



Ermittlung von Mobilitätsbedürfnissen bei sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen

Bearbeiter M.Sc. Kerstin Huber

Verkehrsökologische Schriftenreihe

Heft 1 /2016

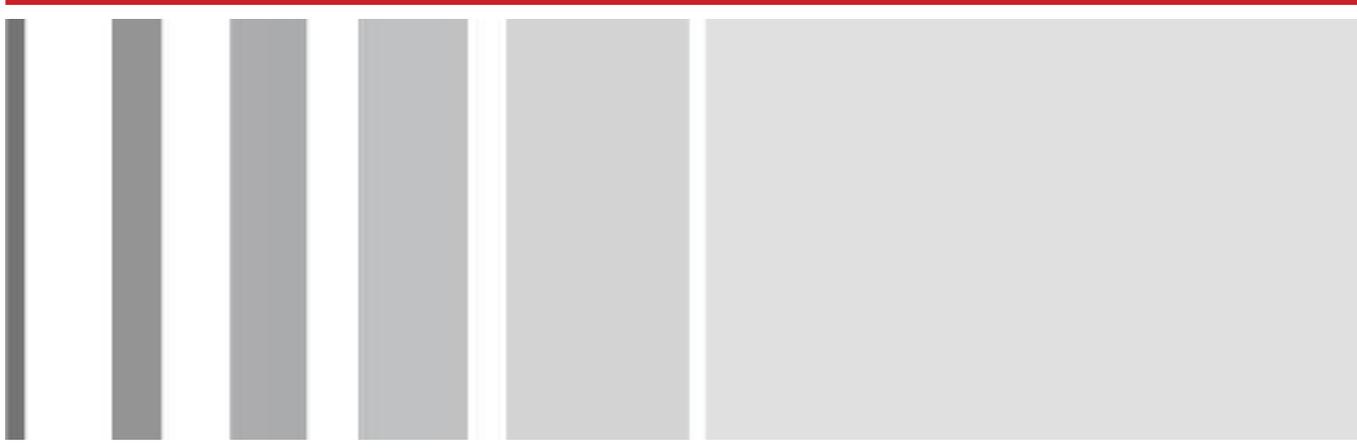
Herausgeber



TU Dresden
Lehrstuhl für Verkehrsökologie
Prof. Dr. Ing. Udo J. Becker
Dipl. Wirtsch.-Ing. Julia Gerlach

Stand

Dresden, den 24.02.2016



Autor:

M. Sc. Kerstin Huber

Herausgeber:

Prof. Dr. UdoJ. Becker

Dipl.-Wirtsch.-Ing. Julia Gerlach

Technische Universität Dresden
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Lehrstuhl für Verkehrsökologie
01062 Dresden

Telefon: (0351) 463-36566

Telefax: (0351) 463-37718

E-Mail: verkehrsoekologie@tu-dresden.de

www.verkehrsoekologie.de

Als wissenschaftliches elektronisches Dokument veröffentlicht auf dem
Hochschulschriftenserver der Sächsischen Landesbibliothek – Staats- und
Universitätsbibliothek Dresden (SLUB)

Masterarbeit eingereicht: 2015

Veröffentlicht: 2016

Bevorzugte Zitierweise: Huber, Kerstin. 2016. Ermittlung von Mobilitätsbedürfnissen bei sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen. Masterarbeit am Lehrstuhl für Verkehrsökologie, TU Dresden (2015). In: Verkehrsökologische Schriftenreihe 1/2016.

Vorwort

Verkehrsaktivitäten stehen in vielfältigen Wechselwirkungen mit ihrem wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Umfeld. Der Lehrstuhl für Verkehrsökologie beschäftigt sich in Forschung und Lehre mit diesen Wechselwirkungen, denn nur eine zusammenfügende Betrachtung kann sinnvolle und tragfähige Lösungen ergeben. Übergeordnetes Ziel aller Arbeiten des Lehrstuhls ist entsprechend der offiziellen Widmung, „zur Verringerung der Umweltbelastungen aus dem Verkehr beizutragen“. Schwerpunkte sind dabei Arbeiten zur Umsetzung einer nachhaltigeren Verkehrsentwicklung, die in folgenden Themenschwerpunkten konkretisiert werden:

- a) Emissionsfaktoren im Straßenverkehr und bei anderen Verkehrsträgern, Fahrmuster sowie Verkehrssituationen und ihre Bestimmung
- b) Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs, Kostenwahrheit, Internalisierungsansätze
- c) Nachhaltige Verkehrsentwicklung: Auswirkungen, Verfahren, Konsequenzen
- d) Forschungsschwerpunkt Rad- und Fußverkehr
- e) Energie und CO₂ im Verkehr, Energieflussmodelle und kumulierte Energieaufwände
- f) Verkehr in Entwicklungsländern
- g) Umweltbildung, Monitoring und Evaluation

Die Ergebnisse der dazu durchgeführten Untersuchungen sowie ausgewählter studentischer Arbeiten sollen im Rahmen dieser „Verkehrsökologischen Schriftenreihe“ einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Damit möchten wir einerseits die fachliche Diskussion zu Problemstellungen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und andererseits den offenen Zugang zu Wissen und Informationen unterstützen.

Die in dieser Ausgabe vorgestellte Masterarbeit von Frau Kerstin Huber beschäftigt sich intensiv mit dem aktuellen Forschungsstand hinsichtlich der Zusammenhänge und Messung von mobilitätsbedingter Exklusion. Sie umfasst eine umfangreiche Aufarbeitung der aktuell parallel existierenden theoretischen Zugänge zu diesem Thema sowie eine Darstellung empirischer Arbeiten und deren Ergebnisse. Als Vorbereitung für eine geplante Erhebung von Mobilitätsbedürfnissen sozial schwächer gestellter Personen in Dresden führte Frau Huber außerdem Experteninterviews durch. Erfragt wurden insbesondere zu berücksichtigende Besonderheiten bei der Ansprache der Zielgruppe, der Fragebogengestaltung und der zu erfragenden Inhalte.

Insgesamt kann die Arbeit der interessierten Öffentlichkeit damit als wertvolle Informationsquelle dienen und weitere Arbeiten in dem genannten Gebiet inspirieren. Aus diesem Grund möchten wir Frau Kerstin Huber für die überaus engagierte und genaue Bearbeitung der Themenstellung danken.

Dresden, 24.02.2016

Udo Becker, Julia Gerlach

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	v
Tabellenverzeichnis	vi
Abkürzungsverzeichnis	vii
1 Executive Summary	1
2 Einleitung	3
3 Bedürfnisse, Lebensqualität, Wohlbefinden, Lebenszufriedenheit	7
3.1 Gegenüberstellung und Zusammenführung der Begriffe	7
3.2 Heuristischer Rahmen zur Konzeptualisierung	8
3.3 Interdisziplinärer Überblick verschiedener Verständnisse von Wohlbefinden	10
3.4 Definition von Mobilität	14
3.5 Wirkungszusammenhänge zwischen Mobilität und Wohlbefinden	15
3.6 Der Zusammenhang in unterschiedlichen theoretischen Ansätzen	16
3.7 Festlegungen für diese Arbeit	19
4 Soziale Benachteiligung	21
4.1 Soziale Ungleichheit	21
4.2 Exklusion	22
4.2.1 Spaltung in Innen und Außen	22
4.2.2 Drei wesentliche Merkmale sozialer Exklusion	23
4.2.3 Räumliche Aspekte sozialer Benachteiligung	24
4.3 Exklusion und Verkehrsbenachteiligung	25
4.3.1 Mobilitätsarmut	25
4.3.2 Wirkungszusammenhang zwischen Mobilität und sozialer Exklusion	26
4.3.3 Ursachen mobilitätsbedingter sozialer Exklusion	28
4.3.4 Risikogruppen (mobilitätsbedingter) sozialer Exklusion	29
4.4 Theoretische Empfehlungen für zukünftige Forschungsvorhaben	31
4.5 Bestimmung der Zielgruppe des Befragungsinstrumentes	31
5 Darstellung, Vergleich und Kritik verschiedener Erhebungsmethoden	33
5.1 Messung von sozialer Exklusion	34
5.1.1 Objektive Indikatoren zur Messung sozialer Exklusion	36
5.1.2 Objektive Indikatoren zur Erhebung von Risikofaktoren	39
5.1.3 Subjektive Einschätzung von sozialer Exklusion	39
5.1.4 Empfehlungen aus der Theorie zur Messung sozialer Benachteiligung	41
5.2 Messung von Mobilitätsbenachteiligung	42
5.2.1 Mobilitätsbasierte Indikatoren	43
5.2.2 Indikatoren zur Teilhabe an Aktivitäten	44
5.2.3 Erreichbarkeitsindikatoren	46

5.2.4	Selbst berichtete Probleme, Präferenzen und (Un-)Zufriedenheit	48
5.2.5	Dynamische Messungen	51
5.2.6	Empfehlungen aus der Theorie zur Messung von Mobilitätsbedürfnissen und -benachteiligung	52
5.3	Messung von Lebensqualität, Wohlbefinden, Lebenszufriedenheit	53
5.3.1	Messung von Wohlbefinden	54
5.3.2	Messung von hedonischem Wohlbefinden	54
5.3.3	Messung von eudämonischem Wohlbefinden	59
5.3.4	Gleichzeitige Messung von hedonischem und eudämonischem Wohlbefinden	60
5.3.5	Prioritäten für Einflussfaktoren auf Lebensqualität	61
5.3.6	Satisfaction with Travel Scale	62
5.3.7	Empfehlungen aus der Theorie für die Messung von Wohlbefinden, Lebensqua- lität, Lebenszufriedenheit	64
5.4	Methodische Empfehlungen für zukünftige Forschungsarbeiten	65
5.4.1	Kombination qualitativer und quantitativer Methoden	65
5.4.2	Kombination subjektiver und objektiver Indikatoren	65
5.4.3	Zeitlicher Aspekt subjektiver Messungen	66
6	Überblick über zentrale Studienergebnisse	69
6.1	Zusammenhang zwischen Mobilität, sozialer Exklusion und Wohlbefinden	69
6.2	Zufriedenheit und Präferenzen hinsichtlich Erreichbarkeit	72
6.3	Zusammenhänge zwischen sozialer Benachteiligung, Erreichbarkeitsproblemen und Ver- kehrsverhalten	73
6.4	Unerfüllte Bedürfnisse nach (Freizeit)Aktivitäten und Mobilität	76
6.5	Abweichung subjektiver Indikatoren von objektiven Lebensumständen	78
7	Methoden	79
7.1	Das Experteninterview	79
7.1.1	Zweck von Experteninterviews	79
7.1.2	Formen von Experteninterviews	80
7.1.3	Dimensionen von Expertenwissen	81
7.1.4	Bestimmung von Experten	82
7.1.5	Experteninterview als offenes Leitfadeninterview	83
7.1.6	Mögliche Verfahren zur Auswertung von Experteninterviews	85
7.1.7	Sozialwissenschaftliche Anforderungen an Auswertungsverfahren	87
7.2	Das Experteninterview innerhalb dieser Untersuchung	88
7.2.1	Begründung der Methodenwahl	88
7.2.2	Auswahl der Experten	88
7.2.3	Leitfaden der Experteninterviews	89
7.2.4	Transkription und Auswertung	89
7.3	Forschungsleitende Fragestellungen	90

8	Erkenntnisse für die Erhebung von Mobilitätsbedürfnissen und -armut	93
8.1	Mangelnde Partizipation der Zielgruppe	93
8.1.1	Fehlende Kompetenzen für die Teilnahme	93
8.1.2	Fehlende Bereitschaft zur Teilnahme	94
8.1.3	Identifikation von Benachteiligungen	95
8.1.4	Ungeeignete Datenbasis	96
8.2	Häufig auftretende Einstellungen und Eigenschaften sozial Benachteiligter	96
8.2.1	Schlechte Fähigkeiten zur Artikulation von Bedürfnissen und Problemen	96
8.2.2	Dynamik der Wertmaßstäbe	97
8.2.3	Bewertung hypothetischer Situationen	99
8.2.4	Wahrheitsgemäße Beantwortung der Fragen	100
8.3	Rückschlüsse für das Forschungsdesign	100
9	Empfehlungen für ein Forschungsdesign	103
9.1	Definition des Untersuchungsgebietes	103
9.2	Eingrenzung der Zielgruppe	104
9.3	Erhebungsmodus und Befragungsform	105
9.3.1	Allgemeine Anforderungen und Empfehlungen	105
9.3.2	Empfohlener Erhebungsmodus	106
9.3.3	Vorschlag für ein abgestuftes Verfahren	108
9.3.4	Empfehlungen zur Befragungsform	109
9.4	Reise- und Aktivitätstagebücher	110
9.4.1	Die Day-Reconstruction-Method und das Problem der Adaption	110
9.4.2	Einschätzungen und Empfehlungen der Experten zu Tagebuch-Methoden	111
9.4.3	Weitere Empfehlungen zu Tagebüchern	112
9.5	Empfehlungen zur Formulierung von Fragen	113
9.6	Empfehlungen zur Gestaltung von Skalen	115
9.7	Notwendigkeit eines Pretests	117
9.8	Empfehlungen zur Messung von sozialer Exklusion	118
9.8.1	Sichtweise der Experten auf soziale Exklusion	118
9.8.2	Ausgestaltung der Messung	119
9.9	Empfehlungen zur Messung von Mobilitätsbenachteiligung	120
9.10	Empfehlungen zur Messung von Wohlbefinden	122
9.11	Allgemeine Hinweise für das Forschungsdesign	123
10	Schlussfolgerungen und Ausblick	125
10.1	Ergebnisse zu den Fragestellungen	125
10.2	Notwendige Forschungsschritte	125
10.3	Gesellschaftliche Verantwortung der Verkehrsplanung und -wissenschaften	126
Anhang A		127
Anhang B		141

Abbildungsverzeichnis

1	Vier Lebensqualitätstypen	9
2	Die Wahrnehmung sozialer Ausgrenzung - Einflussfaktoren und Wirkungsmechanismen	40
3	Melbourne Needs Gap und potentieller Aktivitätsraum für Studienteilnehmer 5000134	48
4	Positive and Negative Affect Schedule (PANAS)	55
5	Koordinatensystem und drei Möglichkeiten der Bewertung von Wertigkeit	56
6	Beispiele für die SPANE Methode	56
7	Antwortskala des Personal Well-Being Index	57
8	Anwendungsbeispiel für die STS	63
9	Studienergebnisse zu Zufriedenheit und Präferenzen hinsichtlich Erreichbarkeit	72
10	Mangelhafte Erreichbarkeit und Sozialstruktur	74

Tabellenverzeichnis

1	Überblick über verschiedene theoretische Ansätze zu Wohlbefinden	11
2	Konzeptionelle Verbindungen zwischen Wohlbefinden und Mobilität	17
3	Dimensionen sozialer Exklusion	24
4	Ursachenebenen von Mobilitätsarmut	28
5	Eurobarometer 74.1, Frage QA35: subjektive Einkommenssituation	41
6	Eurobarometer 74.1, Frage QA36: subjektive Bewertung des eigenen Konsums	41
7	Arten von Aktivitäten und deren Zusammenhang mit den Bedürfnisdimensionen nach ALLARDT (1993)	45
8	Schwierigkeiten bei der individuellen Mobilität	49
9	Repräsentative Zielorte	50
10	Übersicht zu Möglichkeiten für die Messung eudämonischen Wohlbefindens	60
11	Gründe für unerfüllte Aktivitätswünsche aus Sicht der Befragten beim Forschungsprojekt FRAME	77
12	Kategorien für die Auswertung der Experteninterviews	143

Abkürzungsverzeichnis

BHPS	British Household Panel Survey
BMFSFS	Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BWBS	Beliefs about Well-Being Scale
CVM	Contingent Valuation Method
DRM	Day Reconstruction Method
EMA	Ecological momentary Assessment
ESM	Experience Sampling Method
EVS	Einkommens- und Verbrauchsstichprobe
FCO	Forced Car Ownership
IMD	Index of Multiple Deprivation
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
QEWB	Questionnaire for Eudaimonic Well-Being
PANAS	Positive and Negative Affect Schedule/ Scale
PWI	Personal Well-Being Index
PWS	Personal Well-Being Scale
SDT	Self-Determination Theory
SCAS	Swedish Core Affect Scale
SPANES	Scale of Positive and Negative Experience
SPWB	Scales of psychological Well-Being
STS	Satisfaction with Travel Scale
SWB	Subjective Well-Being
SWLS	Satisfaction with Life Scale
VISTA	Victorian Integrated Survey of Travel and Activity
WTP	Willingness-to-pay

1 Executive Summary

Bisher finden subjektive Bewertungen von Erreichbarkeiten durch individuelle Verkehrsnutzer in den Verkehrswissenschaften und der Verkehrsplanung noch kaum Beachtung. Objektive Maßzahlen bestimmen einen Großteil der Theorie und Praxis. Auch die Zusammenhänge zwischen Mobilität und Wohlbefinden einerseits und zwischen Mobilität und gesellschaftlicher Inklusion andererseits sind noch wenig erforscht. Insbesondere im Hinblick auf benachteiligte, von Exklusion betroffene Menschen bestehen große Wissenslücken.

Diese Arbeit sucht sich theoretisch und methodologisch den Mobilitätsbedürfnissen sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen anzunähern, um zu helfen, die vorherrschenden Defizite abzubauen. Ergebnis soll ein umfassender Katalog aus Empfehlungen für ein Forschungsdesign sein, der zukünftigen wissenschaftlichen Projekten Anleitung bietet. Neben der interdisziplinären Studie wissenschaftlicher Literatur stellen Experteninterviews die zentrale methodische Herangehensweise dar.

Obschon für das Forschungsdesign bei bisherigen Forschungsarbeiten zu thematisch verwandten Themenstellungen vielfach Anleihen genommen werden können, muss ein eigenes methodisches Vorgehen gestaltet werden. Denn Eigenschaften, die häufig bei sozial Benachteiligten vorkommen, machen ein ganz der Zielgruppe angepasstes Verfahren notwendig.

Zahlreiche weitere Schritte, insbesondere Testläufe der methodischen Empfehlungen, werden notwendig sein, um Mobilitätsbedürfnisse angemessen erheben zu können.

2 Einleitung

„Die Menschen müssen tagelang in den Notunterkünften ausharren. Medien berichten von Vergewaltigungen, Plünderungen und Überfällen. Erst nach und nach wird das volle Ausmaß der Katastrophe sichtbar. 80 Prozent der Stadt sind überschwemmt. Zehntausende von Häusern werden überflutet und stehen zum Teil wochenlang unter Wasser. Mehr als 1.800 Menschen sterben“ (SEYNSCHE 2015).

Noch zehn Jahre nach Hurrikan Katrina sind die verheerenden Ereignisse in New Orleans Sinnbild für eine der größten Naturkatastrophen der jüngsten Zeit. Doch die Geschehnisse des 29. August 2005 und der folgenden Tage und Wochen geben nicht nur Beispiel für die Gefahren, die dem Menschen von der Natur drohen. Sie stehen auch Zeugnis für die gravierenden Ungerechtigkeiten des US-amerikanischen Klassensystems, das vor allem die schwarze Bevölkerung diskriminiert und nicht nur Lebens-, sondern auch Überlebenschancen ungleich vergibt:

„Etwa eine Million Menschen aus New Orleans und den umgebenden Küstenorten machen sich auf den Weg nach Norden, ins geschützte Landesinnere. Auf den Highways bilden sich kilometerlange Staus.

In der Stadt selbst bleiben nur die, die nicht weg wollen und jene, die nicht weg können – weil sie kein Auto besitzen und ihnen das Geld für Bus- oder Zugtickets fehlt. Für sie wird eine behelfsmäßige Notunterkunft im Superdome eingerichtet“ (SEYNSCHE 2015).

Ein derart drastisches Szenario wie in New Orleans, bei dem finanzielle Einschränkungen Teilen der Bevölkerung die Beine gebunden und eines der wichtigsten menschlichen Bedürfnisse – das Bedürfnis nach Schutz und Sicherheit, nach Flucht vor Gefahren – verwehrt haben, ist für Deutschland glücklicherweise kaum vorstellbar.

Nichtsdestotrotz gibt es auch hierzulande zahlreiche Menschen, die aus unterschiedlichsten Gründen benachteiligt sind und denen viele Möglichkeiten versperrt sind. Aufgrund der wichtigen Bedeutung, welche eine gute Mobilität für die Erfüllung der Ansprüche der heutigen Gesellschaft einnimmt, die so viel unterwegs sein will und muss wie noch in keiner Epoche zuvor, liegt es nahe, einen Zusammenhang zwischen Mobilität und einem „guten Leben“ zu vermuten.

Bisher ist der Bereich Mobilität und Verkehr in Deutschland aber weitgehend aus der Debatte um die Polarisierung der Gesellschaft ausgeklammert, „obwohl es Anzeichen dafür gibt, dass Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, in vielen Bereichen des täglichen Lebens Benachteiligungen erfahren“ (RUNGE 2005: 3).

Ähnlich eingeschränkt gilt auch auf Seiten der Verkehrsplanung vielen nach wie vor die Verbesserung der Erreichbarkeit verschiedener, allgemein als essentiell erachteter Zielorte als oberste Maxime. Pauschal wird angenommen, dass allen Verkehrsteilnehmern am besten geholfen ist, wenn der zeitliche und monetäre Aufwand ihrer Mobilität reduziert wird.

