

Heute die Jugend, morgen die ganze Welt – nachhaltige Fortbewegung langfristig fördern

Elisabeth Füssl, Manuel Oberlader, Odilo Seisser, Alexander Risser, Ralf Risser

(Mag. Elisabeth Füssl, Factum OG, Danhausergasse 6/4, 1040 Wien, elisabeth.fuessl@factum.at)

(Mag. Manuel Oberlader, Factum OG, Danhausergasse 6/4, 1040 Wien, manuel.oberlader@factum.at)

(Odilo Seisser, Research & Data Competence, Wiedner Hauptstr.39, 1040 Wien, o.seisser@wolf-eberl-seisser.at)

(Dipl.-Ing. Alexander Risser, Factum OG, Danhausergasse 6/4, 1040 Wien, office@factum.at)

(Univ.-Prof. Dr. Ralf Risser, Factum OG, Danhausergasse 6/4, 1040 Wien, ralf.risser@factum.at)

1 ABSTRACT

Mobilität spielt für die soziale Teilhabe von Menschen eine wesentliche Rolle und macht einen erheblichen Teil der Lebensqualität aus. Mobilität leistet aber auch einen Beitrag zur Inklusion der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen in die Gesellschaft. Jugendliche stellen die zukünftige Generation an Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern dar – sie nehmen also einen gewichtigen Einfluss auf die zukünftige Lebensqualität in den Städten, die wesentlich davon abhängen wird, wie die Menschen mit ihren Mobilitätsbedürfnissen umgehen (Ruoss, 1999) und in welchem Maße es gelingt, die soziale Inklusion zu verwirklichen. Es gilt daher jene Voraussetzungen und Strukturen zu schaffen, die es den unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen ermöglichen, in gleichem Maße am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Im Rahmen des Forschungsprojektes „Jugendliche: Lebensqualität, Verkehr & Mobilität“ (FWF Der Wissenschaftsfonds, P 23194-G17) wurde den vielfältigen Verflechtungen zwischen der Mobilität und der Lebensqualität von Jugendlichen (14-19 Jahre) in Österreich nachgegangen, um ein besseres Verständnis dieser komplexen Zusammenhänge zu erlangen. Es ist notwendig, mehr darüber in Erfahrung zu bringen, was für die Jugendlichen von heute Lebensqualität bedeutet und was ihnen für ihre Mobilität wichtig ist, um für die nachfolgenden Generationen qualitätsvolle Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität zu schaffen. Zentrale Fragestellung war die Identifizierung von Bestimmungsfaktoren für eine nachhaltige Fortbewegung im öffentlichen Raum, die gleichzeitig auch hohe Lebensqualität bietet. Diese wurde durch eine umfassende Literaturstudie, Fokusgruppeninterviews mit Jugendlichen, einer österreichweiten Online-Befragung und Expertinnen- und Expertenworkshops zu beantworten versucht. Die Ergebnisse dieser Studie dienen als Entscheidungsgrundlage für Politikerinnen, Politiker, Stadt-, Raum- und Verkehrsplanerinnen, Raum- und Verkehrsplaner, damit diese Maßnahmen für nachhaltige Verkehrsmittelwahl junger Leute ergreifen können.

2 MOBILITÄT & LEBENSQUALITÄT

Mobilität und Lebensqualität werden unterschiedlich definiert, je nach Fachdisziplin werden andere Aspekte hervorgehoben. Inwieweit die betroffene Bevölkerung eingebunden ist, stellt einen wichtigen Indikator für die spätere Zufriedenheit und Nutzung (=Lebensqualität) dar.

2.1 Mobilität der Jugendlichen

Jugendliche weisen grundsätzlich ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten auf, sie gehen häufig zu Fuß, nutzen den öV und das Rad. Mit Erwerb des Führerscheins, beim Eintritt ins Erwerbsleben oder im Zuge der Familiengründung ändert sich dieses Mobilitätsverhalten. Jugendliche sind eine sehr heterogene Gruppe; Alter, sozialer Hintergrund, oder die unterschiedlichen Lebenslagen beeinflussen ihre Einstellungen zur Mobilität. Jugendliche sind im Vergleich zur erwachsenen Bevölkerung hoch mobil. Die nachhaltige Fortbewegung der Jugendlichen sollte in vielfältiger Weise gestärkt werden, so dass sie auch als Erwachsene vorwiegend im Umweltverbund unterwegs sein werden. Da sich die Einstellungen zu Mobilität relativ schnell verfestigen, stellen Jugendliche eine entscheidende Zielgruppe für Bewusstseinsbildung dar. Da die Phase des „Erwachsen-Werdens“ eine sensible ist und alle Zeitbereiche, die eine Wende beinhalten auch Möglichkeiten für Informationsvermittlung und Beeinflussung darstellen, würde sich dies gut für die Thematik der nachhaltigen Mobilität eignen.

