperiode von 26 % auf 29 % (Statistik 2009d).

Sehr viele Jugendliche machen im Laufe ihrer Ausbildung nähere Bekanntschaft mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, wobei sie durch persönliche Erfahrungen, wie überbelegte Schülertransporte, schlechtes bzw. veraltetes Wagenmaterial sowie (nicht angekündigte) Verspätungen ein eher negatives Bild vom ÖV-Angebot sammeln (Herry Consult 2008)**Fehler! Textmarke nicht definiert.**. Wenn jedoch ein Umdenken bei den Verkehrsunternehmen stattfinden würde und Schüler als „ÖV-Nutzer von Morgen" angesehen werden würden, für die es Wert wäre, Investitionen zu tätigen, würde eine höheres Akzeptanzpotenzial für Öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden.

---

[22] ÖROK: „Räumliche Entwicklung in österreichischen Stadtregionen: Handlungsbedarf und Steuermöglichkeiten". Fokusgruppen-Workshop, 5. Mai 2008, TU-Wien, unter: http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u._Region/3.Themen_und_Forschungsbereiche/4.Stadtregionen/FGWS_9_AG-Verkehrsentwicklung_Protokoll_20080505.pdf (Abruf am 28.Sept.2009)

[23] Umweltbundesamt, unter http://www.umweltbundesamt.at/ (Abruf am 2.Okt.2009)

9.1.2 Tendenzen und Perspektiven in Stadtregionen

Eine Betrachtung über die Stadtgrenzen hinweg und hin zu Stadtregionen ist insofern von großer Bedeutung, da zum einen seit mehreren Jahren ein starker Wanderungstrend in das Umland von Großstädten und Mittelstädten, beziehungsweise in Kleinstädte festgestellt werden konnte, zum anderen eine verstärkte Verflechtung zwischen der Stadt und dem jeweiligen Umland für die Bereiche Wohnen, Erholen, Arbeiten und Einkaufen ersichtlich ist. Bei den Betrachtungen der Stadtregion wird zwischen der Kernstadt (Stadtgemeinde Wien, Graz etc.) und den Außenzonen unterschieden. Welche Entwicklungen in den Stadtregionen gegenwärtig erfolgen, sind im Perspektivenbericht zur Positionierung von Österreichs Stadtregionen festgehalten (Giffinger et al 2004). Nachfolgend werden die bedeutendsten Entwicklungstendenzen zusammengefasst:

Bevölkerung nach Stadtgrößen [24]:

- Großstädte brauchen eine positive Wanderungsbilanz
- Kleinere Städte wachsen deutlich schneller als Mittel- und Großstädte
- Mittel- und Kleinstädte altern deutlich rascher als Großstädte
- Einwohner im Alter unter 15 Jahren:
  - nehmen in der Stadtregion Wien am raschesten zu
  - sind in der Bilanz von Kernstadt und Außenzone der Groß- und Mittelstädte stabil
  - nehmen in Kleinstadtregionen deutlich ab
- Alle Bezirke, die innerhalb einer Stadtregion liegen, zeigen höhere Bevölkerungszunahmen als Bezirke außerhalb einer Stadtregion (ÖROK 2004).

Arbeitsplatzentwicklung:

- alle Städte verlieren Arbeitsplätze in der Sachgüterproduktion
- Zugewinne im Handel und bei wirtschaftsnahen Diensten
- Außenzonen sind Zentren der Wirtschaftsentwicklung
- Gewinner sind die Zentralräume von Graz, Salzburg, Linz und Innsbruck
- größten Zuwächse in Gemeinden unter 5.000 Einwohnern

[24] In 4 Klassen: 1) Wien, 2) Großstädte: 100.000 bis 300.000 Einwohner, 3) Mittelstädte: 20.000 bis 99.999 EW, 4) Kleinstädte: <20.000 EW

Strukturwandel:

- Verluste im Bereich der Sachgüterindustrie
- Im Handel bestehen geringe Verschiebungen zu Gunsten kleinerer Städte
- Starke Zuwächse in Städten und einzelnen Gemeinden; jedoch bei sehr unterschiedlichem Ausgangsniveau
- Stadtregionen werden immer stärker zu Wachstumspole der nationalen Wirtschaft und „Knotenpunkte" einer international operierenden Wirtschaft (ÖROK 2004)

Räumliche Entwicklungen:

- Weiträumige Verflechtungen zwischen Kernstadt und Außenzonen
- Allmähliches Zusammenwachsen der Stadtregionen entlang der wichtigsten gemeinsamen Verkehrsachsen
- Stadtregionen sind nicht bundeslandübergreifend
- Perspektiven bestehen für eine polyzentrische Entwicklung unter der Nutzung der Potenziale von benachbarten Grenzstädten außerhalb des Bundesgebietes
- Starker Wettbewerbsdruck besteht für die Stadtregion Wien aus internationaler Sicht aufgrund zahlreicher mobiler Unternehmen, die international agieren

9.1.3 Tendenzen bei der Versorgung im ländlich geprägten Raum

Regionale Disparitäten in Bezug auf die infrastrukturelle Basisversorgung sind stark ausgeprägt. Im ländlich geprägten Raum verstärken sich Entwicklungen der dezentralen Konzentration von Wirtschaft und Bevölkerung. Abseits der Stadtregionen bildeten sich regionale Zentren und Subzentren heraus. Diese Zentren können zumeist noch infrastrukturelle Basisseinrichtungen zur Grundversorgung vorweisen. Abseits davon, also im peripheren, strukturschwachen ländlichen Raum zeigt sich bei der Versorgung im Bereich der Güter- und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs eine zunehmende Verschlechterung. Kernprobleme bei der Versorgung mit Dienstleistungen des täglichen Bedarfs treten vor allem in den Bereichen Kinderbetreuung, Volksschulwesen, Altenbetreuung, Medizinische Grundversorgung und bei den Postämtern auf (vgl. Sammer et al. 2000).

Ein weiteres Problem stellt die Abnahme der Mehrgenerationenhaushalte dar, wo Großeltern die Aufsicht der Eltern über deren Kinder übernehmen können – ohne gro-

ße Distanzen überwinden zu müssen – während diese ihre Berufstätigkeit ausüben können.

Abnahme der Mehr-Generationenhaushalte

Im Jahr 2008 wohnten in nur 3,1% der 3,57 Mio. Privathaushalte Eltern mit Kindern, deren Großeltern sowie in seltenen Fällen deren Urgroßeltern zusammen. Vor allem sind es kleinere ländliche Gemeinden, in denen Mehr-Generationenhaushalte noch am häufigsten vorkommen. So ist in Gemeinden mit einer Agrarquote von mehr als 10 % noch jeder zehnte Haushalt ein Mehr-Generationenhaushalt. In den Bundesländern Steiermark und Burgenland setzt sich rund jeder 20-te Haushalt aus drei oder mehr Generationen zusammen (6,0 % bzw. 5,3 %).

Probleme mit Kinderbetreuung

Die Situation bei Kinderbetreuung und Kinderbetreuungseinrichtungen wird in Statistik Austria (2008d) dargestellt: Aufgrund der Auflösungstendenzen von Mehr-Generationenfamilien, in der Großeltern einen Teil der Kinderbetreuung übernahmen, kommt den öffentlichen und privaten Betreuungseinrichtungen sowohl in der Stadt als auch auf dem Land immer mehr Bedeutung zu. Anhand der Tabelle 9-1 ist ersichtlich, dass vor allem in ländlich geprägten Gebieten und hier vor allem in den Bundesländern Vorarlberg, Niederösterreich und der Steiermark der Anteil an Krippen sehr gering ist. Weit besser sieht die Versorgung mit Kindergärten im ländlichen Raum aus. Nur Kärnten mit einem Anteil von 83 % liegt im Bundesländerranking an letzter Stelle. In den anderen Bundesländern gibt es fast in jeder Gemeinde mindestens einen Kindergarten.

Für alleinerziehende (berufstätige) Mütter oder Väter spielen die Öffnungszeiten der Betreuungseinrichtungen eine entscheidende Rolle, da von diesen Zeiten oftmals auch die Verkehrsmittelwahl abhängt, da für Alternativen zum Pkw, mehr Zeit eingeplant werden muss. 93 % aller Krippen und 91 % aller Kindergärten bieten eine „ganztägige“ (Öffnungsdauer mind. 6 Stunden) Betreuung an.

Vor allem für berufstätige Eltern mit Kindern im Vorschulalter spielen die Öffnungszeiten sowohl Beginn- als auch Endzeit eine bedeutende Rolle. Nur In Wien sperren 76 % der Krippen vor 7:00 Uhr auf, in den übrigen Bundesländern öffnen diese zumeist erst zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr. Fast alle Krippen haben Schließzeiten nach 16:00 Uhr (99 %), in Tirol hingegen schließen 59 % aller Krippen bereits vor 15:00 Uhr.

Krippen haben in Durchschnitt zehn Schließtage in den Sommerferien, vor allem Wien hat mit 4 Schließtagen in den zwei Sommermonaten die wenigsten, gefolgt von den Bundesländern Niederösterreich und Salzburg mit je neun Schließtagen.

Bezüglich der Beginnzeiten von Kindergärten bietet sich ein ähnliches Bild wie bei den Krippen. Die meisten, mit Ausnahme von Wien, öffnen erst zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr. 79 % der Kindergärten in Tirol, 71 % in der Steiermark, 60 % in Vorarlberg

und 44 % in Oberösterreich schließen bereit vor 15:00 Uhr, was für Beruftätige eine große Belastung darstellt, denn zumeist dauert ihre Arbeitszeit bis 16:00 Uhr. Somit müssen viele betroffene Erwachsene Alternativen finden, damit ihr Kind bis zu ihrem Arbeitsende betreut wird. Dies betrifft vor allem Alleinerziehende, die sich die weitere Betreuung zumeist nicht mit dem Partner teilen können und auf zusätzliche Personen oder Institutionen angewiesen sind.

Aufgrund der meist späten Öffnungszeit der Betreuungseinrichtungen kann angenommen werden, dass viele Betroffene dem Pkw für das Bringen der Kinder zu den Einrichtungen wählen, obwohl wie die Erhebung in Niederösterreich zeigt, mehr als die Hälfte der Wege 5 Kilometer und zumeist sogar kürzer sind. Ein weiterer Argumentationspunkt wäre, dass durch die Zersiedelung, vor allem im ländlichen Raum, keine andere Möglichkeit für Betroffene besteht, um ihr Kind schnell, aber auch „sicher" zum Betreuungsplatz zu bringen. Das Ausdünnen des Öffentlichen Verkehrsangebotes im ländlichen Raum trägt das übrige bei, dass immer mehr Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden (Meth 2002).

Tabelle 9-1: Probleme der Kinderbetreuung im Ländlichen Raum

Auflösung der Mehr-Generationenfamilie und damit der familieninternen Kinderbetreuung	**B**	**K**	**NÖ**	**OÖ**	**S**	**ST**	**T**	**V**	**W**	**AT**	
Betreuungsquote der 0 bis 2-Jährigen in Kindertagesheimen	15%	13%	9%	6%	10%	6%	12%	12%	23%	12%	
Betreuungsquote der 3 bis 5-Jährigen in Kindertagesheimen	97%	78%	92%	85%	85%	80%	86%	82%	83%	85%	1
Betreuungsquote der 6 bis 9-Jährigen in Kindertagesheimen	7%	18%	13%	13%	10%	6%	4%	7%	29%	14%	
Fehlende Betreuungsplätze:	**B**	**K**	**NÖ**	**OÖ**	**S**	**ST**	**T**	**V**	**W**	**AT**	
Anteil der Krippen in Städten	100%	80%	36%	70%	65%	41%	91%	56%	100%	59%	
Anteil der Krippen in ländlich geprägten Gemeinden	21%	19%	3%	5%	5%	4%	23%	0%	-	8%	1
Anteil der Kindergärten in Städten	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Anteil der Kindergärten in ländlich geprägten Gemeinden	100%	83%	98%	99%	99%	100%	100%	100%	-	98%	
Ungünstige Öffnungszeiten der Betreuungseinrichtungen (keine Raumtypenunterscheidung)											
KRIPPEN:	**B**	**K**	**NÖ**	**OÖ**	**S**	**ST**	**T**	**V**	**W**	**AT**	
Öffnungszeit - ganztägig	95%	92%	89%	99%	98%	89%	70%	-	100%	93%	
Öffnungszeit - halbtägig	5%	8%	11%	1%	2%	11%	30%	-	-	7%	
Beginnzeit vor 7:00 Uhr	18%	43%	33%	43%	27%	23%	10%	-	76%	49%	1
Beginnzeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr	75%	53%	58%	57%	73%	63%	84%	-	22%	47%	
Beginnzeit nach 8:00 Uhr	8%	4%	9%	0%	0%	14%	6%	-	3%	4%	
Endzeit vor 15:00 Uhr	23%	22%	16%	21%	21%	37%	59%	-	0%	18%	

Endzeit zwischen 15:00 Uhr und 16:00 Uhr	15%	4%	7%	22%	13%	3%	5%	-	1%	5%
Endzeit nach 16:00 Uhr	63%	75%	78%	57%	66%	60%	36%	-	99%	77%
Durchschnittliche Schließtage in den Sommerferien	21	11	9	16	9	25	16	-	4	10
KINDERGÄRTEN:	**B**	**K**	**NÖ**	**OÖ**	**S**	**ST**	**T**	**V**	**W**	**AT**
nach Öffnungszeit - ganztägig	87%	83%	100%	85%	86%	92%	86%	83%	96%	91%
nach Öffnungszeit - halbtägig	13%	17%	0%	15%	14%	8%	14%	17%	4%	9%
Beginnzeit vor 7:00 Uhr	9%	37%	24%	22%	15%	10%	4%	1%	65%	26%
Beginnzeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr	89%	61%	76%	77%	83%	87%	94%	96%	29%	72%
Beginnzeit nach 8:00 Uhr	3%	2%	0%	1%	2%	3%	2%	3%	6%	2%
Endzeit vor 15:00 Uhr	29%	31%	39%	44%	40%	71%	79%	60%	8%	43%
Endzeit zwischen 15:00 Uhr und 16:00 Uhr	27%	11%	19%	28%	8%	3%	6%	16%	2%	13%
Endzeit nach 16:00 Uhr	43%	58%	43%	28%	52%	26%	15%	25%	90%	44%
Durchschnittliche Schließtage in den Sommerferien	25	28	24	25	25	43	37	39	7	26
Verkehrszunahme durch Begleitverkehr (bspw. Holen und Bringen von Kindern),	wobei in Niederösterreich 50% bis max. 80% der Begleitwege 5 Kilometer und kürzer sind.									
Anteil der Bring- und Holwege an allen Wegzwecken nach Haushaltstyp	Der Anteil der Begleitwege bei Erwachsenen von Familien mit Kindern unter 6 Jahren lag in NÖ (2003) bei 21%, von Familien mit Kindern unter 18 Jahren bei 14%, von Alleinerzieherhaushalten bei 22% und von Haushalten ohne Kinder unter 18 Jahren bei 25%. [2]									

[1] STATISTIK AUSTRIA (2008d)

[2] HERRY(2003a).

9.1.4 Probleme im Volksschulwesen

Nach Berechnungen der STATISTIK AUSTRIA gab es im Schuljahr 2007/08 insgesamt 337.934 VolksschülerInnen und somit über 55.600 weniger als noch vor sieben Jahren (minus 14,1 %). Betrachtet man die Geburtenraten der letzten Jahre bzw. die darauf basierenden Bevölkerungsprognosen, so ist in den nächsten zehn Jahren keine Trendumkehr zu erwarten. Mit österreichweit leicht steigenden Schülerzahlen im Volksschulbereich wird wahrscheinlich erst wieder ab dem Schuljahr 2017/18 zu rechnen sein.

45 % aller VolksschülerInnen leben in ländlichen Regionen. In Burgenland beträgt der Anteil der VolksschülerInnen, die aus ländlich geprägten Gemeinden kommen, 94 %. Unter dem Österreichschnitt liegen nur die Bundesländer Kärnten und Vorarlberg.

Laut Volkszählung 2001 besuchen 87% aller VolksschülerInnen eine Schule in ihrer Wohngemeinde. 13 %, sind AuspendlerInnen, d.h. ihre Schule liegt in einer anderen Gemeinde oder Bezirk. Die meisten VolksschülerInnen erreichen ihre Schule innerhalb 30 Minuten. Trotz fehlender Raumtypenunterscheidung kann aufgrund der Ergebnisse geschlossen werden, dass vor allem VolksschülerInnen in ländlichen Regionen mit dem Pkw zur Schule gebracht werden. Dies lässt sich durch die Angaben des Bundes-

landes Burgenland belegen, wo 94 % aller VolksschülerInnen aus ländlichen Gemeinden stammen und diese, gegenüber den anderen Bundesländern, am häufigsten mit dem Pkw zur Schule gebracht werden (Statistik Austria 2005).

Die Siedlungsstruktur im ländlichen Raum macht ein konzentriertes Öffentliches Verkehrsangebot aus ökonomischer Sicht unmöglich. Der geringe Auslastungsgrad führt zu weiterer Ausdünnung des Angebots bis ein in jeder Hinsicht unbefriedigender Minimalstandard geboten wird. Daher werden flexible Individualverkehrsmittel, wie beispielsweise der Pkw, begünstigt (Sammer et al 2000).

Tabelle 9-2: Probleme des Volksschulwesens im Ländlichen Raum

Rückgang der Schülerzahlen und damit Unterlastung der bestehenden Volksschulen:	**B**	**K**	**NÖ**	**OÖ**	**S**	**ST**	**T**	**V**	**W**	**AT**	[1]
Anteil der VolksschülerInnen in ländlich geprägten Gemeinden an allen VolksschülerInnen nach Bundesland	94%	42%	57%	57%	45%	60%	59%	35%	-	45%	
Konzentration der Standorte – Fußläufigkeit geht verloren (keine Raumtypenunterscheidung)	**B**	**K**	**NÖ**	**OÖ**	**S**	**ST**	**T**	**V**	**W**	**AT**	[2]
Anteil der VolksschülerInnen , die in eine andere Gemeinde oder einen anderen Bezirk pendeln.	12%	7%	15%	12%	5%	20%	6%	4%	18%	13%	
Sozialisation der Kinder auf das Auto (keine Raumtypenunterscheidung)	**B**	**K**	**NÖ**	**OÖ**	**S**	**ST**	**T**	**V**	**W**	**AT**	[3]
Wegzeiten der pendelnden VolksschülerInnen: 1 bis 5 Min.	32%	20%	22%	22%	19%	20%	25%	22%	19%	21%	
6 bis 10 Min.	40%	34%	36%	36%	33%	34%	35%	35%	31%	35%	
11 bis 15 Min	17%	22%	21%	22%	22%	22%	21%	23%	19%	21%	
16 bis 30 Min.	9%	22%	18%	18%	23%	21%	17%	19%	24%	20%	
über 30 Min.	1%	3%	3%	2%	3%	3%	2%	1%	7%	3%	[2]
Verkehrsmittelwahl für den Schulweg: zu Fuß	55%	50%	41%	47%	54%	42%	68%	76%	51%	50%	
Pkw-Mitfahrer	23%	19%	21%	12%	10%	13%	10%	6%	17%	15%	
ÖV	21%	31%	37%	41%	34%	44%	21%	16%	31%	34%	
Rad	1%	0%	1%	1%	2%	1%	1%	2%	0%	1%	

[1] STATISTIK AUSTRIA (2009e)

[2] STATISTIK AUSTRIA (2005)

[3] Sammer, G., Weber, G. et al. 2000: MOVE - Mobilitäts- und Versorgungserfordernisse im strukturschwachen ländlichen Raum als Folge des Strukturwandels.

Im Zeitraum von 1960 bis 1980 wurden aufgrund der rückläufigen Volksschülerzahlen rund 15 % der Volksschulen geschlossen. Bis jetzt sind jedoch die Bezirke mit Volksschulen gut ausgestattet, nur bei 4 % der VolksschülerInnen dauert der Schulweg länger als 30 Minuten. Jedoch der weiterhin rückläufige Trend der Schülerzahlen lässt darauf schließen, dass mit weiteren Schließungen von Volksschulen zu rechnen ist (ÖROK 2008).

9.2 Mobilitätsprägende Rahmenbedingungen, Bedürfnisse und Entwicklungen in städtischen und ländlichen Räumen

9.2.1 Wohnortwahl und Wohnbedürfnisse

Wohnbedürfnisse im Kontext der Erreichbarkeit

Die Analyse der verkehrsbezogenen Erreichbarkeiten von lokalen, regionalen und überregionalen Einrichtungen ist ein wesentlicher Indikator zur Definition der Versorgungsqualität der Bevölkerung. Erreichbarkeitsqualitäten sind im engen Kontext zu sehen mit der geschaffenen Siedlungsstruktur, sowie zum einen mit der Erschließung des Raumes durch ein qualitativ annehmbares Verkehrsnetz und zum anderen mit einer Bereitstellung von Öffentlichen Verkehrsmitteln unter der Erfüllung einer betriebs-wirtschaftlich effizient umsetzbaren Bedienungsqualität. Erreichbarkeitsverhältnisse werden in ÖROK (2007) dargestellt:

Die Erreichbarkeit von nächstgelegenen regionalen Zentren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist in Österreich mit 98 % auf hohem Niveau. Jeder Bürger erreicht sein nächstgelegenes regionales Zentrum binnen 30 Minuten und 88 % der Bevölkerung binnen 50 Minuten.

Betrachtet man dazu die Entwicklung der Erreichbarkeit im Zeitraum von 1997 bis 2005, so zeigen sich die höchsten Erreichbarkeitsverbesserungen in Bundesländern, die aktuell immer noch die geringeren Erreichbarkeitsverhältnisse aufweisen (v.a. Burgenland). Ursachen der Verbesserungen sind sowohl auf Ausbaumaßnahmen im hochrangigen Straßennetz zurückzuführen, als auch auf kleinräumige Maßnahmen wie beispielsweise durch die Errichtung von Ortsumfahrungen.

Im Öffentlichen Verkehr (ÖV) ist eine Grundversorgung in Hinsicht auf die nächstgelegene Haltestelle gegeben. 95 % der Bevölkerung erreichen eine Haltestelle im Umkreis von 1.500 m. Dieser Wert bedarf jedoch einer zusätzlichen Betrachtung in Bezug auf die Qualität der Haltestelle, da an zahlreichen Haltestellen häufig keine Bedienung in ausreichender Zahl und entsprechender Nutzerfreundlichkeit angeboten wird.

Im Vergleich zu 1997 hat sich diese Erreichbarkeit für das Jahr 2005 sogar geringfügig verschlechtert. Den geringsten Zugänglichkeitsgrad weist dazu die Steiermark auf mit einem Wert von rund 90 %. Die Ursachen dazu sind in einer dispersen Siedlungsstruktur zu finden bzw. durch Bahnhaltestellen abseits der Siedlungskerne am Siedlungsrand, die zumeist aus einer historisch bedingten Entwicklung in diesen Randlagen entstanden sind. Die höchsten Steigerungen beim Erschließungsgrad sind in Niederösterreich und in Oberösterreich festzustellen. Vorarlberg, Salzburg und Tirol (rund 96 %) weisen die höchsten Erschließungsgrade auf, unter Ausklammerung der Bundeshauptstadt Wien die hier aufgrund des sehr engmaschigen ÖV-Netzes einen Sonderstatus einnimmt. Ursache der positiven Effekte in Nieder- und Oberösterreich sind auf die

konsequente Umsetzung der Landes- bzw. Regionalverkehrskonzepte zurückzuführen.

Die Erreichbarkeit von regionalen Zentren liegt nur mehr bei 89 %. Hier weisen die Länder Steiermark und Burgenland mit rund 77 % die schlechtesten Ergebnisse auf. Bundesländer mit dichter Zentrenstruktur und geringerer Größe, wie Salzburg und Vorarlberg, konnten im Österreichvergleich mit einer Verbesserung von rund 10 Prozentpunkten die höchsten Steigerungen erzielen seit dem Jahr 1997.

Insgesamt verbesserte sich der Erreichbarkeitsgrad der überregionalen Zentren um 5 Prozentpunkte, wobei die höchsten Steigerungsraten in Niederösterreich und Kärnten mit plus 7 Prozentpunkten zu verzeichnen waren. Ursachen sind vor allem in einem verbesserten Angebot aufgrund einer verbesserten Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern und den Verkehrsunternehmen zu sehen. Verbesserte Umsteigebeziehungen und Fahrzeitverkürzungen führten zu einer kürzeren Gesamtreisezeit. Hervorzuheben ist dennoch, dass in den peripheren Regionen drastische Kürzungen im ÖV-Angebot durchgeführt wurden, die in den Gesamtauswertungen aufgrund der Verbesserungen in den Ballungsräumen nicht sichtbar werden. Eine Bedienung der Fläche abseits der dicht besiedelten Regionen ist mit dem ÖV wirtschaftlich kaum umsetzbar. Ein Bundesland wie Tirol kann demnach aufgrund der konzentrierten Siedlungsstruktur in den Tallagen gute Erreichbarkeits- und Erschließungswerte bezüglich der regionalen Zentren vorweisen, liegt jedoch bei der Erreichbarkeit der überregionalen Zentren (nur Innsbruck) deutlich unter dem Österreichdurchschnitt.

Die beschriebenen Erreichbarkeitsanalysen geben ein gutes quantitatives und qualitatives Gesamtbild, bilden jedoch nicht die realen täglichen Mobilitätsbedürfnisse und die real umgesetzten täglichen Wege der Bevölkerung im Verkehr ab.

Wohnen und Arbeit – Die Bedeutung der Stadtregionen in Österreich

Eine Stadtregion umfasst mehrere geografisch benachbarte, städtisch geprägte Gemeinden. Stadtregionen sind ein maßgeblicher Wachstumsmotor der regionalen Wirtschaftsentwicklung sowie bedeutende Versorgungszentren im verstädterten und ländlichen Raum (ÖROK 2009). In den Stadtregionen bündeln sich wirtschaftliche Aktivitäten. Diese verfügen über rund 77 % aller Arbeitsplätze. Mit rund 69 % der Bevölkerung leben somit rund 5,54 Millionen Menschen in Österreich in Stadtregionen (Stand 2001).[25]

[25] ÖROK (2009): Die in Summe 38 identifizierten Stadtregionen in Österreich werden hier nicht nach administrativen Gemeindegrenzen definiert, sondern basierend auf gleichförmigen Rasterzellen mit einer Kantenlänge von 500 Metern, denen eine genaue Anzahl an Wohnbevölkerung und Beschäftigten zugeordnet ist.

Stadtregionen sind dynamisch. Das demografische Wachstum findet vor allem in den zugeordneten Außenzonen statt (+7,5 % zwischen 1991 und 2001) und ist überwiegend bedingt durch eine positive Wanderungsbilanz.

Innerhalb der Stadtregionen und zwischen denselben bestehen starke Veränderungen in Bezug auf den demografischen Aufbau und bezüglich der Bevölkerungsentwicklung, insbesondere zwischen den Kernstädten und den Umlandgemeinden. In den Umlandgemeinden ist zudem ein erhöhter Ressourcenverbrauch durch eine starke Zersiedelung und einem zunehmenden Flächenverbrauch zu verzeichnen. In Bezug auf die Haushaltsgrößen ist ein Trend zu kleineren Haushalten festzustellen (vgl. Ergebnisse zu Haushaltsgrößen, Kapitel 4).

Ein Beschäftigungszuwachs findet in den Stadtregionen - analog zur Wanderungsbilanz - ebenso in den Stadtumlandbereichen statt.

Bei der Entwicklung der Verkehrsströme in Bezug auf den Arbeitsweg ist bei der Gegenüberstellung der Jahre 1991 und 2001 eine deutliche Steigerung der Auspendler zu verzeichnen. Auf die Stadtregionen inklusive der Bundeshauptstadt Wien entfällt dazu eine Steigerung von rund 29 %, im übrigen Bundesgebiet ist ein Plus von mehr als 55 % zu verzeichnen.

Effekte der Wohnortwahl und der Siedlungsstruktur auf die Mobilitätsbewältigung

Die Wahl des Wohnstandorts ist im Wesentlichen geprägt durch die Kosten und das individuell verfügbare Budget, das dem Bereich Wohnen zugeteilt wird. Weitere Hauptentscheidungskriterien zur Wahl des Wohnortes bilden darüber hinaus die sozialen und familiären Kontakte sowie die persönlichen Anforderungen an eine Lebensqualität, die den eigenen Bedürfnissen gerecht werden soll. Die Wahl des Wohnstandortes ist demnach ein individueller Kompromiss, der bedeutend beeinflusst ist vom persönlich gewünschten Lebensstil, als Resultat einer individuellen Gewichtung der persönlichen Entscheidungskriterien. Die Entscheidungskriterien zur Wohnortwahl sind demnach individuell und komplex, und nicht zwingend rational nachvollziehbar.

Auf Basis von ausgewählten Fallbeispielen lassen sich jedoch generelle Verhaltensmuster in Bezug auf die Wohnortwahl und die daraus resultierende Mobilitätsbewältigung ableiten. Nachfolgend werden zur Relation von Arbeit und Wohnen Kernergebnisse aus Untersuchungen in Deutschland zusammengefasst:

- Aktuelle Statistiken belegen zum einen den starken Trend einer Migration in Städte und Ballungsräume, zum anderen jedoch auch, dass sowohl die Zahl der Tagespendler zur Arbeit, wie auch die Weglängen bei den Arbeitspendlern in der vergangenen Dekade zugenommen haben. Migration wird demnach häufig kompensiert über eine in Kauf genommene, zunehmende Pendeldistanz zum

Arbeitsort (vgl. Kalter 1994). Laut Statistik Austria (2004) hat sich seit 1961 die Zahl der Tagespendler verdreifach.

- Längere Pendeldistanzen zum Arbeitsort werden akzeptiert, wenn der Bodenpreis im Wohnort entsprechend niedriger ist als in anderen, zum Arbeitsort näher gelegenen Zonen (vgl. Vogt et al. 2001).
- Stadtwärts gerichtete Wanderungen führen zu deutlichen Verlagerungen zugunsten aller Verkehrsmittel des Umweltverbunds auf Kosten des Pkw. Umgekehrt führt die Randwanderung zu einer starken Zunahme der Pkw-Wege auf Kosten des Umweltverbunds (Scheiner 2005).

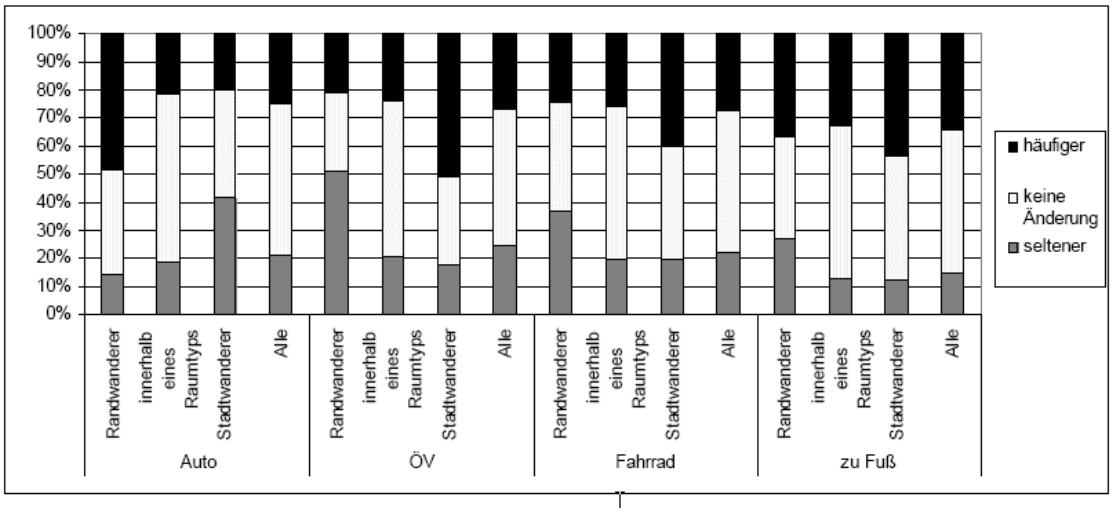


Abbildung 9-2: Änderungen der Verkehrsmittelnutzung nach dem letzten Umzug – Differenzierung nach räumlichen Verflechtungen, Quelle: Scheiner (2005)

- In Stadtumlandgemeinden mit Anschluss an das schienengebundene Nahverkehrsnetz im ÖPNV (S-Bahn, Regionalzüge) nutzt ein größerer Anteil der Arbeitspendler Öffentliche Verkehrsmittel als in jenen Gemeinden die nicht an dieses schienengebundene Kernnetz angeschlossen sind (Holz-Rau & Kutter 1995).
- Für suburbane Haushalte in Ballungsräumen ist die Verfügbarkeit eines nahen schienengebundenen Anschlusses im ÖPNV ein bedeutendes Kriterium für die Wahl des Wohnortes (IMU-Institut für Medienforschung und Urbanistik 2002).

9.2.2 Besondere Rahmenbedingungen und Bedürfnisse für Kindererziehende

Besondere organisatorische Rahmenbedingungen

Kinderbetreuung, Kinderaufsicht, das Bringen zu und Holen von Krippen, Kindergarten oder dem Hort fordern für Kinderbetreuende einen erhöhten Organisationsbedarf zur Bewältigung des Alltags.

Familien mit Kindern in städtisch geprägten Regionen wohnen heute zumeist nicht mehr mit den Großeltern im gemeinsamen Haushalt oder in räumlicher Nähe (siehe dazu Kapitel 4). Daher sind die Organisation der Kinderaufsicht und die Kinderbetreuung in Zeiten der Abwesenheit der Eltern bedeutend schwieriger zu organisieren. Besteht keine Inanspruchnahme einer „mobilen" Kinderbetreuung, so entsteht für die Eltern ein zusätzlicher Wegaufwand für das Bringen/Holen des Kindes zu/von Verwandten oder Bekannten. Die Erreichbarkeit steht dazu im Vordergrund, insbesondere in Bezug auf die Verfügbarkeit von privaten/öffentlichen Einrichtungen in räumlicher Nähe.

Der zusätzliche Mobilitätsbedarf dazu variiert für Eltern und Kinder nicht nur vorrangig bezüglich des Wohnstandortes, sondern vor allem nach Lebensphasen und Alter des Kindes. Die räumliche Verfügbarkeit der benötigten Einrichtungen, ob bei Verwandten, Krippen, Kindergärten, Horten oder Schulen, bestimmt dazu den Mobilitätsbedarf. Für unterschiedliche Lebensphasen kann demnach bewusst eine suboptimale Lage des Wohnstandortes in Kauf genommen werden. Hervorzuheben ist dazu, dass der organisatorische Aufwand in Stadtregionen oftmals einfacher zu bewältigen ist, aufgrund eines größeren Handlungsspielraums infolge einer geringeren Entfernung zum Arbeitsplatz. Zusätzlich bieten städtische Bereiche ein erweitertes und vielfältigeres Bildungs-, Kultur- und Freizeitangebot insbesondere auch für Kinder.

- Vereinbarkeit von Elternrolle und Beruf für Alleinerziehende stellt noch größere organisatorische Anforderungen
- Sind die familiären Bande verstärkt im ländlichen Bereich vorhanden, sowie grundlegende infrastrukturelle Einrichtungen wie bspw. die Verfügbarkeit von Schulen und Ausbildungsplätzen in der nahen Umgebung bei gleichzeitig guter Erreichbarkeit des nächstgelegenen regionalen oder überregionalen Zentrums, so resultieren daraus keine grundlegenden Sachzwänge für eine Wohnortverlagerung um das Leben im ländlichen Bereich gegen eines im städtischen Umfeld zu tauschen.

Vereinbarkeit von Familie und Beruf als zentrales Bedürfnis

Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist ein zentrales Bedürfnis der Kinderbetreuenden und zugleich die größte Herausforderung. Beschäftigte mit Kindern haben regelmäßige häusliche Verpflichtungen. Zusätzliche Zeit ist erforderlich für regelmäßige Aufmerksamkeit für Kinder, unmittelbarer Versorgung und Beaufsichtigungen. Kindertageseinrichtungen, Schule oder ein privates Netzwerk unterstützen Kinderbetreuende bei der Betreuung und Erziehung. Gute Voraussetzungen zur Vereinbarkeit

von Familie und Beruf sind gegeben im Falle einer kurzen räumlichen Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsort, bei gleichzeitig guter Erreichbarkeit, sowie durch einen familienfreundlichen Arbeitsplatz.

Durch verbesserte Rahmenbedingungen bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf kann der deklarierte Kinderwunsch von Frauen und Männern einfacher realisiert werden. Eine zentrale Rolle fällt auch dem Arbeitgeber zu. Wenn es für Arbeitgeber hier möglich ist flexibel zu agieren, so zeigen sich vor allem für Frauen größere Chancen, wieder früher ins Erwerbsleben einzusteigen. Karenzmodelle sowie Kinderbetreuung für unter 3-Jährige in der Firma des Arbeitgebers oder in Firmennähe können hier eine wertvolle Unterstützung bieten. Die Verfügbarkeit bspw. eines Betriebskindergartens oder ähnlicher Betreuungseinrichtungen vonseiten eines Arbeitgebers können dazu eine bedeutende Erleichterung vor allem für Alleinerziehende darstellen.

Die bedeutendsten Handlungsaufgaben werden seitens der Arbeitnehmer vorrangig in familienfreundlichen Arbeitszeiten und in der Möglichkeit zur Freistellung für Betreuungsaufgaben gesehen. Die durchschnittlichen Wochenarbeitszeiten bei Kinderbetreuenden mit Kindern unter 18 Jahren bzw. mit Kindern mit erhöhtem Pflegebedarf ohne Altersgrenze sind hoch, unterscheiden sich jedoch zwischen den Berufsgruppen. Eine aktuelle Studie aus Deutschland (WSI 2008) bestätigt diesen Trend. Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die hohe durchschnittliche Wochenarbeitszeit von Kinderbetreuenden.

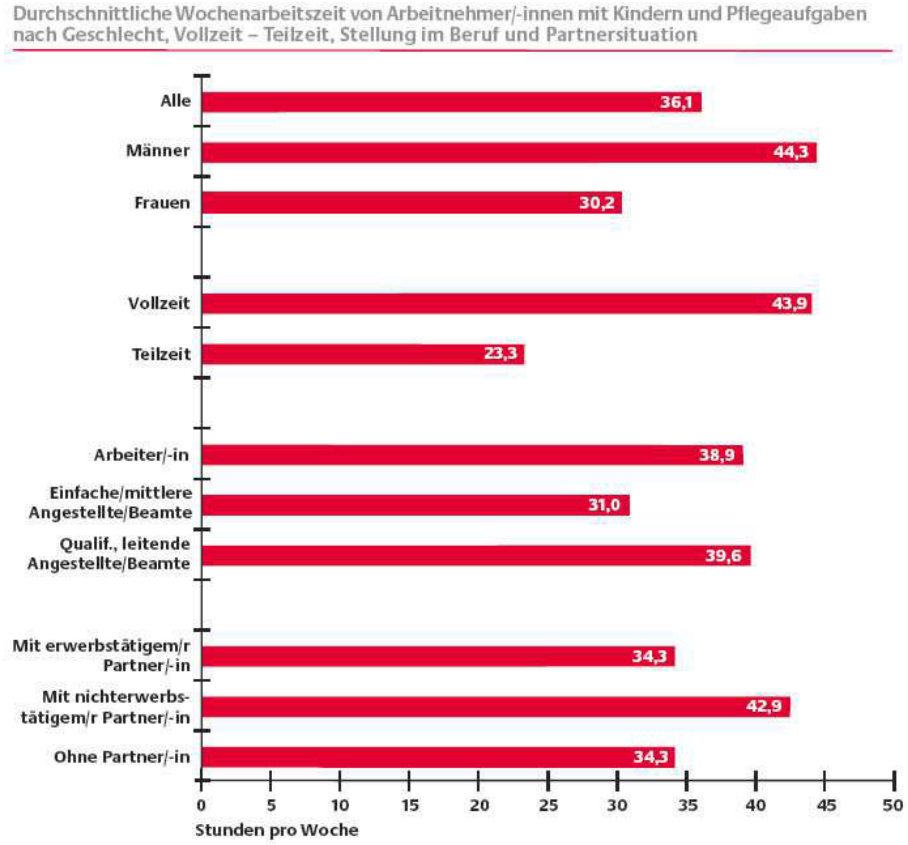


Abbildung 9-3: Durchschnittliche Wochenarbeitszeit von Kinderbetreuenden (Fallstudie Deutschland), Quelle: Wirtschafts- und sozialwissenschaftliches Institut (WSI), 2008

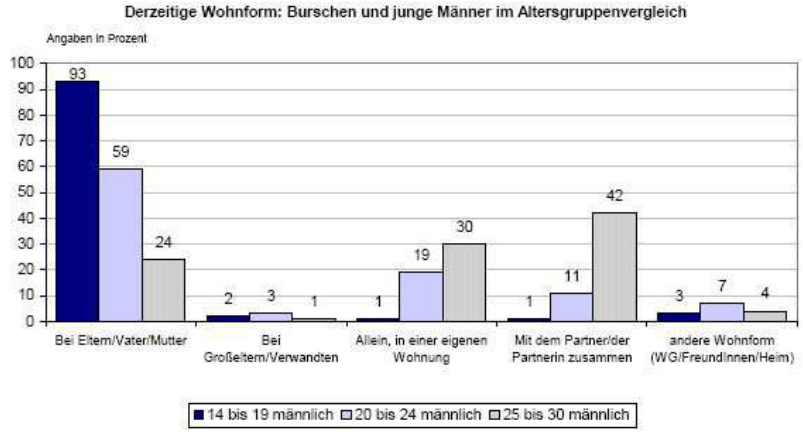
9.2.3 Bedürfnisse und Entwicklungen bei Jugendlichen

Wohnbedürfnisse und Lebensstil

Für Kinder bis ins frühe Jugendalter ist die Familie das wichtigste soziale Bezugssystem. Danach nehmen Freundinnen und Freunde eine sehr bedeutende Stellung ein, und es kommt zur verstärkten Herausbildung von annähernd gleichaltrigen Gruppen mit ähnlichen Interessen, den Peergroups. Diese Gruppen übernehmen bei Kindern und Jugendlichen eine wichtige Sozialisierungsfunktion insbesondere in Hinblick auf emanzipatorische Tendenzen gegenüber dem Elternhaus. Diese Cliquenorientierung [26] ist im Jugendalter am größten. Im Jugenderwachsenenalter verringert sich diese Cliquenorientierung und die Orientierung an einem losen Freundeskreis gewinnt an Bedeutung.

[26] Anmerkung: Als Cliquen werden informelle Gruppen bzw. Freundeskreise von Jugendlichen bezeichnet. Diese bilden sich mehr oder weniger spontan heraus und verfügen weder über formale Strukturen noch über festgelegte Ziele.

Das Wohnen bei den Eltern oder bei einem Elternteil ist selbst für junge Erwachsene noch sehr attraktiv. Aus dem Jugendbericht 2003 (Spectra 2003) [27] geht hervor, dass rund 60 % der jungen Männer und 40 % der jungen Frauen im Alter zwischen 20 und 24 Jahren zwar noch bei den Eltern oder einem Elternteil leben, jedoch unter dem Genuss aller Privilegien der post-adoleszenten Selbständigkeit. In den nachfolgenden beiden Abbildungen wird die Verteilung der Jugendlichen nach Altersgruppen auf einzelne Wohnformen im Detail dargestellt.



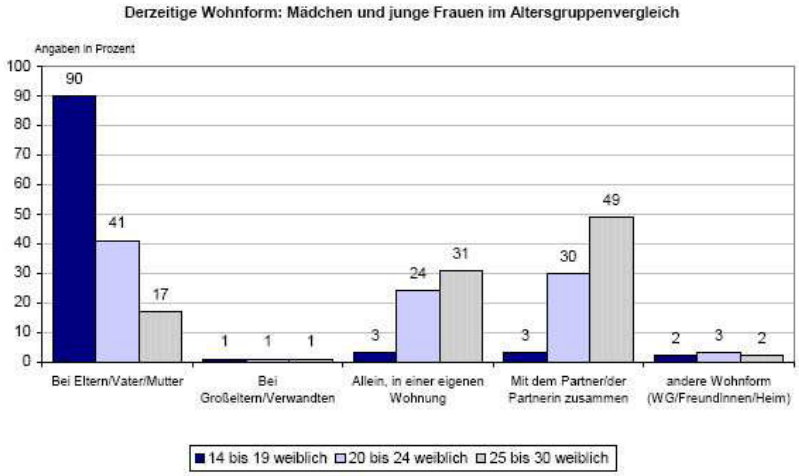
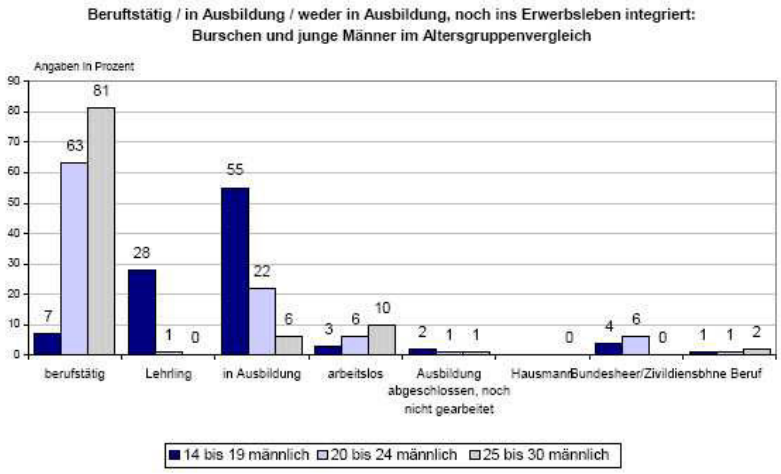


Abbildung 9-4: Derzeitige Wohnform von jungen Männern und Frauen im Altersgruppenvergleich, Quelle: Spectra 2003

Ausbildung und Bereitschaft zur beruflichen Mobilität

[27] N=1.549 österreichische Jugendliche im Alter von 14 bis 30 Jahren. Die Stichprobe wurde als Quoten-Stichprobe (Geschlecht, Alter, Ausbildung / Berufsstand, Bundesland, Ortsgröße) angelegt.

Wie aus dem Bericht zur Lage der Jugend hervorgeht, zeigen österreichische Jugendliche und junge Erwachsene eine hohe Bereitschaft zum lebenslangen Lernen. Zeiten der Ausbildung werden somit auch bei jungen Erwachsenen bereits als selbstverständlich angesehen. Betrachtet man die Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Alter zwischen 14 und 30 Jahren, so zeigt sich in der Altersgruppe von 14 bis 19 Jahren der höchste Teil der sich in Ausbildung Befindlichen, wobei Mädchen mit einem Anteil von 61% gegenüber den Burschen (55 %) etwa stärker vertreten sind. Der Anteil der sich in Ausbildung befindenden jungen ÖsterreicherInnen im Alter zwischen 20 und 24 Jahren reduziert sich dann bereits auf knapp ein Viertel. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Entwicklung der 14- bis 30-Jährigen dazu im Detail.



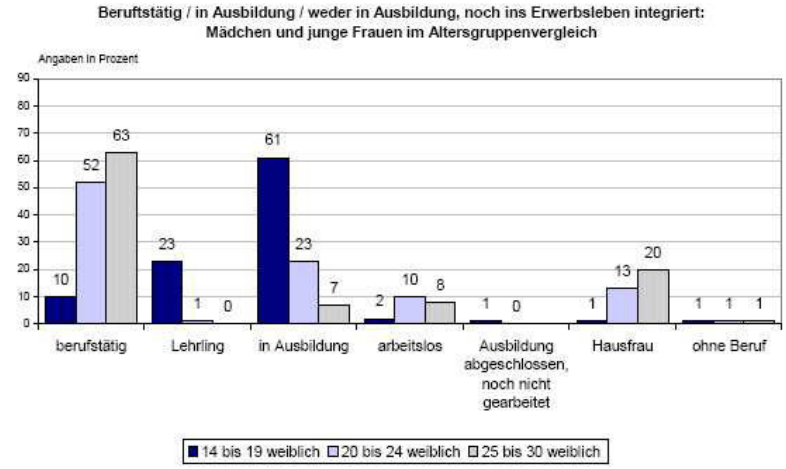


Abbildung 9-5: Berufstätig/in Ausbildung/weder in Ausbildung, noch ins Erwerbsleben integriert: junge Männer und Frauen im Altersgruppenvergleich, Quelle: Spectra 2003

Die Mehrheit der Jugendlichen und jungen Erwachsenen hat eine hohe Bereitschaft, regelmäßig vom Wohnort zum Arbeitsplatz zu pendeln. Wenn es jedoch darum geht,

den Wohnort zu wechseln, um am Arbeitsmarkt bestehen zu können, ist vor allem in der Altersgruppe der ab-25-Jährigen die Mobilitätsbereitschaft bedeutend geringer. Es bestehen auch deutliche geschlechterspezifische Unterschiede in der Einstellung der Jugendlichen zur Mobilitätsbereitschaft.