Vergessen wird in dieser Perspektive, dass Verkehrsplanung in erster Linie der Erfüllung menschlicher Bedürfnisse dienen muss und dass diese Bedürfniserfüllung nicht automatisch dadurch verbessert wird, indem Geschwindigkeiten erhöht und Entfernungen optimiert werden. Die Fragen, die sich die Verkehrswissenschaften stellen müssen, wollen sie ihrem gesellschaftlichen Auftrag gerecht werden, lauten: Welches sind die Bedürfnisse der Menschen, durch deren Befriedigung sich ihre Lebensqualität erhöht? Tragen der vermeintlich immer größer werdende Aktivitätsraum der Bevölkerung und

die Beschleunigung der Mobilität tatsächlich dazu bei, dass die Einwohner Deutschlands glücklicher werden? Wodurch kann allen Gesellschaftsmitgliedern eine Teilhabe an befriedigender Alltagsmobilität ermöglicht werden? Denn die Verbesserung von Verkehr und Mobilität ist nie ein Ziel für sich, sondern immer nur vermittelnder Zwischenschritt. Das Bedürfnis nach Mobilität ist für die meisten Menschen ein abgeleitetes Bedürfnis, dessen Befriedigung vornehmlich angestrebt wird, um dadurch zugänglich gemachte andere Bedürfnisse zu erfüllen. (vgl. BECKER/ GERIKE 2008: 6; DE GROOT/ STEG 2008: 80)

Der Fokus dieser Arbeit liegt auf Bevölkerungsgruppen, die aus unterschiedlichen Gründen als sozial benachteiligt gelten. Bei diesen Gruppen handelt es sich um Menschen, die im Vergleich zum durchschnittlichen Verkehrsnutzer größere Mängel in verschiedenen Lebensbereichen erfahren, deren Bedürfnisbefriedigung also verstärkter Optimierung bedarf. Durch eine verbesserte Mobilität können zahlreiche Faktoren, die sozialer Benachteiligung entgegenwirken, unterstützt werden. Andersherum können Benachteiligungen im Verkehr Mängel in anderen gesellschaftlichen Feldern verstärken.

Somit steht die Verkehrsplanung fraglos in der Verantwortung, sich mit sozialer Benachteiligung zu befassen und die Bedürfnisse Betroffener so gut als möglich in ihre Arbeit zu integrieren. Sie muss nachfragen, welche Mobilitätsbedürfnisse tatsächlich vorliegen und darf nicht von pauschalen Annahmen und Erfahrungswerten ausgehend handeln. Unterdrückte, nicht stattfindende Wege sind in der Betrachtung des Ist-Zustandes nicht zu sehen. Ebenso wenig, wie erzwungene von außen nicht von freiwilliger Mobilität unterschieden werden kann. Doch gerade diese benachteiligten Menschen sind in Untersuchungen und Befragungen vielfach kaum repräsentiert, sodass über ihre Bedürfnisse erhebliche Unklarheit vorherrscht.

Allgemein ist es nicht einfach, zu ermitteln, worin die Bedürfnisse von Menschen bestehen und noch schwieriger zu beantworten, auf welche Art Bedürfnisse am besten befriedigt werden sollen. Zwar kann generell davon ausgegangen werden, dass es Grundbedürfnisse gibt, die für alle Menschen erfüllt sein müssen, und auch Grundbedürfnisse, die sich aus dem jeweiligen kulturellen und gesellschaftlichen Rahmen beinahe zwingend für jedes Gesellschaftsmitglied ableiten.

Allerdings stellt die Natur von Bedürfnissen eine an ihnen orientierte Planung vor große Herausforderungen: „Needs differ between individuals and change for any given individual over the course of life. Balances reached in the area of needs satisfaction are relative and unstable” (BECKER/ GERIKE 2008: 7). Diese Variabilität zum einen, aber auch die Gefahr einer potentiellen Bevormundung durch unhinterfragte, vermeintlich allgemeingültige Annahmen, machen es zur Notwendigkeit, Bedürfnisse direkt bei den Verkehrsnutzern zu erfragen. Nur so kann man sich dem Anspruch annähern, für Menschen zu planen, veränderte Prioritäten wahrzunehmen und Lebensbedingungen zu verbessern. Dass dies kein leichtes Unterfangen ist, ist offenkundig. Nicht nur die Dynamik der Bedürfnisse ist ein Hindernis, auch verschiedenartige Schwierigkeiten der Individuen, sich über das, was sie brauchen und wollen, bewusst zu sein und dies dann einem Fragenden verständlich zu machen, erschweren die Ermittlung von Bedürfnissen (vgl. BECKER/ GERIKE 2008: 10ff).

Ziel dieser Arbeit ist es daher, ein Forschungsdesign zu entwickeln, welches nicht nur Mobilitätsbedürfnisse im Allgemeinen erheben kann, sondern sich im Speziellen an sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen ausrichtet. Zu diesem Zweck werden die folgenden Schritte unternommen.

Zuerst wird in Kapitel 3 und Kapitel 4 aus der wissenschaftlichen Literatur der Verkehrswissenschaften, der Soziologie und der Psychologie ein theoretisches Fundament erarbeitet. Hierbei widmet sich

Kapitel 3 den Begriffen Lebensqualität, Wohlbefinden, Bedürfnis und Zufriedenheit sowie deren Wechselwirkungen. Hierauf folgt Kapitel 4, das sich mit sozialer Benachteiligung befasst. Definitionen und unterschiedliche Konzeptualisierungen werden vorgestellt und der Zusammenhang von sozialer Benachteiligung und Mobilität wird skizziert.

Kapitel 5 setzt sich mit verschiedenen Möglichkeiten auseinander, soziale Benachteiligung, Mobilitätsarmut und Lebensqualität zu operationalisieren und zu messen. Durch einen Vergleich der Vorteile und Schwierigkeiten der unterschiedlichen Methoden und vor dem Hintergrund der vorangehenden theoretischen Darstellungen werden erste Empfehlungen für ein Forschungsdesign ausgesprochen. Da es für die gewählte Zielsetzung kaum methodische Erfahrung und Standards gibt, wurden aus bisher durchgeführten Studien mit verwandtem thematischem Schwerpunkt viele wichtige Anregungen für das eigene Vorgehen abgeleitet. Diese werden in Kapitel 6 dargestellt.

Eine wichtige Informationsquelle über die Zielgruppe sozial Benachteiligter stellt eine Reihe von Experteninterviews dar, die mit Mitarbeitern¹ verschiedener sozialer Einrichtungen in Dresden durchgeführt wurden. Das methodische Vorgehen und die forschungsleitenden Hypothesen sind in Kapitel 7 beschrieben, wobei sich eine detaillierte Dokumentation der Interviews mit allen dazugehörigen Materialien teils im schriftlichen und teils im digitalen Anhang befindet. Die Ergebnisse der Interviews gehen vor allem in die Ausführungen in den Kapiteln 8 und 9 ein. Hierbei schildert Kapitel 8 Erkenntnisse über sozial Benachteiligte und methodische Fehlerquellen. Kapitel 9 fasst schließlich alle Überlegungen zu Empfehlungen zusammen, an denen sich ein Forschungsdesign zur Ermittlung von Mobilitätsbedürfnissen sozial Benachteiligter orientieren sollte.

Eine konkrete Ausgestaltung von Fragen, Skalen oder gar eines kompletten Fragebogens muss unterbleiben, weil die Experteninterviews diesbezüglich nicht die erhofften Hinweise in ausreichender Form erbracht haben. Da der Umfang dieser Arbeit sich bereits mit den notwendigen, vorbereitenden Ausführungen erschöpft, kann eine umfassende Auseinandersetzung mit methodischen Detailfragen hier nicht erfolgen. Des Weiteren müssen aufgrund der Heterogenität der Zielgruppe ohnehin für jedes Forschungsvorhaben Anpassungen getätigt und aufwändige, aber kaum vermeidliche Testläufe vorgenommen werden.

Abgerundet wird die Arbeit durch eine kurze Zusammenfassung, eine Diskussion und ein Fazit der Erkenntnisse in Kapitel 10.

¹Aus Gründen der besseren Lesbarkeit ist in diesem Text bei personenbezogenen Aussagen nur die männliche Sprachform gewählt worden. Die weibliche Sprachform ist jeweils eingeschlossen.

3 Bedürfnisse, Lebensqualität, Wohlbefinden, Lebenszufriedenheit

Dieses Kapitel nähert sich den Begriffen Lebensqualität, Wohlbefinden, Zufriedenheit und Bedürfnis an, die eng miteinander verwoben sind. Sie alle sind von Bedeutung für diese Arbeit, weil sie als möglicher Zugang gesehen werden zu dem, was Menschen brauchen und somit zu dem, was die Verkehrsplanung leisten sollte. Jedoch ist dies nicht der Ort, um die langjährigen, breiten und interdisziplinär geführten Debatten aufzugreifen, die um diese Konzepte kreisen. Vielmehr soll ein erstes Verständnis der Inhalte und Zusammenhänge geschaffen werden, mit dessen Hilfe Entscheidungen über die theoretische Perspektive dieses Untersuchungsvorhabens begründet werden können. Zu diesem Zweck werden beinahe ausschließlich Quellen aus den Verkehrswissenschaften herangezogen, die in ihrem bewusst eingegrenzten Blickwinkel auf die theoretischen Diskurse den Ansprüchen dieses Forschungsvorhabens gerecht werden.

3.1 Gegenüberstellung und Zusammenführung der Begriffe

Auf die Fragen, was ein Bedürfnis ist, wie es entsteht und befriedigt werden kann, gibt es zahlreiche Antworten. Dies verwundert nicht, adressieren sie doch wichtige Aspekte des menschlichen Selbst und Selbstverständnisses. Die Erklärungen dazu, wie sich Bedürfnisse entwickeln, variieren zwischen zwei Polen.

Einerseits lassen sich, zum Beispiel in Anlehnung an ABRAHAM MASLOW (MASLOW 1968) und die viel zitierte Maslowsche Bedürfnispyramide, Bedürfnisse ausgehend vom Individuum erklären. Dementsprechend wird angenommen, dass jeder Mensch prinzipiell die gleichen Bedürfnisse hat – physiologische Grundbedürfnisse sowie diesen untergeordnet emotionale, kognitive und soziale Bedürfnisse – deren Befriedigung die wichtigste Motivation für das Handeln darstellt. Im Einklang mit dieser Auffassung steht die folgende Definition, derzufolge Bedürfnisse die wichtigsten Handlungsanreize für den Menschen sind: „Needs are feelings of scarcity coupled with the attempt to get rid of such feelings. Needs stand behind any actions, and they are therefore crucial for everyday reflections and plans“ (BECKER/ GERIKE 2008: 9). Und auch die Definition von MANFRED MURCK (1982) ist dieser Perspektive zuzuordnen, der als Bedürfnis schlicht und strikt subjektiv „die von einem Individuum (vor sich selbst oder anderen) aufgestellte Aussage: 'Ich will einen bestimmten Gegenstand haben/ Zustand erreichen'“ (MURCK 1982: 133) festlegt.

Andererseits können Bedürfnisse aus den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen erklärt werden. Was ein Mensch braucht und möchte, leitet sich vor diesem Hintergrund aus sozialen Normen, Werten und Standards ab. Zwischen den beiden Polen vermittelnde Perspektiven erkennen an, dass Bedürfnisse in ihrer Entstehung und Befriedigung sowohl vom Individuum als auch seiner Umwelt beeinflusst sind, der Mensch also zugleich Subjekt wie Objekt ist. (vgl. BECKER/ GERICKE 2008: 10f; NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a: 3)

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, sind Bedürfnisse nicht stabil, sondern dynamisch und variabel. Entsprechend gibt es auch zwingend mehr als nur einen Weg, Bedürfnisse zu erfüllen, weshalb die gewählten Optionen stets auf ihre Wirkung geprüft und die positiven gegen die unweigerlich auftretenden negativen Konsequenzen abgewogen werden müssen. Nicht nur die Verkehrsplanung fragt sich vor diesem Hintergrund, ob es Grundbedürfnisse gibt, die für alle Menschen einer Gesellschaft als selbstverständlich gelten können und von denen ein Basislevel der Befriedigung abgeleitet werden

kann, welches fraglos angestrebt werden muss. (BECKER/ GERIKE 2008: 9)

In der Forschung der Verkehrswissenschaften, die dem Thema dieser Arbeit nahe steht, werden vornehmlich nicht Bedürfnisse ins Zentrum gerückt, sondern es dominieren Untersuchungen, die auf Wohlbefinden oder Lebensqualität ihren Schwerpunkt legen. Folgendes Zitat hilft eine Brücke von Bedürfnissen zu Lebensqualität und Wohlbefinden zu schlagen:

„Individual quality of life is a multidimensional construct, and may be defined as the extent to which important values and needs are fulfilled [...]. Quality of life refers to well-being, conceptualised either as the objective conditions of living of an individual, or as the person's experience of life“ (DE GROOT/ STEG 2008: 81),

also der subjektiven Bewertung des eigenen Lebens. Eine Unterscheidung zwischen Wohlbefinden und Lebensqualität, wie sie bei einigen Autoren vorgenommen wird, scheint nicht sinnvoll und kaum praktikabel, da sich beide mit dem beschäftigen, was unter einem „guten Leben“ verstanden werden soll (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 106). Des Weiteren wird Wohlbefinden bei vielen Autoren der Verkehrswissenschaften auch verstanden als Lebenszufriedenheit, Freude und Befriedigung von Präferenzen.

3.2 Heuristischer Rahmen zur Konzeptualisierung

Um mehr Struktur und Klarheit in die wissenschaftlichen Beiträge zu Lebensqualität, Wohlbefinden, Lebenszufriedenheit und Bedürfnissen zu bringen, bietet sich eine Orientierung an jenem heuristischen Rahmen an, den SUSANNE NORDBAKKE und TIM SCHWANEN (2014b) veröffentlicht haben. Zwar ist dort explizit von Wohlbefinden die Rede, aufgrund der oben gezeigten engen Zusammenhänge und auch weil die beiden Autoren Wohlbefinden und Lebensqualität als synonym verstehen (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 106), kann der Rahmen aber für alle Begrifflichkeiten gelten. Auch gehen in ihm die Kriterien anderer Kategorisierungen theoretischer Ansätze auf wie zum Beispiel die kurz skizzierte Unterscheidung verschiedener Perspektiven auf Bedürfnisse.

Der heuristische Rahmen identifiziert grundlegend drei Dimensionen, entlang derer die theoretischen Aussagen zu Wohlbefinden positioniert werden können. Dimension eins unterscheidet Ansätze, die Wohlbefinden als ein **subjektives Phänomen** betrachten von solchen, die es als ein **objektives Phänomen** einordnen.

„The subjective stance holds that an individual's perceptions and experiences are the foundation for evaluations of how well s/he lives. In contrast, in the objective perspective, well-being is established from the evaluation of the 'objective' circumstances in which people live, given (inherently normative) criteria based on values, goals or objectives“ (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 107).

Während Vertreter der objektiven Perspektive also überzeugt sind, das Wohlbefinden von Menschen durch eine Evaluierung der Lebensumstände messen zu können und dazu a priori Kriterien für Wohlbefinden definieren, respektiert die subjektive Position individuelle Wahrnehmungen und Erfahrungen. Die beiden unterschiedlichen Perspektiven können nicht mit der Verwendung objektiver oder subjektiver Messungen von Wohlbefinden gleichgesetzt werden, denn beispielsweise können objektive Bedingungen auch durch subjektive Einschätzungen ermittelt werden. Mittlerweile herrscht weitgehender Konsens darüber, dass subjektive und objektive Positionen einander ergänzen (DE GROOT ET AL. 2007: 221; NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 107; SCHWANEN/ WANG 2014: 834).

Zur Typisierung des Zusammenspiels von objektiven Lebensbedingungen und subjektivem Wohlbefinden wurden im Diskurs um Lebensqualität vier Wohlfahrtspositionen beziehungsweise Lebensqualitätstypen etabliert. Unabhängig vom heuristischen Rahmen sollen diese Typen vorgestellt werden, da sie zusätzlich eine Klärung der Begriffe unterstützen.

Unter dem Begriff **Well-Being** werden „im objektiven Sinne gute Lebensbedingungen, die von den Individuen auch als solche wahrgenommen werden und insgesamt zu einer positiven Bewertung der Lebensumstände führen“ (BÖHNKE 2005: 59f) gefasst.² Objektiv gute Lebensbedingungen, die dennoch mit negativen Empfindungen verbunden werden und zu eingeschränktem Wohlbefinden führen, werden mit dem Begriff **Dissonanz** bezeichnet. Von **Adaption** spricht man, wenn objektiv eingeschränkte Lebensumstände subjektives Wohlbefinden nicht negativ beeinflussen. Unter **Deprivation** schließlich versteht man Lebensumstände, in denen „nach objektiven Maßstäben die Lebensbedingungen prekär sind und auch subjektiv als solche wahrgenommen werden“ (BÖHNKE 2005: 60). Letztere Kategorie entspricht der Kombination objektiver und subjektiver Faktoren, welche mit der größten Wahrscheinlichkeit den Betroffenen ein Leben fernab des allgemeinen Wohlstandes bereitet (BÖHNKE 2005: 59f). Die folgende Abbildung stellt diese vier Kategorien schematisch dar:

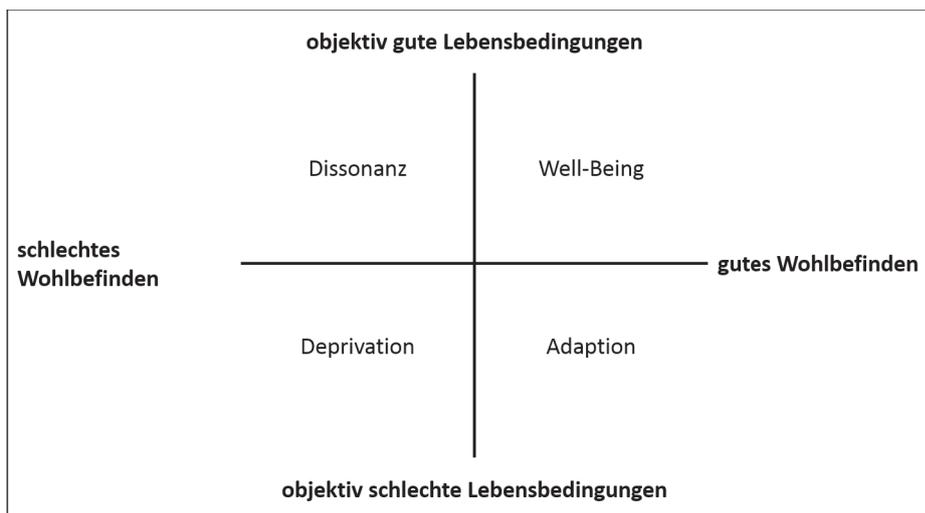


Abbildung 1: Vier Lebensqualitätstypen

Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an BÖHNKE 2005

Die wissenschaftliche Debatte konzentriert sich derzeit vor allem auf die Auseinandersetzung zwischen **hedonischer und eudämonoistischer Auffassung** von Wohlbefinden, die in Dimension zwei des heuristischen Rahmens einander gegenübergestellt werden. Hedonische Ansätze stehen in der Tradition des philosophischen Utilitarismus und basieren folglich auf der Überzeugung, dass Glück und Zufriedenheit die Grundlage für Wohlbefinden seien. Beides erlangten die Menschen mittels der Befriedigung von Präferenzen. Der Nutzen, den ein Individuum aus einer Handlung zieht, sei das

²Well-Being in diesem Zusammenhang beinhaltet bereits eine theoretische Festlegung, nämlich dass Wohlbefinden von objektiven und subjektiven Faktoren abhängt. Dies ist zwar die verbreitete Auffassung. Jedoch wird Wohlbefinden bei allen weiteren Darstellungen in diesem Kapitel als offener, facettenreicher Begriff gesehen, weil gerade dessen verschiedene theoretische Auslegungen gezeigt werden sollen.

Maß für erfahrenes Glück und Genuss. Diesen Nutzen suchten Menschen zu maximieren und trafen entsprechend ihre Entscheidungen (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 107).

Eine zentrale Kritik, die an dieser Haltung geübt werden kann, ist die Tatsache, dass die Resultate der Befriedigung von Präferenzen nicht unbedingt Wohlbefinden steigern. Etwa können Momente des Glücks durch den Verzehr von Schokolade mit einer langfristigen Verschlechterung der Gesundheit einhergehen, die Glück ins Gegenteil verkehrt. In Reaktion auf diesen Einwand unterscheiden einige hedonische Konzepte zwischen der langfristigen Lebenszufriedenheit und dem kurzfristigen Affekt (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 107).

Als Kontrast zur hedonischen Perspektive gilt die eudämonoistische Position, für die Wohlbefinden weit mehr ist als die schlichte Erfüllung von Präferenzen. Vorbild ist die Philosophie des Aristoteles, dem Glück als vulgäres Ideal galt und der demgegenüber die Erfüllung der besten Eigenschaften und der wahren Potentiale eines Menschen als wichtigstes Ziel und Weg zu Wohlbefinden beschreibt. Betont werden folglich aktives Wirken, Sinnstiftung und Zielstrebigkeit, im Gegensatz zum eher passiven Gefühlsstatus der hedonischen Haltung. Glück gilt nur als ein Element von vielen potentiell wertvollen Elementen von Wohlbefinden (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 107f).

Als letzte Dimension zur Unterscheidung von Auffassungen von Wohlbefinden und daraus abgeleiteten Messmethoden schlagen die Autoren die Kategorien **Universalismus und Kontextualismus** vor. Anders als in den anderen beiden Dimensionen können die meisten Konzeptualisierungen von Wohlbefinden nicht einer Kategorie komplett zugeordnet werden, weshalb Universalismus und Kontextualismus als Endpunkte eines Kontinuums verstanden sein sollen. Stark universalistische Positionen behaupten, dass Wohlbefinden stabil und damit unabhängig sei von Raum und Zeit sowie den Handlungen des Forschers. Zu dieser Position zählt auch die Annahme, dass es immer ein Minimum allgemeiner Bedingungen gebe, die für alle Menschen nützlich seien, gleich zu welcher Zeit und an welchem Ort. Dem anderen Ende des Kontinuums neigen sich Perspektiven zu, die den geographischen Kontext und die jeweilige Kultur als prägende Einflussfaktoren auf das Verständnis von Wohlbefinden hervorheben und auch die Bedeutung der Verfahren zur Erhebung von Wohlbefinden. (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 109).

