Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/ Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.
http://www.ub.tuwien.ac.at

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.
http://www.ub.tuwien.ac.at/eng

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

DIPLOMARBEIT

Der Einfluss der Raumstruktur und der sozialräumlichen Umgebung auf urbanes Mobilitätsverhalten im Kontext von Veränderungsprozessen

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin unter der Leitung

Univ. Prof. DI Dr. techn. Josef Michael Schopf
E230
Institut für Verkehrswissenschaften

DI Tadej Brezina
E230
Institut für Verkehrswissenschaften

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung
von
Nina Moser, BSc
0926688

Wien, am

Abstract

Societal objectives in terms of mobility, for instance the reduction of air pollution, should be effectively tackled by spatial planning. For that purpose, it is necessary to identify which regional or local elements (in terms of spatial structure and socio-spatial environment) are relevant for mobility behaviour. These elements are then connected to emotions and experiences to be able to determine if the individual choice of transport mode can be influenced by spatial measures.

To identify and interpret regional or local influences within this thesis, parts of mobility biographies are gathered using qualitative guided interviews. This research method takes the routinization of mobility behaviour into consideration by analysing a transformation process - the 17 interviewed persons moved from a rural area to Vienna within the last 2 years. The interviews are thematically analysed in detail, which allows drawing the following conclusions.

This thesis finds that the highest impact factor on individual modal choice is the independent and flexible accessibility of every destination. If it is possible to reach those by different transport modes, the factors safety and effort for usage are important in the decision-making process. Additionally mixed land use, the quality of stay, social life and distribution of usage rights in public space, as well as the self-perception in the context of physical activity and the behaviour of acquaintances are relevant for the choice of active mobility. In general, the sample, consisting of "Millennials", decides pragmatically between the best fitting transport modes for rural or urban spatial structures in consideration of their individual financial situation. But this pragmatism is accompanied by a lack of imagination for the possibility of changes in spatial structure (e.g. implementation of more green spaces in the city).

Several aspects can be derived from this thesis to influence the modal choice of newcomers through spatial measures. Beforehand the lack of imagination needs to be tackled by clearly showing possible changes of the public space and their positive impact. To reach certain aims in terms of mobility behaviour, spatial planners should focus on providing safe accessibility with low effort for usage. In addition, the highest potential for change lies within active mobility, especially in biking.

These findings can be used to review catalogues of measures and strategic planning goals in terms of urban mobility. As an example the thematic concept "Urban Mobility Plan Vienna" of the Urban Development Plan Vienna "STEP 2025" was evaluated.

Zusammenfassung

Gesellschaftliche Ziele im Mobilitätsbereich, wie beispielweise die Reduktion des Schadstoffausstoßes, sollen durch zielführende raumplanerische Ansätze verfolgt werden können. Deshalb ist es notwendig, nicht nur eine Aufzählung regional-lokaler Elemente (Raumstruktur und sozialräumliche Umgebung) mit Einfluss auf Verkehrsmittelwahl zu erheben, sondern auch zu untersuchen, wie diese mit Erfahrungen und Emotionen verknüpft sind, um eine etwaige Beeinflussbarkeit des individuellen Mobilitätsverhaltens durch infrastrukturelle Maßnahmen feststellen zu können.

Um dies zu untersuchen, wurden im Rahmen dieser Arbeit qualitative leitfadengestützte Interviews geführt, um den Ausschnitt einer Mobilitätsbiographie zu erfassen. Diese Untersuchungsmethode berücksichtigt die Routinisierung des Mobilitätsverhalten, durch die Analyse von Veränderungsprozessen. Die 17 Interviews mit Personen, welche in den letzten zwei Jahren vom ländlichen Raum in die Stadt Wien gezogen sind, wurden einer thematischen Analyse unterzogen, welche die folgenden Schlüsse zulässt.

Den größten Einfluss auf die individuelle Verkehrsmittelwahl hat die unabhängige und flexible Erreichbarkeit sämtlicher Ziele einer Person; ist diese durch verschiedene Verkehrsmittel gegeben, kommen die Faktoren Sicherheit und Nutzungsaufwand als Entscheidungsgrundlagen hinzu. Im Zusammenhang mit aktiver Mobilität sind zusätzlich die Nutzungsmischung, die Aufenthaltsqualität, das soziales Leben und die Verteilung der Nutzungsrechte im öffentlichen Raum relevant. Des Weiteren ist das Selbstbild in Bezug auf körperliche Aktivität und das Verhalten Bekannter von Wichtigkeit. Allgemein zeigt sich unter den befragten Personen, welche der Generation der „Millennials“ angehören, ein durchgehendes Muster pragmatischer (Mobilitäts-)Entscheidungen. Je nach Raumstruktur (Land oder Stadt) wird zwischen den am besten geeigneten Verkehrsmitteln gewechselt, im Rahmen persönlicher finanzieller Möglichkeiten. Dieser Pragmatik folgt jedoch auch ein Mangel an Vorstellungskraft, dass Veränderungen raumstruktureller Elemente (bspw. Implementierung von mehr Begrünung in der Stadt) möglich sind.

Als Schlussfolgerung können Ansatzpunkte zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens von Zuzüglerinnen und Zuzüglern festgestellt werden. Ein Punkt steht allen voran, welcher infrastrukturelle Maßnahmen ergänzen sollte – die Möglichkeiten zur Veränderung des öffentlichen Raumes anschaulich darzustellen und deren positive Wirkung auf bestehende Probleme zu kommunizieren sowie die Vorstellungskraft anzuregen. Zudem sind Bereiche feststellbar, auf welche sich Raumplanerinnen und Raumplanern fokussieren sollen, um Zielsetzungen im Mobilitätsbereich zu erreichen, allen voran die Erreichbarkeit mit hohem Sicherheitsgefühl und geringem Nutzungsaufwand zu gewährleisten. Des Weiteren wird am meisten Veränderungspotential und -wunsch bei aktiver Mobilität geäußert, insbesondere die Radinfrastruktur in der Stadt Wien gewährt kein ausreichendes Sicherheitsempfinden, zu wenig Orientierungsmöglichkeiten und verursacht Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Zur weiteren Förderung aktiver Mobilität ist die Nutzungsmischung zu gewährleisten sowie der öffentliche Raum mit Aufenthaltsqualität und hohem Erholungswert zu gestalten.

Diese Ansatzpunkte, bzw. allgemein die Ergebnisse dieser Arbeit, können zur Überprüfung von Maßnahmenkatalogen und Entwicklungsstrategien im Bereich urbane Mobilität herangezogen werden, wie am Beispiel des Stadtentwicklungsplan Wien „STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität“ gezeigt wird.

Danksagung

Ich möchte an dieser Stelle meinen Dank an alle Personen aussprechen, welche mich beim Verfassen dieser Arbeit begleitet haben.

Ein großes Dankeschön geht an Prof. DI Dr. Josef Michael Schopf und DI Tadej Brezina, welche mich im Rahmen ihrer Betreuung mit kritischem Hinterfragen und wertvollen Hinweisen unterstützten.

Ein ganz besonderes Danke geht an DI Dr. Alexandra Millonig und Matthias Wunsch, MSc vom Austrian Institute of Technology (AIT), welche mich bei allen Schritten dieser Arbeit begleitet haben - ohne ihre beständige Unterstützung und Motivation wäre meine Arbeit nicht in dieser Form zustande gekommen.

Bedanken möchte ich mich selbstverständlich auch bei allen Personen, welche sich die Zeit genommen haben, an meiner Erhebung teilzunehmen.

Ein herzliches Dankeschön geht an Valerie Batiajew, Katharina Hochleitner und Stefan Scheiblhofer, welche immer ein offenes Ohr hatten sowie Veronika Heider, die zusätzlich zahlreiche Stunden in das Korrekturlesen dieser Arbeit investiert hat.

Meinen Eltern Josef und Lia Moser gilt spezielle Erwähnung - danke für euer Vertrauen und Verständnis.

Zu guter Letzt möchte ich mich bei einem ganz besonderen Menschen bedanken, Clemens Pegritz - danke dir für jede gemeinsame Minute.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Tabellenverzeichnis

1 Einleitung 1

1.1 Problemstellung 1

1.2 Forschungsfragen 2

1.3 Aufbau der Arbeit 2

2 Stand des Wissens 3

2.1 Begriffsdefinitionen 3

2.2 Ansätze bestehender Forschungen 5

2.2.1 „Residental self-selection“ 5

2.2.2 „Residental dissonance“ 6

2.2.3 Vordefinierte Modi oder Wegzwecke 7

2.2.4 Mobilitätsbiographien und Schlüsselereignisse 8

2.3 Relevante Elemente der Raumstruktur in Bezug auf Mobilitätsverhalten 10

2.3.1 Nachbarschaftstyp 10

2.3.2 Topographie 10

2.3.3 Erreichbarkeit 11

2.3.4 Nutzungsmischung 12

2.3.5 Qualität der Wohnumgebung 13

2.3.6 Gestaltung der Freiflächen 14

2.3.7 Qualität der Verkehrsinfrastruktur 14

2.3.8 PKW - Parkplatzverfügbarkeit 15

2.3.9 ÖV-Haltestellendichte 16

2.3.10 Straßennetz / Kreuzungsdichte 16

2.3.11 Bevölkerungsdichte 17

2.4 Sozialräumliche Umgebung und ihr Einfluss auf Mobilitätsverhalten 18

2.4.1 Geselligkeit und Sicherheit in der Nachbarschaft 18

2.4.2 Anpassung an lokale Gegebenheiten 18

2.4.3 Erfahrungen 19

2.4.4 Beziehungen 19

2.4.5 Generationsunterschied 20

2.5 Zusammenfassung des Stand des Wissens und der Wissenslücken 21
3 Methode 22
3.1 Vor- und Nachteile quantitativer und qualitativer Forschung 22
3.2 Leitfadengestützte Interviews – Mobilitätsbiographie 23
3.3 Analyse 26
4 Erhebung 28
4.1 Kriterien zur Suche der Interviewpartnerinnen und -partner 28
4.2 Interviewleitfaden 29
4.3 Durchführung der Interviews 30
4.3.1 Stichprobe 30
4.3.2 Datenumfang und Anmerkungen zu Transkriptionen 33
4.4 Durchführung der Kodierung 34
5 Ergebnisse 37
5.1 Verhaltens- und Bedeutungsmuster – Mobilität am Land 37
5.1.1 PKW: Verhaltens- und Bedeutungsmuster am Land 38
5.1.2 Öffentlicher Verkehr: Verhaltens- und Bedeutungsmuster am Land 41
5.1.3 Zu Fuß gehen: Verhaltens- und Bedeutungsmuster am Land 43
5.1.4 Fahrrad: Verhaltens- und Bedeutungsmuster am Land 44
5.2 Verhaltens- und Bedeutungsmuster - Mobilität in der Stadt Wien 47
5.2.1 Öffentlicher Verkehr: Verhaltens- und Bedeutungsmuster in der Stadt 48
5.2.2 Zu Fuß gehen: Verhaltens- und Bedeutungsmuster in der Stadt 51
5.2.3 Fahrrad: Verhaltens- und Bedeutungsmuster in der Stadt 54
5.2.4 PKW: Verhaltens- und Bedeutungsmuster in der Stadt 58
5.2.5 Car-Sharing: Verhaltens- und Bedeutungsmuster in der Stadt 61
5.3 Relevante raumstrukturelle und sozialräumliche Elemente 63
5.3.1 Nutzungsmischung in der Wohnumgebung 63
5.3.2 Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes in der Stadt 65
5.3.3 Soziales Leben im öffentlichen Raum 67
5.3.4 Nutzungsrechte im öffentlichen Raum – Verteilung und Konflikte in der Stadt 67
5.3.5 Persönliche Erfahrungen – der Einfluss der Wohndauer auf Mobilitätsverhalten 69
5.3.6 Qualität der Verkehrsinfrastruktur im urbanen Raum 70
5.3.7 Lebensentwürfe und Wohnortwahl – „residental self-selection“? 72

5.3.8 Erreichbarkeit ermöglicht Unabhängigkeit - Assoziationen am Land und in der Stadt 74
5.4 Soziale Aspekte und deren Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten 77
5.4.1 Pragmatischer Zugang zu Mobilität – Generationsfrage 77
5.4.2 Einfluss des Mobilitätsverhaltens Bekannter – Schwerpunkt Radfahren 78
5.4.3 Die Rolle des Selbstbildes in Bezug auf körperliche Aktivität 78
5.5 Ansatzpunkte für Planerinnen und Planer 80
5.5.1 Wahrnehmung der Veränderungsmöglichkeiten von Raumstruktur und dem Verhalten anderer 80
5.5.2 Veränderungswünsche des individuellen Mobilitätverhaltens 81
5.5.3 Ansatzpunkte für angesprochene Wünsche, Präferenzen und Probleme 82
5.6 Zusammenfassung der Ergebnisse 88
6 Diskussion 89
6.1 Pragmatische Mobilitätsentscheidungen basierend auf Erreichbarkeiten 89
6.1.1 Erreichbarkeit sämtlicher Ziele bestimmt die Verkehrsmittelwahl 89
6.1.2 Pragmatischer Zugang zu Mobilität der Generation „Millennials“ 90
6.2 Qualität der Verkehrsinfrastruktur und der Einfluss von Nutzungsaufwand und Sicherheit 92
6.2.1 Öffentlicher Verkehr und aktive Mobilität im Vergleich 92
6.2.2 PKW-Nutzung in der Stadt – verbunden mit hohem Nutzungsaufwand 93
6.3 Einflussfaktoren für die Wahl aktiver Mobilität 95
6.3.1 Nutzungsmischung 95
6.3.2 Aufenthaltsqualität und soziales Leben im öffentlichen Raum 95
6.3.3 Verteilung der Nutzungsrechte im öffentlichen Raum 96
6.3.4 Rolle des Selbstbildes in Bezug auf körperliche Aktivität 97
6.3.5 Verhalten Bekannter in Bezug auf Radfahren 97
6.4 Raumplanerische Ansatzpunkte im Vergleich zu den Handlungsfeldern der Stadt Wien 98
6.4.1 Vorstellungskraft anregen und die Planbarkeit bewusstmachen 98
6.4.2 Veränderungswünsche zur Förderung aktiver Mobilität 99
6.4.3 Car-Sharing Angebot ausbauen 104
6.4.4 Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung 105
7 Conclusio 107
Literatur 109
Anhang - Interviewleitfaden 113

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
PKW	Personenkraftwagen
ÖV	Öffentlicher Verkehr

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Qualitative Arbeit um Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten festzustellen 23
Abbildung 2: Qualitative Interviews zur Analyse individueller Begründungen 24
Abbildung 3: Lebensverlauf Ansatz - Verkehrsnachfrage im Lebensverlauf 24
Abbildung 4: Vorteile der Erhebung von Mobilitätsbiographien 25
Abbildung 5: Anwendung der Mobilitätsbiographien in der vorliegenden Arbeit 26
Abbildung 6: Kriterien zur Suche nach Interviewpartnerinnen und -partner 28
Abbildung 7: Beispiel Kodierung gesamter Absatz 34
Abbildung 8: Kodierung: Vergleich Modi 34
Abbildung 9: Kodierung: Bequemlichkeit Präferenz 34
Abbildung 10: Kodierung: Wetter - Begründung 34
Abbildung 11: Kodierung: Aggression / Verärgerung 34
Abbildung 12: Kodierung: relative Bewertung 35
Abbildung 13: Kodierung: Absolute Bewertung 35
Abbildung 14: Kodierungen der Orts- und Zeitbezüge 35
Abbildung 15: Kodierungen der Informationen zur Einordnung der Aussagen 35
Abbildung 16: Kodierungen des Mobilitätsverhaltens 36
Abbildung 17: Kodierungen in Bezug auf die Forschungsfragen 36
Abbildung 18: Verhaltensmuster – Mobilität am Land (qualitative Veranschaulichung) 38
Abbildung 19: PKW-Nutzung am Land – Überblick Einflüsse und Assoziationen 39
Abbildung 20: ÖV-Nutzung am Land – Überblick Einflüsse und Assoziationen 41
Abbildung 21: Zu Fuß gehen am Land – Überblick Einflüsse und Assoziationen 43
Abbildung 22: Radfahren am Land – Überblick Einflüsse und Assoziationen 45
Abbildung 23: Verhaltensmuster – Mobilität in der Stadt (qualitative Veranschaulichung) 48
Abbildung 24: ÖV-Nutzung in der Stadt – Überblick Einflüsse und Assoziationen 49
Abbildung 25: Zu Fuß gehen in der Stadt – Überblick Einflüsse und Assoziationen 51
Abbildung 26: Radfahren in der Stadt – Überblick Einflüsse und Assoziationen 54
Abbildung 27: PKW-Nutzung in der Stadt – Überblick Einflüsse und Assoziationen 59
Abbildung 28: Konflikte Rad vs. andere Modi durch gemeinsame Wegführung 69
Abbildung 29: Qualität der Infrastruktur im Vergleich zwischen ÖV und Rad 70
Abbildung 30: Lebensentwürfe und Wohnortwahl 73
Abbildung 31: Wechsel je nach Raumstruktur am Land und in der Stadt 73

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Überblick Definition des Begriffes "Raumstruktur" in der Literatur 3
Tabelle 2: Überblick erwähnte Studien im Stand des Wissens 9
Tabelle 3: Relevante Elemente der Raumstruktur - Nachbarschaftyp 10
Tabelle 4: Relevante Elemente der Raumstruktur - Topographie 11
Tabelle 5: Relevante Elemente der Raumstruktur - Erreichbarkeit 12
Tabelle 6: Relevante Elemente der Raumstruktur - Nutzungsmischung 13
Tabelle 7: Relevante Elemente der Raumstruktur - Qualität der Wohnumgebung 14
Tabelle 8: Relevante Elemente der Raumstruktur - Gestaltung der Freiflächen 14
Tabelle 9: Relevante Elemente der Raumstruktur - Qualität der Verkehrsinfrastruktur 15
Tabelle 10: Relevante Elemente der Raumstruktur - PKW-Parkplatzverfügbarkeit 16
Tabelle 11: Relevante Elemente der Raumstruktur - Haltestellendichte 16
Tabelle 12: Relevante Elemente der Raumstruktur - Straßennetz / Kreuzungsdichte 17
Tabelle 13: Relevante Elemente der Raumstruktur - Bevölkerungsdichte 17
Tabelle 14: Sozialräumliche Umgebung - Geselligkeit und Sicherheit in der Nachbarschaft 18
Tabelle 15: Sozialräumliche Umgebung - Anpassung an lokale Gegebenheiten 19
Tabelle 16: Sozialräumliche Umgebung - Erfahrungen 19
Tabelle 17: Sozialräumliche Umgebung - Beziehungen 20
Tabelle 18: Sozialräumliche Umgebung - Generationsunterschied 20
Tabelle 19: Ablaufschema thematische Analyse (vgl. Braun / Clarke 2006: 87) 27
Tabelle 20: Überblick Interviewpartnerinnen und Interviewpartner 32
Tabelle 21: Nutzungsmischung in der Wohnumgebung – Wirkung auf Mobilitätsverhalten 64
Tabelle 22: Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes – Wirkung auf Mobilitätsverhalten 66
Tabelle 23: Soziales Leben im öffentlichen Raum– Wirkung auf Mobilitätsverhalten 67
Tabelle 24: Nutzungsrechte im öffentlichen Raum – Wirkung auf Mobilitätsverhalten 69
Tabelle 25: Persönliche Erfahrungen – Wirkung auf Mobilitätsverhalten 70
Tabelle 26: Qualität der Verkehrsinfrastruktur – Wirkung auf Mobilitätsverhalten 72
Tabelle 27: Lebensentwürfe und Wohnortwahl – Wirkung auf Mobilitätsverhalten 74
Tabelle 28: Erreichbarkeit ermöglicht Unabhängigkeit – Wirkung auf Mobilitätsverhalten 76
Tabelle 29: Pragmatischer Zugang zu Mobilität – Wirkung auf Mobilitätsverhalten 78
Tabelle 30: Einfluss des Mobilitätsverhaltens Bekannter – Wirkung auf Mobilitätsverhalten 78
Tabelle 31: Rolle des Selbstbildes – Wirkung auf Mobilitätsverhalten 79
Tabelle 32: Ansatzpunkt: Wahrnehmung Möglichkeiten zur Veränderung – Beurteilung Wirksamkeit auf Mobilitätsverhalten 81
Tabelle 33: Ansatzpunkt: Veränderungswünsche – Beurteilung Wirksamkeit auf Mobilitätsverhalten 82
Tabelle 34: Ansatzpunkte: für angegebene Wünsche, Präferenzen und Probleme – Beurteilung Wirksamkeit auf Mobilitätsverhalten 87
Tabelle 35: Erreichbarkeit aller Ziele, jederzeit – Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen 90
Tabelle 36: Pragmatischer Zugang zur Mobilität – Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen 91
Tabelle 37: Qualität der Verkehrsinfrastruktur - Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen 94
Tabelle 38: Nutzungsmischung – Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen 95
Tabelle 39: Aufenthaltsqualität und soziales Leben im öffentlichen Raum - Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen 96

Tabelle 40: Verteilung der Nutzungsrechte im öffentlichen Raum - Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen 96
Tabelle 41: Rolle des Selbstbildes - Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen 97
Tabelle 42: Verhalten Bekannter in Bezug auf Radfahren - Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen 97
Tabelle 43: Vorstellungskraft anregen – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung 99
Tabelle 44: Veränderungswünsche des Mobilitätsverhaltens – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung 100
Tabelle 45: Überforderung und Orientierungsschwierigkeiten am Rad minimieren – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung 101
Tabelle 46: Senkung des Nutzungsaufwandes des Rades – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung 101
Tabelle 47: Förderung Radfahren als ergänzende Mobilitätsoption durch Leihräder – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung 102
Tabelle 48: Sicherheitsempfinden am Rad und für zu Fuß Gehende erhöhen – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung 103
Tabelle 49: Erholungswert im öffentlichen Raum und Wohnqualität erhöhen – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung 104
Tabelle 50: Car-Sharing Angebot ausbauen – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung 105
Tabelle 51: Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung 105

1 Einleitung

1.1 Problemstellung

Der Einfluss der Raumstruktur und der sozialräumlichen Umgebung auf das Mobilitätsverhalten ist aus verschiedenen Blickwinkeln von Interesse. Einerseits, um dem individuellen Verhalten zu Grunde liegende Begründungen und deren Beeinflussbarkeit festzustellen, und andererseits um zu untersuchen, inwiefern die Veränderung raumstruktureller Elemente dazu beitragen kann, gesellschaftliche Ziele im Zusammenhang mit Mobilität zu erreichen. Diese Zielsetzungen beruhen darauf, dass die Verkehrsmittelwahl großen Einfluss auf den individuellen Energieverbrauch und etwaigen verursachten Schadstoffausstoß hat, welcher sowohl Auswirkungen auf das Klima auf globaler Ebene hat als auch die lokale Luftgüte bedingt. Letztere wirkt sich auf die Gesundheit der Bewohnerinnen und Bewohner aus, ebenso wie aktive Mobilität. In diesem Zusammenhang ist das Verhalten von Städterinnen und Städtern besonders bedeutend, da das prognostizierte Städtewachstum und die bereits bestehende Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Nutzungsdichte ein hohes Verkehrsaufkommen auf geringer Fläche zur Folge haben, aber auch das Potential für eine etwaige gesellschaftlich erwünschte Änderung des Modal Splits bergen.

Um relevante Elemente der Raumstruktur im Rahmen der Verkehrsmittelwahl als Ansatzpunkte (für Planerinnen und Planer) festlegen zu können und um deren konkreten Nutzen besser einschätzen zu können, ist das Erforschen der Ursachen für individuelles Mobilitätsverhalten notwendig. Bestehende Untersuchungen versuchen die Frage nach raumstrukturellen Elementen mit Einfluss auf das Mobilitätsverhalten zu beantworten - Erreichbarkeit, Nutzungsmischung, Qualität der Wohnumgebung, PKW-Parkplatzverfügbarkeit und Haltestellendichte des ÖV konnten bereits als wichtige Einflussfaktoren festgestellt werden. Jedoch basieren viele dieser Ergebnisse auf Studien, die der „residental self-selection“ hohe Bedeutung zuweisen, welche aus einigen (in folgenden Kapiteln erläuterten) Gründen kritisierbar ist. Des Weiteren werden oft nur bestimmte Wegzwecke oder die Nutzung einzelner Verkehrsmittel untersucht, was zu der Verfälschung von Ergebnissen führen kann. Weiter konnten sozialräumlichen Faktoren wie den lokalen Mobilitätsgewohnheiten, den persönlichen Beziehungen und der Zugehörigkeit zu sozialen Gruppen Relevanz nachgewiesen werden. Die Untersuchung von Raumstruktur, unter Beachtung der Wichtigkeit von sozialräumlicher Umgebung, erfolgte jedoch selten. Somit kann die Frage **wie** sich die Raumstruktur, unter der Beachtung von sozialräumlicher Umgebung, auf Mobilitätsverhalten auswirkt, nicht ausreichend beantwortet werden. Eine tiefgehende Analyse dessen ist notwendig, um Emotionen und Erfahrungen, welche mit raumstrukturellen Elementen verknüpft sind, festzustellen und deren Beeinflussbarkeit (auch) durch infrastrukturelle Maßnahmen besser einschätzen zu können. Da das Mobilitätsverhalten von Routinen geprägt ist, wurde zur Beantwortung der folgenden Forschungsfragen die Untersuchung des Verhaltens von Personen in Veränderungsprozessen ausgewählt.

1.2 Forschungsfragen

Aufbauend auf die im Kapitel 1.1 erläuterte Problemstellung ergeben sich folgende Forschungsfragen:

1. Welche regional-lokalen Elemente der Raumstruktur und der sozialräumlichen Umgebung beeinflussen das Mobilitätsverhalten im urbanen Raum?
   1.1. Wie tragen raumstrukturelle Elemente vor und nach einer Änderung der Wohngegend zur Verkehrsmittelwahl für jegliche Wegzwecke bei?
   1.2. Wie ist das individuelle Mobilitätsverhalten vor und nach einer Änderung der Wohngegend an die sozialräumliche Umgebung angepasst?
2. Welche raumplanerischen Ansatzpunkte sind zielführend um Verkehrsmittelwahl von Zuzüglerinnen und Zuzüglern im urbanen Raum zu beeinflussen?

1.3 Aufbau der Arbeit

Um die Forschungsfragen beantworten zu können, wird als erstes ein Überblick über den Stand des Wissens gegeben, hierfür werden zunächst die Begriffe „Raumstruktur“ und „sozialräumliche Umgebung“ definiert und Ansätze bestehender Forschung diskutiert. Weiter werden, laut Literatur relevante, Elemente der Raumstruktur und der sozialräumlichen Umgebung und ihr Einfluss auf Mobilitätsverhalten geschildert. In der Folge wird die angewandte Methode – leitfadengestützte Interviews, um Ausschnitte von Mobilitätsbiographien zu erfassen - erläutert. Danach wird die Durchführung der Methode beschrieben. Des Weiteren werden die Ergebnisse ausführlich geschildert, einerseits wird ein Überblick über Verhaltens- und Bedeutungsmuster am Land und in der Stadt gegeben, um die anschließend geschilderten raumstrukturellen und sozial(räumlichen) Elemente in Bezug auf Mobilitätsverhalten besser einordnen zu können, und andererseits werden sich daraus ergebende Ansatzpunkte erläutert. Danach werden die Ergebnisse einer Diskussion unterzogen und schließlich werden in den Schlussfolgerungen die Forschungsfragen zusammenfassend beantwortet.

2 Stand des Wissens

Im folgenden Kapitel zum Stand des Wissens werden die Begriffe „Raumstruktur“ und „sozialräumliche Umgebung“ für die vorliegende Arbeit definiert. Weiterführend werden die verschiedenen Ansätze bestehender Forschungen dargestellt und kritisch betrachtet. Schließlich wird ein Überblick bezüglich laut Literatur relevanter Elemente der Raumstruktur in Bezug auf das Mobilitätsverhalten gegeben. Als Übergang zum Kapitel 3 werden die bestehenden Wissenslücken als Grundlage für die Forschungsfragen dieser Arbeit zusammengefasst.

2.1 Begriffsdefinitionen

In diesem Kapitel wird die Variation der möglichen Definitionen von „Raumstruktur“ dargestellt. Es wird bewusst darauf verzichtet, die verschiedenen englischen Bezeichnungen, welche für den Begriff „Raumstruktur“ stehen können wie „urban form“, „spatial context“, „built environment“ etc., zu übersetzen. Diese entsprechen einem Auszug der Begriffe, die zur Literaturrecherche zum Thema miteinbezogen wurden, und sollen als Überleitung zu den in der Arbeit verwendeten Definitionen dienen.

"Raumstruktur" Defintionen in der Literatur		
Allgemein		
Begriff	**Definiton**	**Autorinnen u. Autoren**
urban form	Dichte, Design, Diversität, Erreichbarkeit	Liu / Shen 2011
	Standort von Opportunitäten	Lanzendorf 2010
spatial context	Urbaner Kontext, Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln	Clark et al. 2016
built environment	Landnutzung, urbane Form, Eigenschaften des Straßennetzwerks	Bhat / Guo 2007
Einzelne Elemente		
Begriff	**Definiton**	**Autorinnen u. Autoren**
neighborhood characteristics	Erreichbarkeit, Optionen für körperliche Aktivität, Sicherheit, soziales Leben, Attraktivität der Wohnumgebung und Freiraumgestaltung	Cao et al. 2007
environmental attributes	Bevölkerungsdichte, Kreuzungsdichte, Haltestellendichte, Anzahl der Parks, Nutzungsmischung, Abstand zur nächsten öffentlichen Verkehrsmittelstation	Sallis et al. 2016
spatial / accessibility state variables	Größe der Stadt, zentraler od. abgelegener Wohnort, Urbanität gemessen an der Erreichbarkeit zu Fuß zu verschiedenen Einrichtungen, Gehentfernung von einer öffentlichen Verkehrsmittelstation zum Arbeitsort	Scheiner et al. 2016

Tabelle 1: Überblick Definition des Begriffes "Raumstruktur" in der Literatur

Einige Begriffe bzw. deren Definitionen sind allgemein gehalten.Vier Dimensionen der „urban form“ werden oft benutzt um den Einfluss der „built environment“ auf Mobilität zu untersuchen: Dichte, Design, Diversität und Erreichbarkeit (vgl. Liu / Shen 2011: 349), oder die “urban form” wird auch definiert als Standort von Opportunitäten (vgl. Lanzendorf 2010: 282). “Spatial context” wird der urbane

Kontext und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln genannt (vgl. Clark et al. 2016: 90). “Built environment” wird als Überbegriff verwendet, um die Landnutzung, die urbane Form und die Eigenschaften des Straßennetzwerks zu beschreiben (vgl. Bhat / Guo 2007: 507).
Ferner werden teilweise einzelne Elemente als Definition genannt. Von Cao, Mokhtarian und Handy (vgl. 2007: 541) werden „built environment” oder auch “neighborhood characteristics” als Erreichbarkeit, Optionen für körperliche Aktivität, Sicherheit, soziales Leben, Attraktivität der Wohnumgebung und Freiraumgestaltung definiert. Sallis et al. (vgl. 2016: 2207) sprechen von „environmental attributes” als Bezeichnung für Bevölkerungsdichte, Kreuzungsdichte, Haltestellendichte, Anzahl der Parks, Nutzungsmischung und Abstand zur nächsten öffentlichen Verkehrsmittelstation. „Spatial / accessibility state variables” werden hingegen von Scheiner, Chatterjee und Heinen (vgl. 2016: 154) herangezogen: Größe der Stadt, zentraler oder abgelegener Wohnort, Urbanität gemessen an der Erreichbarkeit zu Fuß zu verschiedenen Einrichtungen, Gehentfernung von einer öffentlichen Verkehrsmittelstation zum Arbeitsort.
Die Begrifflichkeiten variieren demnach je nach Studie (s. Tab. 1) und bezeichnen oft mehr deren verfügbare Datenlage, als eine übergreifende Definition.
Folgende Definitionen wurden für die vorliegende Arbeit verfasst und verwendet:

„Raumstruktur“
Der Begriff „Raumstruktur“ umfasst die Bebauungsstruktur (Bebauungsdichte, Anordnung von Straßen und Plätzen…), die Bevölkerungsdichte, die Anordnung von Freiflächen, die Nutzungsmischung, die Verkehrsinfrastruktur für alle Modi (Durchwegung, Abstellplätze, Haltestellen…) und daraus resultierende Erreichbarkeiten, sowie die Gestaltung des öffentlichen Raumes (Fassaden, Materialien, Begrünung, Möblierung…).

„Sozialräumliche Umgebung“
Die „sozialräumliche Umgebung“ umfasst die Personen in direktem Kontakt zueinander (Familie, Partnerin u. Partner, Freundinnen u. Freunde, Bekannte, Nachbarinnen u. Nachbarn…), aber auch die Gesellschaft sowie ihre politische und mediale Repräsentanz. Das wahrgenommene Verhalten, bzw. zu Grunde liegende Meinungen und Werte der „sozialräumlichen Umgebung“, prägen das individuelle (Mobilitäts-)Verhalten und die Beurteilung dessen, was als sozial akzeptierte Norm angesehen wird (z.B. welche Verkehrsmittel, unter welchen Bedingungen, für welche Zwecke, als geeignet beurteilt werden). Persönliche Meinungen und Werte werden von Kindheit an geprägt, konstant beeinflusst und können sich bei Veränderung der „sozialräumlichen Umgebung“ dementsprechend wandeln. Diese Bedeutungsmuster manifestieren sich zudem in politischen Zielsetzungen, entsprechenden Planungen und deren Ausführungen (z.B. spiegeln sich frühere oder auch noch gegenwärtige Bedeutungsmuster in bestehender (Verkehrs-)Infrastruktur wider).

Folgende Begriffe werden ebenfalls in dieser Arbeit verwendet:
Bedienzeit des ÖV: Zeitraum in dem der öffentliche Verkehr eine bestimmte Strecke oder Gebiet bedient.
Citybike: Das offizielle Angebot an Leihrädern in der Stadt Wien.

Millennials: Die Bezeichnung der Generation geboren zwischen den Jahren 1983 und 2000.
Modal Split: Die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel.
Multimodalität: Die Verwendung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines festgelegten Zeitraumes.
Nutzungsrechte im öffentlichen Raum: Die Verteilung der Rechte zur Nutzung definierter Flächen im öffentlichen Raum (Bspw. PKW-Parkplätze vorgesehen für PKW-Nutzerinnen und Nutzer).
Wegzweck(e): Der Zweck oder die Zwecke wofür ein Weg von einer Person zurückgelegt wird.

2.2 Ansätze bestehender Forschungen

Zur Beantwortung der Frage, welche Aspekte der Raumstruktur und der sozialräumlichen Umgebung das Mobilitätsverhalten beeinflussen, werden unterschiedliche Forschungsansätze verwendet. Diese basieren auf verschiedenen Grundüberlegungen, welche anschließend erläutert und kritisch betrachtet werden. Dabei wird eingegangen auf „residental self-selection“, „residental dissonance“, die Untersuchung vordefinierter Modi oder Wegzwecke und schließlich die Analyse von Mobilitätsbiographien. Einen Überblick über die erwähnten Studien wird in Tabelle 2 gegeben, welche die verwendete(n) Methode(n), das jeweilige Untersuchungsgebiet, die Zielgruppe sowie die untersuchten Modi und Wegzwecke beinhaltet.

2.2.1 „Residental self-selection“

Zunächst wird die oft im Fokus stehende „residental self-selection“ thematisiert. Die Debatte um „residental self-selection“ versucht eine Antwort darauf zu finden, ob oder inwieweit örtliche Abweichungen des Mobilitätsverhaltens durch räumliche Kriterien erklärt werden können und in welcher Höhe sie durch soziale und persönliche Kriterien bestimmt sind (vgl. Scheiner 2014: 15). Gemäß dieser Überlegung wird die individuelle Wohnortwahl auch nach persönlichen Präferenzen in der Verkehrsmittelwahl getroffen, und beeinflusst infolge das Mobilitätsverhalten (vgl. Cao et al. 2007: 554, vgl. 2009: 558; vgl. Handy et al. 2005: 442).
Dem Grundgedanken der „residental self-selection“ steht gegenüber, dass das Haushaltseinkommen, vor allem bei geringen Einkünften, der bedeutendste Faktor bei der Wohnortsuche und Autobesitz ist (vgl. Bhat / Guo 2007: 524). Insofern könnte diese nur bei Personen vorkommen, deren Verdienst diese Wahlfreiheit zulässt. Zusätzlich zeigen Studien zur „residental self-selection“ aber auch auf, dass eine Änderung der Raumstruktur einen Wandel des Mobilitätsverhaltens zur Folge hat (vgl. Cao et al. 2007: 554; vgl. Handy et al. 2005: 442), was wiederum für eine geringere Relevanz der „residental self-selection“ im Mobilitätsbereich spricht, als postuliert wird.
Zudem wurde die individuelle Wohnortwahl nach persönlichen Präferenzen in der Verkehrsmittelwahl überwiegend in Studien aus den USA untersucht und nachgewiesen. Diese Erkenntnisse sind nur bedingt auf europäische Verhältnisse übertragbar, da einige Faktoren stark divergieren. Allen voran ist die Bebauungs- und Bevölkerungsdichte in den meisten amerikanischen Städten viel geringer als in vielen europäischen urbanen Gebieten. Generell ist die infrastrukturelle Ausrichtung auf motorisierten Individualverkehr in den USA noch intensiver erfolgt als in vielen Ländern Europas. Durch die vorhandenen gebauten Strukturen und der daraus resultierenden geringen Bevölkerungsdichte in vielen Städten der USA, ist es meist gar nicht möglich, ein funktionierendes öffentliches Verkehrsmittelnetz aufzubauen, welches laut „residental self-selection“ Überlegungen theoretisch als präferierte

Mobilitätsform ausgewählt werden kann. Außerdem wurde und wird Radverkehr in vielen Studien aus den USA nicht untersucht, da dieser entweder tatsächlich kaum vorhanden ist oder als irrelevant erachtet wird. Die üblichen Verhaltensweisen im Mobilitätsbereich variieren generell zwischen den USA und Europa, aber selbstverständlich auch in dem jeweils betrachteten Land, der Region oder der Stadt. Es stellt sich also die Frage nach der tatsächlichen Relevanz der „residental self-selection", da es einerseits nur eine begrenzte Anzahl an Orten gibt, an die Personen in den USA ziehen können, wenn sie vorwiegend Alternativen zum PKW nutzen wollen, und andererseits ausreichend leistbarer Wohnraum in diesen begrenzten Gebieten vorhanden sein müsste. Dem gegenüber steht der europäische Raum, wo vor allem in Städten oft verschiedene Modi genutzt werden können, die Angebotsbereitstellung von Alternativen zum PKW forciert wird und teilweise Maßnahmen zur Einschränkung der PKW-Nutzung getroffen werden. Ferner ist es nicht unwahrscheinlich, dass andere Kriterien für die Wohnortwahl ausschlaggebender sind, allen voran die individuelle finanzielle Situation, bzw. schlichtweg der Wohnungs- oder Arbeitsmarkt. Hinzukommend ist es nicht unumstritten, inwieweit einer Person schon während der Wohnungssuche klar sein kann, wie ihre neuen Mobilitätsoptionen tatsächlich im Alltag funktionieren werden. Außerdem haben Umzüglerinnen und Umzügler teilweise nur vage Pläne, wir ihre Nutzung der verschiedenen Modi am neuen Wohnort aussehen soll (vgl. Jones / Ogilvie 2012: 10). Die genannten umstrittenen Aspekte führen zu erheblichen Zweifel an der Relevanz der „residental self-selection". Wenn nur stark eingeschränkte Optionen an Verkehrsmitteln vorhanden sind oder Erreichbarkeiten nicht gegeben sind, können sich variierende Präferenzen gar nicht erst entwickeln, bzw. grundsätzlich nicht ausgelebt werden. Wenn andererseits theoretisch alle Modi nutzbar sind, kann die Entscheidung für einen Wohnort aus gänzlich anderen Kriterien getroffen werden. Dementsprechend erscheinen andere Schwerpunkte zielführender, um Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten festzustellen, auch wenn Aussagen über Auswahlkriterien des Wohnortes nicht unbeachtet bleiben sollten.

2.2.2 „Residental dissonance"

In eine ähnliche Forschungsrichtung wie die „residental self-selection" ist die „residental dissonance" ausgelegt. Unter dem Fokus „residental dissonance" wird untersucht, ob die Nutzungsmöglichkeiten des derzeitigen Wohnortes den individuellen Mobilitätspräferenzen entsprechen, bzw. das Ausleben dieser ermöglicht. Hier wird der Unterschied zwischen Studien aus Europa und den USA besonders deutlich. In der Region Flandern (Belgien) konnte nachgewiesen werden, dass Personen, welche in Städten leben und ihre Wege gerne mit dem PKW zurücklegen würden, größere Probleme haben, diese Präferenzen auszuleben, als ländliche Bewohnerinnen und Bewohner, die durchaus öffentlichen Verkehr nutzen können, wenn sie dies wünschen (vgl. De Vos et al. 2012: 8). Im Gegensatz dazu konnte in San Francisco (USA) festgestellt werden, dass Städterinnen und Städter mit Präferenz zum PKW diesen sehr oft nutzen (vgl. Schwanen / Mokhtarian 2005: 96) und daher angenommen werden kann, dass dies entweder forciert, nicht verhindert und / oder keine sinnvollen Alternativen vorhanden sind.

Zudem stellt De Vos et al. 2012 die Grundsätze der „residental dissonance" Studien in Frage, da es offensichtlich im ländlichen Raum nutzbaren öffentlichen Verkehr geben kann. Gleichwohl diese Feststellung nicht auf viele andere Orte übertragbar ist, ist die Einteilung nach örtlichen Präferenzen und Nutzbarkeit in Stadt – öffentlicher Verkehr und Land – PKW nicht immer zutreffend. Jedoch ist „residental dissonance" geeignet, um festzustellen, wie hoch die Zufriedenheit mit dem gegenwärtigen Mobilitätsangebot ist und ob Maßnahmen, um die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel zu beeinflussen,

greifen, sowie ob Verständnis der Bevölkerung für gesetzte Maßnahmen vorhanden ist. Detaillierte Begründungen für die Verkehrsmittelwahl werden jedoch nicht nachvollziehbar, wenn nur die Erhebung von Zufriedenheit und Verhalten erfolgt. Außerdem stellt sich auch hier die Frage, ob sich Mobilitätspräferenzen bezüglich öffentlicher Verkehrsmittel überhaupt entwickeln können, wenn nie ein geeignetes Angebot zur Verfügung gestellt wurde oder gebaute räumliche Strukturen deren Implementierung verhindern. Die positive Wahrnehmung von Verhaltensweisen und entsprechende individuelle Mobilitätspräferenzen sowie Nutzungsoptionen sind stark an Erinnerungen an vorhergehende Erlebnisse und gesellschaftliche Akzeptanz geknüpft. Was die Forschungen zu „residental dissonance" jedoch vor allem aufzeigen, ist die Wichtigkeit der Einstellungen der Menschen, die unter anderem ein Ansatzpunkt für Interventionen zur Beeinflussung von Mobilitätsverhalten sein könnten.

2.2.3 Vordefinierte Modi oder Wegzwecke

Im Gegensatz zu „residental self-selection" und „residental dissonance" stehen viele Studien, die die Raumstruktur und deren Auswirkung auf die Nutzung einzelner Modi und / oder vordefinierter Wegzwecke untersuchen.

Der Zusammenhang von erhöhter physischer Aktivität (und damit auch von aktiver Mobilität) bei guter Erreichbarkeit von Grünflächen, hoher Straßennetz- / Kreuzungsdichte, hoher Haltestellendichte und hoher Bevölkerungsdichte konnte bereits festgestellt werden (z.B. Sallis et al. 2016). Diese Studien betrachten durch ihre Konzeption nur zu Fuß gehen und Radfahren und eignen sich daher nicht, um generell gültige Aussagen über den Einfluss der Raumstruktur auf Mobilitätsverhalten zu beurteilen, dies ist auch nicht ihr Ziel. Jedoch können raumstrukturelle Elemente, welche im Umfeld von aktiven Menschen (also u.a. Nutzerinnen und Nutzern von aktiver Mobilität) bestehen, festgestellt werden, welche als weitere Indizien für infrastrukturelle Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität dienen können. Hier wird jedoch außer Acht gelassen, wie viel oder wie wenig körperliche Aktivität im untersuchten Kulturkreis als sozial akzeptiert gilt und ob zu Fuß gehen und Radfahren in der jeweiligen sozialräumlichen Umgebung als sinnvolle Mobilitätsformen wahrgenommen werden.

Erfasst man nur die Nutzung einzelner Verkehrsmittel, sowie einzelne Zwecke, wird durch die reduzierte Datenerfassung außer Acht gelassen, dass es noch andere Faktoren wie bspw. andere Wegzwecke gibt, welche eine Anschaffung eines PKW, Fahrrads oder Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel bedingen können und dadurch Einfluss auf die jeweils betrachteten Wege haben können. Beispiel dafür sind die Wahl zwischen Fahrrad und PKW am Arbeitsweg (Carse et al. 2013) oder die Verkehrsmittelwahl am Ausbildungsweg (Delmelle / Delmelle 2012). Weitere Hinweise bietet eine Untersuchung, welche sich auf den Energieverbrauch durch gefahrene PKW-Kilometer konzentriert und wie dieser durch die Raumstruktur beeinflusst wird (z.B. Liu / Shen 2011). Es konnte wenig direkter Einfluss der Raumstruktur auf PKW-Fahrkilometer und Energieverbrauch festgestellt werden, aber hoher indirekter, durch die Verkehrsmittelwahl, PKW-Besitz und mögliche Fahrgeschwindigkeit (vgl. Liu / Shen 2011: 356). Der hohe indirekte Einfluss kann als Indiz gesehen werden, dass es gleichermaßen bei Untersuchungen über den Energieverbrauch zielführender wäre, die Verkehrsmittelwahl als Ganzes zu untersuchen.

2.2.4 Mobilitätsbiographien und Schlüsselereignisse

Im Kontrast zur Untersuchung einzelner Modi oder Wegzwecke, werden seit einigen Jahren Studien erstellt, welche Veränderungen im Mobilitätverhalten im Rahmen des Lebensverlaufs ganzheitlich betrachten. Hierfür werden Mobilitätsbiographien erhoben und inwiefern diese in Zusammenhang mit Schlüsselereignissen (z.B. Umzug, Arbeitsplatzwechsel etc.) stehen. Viele Erhebungen dieser Art hatten nur das Ziel, Schlüsselereignisse mit Konsequenzen für das Mobilitätsverhalten festzustellen und eine Reihung dieser nach Höhe ihrer Auswirkungen vorzunehmen. Hierbei werden Schlüsselereignisse erkannt, die mit Veränderungen des räumlichen Kontextes und Erreichbarkeiten einhergehen, und signifikanten Einfluss auf Mobilitätsverhalten haben (vgl. Schoenduwe et al. 2015: 98).

Bisher gibt es nur wenige Studien welche mittels Erhebungen von mobilitätsbiographischen Ereignissen die Wirkungen von Raumstruktur erfassen. Clark et al. (vgl. 2016: 102) identifizieren berufliche Veränderungen und Umzüge, welche Einfluss auf die Länge des Arbeitsweges haben, als die stärksten Anzeichen für einen Wechsel zu und weg von aktiver Mobilität.

Im Zusammenhang mit dem Ereignis „Geburt des ersten Kindes“, konnten vier Typen von Faktoren, welche individuelle Verhaltensänderungen verursachen, festgestellt werden: Mobilitätsressourcen, urbane Raumstruktur, Qualität der Verkehrsmittel und vermittelnde Faktoren wie finanzielle und zeitliche Ressourcen (vgl. Lanzendorf 2010: 290). Ebenfalls mittels Mobilitätsbiographien erforscht wurde der Zusammenhang von Schlüsselereignissen, Raumstruktur und Multimodalität, bespielweise wird durch den Auszug eines Kindes, die Pensionierung, aber auch durch die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel und die Reduktion von Parkplätzen, die Multimodalität erhöht (vgl. Scheiner et al. 2016: 148).

Mittels der Erhebung von Schlüsselereignissen konnte zudem der Einfluss der sozialräumlichen Umgebung auf Mobilitätsverhalten festgestellt werden. Die Relevanz von Erfahrungen mit verschiedenen Verkehrsmittel, von früheren und aktuellen Beziehungen, sowie kollektiver Mobilitätspraktiken in sozialen Gruppen wurde nachgewiesen (vgl. Sattlegger / Rau 2016: 26–27). Des Weiteren konnte im Rahmen der Untersuchung von Umzügen der Einfluss durch Beobachtung der Mobilitätsgewohnheiten anderer Bewohnerinnen und Bewohner die Erhöhung der Nutzung aktiver Mobilität festgestellt werden (vgl. Klinger / Lanzendorf 2016: 265).

Die bisherigen Erhebungen bezüglich Mobilitätsbiographien zeigen vielversprechende Ergebnisse auf, da die Betrachtung von Raumstruktur und sozialräumlicher Umgebung gleichermaßen möglich ist. Die Vorzüge dieses Ansatzpunktes werden im Kapitel 3.2 weiter ausgeführt.