So haben die jungen Österreicherinnen ein eher ambivalentes Verhältnis zur beruflichen Mobilität. Für eine Mehrheit der Mädchen ist es vorstellbar, regelmäßig zur Arbeit zu pendeln, um am Arbeitsmarkt zu bestehen. Die Bereitschaft, den Wohnort zu wechseln, ist dazu bedeutend geringer. Dazu wäre nur jede zweite Österreicherin unter 25 Jahren bereit, und nur rund ein Drittel der 25- bis 30-jährigen Frauen. Etwa 6 von 10 jungen Frauen können sich vorstellen, für ein Jahr oder länger in einem anderen Land in der EU zu arbeiten.

Rund zwei Drittel der jungen Österreicher sind bereit, regelmäßig zwischen Wohnort und Arbeitsort zu pendeln. Die größere Bereitschaft besteht dazu bei den über 20-Jährigen. Rund 60 % der unter 25-jährigen jungen Männer wäre bereit, aus beruflichen Gründen den Wohnort zu wechseln, um am modernen Arbeitsmarkt zu bestehen. Die Bereitschaft, den Wohnort zu wechseln, ist hingegen in der Altersgruppe von 25 bis 30 Jahren etwas geringer. 7 von 10 Burschen im Alter von 14 bis 19 Jahren können sich auch vorstellen, aus beruflichen Gründen für ein oder mehrere Jahre ins EU-Ausland zu übersiedeln.

10 Validierung durch die Zielgruppen und ExpertInnen

Um die vorangegangenen Analysen der Zielgruppen zu ergänzen und zu validieren, wurden Fokusgruppen und Interviews mit VertreterInnen aus den Zielgruppen (Jugendliche und Kinderbetreuende) sowie Interviews und Workshops mit ExpertInnen unterschiedlicher Fachbereiche durchgeführt. Die wichtigsten Ergebnisse dieser Arbeitsschritte und zentrale Aspekte der Durchführung werden in den folgenden Kapiteln beschrieben.

10.1 Gespräche mit Jugendlichen und Kinderbetreuenden

Um die Meinung von VertreterInnen beider Zielgruppen in den Bericht einfließen zu lassen, wurden persönliche Gespräche durchgeführt. Jugendliche wurden im Rahmen von Fokusgruppen befragt, mit Kinderbetreuenden führte man aufgrund der schwierigeren zeitlichen Koordinierung Einzelinterviews durch. Die Leitfäden für die Moderation der Fokusgruppen und die Interviewleitfäden für Kinderbetreuende wurden auf Grundlage der Ergebnisse vorangegangener Analysen entwickelt.

10.1.1 Durchführung der Fokusgruppen und Interviews

Für die Zielgruppe der Jugendlichen am Ende ihrer Ausbildungszeit wurden drei Fokusgruppen abgehalten. Eine Fokusgruppe wurde mit sechs MaturantInnen eines Bundesoberstufenrealgymnasiums (vier weiblich, zwei männlich) in der Weststeiermark durchgeführt. Die Gruppendiskussion fand Ende Juni zu Schulende statt (ein Zeitpunkt, an dem die SchülerInnen die Matura bereits hinter sich hatten). Eine weitere Fokusgruppe wurde mit sieben Studentinnen aus dem Raum Graz durchgeführt, die ihr Studium vor kurzer Zeit (maximal einem Jahr) abgeschlossen hatten oder kurz vor Abschluss des Studiums standen. Die dritte Fokusgruppe fand mit sieben Jugendlichen zwischen 16 und 26 Jahren (vier weiblich, drei männlich) in einem Jugendzentrum in Klagenfurt statt. Diese Jugendlichen waren teils noch in Ausbildung, teils schon berufstätig oder arbeitslos. Der Diskussionsleitfaden für die Moderation der Fokusgruppen umfasste folgende Themenschwerpunkte: *Situation bei Wohnen, Arbeit/Schule* und *alltäglichen Verkehrswegen, Gründe für aktuelle Lebenssituation, Übergangsphase ins Erwerbsleben, Lebensereignisse, Vorschläge für Maßnahmen* und *Bewertung verschiedener konkreter Maßnahmen* (siehe Punkt 10.1.2).

Die Zielgruppe der Kinderbetreuenden wurde mittels qualitativer Interviews untersucht. Insgesamt konnten 16 Interviews mit Kinderbetreuenden zwischen 27 und 55 Jahren durchgeführt werden. Bei der Auswahl der InterviewpartnerInnen wurde gezielt versucht, eine möglichst große Streuung hinsichtlich relevanter soziodemografischer Merkmale (Geschlecht, Alter der Kinder, Leben in Partnerschaft etc.) zu erlangen. Die interviewten Personen sollten dabei die Hauptverantwortung der Kinderbetreu-

ung im Haushalt haben. Von 16 interviewten Personen waren lediglich zwei männlich. Dass so wenige Männer als Interviewpartner zu finden waren, weist auf eine nach wie vor traditionelle geschlechtliche Rollenverteilung hinsichtlich der Kinderbetreuung in Österreich hin. Vier der 16 interviewten Personen können als Alleinerziehende angesehen werden. Die InterviewpartnerInnen lebten im Stadtzentrum (6), am Stadtrand (7) oder in ländlichen Gegenden (3). Das Alter des jüngsten Kindes der interviewten Personen reichte von zwei Monaten bis 20 Jahre. Der Interviewleitfaden umfasste folgende Themenschwerpunkte: *Situation bei Wohnen, Arbeit und alltäglichen Verkehrswegen, Gründe für die aktuelle Lebenssituation, Zukunftswünsche, Lebensereignisse, Vermittlung von Umweltbewusstsein an Kinder, Vorschläge für Maßnahmen* und *Bewertung konkreter Maßnahmen.*

Die Auswertung der Interviews erfolge EDV-gestützt mithilfe der Software MAXQDA. Die Auswertung lehnt sich an die Methode der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2000) an. Die Kodierung der Analysekategorien erfolgte zum Großteil anhand der Fragestruktur der Leitfäden. Es wurde aber auch offener Raum für induktiv entstandene Kategorien gelassen. Die Ergebnisse werden im Folgenden getrennt nach Zielgruppen dargestellt.

10.1.2 Ergebnisse der Gespräche mit VertreterInnen der Zielgruppen

Jugendliche

Lebenssituation

Die Jugendlichen der drei Fokusgruppen sind in unterschiedlichen Lebenssituationen. Biografisch gesehen befinden sie sich alle in einer Übergangsphase, was sie jedoch selbst nicht so beurteilen. „Es fühlt sich eher wie frühere Ferien an“, heißt es zum Beispiel bei den MaturantInnen. „Es ist, wie es ist und wird wohl auch so bleiben“, heißt es bei den Jugendlichen des Jugendzentrums - es ist der „Lauf des Lebens“.

Sehr unterschiedlich sind die Lebenssituationen auch innerhalb der Gruppe der Studentinnen. Alle sind nach der Schule zum Studium nach Graz gekommen. Einige sind bereits berufstätig. Zur Arbeit wird meist mit dem Auto gefahren, vor allem, wenn der Arbeitsort mehrere Kilometer weit weg ist. Das Auto ist für die meisten das bevorzugte Verkehrsmittel. Es wird damit argumentiert, dass es keine ernsthafte Alternative zum Auto gebe. Unter den Studentinnen findet sich nur eine, die den öffentlichen Verkehr in Graz bevorzugt. Ihr Motiv ist, dass sie kein eigenes Auto hat und auch keinen Sport mag, weshalb sie nicht mit dem Rad fahren will. Eine weitere Studentin nutzt den Bus, weil ihr Weg zur Arbeit für das Fahrrad zu weit sei. Sie hat kein Auto, will sich aber eines anschaffen, sobald sie sich eines leisten kann. Jene Studentinnen, deren Aktionsradius vorwiegend innerhalb von Graz liegt, bevorzugen bis auf eine Ausnahme eher das Fahrrad als den Öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr in Graz

genießt unter den Diskutantinnen generell sehr schlechtes Ansehen. Aus der Diskussion folgen zahlreiche Argumente für und gegen die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Der öffentliche Verkehr kommt dabei vergleichsweise am schlechtesten weg (siehe weiter unten). Auch für Einkaufs- und Freizeitwege wird zumeist das Auto verwendet. Der Bus wird in Erwägung gezogen, wenn man in der Freizeit zum Fortgehen in die Stadt fahren möchte. Da hierbei meist Alkohol getrunken wird, muss aufs Auto verzichtet werden.

In der MaturantInnengruppe wird geäußert, dass oft mit dem Auto zur Schule gefahren wurde, weil es vor allem bei wechselnden Vorbereitungsstunden praktischer gewesen sei. Das Auto wird demnach auch für Schulwege genutzt, sobald es zur Verfügung steht. Auch jene, die nahe am Schulort wohnen, und daher keine Freifahrt bekommen, fahren gerne mit dem Auto zur Schule, weil es bequemer sei. Nur eine Person dieser Gruppe geht regelmäßig zu Fuß, weil der Weg nur fünf Minuten sei. Fahrgemeinschaften zur Schule werden mitunter manchmal gebildet, stellen aber eher die Ausnahme als die Regel dar. Dafür sei man trotz Kritik der Eltern zu bequem. Fahrgemeinschaften werden auch in dieser Gruppe nur dann regelmäßig gebildet, wenn es ums Fortgehen geht und somit der Konsum von Alkohol im Spiel ist.

Von den Jugendlichen aus dem Jugendzentrum wohnen die meisten noch bei den Eltern und fahren mit Bus oder Rad und, sofern vorhanden, auch mit dem Moped zur Schule oder zur Arbeit. Alle wünschen sich aber, sobald wie möglich ein Auto zu besitzen und würden dieses dann auch oft nutzen. Das Hindernis sei allerdings, dass man es sich nicht leisten könne. Die männlichen Jugendlichen dieser Gruppe besitzen alle ein Moped, welches ihnen von den Eltern finanziert wurde.

Führerscheinerwerb

Der Führerscheinerwerb wird von allen Jugendlichen als etwas Selbstverständliches betrachtet. Der Führerschein wird so bald wie möglich gemacht. Hindernisse, den Führerschein zu erwerben, sind lediglich, dass man noch zu jung ist, um ihn machen zu dürfen oder man es sich noch nicht leisten kann. In der Gruppe der MaturanntInnen haben alle den Führerschein vor etwa einem Jahr gemacht. Seitdem der Führerschein vorhanden ist, wird auch mit dem Auto gefahren. Das betrifft auch Wege, die sonst mit dem ÖV zurückgelegt wurden, wie etwa den Weg in die Schule.

Auch in der Gruppe der Studentinnen besitzt jede den Führerschein und es war für alle selbstverständlich, den Führerschein zu machen, auch für jene, die meinten, ihn später kaum gebraucht zu haben, da sie seither kaum mit dem Auto gefahren seien. Vor allem am Land sei ein Führerschein sehr wichtig, da man sonst eingeschränkt und abhängig von anderen Familienmitgliedern sei. Als Beispiel wird auf die Mutter einer Teilnehmerin verwiesen, die am Land wohnt und keinen Führerschein hat und somit nirgends hinkommt.

Bei den Jugendlichen des Jugendzentrums besteht bei allen der Wunsch, den Führerschein so schnell wie möglich zu machen. Sobald man alt genug ist und es sich leisten kann, will man den Führerschein haben. Teilweise wird auch gezielt darauf gespart, wenn nicht die Eltern die Kosten ganz dafür übernehmen. In dieser Gruppe wird der Führerscheinerwerb gar als wichtigstes zukünftiges Lebensereignis angesehen, weil erst durch den Führerschein Unabhängigkeit erreicht werde. Auch in der Gruppe der MaturantInnen wird der Führerscheinerwerb im Sinne einer Entwicklungsaufgabe beschrieben. Der Führerschein sei ein „Gefühl der Freiheit", man fühle sich dadurch groß und erwachsen und er verleihe einem die Möglichkeit, Leute zu treffen.

Automobilität

Für die Jugendlichen zeigt sich die Autonutzung als genauso selbstverständlich wie der Erwerb des Führerscheins. Wertorientierungen wie Umweltbewusstsein spielen bei den Jugendlichen allgemein und im Zusammenhang mit der Autonutzung nahezu überhaupt keine Rolle. Das Thema Umweltschutz ist in der Lebenswelt der Jugendlichen generell von sehr nachrangiger Bedeutung. Es ist nicht üblich, über diese Themen mit jemandem zu sprechen. Auch in der Schule wird das Thema Klimawandel, wenn überhaupt, nur am Rande behandelt. Was man über das Thema weiß, kommt aus Zeitungen und dem Fernsehen.

Es zeigt sich bei Betrachtung der Gesamtheit aller Fokusgruppen und Interviews, dass - wie zu erwarten - die wahrgenommenen Treibstoffkosten bei Überlegungen zur Autonutzung eine viel größere Rolle spielen als Umwelteinstellungen. Speziell in der Gruppe der MaturantInnen und der Jugendlichen des Jugendzentrums, die größtenteils noch im Elternhaus wohnen und von den Eltern abhängig sind, zeigt sich jedoch, dass für sie auch Treibstoffkosten keine so bedeutende Rolle spielen, da diese meist von den Eltern getragen werden. Oft wird der PKW der Eltern mitbenutzt. So wurde in einem Fall auch eigens ein Zweitwagen im Haushalt angeschafft, damit die Kinder ihn mitnutzen können. Das Tanken wird jedoch von den Eltern übernommen oder man teilt sich den Sprit so ein, dass bei der nächsten fälligen Tankfüllung wieder die Eltern das Auto haben.

Somit wird die Automobilität der Jugendlichen von den Eltern auch auf dieser Ebene begünstigt. Es komme zwar vor, dass Eltern kritisieren, dass zu viele Fahrten gemacht werden und dass kritisiert wird, warum man sich nicht mit anderen zu Fahrgemeinschaften abspricht. Es entstehen daraus jedoch selten Konsequenzen und am Ende dominiert die Bequemlichkeit. Die Autonutzung wird von Eltern oft auch mit dem Motiv begünstigt, dass man das Kind nicht ständig hin und her chauffieren möchte und deshalb angestrebt wird, dass das Kind möglicht schnell den Führerschein hat und selbst Auto fahren kann. Das Auto ist prinzipiell das bevorzugte Verkehrsmittel für die meisten Wege. Das Auto wird als praktisch, flexibel, bequem und schnell wahrgenommen.

Wenn es von den Eltern mitgenutzt werden kann, scheinen Kosten kein großes Hindernis zu sein.

Kosten werden eher beim öffentlichen Verkehr als Problem wahrgenommen. Bei den Jugendlichen des Jugendzentrums, die großteils nicht automobil sind und über kein eigenes Einkommen verfügen, spielen Kostenentscheidungen bei der ÖV-Nutzung schon eine größere Rolle. So werden aus Kostengründen andere Fortbewegungsformen wie zu Fuß gehen, Radfahren oder Schwarzfahren in Erwägung gezogen. Bei den Studentinnen, die teils auch schon beruftätig sind, wird angesprochen, dass Umweltbewusstsein bei Mobilität nicht von großer Bedeutung sei. Es zeigt sich, dass das Autofahren als Notwendigkeit wahrgenommen wird. Hohe Treibstoffpreise spielen schon eher eine Rolle. Gestiegene Benzinkosten veranlassen teilweise dazu, sich das Autofahrverhalten bewusst zu machen. Man versucht sein Verhalten zu beobachten, man möchte längerfristig ein Auto mit wenig Verbrauch haben, man versucht Wege zu kombinieren. Umweltbewusstsein sei nicht wichtig, man könne nur versuchen Benzin zu sparen. Aber dies ist nicht immer möglich. So meint eine Berufstätige, sie habe bei höheren Spritpreisen mehr fürs Autofahren gezahlt, sei aber deswegen nicht weniger gefahren.

Zukunftsvorstellungen

Trotz der unterschiedlichen Zusammensetzung der drei Fokusgruppen äußerten sich die Gruppen recht ähnlich zu ihrer künftig angestrebten Lebenssituation. Dabei wurden vorwiegend Kriterien für die Wahl der zukünftigen Wohnsituation genannt. Wie man wohnen wird, hängt zum einen ab, wo man einen Job bekommt und zum Teil, wie es mit den Wohnpreisen aussieht. Am dominantesten ist aber der Wunsch, am Land oder zumindest am Rande der Stadt zu wohnen, wo es noch eine gute Verkehrsanbindung gibt. Vor allem herrscht die Meinung vor, dass es besser ist, am Land zu leben, wenn man Kinder hat. Am Land würde es aber ohne Auto nicht gehen. Die Stadt könne man sich nur dann als Wohnort vorstellen, wenn man zumindest einen eigenen Garten oder eine Dachterrasse hätte. In der Stadt gebe es einfach zu wenige Grünflächen; Kinder bräuchten die Möglichkeit zu spielen. Auch wurde genannt, dass die Wohnpreise in der Innenstadt zu teuer seien, und viele vermutlich auch deshalb lieber am Stadtrand wohnen. Die Idealvorstellung bei den Jugendlichen aus dem Jugendzentrum sind ein Haus am Stadtrand oder am Land, ein Job und ein eigenes Auto. In der Studentinnengruppe ist das Auto kein Wunsch mehr, sondern mehr eine Notwendigkeit, für die es keine Alternative gibt. In der MaturantInnen gruppe werden zunächst alle in eine Stadt zum Studieren ziehen. Die genannten Ziele waren Graz oder Wien. Graz wurde dabei als bevorzugter Zielort genannt, weil Wien zu groß sei und die anderen Unis hingegen zu klein seien. Wien sei ungeeignet zum Autofahren, Graz sei dagegen schon übersichtlicher.

Vorschläge für konkrete Maßnahmen

Die Jugendlichen wurden gefragt, ob sie konkrete Vorschläge für Maßnahmen hätten. Aus der Diskussion ergab sich folgendes Bild: Es herrscht Uneinigkeit darüber, ob es möglich sei, die Stadt zu einem attraktiven Lebensraum zu machen („da kann man nichts machen, soll man es grüner machen? Soll man Häuser abreißen?"). Ebenso wird geäußert, dass es am Land schwierig sei, etwas zu ändern, da man von klein auf gewohnt sei, mit dem Auto zu fahren. Jedoch gäbe es am Land zahlreiche Möglichkeiten, sich umweltbewusst zu verhalten. So könne man Regenwassertanks haben, sein eigenes Gemüse anbauen, oder sich eine Solaranlage aufs Dach montieren. Es sei allerdings nur leicht, bei Neubauten energiespartechnisch etwas zu machen. Alte Häuser müsse man aufwendig sanieren. Wenn der Wohnraum aber schon vorhanden ist (etwa im Elternhaus), nutzt man ihn auch. Maßnahmenvorschläge, die sich auf nachhaltige Mobilität beziehen, werden keine genannt. Die meiste Kritik wird dem Öffentlichen Verkehr entgegengebracht. Dieser sei viel zu teuer. Die Preise müssten gesenkt werden und nicht wie erst kürzlich erneut erhöht. Der öffentliche Verkehr müsse zudem eine echte Alternative bieten. Man könne sich so auch vorstellen, dass es im Stadtzentrum keine Parkplätze gebe. Ebenso auf Kosten bezogen ist der Vorschlag, in der Stadt die Wohnungspreise zu senken.

Bewertung von Maßnahmen

Den Jugendlichen wurden konkrete Maßnahmen genannt, für die sie eine Bewertung abgeben sollten.

- *Verkehrsinformationssysteme mit Informationen zu Unfällen, Baustellen, Staus, aktuell günstigstem Verkehrsmittel, aktuell günstigster Route, Kinderwagentauglichkeit von ÖV-Fahrzeugen:* Dies wird nur bei den Jugendlichen aus dem Jugendzentrum als gute Idee angesehen. In den anderen Fokusgruppen dominiert die Skepsis. Dieses System würde den Rückweg nicht berücksichtigen, wenn man sein Auto wegen eines Staus stehen lasse und mit den „Öffis" weiterfahre. Das System würde zudem wohl nicht die Unpünktlichkeit des ÖVs berücksichtigen. Es wurde die These aufgestellt, dass so ein Informationssystem erst Recht aufzeigen würde, wie schlecht der öffentliche Verkehr sei und man würde daher mehr mit dem Auto fahren. Für alltägliche Wege würde man es vielleicht nur einmal benutzen, dann würde man sich aber schon auskennen.
- *Carsharing:* Ebenso wird diese Maßnahme nur von den Jugendlichen aus dem Jugendzentrum positiv bewertet. Sie finden es cool und würden es sofort machen. Fahrgemeinschaften würden aber noch besser sein. In den anderen Gruppen herrscht eher Skepsis über die Alltagstauglichkeit von Carsharing. Die Jugendlichen meinen, dass diese Maßnahme nur für Menschen in ganz bestimmten Lebenssituationen brauchbar wäre. Sich selbst zählen sie jedoch nicht zu dieser Zielgruppe.

- *Mitfahrbörse, Fahrgemeinschaften zur Arbeit/Ausbildung oder zu Freizeitaktivitäten; über das Handy abrufbar:* Fahrgemeinschaften werden teilweise bereits gebildet bzw. kennt man andere Personen, die Fahrgemeinschaften machen. Die Jugendlichen bilden vor allem beim Fortgehen Fahrgemeinschaften, wenn Alkohol getrunken wird. Eine Mitfahrbörse wird eher skeptisch betrachtet, da es ein Sicherheitsrisiko in sich birgt, wenn man mit Fremden mitfährt. Mit Bekannten wäre es eher in Ordnung. Für manche wäre es von der Arbeitszeit her nicht durchführbar. Es wird erwähnt, dass eine Mitfahrbörse für Studierende bereits auf der Technischen Universität Graz vorhanden ist.
- *Leihfahrräder:* Leihfahrräder werden positiv aufgenommen. Es wird betont, dass sie ein echter Fortschritt für Graz wären. Jugendliche äußern aber auch Bedenken darüber, wer die Fahrräder bezahlen müsste, wenn man sie beschädigt. Generell wird diese Maßnahme aber für eine gute Idee gehalten.
- *Autofreies Wohnen:* Diese Maßnahme stößt auf Unverständnis. Man wäre nicht bereit sein Auto aufzugeben, daher komme diese Wohnform nicht in Frage. Auch die Jugendlichen, die noch kein Auto haben, äußern den Wunsch, am Land zu wohnen und meinen, ein Auto zu brauchen.
- *Peer Education (Jugendliche als Multiplikatoren für Umweltbewusstsein einsetzen)*: Die Maßnahme der *Peer Education* wird von den Jugendlichen sehr skeptisch betrachtet. Umweltschutz ist in der alltäglichen Lebenswelt der Jugendlichen kein wichtiges Thema. Gleichaltrige, die sich in diesem Bereich engagieren, werden missfällig betrachtet. („Die Ökos in der Schule machen sich lächerlich"*)*. Wenn, dann müsste das jemand sein, der ein echtes Vorbild ist und selbst täglich mit dem Rad zur Schule kommt. Man könne sich dann vorstellen, bei bestimmten Maßnahmen mitzumachen. Zum Beispiel bei einem autofreien Tag. So etwas wäre okay, wenn man die Sicherheit hätte, dass auch alle mitmachen. Das Risiko, sein Verhalten zu ändern, ohne dass es die anderen auch tun, stellt sich somit als Hindernis für die Jugendlichen dar. Als mögliche Argumente zur Motivation anderer Jugendlicher werden die Themen Gesundheit und sozialer Anschluss genannt („Man könnte als Argument bringen, Radfahren hält fit, da kann man abnehmen; oder dass man gemeinsam zur Schule radeln kann."*)*.

Bewertung von Verkehrsmitteln

In die Diskussion wurden des Öfteren Argumente für und gegen verschiedene Verkehrsmittel genannt. Bei der Zusammenfassung der Argumente zeigt sich, dass der öffentliche Verkehr besonderes negativ gesehen wird. Die meisten Vorzüge wurden hingegen dem Auto zugewiesen. Das Fahrrad wird noch immer besser bewertet, als der öffentliche Verkehr. Quantitativ betrachtet wurden in den Diskussionen zweimal Gründe gegen die Autonutzung und 23-mal Gründe für die Autonutzung genannt.

Weiters gab es viermal Gründe für die Radnutzung und dreimal Gründe gegen die Radnutzung. Schließlich wurden viermal Gründe für die ÖV-Nutzung und 17-mal Gründe gegen die ÖV-Nutzung genannt. Diese Aufstellung erlaubt zwar keine repräsentative Aussage über die allgemeine Sympathie gegenüber verschiedenen Verkehrsmitteln, zeigt aber dennoch deutlich, dass dem Auto vorwiegend positive und dem öffentlichen Verkehr vorwiegend negative Eigenschaften zugesprochen werden.

Als Argumente für die Autonutzung werden genannt: weil die Wege zu weit sind, weil das Auto praktischer ist, weil es flexibel ist, weil man schneller ist, weil es bequemer ist, weil man zu faul zum Radfahren ist, weil man sonst aus der Stadt schlecht heimkommt, wenn es am Stadtrand zu hügelig fürs Fahrrad ist, weil man leichter Sachen mitnehmen kann, weil es klimatisiert ist, weil man darin Musik hören und Rauchen kann, weil es von der Firma erwartet wird und weil man es braucht.

Gründe, nicht Auto zu fahren sind: kurze Wege, hohe Treibstoffpreise und Fitness, wenn man mit dem Rad fahren würde.

Gründe den öffentlichen Verkehr zu nutzen sind: zu weite Strecken fürs Fahrrad (allerdings wird die Anschaffung eines Autos angestrebt), weil man sich im Zug nicht auf den Verkehr konzentrieren muss, weil man in der Stadt damit schneller als mit dem Auto wo hinkommt und weil man keinen Sport mag (als Vorteil gegenüber dem Rad).

Gegen den öffentlichen Verkehr spricht, dass zu selten ein Bus fährt, dass die Schnellbahn zu laut und „ruckelig“ ist, der ÖV umständlich und viel zu teuer ist, weil man zu lange mit dem ÖV braucht, weil man mit dem Rad schneller ist, weil es unbequem ist, weil es stinkt, weil man umsteigen muss und weil es unübersichtlich und unzuverlässig ist.

Argumente gegen das Fahrrad sind: zu weite Strecken, weil es zu lange dauern würde und weil man nicht gerne Sport macht.

Für das Fahrrad spricht, dass es in Graz das einfachste Verkehrsmittel ist, dass es ein Ausgleich zum Sitzen vorm Computer ist, dass man damit schneller als mit anderen Verkehrsmitteln ist und dass es in Graz flach genug ist.

Kinderbetreuende

Lebenssituation

Die befragten Personen befinden sich in den unterschiedlichsten Lebenssituationen (berufstätig, in Ausbildung, arbeitslos, alleinerziehend, mit Partner zusammenlebend, mit jüngeren oder nur noch älteren Kindern, am Land oder in der Stadt wohnend). Das Auto ist unter den Befragten gesamt betrachtet das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Vor allem bei Personen, die in ländlichen Gegenden oder am Stadtrand wohnen, wird der tägliche Weg zur Arbeit mit dem Auto zurückgelegt. Das Fahrrad

kommt für Personen in Frage, die eher im Stadtzentrum wohnen. Vor allem die überzeugten RadfahrerInnen unter den Befragten kennzeichnen sich auch dadurch aus, dass sie in der Innenstadt oder zentrumsnahe leben und als Stadtmenschen aufgewachsen sind. Ihnen ist wichtig, infrastrukturelle Angebote in der Nähe und gut erreichbar zu haben. Anders als andere Befragte geben sie auch Umweltbewusstsein als Motiv für die Verkehrsmittelwahl an und versuchen auch in anderen Lebensbereichen umweltbewusst zu handeln. Es fällt auf, dass lediglich eine Person angibt, auch manchmal den öffentlichen Verkehr für die Arbeitswege zu nutzten, ansonsten gehe sie zu Fuß wie einige weitere Befragte auch. Der öffentliche Verkehr zeigt sich somit - wie auch bei den Jugendlichen - als nachrangigstes unter allen Verkehrsmitteln. Bei vielen wird das Auto als einzige Möglichkeit zur Fortbewegung wahrgenommen. In ländlichen Gegenden werden die Verbindungen als zu schlecht beschrieben, teils wurden Busverbindungen, die zuvor genutzt wurden, eingestellt. Steht ein Auto zur Verfügung, wird es gerne für die meisten Wege genutzt, auch wenn es Alternativen gäbe („Man fährt damit weil man es hat, aber es ginge auch ohne."). Besonders in Fällen, in denen auch für die private Nutzung ein Firmenauto zur Verfügung steht und somit die Kosten für die Autonutzung entfallen, ist die Verführung groß, „dass man wegen jeder Kleinigkeit ins Auto steigt".

Ebenso wie bei den Fokusgruppen mit Jugendlichen wurden bei den Interviews mit Kinderbetreuenden zahlreiche Argumente für die Verwendung des Autos (16) und gegen die Verwendung des öffentlichen Verkehrs (15) genannt. Während das Auto in der Regel schnell, bequem oder einfach notwendig ist, sind öffentliche Verkehrsmittel für die meisten Befragten viel zu teuer. Oft würde es mit dem ÖV viel zu lange dauern, besonders in den ländlichen Gegenden, wo enge Taktfrequenzen fehlen. Aber auch Personen aus der Stadt meinen, es dauere mit dem ÖV zu lange. Der wahrgenommene Zeitaufwand stellt neben den wahrgenommenen Kosten ein wesentliches Entscheidungskriterium bei der Verkehrsmittelwahl dar, welche dadurch oft zuungunsten des öffentlichen Verkehrs ausfällt. Zusätzlich sei der ÖV umständlich und sehr viele der Befragten berichten über negative Erfahrungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wenn sie mit Kindern unterwegs sind (siehe weiter unten). Dies gilt vorwiegend für Personen, die in Graz Wege zurücklegen. In Wien ist der öffentliche Verkehr stärker ausgebaut und wird eher als Alternative zum Auto wahrgenommen. Auch Befragte, die ursprünglich vom Land kommen und es gewohnt sind, viel mit dem Auto zu fahren – auch in der Stadt – steigen in Wien bei Parkplatzmangel oder Zielorten in der Innenstadt auf den ÖV um, weil es dann mit dem Auto zu umständlich wäre. Von Problemen mit der ÖV-Nutzung in Wien bei Wegen mit Kindern wird auch auf Nachfrage nicht berichtet.

Begleitwege werden am häufigsten mit dem Auto unternommen. Begleitwege finden in den Kindergarten, zur Schule und zu Freizeitaktivitäten statt. Als Motiv für Begleitwege wurde genannt, dass man dadurch auch Zeit mit dem Kind verbringen kann.

Eine Befragte gab an, dass es ihr wichtig sei, ihr Kind selbst in den Kindergarten zu bringen, um auch mit den BetreuerInnen sprechen zu können und zu sehen, „was dort läuft“. Begleitwege zu Kindergarten und Schule werden teils aber auch zu Fuß absolviert. Begleitwege zu Freizeitaktivitäten werden zumeist mit dem Auto durchgeführt. In einem Fall wurde dazu mit Nachbarn auch eine abwechselnde Fahrgemeinschaft gegründet. Eine Mutter ohne Auto gibt an, Begleitwege zu Freizeitaktivitäten mit dem ÖV zu bewältigen, dies sei aber sehr mühsam und dauere sehr lange. Eine weitere Mutter, die sich sonst sehr umweltbewusst verhält, meint, sie habe beides – Auto und öffentlichen Verkehr – ausprobiert, um ihre Kinder zu ihren Freizeitaktivitäten zu bringen. Mit dem öffentlichen Verkehr sei es aber zu stressig und es dauere viel zu lange. Vor allem bei Regen und im Winter sei das Auto viel besser. Zu anderen Aktivitäten begleitet sie ihre Kinder auch mit dem Fahrrad.

Einkaufswege werden sehr oft in einer Wegkette auf dem Heimweg von der Arbeit erledigt. Dies geschieht in vielen Fällen mit dem Auto. Befragte, die sehr zentral wohnen geben auch an, Einkaufswege zu Fuß zu machen, weil sie ein Geschäft in der Nähe haben. Auch mit dem Rad kommt es vor, dass auf dem Heimweg eingekauft wird. Einige geben an, regelmäßig Großeinkäufe mit dem Auto zu unternehmen. Diese Großeinkäufe mit dem PKW kommen - wenn auch nicht immer regelmäßig - bei nahezu allen Befragten dann und wann vor.

Kriterien für Wohnstandortwahl: Sehr dominant ist unter den befragten Kinderbetreuenden der Wunsch, „im Grünen“ zu wohnen. Dieser Wunsch ist bei der Mehrheit der Befragten vorhanden. In der Stadt gebe es keine Freundschaft, man kenne seine Nachbarn nicht, es gebe kein Zusammenleben und außerdem sei es am Land viel schöner. Die Anonymität der Stadt und das Fehlen von Freiraum und Natur werden von jenen bemängelt, die im Laufe ihres Lebens in die Stadt gezogen sind.

Die Stadt wird vorwiegend von jenen Personen als lebenswerter Lebensraum wahrgenommen, die schon in der Stadt aufgewachsen sind. Sie schätzen es, wenn sie zentral wohnen und die Erreichbarkeiten und Angebote gut sind. Aber auch bei dieser Gruppe besteht zumeist ein Bedürfnis nach mehr Raum, Ruhe und Grünflächen. Vor allem mit Kindern besteht der Wunsch, dass diese einen Raum in der Natur zum Spielen haben. Daher schätzen es einige in der Stadt auch, dass sie einen Garten haben und nicht mit dem Kind weit weg zu einem Spielplatz fahren müssen.

Für das Wohnen im Grünen nimmt man auch höhere Automobilität gerne in Kauf. Einige wählten Ihren Wohnstandort bewusst in einem Außenbezirk oder am Stadtrand, weil sie sowohl im Grünen aber dennoch möglichst zentral gelegen mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr leben wollen. Umweltbewusstsein spielt bei Wohnstandorts- und Mobilitätsentscheidungen bei einigen der Befragten eine gewisse Rolle. Bei den meisten ist aber ein gewisser Lebensstandard das Hauptkriterium. Das Motiv, Kosten zu sparen, führt oft zur Entscheidung gegen den öffentlichen Verkehr,

weil dieser zu teuer sei. Treibstoffpreise beeinflussen die Mobilitätsüberlegungen bei AutofahrerInnen aber kaum. Die meisten AutofahrerInnen sind der Ansicht, dass sie keine ernstzunehmende Alternative zum Auto hätten und dass sie ohnehin nur Wege fahren, die unbedingt notwendig wären. Wenn sich die Treibstoffpreise erhöhen, so mache man es sich vielleicht etwas mehr bewusst, aber man fahre kaum weniger und müsse für Treibstoff eben mehr bezahlen. Mobilität scheint auch kein Bereich zu sein, in dem umweltbewusste Einstellungen in die Tat umgesetzt werden. Oft werden andere Bereiche als Kompensation genannt, in denen man sich umweltbewusst verhält (siehe weiter unten).

Was hat sich durch Kinder verändert?

Durch die Geburt eines Kindes rückt für eine Mutter das Leben vom Öffentlichen mehr ins Private, da nun mehr Zeit zu Hause mit dem Kind verbracht wird. Für alle stellt die Geburt eines Kindes einen großen Umbruch im Leben dar. Gewohnte Tagesabläufe ändern sich. Man muss für das Kind mitdenken, der Tagesablauf hängt nun primär von den Bedürfnissen des Kindes ab und man ist viel eingeschränkter als zuvor. Im Hinblick auf die Energienutzung wird erwähnt, dass durch das Kind die Raumtemperatur höher gehalten und daher mehr geheizt werden muss. Hinsichtlich der Mobilität wird angeführt, dass es durch die neue Lebenssituation viel mühsamer sei, alltägliche Wege zurückzulegen, Erledigungen viel mehr Planungsaufwand erfordern und mehr Zeit dafür eingerechnet werden muss. Für viele der Befragten stellt das Auto dabei eine große Entlastung dar. Einige geben an, dass sie seit der Geburt eines Kindes das Auto benötigen, was vorher noch nicht unbedingt nötig war. Wenn bereits mehrere Kinder vorhanden sind, die noch nicht selbständig ihre Wege zurücklegen können, wird der Organisationsaufwand umso höher und man muss die Wege der einzelnen Kinder koordinieren. Überzeugte RadfahrerInnen setzen auf Kindersitze am Fahrrad, wenn die Kinder alt genug sind. Ein Radanhänger kommt für einige in Frage, den Kindern würde das auch Spaß machen. Andere lehnen einen Radanhänger ab, da die Kinder so zu exponiert seien und direkt den Abgasen ausgesetzt sein würden. Viele der befragten Personen geben an, nur sehr ungern mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein wenn sie kleine Kinder bei sich haben. Mit diesen gab es schon einige schlechte Erfahrungen.

Erfahrungen mit dem Öffentlichen Verkehr

Der öffentliche Verkehr scheint – zumindest im Raum Graz – kein besonders gutes Image zu haben. Meist wird er als sehr teuer, umständlich, schlecht ausgebaut, unzuverlässig und für Fahrgäste mit Kinderwagen auch unfreundlich wahrgenommen. Einige der interviewten Personen berichten davon, dass die von Chauffeuren von Bus oder Bim auch auf Bitten hin keine Hilfe beim Einsteigen mit dem Kinderwagen bekommen haben. („Er hat gesagt: das ist nicht mein Job. Ich bin vor der Tür gestanden und er ist weggefahren. Ich dachte, warum fährst du mit den Öffis, wenn du dich är-

gern musst.“) Von den FahrerInnen könne man nicht erwarten, dass sie dir helfen. Man ist auf freundliche PassantInnen angewiesen, wenn man mit Kinderwagen einsteigen möchte. Diese gäbe es zum Glück auch meistens. Die Erfahrungen werden mit anderen geteilt. BusfahrerInnen werden als mürrisch wahrgenommen. Sie hätten an und für sich die Pflicht, zu helfen, es würde aber offenbar als Zumutung angesehen und sei immer ein „Kampf“.

Als weiteres Problem wurde genannt, dass es mit den neuen Niederflurwägen der GVB nur möglich sei, in der Mitte mit Kinderwagen einzusteigen. Die Halbpreiskarten sind aber nur vorne beim Schaffner erhältlich. Somit musste eine Befragte immer nach vorne gehen und den Kinderwagen unbeaufsichtigt in der Mitte stehen lassen. Sie bat daher immer, gleich drei oder vier Karten kaufen zu können, einige Schaffner wollten das jedoch nicht, da sie nur so wenige Karten hätten.

Vermittlung von Umweltschutz an Kinder

Die meisten der Befragten geben an, dass sie die Vermittlung des Themas Umweltschutz als ihre eigene Aufgabe betrachten und nicht als eine Aufgabe, die ausschließlich den Schulen oder Kindergärten zukommt. Projekte, die diesbezüglich an Schulen und Kindergärten durchgeführt werden, werden positiv gesehen. Die Befragten sind der Überzeugung, dass die Kinder das lernen, was sie bei den Eltern sehen. Die meisten Befragten nennen dabei den Bereich Abfall und Recycling, in dem sie versuchen, Vorbildwirkung für ihre Kinder zu haben und berichten stolz, dass ihr kleines Kind bereits den Abfall in den Mistkübel wirft und korrekt trennt.

Umweltschutz wird von den meisten am ehesten als Vermeidung von Verschmutzung gesehen. Viele der Befragten, denen das Umweltthema ein stärkeres Anliegen ist, geben an, auch im Bereich Ernährung und Konsum besonders auf biologische und regionale Produkte zu achten. Die Kinder sollen wissen, was sie essen und wo das Essen herkommt. Nur wenige der Befragten geben an, auch im Bereich Mobilität ein Vorbild zu sein und den Kindern beizubringen, mit dem Rad zu fahren. Automobilität wird meist als Zwang angesehen, zu dem man keine echte Alternative hätte. Das umweltschädigende Verhalten muss daher durch umweltgerechte Verhaltensweisen in anderen Bereichen kompensiert werden. („Ich bin kein gutes Vorbild, ein schlechtes Gewissen habe ich aber deswegen auch nicht; beim Mülltrennen bin ich sicher umweltbewusster“).

Vorschläge für konkrete Maßnahmen

Auf die Frage nach Vorschlägen konkreter Maßnahmen werden von den Kinderbetreuenden mehrere Ideen genannt. Bei Mietwohnungen würde man sich andere Heizarten wünschen, habe aber keinen Einfluss darauf. Man könnte versuchen Fahrgemeinschaften zu bilden, Kindergärten sollten nahe am Arbeitsplatz sein, Firmen könnten Prämien zahlen wenn man weniger Auto fährt. Es wird darauf hingewiesen, dass es Firmen gibt, die dass schon machen.

Man könnte versuchen, die Auswirkungen alltäglicher Mobilität sichtbar zu machen („Beim Online-Zugticket sieht man, wie viel CO_2 man eingespart hat, darunter kann man sich etwas vorstellen"). Am dominantesten ist die Forderung nach attraktiveren und kostengünstigeren öffentliche Verkehrsmitteln. Die Straßenbahnen sollten in Graz bis an den Stadtrand fahren. Die meisten – vor allem die überzeugten RadfahrerInnen - halten die Ticketpreise für den öffentlichen Verkehr für eine Zumutung. Geld sei immer ein guter Anreiz für Verhaltensänderungen. Negativ betrachtet werden Maßnahmen, die moralisierend oder aufgezwungen erscheinen. Regeln, Verbote, Strafen würden eher abgelehnt. Weiters wird genannt, dass der städtische Raum mehr Grünflächen brauche, die Wohnungspreise in der Stadt zu hoch seien und dass es Kampagnen geben sollte, die das Image von RadfahrerInnen aufbessern, damit sie nicht mehr als Störfaktor im Verkehr wahrgenommen werden. Auch Maßnahmen gegen Fahrraddiebstahl werden gewünscht.

Bewertung von Maßnahmen

Den befragten Kinderbetreuenden wurden konkrete Maßnahmen genannt, für die sie eine Bewertung abgeben sollten.

- *Verkehrsinformationssysteme mit Informationen zu Unfällen, Baustellen, Staus, aktuell günstigstem Verkehrsmittel, aktuell günstigster Route, Kinderwagentauglichkeit von ÖV-Fahrzeugen:* Die meisten Befragten halten ein Verkehrsinformationssystem für eine gute Idee und könnten sich vorstellen, es zu nutzen, vor allem für neue Wege, die man noch nicht gut kennt. Die Aussicht auf Zeitersparnis durch Stauvermeidung kommt bei vielen Befragten gut an. Auf privaten und alltäglichen Wegen würde es eher nicht genutzt werden.
- *Carsharing:* Niemand der Befragten benutzt Carsharing. Generell halten es alle für eine recht gute Idee für Leute, die das Auto nicht so oft benötigen. Niemand der Befragten bezieht das aber auf sich selbst. Die meisten meinen, sie brauchen ihr eigenes Auto. Für Carsharing bedarf es viel Vorrausplanung, man verliert die Flexibilität. Außerdem bräuchten die Autos einen Kindersitz. Einige geben an, schon über privates Carsharing nachgedacht zu haben. Kommerzielles Carsharing würde aber aus jetziger Sicht niemand der Befragten praktizieren.
- *Mitfahrbörse, Fahrgemeinschaften zur Arbeit/Ausbildung oder zu Freizeitaktivitäten; über das Handy abrufbar:* Auch Fahrgemeinschaften werden für eine prinzipiell gute Idee gehalten, werden aber selten praktiziert. In einigen Fällen gibt es Fahrgemeinschaften mit den Nachbarn für die Freizeitwege der Kinder. Ein Problem bei Mitfahrbörsen sei auch die Vertrauenswürdigkeit und Zuverlässigkeit der FahrerInnen und MitfahrerInnen, die man zuvor nicht kennt.
- *Leihfahrräder:* Leihfahrräder werden von den meisten Befragten für eine sehr gute Idee gehalten und die meisten können sich auch vorstellen, es zu nutzen. In Wien gibt es dieses Service bereits und es wird teilweise auch genutzt. Probleme

werden allerdings bei Wegen mit Kindern gesehen. Leihfahrräder haben keinen Kindersitz und können daher mit Kleinkindern nicht genutzt werden. Auch müsse man die Helme „mitschleppen".

- *Liefer-/Zustelldienste:* Dieses Service wird von vielen positiv betrachtet und von einigen auch genutzt. Viele meinen jedoch, es sei zwar praktisch aber eine Kostenfrage. Es wäre für sie nur interessant, wenn es nicht teurer wäre, als ihre Einkäufe selbst zu erledigen.
- *autofreies Wohnen:* Dies würden auch viele prinzipiell schön finden. Möglich wäre es aber nur in der Stadt. Gerade mit kleinen Kindern sei man mehr auf ein Auto angewiesen und da wäre es sehr unpraktisch, nicht mit dem Auto zur Wohnung fahren zu können. Es müsste rund um die Uhr eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr geben. Viele der Befragten können sich autofreies Wohnen für sich selbst nicht vorstellen.
- *flexible Arbeitszeiten/ Teleworking:* Einige der Befragten haben bereits flexible Arbeitszeiten und einige praktizieren auch Teleworking. Diese Maßnahmen werden in Zusammenhang mit Kinderbetreuung als sinnvoll erachtet. Allerdings sei so etwas nur in manchen Berufen möglich. Für einige der Befragten ist es daher kein Thema.
- *Nachbarschaftsgemeinschaften für Kinderaufsicht*: Dies erscheint vielen als sinnvolle Maßnahme und wird sehr oft auch schon mit Nachbarn praktiziert. Es erfordert allerdings ein gutes Vertrauensverhältnis zu den Nachbarn, welches nicht immer gegeben ist. Dies wird einmal auch als Argument gegen die Stadt als Lebensraum verwendet.
- *Betriebskindergarten:* Diese Maßnahme wird von den meisten befürwortet, es gibt sie allerdings nur in einigen größeren Firmen. Auch herrschen geteilte Meinungen darüber, ob es besser ist, dass ein Kindergarten in der Nähe der Wohnung oder des Betriebes sein sollte. Bei den Öffnungszeiten werden einerseits auch flexible Abholzeiten gefordert, andererseits sollen Kinder auch eine bestimmte Routine haben, wann sie in den Kindergarten gehen.
- *Abstimmung der Schlusszeiten von Kindergarten, Volksschule, Hauptschule:* Bei dieser Maßnahme werden vermehrt Bedenken geäußert, wie sich das ausgehen soll. Man könne Volksschüler nicht genauso lange in die Schule stecken wie ältere Schüler. Es wäre nur mit betreuter Freizeit denkbar. Es solle nicht darauf hinauslaufen, dass man Kinder bis 20 Uhr „abstellen" kann. Flexible Abholzeiten stehen in Konflikt mit einheitlichen Schlusszeiten.
- *Ganztagsschule mit Mittagessen und Nachmittagsbetreuung*: Über diese Maßnahmen gibt es geteilte Meinungen. Viele Befragte stehen dem grundsätzlich positiv gegenüber. Von jenen, die sich das für ihre Kinder wünschen, werden Be-

denken bezüglich der Qualität der Betreuung geäußert. Einige Befragte lehnen es ab, da sie die Zeit am Nachmittag selbst mit ihren Kindern verbringen wollen. Einige können es sich nur vorstellen, wenn das Nachmittagsbetreuungsangebot für einzelne Nachmittage in Anspruch genommen werden kann und das Kind nicht jeden Nachmittag in der Schule sein muss.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sowohl Jugendliche als auch Kinderbetreuende viele Maßnahmen prinzipiell gut finden, sie aber gleichzeitig als nicht praktikabel für sich selbst einstufen. Dies entspricht dem Trend, dass der Großteil der Österreicher die Notwendigkeit für Umweltschutz sieht, jedoch selbst sein seine Verhaltensweisen nicht ändern kann beziehungsweise will. Generell werden Maßnahmen abgelehnt, welche die Bequemlichkeit, Unabhängigkeit und Flexibilität der Befragten einschränken. Darüber hinaus werden Anreize für nachhaltige Mobilität besser angenommen als Bestrafungen für umweltschädigendes Verhalten.

Zusätzlich zu den Gesprächen mit VertreterInnen der beiden Zielgruppen wurden auch Interviews und Workshops mit ExpertInnen verschiedenster Fachbereiche durchgeführt. In der explorativen Phase zu Beginn des Projekts wurden Einzelinterviews durchgeführt, um sich dem Bereich nachhaltiger Mobilität von Jugendlichen und Kinderbetreuenden anzunähern und, abgesehen von der Literaturrecherche, noch weitere Hinweise zur Ausgestaltung der Interviewleitfäden für die Gespräche mit VertreterInnen der Zielgruppen zu erhalten. Die Ergebnisse dieses Arbeitsschrittes werden folgend dargestellt.

10.2 Interviews mit ExpertInnen

Um die Annahmen und Kenntnisse über Jugendliche und Kinderbetreuende nicht nur aus der Literatur zu beziehen, sondern den Kenntnisstand auch um aktuelle, realitätsnahe Einschätzungen zu erweitern, wurde die Methode der Experteninterviews gewählt.

10.2.1 Durchführung der Interviews

Durch Interviews mit neun ExpertInnen sowie dem Besuch einer Fachtagung des Hilfswerks konnte ein breiter, vielschichtiger Einblick über die gewählten Zielgruppen sowie deren Zusammenhang mit der Thematik Mobilität gewonnen werden. Tabelle 10-1 liefert einen Überblick über die befragten ExpertInnen sowie deren Tätigkeitsfelder.

