



FSV-aktuell STRASSE Juli 2019

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft
Straße • Schiene • Verkehr

Editorial

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser!

Elementkatalog – ein unscheinbares Wort, dass möglicherweise für die Österreichische Forschungsgesellschaft eine neue Aufgabe darstellen wird. Was ist gemeint: In der Planung bestehen bereits die Möglichkeit, das zu errichtende Bauwerk in einem 3-D-Modell darzustellen, zudem mit Informationen zu Material und dessen Eigenschaften zu ergänzen. Der Schritt vom 3-D-Modell ins Leistungsverzeichnis erfolgt noch händisch unter zu Hilfenahme von Tabellen und Hilfsprogrammen. Grundgedanke der automatisierten Erstellung des Leistungsverzeichnisses ist die Verwendung von Elementen. Die Elemente bilden dabei die Brücke

zwischen dem 3-D-Modell und dem Leistungsverzeichnis. Ebenso wichtig wie für die Erstellung bei Leistungsverzeichnissen die Standardisierten Leistungsbeschreibungen sind, ist für den beschriebenen Automatismus die Erstellung eines Standards – eines Allgemeinen Elementkataloges – von wesentlicher Bedeutung. Der Vorstand der FSV hat nun in seiner jüngsten Sitzung beschlossen, einen derartigen Elementkatalog für den Tiefbau in Österreich zu erstellen. Dies bedeutet nicht nur einen eigenen neuen Ausschuss mit Einbindung anderer Organisationen, sondern auch eine neue Struktur und eine eigene Finanzierung dafür. Die Arbeit soll im September beginnen, konkrete weitere Entscheidungen werden zu Jahresbeginn erfolgen. Somit erweitert sich der Aufgabenbereich um ein neues, modernes Arbeitsgebiet.

*Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV*

Auftragsarbeiten Zugang, Forschungsinstitute und sonstige Interessenten waren auf das Wohlwollen der Besitzer der Daten angewiesen – wobei hier manche Gebietskörperschaften einen offenen Umgang pflegten, andere jedoch sehr restriktiv mit dem Zugang umgegangen sind. Im Zuge der Veröffentlichungen der Ergebnisse von „Österreich unterwegs 2013/2014“ wurde die Verfügbarkeit der Berichte und Datensätze im Sinne eines „Open Government Data“-Ansatzes geschaffen, womit erstmals ein entsprechender Datensatz allen interessierten Institutionen für ihre Arbeiten zur Verfügung steht. Diese verbesserte Informationslage ist u. a. aus Sicht eines außeruniversitären Forschungsinstituts wie dem AIT zu begrüßen.

Allerdings stünden heute noch weitaus mehr Daten aus verschiedensten Quellen wie z. B. Mobilfunk-, Maut-, Wifi- und Bluetooth-Daten sowie jenen aus Navigationsgeräten und auch digitalen Ticketsystemen im öffentlichen Verkehr theoretisch zur Verfügung. Bereits eine einzelne dieser Datenquellen ist eine gute ergänzende Datenbasis, das volle Potenzial könnte mit der Verschneidung mehrerer bzw. aller Datenquellen ausgeschöpft werden. Der Zugriff auf diese Daten ist aber aufgrund datenschutzrechtlicher Rahmenbedingungen und aus Wettbewerbsgründen ausnehmend restriktiv bzw. zusätzlich noch mit einem teilweise nicht zu vernachlässigenden Kostenaufwand verbunden. Daher stehen diese Daten in Planungsprozessen meist nicht zur Verfügung und tragen somit nichts zu deren Verbesserung bei.

Für eine effektive Planung sind zuverlässige Daten nicht nur für die Erfassung des Ist-Zustandes im Mobilitätssystem wichtig, sondern auch unerlässlich für eine zuverlässige Prognose. Das bedeutet, dass man Wissen über das zukünftige Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen nach der Umsetzung von Vorhaben bzw. Maßnahmen benötigt. Hier gibt es aber oftmals eine große Lücke in der Wissensbasis. So werden z. B. Personengruppen nach Merkmalen segmentiert, die nur wenig Einfluss auf Mobilitätsentscheidungen haben. Häufig erfolgt die Definition von Zielgruppen etwa nach herkömmlichen (leicht erfassbaren) soziodemografischen Merkmalen wie Geschlecht oder Alter, eventuell auch Verkehrsmittelnutzung, Wegezwecke oder Pkw-Besitz, um die betrachteten Zielgruppen einfach darstellen und beschreiben zu können. Die auf diese Weise entstehenden Zielgruppen wie „Frauen“, „ältere Menschen“, „FußgängerInnen“, „RadfahrerInnen“ sind zwar leicht zu identifizieren, sind aber hinsichtlich der Einstellungen und des Verhaltens der der Zielgruppe zugehörigen Personen in der Regel völlig heterogen. Um Verhaltensphänomene erklären und Reaktionen von Menschen auf Veränderungen der