Überblick Studien über den Einfluss raumstruktureller Elemente auf Mobilitätsverhalten

Nr.	Autorinnen / Autoren	Jahr	Methode/n	Untersuchungsgebiet/e	Zielgruppe/n	untersuchte Modi						untersuchte Wegzwecke						keine def. Wegzwecke	Untersuchungsfokus
						MIV	MIV Beifahrer	ÖV	Radfahren	zu Fuß gehen	Sonstiges	Arbeit	Ausbildung	Versorgung	Freizeit	Holen/Bringen	Sonstiges		
1	Bhat / Guo	2007	standardisierter Fragebogen	USA (San Francisco Bay Area)	k.A.	X		X				X		X	X				residential self-selection, Autobesitz
2	Cao et al.	2007	standardisierter Fragebogen	USA (Nordkalifornien)	Sesshafte, Umzüglerlnnen	X				X								X	residential self-selection, Umzüglerstudie, Mobilitätspräferenzen, Autobesitz
3	Cao et al.	2009	standardisierter Fragebogen, Regressionsanalyse	USA (Nordkalifornien)	Sesshafte, Umzüglerlnnen	X		X	X	X					X				residential self-selection, Umzüglerstudie, Freizeitmobilität, Auto- und Radbesitz
4	Carse et al.	2013	standardisierter Fragebogen, Wegetagebuch, multivariate logistische Regression	UK (Cambridge)	RadfahrerInnen, AutofahrerInnen	X			X			X		X	X				Verkehrsmittelwahl, Autofahren, Radfahren
5	Cervero / Duncan	2003	standardisierter Fragebogen, Wegetagebuch	USA (San Francisco Bay Area)	k.A.				X	X				X	X				zu Fuß gehen und Radfahren; Freizeit- und Versorgungswege
6	Clark et al.	2016	standardisierter Fragebogen, binäre logistische Regression	UK	Arbeitende	X	X	X	X	X	X	X							Schlüsselereignisse, räumlicher Kontext, Einstellung gegenüber Umweltschutz, Arbeitsweg
7	De Vos et al.	2012	standardisierter Fragebogen	Belgien (Flandern)	k.A.	X		X	X	X					X				residential dissonance, Freizeitmobilität
8	Delmelle / Delmelle	2012	standardisierter Fragebogen	USA (Moscow, Idaho)	Studierende	X	X	X	X	X			X						räumliche, zeitabhängige u. geschlechtliche Unterschiede am Ausbildungsweg
9	Handy et al.	2005	standardisierter Fragebogen	USA (Nordkalifornien)	Sesshafte, Umzüglerlnnen	X				X								X	residential self-selection, Umzüglerstudie, Fahrkilometer (keine Wegzwecke)
10	Klinger / Lanzendorf	2016	standardisierter Fragebogen, Cluster Analyse, Bivariate u. multivariate Analyse	Deutschland (Hamburg, Bremen, Ruhrgebiet)	Umzüglerlnnen	X		X	X									X	Umzüglerstudie, Mobilitätskultur, Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln
11	Lanzendorf	2010	qualitative Tiefeninterviews	Deutschland (Leipzig)	Mütter mit Kindern im Kindergarten	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X		Mobilitätsbiographien, Schlüsselereignisse
12	Liu / Shen	2011	standardisierter Fragebogen, multivariates Regressionsmodell, Strukturgleichungsmodell	USA (Baltimore)	k.A.	X		X		X								X	Verkehrsmittelwahl, Energieverbrauch, Fahrkilometer (keine Wegzwecke)
13	Nguyen	2017	Wegetagebuch	Japan (Koyo Newtown)	ältere Personen	X		X	X	X	X							X	ältere Personen und Topographie
14	Sallis et al.	2016	standardisierter Fragebogen, Messung der physischen Aktivität (4-7 Tage),	Australien, Belgien, Brazilien, Kolumbien, Tschechien, Dänemark, China, Mexiko, Neuseeland, Spanien, UK, USA (WA, DC, MD)	Alter: 18-66 Jahre						X							X	physische Aktivität im Allgemeinen, nicht nur Mobilität (keine Modi oder Wegzwecke)
15	Scheiner et al.	2016	standardisierter Fragebogen, Wegetagebuch	Deutschland	Alter: über 10 Jahre	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X			Multimodalität, Schlüsselereignisse
16	Schwanen / Mokhtarian	2005	standardisierter Fragebogen, deskriptive Analyse, Multinomiale logistische Regression	USA (Nordkalifornien)	Arbeitende	X		X	X	X	X	X							residental disonance, residental self-selection

Tabelle 2: Überblick erwähnte Studien im Stand des Wissens

2.3 Relevante Elemente der Raumstruktur in Bezug auf Mobilitätsverhalten

In der Folge werden laut Literatur relevante Elemente der Raumstruktur in Bezug auf Mobilitätsverhalten beschrieben. Sämtliche Studienergebnisse sind im kulturellen Kontext des jeweiligen Untersuchungsgebietes (s. Tab. 2) zu betrachten. Diese sind Nachbarschaftstyp, Topographie, Erreichbarkeit, Nutzungsmischung, Qualität der Wohnumgebung, Gestaltung der Freiflächen, Qualität der Verkehrsinfrastruktur, PKW-Parkplatzverfügbarkeit, Haltestellendichte, Straßennetz / Kreuzungsdichte und Bevölkerungsdichte.

2.3.1 Nachbarschaftstyp

Der Nachbarschaftstyp dient zur groben Einteilung der untersuchten Wohnumgebung. In einigen Studien wird der Nachbarschaftstyp jedoch als eigens zu untersuchendes Element herangezogen, und in der Analyse wie andere Elemente behandelt, durch welches ein Einfluss auf das Mobilitätsverhalten festgestellt werden kann.

Die Nachbarschaftypen, es wird differenziert zwischen „traditionell“ und „suburban“, unterscheiden sich im Aufbau des Straßennetzes, dem Alter und Stil der Häuser und in der Platzierung und im Design der Einkaufsgelegenheiten und sind aufgrund ihrer Errichtungszeit entweder vermehrt auf motorisierten Individualverkehr oder Alternativen ausgerichtet (vgl. Cao et al. 2009: 550–551). Laut Cao, Mokhtarian und Handy (vgl. 2009: 555) sind „traditionelle“ Nachbarschaften verbunden mit mehr zu Fuß gehen und Radfahren.

Im Vergleich dazu, wird der Nachbarschaftstyp von Clark et al. (vgl. 2016: 95) definiert als Urbanisierungsgrad eines Wohnortes (London u. großstädtisch, andere städtische, ländliche). Die Wahrscheinlichkeit zur Nutzung aktiver Mobilität ist in Städten erhöht (vgl. Clark et al. 2016: 102).

Der Nachbarschaftstyp als solches ist ein wenig nachvollziehbarer Aspekt, der die Relevanz präziser definierte Elemente der Raumstruktur verdeckt und daher nur bedingt geeignet ist, um Aussagen über den Einfluss der Raumstruktur auf Mobilitätsverhalten zu treffen. Zudem ist nicht überraschend, dass aktive Mobilität höhere Anteile in einerseits urbanen Gebieten, und andererseits in Siedlungsgebieten, die gebaut wurden, bevor planerische Ziele auf den MIV ausgelegt wurden, aufweist.

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Nachbarschaftstyp	traditionell, suburban	traditonelle: mehr aktive aktive Mobilität; suburban: mehr MIV	Cao et al. 2009
	Urbanisierungsgrad	erhöhte Wahrscheinlichkeit für aktive Mobilität in Städten	Clark et al. 2016

Tabelle 3: Relevante Elemente der Raumstruktur - Nachbarschaftyp

2.3.2 Topographie

Ein Großteil der in Tabelle 2 erwähnten Studien bezieht den Faktor Topographie nicht in ihre Analyse mit ein. Einige andere hingegen konnten Topographie als starken Einflussfaktor auf aktive Mobilität feststellen (vgl. Cervero / Duncan 2003: 1482). Dies wurde auch für einige spezifische Zielgruppen untersucht. Topographie hat für weibliche Studierende Einfluss auf ihrer Wahl des Fahrrades auf ihrem Ausbildungsweg (vgl. Delmelle / Delmelle 2012: 5). Für ältere Personen über 65 Jahren haben die

topographische Faktoren Höhenunterschied und maximale Steigung hohen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl (vgl. Nguyen et al. 2017: 421).
Topographie wird in den übrigen erwähnten Studien kaum als möglicher Einflussfaktor erhoben. Dies wäre jedoch relevant, da besonders aktive Mobilität davon abhängig sein könnte. Insbesondere, da es sich dabei um ein nicht veränderliches raumstrukturelles Element handelt (zumindest in bereits gebauten Struktur), ist die Höhe des Einflusses wichtig, um einschätzen zu können, ob Maßnahmen zur Veränderung anderer Elemente grundsätzlich greifen könnten.

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Topographie	-	Einfluss auf aktive Mobilität	Cervero / Duncan 2003
	-	Einfluss auf Wahl des Rades bei weiblichen Studierenden	Delmelle / Delmelle 2012
	Höhenunterschied und maximale Steigung	beeinflussen Verkerhsmittelwahl von Personen über 65 Jahren	Ngyen et al. 2017

Tabelle 4: Relevante Elemente der Raumstruktur - Topographie

2.3.3 Erreichbarkeit

Erreichbarkeit wird von allen möglichen Indikatoren, die der Raumstruktur zugeordnet werden können, am öftesten erhoben und deren Relevanz kann in den folgenden genannten Studien immer nachgewiesen werden. Die Verortung von Zielen für verschiedene Aktivitäten in Kombination mit verfügbaren Verkehrsmitteln hat erheblichen Einfluss auf die Erreichbarkeit von Zielen, welche das Mobilitätsverhalten determiniert (vgl. Lanzendorf 2010: 282). Beispielsweise hat die Anzahl der Parks in Gehdistanz Einfluss auf die physische Aktivität (vgl. Sallis et al. 2016: 2207–2208).
Vor allem zur Nutzung oder zum Besitz eines PKW in Zusammenhang mit der Erreichbarkeit von unterschiedlichen Zielen werden einige beachtenswerte Aussagen getroffen. Die benötigte Zeit um eine öffentliche Verkehrsmittelstation zu erreichen hat Einfluss auf den individuellen PKW-Besitz (vgl. Bhat / Guo 2007: 518, 524). Die oft als Indikator für Erreichbarkeit verwendete Distanz zum Arbeitsplatz ist ein wichtiger Faktor bei der Entscheidung diesen mit PKW oder Alternativen zurück zu legen (vgl. Carse et al. 2013: 69; vgl. Clark et al. 2016: 96; vgl. Liu / Shen 2011: 356). Zudem geht eine gute öffentliche Verkehrsanbindung am Arbeitsweg einher mit mehr Multimodalität (vgl. Scheiner et al. 2016: 156).
In einigen Studien aus den USA ist die Erreichbarkeit, im Sinne von leichter Zugang zum regionalen Einkaufszentrum, leichter Zugang zum Stadtzentrum, andere Ausstattungsmerkmale wie Schwimmbad oder ein Gemeinschaftszentrum in der Nähe, Einkaufsmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung, leichter Zugang zur Schnellstraße, guter öffentlicher Verkehr (Bus oder Bahn) (vgl. Cao et al. 2007: 541, vgl. 2009: 553; vgl. Handy et al. 2005: 435) ein wesentlicher Faktor, um PKW-Fahrten zu reduzieren (vgl. Cao et al. 2007: 554), und fördert die Wahl von zu Fuß gehen oder Radfahren (vgl. Cao et al. 2009: 556). Die Verbesserung der Erreichbarkeiten durch einen Umzug hat im Vergleich eine kleinere Steigung bzw. Senkung der PKW-Nutzung zur Folge, vor allem die Anzahl der Lebensmittelgeschäfte und Apotheken, erreichbar innerhalb von 1600m, erscheint diesbezüglich relevant (vgl. Handy et al. 2005: 442).

Die Erreichbarkeit mit erwünschtem Verkehrsmittel ist dementsprechend die Grundvoraussetzung der Nutzbarkeit, es ist von großer Priorität diese zu garantieren, wenn Veränderungen im Mobilitätsverhalten erzielt werden sollen. Daher ist die Erfassung bei etwaigen Erhebungen sinnvoll, um Verbesserungspotential erkennen zu können.

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Erreichbarkeit	Verortung von Zielen, verfügbareVerkehrsmittel	Mobilitätsverhalten determiniert	Lanzendorf 2010
	Anzahl der Parks in Gehdistanz	physische Aktivität erhöht sich mit der Anzahl der Parks	Sallis et al. 2016
	Zeit um ÖV zu erreichen	Einfluss auf PKW-Besitz	Bhat / Guo 2007
	Distanz zum Arbeitsplatz	entscheidender Faktor zw. PKW u. Alternativen	Carse et al. 2013; Clark et al. 2016; Liu / Shen 2011
	gute ÖV-Anbindung zum Arbeitsplatz	mehr Multimodalität	Scheiner et al. 2016
	leichter Zugang zum EKZ, leichter Zugang zum Stadtzentrum, Schwimmbad od. Gemeinschaftszentrum in Nähe, fußläufig erreichbare Einkaufsmöglichkeiten, leichter Zugang zur Schnellstraße, guter ÖV	PKW-Fahrten reduziert, fördert Wahl von aktiven Mobilitätsformen	Cao et al. 2007; Cao et al. 2009; Handy et al. 2005

Tabelle 5: Relevante Elemente der Raumstruktur - Erreichbarkeit

2.3.4 Nutzungsmischung

Die Nutzungsmischung wird unterschiedlich definiert, bzw. scheint sie je nach verfügbarem Datensatz verschieden gemessen zu werden. Generell resultiert eine höhere Nutzungsmischung in geringerer Verwendung des PKW (vgl. Schwanen / Mokhtarian 2005: 91). Hohe Nutzungsmischung tritt vor allem in urbanen Gebieten auf, da der Dichtevorteil (erhöhte Nachfrage bzw. Nutzerzahlen durch hohe Bevölkerungsdichte) zum Tragen kommt.

Die Anzahl der Geschäftstypen, innerhalb von 400m Distanz zur Wohnung, resultiert in weniger Autofahrten und mehr Nutzung von nicht motorisierten Verkehrsarten, sowie die Anzahl der Geschäftstypen innerhalb von 800m erhöht zudem die Nutzung von öffentlichem Verkehr (vgl. Cao et al. 2009: 555).

Die Wahrscheinlichkeit der Nutzung aktiver Mobilität ist erhöht in Gegenden mit hohem Nutzungsmix, definiert durch hohe Populationsdichte, hohe Anzahl an Lebensmittelgeschäften, große Zentren mit vielen Arbeitsplätzen (100+) in der Nähe, günstigen Wohngegenden (verbunden mit Wohnen in der Nähe von wichtigen Verkehrsanbindungen) und guter Anbindungen an Buslinien (Wohnungen in der Nähe von mehreren Busstationen und kürzere Distanzen zu den Stationen der öffentlichen Verkehrsmitteln zu Arbeitsstätten) (vgl. Clark et al. 2016: 102).

In Studien, welche auf Autobesitz (Bhat / Guo 2007), Energieverbrauch durch MIV-Nutzung (Liu / Shen 2011) oder körperliche Aktivität (Sallis et al. 2016) fokussieren, erscheint die Nutzungsmischung nicht relevant. Bezüglich körperlicher Aktivität scheint dies überraschend, da in anderen bereits genannte Studien durchaus höhere Nutzungsmischung mit aktiver Mobilität in Zusammenhang gestellt werden konnte.

Nutzungsmischung auf der Basis von verfügbaren Daten zu messen ist zwar nachvollziehbar, aber einige gewählte Indikatoren gehen wahrscheinlich an der Lebensrealität der im Untersuchungsgebiet Wohnenden vorbei, wenn beispielsweise das gemessene Angebot in der Nachbarschaft nicht dem Gewünschten entspricht. Tendenziell scheint eine hohe Nutzungsmischung die Nutzung von aktiver Mobilität zu erhöhen.

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Nutzungsmischung	Anzahl Geschäftstypen in 400m Distanz zur Wohnung, Anzahl Geschäftstypen in 800m	weniger Autofahrten, Erhöhung der Nutzung von aktiver Mobilität und ÖV	Cao et al. 2009
	hohe Populationsdichte, hohe Anzahl an Lebensmittelgeschäften, viele Arbeitsplätze in der Nähe, günstige Wohngegenden, gute Anbindungen an Buslinien	Erhöhung Wahrscheinlichkeit Nutzung aktiver Mobilitätsformen	Clark et al. 2016

Tabelle 6: Relevante Elemente der Raumstruktur - Nutzungsmischung

2.3.5 Qualität der Wohnumgebung

Die Qualität der Wohnumgebung ist ein eher selten herangezogenes Kriterium, um den Einfluss von Raumstruktur auf das Mobilitätsverhalten zu untersuchen. Zudem wird diese unterschiedlich gemessen, wie die folgenden Beispiele zeigen. Attraktive Gestaltung der Nachbarschaft, hohes Level der Instandhaltung der Nachbarschaft, Abwechslung der Wohnhausgestaltung und große Bäume an der Straße (vgl. Cao et al. 2007: 541, vgl. 2009: 553) fördern zu Fuß gehen (vgl. Cao et al. 2007: 554) bzw. aktive Mobilität im Allgemeinen (vgl. Cao et al. 2009: 555). Entsprechende Kriterien, die eine attraktive Wohnumgebung ausmachen, werden vor allem bei aktiver Mobilität wahrgenommen. Die Empfindung der Weglänge wird auch von der attraktiven Gestaltung entlang eines Weges erheblich beeinflusst, „[…] durch positive Außenreize kann dem Energieverlust bei Bewegung teilweise begegnet werden. […] Angemessenes Informationsniveau als Ergebnis höchster Gestaltungsqualität stellt eine Energiequelle dar, die, indirekt quantifizierbar, über Verhaltensweisen gemessen werden kann. Fußwege in einem anregenden Umfeld können 50-70% länger sein, um den gleichen Widerstand zu erzeugen wie in einem eintönigen, öden Umfeld […]“ (Knoflacher 1995: 50). Das persönliche Empfinden der Attraktivität einer Wohnumgebung ist am ehesten über Befragungen feststellbar, da andere, nicht objektiv messbare, Kriterien zur Beurteilung der Qualität der Wohnumgebung relevant sein können.

Gänzlich anders betrachten Clark, Chatterjee und Melia (vgl. 2016: 95) die Qualität der Wohnumgebung und deren Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten. Die Wohnumgebung wird beurteilt nach Kriterien der sozialen Benachteiligung: minderwertige Wohnbauten, Anzahl der Verunglückten im Verkehr und Luftverschmutzung. Das Leben in sozial benachteiligter Wohnumgebung reduziert die Wahrscheinlichkeit des Pendelns mit dem PKW (vgl. Clark et al. 2016: 99) und erhöht die Wahrscheinlichkeit der Nutzung aktiver Mobilität (vgl. Clark et al. 2016: 102). Das Leben in diesen Gegenden resultiert in den meisten Fällen aus der finanziellen Situation, welche den Kauf bzw. Erhaltung eines PKW nicht erlaubt. Öffentliche Verkehrsmittel und aktive Mobilitätformen sind tendenziell leistbarer, sofern Erreichbarkeiten gegeben sind. Einkommensverhältnisse können daher ein geeigneter Indikator für die Nutzung entsprechender Modi sein. Die ökonomische Situation der

Bewohnerinnen und Bewohner eines Gebietes sollte demnach berücksichtigt werden. In Gebieten mit ansprechender Qualität der Wohnumgebung bewegen sich Personen mit niedrigem und hohem Einkommen aktiv fort, bei geringer Qualität tun dies tendenziell nur jene in schlechter gestellter ökonomischer Situation. Um zu Fuß gehen nicht nur unter ökonomischen Zwang vorzufinden, ist eine hohe Qualität der Wohnumgebung relevant.

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Qualität der Wohnumgebung	Attraktive Gestaltung der Nachbarschaft, hohes Level Instandhaltung der Nachbarschaft, Abwechslung Wohnhausgestaltung, große Bäume an Straße	fördert aktive Mobilität	Cao et al. 2007; Cao et al. 2009
	minderwertige Wohnbauten, Anzahl der Verunglückten im Verkehr, Luftverschmutzung	reduziert Wahrscheinlichkeit des Pendelns mit PKW, erhöht Wahrscheinlichkeit Nutzung aktiver Mobilitätsformen	Clark et al. 2016

Tabelle 7: Relevante Elemente der Raumstruktur - Qualität der Wohnumgebung

2.3.6 Gestaltung der Freiflächen

Die Gestaltung von Freiflächen wird selten als möglicher bestimmender Faktor erhoben. Deren Einfluss auf aktive Mobilität konnte jedoch teilweise festgestellt werden. Beurteilt wird beispielsweise die Gestaltung von Freiflächen im Hinblick auf große Höfe, große Vorgärten, hohen Anteil an Parken in Garagen od. Einfahrten und große Bäume an der Straße (vgl. Cao et al. 2007: 541, vgl. 2009: 553) – nach dieser Definition beeinflusst diese die Wahl von zu Fuß gehen und Radfahren positiv (vgl. Cao et al. 2009: 556).

Ähnliches wie bereits bei der Qualität der Wohnumgebung beschrieben, gilt auch für die Gestaltung der Freiflächen, da diese ebenfalls wichtig für die positive Wahrnehmung von aktiver Mobilität ist. Allgemein wird in den erwähnten Studien (s. Tab. 2) dem Design des öffentlichen Raumes zu wenig Beachtung geschenkt, es existieren indes zahlreiche Designstudien von Jan Gehl wie beispielweise „Städte für Menschen“ (2015) oder von Stefan van der Spek (Technischen Universität Delft) „Urbanism on Track“ (2008), welche den Einfluss dieser nachweisen konnten.

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Gestaltung Freiflächen	große Höfe, große Vorgärten, hoher Anteil an Parken in Garagen od. Einfahrten und große Bäume an der Straße	beeinflusst die Wahl von zu Fuß gehen und Radfahren positiv	Cao et al. 2007; Cao et al. 2009

Tabelle 8: Relevante Elemente der Raumstruktur - Gestaltung der Freiflächen

2.3.7 Qualität der Verkehrsinfrastruktur

Die Qualität der gebauten Umgebung (z. B. der Verkehrsinfrastruktur), aber auch die individuellen Präferenzen, Routinen und Entscheidungen, spielen eine wichtige Rolle in der Wahrnehmung der Transportqualität (vgl. Lanzendorf 2010: 282). Wird die Qualität der Verkehrsinfrastruktur erhoben, wird diese vor allem als Einflussfaktor für aktive Mobilität festgestellt. Im folgenden Beispiel aus den USA, werden diese Kriterien von den Studienautoren sogar als Optionen zu körperlicher Aktivität bezeichnet und nicht als infrastrukturelle Aspekte. Das unter „Optionen zur körperlichen Aktivität“ Zugeordnete kann jedoch ebenfalls zur Qualität der Verkehrsinfrastruktur gezählt werden, da diese

„Optionen“ folgendermaßen definiert sind: gute Radwege in der Nachbarschaft, durchgehende Gehsteige in der Nachbarschaft, Parks und Freiräume in der Nähe, guter öffentlicher Verkehr (Bus oder Bahn) (vgl. Cao et al. 2007: 541, vgl. 2009: 553). Die Optionen zur körperlichen Aktivität in diesem Sinne fördern das zu Fuß gehen (vgl. Cao et al. 2007: 554) und Radfahren (vgl. Cao et al. 2009: 556). Diese Bezeichnung ist dennoch problematisch, da es den Anschein bietet, dass zu Fuß gehen und Radfahren nur als Freizeitbeschäftigungen angesehen werden und nicht als Mobilitätsformen, welche sie unter entsprechenden Voraussetzungen sind. Dies zeigen andere Studien auf, wo zum Beispiel eine fußgängerfreundliche Gestaltung in geringerer Nutzung des PKW resultiert (vgl. Schwanen / Mokhtarian 2005: 91). Oder auch, dass die Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel in der Nachbarschaft (Vielfalt verschiedener Systeme zu Fuß erreichbar) die Multimodalität erhöht (vgl. Scheiner et al. 2016: 154, 160).
Die Qualität der Verkehrsinfrastruktur wird ebenfalls zu selten erhoben, insbesondere die persönliche Wahrnehmung der Qualitätskriterien. Wichtig wäre vor allem im urbanen Bereich die Qualität der Radinfrastruktur zu erheben, dies wird tendenziell vernachlässigt.

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Qualität der Verkehrsinfrastruktur	gute Radwege in Nachbarschaft, durchgehende Gehsteige in Nachbarschaft, Parks u. Freiräume in Nähe, guter ÖV	fördert aktive Mobilität	Cao et al. 2007; Cao et al.2009
	fußgängerfreundliche Gestaltung	geringerer Nutzung des PKW	Schwanen / Mokhtarian 2005
	Vielfalt ÖV zu Fuß erreichbar	erhöht Mulitmodalität	Scheiner et al. 2016

Tabelle 9: Relevante Elemente der Raumstruktur - Qualität der Verkehrsinfrastruktur

Grundsätzlich sind die PKW-Parkplatzverfügbarkeit und die ÖV-Haltestellendichte der Qualität der Verkehrsinfrastruktur zuzuordnen; da diese aber oft als eigenständige Elemente erhoben werden, werden diese anschließend in den Kapiteln 2.3.8 und 2.3.9 beschrieben.

2.3.8 PKW - Parkplatzverfügbarkeit

Die PKW-Parkplatzverfügbarkeit ist ein relevanter Faktor für das Mobilitätsverhalten. Probleme, einen Parkplatz zu finden, beeinflussen in urbanen Gebieten die Nutzung des PKW (vgl. De Vos et al. 2012: 6). Die Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsplatz ist stark verbunden mit der Nutzung des PKW für den Arbeitsweg (vgl. Carse et al. 2013: 69). Zudem resultiert eine geringe Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsplatz und in der Wohnumgebung in einem erhöhten multimodalen Mobilitätsverhalten (vgl. Scheiner et al. 2016: 156,161).
Die Abstellplätze für Räder (oder allgemein Infrastruktur für Radnutzung) werden hingegen selten erhoben, obwohl diese ebenfalls relevant sein könnten, sofern die zurückzulegenden Entfernungen mit dem Rad in annehmbarer Zeit zu schaffen sind.

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
PKW-Parkplatzverfügbarkeit	Probleme bei Parkplatzfindung in urbanen Gebieten	hat negativen Einfluss auf das Nutzerverhalten des PKW	De Vos et al. 2012
	am Arbeitsplatz	Verbunden mit der Nutzung des PKW für den Arbeitsweg	Carse et al. 2013
	am Arbeitsplatz und in der Wohnumgebung	geringe Verfügbarkeit führt zu mehr Multimodalität	Scheiner et al. 2016

Tabelle 10: Relevante Elemente der Raumstruktur - PKW-Parkplatzverfügbarkeit

2.3.9 ÖV-Haltestellendichte

Höhere Dichte der Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel trägt positiv zu ihrer Nutzung bei, nicht nur im urbanen Raum. Viele erreichbare Stationen des öffentlichen Verkehrs tragen auch zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs in ländlichen Gebieten bei (vgl. De Vos et al. 2012: 8). Desto besser der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln, desto niedriger die Wahrscheinlichkeit der PKW-Nutzung (vgl. Clark et al. 2016: 99).

Ferner hat die Haltestellendichte der öffentlichen Verkehrsmittel positiven Einfluss auf die physische Aktivität, da zu den Haltestellen gegangen wird (vgl. Sallis et al. 2016: 2208, 2214). Eine positive Wirkung der ÖV-Haltestellendichte kann sinnvollerweise nur dort nachgewiesen werden, wo ein entsprechendes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden ist.

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Haltestellendichte	Weit verbreitete Stationen des ÖV in ländlichen Gebieten	tragen zur Nutzung des ÖV bei	De Vos et al. 2012
	guter Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln	niedrige Wahrscheinlichkeit der PKW-Nutzung	Clark et al. 2016
	-	positiven Einfluss auf die physische Aktivität	Sallis et al. 2016

Tabelle 11: Relevante Elemente der Raumstruktur - Haltestellendichte

2.3.10 Straßennetz / Kreuzungsdichte

Das Straßennetz bzw. dessen Kreuzungsdichte hat ebenfalls Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Die Dichte von Straßenblocks hat Einfluss auf den Autobesitz (vgl. Bhat / Guo 2007: 517, 524). Schwanen und Mokhtarian (vgl. 2005: 91) behaupten, dass ein rechteckiges Straßennetz (zusammen mit anderen Faktoren) in einer geringeren Nutzung des PKW resultiert. Dieses Ergebnis ist anzuzweifeln, da kurze Wege in einem rein rechteckigen Straßennetz nicht möglich sind, von denen vor allem aktive Mobilitätsformen profitieren würden. Zudem sind eher spitze Winkel bei der Nutzung des PKW benachteiligend, da notwendige Sichtweiten nicht gegeben sein können. Unter Umständen könnte eine geringere PKW-Nutzung vorkommen, wenn für Fußgängerinnen und Fußgänger, sowie für Radfahrerinnen und Radfahrer mehr Querungsmöglichkeiten als für den PKW vorhanden wären, besonders da der Mensch stark empfindlich gegenüber Umwegen ist, wenn Körperenergie aufgewendet werden muss. Hierfür spricht, dass die Kreuzungsdichte, als Indikator für direkte Wege, Einfluss auf die körperliche Aktivität hat (vgl. Sallis et al. 2016: 2207, 2211, 2214).

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Straßennetz / Kreuzungsdichte	Dichte der Straßenblocks	Einfluss auf PKW-Besitz	Bhat / Guo 2007
	rechteckiges Straßennetz	geringeren Nutzung des PKW	Schwanen / Mokhtarian 2005
	Kreuzungsdichte	Einfluss auf körperliche Aktivität	Sallis et al. 2016

Tabelle 12: Relevante Elemente der Raumstruktur - Straßennetz / Kreuzungsdichte

2.3.11 Bevölkerungsdichte

Eine hohe Bevölkerungsdichte bringt bis zu einem gewissen Grad Vorteile für bestimmte Modi mit sich; einerseits durch mögliche hohe Nutzerzahlen im öffentlichen Verkehr und andererseits durch die bereits angesprochenen Dichtevorteile, die es möglich machen, dass viel Ziele in der Nähe von ihren Nutzerinnen und Nutzern sind und entsprechend attraktiv sind, um sie mit aktiven Mobilitätformen zu erreichen. Dies konnte mehrfach nachgewiesen werden, beispielweise dass eine hohe Bevölkerungsdichte am Wohnort die Wahrscheinlichkeit der Nutzung anderer Modi als den PKW steigert (vgl. Clark et al. 2016: 99; vgl. Schwanen / Mokhtarian 2005: 91), sowie dass die Bevölkerungsdichte (pro km²) positiven Einfluss auf die körperliche Aktivität hat (vgl. Sallis et al. 2016: 2208, 2211).

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Bevölkerungsdichte	hohe Bevölkerungsdichte am Wohnort	erhöhte Wahrscheinlichkeit Nutzung andere Modi als PKW	Clark et al. 2016; Schwanen / Mokhtarian 2005
	Bevölkerungsdichte (pro km²)	positiver Einfluss auf die körperliche Aktivität	Sallis et al. 2016

Tabelle 13: Relevante Elemente der Raumstruktur - Bevölkerungsdichte

2.4 Sozialräumliche Umgebung und ihr Einfluss auf Mobilitätsverhalten

Die sozialräumliche Umgebung und deren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten werden ebenfalls auf unterschiedliche (messbare) Kriterien heruntergebrochen. Generell werden diese jedoch in quantitativen Studien, welche auch Raumstruktur untersuchen, selten erfasst.

2.4.1 Geselligkeit und Sicherheit in der Nachbarschaft

In Bezug auf die sozialräumliche Umgebung sind zunächst die Kriterien „Sicherheit in der Nachbarschaft“ und „Geselligkeit in der Nachbarschaft“ erwähnenswert, da diese von den Studienautorinnen und -autoren als raumstrukturelle Elemente gewertet wurden, aber in dieser Arbeit als Aspekte der sozialräumlichen Umgebung eingeordnet werden. Sicherheit, gemessen an einer ruhigen Nachbarschaft, geringen Kriminalitätsrate in der Nachbarschaft, geringem PKW-Verkehr in den Straßen der Nachbarschaft, sicheren Nachbarschaft für zu Fuß gehen, sicheren Nachbarschaft für Kinder zum draußen Spielen und gute Straßenbeleuchtung (vgl. Cao et al. 2007: 541; vgl. Handy et al. 2005: 435), fördert zu Fuß gehen (vgl. Cao et al. 2007: 554) und ist bei einem Umzug relevant für kleinere Steigungen bzw. Senkungen der Nutzung des PKW (vgl. Handy et al. 2005: 442). Geselligkeit, definiert durch diverse Nachbarschaft in Bezug auf Ethnie, Bevölkerungsgruppe und Alter, viele Personen unterwegs in der Nachbarschaft, viel Interaktion zwischen Nachbarn und die ökonomische Situation der Nachbarn ähnlich zum persönlichem Level (vgl. Cao et al. 2007: 541, vgl. 2009: 553), fördert aktive Mobilität (vgl. Cao et al. 2007: 554, vgl. 2009: 555).

Die genannten Definitionen von Geselligkeit und Sicherheit in der Nachbarschaft sind vor allem für quantitative Studien eine Möglichkeit, die sozialräumliche Umgebung und ihren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten zu erheben, wenn auch eingeschränkt.

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Geselligkeit und Sicherheit in der Nachbarschaft	Sicherheit in der Nachbarschaft - Ruhe, geringe Kriminalitätsrate, geringer PKW-Verkehr, sicher beim zu Fuß gehen u. für Kinder zum draußen spielen, gute Straßenbeleuchtung	fördert zu Fuß gehen, bei Umzug Senkung der PKW-Nutzung	Cao et al. 2007; Handy et al. 2005; Cao et al. 2009
	Geselligkeit in der Nachbarschaft - Ethnie, Bevölkerungsgruppen, Alter, viele Personen unterwegs, viele Interaktionen zw. Nachbarn, ähnliche ökonomische Situation der Nachbarn	fördert aktive Mobilität	Cao et al. 2007; Cao et al. 2009

Tabelle 14: Sozialräumliche Umgebung - Geselligkeit und Sicherheit in der Nachbarschaft

2.4.2 Anpassung an lokale Gegebenheiten

Andere Studien berücksichtigen die sozialräumliche Umgebung bei der Erforschung von Mobilitätsverhalten auf andere Weise. Bei Umzüglerinnen und Umzüglern konnten Einflüsse der sozialräumlichen Umgebung festgestellt werden, vor allem durch die Beobachtung des Verhaltens anderer. Eine Erhöhung des Radfahrens und zu Fuß Gehens kann auf die Beachtung der Mobilitätsgewohnheiten lokaler Bewohnerinnen und Bewohner zurückgeführt werden (vgl. Klinger /

Lanzendorf 2016: 265). Die Nutzung des PKW wird eher beeinflusst von sozio-ökonomischen und raumstrukturellen Charakteristika, Radfahren hingegen ist auf die Verkehrsmittelwahl von Bekannten und der wahrgenommen Akzeptanz von Radfahren zurückzuführen (vgl. Klinger / Lanzendorf 2016: 266).
Das Abfragen der individuellen Wahrnehmung des Verhaltens anderer und die Sichtweise auf das eigene Verhalten im Vergleich zu anderen erscheint sinnvoll, um die sozialräumliche Umgebung zumindest teilweise zu berücksichtigen.

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Anpassung an lokale Gegebenheiten	Beobachtung lokaler Gegebenheiten	Erhöhung des Radfahrens oder zu Fuß gehens bei Beobachtung dessen bei anderen	Klinger / Lanzendorf 2016
	Verkehrsmittelwahl der Bekannten und wahrgenomme Aktzeptanz von Radfahren	Erhöhung Rad-Nutzung durch Radfahrenende Bekannte und hohe Akzeptanz	Klinger / Lanzendorf 2016

Tabelle 15: Sozialräumliche Umgebung - Anpassung an lokale Gegebenheiten

2.4.3 Erfahrungen

Auch der Einfluss früherer Erfahrungen konnte im Mobilitätsbereich nachgewiesen werden. Bei Personen, die in ihrer Jugend verschiedene Modi genützt haben, ist es wahrscheinlicher, dass diese später wieder genutzt werden (vgl. Sattlegger / Rau 2016: 26). Zusätzlich entscheiden Personen, die regelmäßig ihren Wohnort wechseln und unterschiedliche Mobilitätspraktiken wahrnehmen, pragmatischer zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (vgl. Sattlegger / Rau 2016: 26).
Dies spricht für die Erhebung von vergangenen Mobilitätsverhalten, um Rückschlüsse auf gegenwärtiges Nutzungsverhalten ziehen zu können.

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Erfahrungen	Modi in der Jugend benutzt	erhöht Wahrscheinlichkeit für spätere Nutzung	Sattlegger / Rau 2016
	regelmäßiger Wohnortwechsel, Wahrnehmung unterschiedlicher Mobilitätspraktiken	pragmatischer Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln	Sattlegger / Rau 2016

Tabelle 16: Sozialräumliche Umgebung - Erfahrungen

2.4.4 Beziehungen

Nicht nur vergangenes Verhalten, auch frühere und aktuelle persönliche Beziehungen beeinflussen das Mobilitätsverhalten. PKW können zum Beispiel durch einen Partner in die Beziehung gebracht werden (vgl. Sattlegger / Rau 2016: 26). Zudem bilden sich durch kollektive Mobilitätspraktiken von Familien und sozialen Gruppen kollektive Identitäten (vgl. Sattlegger / Rau 2016: 27). Spezifische Mobilitätsformen sind demnach mit einem Zugehörigkeitsgefühl verbunden. Des Weiteren tragen sie verschiedene soziale Bedeutungen und beeinflussen deren gesellschaftliche Bedeutung, zum Beispiel wird der PKW-Führerschein als Erlangen der Unabhängigkeit von den Eltern angesehen (vgl. Sattlegger / Rau 2016: 27).

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Beziehungen	PKW durch Partner in Beziehung gebracht	erhöht PKW-Nutzung	Sattlegger / Rau 2016
	kollektive Mobilitätspraktiken von Familien und sozialen Gruppen bilden kollektive Identitäten	PKW-Führerschein mit Bedeutung des Erlangens der Unabhängigkeit von Eltern	Sattlegger / Rau 2016

Tabelle 17: Sozialräumliche Umgebung - Beziehungen

2.4.5 Generationsunterschied

Letzteres Beispiel könnte sich aber durchaus im Wandel befinden, da ein Generationsunterschied im Mobilitätsverhalten beobachtet werden kann. In den USA konnten bei den „Millennials“ (geboren zw. 1983 u. 2000) niedrigere gefahrene PKW-Kilometer, höhere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie oftmalige Verwendung verschiedener Mobilitätsoptionen an einem typischen Tag oder einer Woche, im Vergleich zu älteren Personen, festgestellt werden (vgl. Dutzik et al. 2014: 1–2). Diese Veränderungen innerhalb dieser Generation bleiben auch bestehen, wenn ökonomische oder andere Faktoren, welche mit Autobesitz in Zusammenhang stehen, miteinbezogen werden (vgl. Dutzik et al. 2014: 3).

Element	Definition	Wirkung	Autorinnen und Autoren
Generationsunterschied	"Millennials" (geboren zw. 1983-2000)	niedrigere gefahrene PKW-Kilometer, höhere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, oftmalige Verwendung verschiedener Mobilitätsoptionen an einem typischen Tag oder einer Woche	Dutzik et al. 2014

Tabelle 18: Sozialräumliche Umgebung - Generationsunterschied

Summa summarum deutet all das darauf hin, dass die sozialräumliche Umgebung als regional-lokales Element weitere Untersuchungen benötigt, um ihren Einflusses auf Mobilitätsverhalten feststellen zu können und um diesbezüglich Maßnahmen abzuleiten.

2.5 Zusammenfassung des Stand des Wissens und der Wissenslücken

Die folgenden Aussagen sollen den Stand des Wissens zusammenfassen:

- Die Erreichbarkeit mit erwünschtem Modus ist die Grundvoraussetzung für dessen Nutzbarkeit.
- Eine hohe Nutzungsmischung erhöht den Anteil aktiver Mobilität am Modal Split.
- Die Qualität der Wohnumgebung ist ein Indikator für zu Fuß gehen, besonders in hohen Einkommensschichten.
- Die PKW-Parkplatzverfügbarkeit ist ein wichtiger Aspekt für die Nutzung des PKW im urbanen Raum.
- Eine hohe Haltestellendichte führt zur Verwendung von öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Nach einem Umzug kann ein erhöhter Anteil an Radfahren und zu Fuß gehen auf die Beobachtung von neuen lokalen Mobilitätsgewohnheiten zurückgeführt werden.
- Mobilitätsverhalten wird von persönlichen Beziehungen, Erfahrungen und Zugehörigkeit zu sozialen Gruppen beeinflusst.

Diese Ergebnisse basieren auf Studien, welche aus verschiedenen Gründen kritisierbar sind. Ein Großteil der Studien untersucht zuvor ausgewählte Elemente (u.a. der Raumstruktur) und können so Korrelationen feststellen, durch diese Einschränkung der untersuchten Elemente können jedoch relevante Aspekte übersehen werden. Des Weiteren wird in vielen dieser Studien der „residental self-selection“ eine hohe Bedeutung für Mobilitätspräferenzen zugeschrieben, selbst wenn andere Faktoren wie Haushaltseinkommen etc. schwerwiegender sind. Fernerhin basieren die genannten Erkenntnisse oft auf Studien, welche einzelne ausgewählte Modi oder Wegzwecke untersuchen und daher kein vollständiges Bild liefern können, da sich diese untereinander beeinflussen.
Zur Beantwortung, **wie** die Raumstruktur und die sozialräumliche Umgebung das Mobilitätsverhalten beeinflusst, sind diese Ansätze nicht ausreichend. Eine tiefgehende Analyse von Veränderungsprozessen ist notwendig, um Emotionen und Erfahrungen, welche mit verschiedenen Aspekten der Raumstruktur und sozialräumlicher Umgebung verknüpft sind, festzustellen. Der Fokus sollte nicht nur auf dem Herausarbeiten derjenigen raumstrukturellen Elemente liegen, die Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben, sondern auch darauf, wie dies passiert. Das ist notwendig, um die Beeinflussbarkeit von Mobilitätsverhalten durch Ansatzpunkte in der Raumstruktur festzustellen und inwiefern diese in anderen Bereichen, beispielweise durch Informationsstrategien, ergänzt werden müssen, um tatsächlich wirksam zu sein. Des Weiteren sollen auf Basis der Ergebnisse Maßnahmenkataloge und Entwicklungsstrategien beurteilbar sein, inwiefern Infrastruktur gestaltet werden muss, um eine erwünschte Entwicklung im Rahmen von Veränderungsprozessen zu unterstützen. Zudem können Wirkungsanalysen verbessert werden, da Verhalten realistischer abschätzbar werden sollte.

3 Methode

Im folgenden Kapitel werden die Vor- und Nachteile qualitativer und quantitativer Forschungsmethoden für die Untersuchung der Forschungsfragen kurz gegenübergestellt und die Wahl der für diese Arbeit eingesetzten Methode begründet. Die gewählte Methode - leitfadengestützte Interviews, um Ausschnitte von Mobilitätsbiographien zu erfassen - wird erläutert. Außerdem wird der Ablauf der thematischen Analyse erklärt, welche zur Aufbereitung der erfassten Daten verwendet wurde.

3.1 Vor- und Nachteile quantitativer und qualitativer Forschung

Die Mehrzahl der Forschungen, welche sich mit Raumstruktur und deren Einfluss auf Mobilitätsverhalten beschäftigen, basieren auf quantitativen Erhebungen. Anstatt Mobilitätsverhalten anhand der Entwicklung der Entscheidungsprozesse zu erklären, limitieren viele Forschungen ihr kausales Verständnis auf sozio-demographische oder persönliche und Haushalts-Kriterien und vernachlässigen die Untersuchung der individuellen Denkweisen (vgl. Schoenduwe et al. 2015: 98). Zudem suchen viele Studien nach statistischen Korrelationen statt tatsächlichen Kausalitäten (vgl. Lanzendorf 2003, 4). Die alleinige Verwendung von quantitativen Ansätzen ist daher unzureichend, um (Mobilitäts-)Verhalten nachvollziehen zu können und erfordert eine Vervollständigung durch qualitative Arbeit.

Der Vorteil der persönlichen Ebene qualitativer Arbeit liegt daran, dass Personen, deren Verhalten analysiert werden soll, in eigenen Worten erklären und für sie persönlich wichtige Aspekte schildern können. Dies ist sinnvoll, um nicht nur die Frage danach, welche regional-lokalen Elemente der Raumstruktur und sozialräumlicher Umgebung das Mobilitätsverhalten beeinflussen, beantworten zu können, sondern auch WIE sie dies tun. Entsprechende verknüpfte Emotionen und Erfahrungen können auf diese Weise nachvollzogen werden. Für die vorliegende Arbeit wurde ein qualitativer Ansatz gewählt, um die Standardisierung eines quantitativen Fragenkatalogs und die damit einhergehende Rationalisierung von Antworten, einzuschränken und die Frage nach dem „wie“ ausreichend beantworten zu können.

Quantitative Forschung könnte dazu beitragen, die mittels qualitativer Arbeit verfassten Hypothesen über das Mobilitätsverhalten zu überprüfen, bzw. bildet sie durch das Aufzeigen von Korrelationen den Ausgangspunkt für diese Arbeit. Bestehende Forschungsergebnisse sind demnach bekannt, aber es werden keine einschränkenden vorgefassten Hypothesen erstellt. „Qualitative Forschung hat ihren Ausgangspunkt im Versuch eines vorrangig deutenden und sinnverstehenden Zugangs zu der interaktiv ‚hergestellt‘ und in sprachlichen wie nicht-sprachlichen Symbolen repräsentiert gedachten sozialen Wirklichkeit. Sie bemüht sich dabei, ein möglichst detailliertes und vollständiges Bild der zu erschließenden Wirklichkeitsausschnitte zu liefern“ (Kardorff 1995: 4). Zur Erhebung eines Wirklichkeitsausschnittes sind zu überprüfende Hypothesen im Vorhinein nicht notwendig bzw. einschränkend. Hingegen das „[…] Prinzip der Offenheit bezieht sich vornehmlich auf die Formulierung von Hypothesen, nicht auf die Festlegung der Fragestellung“ (Flick 1995: 151). Die Fragestellungen, welche beantwortet werden sollen, sind wichtig, um die Erhebung trotz ihrer Offenheit auf ein Grundthema festzulegen. „Die Präzisierung von Fragestellungen und die Formulierung sowie das Verwerfen von Hypothesen sollen sich im Forschungs- und Erhebungsprozeß [!] im Sinne einer schrittweisen Klärung ergeben“ (Hermanns 1995: 181). Es soll mittels der Erhebung eine

nachvollziehbare Theorie entwickelt werden, die vorgefundenes (Mobilitäts-)Verhalten beschreibt und analysiert. Dies soll in einem Grad der Detailliertheit erfolgen, welcher durch qualitative Methoden ermöglicht wird. „Die Komplexität der Validierung qualitativer Forschung beruht dabei […] auf ihrer außerordentlichen Stärke, den Charakter der Untersuchungsgegenstände zu reflektieren und zu konzeptualisieren – kurz, auf die Fähigkeit, die soziale Wirklichkeit zu erfassen. Die Validierung qualitativer Forschung ist daher aufs Engste mit der Entwicklung einer Theorie über die soziale Wirklichkeit verknüpft“ (Kvale 1995: 429).

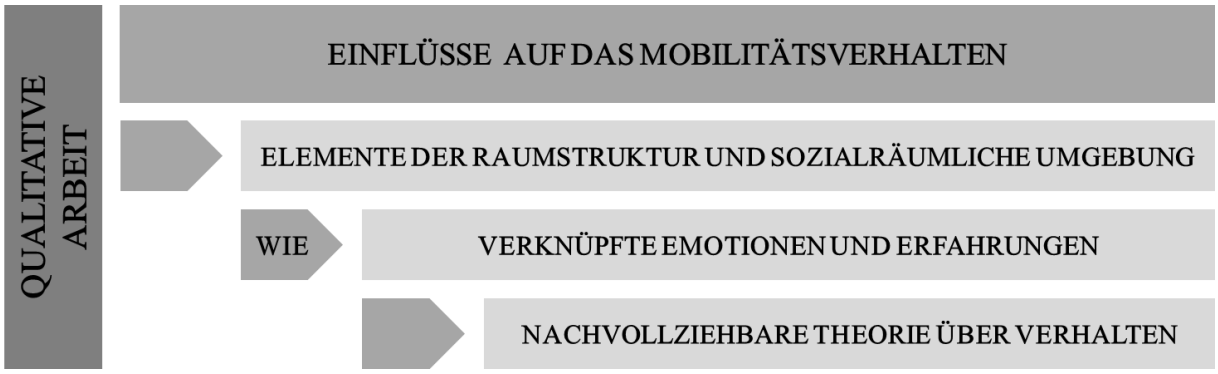

Abbildung 1: Qualitative Arbeit um Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten festzustellen

3.2 Leitfadengestützte Interviews – Mobilitätsbiographie

Die gewählte Methode, um die Forschungsfragen zu beantworten, sind leitfadengestützte, persönliche Interviews, deren Fragestellungen auf dem Mobilitätsbiographien-Ansatz basieren und daher, wie in der Folge erläutert, teilweise retrospektiv stattfinden.