Tabelle 10-1: Befragte ExpertInnen

Name	Funktion	Datum
Hilfswerk Enquete	Fachtagung des Hilfswerks: "Was Kinder und Eltern brauchen. Innovative Ansätze zur flexiblen Kinderbetreuung"	05.12.08
Hr. DI Dr. Höfler	Land Oberösterreich, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr	10.11.08
Fr. DI Kleedorfer	MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien, Referat für Landschafts- und Freiraumplanung	20.11.08
Hr. Kueschnig	Land Steiermark, FA18 Gesamtverkehrsplanung	01.12.08
Fr. Dr. Moser	Verkehrssprecherin der Grünen Österreich	13.11.08
Hr. Mag. Ninaus	Geschäftsführer der Ökoregion Kaindorf	01.12.08
Hr. Univ.-Prof. Dr. Richter	Institut für Soziologie, Universität Wien	09.12.08
Hr. Univ.-Prof. Dr. Risser	FACTUM, Forschungseinrichtung mit Schwerpunkt Mobilitäts- und Verkehrsforschung	25.11.08
Fr. Mag. Schlick	Mobilitätsreferentin der Grazer Vizebürgermeisterin (Grazer Grüne)	05.12.08
Fr. Van Veen	Pressesprecherin des Niederösterreichischen Familienbundes	01.12.08

Diese Personen wurden zum Zweck einer möglichst breiten Streuung aus den Bereichen Politik, Verwaltung und Forschung sowie aufgrund ihrer anwendungsnahen Herangehensweise an die Thematik, welche eine Basis für die Formulierung von Maßnahmen darstellt, gezielt ausgewählt.

Die Interviews wurden anhand eines Leitfadens geführt, der von den drei InterviewerInnen auf Grundlage der projektspezifischen Fragestellungen des Projekts sowie der zum Thema recherchierten Literatur gemeinsam erstellt worden war. Der Leitfaden umfasste folgende Themenschwerpunkte: *die Lebenssituation von Jugendlichen und Kinderbetreuenden heute im Vergleich zu früher* (z.B. den 80er Jahren), *die Ursachen der beschriebenen Veränderungen* sowie *Entwicklungen, die in den nächsten 10-20 Jahren erwartet werden*. Weiters wurden die ExpertInnen nach ihren Vorschlägen zu Maßnahmen, um den Energieverbrauch zu senken, sowie ihrer Einschätzung zu deren Umsetzbarkeit und Wirksamkeit gefragt (Leitfaden siehe G Anhang)

10.2.2 Ergebnisse der Interviews mit ExpertInnen

Trends, Dynamiken, Querschnittsbetrachtungen

In diesem Kapitel werden die Verantwortlichkeiten der Politik und der Raumplanung in Bezug auf Mobilität sowie die kennzeichnenden Attribute und Auswirkungen der gesellschaftlichen Entwicklung und deren Auswirkungen auf die aktuelle und zukünftige Mobilität diskutiert. In weiterer Folge werden die Lebenssituation und Lebensstile von Jugendlichen und Kinderbetreuenden heutzutage thematisiert.

Die **Rolle der Politik** wird von den befragten ExpertInnen sehr stark betont. In der Politik sei sehr lange eine Pkw-Orientierung (d.h., dass Entscheidungen im Sinne der AutofahrerInnen getroffen werden) vorherrschend gewesen, welche eine Vollmotorisierung favorisiere und welche durch eine starke Autolobby gestützt worden sei. Mittlerweile könne man allerdings schon leichter mit PolitikerInnen über Alternativen sprechen, da durch die Wirtschaftskrise und die Einsicht, dass der Erdöl-Vorrat begrenzt ist, ein Umdenken begonnen habe. Ein Grund für die fehlenden Umsetzungsbestrebungen alternativer Mobilitäts-Konzepte wird darin gesehen, dass die Politik die Bürger hinsichtlich Progressivität und Vernunft unterschätzt. Trotz einer Einsicht der Bürger in die Problematik des Klimawandels und ihrer Akzeptanz diesbezüglicher politischer Maßnahmen, werden sie von Struktur- oder Sachzwängen abgehalten, selbst einen persönlichen Beitrag zu leisten und ihr Verhalten zu ändern. Daher sei es wichtig, die Bürger zu einer selbstkritischeren Einstellung zu bringen.

Die Vorstellung, wie die Bürger auf unpopuläre Maßnahmen, gerade in einer so stark emotional aufgeladenen Thematik wie dem Verkehr, reagieren könnten, hält PolitikerInnen davon ab, neue Ideen und Maßnahmen ins Gespräch zu bringen oder umzusetzen. Bürgermeister am Land stehen oftmals unter großem sozialen Druck, da jeder jeden kennt und die Bürgermeister jede Entscheidung von Angesicht zu Angesicht rechtfertigen müssen. Diese „Vogel-Strauß-Strategie“ würde sich noch weiter fortsetzen, indem Studien unterbleiben (vor allem im sozialwissenschaftlichen Bereich), die unangenehme Ergebnisse hervor bringen könnten, auf die dann reagiert werden müsste. Österreich hätte in diesem Bereich im Vergleich zu anderen Staaten in Nord- und Südeuropa deutlichen Aufholbedarf.

Auch der **Raumplanung** wird eine wichtige Rolle zugeschrieben: Vorhandene Raumordnungskonzepte, die meist sehr gut geplant sind, sollten beibehalten werden. Der Zersiedelungstendenz, die aus dem weitverbreiteten Wunsch nach „Wohnen im Grünen“ entstehe, müsse entgegengetreten und „Anlass-Umwidmungen“ müssen stark dezimiert werden, da dies eine infrastrukturelle Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel erschwert und die Mobilitätskosten in die Höhe treibt.

Zusätzlich wird die vorherrschende **gesellschaftliche Entwicklung** von den ExpertInnen als ein starker Antriebsmotor für die zunehmende Mobilität gesehen:

- Hierbei spielt die indirekte Pkw-orientierte Sozialisation durch Autospielzeug, die Kindern bereits im Vorschulalter die Relevanz von PKWs als Verkehrsmittel vermittelt, und die dazu führt, dass „Auto“ zu den ersten Wörtern gehört, die Kinder erlernen, eine tragende Rolle.
- Weiters werden die Aspekte der zunehmenden Distanzen sowie der „Verinselung der jugendlichen Aktivitätsorte“ genannt. Dies wirkt zum Einen in Form von Begleitmobilität belastend auf die Eltern und die (mittlerweile mobilen) Großeltern und führt zum Anderen dazu, dass die Räume zwischen den Inseln

nicht mehr wahrgenommen werden, da Kinder nur lernen, wie diese Räume (zumeist mit dem PKW) zu überwinden sind. Die Mobilität von Jugendlichen, gerade im Freizeitbereich, wird noch als relativ auf die nahe Umgebung (z.B. das eigene Stadtviertel) bezogen wahrgenommen. So bevorzugen etwa Jugendliche Skaterparks als Treffpunkt der Peergroup in der unmittelbaren Nachbarschaft. Dennoch werden deutlich erkennbare Unterschiede zwischen Jugendlichen aus Wohnhaussiedlungen, die sich verstärkt in der eigenen Siedlung aufhalten, und Jugendlichen aus dicht verbauten Stadtteilen, die einen größeren Aktionsradius aufweisen und sich in auch in angrenzenden Vierteln aufhalten, beschrieben.

- Daneben wird jedoch auch der Trend einer sinkenden Nachfrage nach Freiräumen von Jugendlichen gesehen, der zum Einen in der „Faulheit", zum Anderen in der steigenden Computer-Nutzung in der Freizeit begründet liegt.
- Die „Verinselung" macht auch vor den Erwachsenen nicht halt: SoziologInnen sprechen hier vom zunehmenden Phänomen des „living apart together", des Zusammenlebens auf Distanz, d.h. ein Familienteil lebt berufswegen unter der Woche woanders als die Familie.
- Die Gefühle der Verantwortlichkeit für Umwelt/Gesellschaft und die Abschätzung der eigenen, oftmals negativen Handlungsfolgen (wie beispielsweise der Mobilität) sowie die generelle Wertschätzung einer intakten Umwelt sind heutzutage zunehmend rückläufig.
- Die heutzutage zu stark ausgeprägte Individualisierung führt zu einer Pluralisierung von Lebensstilen und Biografien und damit zu breiteren Mobilitätsbedürfnissen.
- Die auch bei Frauen hohe Beschäftigungsrate bringt ebenfalls hohe Mobilitätsanforderungen mit sich und wird unter anderem als treibender Faktor für die zunehmende Mobilität eingeschätzt.

Um die **aktuelle Mobilität** verstehen zu können, müssen vielfältige Aspekte berücksichtigt werden. So werden von den ExpertInnen die Gründe, warum Jugendliche den Führerschein machen und sich ein Auto zulegen, sobald sie dies gesetzlich dürfen, sowohl in der Struktur des Verkehrssystems, als auch im Image von Verkehrsmitteln gesehen. Sie sehen die Entscheidung für oder gegen ein Auto nicht als eine kurz-, sondern eine langfristige Entscheidung, hinter der intellektuelle Werte (Berücksichtigung der Aspekte Fitness, Kosten) stehen. Sobald sich Auto-Nutzungsgewohnheiten einmal verfestigt haben, sind diese nur schwer veränderbar. Höhere Bildung sowie die vermehrte Freizeit, die (Teilzeit-)Berufstätigen heutzutage im Vergleich zu früher zur Verfügung steht, führen ebenfalls zu vermehrter Mobilität. Der Grad der Aufgeschlossen-

heit für alternative Mobilität wird von einem ExpertInnen nach Bildungsniveau differenziert: so werden GymnasiastInnen diesbezüglich als verständnisvoller eingeschätzt als Lehrlinge.

Die Kombination unterschiedlicher Wegezwecke (Einkaufen, Beruf, Kinder abholen) und deren Verknüpfung zu Wegeketten sowie die Überschneidung von Freizeit- und Versorgungswegen erschwert das Implementieren von Maßnahmen, da man gerade als Kinderbetreuender heutzutage mobil sein muss. Am Land ist diese Problemlage verschärft, da die vielfältigen Wege über weite Entfernungen dort ohne Auto kaum zu bewältigen sind.

Die zunehmende Komplexität an Wegemustern wird u.a. durch die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien wie Internet oder Handys ermöglicht, durch die sowohl Jugendliche spontane Treffen mit Freunden organisieren, als auch Eltern Abholwege mit ihren Kindern koordinieren können.

Die steigende Anzahl an Begleitwegen kann auf die bereits erwähnte zunehmende Berufstätigkeit der Eltern und die daraus entstehende Notwendigkeit zurückgeführt werden, immer jüngere Kinder in Betreuungseinrichtungen geben zu müssen. Da die Beginn- und Endzeiten der unterschiedlichen Einrichtungen (wie Kindergarten, Schulen, Hort etc.) kaum aufeinander abgestimmt werden, ergeben sich hieraus weitere Planungsschwierigkeiten für Kinderbetreuende. Laut aktueller EU-Statistik ist Österreich das Schlusslicht im internationalen Vergleich bezüglich des Kinderwunsches. Dies wird damit begründet, dass die Arbeitsanforderungen der Realisierung eines Kinderwunsches entgegen stehen. Trotz steigender Anzahl an Kinderbetreuungseinrichtungen wie Horte oder Kindertagesstätten gibt es immer noch zu wenige Einrichtungen für Kinderbetreuung. Speziell am Land gibt es kaum Angebote, den Kindern in der Schule eine Ganztagesbetreuung (mit Unterricht nach dem Mittagessen, anschließend an eine Pause Musikunterricht oder Sportangebot) anzubieten. Die Schwierigkeit bei der Realisierung eines solchen Angebots liegt aber darin, dass viele Eltern eine solche Ganztagesschule nicht befürworten, da sie selbst so viel Zeit wie möglich mit ihren Kindern verbringen wollen. Eine interessante Entwicklung diesbezüglich ist, dass Eltern heutzutage Kindergärten bevorzugen, die in der Nähe der Arbeit liegen, im Gegensatz zu früher, wo der Kindergarten nach der Nähe zum Wohnort ausgewählt wurde.

Unterschiedliche Sichtweisen gibt es zur **zukünftigen Entwicklung der Mobilität**: Die Extremposition, die den Ersatz der realen durch virtuelle Mobilität als möglich ansieht, wird nicht von allen geteilt. Andere ExpertInnen sehen beispielsweise eine Rückbesinnung auf traditionelle Werte, Neokonservatismus, den Wunsch nach einem sicheren Leben. Trotz der Annahme einer Wiederentdeckung des Lokalen wird nicht davon ausgegangen, dass sich die zurückzulegenden Wege verringern: Auch bei *Teleworking* werden sich die Leute sehen und treffen müssen. Durch das Internet werden die Ar-

beitsplätze nicht räumlich flexibler werden, sondern nach wie vor urban konzentriert sein. Die zunehmende Berufstätigkeit von Müttern wird zu einer weiteren Zunahme der Mobilität führen.

Bezüglich der **Lebenssituation** sehen die ExpertInnen im Vergleich zu den 1980er Jahren einige deutliche Veränderungen. Die Ausbildungszeiten haben sich deutlich verlängert, und die Wohnsituation der Jugendlichen wird zunehmend mobiler, speziell in Hinsicht auf Ausbildungs- und Jobmobilität. Jugendliche wohnen zunehmend länger zu Hause, was neben den oben bereits erwähnten Gründen auch in der heutzutage unsicheren Einkommenssituation von Berufseinsteigern begründet liegt. Daraus hat sich der Lebensabschnitt „Post-Adoleszenz" entwickelt (die Phase zwischen 18 und 28 Jahren) in der Jugendliche hochmobil und räumlich kaum gebunden sind sowie ihr eigenes Geld verdienen, aber in Bezug auf ihre finanzielle Sicherheit noch von ihren Eltern abhängig sind. Nach wie vor ist die Wohnform der Wohngemeinschaft (WG) modern, die im Gegensatz zu früher allerdings nicht mehr aus ideologischen, sondern aus finanziellen Gründen gewählt wird.

Da Wohnen in der Stadt teuer ist, ziehen Familien mit Kindern zunehmend in die Randbezirke. Dadurch entstehen längere Wege, zunehmender Verkehr und, insbesondere für Alleinerziehende, anstrengende Begleitmobilität. Aufgrund der mangelhaft ausgebauten öffentlichen Verkehrsmittel besteht insbesondere in ländlichen Gebieten eine große Abhängigkeit vom Auto.

Auch in den **Lebensstilen** zeichnen sich neue Entwicklungen ab. Im Gegensatz zu früher sind die Lebensstile zunehmend politik-fern und zum Teil in sich widersprüchlich. Sie folgen nicht dem Prinzip reiner Kosten-Nutzen-Kalkulationen und Mobilität wird als persönliche Freiheit angesehen. Dieses Gefühl der persönlichen Unabhängigkeit lässt sich am besten im eigenen Auto, bzw. in urbanen Gebieten auch mit dem Fahrrad, umsetzen und genießen.

Diese neuen Lebensstile werden unter anderem durch flexible Arbeitszeiten und Informations- und Kommunikationstechnologien beeinflusst. Die Kinder lernen schon von klein auf ein mobilitätsaufwändiges Verhalten in ihrer Freizeit und ihrer Ausbildung, da nicht mehr die am nächsten liegende Schule ausgesucht, sondern nach der am besten geeigneten Schule gesucht wird. Die ExpertInnen kritisieren vor allem den durch die mediale Überfrachtung und die unüberschaubare Flut an Kommunikationsmedien und -inhalten beschleunigten Lebensstil, da dieser immer weniger Zeit dafür lasse, über persönliche Entscheidungen (auch bezüglich Konsum und Mobilität) sorgfältig und kritisch nachzudenken.

Weitere Kennzeichen heutiger Lebensstile sind die steigenden Wohnflächen pro Person sowie die zunehmende Gefahr der Fettleibigkeit von Kindern aufgrund mangelnder Bewegung. Jugendliche bevorzugen zentralisierte Treffpunkte wie Einkaufs- und Kinozentren, um ihre Peergroup zu sehen. Das spiegelt sich auch im post-adoleszenten

Trend zum Wohnen im Stadtzentrum wieder, da die Bereitschaft zum langen Pendeln geringer ist als in früheren Generationen. In diesem Zusammenhang äußert ein Experte auch seine Besorgnis über die Landflucht der Jugendlichen sowie über die Schwierigkeit, die Jugendlichen später wieder an ihren Heimatort zurück zu holen.

Maßnahmen

Erfolgreiche Maßnahmen, um Veränderungen einzuleiten, müssen auf drei Ebenen ansetzen: auf der politisch-gesellschaftlichen Ebene, am Verhalten von Leitfiguren (Politiker, Medien, Eltern) sowie an der Entwicklung des „Zeitgeists". Generell werden strukturelle Maßnahmen als erfolgversprechender angesehen als individuelle Maßnahmen. Bewusstseinsbildende, pädagogische Maßnahmen (z.B. Informationen in Schulen und Kindergärten zum bewussten Umgang mit Mobilität) sind zwar auch wichtig, aber alleine nicht ausreichend. Konkrete Projekte und Maßnahmen werden als zielführender bewertet als Zusendung von Informationsmaterialien, ebenso wie Maßnahmen, die sich an der Lebenssituation und nicht den demografischen Merkmalen ihrer Zielgruppen orientieren. Wichtig ist es auch, Maßnahmen möglichst breit anzulegen, da es am Land schwierig ist, die kritische Masse zu erreichen, damit sich eine zielgruppenspezifische Maßnahme rechnet. Nach einer anderen Sichtweise ist es sinnvoll, in der öffentlichen Verwaltung als gutes Beispiel voranzugehen und die Wirkung von Mobilitätsmanagement zu demonstrieren. Anhand dieses Vorbilds können dann Maßnahmen in der Privatwirtschaft leichter umgesetzt werden.

Umsetzungsaspekte auf **institutionell-politischer Ebene** werden wie folgt genannt:

- Entwicklung einer grundlegenden Strategie, da es nicht ausreichend und sinnvoll sei, parallel viele kleine Aktivitäten auszuprobieren.
- Vermittlung des praktischen Nutzens und der Umsetzbarkeit von Maßnahmen, indem die Maßnahmen anschaulich vorgeführt werden. Ansonsten ist es schwierig, Überzeugungsarbeit bei BürgermeisterInnen (z.B. von Landgemeinden) zu leisten.
- Bei der Siedlungsraumschaffung ist darauf zu achten, dass öffentliche Verkehrsmittel gleich von Anfang an eingeplant werden, damit sich Auto-Nutzungsgewohnheiten gar nicht erst bilden können.
- Spezifisch für die Entwicklung und Umsetzung verkehrsbezogener Maßnahmen ausgewiesene budgetäre Zuschüsse für Gemeinden, da die Gemeinden ihre vorhandenen finanziellen Mittel aktuell vorrangig für andere Leistungen (Straßenerhalt, soziale Kosten der alternden Bevölkerung) verplanen.

- Über den Finanzausgleich oder über Kfz-bezogene Einnahmen könnten Zuschüsse an Gemeinden mit nachhaltigen Verkehrskonzepten vergeben sowie ein Straßenrückbau finanziert werden.

Als direkt **umsetzungsorientierte Maßnahmen** werden genannt:

- Gestaltung des öffentlichen Raumes
  - „Shared Space", d.h. die attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes für sanfte Mobilitätsformen im Sinne von „Entschleunigung".
  - Umgestaltung des öffentlichen Raumes zu einem Lebensraum, etwa durch das Angebot von Sitzmöglichkeiten und die Umgestaltung von Geh- und Radwegen.
  - Belebung des Straßenraums sowie leerstehender Erdgeschosszonen.
  - Verteuerung der Nutzung des öffentlichen Raumes für den motorisierten Individualverkehr und Ergreifung verkehrsregulierender Maßnahmen wie ein Fahrverbot in der Innenstadt oder die Vergabe maximaler Kilometer-Kontigente, die in der Innenstadt verfahren werden dürfen (wie z.B. in Bologna).
  - Reduktion der Parkplätze.
- Fiskalische Maßnahmen
  - Gezielte Belohnungsaktionen für die Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.
  - Koppelung der Vergabe von Wohnbauförderungen an das regionale Angebot des öffentlichen Verkehrs.
  - Reduktion der steuerlichen Vorteile für Dienstwägen.
- Aufbau unterstützender Netzwerke
  - Mitfahrbörsen für den Nahverkehr, möglicherweise über das Handy abrufbar.
  - Carsharing
- Wohnformen
  - „Autofreies Wohnen"
  - Wohnstrassen
  - Die Schaffung der Möglichkeit, bei Kauf oder Mieten einer Wohnung die Wahl zu haben, entweder (wie bisher) einen Parkplatz für sein Auto mitzumieten oder für die gleiche Summe den öffentlichen Verkehr nutzen zu

können, d.h. einen Anreiz nicht nur für den Autobesitz, sondern auch für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu schaffen.

- Bewusstseinsbildende Projekte in Kindergärten und Schulen (z.B. eine Schreib- und Kreativwerkstatt oder das Verkehrsschlangenspiel), um die Sensibilität der Kinder für Umweltthemen zu erhöhen und ihnen Mobilitätskompetenz zu vermitteln.
- Durchführung von Mobilitätserhebungen sowie das Angebot von Mobilitätsberatung und -management für Betriebe.

Der Fokus sollte jedoch nicht auf Verordnungen, sondern auf freiwilligen, bewusstseinbildenden und persuasiven Maßnahmen liegen.

Folgende Maßnahmen beziehen sich speziell auf **Kinderbetreuende**:

- Förderung von Fahrgemeinschaften in Firmen.
- Förderung der Entwicklung von „Nachbarschaftsgemeinschaften“ zwecks Kinderaufsicht und Bringen zu bzw. Holen von Kinderbetreuungseinrichtungen.
- Einrichtung eines Betriebskindergartens (Hilfswerk-Enquete) und dessen steuer-technischer Begünstigung.

Eines sei jedoch wichtig zu beachten: „Man hat Ideen und Visionen und daraus resultieren Maßnahmen im Kleinen und lokal, jedoch das Prinzipielle geschieht nicht. Eine Reflektion über den Zusammenhang zwischen Mensch, Technik und Gesellschaft, und auch des Vorgangs von sozialem Wandel ist erforderlich.“ Den ExpertInnen zufolge passiert das zwar auf Universitäten, aber nicht ausreichend in der Praxis bei Planung und Umsetzung.

10.3 Workshops mit ExpertInnen

Abgesehen von den Interviews mit ExpertInnen in der explorativen Phase wurde diese Methode auch am Ende des Projekts eingesetzt, um die Ergebnisse der Zielgruppenanalysen (siehe Kapitel 4 bis 9) zu validieren und Ergänzungen im Maßnahmenkatalog zu ermöglichen. Daher wurden in der letzten Projektphase zwei Workshops mit ExpertInnen verschiedenster Fachbereiche durchgeführt.

10.3.1 Durchführung der Workshops

Die zwei ExpertInnenworkshops (in Wien und Graz) wurden im November 2009 mit einer Dauer von jeweils drei Stunden durchgeführt. Die 14 teilnehmenden ExpertInnen

vertraten die Bereiche Wissenschaft, Marktforschung, Politik, Wirtschaft, Verkehrsplanung, Jugend- und Frauenförderung sowie Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Auf eine breite Streuung der beruflichen und fachlichen Kompetenzen wurde Wert gelegt, um das abschließende Bild der Zielgruppen sowie die Maßnahmenvorschläge aus möglichst vielen Blickwinkeln zu betrachten und mögliche ‚blinde Flecken' der bisherigen Analysen zu korrigieren. Den ExpertInnen wurde dafür eine Zusammenfassung der Ergebnisse der zuvor abgeschlossenen Analysen in Form einer SWOT Analyse sowie ein Katalog ausgewählter Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität innerhalb der beiden Zielgruppen vorgestellt.

10.3.2 Ergebnisse

Um einen Überblick über zentrale Ergebnisse der Workshops zu geben, werden an dieser Stelle die wichtigsten Diskussionspunkte und die abschließende Bewertung der Maßnahmenvorschläge zusammenfassend dargestellt.

SWOT-Analyse der Zielgruppe Jugendliche

Stärken und Schwächen Jugendlicher bezüglich nachhaltiger Mobilität

Abgesehen vom ÖV sind Radfahren und insbesondere Zufußgehen gängige Fortbewegungsmittel bei Jugendlichen. Insgesamt sind Jugendliche demnach eher nachhaltig mobil. Es wird jedoch als bedenklich konstatiert, dass der Rad- und Fußverkehr unter den Jugendlichen generell eher abnehmen. Als weitere Stärke von Jugendlichen in Bezug auf nachhaltige Mobilität wurde ihre Kreativität genannt, um Wartezeiten zu überbrücken oder um Fahrgemeinschaften zu organisieren.

Positiv wird auch gesehen, dass Kinder im Rahmen von schulischem Mobilitätsmanagement sozialen Druck auf ihre Eltern ausüben können. Kinder wollen beispielsweise nicht mehr von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht werden, wenn die Mehrheit der anderen SchülerInnen zu Fuß/ mit dem Rad kommt.

Als wesentliche Schwäche wurde diskutiert, dass wenig Bewusstsein über die wahren Kosten für MIV und ÖV bei Jugendlichen vorhanden ist. Jugendliche (und auch ihre Eltern) empfinden den Selbstbehalt für die Schülerfreifahrt so, als ob damit schon alle Kosten für Verkehrsbetriebe abgedeckt wären. Weiters führt die „Zwangsnutzung" des ÖVs aufgrund des Mangels an Alternativen (vor dem Führerscheinerwerb) zu einer ablehnenden Haltung bei den Jugendlichen. Aus Sicht der Verkehrsanbieter besteht wiederum das Problem, dass Jugendliche einen hohen Materialverschleiß in Bussen und Zügen (durch Kaugummis und Müll) verursachen und sie daher bei MitarbeiterInnen der Verkehrsbetriebe kein hohes Ansehen genießen.

Schließlich wurde bestätigt, dass das Auto nach wie vor eine sehr hohe symbolische Bewertung unter den Jugendlichen erfährt, da es mehr als andere Verkehrsmittel die Möglichkeit zur Distinktion von anderen bietet. Weiters sind Geschlechterrollen mit

dem ÖV bzw. dem MIV verbunden. ‚Weiblich' und ‚alt' entspricht dem Image des ÖVs, was als gravierende Schwäche des ÖVs gesehen wird. Problematisch wird auch empfunden, dass der Führerscheinerwerb, besonders am Land, von den Eltern unterstützt wird, damit Hol- und Bringwege für die Kinder reduziert werden können und das als gefährlich empfundene Moped vermieden wird.

Chancen und Gefahren für nachhaltige Mobilität Jugendlicher

Als Chance wird gesehen, die Kommunikation des Preises für den ÖV zu verändern. Der Fokus auf ÖV als ‚soziales Erlebnis', als Raum für Kommunikation und Unterhaltung, könnte ebenfalls eine Imageverbesserung des ÖVs bei Jugendlichen unterstützen. Weiters könnten Kommunikation und Konfliktlösung zwischen dem Personal von Verkehrsbetrieben und jungen Fahrgästen durch Schulungen der FahrerInnen, aber auch durch Informationskampagnen für Jugendliche, verbessert werden. Ebenso sollten verkehrstelematische Services im ÖV in Bezug auf Inhalte und Design stärker auf Jugendliche ausgerichtet werden, um diese Zielgruppe anzusprechen.

Als Gefahr für eine nachhaltige Mobilität von Jugendlichen wurde vor allem der Einfluss infrastruktureller Rahmenbedingungen diskutiert. Viele Familien ziehen ins Umland größerer Städte. Periphere Stadtgebiete bieten aber nur wenige Freizeit- und Ausbildungsangebote für Jugendliche. Weiters ist in ländlichen Gebieten die Erreichbarkeit von täglichen Gütern und Dienstleistungen aufgrund der schlechten Erschließung oft ohne Auto gar nicht möglich. Die fortschreitende Zersiedelung, der demografische Wandel und die Ausdünnung der Angebote am Land aufgrund der Landflucht verstärken diese Abhängigkeit.

Ein verstärkter Fokus der Raumplanung und der lokalen Politik auf Mobilitäts- und Umweltaspekte könnte hierbei helfen, eine weitere Zersiedelung von Ortschaften einzudämmen. Die ÖV Erschließung von Siedlungsgebieten sollte nicht, wie so oft, im Nachhinein erfolgen, sondern in der Raumordnung von Anfang an eingeplant werden. Eine gute Anbindung mit dem ÖV ist oft eine Frage kleinsträumiger Raumplanung. Als Beispiel wurde dafür genannt, dass die Erreichbarkeit einer ÖV Haltestelle für die MitarbeiterInnen einer Firma verbessert werden konnte, indem die fußläufige Überquerung des Betriebsgeländes verbessert wurde.

SWOT-Analyse der Zielgruppe Kinderbetreuende

Stärken und Schwächen der Kinderbetreuenden bezüglich nachhaltiger Mobilität

In Zusammenhang mit der Zielgruppe Kinderbetreuende wurde vor allem das starke Ansteigen der automobilen Begleitmobilität diskutiert. Eine Folge dieses Trends ist, dass die selbständige Entwicklung und Autonomie der Kinder beim Bewegen im Straßenraum gefährdet wird. Dies sollte stärker an sicherheitsorientierte Eltern kommuniziert werden. Weiters wurde zu diesem Thema angemerkt, dass die Zunahme an Begleitmobilität, besonders in Städten, auch daher rührt, dass Schulen mehr und mehr

aufgrund ihrer pädagogischen Ausrichtung ausgewählt werden. Dafür werden auch längere tägliche Wegestrecken in Kauf genommen. Positiv wurde hierbei angemerkt, dass die geringe ÖV-Nutzung von Kindern für den Schulweg eigentlich ein offenes Kunden- und Einnahmepotenzial für den ÖV darstellt.

Chancen und Gefahren für nachhaltige Mobilität Kinderbetreuender

Neben baulichen wurden auch organisatorische und rechtliche Maßnahmen (z.B. Schülerlotsen, Verkehrsberuhigung in Schulgebieten, Geschwindigkeitsreduktion vor Schulen) als Chancen identifiziert, um das Ausmaß an Begleitmobilität zu verringern.

In Bezug auf den Wanderungstrend in die Stadtrandzonen wurde ergänzt, dass eine optimale Anbindung peripherer Gebiete in das nächstgelegene Stadtzentrum siedlungspolitisch gar nicht gewünscht ist, um diese Gebiete nicht zu reinen ‚Schlafstädten' verkommen zu lassen. Die dort lebenden Menschen sollen dazu angehalten werden, Angebote der täglichen Versorgung auch vor Ort in Anspruch zu nehmen, um den ländlichen Raum nicht weiter zu schwächen. Dies lässt erkennen, dass oft eine Balance zwischen entgegen gesetzten lokalpolitischen Zielen gefunden werden muss.

In Bezug auf die innerfamiliäre Kinderbetreuung wurde ergänzt, dass die Verfügbarkeit eines persönlichen sozialen Netzwerkes in der Nähe des Wohnortes (Freunde, Nachbarn, Familie) für die Kinderaufsicht wesentlich dafür ist, ob Kinderbetreuende Kinderkrippen bzw. –gärten in Anspruch nehmen. In erster Linie würde versucht werden, Kinderaufsicht privat zu organisieren (z.B. durch die Großelter, Tagesmutter).

Bewertung der Maßnahmenvorschläge und Fazit

Mit den ExpertInnen wurden ausgewählte Maßnahmenvorschläge in Bezug auf ihre Umsetzbarkeit und Wirksamkeit diskutiert. Als Diskussionsvorlage wurden die Themen *Mobilitätsberatung bei Lebensereignissen, Peer Education zu Mobilität, die Verankerung von nachhaltiger Mobilitätserziehung in Lehrplänen, intermodale Angebote des ÖVs, Fahrgemeinschaftsbörsen, Carsharing, Echtzeit-Verkehrsinformation zum ÖV, E-Ticketing für ÖV, nachfrageorientierte Angebote im ländlichen Raum, Lieferdienste für alltägliche Einkäufe, betriebliches bzw. schulisches Mobilitätsmanagement, Umweltzeichen für Fahrschulen* sowie die Möglichkeit von *institutionellen Innovationen* diskutiert.

Vor- und Nachteile einzelner Maßnahmen, die mit den ExpertInnen diskutiert wurden, sowie generelle Aspekte der Maßnahmengestaltung und zusätzliche Fallbeispiele sind aufgrund der besseren Lesbarkeit direkt im Maßnahmenkatalog enthalten (siehe Kapitel C12.).

Die ExpertInnen wurden zum Abschluss des jeweiligen Workshops gebeten, die Maßnahmen zu bewerten. Hierbei sollten sie ihre drei Favoriten nennen (innerhalb dieser Favoriten wurde keine nochmalige Reihung vorgenommen). Folgende Maßnahmen wurden von mehr als einer Person gewählt:

- **Mobilitätsberatung bei Lebensereignissen**: 10 Nennungen
- **Pädagogische Maßnahmen** (schulisches MM, nachhaltige Mobilitätserziehung, Peer Education): 9 Nennungen
- **Information** (Echtzeit-Information und Preisvergleich zwischen ÖV und MIV anhand der wahren Kosten): 5 Nennungen
- **Nachfrageorientierte Angebote am Land**: 4 Nennungen

C ENTWICKLUNG UND BEWERTUNG VON LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN

Die Ergebnisse der unterschiedlichen Analysen die Zielgruppen betreffend (siehe Kapitel 4 bis 9) wurden in der letzten Projektphase im Rahmen einer SWOT-Analyse verdichtet, um die wesentlichen Charakteristika und Bedürfnisse von Jugendlichen und Kinderbetreuenden herauszuarbeiten und in zentralen Thesen zusammenfassend darzustellen. Die SWOT Analyse in Kapitel 11 wurde in weiterer Folge dazu verwendet, um die Eignung unterschiedlicher Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität innerhalb der beiden Zielgruppen zu prüfen. Maßnahmen, die als passend für die Lebenswelten der Zielgruppen identifiziert wurden, sind schließlich in Kapitel 12 beschrieben und anhand mehrerer Kriterien (Kosten, Wirkungsgrad, Umsetzbarkeit, Synergien mit anderen Maßnahmen, etc.) bewertet.

11 SWOT Analyse

Folgend werden die wesentlichen Erkenntnisse der im Rahmen des Projekts durchgeführten Recherchen und Analysen in Form von Stärken/Schwächen sowie Chancen/Risiken für eine Erhöhung nachhaltiger Mobilitätsformen in den Zielgruppen zusammengefasst. Stärken und Schwächen der Zielgruppe bzw. Chancen und Risiken sind teilweise ambivalent. Dass die einzelnen VertreterInnen der beiden im Fokus stehenden Gruppen in sich heterogene Verhaltensweisen und Einstellungen vorweisen und die einzelnen Stärken bzw. Schwächen nicht auf alle Jugendlichen bzw. Kinderbetreuenden zu verallgemeinern sind, ist durchaus bewusst.

11.1.1 Jugendliche

In der folgenden Darstellung werden generelle Tendenzen und interessante Charakteristika von Jugendlichen dargestellt, die sie von anderen Bevölkerungsteilen unterscheiden bzw. die als Ansatzpunkte für Maßnahmen und Interventionen geeignet erscheinen.

Stärken der Jugendlichen bezüglich nachhaltiger Mobilität

Jugendliche sammeln bis zu ihrem Führerscheinerwerb Nutzungserfahrungen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

Über die Hälfte der in Ausbildung stehenden Jugendlichen bis 17 Jahren nutzen täglich Öffentliche Verkehrsmittel (Kap. 8.2.3). Auch die Analyse der Konsummuster bestätigte, dass Haushalte mit Jugendlichen in Ausbildung (höhere Schulausbildung und Hochschulausbildung) höhere Äquivalenzausgaben für den ÖV aufweisen als Haushalte mit berufstätigen Jugendlichen (Kap. 7.3.1). Man kann daher davon ausgehen,

dass viele Jugendliche bis zu ihrem Führerscheinerwerb ausreichende Nutzungserfahrungen mit dem ÖV sammeln und prinzipiell wissen, wie man mit Bus und Bahn mobil ist. Hinsichtlich einer stärkeren ÖV-Nutzung von Jugendlichen auch nach dem Führerscheinerwerb wird es als vorteilhaft betrachtet, dass durch die bestehende Kenntnis des ÖV-Systems Hemmschwellen in Bezug auf die Nutzung von ÖV Angeboten abgebaut werden können.

Im Schülerverkehr kommt vor allem im ländlichen Raum den Nebenbahnen und Bussen als Schülertransportmittel eine besondere Bedeutung zu. Bei Erhebungen von fünf Nebenbahnen in NÖ wurde festgestellt, dass im Schnitt rund die Hälfte aller Fahrgäste (an einem Werktag/Schultag) auf den diversen Nebenbahnen SchülerInnen bzw. in Ausbildung stehende Jugendliche sind (Kap. 9.1.1).

In den Fokusgruppen wurde darauf verwiesen, dass der ÖV für Jugendliche dann eine Alternative zum Auto darstellt, wenn wenige Parkplätze im Zielgebiet vorhanden sind, wenn gute ÖV Verbindungen vorherrschen, wenn die Strecken zu weit für den Gebrauch des Rades sind oder wenn Radfahren und Bewegung generell abgelehnt wird. Positiv am ÖV wird gesehen, dass man sich während einer Fahrt in den „Öffis“ nicht selbst auf den Verkehr konzentrieren muss und dass man in der Stadt im Vergleich zum Auto teilweise schneller ans Ziel kommt (Kap. 10.1.2). Auch in anderen Studien wurde darauf hingewiesen, dass öffentliche Busse Jugendlichen den Vorteil bieten, sich von den Eltern unabhängig zu fühlen und sich mit Freunden unterhalten zu können (Kap. 5.1.7).

In Bezug auf die ÖV-Nutzung von Jugendlichen wurde seitens der ExpertInnen betont, dass Jugendliche viel Kreativität in Bezug auf ihre Mobilität aufbringen (z.B. zur Überbrückung von Wartezeiten, zur Organisation von Mitfahrgelegenheiten, etc.), was ebenso als Stärke zu werten sei (Kap. 10.3.2).

Positiv am Radfahren sehen Jugendliche, dass es eine Möglichkeit zur Bewegung bietet und dass man damit flexibler ist als mit dem ÖV. Die Einführung von Fahrradverleihsystemen wird von den befragten Jugendlichen durchwegs begrüßt (Kap. 10.1.2). Das Radfahren entspricht weiters der Spaß- und Erlebnisorientierung von Jugendlichen (Kap. 5.1.7). Die interviewten ExpertInnen wiesen darauf hin, dass das Rad für Jugendliche eher als Sportgerät denn als tägliches Verkehrsmittel betrachtet wird. Das Rad wird zum Spaß verwendet, weniger für Alltagswege. Dem gegenüber hätte das zu Fuß gehen den Vorteil für Jugendliche, dass man sich mit Freunden unterhalten könne (Kap. 10.2.2). Hinsichtlich dieser Einstellung gibt es sicherlich regionale Unterschiede, wobei auch die Infrastruktur für das Radfahren einen wichtigen Einflussfaktor auf die Rad-Affinität von Jugendlichen darstellt.

Ökologische Normen und Lebensstile der Jugendlichen haben Einfluss auf ihre Mobilität und die Nutzungsbereitschaft verschiedener ÖV Services.

In zahlreichen Studien wurde ein zwar schwacher, aber stabiler Zusammenhang zwischen ökologischen Normen und der Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel nachgewiesen (Kap. 5.2.3). Moralische Appelle und eine Argumentation mit dem individuellen Beitrag zum gesellschaftlichen Ziel Klimaschutz können daher – komplementär zu anderen Anreizen und Motivatoren – die Wirksamkeit von Maßnahmen erhöhen.

In einer deutschen Studie von Hunecke et al. (2002) wurde die Gruppe der ‚ökosensibilisierten' Jugendlichen identifiziert (rund 22 % innerhalb der Stichprobe der 15-26 Jährigen), die Verantwortung für die Umwelt zeigt und alternativen Mobilitätsformen gegenüber aufgeschlossen ist (Kap. 5.2.2). Jugendliche stellen demnach in Bezug auf ihre Einstellungen und Wertorientierungen keine homogene Gruppe dar und sind je nach Lebensstil mit unterschiedlichen Argumenten zu erreichen (Kap. 10.2.2). Im Marketing von Maßnahmen und Imagekampagnen sollten daher lebensstil-spezifische Argumente verwendet werden. Weiters wurde der Einfluss von Umweltbewusstsein auf die Bereitschaft Jugendlicher, verkehrstelematische Services des ÖVs (z.B. Service Point, Mobilitätszentrale, neue Ticket Automaten, Personal Travel Assistant, Telefon-Hotline, online Fahrplanauskunft) zu nutzen, identifiziert (Kap. Kap. 5.2.2). Dies verdeutlicht, dass unterschiedliche Interessen und Lebensstile von Jugendlichen einen Einfluss darauf haben, welche Services von ihnen genutzt werden.

In welcher Form die genauere Analyse von jugendlichen Lebensstilen hilfreich für die Förderung nachhaltiger Mobilität sein kann, verdeutlicht das Beispiel zweier Lebensstiltypen (Kap. 5.2.2): Beide Typen sind durch eine besonders junge Altersstruktur gekennzeichnet. Darüber hinaus weist die erste Gruppe (die „Experimentalisten") eine starke Auto- und Erlebnismobilität auf. Dieser Orientierung könnte man mit innovativen Mobilitätsformen (z.B. Elektro-Auto) und dem Rad als erlebnisorientiertes Freizeitsportgerät entgegen kommen. Die andere Gruppe (die „Hedonisten") ist auch erlebnis- und spaßorientiert, weist aber eine geringere Autofixierung auf. Den Bedürfnissen dieser Zielgruppe könnte u.a. mit verbesserten ÖV-Angeboten (z.B. Kombi-Ticket für ÖV und Skigebiet) entsprochen werden.

Die symbolische Bewertung von Verkehrsmitteln ändert sich mit dem Alter der Jugendlichen.

Die Ergebnisse der Fokusgruppengespräche zeigten, dass Jugendliche unter 18 Jahren das Auto verstärkt mit positiven Attributen wie Freiheit, Unabhängigkeit, Schnelligkeit oder Bequemlichkeit verbinden, wohingegen ältere Befragte (Studierende, Kinderbetreuende) eher äußerten, das Auto aus Mangel an Alternativen zu nutzen (Kap. 10.1.2). Die befragten ExpertInnen betonten in diesem Zusammenhang hingegen, dass das Auto auch bei älteren Jugendlichen und Erwachsenen nach wie vor ein wichtiges Distinktionsmittel und Statussymbol sei (Kap. 10.3.2). Demnach dürften Jugendliche

über 20 Jahren im Vergleich zu Jüngeren einen pragmatischeren, aber nicht gänzlich rationalen Umgang mit dem Auto pflegen.

Dass die symbolische Bewertung von Verkehrsmitteln durch Jugendliche einem gewissen Alterseffekt unterliegt, kann man auch den Ergebnissen von Hunecke et al. (2002) entnehmen. Hierbei nimmt die Gruppe der 17-19 Jährigen eine besondere Stellung ein. Kurz vor bzw. nach dem Führerscheinerwerb ist die symbolische Bewertung des Autos im Vergleich zu sowohl jüngeren als auch älteren Jugendlichen am höchsten. Bei älteren Jugendlichen (22-26 Jahre) zeigt sich weiters eine Imageverbesserung des Rades und des Zufußgehens, aber auch der Besitz eines Motorrades wird für diese Altersgruppe immer attraktiver. Das Image des ÖVs bleibt im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln jedoch gering.

Dabei muss jedoch beachtet werden, dass das Auto bei Jugendlichen aller Altersstufen absolut gesehen das höchste Prestige hat und am besten unter allen Verkehrsmittel bewertet wird. Dennoch kann man aus diesen Ergebnissen den Schluss ziehen, dass ältere Jugendliche (ab 22 Jahren) eher mit pragmatischen und moralischen Argumenten zu gewinnen sind, da das Auto stärker in Bezug auf seine Kosten mit anderen Verkehrsmitteln verglichen wird bzw. die Kosten für Mobilität bei vielen nicht mehr von den Eltern übernommen werden. Die starke Symbolik der Freiheit und Unabhängigkeit, die Jugendliche mit dem Auto verbinden, kurz bevor bzw. wenn sie den Führerschein erlangen, ist bei älteren Jugendlichen nicht mehr so ausgeprägt.

Jugendliche sind verstärkt auf virtuelle Erlebniswelten ausgerichtet.

Online-Spiele und virtuelle soziale Netzwerke (z.B. Facebook, Twitter, MySpace, etc.) sind mittlerweile ein fixer Bestandteil des Alltags von vielen Jugendlichen (Kap. 10.2.2). Dieser Trend ist auch in der täglichen Freizeitgestaltung von Jugendlichen sichtbar. Da mehr und mehr Stunden pro Woche vor dem Computer oder dem Fernsehgerät verbracht werden, nehmen Aktivitäten außerhalb der Wohnung tendenziell ab. Dadurch nimmt die ‚Offline-Mobilität' von Jugendlichen insgesamt ab. Dies spiegelt sich in den aktuellen Mobilitätsdaten der Jugendlichen von NÖ wider. Waren es im Jahr 2003 noch 92 % der Jugendlichen, die an einem durchschnittlichen Werktag Wege außer Haus unternahmen, so waren es im Jahr 2008 nur noch 87 % (Herry Consult 2009b).

Weiters könnte die hohe Akzeptanz von IuK-Technologien innerhalb jugendlicher Zielgruppen die Nutzungsbereitschaft verkehrstelematischer Services (z.B. Handy-Ticket für ÖV, instant booking für Carsharing) erhöhen. Hierbei bleibt jedoch offen, ob ein verbessertes Service des ÖVs durch die Integration von Verkehrstelematik ‚nur' die Zufriedenheit bisheriger ÖV Kunden erhöht oder ob dadurch die Attraktivität des ÖVs soweit gesteigert werden kann, dass auch experimentelle und Erst-Nutzer dauerhaft auf den ÖV umsteigen.

Schwächen der Jugendlichen bezüglich nachhaltiger Mobilität

Das Auto wird im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln am besten bewertet und sein Gebrauch wird als Normalität empfunden.

Mobilitätserfahrungen von Kindern sind sehr stark auf das Auto fokussiert. Wie unter anderem Baslington (2008) in England zeigt, betrachtet schon die Mehrzahl der Kinder im Volksschulalter das Auto als unverzichtbar. Als Gründe für die Bevorzugung von Autos äußerten die Kinder in qualitativen Interviews vorwiegend soziale Motive, wie den Wunsch, andere beeindrucken zu wollen sowie nicht ausgeschlossen zu sein (Kap. 5.1.7).

Diese starke Sozialisation in Richtung Automobil wird auch durch die Ergebnisse der Fokusgruppen bestätigt. Der Autogebrauch ist für die befragten Jugendlichen Normalität und wird nicht in Frage gestellt. Neben einem Haus bzw. einer Wohnung im Grünen stellt der Erwerb eines Autos einen der wichtigsten Zukunftswünsche der Jugendlichen dar. Unter-18-Jährige erachten den Führerscheinerwerb sogar als ‚wichtigstes künftiges Lebensereignis', weil sie dadurch Unabhängigkeit erwerben. Das Auto wird deutlich besser als andere Verkehrsmittel bewertet. Dem Auto wird im Gegensatz zu öffentlichen Verkehrsmitteln auch starkes Prestige zugeschrieben. Zudem zeigte sich, dass der ÖV von Jugendlichen als zu teuer, zu unflexibel und zu wenig komfortabel empfunden wird. Verglichen mit anderen Verkehrsmitteln ist das Image des ÖVs am schlechtesten (Kap.10.1.2).

Die Analyse der Mobilitätsmuster zeigte, dass sich diese positive Bewertung des Autos auch im Verhalten der Jugendlichen widerspiegelt. Im Gegensatz zu den steigenden Weglängen mit zunehmendem Alter von Jugendlichen sinkt der dafür durchschnittlich benötigte Zeitaufwand leicht, da Jugendliche ab 16 Jahren vermehrt auf MIV zurückgreifen. Im Gegensatz dazu nimmt die ÖV-Nutzung bei älteren und berufstätigen Jugendlichen stark ab (Kap. 8.2.3).

Die befragten ExpertInnen betonen diesbezüglich, dass vor allem in ländlichen Gebieten das Motorrad und der L17 als frühe Möglichkeiten für flexible Mobilität und Unabhängigkeit eine große Rolle spielen. Jugendliche sehen sich bis zum Erwerb des Führerscheins oft als „ÖV-Zwangsnutzer", und reagieren auf diese Einschränkung ihres Entscheidungsspielraums mit einer generellen Ablehnung des ÖVs, sobald sie dazu berechtigt sind, ein Motorrad bzw. ein Auto zu lenken. Auch die Eltern stehen dem Führerscheinerwerb von Jugendlichen meist positiv gegenüber, denn besonders am Land wird es als Ende zahlreicher Hol- und Bringwege für die Kinder betrachtet sowie als Mittel gesehen, um die Anschaffung eines (als besonders gefährlich erachteten) Motorrads zu verhindern. Positiv wird hierbei gesehen, dass sozialer Druck auch contra das Auto gehen kann. Nach der Umsetzung von Nachhaltigkeitsprojekten kann innerhalb einer Klasse oder Schule beispielsweise der Konsens innerhalb der SchülerInnen entstehen, dass es ‚uncool' ist, mit dem Auto zur Schule gebracht zu werden (Kap. 10.3.2).

