

ÖAMTC
Österreichischer Automobil und
Touring Club

Migrationshintergrund und Alltagsmobilität

Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl
der österreichischen Bevölkerung

Heinz Fassmann und Ursula Reeger

März 2014

Bei allen personenbezogenen Substantiven gilt die gewählte Form für beide Geschlechter. Dies stellt keine geschlechtsspezifische Diskriminierung dar.

Inhalt

1. Vorbemerkung.....	3
2. Begrifflicher und konzeptioneller Hintergrund.....	4
2.1 Begriffsabgrenzung.....	4
2.2 Einflussfaktoren von Alltagsmobilität.....	4
2.3 Forschungsstand zur Alltagsmobilität.....	5
2.3.1 Studien aus Österreich.....	6
2.3.2 Internationale Studien.....	7
3. Zuwanderung nach Österreich.....	10
3.1 Im Rückblick.....	10
3.2 Struktur der zugewanderten Bevölkerung.....	11
4. Mobilitätsverhalten – Empirische Befunde.....	14
4.1 Ausgangslage: Allgemeine Trends.....	14
4.2 Verkehrsmittelwahl nach dem Migrationshintergrund.....	16
4.2.1 Öffentliche Verkehrsmittel.....	16
4.2.2 Motorisierter Individualverkehr.....	16
4.2.3 Fahrrad.....	19
4.2.4 Zu Fuß gehen.....	19
4.3 Mobilitätsindex.....	20
4.3.1 Allgemeiner Mobilitätsindex.....	20
4.3.2 Mobilitätsindex für den motorisierten Individualverkehr (MIV).....	22
4.3.3 Mobilitätsindex für den öffentlichen Verkehr (ÖPNV).....	23
4.4 Isolierte Effekte zur Erklärung der Nutzungsunterschiede.....	25
4.4.1 Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖPNV).....	26
4.4.2 Nutzung des Autos.....	27
4.4.3 Nutzung des Fahrrads.....	29
5. Ausblick.....	31
Literatur.....	33
Anhang.....	35

1. Vorbemerkung

Der ÖAMTC ist als Interessensvertreter der ein- und mehrspurigen Verkehrsteilnehmer daran interessiert, „Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen“ sicherzustellen. Der ÖAMTC erachtet dabei Mobilität als einen wesentlichen gesellschaftlichen und individuellen Mehrwert. Mobilität schafft für den Einzelnen neue Freiheiten, denn selbstbestimmt und unabhängig kann man seinen Handlungs- und Wahrnehmungsraum erweitern. Mobilität ist in vielen Fällen aber auch eine Notwendigkeit, um eine Erwerbsarbeit annehmen zu können oder das tägliche Leben zu organisieren. Mobilität muss daher leistbar bleiben und für alle Bevölkerungsgruppen erzielbar sein.

Der vorliegende Bericht widmet sich vorrangig der Mobilität von Menschen mit Migrationshintergrund. Über das Mobilitätsverhalten, über Mobilitätswünsche und Mobilitätspotentiale von Personen mit Migrationshintergrund ist aber wenig Gesichertes bekannt, obwohl ihr Anteil an der Bevölkerung in Österreich insgesamt, aber besonders in den Städten, groß ist und in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird.¹ Die Wissenslücken im Bereich des Mobilitätsverhaltens, der Mobilitätswünsche und der Mobilitätspotentiale von Personen mit Migrationshintergrund sind aber auch deshalb überraschend groß, weil Mobilität einen wesentlichen Beitrag zur gelungenen Integration leisten kann. Definiert man Integration als Teilhabe an wesentlichen gesellschaftlichen Strukturen, wie dem Arbeitsmarkt, dem Wohnungsmarkt oder den Institutionen des politischen und kulturellen Lebens, dann wird deutlich, dass über verbesserte Mobilität auch eine erhöhte Teilhabechance eingeräumt wird.

Der ÖAMTC lud die Autoren dieses Berichts ein, das Thema „Migrationshintergrund und Alltagsmobilität“ zielgruppenorientiert zu untersuchen und etwaige Unterschiede zur Bevölkerung ohne Migrationshintergrund zu identifizieren. Die Autoren erstellten darauf hin einen State-of-the-Art Report mit einem Überblick über die vorhandene Literatur und einschlägige, empirische Studien und sie analysierten darüber hinaus den Mikrozensus 2011, der im Rahmen eines Sonderprogramms Fragen zum Mobilitätsverhalten enthält. Der vorliegende Bericht gibt darüber Auskunft.

Ursula Reeger und Heinz Fassmann

Wien, im März 2014

¹ Jens Dangschat und Astrid Segert haben in einem 2011 erschienen Aufsatz diese Frage taxfrei und umfassend zur Seite geschoben: „Insbesondere die Zuwanderungshintergrund-Kategorie ist aus soziologischer Sicht unsinnig, weil hier die Binnenheterogenität größer ist als gegenüber anderen sozialen Gruppen.“ (Dangschat und Segert 2011: 68). Diese empirische Behauptung kann in der Form nicht bestätigt werden. Die in dieser Studie durchgeführte statistische Analyse zeigt, dass die durchschnittliche Varianz ausgewählter Mobilitätsindikatoren zwischen der Bevölkerung mit und ohne Migrationshintergrund signifikant größer ist als innerhalb der Gruppen. Auch aus statistischen Gründen bleibt es daher legitim, sich mit der Mobilität der Bevölkerung mit und ohne Migrationshintergrund zu befassen.

2. Begrifflicher und konzeptioneller Hintergrund

Im diesem Kapitel wird der begriffliche und konzeptionelle Hintergrund der Studie „Migrationshintergrund und Alltagsmobilität“ vorgestellt. Es geht dabei einerseits um die grundsätzliche Begriffsbestimmung von Mobilität und Migrationshintergrund und andererseits um die Darstellung des Forschungsstandes in diesem Bereich.

2.1 Begriffsabgrenzung

In der einschlägigen Wissenschaft wird Mobilität allgemein als Wechsel des Individuums zwischen definierten Einheiten eines Systems definiert. Zu unterscheiden ist zwischen sozialer Mobilität (vertikale soziale im Sinne von Auf- bzw. Abstieg oder horizontale Mobilität zwischen unterschiedlichen sozialen Positionierungen innerhalb eines vergleichbaren sozialen Stratum) und räumlicher Mobilität. Räumliche Mobilität wiederum umfasst einerseits Migration, wenn ein dauerhafter Wohnsitzwechsel stattfindet (über internationale Grenzen hinweg oder als Binnenmigration) und Zirkulation andererseits, wenn kein dauerhafter Wohnsitzwechsel stattfindet. Eine zirkuläre Mobilität inkludiert beispielsweise die tägliche Fahrt vom Wohn- zum Arbeitsort oder den periodisch wiederkehrenden Wechsel vom Erst- zum Zweitwohnsitz.

Um die Analyse trennscharf durchzuführen, wird im Folgenden von Alltagsmobilität gesprochen, weil erfasst werden soll, wie Individuen ihre täglichen Wege organisieren und zurücklegen. Es handelt sich dabei um eine sehr kurzfristige Form der räumlichen Mobilität, die an vielfältige Bedürfnisse und Zwecke gebunden ist wie beispielsweise Arbeiten, Schulbesuch, Versorgung mit Lebensmitteln oder etwa der Kauf von Kleidung, Arztbesuche, Arbeitswege oder verschiedenste Freizeitaktivitäten. Mobilität beinhaltet dabei stets zwei Komponenten: Zum einen gilt es festzustellen, wie groß das Ausmaß der zurückgelegten Wege ist und wie diese bewältigt werden, zum anderen sind die individuellen Möglichkeiten zu erfassen, diese Wege auch tatsächlich zu bewältigen (= Mobilitätschancen).

2.2 Einflussfaktoren von Alltagsmobilität

Welche Faktoren haben einen Einfluss auf die Alltagsmobilität? Prinzipiell muss zwischen sozialen und räumlichen Einflussfaktoren unterschieden werden (vgl. Harms 2007). Zu den sozialen Einflussfaktoren zählen Geschlecht, Alter, Haushaltsgröße, Lebenszyklusphase, sozioökonomischer Status, Einkommen oder das Bildungsniveau. Es ist einsichtig, dass mit dem Alter und dabei mit dem Ausscheiden aus der Erwerbsarbeit die Mobilitätsnotwendigkeiten ebenso abnehmen wie die Mobilitätsmöglichkeiten. Ebenso klar erscheint der Zusammenhang des Mobilitätsverhaltens mit dem Bildungsniveau und in weiterer Folge mit dem Einkommen. Je höher dieses ist, desto vielfältiger werden die Möglichkeiten, manchmal auch Notwendigkeiten an anderen Orten Aktivitäten zu setzen, aber auch zu konsumieren und Freizeit zu verbringen. Gleichmaßen erweitert sich mit dem Einkommen auch der leistbare Aktivitätsraum, weil die Mobilitätskosten in Relation zum Einkommen tendenziell sinken.

Das Ausmaß, die Struktur (Modal Split) und auch die Organisation der Alltagsmobilität hängen aber nicht nur von personenbezogenen Merkmalen ab, sondern auch von Kontextmerkmalen.

Darunter fallen in erster Linie der Wohn- sowie der Arbeitsort und damit unterschiedliche Infrastrukturen. In städtischen Agglomerationen mit einer guten Verkehrsinfrastruktur sind die Mobilitätschancen bei weitem besser und die Möglichkeiten vielfältiger als in entlegenen ländlichen Räumen, wo man stärker auf das Auto angewiesen ist und oft auch größere Distanzen zur Erledigung der täglichen Wege zurücklegen muss (vgl. Kasper, Reutter und Schubert 2007).

Kontextmerkmale sind aber auch die Mobilitätskosten, die von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ebenso abhängig sind wie vom staatlichen Handeln (Steuern) und sich in der Zeit erheblich ändern können. Schließlich sind gesellschaftliche Normierungen zu nennen, die dazu führen, dass bestimmte Mobilitätsformen als angepasst und erwünscht gelten (z.B. das Radfahren), während andere stigmatisiert werden (z.B. das Autofahren). Auch diese Normierung unterliegt dem „Zeitgeist“ und ist daher keineswegs zeitlich invariant.

Tabelle 1: Einflussfaktoren von Alltagsmobilität

Merkmalsebene	Merkmal	
Individuelle Merkmale	Alter, Geschlecht	
	Bildung, Einkommen	
	Soziokulturelle Verhaltensweise (Migrationshintergrund)	
Kontextmerkmale	Wohnort, Arbeitsort, Infrastruktur	Bewältigung von Alltagsmobilität
	Mobilitätskosten, Mobilitätsmöglichkeiten	
	Gesellschaftliche Normierung	

Quelle: eigene Bearbeitung.

2.3 Forschungsstand zur Alltagsmobilität

Eine Analyse des aktuellen Forschungsstands zum Thema „Alltagsmobilität von Migranten“ zeigt, dass dieser Frage bisher national wie international wenig Beachtung geschenkt wurde. Auch der Nationale Aktionsplan NAP enthält zu diesem Themenkreis keine weiteren Ausführungen, obwohl es doch offensichtlich ist, dass fehlende Mobilitätschancen im Alltag die Teilhabechancen der Bevölkerung mit Migrationshintergrund erheblich beeinflussen können (Reutter 2008: 25). Mobilität stellt eine wichtige Voraussetzung zur Einbindung von Personen in zentrale soziale Systeme wie Bildung, Arbeit, Wohnen und das politische und kulturelle Leben dar und ist dennoch bis dato wenig beachtet worden.

Im Folgenden werden jedenfalls einige Arbeiten und Projekte vorgestellt, die sich für Themen rund um „Alltagsmobilität“ (-verhalten, -wünsche, -potentiale) von Zugewanderten vor allem im Vergleich mit Nicht-Migranten interessieren. Der besondere Fokus bei der Recherche liegt dabei auf Österreich bzw. dem deutschsprachigen Raum, es wurden aber auch relevante Arbeiten aus anderen europäischen und außereuropäischen Ländern inkludiert.

2.3.1 Studien aus Österreich

Die Literaturrecherchen für Österreich ergeben, dass die Alltagsmobilität unter Berücksichtigung des Migrationshintergrundes bis jetzt auch hierzulande kaum Eingang in die wissenschaftliche Bearbeitung gefunden hat. Eine Ausnahme stellt jedoch der 2011 erschiene Aufsatz von Dangschat und Segert dar, der sich mit der nachhaltigen Alltagsmobilität, der sozialen Ungleichheit und den sozialen Milieus auseinandersetzt. Der Beitrag trägt grundsätzliche Sichtweisen zusammen und vermittelt damit einen guten Überblick über programmatische Zugänge, vermeidet aber ein Eintauchen in die empirische Welt.

Empirische Ergebnisse stellt Statistik Austria bereit, auch wenn nach Beendigung der klassischen Volkszählung, die auf Befragung aufbaute und wichtige Informationen über das Mobilitätsverhalten bereitstellte, die Datenbasis deutlich schmaler wurde. Auf Basis des Mikrozensus „Umweltbedingungen, Umweltverhalten“, der sich auch mit dem alltäglichen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung beschäftigt (z.B. Statistik Austria 2013), wurden entsprechende Analysen durchgeführt und dabei eine Reihe von soziodemographischen Merkmalen berücksichtigt. Ausgespart blieb aber der Migrationshintergrund, obwohl dies grundsätzlich möglich wäre und in der vorliegenden Studie umgesetzt wird. Eine Ausnahme, die sich mit den negativen Folgen von Alltagsmobilität, nämlich Unfällen, unter Berücksichtigung des Migrationshintergrundes beschäftigt, wurde 2010 von Breuss vorgelegt. Obwohl sie nicht unmittelbar zum Thema passt, sei sie hier der Vollständigkeit halber erwähnt.

Im Frühjahr 2013 führte GfK Austria Sozial- und Organisationsforschung eine repräsentative telefonische Umfrage von 500 Personen mit türkischem Migrationshintergrund (ab einem Alter von 16 Jahren) in Österreich mit dem Schwerpunkt „Konsumverhalten“ durch. Im Rahmen dieser Erhebung wurden auch Fragen zur Alltagsmobilität, zum Autobesitz, zur (bevorzugten) Automarke und zu allgemeinen Einstellungen zum Auto gestellt. Unter anderem hat sich gezeigt, dass die – durchschnittlich größeren – Familien in erster Linie Wert auf ein größeres Auto legen, das zumeist nicht nur von einer Person, sondern von mehreren Haushaltsmitgliedern benutzt wird. Deutsche Automarken haben in der Gruppe der türkischen Migranten ein besonders gutes Image.²

Einen anderen projektspezifischen Hintergrund weist die EU-finanzierte Studie „together on the move“ auf, bei der es um Energieeffizienz in einer durch zunehmende Zuwanderung gekennzeichneten Gesellschaft geht. „Together on the move“ (Energy efficient transport training for adult immigrants) startete im Jänner 2011 und hat eine Laufzeit von drei Jahren. Neben Belgien, Schweden, Norwegen und Großbritannien war auch Österreich beteiligt. Nachhaltige Mobilität und der Zugang zu unterschiedlichen Transporttypen für Migranten wurde dabei als Voraussetzung für die Arbeitssuche, das Gefühl der gesellschaftlichen Zugehörigkeit und einer erfolgreichen Integration bewertet. „Together on the move“ war aber weniger ein Forschungsprojekt, sondern ein Aktionsprojekt, welches sich zum Ziel setzte, ein energieeffizientes Mobilitätstraining für Einwanderer zu entwickeln. Der Schwerpunkt lag auf der Entwicklung von Trainingsmaterialien für nachhaltige Mobilitätsformen wie Zufußgehen, Radfahren, Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel und umweltfreundliche Autobenutzung. Einen wichtigen Zugang zur Zielgruppe bildete neben Migrantenorganisationen auch Erwachsenenbildungseinrichtungen und Betreiber des öffentlichen Verkehrs, die die Frage der energieeffizienten Mobilität in ihre Angebote und

² Vgl. <http://www.gfk.com/at/news-und-events/presse/pressemitteilungen/seiten/tuerkische-konsumenten.aspx>.