Leitfadengestützte, persönliche, teilweise retrospektive Interviews

Um individuelle Denk- und Verhaltensweisen zu hinterfragen, sind persönliche Interviews eine oft angewendete Methode. Teilstandardisierte Interviews haben einige Vorteile, durch „[…] die Möglichkeit, Situationsdeutungen in offener Form zu erfragen, Fragen nach Handlungsmotiven zu stellen, Alltagstheorien und Selbstinterpretation zu erheben, Fragen zu Zweck-Mittel-Vorstellungen zu stellen, und durch die Möglichkeit der diskursiven Verständigung über Interpretationen […]“ (Hermanns 1995: 180). Des Weiteren erlauben qualitative retrospektive Interviews eine Tiefenanalyse relevanter Faktoren, welche den Entscheidungsprozess beeinflussen, da die Befragten über ihre Begründungen für Veränderungen im Mobilitätsverhalten berichten müssen (vgl. Lanzendorf 2010: 276). Im Zusammenhang mit bestimmten Ereignissen, erinnern sie sich auch an zusätzliche Erlebnisse, Einflussfaktoren oder Ergebnisse ihres Entscheidungsprozesses, welche wahrscheinlich in einer quantitativen Befragung nicht erfasst würden (vgl. Lanzendorf 2010: 276).

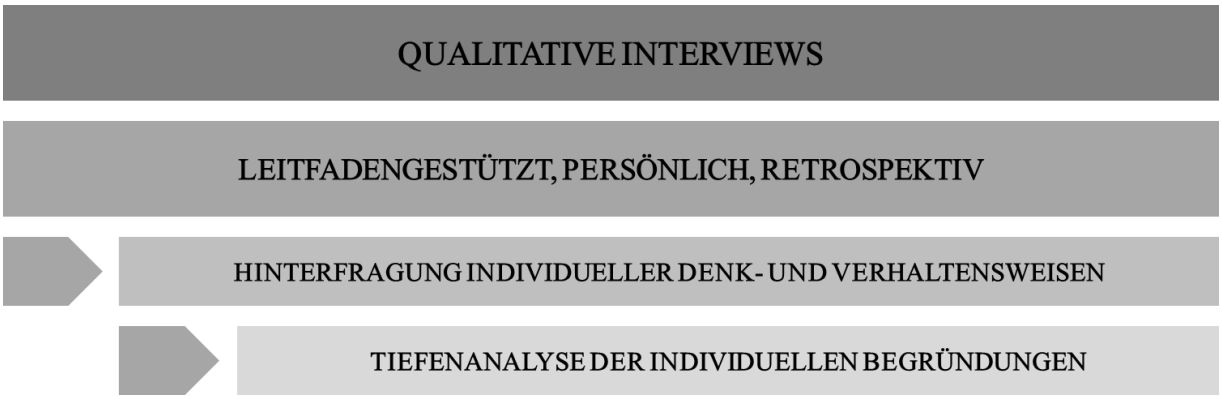

Abbildung 2: Qualitative Interviews zur Analyse individueller Begründungen

Lebensverlauf Ansatz – Mobilitätsbiographien

Zusätzlich wurde bei der Erhebung mit dem Lebensverlauf Ansatz gearbeitet:
Verhalten kann erklärt werden durch die Konstanz im Laufe des Lebens und durch spezifische Ereignisse, welche große Veränderungen in anderen Bereichen des Lebens zur Folge haben (vgl. Lanzendorf 2003: 3). Basierend auf dem Ansatz, den Lebensverlauf zu betrachten, wurde die Idee der mobilitätsbiographischen Interviews entwickelt. Der theoretische Rahmen bezüglich Mobilitätsbiographien wurde in Lanzendorf (2003) detailliert beschrieben. Scheiner (2007: 161) fasst den Ansatz wie folgt zusammen: „Mobilitätsbiographien … Es geht dabei um die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Lebensverlauf von Personen. Dieser Entwicklungsprozess wird als Mobilitätsbiographie bezeichnet und im Kontext anderer ‚Teilbiographien', insbesondere der Wanderungs-, Haushalts- und Erwerbsbiographie betrachtet. Es wird die These vertreten, dass die Verkehrsnachfrage auf der Individualebene aufgrund ihrer Routinisierung mittelfristig relativ stabil ist und sich im Kontext bestimmter Schlüsselereignisse im Lebenslauf deutlich verändert. Zu solchen Schlüsselereignissen gehören beispielsweise Wanderungen, Arbeitsplatzwechsel oder die Geburt von Kindern".

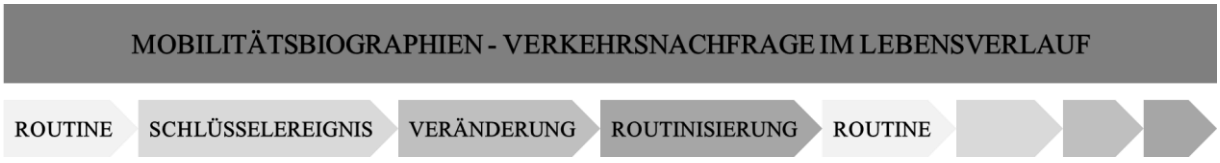

Abbildung 3: Lebensverlauf Ansatz - Verkehrsnachfrage im Lebensverlauf

Bestehende Forschungen zu Mobilitätsbiographien

Ein aktueller kritischer Überblick der bestehenden Forschungen zu Mobilitätsbiographien in Bezug auf Schlüsselereignisse und retrospektiver Studien, kann aus Müggenburg et al. (2015) entnommen werden. Der Großteil der Studien, welche Mobilitätsverhalten mittels mobilitätsbiographischem Ansatz untersucht haben, beachten die Raumstruktur wenig und fokussieren auf andere Aspekte. Forschungsziel ist es oft schlichtweg, die wichtigsten Schlüsselereignisse zu determinieren, welche das Mobilitätsverhalten beeinflussen. Kontextvariablen wie Raumstruktur werden dabei oft mit dem Argument des Fokus auf die Wahrnehmung des Individuums nicht weitergehend analysiert (vgl. Müggenburg et al. 2015: 158). Elemente der Raumstruktur bilden jedoch eine der Grundvoraussetzungen, damit eine bestimmte Wahrnehmung erfolgen kann. Außerdem priorisieren

tendenziell Forschungen zu Mobilitätsbiographien die Untersuchung von (berichtetem) Verhalten, mit limitierter Aufmerksamkeit auf Veränderungen in Bedeutungen und Verhalten im Mobilitätsbereich (vgl. Sattlegger und Rau 2016, 23).

Vor- und Nachteile der Erfassung von Mobilitätsbiographien

Die Untersuchungsmethode mittels Mobilitätsbiographien hat nicht nur Vorteile, sondern auch Nachteile. Generell erfordert das Finden der Interviewpartnerinnen und Interviewpartner für eine qualitative Studie Zeit und Kreativität, zudem ist die Datenreduktion und das Verstehen der relevanten Elemente für Entscheidungsprozesse der Befragten sehr arbeitsintensiv (vgl. Lanzendorf 2003: 8). Außerdem muss die Zuverlässigkeit von retrospektiven Angaben über Erreichbarkeiten, Häufigkeiten von Wegen und Distanzen sowie Veränderungen des Lebensstils und Meinungen nicht gegeben sein, da oftmals Erinnerungen fehlen, selektiv oder schlichtweg verfälscht sind (vgl. Scheiner 2007: 170).
Im Gegensatz dazu stehen einige Vorteile. Der Ansatz bietet die Möglichkeit, explizit die Wahrnehmung der einzelnen Personen zu untersuchen und diese auf raumstrukturelle Elemente zurückzuführen. Ferner ermöglicht die gewählte Methode den Fokus auch auf die sozialräumliche Umgebung der interviewten Person zu legen. Des Weiteren ist der Einblick in die Wahrnehmung des eigenen Verhaltens im Vergleich zu anderen gegeben. Ebenso ist es möglich, gesellschaftlich kollektiv geteilte Normen und Regeln bezüglich der Adäquatheit von verschiedenen Verkehrsmitteln für verschiedene Aktivtäten, Distanzen und Lebensabschnitte zu observieren (vgl. Sattlegger / Rau 2016: 27).

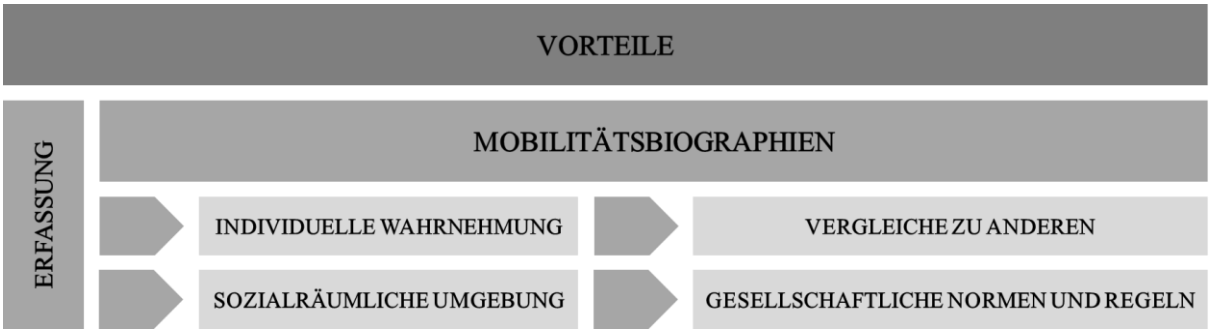

Abbildung 4: Vorteile der Erhebung von Mobilitätsbiographien

Anwendung der Mobilitätsbiographien in der vorliegenden Arbeit

Für die vorliegende Arbeit wurde entschieden, einen Ausschnitt einer Mobilitätsbiographie mittels eines persönlichen, leitfadengestützten Interviews zu erfassen. Das Forschungsdesign entspricht zudem einer Quasi-Längsschnittstudie[1], da nur einmalig persönliche Interviews geführt werden, welche den Vor- und Nachher-Vergleich einer Situation anstellen. Um auf die Forschungsfragen zu fokussieren, wird nur ein Ausschnitt der Mobilitätsbiographien - das Schlüsselereignis Umzug vom ländlichen Raum (in dem nur höherrangiger öffentlicher Verkehr und Regionalbusse zur Verfügung standen) in die Stadt Wien untersucht. Es wird besonders auf den Vergleich der Situation vor und nach dem Umzug Wert gelegt, weshalb jeweils ein Teil der Interviews vergleichend und rückblickend konzipiert ist.

[1] Im Rahmen einer Längsschnittstudie werden dieselben Erhebungen mehrmals in bestimmten Zeitabständen erfasst um ihre Ergebnisse vergleichen zu können. Eine Quasi-Längsschnittstudie erfragt diesen Vergleich zu einem einzigen Zeitpunkt.

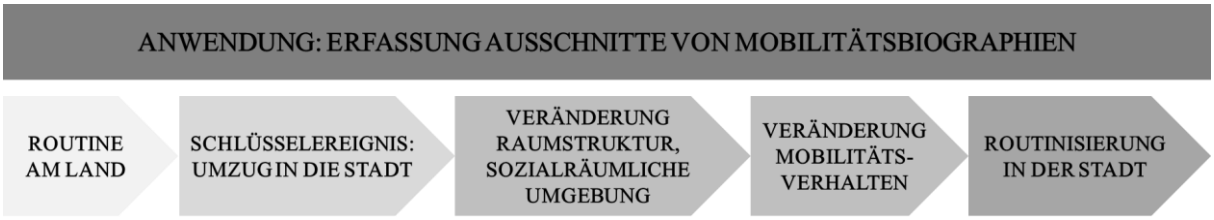

Abbildung 5: Anwendung der Mobilitätsbiographien in der vorliegenden Arbeit

3.3 Analyse

Die Ergebnisse der persönlichen mobilitätsbiographischen Interviews wurden einer qualitativen Inhaltsanalyse unterzogen.

Im Allgemeinen kann dazu erwähnt werden, dass „zunächst […] die einbezogenen Fälle als Einzelfälle in ihrem Verlauf interpretiert […] und erst in einem zweiten Schritt um fallvergleichende, verallgemeinernde Interpretationen ergänzt“ (Flick 1995: 164) werden. Dies erfolgt durch Kodierung der erhobenen Daten, „[…] die Kodierung [...] sollte einerseits in der Lage sein, ein authentisches Bild des Falles bzw. der Daten zu zeichnen. Andererseits sollte sie dem Forscher ermöglichen, seiner Fragestellung entsprechende Strukturen in den Fällen zu entdecken und darzustellen“ (Flick 1995: 166). Es soll gelingen „[…] durch den Vorgang des Kodierens erst den Daten und Phänomenen angemessene Kategorien und Kategoriensysteme zu entwickeln. Bei diesem Verständnis von Forschung hängt ihr Ertrag (Erkenntnis und entwickelte Theorie) wesentlich von der Qualität der entwickelten Kategorien und der Kreativität des Forschers dabei ab. Qualität meint dabei, inwieweit sie einerseits den Daten gerecht werden und sie in ihrem Wesen abbilden und andererseits ´neue` Zusammenhänge darin festlegen“ (Flick 1995: 165).

Eine Kodierung wurde auch bei der für diese Arbeit gewählten thematischen Analyse durchgeführt. Eine Abhandlung von Braun und Clarke (2006) wurde als Ausgangsbasis für die Systematik der Datenanalyse verwendet. Die thematische Analyse ist eine Methode zur Identifizierung, Analyse und zur Feststellungen von Schemata innerhalb der Daten, welche minimal organisiert und detailliert beschrieben werden (vgl. Braun / Clarke 2006: 79).

In der folgenden Tabelle 19 wird die von Braun / Clarke (2006) postulierte Vorgangsweise der thematischen Analyse dargestellt.

Ablaufschema thematische Analyse		
Phasen		**Ablauf**
1	mit Datensatz vertraut machen	Transkription der Daten, (wiederholtes) Lesen der Daten, notieren erster Ideen
2	Generierung erster Codes	erste systemische Codierung interessanter Teile des gesamten Datensatzes, Sammlung relevanter Daten für jeden Code
3	Suchen nach Schemata	einordnen der ersten Codierungen unter potentiellen Schemata, Sammlung aller relevanten Daten für jedes potentielle Schemata
4	Überarbeiten der Schemata	Schemata überprüfen in Verhältnis zu codierten Daten und gesamtem Datensatz, Generierung eines thematischen Überblicks über die Analyse
5	Definieren und Benennen der Schemata	Fortlaufende Analyse um die Spezifikationen jedes Schemata zu verfeinern und die übergreifenden Erkenntnisse aus der Analyse festzustellen; Generierung klarer Definitionen und Namen für alle Schemata
6	Verfassen der Analyse	Auswahl anschaulicher und überzeugender Auszüge, finale Analyse der ausgewählten Auszüge

Tabelle 19: Ablaufschema thematische Analyse (vgl. Braun / Clarke 2006: 87)

Die Analyse erfordert ein konstantes Vor- und Zurückgehen im Datensatz bzw. im kodierten Teil der Daten, welche analysiert werden, und in der Datenanalyse, welche produziert wird (vgl. Braun / Clarke 2006: 86). Die Kodierung ist ein zyklischer Prozess, der ein wiederholtes Durchgehen des Datensatzes erfordert, um die letztendlich festgelegten Kodierungen und Schemata zu fixieren. Das Verschriftlichen der Analyse, welche einer detaillierten Beschreibung und Diskussion der sich herauskristallisierenden Schemata entspricht, erfolgt von Beginn an und entsprechend einem fortlaufenden Prozess. Ein Beispiel für eine Kodierung wird im folgenden Kapitel 4.4 gegeben.

Ergänzend zur verbalen thematischen Analyse, wurden die beeinflussenden Faktoren auf das Nutzungsverhalten der einzelnen Verkehrsmittel in Land und Stadt in Begriffswolken dargestellt und jeweils als negativ oder positiv bewertet, sowie die jeweiligen Assoziationen mit den Einflussfaktoren angeführt (s. Kap. 5.1 Abb. 19-22 u. Kap. 5.2 Abb. 24-27).

4 Erhebung

Im Kapitel zur Erhebung werden die Kriterien zur Suche der Interviewpartnerinnen und -partner beschrieben, der Aufbau des Interviewleitfadens und Erkenntnisse während des Probeinterviews, bzw. während der Durchführung der Interviews, werden erläutert sowie allgemeine Informationen bezüglich der durchgeführten Interviews gegeben. Schließlich folgen Hinweise zur Kodierung der Daten.

4.1 Kriterien zur Suche der Interviewpartnerinnen und -partner

Die Kriterien für die Suche nach Interviewpartnerinnen und -partner wurden sorgfältig ausgewählt unter der Berücksichtigung einiger weiterführender Anregungen aus der Literatur. Beispielsweise sollten zumindest zwei Kriterien bei der Suche erfüllt sein: erstens der Zeitraum zwischen dem untersuchten Schlüsselereignis und des Interviews sollte nicht zu lange sein und zweitens das Ereignis sollte für die interviewte Person wichtig sein, damit die Erinnerung daran gut ist (vgl. Lanzendorf 2010: 275). Auch räumliche Unterschiede von Herkunftsort und Umzugsort sind von hoher Wichtigkeit, da eine Veränderung der Erreichbarkeiten davon abhängig ist (vgl. Scheiner 2007: 166). Demnach wurden als Zielgruppe für die Datenerhebung Personen ausgewählt, welche in den letzten 2 Jahren (frühestens im November 2014) vom ländlichen Raum in die Stadt Wien gezogen sind. Als ländlicher Raum wurden Orte definiert, in denen nur höherrangiger öffentlicher Verkehr und Regionalbusse zur Verfügung standen. Der Wechsel vom ländlichen in den urbanen Raum wurde ausgewählt, um Verhaltensänderungen bei gravierend unterschiedlichen räumlichen Strukturen beobachten zu können, insbesondere inwiefern Erfahrungen, unabhängig von Raumstruktur, prägend wirken. Zusätzlich wurden explizit keine Studienanfängerinnen und -anfänger interviewt, da diese meist nicht über ausreichend Ressourcen verfügen, um alle theoretisch zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel nutzen zu können.

Kurzzeitig wurde zudem das Kriterium angedacht, dass nur Personen über 25 Jahren, welche aufgrund eines Jobwechsels nach Wien umgezogen sind, ausgewählt werden sollten. Bei der anfänglichen Suche stellte sich dies als nicht zielführend heraus, da viele Personen schlichtweg in die Stadt ziehen möchten, um Vorteile des Stadtlebens ausnutzen zu können und daher beginnen, einen Job in entsprechender Umgebung zu suchen. Diese beiden Kriterien wurden daher verworfen.

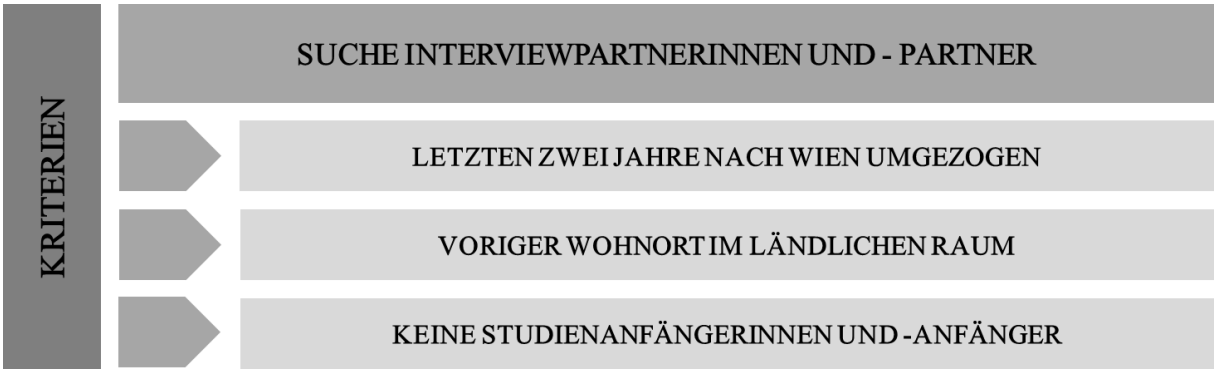

Abbildung 6: Kriterien zur Suche nach Interviewpartnerinnen und -partner

4.2 Interviewleitfaden

Für die Erstellung des Interviewleitfadens wurden ebenfalls Anregungen aus der Literatur beachtet. Unter anderem, dass zahlreiche Aspekte der Mobilität durch Schlüsselereignisse beeinflusst werden können, beispielsweise die Frequenz der Aktivitäten oder Wege innerhalb eines bestimmten Zeitraumes, die zurückgelegten Distanzen, Aktivitätsräume und Verkehrsmittelwahl sowie Entscheidungen über Kauf eines Autos, Rades oder Tickets für öffentliche Verkehrsmittel (vgl. Scheiner 2007: 162–163), und daher erhoben werden sollten. Bei den meisten Mobilitäterhebungen wird nur eine geringe Anzahl von Wegzwecken als Auswahlmöglichkeit angegeben. Eine detailliertere Erhebung der sozialen Aktivitäten wird als sinnvoll erachtet, um soziale Netzwerke, Zielauswahl und Mobilität besser in Zusammenhang bringen zu können (vgl. Axhausen 2008: 985). Die Umzugsdistanz muss ebenfalls miteinbezogen werden, da diese ein Indikator dafür ist, wie viele Zielorte erhalten bleiben und ob lange Distanzen beispielsweise für Verwandtenbesuche zurückgelegt werden müssen (vgl. Scheiner 2007: 166), diese wurde dementsprechend erfragt.

Unter Beachtung dieser und weiterer Anregungen und der Forschungsfragen, wurde der Interviewleitfaden erstellt.

Auf folgende Themenbereiche wurde fokussiert:

- **Hintergrund**: Zunächst wurde die Frage nach der Lebens- und Berufssituation der interviewten Person gestellt um sinnvolle Rückfragen stellen zu können bzw. um die Person besser einordnen zu können.
- **Mobilität allgemein**: Danach sollten die Personen ihre alltäglichen Wege beschreiben und damit ihre individuellen Präferenzen dargestellt werden. Zudem sollte ein Vergleich zwischen ihren Wegen am Land und der Stadt angestellt werden.
- **Nachbarschaft**: Es folgten Fragen zur Nachbarschaft bzw. zur Wohnumgebung, einerseits um die Zufriedenheit mit der Umgebung einordnen zu können, und andererseits um die individuelle Wahrnehmung des Mobilitätsverhaltens anderer Personen zu hinterfragen. Dies erfolgte ebenfalls im Vergleich zwischen Land und Stadt.
- **Radfahren / zu Fuß gehen / Öffentliche Verkehrsmittel / PKW**: Dann folgten einzelne Fragen bezüglich der verschiedenen Modi (Radfahren, zu Fuß gehen, Öffentliche Verkehrsmittel, PKW), um noch detaillierter Meinung und Nutzungsverhalten, explizit zu einzelnen Verkehrsmittel, feststellen zu können.
- **Wohnortsuche**: Anschließend wurden die wichtigsten Kriterien bei der vorhergehenden Wohnortsuche mit vorrangiger Bezugnahme auf die Wohnumgebung abgefragt.
- **Infrastruktur**: Schließlich wurde explizit die Frage nach Verbesserungsvorschlägen im Infrastrukturbereich der Stadt Wien gestellt.

Vor der tatsächlichen Erhebung wurde ein Probeinterview durchgeführt, um den Interviewleitfaden zu testen. Aufbauend auf der Testerfahrung wurde angestrebt, das Interview eher als Gespräch aufzubauen und weniger streng dem Leitfaden zu folgen, um Themenbrüche und Verwirrung zu vermeiden. Fragenketten wurden aus dem Leitfaden gestrichen, da tendenziell nur die letzte Frage oder die einfachere beantwortet worden wäre. Zudem wurde der Leitfaden auf den Gebrauch des informellen „Du“-Worts umgeschrieben, was den Vorteil des Eindruckes eines freundschaftlichen Gesprächs

vermittelte und daher noch mehr notwendiges Vertrauen erzeugte. Die Fragen wurden vermehrt auf den Vergleich zwischen früher und heute ausgelegt, um den Befragten das Beantworten der Fragen zu erleichtern. Des Weiteren wurden einige Fragen umformuliert, da diese auf Anhieb verständlich sein sollen, ohne dass Beispiele durch den Interviewer gegeben werden müssen, die den Gedankengang der interviewten Personen beeinflussen könnten.

Nachdem einige Interviews durchgeführt wurden, erfuhr der Leitfaden noch einmal eine Überarbeitung, dabei wurden folgende Erkenntnisse beachtet bzw. folgende Anpassungen erwiesen sich als sinnvoll: Wegbeschreibungen wurden von den meisten Personen eher allgemein gehalten, es war daher erheblich mehr Nachfragen notwendig als angenommen. Außerdem wurden als „alltägliche Wege" entweder nur Arbeitswege, und in einigen Fällen noch Einkäufe, erachtet. Hinzugenommen wurden Vergleiche zwischen dem Mobilitätsverhalten der Interviewten und dem ihrer Bekannter, um zu sehen, wie sich die Person im Vergleich zu anderen in ihrer sozialräumlichen Umgebung sieht. Ferner ist es sinnvoll zu fragen, ob die interviewte Person präferiert woanders wohnen würde, vor allem innerhalb Wiens, wodurch automatisch Vergleiche angestellt und diese begründet werden, bzw. auch Orte mit negativen Assoziationen genannt werden.
Der vollständige Interviewleitfaden in seiner Letztfassung kann dem Anhang entnommen werden.

4.3 Durchführung der Interviews

Um ein möglichst breites Spektrum an Interviewpartnerinnen und Interviewpartner zu finden, wurde die Anfrage über öffentliche Gruppen auf der Social Media Plattform „facebook" geteilt. Die Interviews wurden in Kaffeehäusern oder in den privaten Wohnungen der Interviewten geführt. Der Erhebungszeitraum war zwischen dem 22.11.2016 und 08.12.2016.

Reduktion der erhobenen Daten für die Analyse

Es wurden 20 Interviews geführt, davon 17 zur weiteren Analyse verwendet.
Die Gründe für die Reduktion waren, dass das Auswahlkriterium höchstens zwei Jahre in Wien zu wohnen missverstanden wurden – es wurde von zwei Personen lediglich auf die Meldung ihres Hauptwohnsitzes bezogen. Da sie bereits länger in Wien wohnten bzw. ihren Lebensmittelpunkt hatten, konnte nicht von einer adäquaten Beschreibung der Situation vor ihrem Umzug ausgegangen werden. Eine Person wurde ausgeschlossen, da sie eine Ausbildung an einem Kolleg begonnen hatte, wobei Personen welche aufgrund einer Ausbildung nach Wien gezogen sind, nicht die erwünschte Zielgruppe waren. Dies hätte von vorneherein besser kommuniziert werden müssen, da bei der Ausschreibung lediglich Studienanfängerinnen und -anfänger ausgeschlossen wurden.

4.3.1 Stichprobe

Geschlecht und Alter

Von den 17 Personen, welche zur weiteren Analyse verwendet wurden, sind sieben weiblich und zehn männlich. Die Interviewpartnerinnen und Interviewpartner sind zwischen 21 und 33 Jahren alt (s. Tab. 20). Die Altersgruppe wurde nicht im Vorhinein festgesetzt, auf eine allgemeine Ausschreibung via

„facebook“, meldeten sich nur Personen in diesem Alter. Generell sind über 50% der Nutzerinnen und Nutzer von „facebook“ zwischen 20 und 39 Jahren alt (Römer 2017), dementsprechend ist diese Altersgruppe am ehesten via „facebook“ zu erreichen.
Zudem haben Personen in höheren Altersgruppen eher die Tendenz wieder von Wien auf das Land zu ziehen als umgekehrt, besonders wenn geplant wird, eine Familie zu gründen; auch einige der interviewten Personen haben diese Zukunftspläne geäußert. Dies ist konsistent damit, dass Schlüsselereignisse am ehesten zwischen 20 und 40 Jahren auftreten (vgl. Schoenduwe et al. 2015: 106), weshalb beispielweise ein Umzug in eine Stadt in diesem Alter am wahrscheinlichsten ist.

Bildungsabschluss

Von den 17 Interwieten sind vier Akademikerinnen und Akademiker, bzw. arbeiten drei weitere Personen gerade an ihrem Abschluss (s. Tab. 20). Der Anteil an Personen mit akademischer Ausbildung liegt daher über dem Bevölkerungsdurchschnitt.

Erfahrungen mit Wien vor dem Untersuchungszeitraum

Einige der Personen haben schon einmal in Wien gewohnt und sind zwischenzeitlich zurück in den ländlichen Raum gezogen oder sind ehemalige Pendlerinnen und Pendler aus Niederösterreich oder dem Burgenland (s. Tab. 20).

Familienstand

Es meldeten sich nur Personen ohne Betreuungspflichten (kinderlos, keine zu pflegenden Angehörigen) zum Interview. Die interviewten Personen müssen bei Entscheidungen nur persönliche Faktoren berücksichtigen und sind daher generell als mobiler einzustufen. Das bedeutet, sie sind eher geneigt umzuziehen, vor allem über weite Distanzen.

Wohnumgebung

Des Weiteren wohnen die Befragten in dicht bebauten Bezirken in Wien (s. Tab. 20), lediglich eine Person im 21. Bezirk, weshalb für weniger dichte Gebiete keine Aussage getroffen werden kann.

Tabelle 20: Überblick Interviewpartnerinnen und Interviewpartner

Überblick Interviewpartnerinnen und Interviewpartner									
Nr.	**Geschlecht**	**Alter**	**höchster Bildungsabschluss**	**Branche**	**Umzugsgrund**	**Umzugszeitpunkt**	**ehemalige PendlerInnen / früher einmal in Wien gewohnt**	**voriger Wohnort**	**Wohnbezirk Wien**
1	m	21	berufsbildende höhere Schule	Erziehungswesen	Großstadtleben	0.5 bis 1.5 Jahre		STMK	13
2	w	25	Diplom	Rechtsbereich	Beruf	0.5 bis 1.5 Jahre		STMK	6
3									
4	m	23	berufsbildende höhere Schule	Baugewerbe	Großstadtleben	über 1.5 Jahre		OÖ	3
5	m	26	berufsbildende höhere Schule (Bachelor in Arbeit)	Selbständig, IT-Branche	Ausbildung, Beziehung	0.5 bis 1.5 Jahre	X	BGLD	16
6	m	27	allgemeinbildende höhere Schule	Bürotätigkeit	Stadleben, Beziehung	über 1.5 Jahre		VLG	2
7	w	27	berufsbildende mittlere Schule (bald Matura)	Buchhaltung	Großstadtleben	über 1.5 Jahre		STMK	7
8	m	27	Bachelor	IT Branche	Praktikum	0.5 bis 1.5 Jahre	X	BGLD	3
9	w	25	allgemeinbildende höhere Schule (Dr. med. univ. in Arbeit)	Medizin	Studiumsabschluss, Beruf	unter 0.5 Jahre	X	BGLD	2
10	w	25	berufsbildende mittlere Schule	Einzelhandel	Beziehung	über 1.5 Jahre		STMK	5
11	m	27	berufsbildende höhere Schule	Einzelhandel	Beziehung	über 1.5 Jahre	X	NÖ	3
12	w	25	Abitur (Bachelorabschluss in Arbeit)	Nahrungs- u. Genussmittelindustrie	Praktikum	unter 0.5 Jahre		Bayern	10
13									
14	m	29	berufsbildende mittlere Schule	Pflege / Sozialbereich	Stadtleben, berufliche Gründe, geplante Ausbildung	0.5 bis 1.5 Jahre		KTN	5
15	w	25	Master	Sozialpädagogik	Beziehung	0.5 bis 1.5 Jahre		KTN	16
16	m	30	berufsbildende höhere Schule	arbeitslos	Großstadtleben	unter 0.5 Jahre	X	VLG	5
17	m	24	Lehre mit Matura	Gastgewerbe	Ausbildung	unter 0.5 Jahre		VLG	3
18	m	29	Lehre	Feuerwehr	soziale Beziehungen	über 1.5 Jahre	X	NÖ	21
19									
20	m	33	Master	Gastronomie	Beruf	unter 0.5 Jahre	X	Baden-Württemberg	17

Hinweis:
Interview 3, 13, 19 nicht zur weiteren Analyse verwendet

4.3.2 Datenumfang und Anmerkungen zu Transkriptionen

Die Interviewdauer variierte zwischen 00:30 und 01:06 Stunden, mit einer Gesamtdauer der Aufnahmen von ca. 13 Stunden. Die Interviews wurden unter mündlicher Einverständniserklärung der Befragten aufgezeichnet und danach transkribiert. Die Transkripte der Interviews hatten jeweils zw. 8 und 16 Seiten. Insgesamt wurden Daten im Umfang von 193 Seiten Transkripts gesammelt, welche anschließend kodiert wurden.

Ein wichtiger Hinweis bezüglich der Erstellung der Transkriptionen ist, dass die Interviews teilweise im Dialekt geführt wurden, und dies zum besseren Verständnis grammatikalisch bereinigt wurde, demensprechend sind Zitate der interviewten Personen in Hochdeutsch angeführt, siehe folgendes Beispiel.

Originaler Wortlaut:

> *„Na eh ned, deswegn hob i‘s verkaft. Weil is afoch, wenn i wenigstens so so vü herumgfohrn warad oda zur Orbeit gfohrn warad mitn Auto oda so, oba des is jo komplett irrsinnig. Des brauchst in Wien ned. Wennst mitn Auto fohrst bist glei vü laungsauma, weilst imma im Stau stehst“ (Interview 7).*

Bereinigt:

> *„Nein eh nicht, deswegen habe ich es verkauft. [...] wenn ich wenigstens so viel herumgefahren wäre oder zur Arbeit gefahren wäre mit dem Auto, aber das ist ja komplett irrsinnig. Das brauchst du in Wien nicht. Wenn du mit dem Auto fährst, bist gleich viel langsamer, weil du immer im Stau stehst“ (Interview 7).*

4.4 Durchführung der Kodierung

Die Kodierung erfolgt durch Nutzung der Software QDA Miner Lite.

Es folgt ein Beispiel für eine Kodierung:

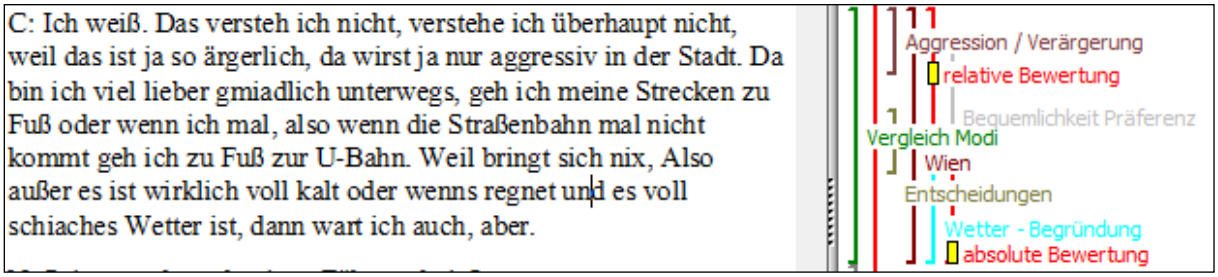

Abbildung 7: Beispiel Kodierung gesamter Absatz

Die einzelnen Segmente werden folgendermaßen kodiert:

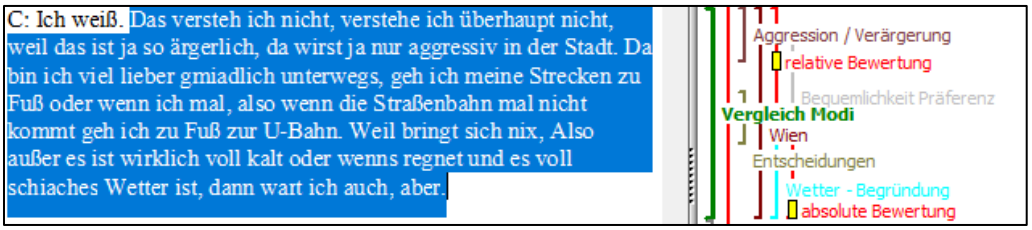

Abbildung 8: Kodierung: Vergleich Modi

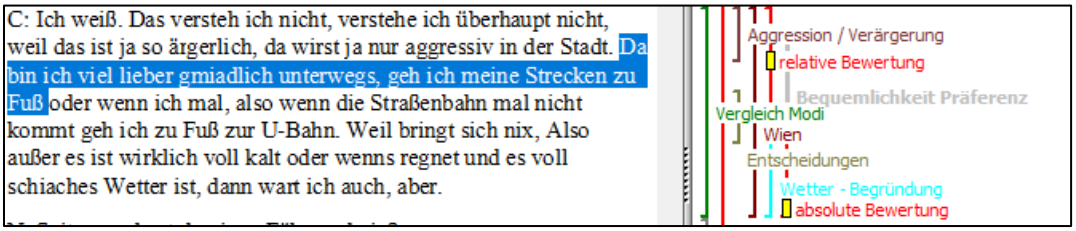

Abbildung 9: Kodierung: Bequemlichkeit Präferenz

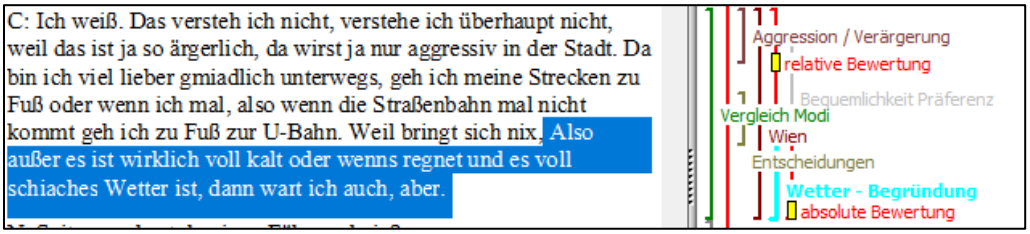

Abbildung 10: Kodierung: Wetter - Begründung

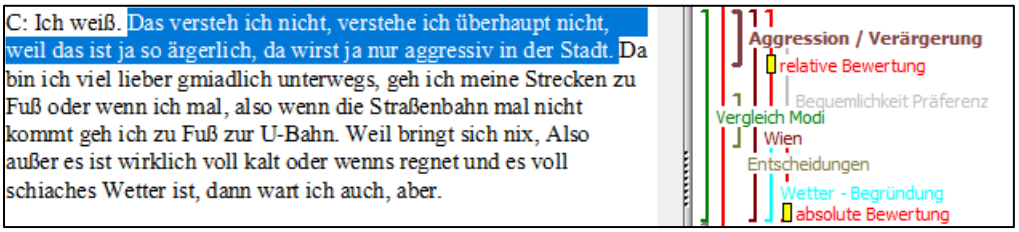

Abbildung 11: Kodierung: Aggression / Verärgerung

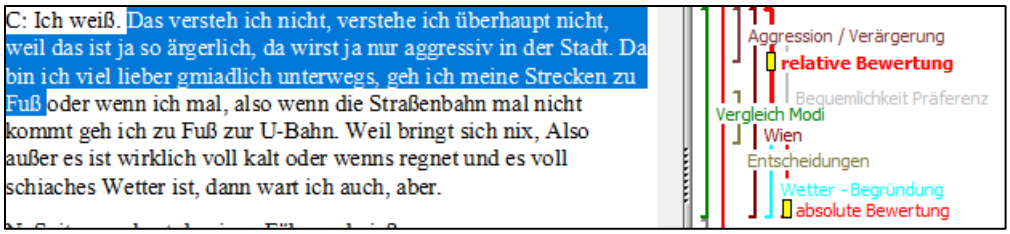

Abbildung 12: Kodierung: relative Bewertung

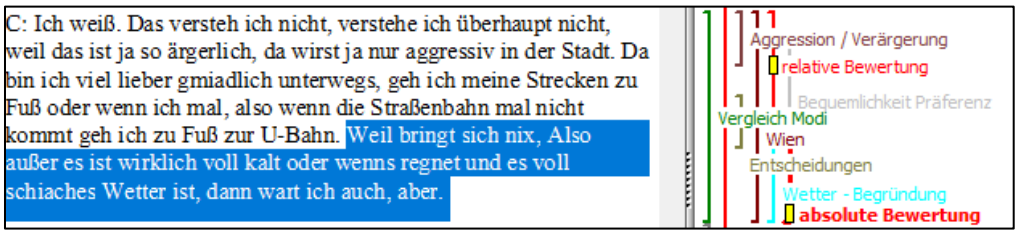

Abbildung 13: Kodierung: Absolute Bewertung

Mit folgenden Kodierungen wurde gearbeitet:

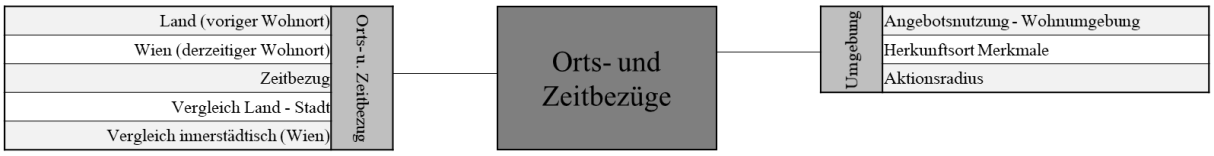

Abbildung 14: Kodierungen der Orts- und Zeitbezüge

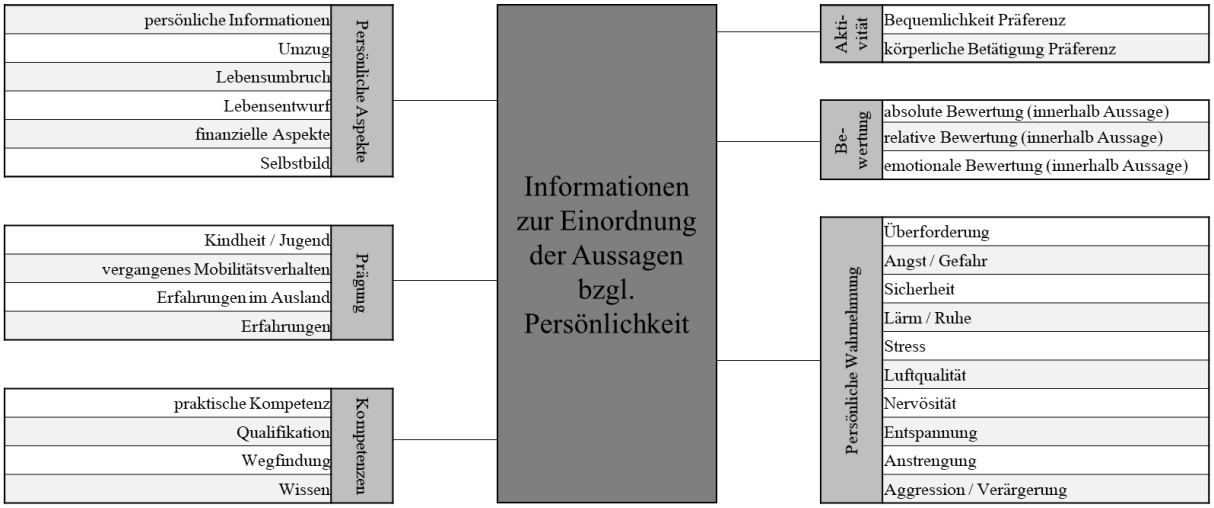

Abbildung 15: Kodierungen der Informationen zur Einordnung der Aussagen

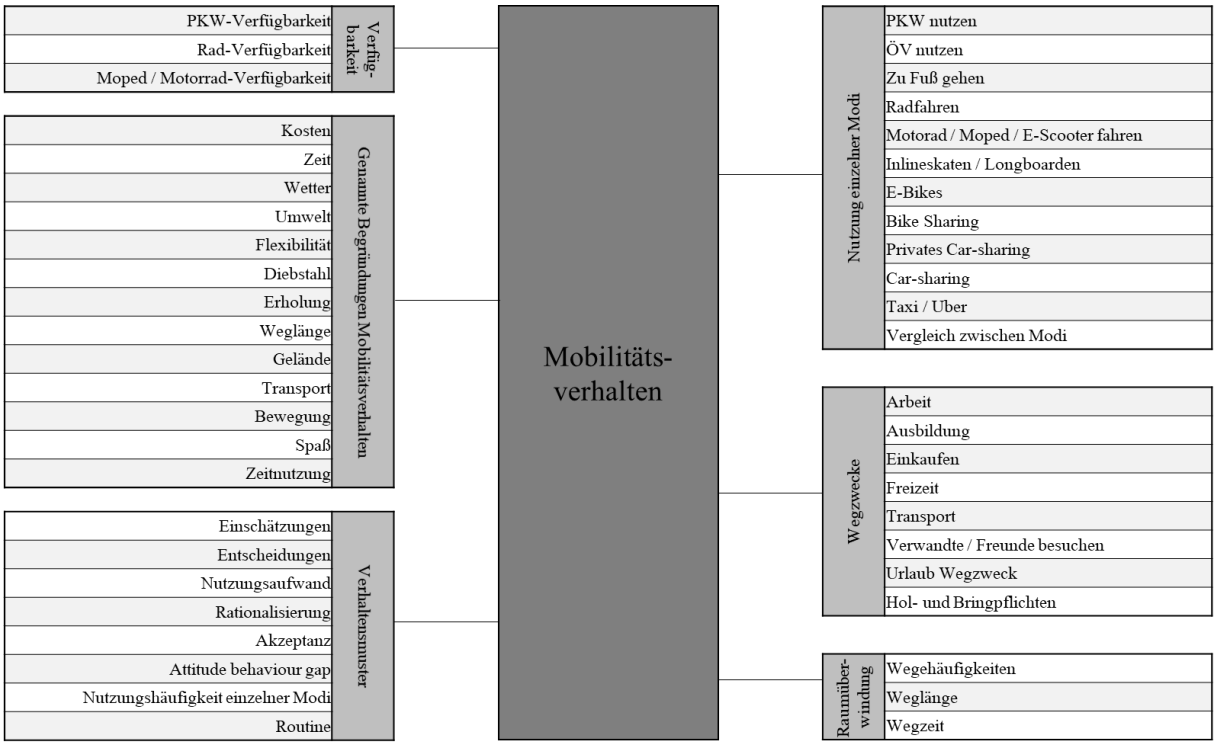

Abbildung 16: Kodierungen des Mobilitätsverhaltens

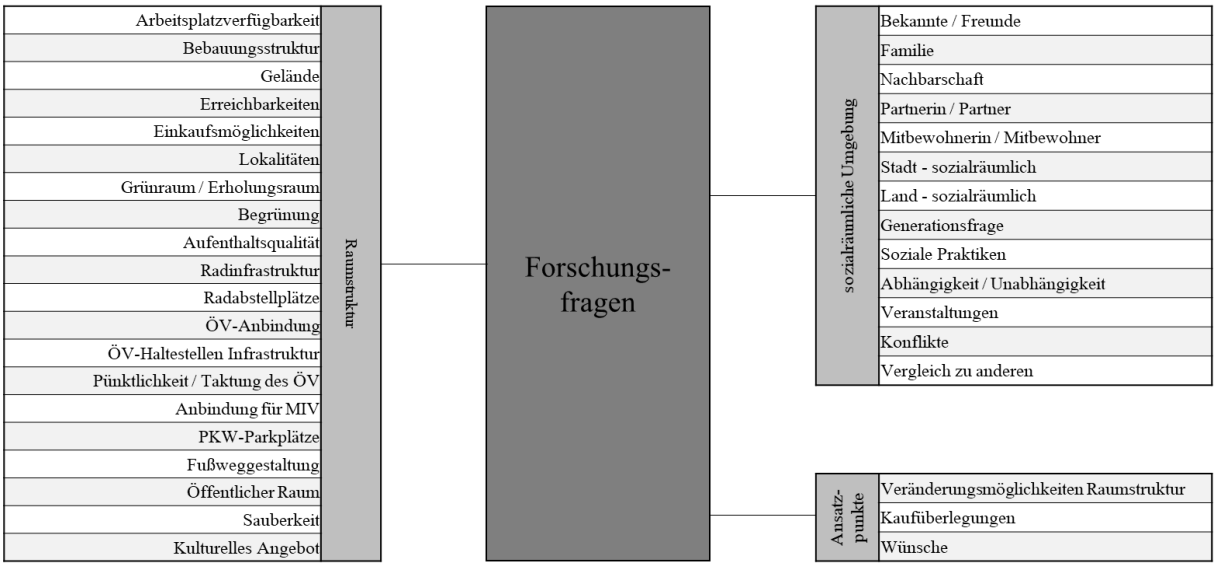

Abbildung 17: Kodierungen in Bezug auf die Forschungsfragen

5 Ergebnisse

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Erhebung vorgestellt. Zunächst werden Verhaltens- und Bedeutungsmuster im Zusammenhang mit Mobilität am Land und in der Stadt beschrieben. Danach werden wichtige raumstrukturelle und sozialräumliche Elemente herausgearbeitet, teils im Fokus auf den urbanen Raum, teils durch Gegenüberstellung zwischen Land und Stadt. Schließlich werden weitere soziale und allgemeine Aspekte geschildert, die keinen speziellen räumlichen Bezug, aber dennoch Relevanz für das Mobilitätsverhalten der befragten Personen haben.

5.1 Verhaltens- und Bedeutungsmuster – Mobilität am Land

In der Folge werden die Verhaltensmuster der interviewten Personen im Kontext ihres vorigen Wohnortes im ländlichen Raum beschrieben. Begründungen, welche Verkehrsmittel benutzt und im Alltag kombiniert werden, sowie dahinterstehende Emotionen und Bedeutungsmuster werden erläutert.

Raumstruktur und sozialräumliche Umgebung am Land

Die allgemeinen Beschreibungen der Raumstruktur und der sozialräumlichen Umgebung am Land dienen als Kontext für die anschließend geschilderten Verhaltens- und Bedeutungsmuster.

Die ländliche Raumstruktur ist geprägt von geringen Dichten, durch aus Einfamilienhäusern bestehenden Siedlungen, welche hohe Entfernungen zwischen verschiedenen Zielen erzeugen; deren Erreichbarkeit ist durch eine gut ausgebaute Infrastruktur für MIV gegeben und lediglich mangelhaft mittels öffentlicher Verkehrsmittel (vgl. Tamme 2015: 2). „Gute Erreichbarkeiten im ÖV sind zumeist an die direkte Nähe zu den Zentren und eine entsprechend dichte Siedlungsstruktur gebunden“ (Tamme 2015: 6). Generell werden im ländlichen Raum dem ÖV, Radfahren und zu Fuß gehen im Alltagverkehr wenige Nutzungsmöglichkeiten zugeschrieben, obwohl rund die Hälfte aller Autofahrten kürzer als fünf Kilometer ist (vgl. Tamme 2015: 5).