Mobilität ist mit Entwicklungsaufgaben und Geschlechterrollen verbunden, wobei vor allem dem Erwerb des Führerscheins die Symbolik des ‚Erwachsenwerdens' zukommt.

Räumliche Mobilitätsanforderungen nehmen mit dem Alter bei Kindern und Jugendlichen durch die Ausweitung ihrer Aktivitäten und Aktionsräume zu. Selbständig unterwegs zu sein, ist eine wesentliche Entwicklungsaufgabe für Kinder und Jugendliche. Besonders bedeutsam ist hierbei der Führerscheinerwerb, da ihm die Bedeutung eines Initiationsritus in das Erwachsenenleben zukommt. Die Pkw-Nutzung eröffnet Jugendlichen räumliche und soziale Autonomieräume und ist stark mit der Symbolik von Freiheit und Unabhängigkeit verbunden (Kap. 5.1.7). Mehr als zwei Drittel der Jugendlichen über 17 Jahren besitzen demnach einen Führerschein (Kap. 8.2.3). Der Führerscheinerwerb an sich wird sowohl von weiblichen als auch von männlichen Jugendlichen als etwas Selbstverständliches betrachtet und auch von jenen Befragten erworben, die ihn in den darauffolgenden Jahren effektiv kaum benötigen (Kap. 10.1.2).

Der Zusammenhang zwischen Mobilität von Jugendlichen und Geschlechterrollen zeigt sich in Geschlechtsunterschieden bezüglich der Verkehrsmittelwahl. Schon im Kindheitsalter nutzen Buben das Rad mehr als Mädchen und haben schon früh einen größeren Aktionsradius (Kap. 5.1.8). Vor allem in ländlichen Gebieten sind der Rad- sowie der Pkw-Lenker-Anteil unter männlichen Jugendlichen höher als unter weiblichen Jugendlichen. Dem entsprechend nutzen in ländlichen Gebieten weibliche Jugendliche stärker den ÖV. Junge Männer verfügen auch eher über einen Pkw als Frauen und sind daher besonders dort, wo das ÖV-Angebot lückenhaft ist, weitaus mobiler und damit flexibler (Kap. 8.2.3). In Zusammenhang mit Geschlechterrollen und Entwicklungsaufgaben steht auch das erhöhte Risikoverhalten im Verkehr, insbesondere von männlichen Jugendlichen. Rund 22.000 Jugendliche im Alter von 15 bis 24 Jahren sterben in Europa jährlich durch Unfälle. Eine der Hauptursachen für die hohe Verletzungsrate Jugendlicher ist die erhöhte Risikobereitschaft (KfV 2008).

Im städtischen Bereich haben sich die geschlechterspezifischen Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl mittlerweile angeglichen. Männliche Jugendliche fahren gegenüber weiblichen Jugendlichen lediglich vermehrt mit dem Pkw als Lenker (34 % Frauen 42 % Männer), hingegen nutzen weibliche Jugendliche häufiger den Pkw als Mitfahrerinnen (18 % Frauen: 11 % Männer) (Kap. 8.2.3). Abgesehen von diesen Anpassungstrends im Verhalten ist jedoch zu beachten, dass dem ÖV nach wie vor das Image eines ‚weiblichen' Verkehrsmittels anhaftet, was unter anderem zum generell schlechten Image des ÖVs unter den Jugendlichen führt (Kap. 10.3.2).

Der Eintritt in das Erwerbsleben, nicht der Erwerb des Führerscheins, erhöht die MIV-Nutzung von Jugendlichen sprunghaft.

Vergleicht man die durchschnittlichen monatlichen Äquivalenzausgaben für Verkehr von Haushalten mit Jugendlichen am Ende ihrer Ausbildung im Vergleich zu Haushal-

ten mit Jugendlichen am Anfang der Erwerbstätigkeit, so zeigt sich, dass die MIV Fixkosten und die Ausgaben für Treibstoffe und Parkgebühren in Haushalten mit erwerbstätigen Jugendlichen deutlich höher sind als in den Haushalten mit SchülerInnen und Studierenden. Die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr sind dementsprechend in Haushalten mit erwerbstätigen Jugendlichen tendenziell geringer. Dieser Effekt ist bei Jugendlichen mit abgeschlossener Berufsausbildung besonders ausgeprägt. Insgesamt zeigt sich, dass der Anteil der Äquivalenzausgaben für Verkehr an den gesamten monatlichen Äquivalenz-Konsumausgaben bei Haushalten mit Jugendlichen am Ende der Ausbildung um durchschnittlich 2% unter jenen der Haushalte mit Jugendlichen am Anfang der Erwerbstätigkeit liegen (Kap. 7.3.1). Daraus lässt sich schließen, dass erwerbstätige Jugendliche eher im Besitz eigener Pkws sind und den ÖV weniger in Anspruch nehmen als Jugendliche in Ausbildung. Außerdem macht sich hierbei auch ein Bildungseffekt bemerkbar. Der Anstieg der Ausgaben für Treibstoffe und Parkgebühren ist bei Jugendlichen mit abgeschlossener akademischer Ausbildung am höchsten. Gleichzeitig nehmen bei dieser Gruppe auch die Ausgaben für den ÖV zu (Kap. 7.3.1). Dies zeigt, dass AkademikerInnen eher unterschiedliche Mobilitätsformen in Anspruch nehmen als Lehrlinge und stärker vorhandene Pkws in der Familie mitnutzen.

Bei allen Vergleichsgruppen löst der Berufseinstieg einen immensen Sprung zum MIV aus. Interessant ist hierbei, dass der Unterschied zwischen Berufstätigkeit und Ausbildung stärker ist als jener der Siedlungsstruktur. Auch im städtischen Gebiet nützen Berufstätige mehr MIV als Jugendliche in Ausbildung. In Niederösterreich beispielsweise fahren 66% der berufstätigen Jugendlichen in städtischen Gebieten mit dem Pkw als Lenker hingegen nur 29% der in Ausbildung stehenden Jugendlichen ab 18 Jahren. Am Land liegt der Anteil der Pkw-Fahrer höher, nämlich mit 74% bei den Beruftätigen und 36% bei den Jugendlichen, die noch in Ausbildung stehen. Weiters besitzen in Ausbildung stehende Jugendliche ab 18 Jahren sowohl in städtisch als auch in ländlich geprägten Regionen öfters ein Fahrrad und ÖV Zeitkarten als berufstätige Jugendliche. In allen Gebietstypen verfügen berufstätige Jugendliche auch häufiger über einen Pkw als Jugendliche in Ausbildung ab 18 Jahren (Kap. 8.2.3).

Jugendliche weisen wenig Umweltbewusstsein und umweltgerechtes Verhalten auf; primär handeln sie aufgrund anderer Motive (wie traditionellen Zukunftsvorstellungen bezüglich Wohnumgebung und Autobesitz).

Empirische Studien zeigen, dass jugendliche Lebensstiltypen ein geringeres Umweltbewusstsein und weniger umweltgerechtes Verhalten aufweisen als ältere (u.a. Kleinhückelkotten 2005, Kap. 5.2.2). Dieses Bild wurde auch in den Fokusgruppen vermittelt. In den Gesprächen mit Jugendlichen zeigte sich, dass die Umweltthematik wenig bis keinen Einfluss auf die Wahl ihrer Mobilitätsform hat. Vorwiegend sind es Motive wie Bequemlichkeit, Flexibilität und Kosten, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflus-

sen (Kap. 10.1.2). Befragungen von Jugendlichen in Deutschland verwiesen darüber hinaus auf die Problematik, dass die meisten jugendlichen Lebensstiltypen, angeführt von den ‚Etablierten' und den ‚Technikfans', die Verantwortung für Umweltschutz an die Politik delegieren. Nur die Gruppe der ‚Ökosensibilisierten' bringt ihr eigenes Handeln stärker mit der kollektiven Umweltverschmutzung in Zusammenhang (Hunecke et al. 2002, Kap. 5.2.2). Weiters zeigte sich in den Fokusgruppengesprächen, dass bei Jugendlichen, unabhängig von ihrem Ausbildungshintergrund, eher traditionelle Zukunftswünsche wie das ‚Haus im Grünen' oder der Autobesitz verbreitet sind (Kap. 10.1.2).

Hierbei muss natürlich die Vorbildwirkung des persönlichen Umfeldes der Jugendlichen und der Medien berücksichtigt werden, denn bis jetzt ist eine nachhaltige Lebensweise in unserer Gesellschaft nicht sonderlich verbreitet (Kap. 5.1.7). Außerdem ist hier anzumerken, dass dieses Bild nicht auf alle Jugendlichen in Österreich zutrifft. Sowohl Zukunftswünsche als auch das Ausmaß an Umweltbewusstsein und Umwelthandeln sind individuell verschieden. Insgesamt zeichnen jedoch sowohl die Ergebnisse empirischer Studien als auch die Eindrücke der ExpertInnen ein eher düsteres Bild, was Umweltbewusstsein und –verhalten von Jugendlichen betrifft. Was vor allem fehlt, ist die emotionale Verbundenheit mit dem Thema beziehungsweise die Verbindung von Klimaschutz mit dem eigenen Handeln (Kap. 5.2.2, Kap. 10.3.2).

Studierende weisen die höchste absolute Mobilität auf und verursachen daher unter den Jugendlichen die höchste Verkehrsleistung.

Studierende bzw. Jugendliche am Ende der Hochschulausbildung sind die mobilste Gruppe unter den Jugendlichen. Sie legen die höchste Anzahl an Kilometern pro Tag zurück und liegen damit in allen Einkommensquartilen deutlich über dem Durchschnitt der Gesamtbevölkerung (in OÖ) (Kap. 7.3.1). Mehr als zwei Drittel der zurückgelegten Kilometer erfolgen zumindest zum Teil im privaten PKW. Jugendliche am Ende der Hochschulausbildung sind ebenfalls mobiler als die Vergleichsgruppen (Jugendliche am Ende der Berufsausbildung zwischen 17 und 27 Jahren und Jugendliche am Ende der Schulausbildung zwischen 17 und 19 Jahren). Der Anteil der Freizeit- und Einkaufswege von Jugendlichen am Ende der Hochschulausbildung ist deutlich größer als bei Jugendlichen am Ende der Schul- und Berufsausbildung. Des Weiteren spiegelt sich die höhere Verkehrsleistung dieser Gruppe auch in den Äquivalenzausgaben für Verkehr der Haushalte mit Jugendlichen am Ende der Hochschulausbildung wieder (Kap. 5.1.7).

50,5 % der Jugendlichen am Ende der Berufsausbildung (zwischen 17 und 27 Jahre) und 94,5 % der Jugendlichen am Ende der Hochschulausbildung (zwischen 24 und 27 Jahre) sind in Besitz des Führerscheins. Setzt man den MIV-Anteil von Jugendlichen am Ende der Berufs- und am Ende der Hochschulausbildung in Relation zur Führer-

schein-Durchdringung, tendieren Jugendliche am Ende der Berufsausbildung häufiger zum privaten PKW. Im Vergleich zu Jugendlichen in Berufsausbildung benutzen Studierende demnach mehr ÖV für ihre Wegezwecke. Absolut gesehen sind Jugendliche am Ende der Hochschulausbildung jedoch die mobilste Gruppe unter den Jugendlichen. Dadurch ist auch ihr MIV Aufkommen absolut gesehen aufgrund ihrer hohen Gesamtverkehrsleistung am größten unter den Jugendlichen am Ende der Ausbildung (Kap. 7.3.1). Maßnahmen für Jugendliche am Ende der Hochschulausbildung sollten demnach darauf abzielen, die Wegstrecken zwischen den Funktionen Wohnen, Arbeit und Freizeit der Personen zu verkürzen sowie spezielle ÖV Angebote für Freizeitziele anzubieten.

In diesem Zusammenhang sind natürlich auch regionale Unterschiede und Stadt/Land-Effekte zu berücksichtigen: Studierende, die in ländlich geprägten Gebieten wohnen und studieren, dürften mehr Pendelwege mit dem Auto zum Studienort aufweisen als Studierende in größeren Städten, die auch auf ein ausreichendes ÖV Angebot zurückgreifen können

Chancen für eine nachhaltige Mobilität Jugendlicher

Ein stärkerer Fokus auf Jugendliche als eigenes Kundensegment sowie die Verbesserung von Grundfunktionen des ÖVs könnten Jugendliche langfristig als Kunden an den ÖV binden.

Jugendliche müssen für den ÖV nicht als neue Kunden gewonnen werden, sondern über den Führerscheinerwerb hinaus gebunden werden. Die Erfüllung von Grundfunktionen (z.B. Pünktlichkeit, schnelle Umstiegsmöglichkeiten, Sauberkeit, enge Taktfolgen) sind hierbei wichtige Aspekte, um die Zufriedenheit von Jugendlichen mit dem ÖV Angebot sicher zu stellen (Kap. 10.3.2). Diesem Befund entsprechen auch die Ergebnisse aus den Fokusgruppen, da das Auto durch seine Schnelligkeit und Komfort von den meisten Jugendlichen als das beste Verkehrsmittel bewertet wird. Mit dem ÖV wird hingegen eher die Einschränkung von Flexibilität und Unabhängigkeit verbunden (Kap. 10.1.2). Es sind demnach weniger Zusatzfunktionen, wie Unterhaltungsprogramme oder W-LAN-Zugang in Bussen, die Jugendliche fordern. Vorwiegend sind sie darauf bedacht, dass sie möglichst schnell, bequem und flexibel von A nach B gelangen können.

Bei Fahrgastbefragungen von fünf Nebenbahnen in NÖ wurde festgestellt, dass im Schnitt rund die Hälfte aller Fahrgäste (an einem Werktag/Schultag) auf den diversen Nebenbahnen in Ausbildung stehende Jugendliche sind. Somit sollte die Sicherung des Öffentlichen Schüler- und Ausbildungsverkehrs für die Zielgruppe Jugendliche einen höheren Stellenwert einnehmen. Dennoch wird derzeit der Trend in Österreich fortgeschrieben, dass Nebenbahnen der ÖBB reduziert und Busverbindungen, vor allem in ländlichen Gebieten, eingestellt werden. Weiters haben zahlreiche Jugendliche durch

persönliche Erfahrungen, wie überbelegte Schülertransporte, schlechtes bzw. veraltetes Wagenmaterial sowie (nicht angekündigte) Verspätungen ein eher negatives Bild vom ÖV-Angebot in Österreich (Kap. 10.1.2). Seitens der Verkehrsunternehmen müsste daher ein Umdenken stattfinden, um SchülerInnen als „ÖV-NutzerInnen von morgen" anzusehen.

Für den Imagewechsel verschiedener Verkehrsmittel können, abhängig vom Alter der Jugendlichen, unterschiedliche Sozialisationsinstanzen genützt werden.

Kindern wird ein bestimmtes Mobilitätsverhalten sehr früh „anerzogen". Wenn **Eltern** mit ihren Kindern verschiedene Verkehrsmittel und nicht nur das Auto für tägliche Wege benutzen, werden bei Kindern auch Mobilitätsgewohnheiten abseits des Autos geformt (Kap. 5.1.7). Die Nutzungserfahrungen mit alternativen Mobilitätsformen können dazu beitragen, dass Alternativen zum Auto auch nach Erhalt des Führerscheins in die Verkehrsmittelwahl mit einbezogen werden, da die Jugendlichen mit ihnen gut vertraut sind. Daher müsste schon im Kindesalter darauf geachtet werden, welche Verhaltensweisen Kinder von ihren Eltern erlernen.

Neben der Familie ist auch die **Schule** eine wichtige Sozialisationsinstanz, welche die Normen und Werte von Jugendlichen beeinflussen kann (Kap. 5.1.7). Bisher hat das Thema ‚nachhaltige Mobilitätserziehung' noch eher einen geringen Stellenwert im Schullehrplan in Österreich. Pilotprojekte (z.B. das Verkehrsschlangenspiel, Initiativen für schulisches Mobilitätsmanagement, klima:aktiv mobil Schule) bringen dieses Thema mittlerweile zumindest in manchen Schulen in den Schulalltag ein.

Mit zunehmendem Alter kommt neben der Schule und der Familie dem Freundeskreis, der sogenannten **Peergroup** immer stärker werdende Bedeutung für Jugendliche zu (Kap. 5.1.7). Dies eröffnet Möglichkeiten zur Peer Education in der Schule und der Freizeit von Jugendlichen. Ein Ansatzpunkt für die Imagesteigerung bei Jugendlichen könnte daher sein, die ÖV-Nutzung als ‚soziales Erlebnis' mit den Freunden darzustellen. Dafür könnten begleitende Maßnahmen eingesetzt werden, um Bus und Bahn als Orte der Kommunikation und Haltestellen als Jugend-Treffpunkte auszubauen (Kap. 10.3.2).

Schließlich sind auch **Medien** einflussreiche Transporteure von Images und Trends. Jugendmedien (z.B. MTV, Bravo, Fernsehserien) prägen das Image verschiedener Verkehrsmittel unter den Jugendlichen. Automobilität wird dabei immer noch als Möglichkeit dargestellt, flexibel, kommunikationsfähig und emanzipiert zu sein. Musikvideos, Filme und Videospiele zeigen nach wie vor ein idealisiertes Bild des Autos. Das kulturelle Leitbild der umfangreichen Mobilisierung lässt das Autofahren als unverzichtbare Notwendigkeit erscheinen (Kap. 5.1.7). Seit einigen Jahren zeigt sich zwar eine stärkere Präsenz der Themen Umwelt und Klimaschutz in den Medien (Kap.

10.3.2). Dies ist aber vorwiegend auf Nachrichten- und Informationssendungen (z.B. Nachrichten, Dokumentationen, Reportagen) beschränkt. Im Unterhaltungsprogramm, das für Jugendliche interessant ist (Musikvideos, Actionfilme, etc.) werden Mobilität und Autonutzung nach wie vor idealisiert dargestellt.

Zur Vermittlung von nachhaltigen Mobilitätsformen wäre es erforderlich, dass sowohl Eltern und Schule als auch Freunde und Medien übereinstimmende Werte und Normen in Bezug auf nachhaltige Mobilität vermitteln.

Lebensereignisse sind gute Zeitpunkte für Interventionen und gezielte Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität bei Jugendlichen.

Die Mobilitätsbiografie von Individuen hängt mit ihrer Erwerbs-, Wohn- und Familienbiografie zusammen. Jugendliche befinden sich vor allem zwischen 15-25 Jahren in einer kritischen Phase, in der zwischen dem Abschluss der Pflichtschulausbildung und dem Einstieg ins Erwerbsleben zahlreiche biografische Veränderungen stattfinden. Die meisten Wechsel des Arbeitsorts (12 % aller Arbeitsortwechsel im Lebenslauf) ereignen sich im Alter zwischen 20 und 25 Jahren. Auch bezüglich ihres Wohnorts und ihrer Alltagsaktivitäten sind Jugendliche vor allem in der Post-Adoleszenz hochmobil. Im Vergleich verschiedener Lebensereignisse weist eine Veränderung im Ausbildungs- oder Beschäftigungsverhältnis den stärksten Einfluss auf den Autobesitz auf. Schwächere Einflüsse auf den Autobesitz zeigen sich beim Auszug aus dem Elternhaus (Kap. 6.1.3).

Solche Lebensereignisse, die eine Umorientierung der bisherigen Gewohnheiten anstoßen, können für Interventionsmaßnahmen genützt werden, um langfristige Wohnort- und Verkehrsmittelentscheidungen zu beeinflussen. Nützt man dieses Zeitfenster der Neuorientierung nicht, so können im späteren Verlauf nur noch Anpassungen an die bestehende Verkehrsmittelwahl auf alltäglichen Wegen gemacht werden, weil die Rahmenbedingungen (Distanz zwischen Arbeitsplatz und Wohnung, ÖV-Anbindung des Wohngebietes, Pkw-Besitz, etc.) auf längere Zeit festgelegt sind (Kap.6.1.4).

Die ÖV- und Radnutzung sowie die Fußläufigkeit von Jugendlichen kann durch infrastrukturelle Verbesserungen und flexiblere ÖV-Angebote gefördert werden.

Bis zu ihrem Auszug aus dem Elternhaus sind Jugendliche ‚Opfer' der Wohnortwahl ihrer Eltern (Kap. 10.3.2). Viele Jungfamilien ziehen ins Umland größerer Städte, doch diese Wohngegenden sind hinsichtlich ihrer Freizeit- und Ausbildungsangebote für Jugendliche nicht interessant. Dadurch steigen mit dem Alter die Pendelfahrten ins Stadtgebiet, die vermehrt mit dem MIV unternommen werden, sobald dies für Jugendliche möglich ist. Bei einem Zuzug von peripheren Gebieten in Großstädte zeigt sich hingegen, dass die ÖV-Nutzung von Jugendlichen durch das bessere Angebot automa-

tisch zunimmt (Bamberg 2007, Kap. 6.1.4). Das lässt erkennen, dass auch die infrastrukturellen Rahmenbedingungen die Verkehrsmittelwahl von Jugendlichen wesentlich beeinflussen. Hierbei sind für Jugendliche vor allem eine gute Verbindung zum Ausbildungsort bzw. der Arbeitsstätte, günstige ÖV-Angebote sowie lange Betriebszeiten (z.B. in Form von Nachtbussen) von Bedeutung (Kap. 10.1.2).

Vor allem bei Neubauten und Infrastrukturerneuerungen sollte daher die fußläufige Erreichbarkeit von ÖV Haltestellen und Radstellplätzen mehr in die Planung miteinbezogen werden. (z.B. die kürzeste Strecke zu Fuß bei der Überquerung des Betriebsgeländes ermöglichen, Radständer näher an die Eingangstüre als Parkplätze bauen). Auch in ländlichen Gebieten können nachhaltige Mobilitätsformen gefördert werden, indem Fußgängern und Radfahrern ‚mehr Platz' eingeräumt wird. Denn Rad fahren oder zu Fuß gehen wird am Land oft als gefährlich empfunden, wenn Geh- und Radwege fehlen (Kap. 10.3.2).

Die Infrastruktur für Radfahrer, Fußgänger und ÖV-Nutzer muss aber noch mehr auf die Bedürfnisse Jugendlicher abgestimmt werden, um im Sinne eines Mobilitätsservices von Haus zu Haus eine bequeme und flexible Alternative zum Auto darzustellen. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass Verkehrsbetriebe unter anderem intermodale Angebote langsam als Chance erkennen, um neue Kundengruppen für sich zu gewinnen bzw. Jugendliche als Kunden an den ÖV zu binden (z.B. Reduktion des Carsharing-Beitrages bei Kauf einer Zeitkarte der GVB für Studierende, Reduktion der Smart-Verleihgebühren mit ÖBB Ticket, Kombi-Tickets für ÖBB und Ski-Pass, etc.).

Gefahren einer nachhaltigen Mobilität Jugendlicher

Der Mangel an Alternativen zum MIV und ein autofokussiertes Verkehrssystem, vor allem in ländlichen Gebieten, behindern eine nachhaltige Mobilität von Jugendlichen.

Die Erreichbarkeit von ÖV Haltestellen hat sich zwischen 1997 und 2005 etwas verschlechtert. Sie liegt zwar generell auf recht hohem Niveau (95 % der Bevölkerung erreichen eine Haltestelle in 1,5 km), oft sind Haltestellen am Land jedoch nicht ausreichend bedient. Vor allem in ländlichen Gebieten müsste daher neben der Erreichbarkeit auch die Qualität der Haltestellen bewertet werden, um ein aussagekräftiges Ergebnis über das bestehende ÖV Angebot zu erhalten. Hinzu kommt eine schlechte Erreichbarkeit des ÖVs durch Streusiedlungen und Bahnhaltestellen, die (historisch bedingt) in peripheren Gebieten am Rande von Siedlungen gelegen sind (Kap. 9.2.1). Daher ist in strukturschwachen Gebieten die Erreichbarkeit von täglichen Gütern und Dienstleistungen aufgrund der schlechten Erschließung oft ohne Auto gar nicht möglich. Die Ausdünnung der Angebote in kleinen Siedlungen treibt diese Entwicklung weiter voran.

Aber auch in den Städten ist ein hohes Aufkommen an Mobilität nicht zu vermeiden, da die Stadtplanung in Österreich nicht auf eine Funktionsmischung, sondern auf eine räumliche Trennung von Wohn-, -Industrie-, Gewerbe- und weiteren Gebieten ausgerichtet ist. Durch die daraus folgenden langen Wege ist unser Mobilitätssystem insgesamt stark vom Auto dominiert (Kap. 9.1.2).

Dieser Umstand wird dadurch noch verschärft, dass die Beteiligung von BürgerInnen in den Verkehrs- und Städteplanungsprozess formalrechtlich in Österreich kaum vorgesehen ist. Es herrscht eine stark top-down-orientierte Planungskultur, in der Entscheidungen nicht konsensorientiert getroffen, sondern technische und politische Entscheidungskriterien zur Auswahl von Maßnahmen herangezogen werden (Kap. 10.3.2). Diese Ergebnisse verdeutlichen, dass sich jugendliche Mobilität innerhalb struktureller Rahmenbedingungen, wie die Siedlungsdichte oder dem lokalen ÖV-Angebot, abspielt und nicht losgelöst davon betrachtet werden kann.

Das Auseinanderdriften von ‚Aktivitätsplätzen' und das Ansteigen diffuser Verkehrsströme bei Jugendlichen erschwert die Bereitstellung des ÖVs.

In den vergangenen Jahren wurde ein Ansteigen diffuser Autoverkehrsströme und eine Abnahme der ÖV Verwendung diagnostiziert (Kap. 9.2.1). Diese Entwicklung hängt damit zusammen, dass Orte für Ausbildungs-, Arbeits- und Freizeitaktivitäten aufgrund der zunehmenden Individualisierung immer stärker auseinanderdriften. Arbeits- und Freizeitaktivitäten wie Reit- bzw. Musikunterricht sowie die Ausbildung finden nicht mehr in der näheren Wohnumgebung statt, wodurch Wegemuster insgesamt komplexer werden. Sobald es möglich ist, werden die Wege meist mit dem Auto durchgeführt, da dieses Verkehrsmittel ein hohes Maß an Flexibilität ermöglicht (Kap. 5.1.5).

Darüber hinaus erschweren der demografische Wandel und die Landflucht die flächendeckende ÖV Erschließung in ländlichen Gebieten. Durch die Verminderung der Schülerzahlen in ländlich geprägten Gemeinden werden ÖV Verbindungen eingestellt, da viele Verbindungen auf Nebenstrecken aufgrund der geringen Auslastungen nicht mehr rentabel sind (Kap. 9.1.4).

Insgesamt hat sich in den untersuchten Regionen die Erreichbarkeitsqualität mit MIV zwischen 1997 und 2005 verbessert, jene mit ÖV hat sich im gleichen Zeitraum geringfügig verschlechtert. Eine genauere Analyse zeigt, dass sich hinter diesem Globalmaß eine drastische Kürzung im ÖV-Angebot in den peripheren Regionen verbirgt, die in der Gesamtauswertung aufgrund der Verbesserungen des ÖV Angebots in den Ballungsräumen nicht sichtbar wird (Kap. 9.2.1). Diese Ergebnisse spiegeln die dramatische Entwicklung wider, dass der Umstieg von Jugendlichen auf nachhaltige Mobilitätsformen bei einer Qualitätsabnahme des ÖVs und dem Ansteigen der persönlichen Mobilitätsbedürfnisse immer unrealistischer wird.

11.1.2 Kinderbetreuende

Im Folgenden werden die Stärken und Schwächen von Kinderbetreuenden bezüglich ihres Umwelthandelns dargestellt sowie Chancen und Gefahren dargestellt, welche die Realisierung nachhaltiger Mobilität in dieser Zielgruppe begünstigen bzw. behindern können.

Stärken Kinderbetreuender bezüglich nachhaltiger Mobilität

Ökologische Normen und Lebensstile beeinflussen die Verkehrsmittel- und Wohnortwahl von Kinderbetreuenden.

Die Ergebnisse von Lebensstilanalysen zeigen, dass kinderbetreuende Lebensformen hinsichtlich ihrer Werte, Einstellungen und Verhaltensweisen nur schwer abzugrenzen sind und oft im Vergleich zu andere Lebensformen durchschnittliche Ausprägungen aufweisen. Dies weist auf heterogene Lebensstile auch innerhalb der Gruppen hin und spricht eher dafür, dass in der Anwendung soziokulturell konstituierte oder einstellungsbasierte Typologien vielversprechender sind (Kap. 5.2.2).

Darüber hinaus zeigen Studien zur Begleitmobilität von Kinderbetreuenden, dass Eltern, relativ unabhängig von ihrem Wohnort, eine ihrer Einstellung entsprechende spezifische Verkehrsmittelnutzung aufweisen. Der ‚umweltsensibilisierte ÖV-Fan' und der ‚Wetterunabhängige Radfan' holen und bringen die Kinder auch unter schlechteren Standortbedingungen nicht-motorisiert oder öffentlich zur Schule bzw. zum Kindergarten, wohingegen der ‚ÖV distanzierte Zwangsmobile' auch unter infrastrukturell günstigen Bedingungen Begleitwege mit dem Pkw durchführt. Darüber hinaus wechseln Pkw-Nutzer in der Regel auch dann nicht zum ÖV, wenn sie in öffentlich gut erschlossene und bezüglich der Güter des täglichen Bedarfs gut versorgte Wohnquartiere umziehen (Böhler 2006, Kap. 6.2).

In den persönlichen Interviews mit Kinderbetreuenden stellte sich heraus, dass bei einigen Müttern und Vätern Umweltbewusstsein eine gewisse Rolle bei Mobilitäts- und Wohnortsentscheidungen spielt. Bei den meisten interviewten Personen überwiegt jedoch der Lebensstandard als Hauptkriterium, wobei für eine Wohnung ‚im Grünen' auch höhere Automobilität in Kauf genommen wird (Kap. 10.1.2).

Insgesamt lässt sich aus diesen Befunden schließen, dass die Verkehrsmittelwahl von Kinderbetreuenden (u.a. zum Holen und Bringen ihrer Kinder) nicht nur von infrastrukturellen Rahmenbedingungen und Sachzwängen bestimmt wird. Obwohl die Mehrzahl der Kinderbetreuenden andere Motive für ihre Verkehrsmittelwahl aufweist, sind für einige Eltern ökologische Einstellungen bestimmend dafür, nachhaltig unterwegs zu sein.

Alleinerziehende weisen das höchste Maß an Mobilität auf, sind jedoch nachhaltiger mobil als andere Familienformen.

Alleinerziehende müssen besonders hohe Koordinierungsanforderungen bewältigen. Sie sind nicht nur häufiger außer Haus unterwegs, sie legen auch mehr Wege zurück als die Erwachsenen der anderen Haushaltstypen im Vergleich (Kap. 8.2.6). Dennoch sind sie nicht die Gruppe mit der höchsten MIV-Nutzung (Kap. 7.3.2). Dies zeigt, dass auch hohe Organisations- und Mobilitätsanforderungen von Kinderbetreuenden mit nachhaltigen Verkehrsmitteln erfüllt werden können.

In allen Siedlungsstrukturen und in allen Einkommensquartilen weisen sie geringere Gesamtausgaben für Verkehr auf als Familien mit Kindern (bezogen auf Ausgaben pro Äquivalenzperson). Weiters benützen sie im dicht besiedelten Gebiet das Auto weniger als Familien mit Kindern. Dies zeigt sich in den geringen variablen MIV Ausgaben pro Äquivalenzperson. Bei mittlerer und geringerer Siedlungsdichte steigen die MIV Ausgaben von Alleinerziehenden stark an, was wiederum die Notwendigkeit des Autos für Personen in schlecht erschlossenen Gebieten aufzeigt. Die hohen Mobilitätsanforderungen werden von Alleinerziehenden bei guter ÖV Infrastruktur jedoch nachhaltiger (mit weniger Pkw Nutzung und höherem ÖV Anteil) bewältigt als von Paar-Familien. (Kap. 7.3.2). Dieses Ergebnis ist nicht auf eingeschränkte Pkw-Verfügbarkeit von Alleinerziehenden zurückzuführen: Alleinerziehende verfügen gleich häufig über einen Pkw wie Erwachsene aus anderen Haushaltstypen (Kap. 8.2.6).

Alleinerziehende besitzen weiters häufiger ÖV Zeitkarten als Familien mit Kindern unter 18 Jahren. Sie nützen den ÖV auch wesentlich häufiger als die Vergleichsgruppen. 57 % der Alleinerziehenden nutzen den ÖV mehrmals im Jahr oder öfter (bis hin zu täglich), wohingegen dies nur auf 35 % der Familien mit Kindern zutrifft. Die Wege von Alleinerziehenden sind im Durchschnitt auch kürzer als bei den übrigen Haushaltstypen (Kap. 8.2.6). Dies und der Gebrauch von kleineren Autos könnten Gründe für die geringen MIV Ausgaben von Alleinerziehenden sein. Ein höherer Fußwegeanteil ist nicht die Ursache der geringeren Weglängen von Alleinerziehenden: Sie legen 18 % ihrer Wege zu Fuß zurück, im Vergleich zu 15 % bzw. 12 % bei Familien mit Kindern unter 6 Jahren bzw. zwischen 6 und 18 Jahren (Kap. 8.2.6).

Insgesamt geben Alleinerziehende durchschnittlich nur 12,1 % der gesamten Konsumausgaben für Verkehr aus. Die Verkehrsausgaben von Paar-Familien mit Kindern betragen vergleichsweise zwischen 18,1 und 19,4 %. Im Vergleich zu den anderen Familientypen sind Alleinerziehende daher kostensparend mobil. Familien mit Kindern weisen vor allem deutlich höhere MIV Fixkosten auf. Ausschlaggebend dafür ist wahrscheinlich, dass die durchschnittliche Anzahl an Pkws bei Familien mit Kindern höher ist und dass sie meistens größere Autos besitzen (Kap. 7.3.2).

Schwächen Kinderbetreuender bezüglich nachhaltiger Mobilität

Die automobile Begleitmobilität nimmt seit einigen Jahren in Österreich stark zu. Sicherheitsbedenken, Bequemlichkeit und Schnelligkeit sind Motive für elterliche Begleitmobilität.

Kinderbetreuende verwenden mehr und mehr den privaten Pkw, um ihre Kinder zu Betreuungseinrichtungen zu bringen bzw. sie wieder zu holen. Die Anzahl der Kinder, die in Österreich den Schulweg in Begleitung zurücklegen, nimmt stetig zu. Das Auto und die eigenen Füße sind die wichtigsten Fortbewegungsmittel auf dem Schulweg. Nur jedes dritte Kind verwendet hingegen den Schulbus bzw. öffentliche Verkehrsmittel für die Fahrt zur Schule. (Sigl und Weber 2002, Kap. 6.2).

Hol- und Bringwege machen bei Kinderbetreuenden rund 17% aller Wege aus, bei Alleinerziehenden sind es sogar 22% ihrer täglichen Wege (Kap. 8.2.6). Als Motive für automobile Begleitmobilität geben Eltern u.a. Sicherheitsbedenken, Bequemlichkeit und Schnelligkeit an. Je gefährlicher der Weg zur Schule für Kinder wahrgenommen wird, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit für Begleitmobilität mit dem Auto (Kap. 6.2). Darüber hinaus kommt die Zunahme an Begleitmobilität auch dadurch zustande, dass immer mehr Privatschulen oder Schulen mit einem speziellen Themenschwerpunkt (z.B. Sprachen, EDV) gewählt werden, auch wenn dafür weitere Schulwege zurückgelegt werden müssen. Am Land kommt dieser Effekt v.a. ab der Mittelschule zum Tragen, da bestimmte Ausbildungsangebote nur noch in Städten angeboten werden. Dafür werden ebenfalls längere Pendeldistanzen ins nächste Stadtgebiet in Kauf genommen. (Kap. 10.3.2). Weiters gaben Kinderbetreuende an, nach Möglichkeit verschiedene Wege miteinander zu kombinieren, um Zeit zu sparen. Neben diesen Kriterien ist manchen Eltern auch wichtig, die Zeit auf dem Weg zum Kindergarten bzw. zur Schule zu nützen, um Zeit mit dem eigenen Kind zu verbringen. Schließlich wurde in den Interviews auch der regelmäßige Kontakt zu den Lehrenden als Motiv für Begleitmobilität genannt (Kap. 10.2.2).

Mit ihrer Entscheidung zur automobilen Begleitmobilität erhöhen Eltern die Gefahr für andere Kinder, die zu Fuß zur Schule gehen. Laut Unfallstatistik der Statistik Austria verunfallten im Jahr 2005 knapp die Hälfte aller verunglückten Kinder im Alter von 0 bis 15 Jahren im Pkw, dieser Anteil ist seither leicht rückläufig (2008: 47 %), hingegen stieg der Anteil der verunglückten Kinder mit den Fahrrad in der gleichen Zeitperiode von 26 % auf 29 % (Kap. 9.2.2). Zusätzlich hat automobile Begleitmobilität auch negative Auswirkungen auf die körperliche und geistige Entwicklung der Kinder. Neben gesundheitlichen Auswirkungen wie Übergewicht, behindert Begleitmobilität auch die Entwicklung der Kinder zu Autonomie und Selbständigkeit (Kap. 6.2). Dies sollte stärker an Eltern kommuniziert werden, um ein Umdenken zu fördern.

Kinderbetreuende legen mehr Wege zurück als Kinderlose und tendieren zum Auto, egal ob sie unbeschäftigt oder beschäftigt sind.

Ein Vergleich der durchschnittlichen Anzahl der Wege von Haushalten mit und ohne Kinder verdeutlicht den mobilen Mehraufwand von Kinderbetreuenden. Bei Kinderbetreuenden ist die durchschnittliche Anzahl an Wegen signifikant höher als bei Personen ohne Kinder im Haushalt, unabhängig von der Erwerbstätigkeit. Weiters haben nicht beschäftigte Kinderbetreuende eine auffallend hohe MIV-Nutzung im Vergleich zu unbeschäftigten kinderlosen Personen (Kap. 7.3.2).

Auch der Pkw-Besitz ist in Haushalten ohne Kinder mit 50 % deutlich geringer als in Haushalten mit Kindern. 75 % der Familien mit Kindern steht jederzeit ein Pkw zur Verfügung, wohingegen nur 68% der Haushalte ohne Kinder unter 18 Jahren dies angeben. Die Fuß-, Rad- und ÖV-Anteile sind bei letzteren dementsprechend höher. Weiters weisen Kinderbetreuende komplexe Wegemuster auf und verbinden oft mehrere Wegzwecke auf einer Fahrt (Kap. 8.2.6).

Innerhalb der Kinderbetreuenden verursachen Beschäftigte wesentlich mehr Verkehrsleistung als nicht beschäftigte. Dies trifft sowohl auf Familien mit Kleinkindern (unter 6 Jahren) als auch auf Familien mit älteren Kindern (zwischen 6 und 17 Jahren) zu. Frauen, die wieder in das Erwerbsleben einsteigen, müssen demnach einen höheren Koordinierungsaufwand für die Kombination von Familie und Beruf im Alltag auf sich nehmen. Die Anzahl der Wege von beschäftigten Kinderbetreuenden mit Kleinkindern (unter 6 Jahren) ist hierbei am höchsten. Daran erkennt man, dass der Betreuungs- und Begleitaufwand besonders bei Kleinkindern sehr hoch ist. Das bestätigt auch der Vergleich von Haushalten mit Kleinkindern und Haushalten mit älteren Kindern. Die Ergebnisse zeigten, dass der MIV-Anteil bei nicht beschäftigten Kinderbetreuenden mit mindestens einem Kleinkind bei rund 82,4 % liegt und damit um durchschnittlich 8,8 % höher ist als bei Kinderbetreuenden mit ausschließlich älteren Kindern (zwischen 6 und 17 Jahren). Bei beschäftigten Kinderbetreuenden mit Kleinkindern ist der Anteil mit durchschnittlich 82,8 % um 4,5 % höher als bei Kinderbetreuenden mit älteren Kindern (Kap. 7.3.2).

Dies verdeutlicht die hohen Mobilitätsanforderungen sowie die Auto-Affinität von Kinderbetreuenden, die unabhängig von ihrer Beschäftigung existiert. Daher erscheint es schwierig, attraktive ÖV-Angebote für Kinderbetreuende auszuarbeiten. Dieser Schluss wird auch durch die Interviews mit Kinderbetreuenden gestützt: Sie weisen darauf hin, dass die ÖV-Nutzung mit ihrem Kind zu umständlich wäre und zu lange dauern würde. Außerdem schildern einige negative Erfahrungen mit Kindern in öffentlichen Verkehrsmitteln (Kap. 10.1.2).

Der anhaltende Wanderungstrend von Familien aus der Stadt ins Umland erhöht ihre Automobilität.

Seit vielen Jahren wird ein starker Wanderungstrend in das Umland von Großstädten und Mittelstädten, beziehungsweise in Kleinstädte festgestellt. So findet auch das demografische Wachstum in den untersuchten Gebieten vor allem in den städtischen Außenzonen statt (+7,5 % zwischen 1991 und 2001) und ist überwiegend durch Zuwanderung bedingt. Dies hat eine verstärkte Verflechtung zwischen Stadtgebieten und dem jeweiligen Umland für die Bereiche Wohnen, Erholen, Arbeiten und Einkaufen zur Folge (Kap. 4.3.3).

Diese Tatsache schlägt sich auch in einer deutlichen Steigerung der Arbeits-Auspendler zwischen 1991 und 2001 sowie in der höheren Anzahl der Pkws je Haushalt in ländlichen Gebieten nieder (Kap. 9.2.1). Der Wunsch nach einer Wohnung ‚im Grünen' wird hauptsächlich mit den Bedürfnissen von Kindern in Verbindung gebracht. In den Interviews mit Personen aus der Zielgruppe bestätigte sich auch, dass dafür eine erhöhte Automobilität von Kinderbetreuenden in Kauf genommen wird (Kap.10.1.2). Darüber hinaus steigert der billigere Bodenpreis die Attraktivität peripherer Gebiete im Vergleich zu Gebieten, die dem Arbeitsort näher gelegen sind (Kap. 4.2.2).

Umweltbewusste Einstellungen werden von Kinderbetreuenden meist in anderen Bereichen als Mobilität verwirklicht.

Empirisch ist nicht eindeutig belegt, dass Eltern generell ein höheres Umweltbewusstsein aufweisen als andere Bevölkerungsgruppen (Kap. 5.2.3). In den Interviews mit Kinderbetreuenden wurde zumindest betont, dass man die Vermittlung von umweltbewussten Einstellungen nicht als reine Aufgabe von Schulen und Kindergärten, sondern auch als eigene Erziehungsaufgabe betrachten würde. Mobilität wird dabei aber nicht als relevanter Verhaltensbereich gesehen; stattdessen wollen die interviewten Personen ihrem Kind eine nachhaltige Lebensweise anhand von Mülltrennung oder dem Kauf regionaler und saisonaler Lebensmitteln näher bringen (Kap. 10.1.2). Das entspricht der Low-Cost-Hypothese von Diekmann und Preisendörfer (1992, Kap. 5.2.3), der zufolge umweltbewusstes Verhalten vor allem dann realisiert wird, wenn es mit geringen Kosten, Aufwand und Unbequemlichkeiten verbunden ist.

Chancen für eine nachhaltige Mobilität Kinderbetreuender

Die geringe ÖV-Nutzung für den Schulweg stellt ein offenes Kundenpotenzial für den ÖV dar.

In Österreich nutzt nur jedes dritte Kind den ÖV für seinen Weg zur Schule (Sigl und Weber 2002). Darin kann man ein ungenütztes Marktpotenzial für den ÖV sehen, durch dessen Erschließung Verkehrsbetriebe ihre Kundenanzahl und Einnahmen erhöhen könnten (Kap. 10.3.2). Ein stärkeres Marketing in der Zielgruppe der Eltern und

SchülerInnen könnte dazu beitragen, die ÖV-Nutzung für den Schulweg zu erhöhen. Im Rahmen von schulischem Mobilitätsmanagement könnten Verkehrsbetriebe auch direkt mit Schulen zusammenarbeiten, um Verkehrsangebote auf Schulzeiten abzustimmen und den SchülerInnen ÖV-Nutzungskompetenzen zu vermitteln.

Kommunikation von Seiten der Verkehrsbetriebe wäre diesbezüglich auch für Gemeinden sinnvoll, denn oftmals herrscht in ländlichen Gebieten zu wenig Information darüber, welche ÖV Services bereits bestehen. Daher wäre eine grundsätzliche Aufklärung der öffentlichen Verwaltungsinstitutionen nötig, die wiederum Links und Details zu ÖV Services auf ihre Gemeindehomepage stellen könnten, um so ihre Gemeindebürgerinnen und Bürger besser zu informieren (Kap. 10.3.2).

Bauliche, organisatorische und rechtliche Maßnahmen zur Absicherung der Schulwege können automobile Begleitmobilität verringern.

Im Bundesländervergleich gehen die meisten Volksschüler (76%) in Vorarlberg zu Fuß in die Schule, deutliche Schlusslichter sind Niederösterreich und die Steiermark, wo nur 41% bzw. 42% der Volksschüler ihren Schulweg zu Fuß zurücklegen, da in diesen beiden Bundesländern mehr als die Hälfte der Schüler (knapp 60%) aus ländlich geprägten Gemeinden stammen und daher längere Schulwege zurücklegen müssen (Kap. 9.1.4).

Verschiedene Studien belegen, dass infrastrukturelle Rahmenbedingungen neben persönlichen Motiven der Eltern das Ausmaß von Begleitmobilität beeinflussen. Als wesentliche Faktoren, welche die Begleitmobilität erhöhen oder senken können, wurden die Weglänge zur Schule und die Verkehrsinfrastruktur identifiziert. So korrelieren eine geringe Geschwindigkeit, wenig Autos und das Vorhandensein von Zebrastreifen und/oder Unterführungen negativ mit der Autonutzung auf Begleitwegen (u.a. Johansson 2006, Kap. 5.1.7).

Neben baulichen Veränderungen können auch organisatorische und rechtliche Maßnahmen (z.B. Schülerlotsen, Zivildiener als Begleitpersonen für den walking school bus, Verkehrsberuhigung in Schulgebieten, Geschwindigkeitsreduktion vor Schulen, etc.) eingesetzt werden, um die Begleitmobilität mit dem Pkw zu verringern.

Die Versorgung mit Kinderkrippen wurde in den letzten Jahren in allen Raumtypen verbessert, wodurch sich Wege von Kinderbetreuenden verkürzen.

Die Versorgung mit Kindergärten und –krippen hat sich in allen Siedlungstypen zwischen 2001 und 2007 in den untersuchten Gebieten verbessert. In Niederösterreich zeigt sich in diesem Zeitraum eine deutliche Verbesserung der Versorgungslage in städtischen Gemeinden und in ländlich geprägten Gemeinden sowohl mit erstmalig geschaffenen Einrichtungen in einzelnen Gemeinden, als auch durch die Errichtung

von zusätzlichen Krippen innerhalb der Gemeinden. Der Anteil der Kinder in Krippen ist dabei von 2001 auf 2007 um durchschnittlich 149% in allen Raumtypen gestiegen. Hierbei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Anzahl der Kinderkrippen im Gegensatz zu jener von Kindergärten absolut gesehen noch immer sehr gering ist (Kap. 4.3.4). Diese Entwicklung wird als Chance bewertet, da eine flächendeckende Versorgung mit Kinderbetreuungsangeboten helfen kann, die Wegestrecken für Hol- und Bringwege zu reduzieren, sofern Betreuungsstätten nahe der Wohnung bzw. des Arbeitsplatzes in Anspruch genommen werden.

Lebensereignisse sind gute Zeitpunkte für Interventionen und gezielte Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität bei Kinderbetreuenden.

Ebenso wie bei Jugendlichen stellen das Eintreten von Lebensereignissen bei Kinderbetreuenden eine gute Möglichkeit dar, um durch Interventionen autozentrierte Mobilitätsgewohnheiten aufzubrechen. Kinderbetreuende sind vor allem für Direktmarketing vor bzw. nach einem Wohnortwechsel eine geeignete Zielgruppe, da eine Änderung der Familienzusammensetzung die wichtigste Ursache für einen Umzug ist. Weitere sinnvolle Interventionszeitpunkte sind das Ende oder die Wiederaufnahme der Erwerbstätigkeit zu Beginn/Ende der Karenzzeit und die Einschulung des Kindes. Vor bzw. nach dieser Veränderung entsteht ein gewisses Zeitfenster, in der eine Neuorientierung in der noch nicht gewohnten Umgebung stattfindet. Geschieht eine Intervention zu diesem Zeitpunkt nicht, so können im späteren Verlauf nur noch Anpassungen an die bestehende Verkehrsmittelwahl für Alltagswege gemacht werden. (Kap. 6.1.3).

Gefahren einer nachhaltigen Mobilität Kinderbetreuender

Die unzureichende Anbindung peripherer Gemeinden an das ÖV-Netz erhöht Automobilität in das und im Stadtgebiet.

Seit den 70er Jahren setzt sich der Trend von Familien zum „Wohnen im Grünen“ fort, was zur Folge hat, dass immer weniger auf nachhaltige Verkehrsmittel (Bahn, Bus) zurückgegriffen wird und meist aus Bequemlichkeit und Zeitersparnis der Pkw verwendet wird (Kap. 4.3.3).

