

Arbeitsgemeinschaft ländliche Sozialforschung

Protokoll der Sitzung vom 19. März 2010

An der **69. Sitzung** der Arbeitsgemeinschaft nahmen folgende Personen teil:

Aschenbrenner (ÖKL Österreichisches Kuratorium für Landtechnik und Landentwicklung), Dax (Bundesanstalt für Bergbauernfragen), Eigelsreiter-Jashari (Südwind Niederösterreich), Fehrer (BNLFUW Abt. II/5), T. Fischer (Universität für Bodenkultur, Institut für Raumplanung und Ländliche Neuordnung), Geserick (ÖIF Österreichisches Institut für Familienforschung), Gößwein (Landwirtschaftskammer Niederösterreich), Haubenhofner (Wien), Hoppichler (Bundesanstalt für Bergbauernfragen), Larcher (Universität für Bodenkultur, Institut für Nachhaltige Wirtschaftsentwicklung), Neuwirth (Bundesanstalt für Agrarwirtschaft), Oedl-Wieser (Bundesanstalt für Bergbauernfragen), Pevetz (ehem. Bundesanstalt für Agrarwirtschaft), Segert (Institut für Höhere Studien), Tamme (Bundesanstalt für Bergbauernfragen), Wieser (Universität Wien, Institut für Soziologie), Wiesinger (Bundesanstalt für Bergbauernfragen), Ziebermayr (Wien)

Entschuldigungen ergingen von:

Ehlers, Hirschmugl-Fuchs, B. Hofer, Högl, Hovorka, Kapfer, Kolland, Korosec, Loibl, Machold, Neunteufel, Pass, Pfusterschmid, Pröglhöf, Prop, Resch, Rossier, Schipfer, Seitinger, Strahl, Vogel, Welan, Wetzel

Der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft **Wieser** begrüßt alle Anwesenden, die beiden Vortragenden und eröffnet die Sitzung.

Im ersten Beitrag mit dem Titel *Mobilität am Land* präsentierte **Astrid Segert** vom Institut für Höhere Studien in Wien Ergebnisse aus einer laufenden Studie, die vom bmvit im Rahmen des Förderprogramms *ways to go* gefördert wird. Der Titel der Studie lautet: *NRT – Non-routine Trips. Mobilitätsstile der Zukunft. Neue Herausforderungen für den ÖV*. In diesem Projekt wurden im Rahmen von Fokusgruppen auch Forschungsergebnisse zu Mobilitätsorientierungen und Mobilitätsverhalten am Land erarbeitet, auf die sich der Vortrag bezieht.



The slide features a header with logos for 'ways2go', 'bmwif', 'FFG', and 'NRT Non-routine Trips'. The NRT logo includes the tagline 'Mobilitätsstile der Zukunft. Neue Herausforderungen für den ÖV.' The main title 'NRT - Non-routine Trips' is in a large, orange, italicized font, with the same tagline below it. The background is a blurred image of a train interior. The text on the slide is as follows:

Forschungsfrage:
Wird sich in Zukunft das Verkehrsverhalten weiter ausdifferenzieren?

Methoden:

- Sekundäranalysen von Verkehrsverhaltensdaten (Rosinak & Partner/ÖBB-Holding)
- Individuelles Verkehrsverhalten durch Tracking (AIT)
- Milieuspezifische Fokusgruppen zu Mobilitätsorientierungen und Mobilitätsverhalten in drei Raumtypen (TU/IHS/Sensor)

Ausgangspunkt des Vortrages ist der Befund, dass Mobilität zu einer zentralen Dimension moderner Gesellschaften geworden ist. Wer heute nicht mobil ist, fällt gewissermaßen aus der Gesellschaft heraus. Mobilität ist insofern die Grundlage für vielerlei Dinge, zum einen für die Teilhabe an der Gesellschaft, für die individuelle Entwicklung und Freiheit und zum anderen für normative Anforderungen an das Alltagsverhalten, d.h. Individuen sind eigentlich nicht frei, mobil oder nicht mobil zu sein. Menschen die aufgrund von sozialen oder persönlichen Bedingungen, z.B. Krankheit, Armut oder regionaler Abgeschiedenheit nicht mobil ist, sind darauf angewiesen, dass andere ihre Mobilität gewissermaßen stellvertretend ausführen und ihre Lebensfähigkeit und ihre Gesellschaftsfähigkeit ermöglichen. Unter diesen Rahmenbedingungen muss man auch Mobilität am Land sehen. Insofern ist die Frage, wie die Zukunft der Mobilität am Land aussehen muss, eine konfliktreiche Frage. Wenn wir uns fragen, wie die Mobilität am Land in 20 oder 50 Jahren aussehen wird, so kann das entstehende Bild vielerlei Gestalt haben. Man könnte eine U-Bahn durch Österreich fahren lassen, um vom Ort A zum Ort B usw. zu gelangen. Vielleicht wird es aber so sein, dass die Österreicher eher zum Mond fliegen, als dass man weniger als einen Tag braucht, um von Oberwart nach Rust zu kommen.

Zwei Nachrichten der letzten Woche werfen ein problematisches Licht auf die Mobilitätssituation am Land. Die eine Nachricht ist, dass die ÖBB (Österreichische Bundesbahn) die Nebenstrecken weiter ausdünnen wird. Wer weiß, wie schwierig die ökonomische Situation der ÖBB ist, der weiß auch, dass die Effizienzfrage an Bedeutung zunimmt und dass in Reaktion darauf viele Nebenlinien geschlossen werden. Dies ist bereits der Fall. Es betrifft insbesondere ländliche Regionen und die Möglichkeit sich dort öffentlich zu bewegen. Davon wird aller Wahrscheinlichkeit nach auch unsere Untersuchungsregion Oberwart betroffen werden. Es entsteht also die Frage nach Alternativen, um die eingangs erwähnte sozial notwendige Mobilität der dortigen Bevölkerung auch in Zukunft zu sichern. Die zweite Nachricht, welche diese Problematik in der letzten Woche beleuchtet hat, ist die Ankündigung von Finanzminister Josef Pröll einer Ökologisierung der Steuern. Auch das wird sicher früher oder später realisiert werden, und auch die damit verbundenen Preisveränderungen werden die Mobilität am Land beeinflussen. Zusätzlich zu den ohnehin steigenden Benzinpreisen werden sich diese dadurch zusätzlich erhöhen. Viele Autofahrer und Autofahrerinnen auf dem Land werden davon betroffen sein. Weiters betrifft es die Frage, wie viele Menschen sich in Zukunft am Land noch ein Auto leisten können und wie lange die

sozialen Netze diese Situation ausgleichen können, wenn wachsende Personengruppen nicht mehr über die Möglichkeit des motorisierten Individualverkehrs, aber auch nicht über die traditionellen Schienenwege mobil sein können.

Es ergibt sich daher die Frage: Wie kann eine nachhaltige Mobilität am Land unter dem Zeichen der aktuellen Finanzkrise und der anhaltenden ökologischen Krise aussehen? Ist diese überhaupt möglich?

Segert zeigt an dieser Stelle ein Bild von zwei nebeneinander parkenden von einer grünen Wildnis überwucherten Autos.

Sieht man sich dieses Bild an, so spürt man sofort: Was in urbanen Räumen diskutiert wird, nämlich nachhaltige Mobilität durch Reduzierung von Verkehr zu erreichen, scheint für das Land nicht die zentrale Lösung zu sein. Am Land spielt der Autoverkehr aufgrund der räumlichen Bedingungen nach wie vor eine zentrale Rolle. Und spätestens hier stellt sich die Frage des Verhältnisses von Verkehr und Mobilität.

Den Untersuchungen in unserem Projekt wurde dabei nicht ein technischer Verkehrsbegriff, sondern ein soziologischer Mobilitätsbegriff zugrunde gelegt, der drei Dimensionen von Mobilität verbindet.

(i) Physische Dimension der Mobilität

Dieser Mobilitätsaspekt steht in der Verkehrsforschung im Zentrum. und bedeutet, dass sich Körper von Ort A nach B bewegen. Diese Dimension lässt sich gut quantifizieren und wird in der Regel auch so erforscht.

(ii) Räumliche Dimension der Mobilität

Dieser Mobilitätsaspekt beleuchtet die Tatsache, dass sich in modernen Gesellschaften Lebensfunktionen an Orten mit sehr unterschiedlichen Eigenschaften ausdifferenziert haben. Wenn Individuen ihre Bedürfnisse befriedigen wollen, müssen sie sich auf diese Kontexte beziehen, sich deren Möglichkeiten aneignen und einen eigenen subjektiven Raum schaffen. Das bedeutet, dass Mobilität als Aktivität selbst bestimmte Räume erst erzeugt. Diese Räume sind zunehmend nicht nur physisch bedingt, sondern virtuell. Die virtuelle Mobilität beeinflusst zunehmend auch die physische.

(iii) Soziale Dimension der Mobilität

Dieser Mobilitätsaspekt gewinnt ebenfalls zunehmend an Bedeutung. Mobilität dient Menschen dazu, nicht nur individuelle Bedürfnisse zu befriedigen, sondern auch soziale Beziehungen zu leben und soziale Positionierungen im Raum zu artikulieren. Welches Auto ich fahre, zeigt an, wo ich mich positioniere, auch zu wem ich mich in der U-Bahn (nicht) setze, zeigt meine soziale Positionierung an usw.

Mobilität in ihren vielfältigen Formen vermittelt also einerseits der Befriedigung sozialer Bedürfnisse und bietet andererseits als Aktivität selbst Befriedigung - und zwar im Moment der Mobilität selbst und nicht nur als Ergebnis davon. D.h., ich bewege mich nicht zuerst und befriedige erst dann an einen Zielort meine Bedürfnisse, sondern dies geschieht praktisch im gesamten Prozess der Mobilität. Ich plädiere also dafür, auch Mobilität am Land als soziales Phänomen zu untersuchen mit technischen, ökonomischen und ökologischen Implikationen und nicht umgekehrt als ein technisches oder ein ökonomisches Phänomen mit sozialen Konsequenzen.

Wie wird nun Mobilität am Land gegenwärtig untersucht? Es gibt zwei Hauptdiskurse. Das eine ist die *Regionalforschung*, das andere ist die *Verkehrsforschung*. Die Regionalforschung thematisiert insbesondere die Notwendigkeit der Daseinsvorsorge und das Thema Nachhaltigkeit. Die Verkehrsforschung thematisiert in zunehmender Weise Fragen der Effizienz von Verkehrssystemen und auch in gewisser Weise die Frage der ökologischen Nachhaltigkeit. Beide Diskurse werden gegenwärtig nur ungenügend

miteinander verbunden, entweder werden Effizienzfragen diskutiert oder Mobilitätsanrechte. Wir sind daher in vielen ländlichen Räumen mit einem Dilemma konfrontiert: Scheinbar ist die Daseinsvorsorge für die Bevölkerung am Land nicht mehr oder wenigstens im Moment nicht bezahlbar. Aber wer die Daseinsvorsorge und die Sicherung der Lebensverhältnisse am Land ernst nimmt, der muss sich dem Thema der Effizienz auch in Bezug auf die Mobilitätsbedingungen stellen. Umgekehrt zieht eine Effizienzsteigerung der vorhandenen Verkehrssysteme auf Kosten der ländlichen Bevölkerung mögliche Konfliktpotenziale nach sich. Beide Probleme (Daseinsvorsorge und Effizienz) sind in modernen Gesellschaften nicht getrennt zu lösen. Der Wandel des Mobilitätsverhaltens der Menschen stellt dafür eine wichtige Bedingung dar.

Wir sind der Frage nach der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens als einer wichtigen Bedingung der zukünftigen Verkehrsentwicklung mit dem von SINUS entwickelten *Milieuansatz* (Sinus Milieus® nach dem Heidelberger Milieu- und Trendforschungsinstitut SINUS) nachgegangen. Ausgehend von dieser Grundlage haben wir *Mobilitätsorientierungen* analysiert, die das konkrete Mobilitätsverhalten der Individuen im Alltag leiten. Unter Mobilitätsorientierungen verstehen wir Präferenzen bzw. Vorlieben, aber auch Abneigung für bestimmte Arten sich zu bewegen, zu Fuß oder auch durch Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln. In diesem Zusammen kann auch der Frage nachgegangen werden, wie diese Präferenzen und Abneigungen als Ressource für die Entwicklung von Mobilität am Land benutzt oder überhaupt erst einmal entdeckt werden können. Wir sind dabei davon ausgegangen, dass solche Vorlieben für ganz bestimmte Arten der Mobilität milieuspezifisch geprägt sind, d.h. dass sie nicht nur von Alter, Einkommen und verkehrstechnischem Angebot beeinflusst werden, sondern auch von kulturellen Bedingungen der Sozialisation, der Wertbindung und der Lebensstile.

Das Plädoyer in unserem Projekt lautet also, zusätzlich zu den bekannten Kriterien für die Mobilitätsentwicklung am Land wie Daseinsvorsorgesicherung, ökologische Verträglichkeit und Effizienz von Verkehrssystemen, ein weiteres dazu zu nehmen und das ist das Kriterium der Attraktivität. Verkehrssysteme. Es geht nicht einfach darum, neue technisch effiziente und/oder ökologisch schonende Verkehrssysteme anzubieten. Diese müssen zusätzlich für potenzielle NutzerInnen erstrebenswert sein, sonst werden sie nicht genutzt, ja, sie werden als mögliche Alternative aus dem genannten Dilemma gar nicht erst wahrgenommen. Wenn sie aber nicht genutzt werden, wird daraus häufig das Argument abgeleitet, sie seien nicht effizient. Da gibt es einen Teufelskreis, da beißt sich die Katze in den Schwanz.