Die sozialräumliche Umgebung am Land ist ähnlich wie die Raumstruktur geprägt von einem hohem PKW-Motorisierungsgrad und der alltäglichen PKW-Nutzung (vgl. Tamme 2015: 3). „Rund ein Fünftel der ländlichen Bevölkerung (ohne eigenen Pkw) sind auf externe Hilfe bei der Befriedigung ihrer Bedürfnisse angewiesen (Mitfahrgelegenheiten im Familien und Freundeskreis etc.)“ (Tamme 2015: 6).

Die Verhaltensmuster der interviewten Personen am Land können grob einteilt werden in überwiegende PKW-Nutzerinnen und -Nutzer sowie Multimodale Personen, basierend auf der Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel (s. Abb. 18 – qualitative Veranschaulichung, entspricht daher nicht den exakten Anteilen an Nutzungshäufigkeiten der Modi innerhalb der befragten Gruppe).

Überwiegende PKW-Nutzerinnen und -Nutzer

Die Hälfte der Interviewten nutzte für fast alle alltäglichen Wege den eigenen PKW. Innerörtliche kurze Wege, die keinem Transportzweck dienten, wurden vor allem zu Fuß zurückgelegt, seltener auch mit dem Rad, welches allerdings mehr als Freizeitbeschäftigung diente. Die öffentlichen Verkehrsmittel wurden meist nur für sehr wenige dezidierte Wege genutzt, bei denen die Vorteile gegenüber dem PKW überwogen.

Multimodale Personen

Die andere Hälfte der Interviewten kann den multimodalen Personen zugeteilt werden. Sie hatten einen öffentlichen Anschluss für ihre alltäglichen Wege außerhalb des Wohnortes zur Verfügung, jedoch keinen eigenen PKW, diesen konnten sie großteils bei Bedarf ausleihen. Ihre innerörtlichen Wege wurden entweder zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.

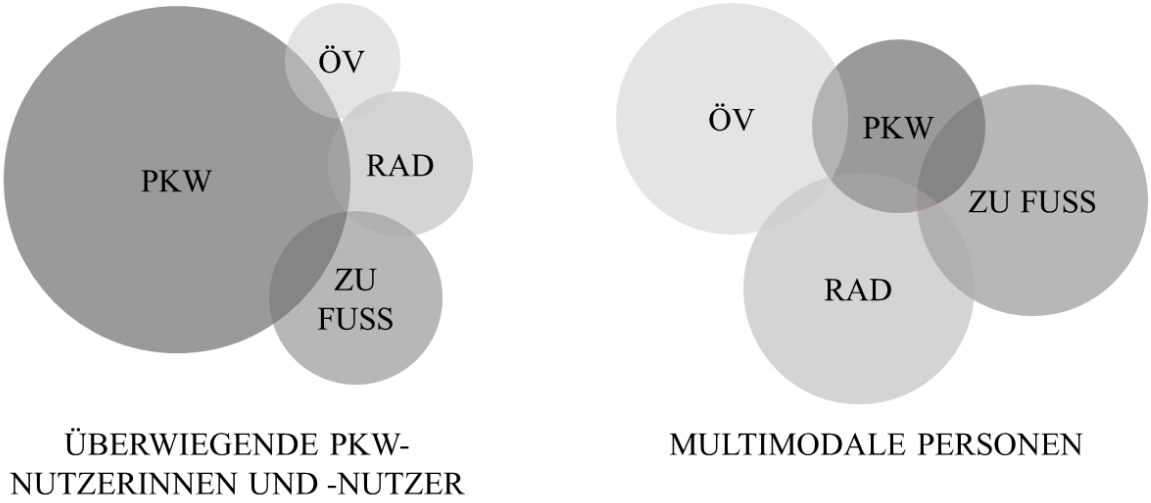

Abbildung 18: Verhaltensmuster – Mobilität am Land (qualitative Veranschaulichung)

5.1.1 PKW: Verhaltens- und Bedeutungsmuster am Land

Acht Personen können als überwiegende PKW-Nutzerinnen und -Nutzer im ländlichen Raum bezeichnet werden. Diese Personen haben einen eigenen PKW besessen (oder besitzen diesen immer noch) und haben nahezu alle Wege damit zurückgelegt, vor allem alltägliche Arbeits- und Einkaufswege. Sie nutzten sehr selten öffentliche Verkehrsmittel und gingen generell kurze Alltagswege eher zu Fuß, als dass sie diese mit dem Rad zurückgelegt hätten. Zu den überwiegenden PKW-Nutzerinnen und -Nutzern zählten überwiegend Personen, deren alltägliche Ziele hauptsächlich außerhalb ihres Wohnortes angesiedelt waren und die öffentlichen Alternativen nicht ausreichten oder zumindest so empfunden wurden.

> *„Wir sind auch meistens mit dem Auto gefahren, wenn wir wohin wollten" (Interview 17).*

Sechs Personen konnten sich regelmäßig für bestimmte Wege einen PKW ausleihen, überwiegend im familiären Umfeld. Diese hatten die Möglichkeit, andere Modi vor allem für ihre täglichen Arbeits- und Ausbildungswege zu nutzen. Diese Optionen haben die Anschaffung eines eigenen PKW nicht zur Notwendigkeit werden lassen.

> *„Aber sonst, habe ich das Auto eigentlich nie verwendet, außer Outlet Center. Außer zu Freunden fahren, aber sonst" (Interview 8).*

Drei Personen waren nur als Beifahrer mit dem PKW unterwegs, teilweise weil sie an ihrem vorigen Wohnort noch keinen Führerschein hatten (zwei Personen) oder nur Mitfahrgelegenheiten nutzten.

> *„Ich fahr mit. Ich selber fahre gar nicht Auto" (Interview 10).*

Grundsätzlich gaben alle Personen an, am Land gerne Auto gefahren zu sein, unabhängig davon, ob sie durch einen eigenen PKW regelmäßig die Möglichkeit dazu hatten. Auch die folgenden

Bedeutungsmuster bezüglich der PKW-Nutzung am Land variierten großteils nicht nach Verhaltensmustern. Personen, die kein eigenes Auto hatten, verbinden dieselben Emotionen und äußern ähnliche Begründungen.

Abbildung 19: PKW-Nutzung am Land – Überblick Einflüsse und Assoziationen

Notwendigkeit vs. Sinnlosigkeit – Die Rolle von Entfernungen und Alternativen

Die Notwendigkeit eines verfügbaren PKW wird im ländlichen Raum kaum in Frage gestellt. Dabei ist es nicht übermäßig relevant, ob dies mit dem Besitz, einer Leihmöglichkeit oder einer Mitfahrgelegenheit einhergeht. Dieses Erfordernis wird hauptsächlich gesehen, wenn längere Wege zurückgelegt werden müssen, was besonders im ländlichen Raum durch geringe Dichten bzw. weit voneinander entfernte Orte der Fall ist. Insbesondere Freizeitwege sind am Land ohne PKW schwierig zurückzulegen, da diese oft außerhalb der Bedienungszeit des ÖV stattfinden.

> *„Also da draußen ohne Auto, absolutes Ding der Unmöglichkeit. Vor allem wenn du ein normales Leben führen willst, gehst ins Kino, das ist nicht um 7 Uhr aus, dass du um 8 Uhr rausfahren kannst, da brauchst ein Auto […]" (Interview 11).*

Zudem werden Besorgungen im Allgemeinen und in erster Linie Einkaufswege für den täglichen Bedarf mit dem PKW zurückgelegt. Die genannten Argumente dafür waren meist, dass große Mengen (bspw. für den gesamten Haushalt) für einen längeren Zeitraum („Wocheneinkauf") gekauft wurden und die längeren Entfernungen zu den nächsten Geschäften (s. Kap. 5.3.1).

> *„Und zum Spar oder zum Billa fahr ich dann auch noch öfters […] da fahren wir auch immer mit dem Auto. Weil ganz einfach die Einkäufe für eine Familie meistens so groß sind, dass man es nicht mit dem Radl transportieren kann" (Interview 9).*

Jedoch wird für Personen, die kurze innerörtliche Wege mit dem PKW (ohne Transporttätigkeit) zurücklegen, Unverständnis geäußert. Die Befragten sehen keinen Sinn darin, körperliche Aktivität auf kurzen Distanzen innerhalb des Wohnortes mittels PKW-Nutzung zu vermeiden (s. Kap. 5.4.3).

PKW-Nutzung - „Prinzipiell voll ok, wenn's eben nicht für kurze oder kürzeste Strecken ist, das ist halt so voll umsonst" (Interview 14).

Großteils wird in diesem Zusammenhang von kurzen Distanzen, welche zu Fuß zurückgelegt werden können, gesprochen. Radfahren, welches diesen Radius des akzeptieren kurzen innerörtlichen Weges vergrößern könnte, wird seltener erwähnt.

Örtliche und zeitliche Flexibilität ermöglicht die Erreichbarkeit aller Ziele

Im ländlichen Raum ist hohe Flexibilität nur durch die Verfügbarkeit eines PKW möglich, da mit diesem sämtliche Ziele zu jedem erwünschten Zeitpunkt erreicht werden können (s. Kap. 5.3.8).

„Und leider am Land ist es definitiv angenehmer ein Auto zu haben. Und du hast normalerweise keinen Stau und du kommst überall hin eben" (Interview 6).

Insbesondere wenn die individuelle Arbeitssituation Flexibilität erfordert, wird die Anschaffung eines PKW am Land zur Notwendigkeit. Straßenanbindungen und Parkplätzen steht zur Verfügung und können rund um die Uhr genutzt werden, im Gegensatz zum Angebot an öffentlichem Verkehr, welches zu eingeschränkten Bedienzeiten und nur auf bestimmten Strecken nutzbar ist.

„Da fuhr ich auch immer im Auto […] weil im Catering ist natürlich immer schwierig zu sagen, wann Schluss ist […]" (Interview 17).

Zudem fallen mit dem eigenen PKW keine Wartezeiten an.

„Und in den Nachbarort fährst halt auch schnell mit dem Auto, wenn du die Möglichkeit hast, statt auf einen Bus zu warten, der nur jede halbe Stunde zu den guten Zeiten fahrt. Machen halt die Leute nicht" (Interview 4).

Unabhängigkeit durch den Führerschein

Die Nutzung des PKW am Land ist vor allem mit dem Gedanken an Unabhängigkeit und Freiheit verbunden (s. Kap. 5.3.8). Die Zeit vor dem Besitz des PKW-Führerscheines bleibt stark negativ behaftet in Erinnerung, da eine Abhängigkeit von Eltern bzw. von unzureichenden öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden war.

ÖV-Nutzung am Land - „Das war sehr mühsam, deswegen war ich da sehr froh, dass ich eben bald den Führerschein gehabt […]" (Interview 15).

Der Führerschein und der erste verfügbare PKW sind symbolische Schritte ins Erwachsenenleben.

Pflichten durch den Führerschein

Nicht nur Unabhängigkeit ist mit dem Erlangen des Führerscheines verbunden, sondern ebenso damit einhergehende Pflichten. Die Befragten übernahmen ab dem Führerscheinbesitz Verantwortung für ältere oder jüngere Familienmitglieder, welche keinen Führerschein besaßen oder aufgrund körperlicher Einschränkung keinen PKW bedienen konnten, und erledigten Besorgungswege selbst.

„Sobald ich den Führerschein gehabt hab, bin ich […] mit der Mama einkaufen gefahren, die Mama dorthin führen. Vorher hat es der Papa machen müssen […] Und wie ich ihn gehabt hab, bin ich immer überall herumgefahren, hab jeden führen müssen" (Interview 7).

5.1.2 Öffentlicher Verkehr: Verhaltens- und Bedeutungsmuster am Land

Fünf Personen gaben an, regelmäßig ihren Ausbildungs- oder Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt zu haben, selbst wenn diese lange Wegzeiten implizierten, dies trifft vor allem auf Pendlerinnen und Pendler in größere Städte zu.

> *Arbeitsweg – „[…] bin ich natürlich mit die Öffis gefahren. Da habe ich in Klosterneuburg gearbeitet, das heißt ich habe von südlich von Wien nach Wien, durch Wien und weiterfahren müssen, also das waren ca. eineinhalb Stunden bis zwei Stunden […]" (Interview 11).*

Von sechs Personen wurden zumindest einzelne bestimmte Wege mittels öffentlicher Verkehrsmittel zurückgelegt, in erster Linie wenn bestimmte Vorteile gegenüber anderer Modi überwogen.

> *„[…] ich habe Berufsreifeprüfung auch noch nebenbei gemacht, neben der Lehre, die war in Bregenz, das sind gute 60km von [Anm. voriger Wohnort] entfernt. Da fuhr ich immer mit dem Zug. Einfach […] weil es ja war am bequemsten, man konnte mitunter noch lernen und die Kollegen sind sowieso im Laufe von der Strecke dann eingestiegen also hat gut gepasst" (Interview 17).*

Sechs Interviewte gaben an, am Land nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren zu sein. Diese hatten alle einen eigenen PKW und keine adäquate öffentliche Anbindung für ihre täglichen Wege.

Abbildung 20: ÖV-Nutzung am Land – Überblick Einflüsse und Assoziationen

Negative Assoziationen durch Prägung in der Schulzeit

Die Abhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln zu Schulzeiten ist mit schlechten Erinnerungen verbunden. Diese negativen Assoziationen können unter anderem darauf zurückgeführt werden, dass die Wegzeit im Vergleich mit dem PKW erheblich länger war.

> *„Und also früher, bevor ich noch keinen Führerschein gehabt habe, da habe ich erst mit dem Bus zum Bahnhof, dann mit dem Zug eben zur Schule, dann nochmal vom Bahnhof zur Schule, also es hat eineinhalb Stunden gedauert, bis man wirklich in der Schule war. Das war sehr mühsam […]" (Interview 15).*

Die alternativlose Abhängigkeit von unzureichenden öffentlichen Verkehrsmitteln in der Jugend wirkt teilweise ins Erwachsenenleben nach, der Wechsel in andere räumliche Strukturen bewirkt jedoch oft eine neue Bewertung des ÖV (s. Kap. 5.3.8).

Abhängigkeit durch unzureichende Erreichbarkeiten

Die Bedienzeiten und Taktungen des öffentlichen Verkehrs sind im ländlichen Raum oft hauptsächlich auf die Notwendigkeiten der Schülerinnen und Schüler begrenzt. Selbst wenn generell ein Wille vorhanden gewesen wäre, bestimmte Wege mittels öffentlicher Verkehrsmittel zurückzulegen, waren diese oft nicht in nutzbarer Form vorhanden. Insbesondere abends oder am Wochenende waren die Bedienzeiten zu kurz und die Taktung zu lange.

> *„Weil das Problem war ich wollte mit dem Bus fahren, aber am Abend, ich habe bis 11 gearbeitet, der letzte Bus fuhr um halb 11. Sonst wäre ich natürlich mit dem Bus gefahren, aber es hat sich einfach nicht ergeben. Leider muss ich sagen" (Interview 17).*

Die öffentlichen Verkehrsmittel am Land bieten keinerlei Flexibilität. Die vorgegebene Zeit muss erreicht werden, ansonsten gibt es keine Alternative. Die alltäglichen Wege müssten den Taktungen bzw. den Bedienzeiten angepasst werden, was einer großen Einschränkung der persönlichen Freiheit gleichkäme und oft schlichtweg nicht möglich ist. Zudem wird oft das vorhandene Liniennetz als unzureichend empfunden, da sich mitunter lange Wegzeiten ergeben, da die Entfernung zur Haltestelle vom Wohn- bzw. Zielort zu groß ist. In manchen Kleinstädten im ländlichen Raum wird versucht ein Angebot mittels Stadtbussen zu schaffen, dieses ist jedoch wie die Verbindungen zwischen den Ortschaften meist unzureichend.

> *„[…] mit dem Stadtbus bin ich halt sehr selten gefahren. Weil zum einen die Stationen haben mir nicht gepasst, weil wir haben zwei oder drei Linien. […] es hat mir nicht gepasst von den Haltestellen oder der Frequenz her" (Interview 17).*

Als Begründungen können mangelnde Dichte im ländlichen Raum und Versäumnisse bei Widmungen bezüglich der erforderlichen Nähe zu Haltestellen des ÖV angeführt werden. Dementsprechend wird der erste eigene PKW wertgeschätzt, um diesen unzureichenden Erreichbarkeiten zu entgehen und sich unabhängig zu fühlen (s. Kap. 5.3.8).

Positive Einstellung zur ÖV-Anbindung durch Erreichbarkeit bestimmter Ziele

Eine positive Einstellung bezüglich bestimmter ÖV-Verbindungen am Land wird unter bestimmten Bedingungen geschildert. Vor allem wenn das ÖV-Angebot sinnvoll genutzt werden konnte, bspw. um in die nächstgrößere Stadt für Ausbildungszwecke zu pendeln. War zudem die Erreichbarkeit von Arbeit und Einkaufsgelegenheiten (durch die Wohnlage) mittels aktiver Mobilitätformen abgedeckt, wurde das ergänzende Angebot an ÖV für Freizeitwege als positiv empfunden.

> *„Na wie gesagt dort ist es halt besser, weil du konntest wirklich überall hin mit den Bussen, auch in abgelegene Ortschaften" (Interview 6).*

Diese positive Einstellung tritt vermehrt bei Personen aus Vorarlberg auf; das öffentliche Verkehrsmittelnetz scheint dort, zumindest in Kleinstädten, für viele nutzbar zu sein.

5.1.3 Zu Fuß gehen: Verhaltens- und Bedeutungsmuster am Land

Die Wege in den jeweiligen Wohnorten wurden hauptsächlich aufgrund ihrer Kürze oder aus Mangel an Alternativen zu Fuß zurückgelegt. In der Freizeit Spaziergänge zu unternehmen war ebenfalls beliebt unter den interviewten Personen. Im Vergleich wurden innerörtliche Wege öfter zu Fuß als mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Abbildung 21: Zu Fuß gehen am Land – Überblick Einflüsse und Assoziationen

Erreichbarkeit innerörtlicher Ziele zu Fuß als Vorteil

Die Kürze innerörtlicher Wege wurde als Vorteil angesehen, da diese ohne hohen Zeitverlust zu Fuß zurückgelegt werden konnten. Elf Interviewte gaben an, zumindest kurze innerörtliche Wege zu Fuß zurückgelegt zu haben. Auch Einkaufswege wurden, wenn keine großen Einkaufsmengen erforderlich und die Geschäfte nicht weit entfernt waren, zu Fuß zurückgelegt.

> *„In die Arbeit bin ich zu Fuß gegangen, das war nicht weit. […] für die gewissen Einkäufe ist es sich noch ausgegangen […] waren halt 5, 10 Minuten" (Interview 14).*

Längere innerörtliche Wege wurden zumindest bei angenehmen Wetterverhältnissen von befragten Personen zu Fuß zurückgelegt, welche keinen eigenen PKW besessen haben. Hingegen wenn dieser vorhanden war, wurden nur längere Freizeitwege ohne Zeitdruck zu Fuß zurückgelegt.

> *„Oder ich bin auch mal gelaufen, je nachdem wie ich Lust hatte, wie ich Zeit hatte natürlich auch. Ganz verschieden. Weil zu Fuß war es in die Stadt von mir aus gesehen ja eine halbe Stunde maximal, wenn ich langsam lief, also das geht schon" (Interview 17).*

Lediglich von Einigen wurde für längere innerörtliche Wege das Fahrrad benutzt.

> *„Genau das sind so die Wege und im Ort, also in meinem Heimatort eben alles zu Fuß oder mit Rad" (Interview 2).*

Insbesondere auf kurzen innerörtlichen Wegen ohne Transporttätigkeit ist das zu Fuß gehen beliebter als jegliche Alternativen.

Notwendigkeit aus dem Mangel an Alternativen

Zu Fuß gehen wurde von einigen Befragten lediglich als Notwendigkeit betrachtet, entweder aus dem Mangel an Alternativen oder aufgrund der kurzen Weglänge. Vor allem längere Fußwege wurden von Personen mit verfügbaren PKW vermieden. Ferner war Spazieren gehen für einige keine attraktive Freizeitgestaltung.

> *„Gezwungenermaßen. Es war meistens so das gezielte irgendwohin Gehen [...] So spazieren gehen oder was weniger […] das war halt eher die Ausnahme von der Regel" (Interview 14).*

Bequemlichkeit war ebenfalls ein nicht unerheblich bei der Entscheidung, ob Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Personen, die Ausgleich zu ihrer sitzenden Arbeitstätigkeit suchen, sahen im zu Fuß gehen mehr als nur Notwendigkeit (s. Kap. 5.4.3).

Pflege innerörtlicher Kontakte

Zu Fuß gehen wurde mit der Pflege innerörtlicher Kontakte positiv assoziiert. Das zu Fuß gehen im Ort ermöglichte teilweise die Freizeitgestaltung, insbesondere die Konsumation von alkoholischen Getränken. Zu Treffpunkten abends in Vereinen oder in Lokalen wurde oft zu Fuß gegangen.

> *„[…] zur Feuerwehrprobe oder weil sie Nachtdienst hatten bei der Rettung und so weiter oder auch wenn wir uns sonst getroffen haben und was trinken gegangen sind, sind viele gelaufen oder mit dem Fahrrad gekommen [...]" (Interview 17).*

Das (zufällige) Treffen am Dorfplatz oder auf den Straßen wird durch zu Fuß unterwegs sein ermöglicht, was mitunter ein Grund für die Beliebtheit von Spaziergängen sein könnte.

Spazieren gehen als angenehme Freizeitbeschäftigung

Zu Fuß gehen wird von vielen Interviewten mit Erholung und Ausgleich assoziiert. Von einigen auch nur als Freizeitbeschäftigung und nicht als alltägliches Modi.

> *„Ja am Land bin ich schon viel, also bin ich schon spazieren gegangen, aber halt wirklich spazieren. Ansonsten bin ich nie wohin gegangen" (Interview 7).*

Ein Großteil der Befragten war es gewohnt, direkt in der Wohnumgebung Wege vorzufinden, die sich zum Spazieren gehen und damit zur körperlichen Betätigung eignen.

> *„Wie ich noch zu Hause in Vorarlberg gewohnt hab, […] habe ich in der unmittelbaren Umgebung, also direkt in der Natur gewohnt […] Wir haben da direkt, wie so an einem Bergfuß gewohnt. Und da war es halt eben zum Laufen ganz schön" (Interview 16).*

In ansprechender Umgebung wird zu Fuß gehen am Land als angenehme Freizeitbeschäftigung erachtet.

5.1.4 Fahrrad: Verhaltens- und Bedeutungsmuster am Land

Unter den interviewten Personen fanden sich wenige, die im ländlichen Raum regelmäßig das Rad im Alltag nutzten. Weitaus öfter wurde eine Präferenz, lieber zu Fuß zu gehen als Rad zu fahren, geäußert. Das Wetter ist besonders für die Nutzung des Rades ein relevanter Faktor. Zudem war das Rad für viele lediglich sportliche Betätigung und kein Mittel, um Alltagswege zurückzulegen. Bemerkenswert ist auch der Anteil an Personen, die angaben, im Erwachsenenalter am Land nie Rad gefahren zu sein.

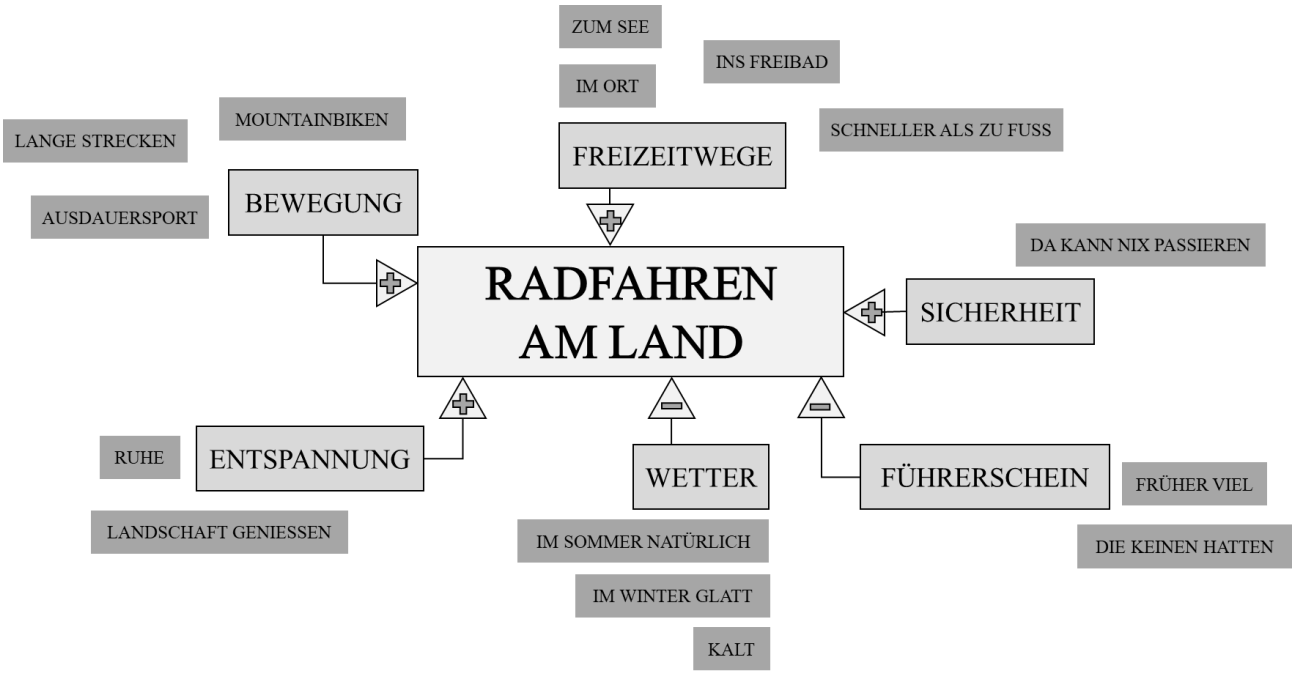

Abbildung 22: Radfahren am Land – Überblick Einflüsse und Assoziationen

Alltägliches Verkehrsmittel

Das Rad als alltägliches Verkehrsmittel am Land wurde vor allem von Personen genutzt, deren häufigsten Ziele sich in der Nähe im Wohnort befanden. Lediglich zwei Personen legten ihre täglichen innerörtlichen Ziele (Ausbildung, Arbeit, Einkaufen) ganzjährig vorwiegend mit dem Rad zurück. Diese konnten auch ihre Einkaufswege großteils mit dem Rad zurücklegen, was für viele Befragten als unmöglich galt (hier ist zu betonen, dass diese zwei nur sich selbst zu versorgen hatten). Darüber hinaus ist das Wetter, welches oft als Begründung für die Nutzung von Alternativen zum Rad angeführt wird, bei Personen, welche das Rad in ihrem Alltag integriert haben, nicht relevant. Diese zwei Personen hatten zudem kaum Alternativen zur Verfügung.

> *Alltägliche Wege am Land - „Immer mit dem Fahrrad. Ist egal, egal bei Wind und Wetter, ich bin zu faul die Strecke zu laufen, deshalb wenn es morgens regnet, dann denk ich immer, na mittags ist es schön und mittags geht's dann mehr den Berg runter" (Interview 12).*

Das Rad wurde am ehesten dann als alltägliches Verkehrsmittel betrachtet, wenn alltägliche Ziele in entsprechend geringer Entfernung lagen und kein PKW zur Verfügung stand.

Schönwetter-Verkehrsmittel

Die empfundene Wetterabhängigkeit von Radfahren ist dann relevant, wenn Alternativen vorhanden sind. Vier Befragte gaben an, zumindest ab und zu innerörtliche Wege, primär längere Freizeitwege, bei schönem Wetter mit dem Rad zurückgelegt zu haben.

> *Innerörtliche Wege - „[…] im Sommer natürlich mit dem Rad" (Interview 17).*

Die genannten bewussten Vorzüge der Radnutzung reichen von umweltfreundlich und gesund bis zu Schnelligkeit. Als schwerwiegender Nachteil wird die Wetterabhängigkeit erwähnt.

> *Radfahren - „Ich find es super. Man ist an der frischen Luft, ich mach Sport nebenbei. Bin schneller als wie wenn ich zu Fuß geh. Winter, Nachteil in der Steiermark, ist es ziemlich glatt, kannst mit dem Rad nicht fahren" (Interview 10).*

Ist eine attraktivere Wahlmöglichkeit vorhanden, wird bei Schlechtwetter diese gewählt, trotz der bekannten Vorteile des Radfahrens.

Freizeitbeschäftigung und Möglichkeit zur sportlichen Betätigung

Sechs Interviewte sahen das Radfahren lediglich als Freizeitbeschäftigung zur körperlichen Betätigung an, weniger als alltägliches Verkehrsmittel.

> *„Wo ich in [Anm.: ehemaliger Wohnort] gelebt hab bin ich schon mit dem Rad gefahren, aber mehr so in der Freizeit" (Interview 4).*

Grundsätzlich finden die meisten Befragten Radfahren an sich angenehm und es wird mit positiven Aspekten assoziiert. Der Schritt zwischen Radfahren als Sport und Nutzung im Alltag ist jedoch ein großer, der nicht nur am Land wenig gemacht wird.

Nutzung in der Kindheit – später keine Notwendigkeit

Fünf Personen haben nur in der Jugend das Fahrrad zur Fortbewegung genutzt, ab einem gewissen Alter nicht mehr, oft ging dies mit dem Erlangen des Mopedführerscheins einher.

> *„Naja früher mit die Jungen eigentlich viel, wenn wir uns getroffen haben, haben wir uns mit den Fahrrädern troffen" (Interview 18).*

Diese Personen nutzten das Rad so gut wie nie, weder für alltägliche Wege noch zur sportlichen Betätigung. In einigen Fällen wurden selbst lange Strecken zu Fuß zurückgelegt und obwohl dies teilweise als mühsam empfunden wurde, wurde die Alternative Rad nicht angedacht.

5.2 Verhaltens- und Bedeutungsmuster - Mobilität in der Stadt Wien

In der Folge werden die Verhaltensmuster der interviewten Personen an ihrem derzeitigen Wohnort in der Stadt Wien beschrieben. Im städtischen Kontext werden die Begründungen für Verkehrsmittelnutzung sowie zugrundeliegende Emotionen und Bedeutungsmuster herausgearbeitet.

Raumstruktur und sozialräumliche Umgebung in der Stadt Wien

Die kurz gefasste Beschreibung der Raumstruktur und der sozialräumlichen Umgebung in der Stadt Wien dient als Kontext für die anschließend geschilderten Verhaltens- und Bedeutungsmuster.
Die Raumstruktur der Stadt Wien ist in der Innenstadt geprägt von Geschoßwohnbauten und damit einhergehender Dichte, welche ein flexibel nutzbares öffentliches Verkehrsmittelnetz und aktive Mobilität ermöglicht (vgl. MA 18 et al. 2015: 31). In den Außenbezirken bzw. Stadtrandlagen hingegen herrscht teilweise niedrigere Dichte (vgl. Schremmer 2012: 31).
Die sozialräumliche Umgebung in der Stadt Wien ist geprägt von der Zielsetzung der Stadtverwaltung den Anteil des Umweltverbundes (ÖV, zu Fuß, Rad) am Modal Split zu steigern (vgl. MA 18 2014: 103). Der öffentlich Raum wird jedoch derzeit durchschnittlich zu 65% von motorisiertem Verkehr in Anspruch genommen und spiegelt diese Ziele daher noch nicht wider (vgl. MA 18 2014: 103).

Die Verhaltensmuster der interviewten Personen in der Stadt Wien können grob einteilt werden in überwiegende ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer sowie überwiegende MIV-Nutzerinnen und -Nutzer, basierend auf ihrer Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel (s. Abb. 23 - qualitative Veranschaulichung, entspricht daher nicht den exakten Anteilen an Nutzungshäufigkeiten der Modi innerhalb der befragten Gruppe).

Überwiegende ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer

Der Großteil der Interviewten kann den überwiegenden ÖV-Nutzerinnen und -Nutzern zugeteilt werden. Diese verwenden für fast alle ihrer alltäglichen Wege die öffentlichen Verkehrsmittel. Einkaufswege und kurze Wege in der Umgebung sowie Freizeitwege ohne Zeitdruck werden meist zu Fuß zurückgelegt. Einige Personen nutzen zusätzlich das Rad und legen daher weniger Fußwege zurück. Der PKW wird wenig genutzt; PKW-Besitzerinnen und -Besitzer in dieser Gruppe nutzen diesen hauptsächlich für Wege außerhalb der Stadt. Car-Sharing wird selten, aber wenn für Transporte verwendet.

Überwiegende MIV-Nutzerinnen und -Nutzer

Die überwiegenden MIV-Nutzerinnen und -Nutzer legen vor allem ihre alltäglichen Arbeitswege mit dem PKW zurück, da diese über Schnellstraßen erfolgen können. Jegliche anderen Ziele werden, wenn möglich so gewählt, dass diese ebenfalls über Schnellstraßen mittels PKW erreichbar sind. Innerstädtische Ziele werden entweder mit Motorrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt und kurze Wege in näherer Umgebung zu Fuß.

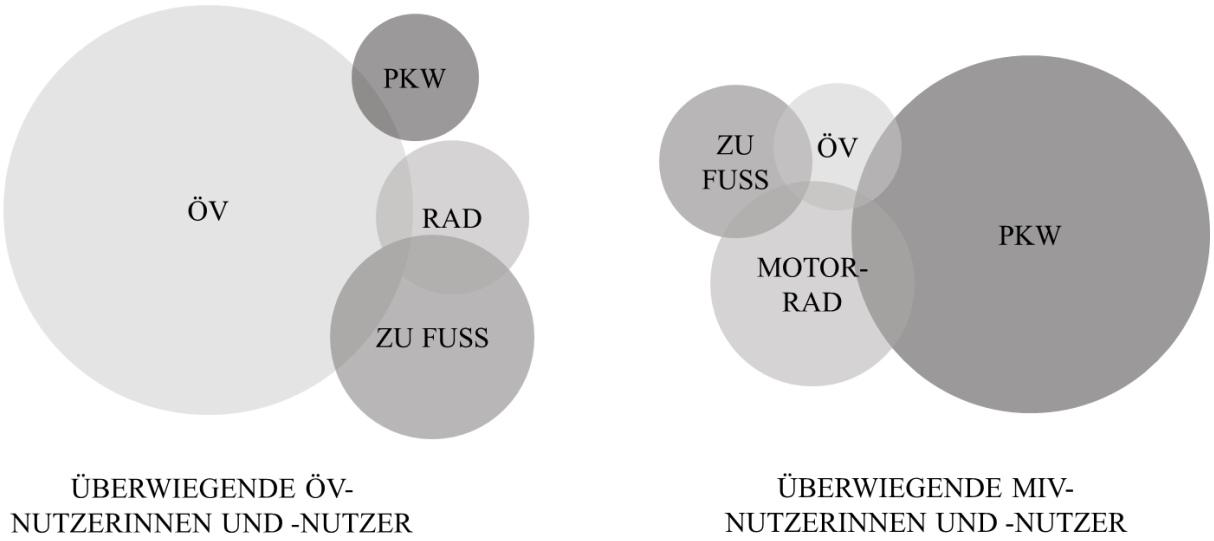

Abbildung 23: Verhaltensmuster – Mobilität in der Stadt (qualitative Veranschaulichung)

5.2.1 Öffentlicher Verkehr: Verhaltens- und Bedeutungsmuster in der Stadt

Der öffentliche Verkehr in Wien ist hauptsächlich mit positiven Bedeutungsmustern verknüpft - Unabhängigkeit, einfache Orientierung, gutes Preis-Leistungsverhältnis, hohe Sauberkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit. Der größte Kritikpunkt am Angebot an ÖV ist, dass Wege ins Stadtumland bzw. auf das Land schwieriger sind.

Die Mehrheit der Befragten (elf Personen) nutzt für fast alle Wege in Wien öffentliche Verkehrsmittel.

> *„Ja also jetzt eigentlich nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder halt zu Fuß gehen" (Interview 16).*

Zusätzlich sind vier Interviewte dabei, welche überwiegend öffentliche Verkehrsmittel benutzten, aber auch mit dem Rad regelmäßige Wege zurücklegen.

> *„Also ich starte im 3. Bezirk in der Schlachthausgasse, fahr dann mit der U-Bahn […] geh dann noch zu Fuß fast 10 Minuten. Das ist der Arbeitsweg sozusagen. Und wenn ich Sommer nach der Arbeit noch irgendwas zu tun hab, fahr ich nachher heim, nimm mir dann das Rad und fahr mit dem Rad" (Interview 4).*

Zwei Personen nutzen nur selten öffentliche Verkehrsmittel in Wien.

> *„[…] wenn wir klein irgendwo hinfahren, irgendwo in der Nähe, in die umliegenden Bezirke, dann fahren wir mit die Öffis. […] Aber das sind alles unregelmäßige Wege" (Interview 11).*

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind unter den interviewten Personen sehr beliebt, sie sind der am häufigsten genutzte Modus in der Stadt Wien. Laut den Befragten ist es möglich, alle Wege innerhalb der Stadt mit ÖV zurückzulegen, daher ist die Nutzung von Alternativen nicht notwendig.

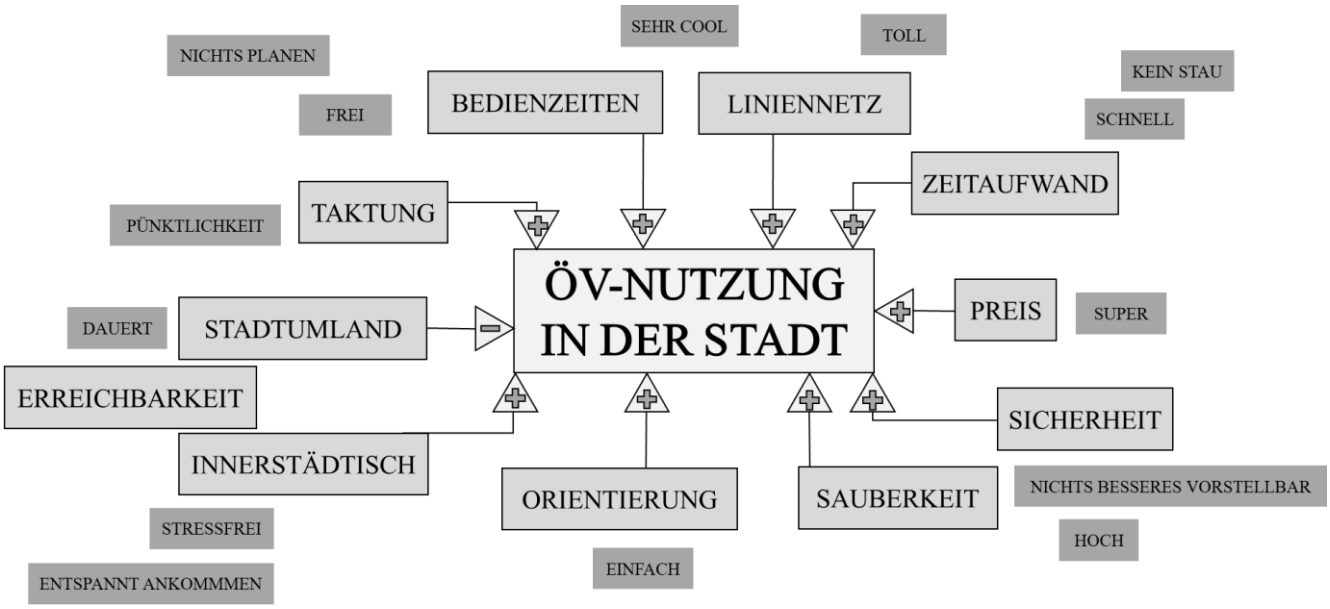

Abbildung 24: ÖV-Nutzung in der Stadt – Überblick Einflüsse und Assoziationen

Assoziation Wiens mit sehr gutem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln

Sämtliche befragte Personen halten Wien für eine Stadt mit sehr gut ausgebautem öffentlichen Verkehrsmittelnetz, diese Meinung hatten sie schon vor ihrem Umzug.

> *„Na also mir war eigentlich schon klar, dass ich mich in Wien am besten mit Öffis fortbewegen kann" (Interview 2).*

Die meisten Personen haben daher entweder ihren privaten PKW, wenn zuvor vorhanden gewesen, nicht in die Stadt mitgenommen oder nutzen diesen nur für Wege außerhalb Wiens. Auch Personen, die vorwiegend Alternativen nutzen, assoziieren Wien mit einem sehr guten ÖV-Netz.

Leichte Orientierung im U-Bahn-Netz

Die Befragten, welche erst vor kurzem nach Wien gezogen sind, haben am ehesten die Tendenz ihre Wege nur durch eine Kombination von U-Bahn und zu Fuß gehen zurückzulegen. Dies muss nicht der schnellste Weg sein, solange die Person sich orientieren kann (s. Kap. 5.3.6).

> *„Naja U-Bahn ist für mich naheliegenst. Weil wenn man sich nicht auskennt in Wien ist es einfach und schnell mit der U-Bahn" (Interview 4).*

Zudem sind unterstützende Apps zur Wegfindung mittels öffentlicher Verkehrsmittel bekannt und werden von vielen regelmäßig benutzt.

> *„Also das VOR [Anm.: AnachB App] habe ich oben. Also das ist für ganz Wien halt, kannst da eingeben. Das brauch ich unbedingt, weil ohne das geht's gar nicht" (Interview 7).*

Insbesondere für Personen, die angeben keinen guten Orientierungssinn zu haben, sind diese einfachen Möglichkeiten und unterstützenden Mittel wichtig.

Unabhängigkeit durch zeitlich flexible Erreichbarkeit aller Ziele

Unabhängigkeit wird einerseits mit der gebotenen zeitlichen Flexibilität durchgehender Bedienzeiten und kurzer Taktung, sowie andererseits durch das dichte Liniennetz und die damit einhergehende Erreichbarkeit aller Ziele geschaffen (s. Kap. 5.3.8).

„Das öffentliche Verkehrsmittel ist super find ich, das ist ein tolles Netz, man kommt in viele, eigentlich an alle Flecken ohne Probleme hin" (Interview 2).

Jegliche Ziele können mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden, vor allem für Personen, die im ländlichen Raum keinen eigenen PKW zur Verfügung hatten, ist das eine Erleichterung.

Hohe Zufriedenheit mit Preis-Leistungsverhältnis

Der verhältnismäßig geringe Preis für eine Jahres- oder Semesterkarte der öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Wien ist ein weiterer Grund für deren Beliebtheit.

„Und ich find auch den Preis total super" (Interview 15).

Die niedrigen Kosten für den ÖV in Wien könnten eine Ursache dafür sein, dass trotz der hohen Zufriedenheit mit dem ÖV ein PKW behalten wird, da die Leistbarkeit beider Optionen gegeben ist.

Zufriedenheit mit Sicherheit und Sauberkeit in Fahrzeugen des ÖV und auf ÖV-Haltestellen

Das Sicherheitsempfinden an den Haltestellen und in den Fahrzeugen der Wiener Linien ist hoch, im Vergleich wird der Aufenthalt im öffentlichen Raum als weniger sicher empfunden (s. Kap. 5.3.6).

„Wenn ich außer Haus gehe ist es 5 Uhr morgens, also es ist auch wirklich noch finster und kein Mensch auf der Straße und da fühl mich dann sicherer wenn ich mit der U-Bahn fahre" (Interview 10).

Die öffentlichen Verkehrsmittel in Wien werden zudem als sauber empfunden.

Öffentliche Verkehrsmittel in Wien - „Und es doch total sauber find ich überall. Also ich bin da total begeistert davon, ich kann mir eigentlich nix besseres vorstellen" (Interview 7).

Diese Faktoren sind nicht zu vernachlässigen, da einzelne Linien und Haltestellen, wo diese nicht gegeben sind (Linie U6, Haltestelle Praterstern), wenn möglich gemieden werden.

Faulheit durch Überangebot an Linien und Haltestellen

Teilweise wird sogar von einem Überangebot an öffentlichen Verkehrsmitteln gesprochen, welches zur Neigung führt, jeden Weg damit zurückzulegen, wodurch weniger zu Fuß gegangen wird.

ÖV-Angebot Wien – „Aber wie ich schon gesagt hab, der Nachteil ist halt, man erspart sich halt Wege die man auch zu Fuß erledigen könnte" (Interview 2).

Vor allem bei anderen Personen wird dieses Verhalten als Faulheit wahrgenommen; insbesondere, wenn in volle öffentliche Verkehrsmittel für kurze Strecken zugestiegen wird.

„[…] es gibt halt ein paar Sachen die dann störend sind irgendwie, wenn sie doch sehr voll sind die Öffis oder Leute […] eine Bim [Anm.: Straßenbahn] Station […] fahren […] anstatt zu Fuß zu gehen obwohl die Bim eh ganz voll ist" (Interview 5).

Personen, die diese Beobachtung äußern, präferieren körperlichen Aktivität. Diese Präferenz kann als mögliches Steigerungspotential der Nutzung aktiver Mobilität herangezogen werden (s. Kap. 5.4.3).

Unzufriedenheit mit Taktung zu Stoßzeiten und nachts sowie Erreichbarkeit des Landes

Kritik wird an der Taktung zu den Stoßzeiten und in der Nacht ausgesprochen, da diese als unzureichend empfunden wird, aber nicht so sehr, dass Alternativen angedacht würden.

„Ja also das letzte Mal bin ich also am Morgen da zum Zahnarzttermin gefahren, das war so, wie heißt das Rush-Hour. Da […] habe ich die U4 benutzt, und das war echt so voll, war unglaublich […] da habe ich mir gedacht, dass man die Intervalle, also das hätte leicht das doppelte vertragen, ich weiß jetzt nicht ob das jedes Mal so ist" (Interview 16).

Ziele außerhalb der Stadt wie Naherholungsgebiete oder Verwandtenbesuche sind öffentlich schwieriger zurückzulegen, daher wird von einigen Personen ein PKW oder Motorrad für lediglich diese Zwecke behalten, mangels gebotener oder wahrgenommener Alternativen und um sich nicht in Abhängigkeit anderer zu begeben (s. Kap. 5.3.8).

„Bei Wien bist gleich einmal ein bis eineinhalb Stunden unterwegs. Wenn du jetzt wirklich mal raus willst. […] bin ich dann auch lieber mit dem Motorrad gefahren […]" (Interview 6).

Generell ist die Zufriedenheit in der Stadt ohne PKW leben zu können noch höher, wenn die öffentliche Erreichbarkeit des Herkunftsortes gegeben ist.

5.2.2 Zu Fuß gehen: Verhaltens- und Bedeutungsmuster in der Stadt

Der Großteil der Befragten legt die Mehrheit ihrer Wege mittels öffentlichem Verkehr zurück, aber wenn es die geringe Entfernung oder die Zeit erlaubt, werden diese zu Fuß gegangen.

„Alles andere [Anm.: außer Arbeitsweg] versuche ich so viel wie möglich zu Fuß zurück zu legen" (Interview 10).

Sieben Personen gehen regelmäßig längere Wege zu Fuß und unternehmen Spaziergänge.

„[…] ich geh alles zu Fuß. Im Sommer geh ich immer vom Tanzen heim, also von der Börse weg, also da geh ich zur Neubaugasse eigentlich zu Fuß heim. Ist doch ein Stückl, sind 20 Minuten, wenn du schnell gehst" (Interview 7).

Zehn Personen gaben an, vor allem kürzere Wege zu Fuß zurückzulegen.

Zu Fuß gehen - „Ja mach ich auch recht häufig. Grad wenn ich jetzt etwas in 10 bis 15 Minuten Umgebung ist jetzt in Wien" (Interview 5).

Mit einer Ausnahme legen alle ihre Einkäufe für den täglichen Bedarf zu Fuß zurück.

Abbildung 25: Zu Fuß gehen in der Stadt – Überblick Einflüsse und Assoziationen

Ausgleich durch körperliche Aktivität

Die Befragten gaben an möglichst viele Wege zu Fuß zurückzulegen, vor allem Freizeit- und Einkaufswege für den täglichen Bedarf. Im urbanen Raum ist zu Fuß gehen einfacher in den Alltag zu integrieren, da Ziele eher in geringer Entfernung liegen. Längere Strecken, wo theoretisch ein Angebot an Bussen oder Straßenbahnen zur Zurücklegung verfügbar wäre, werden ebenfalls lieber zu Fuß gegangen. Darüber hinaus ist eine Station früher auszusteigen, um bewusst einen längeren Gehweg zurückzulegen, beliebt. Sofern die Arbeitssituation nicht genügend körperliche Aktivität fordert, ist es den Interviewten wichtig, einen Ausgleich zum ganztägigen Sitzen in ihren Alltag zu integrieren (s. Kap. 5.4.3). Dies wird besonders von Personen positiv gesehen, die zuvor am Land den Großteil ihrer Wege mittels PKW zurückgelegt haben. Alleine die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln impliziert mehr alltägliche Bewegung durch zu Fuß gehen.

> *„Ich habe zum Beispiel wie ich nach Wien zogen bin gleich mal 5kg abgenommen […] Alleine das schon die Treppen bei der U-Bahn das runter und rauf und da gehst zu Fuß und dort gehst zu Fuß. So viel Sport schon im täglichen Leben" (Interview 7).*

Personen, die angeben, viel zu Fuß zu gehen, sind großteils diejenigen, welche trotz positiver Einstellung in der Stadt nicht Radfahren und keine Inlineskates oder Longboards nutzen.