3.3 Interdisziplinärer Überblick verschiedener Verständnisse von Wohlbefinden

Zwar kann eine Vielfalt der Denkweisen im Hinblick auf Wohlbefinden einen Gewinn für die Verkehrswissenschaften bedeuten, eine intensive Auseinandersetzung mit verschiedenen theoretischen Ansätzen muss aufgrund des begrenzten Umfangs dieser Arbeit aber unterbleiben. Nachfolgend sind in Tabellenform die von NORDBAKKE/ SCHWANEN (2014b) in einem umfassenden Literaturstudium identifizierten Ansätze³ aufgeführt und mit Hilfe des heuristischen Rahmens beschrieben. Da unterschiedliche Vertreter der Theorie abweichende Auslegungen repräsentieren können, sind die Zuordnungen in den Dimensionen nicht immer eindeutig. Einige der in verkehrswissenschaftlichen Studien häufig adressierten und im weiteren Verlauf relevanten Theorien werden dann in Kürze beschrieben.⁴

³Die beiden Autoren schließen einerseits theoretische Ansätze von Wohlbefinden aus, die nicht den Menschen als Individuum in den Blick nehmen, sondern Konzeptionen für Wohlbefinden von Gemeinschaften, Regionen oder Ländern beschreiben. Andererseits werden Konzepte von Armut und sozialer Exklusion nicht berücksichtigt, weil Definitionen hierzu meist implizit, auf Vorannahmen über das gute Leben basierten und somit ein Verständnis von Wohlbefinden diesen Definitionen voraussetze (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 106).

⁴Zu allen theoretischen Ansätzen finden sich kurze Einführungen bei NORDBAKKE/ SCHWANEN (2014b). Darüber hinaus wurde in der Tabelle auf Autoren für weiterführende Studien verwiesen.

Tabelle 1: Überblick über verschiedene theoretische Ansätze zu Wohlbefinden

	subjektiv/ objektiv	hedonisch/ eudämonisch	universalistisch/ kontextualistisch	Weiterführende Literatur
Utility Ansatz der Wirtschaftswissenschaften	subjektiv	hedonisch	stark bis leicht universalistisch	GASPER 2004; PHILIPS 2006
Hedonische Ansätze der Psychologie	subjektiv	hedonisch	stark bis leicht universalistisch	DIENER ET AL. 1985; DIENER/ KAHNEMAN/ SCHWARTZ 1999
Eudämonische Ansätze der Psychologie	subjektiv	eudämonisch	stark universalistisch bis hin zu leicht kontextualistisch	RYFF 1989; RYFF/ SINGER 2008
Basic Needs Ansatz	objektiv	(implizit) eudämonisch	von stark bis leicht universalistisch	MASLOW 1968; PHILIPS 2006
SLL (Scandinavian Level of Living) Ansatz	objektiv	eudämonisch	leicht universalistisch	ERIKSON/ UUSITALO 1987
Integral Needs Ansatz	beides	eudämonisch	leicht universalistisch	ALLARDT 1981; 1993
Capabilities Ansatz	objektiv	eudämonisch	von leicht kontextualistisch bis stark universalistisch	NUSSBAUM 2011; SEN 1993
HRQL (Health-Related Quality of Life) Ansatz	beides	mehr hedonisch als eudämonisch	leicht universalistisch	BOWLING 1995; PHILIPS 2006
Lay Views	subjektiv	kann beides sein	leicht kontextualistisch	BOWLING/ GABRIEL 2007
Ökologische Perspektiven: Person-Environment Fit Ansatz	beides	beides	stark bis leicht universalistisch	LAWTON 1983; HOLLAND/ KELLAHER/ PEACE 2011
Ökologische Perspektiven: Place-Based Ansatz	beides	beides	stark bis leicht kontextualistisch	ATKINSON/ FLEURET 2007; HALL 2010

Quelle: NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 109, zum Großteil ins Deutsche übersetzt und ergänzt um die Spalte „weiterführende Literatur“.

In der Tradition des Hedonismus steht der **SWB Approach** (Subjective Well-Being) der Psychologie. Er befasst sich sowohl mit mentalen als auch mit körperlichen Präferenzen und bestimmt Wohlbefinden häufig im Kontrast zwischen Freude und Schmerz. "The focus tends to be on satisfaction (in life in general or in a domain), as well as the presence of a positive mood and absence of a negative mood" (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 110). Vertreter des SWB Ansatzes unterscheiden also zwischen den Erfahrungen im Leben allgemein, worüber kognitive Urteile gebildet werden, und kurzzeitigen Launen und Stimmungen, welche affektive Reaktionen sind. Oftmals werden diese beiden Erfahrungen als Glück zusammengefasst. Darüber hinaus gilt als Voraussetzung für Zufriedenheit die Möglichkeit, über materielle und immaterielle Ressourcen zu verfügen. Da Untersuchungsteilnehmer bei den Erhebungen individuelle Bewertungen vornehmen und persönliche Eindrücke erfragt werden, handelt es sich bei den eingesetzten Messmethoden um subjektive Methoden in subjektiver Perspektive. Der SWB Approach neigt sich eher dem Pol des Universalismus zu. (ERIKSSON ET AL. 2011: 168; NORDBAKKE/SCHWANEN 2014b: 110)

Dieser Ansatz wird vielfach angewendet, auch in den Verkehrswissenschaften. Die Mehrheit der empirischen Studien zum Zusammenhang von Wohlbefinden und Verkehr orientiert sich an der hedonischen Perspektive. Diese Studien folgen der Annahme, dass „self reported satisfaction with transport mobility may provide a valuable account, as it enables individuals to ascertain for themselves whether their transport mobility options are satisfactory to meet their personal needs and preferences“ (STANLEY/VELL-BRODRICK 2013: 238). Entsprechend gibt es zahlreiche Untersuchungen, die Zufriedenheit messen, um darüber Rückschlüsse auf potentielle Mängel abzuleiten. Theoretisch berufen sie sich vor allem auf die Arbeiten von ED DIENER und DANIEL KAHNEMAN (DIENER ET AL. 1985; DIENER/KAHNEMAN/ SCHWARTZ 1999). (ERIKSSON ET AL. 2011: 168; NORDBAKKE/SCHWANEN 2014b: 110)

Eudämonische Ansätze in der Psychologie verzweigen sich in mehrere Denklinien. Der wohl bekannteste Strang der Theorie geht von CAROL RYFF (1989 und RYFF/ SINGER 2008) aus, die ein Modell der Selbstverwirklichung aufgestellt hat, welches aus den folgenden sechs Dimensionen von psychischem Wohlbefinden besteht:

- Persönliches Wachsen (*personal growth*),
- Autonomie (*autonomy*)
- Selbst-Akzeptanz (*self-acceptance*)
- Lebenssinn (*purpose in life*)
- Meistern der Umwelt (*environmental mastery*)
- positive Beziehungen mit anderen (*positive relationships with others*)

Dieses Modell wurde von inter-kulturell arbeitenden Psychologen in Frage gestellt, die kritisieren, dass es tief in westlichem Individualismus verwurzelt sei. Für Menschen aus Thailand seien beispielsweise die folgenden inter- und intrapersonellen Werte relevant für Wohlbefinden: Harmonie, Interdependenz, Respekt, Akzeptanz und Vergnügen.⁵ Die Arbeiten von RYFF gehen von der subjektiven Perspektive

⁵Weitere Informationen hierzu etwa bei INGERSOLL-DAYTON ET AL. (2004).

aus und können als universalistisch gelten, weiter gefasste Stoßrichtungen des Ansatzes können mehr in Richtung Kontextualismus tendieren (NORDBAKKE/SCHWANEN 2014b: 111).

Als Hybrid zwischen subjektiver und objektiver Perspektive gilt der **Integral Needs Approach**, der vom finnischen Soziologen ERIK ALLARDT (1981, 1993) begründet wurde. Der Integral Needs Approach definiert Wohlbefinden primär über die Befriedigung von Bedürfnissen. Er wendet sich gegen theoretische Perspektiven, die die materiellen Aspekte des Lebens zu stark betonten, denn Wohlbefinden ergebe sich nicht nur aus einer Anhäufung von objektiven Ressourcen. Im Gegenteil, Wohlbefinden bestimme sich entlang von drei Dimensionen, nämlich: haben (*to have*), lieben (*to love*) und sein (*to be*) (NORDBAKKE/SCHWANEN 2014b: 113).

To have umfasst das materielle Niveau des Lebens (*welfare*) und das Bedürfnis nach materiellen Ressourcen wie etwa Arbeit, Bildung und Geld. Die Dimension „to love“ beinhaltet nicht-materielle Aspekte des Lebens, insbesondere Bedürfnisse nach sozialen Beziehungen, Familie und Freundschaft. In die Dimension „to be“ fallen Bedürfnisse nach Selbstverwirklichung und nach einem positiven Selbstbild. Die Auswahl der Dimensionen macht deutlich, dass ALLARDT der eudämonischen Denkschule angehört. Der Integral Needs Approach wendet neben objektiven auch subjektive Indikatoren⁶ zur Messung an und ist sowohl der objektiven als auch der subjektiven Position zugewandt. Des Weiteren ist der Ansatz der Integral Needs leicht universalistisch, denn ALLARDT hält zwar fest, dass „needs are socially defined and can change, and no generic list of needs can be formulated for all times and places“ (NORDBAKKE/SCHWANEN 2014b: 113). Nichtsdestotrotz behauptet er aber „that in at least certain societies and groups there exists a modicum of agreement of what the most important needs are in at least some groups and societies“ (NORDBAKKE/SCHWANEN 2014b: 113).

Der **Capability Approach**, der auf die beiden bekannten philosophischen Denker MARTHA NUSSBAUM und AMARTYA SEN zurückgeht, ist eindeutig eudämonisch. SEN bestreitet die verbreitete Auffassung, Wohlbefinden sei lediglich ein subjektiver Zustand und leite sich allein aus dem Verfügen über Ressourcen ab. Gemäß der Arbeiten von SEN sind Ressourcen aber kein Selbstzweck, sondern nur Mittel zum Zweck und “the quintessence of well-being is the freedom to choose to live one kind of life or another” (NORDBAKKE/SCHWANEN 2014b: 113). Capabilities, im Deutschen übersetzt als Befähigungen, Verwirklichungschancen oder Entfaltungsmöglichkeiten, sind die “Verbindung von natürlichen Dispositionen und gesellschaftlichen Möglichkeiten” (HEINRICHS 2006: 174). Zwar sind materielle Ressourcen ein bestimmendes Element der Capabilities, die tatsächlich genossenen Freiheiten aber werden auch durch die Umstände bedingt, “die die Umsetzung von Gütern in Lebensweisen und Handlungen limitieren” (HEINRICHS 2006: 176). Die zentrale Forderung von SEN ist, dass jeder Mensch in die Lage versetzt werden soll, den eigenen subjektiven Vorstellungen des guten Lebens nachzugehen. Hierzu müssten alle Einschränkungen abgebaut werden, die den Menschen daran hindern, die in ihm angelegten Fähigkeiten zu entwickeln und ihnen gemäß zu leben. (BÖHNKE 2005: 56; HEINRICHS 2006: 174ff; NORDBAKKE/SCHWANEN 2014b: 113f)

Indem SEN beides – Freiheit und Potentiale hervorhebt – überbrückt er subjektive und objektive

⁶Was ein Indikator ist, lässt sich am besten vor dem Hintergrund der Erklärung des Begriffs Operationalisierung verstehen. Bei der Operationalisierung werden Begriffe, die ein Forschungsvorhaben ermitteln und erklären will, einer Messung zugänglich gemacht, weil sie für sich zu abstrakt, zu groß und damit nicht greifbar sind. Man kann auch sagen, die Begriffe werden in Forschungsoperationen oder Messanweisungen übersetzt. Indikatoren sind direkt beobachtbare, manifeste Variablen, wobei Variablen wiederum Ausprägungen bestimmter Merkmale auf einer Dimension sind. (DIEKMANN 2013: 193; ESSER/ HILL/ SCHNELL 2013: 120f; OPP 1999: 57). Indikatoren zeigen auf die Elemente der Begriffe hin, die sichtbar sind und machen dadurch Abstraktes messbar.

Perspektiven auf Wohlbefinden und da er überzeugt ist, dass das Verständnis von Wohlbefinden vom jeweiligen sozialen Kontext bedingt wird, können seine Thesen als dem Kontextualismus zugeneigt gelten. An diesem Punkt unterscheidet sich NUSSBAUM von SEN. Sie hat eine Liste mit universal wertvollen Capabilities aufgestellt, die ein Minimum definieren, welches unabhängig von Zeit und Ort für alle Menschen erfüllt sein sollte. Ihr Ansatz kann als objektiv deklariert werden (BÖHNKE 2005: 56; NORDBAKKE/SCHWANEN 2014b: 113f).

3.4 Definition von Mobilität

Noch ehe der Zusammenhang zwischen Lebensqualität und Mobilität erschlossen werden soll, folgt zunächst eine kurze Darstellung des hier verwendeten Verständnisses von Mobilität, einem in den Verkehrswissenschaften sehr unterschiedlich konzipierten Begriff.

Mobilität kann auf mehreren Ebenen beschrieben werden. Zum einen kann realisierte Mobilität, in Form konkret zurückgelegter Wege, von Mobilität als Möglichkeit oder Potential, beweglich zu sein, unterschieden werden. Beide Formen können wiederum jeweils in soziale⁷ und räumliche Mobilität aufgespalten werden, wobei nur die räumliche Mobilität für die Verkehrswissenschaften von direkter Relevanz ist.

Räumliche Mobilität umfasst einerseits die langfristige Wohnmobilität, andererseits die kurzfristige Alltagsmobilität. Letztere kann sich auf virtuellen Verkehr, wie die Nutzung von Medien oder den Nachrichtenverkehr, beziehen oder auf physische Alltagsmobilität, die eine tatsächliche Ortsveränderung beschreibt. Diese physische Alltagsmobilität ist für die Verkehrswissenschaften die wichtigste Kategorie von Mobilität (LUBECKI/ RUHM 2006b: 19).

Schwierig ist es, Mobilität und Verkehr strikt voneinander abzugrenzen, oft werden sie synonym verwendet. „Die physische Umsetzung von Bewegung im Raum erfolgt in Form von Verkehr. [...] Durch die Teilnahme am Verkehr wird die Umsetzung von Mobilitätswünschen und -bedürfnissen ermöglicht, um die Orte, an denen 'das Leben stattfindet', zu erreichen und an den dortigen Aktivitäten teilzunehmen“ (RUNGE 2005: 5). So verstanden ist Verkehr Mittel zum Zweck der Erfüllung von Mobilität. Entsprechend kann das Verkehrsverhalten, welches sich aus der Verkehrsteilnahme, der Verkehrsmittelwahl und dem Verkehrsaufwand zusammensetzt, als Maß verwendet werden, das Mobilitätsverhalten konkretisiert und damit Mobilität sichtbar und überprüfbar macht. Jedoch fällt auf, dass Mobilität als Möglichkeit zur Bewegung so nicht erfasst werden kann und daher anderer Operationalisierungen bedarf, wie zum Beispiel in Form von Führerscheinbesitz, gesundheitlichen Voraussetzungen oder der notwendigen kognitiven Kompetenzen (LUBECKI/ RUHM 2006b: 19f).

Mobilität nicht nur als reale Bewegung, sondern auch als Möglichkeit zu begreifen, stellt für diese Arbeit eine zentrale Weichenstellung dar. Denn möchte man ermesen, ob Individuen durch Mobilität hinreichend befähigt sind, ihre Bedürfnisse zu erfüllen, darf man den Blick nicht auf das beschränken, was geschieht. Im Gegenteil muss man danach suchen, was nicht geschieht, Bewegungen ermitteln, die nicht stattfinden, aber eigentlich stattfinden sollten. Daher bietet sich die Mobilitätsvorstellung von STEPHAN DAUBITZ (2013) an, der Mobilität als Möglichkeitsraum definiert. „Dieser Möglichkeitsraum konstituiert sich jeweils durch die räumlichen, physischen, sozialen und virtuellen Rahmen-

⁷Soziale Mobilität ist besonders für die Soziologie von Bedeutung. Man unterscheidet zwischen vertikaler Mobilität, welche sich etwa in beruflichem Auf- oder Abstieg manifestiert, und horizontaler Mobilität, die zum Beispiel einen Berufswechsel beschreibt (LUBECKI/ RUHM 2006b: 19).

bedingungen und deren subjektiver Wahrnehmung“ (DAUBITZ 2013: 117). Von dieser Definition lässt sich bereits an dieser Stelle der im weiteren Verlauf zugrunde gelegte Begriff der Mobilitätsarmut als „ein eingeschränkter Möglichkeitsraum potentieller Ortsveränderungen (Beweglichkeit) von Personen“ (DAUBITZ 2013: 117) definieren, dessen Facetten im folgenden Kapitel behandelt werden.

3.5 Wirkungszusammenhänge zwischen Mobilität und Wohlbefinden

Generell ist der Zusammenhang zwischen Mobilität und Wohlbefinden wenig erforscht, weshalb für viele Aussagen kaum hinreichende empirische Belege bürden und zahlreiche Aspekte ungeklärt sind (vgl. HENSHER ET AL. 2011: 789). Den Überlegungen von JONAS DE VOS ET AL. (2013) folgend kann die Beziehung aus der Theorie heraus über fünf verschiedene Möglichkeiten erklärt werden (DE VOS ET AL. 2013: 421f).

Die erste Möglichkeit beschreibt die Beobachtung, dass Individuen **auf dem Weg zu einem Ziel positive oder negative Gefühle** erfahren können. Ausschlaggebend sind hierbei zum Beispiel die Verkehrsmittelwahl, die konkreten Bedingungen des Verkehrs und seine Dauer. Laut Studien sind etwa aktive Bewegungsformen wie Fahrradfahren die Abwesenheit von Stress erzeugenden Faktoren und eher kurze Reisezeiten Garantien für Zufriedenheit (DE VOS ET AL. 2013: 422). Die Einschätzung der individuellen Zufriedenheit mit einer Fahrt bestimmt sich auch durch das jeweilige Fahrtziel. Je nachdem, ob mit dem Zielort positive oder negativer Erwartungen in Verbindung gebracht werden, können Wohlbefinden und Zufriedenheit mit der eigenen Mobilität zu- oder abnehmen. Auch allgemeine gesellschaftliche Rahmenbedingungen können einen Einfluss ausüben: „Satisfaction with being employed in a recession may also spill over to positive experience of work commutes“ (ETTEMA ET AL. 2013a: 255). (ETTEMA ET AL. 2013a: 255).

Die zweite Möglichkeit, einen positiven Zusammenhang zwischen Mobilität und individuellem Wohlbefinden nachzuweisen, beruht auf der folgenden Annahme: Mobilität erlaubt **Teilhabe an räumlich entfernten Aktivitäten**, welche wiederum dazu beitragen, dass Bedürfnisse befriedigt, soziale Bindungen gestärkt und persönliche Ziele verwirklicht werden. Partizipation wirkt sich, dieser Perspektive folgend, fördernd auf die kurzfristige Stimmungslage und auf die langfristige Lebenszufriedenheit aus. Zwar gibt es zahlreiche Aktivitäten, die in der eigenen Wohnung ausgeübt werden können und daher keine Notwendigkeit für Verkehr erzeugen. Jedoch erbringen Studien Nachweise dafür, dass außerhäusliche Tätigkeiten Wohlbefinden stärker erhöhen als Aktivitäten in den eigenen vier Wänden (DE VOS ET AL. 2013: 422, 428ff).

Drittens kann Verkehr auch **Kontext** sein für die Ausübung von Aktivitäten. „Well-being enhancing activities can also be conducted while travelling to a destination, and there is growing empirical evidence that people use travel time to work, read, watch people, sleep and so forth“ (DE VOS ET AL. 2013: 430).

Eine vierte Möglichkeit, über die ein Zusammenhang hergestellt werden kann, ist gegeben, wenn Verkehr einen eigenen, **intrinsic Wert** zugeschrieben bekommt. Verkehr wird dann als Aktivität für sich gewählt und nicht nur als Mittel zum Zweck. Meistens handelt es sich hierbei um Freizeitaktivitäten wie Spaziergehen oder Joggen oder das absichtliche Einlegen von Umwegen, um etwa mit dem Fahrrad durch eine schöne Landschaft zu fahren (DE VOS ET AL. 2013: 422, 430f).

Der fünfte Weg, über den Wohlbefinden und Mobilität verbunden sein können, erklärt sich über „**Motility**“, die Fähigkeit oder das Potential, mobil zu sein. Im vorausgehenden Absatz wurde diese

Dimension des Begriffs Mobilität bereits angesprochen. Das Konzept der Motility setzt sich aus drei Elementen zusammen, die darüber entscheiden, ob Menschen über die gewünschte, Lebensqualität stiftende Mobilität verfügen:

- Erreichbarkeit (*access*)
- Kompetenz (*competence*)
- Aneignung (*appropriation*).

Erreichbarkeit bezieht sich auf die verfügbaren Mobilitätsoptionen und die Kontextfaktoren, wie Raum und Zeit, die diese Verfügbarkeit eingrenzen können. Hedonisches und eudämonisches Wohlbefinden können gleichfalls durch ein hohes Maß an Erreichbarkeit gesteigert werden, da dieses problemlosen Zugang zu ersehnten Aktivitäten sichert.