Unser Forschungsprojekt trägt den Titel *NRT Non-Routine-Trips - Mobilitätsbilder der Zukunft – Neue Herausforderungen für den ländlichen Raum*. Die Forschungsfrage für das Gesamtprojekt lautet: *Wird sich in Zukunft das Verkehrsverhalten weiter ausdifferenzieren oder anders gesagt, bringt die Individualisierung von Lebensstilen und die soziale Ausdifferenzierung von Mobilitätsorientierungen und Mobilitätsstilen eine Auflösung des Mobilitätsverhaltens in Spitzenzeiten und was bedeutet das für die Angebote der öffentlichen Verkehrssysteme?* Diese Fragestellung hat Konsequenzen für die hier diskutierte Frage nach der Zukunft der Mobilität am Land. Wenn wir von modernen Gesellschaften ausgehen und davon, dass am Land ebenfalls modern gelebt wird, dass Differenzierung und Individualisierung auch dort stattfindet, dann entsteht die Frage, was bedeutet das für den Wandel des ländlichen Mobilitätsverhaltens und für dortige Anbieter von öffentlichen Verkehrssystemen? Aus unserem Projekt lassen sich dafür Erkenntnisse gewinnen.

Im unserem Gesamtprojekt werden drei Hauptmethoden miteinander kombiniert:

(i) Analysen des Personenverkehrsmarktes

Auf der Basis vorliegender Daten werden Entwicklungspotenziale von NRT-Nachfragepotenzialen für den ÖV wurde abgeschätzt. Diese werden insbesondere von Rosinak & Partner ZT GmbH und von den PartnerInnen der ÖBB-Holding AG durchgeführt.

(ii) GPS-Tracking und Führung von Mobilitätstagebüchern

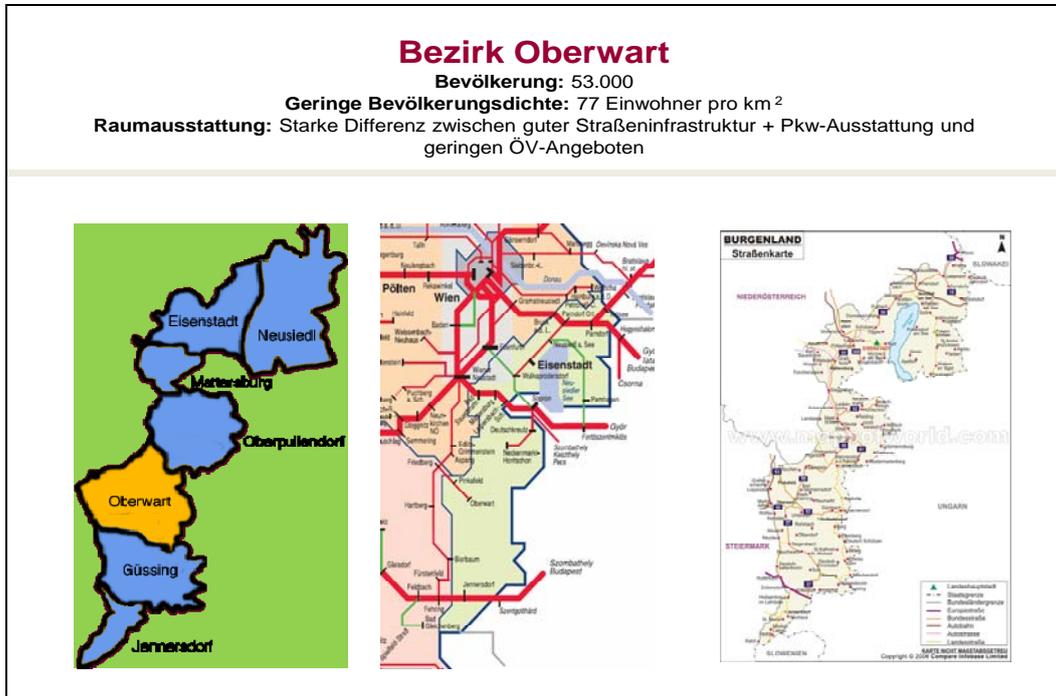
Dabei erhalten die ProbandInnen ein Gerät, das sie mit sich führen. Die Wege werden mittels GPS verortet. Mit den Daten werden dann Cluster von Wegemerkmale gebildet. Diese Methode wird durch das AIT Austrian Institute of Technology – Österreichisches Forschungs- und Prüfzentrum Arsenal Ges.m.b.H. durchgeführt.

(iii) Fokusgruppen

Dabei werden die ProbandInnen in speziell zusammengesetzten Gruppen nach ihren Vorlieben und Erfahrungen mit Mobilität befragt. Diese Methode wurde gemeinsam vom ISRA - Institut der Soziologie für Raumplanung und Architektur der Technischen Universität Wien, der Abteilung Soziologie des IHS und Sensor Marktforschung durchgeführt.

Es wurden 12 milieuspezifische Fokusgruppen gebildet. Daran nahmen insgesamt 111 ProbandInnen teil. Es wurde gefragt, wie sich die ProbandInnen in den verschiedenen kulturellen Gruppen im Alltag bewegen und welche Vorlieben und Abneigungen sie haben. Verblüffend dabei war, wie ausführlich und engagiert in allen Milieus über Mobilität gesprochen wird. Nicht der Verkehr an sich, sondern konkrete Erlebnisse mit dem Auto und dem Postbus und der U-Bahn sind die Themen. Die Menschen haben zu allen Mobilitätsformen eine Meinung, selbst dann wenn sie ein Angebot nicht nutzen. Es gibt ein verbreitetes Bedürfnis das Thema der Mobilität auch am Land zu thematisieren. Das war eine interessante Erfahrung. Unterstützt wurde die Arbeit nicht zuletzt durch unseren Partner von der GRAZ AG Stadtwerke.

Die Fokusgruppen wurden an drei Standorten durchgeführt, in Wien als Ballungszentrum, Graz als Landeshauptstadt und Oberwart. Der Bezirk Oberwart wurde als Beispiel eines peripheren ländlichen Raumes ausgewählt. Er liegt in Randlage zwischen der Steiermark und Ungarn und verzeichnet eine schlechte Versorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten.



Im Bezirk Oberwart wurden vier Fokusgruppen analysiert. Oberwart ist im öffentlichen Verkehr, v.a. im Schienenverkehr sehr schlecht angebunden. Von der Raumausstattung her ist dieser Bezirk peripher in dem Sinne, dass es zwar eine gute oder relativ gute Infrastruktur gibt, was das Straßensystem und auch die PKW-Ausstattung betrifft, das Angebot an öffentlichen Verkehr, v.a. was die Schienenanbindung

betrifft, ist aber schlecht. Das bedeutet, wir finden in dieser Untersuchungsregion keine eindeutig negative Situation in Bezug auf die räumlichen Mobilitätsbedingungen vor. Beim öffentlichen Verkehrsangebot gibt es aber erhebliche Lücken. In den Fokusgruppen wurde die Ambivalenz der Situation auch so wahrgenommen. Besonders interessant war, dass die Straßeninfrastruktur quasi als natürlich angesehen wird. Ausdrücklich niemand von den Befragten kann sich vorstellen, dass sich da etwas verschlechtern könnte. Ein guter Straßenausbau wird als gegeben angenommen, diese Vorstellung bildet eine wichtige Voraussetzung für den teilweise vertretenen Langmut gegenüber Verschlechterungen im öffentlichen Verkehr. Alle Wertungen und Erzählungen, die getroffen werden, werden von diesem Status-Quo aus gesehen. Zieht man die in Deutschland vorhandene Diskussion in Betracht, Straßen im ländlichen Raum aus Kostengründen zurückzubauen, so erscheint dieser Optimismus problematisch. Eine mögliche Verschlechterung an Straßeninfrastrukturen ist im Bewusstsein der Bevölkerung überhaupt noch nicht als Möglichkeit angekommen. Hier kann sich in Zukunft Konfliktstoff ergeben, sollten in bestimmten ländlichen Räumen beide Seiten abgebaut werden: der öffentliche Verkehr und das Straßensystem.

Bezogen auf die öffentlichen Verkehrssysteme wurden in den Oberwarter Fokusgruppen drei Hauptprobleme deutlich. Das eine waren die mangelnden Angebote außerhalb der Pendlerströme, d.h. in den Schulferien und zu Tageszeiten, wenn kein Pendlerverkehr oder Schulbus fährt. Darüber hinaus thematisierten Jugendliche ähnlich wie Jugendliche in Städten sehr stark die fehlenden Möglichkeiten für Freizeit- und insbesondere für Nachtfahrten. Die Fahrt zur Disco ist ein zentrales Bedürfnis und ein Problem, das man nicht unterschätzen sollte. Der dritte Punkt betrifft die Sozialisation zu bestimmten Mobilitätsformen, auf welche später noch genauer eingegangen wird.

Die Fokusgruppen wurden nicht für jedes Milieu einzeln durchgeführt. Vielmehr wurden jeweils benachbarte soziale Milieus in vier Milieusegmente für jeweils eine Fokusgruppe an jedem Standort zusammengefasst.

- (i) Das *Junge Milieusegment* (18%) sind experimentelle, auch vom Alter her jugendliche Milieus. Dazu zählen die *Modernen Performer*, welche intensiv arbeiten und leben, die *Experimentalisten*, die durchaus nach neuen Lebensformen suchen und gern experimentieren sowie die *Hedonisten*, die eher *laissez-faire* leben, denen die Arbeit vorrangig Mittel zum Leben ist.
- (ii) Das *Gehobene Milieusegment* (18%) besteht aus zwei Milieus, die *Etablierten* und die *Postmateriellen*. Die Etablierten werden im Regelfall als gehobenes Milieu wahrgenommen, die ihre Position auch zeigen, die Postmateriellen sind zwar in der Regel finanziell ebenfalls gut situiert, den materiellen Lebensgrundlagen messen sie aber keinen so großen Wert bei. Diese orientieren sich eher auf Sinnfragen und kulturelle Werte.
- (iii) Die *Mainstream-Milieus* (33%) bilden am Land die größte Gruppe. Dazu zählen die *Bürgerliche Mitte* und die *Konsumorientierte Basis*. Bei beiden ist das Thema Konsum als Ausweis persönlicher Lebensleistungen zentral, wobei sich die beiden Gruppen sofern unterscheiden, dass die bürgerliche Mitte in ihrer Lebensform kulturell differenzierter und finanziell besser ausgestattet ist.
- (iv) Das *Traditionelle Milieusegment* (30%) besteht aus drei Milieus, den *Konservativen*, den *Traditionellen* und den *Ländlichen*. Ihnen gemeinsam ist eine eher pflichtorientierte Lebensführung, wobei bei Konservativen der Bildung und Kultur eine stärkere Bedeutung beigemessen wird, während bei den Traditionellen eine stärkere gemeinschafts- und Sicherheitsorientierung und bei den Ländlichen ein am eigenen Land orientierter Eigensinn hinzukommt.

Interessant ist, dass im Bezirk Oberwart nicht nur die traditionellen, ländlichen Milieus präsent sind sondern alle sozialen Milieus. In unserem Sample sind sie alle vertreten, abgesehen von den Experimentalisten, bei denen es nur sehr wenige gab. Die große Masse umfasste die Mainstream- und die

Traditionellen Milieusegmente. Im Ballungsraum Wien verkehren sich die einzelnen Anteile. Das Junge Milieusegment umfasst dort beispielsweise mehr als 35%, die Traditionellen Milieus zusammen weniger als 20%.

In den Fokusgruppen wurden verschiedene Themen besprochen. Eine zentrale Fragestellung galt den Vorlieben und Vorbehalten gegenüber bestimmten Arten der Mobilität und den dafür genutzten bzw. nutzbaren Verkehrsmitteln. Es zeigte sich, dass sich die von uns untersuchten Milieusegmente in ihren Mobilitätsorientierungen tatsächlich deutlich unterscheiden lassen. Das zeigt die folgende Tabelle.

Milieusegment	Präferenzen (+) gegenüber Mobilitätsformen und Verkehrsmitteln mit der Eigenschaft:	Aversionen (-)
Junges Milieusegment	(+) spontan, intensiv	(-) langweilig, ineffizient
Gehobenes Milieusegment	(+) komfortabel, schnell	(-) mühselig
Mainstream-Milieus	(+) berechenbar	(-) unsicher
Traditionelles Milieusegment	(+) einfach, gemeinschaftlich	(-) unpersönlich

Quelle: Dangschat & Segert 2010

Die für allgemeingültig gehaltenen Kriterien wie preisgünstige Tarife, kurze Fahrzeiten bei hoher Reisegeschwindigkeit usw. stehen durchaus nicht für alle Milieus gleichermaßen im Zentrum ihrer Aufmerksamkeit. Und auch Abneigungen gegen verschiedene Verkehrsangebote verteilen sich nicht gleich.

So suchen beispielsweise die Befragten des *Jungen Milieusegments* durchaus nach preisgünstigen Angeboten. Sie suchen sie aber auch nach spezifischen zusätzlichen Kriterien, die ausführlich beschrieben wurden. Insbesondere die befragten Hedonisten thematisierten sehr ausführlich das Thema Nachtmobilität. Dies betrifft in besonderem Maße das Bedürfnis nach flexiblen Disco-Bussen am Land.