FSV-Planerseminar

Verbesserte oder überbordende Informationslage

Information ist in Planungsprozessen ein unabdinglicher Aspekt – nur mit umfangreichem Wissen ist es möglich, die Planung von zukünftigen Vorhaben bzw. Maßnahmen in die richtige Richtung zu treiben. Dazu gehört einerseits das Wissen um den aktuellen Zustand, andererseits aber auch das Wissen um die Reaktion auf umgesetzte Vorhaben zur realistischen Abschätzung der zukünftigen Situation. Dieser sehr generell beschriebene Ansatz trifft im Speziellen natürlich besonders auf den Mobilitätsbereich und somit auf die Verkehrsplanung zu. Auch hier ist Information bzw. sind Daten unbedingt notwendig. Dies betrifft einerseits Wissen über den aktuellen Zustand des Verkehrssystems, um eine profunde Basis für die weiteren Untersuchungen bzw. die weitere Planung zu haben. Andererseits braucht es für eine zuverlässige Prognose aber auch Wissen über die potenzielle Reaktion der VerkehrsteilnehmerInnen auf umzusetzende Maßnahmen.

Zur Erfassung des Ist-Zustandes werden im Mobilitätsbereich nach wie vor hauptsächlich klassische Mobilitätserhebungen eingesetzt. Sei es in altbewährter Ausführung mittels Erhebungsbögen in Papierform bzw. etwas weiterentwickelt als Onlineformat. Österreichweite Erhebungen zu aktuellen Mobilitätsverhalten finden unregelmäßig in doch recht großem Abstand statt. Nach der „Mobilitätserhebung österreichischer Haushalte 1995“

wurde erst knapp 20 Jahre später die nächste Erhebung, „Österreich unterwegs 2013/2014“, durchgeführt. Daneben gab es in den letzten beiden Dekaden in diversen Bundesländern jeweils eigenständige Mobilitätserhebungen, meist im 5- oder 10-Jahres-Rhythmus. Um hier eine Vergleichbarkeit sicherstellen zu können, wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Sinne eines österreichweiten Standardisierungsprozesses das KOMOD-Handbuch entwickelt. Dieser Prozess dient einerseits der Vereinheitlichung von Qualitäts- und Erhebungsstandards für Mobilitätserhebungen und soll so auch eine Zusammenführung getrennt durchgeführter Erhebungen ermöglichen. Diese Erhebungen sind Wegeerhebungen, d. h. es werden mit Ausnahme der verwendeten Verkehrsmittel keinerlei Informationen zu den einzelnen Wegetappen abgefragt. Für viele Fragestellungen ist bzw. war diese Wissensbasis ausreichend. Mit dem Auftreten neuer Mobilitätsangebote (v. a. Sharing-Systeme) kommt es allerdings zu einer Zunahme multimodaler Wege. Um auch diese in einer ausreichenden Detailschärfe erfassen zu können, ist eine Erhebung auf Etappenbasis notwendig. Diese Form der Erhebung ist um einiges aufwendiger als die Erhebung auf Wegebasis. Hilfestellung bieten hier digitalisierte Formen der Mobilitätserhebung, wie z. B. die von AIT entwickelte smartphonebasierte Lösung smart survey.

Was alle diese Erhebungen in der Vergangenheit gemeinsam haben, ist, dass die Ergebnisse nur jeweils den Gebietskörperschaften bzw. dem Bund als Auftraggeber uneingeschränkt zur Verfügung standen. Planungsbüros bekamen im Rahmen von

Rahmenbedingungen abschätzen zu können, ist es daher notwendig, homogene Verhaltensgruppen zu berücksichtigen, deren Handlungen durch Alltagslebenswelten, Einstellungen, Präferenzen, Aversion, Gewohnheiten oder Zwänge erklärt werden können – etwa durch die Anwendung von milieubasierten Typologien von Zielgruppen. Auch ist die Erhebung des potenziellen Verhaltens von VerkehrsteilnehmerInnen nach der Umsetzung bestimmter Vorhaben bzw. Maßnahmen nicht trivial. Das Problem ist oftmals, dass sich die befragten Personen die zukünftige Situation nicht auf ihre jeweilige Lebensrealität bezogen vorstellen können. Dadurch entsteht für eine quantitative Erhe-