In Stadtumlandgemeinden mit Anschluss an das schienengebundene Nahverkehrsnetz im ÖPNV (S-Bahn, Regionalzüge) nutzt ein größerer Anteil der Arbeitspendler öffentliche Verkehrsmittel als in jenen Gemeinden, die nicht an dieses schienengebundene Kernnetz angeschlossen sind. Der Großteil der Gebiete am Stadtrand ist jedoch schlecht an das Nahverkehrsnetz angebunden. Daher werden Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitwege vom Umland in das Stadtzentrum vorwiegend mit dem Auto unternommen. Hinzu kommt, dass auch kürzere Wege im Zielgebiet dann mit dem Auto erledigt werden, wenn dies zum Ein- und Auspendeln benutzt wird. Dadurch wird das innerstädtische Verkehrsaufkommen zusätzlich erhöht (Kap. 9.2.1).

In diesem Zusammenhang muss man berücksichtigen, dass eine optimale Anbindung peripherer Gebiete in das nächstgelegene Stadtzentrum häufig von regionalpolitischer Seite gar nicht gewünscht ist, um die peripheren Gebiete nicht zur reinen ‚Schlafstädten' verkommen zu lassen. Die dort lebenden Menschen sollen dazu angehalten werden, Angebote der täglichen Versorgung auch vor Ort in Anspruch zu nehmen (Kap. 10.3.2).

Im ländlichen Raum kommt es zu einer Ausdünnung von Kindergärten, wodurch sich die Wege von Kinderbetreuenden verlängern.

Im strukturschwachen ländlichen Raum zeigt sich in den letzten zehn Jahren eine zunehmende Verschlechterung bei der Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen und Volksschulen (Kap. 9.1.4).

Im Gegensatz zu den Kinderkrippen sank die Anzahl der Kinder in Kindergärten in allen Raumtypen in Niederösterreich um rund 5 bis 7 % zwischen 2001 und 2007. Auch die Anzahl der Volksschulkinder sank im betreffenden Zeitraum um 14 %. Sinkende Kinderzahlen am Land machen die Aufrechterhaltung einer dichten Angebotsstruktur von Kinderbetreuungseinrichtungen schwierig (Kap. 4.3.4). Dies hat Schließungen von Kindergärten im ländlichen Gebiet zur Folge.

In diesem Zusammenhang verweisen die ExpertInnen auf den Trend, dass Kinderbetreuende mehr und mehr Betreuungsangebote in der Nähe ihres Arbeitsplatzes aufsuchen (und nicht mehr nahe ihrer Wohnung) (Kap. 10.3.2).

Verkehrspolitik und -planung berücksichtigen die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern nicht ausreichend und begünstigen damit automobile Begleitwege.

Die Lokalpolitik und die Verkehrsplanung sind vorrangig auf den Straßenbau und zu wenig auf die Erarbeitung von multimodalen Mobilitätslösungen ausgerichtet. Eine Folge davon ist, dass Kinder mehr und mehr aus dem Straßenbild verschwinden. Der Nahraum hat einige seiner Funktionen für Kinder eingebüßt (z.B. soziale Kontakte mit Kindern aus der Nachbarschaft, informelle Aufsicht durch Nachbarn). Kinder bewegen sich mittlerweile verstärkt in Aktionsinseln (Kindergarten, Spielplatz, Wohnung von Freunden, etc.), die häufig weiter auseinander liegen und erst durch Automobilität mit ihren Eltern erreicht werden können (Kap. 5.1.7).

Die Abnahme von Mehrgenerationenhaushalten erhöht den Koordinationsaufwand von Erwerbstätigen in der Kinderbetreuung.

Aufgrund der Abnahme von Mehrgenerationenfamilien, in denen Großeltern einen Teil der Kinderbetreuung übernehmen, kommt professionellen Betreuungseinrichtungen sowohl in der Stadt als auch auf dem Land immer mehr Bedeutung zu.

Im Jahr 2008 wohnten in nur 3,1 % der 3,57 Mio. Privathaushalte Eltern mit Kindern, deren Großeltern sowie in seltenen Fällen deren Urgroßeltern zusammen (Kap. 9.1.3). Man muss hierbei jedoch berücksichtigen, dass die geringe Anzahl an Haushalten, welche drei Generationen einer Familie umfassen nicht bedeutet, dass in den übrigen Familien die Großeltern für die Kinderaufsicht gar nicht verfügbar wären. Oft wohnen Familien mit ihren Eltern bzw. Schwiegereltern zwar nicht gemeinsam in einem Haushalt zusammen, jedoch in unmittelbarer Nähe oder im selben Ort. Daher ist es in diesem Zusammenhang wichtig, das soziale Netz zu betrachten, auf das Kinderbetreuende für spontane oder geregelte private Kinderbetreuung zurückgreifen können (Kap. 10.3.2).

Die Anzahl der ‚Paare mit Kindern' ist in Österreich von 1998 bis 2008 leicht gesunken. Demgegenüber steht ein starker Anstieg der ‚Paare ohne Kinder' (+12 %) und der ‚Einpersonenhalte' (+22 % bei Frauen bzw. +55 % bei Männern). Auch die Gruppe der ‚Alleinerziehenden Mütter' verzeichnet mit rund 2 % nur einen geringen Anstieg (Kap. 4.3.2). Von einem flächendeckenden Kinderbetreuungsangebot (betriebliche Kindergärten, Angebotserweiterung für Ganztagsbetreuung) wird angenommen, dass es diesem Trend abnehmender Familiengründungen entgegenwirken kann. Dies hätte gleichzeitig auch eine Abnahme von Mobilitätserfordernissen für Kinderbetreuende zur Folge, sofern Betreuungsstätten in Anspruch genommen werden, welche sich in der Nähe der Wohnung bzw. des Arbeitsplatzes befinden.

12 Maßnahmenvorschläge

Aufbauend auf der Zielgruppenanalyse wurde ein Katalog von sowohl innovativen als auch schon erprobten Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität unter Jugendlichen und Kinderbetreuenden zusammengestellt. Die Beispiele beziehen sich auf bauliche, organisatorische, pädagogische und rechtliche Instrumente, die im Speziellen auf die Bedürfnisse und Lebenswelten der beiden Zielgruppen abgestimmt sind. Dies soll eine bedarfsgerechte Umsetzung und die Wirksamkeit der Maßnahmen gewährleisten. Weitere, unspezifische Maßnahmen, die sich nicht vorrangig an Jugendliche oder Kinderbetreuende richten, sondern die Gesamtbevölkerung und damit auch Jugendliche oder Kinderbetreuende betreffen, sind in Kapitel 12.3 kurz dargestellt.

Das Ziel dieses Kataloges ist keine erschöpfende Liste aller vorstellbaren Initiativen und Projekte zur Förderung von Umwelthandeln, sondern ist auf Maßnahmenbündel fokussiert, die besonders vielversprechend erscheinen, um nachhaltiges Mobilitätsverhalten innerhalb der Zielgruppen zu initiieren. Im Rahmen des Projektes wurden vor allem weiche Maßnahmen gesammelt, weil diese meist kurzfristiger und ohne politische Entscheidungsprozesse (z.B. Steuerreform, Lehrplanänderung, etc.) durchzuführen sind und meist weniger Investitionskosten zur Umsetzung benötigen.

Abgesehen von den Einzelmaßnahmen wurden im Zuge der Analysen, Interviews, Fokusgruppen und Expertengespräche Handlungsempfehlungen identifiziert, welche grundsätzlich dazu beitragen können, die Effizienz und Effektivität von Umsetzungsprozessen zu erhöhen:

- Als wichtiger Aspekt bei der Maßnahmenumsetzung ist die **Eignung der Maßnahmen für die Lebenswelt der Zielgruppen** zu berücksichtigen. Dies betrifft beispielsweise das Design, die Sprache und den Aufbau von Online-Portalen und Mobilitätsservices (z.B. Routenplaner, Fahrgemeinschaftsbörsen, Carsharing Systeme), die derzeit nicht gut auf die Seh-, Sprach- und Planungsgewohnheiten sowie die Bedürfnisse Jugendlicher abgestimmt sind.
- Ebenso müssen **Maßnahmen und Mobilitätsservices an die lokalen Gegebenheiten** angepasst sein. So müssen z.B. Buslinien, Anruf-Sammel-Taxis, Leihsysteme oder intermodale Angebote dem Bedarf in einer Gemeinde bzw. Institution entsprechen und von den lokalen Entscheidungsträgern geplant und getragen werden.
- Bei Maßnahmen und Initiativen größeren Ausmaßes gilt es, die relevanten **Stakeholdergruppen** in den Planungsprozess zu involvieren, um Protest- und Gegenreaktionen (z.B. Petition gegen die Verkehrsberuhigung vor einer Schule) zu vermeiden und die Umsetzung effizient zu gestalten (z.B. Zusammenarbeit von Schule und Stadtverwaltung für die Absicherung von Schulwegen).

- Der **persönliche Nutzen** (auch wenn er nicht monetärer Natur ist) darf ebenfalls nicht außer Acht gelassen werden, wenn Personen zur Teilnahme an Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität motiviert werden sollen. Beispiele dafür sind persönliche Auszeichnungen für ‚Umwelt-Peers' in einer Schule, ein Zeit- und Kostenvergleich von ÖV und MIV (inklusive Fixkosten und Parkgebühren) auf Online-Routenplanern, Steigerung der persönlichen Fitness durch Radfahren, etc.
- Schließlich sollten Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität, wenn möglich, **auf bestehenden Strukturen** und Institutionen (z.B. Elternabend, Fahrgastbeirat, Klassensprecher, Betriebsrat) **aufbauen**, um beispielsweise informelle Fahrgemeinschaften in einem Betrieb oder einer Schule zu organisieren oder die Bedürfnisse einzelner Zielgruppen besser in bestehende ÖV-Angebote einzuarbeiten.
- **Maßnahmenpakete** sind generell wirksamer als kleine, parallele Einzelmaßnahmen. Mögliche Synergien zwischen den Maßnahmen werden daher im Rahmen jeder Maßnahmenbeschreibung herausgearbeitet. Um sinnvolle Ergänzungen zu sehen, muss man aber auch die Wirkungsweise der Einzelmaßnahmen verstehen und den jeweiligen Beitrag für eine Verhaltensänderung innerhalb der Zielgruppen kennen.
- **Bewusstseinsbildung** ist generell **bei politischen Entscheidungsträgern** wichtig (z.B. Bürgermeister in Stadt- bzw. Landgemeinden). Daher sollte man die Umsetzbarkeit und den praktischen Nutzen einzelner Maßnahmen, die zu den lokalen Gegebenheiten passen, den Zielgruppen anschaulich demonstrieren.

12.1 Überblick über die zielgruppenspezifischen Maßnahmen

Abbildung 12-1 und Abbildung 12-2 bieten einen Überblick über sämtliche zielgruppenspezifische Maßnahmen und veranschaulichen den Zusammenhang mit den Stärken/Schwächen bzw. Chancen/Gefahren für eine Umsetzung nachhaltiger Mobilität in den Zielgruppen.

Die Nummerierung der Maßnahmen entspricht nicht einer Rangordnung, sondern dient nur zur besseren Orientierung in Kap. 12.2.1 und Kap. 12.2.2 und zum Vergleich zwischen den beiden Abbildungen.

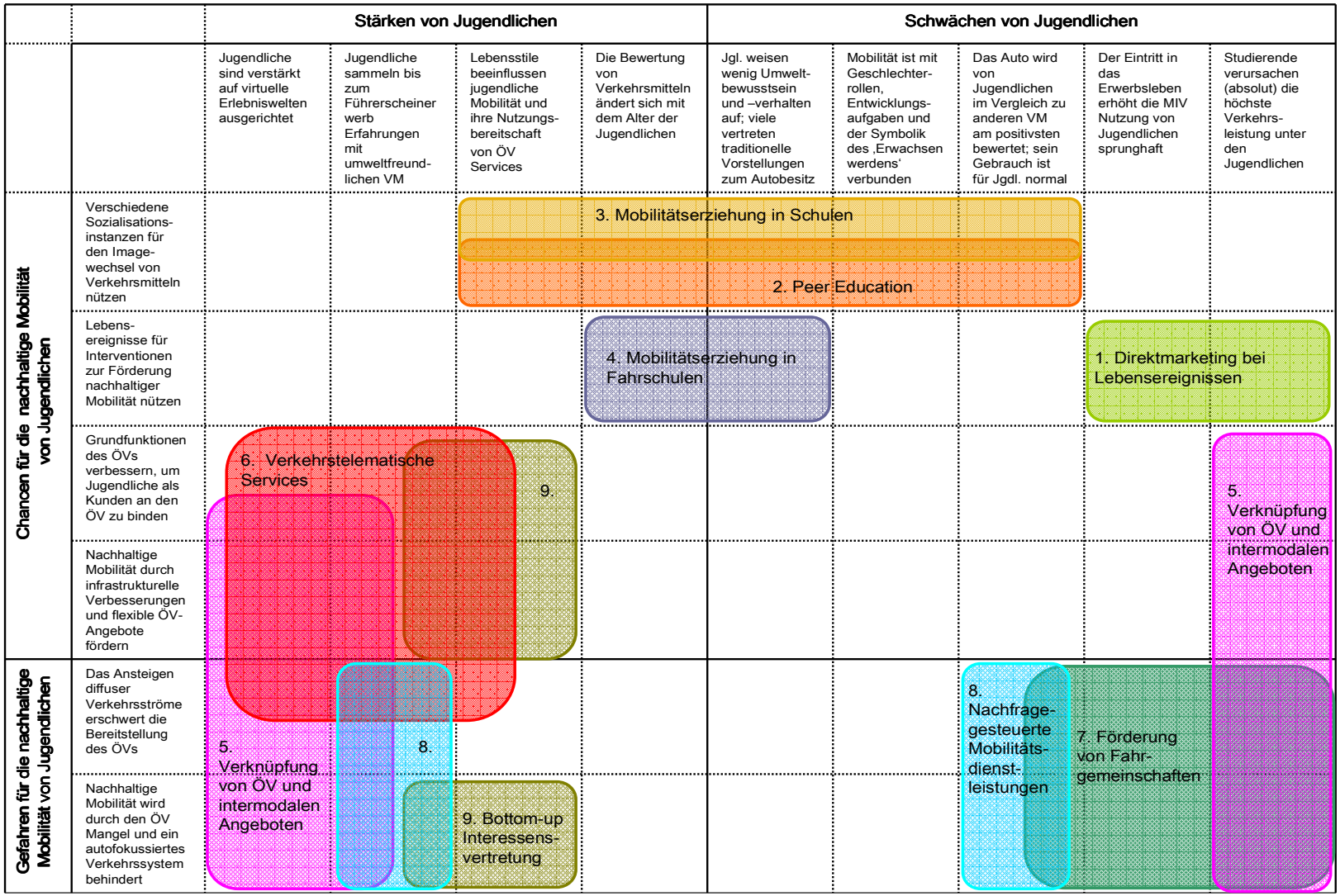


Abbildung 12-1: Uberblick über die ausgewählten Maßnahmen zur Förderung von nachhaltiger Mobilität unter Jugendlichen

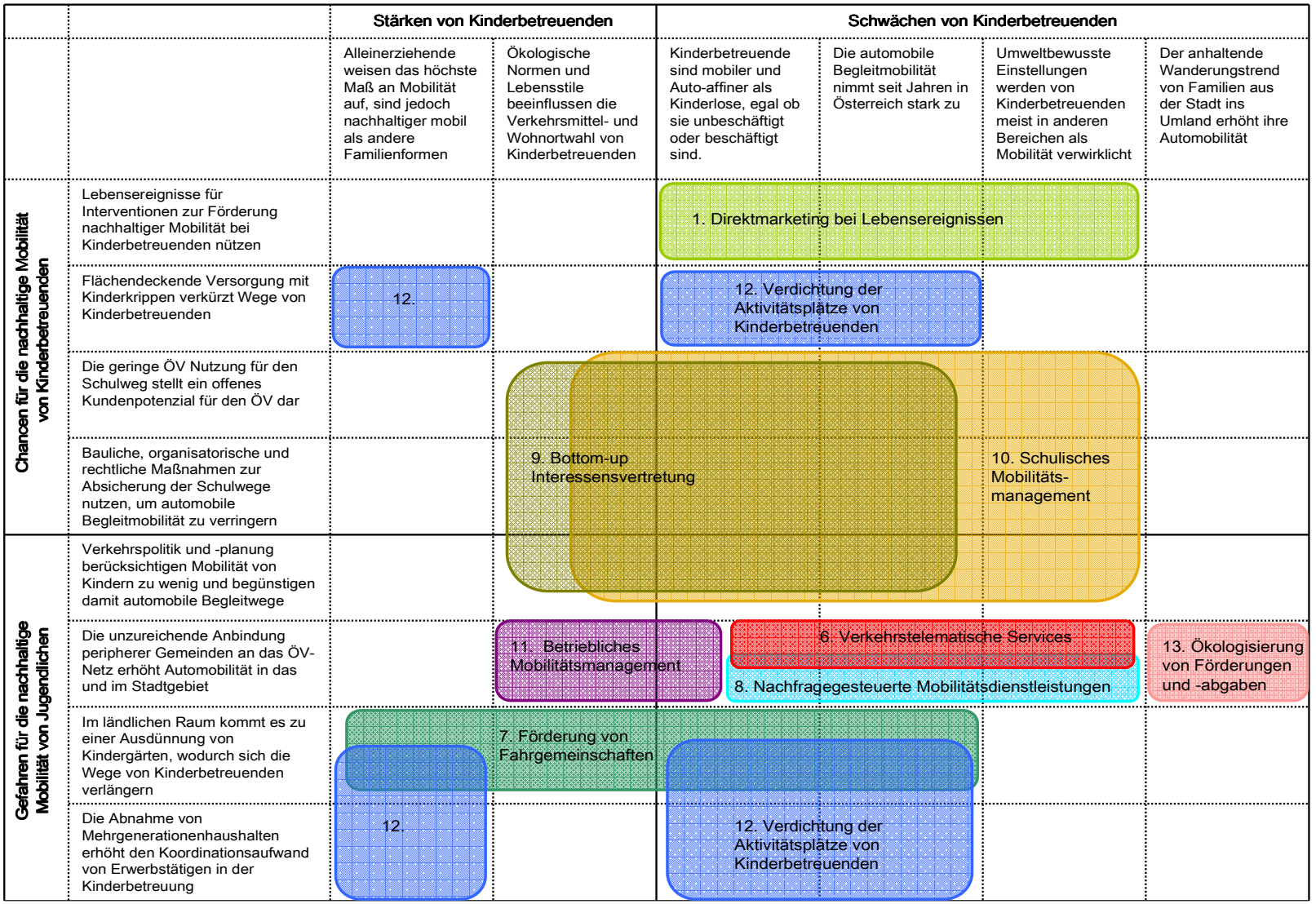


Abbildung 12-2: Überblick über die ausgewählten Maßnahmen zur Förderung von nachhaltiger Mobilität unter Kinderbetreuenden

12.2 Katalog spezifischer Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität in den Zielgruppen

12.2.1 Maßnahmen vorwiegend für Jugendliche

1.) Direktmarketing bei Lebensereignissen

Personen werden gezielt angesprochen, wenn sich durch Lebensereignisse ihre äußeren Rahmenbedingungen (Wohnort, Arbeitsplatz, Ausbildung, etc.) ändern. Da sie ihre Gewohnheiten in dieser Zeit ohnehin rational überdenken müssen, ist in dieser Phase ein Zeitfenster für Veränderungen ihres Mobilitätsverhaltens gegeben.

Zielgruppen:

- Jugendliche (v.a. StudienanfängerInnen, Jugendliche in der Lehre bzw. im Wehr-/Zivildienst, Jugendliche vor/nach einem Umzug bzw. Jobwechsel, FahrschülerInnen, UnternehmensgründerInnen, etc.)
- Kinderbetreuende (v.a. bei Geburt eines Kindes, Einschulung der Kinder, Beginn des Kindergartens, Schulwechsel der Kinder, vor/nach einem Umzug, Wiedereinstieg in den Beruf, Auszug eines Kindes, An-/Abschaffung eines Autos)

Maßnahmenelemente:

- Zusendung eines Informationspakets (Probeticket für ÖV und CS, Tarif- und Fahrplaninformation, Fahrplan und Radroutenplan)
- Gutschein für eine Mobilitätsberatung durch die Verkehrsbetriebe

oder

- Mobilitätsberatung z.B. durch Lehrlingsbeauftragte, Erstsemestrigenberater, Gründerservice bzw. im Betrieb, im Kindergarten oder der Schule der Kinder

Umsetzung:

- gute Erreichbarkeit der Zielgruppen über Institutionen und Administrationsstellen (z.B. Meldeamt, Arbeitgeber, Schulen, Zulassungsstelle)
- Kooperationen zwischen Magistrat, Verkehrsbetrieben, Carsharing-Organisationen, Ausbildungsstätten, Serviceeinrichtungen, Energieberatungsstellen, Wohnungsmakler, etc. förderlich (je nach Zielgruppe)
- Angebots- und Informationspaket an die Zielgruppe anpassen (z.B. Wunsch nach Flexibilität und Unabhängigkeit bei Jugendlichen berücksichtigen)
- beworbene Mobilitätsangebote müssen Mindestqualität erfüllen, sonst Bestätigung von negativen Vorurteilen und Verfestigung einer ablehnenden Haltung
- multimodale Optionen anbieten, um Wahlmöglichkeit zu erhöhen (ÖV, P&R oder CS Gutschein)
- Information/Beratung unmittelbar vor/nach dem Lebensereignis, um ‚veränderungssensibles' Zeitfenster optimal auszunützen
- Verzicht von teuren Designs und Materialien, um Kosten gering zu halten
- Mehrere Anstöße zur Verhaltensänderung geben (evtl. durch Post und E-mail)
- Direktmarketing wurde bisher als reine Informationsmaßnahme umgesetzt und kann als solche gut auf größere Zielgruppen ausgeweitet werden. Intensivere Beratungskonzepte mit personalisierter Mobilitätsberatung wurden noch nicht umgesetzt, wären aber eine sinnvolle Erweiterung.

Synergien/Konflikte mit anderen Maßnahmen:

- Synergien mit intermodalen Angeboten, die auf die Zielgruppe angepasst sind (z.B. CS, B&R, P&R)
- Synergien mit ÖV Ausbau, da durch Direktmarketing Kundensegment erweitert werden kann (und eine gute ÖV Infrastruktur für die Attraktivität des ÖVs nötig ist)
- Lebensereignisse sind ebenfalls aussichtsreiche Interventionszeitpunkte in schulischem und betrieblichem Mobilitätsmanagement bzw. Peer Education

Nationale Erfahrungen (Pilotprojekte, Fallstudien):

- **Informationspaket für Lehrlinge (z.B. vom Land Steiermark) (Kap. 10.3)**
- **Lehrlingsfreifahrt für den Weg zum Arbeitsplatz (z.B. Wirtschaftskammer Steiermark) (Kap. 10.3)**

Internationale Erfahrungen (Pilotprojekte, Fallstudien):

- Stuttgart, Offenburg, München bei Lebensereignis Umzug; Effekt der höheren ÖV-Nutzung durch Zuzug in größere Stadt signifikant verstärkt (Kap. 6.1)
- noch keine Ergebnisse zu Interventionen vor dem Umzug (z.B. mit Hilfe von Maklerbüros) vorhanden (voraussichtlich Fertigstellung einer Studie dazu im Herbst 2010 von Ines Thronicker, Helmholtz Umweltforschungszentrum, Leipzig)
- zahlreiche Anwendungen von personalisierter Mobilitätsberatung in verschiedenen Städten (in Schweden, Deutschland, USA, Australien, Schweiz, etc); erzielte Reduktionen von Autofahrten zwischen 2 und 14%, allerdings ohne Berücksichtigung von Lebensereignissen (Cairns et al. 2004)

Wirtschaftlichkeit/Kosten:

- Potenzielle zusätzliche Einnahmen für Verkehrsbetriebe (und evtl. CSOs) von rund 5% (Kap. 6.1)
- Reduktion der Kosten durch Nutzung bestehender institutioneller Kontakte (Erstsemestrigen-Beratung, Lehrlingsberatung, etc.)
- Die Kosten für personalisierte Mobilitätsberatung (inklusive vorher/nachher Evaluation, Marketingkosten und Informationsmaterialien) mit einer Zielgruppe von 30.000 Personen werden mit ca. 15 Euro pro Person geschätzt (gesamt ca. 450.000 €) (Cairns et al. 2004)

Erwartete Auswirkungen auf den Verkehr:

- Verringerung der Pkw Nutzung primär in Alltagsmobilität; 8-23% Erhöhung der ÖV-Nutzung im Modal-Split bei Direkt Marketing nach Umzug (Kap. 6.1)
- Potenzial von personalisierter Mobilitätsberatung ohne Bezug auf Lebensereignisse auf 7 bis 15% Autofahrtenreduktion in Städten bzw. auf 2 bis 6% in ländlichen Gebieten geschätzt, diese Veränderungen sind 2-4 Jahre später noch stabil (Cairns et al. 2004)
- langfristige Wirkungen auf das Mobilitätsverhalten möglich, wenn strategische Entscheidungen, wie Wohnortwahl oder Anschaffung eines Autos, beeinflusst werden

Andere Wirkungen:

- Verringerung der Hemmschwellen, alternative Mobilitätsformen auszuprobieren
- Potenzielle Verzögerung einer Pkw Neuanschaffung bei Führerschein Neulingen durch die Nutzung intermodaler Angebote
- Positive PR für Gemeinde- oder Landesverwaltung, da neue BürgerInnen das Begrüßungspaket positiv aufnehmen (Kap. 6.1)

2.) Peer Education (PE)

Der pädagogische Handlungsansatz von ‚Peer Education' versucht durch die Stärkung und Ausbildung jugendlicher ‚Peer Leader' einen positiven Einfluss auf die gleiche Sozialgruppe auszuüben (BMLFUW 2009). Dabei versucht man die Norm- und Wertevermittlung innerhalb der Jugendlichen zu nützen, um umweltbewusstes Verhalten innerhalb der Gruppe zu verbreiten.

Zielgruppe:

- Jugendliche (in Schulen, Sportvereinen, Freizeitorganisationen wie Pfadfinder, Jungschar, Landjugend, Jugendzentren, in Blaulichtorganisationen, in der Berufs- und weiterführenden Ausbildung, etc.)

Maßnahmenelemente:

- Ausbildung und regelmäßiges Coaching der Peer Leaders
- Veranstalten von Workshops und Marketingkampagnen mit den Peer Leaders zur Förderung sanfter Mobilität unter den Jugendlichen (z.B. einer Schule)
- Vermittlung des Themas nachhaltige Mobilität von Peer Leaders an Jugendliche (z.B. anderen SchülerInnen sichere Geh- und Radwege zur Schule zeigen, bewusste Verkehrsmittelwahl, Diskussion über den Beitrag von Verkehr zum Klimawandel)

Umsetzung:

- Energieeffizientes Verhalten über innovative Sportarten (Skateboard, Inline Skates, BMX-Rad, Parcours, etc.) mit positiven Emotionen (wie Sportlichkeit, Kosteneffizienz, Fitness, Spaß) verbinden (Karmasin 2008)
- Mentoring von älteren Peer Leaders für jüngere, um Kontinuität zu gewährleisten
- Freiwilligkeitsprinzip bei der Rekrutierung der Peer Leaders
- Peer Leaders sollten einen hohen sozialen Status in ihrer Sozialgruppe haben und glaubwürdig für andere Jugendliche sein, um Einfluss auf Gleichaltrige ausüben zu können (Kap. 10.1)
- Konflikte möglich, wenn den Peer Leaders von politischen Entscheidungsträgern die Themen und Ausrichtung der PE vorgegeben werden oder sie sich für PR Zwecke ausgenützt fühlen
- Neben Schulen, Fahrschulen, Bildungseinrichtungen, Produkten und Tourismusbetrieben könnte das Österreichische Umweltzeichen auch für Freizeitvereine und -organisationen vergeben werden (www.umweltzeichen.at), um passende Rahmenbedingungen für PE zu schaffen

Synergien/Konflikte mit anderen Maßnahmen:

- Synergien durch Zusammenarbeit von Umweltbildungsorganisationen, Schulen, öffentlichen Institutionen und Freizeitorganisationen, um gute Rahmenbedingungen für PE zu schaffen
- Kooperationen mit Verkehrsunternehmen, CSOs, Fahrradverleih, etc. zur Vermittlung nachhaltiger Mobilität
- Verknüpfung mit schulischem Mobilitätsmanagement (PE im Schulklassensetting) und Beratung bei Lebensereignissen möglich (z.B. PE kurz vor/nach Führerscheinerwerb, Studienbeginn)
- Synergie mit bottom-up Interessensvertretung und politischer Partizipation, weil Peer Leaders die Verbindung zwischen Politik und jugendlichen Lebenswelten herstellen können
- Synergien durch eine Zusammenarbeit mit etablierten Jugendmedien und Modemarken für die symbolische Aufwertung nachhaltiger Mobilität möglich
- Konflikte mit Marketingkampagnen der Autoindustrie

Nationale Erfahrungen (Pilotprojekte, Fallstudien):

- Erfahrungen mit PE im Bereich Verkehr und Mobilität z.B. im EU Projekt, Transalpine Awareness Raising for Sustainable Mobility' (‚Alpine Awareness'); Laufzeit von 2003 bis 2006 (BMLFUW 2009)
- Ausbildung von ‚Umwelt-Peers' in steirischen Schulen seit 2007 (www.ubz-stmk.at)
- EU-Projekt zur Unfallprävention bei FahranfängerInnen durch PE (‚close to') (www.fgm.at)

Internationale Erfahrungen (Pilotprojekte, Fallstudien):

- **Verankerung von ‚Schülermentoren' im Schullehrplan in Baden-Württemberg (seit 2005) (Eisenmann et al. 2005)**
- **CEHAPE Coaches: Junge Menschen werden über Inhalte und Anliegen des CEHAPE informiert. Sie übernehmen die Aufgabe von MultiplikatorInnen und bauen so im Sinne der Peer Education eine breite Jugendbeteiligung auf (http://www.euro.who.int)**
- **zahlreiche positive Erfahrungen mit Peer Education in der Sucht- und HIV-Prävention**

Wirtschaftlichkeit/Kosten:

- Erfahrungen an steirischen und österreichischen Schulen: ca. 40 Mannstunden für einen Kick-Off-Workshop, sofern didaktische Konzepte und Workshopmaterial bereits vorliegen; bis zu 80 Mannstunden/Jahr für laufendes Coaching der Peer Leaders

Erwartete Auswirkungen auf den Verkehr:

- Erhöhte Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen von Jugendlichen

Andere Wirkungen:

- Imageverbesserung von alternativen Mobilitätsformen bei Jugendlichen
- Ökologisch orientierte Jugendliche finden Anschluss unter ‚Gleichgesinnten', Erfahrungsaustausch möglich
- Reduktion der Hemmschwellen zur Nutzung sanfter Mobilität bei Jugendlichen durch Nutzungserfahrungen

3.) Nachhaltige Mobilitätserziehung in Schulen

Nachhaltige Mobilitätserziehung umfasst neben der klassischen Verkehrserziehung (Verkehrssicherheit) auch die Themen Umwelt, Gesundheit und soziales Verhalten. Sie soll dabei helfen, Schüler mit alternativen Mobilitätsformen vertraut zu machen und sie für nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren (ILS 2006).

Zielgruppen:

- Jugendliche (aller Schulformen und –stufen)

Maßnahmenelemente:

- Integration nachhaltiger Mobilitätserziehung in bestehende Lehrpläne
- Verankerung nachhaltiger Mobilitätserziehung in der Lehreraus- und -weiterbildung
- Entwicklung und Bereitstellen von Lehrmaterialien zum Thema nachhaltige Mobilität für den Regel- und Projektunterricht
- Durchführen von Experimenten und Projekten zum Thema nachhaltige Mobilität
- Vermittlung von Kompetenz im Umgang mit ÖV, Rad- und Fußverkehr im Rahmen der Verkehrserziehung
- Nutzung von alternativen Mobilitätsformen auf Schulausflügen, um Vorbildwirkung von Lehrpersonal auf SchülerInnen zu ermöglichen
- Medien von bzw. für SchülerInnen (z.B. Schülerzeitung, Theaterstücke) zum Thema nachhaltige Mobilität gestalten

Umsetzung:

- Direktes Erfahren der Auswirkungen von Verkehrsmittelwahl und Fahrverhalten durch Feedback (wie viel CO_2 durch eine Stunde Autofahrt emittiert wird) oder Visualisierungen (Karmasin 2008)
- Thema in Verbindung mit persönlichem Nutzen für Jugendliche bringen (z.B. Kosten sparen, Fitness) (Kap. 10.3)
- Nachhaltige Mobilität mit positiven Emotionen (Spaß, Interesse) verbinden (Karmasin 2008)
- 15-17-Jährige als zentrale Zielgruppe, um sie noch vor dem Erwerb des Führerscheins für Umweltthemen und nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren (Eisenmann et al. 2005)
- Mobilitätserziehung ist fächerübergreifend (Eisenmann et al. 2005); daher Koordination durch ‚Umweltbeauftragte' innerhalb des Lehrpersonals nötig
- Möglichkeit zur Änderung des Lehrplans ist aufgrund bürokratischer Strukturen gering bzw. nur langfristig möglich (Kap. 10.3)
- Zeit- und Arbeitsaufwand von Schulprojekten kann auf Widerstände seitens der Lehrer und Eltern stoßen; Konflikte um Zeitressourcen mit anderen Schulfächern möglich
- Umsetzung ist stark an einzelne engagierte Lehrer gebunden; sobald diese die Schule verlassen, schläft oft die Initiative ein; kann durch Mentoring zwischen ‚alten' und ‚neuen' Umweltbeauftragten innerhalb des Lehrkörpers abgefangen werden
- Information, die von LehrerInnen an SchülerInnen herangetragen wird, kann Abwehrverhalten bei den Jugendlichen auslösen; nachhaltige Mobilität nicht als Lehrinhalt im Sinne von ‚Prüfungsstoff' vortragen (Kap. 10.3).
- Schulen bieten einen guten institutionellen Rahmen, um Jugendliche zu erreichen und mit ihnen Maßnahmen umzusetzen

Synergien/Konflikte mit anderen Maßnahmen:

- **Synergie mit dem Österreichischen Umweltzeichen für Schulen (Auszeichnung des Lebensministeriums, das an Schulen (derzeit 71) verliehen wird, die das Thema Nachhaltigkeit vermitteln.**
- **Synergien durch gemeinsame Projekte mit Verkehrsbetrieben und CS-Organisationen**
- **Synergie mit Mobilitätserziehung in Fahrschulen durch Abstimmung der Lehrinhalte**
- **Verhalten im Elternhaus und in der Peergroup der Jugendlichen kann kontraproduktiv für schulische Initiativen sein, daher Synergien mit schulischem Mobilitätsmanagement und Peer Education nützen (ILS 2006)**

Nationale Erfahrungen:

- Thema Klimawandel ist Inhalt des Geografie-Unterrichts der 2. Klasse Mittelstufe (Kap. 10.3)
- Nachhaltige Mobilität ist nicht Teil des Lehrplanes und nur in geringem Ausmaß Inhalt der Lehrerausbildung in Österreich (Kap. 10.3)
- Derzeit vorwiegend Durchführung von Einzelprojekten zum Thema nachhaltige Mobilität an einigen Schulen (v.a. Umweltzeichenschulen)

Internationale Erfahrungen:

- ‚Curriculum Mobilität' in Niedersachsen (D): Integration des Themas nachhaltige Mobilität in verschiedene Lehrfächer (u.a. Welt- und Umweltkunde, Deutsch, Physik, Biologie, Englisch, Erdkunde, Kunst); Start der dreijährigen Testphase 2002/2003; zahlreiche Lehrbehelfe und Materialien zum Thema nachhaltige Mobilität sind verfügbar (www.curriculum-mobilitaet.de, Eisenmann et al. 2005, ILS 2006)
- Nordrhein-Westfalen (D): fächerübergreifendes Projekt zur Bewusstseinsbildung „YOUmove" mit landesweitem Mobilitätswettbewerb zum Thema ‚Jugendmobilität der Zukunft' (2002) und Integration zahlreicher Stakeholder aus Verwaltung und NGOs (Eisenmann et al. 2005).
- Jugend-Zeitschrift „Klimafit" vom Land Steiermark und dem Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark (seit 2008) zur Vermittlung des Themas Nachhaltigkeit im Unterricht (www.klimafit.at).

Wirtschaftlichkeit/Kosten:

- keine empirischen Studien verfügbar, welche die Kosten und Auswirkungen nachhaltiger Mobilitätserziehung evaluieren
- geringer Kostenaufwand vor allem dann, wenn aktuelle Inhalte des Lehrplans (Verkehrserziehung) ‚modernisiert' werden und die Lehrinhalte zu nachhaltiger Mobilität während der regulären Stundenvorbereitung konzipiert werden
- Erfahrungen an steirischen Schulen: Aufwand für die Vorbereitung auf die Bedürfnisse der SchülerInnen angepasster Didaktik wird von PädagogInnen oft unterschätzt

Erwartete Auswirkungen auf den Verkehr:

- Erhöhte Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen von Jugendlichen

Andere Wirkungen:

- Bewusstseinsbildung für nachhaltige Mobilität bei Jugendlichen
- Steigerung des Wissens über Kosten und Energieverbrauch von MIV
- Entwicklung von nachhaltigeren Mobilitätsstilen innerhalb der jugendlichen Zielgruppen

4.) Nachhaltige Mobilitätserziehung in Fahrschulen

Neben dem klassischen Fahrunterricht sollen in Fahrschulen auch die Umweltwirkungen des Autos vermittelt werden, um das Lebensereignis ‚Führerscheinerwerb' dafür zu nützen, FahrschülerInnen für das Thema nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren.

Zielgruppen:

- Jugendliche (in der Ausbildung zum Moped- und Pkw-Führerschein)

Maßnahmenelemente:

- Förderung des Ankaufs von Elektro- oder Hybrid-Fahrzeugen an Fahrschulen
- Verankerung nachhaltiger Mobilitätserziehung in der Aus- und Weiterbildung von Fahrlehrern
- Unterricht zu Umweltwirkungen individueller Autonutzung
- Unterricht zu Entscheidungskriterien beim Autokauf
- Spritspartraining
- Förderung von Kooperationen zwischen Fahrschulen und CS-Betrieben

Umsetzung:

- Erfahrbarkeit der Emissionen, die durch das eigene Verhalten verursacht werden (z.B. durch Feedbacksysteme, Experimente, Visualisierung, Berechnung des ökologischen Fußabdrucks) (Karmasin 2008)
- Energieeffizientes Verhalten emotional positiv besetzen (z.B. mit Kostenersparnis) (Karmasin 2008); Vergleich der Kosten (inklusive Fixkosten) von ÖV und MIV
- zusätzliche Anreize erforderlich, damit das Umweltzeichen für Fahrschulen attraktiv ist; finanzielle Förderungen (z.B. Mobilitätsscheck für Jugendliche zur Teilfinanzierung des Führerscheins) könnten an das Umweltzeichen für Fahrschulen gekoppelt werden

Synergien/Konflikte mit anderen Maßnahmen:

- Synergien durch Kooperationen zwischen Schulen und Fahrschulen, um SchülerInnen in Projekten das Thema nachhaltige Mobilität näher zu bringen
- Projekte können gemeinsam mit Verkehrsbetrieben, CS-Organisationen und Herstellern von Elektro-/Hybrid-Fahrzeugen gemacht werden

Nationale Erfahrungen:

- Österreichisches Umweltzeichen für Fahrschulen (seit Sommer 2009), die Themen wie Klima, Umwelt, Energie, Verkehrssicherheit sowie spritsparendes Fahrkönnen und multimodale Mobilität vermitteln (www.umweltzeichen.at).

Internationale Erfahrungen:

- Niedersachsen (D): "Kooperation Schule - Fahrschule", durch die SchülerInnen unterschiedlicher Schulformen zwischen 17 und 18 Jahren in Arbeitsgruppen und Fahrschulen Informationen über den Straßenverkehr als soziales System, Verkehr und Umwelt sowie den Öffentlichen Verkehr erhalten (Eisenmann et al. 2005)

Wirtschaftlichkeit/Kosten:

- Aufwand wird gering eingestuft, da ‚nur' bestehende Lehrpläne von Fahrschulen verändert werden müssen
- geringere Attraktivität für FahrschülerInnen, wenn sich durch Zusatzmodul ‚Umwelt' die Kosten für den Führerschein erhöhen; dieser Teilbereich müsste finanziell gefördert werden

Erwartete Auswirkungen auf den Verkehr:

- **Entwicklung von nachhaltigeren Mobilitätsstilen innerhalb der jugendlichen Zielgruppen**
- **Kauf von sparsameren Fahrzeugen und spritsparende Fahrweise**

Andere Wirkungen:

- Erhöhung des Verantwortungsgefühls für nachhaltigen Energieverbrauch bei Jugendlichen
- Steigerung des Wissens über Kosten und Energieverbrauch von MIV
- positive PR für Fahrschulen mit Umweltzeichen

5.) Verknüpfung des ÖVs mit intermodalen Angeboten

Als intermodale Mobilität bezeichnet man die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einem Weg. Intermodale Angebote können dazu beitragen, die Flexibilität und den Komfort von ÖV Angeboten zu erhöhen (z.B. Abdecken kurzer Verbindungswege zwischen Haltestellen) und Jugendliche auch nach Erhalt des Führerscheins an den ÖV zu binden (Hunecke et al. 2002).

Zielgruppen:

- Jugendliche und junge Erwachsene (v.a. ohne Kinder) in Gebieten mit guter ÖV Infrastruktur

Maßnahmenelemente:

- Optimierung von Fahrplänen hinsichtlich Umstiegsmöglichkeiten zu anderen Mobilitätsangeboten
- Park&Ride (u.a. enge Taktfolgen der ÖV-Anbindung gewährleisten)
- Bike&Ride (u.a. überdachte Fahrrad-Abstellplätze, Fahrrad-Schließfächer, Fahrrad-Stationen an Bahnhöfen, Schulen, öffentlichen Plätzen und U-Bahn Stationen)
- Fahrrad-Mitnahme im ÖV ausweiten
- Fahrrad-Leihsysteme und Leihsysteme für E-Fahrzeuge in Stadtgebieten
- Kombi-Tickets für ÖV, CS, Fahrzeugverleih und AST
- Kombi-Tickets bei Events

Umsetzung:

- Jugendliche haben weniger stark ausgeprägte Auto-Gewohnheiten und sind daher aufgeschlossener für intermodale Angebote
- Jugendlichen sind leichte Umstiegsmöglichkeiten, enge Taktfolgen, Komfort, Sicherheit und Preis bei intermodalen Angeboten wichtig (Hunecke et al. 2002)
- höhere Kundenbindung von Jugendlichen an den ÖV, die mit dem Linienverkehr bereits vom Schulweg vertraut sind und für die der ÖV bei intermodaler Verknüpfung auch auf Freizeitwegen attraktiv wird
- sichere, vor Vandalismus geschützte Radabstellanlagen an Schulen, am Arbeitsplatz und an ÖV-Haltestellen können die intermodale Mobilität (Rad/ÖV) von SchülerInnen und anderen TagespendlerInnen erhöhen. Die Bereitschaft längere Wegdistanzen mit dem Rad zurückzulegen ist im „Alltags-Radverkehr“ jedoch größer als im „Zubringer-Verkehr“ zum ÖV (< 3km). (Pendlerbefragung im Rahmen des Forschungsprojektes „Intermodale Schnittstelle im Radverkehr“. Herry Consult GmbH, im Auftrag des Klima- und Energiefonds, laufend)
- Fahrradschließfächer, Schließfächer für Fahrradutensilien (Helm, Fahrradtaschen etc.) und P&R Anlagen an größeren Haltestellen/ Bahnhöfen in ländlichen Gebieten könnten Intermodalität bei PendlerInnen erhöhen, wenn sie das Rad/Auto nur für die Anfahrt zur Haltestelle im Heimatort benutzen (10.3)
- Bekanntheitsgrad bestehender Angebote sollte erhöht werden
- Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Zügen sollte ausgebaut werden.
- Kombi-Tickets und gratis Gutscheine können dabei helfen, Nutzungsbarrieren abzubauen
- Speziell bei Nachtbussen sollte die Sicherheit für Fahrgäste durch verstärkte Sicherheitsmaßnahmen (schnelle Abrufbereitschaft der Polizei, Security Dienst, etc.) im Bus und an den Haltestellen (Beleuchtung, Haltestellen an belebten Plätzen) erhöht werden, da Gefahr für Jugendliche auch von anderen Jugendgruppen (z.B. Skinheads, Betrunkene) ausgeht.

Synergien/Konflikte mit anderen Maßnahmen:

- Synergien mit ÖV Ausbau
- Synergien mit verkehrstelematischen Services, um den Zugang zu und die Verknüpfung zwischen intermodalen Angeboten zu erleichtern

Nationale Erfahrungen:

- **Gutschein für gratis Fahrradmitnahme bei Erhalt der ÖBB Vorteilscard classic (www.oebb.at)**
- **P&R- und B&R-Systeme an U-Bahn- bzw. Straßenbahnstationen und Bahnhöfen in den Ballungsgebieten der größeren Städte in Österreich (Feldkirch, Baden, etc.)**
- **Fahrradparkhaus am Bahnhof Dornbirn: Ausbau von Radinfrastruktur und –abstellplätzen, P&R, ‚Kiss&Ride'- Parkplätze mit kurzer Aufenthaltsdauer, CS-Stellplätze, etc.**
- **Fahrradgarage am Bahnhof Salzburg Hbf.: 150 gratis Fahrradabstellplätze, 130 Fahrradboxen und 24 Gepäckboxen, außerdem wird die Anlage mittels Videoüberwachung gesichert.**
- **P&R Kombi-Ticket für Parkplatz und öffentliche Verkehrsmittel (Grazer Parkraummanagement, 2007)**
- **Verkehrsmittel-übergreifende Beratung in der Mobilitätszentrale des Verkehrsverbundes Steiermark (www.mobilzentral.at)**
- **Radstation mit Stellplätzen und Schließfächern am Grazer Hauptbahnhof**
- **Nacht- und Discobusse in zahlreichen Regionen**

Internationale Erfahrungen:

- Befragung von Jugendlichen in Deutschland: potenzielle Nutzungsbereitschaft Jugendlicher für intermodale Services liegt meist bei ca. 40% und damit über der aktuellen Nutzung. Die beliebtesten Angebote sind Anruf-Sammel-Taxis, Fahrgemeinschaftsbörsen und Fahrradmitnahme. Das Faltrad und CS sind bei den Jugendlichen weniger beliebt (jeweils unter 20% Nutzungsbereitschaft) (Hunecke et al. 2002).
- ‚Nacht der Clubs' in Berlin: Kombi-Ticket für alle städtischen Discos und Nachtbusse erhältlich; zur Weiterfahrt ab dem Ende der Nachtbuslinie gibt es Kooperationen mit Taxiunternehmen, wobei hier Tarifreduktionen bis 50 % angeboten werden (Hunecke et al. 2002).

Wirtschaftlichkeit/Kosten:

- Der Bau von P&R Parkhäusern ist kostspielig, aber die Ausgaben könnten durch erhöhte ÖV Einnahmen wett gemacht werden
- € 250.000 für Errichtung der Radstation am Grazer Hauptbahnhof

Erwartete Auswirkungen auf den Verkehr:

- Ersatz des MIVs durch intermodale Mobilitätsformen für einzelne Wegzwecke und Wegabschnitte (Shoppen in der Innenstadt mit ÖV, Fahrt zur Arbeit mit PKW und ÖV durch P&R, Weg zur Schule mit ÖV und Fahrrad anstatt des Pkws, etc.)
- Reduktion von Staus und Emissionen durch zeitliche Verlagerung des städtischen Arbeitsverkehrs

Andere Wirkungen:

- Verkehrsbetriebe und CS-Organisationen profitieren von einer stärkeren Inanspruchnahme ihres Angebotes durch eine Erhöhung ihrer Einnahmen.
- Das Bereitstellen intermodaler Angebote kann helfen, das Image des ÖVs zu verbessern und den Kundenkreis von Verkehrsbetrieben zu erweitern bzw. langfristig zu binden.
- Schaffung intermodaler Angebote hilft ÖV Anbietern, Jugendliche auch nach Führerscheinerwerb als KundInnen zu binden.

6.) Verkehrstelematische Services für Reiseinformation und e-Ticketing

Verkehrstelematische Services können die Benutzerfreundlichkeit und Planbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln und intermodalen Mobilitätsangeboten optimieren und den Zugang für Personen mit geringen Fahrplan- und Tarifkenntnissen erleichtern (Ausserer et al. 2006).