Natürlich spielte auch der Schulbus eine Rolle, er wird weitgehend als unflexibel wahrgenommen und hingegenommen, solange es unabänderlich erscheint. Als zentrales Problem wurde hingegen beschrieben, dass es in der Region keine angemessenen Angebote für eine moderne Freizeitmobilität gibt. Junge Milieus sowie die kulturell stärker interessierten Milieus sind zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse auf das Auto angewiesen. Kinder sind auf ihre Eltern und später auf ihre Freunde angewiesen. Es ist dieses Gefühl der individuellen Abhängigkeit von anderen Personen, das die jungen Milieus zur Automobilität drängt. Jeder und jede wartet auf den Führerschein. Das ist die Realität, weil das Gefühl vorherrscht, als soziale Gruppe verlassen zu sein von den RegionalvertreterInnen und von der Politik überhaupt. Solche Befindlichkeiten werden nicht im Ton der Weinerlichkeit vorgetragen, sondern das ist eben so, und da wird sich individuell eingerichtet. Bezogen auf Veränderungswünsche an den öffentlichen Verkehr steht an vorderer Stelle, dass mögliche Angebote spontan nutzbar sind. Es geht gar nicht darum, dass immerzu etwas fährt, sondern dass tatsächlich individuelle Entscheidungen möglich sind, etwa wenn ein Freund sagt: *Komm doch einmal, wir haben uns lange nicht gesehen, dann muss es etwas geben. Oder: Wir fahren heute Abend einmal nach Graz und nicht nach Hartberg, dann muss es irgendwas geben. Leider gibt es kaum etwas, so die Einschätzung der jungen Leute.*

Im *Gehobenen Milieusegment* wird öffentliche Mobilität häufiger als von anderen Milieus als *mühselig* charakterisiert. Aus diesem Grund erscheinen öffentliche Angebote wenig attraktiv, genutzt wird fast ausschließlich das Auto. Die *Postmateriellen* wollen nicht nur bequem reisen. Interessant war gerade in Oberwart der soziale Blick in diesem Milieu. Die Mühseligkeit individueller Fortbewegung wurde auch für soziale Schichten thematisiert, die kein Auto haben, die krank oder alt sind. Auch die Bedürfnisse von Frauen werden in diesem Milieu in den Blick genommen. In diesem gehobenen Milieu gibt es ein Potential, welches man für die Entwicklung bedarfsorientierter Verkehrssysteme durchaus mehr mobilisieren könnte.

Bei den *Mainstream-Milieus* spielen die *Berechenbarkeit* und der Preis eine große Rolle. Berechenbarkeit meint mehr als nur der Preis, nämlich berechenbar im Sinne von planbar, d.h. auch in den Schulferien sollen die Busse fahren und nicht dass ich mich ununterbrochen erkundigen muss, wie denn wo etwas fährt. Die Planbarkeit ist hier sehr wichtig. Für diese große Gruppe ist *Sicherheit* ein sehr zentrales Thema, d.h. Sicherheit an Verkehrsmitteln als auch an Verkehrsknotenpunkten. Die Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen ist zentral, insbesondere ein Thema für Frauen. Das Thema Sicherheit wird auch unter der Überschrift *Sauberkeit* diskutiert. *Dort wo es dreckig ist, da gehe ich nicht hin, weil da geht hin, wer nicht dazu gehört.* Das ist ganz ein breites Thema. Verkehr wird nicht nur in Bezug auf die Verkehrsmittel wahrgenommen.

Im *Traditionellen Milieusegment* gibt es das Bedürfnis einfacher und gemeinschaftlicher Verkehrsformen nutzen zu können. Das wird erstaunlich häufig über Fahrgemeinschaften realisiert und wäre auch ein Potential für moderne Formen von Verkehrsmitteln. Abgelehnt wird was unpersönlich ist. Das ist ganz zentral für die Gestaltung von Information. Wir fanden am Land entgegen den Erwartungen keine Technikfeindlichkeit. Das Internet wird häufig benutzt, das Handy ist Gang und Gäbe. Was aber in diesem breiten Milieu oft genannt wurde, ist insbesondere das Bedürfnis, Informationen auf persönlichem Wege zu bekommen. Die Tatsache, dass die Bahnhöfe zugemacht werden bzw. dass es dort niemanden mehr gibt, den man ansprechen kann, wird als ein Kulturverlust empfunden. Die Tatsache dass bei den Verkehrsmitteln Personal eingespart wird, wird für eine relativ große Gruppe als Zumutung erlebt. Dies betrifft nicht nur Alte, sondern die Jugend dieser Milieus ebenso. Das ist eine Tatsache, wo sich die ÖBB und die Anbieter der Regionalbusse überlegen müssen, wie ihre Informationspolitik an den regionalen Bedürfnissen besser ausgerichtet werden können.

Es geht darum nicht nur irgendwelche Angebote zu machen, sondern Angebote die von den potenziellen NutzerInnen in einer Region auch als erstrebenswert wahrgenommen werden. Andernfalls werden sie weder bekannt noch angenommen.

Sensibilisiert durch die hier skizzierten milieuspezifischen Mobilitätspräferenzen und Abneigungen von potenziellen NutzerInnen von Verkehrssystemen, verweisen die folgenden Bilder sofort auf Defizite.

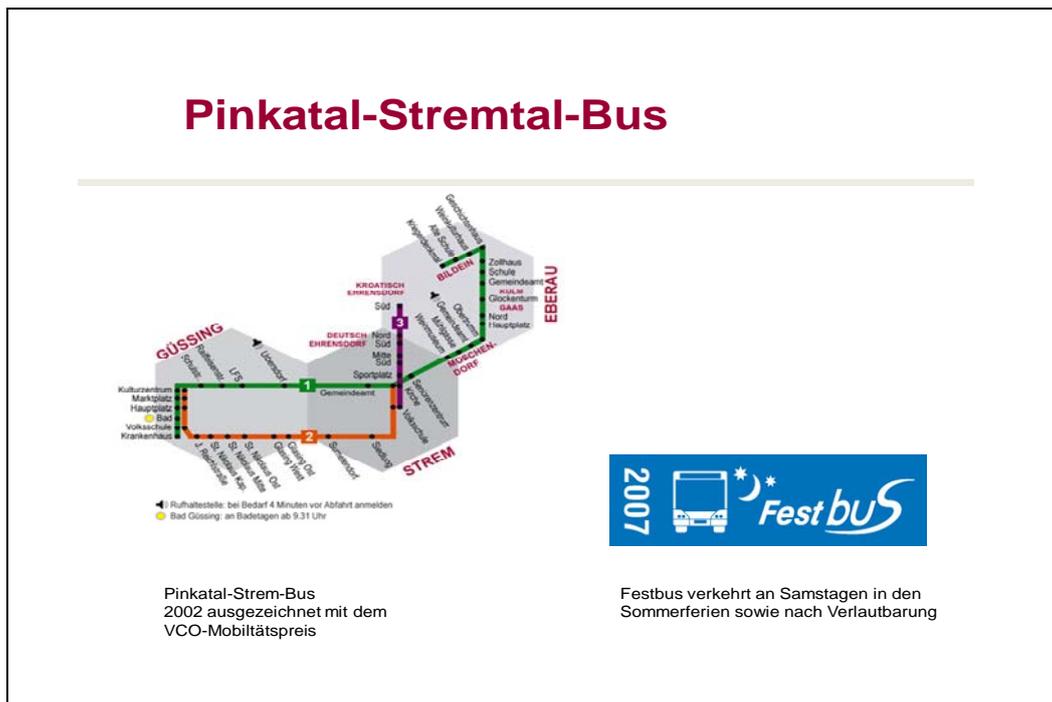
Ein Bild zeigt eine sehr unattraktive Haltestelle. Diese lädt nicht gerade ein, den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Änderungen, die diese Schwachstelle ausklammern, werden nicht angenommen. Ein weiteres Bild zeigt dagegen ein Auto unmittelbar vor der Haustür. Hier sieht man sofort den Vorzug des Pkws. Man kann vor das Haus treten und ohne zusätzliche Anstrengungen einsteigen. Das Auto hat als Verkehrsmittel Vorzüge, die einer Individualisierung von Mobilität tatsächlich sehr stark entgegenkommen. Das müssen auch ökologisch und sozial interessierte Ansätze zur Kenntnis nehmen. Mittlerweile gibt es bereits Hybridautos und die Autos haben auch ökologisch nicht mehr das Image, dass sie prinzipiell nicht nachhaltig sein könnten. Damit sind technische Entwicklungen im Gang gekommen, die ökologische Argumente für große öffentliche Verkehrssysteme gerade am Land zurückdrängen. Aber diese Vorteile müssen nicht ausschließlich und möglicherweise auch nicht vorrangig im Rahmen *privater individueller Mobilität* genutzt werden. Die Mobilitätsvorteile des Autos können gemessen an den milieuspezifischen Mobilitätsorientierungen auch als Teil öffentlicher Systeme benutzt werden. Das ist die Botschaft. Es muss am Land keine großen Linienbusse geben, es reicht oft ein kleinerer Schulbus, wie das

Bild zeigt. Den Kindern und Jugendlichen geht es nur um eines, dass sie, wenn sie wollen, nach Hause fahren können. Daher könnten kleine flexible Systeme die zeit- und liniengebundenen Schulbusse ergänzen oder in manchen Regionen sogar ganz ablösen. Tatsächlich gibt es das auch schon, wie etwa einen Taxi-Bus, wo per Anruf Mobilität von Haus zu Haus möglich ist. Als wir die Untersuchung gemacht haben, gab es in der Stadt Oberwart einen Anruf-Bus. Dieser war interessanterweise der Hälfte der befragten Jugendlichen bekannt und wurde vorrangig von diesen, von Älteren und Kranken benutzt. Bei einer Mehrheit war er jedoch nicht bekannt und nicht genutzt. Wie ich hörte, gibt es den Bus jetzt nicht mehr. Innerhalb kurzer Frist scheint er verschwunden. Dies wäre ein Beispiel dafür, dass neue, innovative Verkehrssysteme eine schwierige Einführungsphase haben, die sowohl ökonomisch als auch sozial und in der Öffentlichkeitsarbeit gemanagt werden muss. Gleichwohl gibt es derzeit im Bezirk Oberwart ein Jugendtaxi und ein Taxi 60+. Das gibt es (noch) nicht in der Stadt Oberwart aber in einigen anderen Gemeinden. Diese Taxis sind nicht privat sondern insofern öffentlich, als diese Taxis einen Coupon im Wert von 5 € akzeptieren. Als BürgerIn der Gemeinde muss ich im Vorverkauf allerdings nur 2,50 € dafür bezahlen. Dieser Coupon unterliegt praktisch einer Quersubventionierung. Er wird den Jugendlichen viermal im Monat ausgegeben. Die Jugendlichen können diese Coupons zusammenlegen oder auch alleine benutzen und somit tatsächlich von Haus zu Haus und zu dem Zeitpunkt fahren, wann sie wollen und sie tun das auch. Sie fahren wirklich dann in Gruppen in die Disco oder zu Sportveranstaltungen. Dasselbe gibt es beim Taxi 60+ für ältere BürgerInnen. Auch da gibt es eine Subventionierung und auch das wird wirklich angenommen.



Aus diesen Beispielen lassen sich Schlussfolgerungen für die Zukunft ländlicher Mobilität ziehen, die mit den Mobilitätsorientierungen moderner Menschen am Land zu tun haben. Wenn wir über die Zukunft der Mobilität am Land nachdenken, dann gilt es zu überlegen, dass das Auto selbst nicht per se ein privates Verkehrsmittel ist, sondern es kann auch als kleines öffentliches Verkehrssystem benutzt werden. Auch die Anruf-Busse, die kleinen Schulbusse usw. sind technisch gesehen nichts anderes als größere Autos. Das eigentliche Entwicklungsproblem liegt in der Durchsetzung neuer öffentlicher Nutzungsformen. Die sich entwickelnden ökologischen Technologien können für öffentliche Anbieter benutzt werden.

In den Städten ist das Fahrrad eines der Mobilitätsmittel mit Zukunft. Das *Fahrrad* ist am Land, zumindest im Bezirk Oberwart, als Verkehrsmittel in allen Milieus einschließlich der Jugendlichen praktisch nicht präsent. Die jungen Leute am Land haben oft nicht einmal ein Fahrrad. Das ist im Moment nicht attraktiv. Es fehlen Radwege, es fehlt eine frühe Sozialisation. Die Jugendlichen werden auf das Auto hin geprägt. Angewandte Techniken wie das Elektrorad werden nicht gefördert. Aber beides zusammen: technische Entwicklung und frühe Sozialisation sind Möglichkeiten Alternativen zu entwickeln in Hinblick auf die Mobilitätsorientierung und Präferenzen, welche die verschiedenen sozialen Gruppen haben.



Eine bedeutende Innovation stellt der *Pinkatal-Bus* dar, die im Bezirk Güssing als neues regionales Angebot entwickelt wurde. Inzwischen beteiligen sich auch Gemeinden des Bezirk Oberwart. Diesen *Pinkatal-Bus* gab es bereits als wir die Fokusgruppen durchführten, er fuhr aber noch nicht so weit. Der *Rote Bus* war zwar nur etwa der Hälfte der ProbandInnen bekannt, aber wenn, dann mit einem positiven Image. Es war bereits deutlich, dass ein gewisses Interesse besteht, innerregionale Mobilität mit dem Bus realisieren zu können. Da auch die regionalen Verkehrsanbieter dem Effizienzgesetzen unterliegen, ist es von Bedeutung, dass die Linien des *Pinkatal-Busses* inzwischen erweitert wurden. D.h. es ist möglich selbst einen so großen Linien-Bus in vertretbaren Takten durch eine Region fahren zu lassen und dies erfolgreich zu organisieren. Der *Pinkatal-Bus* ist modern und sieht gut aus. Sein Signalrot gibt Präsenz und verdeutlicht quasi „*ich öffentlicher Verkehr bin da!*“ Er verschwindet nicht in der Landschaft und ist als *Roter Bus* bekannt. Das sind alles Dinge, die man braucht, wenn Alternativen entwickelt werden sollen.