Kurse einbinden sollten. Die österreichischen Projektpartner (FGM-AMOR – Forschungsgesellschaft Mobilität und die Österreichische Energieagentur AEA) implementierten das Projekt vorerst in der Stadt Graz und im eher ländlichen Leibnitz. Zu den Erkenntnissen zum Mobilitätsverhalten von Personen mit Migrationshintergrund aus dem Projekt zählen unter anderem: Migranten besitzen seltener Autos als Nicht-Migranten, sie legen insgesamt weniger Wege zurück, aber auch das Fahrrad wird ebenfalls weniger oft als Verkehrsmittel genutzt. So ergibt sich das bemerkenswerte Resultat, dass Migranten sich vermeintlich nachhaltiger bewegen (geringerer Autobesitz, geringere Wegezahl) als die Referenzgruppe, allerdings stellt sich die nicht beantwortete Frage, inwieweit ihre teilweise schlechtere sozioökonomische Stellung dafür ausschlaggebend ist. Im Projekt wurde das Ziel formuliert, das nachhaltige Mobilitätsverhalten der Zugewanderten in Zukunft zu fördern, weil es eine gute Option darstellt, Mobilitätskosten zu begrenzen. Die endgültigen Ergebnisse des Projekts liegen derzeit noch nicht vor, es endete erst im Dezember 2013.

2.3.2 Internationale Studien

Blickt man über die Grenzen Österreichs hinweg, dann sind wohl an erster Stelle die Arbeiten des in Dortmund ansässigen **ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung)** zu nennen, welches sich seit Jahren mit Fragen der Alltagsmobilität von Migrantinnen und Migranten beschäftigt (vgl. u.a. Suhl und Welsch 2012; Suhl, Welsch und Reutter 2012; Wittowsky 2013). Für das Projekt „Mobilität von Menschen mit Migrationshintergrund und soziale Benachteiligung durch ungleiche Mobilitätschancen“ wurden beispielsweise im Jahr 2010 fast 2.000 Personen mit und ohne Migrationshintergrund, die älter als 18 Jahre alt waren, in der hessischen Stadt Offenbach am Main telefonisch zu ihrem Mobilitätsverhalten sowie der Ausstattung des Haushalts mit Fahrzeugen interviewt. Offenbach hat rund 122.000 Einwohner und mit 32% einen der höchsten Migrantenanteile in deutschen Städten, der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund beträgt 54% (Suhl und Welsch 2012: 3; Wittowsky 2013: 12). Die Studie wurde so konzipiert, dass ein Drittel der Respondenten keinen Migrationshintergrund aufwies, ein Drittel stammte aus der Türkei oder hat mindestens einen Elternteil, der dort geboren wurde und ein Drittel hatte einen „anderen“ Migrationshintergrund (ebenfalls unter Berücksichtigung beider Elternteile).

Die wichtigsten Ergebnisse der Studie sind folgende:

- Im Vergleich der drei Gruppen zeigt sich, dass es auf der Ebene der Haushalte prinzipiell keine nennenswerten Unterschiede im Autobesitz gibt (zwischen 75% und 78% der Haushalte verfügen jeweils über ein Kraftfahrzeug). Mehrere Autos pro Haushalt ist allerdings ein Phänomen, welches sich eher bei den Haushalten ohne Migrationshintergrund zeigt, bei Migrantenhaushalten steigt die Zahl der Autos mit wachsender Zahl der Haushaltsmitglieder deutlich weniger stark an.
- Der Führerscheinbesitz ist in der türkischstämmigen Gruppe mit 73% geringer als in der Gruppe ohne Migrationshintergrund (83%), wobei sich deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede manifestieren (ebenda: 4): Männer haben öfters einen Führerschein und besitzen ebenfalls öfters ein Auto.
- Das Fahrrad als Fortbewegungsmittel erfreut sich bei Migranten bei weitem nicht so großer Beliebtheit wie bei Nicht-Migranten, obwohl diese in der Stichprobe deutlich älter sind. Insgesamt nutzen Männer das Fahrrad häufiger als Frauen, über 70% der Frauen mit Migrationshintergrund fahren überhaupt nicht Rad.

- Der Weg in die Arbeit wird in Offenbach typischerweise mit dem Auto zurückgelegt (z.B. von 61% der türkischstämmigen Männer), Männer mit einem „anderen“ Migrationshintergrund nutzen hierfür am ehesten öffentliche Verkehrsmittel (29%).

Für die 50 größten Städten der **Niederlande**, in denen fast 80% aller Migranten (aber nur 35% der gebürtigen Niederländer) leben, hat Harms (2007) anhand von Daten einer groß angelegten Studie aus den Jahren 2004 und 2005 die Lebenssituation von Migranten und deren Alltagsmobilität mit jener der Nicht-Migranten verglichen. Berücksichtigt wurden Einwanderer aus der Türkei, Marokko, Suriname und von den Antillen, die die wichtigsten Einwanderergruppen in den Niederlanden darstellen. Insgesamt gingen 4.000 Personen in diese Mehrthemenumfrage ein. Zu den wichtigsten Ergebnissen zählen:

- Auf einer sehr allgemeinen Ebene zeigte sich, dass Migranten weniger mobil sind als Nicht-Migranten. Sie verlassen seltener das Haus, benutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel und fahren seltener Fahrrad: Niederländer ohne Migrationshintergrund legen mehr als ein Viertel ihrer täglichen Wege mit dem Fahrrad zurück, Migranten von den Antillen nur zu 15% und türkischstämmige Migranten nur zu 9%. Die Letztgenannten benutzen für 64% ihrer Wege das Auto, der höchste Wert unter allen betrachteten Gruppen (ebenda: 4).
- Die Unterschiede bleiben auch multivariat bestehen: Migranten aus Marokko und der Türkei verlassen das Haus seltener als Nicht-Migranten, wofür kulturelle Faktoren als Erklärung dienen (Frauen aus der Türkei und Marokko gehen eher selten außer Haus). Die multivariaten Analysen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl zeigen eine ausgeprägt hohe Bedeutung des Autos für Migranten aus der Türkei, vor allem für Frauen und Angehörige der zweiten Generation. Die Gründe dafür liegen im Auto als Statussymbol aber auch weil das Auto Unabhängigkeit und Freiheit bietet sowie als Zeichen der Emanzipation gilt, so die Erklärung von Harms (2007: 8).
- Bleibt das in den Niederlanden so weit verbreitete Radfahren: Es sind vor allem Jugendliche mit einem türkischen Migrationshintergrund, die das Rad kaum als Fortbewegungsmittel nutzen. Harms (2007) erklärt dies mit deren negativer Einstellung zum Fahrrad, weil es als Statussymbol in ihrer sozialen Bezugsgruppe keinen Stellenwert besitzt. Oft haben die Respondenten, egal welchen Alters, aber auch einfach das Fahrradfahren nie gelernt, haben Angst vor Unfällen oder lehnen es aus kulturellen Gründen ab.

Auch für **Großbritannien** konstatieren Tsang und Rohr (2011) einen defizitären Forschungsstand zum Thema Mobilität von Migranten. In der von ihnen vorgelegten Studie geht es darum abzuklären, welche Auswirkung Zuwanderung ganz allgemein auf verschiedene Transportsysteme hat und ob diese tragfähig genug sind, mit einer wachsenden Zahl von Zuwanderern und damit Benutzern umzugehen. Um dies zu analysieren, wurde auch das Mobilitätsverhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen erfasst. Dabei zeigt sich folgendes:

- Prinzipiell – und analog zur Situation in Österreich – konzentriert sich die zugewanderte Bevölkerung in Großbritannien auf große Städte, wo ein gut ausgebautes Netz öffentlicher Verkehrsmittel vorhanden ist, das – neben dem Fahrrad, und dem Zufußgehen – entsprechend häufig benutzt wird.

- Je länger Zugewanderte in Großbritannien leben, umso mehr passt sich ihr Mobilitätsverhalten an jenes der Ortsansässigen an. Die Autorinnen nennen das „transport assimilation“.
- Ebenso wie in der angeführten Studie für die Niederlande (Harms 2007) zeigt sich, dass Migranten insgesamt weniger mobil sind als „Einheimische“ (außer im Rahmen von Arbeitswegen). Die Autorinnen vermuten dahinter Unterschiede in der sozialen Vernetzung oder eventuell im kulturspezifischen Verhalten, was aber anhand der ihnen vorliegenden Daten nicht geklärt werden kann.

Heisz und Schellenberg (2004) konzentrierten sich in ihrer Studie auf Berufspendler und ihre Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel in drei **kanadischen Städten** (Montreal, Toronto und Vancouver) und berücksichtigten dabei ebenfalls den Migrationshintergrund. Die Ergebnisse der kanadischen Volkszählungen von 1996 und 2001 zeigen:

- Zugewanderte sind deutlich öfter mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs als die ortsansässige Bevölkerung, und zwar auch unter Berücksichtigung der Faktoren Alter, Geschlecht, Einkommen und Distanzen zum Arbeitsplatz bzw. zum Stadtzentrum.
- Abermals zeigt sich ein Effekt der Aufenthaltsdauer: Je kürzer Zugewanderte in Kanada anwesend sind, desto häufiger wählen sie den ÖPNV, wobei sich Unterschiede zwischen einzelnen Einwandererkohorten ergeben, die aber auf Basis der beiden Volkszählungen nicht hinreichend erklärt werden können.

Die durchaus umfangreiche Forschung in den **USA** diskutiert das Thema Alltagsmobilität weniger unter dem Gesichtspunkt der Zuwanderung, sondern eher vor dem Hintergrund der ethnischen (rassischen) Unterschiede. Die Bewältigung der Alltagsmobilität ist aufgrund der spezifischen Siedlungsweise und der Dominanz des Autos, an dessen Kosten – im Unterschied zum ÖPNV – sich die öffentliche Hand nicht beteiligt, ein besonderes planerisches und sozioökonomisches Thema.

- Sungyop (2009) und andere Autoren betrachten die Jobsuche als einen zentralen Faktor der Assimilation von Zuwanderern und schreiben einer ausreichenden Mobilität eine außerordentlich wichtige Rolle zu, zumal der öffentliche Verkehr in den USA angebotsseitig eine untergeordnete Rolle spielt.
- Generell attestieren US-amerikanische Autoren einen positiven Zusammenhang zwischen dem Zugang zu privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln und dem ökonomischem Auskommen der Individuen. Wer seinen Wohnort verlassen kann, der hat höhere Chancen, einen Arbeitsplatz einzunehmen und Einkommen zu erzielen, als jene, die räumlich exkludiert bleiben.
- Die wissenschaftliche Bearbeitung von Themen wie nachhaltige Mobilität, z.B. die Benutzung des Fahrrads im Alltag, spielen im US-amerikanischen Kontext immer noch eine untergeordnete Rolle. Die Unterbelichtung dieses Themas hat etwas mit der realen und empirisch beobachtbaren Bedeutung der nachhaltigen Mobilität zu tun.

3. Zuwanderung nach Österreich

In diesem, ebenfalls einleitenden Kapitel wird ein knapper Überblick über die Zuwanderung nach Österreich vermittelt, um die zugewanderte Bevölkerung in aller Kürze zu skizzieren. Dabei stehen die historische Entwicklung und die aktuelle Struktur im Mittelpunkt.

3.1 Im Rückblick

Die Entwicklung Österreichs in Richtung Einwanderungsland begann anfangs der 1960er Jahre. Österreich reagierte damals auf die steigende Nachfrage nach Arbeitskräften im Zuge des verspäteten österreichischen Wirtschaftswunders mit der Anwerbung von „Gastarbeitern“. Die Rekrutierung von Arbeitskräften fand damit nicht mehr nur im Inland statt, sondern auch im Ausland (ehemaliges Jugoslawien, Türkei). Anfang der 1970er Jahre betrug die Zahl der ausländischen Wohnbevölkerung rund 303.000 und die der Arbeitskräfte rund 227.000, was eine Verzehnfachung gegenüber dem Anfang der 1960er Jahre darstellte. Jahr für Jahr kamen 20.000 bis 40.000 Personen nach Österreich, was verglichen zu heute eine beachtlich hohe Zuwanderung darstellte, aber von der Öffentlichkeit so gut wie nicht zur Kenntnis genommen wurde, und wenn, dann wurden Gastarbeiter als willkommene Ergänzung des heimischen Arbeitsmarktes freudig begrüßt.

Es waren damals mehrheitlich alleinlebende Männer, die meist für einen kürzeren Zeitraum nach Österreich kamen, Geld für ihre Familie erarbeiteten, für ihren Hausbau oder für langlebige Konsumartikel. Sie wohnten in Baracken und Behelfswohnheimen, am Stadtrand oder bei den Baustellen, sehr einfach, um sich möglichst viel Geld zu ersparen. Sie frequentierten den öffentlichen Raum kaum und benötigten auch wenig von der sozialen Infrastruktur der öffentlichen Hand – Kindergärten, Schulen, Gesundheitsdienste. Sie waren nahezu unsichtbar und deshalb auch kein Thema des öffentlichen Diskurses.

Die Situation änderte sich mit dem ersten Erdölpreisschock von 1973. Die daran anschließende Phase ökonomischer Stagnation und das Nachrücken geburtenstarker Jahrgänge führten ab Mitte der 1970er Jahre zu einem deutlichen Abbau der „Gastarbeiter“-Kontingente. Innerhalb eines Jahrzehnts sank die Zahl der ausländischen Wohnbevölkerung von 303.000 auf 296.000, die der ausländischen Arbeitskräfte von 227.000 auf 139.000, was einer Reduktion um fast 40% gleichkam. Österreich war im Export arbeitsmarktpolitischer Ungleichgewichte ausgesprochen erfolgreich.

Der Anwerbestopp von 1973 war zugleich ein Signal für die dagebliebenen Gastarbeiter ihre Familien nachzuholen. Aus der rotierenden Zeitwanderung wurde eine dauerhafte Zuwanderung. Die Familien lebten nun nicht mehr in Behelfswohnheimen, sondern in den Gründerzeitwohnungen der großen Städte Österreichs, allen voran in Wien. Die Kinder der nun dauerhaft anwesenden Gastarbeiter benötigten Betreuung, Schulbildung, und der öffentliche Raum diente ihnen als Freizeit- und Lebensraum. Die Zuwanderung war zwar quantitativ nicht herausragend, der Diskurs darüber aber relevant. Die „Ausländerfrage“ wurde – wenn auch zaghaft – politisch und auch wissenschaftlich entdeckt, aber noch nicht polemisch überhört.

Das änderte sich bekanntlich mit dem Fall des Eisernen Vorhanges. Anfang der 1990er Jahre explodierten die Zuwanderungszahlen. Lag in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre der jährliche Wanderungssaldo bei unter +10.000, so schnellte er Anfang der 1990er Jahre auf rund +70.000

in die Höhe. Dieser historische Höchststand wurde seit damals auch nicht wieder erreicht. Zuwanderer aus dem östlichen Europa wussten nicht, ob der Fall des Eisernen Vorhanges ein kurzfristiges und wieder reversibles Ereignis darstellt – so wie der Prager Frühling von 1968 – und ergriffen die Gelegenheit zur Flucht in den Westen. Die Kriege auf dem Balkan veranlassten viele in Österreich lebende Gastarbeiter ihre Familien und Verwandten nachzuholen, damit sie hier zumindest eine Zeit lang in Sicherheit verbringen können. Und schließlich war Österreichs Wirtschaft angesichts des von Deutschland abstrahlenden Wiedervereinigungsbooms dankbar auf einen flexiblen Arbeitsmarkt zurückgreifen zu können.