Zielgruppen:

- Jugendliche
- Kinderbetreuende, sofern sie nicht zeitlich (z.B. Arbeitszeiten, Öffnungszeiten von Kinderbetreuungseinrichtungen) und durch Transporterfordernisse (z.B. Mitnahme des Kinderwagens, Transport von Einkäufen) stark eingeschränkt sind

Maßnahmenelemente:

- Verkehrs-Informationssysteme mit multimodalem Zeit-/Routen-/Preisvergleich in Echt-Zeit, unter Berücksichtigung der aktuellen und zukünftigen Verkehrssituation, abrufbar per Internet oder Handy
- Anzeigetafeln mit Echzeit-Informationen an Haltestellen, in ÖV-Fahrzeugen, in öffentlichen Gebäuden, Betrieben, etc.
- Online Tickets, Handy Zahlungsfunktion und Kombi-Tickets für verschiedene Verkehrsmittel auf einem Weg

Umsetzung:

- Bei elektronischen Fahrplanauskünften herrscht große Diskrepanz zwischen dem Kennen dieser Services (49 %) und ihrem Gebrauch (8 %) (Ausserer et al. 2006).
- Werbung für Online-Services sollte gezielt auf junge NutzerInnen abzielen, die noch keine starren Autonutzungsgewohnheiten haben, an online und Handy-Dienste gewöhnt sind und eher für intermodale und ÖV-Angebote interessiert werden können (auch wenn sie teils schon den Führerschein besitzen)
- Elektronische Fahrplanauskünfte sind derzeit nicht auf Seh- und Nutzungsgewohnheiten von Jugendlichen angepasst. Die Qualität und das Design sollte besser auf diese Zielgruppe abgestimmt werden (Kap.10.3). ÖV-Verkehrsinformationssysteme am Handy können mit Spielen und anderen Applications verbunden werden, um die Spiel- und Wettbewerbsfreude Jugendlicher anzusprechen.
- Zusätzlich zur Reisedauer sollte der Preis angezeigt werden (kalkuliert aus fixen und variablen Kosten für Pkw), um auch den ‚realen' finanziellen Aufwand von Verkehrsmitteln zu vergleichen
- Online-Fahrplanauskunft sollte direkt E-Ticketing beinhalten
- Online-Tickets für alle verschiedenen Mobilitätsanbieter entlang eines Weges anbieten (z.B. Kombi-Ticket für P&R Parkhaus, Bahn und Leihfahrrad)
- elektronische Fahrkarten (z.B. Tickets auf Basis von RFID) werden für Österreich aufgrund der Datenschutzproblematik und der Notwendigkeit zu baulichen Maßnahmen als nicht praktikabel erachtet (Kap.10.3).
- Probleme mit derzeitigen Systemen für Online-Tickets ergeben sich daraus, dass nicht immer der billigste Tarif automatisch angegeben wird (Ausserer et al. 2006). Dies kann bei Nutzern schnell zu Vertrauensverlust führen.
- parallel Service- und Angebotsausbau im Öffentlichen Verkehr und bei intermodalen Mobilitätsangeboten erforderlich
- bestehende regionale Informationssysteme auf ganz Österreich ausweiten; einheitlichen und gebührenfreien Systemzugang anbieten

Synergien/Konflikte mit anderen Maßnahmen:

- Synergien durch Werbung für verkehrstelematische Services im Rahmen von schulischem und betrieblichem MM
- Synergien durch Zusammenarbeit von Verkehrsbetrieben, CSOs, FG-Börsen, Interessensvertretungen, etc.
- bei steigenden Treibstoffpreisen ist höhere Akzeptanz telematischer Services zu erwarten, da höheres Bedürfnis nach Kostenvergleich

Nationale Erfahrungen:

- **Fahrplan-Informationssystem für das Handy in Wien, NÖ und Burgenland (www.qando.at)**
- **multimodaler Online Routenplaner für Wien, NÖ und Burgenland (www.anachb.at)**
- **Dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen (Countdown bis zur nächsten Straßenbahn) in mehreren österreichischen Städten (Wien, Graz, Salzburg,…) vorhanden (Ausserer et al. 2006).**
- **Routenplaner und Online Buchung für die Bahn auf www.oebb.at möglich (z.B. ÖBB Sparschiene, ÖBB EventTicket) (Ausserer et al. 2006).**
- **Tickets mit dem Handy in Wien, Innsbruck und Graz (z.B. ‚Handyfahrschein' auf www.gvb.at).**
- **Zur Akzeptanz von Handy Tickets wurde in Österreich noch keine Befragung durchgeführt. Die Wiener Linien geben jedoch einen täglichen Gebrauch von rund 100 Handy Tickets an, die v.a. von Gelegenheitskunden genutzt werden (Ausserer et al. 2006).**
- **Projekte zu verkehrstelematischen Services z.B. berührungsloses Ticket, Navigation für Fuß und Rad (Egalité Consortium 2007)**
- **Anschlussinformation - Pilotprojekt Mödling: Der Buslenker und auch die Fahrgäste werden über die aktuellen Ankunftszeiten der S-Bahn informiert, um den Anschlussbus nicht zu verpassen (www.noe.gv.at/).**

Internationale Erfahrungen:

- Frankfurt (D): Fahrplanauskunft am Mobiltelefon in Ist-Zeit seit 2004; ca. 1.550 tägliche Zugriffe (Presseaussendung TraffiQ & VGF 2005 Ausserer et al. 2006).
- Niederlande: Smartcard (seit 2007), eine elektronische Fahrkarte basierend auf RFID. Mit diesem im Voraus bezahlten Ticket kann man sowohl Bus und Straßenbahn als auch die Züge in den Niederlanden benützen (Ausserer et al. 2006).
- Auch in Deutschland verwenden einige Städte seit 2001 ein integriertes elektronisches Zahlungssystem auf Basis der ‚GeldKarte'(Ausserer et al. 2006).
- Routenplanung für Fußgänger und Radfahrer durch Mobiltelefone mit GPS-Empfänger
- Online-Radroutenplaner mit Kriterien wie Sicherheit oder Schnelligkeit (Radlstadtplan' München) (Ausserer et al. 2006).
- Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) Berlin bietet Informationsdienste kostenlos unter www.vmz-info.de an
- Die landesweite Verkehrsinformationsagentur Bayern bietet unter www.bayern.de kostenlose Dienste wie Verkehrslage, Reiseauskunft und Bayernnetz für Radler an.
- Dynamische Anzeigetafeln in Universitätsgebäuden der ETH Zürich vorhanden

Wirtschaftlichkeit/Kosten:

- Der Aufbau der VMZ Berlin wurde vom Land Berlin finanziert. Den Betrieb der VMZ führt die VMZ Berlin BetreibergesmbH seit 2003 in eigener wirtschaftlicher Verantwortung aus.

Erwartete Auswirkungen auf den Verkehr:

- unsicher, ob verkehrstelematische Services tatsächlich eine MIV Reduktion durch einen Umstieg auf den ÖV auslösen können oder ob sie ‚nur' die Zufriedenheit aktueller ÖV-Nutzer erhöhen
- mit einem zusätzlichen Anstoß durch Werbung, MM, Direktmarketing, etc. können Nutzungsbarrieren abgebaut werden

Andere Wirkungen:

- Dynamische Fahrgastinformationen verkürzen die subjektive Wartezeit von ÖV-KundInnen (Ausserer et al. 2006); gratis Fahrplaninformation und Ticket am Handy vereinfachen den Systemzugang
- Erhöhen von Unabhängigkeit, Flexibilität und subjektiver Kontrollierbarkeit (z.B. Vertrauen in pünktliche Ankunft, Reaktionsmöglichkeit auf Verkehrshindernisse) des ÖVs bei den Fahrgästen
- Verkehrsbetriebe erhalten durch E- und Online-Tickets zusätzliche Informationen (z.B. wie viele Personen an einer Haltestelle ein- und aussteigen), die bisher in Kundenbefragungen erhoben werden mussten (Ausserer et al. 2006).

7.) Förderung von Fahrgemeinschaften (FG)

Fahrgemeinschaften erhöhen die Besetzung von privaten Pkws durch Mitnahme von (zahlenden oder nicht zahlenden) Fahrgästen auf einzelnen Wegstrecken.

Zielgruppen:

- Jugendliche (mit Führerschein)
- Kinderbetreuende (v.a. wenn sie berufstätig sind, ihre Kinder in den Kindergarten bzw. in die Schule gehen z.B. Eltern einer Klasse, einer Fußballmannschaft)

Maßnahmenelemente:

- eigene Fahrspuren oder Freigabe von Busspuren für Pkws mit hohem Besetzungsgrad
- Fahrgemeinschaftsbörsen bei Events
- Förderung informeller Fahrgemeinschaften in Schulen, Betrieben, etc.
- Online-Fahrgemeinschaftsbörsen
- Echtzeit-Fahrgemeinschaftsbörsen für internetfähige Handys mit automatischer Ortung (kurzfristige Buchung, Anzeige von aktuellen Mitfahrmöglichkeiten in der Nähe)
- Verknüpfung von FG-Portalen mit bestehenden Online-Portalen (z.B. Facebook, StudiVZ)

Umsetzung:

- aussichtsreiche Alternative zu ÖV in dünn besiedelten Gebieten, allerdings ist dort die Chance geringer, dass mehrere Personen den gleichen Weg zum gleichen Zeitpunkt unternehmen wollen
- Möglichkeiten zur Verkehrsreduktion, ohne als ‚Anti-Auto' Kampagnen gesehen zu werden (Cairns et al. 2004)
- 1999 Potenzial von Fahrgemeinschaften in Europa als gering eingestuft, um das aktuelle Mobilitätsverhalten zu ändern (ICARO 1999 in Cairns et al. 2004). FGen werden mit steigenden Treibstoffkosten attraktiver
- Reduktionen für ÖV-Tarife oder Radzubehör für Mitglieder von FG-Börsen sind ratsam, sonst könnten Zielpersonen durch Werbung für FG evtl. von nachhaltigeren Mobilitätsformen wie Radfahren oder Zufußgehen abgehalten werden (Cairns et al. 2004)
- finanzielle Anreize für Mitglieder von FG-Börsen anbieten (keine Parkplatzgebühren auf Firmenparkplatz bzw. auf gekennzeichneten Parkplätzen im Stadtgebiet, ÖV-Tarifreduktionen, etc.)
- Sicherheitsbedenken wegen unbekanntem Fahrer durch Förderung informeller FGen in Betrieben, Ausbildungsstätten (Lehrpersonal, Schüler, Studierende, etc.) und durch FGen von Gleichaltrigen reduzieren
- Anschlusswege und Rückfahrt garantieren, eventl. durch intermodale Angebote
- informelle Fahrgemeinschaften im Freundes-/Bekannten-/Kollegenkreis sind leichter zu initiieren und dauerhafter als top-down-Lösungen wie Online-Fahrgemeinschaftsbörsen (Kap. 10.3)

Synergien/Konflikte mit anderen Maßnahmen:

- Betriebsinterne bzw. –übergreifende FG-Börsen ergeben Synergien mit schulischem bzw. betrieblichen MM
- Synergien durch Zusammenarbeit von CSOs, FG-Börsen und Verkehrsbetrieben

Nationale Erfahrungen:

- **www.compano.at verbindet MIV, FG Börse und Bahn Auskunft. (seit 2006); bisher 1.500-2.000 Einträge (Kap. 10.3)**
- **www.autostopp.net (v.a. in Tirol) und www.fahrgemeinsam.at (v.a. OÖ)**
- **www.mitfahrboerse.at (nationale und internationale Fahrten)**
- **www.busspur.at (Mitbenützung der Busspur für FGen auf der B127 Richtung Linz)**
- **weitere Informationen auf www.klimaaktiv.at**
- **‚Fahrgemeinschafts-Manager' in Krankenpflegeschule Feldkirch: Je Klasse wird das Amt eines Fahrgemeinschaft-Managers vergeben, der die Fahrgemeinschaften koordiniert und organisiert. Die LehrerInnen verzichten auf Dienstparkplätze vor Schule (BMLFUW 2009)**

Internationale Erfahrungen:

- Internationale Popularität von FG durch die Ölkrise 1973
- extra Fahrstreifen für ‚High Occupancy Vehicles' in vielen Städten
- Firmen in GB setzen FG-Services für die Unterstützung ihres betrieblichen Mobilitätsmanagements ein: Erlass von Parkplatzgebühren und Extra-Parkplätze für FGen, Kick-off Events, um Interessierte zusammen zu bringen
- Die größte FG-Plattform in England ist Liftshare (seit 2001) mit über 53.000 Mitgliedern (Stand: Mai 2004) (Cairns et al. 2004)
- Die Nutzungsbereitschaft von deutschen Jugendlichen für FG-Börsen ist doppelt so hoch wie jene von Carsharing (rund 20 % vs. 40 %) (Hunecke et al. 2002)

Wirtschaftlichkeit/Kosten:

- Als ‚typische' Kosten für das Aufsetzen von FG-Börsen über liftshare.com werden ca. 22 Euro für Schulen, rund 450 € bis 670 € für KMUs sowie rund 1.120 € für große Unternehmen ausgewiesen.
- Inklusive Gehälter werden die laufenden Kosten für FG-Börsen auf rund 1.570 € bis 3.380 € pro Jahr geschätzt. Weiters wird ein Budget von 5,6 € pro Mitarbeiter für Marketing empfohlen (Cairns et al. 2004).
- Die Kosten pro eingesparten Kilometer werden von Cairns et al. (2004) auf rund 1 € bis 3,7 € geschätzt.

Erwartete Auswirkungen auf den Verkehr:

- Die Autofahrten-Reduktion auf Arbeitswegen wird bei FG-Mitgliedern auf 0,6-7 % geschätzt (Cairns et al. 2004)
- MIV Reduktion ist v.a. auf Arbeits- und Ausbildungswegen zu erreichen, dadurch Entzerrung von Spitzenbelastungen des Straßennetzes
- Für Jugendliche sind FG-Börsen auch für Freizeitmobilität (Konzerte, Ski-Fahren, Städtereisen) attraktiv

Andere Wirkungen:

- Soziale Integration und besserer Zugang zu Arbeitsmarkt, Nahversorgung, Freizeit und Kultur für Menschen ohne eigenen Pkw (Cairns et al. 2004).
- Möglichkeiten zu finanziellen Einsparungen durch die Teilnahme an einer FG-Börse (statt Besitz eines eigenen oder Zweit-Pkws) (Cairns et al. 2004).

8.) Nachfragegesteuerte Mobilitätsdienstleistungen

Mobilitätsservices, die ohne fixe Route und Fahrplan die Fahrtwünsche mehrerer Kunden bündeln (z.B. Anruf-Sammel-Taxis (AST), Rufbus) (Wilke 2002).

Zielgruppen:

- Jugendliche (in ländlichen Gebieten)
- Andere autolose Bevölkerungsgruppen in ländlichen Gebieten (u.a. Kinderbetreuende, SeniorInnen)

Maßnahmenelemente:

- Ergänzung oder Ersatz des innerkommunalen ÖPNV-Linienverkehrs in ländlichen Gemeinden, in denen ein Busbetrieb nicht rentabel ist
- ASTs halten bei fixen Haltestationen und befördern Fahrgäste zu einem beliebigen Ziel im Bedienungsgebiet. Die Abfahrtszeiten richten sich nach einem Fahrplan. Die ASTs fahren nur los, wenn zuvor eine Bestellung per Anruf erfolgt.

Umsetzung:

- Auch bedarfsgesteuerte Mobilitätsdienstleistungen benötigen gewisse Nachfragelevels, um finanziell bestehen zu können. Daher empfiehlt sich die Kooperation mehrerer benachbarter Gemeinden zur Finanzierung von ASTs.
- Kooperation zwischen Verkehrsunternehmen bzw. regionalen Verkehrsverbünden, um Abfahrtszeiten zwischen ÖV und AST zu koordinieren
- Die Unterstützung der Gemeindeverwaltung und die Nachfrage und Akzeptanz seitens der Bevölkerung ist essentiell, daher sollte dies im Vorfeld erhoben werden.
- Disposition aller AST-Fahrten eines Bundeslandes durch eine gemeinsame Telefonzentrale (Kap. 10.3)

Synergien/Konflikte mit anderen Maßnahmen:

- Informationskampagnen über bestehende AST-Angebote könnten im Rahmen von betrieblichem und schulischem MM in ländlichen Gebieten durchgeführt werden
- Synergien mit verkehrstelematischen Systemen für Buchung, Verrechnung und Verbindung zu intermodalen Mobilitätsangeboten

Nationale Erfahrungen:

- Derzeit gibt es nachfragegesteuerte Mobilitätsdienstleistungen wie z.B. Shuttle-Busse vorwiegend zu bestimmten Anlässen (z.B. Events) (Wilke 2002)
- Forschungsprojekte zu nachfragegesteuerten ÖV-Angeboten u.a. CONNECT, TAXMOBIL, MOVE (Egalité Consortium 2007)
- In einzelnen niederösterreichischen Gemeinden sind AST-Systeme mittlerweile gut erprobt (z.B. Gänserndorf, Klosterneuburg, Tulln, www.vor.at/mobil-im-vor/anruf-sammeltaxi/)
- Discobus ‚K-Shake' (Vorarlberg) bietet Bus-Transfer zwischen der Discothek und dem Bahnhof an; wird von der Disco selbst finanziert
- Nacht- und Seniorentaxi (Betriebszeiten von 20.00-5.00) in Feldkirchen (Kärnten); subventioniert von der Gemeinde Feldkirchen, rund 1.300 Fahrgäste jährlich
- Dorfmobil in Klaus/Pyhrnbahn (OÖ): Fahrzeug wird vom Trägerverein gestellt, Fahrer sind Vereinsmitglieder und erhalten eine geringe Entschädigung, Fahrgäste bezahlen € 1,50 pro Fahrt als Kostenbeitrag (www.gemeinde-klaus.at/gemeinde/DorfmobilWeb/Startseite.htm)

Internationale Erfahrungen:

- Midkom-Anrufsammeltaxi in Süd-Hessen (D) (www.midkom.de)
- Flexlines in Göteborg (Schweden): Haltestellen bei Krankenhäusern, Einkaufszentren und bei anderen zentralen Standorten, Anruf und Reservierung telefonisch, Rückruf von Zentrale wann und wo der Bus abfährt (www.goteborg.se/wps/portal/fardtjansten)
- PersonalBus (Toscana-Florenz-Italien): bedarfsgesteuertes Verkehrsservice, das durch flexible Routenwahl, je nach Bedarf der Fahrgäste, sowie Flottenmanagement mit kleinen und mittelgroßen Fahrzeugen fährt.

Wirtschaftlichkeit/Kosten:

- Es wird als kostenintensiv eingestuft, nachfragegesteuerte Mobilitätsdienstleistungen flächendeckend einzusetzen. Subvention von Seiten der Gemeindeverwaltung oder die Mitwirkung von Freiwilligen ist nötig, um diese Dienstleistungen zu finanzieren. (Kap. 10.3)
- PersonalBus (Toscana-Florenz-Italien): jährliche Einsparungen EUR 51.600,- (Jahr 2000); Gesamtenergieinsparung von rd. 5,84 Mio. MJ/Jahr (Schätzung).
- Dorfmobil: Die Finanzierung des Dorfmobils bringt der Verein durch Mitgliedsbeiträge, Fahrtkostenbeiträge, Subventionen durch das Land Oberösterreich und die Europäische Union sowie durch Sponsorengelder auf. Für Sponsoren stehen unterschiedliche Werbeflächen zur Verfügung: das Fahrzeug Dorfmobil selbst, die Projektwebseite, Fahrscheine, Folder, Vereinsaussendungen etc.

Erwartete Auswirkungen auf den Verkehr:

- Erschließung von mittel und gering besiedelten Gebieten durch nachfragegesteuerte Mobilitätsformen, wo ein Ausbau von ÖV-Angeboten nicht rentabel ist.
- Verringerung der Pkw Nutzung durch Jugendliche für Freizeitwege

Andere Wirkungen:

- Reduktion von alkoholisierten Autofahrten
- Soziale Integration und besserer Zugang zu Nahversorgung, Freizeit und Kultur für die ländliche Bevölkerung ohne eigenen Pkw

12.2.2 Maßnahmen vorwiegend für Kinderbetreuende

9.) Institutionen für bottom-up Interessensvertretung und politische Partizipation

Die Einbeziehung der Meinungen und Ideen von Bürgern (u.a. Jugendliche und Kinderbetreuende) in politische Entscheidungsprozesse und Maßnahmenumsetzungen soll deren Lebensweltnähe, Praxisbezug und öffentliche Akzeptanz verbessern (BMLFUW 2009)

Zielgruppen:

- Kinderbetreuende (als Eltern von Schulkindern, Mitglieder des Elternvereins, etc.)
- Jugendliche (in Schulen, in weiterführender Ausbildung)

Maßnahmenelemente:

- projektbezogene interdisziplinäre und partizipative Verkehrsplanung (z.B. Planung eines Jugendzentrums, Erstellen eines Verkehrskonzeptes oder Spielplatzgestaltung)
- Fahrgastbeirat für Jugendliche/Kinderbetreuende
- Mobilitätszirkel/Mobilitätsbeauftragte in Schulen und Unternehmen
- Jugendgemeinderäte, Jugendparlamente
- Bürgerforen, Jugendforen, Bürgermeistersprechstunden
- Online-Magazine, Online-Plattformen

Umsetzung:

- Mit Ausnahme der westlichen Bundesländer gibt es in Österreich kaum eine (Jugend-) Beteiligungskultur, und Mitbestimmung wird dann am ehesten umgesetzt, wenn sie von NGOs, von den Jugendlichen selbst oder von engagierten LehrerInnen eingefordert wird. Partizipative Planungsprozesse sind in Österreich formalrechtlich nicht verankert und haben daher meist nur beratende Funktion. (BMLFUW 2009)
- Partizipative Prozesse sind für BürgerInnen, PolitikerInnen sowie PlanerInnen zeitaufwändig und fallen somit meist den geringe Zeitbudgets aller Beteiligten zum Opfer, wenn nicht eine Initiative oder rechtliche Basis die Bürgerbeteilung vorsieht bzw. ‚erzwingt'.
- Bürgerbeteiligungen sollten in Stadtplanungsprozessen formalrechtlich sichergestellt werden (BMLFUW 2009)

Synergien/Konflikte mit anderen Maßnahmen:

- Aufgrund der Einbindung von Betroffenen in den Planungsprozess werden Akzeptanz und Nachhaltigkeit von Maßnahmen und Projekten wesentlich erhöht.

Nationale Erfahrungen:

- Überblick über laufende Projekte in Österreich, die Partizipation von Jugendlichen mittels elektronischer Medien fördern (BMGFJ 2008)
- www.mitmachen.at: Projekt zur Erprobung des Internets als Medium zur Bürgerpartizipation (u.a. Erstellung einer Internetplattform zur Teilnahme Jugendlicher an der Gestaltung politischer Entscheidungsprozesse)
- klima:aktiv mobil Beratungsprogramm des BMLFUW sieht Jugendbeteiligung bei „Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend" vor (BMLFUW 2009)
- partizipative Prozesse im Bereich Mobilität und Verkehr (z.B. Gesamtverkehrskonzept Vorarlberg 2006) auf www.partizipation.at

Internationale Erfahrungen:

- Modell Bürgerkonferenz in Dänemark, Niederlande, Schweiz

Wirtschaftlichkeit/Kosten:

- **kurzfristig: Erhöhung der Planungskosten und des Zeitaufwandes**
- **langfristig: Kosteneinsparung, da konsensorientierte Entscheidungen zu einer Verringerung von Einsprüchen und Blockaden und somit zu einer insgesamt schnelleren Projektumsetzung führen können**

Erwartete Auswirkungen auf den Verkehr:

- bessere Anpassung von Verkehrsmaßnahmen an die Nutzerbedürfnisse
- höhere Akzeptanz, höhere Zielgruppenorientierung und in der Folge höhere Wirksamkeit und Kostendeckung von Verkehrsmaßnahmen

Andere Wirkungen:

- Erhöhtes Wissen über kommunalpolitische Zusammenhänge
- Erhöhtes Umweltbewusstsein, Zusammengehörigkeits- und Verantwortungsgefühl für die direkte Umwelt und Gemeinschaft

10.) Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM)

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst klassische Verkehrssicherheitserziehung, Mobilitätserziehung (Verkehr und Umwelt, Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote) sowie die nachhaltige Optimierung von Schulwegen (ILS 2006). Dafür können bauliche, organisatorische, rechtliche und pädagogische Maßnahmen eingesetzt werden.

Zielgruppen:

- Kinderbetreuende (mit Kindern in Kindergärten und Grundschulen, die noch nicht bzw. eingeschränkt selbständig ihre Schulwege zurücklegen)
- Kinder und Jugendliche (aller Schultypen und –stufen)

Maßnahmenelemente:

- Absicherung der Schulwege und Straßenübergänge (Unterführungen, Ampeln, Beleuchtung, Zebrastreifen, Markierungen, von der Fahrbahn getrennte Geh- und Radwege, Schülerlotsen, verkehrsberuhigte Zonen und Fahrverbote für MIV vor Schulen)
- Einschränkung der Verfügbarkeit von Parkplätzen/Aussteigestellen vor der Schule
- An einzelnen Tagen (z.B. ‚park away school day' in Kanada und Großbritannien) werden vor den Schulen großräumig Halteverbote errichtet; Eltern-Parkplätze in der Nähe, damit die Kinder das letzte Stück zu Fuß zur Schule gehen können (Eisenmann et al. 2005)
- Gebrauch von alternativen Mobilitätsformen für Schulausflüge
- Abhol-/Begleitservices: yellow bus (Sammel-Schulbus, der Schulkinder nahe ihres Hauses aufnimmt und sie gemeinsam zur Schule bringt); walking school bus und bicycle train (Kinder werden in der Gruppe auf einer fixen Route von Erwachsenen zu Fuß bzw. mit dem Rad zur Schule begleitet)
- Förderung informeller Fahrgemeinschaften für den Weg zur Schule bzw. Errichtung von FG-Börsen für Begleitwege
- Elternabende zur Bewusstseinsbildung und für die Vermittlung von Fahrgemeinschaften und Abhol-/Begleitservices

Umsetzung:

- Werte- und Normenvermittlung seitens der Eltern und der Peergroup sind im Setting Schule schwer zu beeinflussen
- gemeinsame Umsetzung mit Verkehrsbetrieben und Vertretern der Stadtverwaltung bei baulichen Maßnahmen
- MIV Reduktion durch SMM fällt gering aus, sofern Eltern ihre Kinder zu ‚Aussteigestellen' der Schule bringen, dann aber weiter mit dem Auto zur Arbeit fahren (Mackett et al. 2003; Cairns et al. 2004).
- Betreuungspersonen für den walking school bus und cycling train sind freiwillige Eltern; evtl. auch Zivildiener oder Personen des Europäischen Freiwilligendienstes
- Einbindung des Lehrkörpers aufgrund der Vorbildwirkung ist wichtig
- regelmäßige Wiederholung organisatorischer und pädagogischer Maßnahmenelemente, um neue Schülerjahrgänge zu erreichen
- Hohe Variabilität der Effekte durch SMM lässt vermuten, dass externe Einflussfaktoren (z.B. Infrastruktur) die Wirksamkeit von SMM stark beeinflussen (Cairns et al. 2004)

Synergien/Konflikte mit anderen Maßnahmen:

- Synergien mit nachhaltiger Mobilitätserziehung; nach Eisenmann et al. (2006) ist Mobilitätserziehung Teil eines ganzheitlichen Mobilitätsmanagements an Schulen
- Synergien mit Peer Education
- Synergien mit dem Umweltzeichen, um mit der strategischen Ausrichtung der Schule Rahmenbedingung für schulisches Mobilitätsmanagement zu schaffen
- Schulprojekte können bewusstseinsbildend und akzeptanzsteigernd für geplante Verkehrsprojekte in der Gemeinde wirken

Nationale Erfahrungen:

- **Sammlung pädagogischer und baulicher Maßnahmen für eine Erhöhung der Sicherheit von Kindern auf ihrem Schulweg im Steirischen Verkehrssicherheitskatalog für Kinderprojekte (KISI, Land Steiermark 2008)**
- **‚Mach mit – Schulweg zu Fuß!' Volksschule Muntlix (Vorarlberg) (2007)**
- **Pedibus in St. Georgen (Burgenland) (2009)**
- **schulisches MM an der Berufsschule Mattersburg (Burgenland) (2007)**
- **Schülerlotsen an gefährlichen Kreuzungen (z.B. Landesberufsschule Langenlois)**

Internationale Erfahrungen:

- Den walking school bus gibt es seit den 1990er Jahren in Kanada (Kingham & Ussher 2007); mittlerweile international verbreitet.
- In den USA gibt es schon seit den 1980er Jahren den yellow bus (Baslington 2008)
- EU-Projekte: z.B. MOST (Mobility Management Strategies for the Next Decades), SUN (‚Saving Engery by Using Mobility Management in Schools', 2000/2001), um nachhaltige Mobilität von Eltern und SchülerInnen zu fördern (Eisenmann et al. 2005).
- Homepage des EU-Projekts PROVIDER mit Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Kinder- und Jugendmobilität, u.a. Verkehrsschlangenspiel, Videowettbewerb ‚Eco-Trip' (www.schoolway.net)

Wirtschaftlichkeit/Kosten:

- Die Kosten für bauliche Veränderungen rund um Schulen stellen für Schulen eine Hürde dar
- In England gab es im Jahr 2003 über 3.000 Schulen, an denen SMM implementiert waren. Die durchschnittlichen Kosten für SMM pro erreichtes Kind wurden auf rund 3,7 € bis 4,5 € geschätzt, was ca. den Kosten von BMM entspricht.
- Erfahrungen an steirischen und österreichischen Schulen: ca. 30 Mannstunden für einen einmaligen Mobilitäts-Aktionstag, sofern didaktische Konzepte und Workshopmaterial bereits vorliegen; 50-100 Mannstunden/Jahr für laufende externe Beratung und Begleitung einer Schule bei der Umsetzung von SMM; 20-100 Mannstunden/Jahr zusätzlicher Aufwand bei Schulpersonal für Mobilitätsteams, Vernetzung mit Gemeindepolitik und Verkehrsplanung etc.

Auswirkungen auf den Verkehr

- Pilotprojekte für die Einführung eines yellow bus führten an den betreffenden Schulen in England zu einer MIV Verringerung von 5 bis 24% (Cairns et al. 2004)
- Reduktion der Autonutzung für den Schulweg durch SMM von 8-15% (Cairns et al. 2004).
- Reduktion von rd. 165.000 Pkw-Wegen am Schulweg (Hin und Retourwege) klima:aktiv Programms „MM für Schulen und Jugend" (Vorher-Nachher-Untersuchung an 67 Schulen). Das entspricht rd. 1.060.000 Pkw-km und einer Einsparung von 175 Tonnen CO_2. (Herry Consult 2009)
- Schätzung, dass 10-40 % der Schulen keine Effekte erzielen können; bei rund 50 % der Schulen mit SMM wird eine Reduktion der Autofahrten von 0-20 % geschätzt und bei 15-40 % der Schulen eine Reduktion von über 20 % (Cairns et al. 2004).
- Durchschnittlich 11 % Erhöhung des Anteils nachhaltiger Mobilität an 15 Österreichischen Projekt-Schulen durch das ‚Verkehrsschlangenspiel' (www.schoolway.net)

Andere Wirkungen:

- Entlastung von Kinderbetreuenden durch Vereinfachung ihrer Wegemuster
- Abbau von Barrieren zur Nutzung alternativer Mobilitätsformen
- Positive Effekte auf die Gesundheit und Selbständigkeit von Kindern (Baslington 2008).
- Keine Studien über die Langzeiteffekte von SMM verfügbar (Baslington 2008)

11.) Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

BMM ist ein Bündel von Maßnahmen eines Arbeitgebers, um nachhaltige Mobilität unter seinen Mitarbeitern zu fördern. Maßnahmen können sich auch auf Kunden, Patienten oder andere Besucher des Unternehmens beziehen (Cairns et al. 2004).

Zielgruppen:

- Kinderbetreuende (beschäftigte Kinderbetreuende)
- Jugendliche (beschäftigte Jugendliche)

Maßnahmenelemente:

- Informelle FGen für Arbeitswege und Dienstreisen fördern, Online-FG-Börsen einrichten bzw. bestehende Online-FG-Börsen nützen (z.B. www.compano.at)
- Carsharing für Dienstautos, Betriebsbus oder betriebliches AST
- Parkraummanagement: Parkgebühren oder finanzielle Anreize für MitarbeiterInnen, die keinen Parkplatz (mehr) in Anspruch nehmen, Erlass von Parkgebühren für FGen
- Bonuszahlung bei Anfahrt mit Fahrgemeinschaft, Rad oder ÖV
- Ermäßigungen bei ÖV-Tickets; ÖV-Zeitkarte als Teil des Gehalts; Geldrückerstattung für Dienstreisen an die ÖV-Nutzung binden
- Abstimmung zwischen ÖV-Fahrplänen und Arbeitszeiten; Heimfahrtgarantie (z.B. bei langem Arbeitstag)
- Leihfahrräder; Duschen und Umkleideräume am Betriebsgelände, Verleih von Regenschutzkleidung für Radfahrer bzw. Fußgänger
- Fahrrad-Abstellplätze, Fahrrad-Schließfächer, Fahrrad-Stationen am Betriebsgelände
- Reparaturservice oder –station für Fahrräder; Preisnachlass für Fahrrad und Fahrradzubehör
- personalisierte Mobilitätsberatung für MitarbeiterInnen, Informationsmaterial zu ÖV-Fahrplänen und Radrouten über Intranet bereitstellen
- Verbesserung von Ampelschaltungen, Überquerungsmöglichkeiten, sonstige Verbesserungen des Zu-Fuß-Gehens

Umsetzung:

- Die höchste MIV Reduktion (25 %) wurde in Unternehmen festgestellt, die finanzielle Anreize mit Mobilitätsservices (z.B. CS, Fahrgemeinschaften) kombinierten. Am erfolgreichsten ist BMM, wenn es Parkraumbewirtschaftung am Firmengelände beinhaltet. Mit reinen Informationskampagnen konnten keine Erfolge erzielt werden (Cairns et al. 2004).
- Laut Bamberg und Möser (2007) ist die Wirksamkeit von BMM abhängig vom Firmenstandort, von organisatorischen Faktoren (z.B. Unterstützung durch die Firmenleitung) und der Methode zur Überprüfung von Verhaltensänderungen bei den Mitarbeitern. Cairns et al. (2004) kommen dem gegenüber zum Schluss, dass der Standorteffekt in den betrachteten Firmen vom Effekt der Qualität des BMMs übertroffen wird (Cairns et al. 2004).
- Meist akzeptieren MitarbeiterInnen positive Anreize (Bonuszahlung) besser als negative (Parkgebühr)
- Die Vorbildwirkung der MitarbeiterInnen (Unternehmenskultur) auf neue MitarbeiterInnen kann hemmend bzw. förderlich für die Übernahme nachhaltiger Verkehrsgewohnheiten sein.
- Die Stellplatzverpflichtung für Betriebe ist für BMM kontraproduktiv und sollte abgeschafft werden (www.vcoe.at)
- regelmäßige Wiederholung organisatorischer Maßnahmenelemente, je nach Mitarbeiterfluktuation
- kurz vor/nach dem Wiedereinstieg von Kinderbetreuenden ins Erwerbsleben ist ein guter Interventionszeitpunkt für Mobilitätsberatungen

Synergien/Konflikte mit anderen Maßnahmen:

- Synergien mit flexiblen Arbeitszeiten, Gleitzeitregelungen, Teleworking und Teleconferencing
- Synergien mit Kinderbetreuungsangebot im Betrieb
- steuerliche Förderungen an Betriebe, die BMM umsetzen

- Zusammenarbeit mit Magistraten (Neubürgeraktionen), Verkehrsbetrieben, CSOs, Interessensvertretungen (z.B. Wirtschaftskammer)
- Verbindung von Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens mit betrieblicher Gesundheitsförderung

Nationale Erfahrungen:

- Die Firma Anton Paar (Graz) prämiert MitarbeiterInnen für die Anreise in die Firma mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Verkehr, Fahrgemeinschaften oder zu Fuß. Um dies umzusetzen, stehen den MitarbeiterInnen u.a. eine fahrradfreundliche Infrastruktur, Leihfahrräder und -elektrofahrräder zur Verfügung (www.anton-paar.com).
- betriebliche Verkehrsmaßnahmen in der Firma Filmarchiv Austria (Wien) wie Bildung von Fahrgemeinschaften mit Nutzung der neuangeschafften E-Mobile für die Hin- und Rückfahrt zur/von Arbeit, Errichtung von 2 Radabstellanlagen
- Einrichtung einer Mitfahrerbörse, „Radl-Check“ im Frühjahr für Privaträder, Anschaffung von Firmenfahrrädern in der Firma GE Jenbacher GmbH & CO OHG (1.200 Beschäftigte, Tirol)
- Maßnahmen wie Ankauf von übertragbaren Monatkarten, Errichtung einer internen Mitfahrbörse, Informationen über „Spritsparendes Fahren“, Errichtung von Radabstellanlagen für MitarbeiterInnen und Kunden in der Raiffeisenlandesbank NÖ-Wien (1.100 Beschäftigte, Wien)
- Durch Tätigen von Investitionen im Bereich MitarbeiterInnen (Radverleihsysteme, Radabstellanlagen, Informationssysteme, Einrichtung von innerbetrieblichen Mobilitätszentralen, Betriebsbusse, Shuttledienste etc.) können Betriebe um eine Förderung „Betrieblicher Verkehrsmaßnahmen“ ansuchen (Förderungsrichtlinie 2007 des BMLFUW auf www.mobilitaetsmanagement.at)

Internationale Erfahrungen:

- Erfahrung mit BMM gibt es z.B. in England, den USA und den Niederlanden seit den 1990ern.
- Anreize, die Behörden in England setzen, um Unternehmen für die Implementierung von BMM zu interessieren, sind: Reduktionen für den lokalen ÖV (bis zu 50% Preisnachlass auf Jahreskarten), Informationen über ÖV Tarife, Ausbau von Radwegen, Preisnachlass für Räder und Radzubehör, Stadtpläne mit Kalorieverbrauchs-Tafeln, Erstellung von Carsharing Plattformen sowie finanzielle Förderungen und Auszeichnungen für die Umsetzung von BMMs (Förderungen bis zu rund € 20.520 für KMUs) (Cairns et al. 2004).

Wirtschaftlichkeit/Kosten:

- Die durchschnittlichen jährlichen Betriebskosten für die Implementierung eines BMM in einem Unternehmen wurden von Cairns et al. (2002) mit rund 52€ pro Vollzeitmitarbeiter angegeben und liegen laut den Autoren unter den Jahreskosten für den Betrieb und Erhalt eines Firmenparkplatzes (Cairns et al. 2004).

Erwartete Auswirkungen auf den Verkehr:

- Studien in den USA, UK und den Niederlanden ermittelten durchschnittliche Autofahrten-Reduktionen am Weg zum Arbeitsplatz durch BMM von 15% bis 20%. Dies trifft nur zu, wenn ‚ausgereiftes' BMM (mit finanziellen Anreizen und Parkplatzmanagement) umgesetzt wird (Cairns et al. 2004).
- Cairns et al. (2004) schätzen, dass 10% der eingeführten BMM keine Reduktion der Autofahrten erzielen, jedoch bei 70% der eingeführten BMM eine Fahrtenreduktion von 10-35% erreicht werden kann. (Cairns et al. 2004).
- Reduktion von rd. 9 t CO_2 pro Jahr bei der Firma Filmarchiv Austria (Herry Consult 2007)
- Reduktion von 140 t CO_2 pro Jahr bei der Firma GE Jenbacher GmbH & CO OHG (Herry Consult 2007)
- Erhöhung des Radanteils von 1 % auf 6 % und Reduktion von rd. 7 t CO_2 pro Jahr bei der Raiffeisenlandesbank NÖ-Wien (Herry Consult 2007)

Andere Wirkungen:

- Zugang zum Arbeitsmarkt ist weniger stark von Pkw- bzw. Führerscheinbesitz abhängig (Cairns et al. 2004).
- Erleichterung in der Alltagsorganisation für Kinderbetreuende, wenn mit dem BMM flexible Arbeitszeitregelungen eingeführt werden (Cairns et al. 2004).
- Ein BMM kann gute PR für das Unternehmen erzielen und weiters einen Beitrag zu Umweltweltmanagement Standards (ISO 14001) leisten (Cairns et al. 2004).

12.) Verdichtung von Kinderbetreuungsangeboten

Die Verdichtung des Angebots an Kinderbetreuungseinrichtungen (z.B. betriebliche Kinderbetreuung, flächendeckende Versorgung mit Kinderbetreuungsangeboten) kann automobile Hol- und Bringwege durch Eltern verkürzen oder gänzlich entfallen lassen.

Zielgruppen:

- Kinderbetreuende (v.a. Berufstätige, Eltern von Kindern in Kinderkrippen, -gärten und Schulen)

Maßnahmenelemente:

- Verbesserung des dezentralen Kinderbetreuungsangebots im ländlichen Raum (z.B. Förderung von kleinen Gruppen und privaten Tagesmüttern)
- Gemeinsame Gebäude/Areale für schulische Kinderbetreuungs- und außerschulische Angebote (Krippen, Kindergarten, Pflichtschulen, Horte, Jugendzentren, Musikschulen, Sportplätze, …)

Umsetzung:

- 60% der Schulwege werden in Dänemark mit dem Rad oder zu Fuß gemacht. Dieses Verhalten wird vor allem durch die kurzen Wegstrecken (max. 1,5 km) zu den dezentralisierten Schulen unterstützt (Jensen 2008).
- Finanzielle Förderung bzw. steuerliche Absetzbarkeit für die Einrichtung von Betriebskindergärten als Anreize für Unternehmen
- Die Einrichtung eines Betriebskindergartens ist erst ab einer gewissen Betriebsgröße realistisch. Ein Zusammenschluss mehrerer Firmen für die Einrichtung eines betriebsnahen Kindergartens könnte dafür Abhilfe schaffen.
- Berufstätige Kinderbetreuende bevorzugen mittlerweile Kinderbetreuungsangebote in/nahe ihres Betriebes im Gegensatz zu Kinderbetreuung nahe ihrer Wohnung, da die Öffnungs- und Schließzeiten der öffentlichen Einrichtungen meist mit den Arbeitszeiten der v.a. alleinerziehenden Kinderbetreuenden nicht vereinbar sind. (Statistik Austria, 2008d)

Synergien/Konflikte mit anderen Maßnahmen:

- Synergien mit BMM und SMM

Nationale Erfahrungen:

- Leitfaden zur Errichtung eines Betriebskindergartens von den Kinderfreunden Wien; Partnerbetriebe mit Betriebskindergarten sind u.a. Baxter, IKEA, T-Mobile, Wiener Städtische Versicherung (www.wien.kinderfreunde.at)
- Seit 2007 kostenloser Betriebskindergarten der Andritz AG (www.andritz.com)

Internationale Erfahrungen:

- Deutschland: seit 2008 sind 50 Mio. Euro EU-Fördergelder zur Unterstützung von Kinderbetreuung in Unternehmen bereit gestellt (www.epochtimes.de)

Wirtschaftlichkeit/Kosten:

- Abgesehen von den Kosten zur Einrichtung der Räume für die Kinderbetreuung ist mit laufenden Kosten für die pädagogische Betreuung, die Verpflegung der Kinder, Reinigung, Instandhaltung und Verwaltung zu rechnen
- Förderung einer Ausweitung von Kinderbetreuung in Betrieben des BMWFJ; u.a. Zuschuss von 40 % (25 % / 15 %) des Gesamtaufwandes für Personal- und Sachkosten im 1. (2./3.) Betriebsjahr (www.familieundberuf.at)

Erwartete Auswirkungen auf den Verkehr:

- Vereinigung von Aktivitätsplätzen verringert die Komplexität und damit die Autoabhängigkeit der Wegemuster von Kinderbetreuenden

Andere Wirkungen:

- Unterstützung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch betriebliche oder überbetriebliche Kinderbetreuung
- Imageaufbau als attraktiver Arbeitgeber bei potenziellen ArbeitnehmerInnen aufgrund von familienfreundlicher Mitarbeiterpolitik

13.) Förderung einer nachhaltigen Raumordnung

Eine kompakte, kleinräumig funktionsdurchmischte Raumstruktur reduziert Zersiedelung, begünstigt eine fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen (z.B. Nahversorger, Kinderarzt), zentralisiert Aktivitätsorte und schafft die Rahmenbedingungen für eine rentable Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr.

Zielgruppen:

- Kinderbetreuende (v.a. Familien, die ein Haus bauen wollen oder aufgrund des Familienzuwachses in eine größere Wohnung umziehen wollen)

Maßnahmenelemente:

- Stärkung der überörtlichen Raumplanung (z.B. Vorgabe von Dichtewerten, Wohnzonen) (Ord.Eff 2010)
- Standortplanung von Industrie- und Gewerbegebieten: Widmung von Gewerbegebieten in der Nähe der Schieneninfrastruktur, Durchmischung von Wohn- und Gewerbezonen zur Reduktion der Pendeldistanzen, Bildung von Clustern (VCÖ 2007), Berücksichtigung von siedlungs- und verkehrspolitischen Zielen bei den Vergabekriterien von Industrie- und Gewerbeförderungen (z.B. Anbindung des geplanten Unternehmensstandorts an das öffentliche Verkehrsnetz) (Damm 2009)
- Ökologisierung der Wohnbauförderung: verstärkte Ausrichtung der Förderrichtlinien nach Lagekriterien und ÖV-Haltestellennähe, höhere Förderung der Altbausanierung (Prettenthaler et al. 2004, Damm 2009)
- Verursachergerechte Infrastrukturkostenbeiträge (Wasserversorgung, Abwasserentsorgung und Straßeninfrastruktur): Erschließungsbeiträge abhängig von der Siedlungsdichte und Leitungslänge, Einheitliche Regelung für eine verursachergerechte Einhebung der laufenden Kanalbenützungsgebühren nach dem tatsächlichen Wasserverbrauch (Damm 2009)
- Baulandmobilisierung durch Aufschließungsbeiträge bei unbebautem Bauland: laufend zu zahlender Beitrag für die Bereitstellung der Infrastruktur (Damm 2009)
- Reduktion des interkommunalen Wettbewerbs um Einwohner und damit Reduktion der Neuausweisungen von Bauland durch Ökologisierung des Finanzausgleichs: Zuteilung der Finanzmittel zum Teil nach ökologischen Kriterien (z.B. nach Siedlungsdichte, Flächenverbrauchsrate oder Kfz-Pendlerquote) (Schönback et al. 2005 in Damm 2009)
- Baulandmobilisierung und Reduktion von Neuausweisungen durch Reform der Bodenwertabgabe - Anhebung der Einheitswerte und Senkung des Freibetrages (Prettenthaler et al. 2004)
- Reform der Grundsteuer: Anhebung der Einheitswerte und Aufhebung der Befreiung der Verkehrsflächen von der Grundsteuer, um die indirekte Förderung von flächenintensiven Verkehrsarten aufzuheben (Prettenthaler et al. 2004). Eine stärkere Lenkungswirkung würde mit einer umfassenden Reform der Grundsteuer hin zu einer Flächennutzungssteuer erzielt werden. Die Bemessungsgrundlage wäre allein die Art der Flächennutzung. Das aufwändige Verfahren der Einheitsbewertung würde damit wegfallen (Bizer et al. 1998 in Damm 2009)
- Flächenausweisungsrechte: Gemeinden können nur Bauland ausweisen, wenn sie in Besitz von Flächenzertifikaten sind. Bei Verbrauch des eigenen Kontingentes können Zertifikate von anderen Gemeinden zugekauft werden. Damit wird das Gesamtausmaß der Neuausweisungen für eine Region beschränkt und der Flächenverbrauch reduziert (Damm 2009)
- Die Vorschrift der Bauordnungen für ein Mindestmaß an Pkw-Abstellplätzen bei Neubauten sollte mit Mindeststandards für den ÖV-Anschluss und für Rad-Abstellmöglichkeiten bzw. einer Obergrenze für Pkw-Abstellplätze ersetzt werden (www.vcoe.at)
- schienenorientierte Siedlungsentwicklung: Ausrichtung der Stadtentwicklung an Strukturen mit guten Voraussetzungen für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und öffentlichen Verkehr

Umsetzung:

- Die Berücksichtigung der ÖV Infrastruktur müsste bereits bei der Planung von Wohnprojekten geschehen, um die Zersiedelung und MIV-Nutzung einzudämmen (ÖROK, 2008).

Synergien/Konflikte mit anderen Maßnahmen:

- Synergien zwischen der Förderung einer nachhaltigen Raumordnung und der Verdichtung von Kinderbetreuungsangeboten und anderen Aktivitätsorten von Kinderbetreuenden.

Nationale Erfahrungen:

- Förderung von autofreien Siedlungen in Städten (Wien, Floridsdorf). Durch den Wegfall von Garagenplätzen wird das eingesparte Geld in Gemeinschaftseinrichtungen investiert. (www.oekostadt.at)

Internationale Erfahrungen:

- autofreie Stadtviertel in Berlin
- schienenorientierte Siedlungsentwicklung mit dem Transit-Villages-Konzept in Portland (Oregon) (www.oekostadt.at)

Wirtschaftlichkeit/Kosten:

- zusätzliche kommunale Steuereinnahmen
- ökonomische Auswirkungen der Maßnahmen (Steininger et al. 2010)

Erwartete Auswirkungen auf den Verkehr:

- Wirkung auf strategische Entscheidungen wie Wohnortwahl, Arbeitsortwahl, Anschaffung eines Autos, daher langfristig Reduktion der MIV-Nutzung

Andere Wirkungen:

- Verbesserung der Lebensqualität in Städten
- positive Umweltwirkungen auf Ressourcenverbrauch, Grundwasser, Zerschneidung von Lebensräumen, etc.