Wie das eine Bild oben zeigt, ist auch die Gestaltung der Kleinstädte am Land ein positiver oder negativer Beitrag zur Mobilität der Bevölkerung. Wenn die Kleinstädte am Land als Autostädte gestaltet werden, dann werden die Menschen auch nur mit dem Auto kommen. Währenddessen ein autofreier Tag – wie auf dem unteren Bild - zeigt, dass man die Städte auch anderweitig beleben und erleben kann. Es gibt dazu Diskussionen der Stadtgestaltung Oberwart, aber es gibt diverse Schwierigkeiten, alternative Mobilität in die Siedlungsentwicklung und Stadtraumgestaltung einzubeziehen. Interessenskonflikte zwischen verschiedenen NutzerInengruppen können dabei nicht ausbleiben. Dass Autofahren vielen Spaß macht, muss man einfach zur Kenntnis nehmen. Und parkende Pkws verbrauchen erheblich Platz.

Auf einem weiteren Bild demonstrieren die Mitglieder des Pendlerklubs Burgenland gerade gegen die Benzinpreiserhöhung. Sie treten für eine höhere Pendlerpauschale ein, gleichzeitig unterstützen sie auch Fahrgemeinschaften und den öffentlichen Verkehr in der Region. Solche Aktivitäten haben ambivalente Wirkungen. Auf der einen Seite stärken sie das private Auto und seine Nutzungsformen, auf der anderen Seite öffnen sie sich aber auch in Richtung alternativer öffentlicher Mobilitätsformen.

Eine interessante Bemerkung stammt aus den Gesprächen einer dieser Fokusgruppen. Die Frage war, wie *das alles* bezahlt werden soll. Wie sollen Anruf-Busse, Ruf-Taxis, mehr Busse in der Region usw. denn finanziert werden? In der lebhaften Diskussion konterte sofort ein anderer Teilnehmer: *Wenn man ein paar Nebenstrecken der Bahn abschaffen würde, die sowie so niemand nutzt, dann hätten wir so viel Geld, dass wir uns hundert Anruf-Busse leisten können. Das Geld muss nur in der Region bleiben.* Es gibt also auch in der ländlichen Bevölkerung ein Nachdenken darüber, in dem Effizienzdenken und Daseinsvorsorge für alle tatsächlich zusammengebracht wird. Wenn man die Bevölkerung an der Frage nun beteiligt, wofür das Geld ausgegeben werden soll, werden noch viele Ideen kommen. Das lassen die Fokusgruppen erwarten.

Abschließend sollen auf der Basis unserer Forschungsergebnisse fünf Thesen formuliert werden, wie die Mobilität am Land für die Zukunft gedacht und entwickelt werden kann. Wir brauchen dazu einen *Paradigmenwechsel in der Entwicklung der ländlichen Mobilität*, der gekennzeichnet ist durch

1. Die Anerkennung der Besonderheiten der ländlichen Mobilität als Teil moderner Lebensstile und nicht als anachronistischer Umstand. Das bedeutet aber gleichzeitig ein Abrücken von Leitbildern, die Mobilität am Land mehr oder weniger bewusst an den Leitbildern von Ballungsräumen projizieren. Mit großen Schienensystemen allein werden wir das Land tatsächlich nicht zukunftsfähig bedienen können.
2. Wir brauchen also alternativ dazu sehr viel mehr kleine, flexible und regional organisierte Angebote unter Einbeziehung der Bevölkerung. Diese müssen für ländliche Regionen zum Leitbild moderner ländlicher Mobilität werden.
3. Wir brauchen Leitbilder, die das Auto als öffentliches oder quasi öffentliches Verkehrsmittel mit einbeziehen und nicht den öffentlichen Verkehr jenseits des PKWs denken.
4. Wir brauchen eine stärkere Entwicklung innerregionaler Verkehrssysteme, d.h. der Übergänge vom Auto zur Bahn, vom Auto zum Bus, vom Rad und Bus zur Bahn. Diese Verbindungen wie Park & Ride, Bike & Ride müssen entwickelt werden, weil die Bevölkerung nicht in Verkehrssystemen sondern in Mobilitätsketten denkt, z.B. ich möchte zwar von A nach B, um meine Kinder in die Musikschule bringen, aber ich möchte es tun, wenn die Großmutter versorgt ist oder ich möchte meine Schwägerin mitnehmen, mit der tratscht es sich so gut usw. Bei diesen Mobilitätsketten müssen die Übergänge auch von den Verkehrsanbietern mitgedacht werden. Es ist im Moment so, dass jeder Verkehrsanbieter für sich handelt.
5. Für Verkehrssysteme ist es notwendig, dass sie ein modernes Image des öffentlichen Verkehrs am Land entwickeln. Im Moment ist es so, dass öffentlicher Verkehr ein Verkehr für Alte und Behinderte ist. Es ist notwendig deutlich zu machen, dass es Zukunft hat, dass es attraktiv und modern ist, flexible öffentliche Systeme zu nutzen und dass es dabei nicht nur um die Funktionalität geht.

Pevetz: Sie erwähnten die Gefahr, dass die Fahrtkosten durch Benzinpreissteigerung und eine angebliche ökologische Steuerpolitik, die derzeit nicht stattfindet, steigen könnten. Das Ganze ist ja nichts anderes als eine Geldbeschaffung in einer Krisensituation. Derzeit sind die Erdölpreise krisenbedingt relativ niedrig, daher wird eine steuerliche Belastung gemacht. In dem Moment, wo die Preise steigen, wird das aber über Pendlerpauschalen wieder ausgeglichen. Die PKWs sind für die Politik eine heilige Kuh. Diese Sorge

einer Fahrtpreiserhöhung bzw. umgekehrt die Hoffnung auf eine Ökologisierung der Mobilität braucht man für Österreich nicht haben.

Fischer: Ich möchte auf das Floriani-Prinzip hinweisen. Sie haben erwähnt, dass in der Diskussion die Schließung von Nebenstrecken zur Sprache gekommen ist um mit dem Geld Alternativen zu entwickeln. Ich möchte darauf hinweisen, dass es gefährlich ist, wenn man Aussagen von Bürgern, die auch unterschiedliche Interessen vertreten, die sehr fragmentiert sind und oft kein Verständnis für räumliche Zusammenhänge haben, die keine Ahnung haben, wie Planung funktioniert, dass man diese wenigen Aussagen – sie haben 111 Leute befragt – als Entscheidungsgrundlage hernimmt, um für Kollektive zu planen. Sie haben die unterschiedlichen Milieus angesprochen. Vor diesem Hintergrund möchte ich die tendenziell zu geringe Nachfrage, die Frage nach den kritischen Massen, zu bedenken geben. Dahingehend sollte man vorsichtig sein. Man kann dieses Ergebnis aber zur Hypothesenbildung verwenden, es in einen größeren Rahmen stellen und statistisch über einen größeren Raum berechnen zu lassen.

Segert: Wir wollen nun in einem weiteren Schritt eine Quantifizierung durchführen. Unsere Hypothesen haben eine starke Plausibilität. Wir wollen nun für die Verkehrsplanung eine Untersuchung machen, wo Raumangebote, sozioökonomische und soziodemographische Personenbeschreibungen und eben Milieuzugehörigkeiten in ihrer Einfluss auf das Verkehrsverhalten getestet werden. Im nächsten oder übernächsten Jahr nach Beendigung der Untersuchung, werden wir wissen, wie stark die einzelnen Faktoren tatsächlich wirken. Zurzeit wissen wir nur, dass sie vorhanden und divers sind. Ansonsten ist die Raumplanung eines der wichtigsten Momente in der Entwicklung alternativer Verkehrssysteme.

Oedl-Wieser: Ich habe eine Frage zu den Mobilitätsradien der einzelnen Milieus. Mich verblüfft oft und das haben meine KollegInnen auch in einer Jugendstudie in der Steiermark festgestellt (vgl. Dax/Machold 2002), dass der Aktionsradius der Jugendlichen extrem groß ist. Die fahren einfach einmal nach Graz anstatt nach Hartberg. Wenn ich an meine Jugend zurückdenke, dann wäre das außerhalb der Möglichkeiten gelegen. Ist das bereits ein Selbstverständnis dieser Jugendlichen Distanzen von 100 oder 150 km zurückzulegen, um einen Film zu sehen?

Segert: Ich kann darauf keine systematische Antwort geben. Nach dem was in den Fokusgruppen zu sehen ist, ist das altersabhängig. Die Jüngeren sind noch relativ eng in ihrer Region unterwegs, während die, die ein Auto haben, ihren Aktionsradius dementsprechend auch nutzen. Aus der Mobilitätsperspektive der Oberwarter gehört Wien quasi zum Burgenland. Die Bewegungen sind enorm. Auch Graz und andere Städte gehören für die Jugendlichen mit dazu. Das gilt aber für die ganze Bevölkerung. Es ist nicht nur ein Pendeln von vielen nach Wien, in der Region wohnen auch viele, die Berufe haben, wo sie in ganz Österreich herumfahren. Die Mobilität ist tatsächlich ein immanenter Teil der Lebensstile am Land.

Oedl-Wieser: Gab es auch eine Diskussion der Entschleunigung? Es ist der Satz gefallen, dass viele Jugendliche kein Fahrrad haben oder dieses nicht nutzen, weil es keine Fahrradwege gibt. Jetzt stellt sich die Frage, sind die Straßen nun nur für die Autos da oder können die nicht auch andere Verkehrsteilnehmer nutzen, auf die dann auch Rücksicht genommen wird von Seiten der Autofahrer? Das ist auch immer eine Ressourcenfrage, ob überhaupt noch einen Radweg gebaut und der Autoverkehr nicht ein wenig entschleunigt werden könnten, damit die Straßen sicherer werden.

Segert: Das ist ein Plädoyer, welches ich unterstützen würde. Das Thema Entschleunigung hat nur eine geringe Rolle gespielt.

Hoppichler: Ich reflektiere weitgehend aus meinen persönlichen Erfahrungen von 25 Jahren am Land in einer Gemeinde im Bezirk Hollabrunn, wo ich lebe. Ich glaube auch, dass man nicht überall das Schienensystem aufrecht erhalten kann. Man fragt sich, warum die Nebenbahnen überhaupt so lange existiert haben. Es gibt kein ökonomisches und oft auch kein soziales Argument dagegen, dass sie jetzt

eingestellt werden, weil so wenige Leute fahren. Es hat sich auch die Demographie extrem verschoben. Mittlerweile wollen bereits alle 17-jährigen am Land einen Führerschein haben und bis zum 80. Lebensjahr wird Auto gefahren. Diese Automobilität hat in den letzten zwanzig Jahren extrem zugenommen. Weder die ÖBB noch die Bussysteme waren fähig eine Flexibilität zu entwickeln. Es ist ein Bedürfnis da nach einer gewissen Flexibilität, aber das sind so große Apparate. Weil der Individualverkehr so extrem zugenommen hat, sind diese Gruppen, wie Kranke, Alte, Schwache oder Jugendliche, die ab und zu in die Disco fahren wollen, um dort einmal ordentlich zu feiern, d.h. die diese Flexibilität in Anspruch nehmen möchten bzw. auch in Anspruch nehmen, im Endeffekt immer kleiner geworden. Da ist die Nachfrage oft zu klein, als dass z.B. jemand als Taxiunternehmer davon leben könnte. Was man in den letzten zehn oder zwanzig Jahren noch beobachten muss ist, dass sich die Bevölkerung aus den peripheren Räumen zurückzieht. Die arbeitende Bevölkerung, insbesondere die Jugend möchte nach Wien. Weiters gibt es wenig Sinn für moderne, eigenständige Wege, obgleich das Weinviertel so flach ist, dass es sich ideal fürs Radfahren eignen würde. Keiner baut Radwege, niemand hat einen Sinn dafür. Vor zwanzig Jahren hatte man einen Sinn dafür, städtische Kultur wie Theater, Hoftheater, Bauernhoftheater auf das Land zu bringen. Unlängst war ich im *Theater Westliches Weinviertel* und musste feststellen, dass dies die Bevölkerung gar nicht annimmt. Heute gibt es auch wenige Aktivitäten in diese Richtung. Momentan gibt es eine Art Rückzug aus dem Land.

Aschenbrenner: Ich komme aus einem Dorf im Innviertel. Der nächste Bahnhof ist in 6 km Entfernung. Es gibt eine hervorragende Bahnverbindung im Stundentakt, aber es ist nicht üblich, weder für Alte noch für Junge, dass man mit der Bahn fährt. Nach Linz oder Wien fährt man mit dem Auto. Wenn man dann darüber redet, dann finden sich hundert Gründe gegen die Bahn. Das ist eine Frage der Prägung und nicht so sehr des Angebotes. Bei der Entschleunigung und in Bezug auf das Radfahren stellt sich die Frage, wie man die 40 Tonnen Lastwagen dazu bringen könnte, dass sie Rücksicht nehmen. Da müsste man in Österreich ein 60 km/h Geschwindigkeitslimit einführen. Die Lastwagenfahrer sind natürlich auch unter Zeitdruck. Das ist eine ziemlich idealistische Sichtweise.

Oedl-Wieser: Ich erinnere mich noch an Zeiten, als ich in Wien zu Studieren begonnen habe. Im Herbst 1983 fuhr ich von Oberösterreich mit dem Auto nach Wien, da gab es auf der Autobahn kaum einen Verkehr. Heute fährt man in Dreierkolonnen. Es hat sich in diesen mittlerweile 25 Jahren so viel getan, das ich mir manchmal denke, dass Autofahren wirklich gefährlich ist.

Eigelsreiter-Jashari: Nach welchen Kriterien wurden die Milieus zugeordnet und auf welcher Theorie beruht das? Die Kategorie Jugend ist ja auch in sich geschichtet. So einfach wird die Zuordnung wohl nicht gewesen sein. Die zweite Frage betrifft geschlechtsspezifische Differenzen. Ich komme aus einer niederösterreichischen Bezirksstadt. In Niederösterreich gibt es verschiedene geschlechtsspezifische Studien zur Mobilität. War das ein Thema und wie ist das in den Ergebnissen eingeflossen?