Die Zuwanderung war Anfang der 1990er Jahre sowohl quantitativ als auch politisch relevant. Bis Mitte der 1990er Jahre verdoppelte sich die Zahl der ausländischen Wohnbevölkerung von rund 300.000 auf 670.000 und die Zahl der ausländischen Arbeitskräfte nahm von 140.000 auf 290.000 zu. Jörg Haider entdeckte die Ausländerfrage, griff damit die Ängste und Befürchtungen der Bevölkerung auf, verstärkte diese und machte das Thema zu seinem besten politischen Argument. Das Volksbegehren von 1992 „Österreich zuerst“ und die daran anschließende, zivilgesellschaftliche Mobilisierung (Lichtermeer) signalisierten die Ambivalenz der Stimmungslage und des politischen Diskurses. Zuwanderung war quantitativ und politisch relevant.

Seit Mitte der 1990er Jahre ist die Zeit des exorbitanten Wachstums der Zuwanderung vorbei. 1993 trat das Aufenthaltsgesetz (AufG 1992) in Kraft, welches eine Quotenregelung beim Neuzugang von Arbeitskräften und Familienangehörigen vorsah und seitdem mehrmals geändert wurde. 1991 wurde das Asylrecht neu formuliert und später ebenfalls mehrmals novelliert, wobei damals bereits die so genannte Drittstaatenklausel eingeführt wurde, wonach Asylanträge abzulehnen sind, wenn Antragsteller aus einem „sicheren Drittland“ nach Österreich kommen. Schließlich wurde 2002 mit der Fremdenrechtsgesetznovelle eine verpflichtende Integrationsvereinbarung eingeführt, die seit damals erweitert und verschärft wurde.

Wie immer man über diese Maßnahmen denken mag, die Folge war ein Ende des exorbitanten Wachstums der Zuwanderung aus Drittstaaten, eine geographische Verschiebung der Herkunftsgebiete in Richtung EU und eine Verlagerung der politischen Debatte weg von der Zuwanderung per se hin zur Frage der Integration. Die Zahl der ausländischen Wohnbevölkerung stieg jedenfalls seit Mitte der 1990er Jahre auf rund eine Million, die der Personen mit Migrationshintergrund auf 1,6 Millionen (18,9% der Gesamtbevölkerung). Der Beitritt Österreichs und jener der ostmitteleuropäischen Nachbarstaaten zur EU waren dabei wesentliche Voraussetzungen der weiteren Zunahme der Zuwanderung und der Entwicklung Österreichs hin zu einem Einwanderungsland.

3.2 Struktur der zugewanderten Bevölkerung

Seit dem Beitritt Österreichs (1996) bzw. der ostmitteleuropäischen Nachbarstaaten (2004 und 2007) zur EU dominiert die Zuwanderung aus der EU-27. Es ist keine familienorientierte Zuwanderung mehr, sondern eine flexible und vielfältige Zuwanderung von Arbeitskräften, Studierenden, Selbständigen und saisonalen Arbeitskräften mit einem ständigen Kommen und Gehen. Die am stärksten vertretene Herkunftsgruppe im Bestand sind heute die Deutschen, dann die Serben, Montenegrinern und Kosovaren zusammengenommen und an dritter Stelle die Türken. Von den knapp 140.400 Zuzügen (2012) aus dem Ausland entfielen fast 14.800 auf zurückkehrende österreichische Staatsangehörige sowie weitere knapp 77.200 auf EU-Bürger/-innen. Rund 48.400 Zuwanderer (35% aller Zugezogenen) stammten aus Drittstaaten, davon entfielen rund

15.500 Zuzüge auf Personen aus dem ehemaligen Jugoslawien und 4.100 auf die Türkei. Subjektive Schätzungen würden anders ausfallen.

Die Analyse der räumlichen Verteilung der Bevölkerung nach dem Geburtsland belegt eine ausgeprägte Konzentration der zugewanderten Bevölkerung auf Städte und besonders auf Wien, wo mehr als 41% der im Ausland Geborenen leben. Die Differenzierung nach dem Urbanisierungsgrad (vgl. Tabelle 2) zeigt, dass die dicht besiedelten Gebiete (Wien und die größeren Landeshauptstädte) gleichzeitig die höchsten Zuwandereranteile aufweisen, während die größten Teile des Bundesgebietes – dem Konzept der Europäischen Kommission folgend – als dünn besiedelt gelten und einen deutlich niedrigeren Anteil an Bevölkerung mit Migrationshintergrund aufweisen.³

Tabelle 2: Wohnbevölkerung Österreichs nach dem Geburtsland, 2011

Merkmale	Insgesamt	Österreich	Nicht-Österreich insg.	EU-15	EU-10	EU-2	Ex-Jugoslawien ⁴	Türkei
Altersstruktur								
Unter 15 Jahre	14,7	16,4	5,6	6,0	5,3	8,2	3,2	4,0
15 bis unter 30 Jahre	18,8	18,7	19,3	18,0	12,0	19,4	20,0	21,8
30 bis unter 45 Jahre	21,5	19,7	31,8	27,9	27,9	43,0	28,7	39,7
45 bis unter 60 Jahre	22,1	21,8	24,2	19,8	19,6	17,7	31,0	25,3
60 Jahre und älter	22,9	23,5	19,2	28,3	35,3	11,6	17,1	9,0
Geschlechterproportion								
Frauenanteil	51,1	50,7	53,1	52,1	59,4	58,4	53,3	48,2
Höchste abgeschl. Schulbildung								
Schulbildung								
Pflichtschule	25,5	23,9	33,7	14,2	15,9	22,5	42,6	71,1
Lehre, BMS	48,3	51,4	32,8	38,3	38,4	39,7	39,0	19,9
AHS, BHS	14,8	14,1	18,3	19,8	29,7	24,0	14,4	6,1
FH, Universität	11,4	10,6	15,2	27,7	15,9	13,8	3,9	3,0
Siedlungsstruktur								
Hohe Dichte	35,5	31,1	60,3	45,7	59,7	59,2	62,3	64,9
Mittlere Dichte	25,8	26,5	21,8	24,1	19,3	17,8	23,6	24,5
Niedrige Dichte	38,7	42,4	18,0	30,2	21,0	23,0	14,1	10,6
Insgesamt								
in 1.000	8.316	7.069	1.247	241	170	89	364	165
In %	100,0	85,0	15,0	2,9	2,1	1,1	4,4	2,0

³ Das Konzept des Urbanisierungsgrades beruht auf einer Vorgabe der Europäischen Kommission. Es soll den Charakter der Wohngebiete beschreiben und basiert auf der Einwohnerdichte in einem Ein-Kilometer-Raster, wobei zwischen hoher, mittlerer und niedriger Bevölkerungsdichte unterschieden wird (http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html). Die entsprechende Karte für Österreich sowie eine Tabelle mit der Verteilung der Bevölkerung nach Urbanisierungsgrad und Migrationshintergrund finden sich im Anhang.

⁴ Vor allem im empirischen Teil der vorliegenden Studie ist es aus Gründen der Stichprobengröße leider nicht möglich, nach den einzelnen Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawien zu differenzieren. Daher muss die Darstellung für alle Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawien zusammen erfolgen.

Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

Die Analyse des Alters der Bevölkerung mit und ohne Migrationshintergrund zeigt die erwarteten Unterschiede. Zunächst ist festzuhalten, dass die im Ausland geborene Bevölkerung mit einem Durchschnittsalter von rund 42,6 Jahren etwas älter ist als die in Österreich Geborenen (40,7 Jahre). Dieser überraschende Befund hat jedoch spezifische Ursachen. Die Bevölkerung mit Geburtsort Rumänien, Bulgarien, der Türkei und außereuropäischen Herkunftsländern sind durchschnittlich deutlich jünger, während die Bevölkerung mit Geburtsort EU-15 oder EU-10 deutlich älter sind als die in Österreich Geborenen. Das hängt mit historisch weit zurückreichenden Wanderungen zusammen, die das Durchschnittsalter nach oben hin verzerren. Die in der Nachkriegszeit aus der Tschechoslowakei vertriebene Bevölkerung ist in den Auszählungen ebenso enthalten wie die Flüchtlinge aus Ungarn 1956, aus der Tschechoslowakei 1968 und Polen 1981.

In der gesamten Bevölkerung gibt es etwas mehr Frauen (51,1%) als Männer, bei im Ausland Geborenen dominieren in manchen Herkunftsgruppen Frauen deutlich, so zum Beispiel bei Zuwanderern aus Ostmitteleuropa (EU-10: 59,4%), oder aus Rumänien und Bulgarien (58,4%), was sich im insgesamt höheren Frauenanteil von 53,1% manifestiert.

Schließlich dokumentiert die Auszählung der Bevölkerung mit Migrationshintergrund bezüglich des Bildungsniveaus eine deutlich polarisierte Struktur. Deutlich mehr Menschen mit Migrationshintergrund haben eine ausgesprochen hohe, aber auch überdurchschnittlich häufig eine niedrige Qualifikation, aber auch innerhalb der Bevölkerung mit Migrationshintergrund zeigen sich gravierende Unterschiede. Ein Drittel aller im Ausland Geborenen Personen (mit einer abgeschlossenen Schulbildung) verfügt über Matura oder einen akademischen Abschluss, bei der Bevölkerung ohne Migrationshintergrund ist das nur zu einem Viertel der Fall. Ein besonders hohes Bildungsniveau zeigt sich bei außereuropäischen Migranten sowie bei Zugewanderten aus den EU-15 und EU-10-Ländern. Zugewanderte, die der Gastarbeiterzuwanderung zuzurechnen sind, weisen überdurchschnittlich oft nur einen Pflichtschulabschluss auf.

Man kann davon ausgehen, dass sich diese qualifikatorischen Unterschiede in sozioökonomischen Differenzierungen fortsetzen. Wer eine hohe Qualifikation aufweist, der hat gute Chancen, einen Arbeitsplatz einzunehmen, der ein höheres Einkommen zur Folge hat. Mit einem höheren Einkommen sind wiederum – und das wird die nachfolgende Analyse zeigen – auch unterschiedliche Mobilitätschancen verbunden.

4. Mobilitätsverhalten – Empirische Befunde

Zuerst erfolgt eine Darstellung allgemeiner aktueller Trends im alltäglichen Mobilitätsverhalten für die gesamte Bevölkerung (vgl. Statistik Austria 2013), in weiterer Folge erfolgt eine Fokussierung auf das Mobilitätsverhalten differenziert nach Migrationshintergrund und im Rahmen einer multivariaten Analyse auf die zentrale Frage der Studie: Sind die beobachtbaren Unterschiede im Mobilitätsverhalten durch strukturelle Merkmale zu erklären, oder gibt es einen kulturspezifischen Zuwanderungsfaktor? Für den gesamten empirischen Teil dient der Mikrozensus 03/2011 mit dem Sonderprogramm „Umweltbedingungen und Umweltverhalten“ als Datenquelle.⁵

4.1 Ausgangslage: Allgemeine Trends

Das Auto spielt in Österreich nach wie vor eine zentrale Rolle bei der Erledigung von alltäglichen Wegen: Mehr als 90% der Bevölkerung verwenden es zumindest gelegentlich und 37% täglich, wobei Modelle wie Car-Sharing vergleichsweise von geringer Bedeutung sind. Öffentliche Verkehrsmittel werden dagegen nur von 58% der Bevölkerung zumindest gelegentlich in Anspruch genommen, wobei sich erwartungsgemäß enorme Unterschiede nach dem Urbanisierungsgrad zeigen. Im ländlichen Raum werden nur knapp 5% der täglichen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Angriff genommen, in Städten immerhin ein Drittel.

Die Mobilität steigt zunächst mit dem Alter an, um dann mit Erreichen des Pensionsantrittsalters wieder zu sinken. Unter 20-Jährige, die häufig (noch) keinen Führerschein besitzen, fahren eher öffentlich, was in abgeschwächter Form auch auf die 20- bis unter 30-Jährigen zutrifft, danach bleibt die Nutzung dieser Form der Mobilität konstant niedrig. 40- bis unter 50-Jährige fahren am häufigsten mit dem Auto. Ältere Menschen fahren sowohl mit dem Auto als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln, aber generell seltener. Sie haben eben eine geringere Notwendigkeit, den Hauptwohnsitz täglich oder mehrmals in der Woche zu verlassen. Der Zwang zur Fahrt zum Arbeitsplatz oder zur Ausbildungsstätte fällt weg. Die Mobilitätshäufigkeit erreicht ihren ersten Höhepunkt mit der Gründung eines Haushaltes und der Geburt der ersten Kinder. Unterschiedliche Orte des täglichen Lebens sind dann zu erreichen: Kindergarten, Volksschule, Arbeitsplatz, Einkäufe des täglichen Lebens und außerhäusliche Freizeitaktivitäten. Dafür werden generell seltener umweltfreundliche Verkehrsmittel benutzt. Insbesondere Männer sind stärker autoorientiert, während Frauen öfter öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Es bleibt der Interpretation überlassen, ob dies freiwillig oder aufgrund des Fehlens von leistbaren Alternativen der Fall ist.

Ein Vergleich auf der Ebene der Bundesländer illustriert die enormen Unterschiede in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs zwischen Wien und den anderen Bundesländern: 42% der Wiener fahren täglich öffentlich, in allen anderen Bundesländern bleibt dieser Anteil unter (oder im Falle Vorarlbergs knapp über) 10%.

⁵ Details zum Mikrozensus betreffend Methodik, Stichprobenziehung, Gewichtung und Non-Response sind dem Anhang zu entnehmen.

Tabelle 3: Benutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln (täglich oder mehrmals in der Woche)⁶

Merkmale	Auto als Lenker	ÖPNV	Motorrad/ Moped	Fahrrad	Zu Fuss
Altersgruppen					
15 bis unter 30 Jahre	56,2	45,7	5,9	30,1	88,9
30 bis unter 45 Jahre	72,6	21,7	3,5	32,6	90,0
45 bis unter 60 Jahre	68,4	19,0	3,3	36,4	89,4
60 Jahre und älter	49,5	20,3	1,7	29,7	87,5
Geschlecht					
Männer	70,8	23,8	5,5	33,9	90,1
Frauen	53,1	27,9	1,6	30,6	87,9
Höchste abgeschl. Schulbildung					
Nur Pflichtschule	38,6	32,3	5,8	29,9	86,3
Lehre, mittlere Schulbildung	68,6	17,5	3,0	32,1	88,1
AHS/BHS	64,0	39,7	2,9	30,5	91,0
Universität/Fachhochschule	65,2	30,3	2,8	38,8	92,9
Siedlungsstruktur					
Hohe Dichte	48,3	46,7	2,5	28,4	91,4
Mittlere Dichte	68,5	15,7	3,1	35,2	86,1
Niedrige Dichte	70,7	11,9	4,8	34,2	88,3
Insgesamt	61,7	25,9	3,5	32,3	88,9

Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

Unabhängig von der Frage, ob man öfters ein Auto benutzt oder die öffentlichen Verkehrsmittel sagen etwa mehr als zwei Drittel der Bevölkerung, dass öffentliche Verkehrsmittel grundsätzlich attraktiv sind, das verbleibende knappe Drittel begründet die negative Beurteilung hauptsächlich mit schlechten Verbindungen, unzureichenden Intervallen und längeren Fahrzeiten (ebenda: 96). Am wenigsten häufig wurde ein Gefühl der Unsicherheit als Grund für die mangelnde Attraktivität des öffentlichen Verkehrs angegeben (8,8%; ebenda: 108), wobei Frauen sich signifikant häufiger unsicher fühlen als Männer. Nicht überraschend wird der öffentliche Verkehr dort als attraktiv wahrgenommen, wo ein gutes Angebot besteht, also in den Städten.