12.3 Katalog nicht zielgruppenspezifischer Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität

Wie bereits in der Einleitung zu Kap. 12 erwähnt, sind hier weitere zielgruppenunspezifische Maßnahmen angeführt. Obwohl diese Maßnahmen sich auf die Gesamtbevölkerung richten, beeinflussen sie auch die Zielgruppen von ENERG.STIL als Teil der Population.

Nachhaltige Verkehrsplanung und Raumbewirtschaftung

Maßnahmenelemente:

- Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadtplanung (u.a. Shared Space)
- Regionale Verkehrskonzepte
- Reduktion von Parkplätzen, Parkplatzbewirtschaftung
- Wechselwegweisung für MIV, ÖV
- Straßenbenutzungsgebühren (Road Pricing)
- Verkehrserregerabgabe

Quellen zur weiteren Recherche:

- Steuern für die Errichtung von Parkplätzen bei Einkaufszentren und Mindeststandards für die ÖV Anbindung zur Reduktion von automobilem Einkaufsverkehr (www.vcoe.at)
- Wettbewerbe und finanzielle Unterstützung für nachhaltige Gesamt-Verkehrskonzepte in Gemeinden können helfen, ein Umdenken innerhalb der lokalen politischen Entscheidungsträger zu einzuleiten.
- "Stadt fair teilen": Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen in Wien (www.wien.gv.at)
- Shared Space Pilotprojekte z.B. in Feldkirchen bei Graz, Voitsberg und Gleinstätten (Steiermark) (www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/10844470/11160351/)
- Zahlreiche Shared Space Umsetzungen in den Niederlanden (www.walk-space.at)
- Gehen in Niederösterreich: Leitfaden für die Kommunen, wie sie im Rahmen der Gesamtverkehrswegeplanung des Fußgängeranteil steigern können (Amt der NÖ LR 2002)

ÖV Ausbau und Anreize für den Umstieg auf den ÖV

Maßnahmenelemente:

- enge Taktfolgen, Ausweitung der Fahrzeiten und des Streckennetzes
- Imagebildende Marketingkampagnen für den ÖV und Direktmarketing für einzelne Zielgruppen (MitarbeiterInnen von Unternehmen, Pendler, etc.)
- Schulung von BusfahrerInnen in Kundenkommunikation, insbesondere in der Kommunikation und Konfliktlösung mit Jugendlichen im Schülerverkehr
- ÖV-Betriebsleitsysteme und Optimierung der Fahrpläne zur Anschlusssicherung
- Erhalt der Nebenbahnen für Ausbildungs-, Arbeits- und Tourismusverkehr
- Ausschreibungen im Regionalbusverkehr – Förderung von Wettbewerb im ÖV (z.B. ICLEI 2004)
- Reform des amtlichen Kilometergeldes: Unterscheidung zwischen Fixkosten und variablen Kosten bei der Vergütung (Prettenthaler et al., 2004)
- Bezug der kleinen Pendlerpauschale nur bei Besitz von Zeitkarten (Monatskarten, Jahreskarten) des ÖVs (Koland et al. 2006)
- Erhöhter Satz bei Bezug der großen Pendlerpauschale nur bei Nachweis einer ÖV-Zeitkarte, um den Anreiz zur ÖV-Nutzung auf Teilstrecken (z.B. Strecke ab dem nächsten Bahnhof) zu schaffen (Koland et al. 2006)

Quellen zur weiteren Recherche:

- Marketing Kampagnen für den ÖV am erfolgreichsten, wenn reale Verbesserungen im ÖV Angebot gemacht werden oder wenn eine falsche Wahrnehmung vom Ausmaß und den Vorteilen aktueller ÖV Angebote herrscht (Cairns et al. 2004).
- Verbindung von ÖV Erweiterungen mit Direktmarketing–Kampagnen, sonst kommen Erweiterungen ‚nur' bestehenden Nutzern zugute (Cairns et al. 2004).
- Schweiz als Vorzeigebeispiel für den ÖV: strategischer ÖV Ausbau seit den 1980er Jahren mit ÖV als Priorität vor dem MIV; Die Schweiz hat mittlerweile die höchsten Zug-km pro Einwohner (Montanaro 2009)
- Eine ‚minimale' Investition in das vorhandene ÖV Angebot und begleitende Marketingmaßnahmen führen ca. zu einer 5%igen Erhöhung der ÖV-Nutzung, eine flächendeckende Investition (z.B. neue P&R Angebote, Ausbau des Bus- bzw. Straßenbahnnetzes) bewirkt laut Cairns et al. (2004) eine Erhöhung von rund 30%
- Die ÖV Fahrten Zunahme aufgrund von Informationskampagnen wird auf 0,7-2,5% jährlich geschätzt (Cairns et al. 2004)

Förderung von Carsharing und CS-Organisationen

Maßnahmenelemente:

- Als Carsharing bezeichnet man die organisierte Form der gemeinsamen Nutzung von Autos durch mehrere Nutzer innerhalb einer Carsharing-Organisation (Loose et al. 2004)
- zielgruppenspezifische Angebote für ÖV-NutzerInnen, TouristInnen, PendlerInnen, Unternehmen, …
- CS Standplätze in Stadtzentren, Firmen- und Wohnvierteln, um gute Erreichbarkeit zu ermöglichen
- Das Cash-Car kann eine Alternative zum Zweit-Auto für Familien darstellen, da das Zweit-Auto am Wochenende für Entgelt einem CS Betrieb zur Verfügung gestellt wird (Loose et al. 2004)

Quellen zur weiteren Recherche:

- CS NeukundInnen in Deutschland und der Schweiz sind weniger ökologisch motiviert als CS ‚Pioniere'; Komfort, der Preis und das Design wichtiger geworden (Wilke 2002). Das zeigt, dass CS für andere Lebensstile als den ökologisch orientierten geeignet ist.
- Das Angebot an CS selbst löst bei AutobesitzerInnen nicht die Aufgabe des Autobesitzes aus; es hilft aber bereits stattgefundene Verhaltensänderungen zu stabilisieren (Harms & Truffer, 2005)
- CS ist in erster Linie ein Mittel, um KundInnen an den ÖV zu binden und sie vom PKW-Gebrauch zu entwöhnen und damit eine (Wieder-) Anschaffung des Pkws zeitlich zu verzögern oder zu verhindern (Loose et al. 2004).
- Es bestehen bereits zielgruppenspezifische Carsharing Angebote z.B. für ÖV-NutzerInnen, TouristInnen, Berufs-PendlerInnen und Firmen (Cash-Car, Combi Car, Bizz Car, etc.) (Loose et al. 2004).
- One-Way Buchung, Open-End Buchung und der Zugriff auf Autos ohne vorherige Reservierung (Instant Access) werden derzeit entwickelt, um die Flexibilität in der Anwendung von CS Autos zu erhöhen (Wilke 2002)
- Werbung für CSOs sollte auch über Autoclubs und Fahrschulen durchgeführt werden, nicht nur über ÖV, um auch Autofahrer zu erreichen.
- Öffentlicher Raum sollte für CS Standplätze zur Verfügung gestellt werden (www.vcoe.at)
- weltweit mehr als 141 CSOs (Stand 2003), wobei international ein starkes Ansteigen der Mitgliederzahlen zu verzeichnen ist (Loose et al. 2004)
- www.carsharing.at
- www.mobility.ch (Schweiz): großes Mitgliederwachstum und gute Kooperationen mit Verkehrsbetrieben (Loose et al. 2004, Wilke 2002)

Förderung von Fahrzeugen mit alternativen und energieeffizienten Antriebsformen

Maßnahmenelemente:

- E-Fahrzeuge in Form von Miete und Leasing anbieten
- Förderung des Ausbaus von E-Tankstellen in Ballungsgebieten
- Finanzielle Förderung einer Anschaffung von E-Fahrzeugen und Umrüstung von Fahrzeugen (Privatnutzer, Fahrschulen, Betriebe, etc.)
- Leihsysteme für E-Fahrzeuge als Ergänzung zu anderen intermodalen Angeboten in Städten (P&R, CS, Fahrradverleih, etc)
- Anhebung der Mineralölsteuer auf das Niveau der Nachbarländer: verteuert den MIV, fördert die Anschaffung von verbrauchsarmen Fahrzeugen und reduziert den Tanktourismus (Steininger et al. 2007)
- Anpassung der Normverbrauchsabgabe und Ökologisierung der motorbezogenen Versicherungssteuer - Anpassung des Bonus-/Malus Systems bei der NoVA zur Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen; Ausrichtung der motorbezogenen Versicherungssteuer nach dem Energieverbrauch und den THG-Emissionen
- Beimischung von Biokraftstoffen zum regulären Treibstoff (Biokraftstoffverordnung)

Quellen zur weiteren Recherche:

- Förderungen oder Mietverträge für Elektroautos können die (im Vergleich zu Autos) höheren Investitionskosten zeitlich zu verteilen
- Der Betrieb von E-Autos mit Strom aus nachhaltigen Quellen (‚Öko-Strom') ist wichtig, um es als nachhaltige Mobilitätslösung zu akzeptieren
- Jugendliche könnten als Promotoren alternativer Mobilitätsformen wirken, wenn sich gewisse innovative Mobilitätsformen innerhalb dieser Zielgruppe etablieren (z.B. Miet-E-Auto, Miet-E-Roller, etc.) und sich eine ähnliche Innovationsspirale entwickelt, wie sie derzeit im IT-Sektor herrscht.
- Für eine Verbreitung von E-Autos müsste ihr Image verbessert werden, denn bisher werden Elektroautos nicht als ‚gleichwertig' zu normalen Autos empfunden (Klein, wenig Sicherheit, ‚Stromfresser', etc.) (Karmasin 2008)
- Im Rahmen des ElectroDrive Projekts bietet die Salzburg AG Miet-Leasing Mobilitätsverträge (inklusive Strom an den ElectroDrive-Ladestationen) für E-Fahrräder, E-Roller, Segways an. Mit einer zusätzlichen monatlichen Gebühr von 20,- Euro kann auch eine ÖV Jahreskarte für die Kernzone der Stadt Salzburg erworben werden. (www.electrodrive-salzburg.at)
- Förderung für Betriebe zur Flottenumstellung auf alternativ betriebene Firmenfahrzeuge (Erdgas-/Biogas- und Elektrofahrzeuge, Superethanol- und Hybridfahrzeuge) (www.klimaaktiv.at)
- Marktführer für die Produktion von E-Autos ist derzeit der chinesische Hersteller BYD (www.byd.com.cn)

Homeshopping und Lieferdienste

Maßnahmenelemente:

- Online-Bestellung von Gütern und Lieferung per Post oder Zustelldienst
- Lieferdienste von Supermärkten für Güter und Lebensmittel

Quellen zur weiteren Recherche:

- In Österreich wurden Lieferdienste von Nahrungsmitteln und Gütern (durch Handelsketten und Supermärkte) schon in den 1980er Jahren diskutiert und wieder verworfen, da Unternehmen durch den Wegfall von Spontaneinkäufen mit Gewinnverlust rechnen und die Logistik als zu aufwändig beurteilt wurde (Kap. 10.3).
- Einkaufswege sind oft Teil von Wegeketten, die MIV Reduktion durch Homeshopping könnte daher gering sein (Kap. 10.3).
- Zustelldienste für frisch zubereitetes Essen (u.a. Pizza-Zustellung) werden von zahlreichen Restaurants angeboten, ersetzen jedoch nur kurzfristig den Einkauf von Lebensmitteln im Supermarkt
- vorrangig für Haushalte geeignet, in denen untertags eine nicht erwerbstätige Person verderbliche Güter entgegennehmen kann
- Einige Bio-Hersteller bieten mittlerweile Zustelldienste für Bio Obst und Gemüse an (z.B. www.frischebox.at)
- In England gibt es zahlreiche Lieferservices, die Nahrungsmittel und andere Güter an Privatpersonen zustellen. 45 % der Befragten (n=165) eines Zustelldienstes in London gaben an, dass sich aufgrund der Nutzung dieses Lieferservices ihre Autonutzung verringert hat (Millar 1998 in Cairns et al. 2004).
- Befragung von 150 Kunden eines Lieferservices in den Niederlanden: 50 % der Online-Käufer sagten, dass sie nach wie vor frische Waren im Supermarkt kaufen, diese nun jedoch vermehrt von lokalen Supermärkten (in ihrer Wohngegend) und nicht mehr von Hypermarkets (am Stadtrand oder in der nächst gelegenen Stadt) beziehen (Tacken 1990 in Cairns et al. 2004)
- Die Studie von Handy und Yantis (1997) in den USA relativiert hingegen den kausalen Zusammenhang zwischen Homeshopping und einer Reduktion der Autofahrten, denn auch der umgekehrte Fall ist möglich. So können extra Autofahrten dadurch induziert werden, dass man ein Produkt online sieht, dann aber im Geschäft kauft anstatt es online zu kaufen (Cairns et al. 2004).

Telework und Teleconferencing

Maßnahmenelemente:

- Dauerhafte oder teilweise Arbeit von zu Hause aus (z.B. ein Tag pro Woche)
- Abhalten von Meetings und Gesprächen mit Personen, die örtlich getrennt voneinander sind mit Hilfe von Video oder Telefon

Quellen zur weiteren Recherche:

- Der Gesamteffekt der Verkehrsreduktion durch Telearbeit wird als gering eingestuft, da auch die TelearbeiterInnen unter allen Erwerbstätigen nur einen geringen Anteil einnehmen (z.B. 1 % in den USA) (Nelson et al. 2007).
- Schätzungen für England ergeben, dass es für 30 % der britischen Arbeiterschaft möglich erscheint, zumindest an ein bis zwei Tagen pro Woche von zu Hause aus zu arbeiten (Cairns et al. 2004).
- Mehr Wissen über die Möglichkeiten von Teilzeit-Telearbeit (z.B. ein- bis zweimal pro Woche) könnte die Bereitschaft zu einer Umsetzung von Telearbeit in Unternehmen erhöhen (Cairns 2004).
- Erfahrungen mit Telearbeit gibt es international schon seit den 1990er Jahren.
- In einer Review mehrerer Studien zum Thema Telearbeit aus den USA, England, den Niederlanden und Deutschland kommen Cairns et al. (2004) zu dem Schluss, dass Telearbeit trotz einiger zusätzlicher Autofahrten (die zu Hause für Einkaufs- oder Begleitzwecke durchgeführt werden) die Autonutzung (netto) reduziert und 3-12 % der Arbeitswege entfallen.
- White et al. (2007) bestätigen durch ihre Studie in London eine Netto-Verringerung der Verkehrswege von Berufspendlern, weisen aber auf das Problem hin, dass Telearbeit oft eine Methode ist, um das Leben im Umland mit einer Arbeit im Zentrum zu vereinen.
- Penfold et al. (2009) geben zu bedenken, dass Telearbeit zwar Staus in der Früh und am Abend verringern kann, den MIV Gebrauch insgesamt jedoch nicht.
- Die langfristige Auswirkung von Telearbeit auf den Verkehr ist aber nur schwer abschätzbar, da unklar ist, ob Telearbeiter auf lange Sicht weiter weg von der Arbeit ziehen oder durch die Möglichkeit zur tagesweisen Telearbeit nicht näher zu ihrer Arbeitsstätte ziehen.
- Unternehmen, die Teleconferencing in ihrem Betrieb fördern, geben typischerweise eine Reduktion der Dienstreisen von 10 bis 30 % durch diese Maßnahme an (Cairns et al. 2004).
- Die vorrangige Wirkung von Telework und Teleconferencing wird in der Reduktion von Staus in Stoßzeiten gesehen.

D HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Hier werden abschließend besonders erfolgversprechende Handlungsoptionen von EntscheidungsträgerInnen diskutiert, mit denen eine Reduktion des zukünftigen Energieverbrauchs für Verkehr und Wohnen unter Jugendlichen in der Übergangszeit zwischen Ausbildung und Erwerbsleben sowie unter Kinderbetreuenden erreicht werden kann. Die Relevanz dieser Zielgruppen (Kap. 2.1), die Detailanalysen ihrer aktuellen Situation, Trends und Bedürfnisse (Kap. 4 bis 9) und deren Zusammenführung in einer SWOT-Analyse (Kap. 11) sowie Maßnahmenvorschläge zur Förderung nachhaltiger Mobilität (Kap. 12) wurden bereits in den vorhergehenden Kapiteln behandelt und werden daher hier nicht wiederholt.

Qualitative Bewertung der Maßnahmen

Der Maßnahmenkatalog von ENERG.STIL umfasst 13 Maßnahmen, die spezifisch auf die untersuchten Zielgruppen ausgerichtet sind. Eine häufig eingesetzte Vorgangsweise ähnlicher Projekte ist, Maßnahmen nach verschiedenen Kriterien (wie z.B. Reduktion des MIV-Anteils im Modal-Split, Wirkungen auf Lebensqualität und Gesundheit, Verbesserung des Zugangs zu Arbeitsmarkt/Grundversorgung/sozialen Netzwerken, Kosten, politische Umsetzbarkeit) zu bewerten. Oft werden solche Einzelkriterien in einer Multi-Kriterien-Analyse zu einer Gesamtbewertung gebündelt und die Maßnahmen gemäß dieser Gesamtbewertung gereiht. Obwohl zu Projektbeginn angestrebt, wurde von dieser Vorgangsweise in ENERG.STIL aus zwei wesentlichen Gründen abgesehen:

- Empirisch abgesicherte und verallgemeinerbare Daten zu den oben genannten Kriterien sind nur sporadisch verfügbar. Insbesondere Nachweise zu MIV-Reduktionspotenzialen und transparente Kostenangaben sind rar. In den Fällen, wo zumindest Schätzwerte recherchiert werden konnten, sind sie in Kapitel 12 angeführt. Offenbar mangelt es in Österreich an einer Evaluationskultur, in der solche Daten öffentlich für eine evidenzbasierte Politik zur Verfügung gestellt werden. Da nicht alle Maßnahmen nach allen Kriterien zu beziffern sind, wird von einer quantitativen Gesamtbewertung (mit Hilfe einer MKA) abgesehen.
- Um ein möglichst weitreichendes Betrachtungsspektrum abzudecken, wurden ExpertInnen mit sehr unterschiedlichen Arbeitsbereichen eingeladen bzw. interviewt. Dies brachte den Vorteil, von langjährigen praktischen Erfahrungen verschiedener Disziplinen profitieren zu können. Eine Gesamtbewertung der Maßnahmen mit Hilfe von ExpertInnenurteilen auf qualitativen Skalen wurde jedoch nicht durchgeführt, da der Vergleich *aller* Maßnahmen aufgrund der subjektiven Erfahrungen der ExpertInnen kein valides Gesamturteil erwarten ließ. Zudem ist eine Maßnahmenbewertung durch gemittelte ExpertInnenurtei-

le abhängig davon, welche Agenden und StakeholderInnen in der Zusammensetzung des ExpertInnenpanels vertreten sind. Nicht zuletzt sind solche ExpertInnenurteile kaum objektiv nachvollziehbar und überprüfbar.

Daher unterbleibt eine quantifizierende Bewertung der Maßnahmen. Die TeilnehmerInnen der ExpertInnenworkshops wurden jedoch gebeten, ihre drei Favoriten unter allen vorgestellten und diskutierten Maßnahmen zu wählen. Das Ergebnis dieser abschließenden Bewertung der ExpertInnen (Kap. 10.3.2) stellt demnach auch ein qualitatives Gesamturteil dar, welches die ‚Hoffnungsträger' unter den Maßnahmen erkennen lässt. Die den ExpertInnen vorgestellten Maßnahmen wurden zuvor durch eine SWOT-Analyse aus den Lebenswelten der Zielgruppen hergeleitet (siehe Abbildung 12-1 und Abbildung 12-2). Die Auswahl und abschließende Bewertung der Maßnahmen kann demnach in keiner Weise als beliebig gelten.

Veränderungspotenzial in den Zielgruppen

Generell ist das Potenzial zu Verhaltensänderungen unter Jugendlichen in der Übergangsphase zwischen Ausbildung und Erwerbsleben im Vergleich zu Erwachsenen höher,

- da sie gut über ihre Ausbildungsstätten erreichbar sind und die organisatorischen und zeitlichen Ressourcen dieser Institutionen für die Maßnahmenumsetzung genutzt werden können,
- da es in dieser Zielgruppe bereits etablierte Mobilitätsförderungen wie die Schüler- bzw. Lehrlingsfreifahrt und ermäßigte Semestertickets für Studierende gibt, welche die Einführung zusätzlicher Maßnahmen unterstützen und
- da sie eine geeignete Zielgruppe für erzieherische und bewusstseinsbildende Maßnahmen darstellen, weil ihre Präferenzen und Werthaltungen noch weniger verfestigt sind als bei Erwachsenen.

Weiters wurde diese Altersgruppe bisher wissenschaftlich intensiver analysiert – es gibt ein deutlich besseres theoretisches und empirisches Fundament für die Wirksamkeit von Interventionen als bei Kinderbetreuenden. Allen diesen positiven Aspekten steht aber die Einschränkung gegenüber, dass Jugendliche nicht in voller Entscheidungsfreiheit handeln: Sie sind oft mangels Führerschein und Mobilitätsangeboten gezwungen, den öffentlichen Verkehr oder Bring-/Holdienste ihrer Eltern zu nutzen, und häufig bestreiten nicht die Jugendlichen selbst, sondern ihre Eltern die Mobilitätsausgaben. Bewusstseinsbildung, Informationsvermittlung und finanzielle Anreize, welche die individuelle Entscheidungsfindung beeinflussen sollen, können dadurch beeinträchtigt werden.

Typisch für Kinderbetreuende sind hingegen komplexe Abhängigkeiten zwischen den Interessen des Arbeitsplatzes, des Partners/der Partnerin, der Kinder und des eigenen (gewünschten) Lebensstils. Daher ist es bei dieser Zielgruppe schwieriger, mit Einzelmaßnahmen eine Reduktion ihres Energieverbrauchs zu erreichen.

Maßnahmenpakete, die mehrere Lebensbereiche (Arbeit, Kinderbetreuung, Wohnen, etc.) zugleich ansprechen, haben aber im Gegensatz zu überschaubaren Einzelmaßnahmen ein höheres Risiko unbeabsichtigter oder gegenteiliger Effekte. Dennoch sind Kinderbetreuende aufgrund ihrer Vorbildfunktion und des Einflusses früher Mobilitätssozialisation eine wichtige Zielgruppe für Interventionen, damit sie möglichst nachhaltige Verhaltensweisen an ihre Kinder vermitteln.

Empfehlungen für Maßnahmen zur Änderung von Alltagsmobilität

Im aktuellen Verkehrsverhalten und in den künftigen Präferenzen der Zielgruppen dominiert klar das Auto. Um diesem Trend auf der Ebene alltäglicher Verhaltensentscheidungen entgegenzuwirken, sind folgende Maßnahmen besonders geeignet:

- *Direktmarketing bei Lebensereignissen*: Eine Änderung der individuellen Lebensumstände ist ein günstiger Zeitpunkt, um durch Marketing- und Beratungsmaßnahmen Verhaltensänderungen auszulösen. Pilotversuche zum Lebensereignis Umzug wurden in Deutschland bereits umgesetzt; in Österreich ist dieses Interventionsprinzip noch nicht etabliert. Bei allen ExpertInnen stieß diese Maßnahme auf ausgeprochen positive Resonanz. Direktmarketing bei Lebensereignissen ist kurzfristig umsetzbar und verspricht eine relativ hohe Wirkung.
- *Schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement*: Institutionelles Mobilitätsmanagement ist international vielfach erprobt, in Österreich gibt es mehrere Beispielprojekte. Die Reife dieser Maßnahme zeigt sich in der Verfügbarkeit kommerzieller Anbieter und der differenzierten Palette an Interventionstechniken zu Verhaltensänderung und Bewusstseinsbildung. Die institutionelle Verankerung in Betrieben und an Schulen sorgt für langfristige Stabilität der Verhaltenseffekte. Schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement sind ebenfalls kurzfristig umsetzbar und versprechen eine hohe Wirkung.
- *Intermodale und nachfrageorientierte Mobilitätsangebote*: Im ländlichen Raum ist die Mobilitätsproblematik der beiden Zielgruppen durch mangelhafte Verkehrsinfrastruktur zusätzlich verschärft. Einen Lösungsansatz bieten Maßnahmen zur Förderung intermodaler Mobilität wie Park&Ride-Standplätze bei ländlichen Bahnhöfen oder Zubringerdienste zu Bahnhöfen mit Anruf-Sammeltaxis, um die Notwendigkeit zu Nutzung des privaten Pkws zu verringern. Eine Koppelung mit Verkehrsinformationsdiensten (per Internet oder Handy abrufbar) und Leihsystemen für Fahrräder und E-Fahrzeuge kann die Flexibilität und die Nutzbarkeit dieser Angebote im Alltag erhöhen. Diese Einzelelemente werden

bereits in Modellfällen in Österreich erprobt; eine Integration zu einem intermodalen und nachfrageorientierten Mobilitätsangebot im ländlichen Raum wäre mittel- bis längerfristig umzusetzen und hätte ein hohes Potenzial zur flächendeckenden Gewährleistung eines nachhaltigen Mindest-Verkehrsangebots.

Empfehlungen für Maßnahmen zur Änderung von strategischen Entscheidungen

Die Alltagsmobilität wird wesentlich von strategischen Entscheidungen wie die Wohnortwahl und die Entscheidung für/gegen die Anschaffung eines Autos beeinflusst. Der anhaltende Trend bei Kinderbetreuenden zur Ansiedelung im Umland von Ballungszentren mit den daraus resultierenden diffusen Verkehrsströmen und zahlreichen motorisierten Wegen ist dafür charakteristisch. Um strategische Entscheidungen zu beeinflussen, sind folgende Maßnahmen vorrangig geeignet, die alle langfristig umzusetzen sind:

- *Verdichtung von Kinderbetreuungsangeboten*: Nicht zuletzt wegen zunehmender Erwerbstätigkeit von Kinderbetreuenden sollte die räumliche Dichte von Kinderbetreuungseinrichtungen – sowohl wohnortnah als auch arbeitsplatznah – erhöht werden. Da Eltern von Kleinkindern aufgrund von organisatorischen und baulichen Schwierigkeiten wenig geneigt sind, den ÖV gemeinsam mit ihren Kindern (im Kinderwagen) zu nutzen, sollten ihre täglichen Wege so kurz als möglich gehalten werden.
- *Förderung einer nachhaltigen Raumordnung*: Ordnungspolitische Instrumente wie eine Ökologisierung der Wohnbauförderung und Maßnahmen zur Baulandmobilisierung können die Wohnortwahl beeinflussen, zu einer besseren Verkehrserschließung und einer Verdichtung von Aktivitätsplätzen führen und in weiterer Folge Weglängen und Autonutzung der BürgerInnen reduzieren.
- *Nachhaltige Mobilitätserziehung in Fahrschulen*: Der Führerschein hat eine zu hohe symbolische Bedeutung für Jugendliche, als dass während des Fahrunterrichts eine kritische Haltung zum Auto generell thematisiert werden könnte. Fahrschulen können aber einen guten Rahmen bieten, um ökologische Kriterien beim Kauf eines Autos oder Motorrads zu vermitteln. Lehrfahrzeuge mit alternativen Antriebsformen würden Nutzungserfahrungen mit umweltfreundlichen Mobilitätstechnologien ermöglichen und spätere Kaufentscheidungen beeinflussen.

Ausgangspunkt und bestimmendes Merkmal von ENERG.STIL war die Einschränkung auf zwei Zielgruppen. Maßnahmen, die sich nicht unspezifisch an die Gesamtbevölkerung richten, sondern aus der Lebenssituation und den Bedürfnissen eng gefasster Zielgruppen hergeleitet sind, haben deutlich höhere Aussichten, eine Reduktion

des Energieverbrauchs zu erreichen. Die Methodik von ENERG.STIL kann daher als ein Modellfall für andere relevante Zielgruppen gesehen werden, wie multidisziplinär Zielgruppenanalysen vorgenommen, in einer SWOT-Analyse verdichtet, extern validiert und schließlich Maßnahmenvorschläge abgeleitet werden können.

E ABKÜRZUNGEN

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil Club
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
BMLFUW	Lebensministerium
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
B&R	Bike & Ride
CEHAPE	Children´s Environment and Health Action Plan for Europe
CS	Carsharing
CA	Korrespondenzanalyse
CSO	Carsharing Organisation
E-Fahrzeuge	Elektrofahrzeuge
EW	Einwohner
FG	Fahrgemeinschaft
Jgdl.	Jugendliche
Km²	Quadratkilometer
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MKA	Multi-Kriterien-Analyse
NÖ	Niederösterreich
NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisation
NGO	Non Governmental Organisation
OÖ	Oberösterreich
ÖAMTC	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
PE	Peer Education
Pkw	Personenkraftwagen
P&R	Park & Ride
RFID	Radio Frequency Identification
SMM	Schulisches Mobilitätsmanagement
VM	Verkehrsmittel

F VERZEICHNISSE

12 Literaturverzeichnis

Ajzen, I. (1991): The theory of planned behavior. Organizational Behavior and Human Decision Processes, 50, 179-211.

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2002): Gehen in Niederösterreich. Schriftreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 17.

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Statistisches über Bezirke und Gemeinden, unter: http://www01.noel.gv.at/scripts/cms/ru/ru2/suchen_ssi.asp ; (Stand: 12.1.2009)

Ausserer, K.; Risser, R.; Turetschek, C.; Reiss-Enz, V. (2006): Verkehrstelematik – der Mensch und die Maschine. Überblick über Verkehrstelematiksysteme und psychologische und sozialwissenschaftliche Überlegungen zum Thema Verkehr und Telematik. FACTUM Chaloupka & Risser OHG, Verkehrs- und Sozialanalysen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), Wien.

Axhausen, K., Frei, A., Ohnmacht, T. (2006): Networks, biographies and travel - First empirical and methodological results. Presented at the 11th International Conference on Travel Behaviour Research, Kyoto, Japan.

Bamberg, S., Rölle, D., Weber, C. (2003): Does habitual car use not lead to more resistance to change of travel mode? Transportation, 30, 97-108.

Bamberg, S. (2006): Is a residential relocation a good opportunity to change people's travel behavior? Results from a theory-driven intervention study. Environment and Behavior, 38, 820-840.

Bamberg, S., Bickelbacher, P. (2007): Der Umzug als Ansatzpunkt für multimodales Marketing. Evaluation einer Dialogmarketingkampagne für Münchner Neubürger/innen. Bericht für die Stadtwerke München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG).

Bamberg, S., Möser, G. (2007): Twenty years after Hines, Hungerford, and Tomera: A new meta-analysis of psycho-social determinants of pro-environmental behaviour. Journal of Environmental Psychology, 27, 14-25.

Baslington, H. (2008): Travel socialization: A social theory of travel mode behaviour. International Journal of Sustainable Transportation, 2, 91-114 .

Baumgart, F. (1997): Theorien der Sozialisation. Erläuterungen – Texte – Arbeitsaufgaben. Verlag Julius Klinkhardt, Bad Heilbronn/Obb.

Bachmann, T (2002): Einstellungen zu Autos und Automarken. in: Scholl, W., Sydow, H. (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter, 270-291.

Beck, U. (1986): Risikogesellschaft - Auf dem Weg in eine andere Moderne. Suhrkamp, Frankfurt am Main.

Beckmann, J.K.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg) (2006): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

Beige, S., Axhausen, K. (2008): Long-term and mid-term mobility decisions during the life course. Experiences with a retrospective survey. IATSS Research, 32 (2), 16-33.

Birg, H., Flöthmann, E., Heins, F., Reiter, I. (1993): Migrationsanalyse - Empirische Längsschnitt- und Querschnittanalysen auf der Grundlage von Mikro- und Makromodellen für die Bundesrepublik Deutschland. Forschungen zur Raumentwicklung, Band 22, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn.

Bizer K., Ewringmann D., Bregmann E., Dosch F., Einig K., Hutter G. (1998): Mögliche Maßnahmen, Instrumente und Wirkungen einer Steuerung der Verkehrs- und Siedlungsflächennutzung, Hrsg. Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ des 13. Deutschen Bundestages, Berlin.

Björklid, P. (1997): Parental restrictions and children's independent mobility. in: Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hg.), Internationale Konferenz „Mobilität und Sicherheit“, Wien.

Blasius, J. & Georg, W. (1992): Clusteranalyse und Korrespondenzanalyse in der Lebensstilforschung – ein Vergelich am Beispiel der Wohnungseingrichtung. In: ZA-Information 30, S. 112-133.

BMVIT (2008): Verkehr in Zahlen 2007. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien.

Böhler, S. (2006): Ergebnisse zur Begleitmobilität von Kindern. Arbeitspapier, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. http://eco.psy.ruhr-uni-bochum.de/mobilanz/index.php?page=publications&use_lang=de (Stand 26.6.2009)

Bourdieu, P. (1999): Die feinen Unterschiede: Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. 11. Auflage, Suhrkamp, Frankfurt am Main.

Breul, L. T. (2007): Bildung für eine nachhaltige Entwicklung als Leitbild für das Curriculum Mobilität. Eine inhaltliche Überprüfung am exemplarisch gewählten Baustein 'Führerschein im Kopf'“, Studienarbeit, Grin Verlag für akademische Texte. http://books.google.at/books?hl=de&lr=&id=RV18523ohpoC&oi=fnd&pg=PA3&dq=schule+nachhaltige+mobilit%C3%A4t&ots=00BW1_mnu_&sig=6BLKoiwM6Ih7u-ebdW6WFLqMdA8 (Stand 26.6.2009)

Bringolf-Isler, B., Grize, L., Mäder, U., Ruch N., Sennhauser, F., Braun-Fahrländer, C. (2008): Personal and environmental factors associated with active commuting to school in Switzerland. Preventive Medicine 46, 67-73.

Bronfenbrenner, U. (1981): Die Ökologie der menschlichen Entwicklung. Natürliche und geplante Experimente. Verlagsgemeinschaft Ernst Klett, 1.Auflage 1981.

Bundesgesetzblatt II Nr.368/2005 (2005):Verkehrserziehung. Lehrplan der Volksschule.

Bundesministerium für Gesundheit, Familie und Jugend (2008): Jugendbeteiligung und digitale Medien. e-Partizipation in der Jugendarbeit, Wien.

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2009): Jugend-Stil in die Verkehrsplanung - Eine qualitative Studie über Verkehrsplanung, Umweltbildung und Jugendarbeit sowie Jugendbeteiligungim Bereich Verkehr und Mobilität, Wien.

Bynner, J. (2005): Rethinking the youth phase of the life-course - The case for emerging adulthood? Journal of Youth Studies, 8 (4), 367-384.

Cairns, S.; Sloman, L.; Newson, C.; Anable, J.; Kirkbride, A.; Goodwin, P. (2004): Smarter Choices – Changing the Way We Travel. project report, Department for Transport, London.

Cao, X., Mokhtarian, P., Handy, S. (2008): Examining the impacts of residential self-selection on travel behavior. Methodologies and empirical findings. Report No. CTS 08-24, Center for Transportation Studies, University of Minnesota.

Clark, W., Withers, S. (1999): Changing jobs and changing houses. Mobility outcomes of employment transitions. Journal of Regional Science, 39 (4), 653-673.

Colberg-Schrader, H., v.Derschau, D. (1991): Sozialisationsfeld Kindergarten. in Hurrelmann, K,. Ulich, D., „Neues Handbuch der Sozialisationsforschung“, Beltz Verlag, Weinheim und Basel, 4.völlig neubearbeitete Auflage, 335-353.

Dahrendorf, R. (2006): Homo Sociologicus, 16. Aufl., Wiesbaden: VS Vlg. f. Sozialwissenschaften.

Damm, A. (2009): Ökonomische Instrumente zur Förderung einer nachhaltigen Raumstruktur - Maßnahmen zur Minderung der negativen Umwelteffekte des Verkehrs. Unveröffentlichte Diplomarbeit am Institut für Volkswirtschaftslehre an der Karl-Franzens Universität, Graz.

De Haan, G. & Kuckartz, U. (1996): Umweltbewusstsein. Denken und handeln in Umweltkrisen, Westdeutscher Verlag, Opladen.

Dickmeis, C. (1997): Die Entwicklung von individuellen Werthaltungen im Jugendalter. Eine Längsschnittuntersuchung in Ost- und Westberlin. Waxmann, Münster.

Diekmann, A., Preisendörfer, P. (1992): Persönliches Umweltverhalten. Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 44, 226-251.

Diekmann, A., Preisendörfer, P. (1998): Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in Low und High Cost-Situationen. Eine empirische Überprüfung der Low Cost-Hypothese. Zeitschrift für Soziologie, 27 (6),438-453.

Diekmann & Preisendörfer (2001): Umweltsoziologie. Eine Einführung. Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, Reinbek bei Hamburg.

Diewald, M. (1994): Strukturierung sozialer Ungleichheiten und Lebensstil-Forschung. in: Richter R. (Hrsg.): Sinnbasteln. Beiträge zur Soziologie der Lebensstile. S.12-35.

Eckes, T. & Six, B. (1994): Fakten und Fiktionen in der Einstellungs-Verhaltens-Forschung: Eine Meta-Analyse, in: Zeitschrift für Sozialpsychologie, 25, S. 253-271.

Égalité Konsortium (2007): Intelligente Infrastruktur. Égalité – Ein gleichberechtigter Alltag im telematikgestützten Verkehrsgeschehen. im Auftrag der Forschungsförderungsgesellschaft und des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien.

Eisenmann, L. et al. (2005): Stand der Mobilitätserziehung und –beratung in deutschen Schulen und Erarbeitung eines beispielhaften Ansatzes für eine nachhaltige Mobilitätserziehung in Schulen unter Berücksichtigung von Umwelt- und Gesundheitsaspekten. Projektendbericht, im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Heidelberg.

Empacher, C., Hayn, D., Schubert, S., & Schultz, I. (2001): Analysen und Folgen des Geschlechtsrollenwandels für Umweltbewusstsein und Umweltverhalten. Umweltforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Erikson, E. H. (1994): Identität und Lebenszyklus. 14. Auflage, Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft, Frankfurt am Main.

European Union (2002): Housing Statistics in the European Union, http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/Pages/log/DwnLd/Stats2002/housingStats2002.pdf, Stand: Juni 2009

Faulstich-Wieland, H. (2000): Individuum und Gesellschaft. Sozialisationstheorien und Sozialisationsforschung. Oldenburg Wissenschaftsverlag GmbH, München.

Fischer, P., Malmberg, G. (2001): Settled people don't move - On life course and (im-) mobility in Sweden. International Journal on Population Geography, 7, 357-371.

Flade, A., Kuhlmann, C., Marquette, E. (1988): Erreichbarkeit von Kindergärten. Eine Studie in der Innenstadt von Darmstadt. Institut Wohnen und Umwelt Darmstadt.

Flade, A. (1996): Sozialisation – das Hineinwachsen in die weibliche und männliche Lebenswelt. in Flade, A., Kustor, B. (Hg.): Raus aus dem Haus. Mädchen erobern die Stadt. Campus Verlag, Farnkfurt/ New York, 12-27.

Flade, A. (1999a): Einstellungen zur Verkehrsmittelnutzung von Mädchen und Jungen. in Tully, C. (Hg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Campus Verlag, Frankfurt/Main, 107-128.

Flade, A. (1999b): Begleitung und Transport von Kindern. in Flade, A., Limbourg, M. (Hrsg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Leske + Budrich, Opladen, 257-262.

Ford, J., Rugg, J., Burrows, R. (2002): Conceptualising the contemporary role of housing in the transition to adult life in England. Urban Studies, 39 (13), 2455-2467.

Freud, S. (1972): Abriß der Psychoanalyse. Das Unbehagen in der Kultur. Fischer-Taschenbuch-Verlag, Frankfurt/Main.

Gärling, T., Svensson-Gärling, A., Valsiner, J. (1984): Parental concern about children's traffic safety in residential neighbourhoods. Journal of Environmental Psychology, 4, 1984, 235-252.

Gasser-Steiner, P. (2005): Die Korrespondenzanalyse – Ein Verfahren zur explorativen Analyse verketteter Kreuztabellen. In: Stigler, H., Reicher, H. (Hrsg.): Praxisbuch: Empirische Sozialforschung in den Erziehungs- und Bildungswissenschaften. Studienverlag.

Gather, M., Kagermeier, A., Lanzendorf, M. (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Gebr. Borntraeger Verlagsbuchhandlung, Berlin-Stuttgart.

Georg, W. (1998): Soziale Lage und Lebensstil. Eine Typologie. Leske + Budrich, Opladen.

George, L. (1993): Sociological perspectives on life transitions. Annual Review of Sociology, 19, 353-373.

Giddens, A. (1995): Konsequenzen der Moderne. Suhrkamp, Frankfurt am Main.

Giffinger R., Kramar H., Lunak D. (2004): Zentrale Orte: Ein zukunftsweisendes Konzept für das Stadtsystem in Österreich? In FORUM Raumplanung, Heft 2.

Gottschalch, W. (1991): Soziologie des Selbst. Einführung in die Sozialisationsforschung. Roland Asanger Verlag Heidelberg.

Gottschalch W. (1971): Sozialisationsforschung. Materialen, Probleme, Kritik", Fischer-Taschenbuch-Verlag, Frankfurt am Main.

Gottschalch, W., Neumann-Schönwetter, M., Soukup, G. (1971): Sozialisationsforschung. Materialien, Probleme, Kritik. Fischer Taschenbuchverlag GmbH, Frankfurt am Main.

Götz K. (1999): Mobilitätsstile – Folgerungen für ein zielgruppenspezifisches Marketing. in: Jürgen, F.; Hollaender, K. (Hrsg.): Stadtökologische Forschung - Theorien und Anwendungen. Analytica Verlagsgesellschaft, Berlin, 299-326.

Graumann, C.-F. (1990): Aneignung. in Kruse, L., Graumann, C.-F., Lantermann, E. D. (Hg.): Ökologische Psychologie: Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. München, 1990, 124-130.

Grubits, C. (2006): Panelbefragung zur Mobilität in Österreich 1995 - 2000. Auswertung der Wegeerhebung im GFK Haushaltspanel. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 148, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Grundmann, M, Fuss, D., Suckow, J. (2000): Sozialökologische Sozialisationsforschung: Entwicklung, Gegenstand und Anwendungsbereiche. in Grundmann, M, Lüscher, K. (Hg.): Sozialökologische Sozialisationsforschung. UVK Universitätsverlag Konstanz GmbH, 2000,17-78.

Grunenberg, H. & Kuckartz, U. (2003): Umweltbewusstsein im Wandel. Ergebnisse der UBA-Studie Umweltbewusstsein in Deutschland 2002. Umweltbundesamt (Hrsg.). Leske + Budrich, Opladen.

Habermas, J. (1981): Theorie des kommunikativen Handelns“, Band 1: Handlungsrationalität und gesellschaftliche Rationalisierung, Band 2: Zur Kritik der funktionalistischen Vernunft, Frankfurt am Main.

Harms, S., Truffer, B. (2005), Vom Auto zum Car Sharing. Wie Kontextveränderungen zu radikalen Verhaltensänderungen beitragen. Umweltpsychologie, 9(1), 4-27.

Haustein, S., Klöckner, C., Blöbaum, A. (2009): Car use of young adults: The role of travel socialization. Transportation Research Part F 12, 168-178.

Hautzinger, H., Pfeiffer, M. (1996): Gesetzmäßigkeiten des Mobilitätsverhaltens - Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre - Band 4. in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M57, Bergisch Gladbach.

Hautzinger H., Pfeiffer, M., Tassaux-Becker, B. (1994): Mobilität - Ursachen, Meinungen, Gestaltbarkeit. Studie im Auftrag des VDA, der BAG und des ADAC, Heilbronn.

Heelan, K. A., Donnelly, J. E., Jacobsen, D. J., Mayo, M. S., Washburn, R., Greene, L. (2005): Active commuting to and from school and BMI in elementary school children – preliminary data. Blackwell Publishing Ltd, Child: Care, Health & Development, 31, 3, 341-349.

Heine, H., Mautz, R. (1999): Die Mütter und das Auto. PKW-Nutzung im Kontext geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung. SOFI-Mitteilungen Nr. 27.

Herde, A. (2007): Nachhaltige Ernährung im Übergang zur Elternschaft. Dissertation an der Fakultät VI – Planen Bauen Umwelt der Technischen Universität Berlin.

Herry Consult (2003a): Mobilitätsbefragung und –analyse Niederösterreich 2003. Im Auftrag der NÖ Landesakademie.

Herry Consult (2003b): Mobilitätsbefragung und –analyse Vorarlberg 2003. Im Auftrag der Vorarlberger Landesregierung.

Herry Consult (2004): Mobilitätsanalyse 2004 der Stadt Salzburg und Umgebung. Im Auftrag des Magistrats Salzburg, der Landesregierung Salzburg, der Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein.

Herry Consult GmbH (2007): Mobilitätsmanagement in Betrieben, Leitfaden für Betriebe. Im Auftrag des BMLFUW.

Herry Consult GmbH (2008): Erhebung Personenverkehr (Bahn) auf ausgewählten Strecken 2007. Im Auftrag der NÖVOG.

Herry Consult GmbH (2009a): Mobilitätsbefragung und –analyse Niederösterreich 2008. Im Auftrag der NÖ Landesregierung.

Herry Consult GmbH (2009b): Programm klima:aktiv mobil, Mobilitätsmanagement für Schulen und Jugend, Evaluierung Programmphase 2008-2009. Im Autrag des BMLFUW.

Herry Consult GmbH (o.D.): Intermodale Schnittstelle im Radverkehr“. Forschungsprojekt im Auftrag des Klima- und Energiefonds, laufend.

Hines, J., Hungerford, H., Tomera, A. (1986): Analysis and synthesis of research on responsible environmental behavior: A meta-analysis. Journal of Environmental Education, 16, 1-8.

Holz-Rau, C., Kutter, E. (1995): Verkehrsvermeidung. Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte. Materialien zur Raumentwicklung (73). BBR, Bonn.

Hunecke, M. (2000): Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten. Asanger, Heidelberg.

Hunecke, M. (2002): Lebensstile und sozialpsychologische Handlungstheorien: Perspektiven einer theoretischen Integration im Bereich des umweltbezogenen Handelns. in: Dieter Rink (Hrsg.): Lebensstile und Nachhaltigkeit: Konzepte, Befunde und Potentiale. Leske + Budrich, Opladen. S. 75-92..

Hunecke, M., Tully, C., Bäumer, D. (2002), Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. Leske + Budrich, Opladen.

Hunecke, M., Böhler, S., Grischkat, S. & Haustein, S. (2008): Mobilanz - Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauches und der Stoffströme unterschiedlicher

Mobilitätsstile durch zielgruppenspezifische Mobilitätsdienstleistungen. Endbericht. Bochum, Lüneberg, Wuppertal.

Hurrelmann, K,. Ulich, D. (1991): Neues Handbuch der Sozialisationsforschung. 4. völlig neubearbeitete Auflage, Beltz Verlag, Weinheim und Basel.

Hurrelmann, K. (1993): Einführung in die Sozialisationstheorie. Über den Zusammenhang von Sozialstruktur und Persönlichkeit. 4., überarbeitete und ergänzte Auflage, Beltz Verlag, Weinheim und Basel.

Hurrelmann, K. (1994): Lebensphase Jugend. Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Jugendforschung. Juventa Verlag, Weinheim und München.

IMU-Institut für Medienforschung und Urbanistik (2002): Raus aus der Stadt? Untersuchung der Motive von Fortzügen aus München in das Umland 1998-2000, München.

Inglehart, R. (1977): The Silent Revolution. Princeton University Press, Princeton.

Inglehart, M (1991), Reactions to critical life events. A social psychological analysis. Praeger Publishers, New York.

Joas, H. (1991): Rollen- und Interaktionstheorien in der Sozialisationsforschung. in Hurrelmann, K,. Ulich, D.: Neues Handbuch der Sozialisationsforschung. 4.völlig neubearbeitete Auflage, Beltz Verlag, Weinheim und Basel, 137-152.

Johansson, M. (2006): Environmental and parental factors as determinants of mode for children's leisure travel", Journal of Environmental Psychology 26, 156-169.

Kalter, F. (2009): Pendeln oder Umziehen? Entscheidungen über unterschiedliche Mobilitätsformen in Paarhaushalten. In: Klein aber fein!, VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Karmasin Motivforschung (2008): Motivforschung zu umweltgerechtem Verhalten in Zusammenhang mit Energieeffizienz. im Auftrag des Klima- und Energiefonds, Wien.

Kleinhückelkotten, S. (2005): Suffizienz und Lebensstile. Ansätze für eine milieuorientierte Nachhaltigkeitskommunikation. Berliner Wissenschafts-Verlag, Berlin.

Klocke, U. (2002): Die Schattenseite der Mobilität. Wahrnehmungen, Einstellungen und Lösungsvorschläge zur Umweltproblematik und deren Zusammenhang zu Technikeinstellungen. In: Scholl, W., Sydow, H.: Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter, 387-423.

Klöckner, C. (2005): Können wichtige Lebensereignisse die gewohnheitsmäßige Nutzung von Verkehrsmitteln verändern? Eine retrospektive Analyse. Umweltpsychologie, 9 (1), 28-45.