Segert: Wir arbeiteten mit den *Heidelberger Sinus Milieus* und kooperierten mit einem Institut, das mit SINUS verbunden ist. Dieses hat die Zuordnung zu den Milieus sehr sauber durchgeführt. Die Qualität des Samples ist so gut wie selten. Die ForscherInnen von SINUS hatten die Idee, den sozialen Raum nicht nur nach demographischen Merkmalen und Schichtzuordnung zu differenzieren, sondern systematisiert auch nach kulturellen Merkmalen. Ihre Untersuchungen bezogen sich zunächst auf Deutschland. Später wurden für Österreich zehn Milieus analytisch entwickelt und verortet. Auf eine Fragenbatterie mit heute 42 Fragen zu Werteorientierung und Lebensstilen konnte differenziert geantwortet werden. Dann werden nach einer qualitativ getesteten Matrix die ProbandInnen zugeordnet. So wurde das auch hier durchgeführt. Es gab in den Gruppen nur zweimal einen Ausreißer. Diese Akquiseinterviews wurden telefonisch durchgeführt. In den Fokusgruppen wird dann nochmals überprüft, ob die Zuordnung zu den Milieus stimmt. Diese stimmte immer bis auf diese beiden Ausnahmen. Die Personen wussten ja nicht, dass sie nicht in diese Fokusgruppe gehörten. Wenn man dann die Protokolle anschaut, wo sich die ProbandInnen spiegelten, dann sieht man, wie diese eine Person so eine Art Nukleus bildet, an der sich

alle reiben, weil sie kulturell da nicht hineingehört. Es ist interessant zu sehen, wie das mit den kulturellen Abstoßungen funktioniert. Geschlechtsdifferenzierung war in dieser Studie leider nicht so das Thema. Das wird in der neuen Studie der Fall sein. Ich möchte weiters nochmals darauf hinweisen, damit ja keine Missverständnisse aufkommen, dass ich nicht für die Schließung von Nebenstrecken eingetreten bin. Ziel muss es sei, bessere Übergänge zum Schienenverkehr zu gestalten und ihn attraktiv zu machen. Aber dort, wo es sich aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte nicht rechnet, muss man einen Schnitt machen und die Mittel in alternative Mobilitätssysteme stecken. Und die sind ja nicht wenig. Diese Message muss in den ländlichen Regionen ankommen.

Gößwein: Ich wohne in Böheimkirchen, in der Nähe von St. Pölten in einem Ballungszentrum, verkehrstechnisch gut angebunden entlang der Westbahn. Als Bergbauernreferent der Niederösterreichischen Landwirtschaftskammer merke ich aber, dass die Bergbauern ohne Auto nicht auskommen können. Diese müssen sich bewegen können. Selbst in Böheimkirchen, wo es die Bahn- und Bushaltstelle praktisch unmittelbar vor der Haustüre gibt, fahren die meisten mit dem Auto. Hier ist ein Umdenken nötig. Aber wenn über das Schließen von Haltestellen diskutiert werden sollte, wären alle dagegen, auch die welche das öffentliche Verkehrsangebot selber nicht nutzen.

Im zweiten Beitrag der Sitzung präsentierte **Christine Geserick** Ergebnisse einer vom Österreichischen Institut für Familienforschung (ÖIF, Universität Wien) durchgeführten Jugendbefragung in Niederösterreich zum Thema *Partnerschaft im landwirtschaftlichen Alltag*. Geserick kommt nicht aus der Agrarsoziologie sondern ist Familiensoziologin mit Blickpunkt auch auf Geschlechter und Jugend. Die Studie wurde vor ziemlich genau einem Jahr – im März 2009 – im Auftrag des Ländlichen Fortbildungsinstituts Niederösterreich durchgeführt. Eingebettet ist die Studie in ein dreijähriges Programm (2009-2011) der Landwirtschaftskammer Niederösterreich zur Stärkung von Partnerschaften am Land unter dem Titel „*PartnerKraft*“. Das Motto lautet dabei, dass starke Partnerschaften Existenzgrundlage für die Landwirtschaft sind. Dies ist eine ziemlich umfangreiche Kampagne incl. Website www.partnerkraft.at. Es gibt auch einen Film, zahlreiche Veranstaltungen, Workshops und Broschüren. In einer Broschüre speziell für Jugendliche wird zum Beispiel mit Mythen zur Partnerschaft aufgeräumt. Dieser so genannte "Jugendfolder" kann ebenfalls von dieser Website heruntergeladen werden.

Die Landwirtschaftskammer Niederösterreich plante selbst eine kleine Studie als Auftakt zu dieser *PartnerKraft* Kampagne. Ausgangspunkt der Studie war die Frage, wie die Jugendlichen die Partnerschaft am Hof sehen. Ein Fragebogen mit 21 Fragen wurde von ihnen entworfen und verschickt. Das ÖIF wurde dann um die Auswertung der Fragebögen ersucht. Der Hintergrund der Zusammenarbeit ist die Tatsache, dass das ÖIF für die Landwirtschaftskammern Österreich und das Lebensministerium die Bäuerinnenstudie 2006 durchgeführt hatte. Interessant bei der *PartnerKraft* Studie mit Jugendlichen ist, dass einige Frageformulierungen exakt aus der Bäuerinnenstudie 2006 übernommen wurden. Einige Fragen waren somit direkt vergleichbar. Man konnte sehen, wie damals die Bäuerinnen und später die Jugendlichen geantwortet haben.

Der Fokus der Erhebung waren die Zukunftsvorstellungen angehender Landwirte und Landwirtinnen. Die Zielgruppe waren SchülerInnen aus landwirtschaftlich orientierten Schulen in Niederösterreich. Die Landwirtschaftskammer verteilte im März 2009 in den Schulen einen Fragebogen mit 21 hauptsächlich standardisierten und vier offenen Fragen. Insgesamt nahmen 581 Jugendliche teil. Davon waren 318 Männer (55%) und 263 Frauen (45%), die zwischen 16 und 18 Jahre alt waren, je nachdem in welcher Klasse sie waren. Die Schulen waren 15 landwirtschaftliche Fachschulen (3. Klassen; n=469), das sind im Wesentlichen alle, die es in Niederösterreich gibt und drei Höhere Bundesanstalten (4. Klassen; n=112).

Die Hauptthemen der Erhebung waren: Die Wünsche an eine Partnerschaft, die Aufgabenverteilung zwischen Frau und Mann auf dem Hof und im Haushalt und die damit verbundenen Geschlechterrollen. Wie werden sie im Elternhaus erlebt und welche Vorstellungen hat man diesbezüglich für die eigene

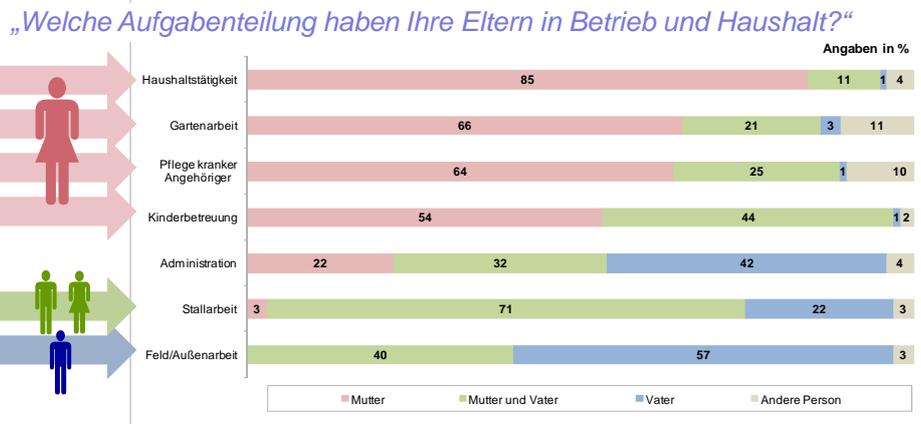
Zukunft? Daneben gab es noch ein paar andere Fragen ohne konkreten Bezug zum Partnerschaftsthema, die aber auf die Bäuerinnenstudie verweisen, wie Berufsbild oder Urlaub. Die Landwirtschaftskammer hat weiters interessiert, welche Rolle sie als Interessensvertretung unterstützend für die zukünftigen BetriebsführerInnen spielen soll.

Ich werde Ihnen die Ergebnisse entlang von drei größeren Bereichen vorstellen: 1.) Geschlechterrollen, 2.) Wie gelingt Partnerschaft? und 3.) "Junge Trends".

Zunächst also zum 1. Bereich: *Geschlechterrollen*. Hier wurden erst einmal die Hintergründe, und zwar im Bezug auf *Herkunft und Hoferbenschaft* erkundet. Die Jugendlichen wurden befragt, aus welchem Milieu sie kommen und ob die Eltern einen landwirtschaftlichen Betrieb führen oder nicht. Bei 84% der männlichen Schüler führten die Eltern einen landwirtschaftlichen Betrieb, bei den Schülerinnen waren das nur 55%. Man könnte dieses Ergebnis so deuten, dass männliche Jugendliche in diese Schule gehen, weil sie einen Betrieb übernehmen möchten, weil sie dort aufgewachsen sind, während die jungen Frauen auch aus anderen Bereichen, aus anderen beruflichen Zusammenhänge in Hinblick auf ihre Eltern, kommen. Diese gehen also nicht nur mit Blick auf die Hofübernahme in diese Schulen, sondern wohl vor allem aus Interesse an einer landwirtschaftlichen Ausbildung. Die Hoferbenschaft ist dabei einfach auch mehr ein Thema der Männer. Eine Frage dazu zeigt, dass bei der Hoferbenschaft die Männer deutlich häufiger als Hoferben vorgesehen sind als Frauen. Während dies bei 85% der befragten männlichen Jugendlichen der Fall war, waren das nur 32% der befragten jungen Frauen. Resümierend lässt sich hier feststellen, dass die Hoferbenschaft weiterhin männlich bleibt.

In Bezug auf die *Aufgabenverteilung* am Hof und im Haushalt wurden sieben verschiedene Bereiche abgefragt, nämlich Haushaltstätigkeit, Gartenarbeit, Pflege von kranken Angehörigen, Kinderbetreuung, administrative Tätigkeiten, Stallarbeit sowie Feld- und Außenarbeit. Die Frage lautete: "Welche Aufgabenteilung haben Ihre Eltern in Betrieb und Haushalt?" Hier ging es zunächst um die Erfahrungen der Jugendlichen im Elternhaus. Sie sollten für jeden Bereich angeben, ob die Mutter diese Tätigkeit alleine durchführt (rosa Balken), ob Mutter und Vater sich diese Aufgaben partnerschaftlich teilen (grüner Balken), oder der Vater alleine dafür zuständig ist (blauer Balken). Der graue Balken rechts außen betrifft weitere Personen. Mehr als 50% der Jugendlichen meinen, dass die Tätigkeiten der ersten vier Bereiche ihre Mutter hauptsächlich alleine durchführt. Das sind der Haushalt, die Gartenarbeit, die Pflege und die Kinderbetreuung. Man kann sagen, das sind die traditionell weiblichen Bereiche, da sie nämlich innerhalb des Hauses stattfinden und emotional-fürsorglich geprägt sind. Dann gibt es einen Bereich, den Vater und Mutter hauptsächlich gemeinsam bestreiten, und das ist die Stallarbeit. 71% der Jugendlichen sagen, dass diese von ihren Eltern größtenteils gemeinsam gemacht wird. Für einen weiteren Bereich, für die Feld- und Außenarbeit, ist der Vater hauptsächlich alleine zuständig. 57% der Jugendlichen empfinden das so.

Elternhaus



Frauen: in **4 Bereichen** übernehmen mehr als 50% die Hauptarbeit
Männer: in **1 Bereich** übernehmen 50% ...

- **Große Arbeitsleistung der Mütter**
- **Traditionelle Rollenverteilung**

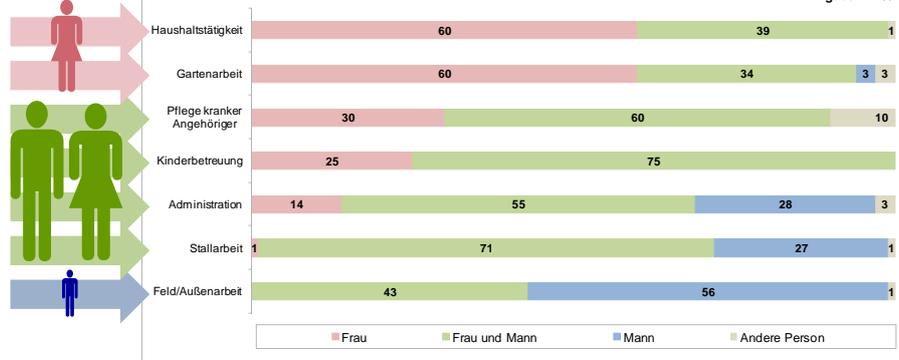


Es zeigt sich, dass erstens die Arbeitsleistung der Mütter eine recht große ist und dass es zweitens eine ziemlich traditionelle Rollenverteilung gibt, wobei die innerhäusliche Arbeit weiblich dominiert ist, während alles, was nach außen gerichtet ist, eher in männlicher Hand bleibt. So erleben die Jugendlichen die Rollenverteilung in ihrem Elternhaus.

Die gleiche Frage wurde für die eigene Zukunft gestellt, d.h. wie sich die Jugendlichen für die eigene Partnerschaft später einmal die Aufgabenverteilung vorstellen. Hier sind es nur noch zwei Bereiche, nämlich der Haushalt und die Gartenarbeit, wo Burschen wie Mädchen die Mutter als hauptsächlich zuständig sehen. Die Einschätzung verschiebt sich bei der Pflege und der Kinderbetreuung vom rosa zum grünen Balken, also von der weiblichen zur partnerschaftlichen Zuständigkeit. Auch bei der Administration und bei der Stallarbeit wünschen sich die Jugendlichen für sich selbst einmal eine partnerschaftliche Aufgabenteilung. D.h. man möchte diese Bereiche hauptsächlich gemeinsam erledigen. Gerade bei der Pflege, Kinderbetreuung und Administration wurden die grünen "Partnerschafts-"Balken deutlich länger. In der Stallarbeit ist überraschenderweise der dieser Balken exakt gleich ausgeprägt wie bei den Eltern – nämlich jeweils 71% – d.h. das möchte man so beibehalten. Die Erfahrung, dass Mutter und Vater hauptsächlich gemeinsam im Stall arbeiten, nimmt man mit. Männlich dominiert bleibt nach wie vor die Feld- und Außenarbeit. Hier meinen 56% der Jugendlichen, dass der Mann derjenige sein soll, der diese Tätigkeiten hauptsächlich erledigen soll.