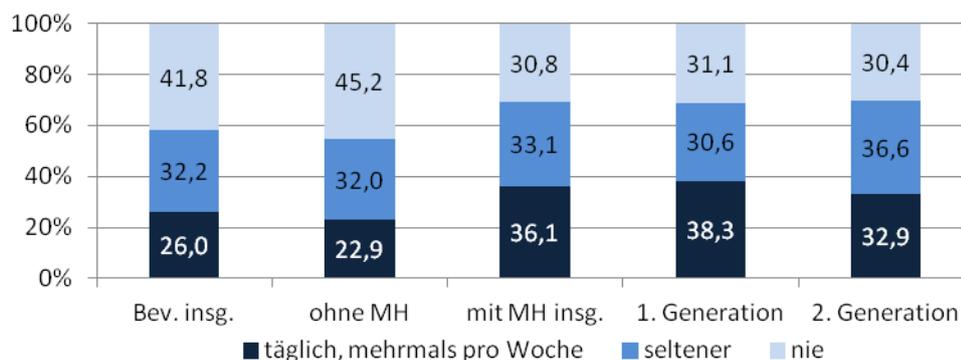
⁶ Um die folgenden Darstellungen richtig zu interpretieren ist es wichtig, sich den konkreten Wortlaut der Frage zu vergegenwärtigen: „Wie häufig nutzen Sie bei Ihren **täglichen Wegen** die folgenden Verkehrsmittel“? Acht Antwortmöglichkeiten waren vorgegeben, sie umfassen öffentliche Verkehrsmittel, verschiedene Arten des motorisierten Individualverkehrs (Auto als Lenker, Car-Sharing als Lenker, Auto als Mitfahrer, einspurige Kraftfahrzeuge), das Fahrrad, „andere“ nicht weiter spezifizierte Verkehrsmittel (die nicht dargestellt werden) und „ich gehe zu Fuß“ (mindestens 250 Meter). Die ursprünglichen Antwortkategorien waren abgestuft von 1: „täglich“, 2: „mehrmals pro Woche“, 3: „mehrmals pro Monat“, 4: „seltener“ bis 5: „nie“. Sie wurden aus Gründen der Übersichtlichkeit in den folgenden Abbildungen zu drei Kategorien zusammengefasst, nämlich „täglich, mehrmals pro Woche“ (1 + 2), „seltener“ (3 + 4) und „nie“ (5).

4.2 Verkehrsmittelwahl nach dem Migrationshintergrund

4.2.1 Öffentliche Verkehrsmittel

Die Verkehrsmittelwahl, nach dem Migrationshintergrund differenziert, erweist sich als ausgesprochen unterschiedlich. Zunächst wird die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel betrachtet. Es zeigt sich dabei, dass die Bevölkerung mit Migrationshintergrund öffentliche Verkehrsmittel sehr viel häufiger in Anspruch nimmt als die Bevölkerung ohne Migrationshintergrund. Fast 80% der Bevölkerung ohne Migrationshintergrund nutzt öffentliche Transportmittel selten bis gar nicht, dies trifft aber nur auf rund zwei Drittel der Zugewanderten zu. Oder umgekehrt formuliert: Öffentliche Verkehrsmittel benutzen täglich oder mehrmals die Woche nur rund 23% der Personen ohne Migrationshintergrund, dagegen 36% der Bevölkerung mit Migrationshintergrund.⁷ Der Unterschied ist hoch signifikant. Welchen Einfluss dabei personenbezogene Merkmale (Alter, Bildung, Geschlecht) oder Kontextmerkmale (Wohnstandort) spielen, wird an späterer Stelle noch zu klären sein.

Abbildung 1: Häufigkeit der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nach dem Migrationshintergrund



Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

Gewichtet, dividiert durch 1.000, n = 7.083, Unterschiede nach dem Migrationshintergrund (ohne/mit) signifikant ($p = 0.000$), nach dem Migrationshintergrund (ohne/1. Generation/2. Generation) signifikant ($p = 0.000$).

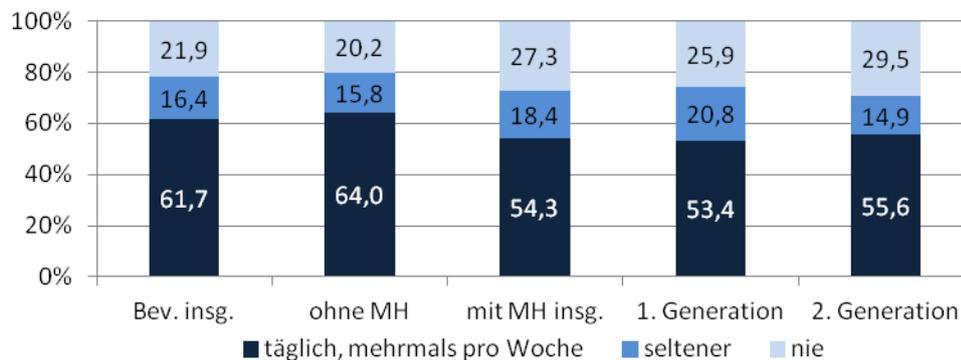
4.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Verwendung des Autos wurde für verschiedene Ausprägungen erhoben: einmal als Lenker unter Mitnahme anderer Personen (Car-Sharing), als Lenker und ebenso als Mitfahrer. Etwaige Überschneidungen (zum Beispiel Fahrten manchmal mit und manchmal ohne Mitfahrer) können nicht extra herausgefiltert werden. Das sollte aber das generelle Bild nicht weiter stören, denn das Resultat ist eindeutig: Das Auto ist für Österreicher ohne Migrationshintergrund nach wie vor

⁷ Herkunftsspezifisch und dabei nach breiten Staatsangehörigkeitsgruppen (EU-15, EU-10+2 = Beitrittsstaaten 2004 und 2007, ehemaligen Jugoslawien und Türkei, „sonstige“ = vor allem Drittstaatsangehörige) zeigen sich ebenfalls signifikante und noch stärker ausgeprägte Unterschiede: EU-10+2-Staatsangehörige benutzen öffentliche Verkehrsmittel genau doppelt so oft (zu 48%) täglich/mehrmals pro Woche wie Österreicher (24%), aber auch Staatsangehörige des ehemaligen Jugoslawien und der Türkei fahren häufiger öffentlich (44%) als Österreicher. Bei EU-15-Bürgern ist die tägliche bzw. mehrmals wöchentliche Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit 34% seltener der Fall.

von eminenter Bedeutung: 64% benutzen es täglich oder mehrmals pro Woche, nur jeder Fünfte verzichtet gänzlich auf den eigenen fahrbaren Untersatz (vgl. Abbildung 2). Das unterscheidet sich von Personen mit Migrationshintergrund. Das Auto wird nur von 54% der befragten Personen täglich oder mehrmals pro Woche benutzt, 27% benutzen es nie.⁸ Dabei ergibt sich ein klarer Zusammenhang mit der Aufenthaltsdauer bzw. der Generationsabfolge. Vor allem Migranten der ersten Generation erledigen ihre täglichen Wege etwas weniger oft täglich oder mehrmals pro Woche mit dem Auto (als Lenker) als die zweite Generation. Trotz der Differenzierung in Bevölkerung mit und ohne Migrationshintergrund muss man aber generell festhalten: Das Auto ist das eindeutig wichtigste Verkehrsmittel für die Bevölkerung Österreichs, welches täglich oder mehrmals pro Woche gebraucht wird.

Abbildung 2: Häufigkeit der Benutzung des Autos als Lenker nach dem Migrationshintergrund



Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

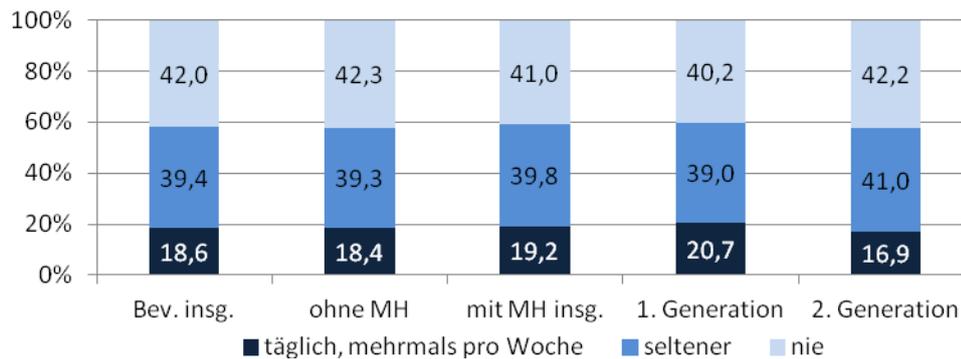
Gewichtet, dividiert durch 1.000, n = 7.083, Unterschiede nach dem Migrationshintergrund (ohne/mit) signifikant ($p = 0.000$), nach dem Migrationshintergrund (ohne/1. Generation/2. Generation) signifikant ($p = 0.000$).

Auch wenn sich Unterschiede zwischen der Bevölkerung mit und ohne Migrationshintergrund bei der „Erstbenutzung“ des Autos als Fahrzeuglenker ergeben, Unterschiede beim Zugang zu einem Kraftfahrzeug als Mitfahrer sind nicht festzustellen und auch nicht signifikant (vgl. Abbildung 3). 42% der Bevölkerung ohne Migrationshintergrund benutzt ein Auto als Beifahrer nie – entweder weil man selbst der Lenker ist oder weil tatsächlich kein Auto mitbenutzt, 41% sind es bei der Bevölkerung mit Migrationshintergrund. Rund ein Fünftel der Angehörigen aller betrachteten Gruppen sind täglich oder mehrmals pro Woche Mitfahrer in einem Auto, um ihre Wege zu erledigen.⁹

⁸ Besonders oft betätigen sich Österreicher (63%) und „sonstige“ Staatsangehörige (62%; zumeist Drittstaatsangehörige) auf ihren täglichen Wegen (täglich, mehrmals pro Woche) als Autolenker, gefolgt von EU-15-Bürgern (58%). Wer lenkt im Alltag niemals ein Auto und bei wem ist somit davon auszugehen, dass wahrscheinlich auch kein Auto verfügbar ist? Das diesbezügliche Ranking lautet „sonstige“ Staatsangehörige (31%), Ex-Jugoslawen und Türken (30%), EU-10+2-Staatsangehörige (24%), Österreicher (21%) und schließlich EU-15-Staatsbürger (17%).

⁹ Dieser Befund ändert sich etwas bei der Betrachtung einzelner Staatsangehörigkeitsgruppen: Besonders EU-10+2-Bürger fahren überdurchschnittlich oft „nur“ mit (27% täglich/mehrmals pro Woche).

Abbildung 3: Häufigkeit der Benutzung des Autos als Mitfahrer nach dem Migrationshintergrund

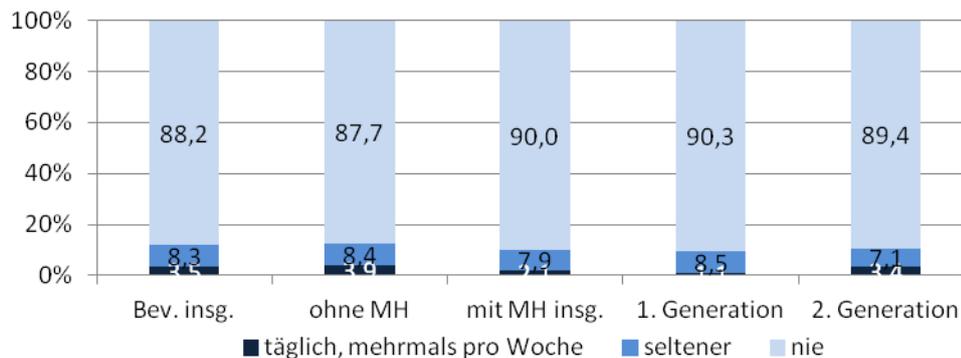


Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

Gewichtet, dividiert durch 1.000, n = 7.083, Unterschiede nach dem Migrationshintergrund (ohne/mit) nicht signifikant ($p = 0.598$), nach dem Migrationshintergrund (ohne/1. Generation/2. Generation) nicht signifikant ($p = 0.273$).

Die Unterschiede bei der Benutzung von einspurigen Kraftfahrzeugen sind statistisch zwar signifikant, inhaltlich aber wenig relevant (vgl. Abbildung 4). 12% der Gesamtbevölkerung benutzen ein einspuriges Kraftfahrzeug, also ein Moped, ein Kleinmotorrad oder ein Motorrad für die Erledigung ihrer Wege, zwei Drittel davon aber nur selten. Interessanterweise liegt der Anteil der Nutzer einspuriger Kraftfahrzeuge bei der Bevölkerung mit Migrationshintergrund unter jener der Bevölkerung ohne Migrationshintergrund. Einspurige Kraftfahrzeuge sind eben in vielen Fällen Zweitfahrzeuge, die ab und zu benutzt werden und damit auch von den soziökonomischen Bedingungen abhängen.¹⁰

Abbildung 4: Häufigkeit der Benutzung von einspurigen Kraftfahrzeugen nach dem Migrationshintergrund



Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

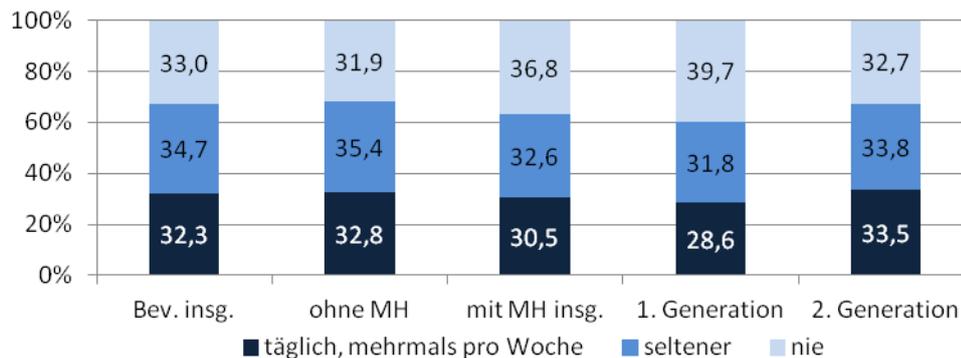
Gewichtet, dividiert durch 1.000, n = 7.083, Unterschiede nach dem Migrationshintergrund (ohne/mit) signifikant ($p = 0.002$), nach dem Migrationshintergrund (ohne/1. Generation/2. Generation) signifikant ($p = 0.001$).

¹⁰ Ein weiterer Hinweis auf diesen sozioökonomischen Zusammenhang mit der Benutzung von einspurigen Kraftfahrzeugen ist die Tatsache, dass immerhin 6% der EU-15-Staatsangehörigen regelmäßig einspurig unterwegs sind, Österreicher nur zu knapp 4% und alle anderen Staatsbürgerschaftsgruppen fast überhaupt nicht.

4.2.3 Fahrrad

Deutlicher sind die Unterschiede bei der Fahrradbenutzung ausgeprägt (vgl. Abbildung 5). Die Mikrozensusergebnisse passen damit zu den empirischen Ergebnissen anderer Studien. Das Fahrrad ist neben den öffentlichen Verkehrsmitteln das Unterscheidungsmerkmal zwischen der Bevölkerung mit und ohne Migrationshintergrund, wenn auch die Unterschiede weniger gravierend ausfallen als bei den anderen Verkehrsmitteln.

Abbildung 5: Häufigkeit der Benutzung des Fahrrads nach dem Migrationshintergrund



Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

Gewichtet, dividiert durch 1.000, $n = 7.083$, Unterschiede nach dem Migrationshintergrund (ohne/mit) signifikant ($p = 0.001$), nach dem Migrationshintergrund (ohne/1. Generation/2. Generation) signifikant ($p = 0.000$).