bung mit notwendigerweise hypothetischen Wahlalternativen die Gefahr, dass die TeilnehmerInnen bei einer reinen Stated-Preference (SP)-Befragung die neue Situation nicht einschätzen können und es daher zu unrealistischem Antwortverhalten kommt. Die so generierten (hypothetischen) Verhaltensdaten führen zu einer verzerrten Gewichtung der Einflussgrößen und in Summe zu einem nur bedingt prognosefähigen Modell. Zur Vermeidung dieses Effekts kann (natürlich mit einem gewissen Mehraufwand) eine zweistufige, personalisierte Befragung durchgeführt werden: Aufbauend auf einer Revealed-Preference (RP)-Erhebung des aktuellen Mobilitätsverhaltens wird für jede(n)

TeilnehmerIn eine separate SP-Befragung mit individuellen Alternativen gestaltet und so die individuellen Präferenzen in bestimmten Entscheidungssituationen ermittelt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Informationslage als Basis für Planungsprozesse im Mobilitätssektor in den letzten Jahren verbessert hat – u. a. durch Open-Government-Ansätze und den Einsatz neuer Technologien bzw. neuartiger methodischer Ansätze. Überbordnet ist die Informationslage aber aus heutiger Sicht nicht.

DDipl.-Ing. (FH) Gernot Lenz
gernot.lenz@ait.ac.at

Gesellschaft im Wandel – aktuelle gesellschaftliche Trends

„Panta rhei – alles fließt“ hat Heraklit, ein Philosoph des 5. Jahrhunderts vor Christus, gemeint. Und dieser Gedanke gilt in hohem Ausmaß für gesellschaftliche Werte und deren kontinuierlichen Wandel.

Wertewandel in den letzten 80 Jahren – Regrounding

Seit dem 2. Weltkrieg waren verschiedene dominierende Werteströmungen in der Gesellschaft zu beobachten, die einander meist im dialektischen Prinzip von These-Antithese-Synthese abgelöst haben: In den ersten Nachkriegsjahren waren die klassischen Wertewelten der Sekundärtugenden wie Disziplin, Ordnung, Fleiß, Sparsamkeit usw. vorherrschend. Die Antithese zu diesen Werten waren in den 60er-Jahren materialistische Grundorientierungen: hart und diszipliniert zu arbeiten reichte nicht mehr aus, man wollte sich aus etwas leisten (können) und dies auch der Umwelt demonstrieren. Die Synthese diese beiden Strömungen bildet dann in den 70ern und 80ern die Wertewelt des Postmaterialismus, in der – ausgehend von einer gesicherten materiellen Basis – Werte wie Nachhaltigkeit, Ökologie, Gleichberechtigung – einen hohen Stellenwert bekamen.

Alle diese Phasen haben aber eines gemeinsam: Die Bedeutung der Gesellschaft und ihrer Institutionen (Parteien, Gewerkschaften, Kirchengemein-

schaften) war bis dahin ungebrochen hoch. Diese begann aber in der folgenden Phase des Wertewandels, die in den späten 80er- und den 90er-Jahren stattfand, rapide abzusinken. Das vorherrschende Motiv ist ab diesem Zeitpunkt ein steigender Individualismus bzw. die Maximierung der individuellen Bedürfnisbefriedigung, die je nach sozialem Milieu in unterschiedlichen Lebensbereichen stattfinden kann. Globale Entwicklungen wie Ende des Kalten Krieges, Aufbruchstimmung, Globalisierung der Wirtschaft und der beginnende Siegeszug des Internets befeuerten diese Grundorientierung weiter.

Allerdings nahm diese Entwicklung in den ersten Dekaden des 3. Jahrtausends ein jähes Ende: Krisen wie 9/11, das Platzen der Internetblase 2004/2005, die Finanz- und Wirtschaftskrise und last but not least die Flüchtlingskrise seit 2015 haben zur Ausformung eines neuen Wertemusters geführt, des sogenannten Regroundings. Charakteristisch für diese Grundorientierung ist eine verstärkte Suche nach Sicherheit, Halt und Orientierung sowie, eine Synthese verschiedener Grundorientierungen wie die Kombination traditioneller und hedonistisch-individueller Werte.