„Competence refers to the skills (know-how) and the cognitive knowledge necessary to travel, as well as the organisational capacity to plan activities and trips (e.g. being able to ride a bicycle, knowing where bus stops are)“ (DE VOS ET AL. 2013: 432). Entsprechend können gut ausgebildete Kompetenzen als Indikator für eine erhöhte Wahrscheinlichkeit guter Mobilitätsversorgung herangezogen werden.

Appropriation schließlich bezieht sich auf die Art und Weise, in der Individuen die sich ihnen bietenden Erreichbarkeiten und Fähigkeiten interpretieren und in Handlungen übersetzen. Wichtige Einflussgrößen sind hierbei Lebensstile und -einstellungen, denn wahrscheinlich macht eine Autofahrt einen Autoliebhaber zufriedener als Menschen, die öffentliche Verkehrsmittel bevorzugen. Motility, diese letzte Verbindung zwischen Wohlbefinden und Mobilität, hängt stark zusammen mit Erfahrungen von Unabhängigkeit und Autonomie, die je nach theoretischem Verständnis als wichtige Voraussetzungen für Wohlbefinden gelten (DE VOS ET AL. 2013: 422, 431f).

Die Gegenüberstellung der verschiedenen Mechanismen zwischen Wohlbefinden und Verkehr verdeutlicht, dass eine grundsätzliche Unterscheidung zwischen Mobilität als Ressource oder Befähigung einerseits und andererseits Mobilität als Erfahrung für sich getroffen werden sollte. Gilt Mobilität als Ressource, ist sie Vermittler zu Orten, Aktivitäten und anderen Menschen, die es dem einzelnen ermöglichen, Wohlbefinden zu erlangen durch die Befriedigung von Bedürfnissen, das Erleben von Glück oder etwa durch die Erfüllung seiner Potentiale. Ein Plus an Motility ist entsprechend meist mit einem Anstieg von Wohlbefinden gleichzusetzen. Auch eine erhöhte Anzahl zurückgelegter Wege kann zu mehr Wohlbefinden beitragen, aber nicht notwendigerweise, weil Verkehr ab einer individuell definierten Schwelle zur Belastung wird (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 119). Wird Verkehr jedoch nicht allein instrumentell als Medium zur Erreichung verschiedener Aktivitäten gesehen, sondern darüber hinaus als Erfahrung, spielen auch Faktoren wie unterhaltsame oder produktive Tätigkeiten während der Bewegung, angenehme Mitreisende, Komfort, anregende Landschaften und vieles mehr eine entscheidende Rolle in der Bewertung der Zufriedenheit (ETTEMA ET AL. 2013a: 255).

3.6 Der Zusammenhang in unterschiedlichen theoretischen Ansätzen

NORDBAKKE/ SCHWANEN (2014b) beschreiben auch die unterschiedlichen Perspektiven auf den Zusammenhang zwischen Wohlbefinden und Mobilität, wie sie sich durch die jeweilige Brille der vorgestellten Theorien zeigen. Diese Annahmen, dargestellt in der folgenden Tabelle, sind zentral, da sich aus ihnen ableitet, welche Hypothesen für Studien aufgestellt werden und welche Sachverhalte mit welchen Methoden erhoben werden sollen.

Tabelle 2: Konzeptionelle Verbindungen zwischen Wohlbefinden und Mobilität

	Motility	Realisierte Mobilität (Zugang zu Zielorten)	Realisierte Mobilität (während der Fahrt)
Utility Ansatz der Wirtschaft	Verbessert die Fähigkeit und Möglichkeiten um Wünsche und Präferenzen zu erfüllen	Ermöglicht Zugang zu entfernten Aktivitäten, die Wünsche und Präferenzen erfüllen können	Wenn angenommen wird, dass Verkehr ein abgeleitetes Bedürfnis ist und einen Nutzen erfüllt, kann Verkehr nicht direkt zur Erfüllung von Wünschen beitragen
Hedonischer Ansatz der Psychologie (SWB Ansatz)	Verbessert die Fähigkeit und Möglichkeiten glücklich zu sein oder glücklicher zu werden	Ermöglicht Zugang zu entfernten Aktivitäten, deren Erleben Glück beeinflussen kann	Erfahrungen während einer Fahrt können Glück beeinflussen
Eudämonischer Ansatz der Psychologie	Verbessert die Fähigkeit und Möglichkeiten zur aktiven Erlangung von Selbstverwirklichung	Ermöglicht Zugang zu entfernten Aktivitäten, deren Erleben alle Dimensionen der Selbstverwirklichung nach RYFF (1989) beeinflussen kann	Erfahrungen während einer Fahrt können Einfluss haben auf die Gefühle Autonomie, Meistern der Umwelt, positive Beziehungen zu anderen und möglicherweise auch persönliches Wachsen und Lebenssinn.
Basic Needs Ansatz	Verbessert die Fähigkeit und Möglichkeiten zur Befriedigung der Grundbedürfnisse	Erlaubt die Erfüllung von Grundbedürfnissen an konkreten Orten	unklar
SLL (Scandinavian Level of Living) Ansatz	Verbessert die Fähigkeit und Möglichkeiten zur (besseren) Befriedigung von Bedürfnissen in einer Vielzahl von Bereichen	Erlaubt als Ressource die Befriedigung von Bedürfnissen an konkreten Orten	unklar
Integral Needs Ansatz	Verbessert die Fähigkeit und Möglichkeiten zur (umfangreicheren) Befriedigung von (einer Vielzahl von) Bedürfnissen im Hinblick auf to have, to love, to be	Ermöglicht Zugang zu entfernten Aktivitäten, durch die konkrete Bedürfnisse im Hinblick auf to have, to love, to be befriedigt werden können	Bewegung stellt eine Zeit und einen Raum dar, wodurch (bestimmte) Bedürfnisse im Hinblick auf to have, to love, to be erfüllt werden können
Capabilities Ansatz	Vermehrt die verfügbaren Capabilities und die Freiheit, begründete Entscheidungen zu treffen	Ermöglicht Zugang zu wertvollen Aktivitäten an Zielorten	Bewegung kann für sich eine wertvolle Aktivität sein

Quelle: NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 117f, ins Deutsche übersetzt.

Fortsetzung Tabelle 2

	Motility	Realisierte Mobilität (Zugang zu Zielorten)	Realisierte Mobilität (während der Fahrt)
HRQL Ansatz	Verbessert die Fähigkeit und Möglichkeiten, ein höheres Niveau mentaler, physischer und sozialer Aktivitäten und Zufriedenheit zu erlangen	Ermöglicht Zugang zu entfernten Aktivitäten, die zu einem höheren Niveau der Funktionsweisen und Zufriedenheit beitragen	Bewegung kann für sich Ausdruck von Funktionsweisen sein und direkt Befriedigung erzeugen
Lay Views Ansatz	Zugang zu einem Auto, zu öffentlichem Verkehr, die Nähe von Versorgungsstätten, etc. sind wesentliche Bestandteile von dem, was als gutes Leben gilt	Ermöglicht Zugang zu Aktivitäten, die zu guten Gefühlen (Unabhängigkeit, soziale Beziehungen, Identität, Gesundheit) beitragen können	Bewegung kann für sich direkt zu guten Gefühlen (Unabhängigkeit, soziale Beziehungen, Identität, Gesundheit) beitragen
Ökologische Perspektiven	Person- Environment Fit Ansatz	Ermöglicht Zugang zu entfernten Aktivitäten, die psychisches Wohlbefinden, wahrgenommene Lebensqualität und Verhaltenskompetenz beeinflussen	Erfahrungen während einer Fahrt können psychisches Wohlbefinden und wahrgenommene Lebensqualität beeinflussen. Bewegung kann außerdem Verhaltenskompetenz beeinflussen/ vergrößern
Place-Based Ansatz	Verbessert die Fähigkeit und Möglichkeiten, (unerwünschten) Mensch-Umwelt Interaktionen an bestimmten Orten zu entfliehen und Orte zu erreichen, wo Mensch-Umwelt Interaktionen sich positiv auf Glück, Freiheit, Sicherheit und Befähigungen auswirken	Ermöglicht Zugang zu Orten der Befähigung, zu integrativen Orten, Orten der Sicherheit und therapeutischen Orten	Bewegung für sich ist ein Sich Entfernen aus Mensch-Umwelt Interaktionen; sie beeinflusst Glück, Freiheit, Sicherheit und Befähigungen

Quelle: NORDBAKKE / SCHWANEN 2014b: 117f, ins Deutsche übersetzt.

Gleichviel wie der Zusammenhang zwischen Mobilität und Wohlbefinden im einzelnen beschrieben wird, die unterschiedlichen Theorien stimmen darin überein, dass prinzipiell eine positive Beziehung besteht. Die Gleichung mehr Mobilität entspricht größerem Wohlbefinden findet sich bei zahlreichen Verkehrswissenschaftlern (vgl. HENSHER ET AL. 2011: 790). Zumindest die folgende Aussage würde in ihrer Gültigkeit, auch über die darin thematisierte Gruppe der Senioren hinaus, kaum angezweifelt werden: „As mobility is imperative to independent living and the ability to meet relatives, friends and other social ties, reduced capacity for mobility is likely to adversely affect wellbeing in later life“ (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a: 2).

3.7 Festlegungen für diese Arbeit

Zu Beginn dieser Arbeit war hauptsächlich von Bedürfnissen und deren Befriedigung die Rede. Die vorangehenden Reflexionen haben jedoch den Blick erweitert und gezeigt, dass enge Beziehungen bestehen zwischen Bedürfnissen, Lebensqualität, Wohlbefinden und Lebenszufriedenheit.

Ganz offensichtlich handelt es sich bei allen angesprochenen Begriffen um normative Konzepte, die Vorstellungen vom „guten Leben“ befördern, Visionen, wie die gesellschaftliche Wirklichkeit und ein gelungenes Leben für den einzelnen gestaltet werden sollten. Über eine institutionelle Umsetzung dieser Ideale kann nur in demokratischen Prozessen von legitimierten politischen Repräsentanten entschieden werden. Mit diesen Festlegungen sind weitreichende Konsequenzen für eine politische Gemeinschaft verbunden, da mit ihnen die Verteilung knapper Ressourcen einhergeht, die meist für den einen Chancen eröffnet, sie einem anderen aber gleichzeitig verschließt.

Da es sich beim Forschungsfeld der Mobilitätsbedürfnisse sozial Benachteiligter um einen bislang noch schlecht erschlossenen Bereich der Verkehrswissenschaften handelt, sollte prinzipiell eine weite theoretische Perspektive eingenommen werden. Dennoch überzeugen einige Ansätze mehr als andere, weshalb die folgenden Festlegungen getroffen wurden, die nicht alle wissenschaftlich begründet werden können, sondern angesichts der normativen Einfärbung der Thematik notgedrungen auch subjektiven Überzeugungen entspringen.

Menschliche Bedürfnisse und Verhaltensweisen sind instabil und bilden sich im Wechselspiel zwischen dem Menschen und seiner Umwelt. Lebensqualität bestimmt sich durch die individuellen objektiven Lebensbedingungen und die subjektiven Bewertungen derselben. So wie sich im Lauf der Zeit die Möglichkeiten zur Bedürfnisbefriedigung vermehren und verändern, entstehen immer wieder neue Bedürfnisse, sodass eine vollständige Bedürfnisbefriedigung nicht möglich ist. Eine objektive Bestimmung von Bedürfnissen ist nur vor dem Hintergrund des jeweiligen räumlichen, zeitlichen und sozialen Kontextes möglich. Der Mensch soll als Herr seiner Bedürfnisse gelten, selbst auf die Gefahr hin, dass er Ziele anstrebt, die anderen als „falsch“ gelten mögen. Jedoch soll angenommen werden, dass bei sehr geringen Lebensstandards und geringer Versorgung mit Mobilität auch bei guten Bewertungen des Wohlbefindens eine Verantwortung der Verkehrsplanung besteht, die Rahmenbedingungen zu verbessern. Es wird also davon ausgegangen, dass es unabhängig vom Kontext zumindest für Deutschland ein gewisses Versorgungsniveau an Mobilität geben muss, das nicht unterschritten werden darf. (vgl. BECKER/ GERIKE 2008: 10f)

Die Lebensqualitätstypen Deprivation und Adaption sind folglich jene, welche vorrangig mithilfe des hier vorbereiteten Forschungsdesigns ermittelt werden sollen. Nichtsdestotrotz sollte auch bei Konstellationen der Dissonanz hinterfragt werden, ob die objektiven Lebensbedingungen vielleicht nur von

außen gut erscheinen, nicht aber vor dem individuellen Hintergrund. Methodisch münden all diese Ausführungen in der Schlussfolgerung, dass eine Bestimmung von Bedürfnissen und deren Befriedigung nur unter Beteiligung der Betroffenen geschehen darf, diese subjektiven aber von objektiven Maßen ergänzt werden müssen.

Diese Arbeit versucht vor allem der eudämonischen theoretischen Perspektive zu folgen, da der Mensch in seiner Komplexität von der hedonischen Perspektive nicht angemessen betrachtet werden kann. Da jedoch ein Großteil der ohnehin nicht großen Anzahl an Beispielstudien hedonisch orientiert ist und auch weil die später genauer thematisierten methodischen Herausforderungen einen pragmatischen Zugang erfordern, sollen Forschungsansätze beider theoretische Ausrichtungen Berücksichtigung finden.

Die Verortung dieser Arbeit auf dem Kontinuum zwischen Kontextualismus und Universalismus ist nicht einfach zu bestimmen. Einerseits sollen die Bedürfnisse der Zielgruppe von dieser direkt erfragt werden, weshalb der individuelle räumliche, zeitliche und soziale Hintergrund des Einzelnen Berücksichtigung erfährt. Ferner wird in der Gestaltung der Erhebungsmethode die Beeinflussung durch die Methode, die Befragungssituation und den Forscher selbst zu einem bedeutenden Kriterium erhoben. Andererseits wird angenommen, dass die unterschiedlichen sozial benachteiligten Gruppen ähnlich in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind und dadurch ähnliche Einschränkungen ihrer Lebensqualität erfahren.⁸

Alle beschriebenen fünf Mechanismen zwischen Mobilität und Wohlbefinden in einer einzigen Befragung zu integrieren, wird deren Rahmen mit Sicherheit sprengen. Von daher und weil für sozial Benachteiligte, die von Mobilitätsarmut betroffen sind, weniger vom intrinsischen Wert der Mobilität und von der Mobilität als Kontext der größte Problemdruck ausgehen, wird für das Forschungsdesign dieser Arbeit der Schwerpunkt auf Mobilität als Schlüssel zu Teilhabe und als Motility gelegt. Gefühle und Erfahrungen während einer Fahrt sind für hedonisch ausgerichtete wissenschaftliche Vorhaben relevant, weil durch sie die affektive Komponente von Wohlbefinden gemessen wird. Daher spielt auch dieser Mechanismus eine wichtige Rolle.

⁸Da diese Arbeit explizit auf Deutschland als Forschungsgegenstand festgelegt ist, muss sie sich an dieser Stelle nicht mit der Problematik auseinandersetzen, dass die meisten Forschungsergebnisse und theoretischen Annahmen im Kontext westlicher, entwickelter Gesellschaften entstanden sind.

4 Soziale Benachteiligung

Wie im vorangehenden Kapitel herrscht auch um soziale Benachteiligung eine Vielstimmigkeit der Begriffe und Theorien vor, nicht zuletzt deshalb, weil eines der zentralen Themen der Soziologie, die soziale Ungleichheit, berührt wird. Hiervon werden, der Arbeitsweise aus Kapitel 3 folgend, im ersten Teil der folgenden Ausführungen nur jene Bruchstücke der Wissenschaft aufgenommen, die für eine Grundlage des eigenen Befragungsinstrumentes notwendig sind. Ferner soll aufgrund der starken Wechselwirkungen und engen Beziehungsgeflechte von Verkehr mit räumlichen Aspekten, auf den Zusammenhang von sozialer Benachteiligung und Wohnumfeld in kurzer Form eingegangen werden. Einen zweiten Schwerpunkt dieses Kapitels bildet schließlich die Darstellung der verschiedenen Zusammenhänge zwischen Verkehr, sozialer Benachteiligung und Mobilität. Als Quellen dienen Beiträge der Soziologie und der Verkehrswissenschaften.

4.1 Soziale Ungleichheit

Der nachfolgende Abschnitt soll ein Grundverständnis des soziologischen Verständnisses von sozialer Ungleichheit schaffen. Soziale Ungleichheit liegt laut Soziologen dann vor, „wenn Menschen aufgrund ihrer Stellung in sozialen Beziehungsgefügen von den ‚wertvollen Gütern‘ einer Gesellschaft regelmäßig mehr als andere erhalten“ (HRADIL 2001: 31). Gemäß einer etwas ausführlicheren Definition ist soziale Ungleichheit überall dort vorhanden,

„wo die Möglichkeiten des Zugangs zu allgemein verfügbaren und erstrebenswerten sozialen Gütern und/ oder zu sozialen Positionen, die mit ungleichen Macht- und/ oder Interaktionsmöglichkeiten ausgestattet sind, dauerhafte Einschränkungen erfahren und dadurch die Lebenschancen der betroffenen Individuen, Gruppen oder Gesellschaften beeinträchtigt bzw. begünstigt werden“ (KRECKEL 2004: 17).

Die Forschung zu sozialer Ungleichheit beschäftigt sich nicht mit sozialen Unterschieden, die Menschen im Vergleich zueinander einfach nur als verschiedenartig charakterisieren, sondern nur mit Unterschieden, die eine Hierarchie implizieren, ein Besser oder Schlechter, Höher oder Tiefer in der Stellung der Menschen (HRADIL 2001: 27; KRECKEL 2004: 15).

Soziale Ungleichheit hat zum einen eine relationale und zum anderen eine distributive Form. Bedeutsam für die Soziologie ist hierbei sowohl die absolut ungleiche Verteilung von Gütern und Positionen als auch die relative Ungleichheit, die vorliegt, wenn Gesellschaftsmitglieder mehr erhalten, als sie gemäß allgemein akzeptierter Verteilungskriterien, wie etwa Leistung oder Bedürfnisse, verdienen. Im Gegensatz zum landläufigen Gebrauch des Begriffs sozialer Ungleichheit, dem immer der Vorwurf der Ungerechtigkeit anhaftet, liegt in der Wissenschaft soziale Ungleichheit dann vor, wenn wertvolle Güter absolut ungleich verteilt sind, ohne dies jedoch von vornherein als ungerecht oder illegitim zu brandmarken (HRADIL 2001: 28ff; KRECKEL 2004: 14-20).

Welche Güter wertvoll sind, ist abhängig vom gesellschaftlichen Rahmen, jedoch haben immer diejenigen, die mehr dieser Güter besitzen, bessere Lebensbedingungen als andere. Nur jene Güter, die regelmäßig, in gesellschaftlich strukturierter, vergleichsweise beständiger sowie verallgemeinerbarer Art und Weise verteilt werden, können zu Erscheinungsformen sozialer Ungleichheit führen. Folglich fällt nicht jede Besser- oder Schlechterstellung unter diesen Begriff (HRADIL 2001: 28ff; KRECKEL 2004: 14-20).

Natürliche, individuelle, momentane oder zufällige Ungleichheiten gelten entsprechend nicht als soziale Ungleichheiten. Körperliche Behinderungen oder psychische Eigenheiten beispielsweise werden nicht zu sozialen Ungleichheiten gerechnet, auch wenn mit ihnen vielfach soziale Benachteiligungen verbunden sind, denn die Ungleichverteilung muss sich auch aus der Stellung des Menschen im gesellschaftlichen Beziehungsgefüge ableiten. Jemandem mit privilegiertem Zugang zu wertvollen Gütern werden für die Verwirklichung der eigenen Wünsche und Bedürfnisse bessere objektive Bedingungen bereitet als anderen (HRADIL 2001: 28ff; KRECKEL 2004: 14-20).

4.2 Exklusion

Zahlreiche soziologische Theorien thematisieren soziale Ungleichheit aus unterschiedlichen Blickwinkeln, besonders prominent sind Klassen- und Schichtkonzepte, die entweder ungleich strukturierte soziale Beziehungen oder ungleich verteilte Güter in den Mittelpunkt ihrer Betrachtungen stellen. Es wird sich aber zeigen, dass sich Benachteiligungen in der Mobilität nicht auf bestimmte Schichten oder Klassen beschränken, sondern ein gesellschaftlich weit gefächertes Phänomen sind, und entsprechend nicht mit solch einseitigen Perspektiven betrachtet werden sollten. Auch verbreitete, neuere Modelle der Sozialen Lage oder der Sozialen Milieus stellen Prämissen auf, die wenig zielführend scheinen.

Dem gegenüber verspricht das Konzept der Exklusion sehr nützliche Ansatzpunkte. Außerdem drängt sich eine Auseinandersetzung mit sozialer Exklusion schon allein zum besseren Verständnis der zahlreichen verkehrswissenschaftlichen Abhandlungen zum Zusammenhang von Mobilität und sozialer Benachteiligung auf, denen es als theoretische Grundlage dient.

4.2.1 Spaltung in Innen und Außen

Der Begriff der Exklusion verschiebt den Blick von einer vertikalen Strukturierung der Gesellschaft, wie ihn etwa Klassen- und Schichtmodelle einnehmen, hin zu einer Polarisierung zwischen „Innen“ und „Außen“, Zugehörigkeit und Ausschluss (KRONAUER 2009: 375f). Weniger materielle Ressourcen sind für diese Theorien relevant, denn vielmehr gesellschaftliche Teilhabe und damit die „Outcomes“ sozial ungleicher Lebensbedingungen (WILKE 2013: 97). Auch liegt bei ausgegrenzten Menschen nicht ein absoluter Mangel an sozialen Möglichkeiten vor, sondern ein Mangel an Zugang zu diesen (PRESTON/RAJÉ 2007: 153).