Spazieren gehen als angenehme Freizeitbeschäftigung

Gehen als Freizeitbeschäftigung in Form von Spaziergängen ist auch in der Stadt beliebt. Teilweise wird diese direkt in der Wohnumgebung ausgeführt (s. Kap. 5.3.2) oder es werden dafür längere Wege in Erholungsgebiete zurückgelegt.

> *Grünflächen in der Nähe des 5. Bezirk - „Grünfläche? Die Näheste was mir einfällt ist der Stadtpark. Aber zum Spazieren ist glaub ich die mögliche nächste […] Lainzer Tiergarten oder Kahlenberg, ja" (Interview 10).*

Längere Wege sind vor allem dann der Fall, wenn der Aufenthalt im urbanen öffentlichen Raum und Grünflächen als nicht erholsam empfunden wird. Teilweise werden andere körperliche Aktivitäten dem Spazierengehen vorgezogen, wie Laufen gehen oder Inlineskaten.

Attraktive Fußwege durch Nutzungsmischung und Gestaltung des öffentlichen Raumes

Das zu Fuß gehen in Wien bietet einige Vorteile im Vergleich zum ländlichen Raum; die Anzahl an Zielen, die in angenehmer Distanz liegen, ist durch die Nutzungsmischung (s. Kap. 5.3.1) erheblich höher. Zusätzlich ist die Gestaltung an den Wegen attraktiv.

> *„Das ist halt das Schöne in Wien […] sind überall schöne Gebäude. Wenn du gehst siehst so viel. […] Aber so, dass ich das Alltägliche verbinde mit zu Fuß gehen, ist in der Stadt hundertausendmal besser. Deswegen geh ich auch mehr" (Interview 7).*

Der körperliche Aufwand wird durch ansprechende Gestaltung und hohen Nutzen relativiert.

Leichte Orientierung und Verbesserung der Ortskenntnis

Die Wegfindung in einer neuen Stadt oder in einem neuen Gebiet fällt leichter, wenn diese zunächst zu Fuß erfolgt (s. Kap. 5.3.5). Dies trägt dazu bei Entfernungen besser einschätzen zu können und die Ortskenntnis zu verbessern.

„Wenn ich jetzt irgendwohin umzieh, dann lauf ich schon mehr zu Fuß ab, weil du kriegst einfach einen anderen Sichtblick auf die Stadt. Weil du nimmst auch viel mehr wahr […] Dann ist es mehr […] zur Orientierung […]" (Interview 12).

Zudem kann während des zu Fuß Gehens problemlos ein Hilfsmittel zur Orientierung herangezogen werden, bspw. Google Maps ist bekannt und wird regelmäßig benutzt.

„Also Google Maps einerseits zum Gehen, ich vergehe mich ja auch recht gerne, wenn ich mich irgendwo nicht auskenne" (Interview 11).

Sozialer Aspekt – Gehen in Gesellschaft

Beim gemeinsamen Zurücklegen von Wegen steht oft nicht die Schnelligkeit im Vordergrund, sondern der soziale Kontakt, daher werden diese gerne zu Fuß gegangen. Außerdem wird Gehen als Selbstzweck in Form eines Spazierganges oft in Gesellschaft ausgeführt, da dies körperliche Betätigung und gleichzeitig eine Unterhaltung ermöglicht.

Spazieren gehen – „Burggarten oder so, oder Volksgarten oder ja es kommt drauf an, wenn ich mich mit einer Freundin treffe dann kann das eigentlich überall sein, in jedem Park eigentlich. Also wo es grün ist vielleicht auch" (Interview 7).

Zeiteffizienz bei kurzen Strecken

Bezüglich Zeiteffizienz im Zusammenhang mit zu Fuß gehen divergieren die Meinungen. Die gezogenen Vergleiche der Interviewten spiegeln ihr Nutzungsverhalten wider. Überwiegende ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer und zu Fuß Gehende vergleichen meist diese Modi miteinander. Es wird als effizienter angesehen, kurze Strecken, beispielweise eine U-Bahn-Station, zu Fuß zurückzulegen.

„Oder Schottentor, Schottenring, die U-Bahn-Station fahr ich auch nicht […] Also das ist eine Station, alles was eine Station ist geh ich schon zu Fuß" (Interview 1).

Regelmäßige Radlerinnen und Radler hingegen, welche ebenso überwiegend ÖV benutzen, empfinden zu Fuß gehen eher als zu langsam. Lediglich Freizeitwege mit anderen oder sehr kurze Wege in direkter Umgebung werden bevorzugt zu Fuß zurückgelegt, da der Nutzungsaufwand der Radnutzung die Zeiteffizienz übersteigen würde.

„Wenn es sich nicht rentiert das Rad raus zu holen und hinzufahren und abzusperren. Dann würde ich zu Fuß gehen, aber sonst eher mit dem Rad. Also ein paar verträgliche Wege, wie gesagt in ein Restaurant oder so, da spaziert man auch mal gerne hin. Aber dann nimmt man sich halt Zeit" (Interview 6).

Variierendes Sicherheitsgefühl

Grundsätzlich fühlen sich die meisten befragten Personen wohl und sicher in Wien, vor allem männliche Interviewpartner äußern sich positiv bezüglich ihres Sicherheitsempfindens.

„Ja völlig, ich fühl mich überall in Wien total sicher. Ich habe nicht das Gefühl, dass es hier überhaupt Kriminalität gibt" (Interview 20).

Weibliche Befragte fühlen sich ebenfalls sicher; Ausnahmen sind Fußwege alleine in der Nacht.

„Nein, das ist auch zu Fuß nicht weit, nein. Aber ist es halt im Dunkeln im Winter alleine zu Haus, fürchte ich mich dann" (Interview 10).

Generell werden bei Dunkelheit die öffentlichen Verkehrsmittel sicherer empfunden, als Strecken zu Fuß zurückzulegen.

5.2.3 Fahrrad: Verhaltens- und Bedeutungsmuster in der Stadt

Die Bedeutungsmuster von Radfahren in der Stadt weisen große Ähnlichkeiten zu jenen am Land auf. Da aber aufgrund geringerer Entfernungen weitaus mehr Wege mit dem Rad zurückgelegt werden könnten und prinzipiell eine positive Einstellung vorhanden ist, werden mehr Überlegungen dazu angestellt. Darüber hinaus ist die Radinfrastruktur auch für die überwiegende Zahl der in der Stadt nicht regelmäßig Radfahrenden ein Aspekt, der ihren Alltag betrifft und daher reflektiert wird. Einerseits weil sie selbst darüber nachdenken, das Rad in der Stadt zu nutzen, und andererseits anlässlich Konfliktsituationen mit Radfahrerinnen und Radfahrern (s. Kap. 5.3.4).

Vier Personen gaben an, regelmäßig zumindest bestimmte Strecken mit dem Rad zurückzulegen.

> *„[…] regelmäßige Wege sowie auf die Uni oder Arbeit, also Wege die man halt kennt eher Rad […]" (Interview 5).*

Fünf befragte Personen haben das Radfahren in Wien zumindest ausprobiert, entweder mit ihrem eigenen Rad oder mit einem Citybike.

> *„Ich fahr schon mit dem Rad, aber nur, wenn wer mitfahrt, weil alleine fahr ich nicht […]" (Interview 7).*

Acht Personen sind noch nie in Wien Rad gefahren.

> *„[…] also in Wien möchte ich nicht unbedingt mit dem Rad fahren, also es gibt natürlich die Wege, aber ich habe es noch nie gemacht" (Interview 2).*

Generell wird eine positive Einstellung gegenüber Radfahren aufgezeigt, diese impliziert jedoch keine tatsächliche Nutzung. Es wird lediglich ein erhebliches ungenütztes Potential an möglichen Radlerinnen und Radlern angedeutet.

Abbildung 26: Radfahren in der Stadt – Überblick Einflüsse und Assoziationen

Alltägliches Verkehrsmittel für bestimmte Wege

Personen, die in Wien routinierte Wege mit dem Rad zurücklegen, gaben an, bereits am Land das Rad im Alltag genutzt zu haben. Das Rad wird tendenziell als kein Verkehrsmittel wahrgenommen, welches für alle Zwecke genutzt werden kann, vor allem aufgrund von Wegelängen und Wetterverhältnissen. Es wird dauernd hinterfragt, ob die persönlichen Bedingungen für die Nutzung des Rades erfüllt sind, daher kann sich nur schwierig ein automatischer Wechsel zwischen Rad und anderen Verkehrsmitteln einstellen. Hingegen als fixer Bestandteil einer Routine, wie der tägliche Arbeitsweg mit dem Rad, ist dieser unabhängig von den Wetterverhältnissen.

> *Arbeitsweg mit Rad im Winter - „Ab 10cm Schnee wird's vielleicht ein Problem, aber so ist es kein Problem" (Interview 6).*

Niemand gab an, alle alltäglichen Wege mit dem Rad zurückzulegen.

Schönwetter Verkehrsmittel

Die Abhängigkeit vom Wetter wurde oft thematisiert, da die Interviews im Winter geführt wurden und daher sogar sonst regelmäßige Radler darauf verzichteten. Das Rad wird am Land wie in der Stadt von den meisten Personen als „Schönwetter Verkehrsmittel" betrachtet.

> *Radfahren - „Ja wie gesagt, wenn das Wetter gut ist fahr ich dann auch selber häufig. Das ist dann auch was Negatives, es ist vom Wetter abhängig" (Interview 5).*

Diese Betrachtungsweise ist dann möglich, wenn eine attraktive Alternative vorhanden ist, welche in Wien durch die öffentlichen Verkehrsmittel gegeben ist. Sind die Auswahlmöglichkeiten aber begrenzt zwischen zu Fuß gehen und Radfahren bzw. ist der routinierte Arbeitsweg untrennbar mit der Nutzung des Rades verbunden, wird es bei jedem Wetter weiter ausgeführt.

> *Zu Fuß gehen oder Radfahren bei Schlechtwetter - „Da zieh ich lieber die richtige Kleidung an und setz mich aufs Rad […]" (Interview 12).*

Ferner ist es in Österreich schlichtweg nicht üblich, bei Regen oder Kälte Rad zu fahren. Zum Vergleich können die Niederlande herangezogen werden, dort wird bei jedem Wetter das Rad verwendet. Diese „Wetterabhängigkeit" des Radfahrens ist also mitunter ein Konstrukt der in der Gesellschaft üblichen Verhaltensweisen, allerdings ebenso eine Frage der zu Verfügung stehenden Alternativen.

Freizeitbeschäftigung und die Möglichkeit zur sportlichen Betätigung

Das Radfahren wurde bereits im ländlichen Raum oft nur als sportliche Aktivität genutzt, dies hat sich nur bei wenigen durch den Umzug verändert, vor allem nicht bei ehemaligen überwiegenden PKW-Nutzerinnen und -Nutzern. Das Rad wird, selbst wenn bewusst ist, dass in der Stadt weitere Zwecke möglich wären, hauptsächlich in Erholungsräumen genutzt, um dem MIV zu entgehen und sich sicher zu fühlen.

> *„Also mit dem Mountainbike […] bin ich da mehr am Donauufer entlang geradelt. Also wo kein Autoverkehr ist, das hat Spaß gemacht, war super. Aber da in der Stadt mit dem Fahrrad unterwegs sein, also […] das kommt es mir gefährlich vor […]" (Interview 16).*

Zudem werden einige Nachteile gegenüber dem ÖV erwähnt, welche dazu beitragen, das Rad nicht als alltägliches Verkehrsmittel zu betrachten.

Radfahren als Freizeitaktivität - „Ja sonst ist es für mich nicht attraktiv, weil da kommst verschwitzt zur Arbeit oder Uni. Du bist dem Wetter viel mehr ausgesetzt. So viel Spaß macht es mir dann ja auch nicht. Und ja ich meine, ich arbeite im Moment ja als Bartender, also das ist genug körperliche Arbeit. Der Sportfaktor fällt dann auch irgendwie raus" (Interview 20).

Keine Notwendigkeit da attraktivere Alternativen vorhanden

Eine positive Einstellung gegenüber dem Radfahren bedeutet nicht, dass eine Notwendigkeit gesehen wird, es in den Alltag zu integrieren. Radfahren in der Stadt wird aufgrund der Bedenken bezüglich Sicherheit und Orientierung nicht begonnen sowie angesichts attraktiver Alternativen als nicht notwendig angesehen. Demensprechend ist das Bedürfnis, Radfahren in der Stadt auszuprobieren, bei einigen Personen gering, zumindest zur Zielerreichung.

Radfahren in Wien - „Na habe ich ehrlich gesagt noch nie ausprobiert […] ich habe nie das Gefühl gehabt, dass ich nicht irgendwo zu Fuß oder öffentlich hin komm, dementsprechend war das für mich nie so wirklich eine interessante Variante. Von dem her wäre das Radfahren nur aus sportlicher Sicht interessant [...]" (Interview 9).

Keine Notwendigkeit wird vorrangig von Personen gesehen, welche vollauf zufrieden mit dem ÖV in Wien sind oder andere aktive Mobilitätsformen wie bspw. Inlineskates oder Longboards nutzen.

Leihräder als ergänzende Mobilitätsoption

Die positiven Meinungen zu Citybikes und demgegenüber die geringe Anzahl an Nutzerinnen und Nutzern unter den Befragten, zeigt ebenfalls deutlich, dass eine positive Einstellung nicht in entsprechendem Verhalten resultieren muss. Die Leihräder werden als ergänzende Mobilitätsoption gesehen, welche bei Bedarf oder bei einer Ausweitung der Stationen gerne verwendet werden würde. Zudem wird von einigen das Anmeldungsprozedere und Leihverfahren als aufwändig eingeschätzt.

Citybikes - „Ok, na so genau habe ich mich eben, weil ich es nie braucht hab nicht informiert. […] wenn ich es eh schon hätte, würde ich es vielleicht verwenden. Aber für die kurze Übergangszeit ist es mir jetzt das nicht wert, das bürokratisch zum Erledigen" (Interview 6).

Es wäre sinnvoll, wenn die Implementierung weiterer Citybike-Stationen mit dem Ausbau der baulich getrennten Radwege einherginge, damit diese tatsächlich als Option gesehen würden.

Unsicherheit und Angst vor Unfällen aufgrund mangelnder baulicher Trennung

Das Radfahren in Wien ist oft mit einem Gefühl von Unsicherheit behaftet; die Angst vor Unfällen ist hoch (s. Kap. 5.3.6). Personen, die die Radinfrastruktur an ihrem ländlichen Wohnort als sicher empfanden, sind eher geneigt, diese in Wien als unzureichend zu bezeichnen – diese sahen Radfahren aber mehr als sportliche Betätigung an.

„Also ich fahr eigentlich generell sehr gerne Rad. Das einzige was mich halt in Wien stört, ist einfach, dass ich das Gefühl hab, dass es extrem gefährlich ist, dass die Autofahrer nicht wirklich Rücksicht auf einen nehmen. Dass auch öfters mal jetzt plötzlich ein Fußgänger auf der Straße steht, weil er einen übersehen hat. […] da bin ich so ein wenig voreingenommen, was Radfahren in Wien angeht" (Interview 9).

Zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens wird mehr bauliche Trennung gewünscht.

Wünsche - „[…] dass es vielleicht wirklich an großen Straßen überall einen geschützten Radweg gibt. […] nicht so einen gekennzeichneten, da fahren sie ja dann trotzdem auch drüber, sondern so einen geschützten" (Interview 9).

Der Wunsch nach mehr baulicher Trennung ist einerseits bei Personen, welche angaben, viel zu Fuß zu gehen, und andererseits bei regelmäßigen Radlerinnen und Radlern der Fall.

Angst vor Diebstählen aufgrund des Mangels an adäquaten Radabstellplätzen

Bedenken bezüglich möglicher Raddiebstähle werden geäußert (s. Kap. 5.3.6). Ein sicherer Radabstellplatz ist relevant für eine mögliche Nutzung.

Radabstellplatz - „Ja den haben wir im Innenhof drinnen. Also auch mit Möglichkeit zum Absperren. Und wir haben dann auch jeder ein Kellerabteil, weil eben auch sehr oft Räder auch gestohlen worden sind, haben wir das Rad jetzt im Keller" (Interview 15).

Eine weitere Strategie der regelmäßigen Radlerinnen und Radler zum Umgang mit der Angst vor Diebstählen ist, ein älteres Rad zu kaufen, um diesen vorzubeugen. Weitere Möglichkeiten, um diese Bedenken zu reduzieren, wie beispielweise Radversicherungen, scheinen nicht bekannt zu sein oder nicht als Option angesehen zu werden.

Schwierigkeiten mit der Orientierung am Rad

Personen, welche es gewohnt sind im Auto ein Navigationsgerät zu benutzen und zu Fuß unterstützende Apps mit Kartendaten und GPS zu verwenden, halten die Orientierung am Rad für äußerst schwierig (s. Kap. 5.3.6). Einige Personen haben Radfahren in Wien ausprobiert, jedoch nicht in ihren Alltag integriert und geben unter anderem Orientierungsschwierigkeiten als Begründung dafür an.

„Ich fahr schon mit dem Radl, aber nur, wenn wer mitfahrt, weil alleine fahr ich nicht, weil ich bin sehr orientierungslos, vor allem mit Straßenbahnen orientierungslos" (Interview 7).

Die geschilderte Problematik spiegelt wider, dass vorhandenes Angebot an Navigationslösungen für Radlerinnen und Radler noch nicht gänzlich bekannt sind und die Orientierung auf bestehender Radinfrastruktur komplex ist, zumindest zu Beginn.

Überforderung aufgrund mangelnden Wissens und Erfahrungen

Eine generelle Überforderung bezüglich Radfahren in der Stadt wird angesprochen, unter anderem da viele verschiedene Modi mit hohem Aufkommen aufeinandertreffen.

„Also ich bin noch nicht einmal mit einem Citybike da gefahren, weil irgendwie ist mir das alles zu viel mit dem Verkehr" (Interview 2).

Hinzu kommt, dass viele Regeln und notwendige Verhaltensweisen mit dem Fahrrad im städtischen Verkehr nicht bekannt sind. Um Wege mit dem Rad zurücklegen zu wollen und zu können, ist es notwendig, diese zu kennen und in Folge ohne Verunsicherung zurücklegen zu können.

„Und in der Stadt kommt mir vor, dass es voll gefährlich ist, weil da hast dann die Straßenbahn noch und ich weiß auch nicht wo genau ich fahren muss. Ob ich dann seitlich fahren kann, weil das kann ich eigentlich nicht, weil die kommt ja nicht vorbei, dann muss ich eigentlich vor der Straßenbahn fahren oder" (Interview 7)?

Besonders, aber nicht nur, von Personen, welche das Rad zuvor als Freizeitbeschäftigung angesehen haben, erfordert dies eine große Umstellung. Die Umgewöhnung vom Radfahren am Land auf Radfahren in der Stadt ist komplexer als die von der Nutzung des PKW zu der von öffentlichen Verkehrsmitteln.

Zeiteffizienz im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln

Personen, die kaum Erfahrungen mit Radfahren in Wien gemacht haben, schätzen Entfernungen länger ein und nehmen tendenziell an, dass sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln ihre Wege schneller zurücklegen können. Lediglich Personen mit Radlerinnen und Radlern im Bekanntenkreis werden von diesen über die Schnelligkeit mit dem Rad in der Stadt in Kenntnis gesetzt.

> *„[…] ich bin immer noch überrascht, also was so Freundinnen erzählen wie schnell man eigentlich mit dem Rad ist, im Vergleich zu Öffis auch oft" (Interview 9).*

Befragte, welche regelmäßig das Rad nutzen, sind der Meinung, dass dies schneller geht als zu Fuß gehen und als öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.

> *„Also Wien ist jetzt eigentlich nicht so groß, es kommt einem nur so vor irgendwie. Und mit dem Rad ist man dann doch schnell irgendwo einfach" (Interview 5).*

Keine interviewte Person gab an, rein aus Gründen der Zeiteffizienz zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Rad zu wechseln. Personen, die regelmäßig Radfahren, sind sich erst durch die Nutzung der Erreichbarkeiten bewusst geworden. Entsprechende Bewusstseinsbildung über Erreichbarkeiten und Schnelligkeit am Rad könnte zur positiven Sichtweise weiter beitragen.

Umweltschutz und bessere Luftqualität

Die Nutzung des Rades wird als umweltfreundlich betrachtet. Es wird positiv hervorgehoben, dass Fahrräder im Gegensatz zu PKW keine Abgase ausstoßen, welche die Luftqualität verschlechtern.

> *„Und es hat halt auch den Umwelteffekt ein bisschen, dass man halt weniger, eigentlich keine Schadstoffe hat" (Interview 5).*

Die bessere Luftqualität erhöht zudem die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

5.2.4 PKW: Verhaltens- und Bedeutungsmuster in der Stadt

Zwei befragte Personen nutzen hauptsächlich MIV für ihre täglichen Wege. Allgemein sind die Wege, welche sie mit dem PKW zurücklegen, nicht in den inneren Bezirken angesiedelt, für diese wird entweder das Motorrad oder der ÖV genutzt. Beide Befragten sind gegenüber Radfahren eher negativ einstellt, jedoch nutzt einer der beiden oft Inlineskates.

> *„Ja Einkaufen meistens zu Fuß. […] im Sommer viel mit Inlineskates und ja im Winter Motorrad oder Auto. […] Öffis sind für mich Ausweg, wenn es mit dem Motorrad absolut nicht geht oder ich weiß, mit dem Auto krieg ich dort keinen Parkplatz" (Interview 18).*

Grundsätzlich begrüßen beide überwiegenden MIV-Nutzer die gute öffentliche Anbindung, die ihnen in der Nähe ihrer Wohnung zur Verfügung stünde. Das Bewusstsein einer guten ÖV-Anbindung reicht demnach für einige nicht aus, um diese tatsächlich zu nutzen, da die persönlichen Präferenzen bezüglich Bequemlichkeit oder die Abneigung gegenüber dem ÖV schwerwiegender sind.

Positive Aspekte der Wohnumgebung - „Generell die Umgebung, die Erreichbarkeit, weil ich habe direkt die Straßenbahn zwar vor der Tür, auch wenn ich es nicht nutz. Aber ich hätte die Möglichkeit, dass ich sofort in die Öffis steig" (Interview 18).

Fünf Befragte nutzen den PKW eher selten; nur für bestimmte Wege, die meist aus Wien hinausführen, wird das eigene Auto für Verwandtenbesuche oder Car-Sharing für Transportwege genutzt.

„[…] ich nutz das Auto gar nicht, also nur zum Heimfahren nach Kärnten" (Interview 15).

Weitere fünf Interviewte gaben an, seit ihrem Umzug keinen PKW genutzt zu haben.

„Ja wie gesagt ich fahr gerne Auto. Bin auch relativ viel gefahren in Vorarlberg. Hier jetzt in Wien noch nie. Aber schauen wir mal, vielleicht. Glaub zwar eher nicht. Wie gesagt bei dem Verkehr, ich will es mir eigentlich gar nicht antun" (Interview 17).

Innerstädtische Wege mit dem PKW zurückzulegen wird generell großteils als schlichtweg nicht sinnvoll angesehen.

Abbildung 27: PKW-Nutzung in der Stadt – Überblick Einflüsse und Assoziationen

Hoher Nutzungsaufwand durch Parkplatzsuche

Im Zusammenhang mit Autofahren in Wien wird ein hoher Nutzungsaufwand durch die Parkplatzsuche beschrieben. Vier Interviewte steht derzeit im Haushalt ein PKW zur Verfügung, wovon drei im öffentlichen Raum parken. Die Schwierigkeiten, einen Parkplatz in der Stadt zu finden, sind jeder befragten Person bekannt, unter anderem da das Dauerparken im öffentlichen Raum üblich ist.

„Also wenn ich alleine die Parksituation vor unserem Haus anschaue, da irgendwie bewegt sich drei Wochen lang kein einziges Auto vom Fleck" (Interview 15).

Dementsprechend wird die Parksituation in Wien gesamt bewertet.

„Wenn du irgendwohin in Wien hinfährst, du zahlst. Und oder du findest sowieso keinen Parkplatz" (Interview 6).

Da die meisten Bezirke durch die beschriebene Parksituation nicht als adäquate Ziele mit dem PKW angesehen werden, sind die Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt. Dennoch scheint es noch genügend Wegzwecke zu geben, für die der PKW im städtischen Umfeld genutzt werden kann. Ziele, die genügend kostenlose Parkfläche bieten, wie bspw. Einkaufszentren in Wien Umgebung, sind beliebt, selbst wenn ähnliche Angebote innerstädtisch öffentlich erreichbar wären. Interessanterweise wird vor allem die Parkplatzverfügbarkeit am Zielort betrachtet, hingegen weniger, dass es genauso beim Rückweg längerer Zeit erfordert, um einen Parkplatz in der Wohngegend zu finden.

Stresssituation

Die Nutzung des PKW in der Stadt wird als stressig empfunden, angenehmere Alternativen werden daher eher verwendet.

> *„Ich versteh zum Beispiel überhaupt nicht wie man in Wien die ganze Zeit nur mit dem Auto unterwegs sein kann, das find ich einfach viel zu stressig. Vor allem, wenn man dann in die Hauptverkehrszeiten reinkommt" (Interview 15).*

Selbst Interviewte, welche wenig (bis gar keine Erfahrung) mit PKW-Nutzung in Wien haben, schließen aus ihren Beobachtungen, dass diese Stress auslösen würde. Die Vermeidung von Stress ist daher ebenfalls relevant für die Verkehrsmittelwahl.

Sinnlosigkeit aufgrund vorhandener Alternativen

Die befragten Personen sehen keinen Sinn darin, ihre alltäglichen Wege in Wien mit dem PKW zurückzulegen, primär hinsichtlich der 24 Stunden am Tag verfügbaren öffentlichen Verkehrsmittel und der teilweise kurzen Entfernungen zu Zielen, welche zu Fuß zurückgelegt werden können (s. Kap. 5.4.1). Diese Meinung wird generell dann vertreten, wenn bisher die Erreichbarkeit von allen Zielen mittels alternativer Modi zufriedenstellend gegeben war.

> *„Ja ich habe kein Auto und ich bin auch der Meinung in Wien braucht man kein Auto. Also zumindest so in diesen Kreisen, wie ich mich beweg, kommt man überall öffentlich hin oder ein Stück zu Fuß gehen dann halt auch" (Interview 9).*

Transport als sinnvoller innerstädtischer Wegzweck

Einer der wenigen Zwecke, für die ein PKW in der Stadt als nützlich angesehen wird, ist ein Transport von größerem Umfang. In speziellen Fällen wie Möbelkauf wird ein PKW als notwendig betrachtet, wobei hierfür Leihmöglichkeiten genutzt werden.

> *„Gerade, wenn man mal sagt man muss jetzt doch weiter wohin oder etwas abholen, zum Beispiel eben Möbel oder sowas. Aber da find ich es eben gut, dass es eben diese Car-Sharing Sachen gibt […]" (Interview 5).*

Der Transport von größeren Gegenständen oder Einkaufsmengen wird als einziger sinnvoller Wegzweck zur PKW-Nutzung innerhalb der Stadt erachtet.

Verwandtenbesuche aus Mangel an Alternativen

Personen, die einen PKW im Haushalt besitzen, nutzen diesen großteils für Wege außerhalb der Stadt, vor allem für Verwandtenbesuche. Sie geben an, dass dies entweder öffentlich nicht möglich wäre und

daher der eigenen PKW behalten wurde, oder dass aufgrund anderer Gründe (wie z.B. Schichtarbeit) bereits ein PKW im Haushalt vorhanden ist.

> *„[…] ich nutz das Auto gar nicht, also nur zum Heimfahren nach Kärnten" (Interview 15).*

Die privaten PKW der Befragten sind aber hauptsächlich für Wege ins Stadtumland in Benutzung.

Stark variierender Zeitaufwand

Ob die PKW-Nutzung mit hohem oder niedrigem Zeitaufwand assoziiert wird, liegt großteils an den Erreichbarkeiten der individuellen Ziele. Ein Großteil der Befragten empfindet Wege in der Stadt mit dem PKW zurückzulegen als Zeitverlust, da dies oft mit im Stau stehen verbunden ist.

> *„[...] aber das ist ja komplett irrsinnig. Das brauchst du in Wien nicht. Wenn du mit dem Auto fährst bist gleich viel langsamer, weil du immer im Stau stehst" (Interview 7).*

Ausnahmen bilden hingegen Wohn- und Arbeitsorte, welche mittels Schnellverbindungen erreichbar sind. Ist ein PKW im Haushalt vorhanden, werden vor allem Wege mit diesem zurückgelegt, für welche der Zeitaufwand mit Alternativen höher wäre.

> *„[…] ich arbeite auch im 3. […]. Da bin ich halt recht faul und fahr auch mit dem Auto, das heißt ich erspar mir die Öffis. Würde ich zwar nicht lang brauchen, halbe Stunde, weil 7 Minuten mit der Bim [Anm.: Straßenbahn] und dann eine Viertelstunde oder 20 Minuten runtergehen, je nachdem. […] und mit dem Auto ist das einfach ich steige da ein und in 7 Minuten bin ich halt vor der Haustür […]. Das ist ja, da überwiegt die Faulheit halt einfach bei mir" (Interview 11).*

Frei wählbare Ziele (Freizeit, Einkauf) werden dementsprechend ausgewählt, dass diese mit dem PKW in kürzester Zeit erreicht werden können. Beispielweise werden Einkaufszentren im Stadtumland gewählt, die ausreichend Parkplätze und Erreichbarkeit mittels Schnellstraßen gewährleisten, anstatt Einkaufsmöglichkeiten in der Innenstadt zu nutzen.

> *„Weil, wenn ich jetzt dann weiß, ok, SCS raus fahr ich mit dem Auto Viertelstunde, 20 Minuten so Pi mal Daumen. Oder mit die Öffis fährst dann doch wieder nach Meidling, dann vom Bahnhof, dann rauszuckeln, warten bis die mal kommt […] Also da ist für mich schon wieder der Komfort im Vordergrund, weil es geht schneller. Geht einfacher" (Interview 11).*

Notwendige innerstädtische Wege werden im Wesentlichen alternativ zurückgelegt.

5.2.5 Car-Sharing: Verhaltens- und Bedeutungsmuster in der Stadt

Car-Sharing wird nur unregelmäßig und von wenigen Befragten genutzt. Kommerzielles Car-Sharing wird vor allem von Personen angedacht, welche ebenso Radfahren in der Stadt zumindest ausprobiert haben. Insgesamt gaben fünf Personen an, Car-Sharing selten zu nutzen, in Form von Mitfahrgelegenheiten (carpooling) oder Kommerzielles für Transporte.

> *„Car-Sharing, da habe ich dieses DriveNow. Bin paar Mal, ist übertrieben, zwei dreimal gefahren damit, benutz ich dann, wenn ich zum Beispiel, wenn ich mir Paletten kauf, für Palettenmöbel und die nicht liefern lass, sondern selber hole" (Interview 4).*

Unzureichendes Angebot

Generell sind den interviewten Personen nur wenige Car-Sharing Anbieter bekannt.

> *Car-Sharing Anbieter – „Car-Sharing? Es gibt ja nur einen oder?" (Interview 7).*

Wenige haben bereits Erfahrung mit kommerziellem Car-Sharing gesammelt, dabei werden entweder die befahrbaren Gebiete oder die Anzahl an Stationen als unzureichend empfunden (je nachdem ob es sich um ein Free-Floating oder stationäres System handelt).

> *„Also ich kenn Car2go, DriveNow und dieses Zipcar [...] Das Zipcar ist meiner Meinung nach zu wenig ausgebaut, also es ist, das muss man gezielt nutzen. Das Car2go hat schon eine Reichweite, wo du sagst ja das nutz ich jetzt spontan […] genauso das DriveNow, aber wesentlich kleineres Gebiet […] Also ich denk […] einerseits das Gebiet ausbauen, weil wenn ich mir nur in die Stadt konzentrier, da brauch ich das Auto nicht [...]" (Interview 4).*

Außerhalb von Wien sind die bekanntesten Car-Sharing Anbieter eher ungeeignet, insbesondere für längere Aufenthalte.

> *„Hab ich probiert. Ich find die Idee gut, für Wien herinnen. Wenn ich aufs Land rausfahren muss eine Katastrophe. Weil einfach die Preise dann zu sehr explodieren. Also da musst dann wirklich zu einem Buchbinder [Anm.: Firmenname einer Autovermietung] oder so gehen, ein Auto mieten. Das kommt noch günstiger […]" (Interview 18).*

Die befragte Gruppe zeigt einen Bedarf für Car-Sharing Modelle auf, welche leistbar das längere Ausborgen eines Autos ermöglichen, da es vielen nicht möglich ist, öffentlich in ihren Heimatort zu gelangen (s. Kap. 5.3.8) oder zumindest die bessere Bekanntmachung bestehender Möglichkeiten.

Keine Notwendigkeit zur Nutzung

Viele Interviewte hatten bis zum Erhebungszeitpunkt nicht die Notwendigkeit gesehen, kommerzielles Car-Sharing zu benutzen. Dies gilt primär für Personen, welche bei Notwendigkeit einen privaten PKW ausleihen konnten oder bis dato keine Transporttätigkeiten selbst ausführen mussten.

> *Car-Sharing - „Es lohnt sich halt ganz einfach nicht für mich […] überall wo ich bis jetzt hinwollte, bin ich öffentlich hingekommen" (Interview 9).*

Da PKW-Nutzung in der Stadt mit vielen negativen Assoziationen verbunden wird, wird die Notwendigkeit von Car-Sharing nicht gesehen, insbesondere für Angebote, die nur dazu dienen, von A nach B zu kommen.

Ergänzende Mobilitätsoption innerhalb Wiens

Personen, welche ab und zu einen PKW innerhalb der Stadt nutzen wollen, empfinden das Car-Sharing Angebot innerhalb Wiens als positiv.

> *Car-Sharing - „Und ich find das eigentlich total super […] für mich war das was sehr Faszinierendes. Wo man eigentlich in Wien kein Auto braucht" (Interview 15).*

Vor allem für größere Transporte werden Car-Sharing Fahrzeuge genutzt.

> *„Oder was ich auch habe Zipcar, gerade wenn wir was vom Ikea oder so transportieren, da ist das recht praktisch" (Interview 5).*

5.3 Relevante raumstrukturelle und sozialräumliche Elemente

Im folgenden Kapitel werden relevante raumstrukturelle Elemente und sozialräumliche Bedeutungsmuster in Bezug auf das Mobilitätsverhalten im urbanen Raum betrachtet sowie deren Gegensätzlichkeiten am Land und in der Stadt. Dabei geht es um Nutzungsmischung, aber auch um das soziale Leben, die Verteilung der Nutzungsrechte und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Des Weiteren werden Erfahrungen und der Einfluss der Wohndauer auf den Aktionsradius sowie die Rolle von Lebensentwürfen bei der Wohnortwahl erläutert. Schließlich wird die Wichtigkeit der Qualität der Verkehrsinfrastruktur sowie der Erreichbarkeit und deren Assoziation mit dem Begriff Unabhängigkeit beschrieben. Die Höhe des Einflusses auf das Mobilitätsverhalten der erwähnten raumstrukturellen und sozialräumlichen Elemente wird in den Tabellen 21-28 unter „Beurteilung Einflusshöhe“ in „niedrig“, „mittel“ und „hoch“ bewertet.

5.3.1 Nutzungsmischung in der Wohnumgebung

Die Erreichbarkeit von Zielen beeinflusst das Mobilitätsverhalten der Befragten erheblich. In diesen Zusammenhang ist die Nutzungsmischung in der Wohnumgebung relevant: je mehr attraktive Ziele in der Gegend vorhanden sind, desto geringer sind die zurückgelegten Wegelängen. Besonders ob Wege zu Fuß gegangen werden, wird von der Nutzungsmischung stark beeinflusst.

> *„Also in [Anm.: voriger Wohnort] war es einfach so - boah jetzt geh ich da 20 Minuten rüber für nix ewig weit. Und jetzt sag ich - hey Karlsplatz, halbe Stunde zu Fuß, gehen wir geschwind. Gut wahrscheinlich, weil es mehr gibt was man sehen kann unterwegs. Und wenn man drüben ist, macht man gleich mehrere Sachen gleichzeitig, ich glaub da ist ein Nutzenfaktor gestiegen. […] deswegen geh ich jetzt eigentlich mehr“ (Interview 14).*

Einkaufswege im Vergleich zwischen Land und Stadt

Besorgungswege und dafür genützte Modi unterscheiden sich erheblich zwischen Stadt und Land.
Am Land gab es in vielen Fällen im Wohnort keine Einkaufsmöglichkeiten mehr oder ein begrenztes Angebot. Die dadurch erforderlichen Wegelängen sind unter anderem ein Grund dafür, dass die Praxis des Wocheneinkaufs für den gesamten Haushalt üblich ist. Da viele der Befragten am Land noch in ihrem Elternhaus gewohnt haben, wurden Einkäufe oft für sie miterledigt.

> *„Hab halt mit meinem Vater zusammengelebt und der ist schon am Wochenende mit dem Auto Großeinkauf machen gegangen“ (Interview 16).*

Selbst wenn im Ort ein Geschäft existierte, wurde trotzdem der PKW genutzt (sofern im Haushalt vorhanden); die Option diesen Weg zu Fuß oder mit Rad (oder auch Lastenrad) zurückzulegen, wurde kaum angedacht. Die Ansiedlung von Lebensmittelgeschäften in Betriebsgebieten außerhalb des Ortes und die fehlende Möglichkeit, diese sicher zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen, unterbindet oft zusätzlich die Nutzung von Alternativen. Für andere Besorgungen im ländlichen Raum muss meist eine noch größere Strecke zurückgelegt werden, was ebenfalls hauptsächlich mit dem PKW ausgeführt wird.

> *„[…] hauptsächlich Auto, vor allem für größere Sachen […] zu größere Handelsketten so Mode C&A, H&M […] war alles erst in der nächsten größeren Stadt oder […] Klagenfurt, da hast auch 20 Minuten mit dem Auto hingebraucht, nach Klagenfurt eine dreiviertel Stunde.*

Mit dem Zug ist das dann auch 2 Stunden hin und zurückfahren und in Klagenfurt dann noch mit dem Bus alle halbe Stunde […] kann man darauf verzichten" (Interview 14).

Hingegen in der Stadt sind nahe Einkaufsmöglichkeiten in der Wohngegend bei jeder interviewten Person vorhanden. Die Nutzungsmischung von Wohnen und Einkaufen ist ein Grund dafür, dass die Einkaufswege (mit wenigen Ausnahmen) in der Stadt zu Fuß erledigt werden.

Einkäufe - „[…] die erledige ich zu Fuß, ich kauf dann meistens am Naschmarkt ein, da sind ja auch so ein paar Geschäfte Hofer, Spar etc. […] ganz in der Nähe von mir" (Interview 2).

Betont werden muss, dass die Befragten entweder nur für sich oder höchstens für zwei Personen Lebensmitteleinkäufe erledigen müssen, dementsprechend unterscheiden sich die Mengen vom Land, wo meist für den gesamten Haushalt eingekauft wurde. Andere Besorgungswege variieren in der Stadt je nach persönlicher Präferenz und Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln.

Freizeitwege im Vergleich zwischen Land und Stadt

Für Freizeitwege in der Stadt, vor allem für den Besuch von Restaurants und Cafés, gilt: sind attraktive Ziele in der Wohnumgebung, wird eher zu Fuß hingegangen. Sonstige Freizeitziele in der Innenstadt werden großteils mit öffentlichen Verkehrsmitteln frequentiert. Der Besuch von Lokalitäten in der Freizeit wird vom Angebot in der Umgebung stark mitbestimmt. Personen, die in der Gegend von attraktiven Cafés und Restaurants wohnen, nutzen diese weitaus häufiger, als wenn erst ein Weg in andere Bezirke zurückgelegt werden muss.

„Also es ist so direkt bei uns ist so ein kleines Lokal, da gehen wir meistens hin was trinken und wir bewegen uns da nicht mal so weit weg" (Interview 17).

Wenn die Wohnumgebung keine ansprechenden Lokale, insbesondere Kaffeehäuser, bietet, werden entweder grundsätzlich kaum welche besucht oder weitere Wege in zentralere Bezirke zurückgelegt.

„[…] ich war noch nie im 10. irgendwo was trinken oder in einem Restaurant. Generell […] mehr so in den 1. Bezirk oder wo wir auch ganz gerne sind im 7." (Interview 12).

Am Land ist die Auswahl an Lokalen entsprechend geringer, vorhandene werden aber durchaus genutzt. Zu den meisten Freizeitzielen werden jedoch längere Wege mit dem PKW zurückgelegt.

„Oder eben ins einzige Gasthaus, was wir haben, da haben wir uns getroffen. Also das war eigentlich der Treffpunkt, also wir sind ganz selten wohin gefahren" (Interview 15).

Freizeitwege sind teilweise von individuellen Präferenzen und vor allem von dem Angebot in der Wohnumgebung abhängig, unabhängig ob am Land oder in der Stadt.

Element	Einflussfaktoren	Wirkung auf Mobilitätsverhalten	Beurteilung Einflusshöhe
Nutzungsmischung in der Wohnumgebung	Einkaufsmöglichkeiten	Land: Einkäufe hauptsächlich mit PKW; Stadt: wenn in Wohnumgebung vorhanden - zu Fuß	mittel
	Freizeitziele	Land u. Stadt: wenn in Wohnumgebung attraktives Angebot vorhanden, dann zu Fuß	mittel

Tabelle 21: Nutzungsmischung in der Wohnumgebung – Wirkung auf Mobilitätsverhalten

5.3.2 Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes in der Stadt

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist ein wichtiger Faktor, um erforderliche Freizeitwege gering zu halten. Dabei spielen der verfügbare Erholungsraum, die Begrünung und der etwaige Lärm eine wesentliche Rolle.

Erholungsraum in der Wohngegend

Die Begeisterung bezüglich des in Wien zur Verfügung stehenden Erholungsraumes variiert erheblich. Die größeren Grünflächen sorgen grundsätzlich für eine hohe Zufriedenheit, überdies tragen kleinere Parks in der Wohngegend dazu bei. Vor allem Personen, welche in der Nähe großflächiger Erholungsflächen wohnen, wie bspw. Prater, Lainzer Tiergarten oder Stadtpark, sind positiv gegenüber nutzbarem Grünraum in Wien eingestellt.

> *„Ich habe es gern, dass der Lainzer Tiergarten nur 5 Minuten weg ist von mir. Ich bin da echt im Grünen, megageil" (Interview 1).*

Personen, welche in Bezirken wohnen, in denen kaum Grünflächen vorhanden sind, äußern diesbezüglich Unzufriedenheit.

> *„Das einzige was im 5. teilweise in Margareten ist, dass alles verbaut ist. Und da hast halt bis auf die wenigen Park Möglichkeiten […] Die sind doch sehr ausgelastet […] dadurch hast halt irrsinnig wenig Angebot. Was in anderen Bezirken viel besser ist, weilst halt viel größere Freiflächen, Grünflächen hast, das ist halt ein bisschen schade" (Interview 14).*

Der Mangel an Erholungsflächen in der Wohngegend steht in direktem Zusammenhang mit mehr und längeren Wegen in der Freizeit. Unzufriedene Personen sind eher geneigt, am Wochenende Verwandte zu besuchen oder in Erholungsgebiete außerhalb Wiens zu fahren.

> *„Wenn wir nicht rausfahren, also rauf oder runter fahren dann fahren wir eben in den Lainzer Tiergarten. Oder irgendwo fahren wir dann auf alle Fälle hin" (Interview 10).*

Die höhere Entfernung zu größeren Parks wird tendenziell nicht negativ wahrgenommen, wenn in der Nähe eine kleinere Grünfläche vorhanden ist. Daher tragen kleinere Grünflächen oder auch nur Begrünung zu einer hohen Wohnzufriedenheit bei und reduzieren Wege(längen).

Begrünung im öffentlichen Raum

Generell wird hohe Zufriedenheit mit Begrünung im öffentlichen Raum geäußert, Wien gilt als „grüne Stadt", welche Bemühungen zeigt, dies zu erhalten. Grundsätzlich hätten die befragten Personen alle gerne „mehr Grün" im öffentlichen Raum, jedoch wird dieser Wunsch erst bei dezidiertem Nachfragen geäußert und mit eher geringer Wertigkeit angesetzt.

> *„Ich finde wir haben wahnsinnig viel Grün in der Gegend für eine Millionenstadt. Und mehr ist immer schön ja, aber ja, wenn wir jetzt überlegen, geben wir das Geld lieber dafür aus oder für Kindergartenplätze. Dann würde ich eher sagen für die Kinder, als für die Bäume. Weil die sind wichtiger. In einer Fantasiewelt natürlich ja" (Interview 20).*

Es scheint, dass der Wunsch nach mehr Begrünung entweder tatsächlich nicht prioritär ist oder dass die Vorstellung, dass es theoretisch möglich wäre, diese zu implementieren, nicht vorhanden ist.

Mehr Begrünung auf den Wegen - „Ja aber das wird schwierig glaub ich. Weil das wird sich nicht ändern, weil da musst wo hinziehen wo das ist, weil Pflanzen oder so, na ich glaub ehrlich gesagt nicht" (Interview 7).

Veränderungswünsche, deren Erfüllung noch nie wahrgenommen wurde, werden weniger geäußert (s. Kap. 5.5.1).

Lärm in der Stadt – Ruhe als Qualitätsmerkmal für die Wohnumgebung und den öffentlichen Raum

Ruhe ist ein Qualitätsmerkmal der Wohnumgebung und für den Aufenthalt im öffentlichen Raum. Tendenziell wird positiv darüber berichtet, dass man in einer Seitengasse oder Einbahn wohnt, in der wenig MIV auftritt und es daher ruhiger ist. Als Lärmquellen werden vor allem Verkehr und schlichtweg die dichtere Ansammlung von Menschen in der Stadt genannt.

„An der jetzigen Wohnumgebung gefällt mir einerseits sehr, was in Wien echt selten ist, dass es ruhig ist, weil ich habe meine Wohnung mit Balkon und Fenster in meinen Innenhof hinein. Also da ist eine kleine Parkanlage, da ist es super, da hast Ruhe" (Interview 14).

Ferner wird die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch Lärm beeinträchtigt. Beispielsweise wird ein Umweg gewählt, um den Aufenthalt an einer stark befahrenen Straße zu vermeiden.

„Und dann kommt man direkt da an den Gürtel […] und wann einem da direkt 10 Minuten tausende Autos an einem vorbeifahren, ist das nicht so wirklich fein. Also es ist vom Gefühl her viel angenehmer gewesen, wenn man nach Heiligenstadt fährt, von dort fährt der Bus direkt vom Bahnhof weg, fahren nicht so viele Autos" (Interview 16).

Hinzu kommt, dass der ständige Lärm für einige interviewte Personen eine Quelle für Stress ist.

„Aber was mir halt fehlt, also der andauernde Lärmpegel stört mich halt so. Das ich halt beim zu Fuß oder Spaziergehen nicht so entspannen kann […]" (Interview 15).

Einerseits ist Lärmempfindung zwar subjektiv und von Gewohnheit abhängig, aber andererseits ist Lärm ebenso gesundheitsschädlich, wenn er nicht bewusst als störend wahrgenommen wird. Grundsätzlich wird der von MIV verursachter Lärm trotzdem als Stressquelle empfunden, welcher Erholungseffekte minimiert. Dennoch werden keine Maßnahmen zur Reduktion des MIV im Zusammenhang mit Verringerung der Lärmbelastung gefordert, was mit dem Mangel an Wahrnehmung der Möglichkeiten zur Veränderung der Raumstruktur und des Verhaltens anderer erklärbar ist (s. Kap. 5.5.1).

Element	Einflussfaktoren	Wirkung auf Mobilitätsverhalten	Beurteilung Einflusshöhe
Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	Erholungsraum	Stadt: mehr u. längere Freizeitwege bei geringer Qualität der Erholungsflächen in Wohngegend	mittel
	Begrünung	Stadt: mehr u. längere Freizeitwege bei wenig Begrünung in Wohngegend	mittel
	Lärm	Stadt: Vermeidung da Stressquelle; mehr u. längere Freizeitwege notwendig	mittel

Tabelle 22: Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes – Wirkung auf Mobilitätsverhalten

5.3.3 Soziales Leben im öffentlichen Raum

Die positive Wahrnehmung des sozialen Lebens in der Stadt ist nicht alleine essentiell für die Wohnzufriedenheit, jedoch ein Hinweis darauf, dass der öffentliche Raum seinen sozialen Zweck erfüllt und als Fläche zur Verbringung von Freizeit wahrgenommen wird. Zur Erholung muss nicht notwendigerweise ein Weg zurückgelegt werden, wenn die Wohnumgebung Treffpunkte mit Aufenthaltsqualität bietet. Diese Qualität variiert stark je nach Viertel.

> *„Also oft bin ich am Kutschkermarkt und da denk ich mir so, boah im 18. tät ich auch gern wohnen […] da habe ich echt so richtiges Landfeeling teilweise. Kombiniert aber mit der Stadt […] das ist echt super. […] Und ich weiß nicht warum das in Hietzing nicht so ist. Man sieht aber auch in der Gegend vom Kutschkermarkt gehen die Leute viel mehr spazieren, man sieht viel mehr Familien und Kinderwägen und viele sitzen da ganz relaxed. In Hietzing ist das nicht so" (Interview 1).*

Die Treffpunkte und Veranstaltungen in der Nachbarschaft, wo soziales Leben im öffentlichen Raum sichtbar wird, sind gerne gesehen.