Eigene Zukunft („idealerweise“)

„Wenn Sie den Betrieb übernehmen würden, wie stellen Sie sich die Aufgabenverteilung idealerweise zwischen Ihnen und Ihrem Partner / Ihrer Partnerin vor?“



Eigene Eltern ↔ Eigene Zukunft:

→ Verschiebung weiblicher Alleinzuständigkeit zu partnerschaftlicher Aufteilung

(bei Eltern: 1 Bereich > 50%, hier: 4 Bereiche)

→ Unterschiede v.a. in traditionell weiblichen Bereichen!

→ Haushalt: von 85% weibl. Alleinzuständigkeit auf 60%

→ Pflege: von 64% auf 30%

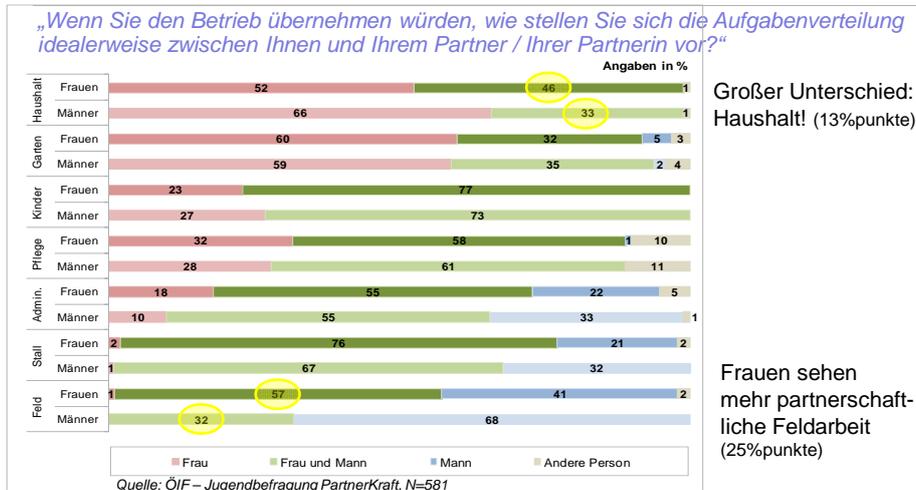
→ Kinderbetreuung: von 54% auf 25%



Zusammengefasst heißt das, dass es eine Verschiebung der männlichen und weiblichen Alleinzuständigkeiten gibt, hin zu einer partnerschaftlichen Aufgabenverteilung. Die Unterschiede sind v.a. in den traditionellen weiblichen Bereichen zu sehen. Beim Haushalt sagten 85% der Jugendlichen, dass diesen die Mutter alleine erledigt. In Hinblick auf die eigene Zukunft sind das "nur" noch 60%, wobei das ja. auch nicht gerade wenig ist: Immerhin fast zwei Drittel der Befragten, Männer wie Frauen, sagen dass in der eigenen Zukunft die Frau alleine für den Haushalt zuständig sein soll. Bei der Pflege verschiebt sich die weibliche Alleinzuständigkeit von 64% auf 30%, bei der Kinderbetreuung von 54% auf 25%. Das heißt, ein Viertel der Jugendlichen sehen die Frau als hauptsächlich für die Kinderbetreuung zuständig, aber der weitaus größere Teil – nämlich 75% - meinen, dass die Kinderbetreuung einmal partnerschaftlich stattfinden soll. Das ist ein wichtiges Ergebnis.

Bei dieser gleichen Frage wurde nochmals unterschieden zwischen Frauen und Männern. Denn es könnte ja sein, dass die Männer sagen: "meine Frau soll einmal den Haushalt führen", während die Frauen das lieber partnerschaftlich organisieren wollen. Dieser Unterschied ist in der Grafik tatsächlich erkennbar, wenn auch nicht so stark, wie man dies vielleicht vermuten könnte. Den Haushalt wollen 46% der Frauen gemeinsam erledigen, bei den Männern sind das gerade einmal 33%. In den anderen Bereichen antworten Burschen und Mädchen recht ähnlich. Einen großen Unterschied gibt es aber bei der Feldarbeit. Da sehen Frauen zu 57% eher einen partnerschaftlich organisierten Arbeitsplan. Bei den Männern ist es nur ein Drittel, die diesen Bereich partnerschaftlich teilen wollen. Sie sind eher der Auffassung, dass das ihr Bereich ist, für den sie allein zuständig sind.

Geschlechterunterschiede



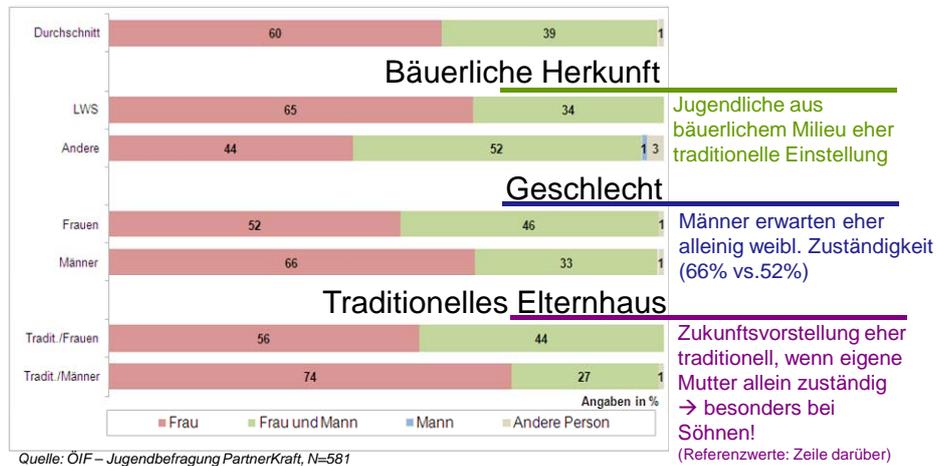
→ Frauen/Männer recht gleich
 → Aber: Frauen tendenziell partnerschaftlicher orientiert,
 v.a. in HH, Stall- und Feldarbeit



Die Frauen sind tendenziell etwas stärker partnerschaftlich orientiert. Die grünen Balken sind bei ihnen v.a. im Haushalt, in der Stall- und der Feldarbeit etwas ausgeprägter. Dennoch antworten Männer und Frauen im Großen und Ganzen recht ähnlich.

In der letzten Folie zu den Geschlechterunterschieden wurden bei derselben Fragestellung noch weitere Variablen hinzugezogen. Das Beispiel Haushaltsarbeit wurde ausgewählt, weil sich dort die größten Unterschiede zeigen. Vorab noch einmal die Durchschnittswerte: Hier hatten insgesamt 60% der Jugendlichen angegeben, dass die Frau später einmal alleine den Haushalt führen soll, 39% hatten für die partnerschaftliche Aufgabenteilung plädiert. Wenn man nun nach bäuerlicher Herkunft unterscheidet, d.h. die Eltern führen einen Neben- oder Vollerwerbsbetrieb, dann haben Jugendliche aus bäuerlichem Milieu eher eine traditionellere Einstellung. Traditionell wird hier so definiert, dass die Frau alleine oder hauptsächlich den Haushalt führt. 65% der Jugendlichen mit bäuerlichem Hintergrund, wollen also, dass die Frau später einmal den Haushalt alleine macht. Bei den Jugendlichen aus anderen Lebenszusammenhängen sind das nur 44%. Weiters wurde untersucht, wie Jugendliche antworten, deren Mutter alleine oder hauptsächlich alleine den Haushalt führt. Dabei wurde auch geschaut, ob es Unterschiede zwischen Frauen und Männern gibt. Die Zukunftsvorstellungen sind eher traditionell, wenn die eigene Mutter alleine den Haushalt führt. Söhne waren dabei traditioneller als Töchter. Söhne, deren Mutter alleine den Haushalt führt, erwarten dies auch deutlich häufiger von ihrer späteren Partnerin als Töchter mit "traditioneller" Haushaltsführung.

Beispiel Haushaltsarbeit: Zukunft „idealerweise“

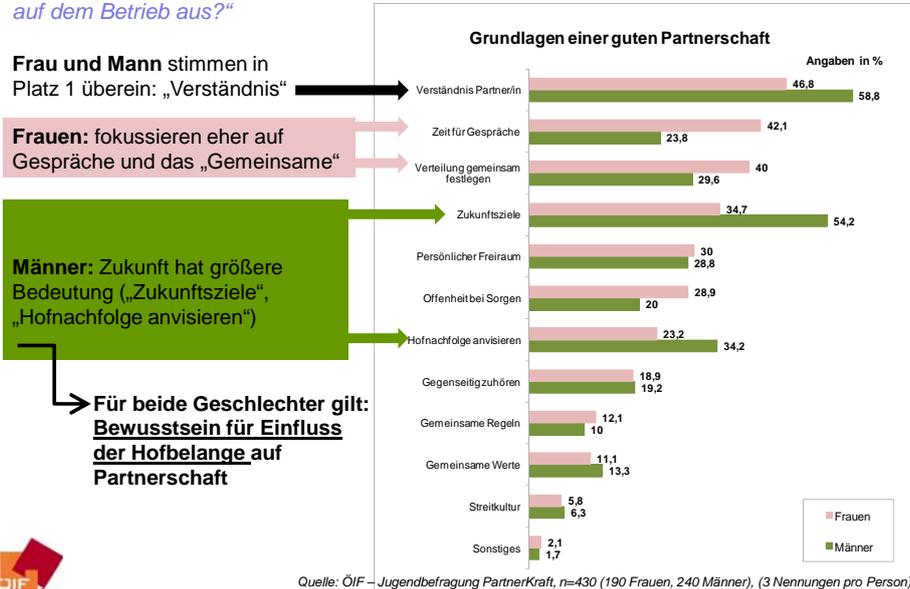


Nun kommen wir zum zweiten größeren Bereich der Studie. Er betraf die Frage: „*Wie gelingt Partnerschaft?*“ Dabei wurden den Jugendlichen eine geschlossene Frage und zwei offene Fragen gestellt. Die erste Frage wurde von der Landwirtschaftskammer folgendermaßen formuliert: *Was macht nach ihrer Meinung eine gute Partnerschaft von Frau und Mann auf dem Betrieb aus?* Dabei waren zwölf Items vorgegeben: Verständnis für die Anliegen des Partners/der Partnerin haben, Zeit für gemeinsame Gespräche haben, die Verteilung der anfallenden Aufgaben gemeinsam festlegen, für die Zukunft des Hofes klare Ziele haben, persönlicher Freiraum, Offenheit bei Sorgen, darauf hinarbeiten, dass der Hof in der nächsten Generation in der Familie bleibt (kurz: "Hofnachfolge anvisieren"), gegenseitiges Zuhören, gemeinsame Regeln haben, gemeinsame Werte haben, Streitkultur entwickeln und Sonstiges.

In Platz 1 stimmen Frauen und Männer überein. Verständnis für den/die PartnerIn haben scheint für beide in einer Partnerschaft das Wichtigste. 47% der Frauen und 59% der Männer sind dieser Auffassung. Bei den Schülerinnen folgen dann an der zweiten und dritten Stelle mehr Zeit für Gespräche haben (42%) und die Verteilung der anfallenden Arbeiten gemeinsam festlegen (40%). Frauen fokussieren in der Partnerschaft also mehr auf Gespräche und auf das "Gemeinsame". Männer hingegen wählen auf Platz 2 "die Zukunftsziele im Auge haben" und bereits auf Platz 3 "die Hofnachfolge anvisieren". Man könnte hier sagen, dass die Zukunft für die Männer im Zusammenhang mit der Frage der Grundlagen für eine gute Partnerschaft eine größere Bedeutung habe. Das darf man nicht aus den Augen lassen. Da wird also etwas Externes herangezogen, um zu sagen, was gut für die intime Beziehung ist. Auch wenn die Männer diesen Aspekt etwas stärker betonen als Frauen gilt für beide Geschlechter: Es gibt ein Bewusstsein dafür, dass Hofbelange durchaus einen Einfluss auf die Partnerschaftsqualität haben.

Grundlagen gute Partnerschaft (1/2)

„Was macht nach Ihrer Meinung am meisten eine gute Partnerschaft von Frau und Mann auf dem Betrieb aus?“



Weiters gab es zwei offene Fragen, die den gleichen Fokus hatten, nur durften diesmal die Jugendlichen direkt in ihren Worten aufschreiben zum einen, was ihrer Meinung nach eine gute Partnerschaft zwischen Frau und Mann am landwirtschaftlichen Betrieb "fördere" und zum anderen, was diese "behindere".

Alle offenen Antworten der 581 Jugendlichen wurden gesichtet, mit einem Code versehen und daraus generierten Kategorien zugeordnet. Die fetten Überschriften betiteln die Kategorien, die kursiven Texte darunter sind wörtliche Zitate. Die weißen Zitate sind besonders aussagekräftig (dazu später mehr).