Keinesfalls sollte das Wort Exklusion im radikal wörtlichen Sinne als Innen-Außen-Spaltung der Gesellschaft verstanden werden, denn

„die Vorstellung von sozialer Ausgrenzung führt in die Irre, wenn sie ein Herausfallen von Individuen oder Gruppen aus allen gesellschaftlichen Zusammenhängen suggeriert. Ein solches Ende aller Soziabilität ist allenfalls für Extremsituationen, die dem Tod nahekommen, denkbar“ (KRONAUER 2009: 376).

Es handelt sich vielmehr um ein Zugleich des Drinnen und Draußen. Sind Menschen dauerhaft von Teilhabemöglichkeiten ausgeschlossen, droht gesellschaftliche Isolation und damit „die Auflösung sozialer Bindungen oder ihre Beschränkung auf den Kreis der Benachteiligten, womit wiederum Möglichkeiten der wechselseitigen materiellen Unterstützung und der Hilfe bei der Arbeitssuche, somit der gesellschaftlichen Teilhabe, schrumpfen“ (KRONAUER 2009: 376).

Die Fokussierung auf Erwerbstätigkeit und Marginalisierung⁹ auf dem Arbeitsmarkt sowie Einkommensarmut als Hauptfaktoren für Inklusion oder Exklusion wird von vielen Vertretern des Konzeptes geteilt (vgl. BÖHNKE 2006: 81f; VAN WEE 2011: 58). Die Begründung hierfür ist naheliegend: „Ohne Zweifel strukturiert die Arbeitsmarktanbindung Integration nicht nur hinsichtlich der Verfügbarkeit materieller Ressourcen und sozialstaatlicher Absicherung, sondern fördert ebenso soziale Beziehungen, Anerkennung und Identitätsbildung“ (BÖHNKE 2006: 82). Dennoch dürfen auch die Einbindung in Familie und andere soziale Netzwerke nicht als Faktor für Integration unterschätzt werden, bisweilen sind sie auch unabhängig von Erfolg oder Misserfolg in Arbeitsmarktprozessen bestimmend für soziale Einbindung (BÖHNKE 2006: 82).

4.2.2 Drei wesentliche Merkmale sozialer Exklusion

Allgemein ist der Begriff von Exklusion umstritten und eine übergreifende Sicht auf das, was ihn ausmacht, gibt es nicht (BÖHNKE 2006: 81; LUCAS 2012: 106; PRESTON/ RAJÉ 2007: 151; WILKE 2013: 97f).

Trotzdem besteht weite Einigkeit über die folgenden drei Merkmale sozialer Ausgrenzung. Zum Ersten ist Exklusion **relational und relativ**, das heißt, sie muss im Vergleich zu den Teilhabestandards der jeweiligen Gesellschaft gesehen werden. Zum Zweiten ist Exklusion **mehrdimensional**, sie beschränkt sich also nicht auf einzelne Bereiche, sondern „can be located with both the circumstances of the individual who is affected and processes, institutions and structures within wider society“ (LUCAS 2012: 106). Die wissenschaftliche Literatur benennt vor diesem Hintergrund unterschiedliche Dimensionen, in denen Ausgrenzung auftreten kann. Die folgende Tabelle 3 zeigt eine Übersicht der sechs Dimensionen, entlang derer PETRA BÖHNKE (2006), in Anlehnung an MARTIN KRONAUER (1997), soziale Exklusion beschreibt. Ergänzt wurde die Beschreibung der Dimensionen um Elemente von GEORG WILKE (2013), der sich wiederum auf HARMUT HÄUSSERMANN, MARTIN KRONAUER und WALTER SIEBEL (2004: 24f) bezieht. Diese Liste könnte laut BÖHNKE noch weiter ergänzt werden, insbesondere der Gesundheitsbereich fehlt als wichtige Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, wie auch in einem Experteninterview angemerkt wurde (E4: 017-019). Je mehr Dimensionen der Ausgrenzung auf eine Person zutreffen und dann kumulativ wirken, umso wahrscheinlicher ist es für sie, eine Einschränkung der Lebens- und Partizipationschancen zu erfahren (BÖHNKE 2006: 82). Die letzte der drei Übereinkünfte in der Wissenschaft zu den Merkmalen von Exklusion liegt in der gemeinsamen Überzeugung, dass soziale Ausgrenzung **dynamisch**, also nicht Zustand, sondern Prozess ist. Das Problem der Exklusion verändert sich folglich über Raum und Zeit sowie im Lebensverlauf der Betroffenen. Darüber hinaus verläuft Ausgrenzung nicht in allen Dimensionen gleich und Instanzen, die Exklusion bedingen, müssen immer wieder neu produziert werden. KRONAUER (2009) formuliert drei Positionen der Einbindung, mit denen der Prozess der Ausgrenzung grob abgestuft werden kann: Integration, Vulnerabilität und Exklusion. Es handelt sich hierbei keinesfalls um eine unumkehrbare, notwendig auf Exklusion hinauslaufende Entwicklung (KRONAUER 2009: 379-381; LUCAS 2012: 106; WILKE 2013: 97f).

⁹Wie „Unterbeschäftigung, Langzeitarbeitslosigkeit oder aufgenötigter Rückzug vom Arbeitsmarkt“ (KRONAUER 2009: 375).

Tabelle 3: Dimensionen sozialer Exklusion

Ausgrenzung am Arbeitsmarkt	Die Rückkehr oder der Eintritt in reguläre Erwerbsarbeit ist dauerhaft versperrt; prekäre Anbindung an das Beschäftigungssystem, Statusverlust und damit Verlust von Kontaktmöglichkeiten
Ökonomische Ausgrenzung	Der Lebensunterhalt lässt sich innerhalb des regulären Erwerbssystems nicht mehr bestreiten; finanzielle Abhängigkeit von Leistungen des Sozialstaates; Armut; working poor; der Lebensstandard sinkt unter die Grenze des allgemein anerkannten Minimums
Kulturelle Ausgrenzung	Den gesellschaftlich anerkannten Verhaltensmustern, Lebenszielen und Werten nicht mehr entsprechen können; gesellschaftlichen Sanktionen ausgesetzt sein; Stigmatisierung; Diskriminierung aufgrund kultureller oder ethnischer Eigenarten
Ausgrenzung durch gesellschaftliche Isolation	Reduzierung der Sozialkontakte bzw. Einengung der sozialen Beziehungen auf ein homogenes Milieu mit geringer sozialer Reichweite und geringen Ressourcen; subkulturelle Identifikation
Räumliche Ausgrenzung	Räumliche Konzentration und Isolation Benachteiligter in ähnlicher sozialer Lage
Politisch-institutionelle Ausgrenzung	Der Zugang zu Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen, Arbeits- und Sozialämtern sowie zu öffentlichen und privaten Dienstleistungen ist beschränkt oder verwehrt; verminderte Rechte aufgrund Migranten-/ Asylbewerberstatus; kein Anspruch auf Sozialversicherungsleistungen oder einseitige Abhängigkeit vom Wohlfahrtsstaat; Wegfall von sozialen Schutzrechten und von Möglichkeiten der Interessenvertretung

Quelle: BÖHNKE 2006: 83; WILKE 2013: 98

Abseits dieser wissenschaftlich weithin unterstützten drei Eigenschaften - erstens der Relationalität und Relativität, zweitens der Mehrdimensionalität und drittens der Dynamik von Exklusion - verbleiben viele offene Fragen. Beispielsweise ist unklar, welche Rolle subjektive Faktoren für soziale Ausgrenzung spielen, wie etwa das individuelle Exklusionsempfinden (WILKE 2013: 99).

Vor diesem Hintergrund der theoretischen Unschärfe ist auch die folgende Definition sozialer Exklusion von BERT VAN WEE (2011) nur ein Vorschlag:

„I define social exclusion as *the fact that some people or population groups are excluded from a certain minimum level of participation in location based activities, whereas they wish to participate, and need to do so in order to maintain a reasonable quality of life within the society in which they live*“ (VAN WEE 2011: 58, Hervorhebung dort).

Wenngleich skizzenhaft, ist die Definition für die Verkehrswissenschaften jedoch eine gute Grundlage, da sie den Begriff der sozialen Exklusion in Richtung der ortsgebundenen Aktivitäten prägt, zu deren Erreichen Menschen mobil sein müssen.

4.2.3 Räumliche Aspekte sozialer Benachteiligung

Die während der letzten Jahrzehnte auseinanderdriftenden Lebensbedingungen in modernen, kapitalistischen westlichen Gesellschaften schlagen sich in einer sozialen Entmischung der Wohngebiete,

in sogenannter Segregation, nieder. Sozial Benachteiligte, vor allem von Armut und Arbeitslosigkeit betroffene, konzentrieren sich räumlich in Quartieren der Ausgrenzung (KRONAUER 2010: 205f).¹⁰ Als benachteiligt gelten Stadtviertel in der Regel, wenn bauliche oder städtebauliche Mängel, infrastrukturelle Ausstattungsdefizite und vergleichsweise hohe Umweltbelastungen, vor allem durch Verkehr hervorgerufen, vorliegen. (BECKMANN/ BRACHER/ HESSE 2007: 11f; WILKE 2013: 99). Ob Quartiere der Ausgrenzung aber auch zugleich ausgrenzende Quartiere sind, die Lage von Ausgeschlossenen also verschärfen, oder ob sie gegebenenfalls nicht sogar hilfreich für die Überwindung sozialer Exklusion sein können, etwa weil der soziale Zusammenhalt und die Akzeptanz größer sein können, ist empirisch nicht eindeutig erwiesen. In jedem Fall müssen „andere Faktoren [...] zusätzlich in Betracht gezogen werden, insbesondere die funktionale Ausrichtung des Quartiers, die soziale Mischung in ihm und die institutionellen Angebote, die sich in ihm befinden“ (KRONAUER 2010: 207). (BECKMANN/ BRACHER/ HESSE 2007: 12; KRONAUER 2010: 207)

Des Weiteren kann auch die „Armutspopulation“ nicht zur homogenen Gruppe vereinheitlicht werden. Je nach Alter, Haushalts- und Lebensform, ethnischer Herkunft und Erwerbsbiographie unterscheiden sich die Erwartungen an die Lebensbedingungen im Quartier sowie die erfahrenen Einschränkungen teilweise erheblich. Diese Verschiedenartigkeit führt dazu, dass innerhalb ihrer begrenzten Möglichkeiten, bewusst ein Wohnviertel auszuwählen, sozial Benachteiligte unterschiedlich ausgestattete Viertel vorziehen, verschiedene Quartierstypen folglich jeweils andersartig zusammengesetzte Gruppen sozial Benachteiligter anziehen (KRONAUER 2010: 207).

Sozial Benachteiligte, insbesondere jene mit finanziellen und gesundheitlichen Einschränkungen, sind in erhöhtem Maß auf den Sozialraum ihres Wohnviertels angewiesen, weshalb sie entsprechend stärker unter mangelhafter Ressourcenausstattung im Quartier zu leiden haben.

Wenn die Standortqualität in einem Viertel schlecht ist und es auch keine oder nur geringe Anreize zum „Ausbrechen“ gibt, können sich die benachteiligenden Strukturen rückkoppelnd selbst verstärken (BECKMANN/ BRACHER/ HESSE 2007: 13). „Besonders wirksam werden diese Defizite dann, wenn fehlende oder mangelbehaftete Anlagen und Einrichtungen im jeweiligen Quartier nicht durch individuelle physische oder virtuelle Mobilität kompensiert werden können“ (BECKMANN/ BRACHER/ HESSE 2007: 12). Keinesfalls reicht es aber aus, nur Mobilität zu erhöhen und die Verbindung von benachteiligten Quartieren zu diesen Institutionen zu schaffen, sondern auch vor Ort müssen bestehende Mängel angegangen werden.

4.3 Exklusion und Verkehrsbenachteiligung

4.3.1 Mobilitätsarmut

Da auch für Mobilitätsarmut keine einheitliche Definition vorliegt, soll die von DIANA RUNGE (2005) vorgeschlagene Arbeitsdefinition Ausgangspunkt weiterer Ausführungen sein: „Mobilitätsarmut bedeutet die verringerte Möglichkeit zur Verwirklichung vorhandener Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse, die zu einer Benachteiligung der Betroffenen in anderen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens führt“

¹⁰Aufgrund des nur beschränkten inhaltlichen Umfangs dieser Arbeit wird soziale Exklusion in ihren räumlichen Merkmalen lediglich vor dem Hintergrund urbaner Konzentration betrachtet. Benachteiligungen, die sich aus den unterschiedlichen Voraussetzungen von Stadt- und Landbewohnern ergeben, werden hier bewusst ausgespart, obschon diese in erheblichem Maße Teilhabe und Wohlbefinden beschränken können. Auch auf das spezielle Spannungsverhältnis zwischen Stadtzentrum und Stadtrand soll nicht eingegangen werden.

(RUNGE 2005: 6). In der angelsächsischen Literatur ist der Begriff der „Transport Poverty“ verbreitet, der im Deutschen aber nicht mit „Verkehrsarmut“, sondern besser mit „Mobilitätsarmut“ übersetzt werden sollte, weil das Problem nicht ein Mangel an Verkehr, sondern an Mobilität ist, wie aus den Erläuterungen in Abschnitt 3.5 hervorgeht.

4.3.2 Wirkungszusammenhang zwischen Mobilität und sozialer Exklusion

Mobilität, verstanden als Fähigkeit zur Ortsveränderung, ist die Grundvoraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben, weil sie den dafür nötigen Zugang schafft in unserer Gesellschaft (HESSE/ SCHEINER 2010: 96; RUNGE 2005: 5), in der die meisten Aktivitäten noch nicht virtuell stattfinden und Bedürfnisse vielfach nur außerhalb des eigenen Zuhauses befriedigt werden können (BECKMANN/ BRACHER/ HESSE 2007: 10f). Der Zusammenhang zwischen sozialer Exklusion und Mobilität kann folglich vor allem über Konzepte der Erreichbarkeit¹¹ erklärt werden, denn soziale Exklusion „is linked to inaccessibility of goods and services, which contributes to a feeling of not belonging“ (RAJÉ 2003: 322).

Auch die laut WILKE (2013) viel zitierte Definition mobilitätsbedingter Exklusion von SUSAN KENYON, GLENN LYONS und JACKIE RAFFERTY (2002) sieht Erreichbarkeit als entscheidenden Faktor: Mobilitätsbedingte Exklusion ist

„the process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or in part to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility“ (KENYON/ LYONS/ RAFFERTY 2002: 210f, zit. in: WILKE 2013: 101).

Außerdem streicht dieses Verständnis von Mobilitätsarmut die oben erwähnten Eigenschaften von Exklusion als mehrdimensionales, dynamisches und relationales Phänomen heraus.

In den Entwicklungen der letzten Jahrzehnte zeigt sich der scheinbare Widerspruch, dass wachsende Mobilität zugleich mehr und auch weniger Erreichbarkeit bedeuten kann, „that it is the high and increasing levels of mobility within the population as a whole that is a key causal factor in the reduced accessibility and, ultimately, exclusion of less mobile sectors of the population“ (LUCAS 2012: 108). Diese Prozesse, oftmals zusammengefasst unter dem Begriff Hypermobilität, können neben Ausgrenzungen auch weitere vielfach negative Auswirkungen haben, wie Umweltzerstörung, schädliche Gesundheitseinflüsse, hohe Unfallraten, Abstriche im öffentlichen Verkehr, Änderungen der Landnutzung¹² bis hin zu Spaltungen von Gemeinschaften etwa durch Autobahnen oder Bahngleise. (PRESTON/ RAJÉ 2007: 153f; vgl. BECKMANN/ BRACHER/ HESSE 2007: 11)

Mit hoher Wahrscheinlichkeit sind abermals sozial Benachteiligte die Geschädigten dieser Hypermobilität – etwa weil sie eher in kostengünstigen Wohnlagen mit hohem Verkehrsaufkommen wohnen und stark auf öffentlichen Verkehr angewiesen sind – wodurch sich soziale Exklusion verstärken kann. Somit stellt auch die anwachsende Dynamik von Mobilität ein Risiko für soziale Gerechtigkeit dar,

¹¹ „According to a basic definition, accessibility is inversely related to geographical distance; the cost of bridging the distance; or the amount of possibilities at a certain location“ (HAUGEN 2011: 370, in Bezug auf MARTELLATO/ NIJKAMP 1998). Individuelle Erreichbarkeit kann verstanden werden als die Leichtigkeit, mit der man zu benötigten oder erwünschten Aktivitäten gelangen kann (HAUGEN 2011, in Bezug auf CLIFTON/ HANDY 2001: 68).

¹² Das System der Landnutzung kann in wenigen Worten als Verteilung von Aktivitäten und Gegenständen im Raum umschrieben werden. Es ist teilweise Ergebnis von räumlicher Planung.

weshalb eine Reduzierung oder zumindest keine weitere Förderung von Mobilität per se von Politikern und Verkehrsplanern angestrebt werden sollte (LUCAS 2012: 108), sondern eine Sicherung grundlegender Erreichbarkeiten (PRESTON/ RAJÉ 2007: 153f; vgl. BECKMANN/ BRACHER/ HESSE 2007: 11).

Mobilitätsarmut und soziale Exklusion stehen in einem „rekursiven Zusammenhang“, sie können sich also wechselseitig verstärken oder abschwächen (WILKE 2013: 103f). Mobilität kann demzufolge zugleich Ursache für soziale Exklusion sein sowie Ergebnis derselben.

Betrachtet man den Zusammenhang mit der Brille der Verkehrswissenschaften unter dem Modell einer Wegekette, „stehen am Start- und am Zielpunkt jeweils Strukturen, die die Teilnahmemöglichkeiten eines Individuums am gesellschaftlichen Leben determinieren und sich erschwerend oder unterstützend auswirken können“ (RUNGE 2005: 7). Strukturen und Prozesse, die Benachteiligungen erhöhen oder reduzieren, lassen sich zum einen auf gesellschaftliche Bedingungen zurückführen, zum anderen können sie auch bei den Betroffenen selbst begründet sein (RUNGE 2005: 7).

Aus Sicht der Verkehrswissenschaften sind auf Ebene der Betroffenen, die als Startpunkt der Wegekette modelliert werden, die folgenden Faktoren von Interesse: die finanzielle Ausstattung sowie die Raum-Zeit-Organisation der Haushaltsmitglieder, die Stellung des Individuums im Haushalt, individuelle Charakteristika wie kultureller Hintergrund, Bildung, Alter, Geschlecht, körperlich-geistige Fähigkeiten und Werte. Am Zielpunkt jeder räumlichen Bewegung wirken sich die Prozesse und Strukturen der dort angestrebten Aktivität ebenfalls auf Mobilitätsarmut und Exklusion aus. Relevant sind hierbei beispielsweise die Ausgestaltung des Arbeitsmarktes, der Bildungs-, Versorgungs- und kulturellen Einrichtungen sowie der Dienstleistungen (RUNGE 2005: 6-9)

Verkehr wirkt zwischen Start- und Zielpunkt doppelt verbindend: Einerseits werden die Punkte räumlich überbrückt, andererseits die jeweils wirksamen Prozesse und Strukturen zusammengeführt. Darüber hinaus wird das Verkehrssystem auch von den Merkmalen an beiden Enden der Verbindung mit beeinflusst und wirkt selbst einschränkend auf die Individuen durch seine eigenen charakteristischen Zugangsdeterminanten, etwa in Form von Preisen, Fahrplänen, der Linienführung oder dem Ausbau der Verkehrsnetze. Stimmen die Strukturen an Start und Endpunkt eines Weges nicht überein, und kann das Verkehrssystem als vermittelnde Instanz nicht die benötigten Bedingungen zur Verfügung stellen, werden die Mobilitätsansprüche des Betroffenen nicht erfüllt, eine Teilhabe verhindert und dadurch die Gefahr sozialer Exklusion erhöht (RUNGE 2005: 6-9).

Folgende kurze Darstellung eines Beispiels von RUNGE (2005b) verdeutlicht diesen Wirkungszusammenhang. Eine alleinerziehende Mutter erhält aufgrund ihrer Qualifikation keine Arbeitsstelle in der Nähe ihrer Wohnung. Ein potentieller Arbeitgeber befindet sich am anderen Ende der Stadt. Dieser Arbeitsort ist mit einem Auto über die Autobahn in fünfzehn Minuten zu erreichen. Da die Frau sich kein Auto leisten kann, muss sie auf den öffentlichen Verkehr zurückgreifen, der für die Fahrt eine Stunde benötigt. Der Arbeitgeber bietet weder flexible Arbeitszeitregelungen noch Kinderbetreuung an und die Alleinerziehende findet keine Einrichtung oder Tagesmutter, die ihr Kind für die lange Dauer der Arbeitszeit und der Arbeitswege versorgen könnte. Die Bedingungen am Zielpunkt, der Arbeitsstelle, die Eigenschaften des Verkehrssystems und die individuellen Vorbedingungen verwehren der alleinerziehenden Mutter zusammengenommen den Zugang zum Arbeitsmarkt und schränken sie somit maßgeblich in ihrer gesellschaftlichen Teilhabe ein (vgl. RUNGE 2005: 7).

4.3.3 Ursachen mobilitätsbedingter sozialer Exklusion

Die folgende Tabelle 4 zeigt eine Übersicht verschiedener Aspekte, die eine mobilitätsbedingte soziale Exklusion auslösen können.