Als empirisches Beispiel für die Zunahme des Regroundings ist die Entwicklung der Zustimmung der ÖsterreicherInnen zur Aussage „Ich suche Halt

im Leben“. Lag diese Anfang des Jahrzehnts noch bei 53 %, hat sie in den letzten 7 Jahren um 9 Prozentpunkte zugenommen und erreichte 2018 bereits 62 %. Zur Illustration: 9 Prozentpunkte, das sind ca. 660.000 ÖsterreicherInnen! Interessant in diesem Zusammenhang ist ein Vergleich mit Ergebnissen in Deutschland: Während die Zustimmung bei unseren Nachbarn 2011 in etwa noch auf dem heimischen Niveau lag, ging der Trend danach in die völlig entgegengesetzte Richtung; 2018 lag der Prozentwert in Deutschland dann bereits 17 Prozentpunkte unter dem Österreichischen (Bild 1).

Ursachen – Ängste und Überforderung

Was sind nun mögliche Ursachen für diese österreichspezifische Entwicklung?

Eine Vielzahl von Daten lässt zwei Hauptgründe erkennen (Bild 2): Zum einen (diffuse) Ängste, die sich aus den Krisenerfahrungen der letzten ein- und einhalb Jahrzehnte entwickelt haben. Eine entscheidende Rolle spielen dabei neue Wege der Kommunikation und Information. „Bad news“ verbreitern sich dank Internet und sozialen Medien immer rascher und zum Teil auch undifferenzierter und unreflektierter (Stichwort „Echokammern“). Zudem schürte auch ein kontinuierlicher Vertrauensverlust in wichtige Institutionen und Eliten (Politik, Kirchen, Gewerkschaften, Medien), der Mitte des letzten Jahrzehnts einsetzte und Mitte dieses Jahr-

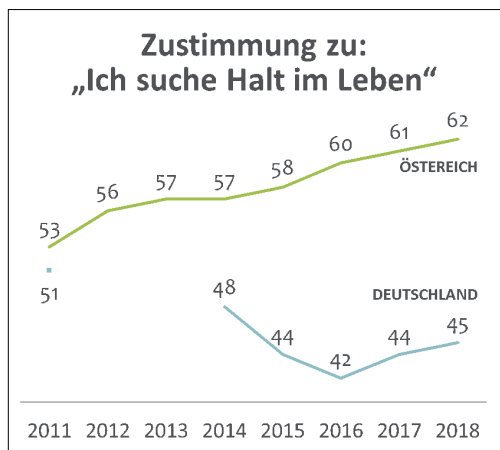


Bild 1: Quelle: IMAS & INTEGRAL, ÖVA 2012–2018, Persönliche, computergestützte Interviews (CAPI), rep. Österr. 14+ Jahre, n = 7.500/Jahr

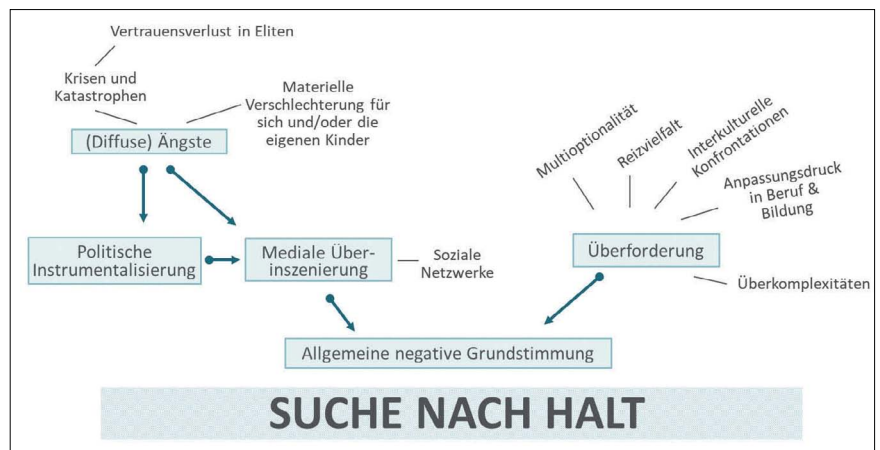


Bild 2: Quelle: INTEGRAL, Milieualtisierungsstudie 2018

zehnts (Flüchtlingskrise) seinen Höhepunkt hatte, die allgemeine Verunsicherung. Auch wenn in den letzten Monaten hier Anzeichen einer Trendwende erkennbar sind, hat das Vertrauen in Institutionen noch lange nicht das Niveau vor der Krise erreicht.

Neben diesen Ängsten und dem Vertrauensverlust von wichtigen gesellschaftlichen Eliten spielt auch eine zunehmende Überforderung der Menschen eine Rolle. Diese speist sich aus verschiedenen Quellen, zum einen aus der immer stärkeren Digitalisierung aller Lebensbereiche und der damit einhergehenden Reichtum und -überflutung; zum anderen aber auch Veränderungen am Arbeitsmarkt und interkulturelle Konfrontationen haben hier eine Rolle gespielt.