Die Bevölkerung mit Migrationshintergrund benutzt das Fahrrad insgesamt seltener als die ohne Migrationshintergrund. 37% der Bevölkerung mit Migrationshintergrund sagen, sie benutzen das Fahrrad nie, während die gleiche Frage nur von 32% der „immer schon Dagewesenen“ bejaht wird.¹¹ Ebenso charakteristisch sind die Unterschiede zwischen der ersten und der zweiten Generation. Fast 40% der Zugewanderten der ersten Generation benutzt das Fahrrad nie, und lediglich 29% täglich oder mehrmals wöchentlich, während sich die zweite Generation in der Fahrradbenutzung dem österreichischen Durchschnitt anpasst.

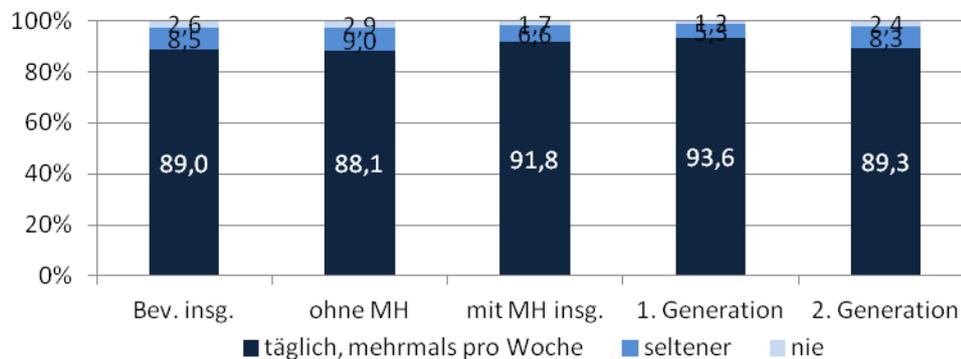
4.2.4 Zu Fuß gehen

Keine gravierenden Unterschiede ergeben sich beim Zufußgehen, welche jedenfalls in die erwartete Richtung weisen (vgl. Abbildung 6). Das Zufußgehen ist auch eine Frage des Alters und des sozioökonomischen Status, denn die wohlhabendere Bevölkerung ohne Migrationshintergrund geht häufiger „selten oder nie“ zu Fuß, während die Bevölkerung mit Migrationshintergrund öfters ihre täglichen Wege zu Fuß erledigt. Dabei zeigt sich abermals der Integrationseffekt zwi-

¹¹ Die Betrachtung nach groben Herkunftsgruppen zeigt, dass besonders für ex-jugoslawische und türkische Staatsangehörige das Fahrrad keine attraktive Alternative im Rahmen der Alltagsmobilität darstellt. 47% der befragten Personen mit ex-jugoslawischer oder türkischer Staatsangehörigkeit benutzen es nie, der mit Abstand höchste Anteil unter allen betrachteten Gruppen. Auf der anderen Seite sind EU-15-Staatsangehörige besonders eifrige Radfahrer (40% täglich/mehrmals pro Woche).

schen der ersten und zweiten Generation. Letztere weist ein Mobilitätsverhalten auf, welches sich der Bevölkerung insgesamt angeglichen hat.¹²

Abbildung 6: Häufigkeit des Zufußgehens nach dem Migrationshintergrund



Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

Gewichtet, dividiert durch 1.000, n = 7.083, Unterschiede nach dem Migrationshintergrund (ohne/mit) signifikant ($p = 0.000$), nach dem Migrationshintergrund (ohne/1. Generation/2. Generation) signifikant ($p = 0.000$).

4.3 Mobilitätsindex

4.3.1 Allgemeiner Mobilitätsindex

Um die Einzelangaben bei der Wahl der Verkehrsmittel komprimierter darstellen zu können, wird ein Mobilitätsindex gebildet, der die Frequenz der Benutzung verschiedener Transportmittel in die Analysen einbezieht. In Anlehnung an Statistik Austria (2013a) wird ein additiver Index aus den Häufigkeiten der im Alltag benutzten Verkehrsmittel gebildet, wobei folgende berücksichtigt werden: öffentliche Verkehrsmittel, Auto als Lenker, Auto als Mitfahrer, einspurige Kraftfahrzeuge, Fahrrad, Zufußgehen und andere, nicht näher definierte Verkehrsmittel. Car-Sharing als Lenker¹³ wird nicht in die Indexbildung inkludiert, da Überschneidungen mit der Kategorie „Auto als Lenker“ vermutet werden.

Wie bei Statistik Austria (2013a) gibt es für tägliche Benutzung 4 Punkte, mehrmals pro Woche: 3, mehrmals pro Monat 2, seltener 1 und schließlich für nie 0 Punkte. Der Mobilitätsindex kann damit einen Höchstwert von 28 und einen Minimalwert von 0 erreichen.

In der Realität der österreichischen Bevölkerung wird tatsächlich ein Minimalwert von 0 erreicht, der Maximalwert liegt bei 22, der Durchschnitt bei 10,4. Die Verteilung zeigt, dass ein ganz geringer Teil der Bevölkerung überhaupt nicht mobil ist und das Haus nicht verlässt, während es auf der anderen Seite extrem mobile Personen gibt, die häufig viele verschiedene Verkehrsmittel für die Bewältigung ihrer täglichen Wege benutzen.

¹² Alle Migrantengruppen (nach der Staatsangehörigkeit) sind öfter zu Fuß unterwegs (zwischen 94% und 97% täglich/mehrmals pro Woche) als österreichische Staatsbürger (88%).

¹³ Diese Kategorie umfasst sowohl das Teilen des eigenen Autos mit Mitfahrern als auch die Benutzung angemieteter Fahrzeuge.

Tabelle 4: Mittelwerte des allgemeinen Mobilitätsindex nach dem Migrationshintergrund und soziodemographischen Merkmalen

Merkmale	Bevölkerung insg.	ohne MH	mit MH	1. Generation	2. Generation
Altersgruppen					
15 bis unter 30 Jahre	11,53	11,58	11,41	11,39	11,43
30 bis unter 45 Jahre	10,68	10,62	10,83	10,91	10,63
45 bis unter 60 Jahre	10,36	10,37	10,33	10,36	10,29
60 Jahre und älter	9,16	9,15	9,20	9,01	9,35
Geschlecht					
Männer	10,80	10,76	10,93	11,10	10,75
Frauen	9,98	9,94	10,12	10,22	9,94
Höchste abgeschl. Schulbildung					
Nur Pflichtschule	9,78	9,72	9,99	9,96	10,02
Lehre, mittlere Schulbildung	10,16	10,13	10,28	10,55	9,94
AHS/BHS	11,15	11,23	10,96	10,63	11,56
Universität/Fachhochschule	11,04	11,07	10,95	11,01	10,83
Siedlungsstruktur					
Hohe Dichte	10,61	10,51	10,80	10,86	10,69
Mittlere Dichte	10,24	10,29	10,08	10,13	10,04
Niedrige Dichte	10,23	10,26	10,09	10,08	10,09
Insgesamt	10,38	10,34	10,49	10,57	10,37

Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

Der zusammenfassende Mobilitätsindex belegt die bisher bereits getätigten allgemeinen Aussagen: In der „Rush Hour“ des Lebens, die mit Haushaltsgründung, Berufstätigkeit und Geburt der Kinder häufig zusammenfällt, erreicht die Mobilität ihren ersten Höhepunkt. Sie sinkt dann etwas und bei den über 60-Jährigen deutlich ab.

Männer sind generell mobiler als Frauen, was eben noch immer auf eine etwas ausgeprägtere außerhäusliche Rolle der Männer zurückzuführen sein wird, aber auch ein Effekt der längeren Lebenserwartung von Frauen ist. Sie leben länger und verstärken damit das Gewicht der weniger mobilen Altersgruppe bei den Frauen insgesamt.

Mobilität hat immer auch etwas mit den Mobilitätsmöglichkeiten zu tun und diese hängen auch von der Schulbildung und damit von der sozioökonomischen Schichtung in der Gesellschaft ab. Und schließlich zeigt sich eine nahezu gleichverteilte Mobilität in Abhängigkeit vom regionalen Kontext. Offensichtlich steuert die Geographie des Wohnortes nicht die Häufigkeit von Mobilität, sehr wohl aber die Wahl des Verkehrsmittels.

Der zusammenfassende Mobilitätsindex nach dem Migrationshintergrund ergibt ebenfalls keine ausgeprägten Unterschiede bei der Mobilität insgesamt, was überraschend ist. Der Mittelwert des Mobilitätsindex beträgt bei der Bevölkerung ohne Migrationshintergrund 10,34, bei der Bevölke-

rung mit Migrationshintergrund 10,49, liegt also geringfügig höher.¹⁴ Ähnlich geringe Unterschiede ergeben sich beim Vergleich des Mobilitätsindex nach der ersten (10,57) und zweiten Zuwanderergeneration (10,37).

Der allgemeine Mobilitätsindex scheint also für manche Einflussfaktoren wenig trennscharf zu sein, denn er mischt eine Vielzahl von Verkehrsmitteln, die sowohl vom finanziellen Einsatz als auch von der sozialen Nutzungsstruktur sehr unterschiedlich sind. Der Mobilitätsindex wird daher verfeinert durch eine getrennte Betrachtung des Mobilitätsindex für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der einen Seite und des Mobilitätsindex für den öffentlichen Verkehr auf der anderen.

4.3.2 Mobilitätsindex für den motorisierten Individualverkehr (MIV)

Der Mobilitätsindex für den motorisierten Individualverkehr ist abermals ein additiver Index aus den Häufigkeiten der im Alltag benutzten Verkehrsmittel, wobei nun aber nur folgende berücksichtigt werden: Auto als Lenker, Auto als Mitfahrer und einspurige Kraftfahrzeuge. Abermals werden für die tägliche Benutzung 4 Punkte vergeben, für eine mehrmalige Nutzung pro Woche 3, mehrmals pro Monat 2, seltener 1 und schließlich für nie 0 Punkte. Dieser Index kann von 0 bis 12 reichen.

Tabelle 5: Mittelwerte des Mobilitätsindex „motorisierter Individualverkehr“ nach dem Migrationshintergrund und soziodemographischen Merkmalen

Merkmale	Bevölkerung insg.	ohne MH	mit MH	1. Generation	2. Generation
Altersgruppen					
15 bis unter 30 Jahre	4,27	4,47	3,71	3,80	3,59
30 bis unter 45 Jahre	4,14	4,27	3,80	3,96	3,43
45 bis unter 60 Jahre	3,90	3,97	3,59	3,47	3,77
60 Jahre und älter	3,08	3,11	2,98	2,75	3,17
Geschlecht					
Männer	4,13	4,20	3,87	3,96	3,78
Frauen	3,53	3,62	3,27	3,37	3,10
Höchste abgeschl. Schulbildung					
Nur Pflichtschule	3,35	3,41	3,15	3,43	2,85
Lehre, mittlere Schulbildung	3,96	4,02	3,70	3,74	3,64
AHS/BHS	3,95	4,14	3,48	3,35	3,73
Universität/Fachhochschule	3,80	3,88	3,63	3,74	3,41
Siedlungsstruktur					
Hohe Dichte	3,31	3,30	3,31	3,37	3,21
Mittlere Dichte	4,02	4,11	3,69	3,69	3,70
Niedrige Dichte	4,20	4,23	4,01	4,23	3,71
Insgesamt	3,82	3,91	3,54	3,60	3,46

Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

¹⁴ Auch die Betrachtung des allgemeinen Mobilitätsindex nach der gruppierten Staatsbürgerschaft zeigt nur geringe Unterschiede mit dem höchsten Mittelwert für EU-10+2-Bürger (10,92) und dem geringsten bei Österreichern (10,33).

Im Schnitt wird der maximale Wert nur zu einem Drittel ausgeschöpft (vgl. Tabelle 5). Die Nutzungsintensität des Autos könnte also rein theoretisch sehr viel höher sein. Das Auto (oder das Motorrad) hat damit in vielen Fällen eine Art Reservefunktion. Man besitzt es, um es in ausgesuchten Situationen auch zu benutzen, aber die Nutzungsintensität hinkt deutlich hinter einer maximal möglichen hinterher. Ob das gut oder schlecht ist, sei dahingestellt, es zeigt jedenfalls, dass es Potentiale für Car-Sharing-Modelle gibt, wenn auch gleich einschränkend gesagt werden muss, dass das Auto bekanntlich nicht nur ein zweckrationales Verkehrsmittel ist, sondern auch ein emotionales Statussymbol darstellt.

Die Auszählung des Mobilitätsindex für den motorisierten Individualverkehr belegt ferner die deutlichen geschlechts- und altersspezifischen Unterschiede. Männer benutzen häufiger das Auto (oder Motorrad) als Frauen und der Mobilitätsindex erreicht bei den 15- bis 30-Jährigen sein Maximum und sinkt dann kontinuierlich ab. Einen Zusammenhang zwischen Mobilitätsindex und Schulbildung lässt sich ebenfalls feststellen. Je höher die Bildung und damit der sozioökonomische Status, desto intensiver wird das Auto (oder das Motorrad) genutzt. Die Unterschiede sind vorhanden, aber geringer als bei der Differenzierung nach dem Urbanisierungsgrad. Je geringer die Bevölkerungsdichte im Wohnumfeld und je ländlicher der Wohnort ist, desto intensiver erfolgt die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs.

Unterschiede der Autonutzungsintensität zeigen sich schließlich auch bei einer Differenzierung nach dem Migrationshintergrund. Generell zeigt sich die Tendenz, dass die Bevölkerung mit Migrationshintergrund seltener das Auto (oder das Motorrad) benutzt, unabhängig vom Alter, Geschlecht und der Schulbildung.¹⁵ Generell zeigt sich auch ein „Integrationseffekt“ zwischen der ersten und der zweiten Generation. Mittelwertunterschiede zwischen der zweiten Generation und der Bevölkerung ohne Migrationshintergrund gleichen sich nämlich aus.

4.3.3 Mobilitätsindex für den öffentlichen Verkehr (ÖPNV)

Der Mobilitätsindex öffentlicher Verkehr wird analog zum Mobilitätsindex für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gebildet. Abermals werden für die tägliche Benutzung 4 Punkte vergeben, für eine mehrmalige Nutzung pro Woche 3, mehrmals pro Monat 2, seltener 1 und schließlich für nie 0 Punkte. Dieser Index kann von 0 bis 4 reichen und wird im Schnitt – wie beim autoorientierten Mobilitätsindex – nur zu einem Drittel ausgeschöpft. Aufgrund der „Begleitumstände des Lebens“ ist eine tägliche und damit maximale Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs nicht notwendig. In der Stichprobe sind ältere Menschen ebenso befragt worden wie Hausfrauen oder nicht erwerbstätige Männer, die eben nicht täglich das Haus verlassen müssen.

Der bivariate Zusammenhang des „Mobilitätsindex öffentlicher Verkehr“ mit dem Alter zeigt eine interessante U-förmige Verteilung: Eine hohe Nutzungsintensität bei den 15- bis 30-Jährigen, dann ein deutlicher Abfall und schließlich wiederum eine Zunahme bei den über 60-Jährigen. Männer zeigen eine geringere Neigung, den ÖPNV zu nutzen, während die Unterschiede bei Personen mit ausschließlich Pflichtschule und Personen mit einem absolvierten Universitätsstudium relativ gering sind.

¹⁵ Den höchsten Mittelwert für den motorisierten Individualverkehr nach der Staatsbürgerschaft der befragten Personen weisen EU-15-Bürger auf (3,95), den niedrigsten „sonstige“ Staatsangehörige (3,55). Die Unterschiede zwischen Staatsbürgern der neuen EU-Länder und jenen aus dem ehemaligen Jugoslawien und der Türkei sind minimal (3,65/3,67).