Tabelle 4: Ursachenebenen von Mobilitätsarmut

Ebene	Merkmal	Beschreibung
Räumlich (Verkehrssystem und Landnutzung)	Gebietsausstattung	Schlechte Nahraumversorgung insbesondere in (peripher gelegenen) Wohngebieten sozial Schwacher; Funktionstrennung und Entfernungsverlängerung
	Anbindung	Fehlende Haltestellen des ÖPNV, inadäquate Linienführung, schlechte Bedingungen für Rad- und Fußverkehr
	Räumliche Organisation	Erreichbarkeit von Haltestellen, Fußläufigkeit, Umsteigemöglichkeiten
	Privatisierung öffentlicher Räume	Überwachung und Zugangskontrollen erzeugen Gefühl des Unerwünschtseins und schränkt Zugänglichkeit ein; baut Barriere für Verkehrsteilnahme auf
Zeitlich	Verkehrliche Anbindung	Netz- und Taktdichte
	Zeitbudgets	Persönliche Tagesabläufe und Verkehrszeiten passen nicht zueinander, Inflexibilität
Finanziell	Kosten	Einschränkungen in anderen Lebensbereichen nötig, um Mobilität zu finanzieren
Persönlich	Körperliche Einschränkungen	Bauliche Barrieren, wie Treppen, Bahnsteige, schlechte Fußwege, fehlende akustische Signalanlagen, fehlende Leitsysteme (v.a. für behinderte und ältere Menschen)
	Angsträume	Gefühl der Bedrohung und Unsicherheit, v.a. bei Frauen, Kindern und älteren Menschen
	Andere (subjektiv)	Erfahrungen mit dem öffentlichen Verkehr (Pünktlichkeit, Komfort, Sauberkeit) und Image der Verkehrsmittel, Sprach- und Verständigungsbarrieren, kulturelle Aspekte
	Bedürfnisse und Wünsche	Variabilität individueller Bedürfnissen, Wünsche, Präferenzen sowie von Einschränkungen und Fähigkeiten
	Informiertheit	Ausmaß, in welchem Personen über Verkehrsoptionen, Aktivitäten und deren Veranstaltungsorte informiert sind
Partizipativ	Mangelnde Einbindung	Ansprüche bestimmter, sich selten artikulierender Bevölkerungsgruppen werden nicht erfasst, keine Beteiligung an Planung und Betrieb, unterdrückte Wege bleiben unerfasst

Quelle: vgl. RUNGE 2006: 81f; VAN WEE 2011: 61-64.

Hauptsächlich baut die Tabelle auf einer Darstellung von RUNGE (2006) auf, die sie basierend auf Bei-

träger des Britischen Department of Transport (2000), von ANDREW CHURCH, MARTIN FROST und KEITH SULLIVAN (2000) sowie von FRANCES HODGSON und JEFF TURNER (2003) erarbeitet hat. Sie bietet eine sehr informative Übersicht mit anschaulichen Beschreibungen an, die zusammengenommen mit der Kategorisierung von VAN WEE (2011) zu einem guten Verständnis der Multikausalität von Mobilitätsarmut verhilft (RUNGE 2006: 81f; VAN WEE 2011: 61-64).

Die Variabilität der individuellen Bedürfnisse und Wünsche, Einschränkungen und Fähigkeiten können Prozesse der Ausgrenzung verstärken oder abschwächen. So können neu auftretende Krankheiten oder Behinderungen dazu führen, dass eine Person nicht mehr sicher Auto fahren kann oder ein erhöhtes Einkommen kann zum Kauf eines Autos ausgegeben werden, mit dem sich zuvor bestehende Hindernisse aufheben (VAN WEE 2011: 64).

Wichtig ist anzumerken, dass die verschiedenen Komponenten und Ebenen miteinander interagieren und die Auswirkungen in einer Komponente durch andere kompensiert werden können. So können etwa Ladenschließungen in einem Quartier durch bessere Anbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln an andere Quartiere ausgeglichen werden. Jedoch können die Anpassungsstrategien der einen für andere zum Nachteil geraten wie folgendes Beispiel zeigt, das VAN WEE von KAREN LUCAS (2004) übernimmt: Ein erhöhter Autobesitz ermöglicht es zwar deren Haltern, weitere Wege für Einkäufe und Dienstleistungen zurückzulegen, die damit verbundene Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hat aber Auto-orientierte Entwicklungsmuster hervorgebracht. „These have reduced the viability of other transport modes, significantly contributed to poorer local environments and increased the exclusion of already disadvantaged segments of the population“ (VAN WEE 2011: 64).

Ganz deutlich wird hier, dass die Möglichkeiten, eine Benachteiligung auf einer der Ebenen durch Anpassungen in einer anderen Ebene aufzuwiegen, nicht allen Gesellschaftsmitgliedern gleichermaßen offen stehen. Sozial Benachteiligten fehlen in der Regel die nötigen Ressourcen, um selbstbestimmt Alternativen zu gestalten und aktiv Einschränkungen zu kompensieren. Häufig finden Anpassungen zu Lasten der zeitlichen Freiräume statt, indem längere Wegezeiten in Kauf genommen werden. Dies führt zur sogenannten Zeitarmut, von der sowohl sozial Benachteiligte als auch sozial Bessergestellte, vor allem beruflich erfolgreiche Menschen, betroffen sind. In der Wissenschaft wird angenommen, dass hohe zeitliche Einschränkungen die Neigung zur frühzeitigen Planung von Aktivitäten erhöhen, um den Druck zu reduzieren. Hierbei können kurzfristige Strategien, wie die tägliche Anpassung an Ablauf, Dauer und relative Priorität der Aktivität, und langfristige Strategien unterschieden werden. Letztere „include changing the household demands and commitments to eliminate activities“ (CLIFTON 2003: 15). Wünsche und Bedürfnisse werden somit den nicht beeinflussbaren Strukturen angepasst, wodurch sich die Chancen auf Teilhabe und die Lebensqualität verschlechtern. (CLIFTON 2003: 13-16; vgl. HESSE/ SCHEINER 2010: 95)

4.3.4 Risikogruppen (mobilitätsbedingter) sozialer Exklusion

Das Beispiel der alleinerziehenden Mutter zeigt den oben beschriebenen rekursiven Zusammenhang zwischen Mobilitätsarmut und sozialer Exklusion. Diesen belegen auch Untersuchungen, die empirisch nachweisen, dass die Ärmsten und jene am meisten von sozialer Benachteiligung Betroffenen meist auch Opfer von Mobilitätsbenachteiligung sind (LUCAS 2012: 106). Dennoch kann

„nicht jeder Mensch, dessen Mobilität eingeschränkt ist, gleichermaßen als sozial benachteiligt

eingestuft werden. Ebenso wenig sind Menschen, die als sozial ausgegrenzt gelten, automatisch mobilitätsarm. In einigen Fällen kann Mobilitätsarmut ein Hauptfaktor begrenzter Teilhabe sein, während sie in anderen Fällen eine eher untergeordnete Rolle spielt“ (RUNGE 2005: 22; vgl. auch LUCAS 2012).

Die betroffenen Gruppen sind sehr heterogen, dies liegt unter anderem daran, dass sich die Formen sozialer Ausgrenzung teilweise erheblich unterscheiden, je nachdem, wie sich die soziale Ausgangsposition charakterisiert. Bezogen auf den Faktor der Einbindung auf dem Arbeitsmarkt kann Ausgrenzung

„die Form des sozialen Abstiegs annehmen (etwa bei Langzeitarbeitslosen am Ende einer langen Berufsbiographie), des von vornherein versperrten Zugangs (etwa bei arbeitslosen Jugendlichen) oder der weiteren Zuspitzung eines bereits prekären Lebens am Rande der Erwerbsarbeitsgesellschaft“ (KRONAUER 1997: 35).

Aus Großbritannien, das bei der Thematisierung von Mobilitätsarmut in Politik und Wissenschaft im europäischen Vergleich als Vorreiter gelten kann, stammen Studienergebnisse, die Bevölkerungsgruppen identifizieren, „deren Lebenslagen durch das häufige Auftreten erzwungener Immobilität und den daraus resultierenden negativen Folgen gekennzeichnet werden“ (RUNGE 2005: 12). Nicht nur die Verkehrsleistung dieser Gruppen ist generell niedriger als beim Bevölkerungsdurchschnitt. Auch benennen Befragte dieser Gruppen spezifische Ursachen und Folgen dieser geringen Verkehrsleistung, die anzeigen, dass sie Merkmale tragen, die Mobilitätsarmut tendenziell bedingen oder verstärken können (RUNGE 2005: 13).

So sind laut diesen Studien Geringverdiener, Frauen, Kinder und Jugendliche, ältere Menschen und Menschen mit körperlichen Behinderungen besonders häufig von Immobilität betroffen. Bemerkenswerte Erreichbarkeitsprobleme zeigen sich in der bundesweiten Studie Mobilität in Deutschland (MiD) darüber hinaus bei Alleinerziehenden, Familien mit kleinen Kindern und jüngeren Singles, alles Bevölkerungsgruppen mit statistisch geringerem Zugang zu einem Auto (BMVBS. 2011: 15). Diese und andere Studien mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen konnten für die verschiedenen Gruppen übereinstimmend zeigen, „dass es Unterschiede sowohl bei den Mobilitätsbedürfnissen als auch bei deren Verwirklichung gibt. Unklar ist jedoch, inwieweit diese Ungleichheiten 'freiwillig' oder 'erzwungen' sind“ (RUNGE 2005: 13).

Es kann aber mit relativ großer Gewissheit angenommen werden, dass nur ein Teil der qualitativen und quantitativen Unterschiede im Mobilitätsverhalten auf Freiwilligkeit zurückzuführen ist und dass oftmals verschiedene Faktoren wirksam sind, die den Betroffenen eine Verkehrsteilnahme entsprechend ihrer Bedürfnisse erschweren oder ganz versagen (RUNGE 2005: 12-17). Jedoch ist im Hinblick auf Freiwilligkeit auch darauf zu achten, dass „Mobilitätserfahrungen, die im Elternhaus oder im Verlauf der weiteren Biografie gemacht wurden, [...] von prägender Bedeutung [sind]. Latente Denk-, Wahrnehmungs- und Bewertungsmuster begrenzen die Möglichkeiten alltäglichen Verhaltens“ (DAUBITZ 2013: 115). Demzufolge kann von außen als eingeschränkt wahrgenommene Mobilität vom Betroffenen selbst als durchaus angemessen eingeschätzt werden. Diese Erfahrungen bringen zudem zahlreiche Bewältigungsstrategien mit sich. Vor diesem Hintergrund der Gewohnheiten können aufwändige Mobilitätsstrategien durchaus individuell als freiwillig gewählt erscheinen. Da man nie selbst alle Möglichkeiten zu Mobilität und zur Teilhabe an Aktivitäten erlebt oder diese nie für sich als wählbar wahrgenommen hat, werden von den Betroffenen vielleicht kein Zwang und keine Einschränkungen empfunden, wo sich von außen betrachtet ein vermeintlich großer Mangel zeigt.

4.4 Theoretische Empfehlungen für zukünftige Forschungsvorhaben

Die Ausführungen dieses Kapitels helfen nicht nur, die Konzepte sozialer Exklusion, Mobilitätsarmut und deren Wirkungszusammenhänge zu begreifen. Sie schärfen auch den Blick dafür, welche Faktoren relevant sind für die angestrebte Ermittlung der Bedürfnisse sozial Benachteiligter.

Zur Bestimmung der Zielgruppen der Untersuchung, also der Bevölkerungsgruppen, denen Einschränkungen durch soziale Exklusion zuteil werden, muss geprüft werden, ob Ausgrenzungen in den beschriebenen sieben Dimensionen sozialer Exklusion auf die Befragten zutreffen. Da es in der Wissenschaft keine Übereinkunft darüber gibt, ab welchem Maß soziale Teilhabe als mangelhaft gelten soll, muss eine eigene Schwelle definiert werden, ab wann Individuen als sozial benachteiligt angesehen werden. Die Vorstellung, dass Exklusion ein Prozess ist, der sich über die Stufen Integration, Vulnerabilität und Exklusion vollzieht, kann hierbei hilfreich sein.

Des Weiteren weisen die dargestellten Überlegungen auf Risikogruppen und Wohngebiete hin, für die eine Gefährdung durch soziale und mobilitätsbedingte Ausgrenzung häufiger zutrifft als beim gesellschaftlichen Durchschnitt. Für diese Arbeit folgt hieraus, in der Bestimmung der eigenen Zielgruppe besonders auf diese persönlichen und räumlichen Merkmale zu achten.

Eine weitere zentrale Erkenntnis ist, dass soziale Exklusion und Mobilitätsarmut einander nicht zwingend bedingen, wenngleich eine hohe Wahrscheinlichkeit eines gleichzeitigen Auftretens besteht. Daher muss diese Untersuchung in jedem Fall darauf achten, nicht von vornherein zu unterstellen, dass sozial Benachteiligte unbefriedigte Mobilitätsbedürfnisse haben. Das Forschungsdesign muss entsprechend methodisch so gestaltet sein, dass die Befragten unbeeinflusst Auskunft geben können.

Aufgrund des Mangels an empirischen Studien lässt sich nicht im Voraus bestimmen, welche Faktoren am meisten zu Exklusion und Mobilitätsarmut beitragen. Folglich sollte sich diese Arbeit nicht auf einzelne Erklärungsfaktoren, wie beispielsweise Einkommen, Bildung, Haushaltsstruktur oder Pkw-Verfügbarkeit, fixieren, sondern versuchen, der beschriebenen Multikausalität Rechnung zu tragen.

4.5 Bestimmung der Zielgruppe des Befragungsinstrumentes

Die primäre Zielsetzung dieser Arbeit ist es, ein Befragungsinstrument zu entwickeln, das die Mobilitätsbedürfnisse sozial Benachteiligter ermittelt. Die durchgeführten Experteninterviews und die theoretischen Darstellungen in diesem Kapitel haben gezeigt, dass die Bezeichnung soziale Benachteiligung nicht auf eine klar definierte Gruppe, Schicht oder Milieu zutrifft, sondern stark durch Heterogenität geprägt ist.

Aufgrund dieser Uneinheitlichkeit soll die Zielgruppe des hier entwickelten Forschungsdesigns nicht inhaltlich über soziodemographische Indikatoren wie Bildungsstand oder Einkommen definiert werden. Diese Festlegung soll in nachfolgenden Forschungsvorhaben getroffen werden, die sich des Instrumentes als Methode bedienen. Der Anspruch dieser Arbeit ist es vielmehr, die Voraussetzungen für Befragungen so zu definieren, dass möglichst alle Personen, die als sozial ausgegrenzt gelten sollen, ihre Mobilitätsbedürfnisse äußern können. Als Ergebnis wird also nicht angestrebt, einen Fragebogen passgenau für statistisch verstärkt exkludierte Gesellschaftsgruppen wie Rentner oder Alleinerziehende zu erarbeiten. Sondern es soll ein Instrument gestaltet werden, das allen Zielgruppen der Verkehrswissenschaften verständlich ist und dadurch zur Bestimmung von Ausgrenzung, Mobilitätsarmut und subjektiven Bedürfnisbewertungen dienen kann.

5 Darstellung, Vergleich und Kritik verschiedener Erhebungsmethoden

Ziel dieser Arbeit ist die Vorbereitung einer empirischen Ermittlung von Mobilitätsbedürfnissen sozial Benachteiligter. Bei einer solchen Forschungsarbeit müssen Antworten auf die folgenden Fragen gefunden werden:

1. Welche Bedingungen müssen auf eine befragte Person zutreffen, damit sie zur Zielgruppe der sozial Benachteiligten gerechnet wird?
2. Welche Mobilitätsbedürfnisse haben die Befragten? Haben die Befragten verborgene Bedürfnisse?
3. Werden diese Bedürfnisse befriedigt oder nicht?
4. Welche persönlichen Merkmale verstärken, welche persönlichen Merkmale reduzieren die Wahrscheinlichkeit einer als angemessen empfundenen Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen?

Dieses Kapitel widmet sich den verschiedenen methodischen Möglichkeiten, mit deren Hilfe jene Fragen adressiert werden können. Entsprechend der zuvor dargestellten theoretischen Grundlagen werden die Konzepte soziale Exklusion, Lebensqualität und Mobilitätsarmut als Ausgangspunkte der Methodensuche definiert. Um ein breites Angebot an potentiellen Messmethoden zu erarbeiten, aus dessen Fundus schließlich das methodische Vorgehen im eigenen Forschungsdesign gewählt wird, wird versucht, einen Überblick über in den Verkehrswissenschaften und anderen Disziplinen häufig verwendete Verfahren zu geben. Eine kritische Reflexion derselben soll schließlich den Entscheidungsspielraum für die eigenen methodischen Festlegungen abstecken.

Ein Großteil der Studien, die als mögliche Vorbilder geprüft wurden, misst nicht alle drei für diese Arbeit relevanten inhaltlichen Aspekte. Die meisten Untersuchungen fokussieren auf den Zusammenhang zwischen der individuellen Beurteilung der Verkehrsmobilität und Lebensqualität, aufgeschlüsselt als Zufriedenheit und Wohlbefinden. In den wenigen vorhandenen Studien, die auch noch den Faktor der sozialen Benachteiligung abdecken, ist diese als vierte Komponente integriert. Dieses Kapitel ist entlang dieser Komponenten aufgebaut und stellt verschiedene Skalen für das jeweilige Element vor, wobei Lebensqualität, Zufriedenheit und Wohlbefinden aufgrund der beschriebenen inhaltlichen Nähe zusammengefasst behandelt werden.

Für alle Themenbereiche gilt, dass sie in der wissenschaftlichen Praxis sowohl anhand subjektiver als auch mittels objektiver Indikatoren¹³ erforscht werden. Dem liegen zwei prinzipiell unterschiedliche Auffassungen zugrunde: Zum einen gibt es die Ansicht, dass aus der Beschäftigung mit unterschiedlichen Elementen der sozialen Realität genauere Informationen abgeleitet werden können. Dieser Perspektive folgend wird das Augenmerk von Untersuchungen auf objektive Indikatoren gelegt wie realisiertes Mobilitätsverhalten oder Erreichbarkeiten. Zum anderen kann man die Auffassung vertreten, dass die gegebenen Bedingungen die Entscheidungen und Handlungen der Zielgruppe zwar

¹³„Indikatoren sind Messgrößen, die Informationen zu bestimmten Phänomenen geben sollen, welche über das eigentlich Gemessene hinausgehen. Sie fassen Informationen gleichsam zusammen und erleichtern so die Bewertung. Angewendet werden Indikatoren auch dann, wenn [...] bestimmte Sachverhalte oder Abläufe nicht direkt messbar sind. Indikatoren nähern sich diesen so weit wie möglich an und ermöglichen so die Quantifizierung qualitativer Sachverhalte“ (RUNGE 2006: 88).

beeinflussen, aber dass aus dem beobachteten Ist-Zustand die eigentlichen Beweggründe, individuellen Bewertungen sowie potentielle Restriktionen nicht ersichtlich sind. Entsprechend anders muss laut diesem Ansatzpunkt die methodische Herangehensweise gewählt werden. Es werden subjektive Daten erhoben wie Zufriedenheitswerte, nicht-realisierte Mobilität oder Gefühlslagen der Befragten ermittelt (vgl. BMVBS 2011: 5). Anhand dieser Messungen kann man zum einen bloßen Fakten mehr Tiefe verleihen, die für sich leicht irreführend sein können und ein positiveres oder negativeres Bild zeichnen als von den Betroffenen wahrgenommen. Zum anderen ist es durch subjektive, möglicherweise hypothetisch formulierte Fragen möglich, nicht erfüllte oder unbewusst vorhandene Bedürfnisse aufzudecken.

Wie bereits dargelegt wird in dieser Arbeit sehr großer Wert darauf gelegt, die Befragten in ihrer Komplexität als Individuen zu begreifen, weshalb der Schwerpunkt eindeutig auf subjektive Indikatoren gelegt wird. Jedoch ist ein striktes Entweder-Oder nicht empfehlenswert, wie unter Abschnitt 5.4.2 diskutiert wird. Daher werden für die Messung sozialer Exklusion und von Mobilitätsbedürfnissen objektive Indikatoren gleichfalls mit betrachtet. Bei der Messung von Lebensqualität, Wohlbefinden und Lebenszufriedenheit allerdings bleiben objektive Indikatoren außen vor, da sie, entsprechend den Vorüberlegungen, als nicht angemessen beurteilt werden.

Jeder Teilabschnitt endet mit einer Sammlung erster Empfehlungen für das angestrebte Forschungsdesign. In Kapitel 8 und Kapitel 9 werden die methodischen Überlegungen fortgeführt, bereichert um die Ergebnisse der Experteninterviews und der Erkenntnisse aus Kapitel 6, welches die Resultate verwandter Studien prüft.

5.1 Messung von sozialer Exklusion

Unter dem Konzept der sozialen Exklusion soll die erste Frage nach der Bestimmung der Zielgruppe „sozial Benachteiligte“ behandelt werden.

„Die verzweigten Wurzeln, die uneinheitliche Definitionsgrundlage und der breit gespannte politische Rahmen des Konzeptes haben zur Folge, dass empirische Studien unterschiedliche Formen sozialer Benachteiligung mit der Exklusion-Überschrift sammeln“ (BÖHNKE 2006: 81).

Es gibt zwar mehr oder weniger Einverständnis über die wichtigsten Dimensionen sozialer Ausgrenzung, jedoch fehlen Konventionen für deren empirische Erhebung. In den vorangehenden Ausführungen sollte deutlich geworden sein, dass es nicht ausreichen kann, die Versorgung mit materiellen Ressourcen zu messen oder nach der Stellung auf dem Arbeitsmarkt zu fragen, denn eine Vielzahl weiterer Faktoren kann Teilhabe einschränken (BÖHNKE 2005: 81; BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD 2002b: 6; LUCAS 2012: 105). Das Konzept der sozialen Exklusion geht über das hinaus, was allgemein als Armut definiert wird. Demnach sollte eine Messung den Empfehlungen von GRAHAM ROOM (1995) folgen, wie sie in TANIA BURCHARDT, JULIAN LE GRAND UND DAVID PIACHAUD (2002b) festgehalten werden und einen Übergang anstreben

- von der Messung von Einkommen oder Ausgaben hin zur Messung multidimensionaler Benachteiligung,
- von statischen zu dynamischen Analysen
- und von der Messung von Ressourcen auf Ebene der Individuen und Haushalte hin zur Ebene der lokalen Gemeinschaft (BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD 2002b: 5).