Auswirkungen – Begrenzung vs. Entgrenzung

Gesellschaftliche Trends und Entwicklungen können über die Zeit hinweg als Pendeln zwischen einer Tendenz zur „Entgrenzung“ und der zur „Begrenzung“ dargestellt werden. Das durch die vorhin beschriebenen Ursachen hervorgerufene und nach wie vor wachsende Bedürfnis nach Halt und Sicherheit lässt das Pendel in den letzten Jahren wieder in Richtung von Begrenzungstendenzen ausschlagen, ganz besonders in den sozialen Milieus der gesellschaftlichen Mitte („Mainstream“) (Bild 3).

Diese Begrenzungstendenzen finden sich auf den verschiedensten Ebenen, auf nationaler, regionaler, aber auch familiärer und individueller Ebene. Einige Beispiele dafür:

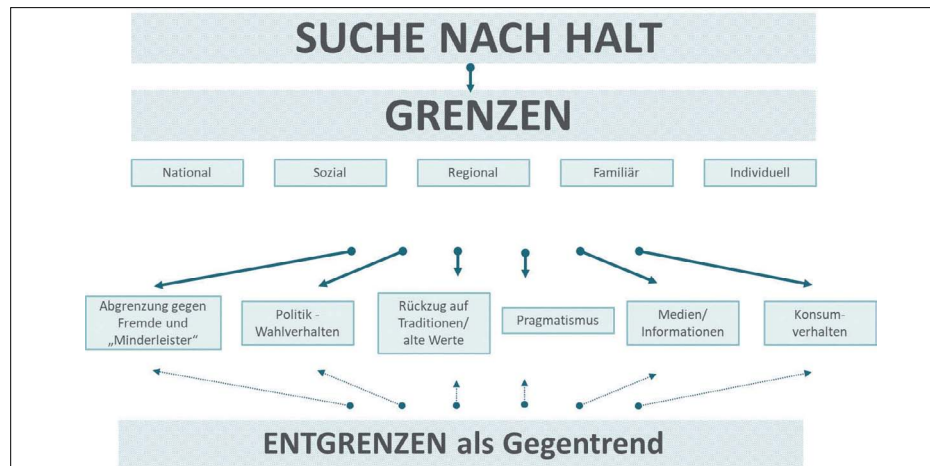


Bild 3: Quelle: INTEGRAL, Milieualtisierungsstudie 2018

- Seit der Jahrtausendwende zunehmende Abgrenzungstendenzen gegenüber Fremdem/ Fremden oder sogenannten „Minderleistern“
- Renaissance von traditionellen Werten und Traditionen
- Zunehmender Pragmatismus anstelle von Risikobereitschaft
- Im Konsumbereich: Wunsch nach Sicherheit, Überschaubarkeit, Regionalität.

Allerdings, wie (fast) immer gibt es zu starken Trends im Mainstreambereich Gegentrends, die man aber nur in kleineren Bevölkerungsgruppen

finden kann. Diese Trends lassen sich dem Konzept der „Entgrenzung“ zuordnen. Dieses ist dadurch gekennzeichnet, dass den Krisen nicht mit Rückzug, sondern mit Öffnung nach außen begegnet wird. Das Ausprobieren neuer Entwicklungen, Risikobereitschaft, internationale Orientierung und „Konsum als Inszenierung“ sind Kennzeichen dieser Strömung. Im Konsumbereich ist hier speziell die Entkoppelung zwischen Eigentum und Nutzen zu erwähnen, die beispielsweise auch im Bereich der Mobilität eine Rolle spielt (Carsharing).

Martin Mayr
martin.mayr@integral.co.at

Jugend und Mobilität – Alles beim Alten?

Die fast phrasenhafte Wendung „Kinder und Jugendliche sind die Zukunft der Gesellschaft“ lässt gegebenenfalls etwas in den Hintergrund treten, dass Kinder und Jugendliche gegenwärtig eine gewichtige Bevölkerungsgruppe mit eigenen Bedürfnissen und Anforderungen an das Mobilitäts- und Verkehrssystem darstellen – der Anteil an Personen in Österreich unter 18 Jahren im Jahr 2017 betrug 17 % (Statistik Austria 2018). Kinder und Jugendliche reflektieren aktuelle gesellschaftliche Veränderungen. Ihre Lebensrealität ist anders, als sie es noch vor Jahren war. Ihre Lebensverhältnisse sind durch „durchgängige Prozesse der Individualisierung und Pluralisierung“ geprägt (BMFSFJ 2002, 44). Sie wachsen auf in veränderten Familien- und Arbeitsbedingungen – in einer sehr schnelllebigen Gesellschaft, in einer mediatisierten und digitalisierten Welt mit hoher Priorität von Social Media. Ein großer Anteil von ihnen ist Digital Natives. Die meisten von ihnen sind multimodal, kosmopolitisch und flexibel.