Tabelle 6: Mittelwerte des Mobilitätsindex „öffentlicher Verkehr“ nach dem Migrationshintergrund und soziodemographischen Merkmalen

Merkmale	Bevölkerung insg.	ohne MH	mit MH	1. Generation	2. Generation
Altersgruppen					
15 bis unter 30 Jahre	2,00	1,81	2,53	2,57	2,47
30 bis unter 45 Jahre	1,15	0,97	1,60	1,55	1,73
45 bis unter 60 Jahre	1,07	0,98	1,46	1,70	1,10
60 Jahre und älter	1,22	1,18	1,36	1,42	1,31
Geschlecht					
Männer	1,25	1,15	1,62	1,68	1,56
Frauen	1,41	1,26	1,86	1,89	1,79
Höchste abgeschl. Schulbildung					
Nur Pflichtschule	1,50	1,38	1,92	1,72	2,14
Lehre, mittlere Schulbildung	1,01	0,91	1,43	1,59	1,22
AHS/BHS	1,85	1,69	2,25	2,28	2,21
Universität/Fachhochschule	1,64	1,58	1,78	1,79	1,76
Siedlungsstruktur					
Hohe Dichte	2,14	2,02	2,36	2,39	2,30
Mittlere Dichte	0,98	0,93	1,17	1,28	1,07
Niedrige Dichte	0,76	0,77	0,70	0,49	1,00
Insgesamt	1,33	1,21	1,75	1,81	1,67

Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

Erhebliche Unterschiede bei der Nutzungsintensität ergeben sich dagegen und erwartungsgemäß im ländlichen versus städtischen Raum. Mit dem vergleichsweise ungenügenden Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln im ländlichen Raum ist dessen geringe Nutzungsintensität gekoppelt und umgekehrt überlagert das gute Angebot in den Städten alle anderen demographischen und sozioökonomischen Unterschiede.

Der Migrationshintergrund wirkt sich in der Tendenz erhöhend auf die Häufigkeit der Nutzung des ÖPNVs aus. Das hat strukturell (und vordergründig) etwas mit dem sozioökonomischen Hintergrund der Zugewanderten zu tun, aber auch mit ihrem aktuellen Wohnort. Aber auch dann, wenn man die höchste abgeschlossene Schulbildung konstant hält, zeigt sich bei Personen mit Migrationshintergrund eine höhere Nutzungsintensität im Bereich ÖPNV als bei Personen ohne Migrationshintergrund.¹⁶ Gleiches lässt sich bei einer Differenzierung nach dem Urbanisierungsgrad feststellen (vgl. Tabelle 6).

Die hohe Beliebtheit des ÖPNVs ist aber auch eine Frage der Aufenthaltsdauer, denn zwischen erster und zweiter Generation ergeben sich Unterschiede. Die erste Zuwanderergeneration weist bis auf wenige Ausnahmen immer eine höhere Nutzungsintensität des ÖPNV aus als die

¹⁶ In der Tat zeigen sich starke Unterschiede in den Mittelwerten des Mobilitätsindex ÖPNV nach Staatsbürgerschaftsgruppen. Mit 2,16 liegen EU-10+2-Bürger klar voran, gefolgt von Bürgern des ehemaligen Jugoslawien und der Türkei (1,89). Der niedrigste Mittelwert ist bei den Österreichern zu attestieren (1,27).

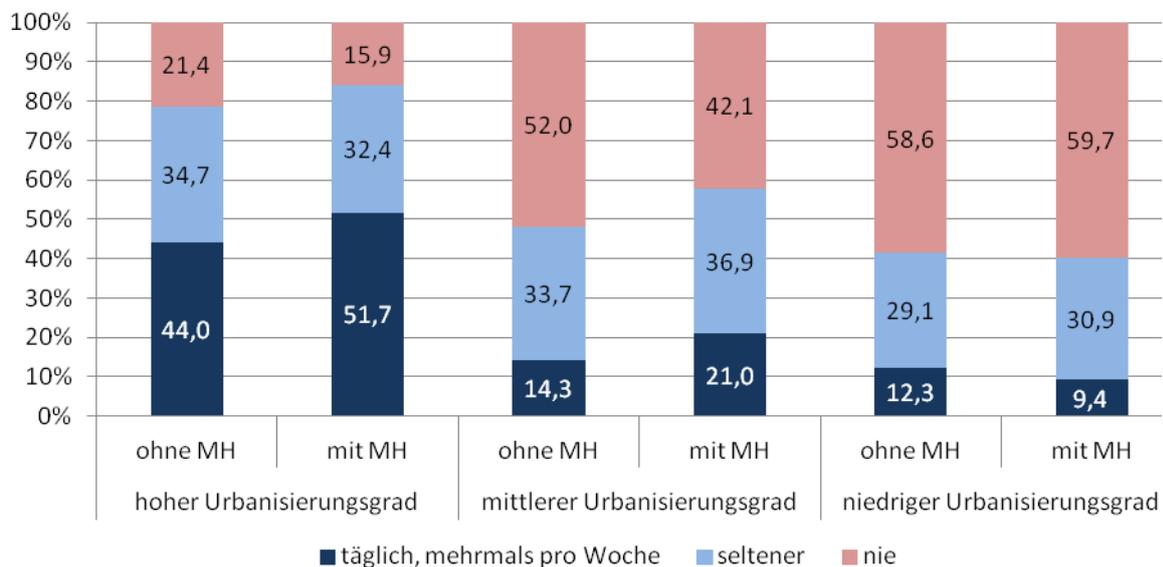
zweite Generation, die definitionsgemäß bereits in Österreich zur Welt kam und sich der Bevölkerung ohne Migrationshintergrund im Mobilitätsverhalten angleicht.

4.4 Isolierte Effekte zur Erklärung der Nutzungsunterschiede

Die Verkehrsmittelwahl hängt von personenbezogenen Merkmalen sowie von Kontextmerkmalen ab. Die Tabelle 1 „Einflussfaktoren von Alltagsmobilität“ hat eine entsprechende Übersicht zur Verfügung gestellt. Die bivariaten Auszählungen haben klar gemacht, dass Alter, Bildung und der Urbanisierungsgrad einen Einfluss auf die allgemeine Mobilität und auf die durch den motorisierten Individualverkehr abgewickelte Mobilität ausüben, Gleiches gilt für den öffentlichen Personennahverkehr, wenn auch bei einigen Variablen mit umgekehrten Vorzeichen. In Gebieten mit einer hohen Bevölkerungsdichte ist das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln gut ausgebaut und kann allein aufgrund dieser strukturellen Eigenschaft auch genutzt werden.

Abbildung 7 veranschaulicht exemplarisch diesen Zusammenhang, der naheliegend und eindeutig ist. Die Abbildung vermittelt aber auch, dass nicht alle Gruppen gleichermaßen auf das gute Angebot in den Städten reagieren. Personen mit Migrationshintergrund zeigen eine um 7 Prozentpunkte erhöhte Nutzung des ÖPNV in Gebieten mit hoher Dichte als Personen ohne Migrationshintergrund. Dazu kommen Effekte des Alters, der Geschlechtszugehörigkeit und der Schulbildung. Die Frage, die daher naheliegend ist, lautet: Welche Effekte sind wie wirkmächtig und zwar unabhängig und isoliert von allen anderen Effekten?

Abbildung 7: Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nach dem Migrationshintergrund und dem Urbanisierungsgrad



Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.
 Gewichtet, dividiert durch 1.000, n = 7.083, Unterschiede nach dem Migrationshintergrund (ohne/mit):
 signifikant ($p = 0.000$) bei hohem Urbanisierungsgrad, signifikant ($p = 0.001$) bei mittlerem Urbanisierungsgrad, nicht signifikant ($0,258$) bei niedrigem Urbanisierungsgrad.

4.4.1 Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖPNV)

Diese unterschiedliche Reaktion auf das Vorhandensein einer guten Infrastruktur verweist auf die Notwendigkeit, eine multivariate Analyse durchzuführen. Im Rahmen einer binären logistischen Regression¹⁷ wird untersucht, welche unabhängigen Merkmale die Wahrscheinlichkeit, ein öffentliches Verkehrsmittel täglich oder mehrmals pro Woche/Monat zu benutzen, beeinflussen. Aufgrund der in Tabelle 7 dargestellten Einflussfaktoren gehen in die Analyse ein: Alter, Geschlecht, höchste abgeschlossene Schulbildung und Migrationshintergrund auf der persönlichen Ebene und Urbanisierungsgrad als Kontextmerkmal.¹⁸ Die abhängige Variable teilt die Grundgesamtheit in zwei Gruppen: Personen, die täglich, mehrmals pro Woche oder Monat öffentlich unterwegs sind (34% der Bevölkerung) und jene, die dies seltener oder nie tun (66% der Bevölkerung).

Tabelle 7: Binäre logistische Regression – Inanspruchnahme des ÖPNVs

	Regressions- koeffi- zientB	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Geschlecht (REF: Mann)	,239	17303,762	1	,000	1,270
Bildung					
REF: FH, Universität		114700,058	3	,000	
Pflichtschule	,020	40,404	1	,000	1,020
Mittlere Schulbildung	-,560	43080,890	1	,000	,571
AHS, BHS	,119	1468,705	1	,000	1,126
Urbanisierung					
REF: niedrig		822035,636	2	,000	
Hoch	1,913	726631,772	1	,000	6,775
Mittel	,511	41335,329	1	,000	1,666
Migrationshintergrund (REF: ohne)	,127	3672,734	1	,000	1,136
Alter					
REF: 60 Jahre und älter		303077,108	3	,000	
15 bis unter 30 Jahre	1,011	158147,760	1	,000	2,749
30 bis unter 45 Jahre	-,233	8214,160	1	,000	,792
45 bis unter 60 Jahre	-,244	9261,772	1	,000	,783
Konstante	-1,897	186862,062	1	,000	,150

Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

¹⁷ Allgemein erlaubt das Verfahren der logistischen Regression die Einbeziehung von Daten auf unterschiedlichen Niveaus (dichotom, ordinal, metrisch) und kommt daher vor allem in den Sozialwissenschaften häufig zur Anwendung. Die Schätzung der Koeffizienten erfolgt dabei auf Basis der Maximum-Likelihood-Methode und nicht mittels der OLS-Schätzung wie bei der klassischen Regressionsanalyse (vgl. Backhaus et al. 2000).

¹⁸ Ausprägungen der unabhängigen Variablen für alle folgenden binären logistischen Regressionen: Alter in vier Gruppen: 1 = 15 bis unter 30 Jahre, 2 = 30 bis unter 45 Jahre, 3 = 45 bis unter 60 Jahre, 4 = 60 Jahre und älter; Geschlecht: 1 = männlich, 2 = weiblich; Bildung: 1 = nur Pflichtschule, 2 = Lehre, mittlere Schulbildung, 3 = AHS, BHS, 4 = Fachhochschule, Universität; Migrationshintergrund: 0 = ohne Migrationshintergrund, 1 = mit Migrationshintergrund; Urbanisierungsgrad: 1 = hohe Bevölkerungsdichte, 2 = mittlere Bevölkerungsdichte, 3 = niedrige Bevölkerungsdichte.

Der wichtigste Einflussfaktor, der die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erklärt, ist der räumliche Kontext, ausgedrückt durch den Urbanisierungsgrad. Je weniger dicht die Besiedlung ist, umso geringer ist die Wahrscheinlichkeit, dass öffentlich gefahren wird, und zwar unter Kontrolle aller anderen Einflussfaktoren. Es ist also egal, wie alt jemand ist, welche Schulbildung er hat oder ob er ein Migrant ist oder nicht, die Siedlungsstruktur ist und bleibt eine entscheidende Komponente. Verglichen zur Referenzkategorie (niedrige Bevölkerungsdichte) erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, in einem Gebiet mit hoher Bevölkerungsdichte ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen um das Siebenfache. Die Unterschiede in der Wahrscheinlichkeit der Benutzung des ÖPNV zwischen niedrigem und mittlerem Urbanisierungsgrad bleiben dagegen vergleichsweise gering.

Das Geschlecht übt ebenfalls einen wichtigen Einfluss auf die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel aus und zwar unabhängig von Bildung und damit auch vom sozioökonomischen Status, von der Urbanität des Wohnortes, vom Alter und vom Migrationshintergrund. Eine Frau hat eine um 27% höhere Wahrscheinlichkeit öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen als ein Mann, wobei nur vermutet werden kann, warum das so ist. Möglicherweise nutzen vorrangig andere Familienmitglieder das Auto, wenn eines vorhanden ist. Ob dem objektive Begründungen zugrundeliegen (z. B.: größere Pendeldistanz) oder auf eine unterschiedliche Verfügungsdisposition zurück zu führen ist, kann nicht so ohne weiteres gesagt werden.

Vom Migrationshintergrund geht auch bei Kontrolle durch die anderen unabhängigen Einflussfaktoren ein signifikanter Einfluss aus. Die Bevölkerung mit Migrationshintergrund hat eine um 14% höhere Wahrscheinlichkeit öffentlich zu fahren, als jene ohne Migrationshintergrund. Abermals gilt: Unabhängig von Bildung und damit in einem gewissen Umfang auch vom sozioökonomischen Status, von der Urbanität des Wohnortes, vom Alter und vom Geschlecht weisen Personen mit Migrationshintergrund eine höhere Wahrscheinlichkeit auf, öffentlich zu fahren. Woran das liegt, kann schwer beurteilt werden. Vielleicht ist es doch ein sozioökonomischer Faktor, der durch die Bildung nicht restlos abgebildet wird oder vielleicht ist es ein spezifischer Wiedereffekt mit einer besonders hohen Attraktivität des ÖPNV, der ebenfalls durch den Urbanisierungsgrad nur teilweise dargestellt wird. Diese Fragen kann das Modell nicht beantworten.

Die bivariaten Zusammenhänge von Alter und Bildungsstand werden auch im multivariaten Fall bestätigt, der Nettoeinfluss bleibt aber vor allem bei der Bildung gering und zeigt in keine eindeutige Richtung. Bei Personen mit einer mittleren Schulbildung zeigt sich im Vergleich zu Universitätsabsolventen eine deutlich reduzierte Wahrscheinlichkeit der ÖPNV-Benutzung. Junge Menschen (unter 30 Jahre) weisen eine fast drei Mal so hohe Wahrscheinlichkeit auf, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, als Pensionisten, die wiederum öfter öffentlich fahren als die 30- bis 60-Jährigen, deren ausgeprägter Hang zum Auto sich bereits bivariat gezeigt hat.

4.4.2 Nutzung des Autos

Die nächste binäre logistische Regression bezieht sich auf die tägliche oder mehrmals wöchentliche bzw. monatliche Nutzung des Autos als Lenker. 71% der österreichischen Bevölkerung benutzen das Auto regelmäßig als Lenker, 29% nicht. Bivariat zeigten sich Zusammenhänge mit dem Alter, dem Urbanisierungsgrad und dem Geschlecht. Mit dem Alter sank die reale Nutzungsintensität des Autos, ebenso in Regionen mit einem hohen und mittleren Urbanisierungsgrad. Schließlich zeigte sich bivariat, dass Männer einen deutlich höheren autoorientierten Mobilitätsindex aufweisen als Frauen.