Klöckner, C., Matthies, E. (2004): How habits interfere with norm-directed behaviour: A normative decision-making model for travel mode choice. Journal of Environmental Psychology, 24, 319-327.

Kohlberg, L. (1974): Zur kognitiven Entwicklung des Kindes“, Suhrkamp, Frankfurt am Main.

Konietzka, D. (1995): Lebensstile im sozialstrukturellen Kontext. Leske + Budrich, Opladen.

Koland O., Niederl, A. und Steininger, K.W. (2006): Die Raumstruktur als verkehrspolitisches Instrument zur Minderung negativer Umweltwirkungen des Verkehrs in einer wachsenden Wirtschaft. in: Wirtschaftspolitische Blätter 4/2006, 493-507.

Krappman, L. (1991): Sozialisation in der Gruppe der Gleichaltrigen. In: Hurrelmann, K,. Ulich, D.: Neues Handbuch der Sozialisationsforschung. 355-375.

Krause, J. (1999): Unterwegs in Stadt und Land. In: Flade, A., Limbourg, M. (Hrsg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Leske + Budrich, Opladen, 65-92.

Kreppner, K. (1999):Sozialisation in der Familie. In: Hurrelmann, K,. Ulich, D.: Neues Handbuch der Sozialisationsforschung, 322-334.

Kuckartz, U. Rädiker, S., Rheingans-Heintze, A. (2006): Umweltbewusstsein in Deutschland 2006 – Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage.

Kuckartz, U., Rheingans-Heintze, A., Rädiker, S. (2007): Informationsverhalten imUmweltschutz und Bereitschaft zu bürgerschaftlichem Engagement Vertiefungsstudie im Rahmen des Projektes "Repräsentativumfrage zu Umweltbewusstsein und Umweltverhalten im Jahr 2006". Umweltbundesamt (Hrsg.).

Kuckartz, U. (2008): Umweltverhalten aus sozialwissenschaftlicher Sicht. In: Thomas Knopf (Hrsg.): Umweltverhalten in Geschichte und Gegenwart : vergleichende Ansätze. Attempto Verl., Tübingen, 241-252..

Kühnel, S., Bamberg, S. (1998): Ist die Low Cost-Hypothese noch zu retten? Erwiderung auf Diekmann und Preisendörfer. Zeitschrift für Soziologie, 27, 273-275.

Kuratorium für Verkehrssicherheit, KfV (2008): AdRisk: Community action on adolescent and injury risk. Im Auftrag der EU, 2008

Kustor, B (1996): Das Verschwinden der Mädchen aus dem öffentlichen Raum. Freizeit und Mobilität von Mädchen und Jungen im städtischen und ländlichen Raum. In: Flade, A., Kustor, B. (Hg.): Raus aus dem Haus. Mädchen erobern die Stadt. Campus Verlag, Farnkfurt/ New York, 28-44.

Lange, A. (2000): Sozialisation durch Medien. In: Grundmann, M, Lüscher, K. (Hg.): Sozialökologische Sozialisationsforschung. UVK Universitätsverlag Konstanz GmbH, 305-332..

Lanzendorf, M. (2003): Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour. Presented at the 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lucerne, 10-15 August 2003.

Lüscher, K. (1976): Urie Bronfenbrenners Weg zur ökologischen Sozialisationsforschung. Eine Einführung. In: Bronfenbrenner, U.:Ökologische Sozialisationsforschung. Ernst Klett Verlag, Stuttgart, 1976.

Limbourg, M. (2006): Mobilität im Kindesalter. Universität Duisburg-Essen, Unveröffentlichtes Vorlesungsmanuskript, http://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte.ml/pdf/Mobilitaet_im_Kindesalter_06.pdf (Stand 11.06.2009)

Loose, W. (2004): ÖPNV Begrüßungspaket und Schnupperticket für Neubürger. Bericht zur Evaluation der Maßnahme zum ÖPNV-Direktmarketing. Bericht 2004-033-de, Öko-Institut e.V., Freiburg.

Macoby, E. E., Jacklin, C.N. (1974): The psychology of sex differences. Stanford University Press, Stanford.

Mayring, P. (2000): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 7. Auflage. Beltz Deutscher Studien Verlag: Weinheim.

McDonald, N. (2008): Household interactions and children's school travel: the effect of parental work patterns on walking and biking to school", Journal of Transport Geography 16, 324-331.

Mead, G.H. (1995): Geist, Identität und Gesellschaft aus der Sicht des Sozialbehaviourismus. Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft, 10. Auflage, Frankfurt am Main,.

Merton, R. K. (1995): Soziologische Theorie und soziale Struktur", herausgegeben und eingeleitet von Volker Meja und Nico Stehr, Walter de Gruyter & Co, Berlin.

Meth Dagmar (2002): Mobilität im ländlichen Raum – Lösungsansätze zur Sicherung der Erreichbarkeit. In: Ländlicher Raum 5/2002.

Mienert, M. (2003): Entwicklungsaufgabe Automobilität – Teil 2. Psychische Funktionen des PKW-Führerscheins für Jugendliche im Übergang ins Erwachsenenalter. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 49, 2, 75 – 99.

Montanaro, G. (2009): ÖV-Mobilität in der Schweiz: eine glänzende Zukunft dank reicher Vergangenheit. Vortrag beim Internationalen Verkehrssymposium ‚Mobilität im Wandel', 8.10.2009, Graz.

Muchow, M. (1978): Der Lebensraum des Großstadtkindes, päd. extra Buchverlag, Bensheim.

Myers, S. (1999): Residential mobility as a way of life. Evidence of intergenerational similarities. Journal of Marriage and the Family, 61, 871-880.

Neugebauer, B. (2004): Die Erfassung von Umweltbewusstsein und Umweltverhalten. ZUMA-Methodenbericht Nr. 2004/07.

Nobis, C. (1997): Mobilitätsverhalten von Schülerinnen und Schülern. Eine empirische Untersuchung in den Städten Freiburg i.Br. und Schwerin“, Magisterarbeit im Studiengang Angewandte Kulturwissenschaften, Studiengebiet Ökologie und Umweltbildung, Universität Lüneburg.

Oerter, R. (1972): Moderne Entwicklungspsychologie. Auer, Donauwörth.

Oerter, R., Montada, L. (2008): Entwicklungspsychologie. Ein Lehrbuch. 6. Auflage. Beltz Psychologie Verlags Union, Weinheim.

ÖROK (2004): ÖROK-Prognosen 2001-2031. Österreichische Raumordnungskonferenz, Wien.

ÖROK (2007): Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich 2005. Modellrechnungen für den ÖPNRV und den MIV. Österreichische Raumordnungskonferenz, Wien.

ÖROK (2007): Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich 2005. Modellrechnungen für den ÖPNRV und den MIV, Wien 2007

ÖROK (2008): Szenarien der Raumentwicklung Österreichs 2030.Wien.

ÖROK (2009): Räumliche Entwicklungen in österreichischen Stadtregionen, Schriftreihe Nr. 179, Wien.

Ouellette, J., Wood, W. (1998): Habit and intention in everyday life: The multiple processes by which past behavior predicts future behavior. Psychological Bulletin, 124 (1), 54-74.

Parsons, T. (1964): Beiträge zur soziologischen Theorie. Luchterhand, Neuwied.

Poferl, A. & Brand, K.-W. (1997): Umweltbewusstsein und Alltagshandeln. Eine empirische untersuchung sozial-kultureller Orientierungen. Umweltbundesamt (Hrsg.), Leske + Budrich, Opladen.

Preisendörfer, P. (1999): Umwelteinstellungen und Umweltverhalten in Deutschland. Leske + Budrich, Bielefeld.

Preisendörfer, P., Franzen, A. (1996): Der schöne Schein des Umweltbewusstseins. Zu den Ursachen und Konsequenzen von Umwelteinstellungen in der Bevölkerung. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 36/1996 "Umweltsoziologie", 219-244.

Prettenthaler F., Steiner M., Steininger K.W., Stocker A., Zakarias G. (2004): Environmentally Counterproductive Support Measures im Bereich Verkehr, in: Köppl, A. und Steininger, K.W. (Hrsg.) (2004), Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich - Energie und Verkehr, Graz: Leykam.

Prillwitz, J., Harms, S., Lanzendorf, M. (2006): Impact of life-course events on car ownership. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 1985, 71-77.

Prillwitz, J., Harms, S., Lanzendorf, M. (2007): Interactions between residential relocations, life course events, and daily commute distances. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2021, 64-69.

Prose, F. & Wortmann, K. (1991a): Energiesparen: Verbraucheranalyse und Marktsegmentierung der Kieler haushalte – Endbericht. Bd. 1: Die sieben Kieler Haushaltstypen – Werte, Lebensstile und Konsumentenverhalten (WELSKO). Institut für Psychologie. Univertät Kiel, Kiel.

Prose, F. & Wortmann, K. (1991b): Energiesparen: Verbraucheranalyse und Marktsegmentierung der Kieler haushalte – Endbericht. Bd. 1: Vorschläge zur (Fort-) Entwicklung des Energiespar-Marketings. Univertät Kiel, Kiel.

Prose, F. & Wortmann, K. (1991c): Energiesparen: Verbraucheranalyse und Marktsegmentierung der Kieler haushalte – Endbericht. Bd. 2: Für ein Energiespar-Marketing bedeutsame Unterschiede der sieben Kieler Haushaltstypen. Institut für Psychologie. Univertät Kiel, Kiel.

Reiter, F. R. (1979): Der Begriff der Identität bei Erik H. Erikson“, Dissertation an der Universität Wien, 1979.

Reusswig F. (1999): Umweltgerechtes Handeln in verschiedenen Lebensstil-Kontexten. in: Linneweber, V.; Kals, E. (Hrsg.): Umweltgerechtes Handeln. Barrieren und Brücken. Springer Verlag, 49-70.

Richter, R. (2002): Verstehende Soziologie. Facultas Verlags- und Buchhandels AG, Wien.

Rogers, E. (1995). Diffusion of Innovations. 4th ed., The Free Press, New York.

Rosenberg, M.J.; Hovland, C.I. (1960): Cognitive, affective and behavioural components of attitudes. In: Rosenberg, M.J., McGuire, W.J.; Abelson R.P.; Brehm, J.W. (eds.): Attitude organization and change. New Haven, London.

Rugg, J., Ford, J., Burrows, R. (2004): Housing advantage. The role of student renting in the constitution of housing biographies in the United Kingdom. Journal of Youth Studies, 7 (1), 19-34.

Sammer, G., Weber, G. et al. (2000): MOVE - Mobilitäts- und Versorgungserfordernisse im strukturschwachen ländlichen Raum als Folge des Strukturwandels, Wien.

Schahn, J., Bohner, G. (1993): Aggregation oder Desaggregation? Einige Bemerkungen zur Debatte um die Ergebnisse von Diekmann und Preisendörfer. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 45, 772-777.

Scheiner, Joachim (2005): Housing mobility and travel behaviour: A process-oriented approach to spatial mobility. In: Journal of Transport Geography 13 (2005).

Scheiner, J. (2007), Mobility biographies. Elements of a biographical theory of travel demand. Erdkunde, 61, 161-173.

Schmitz, U., Rothermund, K., Brandstädter, J. (1999): Persönlichkeit und Lebensereignisse. Prädiktive Beziehungen. Zeitschrift für Entwicklungspsychologie und pädagogische Psychologie, 31, 147-157.

Schneider, N.; Spellerberg, A. (1999): Lebensstile, Wohnraumbedürfnisse und räumliche Mobilität, Leske und Budrich, Opladen.

Schoenduwe, R., Mueller, M., Peters, A., Lanzendorf, M. (2009). Analyzing mobility biographies with the life course calendar. Evaluation of a quantitative instrument for collecting retrospective longitudinal data. Presented at the 12th International Conference on Travel Behaviour Research, Jaipur, India, December 2009.

Scholl, W. (2002): Verkehrsmittelnutzung. In: Scholl, W., Sydow, H.: Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. 173-249.

Scholl, W., Sydow, H. (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeiten. Waxmann Verlag, Münster.

Schorb, B., Mohn, E., Theunert, H. (1991): Sozialisation durch (Massen-) Medien. In: Hurrelmann, K,. Ulich, D.: Neues Handbuch der Sozialisationsforschung. 493-508.

Schönbäck, W., Fröschl L., Gutheil G., Bröthaler J., Schratzenstaller M., Kletzan D. (2005): Nachhaltigkeit des österreichischen Finanzausgleichs – Status quo und Optionen. Studie des Fachbereichs Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik im Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung der TU Wien und des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung im Auftrag des BMLFUW.

Schlossberg, M, Greene, J., Phillips, P.P., Johnson, B., Parker, B. (2006): School Trips. Effects of Urban Form and Distance on Travel Mode", Journal of the American Planning Association, Vol. 72, No 3.

Schulze, H.-J., Künzler, J. (1991): Funktionalistische und systemtheoretische Ansätze in der Sozialisationsforschung. In: Hurrelmann, K,. Ulich, D.: Neues Handbuch der Sozialisationsforschung. 122-136.

Schulze, G. (1992): Die Erlebnisgesellschaft. Campus Verlag, Frankfurt am Main.

Schulze, G. (1993): Die Erlebnisgesellschaft: Kultursoziologie der Gegenwart. 3. Auflage, Campus-Verlag, Frankfurt am Main,

Schwarz, S. H. (1977): Normative influences on altruism. In L. Berkowitz (Ed.), Advances in Experimental Social Psychology (pp. 189-211). Academic Press, New York.

Shanahan, M. (2000): Pathways to adulthood in changing societies. Variability and mechanisms in life course perspective. Annual Review of Sociology, 26, 667-692..

Sigl, U, Weber, K. (2002): Hurra, wir sind mobil. Mobilitätsverhalten von 5- bis 10-jährigen Kindern in Wien, Niederösterreich und im Burgenland. Kuratorium für Schutz und Sicherheit, Wien.

Sinus Sociovision (2004): Kurzbeschreibung der sozialen Milieus 2004. Stand 01/2004, Sinus Sociovision, Heidelberg.

Spectra Marktforschungsges.m.b.H., Institut für Jugendkulturforschung und Kulturvermittlung (2003): Bericht zur Lage der Jugend in Österreich, im Auftrag des Bundesministeriums für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz, Wien.

Spellerberg A. (1996): Soziale Differenzierung durch Lebensstile. Eine empirische Untersuchung zur Lebensqualität in West- und Ostdeutschland. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Rainer Bohn Verlag, Berlin.

Stanbridge, K., Lyons, G., Farthing, S. (2004), Travel behaviour change and residential relocation. Presented at the 3rd International Conference on Traffic & Transport Psychology, Nottingham, UK, September 2004.

Statistik Austria (2006): Verbrauchsausgaben - Sozialstatistische Ergebnisse der Konsumerhebung 2004/05, Wien, http://www.statistik.gv.at/dynamic/wcmsprod/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&dID=37595&dDocName=013889, (Stand 05.01. 2009).

Statistik Austria, Volkszählung 1991

Statistik Austria: Bevölkerungsstatistik 1991, 2001, 2005, 2008

Statistik Austria, Volkszählung 2001

Statistik Austria: Kindertagesheimstatistik 2001, 2005, 2007/2008

Statistik Austria, Mikrozensus 2003 nach Haushaltstypen

Statistik Austria (2004): Volkszählung 2001 – Berufspendler, Wien 2004

Statistik Austria (2005): Volkszählung 2001 – Schüler und Studenten, Wien 2005

Statistik Austria (2008a): Wanderungsstatistik 2007, Wien 2008

Statistik Austria (2008b): Demographisches Jahrbuch 2007, Wien 2008

Statistik Austria (2008c): Familienprognose 2008

Statistik Austria (2008d): Kindertagesheimstatistik 2007/2008, Wien 2008

Statistik Austria, Familienprognose 2008

Statistik Austria (2009a): Familien- und Haushaltsstatistik 2008 – Ergebnisse des Mikrozensus, Wien 2009

Statistik Austria (2009b): Wohnen 2008 – Ergebnisse der Wohnungserhebung im Mikrozensus Jahresdurchschnitt 2008, Wien 2009

Statistik Austria (2009c): Einkommen, Armut und Lebensbedingungen-Ergebnisse aus EU-SILC 2007, Wien 2009

Statistik Austria (2009d): Unfallstatistik 2008, Wien 2009

Statistik Austria (2009e): Statistisches Jahrbuch Österreichs 2009, Wien 2009

Stein, P. (2006): Lebensstile im Kontext von Mobilitätsprozessen: Entwicklung eines Modells zur Analyse von Effekten sozialer Mobilität und Anwendung in der Lebensstilforschung. VS Verlag für Sozialwissenschaften, GWV Fachverlage.

Steininger K., Berdnik S., Gebetsroither B., Getzner M., Hausberger St., Hochwald J., Kriebernegg G. (2007): Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr. Studie im Auftrag der Arbeiterkammer Wien, Wegener Zentrum für Klima und Globalen Wandel, Karl-Franzens-Universität Graz, Wissenschaftlicher Bericht Nr. 15 - 2007, Wegener Center Verlag, Graz.

Ord.Eff (2010): Zwischenbericht aus dem Projekt Ord.Eff (Wegener Zentrum für Klima und Globalen Wandel, Trafico/Verkehrsplanung Käfer GmbH).

Steinkamp, G. (1991): Sozialstruktur und Sozialisation. In: Hurrelmann, K,. Ulich, D.: Neues Handbuch der Sozialisationsforschung. 252-277.

STERN (1999): Dialoge 5. Trends, Werte, Ziele. Berichtsband. Die Stern-Bibliothek, Hamburg.

Taylor, J., Barnard, M., White, C., Lewis, J. (2007): Understanding the travel aspirations, needs and behaviour of young adults. Report prepared for Department of Transport, UK.

Thogersen, J., Moller, B. (2004): Breaking car-use habits: The effectiveness of economic incentives. Presented at the 3rd International Conference on Traffic & Transport Psychology, Nottingham, UK, September 2004.

Tillmann, K.-J. (1995): Sozialisationstheorien. Eine Einführung in den Zusammenhang von Gesellschaft, Institution und Subjektwerdung. Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, Hamburg.

Tully, C., Baier, D. (2006): Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

Tully, C., Schulz, U. (1999): Sozialisation zur Mobilität – Unterwegssein als Baustein jugendkulturellen Alltags. In: Tully, C. (Hg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Campus Verlag, Frankfurt/Main, 13-38.

Ulich, D. (1999a): Zur Relevanz verhaltenstheoretischer Lern-Konzepte für die Sozialisationsforschung. In: Hurrelmann, K,. Ulich, D.: Neues Handbuch der Sozialisationsforschung. 57-75.

Ulich, K (1999b): Schulische Sozialisation. In: Hurrelmann, K,. Ulich, D.: Neues Handbuch der Sozialisationsforschung. 377-396.

Umweltbundesamt (2002): Umweltbewusstsein in Deutschland 2002 - Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage.

Umweltbundesamt (2004): Umweltbewusstsein in Deutschland 2004 - Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage.

Umweltbundesamt (2006): Umweltbewusstsein in Deutschland 2006 – Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage.

Unger-Azadi, E.; Knoblauch, B. (2006): Schulisches Mobilitätsmanagement für 15- bis 17-Jährige.Ein Handlungsleitfaden für die Praxis.“ Projektbericht im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW) (Hrsg.), Dortmund.

Veith, H. (1996): Theorien der Sozialisation. Zur Rekonstruktion des modernen sozialisations-theoretischen Denkens“, Campus Verlag, Frankfurt/ Main, New York.

Verkehrsclub Österreich (2007): Einfluss der Raumordnung auf die Verkehrsentwicklung“, VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 3/2007, Wien.

Verplanken, B., Walker, I., Davis, A., Jurasek, M. (2008): Context change and travel mode choice. Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses. Journal of Environmental Psychology, 28, 121-127.

Vogt, W., Lenz, M., Kalter, F., Dobeschinsky, H., Breuer, P. (2001): Die Bedeutung des täglichen Fernpendelns für den sekundär induzierten Verkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik V88. BASt, Bergisch Gladbach.

Welzel, C. (2007): Werte und Wertewandelforschung. http://www.jacobs-university.de/imperia/md/content/groups/schools/shss/cwelzel/papers/welzel_wertewandel_2007.pdf (Stand 23.05.2009).

Wen, L. M., Fry, D., Rissel, C., Dirkis, H., Balafas, A., Merom, D. (2008): Factors associated with children being driven to school: implications for walk to school programs. Health education research, Vol. 23 no. 2, 325-334.

Wirtschafts- und sozialwissenschaftliches Institut (WSI) (2008): Erwartungen an einen familien-freundlichen Betrieb, im Auftrag des Bundesministeriums für Familien, Senioren, Frauen und Jugend, Berlin.

Yeung, J., Wearing, S., Hills, A.P. (2008): Child transport and perceived barriers in active commuting to school", Transportation Research Part A 42, 895-900.

Zapf, W., Breuer, S., Hampel, J. (1987): Individualisierung und Sicherheit. Untersuchungen zur Lebensqualität in der Bundesrepublik Deutschland. C. H. Beck, München, Schriftenreihe des Bundeskanzleramtes, Heft 4.

Zimmermann, P. (2000): Grundwissen Sozialisation. Einführung zur Sozialisation im Kindes- und Jugendalter. Verlag Leske + Budrich GmbH, Opladen.

Zwick, M. (2002): Umweltgefährdung, Umweltwahrnehmung, Umweltverhalten – Was erklären Wertorientierungen? In: Dieter Rink (Hrsg.): Lebensstile und Nachhaltigkeit: Konzepte, Befunde und Potentiale. Leske + Budrich, Opladen. S. 95-116.

13 Tabellenverzeichnis

Tabelle 4-1: Ausgewählte Privathaushalte nach Haushaltstypen 1998 und deren Veränderung bis 2008, Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen 15

Tabelle 4-2: Mittlerer Wanderungssaldo der Jahre 2005 und 2008 nach Bundesland und Raumtyp, Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen 27

Tabelle 4-3: Mittlerer Binnenwanderungs- und Außenwanderungssaldo der Jahre 2005 und 2008 nach Bundesland und Raumtyp, Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen 27

Tabelle 4-4: Anzahl von Krippen und Kinder in Krippen in allen Gemeinden Österreichs nach Raumtyp 2001, 2005 und 2007, Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen 32

Tabelle 4-5: Anzahl von Kindergärten und Kinder in Kindergärten in allen Gemeinden Österreichs nach Raumtyp 2001, 2005 und 2007, Quelle: Statistik Austria, Kindertagesheimstatistik 2008; eigene Berechnungen 34

Tabelle 5-1: Relevante Begriffe zum Thema subjektive Einflussfaktoren auf Mobilität 65

Tabelle 5-2: Kurzcharakteristik der Sinus-Milieus, Quelle: Sinus 2004 in: Kleinhückelkotten, 2005 70

Tabelle 5-3: Soziodemografische Charakterisierung der Sinus-Milieus, Quelle: Kleinhückelkotten, 2005 71

Tabelle 5-4: In Hinblick auf Mobilität relevante Lebensstiltypen, Quelle: Kleinhückelkotten, 2005, S. 139-151 72

Tabelle 5-5: Soziodemografische Kurzcharakterisierung der Welsko-Haushaltstypen, Quelle: Prose und Wortmann, 1991a 76

Tabelle 5-6: Charakterisierung der Welsko-Haushaltstypen durch Wertsystem, Lebensstil und Konsumverhalten, Quelle: Prose und Wortmann, 1991a 77

Tabelle 5-7: Mobilitätsstile in Freiburg und Schwerin, Quelle: Götz, 1999 80

Tabelle 5-8: Mobilitätsstile von Jugendlichen, Quelle: Hunecke et al. 2002 83

Tabelle 5-9: Soziodemografische Merkmale der MOBILANZ-Mobilitätstypen, Quelle: Böhler, 2006 84

Tabelle 5-10: Lebensstile in Westdeutschland, Quelle: modifiziert nach Schneider & Spellerberg 1999 86

Tabelle 5-11: Häufigkeiten der Lebensformen, Quelle: eigene Berechnung aus den Daten des Umweltbundesamtes 2006 90

Tabelle 5-12: Soziodemografische Merkmale der Lebensformen, Quelle: eigene Berechnung aus den Daten des Umweltbundesamtes 2006 91

Tabelle 5-13: Schwerpunktmäßige Repräsentation der Zielgruppen in verschiedenen Lebensstiltypen 97

Tabelle 5-14: Korrelationen zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten nach Lebensformen, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Umweltbewusstsein in Deutschland 2006 105

Tabelle 5-15: Faktorladungen der drei extrahierten Werte-Faktoren, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Umweltbewusstsein in Deutschland 2006 112

Tabelle 5-16: Faktorladungen der drei extrahierten Umwelteinstellungs-Faktoren, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Umweltbewusstsein in Deutschland 2006 113
Tabelle 6-1: Wirkungsmechanismen zwischen Erwerbs-, Haushalts-, Wohn- und Mobilitätsbiografie 121
Tabelle 6-2: relevante Lebensereignisse in den Zielgruppen, Quelle: Scheiner, 2007; Taylor et al., 2007 123
Tabelle 6-3: Entwicklungsaufgaben im Jugend- und Erwachsenenalter, Quelle: Oerter & Montada, 2008 125
Tabelle 6-4: Datenbasis der Studien zu Auftreten und Wirkungen mobilitätsrelevanter Lebensereignisse 128
Tabelle 6-5: qualitative Wirkungen von Lebensereignissen auf die Wohn- und Mobilitätsbiografie 131
Tabelle 6-6: Entwicklungspfade in Wohnbiografien zwischen 16 und 25 Jahren , Quelle: Ford et al. 2002; Rugg et al. 2004 137
Tabelle 6-7: moderierende Faktoren auf Verlauf und Auswirkungen von Lebensereignissen (nach Inglehart, 1991) 139
Tabelle 6-8: Wirkung von Begrüßungspaketen nach einem Umzug 141
Tabelle 6-9: Methodische Eckdaten verschiedener Studien zu Begleitmobilität 144
Tabelle 7-1: Aggregation der Verbrauchskategorien Verkehr der Konsumerhebung 2004/05 155
Tabelle 7-2: Zielgruppenabgrenzung in der Konsumerhebung 2004/05 156
Tabelle 7-3: Unabhängige Variablen der Regressionsgleichung 160
Tabelle 7-4: Ergebnisse der Regressionsanalyse 161
Tabelle 7-5: Einkommensdezile und Korrekturfaktoren 161
Tabelle 7-6: Durchschnittliche monatliche Äquivalenzausgaben Verkehr 2004/05 in Euro und in Prozent der Äquivalenz-Gesamtausgaben 164
Tabelle 7-7: Nominelle Veränderung der monatlichen Äquivalenzausgaben Verkehr 1999/2000 zu 2004/05 von Jugendlichen am Anfang der Erwerbstätigkeit 166
Tabelle 7-8: Durchschnittliche monatliche Ausgaben 2004/05 von Haushalten mit Jugendlichen am Ende der Ausbildung für Wohnen in Euro und Prozent der Gesamtverbrauchsausgaben 167
Tabelle 7-9: Durchschnittliche Tages-Personenkilometer und Modal Split von Kinderbetreuenden nach Erwerbstätigkeit und Einkommensquartilen 169
Tabelle 7-10: Durchschnittliche monatliche Äquivalenzausgaben Verkehr 2004/05 absolut und in Prozent der Äquivalenz-Gesamtverbrauchsausgaben 173
Tabelle 7-11: Nominelle Veränderung der monatlichen Äquivalenzausgaben Verkehr 1999/2000 zu 2004/05 von Kinderbetreuenden 175
Tabelle 7-12: Durchschnittliche monatliche Ausgaben von Kinderbetreuenden für Wohnen in Euro und Prozent der Gesamtverbrauchsausgaben 176
Tabelle 8-1: Ergebnisse der Regressionsanalyse 208
Tabelle 8-2: Gegenüberstellung des Mobilitätsverhaltens von Jugendlichen nach Alter 223
Tabelle 8-3: Gegenüberstellung des Mobilitätsverhaltens von Jugendlichen nach Raumtyp 223

Tabelle 8-4: Gegenüberstellung des Mobilitätsverhaltens von Kinderbetreuenden nach Haushaltstypen _____ 224
Tabelle 9-1: Probleme der Kinderbetreuung im Ländlichen Raum _____ 231
Tabelle 9-2: Probleme des Volksschulwesens im Ländlichen Raum _____ 233
Tabelle 10-1: Befragte ExpertInnen _____ 259

14 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1: Dimensionen von Mobilität, Quelle: eigene Darstellung nach Beckmann et al. 2006 5
Abbildung 2-2: Mobilitätsindikatoren, Quelle: eigene Darstellung nach Hautzinger et al. 1994 6
Abbildung 2-3: Darstellung einer Wegekette 7
Abbildung 4-1: Bevölkerungsveränderung 1991 – 2001 nach Politischen Bezirken 12
Abbildung 4-2: Binnenwanderungen 2008 nach Politischen Bezirken 13
Abbildung 4-3: Anteil der im Elternhaus lebenden Kinder nach Alterklassen und Geschlecht 1981 – 2008 14
Abbildung 4-4: Lebendgeborene nach Altersklassen der Mutter 2007 14
Abbildung 4-5: Haushaltstypen 2008 16
Abbildung 4-6: Familientypen 2008 17
Abbildung 4-7: Entwicklung der Familien nach Familientyp 2001 – 2030 18
Abbildung 4-8: Entwicklung der Kinder nach Familientyp 2001 - 2030 19
Abbildung 4-9: Entwicklung der Erwerbsquote von Männern und Frauen ohne Kinder bzw. mit Kinder unter 15 Jahren ab 1994 20
Abbildung 4-10: Erwachsene mit Kindern unter 18 Jahren nach Alter und Raumtyp 2001 24
Abbildung 4-11: Erwachsene mit Kindern unter 18 Jahren nach Lebensunterhalt und Raumtyp 2001 (Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 2001; eigene Berechnungen) 24
Abbildung 4-12: Jugendliche zwischen 15 und 27 Jahren nach Altersklassen und Raumtyp 2001 25
Abbildung 4-13: Zuwanderung nach Altersklassen 2005 – Städtische Gemeinden 28
Abbildung 4-14. Zuwanderung nach Altersklassen 2005 – ländlich geprägte Gemeinden 29
Abbildung 4-15: Zuwanderung nach Altersklassen 2005 – Landgemeinden 30
Abbildung 4-16: Mittlerer Wanderungssaldo der Jahre 2005 und 2008, nach Gemeinde und Raumtyp in NÖ 31
Abbildung 4-17: Zuwanderung nach Gemeinde und Raumtyp in NÖ 2005 31
Abbildung 4-18: Anteil der Kinder in Krippen und Kindergärten mit berufstätiger Mutter im Zeitraum 1972-2007 35
Abbildung 4-19: Anteil der Kinder mit alleinerziehender Mutter in Krippen und Kindergärten nach Berufstätigkeit der Mutter 2007/2008 36
Abbildung 5-1: Zusammenschau des Konzepts der ringförmigen Erschließung und des Inselmodells, Quelle: eigene Darstellung 47
Abbildung 5-2: Einfluss der Sozialisationsinstanzen, Quelle: Baslington 2008 58
Abbildung 5-3: Wertekreis nach Schwartz (begrifflich vereinfacht; Quelle: Wenzel, 2007) 67
Abbildung 5-4: Sinus-Milieus in Deutschland 2007, Quelle: Sinus Sociovision http://www.sinus-sociovision.de/ 70

Abbildung 5-5: Wert-Lebensstil-Konsumorientierungscluster, Quelle: Prose & Wortmann, 1991a _____ 75
Abbildung 5-6: Lebensformen und Lebensstile, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Schneider und Spellerberg 1999 _____ 95
Abbildung 5-7: Umweltverhalten nach Lebensformen, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Umweltbewusstsein in Deutschland 2006, Legende siehe 95 _____ 101
Abbildung 5-8: Lebensformen nach Umweltbewusstsein und allgemeinem Umweltverhalten, Quelle: Umweltbewusstsein in Deutschland 2006, eigene Berechnungen _____ 104
Abbildung 5-9: Mittelwertsverteilung der Wichtigkeit der Werte, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Umweltbewusstsein in Deutschland 2006 _____ 106
Abbildung 5-10: Lebensformen und Werte, Quelle: Umweltbewusstsein in Deutschland 2006, eigene Berechnungen _____ 107
Abbildung 5-11: Lebensformen und Verhalten, Quelle: Umweltbewusstsein in Deutschland 2006, eigene Berechnungen _____ 110
Abbildung 5-12: Lebensformen im Raum von Werten, Umwelteinstellungen und Verhalten, Quelle: eigene Auswertungen mit Daten aus Umweltbewusstsein in Deutschland 2006 _ 114
Abbildung 7-1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsleistung von Jugendlichen (P-km) am Ende der Ausbildung nach Modal-Split und Einkommensquartilen _____ 162
Abbildung 7-2: Wegzweck der Jugendlichen am Ende der Ausbildung nach Einkommensquartilen _____ 163
Abbildung 7-3: Wegzweck der Kinderbetreuenden nach Erwerbstätigkeit und Einkommensquartilen _____ 172
Abbildung 7-4: Durchschnittliche monatliche Äquivalenzausgaben Verkehr 2004/05 nach Siedlungsdichte _____ 174
Abbildung 7-5: Durchschnittliche monatliche Ausgaben für Wohnen von Kinderbetreuenden nach Siedlungsdichte _____ 177
Abbildung 8-1: Haushaltsgrößen (Haushalte mit Jugendlichen) im Regionsvergleich_____ 187
Abbildung 8-2: Wohnform in Niederösterreich _____ 188
Abbildung 8-3: Wohnformen in Vorarlberg _____ 188
Abbildung 8-4: Anzahl Pkw je Haushalt (Haushalte mit Jugendlichen) im Regionsvergleich 189
Abbildung 8-5: Erreichbarkeit von Bus- und Bahnhaltestellen (Haushalte mit Jugendlichen) im Regionsvergleich _____ 189
Abbildung 8-6: Wegzeit zu Bus- und Bahnhaltestellen (Haushalte mit Jugendlichen) im Regionsvergleich _____ 190
Abbildung 8-7: Besitz eines Fahrrades bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit _____ 191
Abbildung 8-8: Besitz eines Mopeds/Motorrades bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit 191
Abbildung 8-9: Besitz einer ÖV-Zeitkarte bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit _____ 192
Abbildung 8-10: Nutzungshäufigkeit des ÖV bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit___ 193
Abbildung 8-11: Besitz eines Führerscheins bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit____ 193
Abbildung 8-12: Pkw-Verfügbarkeit bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit_____ 194

Abbildung 8-13: Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln im Altersverlauf (alle Jugendlichen, Durchschnittswert der Erhebungen aus Niederösterreich 2003, Vorarlberg 2003 und Salzburg 2004 ____ 195
Abbildung 8-14: Außer-Haus-Anteile bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit____ 196
Abbildung 8-15: Wege pro mobiler Person bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit ____ 196
Abbildung 8-16: Werktägliche Verkehrsmittelwahl bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit ____ 197
Abbildung 8-17: Werktägliche Verkehrsmittelwahl nach Alter und Geschlecht ____ 197
Abbildung 8-18: Werktägliche Wegzweckverteilung bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit ____ 198
Abbildung 8-19: Ausgangspunkt bzw. Quellzweck der Wege nach Alter ____ 198
Abbildung 8-20: Werktägliche Weglängenverteilung bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit ____ 199
Abbildung 8-21: Durchschnittliche werktägliche Weglängen der MIV-Nutzer____ 199
Abbildung 8-22: Werktägliche Wegdauerverteilung bei Jugendlichen nach Alter und Tätigkeit ____ 200
Abbildung 8-23: Außer-Haus-Anteile der Jugendlichen nach Region ____ 200
Abbildung 8-24: Wege pro mobiler Person bei Jugendlichen nach Region ____ 201
Abbildung 8-25: Werktägliche Verkehrsmittelwahl von Jugendlichen nach Region____ 201
Abbildung 8-26: Werktägliche Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Region ____ 202
Abbildung 8-27: Werktägliche Wegzweckverteilung von Jugendlichen nach Region____ 202
Abbildung 8-28: Ausgangspunkt bzw. Quellzweck der Wege ____ 203
Abbildung 8-29: Werktägliche Weglängenverteilung von Jugendlichen nach Region ____ 203
Abbildung 8-30: Durchschnittliche Weglängen der MIV-Nutzer nach Region ____ 204
Abbildung 8-31: Werktägliche Wegdauerverteilung von Jugendlichen nach Region ____ 204
Abbildung 8-32: Haushalte in Niederösterreich nach Haushaltstyp und Haushaltsgröße 2003 209
Abbildung 8-33: Haushalte in Niederösterreich nach Haushaltstyp und Wohnart 2003 ____ 210
Abbildung 8-34: Pkw-Anzahl je Haushaltstyp in NÖ 2003 ____ 210
Abbildung 8-35: Fahrrad- und ÖV-Zeitkartenbesitz der Erwachsenen (ab 28 Jahre) nach Haushaltstyp in NÖ 2003____ 211
Abbildung 8-36: Führerscheinbesitz der Erwachsenen (ab 28 Jahre) nach Haushaltstyp in NÖ 2003 ____ 212
Abbildung 8-37: Pkw-Verfügbarkeit der Erwachsenen (ab 28 Jahre) nach Haushaltstyp in NÖ 2003 ____ 212
Abbildung 8-38: Häufigkeit der Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln der Erwachsenen (ab 28 Jahre) nach Haushaltstyp in NÖ 2003 ____ 213
Abbildung 8-39: Bewertung der Erwachsenen über Verbindungsqualität mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit / Ausbildung nach Haushaltstypen in NÖ 2003____ 213
Abbildung 8-40: Bewertung der Erwachsenen über Verbindungsqualität mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zu Freizeit- / Einkaufszielen nach Haushaltstypen in NÖ 2003 ____ 214
Abbildung 8-41: Außer-Haus-Anteil der Erwachsenen nach Haushaltstyp in NÖ 2003 ____ 215

Abbildung 8-42: Wege der Erwachsenen pro Person bzw. pro mobiler Person nach Haushaltstyp in NÖ 2003 215
Abbildung 8-43: Modal-Split der Erwachsenen nach Haushaltstyp in NÖ 2003 216
Abbildung 8-44: Wegzweck von Erwachsenen nach Haushaltstyp in Niederösterreich 2003 216
Abbildung 8-45: Modal-Split der Begleitwege der Erwachsenen nach Haushaltstyp in Niederösterreich 2003 217
Abbildung 8-46: Weglänge der Begleitwege der Erwachsenen nach Haushaltstyp in Niederösterreich 2003 218
Abbildung 8-47: Quell- und Zielzwecke der Begleitwege der Erwachsenen nach Haushaltstyp in Niederösterreich 2003 218
Abbildung 8-48: Weglängen von Erwachsenen nach Haushaltstyp in Niederösterreich 2003 219
Abbildung 8-49: Wegdauer von Erwachsenen nach Haushaltstyp in Niederösterreich 2003 220
Abbildung 9-1: Entwicklung der Siedlungsfläche pro Einwohner seit 1950 226
Abbildung 9-2: Änderungen der Verkehrsmittelnutzung nach dem letzten Umzug – Differenzierung nach räumlichen Verflechtungen, Quelle: Scheiner (2005) 237
Abbildung 9-3: Durchschnittliche Wochenarbeitszeit von Kinderbetreuenden (Fallstudie Deutschland), Quelle: Wirtschafts- und sozialwissenschaftliches Institut (WSI), 2008 240
Abbildung 9-4: Derzeitige Wohnform von jungen Männern und Frauen im Altersgruppenvergleich, Quelle: Spectra 2003 241
Abbildung 9-5: Berufstätig/in Ausbildung/weder in Ausbildung, noch ins Erwerbsleben integriert: junge Männer und Frauen im Altersgruppenvergleich, Quelle: Spectra 2003 242
Abbildung 12-1: Überblick über die ausgewählten Maßnahmen zur Förderung von nachhaltiger Mobilität unter Jugendlichen 295
Abbildung 12-2: Überblick über die ausgewählten Maßnahmen zur Förderung von nachhaltiger Mobilität unter Kinderbetreuenden 296

G ANHANG

15. Ergebnisse der Klassifizierung je Untersuchungsregion nach Raumtyp

Niederösterreich:

Städtisch geprägte Gemeinden in Niederösterreich:

Regionseinteilung	Bezirk	Gemeinde
Städtisch geprägt	Amstetten	Amstetten
	Amstetten	Sankt Valentin
	Baden	Bad Vöslau
	Baden	Baden
	Bruck an der Leitha	Bruck an der Leitha
	Bruck an der Leitha	Hainburg a.d.Donau
	Gänserndorf	Gänserndorf
	Gmünd	Gmünd
	Gmünd	Schrems
	Hollabrunn	Hollabrunn
	Horn	Eggenburg
	Horn	Horn
	Korneuburg	Bisamberg
	Korneuburg	Korneuburg
	Korneuburg	Langenzersdorf
	Korneuburg	Stockerau
	Krems an der Donau (Stadt)	Krems an der Donau (Stadt)
	Melk	Loosdorf
	Mistelbach	Mistelbach
	Mödling	Brunn am Gebirge
	Mödling	Guntramsdorf
	Mödling	Mödling
	Mödling	Perchtoldsdorf
	Mödling	Vösendorf
	Neunkirchen	Gloggnitz
	Neunkirchen	Neunkirchen
	Neunkirchen	Ternitz
	Sankt Pölten (Land)	Eichgraben
	Sankt Pölten (Stadt)	Sankt Pölten (Stadt)
	Tulln	Tulln
	Waidhofen an der Thaya	Waidhofen an der Thaya
	Waidhofen an der Ybbs (Stadt)	Waidhofen an der Ybbs (Stadt)
	Wiener Neustadt (Stadt)	Wiener Neustadt (Stadt)
	Wien-Umgebung	Himberg
	Wien-Umgebung	Klosterneuburg
	Wien-Umgebung	Purkersdorf
	Wien-Umgebung	Schwechat

Ländlich geprägte Gemeinden in Niederösterreich:

Regionseinteilung	Bezirk	Gemeinde
Ländlich geprägt	Scheibbs	Scheibbs
	Zwettl	Zwettl-Niederösterreich
	Mödling	Gießhübl
	Mödling	Gumpoldskirchen
	Wien-Umgebung	Gablitz
	Wien-Umgebung	Preßbaum
	Neunkirchen	Payerbach
	Wiener Neustadt (Land)	Erlach
	Mödling	Hennersdorf
	Mödling	Hinterbrühl
	Amstetten	Haag
	Lilienfeld	Hainfeld
	Sankt Pölten (Land)	Herzogenburg
	Sankt Pölten (Land)	Neulengbach
	Sankt Pölten (Land)	Ober-Grafendorf
	Sankt Pölten (Land)	Wilhelmsburg
	Mistelbach	Poysdorf
	Mödling	Kaltenleutgeben
	Amstetten	Ybbsitz
	Wiener Neustadt (Land)	Lanzenkirchen
	Gmünd	Heidenreichstein
	Krems (Land)	Langenlois
	Waidhofen an der Thaya	Raabs an der Thaya
	Zwettl	Ottenschlag
	Gänserndorf	Zistersdorf
	Mödling	Breitenfurt
	Mödling	Gaaden
	Amstetten	Sonntagberg
	Zwettl	Groß-Gerungs
	Gänserndorf	Dürnkrut
	Korneuburg	Ernstbrunn
	Tulln	Großweikersdorf
	Baden	Alland
	Baden	Pottendorf
	Wien-Umgebung	Schwadorf
	Wien-Umgebung	Wolfsgraben
	Amstetten	Ardagger
	Amstetten	Strengberg
	Melk	Blindenmarkt
	Scheibbs	Gaming
	Scheibbs	Lunz am See
	Lilienfeld	Kleinzell
	Lilienfeld	Sankt Aegyd am Neuwalde
	Neunkirchen	Schottwien
	Wiener Neustadt (Land)	Lichtenwörth
	Gmünd	Litschau
	Horn	Sigmundsherberg
	Krems (Land)	Stratzing
	Hollabrunn	Pulkau
	Hollabrunn	Ravelsbach
	Gänserndorf	Groß-Enzersdorf
	Korneuburg	Sierndorf
	Mistelbach	Ulrichskirchen-Schleinbach
	Tulln	Würmla
	Baden	Pfaffstätten
	Baden	Teesdorf
	Baden	Trumau
	Bruck an der Leitha	Trautmannsdorf an der Leitha
	Amstetten	Allhartsberg
	Amstetten	Ernsthofen
	Amstetten	Sankt Georgen am Reith
	Melk	Hürm
	Wiener Neustadt (Land)	Hollenthon
	Wiener Neustadt (Land)	Rohr im Gebirge
	Sankt Pölten (Land)	Frankenfels
	Sankt Pölten (Land)	Hafnerbach
	Sankt Pölten (Land)	Maria Anzbach
	Horn	Rosenburg-Mold
	Waidhofen an der Thaya	Windigsteig
	Zwettl	Göpfritz an der Wild
	Hollabrunn	Pernersdorf
	Hollabrunn	Sitzendorf an der Schmida
	Hollabrunn	Wullersdorf
	Mistelbach	Wildendürnbach

Vorarlberg:

Städtisch geprägte Gemeinden in Vorarlberg:

Regionseinteilung	Bezirk	Gemeinde
Städtisch geprägt	Bludenz	Bludenz
	Bregenz	Bregenz
	Bregenz	Hard
	Bregenz	Hörbranz
	Bregenz	Kennelbach
	Bregenz	Lauterach
	Bregenz	Lochau
	Bregenz	Schwarzach
	Bregenz	Wolfurt
	Dornbirn	Dornbirn
	Dornbirn	Hohenems
	Dornbirn	Lustenau
	Feldkirch	Feldkirch
	Feldkirch	Götzis
	Feldkirch	Klaus
	Feldkirch	Mäder
	Feldkirch	Rankweil
	Feldkirch	Sulz

Ländlich geprägte Gemeinden in Vorarlberg:

Regionseinteilung	Bezirk	Gemeinde
Ländlich geprägt	Bludenz	Blons
	Bludenz	Bludesch
	Bludenz	Brand
	Bludenz	Bürs
	Bludenz	Dalaas
	Bludenz	Fontanella
	Bludenz	Gaschurn
	Bludenz	Klösterle
	Bludenz	Lech
	Bludenz	Lorüns
	Bludenz	Ludesch
	Bludenz	Nenzing
	Bludenz	Nüziders
	Bludenz	Sankt Gallenkirchen
	Bludenz	Schruns
	Bludenz	Silbertal
	Bludenz	Sonntag
	Bludenz	Stallehr
	Bludenz	Thüringen
	Bludenz	Thüringerbe
	Bludenz	Tschagguns
	Bludenz	Vandans
	Bregenz	Andelsbuch
	Bregenz	Au
	Bregenz	Bezau
	Bregenz	Bildstein
	Bregenz	Bizau
	Bregenz	Buch
	Bregenz	Damüls
	Bregenz	Egg
	Bregenz	Eichenberg
	Bregenz	Fußach
	Bregenz	Gaißau
	Bregenz	Hittisau
	Bregenz	Hohenweiler
	Bregenz	Langen bei
	Bregenz	Langenegg
	Bregenz	Lingenau
	Bregenz	Mellau
	Bregenz	Mittelberg
	Bregenz	Möggers
	Bregenz	Reuthe
	Bregenz	Riefensberg
	Bregenz	Schnepfau
	Bregenz	Schoppernau
	Bregenz	Schwarzenbe
	Bregenz	Sibratsgfäl
	Bregenz	Sulzberg
	Feldkirch	Dünserberg
	Feldkirch	Göfis
	Feldkirch	Koblach
	Feldkirch	Meiningen
	Feldkirch	Röns
	Feldkirch	Satteins
	Feldkirch	Schnifis
	Feldkirch	Viktorsberg
	Feldkirch	Weiler
	Feldkirch	Zwischenwasser

IMPRESSUM

Verfasser

1) Wegener Zentrum für Klima und Globalen Wandel, Karl-Franzens-Universität Graz

Universitätsplatz 3, 8010 Graz
Tel: +43 (0) 316 380-0
E-Mail: info(at)uni-graz.at
Web: www.uni-graz.at

Seebauer, Sebastian
Bodi, Otto
Damm, Andrea
Kufleitner, Angelika
Steininger, Karl
Vrzak, Eva

2) HERRY Consult GmbH

Argentinierstraße 21, 1040 Wien
Tel: +43-1-504 12 58
E-Mail: office@herry.at
Web: www.herry.at

Herry, Max
Schöbel, Herwig
Steinacher, Irene
Tomschy, Rupert

Projektleitung

Gesamtprojektleitung und Projektleitung am Wegener Zentrum für Klima und Globalen Wandel:
Karl Steininger

Projektleitung bei HERRY Consult GmbH:
Dr. Max Herry

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber

Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Straße 5/22
1060 Wien
office@klimafonds.gv.at
www.klimafonds.gv.at

Disclaimer

Die Autoren tragen die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieses Berichts. Er spiegelt nicht notwendigerweise die Meinung des Klima- und Energiefonds wider.

Der Klima- und Energiefonds ist nicht für die Weiternutzung der hier enthaltenen Informationen verantwortlich.

Gestaltung des Deckblattes

ZS communication + art GmbH