Die Bedeutsamkeit der Gruppe der Kinder und Jugendlichen für die Verkehrsplanung und Mobilitätsforschung ergibt sich nicht zuletzt aufgrund einer Reihe von für eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs- und Mobilitätssystems relevanten Entwicklungen, die in den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten zu beobachten sind. Dazu gehören beispielsweise sinkende Raten physischer Aktivität, die sich in vielen Ländern abzeichnen (WHO 2018).

In Österreich erfüllen nur 17 % der 11- bis 17-Jährigen die Bewegungsempfehlungen der Weltgesundheitsorganisation für Kinder und Jugendliche (Maier et al. 2017). Untersuchungen zeigen, dass gleichzeitig die Raten von Fettleibigkeit in jungen Altersgruppen steigen (z. B. Pucher et al. 2010; Lobstein et al. 2004). Bedenklich: Fast zwei Drittel der österreichischen Jugendlichen und jungen Erwachsenen benennen körperliche Beschwerden, die sie am Vortag hatten (Knechtsberger & Schwabl 2016). Die Gründe für diese Entwicklungen sind komplex. Vor allem in Städten lässt sich die Tendenz hin zu einer verhäuslichten Kindheit beobachten. Dies bedeutet, dass junge Menschen ihr Leben zunehmend innerhäuslich im geschützten Bereich verbringen. Damit einhergehend wird auch viel Zeit für sitzende Tätigkeiten (Bildschirmzeit, Fernschauen etc.) aufgewendet, was mit weiteren negativen Konsequenzen – z. B. für die körperliche Fitness, das Selbstwertgefühl – in Verbindung gebracht wird (Carson et al. 2016). Die Mediatisierung ihrer Lebensrealitäten hat sicherlich erheblich zu dieser Entwicklung beigetragen. So ist beispielsweise die Durchdringungsrate mit Smartphones unter Kindern und Jugendlichen in den letzten Jahren stark gestiegen und gegenwärtig sehr hoch – ab 10 Jahren ist fast jedes Kind online. Bezeichnend: Die Anzahl der täglich versendeten Kurznachrichten bei den 14- bis 19-Jährigen betrug 2016 im Mittel 81 (Knechtsberger & Schwabl

2016). Somit ist der Alltag der Heranwachsenden sehr stark durch „künstlich erzeugte [...] und virtuell gestaltete [...] Rückzugsräume [...]“ geprägt (Schäfer 2017, 3).

An diese Entwicklungen anknüpfend stellt sich die Frage, wie aktive Mobilitätsformen dazu beitragen können, mehr Bewegung in den Alltag von Kindern und Jugendlichen zu bringen. Obwohl Schülerinnen und Schüler verglichen mit der österreichischen Gesamtbevölkerung immer noch mehrheitlich mit dem Umweltverbund unterwegs sind, zeigt ein Vergleich der österreichweiten Mobilitätserhebungen 1995 und 2013/2014 eindeutig, dass aktive Mobilitätsformen einen Rückgang erfahren (Tomschy et al. 2016): Der Anteil des Zufußgehens sank von 35 auf 25 % der Wege, während Schülerinnen und Schüler mehr gefahren werden (MIV-Anteil am Modal Split stieg von 17 auf 25 %). Gleichzeitig sank der Anteil an Schulwegen, die von 6–14-Jährigen mit dem Rad zurückgelegt werden, um 41 % (von 15 auf 9 %). Die absoluten Rad-Kilometer gingen um 59 % zurück (Tomschy et al. 2017). Die mangelnde Fahrpraxis mit dem Rad spiegelt sich auch in Ergebnissen zur freiwilligen Radfahrprüfung wider: Während 2015 noch 35 % der Grazer Volksschulkinder die Prüfung nicht bestanden, waren es 2018 bereits 40 % (Saria 2018).