3 METHODOLOGIE

Im vorliegenden Projekt kamen zwei Methoden der Datenerhebung zur Anwendung – Fokusgruppen-Interviews (FGIs) und eine quantitative Online-Befragung.

3.1 Fokusgruppeninterviews (FGI)

Insgesamt wurden 4 FGIs mit Jugendlichen durchgeführt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer (24 Personen) wurden anhand verschiedener Kriterien ausgewählt, wie etwa Alter, Geschlecht, Bildungsniveau, städtische vs. ländliche Herkunft. Mittels eines strukturierten Leitfadens zu den Themen Lebensqualität, Verkehrsmittelwahl und Zufriedenheit mit der eigenen Mobilität wurden qualitative Daten über Jugendliche in Wien und Niederösterreich erhoben.

3.2 Online-Befragung

Anschließend an die FGIs fand eine österreichweite repräsentativen Online-Befragung mit 14-19 jährigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern statt. Insgesamt füllten n=800 Jugendliche den Fragebogen aus.

4 ERGEBNISSE

4.1 Ergebnisse der Fokusgruppeninterviews

Bekannte Lebensqualitätsdimensionen aus der Literatur, wie etwa Gesundheit usw. (Forward et al., 2004, CDV, 2004, Bein et al., 2004) konnten im Rahmen der Fokusgruppeninterviews um spezifische Dimensionen, die Jugendliche betreffen, erweitert werden. Die Aussagen der Jugendlichen in den FGIs wurden im Zuge der Auswertung zu verschiedenen Themenbereichen zusammengefasst, die wiedergeben wie Jugendliche den Zusammenhang zwischen Mobilität und Lebensqualität erleben:

- Respekt/Ernst genommen werden: Die Jugendlichen fühlen sich mit ihren Anliegen als Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer häufig nicht ernst genommen bzw. von Erwachsenen nicht respektvoll behandelt.
- Selbstbestimmung/Unabhängigkeit: Dem Auto wird von den Jugendlichen große Bedeutung im Zusammenhang mit Unabhängigkeit, Eigenständigkeit und Erwachsenwerden beigemessen, wobei im Zuge rationaler Überlegungen der Besitz von Auto und Führerschein an Bedeutung (insbesondere in der Stadt) verliert.
- Sicherheit: Jugendliche haben ein hohes Sicherheitsbedürfnis. Verunsichernde Faktoren sind für Jugendliche im Verkehr u.a. sich auffällig verhaltende Personengruppen, Gruppen von (männlichen) Jugendlichen, Personen unter Alkoholeinfluss.
- Infrastruktur: Uneindeutige oder gefährliche Situationen im Verkehr hängen für die Jugendlichen oft mit der Verkehrsinfrastruktur zusammen. Vor allem die Radinfrastruktur wurde bemängelt. Jugendliche aus Niederösterreich kritisieren ferner das unzureichende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Vorbildwirkung Erwachsene: Die Verkehrsmittelwahl bzw. die Einstellungen der Eltern oder der älteren Geschwister prägen die Jugendlichen, bspw. durch Bring- und Holdienste mit dem Auto (u.a. aus Sorge um die Sicherheit), durch Unterstützung beim Kauf eines eigenen Autos oder beim Erwerb des Führerscheins, durch Verbote mit dem Rad zu fahren oder nachts zu Fuß unterwegs zu sein.
- Mangelnder „Freiraum“ im öffentlichen Raum: Die Jugendlichen geben an, dass „freie“ Räume für sie fehlen, so wie es insgesamt an entsprechenden Freizeitangeboten mangle. Jugendliche in Wien haben dabei die Vorstellung, dass am Land mehr Freizeitangebote außer Haus bestehen. Jugendliche aus Niederösterreich wiederum empfanden das Angebot für Jugendliche, gerade was Indoor-Aktivitäten betrifft, in Wien weitaus attraktiver.
- Diskriminierung: Als sehr mobile Personen befinden sich Jugendliche oft im öffentlichen (Straßen-) Raum. Diskriminierung, die sie dabei von den Erwachsenen, aber auch von anderen Jugendlichen erfahren, beeinträchtigt ihre Lebensqualität. Sie haben das Gefühl, dass ihnen aufgrund ihres Alters oder ihrer Herkunft keine Chance gegeben wird.