Tabelle 8: Binäre logistische Regression – Inanspruchnahme des Autos als Lenker

	Regressions-koeffizientB	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Geschlecht (REF: Mann)	-,790	180752,212	1	,000	,454
Bildung					
REF: FH, Universität		332139,692	3	,000	
Pflichtschule	-1,387	175452,520	1	,000	,250
Mittlere Schulbildung	-,211	5102,352	1	,000	,810
AHS, BHS	-,016	23,244	1	,000	,984
Urbanisierung					
REF: niedrig		306363,136	2	,000	
Hoch	-1,174	274959,899	1	,000	,309
Mittel	-,277	12216,554	1	,000	,758
Migrationshintergrund (REF: ohne)	-,222	10874,875	1	,000	,801
Alter					
REF: 60 Jahre und älter		169100,741	3	,000	
15 bis unter 30 Jahre	-,023	84,485	1	,000	,978
30 bis unter 45 Jahre	,891	112942,486	1	,000	2,437
45 bis unter 60 Jahre	,598	58026,627	1	,000	1,818
Konstante	2,797	363798,638	1	,000	16,398

Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

Die wichtigsten Ergebnisse des logistischen Regressionsmodells sind folgende:

Ein ausgeprägter Einflussfaktor ist auch multivariat das Geschlecht, wobei die bivariate Beschreibung weiterhin Gültigkeit besitzt: Männer weisen eine höhere Nutzungsintensität des Autos auf und zwar auch dann, wenn alle Faktoren (Wohnort, Alter etc.) konstant gehalten werden. Die Wahrscheinlichkeit, ein Auto als Lenker regelmäßig zu benutzen, verringert sich bei den Frauen um 55% im Vergleich zu den Männern. Umgekehrt erhöht sich bei Frauen die Wahrscheinlichkeit, Beifahrerin zu sein, um 86% im Vergleich zu den Männern, abermals bei Konstanzhaltung aller anderen Faktoren. Dies verweist aber auf ein anderes Modell, nämlich auf die „Inanspruchnahme des Autos als Beifahrer“, welches hier nicht weiter ausgeführt werden soll.

Ein weiterer wichtiger Faktor ist wiederum die räumliche Kontextvariable „Urbanisierungsgrad“. Je ländlicher der Wohnort strukturiert ist, desto höher liegt die Inanspruchnahme des Autos zur Erledigung der Mobilität im täglichen Leben und zwar unabhängig von allen anderen Einflussfaktoren. Das Fehlen eines attraktiven Alternativangebots durch öffentliche Verkehrsmittel zwingt viele zum motorisierten Individualverkehr, auch wenn sie diesen vielleicht meiden würden.

Der von der Bildung ausgehende Einfluss auf die Nutzungsintensität des Autos zeigt in die erwartete Richtung: Mit steigender Bildung und damit auch mit höherem Einkommen steigt auch die Nutzungsintensität des Autos. Autobenutzung ist ein über alle sozialen Gruppen hinweggehendes Phänomen, steigt aber deutlich mit der Erhöhung der abgeschlossenen Schulbildung an. Die Wahrscheinlichkeit der regelmäßigen Autobenutzung ist bei Pflichtschulabsolventen um rund 75% geringer als in der Referenzkategorie der Hochschulabsolventen. Diese ausgeprägte Trennschärfe ist im Vergleich zu mittlerer Schulbildung bzw. Maturaniveau nicht mehr gegeben.

Schließlich ist als viertwichtigster Erklärungsfaktor für die reale Benutzung des Autos als Lenker im Alltag der Migrationshintergrund anzuführen. Je eher ein Migrationshintergrund vorliegt, desto seltener wird ein Auto als Lenker benutzt, und zwar auch dann, wenn Alter, Bildung, Geschlecht und der räumliche Kontext konstant gehalten werden. Das überrascht in zweierlei Hinsicht. Erstens: es gibt einen autonomen Faktor „Migrationshintergrund“ bei der Erklärung des Mobilitätsverhaltens, der sich nicht restlos durch sozioökonomische und demographische Variablen verdrängen lässt. Und zweitens weist dieser Faktor in eine nicht erwartete Richtung, denn mit dem Migrationshintergrund erhöht sich die Realnutzung des Autos nicht, im Gegenteil, ein Migrationshintergrund senkt die Wahrscheinlichkeit der Autobenutzung als Lenker um den Faktor 0,80. Wohlgedacht: Es geht bei dem Mikrozensus nicht um die Frage, ob man ein Auto besitzt, sondern um die Nutzungsintensität. Theoretisch kann es ja sein, dass man ein Auto besitzt, es aber nie benutzt, die beiden Aspekten wären also zu trennen. Die Hypothese, dass Personen mit Migrationshintergrund in einem vergleichbaren Ausmaß ein Auto besitzen, dieses aber aufgrund der merkbaren Unterhaltungskosten seltener benutzen, kann also weder verworfen, noch bestätigt werden. Auch das Regressionsmodell zur Nutzung des Autos als Mitfahrer zeigt keine diesbezüglich erhöhte Wahrscheinlichkeit für Migranten.

Der Einfluss des Alters auf die Wahrscheinlichkeit der regelmäßigen Autobenutzung zeigt eklatante Unterschiede nach Alterskategorien. Prinzipiell gilt: Je höher das Alter ist, desto stärker sinkt das Realmaß der Nutzung des Autos zur Bewältigung der täglichen Mobilität, was sicherlich auch damit zusammenhängt, dass ältere Menschen, insbesondere dann, wenn sie im Ruhestand sind, nicht mehr täglich zum Arbeitsort gelangen müssen. Mit dem Alter sinkt eben auch das Gesamtausmaß an (notwendigen) Mobilitäten. Im Detail haben junge Menschen eine etwas geringere Wahrscheinlichkeit regelmäßig ein Auto zu nutzen (Faktor 0,978) als Über-60-Jährige, was sicherlich mit der Leistbarkeit und dem aktuellen Trend „Weg vom Auto“ in den jüngeren Generationen im Zusammenhang steht. 30- bis 45-Jährige weisen dann eine um das 2,5-fach erhöhte Wahrscheinlichkeit im Vergleich zu über 60-Jährigen auf, bei den 45- bis 60-Jährigen sinkt dieser Faktor auf 1,8.

4.4.3 Nutzung des Fahrrads

Die letzte, hier vorgestellte binäre logistische Regression bezieht sich auf die tägliche oder mehrmals wöchentliche bzw. monatliche Nutzung des Fahrrades. 49% der österreichischen Bevölkerung benutzen das Fahrrad regelmäßig, 51% nicht. Bivariat zeigten sich ähnliche Zusammenhänge wie beim Autofahren: Mit dem Alter sank die reale Nutzungsintensität des Fahrrades, ebenso in Regionen mit einem hohen und mittleren Urbanisierungsgrad. Schließlich zeigte sich bivariat, dass Männer deutlich häufiger Fahrrad fahren als Frauen.

Auch bei der multivariaten Analyse der Fahrradnutzung ist das Geschlecht ein wichtiger Einflussfaktor. Die Wahrscheinlichkeit, das Fahrrad als Verkehrsmittel regelmäßig zu benutzen, liegt bei Frauen um 25% unter jener der Männer. Unabhängig von allen anderen Faktoren steigen Männer öfters auf den „Drahtesel“. In eine ähnliche Richtung wirkt der Effekt der Bildung. Je höher die abgeschlossene Schulbildung ist, desto größer wird die Wahrscheinlichkeit auch ein Fahrrad zu benutzen, wobei keine Aussage getroffen werden kann, ob sich diese gestiegene Nutzungsintensität auf den Freizeitbereich bezieht oder auch die täglichen Fahrten zur Arbeit oder zum Einkaufen einschließt. Die Wahrscheinlichkeit, ein Fahrrad intensiver zu nutzen, steigt im ländlichen, dünn besiedelten Raum im Vergleich zu den Städten ebenfalls deutlich an.

Tabelle 9: Binäre logistische Regression – Inanspruchnahme des Fahrrades

	Regressions- koeffizientB	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Geschlecht (REF: Mann)	-,284	33925,475	1	,000	,752
Bildung					
REF: FH, Universität		44034,526	3	,000	
Pflichtschule	-,570	39302,541	1	,000	,566
Mittlere Schulbildung	-,355	21576,946	1	,000	,701
AHS, BHS	-,203	5203,736	1	,000	,816
Urbanisierung					
REF: niedrig		44445,404	2	,000	
Hoch	-,317	29220,616	1	,000	,729
Mittel	,068	1186,407	1	,000	1,071
Migrationshintergrund (REF: ohne)	-,148	6228,435	1	,000	,863
Alter					
REF: 60 Jahre und älter		56704,958	3	,000	
15 bis unter 30 Jahre	,320	20320,476	1	,000	1,377
30 bis unter 45 Jahre	,396	33197,606	1	,000	1,485
45 bis unter 60 Jahre	,477	50022,088	1	,000	1,612
Konstante	,537	20977,216	1	,000	1,711

Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

Auf der anderen Seite wirkt sich der Migrationshintergrund vermindern auf die Wahrscheinlichkeit aus, ein Fahrrad zu benutzen. Das deckt sich mit den bisher gewonnenen Erkenntnissen. Fahrradfahren stellt auch nach Kontrolle aller anderen Einflussfaktoren nicht das bevorzugte Fortbewegungsmittel bei Personen mit Migrationshintergrund dar, ebenso nicht bei Personen im fortgeschrittenen Alter. Oder anders formuliert: Der „prototypische“ Fahrradfahrer ist jung, gebildet, männlich, weist keinen Migrationshintergrund auf und lebt im ländlichen Raum.

5. Ausblick

Die vorliegende Studie hat eine integrations- und verkehrspolitisch wichtige Frage aufgegriffen, nämlich die nach dem Mobilitätsverhalten und der Verkehrsmittelwahl der österreichischen Bevölkerung unter besonderer Berücksichtigung des Migrationshintergrundes. Diese Frage ist bisher defizitär bearbeitet worden, obwohl aus integrationspolitischer Perspektive die Mobilitätsmöglichkeiten der zugewanderten Bevölkerung eine wesentliche Voraussetzung für ihre gesellschaftliche Teilhabe darstellt und gesellschaftliche Teilhabe wiederum als ein Kernelement für eine gelungene Integration betrachtet werden kann. Wer mobilitätsbenachteiligt ist, welche Gründe dafür auch immer verantwortlich zu machen sind, der hat möglicherweise weniger Chancen, einen Arbeitsplatz zu finden und einer Erwerbstätigkeit nachzugehen und der ist auch sehr viel mehr auf die unmittelbare Nachbarschaft als Wahrnehmungs- und Handlungsraum beschränkt. Mobilität sollte daher auch aus integrationspolitischen Gründen für breite Bevölkerungsgruppen, auch für jene mit Migrationshintergrund leistbar sein und bleiben.

Die Studie basiert auf einer Analyse der vorhandenen Literatur sowie auf einer statistischen Auswertung des Mikrozensus 3/2011, der ein Ad-Hoc-Modul mit drei zentralen Fragen zum täglichen Mobilitätsverhalten und zur Einstellung gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln enthält. Letzteres wurde aufgrund der erkenntnisleitenden Fragestellung nur gestreift, die Fragen der Nutzungsintensität der Verkehrsmittel bildeten den Kern der Analyse, deren Besonderheit eben darin bestand, die Antworten mit dem Migrationshintergrund der Befragten gekreuzt zu haben.

Als eines der wesentlichen Ergebnisse zeigt sich die klare Tendenz, dass die Bevölkerung mit Migrationshintergrund seltener das Auto (oder das Motorrad) benutzt und zwar unabhängig vom Alter, Geschlecht, der Schulbildung, dem Wohnort und der Aufenthaltsdauer. Im Gegenzug erweisen sich die Befragten mit Migrationshintergrund als Personen mit einer erhöhten Nutzungsaффinität gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln. Diese Zusammenhänge bleiben auch dann erhalten, wenn andere Merkmale konstant gehalten werden, um damit, statistisch gesehen, vergleichbare Gruppen an Befragten, die sich nur hinsichtlich des Migrationshintergrundes unterscheiden, vergleichen zu können. Je eher ein Migrationshintergrund vorliegt, desto seltener wird ein Auto und desto häufiger ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt, und zwar auch dann, wenn Alter, Bildung, Geschlecht und der räumliche Kontext konstant gehalten werden

Das Ergebnis überrascht in zweierlei Hinsicht: Es gibt offensichtlich einen autonomen Faktor „Migrationshintergrund“ bei der Erklärung des Mobilitätsverhaltens, der sich nicht restlos durch sozioökonomische und demographische Variablen verdrängen lässt. Und zweitens weist dieser Faktor in eine nicht erwartete Richtung, denn mit dem Migrationshintergrund erhöht sich die Realnutzung des Autos nicht, im Gegenteil, ein Migrationshintergrund senkt die Wahrscheinlichkeit der Autobenutzung als Lenker und Beifahrer. Wohlgemerkt: Es geht im Rahmen des Mikrozensus nicht um die Frage, ob man ein Auto besitzt, sondern um die Nutzungsintensität. Theoretisch kann es ja sein, dass jemand ein Auto besitzt, es aber nie benutzt, die Hypothese, dass Personen mit Migrationshintergrund in einem vergleichbaren Ausmaß ein Auto besitzen und auch eine vergleichbare Autoaffinität aufweisen, das Auto aber aufgrund der merkbaren Unterhaltungskosten seltener benutzen, kann also weder verworfen, noch bestätigt werden. Daher erscheint eine gezielte Befragung von Personen mit Migrationshintergrund notwendig, denn die Frage nach dem Besitz, der Verfügbarkeit, aber auch der emotionalen Einstellung zum Auto kann

aus dem vorhandenen Datenmaterial definitiv nicht beantwortet werden. Die Autoren des Berichts schlagen daher weiterführende Erhebungen und Analysen vor.

Literatur

- Backhaus, K. et al., 2000. *Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung*. Berlin – Heidelberg – New York: Springer.
- BAMF, 2012. *Türkische Frauen lernen Fahrradfahren*. Online unter www.bamf.de
- Beckmann, J. D. & K. G. Konstadinos, 2008. Immigration, residential location, car ownership, and commuting behavior: a multivariate latent class analysis from California. *Transportation* 35/5: 655-671.
- Breuss, J., 2010. Förderung der Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer mit Migrationshintergrund. Analyse des Unfallgeschehens in Wien. *Zeitschrift für Verkehrsrecht* 55/6: 220-224.
- Clark, W. A. & W. W. Wang, 2008. *The car, immigrants and poverty: implications for immigrant earnings and job access*. University of California, Los Angeles.
- Department for Transport UK, 2010. *National Travel Survey: 2010 – Travel by car availability, income, ethnic group and household type and NS - SEC*. London.
- Harms, L., 2007. Mobilität ethnischer Minderheiten in den Stadtgebieten der Niederlande. *Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften* 46/2: 78-94.
- Hautzinger, H., Taussaux-Becker, B. & M. Pfeiffer, 1996. Mobilität der ausländischen Bevölkerung. *Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre*, Band 3. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen „Mensch und Sicherheit“. Heft 59. Bremerhaven.
- Heisz, A. & G. Schellenberg, 2004. *Public Transit Use Among Immigrants*. Statistics Canada, Ottawa.
- Kasper, B., Reutter, U. & S. Schubert, 2007. Verkehrsverhalten von Migrantinnen und Migranten - eine Gleichung mit vielen Unbekannten. *Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften* II/46: 62-77.
- Lau, S., 2007. *Towards inclusive public transport: Immigrant mothers and their daily mobility*. Toronto.
- Milota, E., 2005. *Umweltbedingungen, Umweltverhalten, Ergebnisse des Mikrozensus Dezember 2003*. Statistik Austria. Wien.
- Suhl, K. & J. Welsch, 2012. *Wie mobil sind Migrantinnen und Migranten im Alltag? Ergebnisse einer empirischen Erhebung. ILS-Trends 2*. Dortmund.
- Suhl, K., Welsch, J. & U. Reutter, 2012. *How is mobility behaviour affected by a migrant background? Proceedings REAL CORP 2012*. Schwechat.
- Statistik Austria (Hg.), 2012. *Verbrauchsausgaben. Sozialstatistische Ergebnisse der Konsumerhebung 2009/2010*. Wien.
- Statistik Austria, 2013a. *Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2011. Ergebnisse des Mikrozensus*. Wien.
- Statistik Austria, 2013b. *Standard-Dokumentation Metainformationen (Definitionen, Erläuterungen, Methoden, Qualität zu Mikrozensus ab 2004)*. Wien.
- Sungyop, K., 2009. Immigrants and transportation: An analysis of immigrant worker's work trips. *Cityscape: A Journal of Policy Development and Research* 11/3: 155-169.
- Tsang, F. & C. Rohr, 2011. *The impact of migration on transport and congestion*. Technical report, prepared for the Migration Advisory Committee. Cambridge, United Kingdom.