Diese sich unverkennbar abzeichnenden Entwicklungen in rückläufigen Aktivitätsleveln können neben körperlichen Auswirkungen auch die psychische Gesundheit von Kindern und Jugendlichen

negativ beeinflussen: So zeigen Studien, dass es einen Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelnutzung, Lebens- und Reisezufriedenheit und Wohlbefinden gibt (z. B. Waygood et al. 2017; Friman et al. 2018; Stark et al. 2018c), wobei Vorteile mit aktivem Unterwegssein einhergehen.

Neben dem Rückgang aktiver Mobilitätsformen wird zudem in vielen Ländern Europas beobachtet, dass die eigenständige Mobilität von Kindern zurückgeht (z. B. Shaw et al. 2013; Frauendienst & Redecker 2011; Funk 2008). Gründe dafür sind nicht nur die subjektiv wahrgenommene „Verkehrunsicherheit“ und soziale Sicherheit seitens der Eltern, sondern vor allem auch ihre Anforderung der Vereinbarkeit mit den eigenen Wegen und ihre zugrunde liegenden mobilitätsrelevanten Einstellungen (Stark et al. 2018b) sowie vermutlich auch die zunehmende Institutionalisierung durch Verlagerung kindlicher Aktivitäten „in kontrollierte, organisierte, zeitlich getaktete Kontexte und Räume“ (Schäfer 2017, 3). Hinzu kommt, dass vor allem im urbanen Raum die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche und erhöhtes motorisiertes Verkehrsaufkommen dazu führt, dass Heranwachsende aus dem öffentlichen Raum und damit der gesellschaftlichen Umwelt in Richtung halböffentliche Räume (z. B. Spielplätze) oder geschützte Binnenräume gedrängt werden. Aktivitätsorte werden räumlich entkoppelt und Zwischenwege nicht selbstständig zurückgelegt (Verinselung) (ebd.; Funk 2008). Weniger selbstständig unterwegs zu sein, kann sich ungünstig auf die Raumerfahrung, (psycho-)motorische Leistungsfähigkeit, mentale und soziale Entwicklung auswirken, da reale Übungsmöglichkeiten zum richtigen Verkehrsverhalten und zur Raumeignung wegfallen (Mackett 2013; Hüttenmoser 2016). Das Zufußgehen und Radfahren ist also auch aus der Perspektive der Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen besonders bedeutsam.

In Bezug auf Entwicklungen im Bereich der Verkehrssicherheit ist anzumerken, dass trotz Erfolgen in der Verkehrssicherheitsarbeit junge Lenkerinnen und Lenker ein überdurchschnittliches Getötetenrisiko im Straßenverkehr aufweisen (Kubitzi 2014). Sie treten auch als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden überproportional in Erscheinung.

Auch wenn der Rückgang der Bedeutung des Autos als Statussymbol für junge Erwachsene (Generations Z) in deutschen Städten Hoffnung (IFMO 2011) wecken mag, bleibt die Gesamtbilanz in puncto „Jugend und Mobilität“ damit insgesamt negativ. Die beschriebenen Entwicklungen unterstreichen die Brisanz und Relevanz der konsequenten Bedachtnahme auf die Mobilitätsbedürfnisse junger Altersgruppen einerseits und des Einsatzes strategischer Instrumente zur Steuerung des Verhaltens (und der Einstellungen) andererseits in allen Handlungsfeldern der Verkehrsplanung. Dies ist natürlich nicht trivial, da nicht nur eine Reihe von Determinanten (auch außerhalb des Verkehrs, Chatterjee et al. 2018) die Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen beeinflusst und das beobachtbare Verhalten häufig Ausdruck komplexer Haushaltsentscheidungen ist, sondern auch, weil diese vulnerable Bevölkerungsgruppe in sich sehr heterogen

ist: Verkehrskompetenzen sind bei Heranwachsenden sehr unterschiedlich ausgeprägt (Schützhofer et al. 2018). Auch ihre konkreten Bedürfnisse, das Mobilitätsverhalten und mobilitätsbezogene Einstellungen hängen stark vom Alter ab (FSV 2015; Limbourg et al. 2000). Neben einer großen Herausforderung birgt diese Komplexität gleichzeitig jedoch die Chance, mit Steuerungsmaßnahmen parallel verschiedene Ansatzpunkte zu adressieren, um die notwendigen Rahmenbedingungen zur Förderung aktiver Mobilitätsformen zu schaffen. Das Potenzial, dass vor allem jungen Altersgruppen aktive Verkehrsmittel präferieren, ihre Einstellungen noch formbar sind, das Mobilitätsverhalten noch nicht habitualisiert ist, ist längst nicht ausgeschöpft. Vor allem auf den in der Mobilitätsforschung weniger betrachteten Nichtschulwegen ist ein großes Potenzial vorhanden, vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund umzusteigen (Stark 2016). In Bezug auf eigenständige Mobilität von Kindern unter Berücksichtigung ihrer entwicklungspsychologischen Voraussetzungen lässt sich festhalten, dass vor allem Bewusstseinsbildung bei den Eltern notwendig ist. So berichten Eltern von Volksschulkindern in Wien, dass bei jedem zweiten Fall einer Begleitung durch eine Aufsichtsperson die Begleitung eigentlich gar nicht notwendig war (Stark et al. 2018a).