Grundlagen gute Partnerschaft (2/2)

Offene Frage: „Was fördert / behindert Ihrer Meinung nach eine gute Partnerschaft von Frau und Mann auf dem LWS Betrieb?“

(1) Gemeinsamer Alltag /Hintergrund
 „Tägliche Arbeit“, „zusammen arbeiten“, „Teamarbeit“, „gemeinsam Entscheiden“, „gleiche Vorstellungen“

(2) Zeit
 „Zeit füreinander / miteinander“, „Freizeit“, „freie Zeiteinteilung“

(3) Kommunikation
 „Reden“, „ehrliche Meinung sagen“

(4) Partnerschaftliche Interaktion
 „Verständnis“, „Offenheit“, „Kompromisse“

(5) Weiteres (soziales) Umfeld
 „Kinder haben“, gutes Verhältnis mit Schwiegereltern“, „die Natur“

(1) Berufs- bzw. hofbedingte Probleme
 „ständig zusammen sein“, „dass man sich den ganzen Tag sieht“, „die viele Arbeit ... 365 Tage im Jahr“

(2) Paarinterne Probleme
 „Streit“, „Sturheit“, „Besserswisserei“

(3) Generationenkonflikte
 „Schwiegereltern“, „Eltern“, „Generationenkonflikte“

- Der gemeinsame Alltag fördert UND belastet die Partnerschaft gleichermaßen
- Das Verhältnis zu(Schwieger)-eltern beeinflusst die Partnerschaft (analog zu Ergebnissen der Bäuerinnenstudie!)

→ **Realistische, nicht „romantisierende“ Sichtweise der Jugendlichen!**



Am stärksten fördernd wirkt der *gemeinsame Alltag und Hintergrund*. Dazu zählen die tägliche Arbeit, das Zusammen-Arbeiten, Teamarbeit, Gemeinsam-Entscheiden, aber auch gleiche Vorstellungen haben. Das sind Dinge, die für die Partnerschaft positiv wirken. Diese Kategorien wurden nach Häufigkeit ihres Vorkommens geordnet. Der gemeinsame Alltag und Hintergrund wurde also besonders oft genannt. Die zweite Kategorie betraf Dinge, die im Zusammenhang mit *Zeit* genannt wurden. Da kamen Formulierungen wie "Zeit füreinander/miteinander verbringen", "Freizeit haben" oder "eine freie Zeiteinteilung haben". Die dritthäufigste Kategorie war die *Kommunikation*. Dazu zählen u.a. "Reden" oder "die ehrliche Meinung sagen". Die vierte Kategorie wurde als *partnerschaftliche Interaktion* bezeichnet. Dazu zählen Dinge wie "Verständnis", "Offenheit" und "Kompromisse", aber auch "Respekt füreinander haben". Die fünfte Kategorie betraf das *weitere soziale Umfeld*. Darunter wurde "Kinder haben", ein "gutes Verhältnis zu den Schwiegereltern haben" oder "die Natur" subsumiert. Hier sammeln sich also soziale Beziehungen und Dinge, die sich außerhalb der intimen Zweierbeziehung abspielen, aber eben wohl in diese mit hinein spielen und dort positiv wirken können. Bei den negativen Faktoren wurden drei Kategorien gebildet. Ganz oben stehen dabei *Berufs- und hofbedingte Probleme*. Die Zitate sind dabei jenen sehr ähnlich von der positiven Seite. Deshalb sind sie weiß hervorgehoben. Hier wirken sie allerdings negativ, z.B. formuliert als "ständiges Zusammensein", "dass man sich den ganzen Tag sieht" und "die viele Arbeit, 365 Tage im Jahr". Das entspricht, wenn man es neutral formuliert, von der Tätigkeit her genau das Gleiche wie das "zusammen arbeiten", wie es sich unter den positiven Faktoren wiederfand, ist aber hier ein negativ formuliert. Es kommt als auf das "Wie" drauf an. Gemeinsam Arbeit verrichten kann sowohl Enge bedeuten als auch Nähe. Die Übergänge sind nicht so einfach festzulegen. Als zweite Kategorie kamen *Paarinterne Probleme*, wie "Streit", "Sturheit" oder "Besserwisserei". Als Drittes folgten *Generationenkonflikte*. Auch diese finden sich z.T. bereits links im positiven Bereich. "Schwiegereltern", "Eltern" und "Generationenkonflikte" wirken hier jetzt negativ. Es ist vielleicht nicht überraschend, dass Generationenkonflikte von Jugendlichen, die aus bäuerlichem Milieu kommen, angesprochen werden. Wenn man aber davon ausgeht, dass dies eine offen formulierte Frage war, die sich eigentlich auf Partnerschaft richtet, dann ist man doch überrascht, dass dies so deutlich kam. Die Schwiegereltern-, Eltern- oder Hofübergabeproblematik war doch sehr dominant und wurde in dieser offenen Frage sehr oft angesprochen. Zusammenfassend lassen sich vor allem zwei Ergebnisse festhalten, nämlich, dass erstens der gemeinsame Alltag die Partnerschaft in der Einschätzung der Jugendlichen gleichermaßen fördert und belastet. Und zweitens wird das Verhältnis zu den Eltern oder Schwiegereltern als Einflussgröße auf die Partnerschaftsqualität wahrgenommen. Das ist analog zu den Ergebnissen der Bäuerinnenstudie (Arbeitsgemeinschaft Österreichische Bäuerinnen 2006, ÖIF-Working Paper Nr. 68). Damals hatten wir herausgefunden, dass zwei Drittel der Bäuerinnen das Zusammenleben mit der Elterngeneration als belastend empfinden. Dies ist schon ein ziemlich großer Teil der Befragten, die das so empfunden haben. v.a. wenn man bedenkt, dass diese Frage recht "neutral" platziert wurde. Und zwar gab es damals eine Frage, in der verschiedene Bereiche des bäuerlichen Lebens positiv oder negativ bewertet werden sollten. Zum Beispiel ging es darum, wie man die körperliche Arbeit erlebt, die Klärung der Hofnachfolge, etc. Alle diese Bereiche wurden größtenteils mehr oder weniger positiv eingeschätzt, nur das Zusammenleben mit den Schwiegereltern brach extrem negativ heraus. Wenn man also davon ausgeht, dass das Schwiegerelternthema tatsächlich eines ist, das von Bäuerinnen als belastend erlebt wird, dann können das die Jugendlichen der jetzigen Studie schon recht gut projizieren. Man kann daraus zusammenfassend schließen: Es herrscht eine realistische, nicht romantisierende Sichtweise der Jugendlichen vor, was Partnerschaft angeht. Man weiß ziemlich genau, was auf einem zukommt.

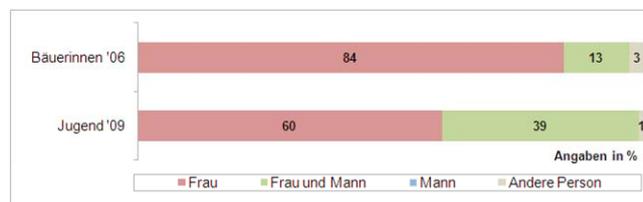
Nun zum dritten und damit letzten Bereich: Welche „*Jungen Trends*“ lassen sich im Vergleich mit der Bäuerinnenstudie 2006 feststellen?

Beim Beispiel *Arbeitsteilung im Haushalt* gaben in der Bäuerinnenstudie 2006 13% der Bäuerinnen an, dass sie eine partnerschaftliche Aufteilung der Haushaltstätigkeiten praktizieren, bei den Jugendlichen waren dies 39%, die sich das für die Zukunft wünschen. Man könnte daher sagen, dass es unter den

Jugendlichen ein höheres Bewusstsein für eine partnerschaftliche Arbeitsteilung gibt, als sie aktuell von Bäuerinnen gelebt wird. Beim Beispiel *Urlaub* wurde gefragt, ob die Bäuerinnen bereits jemals für mindestens eine Woche auf Urlaub waren. In der Studie hatten nur 39% angegeben, dass sie schon einmal Urlaub gemacht hätten. Als Begründung wurde damals u.a. angegeben, dass es schwer sei, Ersatz für die Arbeit zu finden, oder dass man sich nicht wirklich vom Hof weg traue. Für die Bäuerinnen war es insgesamt ziemlich selbstverständlich, nicht auf Urlaub zu gehen. Bei den Jugendlichen antworteten hingegen in der aktuellen Studie 92%, dass ihnen Urlaub und regelmäßige Freizeit wichtig oder sehr wichtig wären. Wenn man das aus generationaler Sicht sieht, könnte man vermuten, dass das Bewusstsein für Erholungsphasen steigt. Dieser Trend war bereits in der Bäuerinnenstudie aus 2006 abzusehen: Die jüngeren Bäuerinnen hatten bereits schon deutlich öfter Urlaub gemacht als ältere Bäuerinnen.

„Junge“ Trends (1/2)

▪ Beispiel Arbeitsteilung im Haushalt



Quellen: ÖIF – Jugendbefragung PartnerKraft, N=581; ÖIF – Bäuerinnenstudie 2006, N=1.166

13% der Bäuerinnen teilen Haushaltsaufgaben partnerschaftlich, Jugendliche wollen diesen Anteil auf 39% erhöhen

→ Höheres Bewusstsein für partnerschaftliche Arbeitsteilung

▪ Beispiel Urlaub:

Bäuerinnenstudie: Nur 39% hatten jemals(!) Urlaub gemacht

Jugendstudie: Für 92% sind Urlaub und regelmäßige Freizeit „(sehr) wichtig“

→ Höheres Bewusstsein für Erholungsphasen

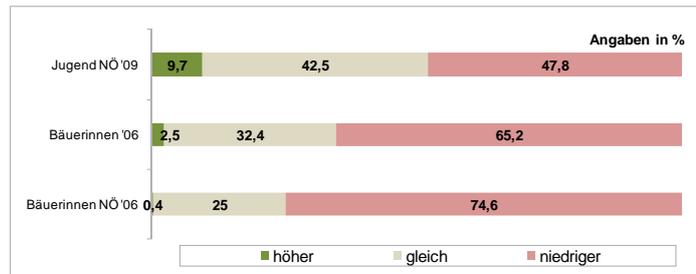


In Hinblick auf die Wahrnehmung des eigenen Berufes wurden die Bäuerinnen 2006 gefragt, wie ihrer Meinung nach das Ansehen der Bäuerin in der Öffentlichkeit gegenüber anderen berufstätigen Frauen wäre. Das Ergebnis war damals recht negativ. Knapp zwei Drittel (65%) antworteten, dass diese sich weniger wertgeschätzt wahrnehmen als Frauen in anderen Berufen. Bäuerinnen in Niederösterreich hatten dabei ein besonders negatives Bild von ihrem Beruf. Dort sagten nämlich drei Viertel (75%), dass ihr Ansehen niedriger sei. Positiv ist nun, dass diese Negativ-Äußerung von den Jugendlichen in der aktuellen Studie weniger häufig (48%) gebracht wurde. Vor allem im Vergleich zu dem niederösterreichischen Sample (75%) ist dies als positive Änderung zu verstehen. Trotzdem bedeuten diese 48% eben, dass fast jeder zweite Jugendliche meint, das Ansehen von Bäuerinnen sei niedriger.

„Junge“ Trends (2/2)

Beispiel: Wahrnehmung des eigenen Berufes

„Wie ist Ihrer Meinung nach das Ansehen der Bäuerin in der Öffentlichkeit gegenüber anderen berufstätigen Frauen?“



Quellen: ÖIF – Jugendbefragung PartnerKraft, N=581; ÖIF – Bäuerinnenstudie 2006, N=1.166

- Generell negative Einschätzung (48% „niedriger“ als andere Berufe)
- Aber: etwas optimistischer als Bäuerinnen 2006, v.a. in NÖ!



Mit Blick auf den Titel des Vortrags "Junge Paare = moderne Rollen", möchte ich die Hauptergebnisse zu den Geschlechterrollen folgendermaßen zusammenfassen:

- *Hoferbschaft bleibt meist männlich.* Dafür spricht, dass das traditionelle Verständnis bzw. die Praxis, dass der Hof an einen Sohn weitergegeben wird, weiterhin vorherrscht.
- Jugendliche möchten eine *partnerschaftlichere Aufgabenverteilung* als ihre eigenen Eltern leben, und zwar v.a. in den traditionell weiblichen Bereichen Haushalt, Kinderbetreuung und Pflege.
- *Frauen möchten tendenziell eine noch etwas partnerschaftlichere Aufgabenverteilung* als Männer, und hier v.a. in den Bereichen Haushalt, Stall- und Feldarbeit. Bei den beiden letzteren möchten sie den Männern Arbeit abnehmen im Gegensatz zur Haushaltsarbeit, wo sie sich Unterstützung durch die Männer wünschen.
- Am traditionellsten wird die Aufgabenverteilung im Bereich der Haushaltsarbeit erlebt und auch für die eigene Partnerschaft projiziert. Das *traditionelle Bild der „Hausfrau“* gilt weiterhin.
- Die *Stallararbeit bleibt weiterhin in partnerschaftlicher Hand.* Diese ist sozusagen der „Inbegriff“ des gemeinsamen „Anpackens“ am Hof. Ich denke, hierüber wird auch das Motto *PartnerKraft* bildhaft und verständlich.

Die gesamte Studie kann auf www.oif.ac.at als Working Paper Nr. 73 heruntergeladen werden.

Diskussion

Pevetz: Die Feldarbeit hat in der Landwirtschaft das meiste Prestige. Der Bauer fährt einen großen Traktor, eine Maschine. Alle übrigen Arbeiten wie Stallarbeit und Dreckarbeit möchte man nicht alleine machen. Aber die Feldarbeit ist prestigeträchtig, daher wollen das die Männer nicht hergeben. Zur Meinung der Landfrauen, dass sie in der Gesellschaft einen geringeren Stellenwert haben, gibt es meines Wissens keine entsprechende Untersuchung in der allgemeinen Gesellschaft, die das verifizieren würde. Irgendwie klingt dies nach der Projektion einer eigenen Enttäuschung über die eigene Lebensrolle auf die Gesellschaft. Ich fühle mich quasi benachteiligt und bin mit meiner Lebensrolle nicht ganz zufrieden. Das projiziere ich dann darauf, dass andere nicht so sind. Man bräuchte Untersuchungen darüber, ob dieses

negative Selbstbild tatsächlich Ausdruck einer entsprechenden Einstellung der Gesellschaft zu den Bäuerinnen ist.