4.2 Ergebnisse der Online Befragung

Ausgehend von den Themenbereichen aus den FGIs und Ergänzungen aus der Literatur wurden Hypothesen über die Zusammenhänge zwischen Lebensqualität und Mobilität entwickelt und anhand des Fragebogens geprüft. Insgesamt betrachtet weisen die Jugendlichen eine hohe allgemeine Lebenszufriedenheit auf (88,6 %

„sehr“ oder „eher“ zufrieden mit ihrem Leben). Entscheidend für ein gutes Leben für Jugendliche sind Freunde, Gesundheit, Familie und Ausbildung, sowie die Möglichkeit zur selbstständigen Entscheidung über die Freizeitaktivitäten. In Folge werden einige Ergebnisse der Hypothesenprüfung vorgestellt.

- **Eingebundenheit in soziale Netzwerke:** Jugendlichen ist Mobilität wichtig, damit sie ihre sozialen Kontakte pflegen können. Knapp über 86 % der Jugendlichen geben an, dass ihnen Mobilität vor allem wichtig ist, um Gleichgesinnte und Freundinnen und Freunde zu treffen.
- **Soziales Verhalten:** Jugendlichen ist es wichtig, dass sie im Straßenverkehr respektvoll behandelt werden. Die Aussage, dass Radfahrerinnen, Radfahrer, Fußgängerinnen, Fußgänger, Autofahrerinnen, Autofahrer etc. aufeinander Rücksicht nehmen sollten, erhielt von den Jugendlichen eine hohe Zustimmung (95,3 %).
- **Sicherheit:** Sich auf der Straße oder in den öffentlichen Verkehrsmitteln sicher fühlen zu können (vor „blöden Anmachern“), bewerten fast 90 % der Jugendlichen als wichtig. Als wesentlich erachten die Jugendlichen auch die Sicherheit vor Unfällen im Straßenverkehr – 94 % ist ihre Verkehrssicherheit wichtig.
- **Infrastruktur:** 88 % der befragten Jugendlichen ist es wichtig, ein gut ausgebautes Netz öffentlicher Verkehrsmittel nutzen zu können. 76 % erachten Gehwege als wichtig und 58 % finden ein ausreichendes Vorhandensein von Radwegen und Straßen als wesentlich für ihre Mobilität.
- **Multimodalität:** Jugendliches Mobilitätsverhalten ist meistens multimodales Mobilitätsverhalten. Aus den Daten wird ersichtlich, dass sich bestimmte Verkehrsmittel gut ergänzen: die Jugendlichen, die viel in ihrer Freizeit zu Fuß gehen, nutzen auch häufig das Fahrrad oder den öV. Das Auto ist nicht förderlich für die multimodale Fortbewegung. Jugendliche, die hauptsächlich mit dem Auto unterwegs sind, nutzen deutlich seltener andere Verkehrsmittel.