> *„Du hast einfach die, ja so Events halt irgendwie so rundherum, ohne dass dich großartig wegbewegen musst. Also wir sehen wieder diese Nähe taugt mir einfach" (Interview 11).*

Fernerhin findet im ländlichen Raum das soziale Leben im öffentlichen Raum auf bestimmten Plätzen im Ort statt, je nach Altersgruppe an unterschiedlichen Plätzen, sofern diese vorhanden sind.

> *„[…] Spielplatz und Park. Das war ein sehr großer Treffpunkt auch für uns, damals als wir noch jünger waren. Dann hat es immer gegeben ein Freibad […] mit einem großen Sportplatz [...] Und dann der Kletterpark und auch so am Hauptplatz und im Ort sind viele Bänke und das ist dann auch von der älteren Generation […] da hat man immer irgendwen gesehen" (Interview 2).*

Begegnungsorte werden in der Stadt wie am Land als positiv angesehen.

Element	Einflussfaktoren	Wirkung auf Mobilitätsverhalten	Beurteilung Einflusshöhe
Soziales Leben im öffentichen Raum	Treffpunkte u. Veranstaltungen im öffentlichen Raum	Land u. Stadt: hohes Angebot in Wohnumgebung - weniger Freizeitwege	niedrig

Tabelle 23: Soziales Leben im öffentlichen Raum– Wirkung auf Mobilitätsverhalten

5.3.4 Nutzungsrechte im öffentlichen Raum – Verteilung und Konflikte in der Stadt

Die Nutzungsrechte im öffentlichen Raum sind wie hinlänglich bekannt in der Stadt nicht auf die jeweilige Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer der einzelnen Modi optimiert, dementsprechend treten Konflikte auf.

PKW-Parkplatzverfügbarkeit

Wie bereits aus der Literatur bekannt, sind PKW-Parkplätze am Zielort ein ausschlaggebender Punkt, ob ein Weg mit dem PKW zurückgelegt wird (s. Kap. 2.3.8). Wird eine Wahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Modi wahrgenommen, werden Wege nur dann mit dem PKW zurückgelegt, wenn Parkplätze am Zielort vorhanden sind. Die Parkplatzsuche in der Wohnumgebung ist hingegen nicht so schwerwiegend bei der Verkehrsmittelwahl.

„Schrecklich. In Wien glaub ich generell ein Thema, Parkplätze. […] Am Wochenende sagen wir spätestens um 4 musst fast da sein, dass man wirklich noch einen Parkplatz kriegt. Ohne dass du eine Stunde noch fahren musst [...] Also das ist zwar die Ausnahmesituation, dass du eine Stunde fährst rundherum, aber eine halbe Stunde ungefähr ist schon an der Tagesordnung des Parkplatzsuchens. Zumindest am Abend" (Interview 10).

Dieser Nutzungsaufwand wird in Kauf genommen, da die Kosten für einen Garagenplatz, welcher durchaus für jede befragte PKW-Besitzerin und -Besitzer theoretisch verfügbar wäre, um ein Vielfaches höher sind als für Parken im öffentlichen Raum.

„Es gibt zwar eine Garage, aber die ist […] für einen normalen Verdienst wie jetzt der meine ist, recht hoch. Also 300-400 Euro eine von den günstigeren Garagen" (Interview 11).

Für Personen mit geringerem Einkommen könnte eine Kostenerhöhung für Parken ein ausschlaggebender Punkt sein, um auf das Auto zu verzichten, selbst wenn es sich als problematisch gestaltet, gewohnte Nutzungsrechte zu verändern. Bezogen auf Parkplätze sehen Einzelpersonen nur ihre Individualebene und fühlen sich in ihrem zuvor immer vorhandenen Nutzungsrecht des öffentlichen Raumes eingeschränkt. Dass das Parken im öffentlichen Raum die Nutzung dieser Fläche für sämtliche andere Personen meist dauerhaft verhindert und daher einer Einschränkung für die Allgemeinheit gleichkommt, ist nicht bewusst oder irrelevant.

„[…] Wohnsiedlungen wie die Seestadt, vom Konzept her nicht schlecht. Aber dort wohnen ist eine Katastrophe, weil ich sehe es halt, weil meine Freundin dort gewohnt hat. […] wenn ich zu ihr hingefahren bin Kurzparkzone, Horror. Da kannst wirklich nur ständig wegen dem Pickerl rennen oder das Auto umstellen […] ihre Freunde kommen einfach nicht mehr zu Besuch, weil die sagen sie können mit dem Auto nicht stehenbleiben. Ja es ist so, das ist so. Vom Konzept her Seestadt mit die Einkaufsmöglichkeiten Weltklasse, aber die Kurzparkzone zerstört alles" (Interview 18).

Weiter hervorzuheben ist, dass keine befragte Person den Wunsch nach mehr Parkplätzen äußert. Ebenso wenig äußert der überwiegende Anteil derer, welche keinen PKW in der Stadt nutzen, Interesse, die Parkflächen im öffentlichen Raum zu reduzieren. Hier wird deutlich, dass keiner der interviewten Personen hinterfragt, dass es erlaubt ist, den PKW als privates Gut im öffentlichen Raum abzustellen. Die geäußerten Präferenzen bezüglich Gestaltung des öffentlichen Raumes mit verbesserter Radinfrastruktur und mehr Grünraum, könnte jedoch ein Indiz dafür sein, dass es durchaus der mehrheitlichen öffentlichen Meinung entspricht, die Parkflächen im öffentlichen Raum zu reduzieren. Zumindest bei entsprechender Verbesserung der Aufenthaltsqualität für alle.

Konflikte Rad vs. andere Modi

Konfliktsituationen werden tendenziell aus der Perspektive von MIV-Nutzerinnen und -Nutzern sowie von zu Fuß Gehenden geschildert und betreffen hauptsächlich das Zusammentreffen mit Radfahrenden. Aus der Sicht der überwiegenden MIV-Nutzerinnen und -Nutzer wird der Konflikt um den öffentlichen Raum deutlich - Radfahrerinnen und Radfahrer sollen sich nur auf den ihnen zugeordneten Wegen bewegen und dabei möglichst wenig den Verkehrsfluss des MIV stören.

Radfahrerinnen und Radfahrer - „Wenn sie mir nicht deppert in der Gegend herumfahren, wenn ich mit dem Auto fahr und mich behindert schneiden oder irgendwas" (Interview 11).

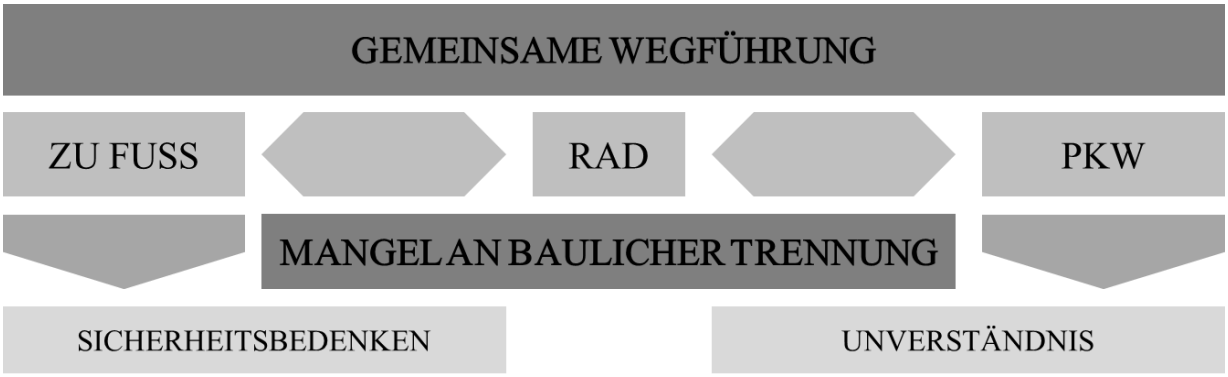

Abbildung 28: Konflikte Rad vs. andere Modi durch gemeinsame Wegführung

Ferner werden aus der Sicht der Fußgängerinnen und Fußgänger Konfliktsituationen mit Radfahrerinnen und Radfahrern geschildert, die zu Sicherheitsbedenken führen.

> *„[…] Radfahrer. Die kommen auch von jeder Ecke hervor, ist mir schon aufgefallen also. Ich glaub man hat schon ein schwieriges Leben hier vor allem als Radfahrer und auch als Fußgänger, teilweise" (Interview 17).*

Aufgrund dessen wird eine bauliche Trennung der verschiedenen Modi gefordert. Außer Acht gelassen wird beispielweise, dass auch eine Temporeduktion eine Sicherheitserhöhung mit sich brächte.

Element	Einflussfaktoren	Wirkung auf Mobilitätsverhalten	Beurteilung Einflusshöhe
Nutzungsrechte im öffentlichen Raum	PKW-Parkplatzverfügbarkeit	Stadt: am Zielort erforderlich für PKW-Nutzung; Leistbarkeit des Parkens bedingt PKW-Besitz	mittel
	Radinfrastruktur	Stadt: bei unzureichendem Bestand - Konfliktsituationen und Sicherheitsbedenken	mittel

Tabelle 24: Nutzungsrechte im öffentlichen Raum – Wirkung auf Mobilitätsverhalten

5.3.5 Persönliche Erfahrungen – der Einfluss der Wohndauer auf Mobilitätsverhalten

Der Aktionsradius und das Nutzungsverhalten von Verkehrsmitteln unterscheiden sich stark je nach Wohndauer bzw. etwaiger bereits vor Umzug bestehender Erfahrung mit Wien. Personen, die zuvor schon einmal in Wien gewohnt haben oder früher gependelt sind, hatten bereits Erfahrungen mit verschiedenen Modi gesammelt. Zudem ist für den individuellen Aktionsradius in Wien relevant, wie lange sie schon in Wien wohnen (bis zu 2 Jahre). Wie in der Tabelle 20 dargestellt, wurden die Personen grob eingeteilt in: unter 0.5 Jahren, 0.5 – 1.5 Jahre und über 1.5 Jahre in Wien. Die Gruppe der Personen, welche erst seit unter 0.5 Jahren in Wien ist, konnte durch die kurze Wohndauer bis zum Erhebungszeitpunkt weniger Erfahrungen sammeln. Sie haben einen kleineren Aktionsradius und noch nicht alle Jahreszeiten in Wien durchlebt. Nachdem aktive Mobilität wetterbedingt mehr oder weniger genutzt wird, können sich deren regelmäßige Wege noch verändern. Außerdem werden anfänglich hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel für jeden Weg benutzt, es benötigt einige Zeit, um Entfernungen besser einschätzen zu können.

> *„Weil, wenn man sich nicht auskennt in Wien ist es einfach und schnell mit der U-Bahn. Mit der Zeit kommst dann drauf, dass zu Fuß doch auch viel schnell ist, also im 1. fährst am Anfang*

viel mit der U-Bahn und irgendwann kommst du dann drauf - hey da kann man zu Fuß gehen und ist doppelt so schnell" (Interview 4).

Für die Gruppe der 0.5 – 1.5 Jahre in Wien Lebenden kann allgemein angenommen werden, dass sie bereits mehr Verkehrsmittel ausprobiert haben und sich nach und nach Routinen einstellen. Seit über 1.5 Jahren in Wien lebende ehemalige Pendlerinnen und Pendler sowie Personen, welche bereits einmal in Wien gelebt haben, haben bereits weitaus festgefahrenere Verhaltensweisen. Sie haben bspw. Radfahren ausprobiert, sind entweder dabei geblieben oder haben durch ihre Unsicherheit dieses nie in ihren Alltag integriert. Ihre Routinen sind bereits wieder fixiert, auch im Jahresverlauf.

Element	Einflussfaktoren	Wirkung auf Mobilitätsverhalten	Beurteilung Einflusshöhe
Persönliche Erfahrungen	Wohndauer	Stadt: kurze Wohndauer - geringer Aktionsradius in der Stadt, wenige Modi ausprobiert	mittel

Tabelle 25: Persönliche Erfahrungen – Wirkung auf Mobilitätsverhalten

5.3.6 Qualität der Verkehrsinfrastruktur im urbanen Raum

Die Qualität der Verkehrsinfrastruktur ist in Bezug auf den öffentlichen Verkehr und vor allem auf den Radverkehr relevant. Grundsätzlich werden die öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt Wien als positiv wahrgenommen, während die Nutzung des Rades aufgrund der in Folge erläuterten Infrastrukturmängel unattraktiv ist.

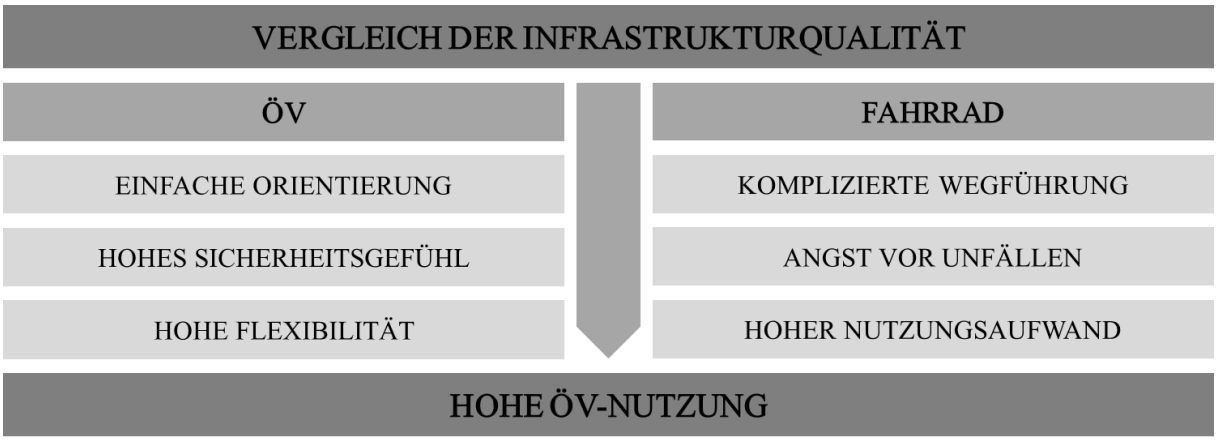

Abbildung 29: Qualität der Infrastruktur im Vergleich zwischen ÖV und Rad

Einfache Orientierung vs. komplizierte Wegführung

Kurz nach dem Umzug wird hauptsächlich die U-Bahn genutzt, da das Netz schnell einen Überblick bietet und die Wegfindung erleichtert.

„[…] ich bin zurzeit noch bei der U-Bahn. Ich bin gerade dabei, dass ich mich mit dem Bim [Anm.: Straßenbahn] Netz vertraut mache" (Interview 1).

Das U-Bahn-Netz ermöglicht gleich von Beginn an einfache und schnelle Orientierung, im Gegensatz zum Radfahren in Wien. Wird Radfahren ausprobiert, wird die Orientierung auf der Radinfrastruktur als überfordernd beschrieben, da die Wegführung oft nicht eindeutig und die Kennzeichnung unzureichend ist.

„[…] ich find das ist teilweise nicht so gut gekennzeichnet, wo jetzt der Radweg verläuft, also was jetzt nur speziell für Radfahrer ist, das hat meiner Meinung nach ein bisschen gefehlt. Wo ich da bisschen probiert hab die Radfahrwege zu erkunden. Da habe ich mich nicht so gut zurechtgefunden […]" (Interview 15).

Ferner bemängeln regelmäßige Radlerinnen und Radler Schwierigkeiten bei der Orientierung und die nicht durchgehende Radinfrastruktur in Kombination mit hohem MIV-Aufkommen, welche Überlegungen im Vorhinein notwendig machen und daher den Nutzungsaufwand erhöht.

„[…] ich muss mir jetzt nicht überlegen wie ich dort jetzt gut hinkomme, gibt's gute Fahrradwege, weil in Wien der Verkehr doch recht stark ist. Und da möchte ich jetzt auch nicht auf der Straße direkt fahren" (Interview 5).

Hohes Sicherheitsgefühl vs. Angst vor Unfällen

Das hohe Sicherheitsempfinden und die Sauberkeit in öffentlichen Verkehrsmitteln tragen zur großen Beliebtheit und zu den hohen Nutzerzahlen der öffentlichen Verkehrsmittel in Wien bei.

„[…] wenn ich Früh- oder Spätdienst hab, und ich geh am Abend dann raus, dann fahr ich automatisch mit der U-Bahn, weil es für mich jetzt einfach sicherer ist" (Interview 10).

Im Gegensatz dazu ist das Sicherheitsgefühl beim Radfahren mangelhaft und die bauliche Trennung wird als verbesserungswürdig empfunden, insbesondere kombinierte Rad- und Fußwege werden von zu Fuß Gehenden als Gefährdung beider Seiten empfunden.

„Sonst es wäre schön, wenn Fußgänger und Radfahrer mehr getrennt werden, weil in Wien Radfahren halt schon sehr populär ist" (Interview 10).

Personen, welche Radfahren einige Male ausprobiert haben, nennen unter anderem die Straßenbahnschienen und das starke PKW-Verkehrsaufkommen als Begründung für mangelnde Sicherheit und warum sie die Nutzung des Rades nicht in ihren Alltag integrieren.

Radfahren - „Ich finde es in Wien aber eher mehr bisschen gefährlich, vor allem mit den [...] vielen Autos, mit den Straßenbahnschienen und so" (Interview 15).

Die regelmäßigen Radlerinnen und Radler in Wien, welche ebenso vermehrt am Land im Alltag Wege mit dem Rad zurückgelegt hatten, sehen hingegen die positiven Ansätze der Radinfrastruktur in Wien und fordern weiteren Ausbau von baulich getrennten Radwegen. Besonders da sie hauptsächlich Wege mit dem Rad zurücklegen, welche als geeignet empfundene Infrastruktur oder niedrige PKW-Verkehrsstärken aufweisen.

„Und ich habe eine relativ angenehme Straße zum Fahren oder halt kleine Wegchen wo ich fahren kann, wo ich nicht so viel Verkehr hab" (Interview 6).

Personen, die noch nie in Wien Rad gefahren sind, welche die es bereits ausprobiert haben und regelmäßige Nutzerinnen und Nutzern kommen zum selben Schluss, dass mehr baulich getrennte Radwege zu präferieren sind, um das Sicherheitsgefühl für alle zu erhöhen.

Hohe Flexibilität vs. Hoher Nutzungsaufwand

Im direkten Vergleich zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und Radfahren wird der Nutzungsaufwand des Rades als höher eingeschätzt, unter anderem da der ÖV durch entsprechende Bedienzeiten und Taktung ein hohes Maß an Flexibilität bietet.

„[…] wenn ich sag, gut, dann ich habe vielleicht am Abend noch Termine, also fahr nicht gleich wieder nach Haus mit dem Rad. Dann fahr ich doch eher mit den Öffentlichen, weil ich dann flexibler bin, weil so müsst ich das Rad dann […] irgendwohin mitnehmen oder da muss ich dann quasi erst schauen wie ich da hinkomme" (Interview 5).

Der Nutzungsaufwand wird beim Rad als hoch empfunden. Fehlende ebenerdige Abstellmöglichkeiten, vor allem im eigenen Wohngebäude, reduzieren die Attraktivität, da das Rad oft im Keller gelagert wird. Das Tragen des Rades kann insbesondere bei älteren, schwereren Rädern ein Hindernis sein, diese werden jedoch oft gewählt, aufgrund der Angst vor Diebstahl.

„[…] weil eben auch sehr oft Räder auch gestohlen worden sind, haben wir das Rad jetzt im Keller" (Interview 15).

Element	Einflussfaktoren	Wirkung auf Mobilitätsverhalten	Beurteilung Einflusshöhe
Qualität der Verkehrs-infrastruktur	Orientierung	Stadt: Wahl des Modus mit Möglichkeiten zur leichten Orientierung (ÖV)	hoch
	Sicherheit	Stadt: Wahl des Modus mit höheren persönlichen Sicherheistempfinden	hoch
	Flexibilität, Nutzungsaufwand	Land u. Stadt: eine Lösung für alle Wege zu jeder Zeit erwünscht (Land - PKW, Stadt - ÖV)	mittel

Tabelle 26: Qualität der Verkehrsinfrastruktur – Wirkung auf Mobilitätsverhalten

5.3.7 Lebensentwürfe und Wohnortwahl – „residental self-selection"?

Das Leben in der Stadt wird vor allem mit Jugend und beruflicher Weiterentwicklung assoziiert, das Landleben hingegen mit Familiengründung und alt werden.

Lebensentwürfe und Umzugsgründe

Die Wohnortwahl wird mit Bezugnahme auf die individuellen Lebensentwürfe getroffen. Präferenzen bezüglich Fortbewegung spielen keine Rolle. Die Umzugsgründe variieren zwischen Beziehung (Partnerin oder Partner hat bereits in Wien gelebt), Beruf oder schlichtweg das Stadtleben genießen zu wollen. Mit Kindern oder im Alter wird das Leben am Land als positiver angesehen, bei einem Umzug zurück aufs Land würden andere Mobilitätserfordernisse in Kauf genommen.

„Ja es wurde auf alle Fälle schon mal thematisiert mit meinem Freund, dass ich gesagt hab Familie und so kann ich mir in Wien auf keinen Fall vorstellen. Jetzt für berufliche Weiterentwicklung ja. Aber spätestens in fünf Jahren möchte wieder nach Kärnten ziehen" (Interview 15).

Dies geschieht im Bewusstsein, dass am Land ein PKW notwendig wäre.

PKW am Land – „Ich denke, wenn du irgendwann älter wirst kaufst irgendwann eines" (Interview 6).

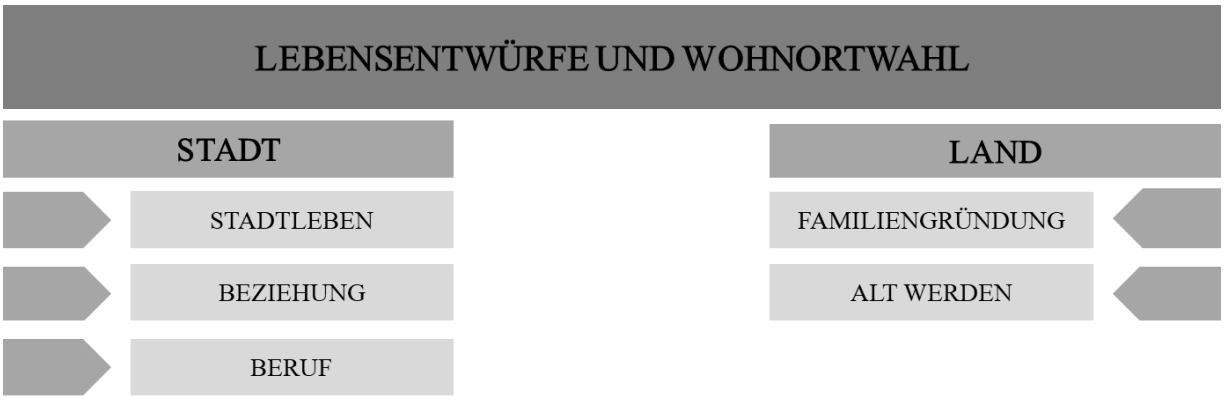

Abbildung 30: Lebensentwürfe und Wohnortwahl

„Residental self-selection"?

In Bezug auf die theoretische Überlegung der „residental self-selection" (s. Kap. 2.2.1) könnte man zur Unterstützung dieser feststellen, dass viele der Interviewten bereits am Land keinen PKW besaßen und daher in das passende Umfeld gezogen sind. Im Gegensatz dazu steht jedoch die grundsätzlich positive Einstellung aller Befragten gegenüber dem Autofahren.

> *„Also ich fahr eigentlich schon gern Auto. Am Land find ich es auch gescheiter […] wenn man ein Auto hat. Weil […] die Strecken auch sehr viel weiter sind" (Interview 9).*

Trotz dieser positiven Perspektive bezüglich PKW-Nutzung wird die Entscheidung getroffen, die dafür günstigen Strukturen zu verlassen. Die meisten denken gar nicht darüber nach, mit dem Auto in der Stadt zu fahren, geschweige denn dieses beim Umzug mitzunehmen und für tägliche Wege zu verwenden. Ferner sind die beachteten Aspekte bei der Wohnungssuche darauf ausgelegt, in der Stadt keinen PKW zu benötigen – eine gute öffentliche Verkehrsanbindung und Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe waren die wichtigsten Faktoren.

> *Wohnungssuche - „Was ich natürlich angeschaut hab waren die Einkaufsmöglichkeiten, was ist in der Nähe und die Verkehrsanbindung also an die U-Bahn" (Interview 17).*

Abbildung 31: Wechsel je nach Raumstruktur am Land und in der Stadt

Für die Personen sind in Wien die öffentlichen Verkehrsmittel und am Land der PKW positiv konnotiert. Beide Systeme funktionieren jeweils in ihren Strukturen und funktionierende Systeme werden gerne genutzt und selten hinterfragt. Die Interviewten haben großteils keine Präferenz zwischen dem PKW und dem ÖV und lassen sich nicht von Werten und Emotionen leiten, sondern wechseln zwischen den Systemen je nach Raumstruktur, in der sie sich bewegen.

Element	Einflussfaktoren	Wirkung auf Mobilitätsverhalten	Beurteilung Einflusshöhe
Lebensentwürfe und Wohnortwahl	Alter, Familie, Beruf, Beziehung, Stadtleben	Land u. Stadt: je nach Raumstruktur geeigneste Verkehrsmittel gewählt	hoch

Tabelle 27: Lebensentwürfe und Wohnortwahl – Wirkung auf Mobilitätsverhalten

5.3.8 Erreichbarkeit ermöglicht Unabhängigkeit - Assoziationen am Land und in der Stadt

Mit Unabhängigkeit assoziierte Aspekte variieren stark zwischen Land und Stadt; insbesondere, wenn Mobilitätsoptionen in diesem Zusammenhang betrachtet werden. Am Land wird der Führerschein bzw. PKW-Besitz damit verbunden, in der Stadt hingegen die geringen Entfernungen, welche öffentlich oder zu Fuß zurückgelegt werden können. Zeitlich flexible Erreichbarkeit jeglicher Ziele wird in jeder räumlichen Struktur mit Unabhängigkeit verbunden.

Unabhängigkeit am Land - Führerscheinbesitz

Das Autofahren am Land wird von fast allen Befragten als positiv empfunden, es ist mit angenehmen Erinnerungen verknüpft und wird mit Freiheit assoziiert.

> *„Ja Autofahren […] verbinde ich mit einem Stück Freiheit auch. Du kannst dich ins Auto setzen und hinfahren wo man will […]" (Interview 16).*

Die Option, zu jeder Tageszeit alle möglichen Ziele zu erreichen, ist im ländlichen Raum nur mittels eigenem PKW vorhanden. Entsprechende infrastrukturelle Voraussetzungen in Form von Straßenanbindungen und Parkplätzen sind vorhanden. Daher wird die Fortbewegung am Land ohne MIV als Einschränkung wahrgenommen. Die Zeit vor dem Führerscheinbesitz wird mit Abhängigkeit assoziiert, einerseits von den Eltern und andererseits von unzureichenden öffentlichen Verkehrsmitteln, aufgrund der eingeschränkten Bedienzeiten und Taktungen sowie verlängerter Wegzeiten. Der Führerschein bzw. eigene PKW ermöglicht Mobilitätsentscheidungen unabhängig von anderen flexibel treffen zu können.

> *„[…] ich habe geschaut natürlich, dass ich so früh wie möglich den Führerschein mach. Ich habe L17 gemacht. Weil eben die Busverbindung und das angewiesen auf die Eltern sein, das war sehr lästig" (Interview 15).*

Am Land ist ein wichtiger Schritt zur Unabhängigkeit mit dem Führerschein gegeben, bei vielen Befragten bereits mit dem Mopedführerschein. Nach dem eigenen Moped hat das erste Auto im Freundeskreis eine große Bedeutung. Die gemeinsame, von Eltern unabhängige, Fortbewegungsmöglichkeit ist von hohem symbolischen Wert.

> *„Ja ich bin voll gern Auto gefahren. Es hat Runden fahren geheißen bei uns am Land […] In der Stadt Kreise fahren. Ich weiß nicht was wir uns dabei dacht haben, aber das war einfach so ich glaub der soziale Effekt dahinter, du hast ein Auto gehabt, da war es warm, da hat es nicht reingeregnet, da hat jeder machen können was er wollen hätte. Du hast deine eigenen Getränke gehabt, du hast nix kaufen oder konsumieren müssen" (Interview 1).*

Mit dem Erreichen des Führerscheines gehen viele positive Aspekte einher, allerdings ebenso Pflichten, da Familienmitglieder, welche keinen Führerschein besitzen, gefahren werden müssen. Generell bleibt trotzdem die positive Assoziation mit Unabhängigkeit durch MIV. Das erste eigene Moped oder Auto verstärkt diese Wirkung zusätzlich. Dementsprechend wird der eigene PKW trotz Umzuges ungern

wieder aufgegeben, zumindest nicht sofort. Selbst wenn dieser oft im Elternhaus bleibt und keinen hohen Nutzen mehr hat, weder für die Eigentümerin bzw. den Eigentümer noch die Familienmitglieder.

> *„Jetzt haben wir drei Autos und nur mehr meine beiden Eltern sind zu Hause. Eines wird immer ein bisschen weniger benutzt. Aber ich wollte es eigentlich auch nicht abmelden, keine Ahnung wieso. Nenn es nostalgisch oder. Nein außerdem habe ich es vor einem Jahr erst neu gekauft, da wusste ich auch noch nicht, dass ich nach Wien geh" (Interview 17).*

Für regelmäßigen Besuch bei der Familie (meist über das gesamte Wochenende), wird die Notwendigkeit gesehen, das eigene Auto zu behalten um flexibel zu bleiben. Vor allem wenn entweder das Erfordernis entstünde, von Familienmitgliedern aus einem öffentlich besser angeschlossenen Ort abgeholt zu werden, oder wenn während des Aufenthalts wieder ein PKW geliehen werden müsste. Das Aufgeben des PKW kommt bei Besuchen im Herkunftsort dem Aufgeben der Unabhängigkeit gleich, welche mit dem Kauf des ersten PKW erlangt wurde.

> *ÖV-Anbindung - „[…] nur in die nächstgrößere Stadt und dann müsst mich eben immer irgendwer holen kommen. Also immer das immer angewiesen sein auf jemanden anderen ist auch schon" (Interview 15).*

Für Personen, die nie einen eigenen PKW hatten, steht es hingegen außer Frage, sich bei Bedarf einen PKW im Familienkreis leihen zu können oder abgeholt zu werden. Bemerkenswerterweise wird selten mit finanziellen Aspekten bezüglich des PKW-Kaufs argumentiert. Der „Preis für die Unabhängigkeit" wird gerne gezahlt, zumindest solange am Land gelebt wird oder der PKW noch regelmäßig für längere Zeit besucht wird und kein finanzielles Erfordernis für einen Verkauf besteht.

Unabhängigkeit in der Stadt – öffentlicher Verkehr

Im Gegensatz zur ländlichen Perspektive ist die Nutzung des PKW in der Stadt eine gänzlich andere.

> *„In Wien find ich das Autofahren sinnlos, für mich hat das keinen Mehrwert" (Interview 14).*

Alle Assoziationen mit erreichter Unabhängigkeit durch den Führerschein sind in der Stadt irrelevant, da diese durch den ÖV bzw. durch kürzere Wege zu Fuß gegeben sind.

> *„Mir taugt es da, weil man kann da alles machen, was man will, man braucht eigentlich auf keinen Acht geben im Endeffekt. […] ich muss jetzt niemanden mehr irgendwohin fahren, ich bin komplett befreit. Ich habe keine Verpflichtungen was das Auto betrifft jetzt. […] eigentlich könnt ich auch überall zu Fuß hin gehen in Wien, weil es ist alles so nah eigentlich, man glaubt`s gar nicht" (Interview 7).*

Zudem wird die öffentliche Erreichbarkeit zu jeder Uhrzeit genannt, insbesondere da Wien ein sehr gutes Angebot durch die 24 Stunden U-Bahn am Wochenende hat, welche zeitliche Flexibilität ermöglicht.

> *„In der Stadt brauch ich kein Auto, es gibt da 24 Stunden öffentliche Verkehrsmittel" (Interview 16).*

Diese theoretische Erreichbarkeit aller Ziele bewirkt weiter, dass alle Wege automatisch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, sogar wenn dies mit mehrmaligem Umsteigen verbunden ist. Es stellt sich rasch eine Gewohnheit ein und daher werden keine Alternativen ausprobiert, weder das Rad noch der PKW, selbst wenn sich Wegzeiten dadurch verkürzen würden.

„Aber in Wien ist es halt so, dass ich doch sehr viel mit die Öffis fahr und dementsprechend nicht das Bedürfnis halt habe Rad zu fahren" (Interview 9).

Ergänzend zum öffentlichen Angebot werden teilweise Car-Sharing Angebote genutzt, vor allem für notwendige Transporte. Das Car-Sharing Angebot trägt weiter zur Unabhängigkeit bei, in diesem Fall von der Notwendigkeit einen eigenen PKW zu besitzen.

PKW-Nutzung in der Stadt - „[…] man muss jetzt doch weiter wohin oder etwas abholen, zum Beispiel eben Möbel oder sowas. Aber da find ich es eben gut, dass es eben diese Car-Sharing Sachen gibt, weil dann überlegt man sich doch noch zweimal eher ob man sagt man kauft sich wirklich ein Auto oder man macht einfach Car-Sharing" (Interview 5).

Außerdem wird von einigen Interviewten ein Motorrad oder ein E-Scooter verwendet. Diese erlauben individuelle Fortbewegung, ohne die Nachteile der PKW-Nutzung in der Stadt.

„Als ich am Freitagnachmittag im Stau gestanden bin, wo wir rausgefahren sind, das nervt dann halt auch ein bisschen. Mit dem Motorrad habe ich eben den Vorteil ich kann durch" (Interview 6).

Bemerkenswerterweise wird das Rad von keiner befragten Person, weder am Land noch in der Stadt, mit Freiheit oder Unabhängigkeit assoziiert. Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass das Rad keine Lösung für alle Wege zur jeder Tageszeit bietet, weder in der Stadt noch am Land. Am Land vor allem aufgrund der Wegelängen (s. Kap. 5.1.4), in der Stadt aufgrund der oft genannten Wetterabhängigkeit und des hoch empfundenen Nutzungsaufwands durch Infrastrukturmängel (s. Kap. 5.2.3).

Element	Einflussfaktoren	Wirkung auf Mobilitätsverhalten	Beurteilung Einflusshöhe
Erreichbarkeit	Unabhänigkeit, Flexiblität	Land: PKW-Nutzung; Stadt: ÖV-Nutzung	hoch

Tabelle 28: Erreichbarkeit ermöglicht Unabhängigkeit – Wirkung auf Mobilitätsverhalten

5.4 Soziale Aspekte und deren Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten

In der Folge werden soziale Aspekte beschrieben, welche Auswirkung auf das individuelle Mobilitätsverhalten haben. Diese haben keinen speziellen räumlichen Bezug, sind jedoch nicht minder relevant. Der pragmatische Zugang zur Mobilität in dieser Generation und der Einfluss von Bekannten sowie des Selbstbildes bezüglich körperlicher Aktivitätspräferenzen werden geschildert. Die Höhe des Einflusses auf das Mobilitätsverhalten der erwähnten sozialen Aspekte wird in den Tabellen 29-31 unter „Beurteilung Einflusshöhe" in „niedrig", „mittel" und „hoch" bewertet.

5.4.1 Pragmatischer Zugang zu Mobilität – Generationsfrage

Unter den Befragten zeichnet sich ein pragmatischer Zugang zur Mobilität ab. Dieser äußert sich im Wechsel zwischen den Modi je nach Verfügbarkeit und individuellen Erfordernissen. Positive Assoziationen bedeuten nicht, dass die Nutzung des PKW in anderen Strukturen weitergeführt werden muss. Zudem hatte die Hälfte der interviewten Personen bereits am Land kein eigenes Auto zur Verfügung und es wird nicht als Benachteiligung angesehen, sich einen PKW leihen zu müssen.

> *„Ja Auto war nicht da, also die Option habe ich nicht gehabt. Na gut, ich hätte es mir eigentlich öfters ausborgen können, aber da war auch bisschen der Gedanke von, dass es nicht unbedingt notwendig ist mit dem Auto, ich sag mal bisschen Umwelt, bisschen gesundheitlich" (Interview 5).*

Dazu sollte erwähnt werden, dass die Personen, welche keinen PKW am Land besessen haben, die Möglichkeit hatten, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Rad oder zu Fuß ihre täglichen Ausbildungs- und Arbeitswege zurückzulegen, sowie sich bei Bedarf einen PKW zu leihen. Selbst wenn am Land grundsätzlich gerne Auto gefahren wurde und positive Erinnerungen damit verknüpft sind, ist die Entscheidung in Wien ohne PKW zu leben für die meisten eine leichte.

> *„[…] macht Spaß das Autofahren, ich fahr auch gerne Auto. Muss ich ehrlich sagen, in Wien ein Auto, für die Wege die ich mach, für die zahlt es sich nicht aus" (Interview 4).*

Darüber hinaus ist selbst wenn der Wunsch ein Auto zu besitzen verlockend ist, der Gedanke es derzeit nicht zu benötigen schwerwiegender.

> *Auto - „Ja ich hätte schon gerne eines, ja. Wobei ich es halt nicht brauche. Also nicht in den nächsten Jahren […] Wenn ich mal Kinder hab. Weil das Bild von dem Daddy der sein Kind mit dem Porsche in die Kindertagesstätte fährt find ich halt irgendwie lässig" (Interview 20).*

Ferner stellen die interviewten Personen, welche einen PKW besitzen oder einen vor ihrem Umzug besessen haben, großteils fest, diesen in der Stadt schlichtweg nicht zu benötigen. Daher wurde dieser eher nicht mitgenommen oder verkauft.

> *„[…] deswegen habe ich es verkauft. Wenn ich so viel herumgefahren wäre […] aber das ist ja komplett irrsinnig. Das brauchst du in Wien nicht. Wenn du mit dem Auto fährst bist gleich viel langsamer, weilst immer im Staus stehst" (Interview 7).*

Es wird großes Unverständnis für PKW-Nutzerinnen und -Nutzer in der Stadt geäußert, da dies aufgrund der wahrgenommen Nachteile als sinnlos erachtet wird.

> *„Ich versteh keinen Autofahrer in Wien. Wirklich nicht. Da bin ich fest der Meinung, stärkere Intervalle und mehr Leute in die Öffis rein und aus" (Interview 1).*

Dieses hohe Unverständnis ist stark vertreten innerhalb der befragten Gruppe. Die Möglichkeiten, die die Nutzung des PKW am Land schafft, können in der Stadt anders verwirklicht werden, daher wird pragmatisch zwischen den verschiedenen Modi gewechselt, je nach räumlicher Struktur.

Element	Einflussfaktoren	Wirkung auf Mobilitätsverhalten	Beurteilung Einflusshöhe
Pragmatischer Zugang	Raumstruktur, finanzielle Situation	Land: PKW-Verfügbarkeit notwendig; Stadt: ÖV-Nutzung	hoch

Tabelle 29: Pragmatischer Zugang zu Mobilität – Wirkung auf Mobilitätsverhalten

5.4.2 Einfluss des Mobilitätsverhaltens Bekannter – Schwerpunkt Radfahren

Aus den Schilderungen der Interviewten kann geschlossen werden, dass die Nutzung des Rades durch das Verhalten ihrer Bekannten beeinflussbar ist. Grundsätzlich geben die meisten Befragten an, dass ihre Bekannten ein ähnliches Mobilitätsverhalten aufweisen wie sie selbst.

> *„Ich glaub das eigentlich, dass jeder von meinen Kollegen und Freunden U-Bahn fährt, weil es so schnell geht. Ja nein also unterscheiden tut es sich nicht wirklich" (Interview 10).*

Die Schilderungen von Bekannten beeinflussen, ob das Rad als attraktive Alternative zu anderen Modi gesehen wird; insbesondere, wenn deren Beweggründe nachvollziehbar geäußert werden, ist die Überlegung vorhanden, dieses Alternativen auszuprobieren.

> *„[…] was so Freundinnen erzählen wie schnell man eigentlich mit dem Rad ist, im Vergleich zu Öffis auch oft. Und deshalb bin ich auch wirklich gewillt es zu versuchen" (Interview 9).*

Ebenfalls relevant ist, wenn keine Erfahrungen gemacht wurden und im Bekanntenkreis niemand ist, der eine bestimmte Verhaltensweise hat. Die Probleme anderer Nutzergruppe sind nicht bekannt bzw. nicht verständlich. Dies kann zu Unverständnis führen und starke Aggressionen können sich entwickeln.

> *„Ja Radfahrer sind für mich ein rotes Tuch. […] das Problem ist in Wien hast du wahnsinnig viele Möglichkeiten mit einem Rad zum Fahren […] die Leute nutzen es aber nicht. Da haben sie Links einen Radweg und Rechts fahren sie auf der Straße und das ist das mich total anfault. Und auch die meisten Radfahrer sind total uneinsichtig gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern" (Interview 18).*

Element	Einflussfaktoren	Wirkung auf Mobilitätsverhalten	Beurteilung Einflusshöhe
Einfluss des Verhaltens anderer	Radfahrende im Bekanntenkreis	Stadt: positive Einstellung gegenüber Radfahren - steigert Wille es zu probieren	niedrig

Tabelle 30: Einfluss des Mobilitätsverhaltens Bekannter – Wirkung auf Mobilitätsverhalten

5.4.3 Die Rolle des Selbstbildes in Bezug auf körperliche Aktivität

Das Selbstbild bestimmt geäußerte Begründungen für Verhalten

Begründungen, die oft erst überlegt werden, wenn danach gefragt wird, sollen das Selbstbild bestätigen und nach außen hin repräsentieren, je nachdem was die sozialräumliche Umgebung als adäquates Verhalten und Rechtfertigung dafür ansieht. In diesen Zusammenhang sind fernerhin die Äußerungen bezüglich körperlicher Aktivität zu betrachten.

Einfluss der Präferenzen in Bezug auf körperliche Aktivität oder Bequemlichkeit

Das eigene Aktivitätslevel und wie sich darüber geäußert wird, variiert stark nach persönlichem Selbstbild sowie in welchen Kreisen man sich bewegt. Einige Präferenzen und deren Rechtfertigung werden geprägt von Erfahrungen und von Bezugspersonen. Die Interviewten sind gegenüber körperlicher Aktivität überwiegend positiv gestimmt, vor allem als Ausgleich zur sitzenden Tätigkeit am Arbeitsplatz. Diese Aktivität wird gerne im Alltag bei der Zurücklegung bestimmter Wege eingebaut, besonders zu Fuß gehen ist beliebt; überdies wird Radfahren oder Inlineskaten genutzt.

> *„[…] ich habe den Sport im 1. Bezirk […] da geh ich auch ab und zu zu Fuß von mir hin, also ich schau schon, dass ich zu Fuß auch unterwegs bin. Weil ich habe einen sitzenden Beruf und mir es halt wichtig mich fortzubewegen und was zu machen […]" (Interview 2).*

Die Begründung Bequemlichkeit wird durchaus auch von einzelnen Personen angegeben.

> *Präferenz bzgl. Radfahren am Land – „Aber dann im Herbst und Winter, wenn es dann kälter wird, bin ich lieber mit dem Auto gefahren. Sicher auch zum Teil aus Bequemlichkeit, gebe ich auch zu. Ich wollte auch nicht" (Interview 17).*

Wie körperliche Aktivität im Alltag ausgelebt werden kann, ist ebenfalls durch Planung bestimmbar, insbesondere durch die Gestaltung von Fuß- und Radwegen. Zudem sind die Bedingungen für Bequemlichkeit durch Planung beeinflussbar. Bequemlichkeit wird unterschiedlich definiert und hat immer bestimmte Bedingungen zu erfüllen, die Nutzung des PKW in der Stadt ist beispielweise nicht pauschal bequem, verfügbare Parkplätze sind dafür notwendig.

> *„[…] wenn ich weiß, ich kann gemütlich dorthin fahren und muss jetzt da nicht irgendwie durch den ersten Bezirk durch, wo dann Bims [Anm.: Straßenbahnen], Hundertmillionen Spuren und die Autos sowieso. Also wenn ich weiß es sind angenehme Wege, dann bleib ich auf jeden Fall beim Auto also, wenn ich weiß ich kann dort parken" (Interview 11).*

Raumstrukturelle Elemente beeinflussen, ob ein Modus angenehm nutzbar ist, unter anderem im Sinne von angenehmer körperlicher Aktivität oder Bequemlichkeit.

Element	Einflussfaktoren	Wirkung auf Mobilitätsverhalten	Beurteilung Einflusshöhe
Selbstbild - Aktivität	Präferenzen bzgl. körperlicher Aktivität	Land u. Stadt: positive Einstellung gegenüber aktiver Mobilitätsformen	niedrig

Tabelle 31: Rolle des Selbstbildes – Wirkung auf Mobilitätsverhalten

5.5 Ansatzpunkte für Planerinnen und Planer

Abgesehen von raumstrukturellen und sozial(räumlichen) Elementen konnten durch die Erhebung auch einige Ansatzpunkte festgestellt werden, welche (nicht nur) für Planerinnen und Planer relevant sind. In der Folge werden Aussagen über die Wahrnehmung von Veränderungsmöglichkeiten der Raumstruktur und des Verhaltens anderer getroffen. Des Weiteren kann Potential zur Verhaltensänderung der interviewten Personen festgestellt werden, sowie Präferenzen und Probleme, welche auf bestimmte Ansatzpunkte heruntergebrochen werden können. Die Wirksamkeit der erwähnten Ansatzpunkte, zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens, wird in den Tabellen 32-34 unter „Beurteilung Wirksamkeit" in „niedrig", „mittel" und „hoch" bewertet.

5.5.1 Wahrnehmung der Veränderungsmöglichkeiten von Raumstruktur und dem Verhalten anderer

Die Möglichkeit der Veränderungen von Raumstruktur und dem Verhalten anderer wird von den befragten Personen als sehr gering eingeschätzt. Lediglich Veränderungen, die bereits beobachtet wurden, werden an anderer Stelle als realistisch erachtet.

Raumstruktur – Wahrnehmung der Veränderungsmöglichkeiten

Die Frage nach Verbesserungen der Infrastruktur in der Stadt trifft tendenziell auf Überforderung; relativ konkrete Ideen wie die Folgende finden sich selten:

> *„Was viel mehr sein könnte sind so Bäume in Gassen. Also nicht wirklich so da ist Grün und dort nicht und da ist es wieder, sondern so über die ganze Stadt bisschen Grün. Ist aber schwer zu realisieren […] Aber man könnte dran arbeiten auf alle Fälle" (Interview 4).*

Selbst in dieser Aussage schwingt Zweifel über die mögliche Durchsetzung des Wunsches mit. Überwiegend trifft man auf folgende Einstellung:

> *„Interviewer: Hättest du gern mehr Grün in der Stadt?*
>
> *X: Ja aber, das geht nicht, weil dann hast keine Häuser mehr drin in der Stadt" (Interview 6).*

Eine mögliche Durchsetzung der Überlegungen und Wünsche der Befragten wird von ihnen selbst als nicht realistisch angesehen. Hinzukommend haben die meisten Interviewten keine konkrete Vorstellung, wie sich die Stadt bzw. öffentlicher Raum entwickeln soll.

> *„Aber es wäre schon eine Überlegung vielleicht find ich, dass man den Innenstadtbereich von Autos freihält. Aber dass ich mir das von mir jetzt selber aus gewünscht hätte?" (Interview 16).*

Ferner werden die Lösungen für erwähnte Probleme oder die Erfüllung von Wünschen nicht in der Gestaltung der Raumstruktur gesehen. Beispielweise wird die Implementierung von mehr Begrünung anstatt von Parkplätzen nicht in Betracht gezogen, obwohl keine der Personen die Notwendigkeit sieht, mit dem PKW in die innere Stadt zu fahren und viele den Wunsch nach mehr Grün äußern. Ein Großteil der Elemente der Raumstruktur werden als nicht veränderbare Tatsache wahrgenommen, und daher nicht als Ergebnis von Entscheidungen, somit können sie sich nicht in eine erwünschte Richtung entwickeln. Obgleich wenn beispielweise Veränderungen in unmittelbarer Nachbarschaft passieren, werden diese wahrgenommen, reflektiert, beurteilt und können in Folge gefordert werden. Die Forderung nach mehr baulich getrennten Radwegen ist zum Beispiel durchaus vorhanden:

> *Veränderungswünsche - „[…] vielleicht doch mehr baulich getrennte Radwege" (Interview 5).*

Dies zeigt auf, wie wichtig es ist, Veränderungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes und deren positive Wirkungen auf geäußerte Anliegen aufzuzeigen und als Lösungen für bestehende Probleme zu kommunizieren. Zudem kann es förderlich sein, bewusst zu machen, dass die Gestaltung des öffentlichen Raumes planbar und veränderlich ist, um die Vorstellungskraft anzuregen, damit Veränderungen nicht als unmöglich abgewertet werden. Des Weiteren könnte es schwierig sein im Rahmen von Beteiligungsprozessen ein breites Spektrum an Bürgerinnen und Bürgern einzubinden, da sich diese der vielen Gestaltungsmöglichkeiten nicht bewusst sind und sich daher nicht einbringen wollen.

Verhalten anderer – Wahrnehmung der Veränderungsmöglichkeiten

Ähnlich negativ wie die Möglichkeiten zur Veränderung von raumstrukturellen Elementen wird die des Verhaltens anderer eingeschätzt. Die Nutzung eines privaten PKW in der Stadt ist meist nicht nachvollziehbar, aber es wird eher als wahrscheinlich angesehen, dass eine technologische Lösung kommt, als dass diese andere Modi nutzen würden.