Diesen Anweisungen gerecht zu werden erfordert ein aufwändiges Forschungsdesign, das vielleicht die Reichweite des hier definierten Themenbereichs übersteigt. Die erste Vorgabe wird in jedem Fall die Zusammenstellung der Items¹⁴ im zu erstellenden Fragebogen anleiten. Nicht nur auf der Ebene von Individuen und Haushalten zu messen, sondern auch die Ressourcenausstattung der lokalen Gemeinschaft zu erforschen, erklärt sich durch die Relativität von Exklusion, die unter anderem von den räumlichen Gegebenheiten stark beeinflusst ist. Die Ressourcenausstattung kann anhand der unter Abschnitt 5.2 vorgestellten Methoden zur Messung von Erreichbarkeiten, die in den Verkehrswissenschaften verbreitet sind, integriert werden. Dynamische Analysen hingegen, die Exklusion nicht nur für einen bestimmten Zeitpunkt feststellen, sondern im Zeitverlauf in ihrer Entwicklung betrachten, ziehen einen hohen Aufwand nach sich. Unter Abschnitt 5.2.5 wird dieser Aspekt für die Messung von Mobilitätsbenachteiligung erwogen.

Legt man die Arbeitsdefinition sozialer Exklusion von BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD – „An individual is socially excluded if he or she does not participate in key activities of the society in which he or she lives“ (BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD 2002a: 30) – seiner Forschung zugrunde, kann man Grenzwerte für die Teilhabe an bestimmten Aktivitäten bestimmen und so benachteiligte von nicht-benachteiligten Befragten unterscheiden. Das Autorentrio schlägt die folgenden vier Dimensionen von Schlüsselaktivitäten für Großbritannien in den 1990er Jahren vor:

- Konsum: Fähigkeit, Güter und Dienstleistungen zu kaufen
- Produktion: Teilhabe an ökonomisch oder sozial wertvollen Aktivitäten
- Politisches Engagement: Beteiligung an lokalen oder nationalen Entscheidungsprozessen
- Soziale Interaktion: Integration in Familie, Freundschaften und Gemeinschaft

Um als gesellschaftlich integriert zu gelten, bedarf es laut der Autoren der Teilhabe in allen Dimensionen, partizipiert eine Person nur in einem der Bereiche nicht im als hinreichend definierten Maß, wird sie zur Gruppe der sozial Benachteiligten gerechnet. Eine Messung entlang dieser Dimensionen markiert eine entscheidende Weichenstellung, denn anders als bei typischerweise in der Literatur diskutierten Indikatoren werden nicht Gründe oder Risikofaktoren für soziale Exklusion ermittelt, sondern die Ergebnisse (*outcomes*), die Lebensumstände mangelnder Teilhabe, die anzeigen, dass jemand im gesellschaftlichen Abseits steht. Die Indikatoren werden dahingehend ausgewählt, „which social phenomena matter for their own sake, rather than simply as an indicator of another problem“ (BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD 2002a: 41).

Denn zwar ist es sehr wahrscheinlich, dass ein Studienteilnehmer, für den die Risikofaktoren Arbeitslosigkeit, Zugehörigkeit zu einer ethnischen Minderheit und eine körperliche Behinderung ermittelt wurden, sozial benachteiligt ist. Allerdings ist nicht sichergestellt, dass dieser Befund nicht durch andere Faktoren aufgehoben wird, wie gute familiäre Bande und eine Beschäftigung als Ehrenamtlicher, die dazu führen, dass der Betroffene keineswegs von gesellschaftlicher Teilhabe ausgeschlossen ist (vgl. BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD 2002a: 31).

¹⁴„Items sind in der Regel Fragen bzw. Aussagen ('Statements'), denen die Befragten zustimmen oder die die Befragten ablehnen sollen“ (ESSER/ HILL/ SCHNELL 2013: 169). Dafür, wie Items für eine Skala entdeckt oder formuliert werden können, gibt es keine formalen Regeln, weshalb Items i.d.R. bereits verwendeten Skalen entnommen werden, aus Aussagen der Befragten aus Vorstudien generiert werden oder oft allein der Phantasie der Forscher entspringen (ESSER/ HILL/ SCHNELL 2013: 169).

Bei Erhebungen mit Begründungs- und Risikoindikatoren muss ein interner Schwellenwert definiert werden, ab welcher Anzahl zutreffender Exklusionswerte eine befragte Person als ausgeschlossen gilt, es können auch zusätzlich positive und negative Faktoren gegeneinander verrechnet werden. Ob jemand von Exklusion betroffen ist oder nicht, lässt sich aber einfacher und eindeutiger mithilfe der Messung von Teilhabe bestimmen. Indikatoren für Gründe und Risiken können ergänzend einem besseren Verständnis des Phänomens sozialer Ausgrenzung dienen, sie machen es möglich, verschiedene kausale Muster zu erkennen und besonders häufig betroffene Risikogruppen zu identifizieren. Sofern der Rahmen einer Studie durch den dadurch entstehenden Aufwand nicht gesprengt wird, liegt eine Abfrage beider Arten von Kennwerten nahe, weil so ein großer informativer Gehalt geboten ist.

Beide Indikatorengruppen zielen auf objektive Eigenschaften ab und behandeln ebenso wie die vorgestellte Arbeitsdefinition nicht den Aspekt der Wirkungsursache und Handlungsmacht (*agency*). Ursprünglich enthielt die Definition von BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD die folgenden beiden Elemente, die aufgrund von Schwierigkeiten in der Operationalisierung gestrichen wurden: Neben der Teilhabe in den vier Dimensionen sollte ermittelt werden, ob ein Individuum aus Gründen außerhalb der eigenen Kontrolle nicht partizipiert und ob er oder sie sich Teilhabe wünscht oder nicht. Die Autoren nähern sich diesem Mangel, indem sie die Grenzwerte für Partizipation in allen Dimensionen so niedrig ansetzen, dass es ihnen unwahrscheinlich scheint, dass jemand unterhalb dieser Schwelle seine Situation freiwillig gewählt hat (BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD 2002a: 32). In dieser Arbeit indes wird empfohlen, auch Aspekte der Handlungsmacht abzufragen, und dafür subjektive Indikatoren heranzuziehen, dies aber nur für den Bereich der Mobilität und aufgrund der später noch beschriebenen Einschränkungen der Zielgruppe in sehr einfacher Form.

5.1.1 Objektive Indikatoren zur Messung sozialer Exklusion

Die Art und Weise, wie BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD (2002a) die vorgestellten vier Dimensionen operationalisieren, kann als Vorbild übernommen werden. Eine Einschränkung erwächst dabei aber aus dem Umstand, dass die Indikatoren entsprechend der im BRITISH HOUSEHOLD PANEL SURVEY (BHPS) verfügbaren Daten gewählt wurden, welche eine eigens auf den Forschungsgegenstand zugeschnittene Erhebung ersetzen und als Grundlage der Analysen dienen. Auch in diesem Forschungsdesign tritt folglich das Problem der nicht optimal passenden Datenbasis auf, welches unter Abschnitt 8.1.4 behandelt wird. Die Autoren sind sich der Mängel bewusst und schlagen jeweils ergänzende oder adäquatere Indikatoren vor, die zusammen mit den tatsächlich angewendeten nachfolgend gezeigt werden.

Die Dimension Konsum wurde mittels des Indikators „aktuelles Netto-Haushaltseinkommen“ gemessen, wobei all jene als sozial ausgegrenzt galten, die über weniger als die Hälfte des nationalen Durchschnittseinkommens des entsprechenden Jahres verfügten. Offensichtlich stellt die Messung des Einkommens als Potential für den Konsum von Gütern und Dienstleistungen nur eine Annäherung an den wirklichen Konsums dar (BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD 2002a: 33, 42). Vor dem Hintergrund der Mobilitätsversorgung kann dieser Wert durchaus aufschlussreich sein. Denn zwar kann auch jemand mit hohem Einkommen vor dem großen Hindernis mangelnder Erreichbarkeit stehen, wenn ihm keine Möglichkeiten zur Überwindung räumlicher Distanzen verfügbar sind. Anders als Menschen mit niedrigem Einkommen kann ein wohlhabender Mensch trotzdem Erreichbarkeitsdefizite mit kostspieligen Dienstleistungen wie Taxifahrten oder Lieferdiensten überwinden.

Zur Operationalisierung der Dimension Produktion wurden die Angaben der Befragten zu ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit verwendet. Zur Auswahl standen: selbständig – angestellt – arbeitslos – in Rente oder Pension – Elternzeit – Hausfrau/ Hausmann – Student oder Schüler – chronische/ langfristige Erkrankung oder Behinderung – in Maßnahme der Arbeitsagentur – andere.¹⁵ Zur Gruppe der sozial Ausgegrenzten wurde gerechnet, wessen Situation sich auszeichnete durch: Arbeitslosigkeit; chronische/ langfristige Erkrankung oder Behinderung und gleichzeitige Arbeitslosigkeit; Frühverrentung; andere. Idealerweise sollte als Antwortmöglichkeit auch freiwilliges Engagement, das wirtschaftlichen oder sozialen Wert erbringt, zur Verfügung stehen (BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD 2002a: 33, 42).

In der Dimension des politischen Engagement wurden die Angaben der BHPS-Teilnehmer zu ihrer Mitgliedschaft oder aktiven Beteiligung bei den folgenden Organisationsformen analysiert: politische Partei, Gewerkschaft, Elternvereinigung, Mieter- oder Anwohnerverein. Darüber hinaus konnte in Wahljahren gefragt werden, ob die Befragten an den entsprechenden Wahlen teilgenommen hatten. Für jene, die nicht zur Wahl gegangen und nicht Mitglied oder Engagierte in den aufgezählten Organisationen waren, wurde angenommen, dass sie vom Prozess der sozialen Exklusion betroffen waren. Aber „the indicators of involvement in decision-making we include stand only as proxies for the wide variety of ways in which people may exercise influence over their environment or the future of some institution or policy they care about“ (BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD 2002a: 33). Vor allem für die Dimension des politischen Engagements mag die pragmatische Lösung eines Verzichts auf subjektive Bewertungen der eigenen Teilhabe zu verzerrten Abbildern der Lebenswirklichkeit führen. Schließlich gibt es zahlreiche Menschen, die kein Interesse an politischer Teilhabe zeigen und bewusst auf entsprechende Angebote verzichten. Als ausgegrenzt würden sich diese Befragten selbst nicht beschreiben (vgl. BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD 2002a: 32). Auch innerhalb der durchgeführten Experteninterviews wurden Zweifel an der Aussagekraft dieser Dimension laut.

Zur Bewertung sozialer Exklusion in der Dimension der sozialen Integration wurden die Antworten auf die nachstehenden Fragen herangezogen, sodass auch eine subjektive Wertung Teil der Messung bildete:

Gibt es jemanden,... (*Is there anyone who...*)

- ...von dem Sie sicher sind, dass er Ihnen zuhört, wenn Sie jemanden zum Reden brauchen? (*...you can really count on to listen to you when you need to talk?*)
- ...von dem Sie sicher sind, dass er Ihnen in einer Krise hilft? (*...you can really count on to help you out in a crisis?*)
- ...bei dem Sie ganz Sie selbst sein können? (*...you can totally be yourself with?*)
- ...von dem Sie sich gänzlich als Person geschätzt fühlen? (*...you feel really appreciates you as a person?*)
- ...von dem Sie sicher sind, dass er Sie tröstet, wenn Sie traurig sind? (*...you can really count on to comfort you when you are very upset?*) (BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD 2002a: 43)

¹⁵Die englischen Begriffe wurden nicht wörtlich, sondern mit den jeweiligen deutschen, aktuellen Entsprechungen übersetzt.

Befragte, die eine der fünf Fragen mit Nein beantworteten, wurden als ausgegrenzt definiert. Diese Fragen decken laut den Autoren der Studie den Bereich der sozialen Unterstützung aus Familie und Freundeskreis ab. Nichtsdestotrotz fehlen weiter gefasste Fragen zu kultureller Partizipation (BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD 2002a: 33, 43).

Im Rahmen einer groß angelegten internationalen Studie in Melbourne, Australien,¹⁶ unter Leitung von CURRIE/ DELBOSC wurde soziale Benachteiligung sehr ähnlich erhoben wie in der vorgestellten Art und Weise.¹⁷ Diese Vorgehensweise zur Bestimmung sozialer Exklusion weicht von der Trennung zwischen Outcomes einerseits und Gründen sowie Risikofaktoren andererseits ab, weil die Dimension der Partizipation nicht unbedingt als Ergebnis von Ausgrenzung anzusehen ist, sondern eher ein Risikofaktor ist. Es wurde ein Index sozialer Exklusion gebildet aus den Merkmalen der folgenden fünf Dimensionen, welche gleich gewichtet und mit den folgenden Grenzwerte belegt wurden:

- Haushaltseinkommen: weniger als 500 Australische Dollar pro Woche
- Arbeitslosigkeit: Arbeitssuchende oder aufgrund von Krankheit oder Behinderung nicht Arbeitsfähige
- politisches Engagement: keine Teilnahme an politischen Aktivitäten (etwa Beteiligung in politischen Gruppen)
- Partizipation: keine Teilhabe an regelmäßigen Aktivitäten wie Hobbies, Sport, Bibliotheksbesuche
- soziale Unterstützung: Werte von 9 Punkten oder weniger bei der Einschätzung, ob mit Unterstützung gerechnet werden könne, jeweils bei der nahen Familie, beim weiteren Familienkreis, bei Freunden und Nachbarn. Falls in einer der drei Kategorien gar nicht mit Hilfe gerechnet werden kann, ergibt sich ein Wert von 1, bei einer gelegentlichen Unterstützung ein Wert von 2 und bei ganz sicherer Hilfe ein Wert von 3. Somit liegt der höchstmögliche erreichbare Grad bei 12 Punkten.

Befragte, die in zwei oder mehr der fünf Dimensionen die Grenze zur Benachteiligung überschritten, wurden eingeschätzt als vom Risiko der Ausgrenzung bedroht. Die Autoren weisen bei dieser Festlegung darauf hin, dass es sich um eine abgewogene Entscheidung handelt. Bei nur einer Dimension wäre „wahre“ Benachteiligung wohl kaum abzubilden und wären drei Dimensionen als Grenze bestimmt worden, hätte sich nur eine sehr kleine Gruppe der Befragten für eine Analyse qualifiziert (DELBOSC/ CURRIE 2011a: 558). Da die Liste von DELBOSC/ CURRIE Inhalt der Experteninterviews war, werden Kritik und Empfehlungen vor deren Hintergrund in Kapitel 9 formuliert.

¹⁶Australien Research Council Industry Linkage Program Projekt LP0669046 „Investigating Transport Disadvantage, Social Exclusion and Well-being in metropolitan, regional and rural Victoria“; in Zusammenarbeit mit verschiedenen ausländischen Universitäten und Verbänden; unter Leitung von GRAHAM CURRIE und ALEXA DELBOSC, Projektlaufzeit 2006-2010 (CURRIE/ DELBOSC 2010: 954).

¹⁷Eine weitere ähnliche Möglichkeit zur Messung sozialer Benachteiligung, die aber bereits eine Dimension räumlicher Erreichbarkeit enthält, ist der DEPRIVATION INDEX, der auf dem INDEX OF MULTIPLE DEPRIVATION (IMD) basiert. Er umfasst die folgenden sechs Domänen, für die es jeweils ein Set an Indikatoren gibt: Einkommen, Erwerbsstatus, Behinderung, Bildungsniveau, räumliche Erreichbarkeit und Wohnsituation. Für räumliche Erreichbarkeit wird etwa die Anzahl innerhalb einer bestimmten Entfernung verfügbarer Angebote gemessen. Da es sich bei diesem Index um ein Maß handelt, das vor allem auf vorhandenen Daten aus allgemeinen Umfragen basiert und nicht mehr als einen Überblick über die Exklusions-Situation verschaffen kann, soll hier nicht weiter auf den DEPRIVATION INDEX eingegangen werden. Nähere Informationen finden sich zum Beispiel bei CASAS/ HORNER/ WEBER (2009).

5.1.2 Objektive Indikatoren zur Erhebung von Risikofaktoren

Wie zahlreich die Risikofaktoren und nachgewiesenen Auslöser sind, die Menschen auf dem Kontinuum von Inklusion in Richtung Exklusion abgleiten lassen, wurde in Kapitel 4 ersichtlich.

Eine Übersicht über die Informationen, die in empirischen Studien zu sozialer Ausgrenzung relevant sein können, gibt die folgende Abbildung 2 von BÖHNKE (2005). Die Grafik zeigt ein Modell für die empirische Analyse, welches die Einflussfaktoren und Wirkungsmechanismen um soziale Ausgrenzung veranschaulicht, aber nicht zwischen Risikofaktoren und Outcomes unterscheidet. Im Mittelpunkt des Schemas steht die Wahrnehmung von sozialer Benachteiligung, welche nach Ansicht von BÖHNKE zentral für die Analyse ist.

Welche Elemente in einer Untersuchung schließlich erhoben werden, sollte vor dem Hintergrund der jeweiligen Schwerpunktsetzung und in Anbetracht dessen entschieden werden, wie viele Fragen den Studienteilnehmern zugemutet werden können. Auch dieser Aspekt des Forschungsdesigns wird mittels der Ergebnisse der Experteninterviews später weiter beleuchtet.

Beispielstudien sind in großer Zahl vorhanden, an denen sich dieser Aspekt eines Forschungsdesigns anlehnen kann und Formulierungsmöglichkeiten für einen Fragebogen abgeleitet werden können, die allerdings unbedingt vereinfacht werden müssen. Auf den unterschiedlichen vertikalen (Verwaltungs-) Ebenen – auf globaler Ebene, auf Ebene der EU, auf Ebene von Bund, Ländern, Kommunen, Quartieren – wie auch horizontal auf bestimmte Zielgruppen zugeschnitten, wurden und werden von öffentlichen und privaten Trägern jene demographischen Daten erhoben, die von BÖHNKE vorgeschlagen werden. Autoren der hier verwendeten wissenschaftlichen Literatur beziehen sich zum Beispiel auf die nicht mehr durchgeführte Wohlfahrtssurvey oder das Eurobarometer, Autoren der Verkehrswissenschaften verwenden Informationen zu sozialer Exklusion und Mobilitätsarmut etwa aus Mobilität in Deutschland (MiD) oder dem Deutschen Mobilitätspanel.

5.1.3 Subjektive Einschätzung von sozialer Exklusion

Sicherlich ist es nicht einfach zu ermitteln, ob Ungleichheiten zwischen Menschen, die von außen als Exklusion erscheinen, freiwillig zustande kommen oder außerhalb der Kontrolle der Betroffenen liegen und diese sich ein ganz anderes Maß an Partizipation wünschen. Das Konzept der Exklusion ist rein in der wissenschaftlichen Sprachwelt beheimatet und kann nicht einfach in Alltagssprache und -erfahrungen übersetzt werden, sondern muss über konkrete Beispiele vermittelt werden. Eine der Herausforderungen besteht darin, dass Exklusion mit Armut verwechselt wird und die Befragten vor allem materielle Aspekte assoziieren. Ferner wird Armut alltagsweltlich von vielen als extremer Lebensumstand empfunden, mit dem man die eigene, eventuell prekäre Situation nicht ohne weiteres in Verbindung bringt, zudem Armut häufig mit Beschämung einhergeht.

Das Eurobarometer¹⁸ 74.1 aus dem Jahr 2010, welches auch unter der Bezeichnung Eurobarometer Spezial 355 geführt wird, und der Wohlfahrtssurvey „Wohlfahrtsentwicklung, Integration und Exklusion im deutsch-deutschen und europäischen Vergleich“ aus dem Jahr 1998 dienen als Anhaltspunkte für

¹⁸ „Das Eurobarometer dient dazu, die soziale Situation der Bürger sowie soziale und politische Einstellungen zu zentralen Themen der Europäischen Union zu untersuchen“ (TNS INFRATEST POLITIKFORSCHUNG 2015). Es gibt ein Standard-Eurobarometer, das jährlich zweimal durchgeführt wird und bei dem je Land rund 1.000 Bürger (1.500 in Deutschland) mittels persönlich-mündlicher Interviews befragt werden. Ferner werden zusätzlich Spezial-Eurobarometer erhoben zu aktuellen speziellen Themen (Finanzkrise, Zukunft Europas) (TNS INFRATEST POLITIKFORSCHUNG 2015).