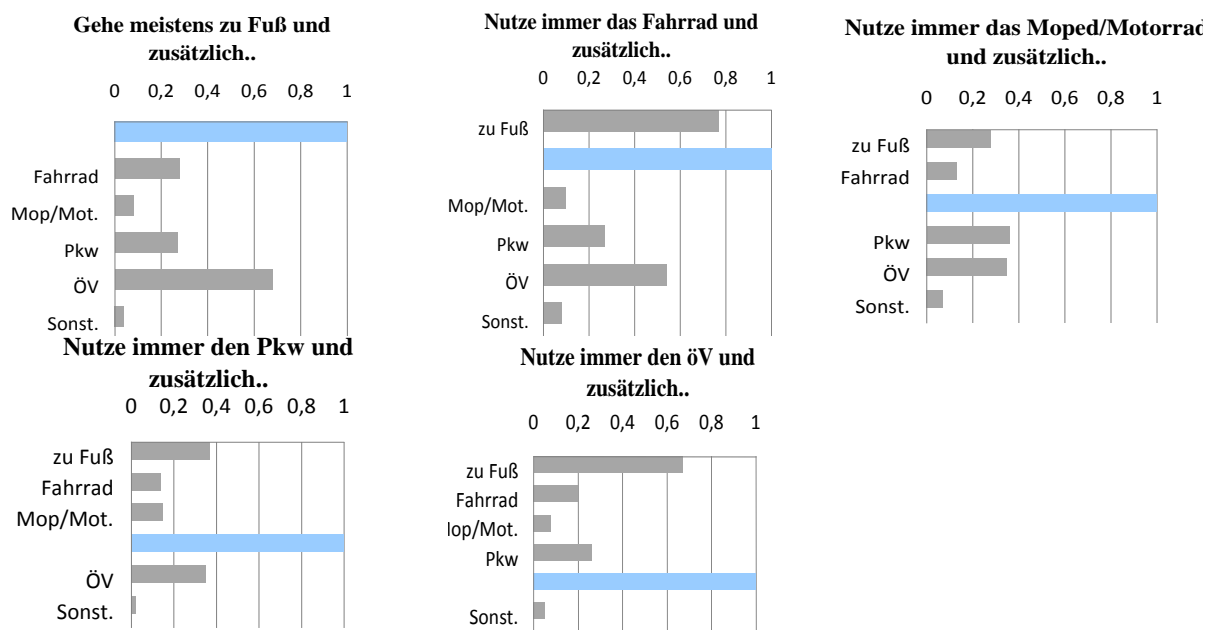


Fig. 1: „Alle Verkehrsmittel, die von den Auskunft gebenden Personen in der Freizeit „immer“ benützt werden (n=620), häufigst gewähltes VM =1, Werte zwischen 0 und 1: zeigen wie oft das betreffende zusätzliche Verkehrsmittel gewählt wurde.

- **Unabhängigkeit:** Knapp 80 % der Jugendlichen stimmen der Aussage zu, in ihrer Freizeit unabhängig von den Eltern unterwegs sein zu wollen. Erwartungsgemäß verfestigt sich diese Tendenz mit zunehmendem Alter. Bei Jugendlichen mit Migrationshintergrund ist der Wunsch nach Unabhängigkeit von den Eltern etwas weniger ausgeprägt.
- **Umweltschutz/Nachhaltigkeit:** Der Aussage, „damit die Umwelt geschützt wird, wäre es wichtig, dass man, so gut es geht, auf Fahrten mit dem Auto/Moped/Motorrad verzichtet und stattdessen öV oder Rad nutzt/zu Fuß geht“ wurde von 67 % der Jugendlichen zugestimmt. Die Auswertung zeigte außerdem, dass den Jugendlichen der Zusammenhang zwischen intakter Umwelt und hoher Lebensqualität bewusst ist.

- **Führerscheinbesitz:** Für die Jugendlichen sind Führerscheinbesitz bzw. Führerscheinwerb wichtig. Alle Befragten wollen als Erwachsene mit dem Auto unterwegs sein bzw. sind bereits Autofahrerinnen und Autofahrer. Die Autonutzung wurde aber durchaus kritisch reflektiert, z.B. dort wo Alternativangebote bestehen oder wo nur kurze Wege zurück gelegt werden.
- **Lebenszufriedenheit und Verkehrsmittelwahl:** Die meisten „sehr zufriedenen“ Jugendlichen waren jene, die angaben, am häufigsten das Fahrrad als Verkehrsmittel zu benutzen, gefolgt von jenen, die bereits selbst mit dem Auto fahren.