- Wegscheider-Pichler, A., 2009. Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2007, Ergebnisse des Mikrozensus 2007. Statistik Austria. Wien.
- Weil, S., 2009. Endlich lernt auch Mama Rad fahren. Offenbacher Post, 24.6.2009.
- Wittowsky, D., 2013. Wie mobil sind Migrantinnen und Migranten im Alltag? Vortrag im Rahmen von „Hauptsache Vollgas – Vorurteile zu Mobilität und Migration“, ÖAMTC, Mai 2013.

Anhang

Der Mikrozensus 2011: Grundprogramm und Ad-hoc Modul

Stichprobe

Der Mikrozensus ist eine Stichprobenerhebung zu Beschäftigung und Arbeitslosigkeit, die in Österreich – so wie in allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union – seit dem Ende der 1960er Jahre durchgeführt wird und seither einige Male neu strukturiert wurde.¹⁹ So auch im Jahr 2004, als einige EU-Regulative zur Umsetzung anstanden und so beispielsweise von einer vierteljährlichen auf eine kontinuierliche Erhebung umgestellt wurde. Die Ergebnisse werden nunmehr vierteljährlich publiziert. Der Gegenstand des Mikrozensus sind Personen in Privathaushalten²⁰ sowie Haushalte, Familien und Wohnungen unter Berücksichtigung der gesamten österreichischen Wohnbevölkerung. Die Stichprobe wird aus dem Zentralen Melderegister mit einem Umfang von 0,5% (21.000 Wohnungen) gezogen. Jeder Haushalt wird im Abstand von drei Monaten insgesamt fünf Mal befragt, und zwar zu allen Personen, die in der Wohnung leben, wobei Fremdauskünfte für nicht anwesende Haushaltsmitglieder zulässig sind. Das Grundprogramm enthält neben basisdemographischen Fragen und solchen zur Bildung ausgedehnte Fragenbatterien zur Erwerbstätigkeit sowie zu Wohnungsmerkmalen.

Das Grundprogramm wird jedes Jahr durch ein sogenanntes Ad-hoc-Modul ergänzt. In diesem zusätzlichen Fragenprogramm werden aktuelle erwerbs- und sozialstatistische Themen behandelt, die zwecks Vergleichbarkeit auch in den meisten anderen europäischen Ländern erhoben werden. Beispielhafte Themen sind „Übergang vom Erwerbsleben in den Ruhestand“ (2012), „Arbeitsunfälle und arbeitsbezogene Gesundheitsprobleme“ (2013), „Eintritt junger Menschen in den Arbeitsmarkt“ (2009) oder etwa die „Arbeitsmarktsituation von Migrantinnen und Migranten in Österreich“ (2008). Während die Teilnahme am Grundprogramm verpflichtend ist, erfolgt die Beantwortung der Fragen zum Sonderprogramm auf freiwilliger Basis, eine Tatsache, die aufgrund teilweise niedriger Beteiligungen zu einem Problem bei Auswertung und Interpretation führen kann.

Umweltthemen werden seit 1970 in die Sonderprogramme zum Mikrozensus einbezogen. Alle drei bis fünf Jahre wurde die Bevölkerung seither zur Einschätzung der Umweltbedingungen in ihrem Wohnbereich sowie zu konkretem Umweltverhalten befragt. Fragen zur Mobilität wurden dabei erstmals im Mikrozensus 2003 gestellt (vgl. Milota 2005). Das letzte Mal wurde das Modul im dritten Quartal 2011 erhoben, dieses stellt die Basis der vorliegenden Untersuchung dar. Konkret beinhaltet das Ad-Hoc-Modul drei Fragen zum täglichen Mobilitätsverhalten und zur Einstellung gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln und richtete sich an alle Personen ab einem Alter von 15 Jahren. Nachdem die klassische Volkszählung, die Fragen zum Mobilitätsverhalten beinhaltet hatte, durch eine Registerzählung ersetzt wurde, kommt diesem Ad-Hoc-Modul eine

¹⁹ Die methodischen Ausführungen zum Mikrozensus beruhen auf Statistik Austria 2011 und 2013.

²⁰ Anstaltshaushalte wie Pflegeheime, Gefängnisse und Internate werden im Rahmen des Mikrozensus nicht berücksichtigt.

besondere Bedeutung zu, denn sie stellt die einzige breite und amtliche Erhebung in diesem Bereich dar.²¹

Gewichtung

Für das Sonderprogramm des Mikrozensus gibt es eigene Gewichte²² zur Hochrechnung der Ergebnisse auf die Gesamtbevölkerung, die auch im Folgenden angewendet werden. Der Vergleich zwischen dem Mikrozensus und den Daten aus dem Bevölkerungsregister zeigt, dass die Hochrechnung für die Staatsbürgerschaft den Zahlen aus dem Bevölkerungsregister entspricht, beim Geburtsland gibt es jedoch eine Unterschätzung der im Ausland Geborenen.

Ausländische Wohnbevölkerung und Migrationshintergrund

Für die vorliegende Studie sollen die Staatsbürgerschaft und der Migrationshintergrund herangezogen werden. Während die ausländische Staatsbürgerschaft definitorisch einigermaßen klar ist, muss der Begriff des Migrationshintergrundes kurz erläutert werden. In der Literatur gibt es eine Vielzahl an Definitionen für den Migrationshintergrund, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll. Statistik Austria folgt jedenfalls der aktuellen UNECE²³-Definition: Im Falle von Personen mit Migrationshintergrund wurden beide Elternteile im Ausland geboren, Angehörige der Ersten Generation wurden selbst im Ausland geboren, Personen der Zweiten Generation sind in Österreich zur Welt gekommen.

In der nachfolgenden Analyse wird die Definition leicht modifiziert angewandt. Eine Person hat demnach einen Migrationshintergrund, wenn mindestens eine der folgenden vier Dimensionen „Ausland“ umfasst: eigener Geburtsort, eigene Staatsbürgerschaft, das Geburtsland der Mutter sowie das Geburtsland des Vaters. Zur ersten Generation werden ausschließlich Personen gezählt, die selbst im Ausland geboren wurden, unabhängig von der Staatsbürgerschaft und dem Geburtsland der Eltern. Die zweite Generation umfasst alle Personen, die in Österreich geboren

²¹ Das Ad-Hoc-Modul kann mit dem Grundprogramm verknüpft werden, sodass eine Analyse nach soziodemographischen Merkmalen und damit auch nach dem Migrationshintergrund, sowie nach anderen Variablen, wie dem Urbanisierungsgrad, möglich ist. Damit können die zentralen Forschungsfragen der vorliegenden Studie beantwortet werden: Welches Mobilitätsverhalten haben Migrantinnen und Migranten? Welche Verkehrsmittel wählen sie im Alltag? Unterscheidet sich diese Wahl von jener der „alteingesessenen“ Bevölkerung? Welchen Einfluss haben sozioökonomische Faktoren (Bildungsgrad, Beruf, Wohnort), Alter, Aufenthaltsdauer oder auch das Geschlecht im Mobilitätsverhalten? Gibt es vielleicht auch relevante Unterschiede aufgrund des migrantischen Hintergrundes aus verschiedenen Herkunftsregionen?

²² Die Berechnung erfolgte laut Angaben von Statistik Austria folgendermaßen: Das freie Hochrechnungsgewicht (N/n) wurde mittels iterativer proportionaler Anpassung an die folgenden drei Verteilungen aus dem Mikrozensus Grundprogramm des 3. Quartals 2011 angepasst:

- Bevölkerungsverteilung nach Bundesland, Geschlecht und fünfjährigen Altersklassen;
- Bevölkerungsverteilung nach Bundesland und Staatsbürgerschaft (Österreich, EU-15, Sonstige);
- Bevölkerungsverteilung nach Erwerbsstatus (1=Selbständige und Mithelfende in der Landwirtschaft, 2=Selbständige und Mithelfende in Gewerbe u. Industrie, 3=Arbeiter(in), 4=Angestellte, Beamte, Vertragsbedienstete, freie DN, 5=Arbeitslos, 6=Pensionist(in), 7=Nicht berufstätige Haushaltsführende, 8=Schüler(in)/Student(in), 9=Sonstige).

²³ United Nations Economic Commission for Europe.

wurden und/oder eine österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und/oder von denen zumindest ein Elternteil im Ausland zur Welt kam.

Tabelle 10: Migrationshintergrund der Bevölkerung über 15 Jahre, nach Statistik Austria und der hier verwendeten Definition, auf Basis des Sonderprogramms Mikrozensus 03/2011

	Statistik Austria	Eigene Definition
Ohne Migrationshintergrund	84,6	76,6
Mit Migrationshintergrund	15,5	23,4
Darunter:		
Erste Generation	12,8	13,8
Zweite Generation	2,7	9,6
Insg. in %	100,0	100,0
Insg. absolut	7.089.649	7.089.649

Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

Tabelle 10 enthält eine Übersicht über die Bevölkerung nach dem Migrationshintergrund nach der Definition von Statistik Austria sowie nach der im vorliegenden Bericht verwendeten Definition. Vor allem die zweite Generation ist anteilmäßig bedeutender, da im Gegensatz zur Definition von Statistik Austria auch Personen berücksichtigt wurden, von denen nur ein Elternteil im Ausland zur Welt kam.

Non-Response-Analyse

Bevor Analysen des Sonderprogramms durchgeführt werden können muss geklärt werden, ob sich diejenigen, die das Sonderprogramm beantwortet haben von jenen signifikant unterscheiden, die nicht teilnehmen wollten. Dies ist notwendig, um die Generalisierbarkeit der Ergebnisse kritisch zu begleiten. Rein statistisch wird der Non-Response durch unterschiedliche Gewichtungen der antwortenden Personen ausgeglichen, sodass eine verlässliche Hochrechnung auf die Grundgesamtheit möglich ist, es ist dennoch wichtig zu analysieren, welche Personengruppen das Ad-Hoc Modul beantwortet und welche es nicht beantwortet haben.

Bei der Analyse des Non-Response ist aber Folgendes zu beachten: Die Grundgesamtheit beinhaltet ungewichtet 45.248 Respondenten. Im Zuge der Erhebung wurden die Respondenten von den Interviewern gefragt, ob sie das Sonderprogramm beantworten wollen. Ziel war es, rund 7.000 Teilnehmer und Teilnehmerinnen am Sonderprogramm zu gewinnen. Nachdem diese Zahl erreicht war, wurde die Erhebung zum Sonderprogramm beendet. Nicht erfasst wurde, ob Respondenten gefragt wurden, ob sie am Sonderprogramm teilnehmen, aber die Teilnahme verweigert haben oder ob sie erst gar nicht gefragt wurden.

Um dennoch die Struktur der Personen beurteilen zu können, die sich am Sonderprogramm beteiligt hatten, werden die Befragten nach Alter, Geschlecht und Bildungsstatus im Sonderprogramm (Teilnehmer) mit den Nichtteilnehmern und der Gesamtstichprobe verglichen

Was sich dabei zeigt ist Folgendes: Die Teilnehmer am Sonderprogramm sind etwas älter als in der Stichprobe insgesamt. Besonders die 45- bis unter 60-Jährigen haben sich öfters bereit erklärt, das Sonderprogramm zu beantworten. Hinsichtlich der Geschlechterverteilung ergeben sich keine nennenswerten Unterschiede. Das Verhältnis Männer zu Frauen ist im Sonderprogramm sehr

ähnlich zur Gesamtstichprobe. Deutlichere Unterschiede zeigen sich jedoch bei der höchsten abgeschlossenen Schulbildung der Respondenten. Offensichtlich waren die Pflichtschulabsolventen weniger daran interessiert, den zusätzlichen Fragebogen auszufüllen, während alle anderen Befragten den Sinn, zusätzliche Fragen zum Umweltverhalten zu beantworten, eingesehen haben und sich motivieren ließen. Die nachträgliche Gewichtung hat dieses unterschiedliche Antwortverhalten aber wieder ausgeglichen.

Tabelle 11: Vergleich der Alters- und des Geschlechterstruktur – Teilnehmer und Nicht-Teilnehmer des Ad-hoc-Moduls

	Teilnehmer	Nicht-Teilnehmer	insgesamt
Altersgruppen			
Unter 30 Jahre	14,9	23,5	22,0
30 bis unter 45 Jahre	26,8	24,9	25,2
45 bis unter 60 Jahre	32,2	24,6	26,0
60 Jahre und älter	26,1	26,9	26,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Geschlecht			
Männer	47,2	48,8	48,5
Frauen	52,8	51,2	51,5
Schulbildung			
Pflichtschule	15,6	27,6	25,5
Lehre, mittlere Schulbildung	52,4	47,4	48,3
AHS, BHS	17,2	14,3	14,8
Fachhochschule, Universität	14,9	10,6	11,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0

Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 03/2011, eigene Berechnungen.

Das Merkmal Urbanisierungsgrad

Grad der Urbanisierung der Europäischen Kommission nach Gemeinden

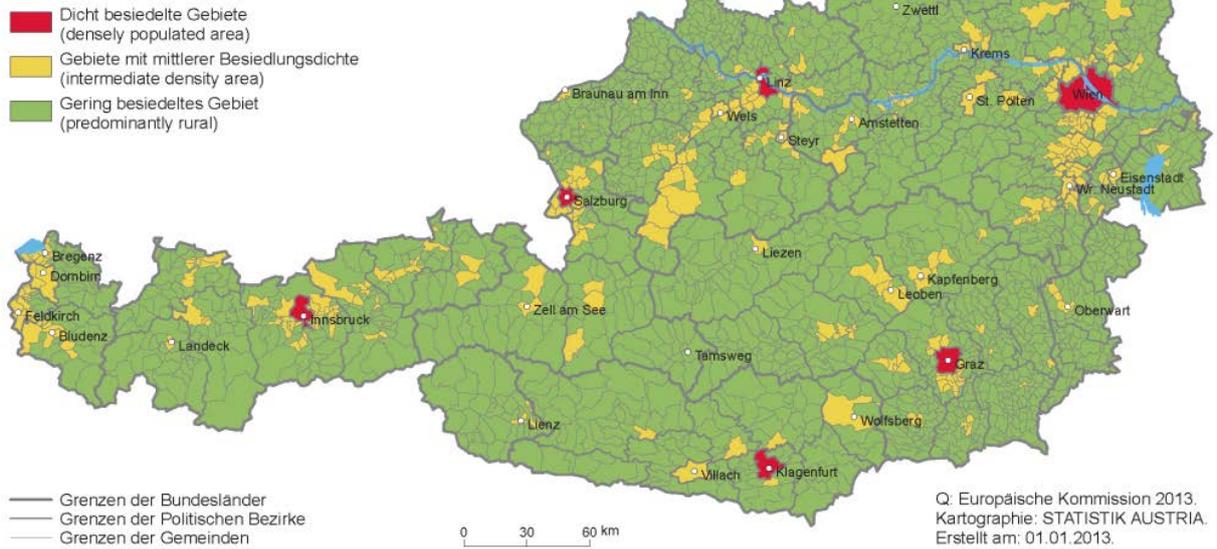


Tabelle 12: Bevölkerung (15 und mehr Jahre) nach dem Migrationshintergrund und dem Urbanisierungsgrad 2011

	Bev. insg.	Ohne MH	Mit MH insg.	1. Gen.	2. Gen.
Hohe Bevölkerungsdichte	37,6	31,7	57,0	62,2	49,6
Mittlere Bevölkerungsdichte	24,5	25,2	22,0	17,1	29,0
Niedrige Bevölkerungsdichte	37,8	43,1	21,0	20,7	21,4
Insg. in %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Insg. abs. in 1.000	7.090	5.432	1.657	980	677

Quelle: Sonderprogramm MZ03/2011, Gewichtung für Sonderprogramm; eigene Berechnung.