> *„Also ich glaub man hat schneller ein Elektroauto entwickelt, dass gescheit fahren kann, als dass du die Leute in die Öffis bringst" (Interview 1).*

Dies gilt nicht nur für den Wechsel von PKW auf öffentliche Verkehrsmittel, sondern ebenso für den Wechsel zur Rad-Nutzung.

> *„Und ich glaub nicht dran, dass du die Leute mehr zum Radfahren bewegen kannst, weiß nicht, das glaub ich einfach nicht. Vielleicht bringt es ja was mit den Elektrorädern, aber da müssten sie wahrscheinlich ordentlich in Radwege investieren" (Interview 6).*

Dem Elektroantrieb an sich wird Lösungspotential zugesprochen, ob als Antrieb für PKW oder bei E-Bikes. Der Ersatz des Antriebes in Autos trägt jedoch wenig zur Lösung der genannten Probleme bei, da bespielweise das hohe PKW-Verkehrsaufkommen, welches zu geringem Sicherheitsgefühl am Rad führt, dadurch nicht verändert wird. Des Weiteren können Elektroautos aufgrund ihrer geringeren Geräuschentwicklung zur Senkung der Sicherheit für andere führen. Lediglich E-Bikes könnten einige Aspekte der Radnutzung vereinfachen, da Einwände wie zum Beispiel verschwitztes Ankommen am Arbeitsplatz weniger relevant werden.

Ansatzpunkt	Faktor	notwendige Wirkung von Maßnahmen	Beurteilung Wirksamkeit
Wahrnehmung Möglichkeiten zur Veränderung	Raumstruktur	Wunsch- u. Problemäußerungen, Forderungen von Änderungen	hoch
	Verhalten anderer	Forderungen von Änderungen	mittel

Tabelle 32: Ansatzpunkt: Wahrnehmung Möglichkeiten zur Veränderung – Beurteilung Wirksamkeit auf Mobilitätsverhalten

5.5.2 Veränderungswünsche des individuellen Mobilitätverhaltens

Wenige Veränderungswünsche des individuellen Mobilitätsverhaltens werden direkt geäußert, außer in Bezug auf aktive Mobilität. Einige haben den Wunsch, das Radfahren in Wien in ihren Alltag zu integrieren, oder zumindest ab und zu für Freizeitwege zu nutzen. Dies liegt an einer grundsätzlich

positiven Einstellung gegenüber Radfahren und im Wunsch nach mehr körperlicher Betätigung. Zudem wird das Rad in der Stadt als alltagstaugliches Verkehrsmittel wahrgenommen. Aber im Wesentlichen ist kein Druck da, das persönliche Mobilitätsverhalten zu verändern, da die hauptsächlich genutzten öffentlichen Verkehrsmittel in Wien sehr gut funktionieren.

> *Radfahren - „Es hat sich bis jetzt ergeben, also so, dass ich mit der U-Bahn komm ich überall eigentlich gut hin" (Interview 17).*

Solange etwas funktioniert und sich keine Gründe entwickeln, das bestehende Verhalten zu überdenken, wird dieses weitergeführt. Routinen im menschlichen Verhalten stellen sich wieder schnell ein, auch nach einem Umzug, vor allem bei gleichbleibenden Wegen. Eine positive Einstellung gegenüber einem Verkehrsmittel reicht nicht aus, um eine Verhaltensänderung herbeizuführen; insbesondere, wenn teilweise massive Bedenken vorhanden sind, wie beim Radfahren in der Stadt.

Ansatzpunkt	Faktor	notwendige Wirkung von Maßnahmen	Beurteilung Wirksamkeit
Veränderungs-wünsche	eigenes Mobilitätsverhalten	Steigerung aktiver Mobilität	mittel

Tabelle 33: Ansatzpunkt: Veränderungswünsche – Beurteilung Wirksamkeit auf Mobilitätsverhalten

5.5.3 Ansatzpunkte für angesprochene Wünsche, Präferenzen und Probleme

Die von den Befragten angesprochenen Wünsche, Präferenzen und Probleme werden in der Folge auf mögliche Ansatzpunkte heruntergebrochen.

Förderung aktiver Mobilitätformen

Sämtliche Interviewpartnerinnen und -partner stehen aktiver Mobilität positiv gegenüber. Insbesondere Personen mit überwiegend sitzender beruflicher Tätigkeit versuchen körperliche Aktivität in ihre alltäglichen Wege zu integrieren, meist in Form von zu Fuß gehen. Zudem sehen die Meisten das Radfahren grundsätzlich positiv. Diejenigen, welche darüber nachgedacht haben, Radfahren in ihren Alltag zu integrieren oder dies bereits ausprobiert haben, äußern jedoch teilweise erhebliche Bedenken. Um diese auszuräumen, wird der Ausbau von Radinfrastruktur, explizit baulich getrennter Radwege, direkt gefordert. Die befragten Personen wollen ihre positive Einstellung, welche auf verschiedenen geäußerten Vorzügen wie gesundheitlichen oder umweltbezogenen Aspekten beruht, in der Stadt ausleben können. Daher sind folgende Ansatzpunkte bezüglich Radverkehrsförderung naheliegend.

Überforderung und Orientierungsschwierigkeiten am Rad minimieren

Eines der größten geäußerten Probleme sind Schwierigkeiten mit der Orientierung am Rad. Die Radinfrastruktur im Allgemeinen wird als verwirrend beschrieben. Unübersichtlich scheint der ständige Wechsel zwischen den verschiedenen Arten der Radinfrastruktur (Rad- od. Mehrzweckstreifen, Radweg, gemeinsam geführter Rad- u. Fußweg etc.) zu sein und ob überhaupt ein dafür vorgesehener Weg vorhanden ist. Vor allem im Vergleich zu öffentlichen Verkehrsmitteln wird die Orientierung am Rad als kompliziert erachtet, insbesondere wird die Wegfindung mittels U-Bahn als einfacher empfunden. Dementsprechend wäre ein Netz durchgehender Hauptverbindungen für Fahrräder, auf dem die Orientierung leichtfällt, von Vorteil. Dies müsste nicht unbedingt die schnellste Verbindung sein,

solange auf diesen Wegen die Orientierung leichtfällt und ein hohes Sicherheitsgefühl aufkommen kann. Eine verbesserte Kennzeichnung der zu befahrenden Wege sowie vermehrte Beschilderung der Richtungen könnten zudem zur besseren Orientierung auf den bestehenden Wegen beitragen.
Des Weiteren sind Navigationsprogramme am Smartphone beim zu Fuß gehen und Autofahren in Benutzung, hingegen die Möglichkeiten am Rad sind wenig bekannt.

> *Radfahren - „Ja voll gern! Aber ich trau mich nicht. Wenn es vielleicht so ein Navigationssystem geben würde [...] gut bei mir kenn ich mich jetzt schon aus, bei der Börse und so im Ersten kenn ich mich schon aus, aber ich muss einfach zu einem bestimmten Punkt, wie komm ich dahin? Das Handy in der Hand halten geht ja schlecht?" (Interview 7).*

Ferner könnte das Verbreiten von Systemen, welche die Navigation am Rad erleichtern, wie beispielsweise die App Bike Citizens, zur Reduktion des Gefühls der Orientierungslosigkeit beitragen.
Zusätzlich zu den Schwierigkeiten bei der Orientierung wird von einer generellen Überforderung beim Radfahren in der Stadt berichtet. Die Verhaltensregeln, insbesondere Vorrangregeln, sind oft nicht bekannt. Die Unsicherheit wie man sich korrekt im Straßenverkehr als Radfahrer in der Stadt verhält, macht Unterstützung notwendig. Leicht zugängliche und verständliche Informationen wären zur Erleichterung des Einstiegs sinnvoll, im Speziellen könnte das Weitergeben von Erfahrungen und Wissen durch erfahrene Radlerinnen und Radler in Wien für interessierte Personen angenehm sein. Eine Begleitung bei den ersten Fahrten mit dem Rad wird als wünschenswert empfunden.

> *„Wenn ich jemand hätte der mit mir fahren würde dann würde ich es machen, aber alleine kann ich es nicht ausprobieren" (Interview 7).*

Durch diese Begleitung könnten die ersten Strecken mit dem Rad in Wien als weitaus angenehmer in Erinnerung bleiben, als bei den befragten Personen, die diese Unterstützung nicht vorgefunden haben.

Senkung des Nutzungsaufwandes des Rades – sichere Radabstellplätze gewährleisten

Für die Höhe des Nutzungsaufwandes des Rades ist der verfügbare sichere Abstellplatz von Relevanz. Die Angst vor Diebstählen ist in der Stadt in Bezug auf Fahrräder weit verbreitet. Insbesondere im Wohngebäude ist ein vor Diebstahl und Vandalismus sicherer, witterungsgeschützter und ebenerdiger Abstellplatz ein relevanter Faktor für die Anschaffung eines Rades.

> *Voraussetzung für Anschaffung eines Fahrrades - „Wenn ich einen Platz hätte wo ich es hinstellen könnte, dann gerne" (Interview 8).*

Am Arbeitsplatz oder an anderen Zielen, an denen man sich länger aufhält ebenso, sind diese wichtig, da nur Radabstellräume oder Radboxen diese Voraussetzungen bieten. Im öffentlichen Raum sind zumindest Radbügel Mindestvorrausetzung, um die Nutzung des Rades nicht zu verkomplizieren. Kritik wird an der geringen Zahl an Abstellplätzen außerhalb der Innenstadt geäußert.

> *„Die Radabstellplätze da wären nicht schlecht, wenn das mehr wären, weil wenn man aus der Innenstadt raus kommt merkt man doch, dass es recht wenig werden" (Interview 5).*

Die Optionen Radversicherungen und -codierungen wurden von niemandem erwähnt, daher könnte die Steigerung derer Bekanntheitsgrade die Befürchtungen bezüglich Diebstählen mindern.

Förderung des Radfahrens als ergänzende Mobilitätsoption durch ein Angebot an Leihrädern

Die Einstellung gegenüber dem Angebot der Citybikes ist ebenfalls prinzipiell positiv, dennoch ist der Anteil der tatsächlichen Nutzerinnen und Nutzer unter den Befragten gering.

> *Citybikes - „[…] ist sehr verlockend find ich, weil es ja an sehr vielen U-Bahn-Stationen ist, aber ich habe es ehrlich gesagt noch nie drauf geschaut wie das jetzt funktioniert, dass ich es jetzt ausleihen kann und damit fahren kann" (Interview 15).*

Das oft nicht vorhandene Wissen über das Anmeldungs- und Leihprozedere zur Nutzung von Citybikes ist ein Hindernis, dem mit gezielter Information entgegengewirkt werden könnte, beispielsweise durch eine Werbekampagne, die dies erklärt. Des Weiteren wird die Ausweitung der Stationen gefordert, auf weniger dicht bediente Gebiete, abseits von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und in dichteren Abständen.

> *„[…] das mit den Citybikes find ich gut, sehr gut sogar, aber vielleicht wäre da noch die Möglichkeit, dass man vielleicht noch ein paar Standorte dazu gibt. So etwas wäre vielleicht auch interessant für Leute, beziehungsweise für mich, eigentlich" (Interview 2).*

Personen, für die das Radfahren weniger attraktiv ist, geben teilweise an, dass sie nicht verschwitzt an ihren Zielen ankommen wollen, Citybikes in Form von E-Bikes könnten diese Sorge vermindern.

Sicherheitsempfinden am Rad und für zu Fuß Gehende erhöhen

Die Befragten schildern Sicherheitsbedenken bezüglich der Radnutzung, vor allem baulich getrennte Wege sind eine häufige Forderung. Gemeinsam geführte Rad- und Fußwege sind besonders bei Personen, die viel zu Fuß gehen, unbeliebt, Alternativen werden gefordert.

> *„Und auch grundsätzlich find ich, dass man da eine bessere Trennung machen könnte. Ansonsten sind wirklich die Fußwege in Wien schon durchaus ok" (Interview 2).*

Die gemeinsame Wegführung von Radfahrenden und MIV wird gleichermaßen negativ beurteilt. Speziell die Vorstellung, an einer Straße mit hohem MIV-Aufkommen lediglich einen Rad- oder Mehrzweckstreifen zur Verfügung zu haben, erzeugt hohe Bedenken. Das Sicherheitsempfinden am Rad ist insbesondere dann niedrig, wenn hohe PKW-Verkehrsstärken vorhanden sind oder wenn auf Spuren mit Straßenbahnschienen gefahren wird.

> *Wünsche - „[…] dass es vielleicht wirklich an großen Straßen überall einen geschützten Radweg gibt. Es gibt nicht so einen gekennzeichneten, da fahren sie ja dann trotzdem auch drüber, sondern so eine geschützten" (Interview 9).*

Um die Sicherheitsbedenken der potentiellen Radlerinnen und Radler zu entschärfen, wäre aber nicht nur bauliche Trennung möglich, sondern genauso beispielsweise die Einführung eines Tempolimits, die Verbreiterung der Rad- bzw. Mehrzweckstreifen oder eine ganze Spur zur alleinigen Befahrung durch Radfahrende zu deklarieren.

Erholungswert im öffentlichen Raum und die Wohnqualität erhöhen – Reduktion des PKW-Verkehrsaufkommens

Die positive Einstellung gegenüber Radfahren in der Stadt resultiert aufgrund der genannten Bedenken nicht in hoher Nutzung. Dagegen ist zu Fuß gehen als aktive Mobilitätsform sehr beliebt unter den interviewten Personen, da großteils ein interessantes Angebot an den Wegen vorhanden ist. In der

Wohnumgebung ist eine hohe Nutzungsmischung förderlich, damit Wege gerne zu Fuß zurückgelegt werden; wenn diese nicht vorhanden ist, werden längere Wege mit anderen Modi in die Innenstadt zurückgelegt, wo erwünschtes Angebot gegeben ist.

> *Lokale - „Sind die meisten eigentlich immer in der Stadt. Also so in der näheren Umgebung, ganz selten, dass wir da wirklich in ein Café oder Restaurant gehen" (Interview 15).*

Ein weiterer Grund, warum zu Fuß gehen so beliebt ist, ist dass es als Ausgleich zum sitzenden Berufsalltag gesehen wird. Der Erholungswert ist während des zu Fuß Gehens in der Stadt jedoch eingeschränkt, vor allem durch den durch MIV verursachten Verkehrslärm. Abgesehen von Ruhe wird mehr Begrünung gewünscht.

> *Grünraum - „Ja mehr Angebot wäre irgendwie, ich weiß es ist schwer bis nicht umsetzbar, aber das wäre schon nett. Besonders da im 6. gibt es relativ wenig, das wäre schon schön, würde mir schon gefallen" (Interview 2).*

Die ausgleichende Wirkung von alltäglicher Bewegung im öffentlichen Raum ist noch nicht ausgereizt und könnte durch Maßnahmen zur Senkung des Lärms, Erhöhung der Begrünung und Verringerung der Sicherheitsbedenken zu einer Steigerung der Lebensqualität führen. Den Erholungswert des Aufenthalts im öffentlichen Raum zu erhöhen, hätte zusätzlich den Effekt, dass Freizeitwege in Erholungsräume reduziert werden könnten.

Ein Weg, um diese Ziele zu erreichen, ist die Reduktion des PKW-Verkehrsaufkommens. Zur subjektiv merkbaren Senkung von Lärmbelastung müsste das MIV-Aufkommen jedoch deutlich gesenkt werden. Zu weiteren Lärmschutzmaßnahmen ist Begrünung im öffentlichen Raum sinnvoll, beispielweise können begrünte Fassaden zur Lärmreduktion beitragen. Dies trägt gleichzeitig zur Wunscherfüllung nach mehr „Grün" in der Stadt bei. Eine geringere Anzahl an Parkplätzen im öffentlichen Raum würde die Fläche für andere Zwecke, wie beispielweise die erwünschte Begrünung, schaffen. Entsprechende positive Einstellungen gegenüber Maßnahmen für die Reduktion des PKW-Verkehrsaufkommen in der Stadt werden vereinzelt direkt geäußert. Ferner würde eine Reduktion von Stellflächen im öffentlichen Raum, vor allem in der Innenstadt, von einigen Interviewten unterstützt.

> *„Naja sicher, weil wenn die Autos wegfallen würden, wenn es eine autofreie Zone einführen würden. Inneren Bezirke autofrei, hätte ich auch nix dagegen" (Interview 7).*

Das Parken im öffentlichen Raum ist bereits mit hohem Nutzungsaufwand verbunden, da langes Parkplatzsuchen nach jeder Benützung notwendig ist. Private Garagen sind laut Angaben der Befragten zu teuer. Eine schrittweise Erhöhung der Parkgebühren und Reduktion der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum, könnte zum Hinterfragen des tatsächlichen Nutzens des PKW in der Stadt führen, zumindest bei Personen, für die diese nicht unbedingt notwendig ist.

Um breiten Widerstand abzufedern, könnte die gewonnene Fläche umgestaltet und durch positiv konnotierte Gestaltungselemente wie Begrünung ersetzt werden. Die interviewten Personen äußern jedoch den Wunsch, beispielweise im Fall eines Möbeltransportes, mit einem PKW in der Nähe ihres Wohnhauses parken zu dürfen. Entsprechende Kurzparkzonen und verfügbare Parkplätze bei Bedarf sind erforderlich, um Ablehnung gegenüber genannter Maßnahmen zu verringern. Besonders bedeutend ist die Kommunikation der positiven Effekte geplanter Umgestaltungen. Veränderung erzeugt meist Widerstand, vor allem von Profiteuren der gegenwärtigen Situation, selbst wenn diese für den Großteil der Mitmenschen Nachteile erzeugt (beispielweise verhindert das Dauerparken im öffentlichen Raum

die Flächennutzung für andere langfristig). Zudem sind die Zweifel an der grundsätzlichen Gestaltbarkeit des öffentliches Raumes problematisch (s. Kap. 5.5.1).

Car-Sharing Angebot ausbauen

Die Interviewpartnerinnen und -partner sind großteils kritisch in Bezug auf PKW-Nutzung in der Stadt und damit ebenso dem bestehenden Car-Sharing Angebot gegenüber. Lediglich zwei Zwecke werden genannt, für die ein PKW benötigt wird, diese sind Transport von größeren Gegenständen (bspw. Möbel) und Besuche von Verwandten am Land. Das bestehende Car-Sharing Angebot wird von einigen Befragten bereits genutzt. Lediglich für Verwandtenbesuche über das Wochenende am Land ist dieses nicht ausreichend vorhanden, nicht bekannt oder zu teuer.

> *Car-Sharing - „[...] um da mehr Reichweite zu gewinnen, gehört einerseits das Gebiet ausgebaut, weil wenn ich mir nur in die Stadt konzentriere, da brauch ich das Auto nicht […]" (Interview 4).*

Die befragte Gruppe an Personen zeigt einen Bedarf an Leihautos über längerer Zeiträume zur Nutzung außerhalb der Stadt auf. Etwaiges Angebot könnte bei entsprechender Bewerbung (unter anderem mit finanziellen Vorteilen) als eine angenehme Alternative zum eigenen PKW, welcher nur selten genutzt wird, sein. Dieses Angebot wäre insbesondere deshalb wichtig, da sich viele der interviewten Personen ungerne wieder in die Abhängigkeit von unzureichenden öffentlichen Verkehrsmitteln und Verwandten mit PKW begeben wollen (s. Kap. 5.3.8).

Verbesserung des öffentlichen Verkehrs

Die Zufriedenheit mit öffentlichen Verbindungen innerhalb der Stadt ist hoch. Bedenken bezüglich Sauberkeit und Sicherheit kommen lediglich an einer einzelnen U-Bahn-Linie (U6) sowie einzelnen Haltestellen (Bspw. Praterstern) auf. Im Speziellen für Sauberkeit könnte durch einfache Maßnahmen gesorgt werden. Ferner sind einige Anmerkungen bezüglich der Bedienzeiten und Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel vorhanden, vor allem in der Nacht und zu Stoßzeiten werden Verbesserungen gefordert.

> *„Da müssten sie vielleicht ein bisschen einmal die Intervalle manchmal erhöhen, grad in der Früh und so" (Interview 2).*

Die Interviewpartnerinnen und Interviewpartner wünschen eine Optimierung der Intervalle zu Stoßzeiten, jedoch könnte die Verminderung der Auslastung ebenso durch Förderung aktiver Mobilität erreicht werden.

Im Gegensatz zu innerstädtischen Verbindungen, sind Ziele im Stadtumland meist weniger attraktiv mit dem ÖV zu erreichen. Naherholungsgebiete und Einkaufszentren sind aufgrund von Schnellverbindungen mit MIV in weitaus kürzerer Zeit erreichbar und meist mit kostenlos verfügbaren Parkplätzen verbunden. Um die öffentlichen Verbindungen attraktiver werden zu lassen, könnten Gebühren eingehoben werden, welche in die ÖV-Verbindung derselben Strecke investiert werden. Direkte Buslinien von einem zentralen Punkt in der Stadt ausgehend zu den Zielen (wie bereits bei vielen Einkaufszentren vorhanden) könnten gleichermaßen bei Naherholungsgebieten angewandt werden.

Ansatzpunkt	Faktor	notwendige Wirkung von Maßnahmen	Beurteilung Wirksamkeit
Förderung aktiver Mobilität	Orientierungsschwierigkeiten am Rad	leichte Orientierung auf Radinfrastruktur	mittel
	sichere Radabstellplätze	Senkung Nutzungsaufwand am Rad	niedrig
	Angebot Leihräder ausbauen	Förderung Radfahren als ergänzende Mobilitätsoption	niedrig
	Radwege und -streifen	Sicherheitsempfinden erhöhen	hoch
	Reduktion des PKW Verkehrsaufkommens	Erholungswert des öffentlichen Raumes erhöhen (Ruhe, Sicherheit)	mittel
Car-Sharing	Angebot ausbauen	Notwendigkeit für private PKW senken	mittel
ÖV Anbindung	Intervallerhöhung innerstädtisch	Erhöhung Nutzerzufriedenheit	niedrig
	Erreichbarkeit Stadtumland erhöhen	Notwendigkeit für private PKW senken	niedrig

Tabelle 34: Ansatzpunkte: für angegebene Wünsche, Präferenzen und Probleme – Beurteilung Wirksamkeit auf Mobilitätsverhalten

5.6 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Verhaltens- und Bedeutungsmuster divergieren am Land und in der Stadt vor allem in Bezug auf PKW- und ÖV-Nutzung, da diese unterschiedliche Erreichbarkeiten bieten. Die Bedeutungsmuster von Radfahren und zu Fuß gehen unterscheiden sich kaum zwischen ländlichem und urbanem Gebiet. Die Aufzählung der relevanten raumstrukturellen und sozialräumlichen Elemente in Bezug auf das Mobilitätsverhalten ähnelt großteils der Literatur, jedoch ist die Rückführung auf Ursachen möglich. Unter anderem ist die Erreichbarkeit, im Zusammenhang mit dem Wunsch nach Unabhängigkeit, wichtig. Zudem sind für die Nutzung aktiver Mobilität weitaus mehr Voraussetzungen notwendig, insbesondere wenn die Qualität stark divergiert wie zwischen dem ÖV-Netz und der Radinfrastruktur in der Stadt Wien. Des Weiteren stehen pragmatische Mobilitätsentscheidungen je nach räumlicher Struktur im Vordergrund, im Gegensatz zu Überlegungen der „residental self-selection“. Der erste Ansatzpunkt für Planerinnen und Planer ist die Kommunikation von Möglichkeiten zur Veränderung, da besonders Raumstruktur als nicht veränderlich wahrgenommen wird und infolge dessen kaum Wünsche geäußert werden. Im Zusammenhang mit Förderung aktiver Mobilität sind Ansatzpunkte in Bezugnahme auf konkrete Wünsche, Präferenzen und Probleme möglich.

6 Diskussion

Die Frage, welche regional-lokalen Elemente der Raumstruktur und sozialräumlicher Umgebung das individuelle Mobilitätsverhalten beeinflussen und wie dies passiert, wird in der Folge diskutiert. Die Befragung hat ergeben, dass die Verkehrsmittelwahl zu einem hohen Anteil durch die Erreichbarkeit von Zielen bestimmt wird, welche bevorzugt unabhängig von anderen und zeitlich flexibel erfolgt. Die Entscheidung für ein bestimmtes Verkehrsmittel erfolgt in der betrachteten Gruppe pragmatisch je nach Angebot in der jeweiligen Raumstruktur. Die Qualität der Verkehrsinfrastruktur in Bezug auf Sicherheit und Nutzungsaufwand sind weitere Entscheidungsgrundlagen. Für die Wahl aktiver Mobilität im Speziellen kommen die Nutzungsmischung, die Aufenthaltsqualität und das soziales Leben im öffentlichen Raum, die Verteilung der Nutzungsrechte im öffentlichen Raum, die Rolle des Selbstbildes sowie das Verhalten Bekannter hinzu. Im folgenden Kapitel werden u.a. raumplanerische Ansatzpunkte im Vergleich zu den festgelegten Handlungsfeldern der Stadt Wien diskutiert.

6.1 Pragmatische Mobilitätsentscheidungen basierend auf Erreichbarkeiten

Das Mobilitätsverhalten wird weniger von Emotionen und Werten beeinflusst als davon, welches Verkehrsmittel die höchste örtliche und zeitliche Flexibilität und damit Unabhängigkeit in der jeweiligen Raumstruktur (Land oder Stadt) ohne Bedenken bezüglich unangenehmer Assoziationen (wie Unsicherheitsgefühl, Orientierungslosigkeit und Stress) ermöglicht. Die befragten Personen, welche zur Generation der „Millennials“ gehören, sind generell flexibel in ihrer Verkehrsmittelwahl und wählen pragmatisch jene Modi, welche die günstigsten Erreichbarkeiten in der jeweiligen Raumstruktur im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten bieten.

6.1.1 Erreichbarkeit sämtlicher Ziele bestimmt die Verkehrsmittelwahl

Erreichbarkeit ist, wie bereits aus der Literatur bekannt, ein bestimmender Faktor der Raumstruktur in Bezug auf das Mobilitätverhalten, jedoch nur unter der Bedingung, dass diese unabhängig von unzureichenden Umständen (z.B. eingeschränkte Bedienzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel) und anderen Personen gegeben ist. Die Erreichbarkeit aller Ziele, zu jeder Uhrzeit, ohne Zeitverlust und jedem Wetter, muss gegeben sein, um das Gefühl von Unabhängigkeit zu erzeugen. Dies bieten am Land der PKW und in der Stadt Wien die öffentlichen Verkehrsmittel.

Einbezug aller Ziele

Das Ergebnis, dass die Erreichbarkeit die Verkehrsmittelwahl beeinflusst, bestätigt grundsätzlich bisherige Forschungsergebnisse (z.B. Lanzendorf 2010). Hier ist jedoch zu beachten, dass die Erreichbarkeit aller Ziele einbezogen werden muss und nicht nur die von bestimmten Wegzwecken, wie z.B. die Distanz zum Arbeitsplatz (vgl. Carse et al. 2013: 69). Beispielweise wirkt sich die Anschaffung eines PKW für eine dezidierte Notwendigkeit, wie Schichtarbeit, infolge der Verfügbarkeit auch auf andere Wege aus.

In diesem Zusammenhang zeigt sich der Vorteil der leitfadengestützten Interviews, welche die individuellen Beschreibungen von Wegen ermöglichen, ohne vordefinierte Zwecke und auszuwählende Begründungen. Lediglich ein Mobilitätstagebuch hätte zur präziseren Erfassung der Wahrnehmung von Erreichbarkeit der einzelnen Ziele führen können, da dieses gezielteres Nachfragen ermöglicht hätte.

Faktor	Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen
Erreichbarkeit aller Ziele, jederzeit	wichtigster Einflussfaktor durch Bevölkerungs- Arbeitsplatz- und Nutzungsdichte
	durch dichtes Straßen- oder ÖV-Netz und sichere Infrastruktur für zu Fuß gehen oder Radfahren gewährleistbar

Tabelle 35: Erreichbarkeit aller Ziele, jederzeit – Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen

6.1.2 Pragmatischer Zugang zu Mobilität der Generation „Millennials“

Unter den interviewten Personen findet ein pragmatischer Wechsel zwischen den verschiedenen Modi statt, je nachdem in welcher Raumstruktur sie sich bewegen. Am Land wird der PKW-Führerschein als Notwendigkeit gesehen, in der Stadt bieten die öffentlichen Verkehrsmittel das notwendige Maß an zeitlicher und örtlicher Flexibilität. Dieser pragmatische Wechsel findet trotz der emotionalen Verknüpfung von PKW-Nutzung und Unabhängigkeit statt. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die Hälfte der Befragten bereits am Land keinen eigenen PKW hatte und dies nicht als große Benachteiligung gesehen hat, da ihre alltäglichen Ziele anders erreichbar waren und bei Bedarf ein PKW im Familien- und Bekanntenkreis geliehen werden konnte. Der hohe Anteil an Personen, die am Land kein eigenes Auto hatten, weist weiter auf die pragmatische Ansicht hin, dass die theoretische Möglichkeit, ein Verkehrsmittel benutzen zu können, ausreicht (durch Führerschein u. Leihmöglichkeit), um ein Unabhängigkeitsgefühl zu erzeugen.

Erfahrungen und Gewohnheiten beeinflussen Verkehrsmittelwahl

Zudem neigen Personen, welche bereits am Land keinen PKW zur Verfügung hatten und daher gezwungen waren, zwischen verschiedenen Modi zu wechseln, eher dazu, dies in der Stadt zu tun. Insbesondere das Rad wird hauptsächlich von diesen Personen genutzt. Dies entspricht der Literatur, welche den früheren Mobilitätserfahrungen, speziell in der Jugend, eine Bedeutung für die spätere Verkehrsmittelwahl beimisst (vgl. Sattlegger / Rau 2016: 26).

Flexibilität der „Millennials“ in Mobilitätsfragen

Die hohe Anzahl an Personen, welche bereits am Land ohne eigenen PKW lebte, kann auf Flexibilität in Mobilitätsfragen, das Alter sowie ihre finanzielle Situation zurückgeführt werden, oder möglicherweise lediglich auf die Anzahl der Befragten. Da sich für die Befragung nur Personen zwischen 21 und 33 Jahren gemeldet haben, stimmen diese Ergebnisse jedoch mit der Literatur überein, welche beschreibt, dass Personen, die den „Millennials“ zugehören, zur geringerer PKW-Nutzung und zu höherer Flexibilität in ihrer Verkehrsmittelwahl neigen (vgl. Dutzik et al. 2014: 1–2). Anzumerken ist, dass keine Daten einer Vergleichsgruppe, welche nicht den „Millennials“ zuzuordnen ist, erhoben wurden, fernerhin hatte niemand Betreuungspflichten.

Wohnortwahl unabhängig von individuellen Mobilitätspräferenzen

Dieser pragmatische Zugang widerspricht der Theorie der „residental self-selection“. Diese misst der individuellen Wohnortwahl nach persönlichen Präferenzen in der Verkehrsmittelwahl Bedeutung im Mobilitätsverhalten bei (vgl. Cao et al. 2007: 554, vgl. 2009: 558; vgl. Handy et al. 2005: 442). Die Befragten treffen jedoch pragmatisch ihre Verkehrsmittel- und Wohnortwahl, je nach günstigen Erreichbarkeiten in der jeweiligen Raumstruktur, im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten.

Unverständnis für PKW-Nutzung in der Stadt Wien

Diese pragmatische Einstellung zu Mobilitätsfragen hat zur Folge, dass die Interviewten hohes Unverständnis gegenüber Personen äußern, welche innerstädtische Wege mit dem PKW zurücklegen, da dies aus ihrer Sicht nicht das geeignetste Verkehrsmittel für die urbane Raumstruktur ist.
Die geschilderte Abneigung gegenüber PKW-Nutzung in der Stadt kann als Indiz dafür gesehen werden, dass Zuzüglerinnen und Zuzügler in der Generation der „Millennials“ allgemein Maßnahmen zur Reduktion des PKW-Aufkommens in der Stadt positiv gegenüberstehen. Dies könnte durch eine Erhebung im größeren Maßstab weiter überprüft werden, insbesondere ob dies allgemein auf Personen, welche vom Land in die Stadt ziehen, zutrifft, oder ob dies tatsächlich eine Generationsfrage ist.

Faktor	Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen
Pragmatischer Zugang zur Mobilität	flexibles Angebot bieten (bspw. Car-Sharing als Beitrag zur Unabhängigkeit)
	Unverständnis für PKW-Nutzung in der Stadt als Argument für Maßnahmen zur Einschränkung nutzbar

Tabelle 36: Pragmatischer Zugang zur Mobilität – Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen

6.2 Qualität der Verkehrsinfrastruktur und der Einfluss von Nutzungsaufwand und Sicherheit

Die Beurteilung der Qualität der Verkehrsinfrastruktur erfolgt auf Basis verschiedener Aspekte, allen voran aufgrund der bereits beschriebenen Erreichbarkeiten (s. Kap. 6.1.1), welche die Grundvoraussetzung für die Nutzung ist. Ist diese, wie im urbanen Raum, durch verschiedene Optionen gegeben, werden insbesondere Nutzungsaufwand und Sicherheit relevant. In der Stadt Wien werden unter diesen Gesichtspunkten hauptsächlich der ÖV und das Radfahren verglichen.

6.2.1 Öffentlicher Verkehr und aktive Mobilität im Vergleich

Die unzureichende Radinfrastruktur wird als größtes Defizit der Verkehrsinfrastruktur in Wien gesehen, bei dem eine Veränderung eingefordert wird. Die grundsätzlich positive Einstellung gegenüber dem Radfahren kann aufgrund geringen Sicherheitsgefühls und Orientierungsschwierigkeiten nicht zur tatsächlichen Nutzung führen; vor allem da im Vergleich der ÖV in der Stadt Wien hohe Sicherheit bietet und geringen Nutzungsaufwand erfordert.

Sicherheitsgefühl im Vergleich

Das Sicherheitsgefühl ist bei der Nutzung aktiver Mobilität in der Stadt Wien eingeschränkt, insbesondere beim Radfahren oder beim Zusammentreffen mit Radlerinnen und Radlern beim zu Fuß gehen. Gemeinsam geführte Wege mit zu Fuß Gehenden oder MIV werden von allen Seiten als unsicher empfunden, daher wird mehr bauliche getrennte Radinfrastruktur gefordert. Diese wird als einzige Lösung gesehen, um die Sicherheit im Zusammenhang mit Radfahren zu erhöhen, andere Lösungen wie beispielsweise die Reduktion des PKW-Verkehrsaufkommens oder die Senkung der erlaubten Geschwindigkeit werden hingegen kaum gefordert. Dies könnte daran liegen, dass diesbezügliche Zusammenhänge nicht erkannt werden; eine Vermittlung verschiedener Möglichkeiten wäre daher notwendig (s. Kap. 6.4.1). Des Weiteren werden öffentliche Verkehrsmittel im Vergleich zu Radfahren als sicherer empfunden, dies ist ein weiterer Grund für deren Beliebtheit. In der Literatur tritt Sicherheit als Einflussfaktor bezüglich aktiver Mobilität auf, jedoch eher in Bezug auf Kriminalität (vgl. Cao et al. 2007: 541; vgl. Handy et al. 2005: 435), als im Zusammenhang mit Unfällen.

Nutzungsaufwand im Vergleich

Nicht nur ein hohes Sicherheitsgefühl ist zur tatsächlichen Nutzung eines Verkehrsmittels notwendig, ebenso werden einfache Möglichkeiten zur Orientierung als essentiell empfunden. Insbesondere direkt nach einem Umzug werden Lösungen gesucht, welche diese einfache Orientierung bieten. In Wien erfüllte diese Voraussetzung das U-Bahn-Netz in Kombination mit teilweise längeren Fußwegen, welche am häufigsten von neuen Bewohnerinnen und Bewohnern genutzt werden. Die Radinfrastruktur wird hingegen als verwirrend wahrgenommen. Ständig wechselnde Lösungen wie Rad- und Mehrzweckstreifen, bauliche getrennte Radwege oder gemeinsam geführte Fuß- und Radwege sowie schlichtweg keine vorhandene Radinfrastruktur tragen hier einen großen Teil bei. In diesem Zusammenhang zeigt sich die Wichtigkeit von ersten Erfahrungen direkt nach einem Umzug. Die einfachen Orientierungsmöglichkeiten bei der Nutzung der U-Bahn sind ein leichter Einstieg zur regelmäßigen Nutzung für öffentliche Verkehrsmittel. Diese Einstiegsmöglichkeit besteht bei der

Nutzung des Rades nicht. Die Radinfrastrukturmängel haben zudem eine geringe Flexibilität des Radfahrens zur Folge, da auf jeder neuen Strecke zunächst überlegt und recherchiert wird, ob eine angenehme Wegführung vorhanden ist. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind alle Ziele in der Stadt ohne Sicherheitsbedenken und großteils ohne Orientierungsschwierigkeiten zu erreichen. Aufgrund dessen wird das Rad wird eher als ergänzende Mobilitätsoption betrachtet, welche nur bei Voraussetzungen wie gut ausgebauter Radinfrastruktur und Schönwetter genutzt wird; zumindest, wenn attraktivere Alternativen wie der ÖV oder der PKW vorhanden sind.
Dies bestätigt die Literatur, welche die Qualität der Verkehrsinfrastruktur als Einflussfaktor zur Nutzung aktiver Mobilität als relevant erachtet (Cao et al. 2007, 2009; Scheiner et al. 2016). In der vorliegenden Arbeit wird insbesondere die Rad-Nutzung von der niedrigen Infrastrukturqualität beeinflusst, da attraktive Alternativen vorhanden sind. Die überwiegend positive Einstellung gegenüber Radfahren könnte zusätzlich methodisch bedingt sein. Im Rahmen eines persönlichen Interviews wird diese stärker betont, da den meisten Personen positive Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit bewusst sind und diese daher äußern, aber sich davon kaum in ihren Mobilitätsentscheidungen beeinflussen lassen.

6.2.2 PKW-Nutzung in der Stadt – verbunden mit hohem Nutzungsaufwand

Das Mobilitätsverhalten innerhalb der Stadt Wien wird großteils darauf ausgelegt, keinen PKW nutzen zu müssen, da attraktivere Alternativen vorhanden sind. Die Begründungen für die Vermeidung sind das hohe Verkehrsaufkommen, welches Stress auslöst, und die Parkplatzsuche.

PKW-Parkplatzverfügbarkeit an Wohn- und Zielort

Die Parkplatzverfügbarkeit beeinflusst erheblich die PKW-Nutzung in der Stadt. Selbst PKW-Besitzerinnen und -Besitzer gaben an, nicht in die Innenstadt zu fahren (ausgenommen zu Transportzwecken), da sie ohnehin keinen Parkplatz finden würden. Dies bestätigt die bestehende Literatur, welche die Parkplatzverfügbarkeit im urbanen Raum als wichtigen Faktor ansieht, ob ein PKW genutzt wird (Carse et al. 2013; De Vos et al. 2012). Jedoch ist die PKW-Parkplatzverfügbarkeit am Zielort relevanter als am Wohnort, da die längere Suche in der Wohnumgebung eher in Kauf genommen wird. In diesem Zusammenhang wäre ebenfalls eine Überprüfung dieser Aussagen im größeren Maßstab sinnvoll, um daraus unterstützende Argumente für etwaige Maßnahmen ableiten zu können.

Stress durch hohes Verkehrsaufkommen in der Stadt

Der Nutzungsaufwand des PKW wird durch Stress erhöht, welcher durch Autofahren bei hohem Verkehrsaufkommen ausgelöst wird. Dieser ist mitunter ein wichtiger Grund, warum viele der Befragten keinen Mehrwert darin sehen, einen PKW in der Stadt zu benutzen. Dies kann mitunter auf die Auswahl der Interviewpartnerinnen und -partner zurückzuführen sein, da sämtliche Personen im ländlichen Raum aufgewachsen sind und kaum Erfahrung mit der PKW-Nutzung in der Stadt gesammelt haben.

Ausnahme Fahrten auf das Land

Die schlechten Erfahrungen mit dem öffentlichen Verkehr am Land haben zwar keine Auswirkungen auf die Nutzung des ÖV in der Stadt, jedoch darauf, ob ein PKW für Wege außerhalb der Stadt behalten

wird. Die PKW-Besitzerinnen und -Besitzer nutzen diesen hauptsächlich für Fahrten außerhalb der Stadt, entweder für Fahrten ins Stadtumland (Erholungsgebiete oder Einkaufszentren) oder für Verwandtenbesuche. Für diese Zwecke wird der Nutzungsaufwand in Kauf genommen, insbesondere die Parkplatzsuche nach der Rückfahrt. Die schlechte öffentliche Anbindung ländlicher Orte hat somit weitergeführten PKW-Besitz in der Stadt zur Folge, dies ist mitunter auf die Leistbarkeit des Parkens im öffentlichen Raum zurückzuführen.

Faktor	Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen
Qualität der Verkehrsinfrastruktur - Sicherheit und Nutzungsaufwand	Wahl aktiver Mobilität stark von Sicherheit auf der Infrastruktur beeinflusst
	Nutzungsaufwand gering halten - Infrastruktur muss von Anfang an leichte Orientierung bieten
	PKW-Parkplatzverfügbarkeit an Zielen beeinflusst dessen Nutzung

Tabelle 37: Qualität der Verkehrsinfrastruktur - Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen

6.3 Einflussfaktoren für die Wahl aktiver Mobilität

In Bezug auf aktive Mobilität ist nicht nur die Qualität der Verkehrsinfrastruktur von Bedeutung (s. Kap. 6.1.1 u. Kap. 6.2.1), sondern ebenso die Nutzungsmischung, die Aufenthaltsqualität und das soziale Leben im öffentlichen Raum.

6.3.1 Nutzungsmischung

Wege werden vor allem dann zu Fuß zurückgelegt, wenn eine hohe Nutzungsmischung in der Nachbarschaft gewährleistet ist, insbesondere durch Einkaufsmöglichkeiten und Lokale, und somit die Erreichbarkeit verschiedener Ziele fußläufig gegeben ist. Dies entspricht den Ergebnissen aus der Literatur (Cao et al. 2009; Clark et al. 2016).

Faktor	Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen
Nutzungsmischung	hohe Nutzungsmischung durch Widmungen und Zielsetzungen zur Förderung aktiver Mobilität gewährleisten

Tabelle 38: Nutzungsmischung – Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen

6.3.2 Aufenthaltsqualität und soziales Leben im öffentlichen Raum

Eine der am häufigsten angegebenen Gründe, aktive Mobilität zu nutzen, ist der notwendige Ausgleich und Erholung von zu wenig Bewegung im Alltag. Ob Radfahren oder zu Fuß gehen gewählt wird, ist von persönlicher Präferenz und vor allem von raumstrukturellen Voraussetzungen abhängig, deren Defizite besonders bei der Radinfrastruktur in der Stadt Wien ausschlaggeben sind. Trotz dieser alltäglich integrierten Bewegung wird eine hohe Anzahl an Wegen zur Erholung außerhalb der Stadt gemacht. Wege innerhalb der Stadt bieten zwar die Möglichkeit zur körperlichen Betätigung als Ausgleich, aber nicht die erwünschte bzw. notwendige Erholung.

Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird von Lärm beeinträchtigt, dies wird als eine Ursache für das Erholungsbedürfnis genannt. Der Aspekt Begrünung des öffentlichen Raumes spielt ebenfalls eine Rolle, generell besteht der Wunsch, diese vermehrt in der Stadt zu implementieren, aber da diese Veränderung als unrealistisch angesehen wird, wird dieser nur zaghaft geäußert (s. Kap. 6.4.1). Lärm und Mangel an Begrünung werden als Teil des Lebens in der Stadt akzeptiert und eine Veränderung dieser Faktoren wird als nicht realistisch angesehen, daher werden diesbezüglich kaum Forderungen zur Änderung geäußert.

Die in der Literatur genannten Einflussfaktoren Qualität der Wohnumgebung und Gestaltung der Freiflächen (Cao et al. 2007, 2007; Clark et al. 2016) konnten ebenfalls in Form von Aufenthaltsqualität bestätigt werden. Des Weiteren könnte der Wunsch, die Freizeit in der Natur zu verbringen, auf die Gewohnheit aufgrund der Herkunft der befragten Personen zurückgeführt werden. Entsprechendes Angebot an Erholungsgebieten war an ihrem vorigen Wohnort leichter und schneller erreichbar und bedingt im urbanen Raum weitere Wege.

Soziales Leben im öffentlichen Raum

Das soziale Leben im öffentlichen Raum wird ebenfalls durch die Aufenthaltsqualität bedingt. Im Allgemeinen werden gut besuchte Treffpunkte und Veranstaltungen in der Nachbarschaft als positiv wahrgenommen und zu Fuß besucht. Entsprechend der Literatur beeinflusst demnach unter anderem Geselligkeit in der Nachbarschaft die Nutzung von aktiver Mobilität (Cao et al. 2007, 2009).

Faktor	Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen
Aufenthaltsqualität und soziales Leben im öffentlichen Raum	Aufenthaltsqualität erhöhen durch Senkung des Lärms und mehr Begrünung
	attraktive Treffpunkte im öffentlichen Raum schaffen

Tabelle 39: Aufenthaltsqualität und soziales Leben im öffentlichen Raum - Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen

6.3.3 Verteilung der Nutzungsrechte im öffentlichen Raum

Die Verteilung der Nutzungsrechte im öffentlichen Raum wird von den Befragten kaum in Frage gestellt, lediglich in Bezug auf Radfahren wird ein Ausbau der Infrastruktur gefordert um ihre positive Einstellung gegenüber dem Radfahren zukünftig ausleben zu können. Insgesamt wird mehr bauliche Trennung für Radfahrerinnen und Radfahrer von sämtlichen anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern gefordert. Ansonsten werden bemerkenswerterweise in Bezug auf die Nutzungsrechte kaum Veränderungen gefordert. Obwohl der PKW von den Interviewten in der Innenstadt nicht genutzt wird und die negativen Auswirkungen wie Lärm, Abgase und Gefährdung von anderen bewusst sind, sind Forderungen zur Einschränkung derer Nutzungsrechte eher selten.

Die Wahrnehmung der Nutzungsrechte im öffentlichen Raum und ob diese als ausgeglichen erachtet werden, ist stark von der Beobachtung oder noch eher von persönlichen Erfahrungen abhängig. Diesbezüglich wäre es in Bezugnahme auf die Erhebung sinnvoll, bei der Auswahl der befragten Personen nicht nur ein Höchstmaß, sondern genauso ein Mindestmaß der Wohndauer von einem Jahr festzulegen, da dann bereits alle Jahreszeiten und damit die unterschiedlichen Bedingungen erlebt wurden. Problematisch ist jedoch, dass je länger der Umzug zurückliegt, desto unpräziser die Schilderung der Wege am vorigen Wohnort ist, welche für den Vergleich und der Einordnung der Äußerungen notwendig ist. Dies gilt speziell, wenn der vorige Wohnort dem Heimatort entspricht, da dann gleichermaßen auf Erinnerungen aus Kindheit und Jugend zurückgegriffen wird.

Faktor	Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen
Verteilung der Nutzungsrechte im öffentlichen Raum	Nutzungsrechte zu Gunsten des Radverkehrs und auf Kosten des MIV ändern

Tabelle 40: Verteilung der Nutzungsrechte im öffentlichen Raum - Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen

6.3.4 Rolle des Selbstbildes in Bezug auf körperliche Aktivität

Allgemein sehen sich viele der Interviewten als Personen, welche körperlicher Aktivität Wichtigkeit in ihrem Alltag einräumen; insbesondere, wenn sie einen sitzenden Beruf ausüben. Für diese ist aktive Mobilität positiv konnotiert, vor allem zu Fuß gehen gilt als gut in den Alltag integrierbarer Ausgleich. Des Weiteren zeigen die Befragten allgemein wenig Verständnis für Personen, die kurze Wege mit dem PKW zurücklegen, nur um körperliche Aktivität zu vermeiden, irrelevant in welcher räumlichen Struktur.

Jedoch muss erwähnt werden, dass Personen, die sich selbst gerne als aktiv ansehen, ihre körperliche Aktivität dementsprechend im persönlichen Gespräch betonen. Dies wäre ein weiterer Grund welcher für das Führen eines Wegetagebuches gesprochen hätte.

Faktor	Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen
Rolle des Selbstbildes	aktive Mobilität in der Stadt fördern

Tabelle 41: Rolle des Selbstbildes - Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen

6.3.5 Verhalten Bekannter in Bezug auf Radfahren

Das Mobilitätsverhalten Bekannter ist besonders in Bezug auf Radfahren ausschlaggebend. Der Wille, Radfahren auszuprobieren, ist oft davon beeinflusst, ob sich im Bekanntenkreis Radlerinnen und Radler befinden. Vor allem bezüglich Fragen über Regelungen und Verhaltensweisen im urbanen Straßenverkehr sind Anspruchspartnerinnen und -partner notwendig. Das Gegenteil ist gleichermaßen der Fall: sind keine Radlerinnen und Radler im Bekanntenkreis, kann es zu großem Unverständnis über deren Verhaltensweisen und Aggression ihnen gegenüber kommen.

Die Wichtigkeit von Beziehungen in Bezug auf Mobilitätsverhalten wurde ebenfalls von Sattlegger und Rau (2016) festgestellt.