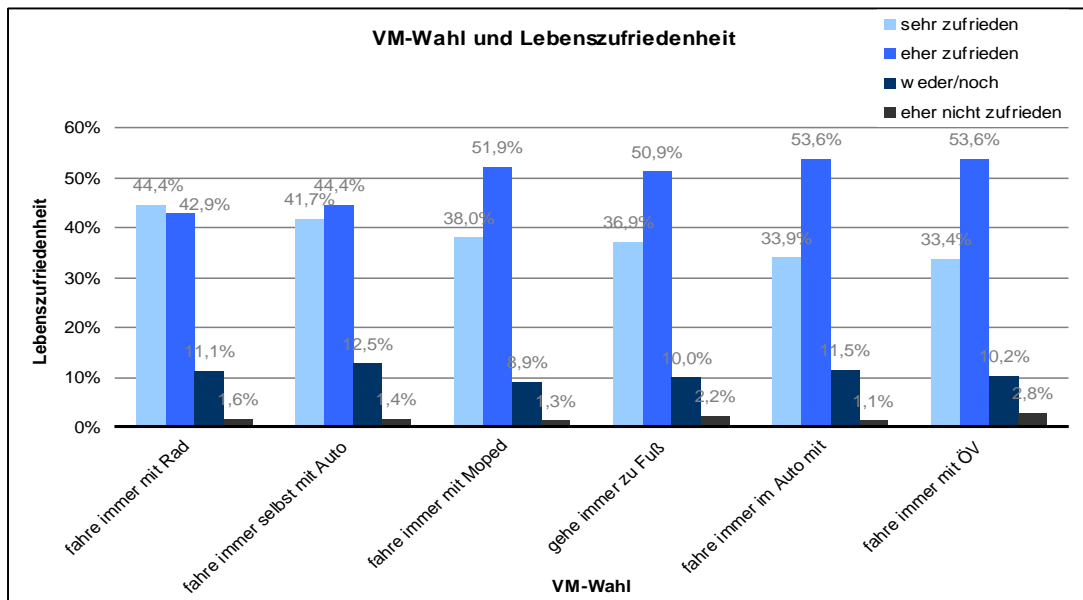


Fig. 2: „Wie zufrieden bist du mit deinem Leben?“, nach Verkehrsmittelart, n=800

5 CONCLUSION

Jugendliche sind grundsätzlich bereit, sich nachhaltig fortzubewegen. Allerdings bringen sie auch deutlich zum Ausdruck, dass sich junge Menschen, die zu Fuß gehen, den öV nutzen und Rad fahren, als „Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse“ fühlen. Um sie darin zu bestärken, ihr „autofreies“ Mobilitätsverhalten aufrecht zu erhalten, sollte diesem Umstand, der zweifellos die Lebensqualität beeinträchtigt, entgegen gewirkt werden. Unter anderem sollte es zu entscheidenden Verbesserungen seitens der Erwachsenen im Umgang mit ihnen als Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer kommen. Dies betrifft, im weiteren Sinn, einerseits die Kommunikation mit Jugendlichen im Straßenraum und den öffentlichen Verkehrsmitteln, andererseits aber auch die Infrastruktur, die ihnen geboten wird.

Viele der Kritikpunkte, die Jugendliche äußern, sind hinlänglich bekannt. Sie werden aber nicht nur von ihnen, sondern auch von Erwachsenen, vor allem den Seniorinnen und Senioren, geäußert. Dazu zählen etwa die mangelhafte Infrastruktur für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im nicht-motorisierten Individualverkehr (nIV), Probleme mangelnder Sauberkeit oder die Beeinträchtigung des subjektiven Sicherheitsgefühls in den öffentlichen Verkehrsmitteln (vgl. z.B. Seisser & Wolf-Eberl, 2010, Ausserer et al., 2009, Risser, 2002).

Schwierigkeiten im Straßenverkehr, die besonders Jugendliche betreffen, sind neben dem bereits erwähnten Gefühl, nicht ernst genommen zu werden bzw. nicht als vollwertiges Mitglied der Gesellschaft zu gelten, die als kompliziert wahrgenommenen Fahrpläne oder zeitlich schlecht an die Bedürfnisse der Jugendlichen angepassten Angebote an öV.

Die Jugendlichen fühlen sich mitunter zur Verwendung bestimmter Verkehrsmittel gezwungen. Dieser Eindruck kann noch dadurch verstärkt werden, wenn die erwachsene Bevölkerung dieses Verkehrsmittel nicht oder kaum verwendet bzw. abschätzig beurteilt (zu Fuß gehen, Schülerbus etc). Haben sie im Rahmen dieser Verwendung Kommunikationssituationen zu bewältigen, die ihre schwächere Position verdeutlichen

(asymmetrische Kommunikation, wie unfreundlich behandelt werden durch Erwachsene, "Anmache" durch andere Fahrgäste etc.), so ist mit sinkender Akzeptanz zu rechnen.

