

ZIELE

- Untersuchung des Mobilitätsverhaltens und der Einstellungen zur Mobilität bei Jugendlichen im Alter von 12 bis 14 Jahren an vier Schulstandorten
- Entwicklung eines Verfahrens für Mobilitätshebungen bei Jugendlichen, das mit ihnen gemeinsam erarbeitet wird und auf ihre spezifischen Besonderheiten Rücksicht nimmt
- Untersuchung der Veränderbarkeit des Mobilitätsverhaltens und der Einstellungen zur Mobilität bei Jugendlichen als Folge eines höheren Wissenstandes und der Bewusstseinsbildung durch eine Intervention

METHODE(N)

- Vorher-Nachher-Kontrollgruppenexperiment: Zwei Klassen pro Schule wurden in die Vorher-Nachher-Erhebung im Abstand von 1 Jahr einbezogen. Der Netto-Effekt der dazwischen liegenden Intervention zeigt sich im Vorher-Nachher-Vergleich der Testgruppe nach Abzug des Vorher-Nachher-Effektes in der Kontrollgruppe ohne Intervention.
- Vorher-Nachher-Erhebung des Mobilitätsverhaltens mittels altersgerechtem Wegetagebuch
- Vorher-Nachher-Erhebung der Einstellungen basierend auf der Theorie of Planned Behaviour
- Intervention für eine aktive und umweltfreundliche Mobilität: (i) Informationsphase mit Exkursionen, Workshops, Arbeitsblättern; (ii) Aktivierungsphase mit Workshops, Mobilitätsspass, Aktivtag, Fahrradaktionstag, Spielwoche „Mobility Challenge“, Reflexionen

ERGEBNISSE

- Verkehrsmittelwahl von Jugendlichen:
 - *Innerstädtisch* wird zumeist zu Fuß gegangen; MIV spielt kaum eine Rolle. Jugendliche mit einem Schulstandort *am Stadtrand* zeigen deutlich höhere MIV-Anteile. Im *ländlichen Bereich* spielt das Fahrrad eine größere Rolle; allerdings werden auch mehr Wege als MitfahrerIn im Pkw zurückgelegt. Interessant ist der große Einfluss des Wegzwecks: Nicht-Schulwege weisen durchwegs hohe Anteile an MIV auf; ÖV spielt hier v.a. bei den *ländlichen Schulstandorten* durch das begrenzte Angebot eine untergeordnete Rolle. Dafür steigt der Anteil der Wege, die zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Deutlich zeigt sich der durchwegs hohe Radanteil am Schulstandort in Norddeutschland.
 - Einflussfaktoren auf Verkehrsmittelwahl: vorrangig Wegzweck, Schulstandort (Stadtzentrum - Stadtrand - ländlich), individuelle Entscheidungsfreiheit
- Veränderbarkeit der Verkehrsmittelwahl bei Jugendlichen:
 - Einflüsse wie Wegzweck, Zielwahl usw. bewirken eine Heterogenität zwischen Test- und Kontrollgruppe, deshalb ist die Anwendung von Differenzenmodellen sinnvoll.
 - Es zeigen sich zwischen Test- und Kontrollgruppe hoch signifikante Unterschiede bei der Radnutzung: Die SchülerInnen, die an der Intervention teilgenommen haben, nutzen das Rad nachher häufiger als die Kontrollgruppe, obwohl die Intention der SchülerInnen zur Radnutzung in der Ausgangslage wesentlich geringer war. Eine wichtige Rolle für die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl in Richtung aktive und umweltfreundliche Mobilität spielt vor allem das Potenzial zu einer möglichen Änderung; dabei sind Verkehrsmittelverfügbarkeit, -angebot, Entscheidungsfreiheit und die Weglänge entscheidend.
- Veränderbarkeit der Mobilitäts-Einstellungen bei Jugendlichen:
 - Die Einstellungen und vor allem die Intentionen können über bewusstseinsbildende Maßnahmen positiv beeinflusst werden. Jugendliche, die an der Intervention im Rahmen des Projektes teilnahmen, zeigen für die Verkehrsmittel zu Fuß und Auto-Mitfahren (hoch) signifikante Änderungen in die intendierte Richtung. Für das Rad können ähnliche Tendenzen festgestellt werden. Eine Umsetzung der geänderten Einstellungen in konkrete Verhaltensänderungen lässt sich nur begrenzt nachweisen. Langzeitstudien könnten aufzeigen, wie nachhaltig die gesetzten Maßnahmen wirken und inwiefern sich Mobilitätsentscheidungen ändern, wenn sich durch das Erwachsenwerden mehr Optionen öffnen.

AUSBLICK

- Eine weitere Erhebung zur Abschätzung der Langzeiteffekte wird im April 2015 durchgeführt.
- Aus wissenschaftlicher Sicht wären eine österreichweite Erhebung von Daten zu Jugendmobilität bzw. groß angelegte Vorher-Nachher-Kontrollgruppenexperimente zu diesem Thema interessant, da hier ein enormes Potenzial für frühzeitige Verhaltenssteuerung in Richtung einer nachhaltigen Mobilität aufgemacht werden könnte.
- Trotz der Schwäche der Definition der Test- und Kontrollgruppe über die Schulklassenzugehörigkeit (statt einer randomisierten Auswahl), lassen die Ergebnisse darauf schließen, dass bewusstseinsbildende Maßnahmen im Bereich Mobilität in die Schulausbildung von Kindern bzw. Jugendlichen integriert werden sollten. Über die reine Verkehrserziehung hinaus, sollte zusätzlich frühzeitig eine Mobilitätserziehung erfolgen, die informierende und aktivierende Elemente enthält. Für die Einbettung von Mobilitätsthemen in den Schulunterricht bieten viele Unterrichtsfächer mögliche Anknüpfungspunkte. Auch die fächerübergreifende Behandlung des Themas in Projektform bietet sich an.

Projekt: UNTERWEGS -
Jugend unterwegs in
Wissenschaft und Alltag
Laufzeit: 2012-2014

www.jugend-unterwegs.at

Förderprogramm:

Sparkling Science, Bundes-
ministerium für Wissen-
schaft, Forschung &
Wirtschaft



Projektpartner:

- Projektleitung: Institut für Verkehrswesen, BOKU Wien
- Kooperationspartner: Gesundheit Österreich GmbH
- Schulen: BORG 2, BG Wien 13, BG & BRG Tulln, GS am Lehmwohld, Itzehoe (D)

186 SchülerInnen
5939 Wege
10071 Wegetappen



Ansprechpartner:

Dr. Dr. Juliane Stark, Institut
für Verkehrswesen,
Universität für Bodenkultur
Wien, Peter-Jordan Str. 82,
1190 Wien, Tel.: +43-1-
47654-5311, E-Mail:
juliane.stark@boku.ac.at