Haubenhof: In einer Schweizer Studie geht es um die Geschlechterrollen von Männern und Frauen auf sgn. Care Farming Betrieben, d.h. Bauernhöfe die sich für therapeutische etc. Interaktionen öffnen. Da war die Frage, wie die Aufgaben da verteilt sind, ob die Frauen traditionell diese Pflege- und Betreuungstätigkeiten ausführen oder ob da die Männer auch eine Rolle spielen. In Gesprächen, die mit den Bäuerinnen geführt wurden, kam oftmals heraus, dass sie diese Tätigkeiten oft selber auf dem Bauernhof übernehmen und dass dies für ihre eigene Wertschätzung und ihr eigenes Selbstvertrauen sehr wichtig ist, weil das etwas für sie ist, ihr eigener Betrieb, ihr eigenes Geschäft.

Gößwein: Ich finde diese partnerschaftliche Entwicklung sehr positiv. Das Problem ist, dass die Partner oft nur wenig miteinander reden. Sie teilen sich oft nur wenig mit. Wenn sie miteinander arbeiten, dann reden sie auch mehr miteinander. Die Frau leidet oft darunter, dass sie arbeiten verrichten, wo sie keinen Preis sieht, wie Aufräumen, Kochen oder Bügeln. Der Mann baut an und sieht wie die Pflanzen wachsen. Er sieht das als seine Leistung. Die Männer wissen oft nicht, was die Arbeit im Haushalt bedeutet. Sie meinen, dass man das mit Links machen kann. Es geht hier um Wertschätzung. Die Frauen spüren das einfach.

Eigelsreiter-Jashari: In meinem Lebensumfeld gibt es Bauern und Bäuerinnen als NachbarInnen. Weiters arbeitete ich viele Jahre in der Bildungsarbeit mit Bäuerinnen. Dieses doch relativ negative Selbstbild, das keineswegs mit der öffentlichen Meinung übereinstimmt, kann ich nur bestätigen. In Bezug auf das „Hineindrängen“ in die Feldarbeit habe ich die Alltagserfahrung, dass das die Bäuerinnen gerne machen bzw. gerne machen würden. Ich höre von den Bäuerinnen oft, dass sie gerne lieber am Feld arbeiten. Das ist nicht unbedingt das Prestige, sondern weil diese Arbeit auch von der tatsächlichen Arbeit her für sie einfach attraktiver ist. Meine eigentliche Frage geht aber in eine andere Richtung. So wie ich die Studie verstehe, ist eine Änderung der traditionellen Rolle nicht gegeben und nicht in Sicht, auch wenn man speziell davon ausgeht, dass dies nur der Wunsch der Jugendlichen ist. Wie sich das tatsächlich abspielt, geht ja da nicht hervor. Gerade in den Bereichen Haushalt und Reproduktionsarbeit, weniger in der Versorgungsarbeit, kommt nicht einmal vor, dass dies auch Männerarbeit sein könnte. Wir reden ja nur von Frauenarbeit und partnerschaftlicher Teilung. Männerarbeit kam da überhaupt nicht vor. Das ist extrem konträr zu den Meinungen denen ich im öffentlichen Raum ausgesetzt bin, wo oft die Auffassung sehr vehement vertreten wird, dass sich die traditionelle Rolle der Frau sehr stark geändert hätte und das auch im ländlichen und bäuerlichen Milieu. Das erlebe ich sehr oft. Welche Erklärungsmuster hätten sie dazu?

Geserick: Mein Erklärungsmuster wäre, dass das kein bäuerliches Phänomen ist. Das haben wir auch in einer anderen Studie (ÖIF 2005) zum Thema "Familienmanagement in Oberösterreich" gesehen. Dort hatten wir sehr ähnliche Fragengestellt. Auch hier waren es in der Haushaltsfrage meistens die Frauen, die die Arbeiten erledigen. Männer *wollen* zwar gelegentlich Hausarbeit machen. Aber es gibt eine Diskrepanz zwischen Einstellung und dem wirklichen Handeln. Das ist also in anderen Berufen und Milieus nicht viel anders.

Eigelsreiter-Jashari: Das schon, aber die Wahrnehmung, dass sich da so viel ändern täte, erstaunt mich schon sehr.

Geserick: Es ändert sich schon etwas, wenn auch sehr langsam.

Eigelsreiter-Jashari: Sehr langsam und sehr minimal!

Pevetz: Das hängt natürlich auch mit der Verteilung der Berufe und Einkommen zusammen. Wer mehr verdienen kann, wird klarerweise außerlandwirtschaftlich arbeiten gehen. Die Frau verdient meistens

weniger und bleibt zu Hause. Das hängt auch sehr stark mit den ungleichen Verdienstchancen und Einkommensverhältnissen zusammen. Der, welcher weniger verdient, bleibt zu Hause.

Eigelsreiter-Jashari: Aber gerade dieses Argument würde im bäuerlichen Bereich nicht greifen.

Larcher: In Hinblick auf die fördernden und hemmenden Einflüsse für die Partnerschaft erscheint es mir so, dass die Frauen mehr in der Gegenwart leben und die Männer mehr auf die Zukunft orientiert sind. Meine Überlegung dazu ist, dass sich vielleicht die Männer mehr verantwortlich fühlen, dass der Hof weiter bestehen wird. Diese Zukunftsperspektive drückt sich gerade in der Frage der Hofnachfolge aus. Da antworteten Jugendliche, die nicht einmal noch einen Hof haben und die Hofnachfolge ist jetzt schon ein Thema! Die Männer scheinen dies sehr stark in ihrem Verantwortungsbereich zu empfinden, dass der Hof erfolgreich ist und weiter bestehen kann. Die Frauen orientieren sich mehr auf das Jetzt und schauen, dass alles läuft. Wir führten vor einiger Zeit eine qualitative Befragung mit jungen unverheirateten Frauen durch, ob sie sich eine Ehe mit einem Bauern und ein Leben am Bauernhof vorstellen könnten. Gespielt dazu befragten wir auch Bäuerinnen, wie ihr Leben am Bauernhof ist, um zu schauen, ob es da große Abweichungen gibt. Sehr interessant war bei den Ergebnissen die Haushaltsorganisation, die sowohl bei den unverheirateten Frauen als auch bei den Bäuerinnen eine große Rolle spielt. Ein von den (Schwieger-)eltern, speziell von der (Schwieger-)mutter abgetrennter Haushalt war da eine massive Forderung der jungen Frauen. Die Erfahrungen der Bäuerinnen waren genauso. Traten solche Dinge hervor oder waren sie versteckt in den Generationenkonflikten?

Geserick: Die Frage der Trennung der Haushalte war in der Studie unter den Jugendlichen nicht enthalten. Diese war eher klein und kompakt. Bei der Bäuerinnenstudie lebten 40% der Bäuerinnen in einem gemeinsamen Haushalt mit den (Schwieger-)eltern.

Larcher: Kam das in den offenen Fragen auch nicht als Antwort?

Geserick: Der getrennte Haushalt kam sehr wohl, nur nicht so oft. Häufiger kam da schon das „Dreinreden“ der älteren Generation.

Gößwein: So viele Menschen es gibt, so viele Vorstellungen, Wünsche und Phantasien gibt es. Ich glaube, dass in der Partnerschaft immer der, das was er/sie lieber macht, machen kann. Es gibt Frauen, die lieber draußen am Feld arbeiten, andere wieder lieber im Haushalt. Auch in der Partnerschaft gibt es bei der Arbeitsteilung alle Varianten dazwischen. Wichtig ist, dass jede/r seinen/ihren Bereich entfalten kann und das tut, was er/sie gerne möchte. Das ist auch die *Partnerkraft*, dass man sich so ergänzt, dass man sich einander wertschätzt.

Haubenhofer: Sie meinten, dass Teamarbeit und Zusammenarbeit sowohl positiv als auch negativ gesehen werden kann. Sind Sie in ihrer Studie auch darauf eingegangen, wie Teamarbeit von den Jugendlichen definiert bzw. gesehen wird? Denn Teamarbeit kann verschiedene Dinge bedeuten. Es kann heißen, dass man eine Aufgabe simultan erledigt, dass jeder dieselben Handgriffe macht. Teamarbeit könnte aber auch sein, dass es ein Thema gibt und dass innerhalb dieses Themas eine gewisse Rollenverteilung stattfindet. Darin können sowohl positive als auch negative Aspekte gesehen werden. Das simultane Ausführen von Tätigkeiten wird vielleicht negativ gesehen, weil es da zu Dreinreden und Einmischen kommen kann. Hingegen könnte vielleicht das Aufteilen von Aufgaben innerhalb eines Themenbereiches als positive Teamarbeit gesehen werden.

Geserick: Es gibt bei den offenen Fragen einen Unterschied zwischen Männern und Frauen. Frauen verstanden unter Teamarbeit „gemeinsam entscheiden“, d.h. ich möchte auch mitreden. Bei den Männern kam unter Teamarbeit dagegen häufig, dass die Frauen „mit anpacken“ sollen.

Eigelsreiter-Jashari: Das klingt zwar sehr witzig, zeigt aber nur die hierarchische Geschlechterordnung am Hof wie auch in anderen Bereichen.

Hoppichler: In dieser Studie kommt sehr gut heraus, dass man mit dem eigenen Problem gerne alleine bleibt. Ich bin immer sehr skeptisch, wenn ich vernehme, dass die Fragen von der Landwirtschaftskammer vorgegeben wurden. In der Agrarwelt hat man manchmal das Gefühl, dass man nicht nur in der Fragestellung sondern insgesamt unter sich bleiben will. Man beschäftigt sich mit den eigenen Problemen. Dann hat man eine Eigensicht, die oft nicht passt. Es wäre interessant einmal zu sehen, wie die Außensicht ist. In der Agrarwelt wird durch das andauernde In-Sich-Bleiben „Bauer sucht Frau“ zu einem öffentlichen Problem. Die Partnerschaft wurde zu einem sehr zentralen Thema in der Agrarsoziologie. Man fragt sich, warum diese jungen Bauern Probleme mit Partnerschaften haben. Für die Jugendlichen wäre es sicher gut, wenn sie einmal hinauskämen aus ihrem Milieu. Interessant wäre die Frage, wie sich die Landwirtschaft an eine moderne Gesellschaft anknüpfen kann. Sonst läuft sie Gefahr, selber und auch mit ihren Menschen abgekoppelt zu werden.

Gößwein: Ich bin selber Bauer und finde das lustig. Als Bauer habe ich selber Verbindung zu anderen Berufsgruppen. Die Landwirtschaft schmorrt keineswegs in ihrem eigenen Saft. Viele Bauernkinder gehen aus ihrem Milieu hinaus, in die Stadt usw.

Die **nächste Sitzung** der **Arbeitsgemeinschaft ländliche Sozialforschung** findet am **Freitag, 19.11.2010 10.00 Uhr s.t.** an der Bundesanstalt für Bergbauernfragen statt, 1030 Wien, Marxergasse 2/Mezzanin. Folgende Beiträge stehen auf dem Programm:

Ingrid Machold (Bundesanstalt für Bergbauernfragen): Mobilitätsorientierungen und Mobilitätsverhalten am Land –Ergebnisse aus einer laufenden Studie zum Mobilitätsverhalten in Österreich.

Dr. Ingrid Machold studierte Soziologie und Theaterwissenschaften an der Universität Wien und arbeitet seit 2000 an der Bundesanstalt für Bergbauernfragen im Bereich ländliche Soziologie, Agrarsoziologie und zur ländlichen Entwicklungspolitik der EU.

M. Fraczek (Universität Wien, Institut für Publizistik und Kommunikationswissenschaften): Fremd- und Selbstbild österreichischer LandwirtInnen. Was Bauern/Bäuerinnen und Nicht-Bauern/ Bäuerinnen übereinander denken und wie diese der stereotypisierten Darstellung in Film und Fernsehen gegenüber stehen.

Mag.a Maria Fraczek studierte Publizistik und Kommunikationswissenschaft und eine Fächerkombination aus Politikwissenschaft, Theaterwissenschaft und Wirtschaftssoziologie in Wien. Nach jahrelanger Tätigkeit als Kulturvermittlerin im Technischen Museum Wien - wo sie vor allem SchülerInnen die Welt der Technik näher brachte - und einem einjährigen Aufenthalt als Fulbright Teaching Assistant in einer Kleinstadt im Mittleren Westen der USA – um die Studenten eines All-Male-Colleges für die deutsche Sprache und europäische bzw. besonders die österreichische Kultur zu begeistern – strebt sie nun ein Dissertationsstudium der Germanistik und, wenn möglich, weitere berufliche Auslandsaufenthalte an.

Literaturhinweise

Arbeitsgemeinschaft Österreichische Bäuerinnen (2006). Bäuerinnenstudie 2006. Situation der Bäuerinnen in Österreich. Landwirtschaftskammer Österreich, Wien.

Dax, Thomas, Machold, Ingrid (2002). Jung und niemals zu Hause. Jugendliche auf der Suche nach Perspektiven im ländlichen Raum. Forschungsbericht Nr. 50 der Bundesanstalt für Bergbauernfragen, Wien

Geserick, Christine; Kapella, Olaf; Kaendl, Markus (2008). Situation der Bäuerinnen in Österreich 2006. Ergebnisse der repräsentativen Erhebung. In ÖIF Working Paper Nr.68/2008. S. 1-203. Wien: Österreichisches Institut für Familienforschung.

ÖIF (Österreichisches Institut für Familienforschung) Do Austrian men and women become more equal? At least in terms of labor supply! Working Paper No. 71