In diesem Zusammenhang muss die Vorbildwirkung von Eltern und anderen Bezugspersonen erwähnt werden. Dies wurde von den Jugendlichen in den Interviews zwar nicht explizit thematisiert, muss jedoch aus sozialwissenschaftlicher Sicht ergänzt werden: Wenn Erwachsene bestimmte Fortbewegungsarten meiden, könnte das signalisieren, dass sie nur wenig attraktive Optionen darstellen. Das Mobilitätsverhalten der Erwachsenen prägt das Verhalten der jüngeren Generationen. Auch wenn sich gegenwärtig Tendenzen gezeigt haben (bislang vor allem im städtischen Raum), die in Richtung nachhaltiges Mobilitätsverhalten weisen, wie etwa ein steigender Fahrradanteil (vgl. Stadt Wien, 2012) oder zusätzliche Angebote wie Leihfahrräder oder Carsharing, so ermöglicht nur die Kombination sinnvoller und vor allem gleichgerichteter Maßnahmen ein dauerhaftes Umdenken. Im ländlichen Raum weisen etwa die Reduzierung des ÖV-Angebots in einigen Regionen und der zunehmende Zwang zu motorisiertem Individualverkehr (mIV) in die entgegengesetzte Richtung. Von den Jugendlichen zu erwarten, unter diesen Voraussetzungen nachhaltige Mobilitätsgewohnheiten zu entwickeln, ist nahezu illusorisch.

Auto- und Führerscheinerwerb werden von den Jugendlichen angestrebt, was vor dem Hintergrund mangelnder Kommunikation negativer Konsequenzen des Autoverkehrs nachvollziehbar erscheint. Gleichzeitig zeigen die Resultate dieser Erhebung, dass sich die Jugendlichen sehr wohl kritisch mit der Autoverwendung auseinandersetzen. Das bedeutet, dass ein nicht zu unterschätzendes Potential hinsichtlich der Beibehaltung nachhaltigen Mobilitätsverhaltens vorhanden ist. Es gilt daher die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen. Das Vorhaben, die Jugendlichen im Umweltverbund zu halten, ist jedoch nur dann realisierbar, wenn die Rahmenbedingungen nicht weiterhin dem Autoverkehr dienlich sind, was vor allem in ländlichen Gebieten der Fall ist.

Es ist für die (jugendliche) Bevölkerung klar ersichtlich zu machen, dass sie als Fußgeherinnen, Fußgeher, Radfahrerinnen, Radfahrer, ÖV-Nutzerinnen und ÖV-Nutzer mindestens genauso gute Voraussetzungen, sei es was gesetzliche Regelungen, die Aufwendung von Finanzmittel oder eben die Infrastruktur betrifft, vorfinden bzw. in den nächsten Jahren vorfinden werden, wie es für den motorisierten Verkehr bereits Standard ist. Jugendliche ernst zu nehmen, beinhaltet auch ihre Mobilitätsbedürfnisse ernst zu nehmen. Gute Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität sicher zu stellen, bedeutet nicht nur einen zeitlich andauernden Gewinn für die Lebensqualität der Jugendlichen, sondern auch für die Gesellschaft als Ganzes.

6 REFERENCES

- AUSSERER, K. et al.: Bef(w)usst unterwegs: Fußgängerstudie in Wien. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 191, BMVIT, Wien, 2009.
- BEIN, N., PETRJANOSOVA, M., PLICHTOVA, J., RISSER, R., STAHL, A.: Toolbox. Public Report of Workpackage 6 of the EU-Project HOTEL: How to analyse Life Quality, an accompanying measure within the EU fifth Framework Programme Keyaction „Improving the Socio Economic Knowledge Base“; HPSE-2002-60057, Vienna, 2004.
- CDV: State of the Art report, Deliverable D3 of the EU-project SIZE – Life quality of senior citizens in relation to mobility conditions, RTD programme “Quality of Life and Management of Living Resources, Brno, 2004.
- FORWARD, S. et al.: State of the art ASI – Assess Implementations in the frame of Cities of Tomorrow, Proposal No: EVG3-CT2002-80013, 2004.
- RISSER, R. et al.: Pilot Study Report, Deliverable 7 of the EU-Project HOTEL: How to analyse Life Quality, an accompanying measure within the EU fifth Framework Programme Keyaction, Bratislava, Cuneo, Lund & Vienna, 2004.
- RISSER, R.: Gut zu Fuss. Fußgänger als Verkehrsteilnehmer 2. Klasse. Mandelbaum Verlag, Wien, 2002.
- RUOSS, E.: Lebensqualität und Mobilität. Der bewegte Mensch – Vision oder Alptraum für die Wirtschaft. RIO Management Forum 99 vom 11./12. November 1999 im Verkehrshaus der Schweiz, Luzern, 1999.
- SEISSER, O., WOLF-EBERL, S.: Jugleist. Gruppenspezifische Leistbarkeit und Präferenz von Verkehrsmitteln; Ausschreibung ways2go. Research & Data Competence, Herry Consult, Wegener Center, Graz, 2010.