Faktor	Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen
Verhalten Bekannter in Bezug auf Radfahren	Kommunikation zwischen Radfahrenden und anderen anregen

Tabelle 42: Verhalten Bekannter in Bezug auf Radfahren - Bedeutung für Zielsetzungen und Maßnahmen

6.4 Raumplanerische Ansatzpunkte im Vergleich zu den Handlungsfeldern der Stadt Wien

Im folgenden Kapitel werden die im STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität, Werkstattbericht 145 (MA 18 et al. 2015) festgelegten Handlungsfelder mit den sich aus dieser Arbeit ergebenden Ansatzpunkten verglichen. Zunächst werden die Ansatzpunkte aus den Ergebnissen dieser Arbeit zusammengefasst und darauffolgend die entsprechenden Maßnahmen aus dem STEP genannt sowie beurteilt. Die betrachteten Ansatzpunkte sind einerseits die Vorstellungskraft der Bewohnerinnen und Bewohner anzuregen sowie die Planbarkeit des öffentlichen Raumes und der Infrastruktur bewusst zu machen und andererseits Zielsetzungen im Bereich aktiver Mobilität, insbesondere zur Radverkehrsförderung. Des Weiteren wird der Ausbau des Car-Sharing Angebots und die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung thematisiert. Die theoretische „Beeinflussbarkeit durch Raumplanung" der beschriebenen relevanten Faktoren wird in den Tabellen 43-51 in „niedrig", „mittel" und „hoch" bewertet.

6.4.1 Vorstellungskraft anregen und die Planbarkeit bewusstmachen

Einer der wichtigsten Ansatzpunkte, um Veränderungswünsche des persönlichen Mobilitätsverhaltens zu erreichen, ist es die Vorstellungskraft bezüglich des öffentliches Raumes und seiner Veränderung anzuregen. Die im Rahmen dieser Arbeit Interviewten äußern kaum Wünsche, Ideen oder geschweige denn Visionen, in welche Richtung sich die Stadt entwickeln könnte. Die Möglichkeit zur Veränderung wird im Allgemeinen nicht gesehen, weder bei raumstrukturellen Elementen, noch im Verhalten anderer. Ein Beispiel dafür ist der vorsichtig geäußerte Wunsch nach mehr Grün im öffentlichen Raum, welcher von vielen geteilt wird, aber aufgrund des Mangels an Vorstellung, wie dies implementiert werden könnte, nur bei direkter Nachfrage geäußert und sogleich als nicht möglich bezeichnet wird. Nur weil Wünsche nicht explizit geäußert werden, heißt dies nicht, dass positive Auswirkungen einer Veränderung nicht gutgeheißen werden würden. Grundsätzlich scheint die Planbarkeit von räumlichen Strukturen schlichtweg nicht bewusst zu sein, außer eine Entwicklung wurde schon mehrfach wahrgenommen, weshalb bspw. baulich getrennte Radwege durchaus gefordert werden.

Um eine positive Einstellung gegenüber geplanten Veränderungen zu erhalten, ist es wichtig, das Veränderungspotential leicht verständlich für die Öffentlichkeit aufzubereiten und vorteilhafte Auswirkungen auf die Lebensqualität darzustellen. Insbesondere ist mit Beispielen zu arbeiten, wo bereits positive Auswirkungen durch die geplanten Veränderungen geschaffen wurden, um Skepsis zu verhindern. Hierbei muss beachtet werden, dass den meisten Personen gewisse positive Auswirkungen und Zusammenhänge von etwaigen Umgestaltungen schlichtweg nicht bewusst sind. Positive Verknüpfungen beispielweise von Reduktion der Parkplätze im öffentlichen Raum, um Platz für mehr Grün zu schaffen, müssen dementsprechend kommuniziert werden.

Faktor	Beeinflussbarkeit durch Raumplanung	Auszug aus Handlungsfeldern des STEP 2025
Vorstellungskraft anregen	mittel	Dialog mit betroffenen Personen bei Einführung von Begegnungszonen
		temporäre Fußgängerzonen, damit Qualität des öffentlichen Raumes spürbar wird

Tabelle 43: Vorstellungskraft anregen – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung

Die Stadt Wien setzt in diesem Zusammenhang folgende Schwerpunkte:

> 08. Fokus auf das Miteinander im Verkehr:
> Konflikte entstehen zwischen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern aufgrund der Segmentierung, daher sollen Regelungen reduziert werden, wie zum Beispiel durch Einführung von Begegnungszonen unter Beachtung des Dialogs mit betroffenen Personen (vgl. MA 18 et al. 2015: 49–51).
> 10. Temporäre Öffnung von Straßen für aktive Mobilität:
> Geeignete Straßenabschnitte sollen am Wochenende zu temporären Fußgängerzonen werden, auf welchen zu Beginn mit impulsgebenden Aktionen die neue Qualität des öffentlichen Raumes spürbar werden soll (vgl. MA 18 et al. 2015: 51).

Grundsätzlich sind diese Schwerpunkte als positive Ansätze zu bewerten, welche die Vorstellungskraft anregen und die Planbarkeit des öffentlichen Raumes bewusstmachen könnten. Entsprechender Dialog mit Betroffenen bei Veränderungen ist wichtig, vornehmlich wenn dieser mit anschaulichem Material unterstützt wird und wenn möglich mit Beispielen aus der Stadt Wien gearbeitet werden kann. In diesem Zusammenhang ist die Form des Dialoges ausschlaggebend, da dieser oft gegen breite mediale Kritik antreten muss. Die temporäre Öffnung von Straßen für aktive Mobilität könnte erheblich dazu beitragen, dass Nutzerinnen und Nutzer eine Vorstellung dafür entwickeln, welche Qualitäten der öffentliche Raum bei entsprechenden Umgestaltungen haben und welche Vorteile diese für sie persönlich bieten könnten. Um eine breite Masse zu erreichen, müsste eine hohe Anzahl an Straßenabschnitten bespielt werden, da eher in der eigenen Nachbarschaft Veranstaltungen oder ähnliches besucht werden. Des Weiteren kann es aufgrund des geringen Bewusstseins, welche Gestaltungsmöglichkeiten vorhanden sind, schwierig werden, ein breites Spektrum an Bürgerinnen und Bürgern zur Beteiligung zu motivieren.

6.4.2 Veränderungswünsche zur Förderung aktiver Mobilität

Wenige Veränderungswünsche des individuellen Mobilitätsverhaltens werden direkt geäußert, außer in Bezug auf aktive Mobilität, insbesondere die Nutzung des Fahrrades scheint attraktiv. Einige Befragte haben den Wunsch, das Radfahren in ihren Alltag zu integrieren, oder zumindest ab und zu zu nutzen. Vor allem Personen mit beruflicher Tätigkeit überwiegend im Sitzen versuchen körperliche Aktivität in ihren alltäglichen Wegen zu integrieren, meist in Form von zu Fuß gehen. Diejenigen, welche darüber nachgedacht haben, Radfahren in ihren Alltag zu integrieren oder dies bereits ausprobiert haben, äußern teilweise erhebliche Bedenken. Um diese auszuräumen, wird der Ausbau von Radinfrastruktur gefordert, in erster Linie von baulicher Trennung.

Faktor	Beeinflussbarkeit durch Raumplanung	Auszug aus Handlungsfeldern des STEP 2025
Veränderungswünsche des Mobilitätsverhaltens	hoch	höhere personelle und finanzielle Ressourcen
		"Mobilitätszentrale" schaffen, welche Informationen und zielgruppenspezifische Aktivitäten bietet
		kürzere Wartezeiten für zu Fuß Gehende und Radfahrende durch Ampelprogrammierung
		Ausbau von "Flaniermeilen", welche Verbindungen wichtiger Orte und attraktive Wegführung bieten

Tabelle 44: Veränderungswünsche des Mobilitätsverhaltens – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung

Die Stadt Wien sieht einige übergreifende Ansatzpunkte zur Förderung aktiver Mobilität vor:

01. Mehr Ressourcen für aktive Mobilität:
Zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs sollen mehr personelle und finanzielle Ressourcen bereitgestellt werden (vgl. MA 18 et al. 2015: 43).

14. Multimodale Mobilitätsberatung aus einer Hand:
Eine Wiener „Mobilitätszentrale“ soll geschaffen werden, welche Informationen zum Mobilitätsangebot bietet und zielgruppenspezifische Aktivitäten startet, zur Erreichung von Menschen, die wenig Erfahrung mit Mobilität im Umweltverbund und Multimodalität haben (vgl. MA 18 et al. 2015: 59).

24. Kürzere Wartezeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen:
Die Programmierung von Ampeln soll für möglichst kurze maximale Wartezeiten für zu Fuß Gehende und Radfahrende sorgen sowie eine getrennte Signalisierung für aktive Mobilitätsformen sind anzustreben (vgl. MA 18 et al. 2015: 71).

38. Mehr Komfort für FußgängerInnen durch das „Wiener Stadtwegenetz“:
„Um den hohen Fußwegeanteil in Wien zu halten, wird ein Wiener Stadtwegenetz geschaffen, das barrierefrei und komfortabel Bezirksteile, Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs und wichtige Ziele in der Stadt verbindet“ (MA 18 et al. 2015: 86).

39. Ausbau von Flaniermeilen:
Fußgängerhauptnetze wie die „Flaniermeilen“ sollen Orte mit hoher Bedeutung für Alltagswege verbinden und eine attraktive Wegführung bieten (vgl. MA 18 et al. 2015: 88).

Mehr Ressourcen zur Förderung aktiver Mobilität zur Verfügung zu stellen, ist positiv zu beurteilen, da diese die Voraussetzungen zur Erreichung aller Ziele in diesem Zusammenhang sind. Zudem könnte eine Mobilitätsberatung insbesondere für Personen, welche im Erwachsenenalter nach Wien ziehen (wie die befragte Gruppe), sinnvoll sein, da diese hauptsächlich über das ÖV-Angebot Bescheid wissen und andere Optionen nicht kennen oder aus bestimmten Gründen (die mit gezielter Information teilweise reduziert werden könnten) nicht nutzen wollen. Speziell die Förderung von aktiver Mobilität ist im Interesse der Befragten, da diese gerne mehr Bewegung in ihren Alltag integrieren würden. Die Herausforderungen werden jedoch eher im Radverkehrsbereich gesehen und entsprechende festgelegte Ziele der Stadt Wien werden anschließend erläutert.

Überforderung und Orientierungsschwierigkeiten am Rad minimieren

Die Orientierungsschwierigkeiten am Rad werden als Nutzungshindernis beschrieben. Der ständige Wechsel zwischen den verschiedenen Arten der Radinfrastruktur scheint unübersichtlich zu sein, bzw. ob überhaupt ein dafür vorgesehener Weg vorhanden ist. Vor allem im Vergleich zur Orientierung mittels ÖV wird die Wegfindung am Rad als kompliziert erachtet. Des Weiteren sind die vorhandenen Navigationsprogramme zum Radfahren nicht bekannt. Zusätzlich zu den Orientierungsschwierigkeiten, wird von einer generellen Überforderung am Rad in der Stadt berichtet.

Faktor	Beeinflussbarkeit durch Raumplanung	Auszug aus Handlungsfeldern des STEP 2025
Überforderung und Orientierungsschwierig-keiten am Rad minimieren	hoch	kurze Wege für Radfahrende durch Öffnung von Einbahnen, optimiertes Orientierungssystem
		Ausbau von Rad-Langstrecken mit hoher Nutzungsqualität und Komfort

Tabelle 45: Überforderung und Orientierungsschwierigkeiten am Rad minimieren – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung

Die Stadt Wien setzt sich folgende Ziele in diesem Zusammenhang:

> 27. Kurze Wege für Radfahrende:
> Eine möglichst flächendeckende, richtlinienkonforme Öffnung von Einbahnen für Radfahrende soll erfolgen, das Orientierungssystem soll optimiert werden und die Radwegebenutzungspflicht an geeigneten Stellen aufgehoben werden (vgl. MA 18 et al. 2015: 73–74).
> 41. Ausbau von Rad-Langstrecken:
> Zur Förderung des Fahrradverkehrs über lange Distanzen sollen Rad-Langstrecken etabliert werden, welche sich durch hohe Nutzungsqualität und Komfort auszeichnen und eine hohe Geschwindigkeit ermöglichen (vgl. MA 18 et al. 2015: 88).

Die genannten Punkte könnten zur Minimierung der Überforderung und Orientierungsschwierigkeiten beitragen, da weniger Ortskenntnis notwendig wäre um via Rad zum etwaigen Ziel zu gelangen. Wird die Radinfrastruktur weiterhin mit ständigem Wechsel zwischen verschiedenen Systemen, kombiniert mit nicht ausreichender Kennzeichnung, ausgebaut, sind diese Maßnahmen nicht zielführend, da die genannten Orientierungsschwierigkeiten und Überforderung erhalten bleiben würden. Im Speziellen könnte ein Rad-Langstrecken-Netz bei entsprechendem Infrastrukturausbau die Wegfindung erleichtern, da diese ähnlich wie im U-Bahn-Netz erfolgen könnte.

Senkung des Nutzungsaufwandes des Rades durch Gewährleistung sicherer Radabstellplätze

Für die Höhe des Nutzungsaufwandes des Rades ist der verfügbare sichere Radabstellplatz von Relevanz, vor allem im eigenen Wohnhaus, aber auch am Arbeitsplatz und an anderen Zielen.

Faktor	Beeinflussbarkeit durch Raumplanung	Auszug aus Handlungsfeldern des STEP 2025
Nutzungsaufwandes des Rades	mittel	Ausbau der Radabstellplätze auf privatem und öffentlichen Grund

Tabelle 46: Senkung des Nutzungsaufwandes des Rades – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung

Die Stadt Wien sieht folgenden Ausbau vor:

> 37. Ausbau von Fahrrad-Abstellanlagen auf privatem und öffentlichen Grund:
> Im öffentlichen Raum sollen weiterhin Möglichkeiten für das kurzfristige Abstellen von Fahrrädern geschaffen werden, kombiniert mit rechtlichen Regelungen über Pflichtabstellplätze für Fahrräder auf Privatgrund (vgl. MA 18 et al. 2015: 86).

Insbesondere sichere Abstellplätze bei Wohnhäusern und an Arbeitsplätzen können zur Förderung von Radverkehr beitragen, da die Radfahrenden angeben, präferiert routinierte Wege zurückzulegen.

Förderung des Radfahrens als ergänzende Mobilitätsoption durch Leihräder

Die Einstellung gegenüber dem Angebot der Citybikes ist prinzipiell positiv, dennoch ist der Anteil der tatsächlichen Nutzerinnen und Nutzer unter den Befragten gering. Die Ausweitung der Stationen in bisher weniger dicht bedienten Gebieten wird gefordert. Ein weiteres Hindernis ist das nicht vorhandene Wissen um das Anmeldungs- und Leihprozedere zur Nutzung von Citybikes.

Faktor	Beeinflussbarkeit durch Raumplanung	Auszug aus Handlungsfeldern des STEP 2025
Leihräder	mittel	verdichtetes Stationsnetz, ausgeweitetes Betriebsgebiet, technische Vereinfachung u. Qualitätssteigerung

Tabelle 47: Förderung Radfahren als ergänzende Mobilitätsoption durch Leihräder – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung

Der Ausbau des Angebots an Citybikes ist bereits in Planung:

> 19. Weiterentwicklung von Leihradsystemen:
> Noch mehr Nutzerinnen und Nutzer sollen zukünftig durch ein verdichtetes Stationsnetz und ausgeweitetes Betriebsgebiet, sowie die Erleichterung der Zugänglichkeit durch technische Vereinfachungen und die Qualitätssteigerung der Räder gewonnen werden (vgl. MA 18 et al. 2015: 65).

Diese Zielsetzung entspricht grundsätzlich den Wünschen der Befragten, daher könnte eine Vereinfachung der Zugänglichkeit tatsächlich zu höheren Nutzerzahlen beitragen. Der Ausbau der Citybikes sollte zudem gleichzeitig mit infrastrukturellen Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls und verbesserten Orientierungsmöglichkeiten erfolgen, da ihre Attraktivität stark davon abhängig ist. Es sind jedoch keine Maßnahmen zur Verbreitung des Anmelde- und Leihprozederes vorgesehen (wie Werbemaßnahmen o.ä.) sowie Citybikes in Form von E-Bikes sind nicht in Planung, weshalb in einigen topographischen Lagen in Wien eine niedrige Nutzung vorhersehbar ist.

Sicherheitsempfinden am Rad und für zu Fuß Gehende erhöhen

Die Interviewten schildern Sicherheitsbedenken bezüglich der Radnutzung, teilweise aus der Perspektive der Radfahrenden, aber auch der zu Fuß Gehenden. Es werden baulich getrennte Wege gefordert.

Faktor	Beeinflussbarkeit durch Raumplanung	Auszug aus Handlungsfeldern des STEP 2025
Sicherheitsempfinden erhöhen	hoch	Regelungen reduzieren, Bsp. Einführung Begegnungszonen
		autoverkehrsfreie bzw. verkehrsberuhigte Zonen vor (Pflicht-)Schulen und Kindergärten
		breitere Radwege

Tabelle 48: Sicherheitsempfinden am Rad und für zu Fuß Gehende erhöhen – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung

Die Stadt Wien sieht diesbezüglich teilweise andere Wege vor:

08. Fokus auf das Miteinander im Verkehr:
Konflikte entstehen zwischen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern aufgrund der Segmentierung, daher sollen Regelungen reduziert werden, wie zum Beispiel durch Einführung von Begegnungszonen unter Beachtung des Dialogs mit betroffenen Personen (vgl. MA 18 et al. 2015: 49–51).

09. Erhöhung der Qualität und Sicherheit von Schulvorplätzen:
Der Schulweg sollte zu Fuß oder mit Rad bewältigbar sein, daher sollen in Zukunft bei Bedarf autoverkehrsfreie bzw. verkehrsberuhigte Zonen vor (Pflicht-)Schulen und Kindergärten ausgewiesen werden (vgl. MA 18 et al. 2015: 51).

40. Verbesserung von Angebot und Qualität der Radinfrastruktur:
Einerseits organisatorische Maßnahmen wie zum Beispiel die Aufhebung der Radwegebenützungspflicht oder Änderung von Ampelschaltungen, sowie breitere Radwege sollen die Steigerung der Verkehrssicherheit und des Nutzungskomfort ermöglichen und andererseits sollen Lücken im Hauptradverkehrsnetz geschlossen werden (vgl. MA 18 et al. 2015: 88).

Da den Befragten nur bauliche Trennung als Beitrag zur Erhöhung ihres Sicherheitsgefühls bekannt ist, erfordert die Maßnahme, vermehrt Begegnungszonen einzuführen, hohe Bevölkerungsbeteiligung und Kommunikation der positiven Wirkungen. Eine mögliche Ursache liegt darin, dass Begegnungszonen in Wien bis dato wenig verbreitet sind, daher sind positive Auswirkungen auf das Sicherheitsgefühl nicht täglich wahrnehmbar, im Gegensatz zur baulichen Trennung, welche vielerorts präsent ist. Autoverkehrsfreie bzw. verkehrsberuhigte Zonen vor Schulen und Kindergärten zu schaffen, wäre ein erster Schritt, um diese in die Stadt vermehrt zu integrieren, wahrnehmbar zu machen und anschließend auszuweiten, da genauso im Erwachsenenalter ein geringes Sicherheitsgefühl geäußert wird. Außerhalb der verkehrsberuhigten Zonen die Radinfrastruktur auszubauen, ist im Sinne der erwünschten Sicherheitserhöhung, sofern diese mit entsprechender Breite einhergeht und bauliche Trennung oder zumindest andere Aspekte zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls vorgesehen sind.

Erholungswert im öffentlichen Raum und Wohnqualität erhöhen

Aufgrund einer hohen Anzahl an Bedenken resultiert die positive Einstellung gegenüber Radfahren nicht in tatsächlicher Nutzung. Aktive Mobilität in Form von zu Fuß gehen ist hingegen beliebt, vor allem als Ausgleich. Der Erholungswert des zu Fuß Gehens in der Stadt ist primär durch MIV

verursachten Verkehrslärm eingeschränkt. Abgesehen von einem niedrigeren Lautstärkepegel wird mehr Begrünung im öffentlichen Raum gewünscht.

Faktor	Beeinflussbarkeit durch Raumplanung	Auszug aus Handlungsfeldern des STEP 2025
Erholungswert im öffentlichen Raum	hoch	Straßenraum soll Aufenthaltsqualität durch Gestaltung und sozialräumliche Aspekte bieten
		Umorganisation des Straßenraumes zu Gunsten der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden
		Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Gestaltungselemente, bspw. "Mikrofreiräume"

Tabelle 49: Erholungswert im öffentlichen Raum und Wohnqualität erhöhen – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung

Die Stadt Wien sieht diesbezüglich einige Punkte vor:

11. Mehr Aufenthalts- und Gestaltungsqualitäten im Straßenraum:
Der Straßenraum soll zukünftig nicht nur seine Verkehrsfunktion erfüllen, sondern auch Aufenthaltsqualität durch Rücksichtnahme auf Gestaltung und sozialräumliche Aspekte bieten (vgl. MA 18 et al. 2015: 53).
12. Umnutzung von Straßenflächen:
Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum soll durch Umorganisation des Straßenraumes zu Gunsten der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden erhöht werden, jedoch nicht zu Lasten des ÖV (vgl. MA 18 et al. 2015: 54).
13. Hohe Bedeutung des Umweltverbundes in neuen Straßenräumen:
Neben der Verkehrsfunktion soll systematisch auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum geachtet werden durch entsprechende Dimensionierung und Anordnung von Gestaltungselementen, beispielweise durch „Mikrofreiräume“ in nicht zu weit auseinanderliegenden Abständen (vgl. MA 18 et al. 2015: 56).

Die genannten Zielsetzungen sehen die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende durch Umorganisation des Straßenraumes vor, detaillierte Maßnahmen werden jedoch hier nicht genannt. Lediglich die Implementierung von „Mikrofreiräumen“ ist ein konkreter Ansatz um zumindest den Wunsch nach mehr Begrünung zu erfüllen. Offensive Maßnahmen zur Senkung des Aufkommens von MIV und damit des Verkehrslärms werden nicht vorgesehen.

6.4.3 Car-Sharing Angebot ausbauen

Die interviewten Personen sind großteils kritisch bezüglich des Sinnes der PKW-Nutzung in der Stadt und bezüglich des bestehenden Car-Sharing Angebots. Lediglich für Transporttätigkeiten und Fahrten auf das Land wird ein PKW benötigt. Die Befragten zeigen zudem einen Bedarf an Leihautos auf, welche für längerer Zeiträume zur Nutzung außerhalb der Stadt leistbar geliehen werden können.

Faktor	Beeinflussbarkeit durch Raumplanung	Auszug aus Handlungsfeldern des STEP 2025
Car-Sharing Angebot ausbauen	niedrig	stärkere Vernetzung Carsharing mit öffentlichem Verkehr
		Angebot des Carsharings diversifizieren

Tabelle 50: Car-Sharing Angebot ausbauen – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung

Die Stadt Wien sieht folgende Ziele im Bereich Car-Sharing vor:

20. Stärkere Vernetzung des klassischen Carsharings mit öffentlichen Verkehr:
„Für die angestrebte deutliche Ausweitung des Carsharing-Angebotes ist ein stärkeres Engagement der Stadt Wien erforderlich, wobei auch die regionale Dimension durch Zusammenarbeit mit VOR und ÖBB an Bedeutung gewinnt“ (MA 18 et al. 2015: 66).

21. Unterstützung neuer Formen des Carsharings:
Das Angebot des Carsharing soll diversifiziert werden um weitere potentielle NutzerInnen anzusprechen, beispielweise Menschen mit Betreuungspflichten (vgl. MA 18 et al. 2015: 66).

Sofern diese Zielsetzung richtig interpretiert wurde, wäre geplant das Car-Sharing auf regionaler Ebene auszubauen, dies könnte zumindest für Wege im Umfeld von Wien ein attraktives Angebot schaffen. Ein Ausbau des Angebots an Leihmöglichkeiten für längere Zeiträume und weitere Strecken, ist nicht geplant, dies wäre jedoch notwendig, um die PKW, welche oft lediglich für Verwandtenbesuche behalten werden, zu reduzieren.

6.4.4 Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung

Die Zufriedenheit mit öffentlichen Verbindungen, um Ziele innerhalb der Stadt zu erreichen, ist sehr hoch. Lediglich Bedenken bezüglich Sauberkeit und Sicherheit kommen an einer einzelnen U-Bahn-Linien (U6) sowie einzelnen Haltestellen auf. Ebenso sind einige Anmerkungen bezüglich der Bedienzeiten und Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel vorhanden, vor allen in der Nacht und zu Stoßzeiten werden Verbesserungen gefordert. Des Weiteren sind Ziele im Stadtumland meist weniger attraktiv mit dem ÖV zu erreichen.

Faktor	Beeinflussbarkeit durch Raumplanung	Auszug aus Handlungsfeldern des STEP 2025
öffentliche Verkehrsanbindung	mittel	Halt von Straßenbahnen und Bussen nur an Stationen durch dynamische ÖV-Priorisierung

Tabelle 51: Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung – Beeinflussbarkeit durch Raumplanung

Die Stadt Wien hat eine Zielsetzung zur Verkürzung der Reisezeiten:

26. Beschleunigung von strukturbildenden Linien im öffentlichen Oberflächenverkehr: Straßenbahnen und Busse sollen nur bei Haltestellen stehenbleiben und so zu einer Fahrzeitverkürzung führen, dies soll mit einer dynamischen ÖV-Priorisierung erreicht werden (vgl. MA 18 et al. 2015: 72–73).

Diese Zielsetzung wäre vor allem dann wirksam, wenn sie mit Maßnahmen zur Einschränkung der Nutzungsrechte des MIV einhergehen würde, diese sind jedoch nicht vorgesehen. Grundsätzlich können

die genannten Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität zu einer geringeren Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel führen, wenn diese in hohem Maßstab zu Stoßzeiten erfolgreich sind. Zur als notwendig erachteten verbesserten Erreichung des Stadtumlandes mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind keine Zielsetzungen vorhanden.

7 Conclusio

Die Forschungsfrage 1 - nach regional-lokalen Elementen der Raumstruktur und der sozialräumlichen Umgebung, welche das Mobilitätsverhalten beeinflussen, und auch die Forschungsfragen 1.1 u. 1.2 - wie dies im Rahmen von Veränderungsprozessen geschieht, konnten mittels leitfadengestützter Interviews zur Erfassung von Ausschnitten von Mobilitätsbiographien beantwortet werden. Der größte Einflussfaktor ist die Erreichbarkeit sämtlicher Ziele, welche unabhängig und flexibel gegeben sein muss. Ist Erreichbarkeit mittels verschiedener Modi gegeben, wie in der Stadt Wien durch PKW, öffentlichen Verkehr, Fahrrad und teilweise zu Fuß, kommen die Faktoren Stress, Sicherheit und Nutzungsaufwand als Entscheidungsgrundlagen hinzu. Im Zusammenhang mit aktiver Mobilität sind zusätzlich die Nutzungsmischung, die Aufenthaltsqualität und das soziales Leben im öffentlichen Raum sowie die Verteilung der Nutzungsrechte relevant. Des Weiteren ist das Selbstbild in Bezug auf körperliche Aktivität und das Verhalten Bekannter von Wichtigkeit. Allgemein zeigt sich ein Bild pragmatischer Entscheidungen im Zusammenhang mit Mobilität, welche in der Generation der „Millennials“ üblich scheint; je nach Raumstruktur (Land oder Stadt) wird, im Rahmen finanzieller Möglichkeiten, zwischen den am besten geeigneten Verkehrsmitteln gewechselt.

Mit Bezug auf die Forschungsfrage 2 konnten raumplanerische Ansatzpunkte zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl von Zuzüglerinnen und Zuzüglern im urbanen Raum festgestellt werden, diese sind, allen voran, die Erreichbarkeit zu gewährleisten, während das Sicherheitsempfinden hoch und der Nutzungsaufwand niedrig gehalten werden sollten. In der Stadt Wien ist insbesondere an der Radinfrastruktur anzusetzen, da hier am meisten Potential und Wunsch zur Steigerung der Radnutzung aufgezeigt wurde. Die bestehende (oder nicht bestehende) Infrastruktur gewährleistet das erforderliche Sicherheitsgefühl großteils nicht, erschwert Orientierung und verursacht Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Zur erwünschten Förderung aktiver Mobilität ist zusätzlich die Nutzungsmischung zu gewährleisten und der öffentliche Raum so zu gestalten, dass Aufenthaltsqualität mit Erholungswert geboten wird, sowie die Verteilung der Nutzungsrechte zur Steigerung dieser ausgelegt wird.

Jedoch ist ein Ansatzpunkt, welcher infrastrukturelle Maßnahmen ergänzen sollte, allen anderen voran – die Veränderungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes und positive Wirkungen auf geäußerte Anliegen aufzuzeigen und als Lösung für bestehende Probleme zu kommunizieren. Ferner kann die Darstellung der Gestaltbarkeit und Planbarkeit des öffentlichen Raumes förderlich sein, um die Vorstellungskraft anzuregen, damit sich Visionen entwickeln können und infolge dessen Wünsche und Probleme bewusst werden sowie Veränderungen als möglich betrachtet werden.

Die Stadt Wien hat bereits im STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität einige Zielsetzungen in diesen Bereichen, welche mittels der Ergebnisse dieser Erhebung bewertet werden konnten. Diese zielen lediglich auf Attraktivierung des Umweltverbundes ab, womit es schwierig ist, die bereits gesetzten Ziele zu erreichen und auf die Ansatzpunkte, welche sich durch diese Arbeit ergeben haben, ausreichend zu reagieren. Potential zur Unterstützung weitergehender Maßnahmen, welche die private PKW-Nutzung in der Stadt einschränken, wäre durchaus vorhanden. Zumindest bei entsprechendem Car-Sharing Angebot, welches bei Bedarf genutzt werden kann (für Transport und längere Wege außerhalb der Stadt). Dieses Potential sollte noch im größeren Maßstab überprüft werden, ob die negative Einstellung gegenüber PKW-Nutzung im urbanen Raum den „Millennials“ zuzuschreiben ist oder ob

dies allgemein auf Personen, welche vom Land in die Stadt ziehen, zutrifft. In diesem Zusammenhang wäre es zudem wichtig, Personen mit Betreuungspflichten einzubeziehen.
Weiter wäre Potential für eine Interventionsstudie vorhanden. Personen, die grundsätzlich eine positive Einstellung gegenüber dem Radfahren haben, werden oft durch unangenehme Erlebnisse bei ihren ersten Fahrten in der Stadt negativ beeinflusst; dies könnte durch Informationen zur leichteren Orientierung und/oder Begleitung reduziert werden. Eine weitere Möglichkeit wäre, Personen, welche mit dem PKW vom Land in die Stadt ziehen, mit umfassender Information über bestehendes Car-Sharing Angebot zu versorgen und darüber zu informieren, welche finanziellen Erleichterungen sich dadurch ergeben. Beides könnte längerfristig beobachtet werden, ob sich durch diese Information oder Hilfe eine Änderung des Verhaltens einstellt, das nicht in Vergleichsgruppen auftritt. Das Ergebnis dieser Arbeit wirft somit einige Fragen für weitere Forschung auf, welche sich vor allem aus möglichen Ansatzpunkten zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens ergeben.
Grundsätzlich ergänzt die Erfassung relevanter raumstruktureller Elemente und Faktoren der sozialräumlichen Umgebung mittels Mobilitätsbiographie die bestehenden quantitativen Erhebungen in diesem Forschungsbereich. Jedoch konnten nicht nur ähnliche raumstrukturelle Elemente erkannt werden, sondern auch Begründungen für Wirkungen festgestellt werden. Zusätzlich wurde ein Pragmatismus bei Mobilitätsentscheidungen festgestellt, aber ebenso ein erheblicher Mangel an Vorstellungskraft bezüglich möglicher Veränderungen und Entwicklungen, welche jedoch prinzipiell begrüßt würden. Des Weiteren wurde ein geringes Verständnis für PKW-Nutzung in der Stadt von „Millennials“ ermittelt. Zu guter Letzt konnte ein Potential zur Steigerung der Nutzung von aktiver Mobilität erkannt werden, welches insbesondere durch entsprechende raumstrukturelle Maßnahmen besser ausgeschöpft werden könnte.

Literatur

Axhausen, Kay W. (2008). „Social networks, mobility biographies, and travel: survey challenges." In: *Environment and Planning B: Planning and Design*. 35 (6), S. 981–996, DOI: doi:10.1068/b3316t.

Bhat, Chandra R. / Guo, Jessica Y. (2007). „A Comprehensive Analysis of Built Environment Characteristics on Household Residential Choice and Auto Ownership Levels." In: *Transportation Research Part B: Methodological*. 41 (5), S. 506–526, DOI: 10.1016/j.trb.2005.12.005.

Braun, Virginia / Clarke, Victoria (2006). „Using thematic analysis in psychology." In: *Qualitative Research in Psychology*. 3 (2), S. 77–101, DOI: 10.1191/1478088706qp063oa.

Cao, Xinyu (Jason) / Mokhtarian, Patricia L. / Handy, Susan L. (2009). „The Relationship between the Built Environment and Nonwork Travel: A Case Study of Northern California." In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 43 (5), S. 548–559, DOI: 10.1016/j.tra.2009.02.001.

Cao, Xinyu / Mokhtarian, Patricia L. / Handy, Susan L. (2007). „Do Changes in Neighborhood Characteristics Lead to Changes in Travel Behavior? A Structural Equations Modeling Approach." In: *Transportation*. 34 (5), S. 535–556, DOI: 10.1007/s11116-007-9132-x.

Carse, Andrew et al. (2013). „The factors influencing car use in a cycle-friendly city: the case of Cambridge." In: *Journal of Transport Geography*. 28 (2013), S. 67–74, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.10.013.

Cervero, Robert / Duncan, Michael (2003). „Walking, Bicycling, and Urban Landscapes: Evidence from the San Francisco Bay Area." In: *American Journal of Public Health*. 93 (9), S. 1478–1483.

Clark, Ben / Chatterjee, Kiron / Melia, Steve (2016). „Changes to Commute Mode: The Role of Life Events, Spatial Context and Environmental Attitude." In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 89 (2016), S. 89–105, DOI: 10.1016/j.tra.2016.05.005.

De Vos, Jonas / Derudder, Ben / Van Acker, Veronique / Witlox, Frank (2012). „Reducing Car Use: Changing Attitudes or Relocating? The Influence of Residential Dissonance on Travel Behavior." In: *Journal of Transport Geography*. 22 (2012), S. 1–9, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2011.11.005.

Delmelle, Eric M. / Delmelle, Elizabeth Cahill (2012). „Exploring spatio-temporal commuting patterns in a university environment." In: *Transport Policy*. 21 (2012), S. 1–9, DOI: 10.1016/j.tranpol.2011.12.007.

Dutzik, Tony / Inglis, Jeff / Baxandall, Phineas (2014). *Millennials in Motion*. U.S. PIRG Education Fund.

Flick, Uwe (1995). „Stationen des qualitativen Forschungsprozesses." In: *Handbuch Qualitative Sozialforschung*. Hg. v. Uwe Flick et al. 3. Aufl. Weinheim: Beltz PsychologieVerlagsUnion, S. 148–176.

Handy, Susan L. / Cao, Xinyu / Mokhtarian, Patricia L. (2005). „Correlation or Causality between the Built Environment and Travel Behavior? Evidence from Northern California." In: *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 10 (6), S. 427–444, DOI: 10.1016/j.trd.2005.05.002.

Hermanns, Harry (1995). „Narratives Interview.“ In: *Handbuch Qualitative Sozialforschung*. Hg. v. Uwe Flick et al. 3. Aufl. Weinheim: Beltz PsychologieVerlagsUnion, S. 182–185.

Jones, Caroline HD / Ogilvie, David (2012). „Motivations for active commuting: a qualitative investigation of the period of home or work relocation.“ In: *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*. 9 (109), DOI: 10.1186/1479-5868-9-109.

Kardorff, Ernst von (1995). „Qualitative Sozialforschung - Versuch einer Standortbestimmung.“ In: *Handbuch Qualitative Sozialforschung*. Hg. v. Uwe Flick et al. 3. Aufl. Weinheim: Beltz PsychologieVerlagsUnion, S. 3–10.

Klinger, Thomas / Lanzendorf, Martin (2016). „Moving between Mobility Cultures: What Affects the Travel Behavior of New Residents?.“ In: *Transportation*. 43 (2), S. 243–271, DOI: 10.1007/s11116-014-9574-x.

Knoflacher, Hermann (1995). *Fußgeher- und Fahrradverkehr – Planungsprinzipien*. Wien, Köln, Weimar: Böhlau Verlag Ges. m. b. H. und Co. KG.

Kvale, Steinar (1995). „Validierung: Von der Beobachtung zu Kommunikation und Handeln.“ In: *Handbuch Qualitative Sozialforschung*. Hg. v. Uwe Flick et al. 3. Aufl. Weinheim: Beltz PsychologieVerlagsUnion, S. 427–431.

Lanzendorf, Martin (2010). „Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth.“ In: *International Journal of Sustainable Transportation*. 4 (5), S. 272–292, DOI: 10.1080/15568310903145188.

Lanzendorf, Martin (2003). „Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour.“ In: *Moving through nets: The physical and social dimensions of travel*. Lucerne.

Liu, Chao / Shen, Qing (2011). „An Empirical Analysis of the Influence of Urban Form on Household Travel and Energy Consumption.“ In: *Computers, Environment and Urban Systems*. 35 (5), S. 347–357, DOI: 10.1016/j.compenvurbsys.2011.05.006.

MA 18 / PlanSinn GmbH / TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH (2015). *STEP 2025 - Fachkonzept Mobilität - Werkstattbericht 145*. Wien.

MA 18, Stadtentwicklungs und Stadtplanung (2014). *STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien*.

Müggenburg, Hannah / Busch-Geertsema, Annika / Lanzendorf, Martin (2015). „Mobility Biographies: A Review of Achievements and Challenges of the Mobility Biographies Approach and a Framework for Further Research.“ In: *Journal of Transport Geography*. 46 , S. 151–163, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2015.06.004.

Nguyen, Thi Anh Hong et al. (2017). „Elderly’s heterogeneous responses to topographical factors in travel mode choice within a hilly neighborhood: An analysis based on combined GPS and paper-based surveys.“ In: *EJTIR*. 17 (3), S. 411–424.

Römer, Pia (2017). „Social Media Nutzerzahlen für 2016 in Österreich.“ *bessermacherin.at*.

Sallis, James F. et al. (2016). „Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study.“ In: *The Lancet*. 387 (10034), S. 2207–2217, DOI: 10.1016/S0140-6736(15)01284-2.

Sattlegger, Lukas / Rau, Henrike (2016). „Carlessness in a Car-Centric World: A Reconstructive Approach to Qualitative Mobility Biographies Research.“ In: *Journal of Transport Geography*. 53 (2016), S. 22–31, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2016.04.003.

Scheiner, Joachim (2007). „Mobility Biographies: Elements of a Biographical Theory of Travel Demand (Mobilitätsbiographien: Bausteine zu einer biographischen Theorie der Verkehrsnachfrage).“ In: *Erdkunde*. 61 (2), S. 161–173.

Scheiner, Joachim (2014). „Residential self-selection in travel behavior: Towards an integration into mobility biographies.“ In: *Journal of Transport and Land Use*. 7 (3), S. 15–29, DOI: 10.5198/jtlu.v7i3.439.

Scheiner, Joachim / Chatterjee, Kiron / Heinen, Eva (2016). „Key Events and Multimodality: A Life Course Approach.“ In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 91 (2016), S. 148–165, DOI: 10.1016/j.tra.2016.06.028.

Schoenduwe, Robert / Mueller, Michel G. / Peters, Anja / Lanzendorf, Martin (2015). „Analysing Mobility Biographies with the Life Course Calendar: A Retrospective Survey Methodology for Longitudinal Data Collection.“ In: *Journal of Transport Geography*. 42 (2015), S. 98–109, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2014.12.001.

Schremmer, Christof (2012). „Raumstrukturen verändern, um Energieeffizienz zu steigern.“ In: *RAUM - Österreichische Zeitschrift für Raumplanung und Regionalpolitik*. (Nachhaltige Stadtentwicklung) 85 (12), S. 27–31.

Schwanen, Tim / Mokhtarian, Patricia L. (2005). „What Affects Commute Mode Choice: Neighborhood Physical Structure or Preferences toward Neighborhoods?.“ In: *Journal of Transport Geography*. 13 (1), S. 83–99, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2004.11.001.

Tamme, Oliver (2015). „Mobilität im ländlichen Raum (eine Bestandsaufnahme).“ In: *Online-Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft*. 03 (2015).

Anhang - Interviewleitfaden

Hintergrund

1. Beschreibe mir bitte deine Lebens- und Berufssituation!
   (Familienstand, Haushaltsgröße)
   (Beruf)
   (Alter)
   (höchster Bildungsabschluss – wo?)
   (neuer Wohnbezirk, Viertel)
2. Wann und wieso bist du nach Wien umgezogen?
3. Kannst du bitte deine Lebens- u. Berufssituation an deinem vorherigen Wohnort beschreiben - etwaige Änderungen zum jetzigen Wohnort?
   (*Familienstand, Haushaltsgröße)*
   (Beruf)
   (Wohndauer)
   (alter Wohnort)

Mobilität allgemein

4. Bitte beschreibe deine alltäglichen Wege und wie du diese zurücklegst!
   (Arbeit/ Studium: Entfernung von Wohnung, Erreichbarkeit mit ÖV, Rad, Auto)
   (Freizeit: Cafés, Restaurants, Grünraum, Sport, Besuche von Freunden u. Verwandtschaft)
   (Einkäufe: Entfernung von Wohnung, Lebensmittel, sonstiges)
   (Abholen/Bringen: ältere Personen, Kinder, Beschreibung Wege)
5. Wie entscheidest du dich für deine gewählten Verkehrsmittel?
6. Würdest du deine Wege als angenehm bezeichnen?
7. Würdest du deine Wege gerne anders zurücklegen?
   (Besitz/Sharing: Rad, ÖV-Ticket, PKW, Moped, Motorrad)
   (Führerschein, Informationsquellen)
   (Begründungen: Zeit, Kosten, Bewegungsfreudigkeit, Wetter, Gelände, Erreichbarkeiten etc.)
   (Meinung zu verschiedenen Modi, „Umweltschutz“)
   (Wohnort: ÖV-Haltestellen Entfernungen, PKW-Infrastruktur, Rad)
   (Multimodale Wege)
8. Unterscheidet sich dein Mobilitätsverhalten von dem deiner Bekannten?
   (Familienmitglieder, MitbewohnerInnen, FreundInnen, ArbeitskollegInnen)
9. Hat sich deine Meinung zu bestimmten Verkehrsmitteln seit deinem Umzug verändert?
10. Wie hast du deine Wege an deinem vorigen Wohnort zurückgelegt? Bitte beschreibe mir deine früheren alltäglichen Wege!
    (Arbeit/ Studium: Entfernung von Wohnung, Erreichbarkeit mit ÖV, Rad, Auto)
    (Freizeit: Cafés, Restaurants, Grünraum, Sport, Besuche von Freunden u. Verwandtschaft)
    (Einkäufe: Entfernung von Wohnung, Lebensmittel, sonstiges)
    (Abholen/Bringen: ältere Personen, Kinder, Beschreibung Wege)
11. Gab es Alternativen auf deinen Wegen? Hättest du deine Wege gerne anders zurückgelegt?
    (Besitz/Sharing: Rad, ÖV-Ticket, PKW, Moped, Motorrad)
    (Führerschein, Informationsquellen)
    (Begründungen: Zeit, Kosten, Bewegungsfreudigkeit, Wetter, Gelände, Erreichbarkeiten etc.)
    (Meinung zu verschiedenen Modi, „Umweltschutz“)
    (Wohnort: ÖV-Haltestellen Entfernungen, PKW- Infrastruktur, Rad)
    (Multimodale Wege)
12. Hat sich dein Mobilitätsverhalten an deinem vorigen Wohnort von dem deiner Bekannten unterschieden?
    (Familienmitglieder, MitbewohnerInnen, FreundInnen, ArbeitskollegInnen)

Nachbarschaft

13. Was gefällt dir an deiner neuen Wohnumgebung, was nicht? Würdest du gerne woanders wohnen?
    (eher ruhige oder laute Umgebung)
    (nachbarschaftliche Zusammensetzung, wer ist in der Nachbarschaft unterwegs)
    (Wohlfühlen, Sicherheitsgefühl)
    (Lokalitäten in der Umgebung)
    (Entfernungen von ÖV, Parkplätzen, Radabstellplätzen)
    (Entfernung von Erholungsräumen)
14. Wie sieht das nachbarschaftliche Zusammenleben aus – kennt man bzw. trifft man sich in der Umgebung?
    (Kontaktaufnahme zu Nachbarn, Austausch unter Nachbarn, Bekanntschaften)
    (Treffpunkte: Lokale, (kleine) Parks, Plätze, Märkte, Veranstaltungen)
    (individuelle Kontaktfreudigkeit)
15. Was ist dein Eindruck – wie bewegen sich die Menschen in deiner Nachbarschaft fort?
    (persönlicher Eindruck überwiegender Nutzung Verkehrsmittel)
    (etwaiger Unterschied zu persönlicher Mobilität)
16. Unterscheidet sich der Eindruck der Nachbarschaft von der restlichen Stadt? Warum denkst du ist dies so?
    (Vergleich Innenbezirke u. Außenbezirke)
17. Wie hat im Vergleich dazu das nachbarschaftliche Zusammenleben in deiner alten Nachbarschaft ausgesehen?
    (Kontaktaufnahme zu Nachbarn, Austausch unter Nachbarn, Bekanntschaften)
    (Treffpunkte: Lokale, Plätze, Märkte, Veranstaltungen)
    (individuelle Kontaktfreudigkeit)
18. Was war dein genereller Eindruck in deiner alten Nachbarschaft – wie haben sich die Personen dort fortbewegt?
    (persönlicher Eindruck überwiegender Nutzung welcher Verkehrsmittel)
    (Unterschied zu persönlicher Mobilität)
19. Gibt es besser angeschlossene Orte in der Region?
    (persönlicher Eindruck überwiegender Nutzung welcher Verkehrsmittel)

Radfahren

20. Was hältst du von Radfahren im Allgemeinen?
    (nur Freizeitbeschäftigung oder Erreichung von Zielen)
21. Ist das anders in der Stadt oder am Land?
    (Sicherheit)
    (Diebstähle)
22. Würdest du gerne mehr Radfahren? Falls ja, was hindert dich daran? Falls nein, warum nicht?
    (Zeiteffizienz)
    (Infrastruktur: Radwege, Regelungen, Bike Sharing etc.)
    (Bewegungsfreudigkeit)
    (Wetter)
23. Hat sich deine Sichtweise aufs Radfahren im Vergleich zu früher verändert?
    (Fortbewegungsmittel in der Jugend)

Zu Fuß gehen

24. Was hältst du von zu Fuß gehen im Allgemeinen?
    (nur Freizeitbeschäftigung oder Erreichung von Zielen)
25. Unterscheidet sich das in der Stadt und am Land?

26. Würdest du gerne mehr zu Fuß gehen? Falls ja, was hindert dich daran? Falls nein, warum nicht?
    (Zeiteffizienz)
    (Infrastruktur: Gestaltung der Fußwege, Querungsmöglichkeiten etc.)
    (Bewegungsfreudigkeit)
    (Wetter)
27. Hat sich deine Sichtweise auf zu Fuß gehen im Vergleich zu früher verändert?
    (Veränderung Erreichbarkeiten)

Öffentliche Verkehrsmittel

28. Was hältst du von öffentlichen Verkehrsmitteln im Allgemeinen?
29. Unterscheidet sich das in der Stadt und am Land?
30. Würdest du gerne mehr öffentliche Verkehrsmittel nutzten? Falls ja, was hindert dich daran? Falls nein, warum nicht?
    (Zeiteffizienz)
    (Infrastruktur: Haltestellenentfernung, Erreichbarkeiten etc.)
    (Bewegungsfreudigkeit)
    (Wetter)
31. Hat sich deine Sichtweise auf öffentliche Verkehrsmittel im Vergleich zu früher verändert?
    (Veränderung Erreichbarkeiten)

PKW

32. Was hältst du von Autofahren im Allgemeinen?
33. Unterscheidet sich das in der Stadt und am Land?
    (mögliche Alternativen)
34. Würdest du gerne mehr Autofahren? Falls ja, was hindert dich daran? Falls nein, warum nicht?
    (Zeiteffizienz)
    (Infrastruktur: Erreichbarkeiten, Parkplatzsituation, Car-Sharing etc.)
    (Bewegungsfreudigkeit)
35. Hat sich deine Sichtweise auf Autofahren im Vergleich zu früher verändert?
    (andere mögliche Alternativen)

Wohnortsuche

36. Was waren die wichtigsten Kriterien bei deiner Wohnortssuche bzw. welche Aspekte hast du während der Wohnungssuche recherchiert?
    (Lautstärke der Wohngegend)
    (Anbindung öffentliche Verkehrsmittel: nächste Haltestellen, Anbindung Arbeitsplatz)
    (Straßenanbindung, Parkplatzsituation)
    (Radinfrastruktur, Radabstellplätze draußen u. im Gebäude)
    (Freizeit- u. Naherholungsangebot: Grünraum, Restaurants, Café)
    (Einkaufsmöglichkeiten: Lebensmittelgeschäfte)

Infrastruktur

37. Hast du Vorschläge für Verbesserungen in der Infrastruktur? (In deiner Nachbarschaft? In der gesamten Stadt?)
    (Ausstattung Grünflächen)
    (Fußwegegestaltung: in Wohnumgebung + genannte Ziele)
    (Radinfrastruktur: Wege, Abstellplätze in Wohnhaus, Nachbarschaft + genannte Ziele)
    (Car- Sharing, Bike-Sharing: Stationen)
    (öffentliche Verkehrsmittelnetz)
    (PKW: Straßenanbindung, Parkplatzsituation in Wohnumgebung, + genannte Ziele)

Allgemein

38. Möchtest du gerne noch etwas ergänzen oder anmerken?