Wenn also autoorientierten Lebensstilen langfristig entgegengewirkt werden soll, dann sollte die Gestaltung des öffentlichen Raums stets auch unter dem Leitgedanken der Kinderfreundlichkeit erfolgen, wobei dies so verstanden werden kann, dass Kinder „weitgehend unabhängig von individuellen Bedingungen [selbstständig mobil sein können und] den öffentlichen Raum aktiv im Sinne ihrer Interessen und Bedürfnisse (...) nutzen und dabei objektiv wie subjektiv ein hohes Maß an Sicherheit (...) erleben [können]“ (Schäfer 2017, 9), nicht zuletzt, um ihre gesunde Entwicklung zu fördern. Die von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr herausgegebene Richtlinie zur Kinderfreundlichen Mobilität (RVS 03.04.13) greift diesen Leitgedanken auf und beschreibt unter anderem die Ansprüche von Kindern, Empfehlungen für Planungsmaßnahmen für eine kindergerechte bauliche Gestaltung des Straßenraums und Möglichkeiten zur Ausgestaltung von partizipativen Planungsprozessen. Die Erforderlichkeit, die Bedürfnisse von Heranwachsenden zu berücksichtigen, ist überdies in der UN-Kinderrechtskonvention festgeschrieben (United Nations 1989). Dies schließt alle Handlungen mit ein, welche indirekt Kinder betreffen, wie z. B. in Bezug auf Umwelt, Wohnen oder Verkehr (Committee on the Rights of the Child 2006).

Ein Handlungserfordernis liegt also auf der Hand, ist gesellschaftlich anerkannt und sogar rechtlich verankert. Die Umsetzung vorliegender Handlungsempfehlungen obliegt jedoch nicht der Jugend von heute, sondern (in Anlehnung an Kaube 2014) den „Erwachsenen von gestern“, die die Rahmenbedingungen zum großen Teil mit geschaffen haben, die die Kinder und Jugendlichen zu dem machen, was sie gegenwärtig sind und zukünftig sein werden.

Dipl.-Ing. Dr. nat. techn. Juliane Stark
juliane.stark@boku.ac.at

Veranstaltungen und Seminare

FSV-Tagung

FSV-Preisverleihung 2019 – „Wir finden neue Wege – die Jugend geht mit“
21.11.2019
Austria Trend Parkhotel Schönbrunn
1130 Wien, Hietzinger Hauptstraße 10–14

FSV-Seminare

Standardisierte Leistungsbeschreibung Verkehr und Infrastruktur Version 5 – Basisseminar
7.10.2019
FSV, Wien

FSV-Infonachmittage:

Einsatzleiter und Lenker im Winterdienst – Wahl der optimalen Salzstreuung
16.9.2019
Hotel IBIS LINZ

FSV-Schulungen

Brückeninspektoren – Basislehrgang
21.10.2019
FSV, Wien

Nähere Informationen zu diesen und weiteren Veranstaltungen und eine Online-Anmeldemöglichkeit finden Sie auf unserer Homepage www.fsv.at.

In der nächsten Ausgabe ...

... erwarten Sie weitere Berichte zu Regelwerken und Veranstaltungen.

FSV-aktuell Straße:

„Österreich-Teil“ und offizielles Organ des Bereichs Straße der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV)

FSV-Geschäftsstelle:

A-1040 Wien, Karlsgasse 5
Tel.: +43 1 58 55 567
Fax: +43 1 58 55 567-99
E-Mail: office@fsv.at
<http://www.fsv.at>

Schriftleitung:

Andreas Regner
(Kommentare, Anregungen, Beitragsideen usw. erwünscht)

Weitere Informationen und Bestellmöglichkeit der Publikationen der FSV auf www.fsv.at.

Bei Bestellungen im EU-Raum bitte Ihre UID bekannt geben (in Deutschland = DE + 9 Ziffern), da Sie so die MwSt. sparen können.

Abonnementpreis

der Zeitschriften
Straßenverkehrstechnik sowie
Straße und Autobahn

für FSV-Mitglieder ermäßigt!