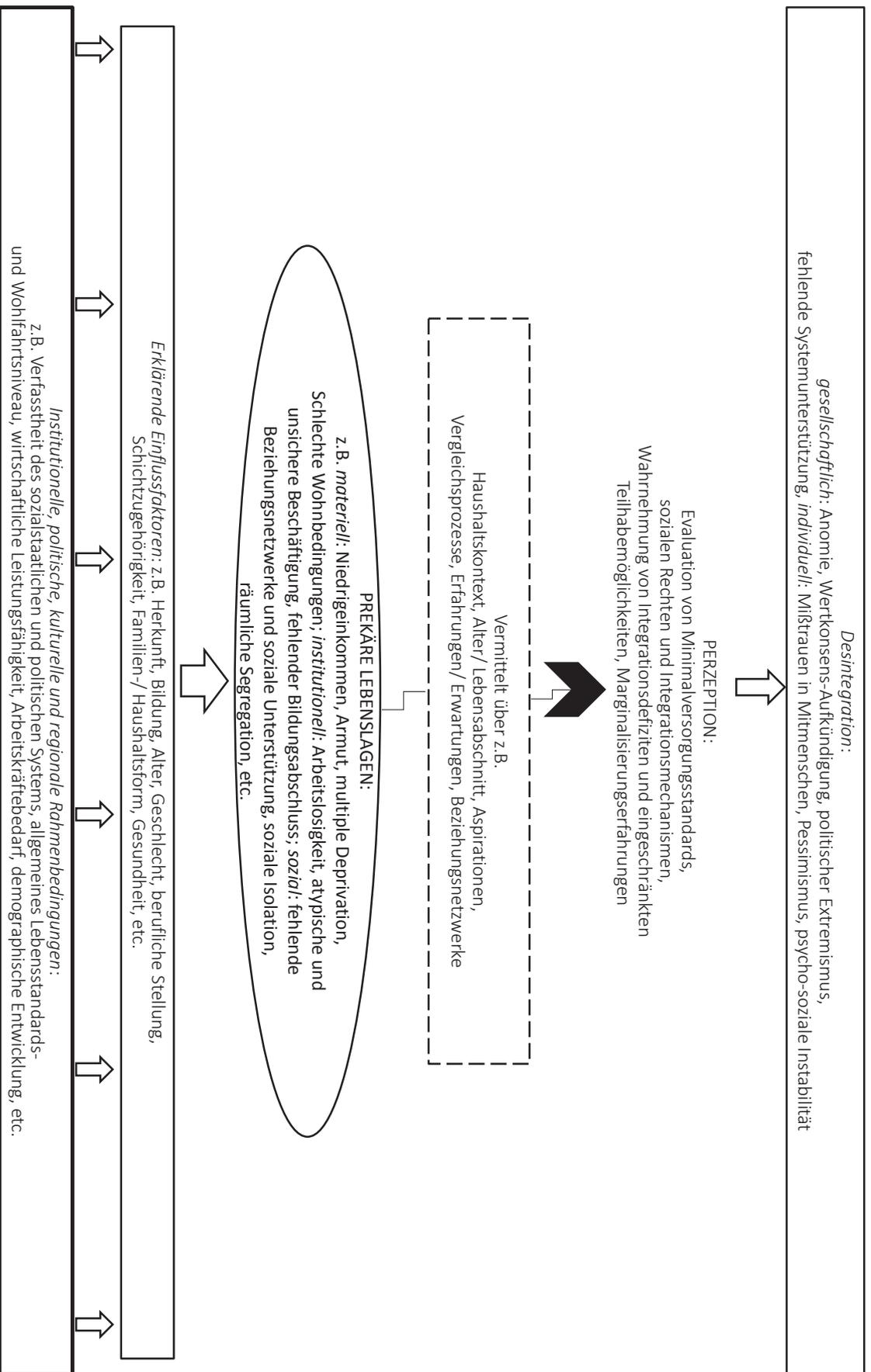


Abbildung 2: Die Wahrnehmung sozialer Ausgrenzung - Einflussfaktoren und Wirkungsmechanismen
 Quelle: verändert nach BÖHNKE 2005: 94

die Darstellung möglicher Wege zur Befragung der Menschen nach ihrer gefühlten gesellschaftlichen Integration.

Im Eurobarometer 74.1 wird die Dimension Konsum nicht über die exakte Höhe des Haushaltseinkommens adressiert, sondern anhand subjektiv zu bewertender Fragen. Zwei Beispiele hierzu, die leicht gekürzt wurden, lauten:

Tabelle 5: Eurobarometer 74.1, Frage QA35: subjektive Einkommenssituation

QA35	Jeder Haushalt hat eine andere Einkommenssituation und unterschiedlich viele Personen, die zum Haushaltseinkommen beitragen. Bitte denken Sie jetzt an Ihr gesamtes monatliches Haushaltseinkommen. Kommen Sie mit Ihrem Einkommen?		
	sehr gut aus		
	gut aus		
	ziemlich problemlos aus		
	mit einigen Schwierigkeiten aus		
	mit großen Schwierigkeiten aus		
	weiß nicht/ keine Angabe		

(EUROPÄISCHE KOMMISSION 2010b: 26, Frage QA35, gekürzt um eine Anweisung)

Tabelle 6: Eurobarometer 74.1, Frage QA36: subjektive Bewertung des eigenen Konsums

QA36	Es gibt einige Dinge, die man sich nicht leisten kann, auch wenn man sie gerne hätte. Würden Sie mir bitte für alle Dinge, die ich Ihnen gleich vorlese, sagen, ob sie für Ihren Haushalt erschwinglich sind oder nicht, vorausgesetzt natürlich, dass Sie sich diese leisten möchten?			
	Vorgaben bitte vorlesen	Ja, können wir uns leisten, wenn ge- wünscht	Nein, können wir uns nicht leisten	Weiß nicht/ Keine Angabe
	1	Das Haus bzw. die Wohnung angemessen warm halten bzw. heizen		
	2	Einen einwöchigen Urlaub fern von zu Hause einmal im Jahr (nicht bei Verwandten)		
	4	Jeden zweiten Tag eine Mahlzeit mit Fleisch, Huhn oder Fisch, wenn Sie das wünschen		

(EUROPÄISCHE KOMMISSION 2010b: 27, Frage QA36; Nummer 3 wird in der Aufzählung dort ausgelassen)

5.1.4 Empfehlungen aus der Theorie zur Messung sozialer Benachteiligung

Es bewegt sich nicht im Rahmen des zu entwickelnden Forschungsdesigns, soziale Exklusion in all ihren Facetten zu erforschen, denn diese ist für sich ein eigenes weites wissenschaftliches Feld und die hier definierte Zielsetzung richtet sich vornehmlich auf die Mobilitätsbedürfnisse sozial Benachteiligter. Um dennoch Ursachen, Wirkungen und Wechselwirkungen erkennen und verstehen zu können und um festzustellen, welche der Studienteilnehmer von welcher Form und in welchem Maß als benachteiligt

gelten können, muss ein gewisser Anteil der Befragung für Indikatoren sozialer Exklusion jenseits von Fragen nach Mobilität und Erreichbarkeit vorbehalten sein.

Alle drei vorgestellten Typen von Indikatoren liefern wichtige Informationen und sollten Berücksichtigung finden, falls der Umfang der Befragung es zulässt. Der Schwerpunkt muss aber auf den vier Dimensionen der Ergebnisse von Exklusion liegen, weil diese die Zielgruppe relativ eindeutig ausweisen. Da das hier vorgeschlagene Forschungsdesign selbst die Erhebung von Primärdaten vorsieht und nicht eine Analyse bereits vor anderem Hintergrund gewonnener Daten, können die oben angesprochenen Mängel in der Operationalisierung der vier Dimensionen von BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD (2002a) direkt in Angriff genommen werden. Die jeweiligen konkreten Empfehlungen finden sich in Kapitel 9. Welche Risikofaktoren darüber hinaus besonders aufschlussreich sind, wird in Abschnitt 9.8 diskutiert.

Die Zufriedenheit der Befragten mit ihren Chancen der Teilhabe kann nicht allein anhand von subjektiven Indikatoren sozialer Exklusion festgestellt werden, sondern am besten über Aussagen zu Wohlbefinden und Zufriedenheit, worauf unter Abschnitt 5.3 näher eingegangen wird.

5.2 Messung von Mobilitätsbenachteiligung

Die eingangs in Kapitel 5 formulierten Fragen zwei bis vier¹⁹ werden nachfolgend vor dem Hintergrund von Untersuchungen zu Mobilitäts- und Verkehrsbenachteiligung behandelt. Dies bietet sich an, weil der Rückschluss nahe liegt, dass Menschen, die von Ausprägungen dieser Benachteiligungen betroffen sind, unerfüllte Mobilitätsbedürfnisse haben. In den meisten Fällen ist es möglich, die konkreten Bedürfnisse sowie verstärkende oder lindernde Faktoren aus den Benachteiligungen abzuleiten.

Wie die in Kapitel 4 vorgenommene Auseinandersetzung mit Ursachen mobilitätsbedingter sozialer Exklusion gezeigt hat, ist eine Erhebung, die allein auf die realisierte Mobilität und das Verkehrsverhalten einer Person abzielt, nicht geeignet für die Komplexität des Untersuchungsgegenstandes. Diese personenbezogenen Maße müssen durch Messungen raumbezogener Elemente ergänzt werden (vgl. RUNGE 2006: 87; BMVBS 2012: 5).

Unter solchen raumstrukturellen Faktoren sind zu verstehen: siedlungsstrukturelle Kenngrößen wie Dichte, Größe, Lage und räumliche Verteilung von Flächennutzungen wie auch Faktoren der Verkehrsinfrastruktur. Welche Aspekte individuell den Verkehrsnutzern als besonders wünschenswert gelten, hängt somit auch davon ab, wie sich die Rahmenbedingungen der eigenen Mobilität gestalten. Demzufolge kann nicht angenommen werden, dass die Mobilitätsbedürfnisse aller durch die Reduktion von Fahrpreisen des öffentlichen Verkehrs besser befriedigt werden können, denn für viele Menschen sind mehr Haltestellen, erhöhte Frequenzen oder verkürzte Reisezeiten von weit größerer Bedeutung (vgl. ERIKSSON ET AL. 2011: 167f; LUBECKI/ RUHM 2006a: 23).

Die im vorangehenden Abschnitt getroffene Unterscheidung zwischen objektiven Indikatoren, die das Outcome von sozialer Exklusion anzeigen, objektiven Indikatoren, die Risikofaktoren für Ausgrenzung repräsentieren und subjektiven Indikatoren, die Bewertungen darstellen, hat auch Relevanz für die Messung von Mobilitätsbenachteiligung. Da jedoch Ergebnis und Ursachen von Mobilitätsarmut glei-

¹⁹Frage 1: Welche Mobilitätsbedürfnisse haben die Befragten? Haben die Befragten verborgene Bedürfnisse? Frage 2: Werden diese Bedürfnisse befriedigt oder nicht? Frage 3: Welche persönlichen Merkmale verstärken, welche persönlichen Merkmale reduzieren die Wahrscheinlichkeit einer als angemessen empfundenen Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen?

chermaßen bedeutsam für die Zielvorgaben dieser Arbeit sind, sollen die vorgestellten methodischen Ansätze anders gegliedert werden.

VAN WEE (2011) unterscheidet drei Kategorien zur Messung mobilitätsbedingter Benachteiligung, in welchen jeweils subjektive und objektive Indikatoren zum Einsatz kommen können: Mobilitätsbasierte Indikatoren (*mobility based indicators*), Indikatoren basierend auf der Teilhabe an Aktivitäten (*activity participation based indicators*) und Erreichbarkeitsindikatoren (*accessibility indicators*) (VAN WEE 2011: 73f). Entlang dieser Kategorien sind die folgenden Ausführungen über Messmethoden gegliedert.

5.2.1 Mobilitätsbasierte Indikatoren

Unter diese Kategorie fallen Indikatoren, die realisierte Mobilität anzeigen oder Auskunft geben, ob eine Person über Mittel verfügt, um mobil zu sein. Hierzu zählen etwa Autobesitz, Zugang zu einem Auto, von einer Person oder einem Haushalt mit einem bestimmten Verkehrsmittel zurückgelegte Kilometer oder an einem Tag unternommene Wege (VAN WEE 2011: 73f). Man könnte die Indikatoren dieser Kategorie folglich auch als verkehrsverhaltensbasiert bezeichnen.

Angaben zu diesen Indikatoren werden in einem Großteil der verkehrswissenschaftlichen Studien zur Messung von Mobilität von den Befragten erbeten. Verfügbare Verkehrsmittel gelten als Ressourcen der Mobilität und unternommene Wege und zurückgelegte Personenkilometer dienen als Maß dafür, ob jemand mehr oder weniger mobil ist. Ganz allgemein gesprochen stehen Menschen, die über wenig Mobilitätsressourcen und damit ein geringes Mobilitätspotential verfügen und/ oder ein niedriges Maß an realisierter Mobilität aufweisen, unter dem Verdacht, von Verkehrsbenachteiligung betroffen zu sein und unerfüllte Mobilitätsbedürfnisse zu haben. Denn sie weichen in ihren Werten von Durchschnittszahlen ab, welche als Richtschnur für eine „gute“ oder „angemessene“ Mobilität dienen (BMVBS 2012: 7).

So attraktiv diese Messungen des Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens im ersten Moment scheinen – können die Daten doch ohne methodische Herausforderungen der Operationalisierung von den betreffenden Personen direkt erfragt werden und stehen für Deutschland in großer Zahl zur Verfügung – gibt es einige Kritikpunkte, die sich auf die Angemessenheit der gewählten Vergleichsbasis beziehen und aufwändige Anpassungen erfordern.

Einerseits spielt der räumliche Aspekt eine ausschlaggebende Rolle, weil alltäglich zurückgelegte Distanzen von Großstädtern nicht mit denen von Landbewohnern vergleichbar sind, bei Berechnungen des durchschnittlichen Verkehrsverhaltens der Gesamtbevölkerung aber beide einfließen. Definiert man Menschen, mit täglich geringen Verkehrswegen als mobilitätsarm, wäre auf dieser Basis ein Großteil der städtischen Bevölkerung betroffen. (vgl. BMVBS 2012: 7, 11f; LUBECKI/ RUHM 2006a: 25)

„Dienen [hingegen] Personen in ähnlichen Lebenslagen und ähnlichen räumlichen Kontexten als Vergleichsbasis, wird die Exklusion ganzer Bevölkerungsgruppen in homogenen Lagen nicht erkannt“ (BMVBS 2012: 7). Die Anzahl zurückgelegter Personenkilometer kann gar ein irreführender Indikator sein. Denn ob die befragte Person besonders viele gut erreichbare Aktivitäten wahrnimmt und daher viel unterwegs ist oder ob sie weite Strecken zurücklegen muss, um nicht noch stärker von sozialer Exklusion betroffen zu sein, ist aus der Kilometerzahl allein nicht ersichtlich. Und selbst wenn ähnliche Lebenslagen und räumliche Aspekte berücksichtigt werden, können Indikatoren zum Verkehrsverhalten noch immer irreführend sein, weil individuelle Präferenzen ein weiterer, in diesen Verfahren meist unhinterfragter Erklärungsfaktor sind. (vgl. BMVBS 2012: 7, 11f; LUBECKI/ RUHM 2006a: 25)

Demgemäß bezeichnet auch VAN WEE (2011) diese Indikatorenkategorie als allenfalls hilfreiches, keineswegs aber hinlängliches Maß für Mobilitätsarmut. Es empfiehlt sich eine Herangehensweise, die diese objektiven Maße mit subjektiven Indikatoren anreichert. (VAN WEE 2011: 74f; vgl. BECKER/GERIKE 2008: 18f; BMVBS 2012: 7, 11f; LUBECKI/ RUHM 2006a: 25)

5.2.2 Indikatoren zur Teilhabe an Aktivitäten

Diese Kategorie umfasst Indikatoren, welche nicht die realisierte Mobilität, sondern die von einer Person durchgeführten Aktivitäten erheben, um soziale Exklusion über das Ausmaß der Teilhabe zu bestimmen. Ein solcher Indikator kann beispielsweise die Anzahl der außer Hauses ausgeübten Aktivitäten pro Person und Tag sein, möglicherweise ergänzt um eine kategoriale Unterscheidung der Aktivitäten wie Einkauf, soziale Kontakte, Erholung, Sport, Arbeit. Aufgrund der wachsenden Bedeutung von Informations- und Kommunikationstechnologien können auch Tätigkeiten wie Online-Shopping, E-Learning oder Social Media integriert werden, die sozialer Benachteiligung vorbeugen können (VAN WEE 2011: 74).

Indikatoren zur Messung von Teilhabe kommen zum Beispiel bei verkehrswissenschaftlichen Studien zum Einsatz, bei denen die Befriedigung von Aktivitätsbedürfnissen einer bestimmten Zielgruppe, meist älteren Menschen gemessen wird. Die Mobilität und das Verkehrsverhalten der Befragten sind hierbei ergänzende Variablen, die auf ihren Einfluss auf die Bedürfniserfüllung geprüft werden.

Eine solche Studie wurde von NORDBAKKE/ SCHWANEN (2014a) durchgeführt, die auf den theoretischen Annahmen von ALLARDT (1993) aufbauen und davon ausgehend die folgende Hypothese formulieren, welche der Kategorie aktivitätsbasierter Indikatoren allgemein zugrunde liegt: Weil die Teilhabe an Aktivitäten essentiell ist für die Befriedigung von Bedürfnissen, kann eine inverse Beziehung angenommen werden zwischen dem Vorliegen unbefriedigter Bedürfnisse und dem Level der Teilhabe an Aktivitäten (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a: 4, 6, 11).

Die Autoren maßen bei älteren Erwachsenen in Norwegen, in welchem Maß diese ihre eigenen Bedürfnisse nach außer-häuslichen Aktivitäten unbefriedigt sehen. Die folgenden Faktoren wurden in die statistische Analyse integriert, weil für sie ein Zusammenhang mit diesem Maß angenommen wurde: individuelle Ressourcen und Befähigungen zur Mobilität (Gesundheit, Führerscheinbesitz, Autoverfügbarkeit, verfügbare Zeit); soziale Unterstützung und das soziale Netzwerk in den Funktionen der Begleitung und Hilfestellung für Mobilität und Aktivitäten; tatsächliche Teilhabe an Aktivitäten; allgemeine Lebenseinstellung gemessen als Lebenszufriedenheit; Kontextbedingungen für Mobilität (Versorgung mit Angeboten des ÖPNV in Form von Abdeckung und Qualität, Wohnort). Diese Faktoren wurden mittels objektiver und subjektiver Indikatoren erhoben. (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a: 4, 6, 11) Die Grenze zwischen aktivitätsbasierten und mobilitätsbasierten Indikatoren wurde hier überschritten, da man sich beider Formen bediente, um Mobilitätsarmut zu messen und zu verstehen.

Für die subjektiven Indikatoren werden an dieser Stelle zwei Beispiele vorgestellt. Die Autoren gaben den befragten Senioren die folgenden Aktivitäten vor und fragten für jede Tätigkeit: „Würden Sie an einer der folgenden Aktivitäten gerne häufiger teilnehmen?“ Als Antwort standen den Befragten die Möglichkeiten „ja“, „nein“, „nicht relevant“ zur Auswahl.

Tabelle 7: Arten von Aktivitäten und deren Zusammenhang mit den Bedürfnisdimensionen nach ALL-ARDT (1993)

Aktivitäten	Bedürfnisdimensionen
Lebensmitteleinkauf	To have und to love
Einkauf anderer Güter	To have und to love
Besorgungen/ Erledigungen (z.B. Bank, Post, Apotheke)	To have und to love
Gesundheitsversorgung (Arztbesuche, Zahnarzt, Physiotherapie)	To have
Spaziergänge	To be und to love
Sport außer Hauses	To be und to love
Besuch bei Familie und Freunden	To love und to be
Treffen in Vereinen, Klubs, etc.	To be und to love
Besuche im Kino, Theater, Café, Restaurant, etc.	To be und to love

Quelle: NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a: 9, teilweise ins Deutsche übersetzt.

NORDBAKKE/ SCHWANEN errechneten aus den Angaben einen Index von 0 bis 1, wobei 1 für gänzlich fehlende Bedürfnisbefriedigung steht. Zur Erklärung der Werte wurden einerseits objektive Indikatoren herangezogen, andererseits wurden die Studienteilnehmer, die unbefriedigte Aktivitätsbedürfnisse angeben, nach Gründen gefragt, weshalb sie nicht häufiger an außer-häuslichen Tätigkeiten teilnehmen (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a: 7, 9, 11).

Im Forschungsprojekt FRAME²⁰ wurde Mobilität ebenfalls „als Chance zur Verwirklichung von Bedürfnissen unter den Aspekten 'unerfüllte Aktivitätswünsche' und [darüber hinaus als] 'Zufriedenheit mit der außerhäuslichen Freizeit' untersucht“ (SCHEINER 2006b: 165). Zur Ermittlung unbefriedigter Aktivitätswünsche wurde hierbei anders vorgegangen als bei NORDBAKKE/ SCHWANEN, nämlich mit einer offenen Frage:

„Oft kommt man nicht dazu, alles zu unternehmen, was man gerne möchte. Denken Sie nun einmal an Aktivitäten außer Haus, zu denen Sie bisher noch nie gekommen sind, oder denen Sie gerne öfter nachgehen wollen. Welche Aktivitäten fallen Ihnen da ein?“ (Fragebogen FRAME 2001: Frage 132a).²¹

Falls mehr als nur eine Aktivität genannt wurde, wurde folgende Nachfrage gestellt: „Welche der genannten Freizeitaktivitäten ist Ihnen persönlich am wichtigsten?“ (Fragebogen FRAME 2001: Frage 132a). Die Ergebnisse wurden vom Interviewer schließlich nicht exakt notiert, sondern die Aktivitäten wurden einer Auswahl von Kategorien zugeordnet, wie: „Einkaufsbummel machen“, „Ins Café gehen“, „Ausflüge machen“. Im Anschluss an diese Fragen erfolgte eine Liste mit 31 Items möglicher Hinderungsgründe für die Partizipation an Aktivitäten, welche als zutreffend oder unzutreffend bewertet werden sollten, wobei sich acht auf Mobilität bezogen (Fragebogen FRAME 2001: Frage 133).

Indikatoren zur Teilhabe an Aktivitäten scheinen VAN WEE (2011) besser geeignet zur Forschung an mobilitätsbedingter Exklusion als mobilitätsbasierte Indikatoren, weil sie direkter darauf abzielen,

²⁰Das Forschungsprojekt FRAME: Freizeitmobilität älterer Menschen – Bedingungen, Formen und Entscheidungen, wurde zwischen 2000 und 2003 von der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund durchgeführt. Einen ausführlichen Projektbericht enthält die Publikation von HOLZ-RAU ET AL. 2006.

²¹Die hier vorgestellten Fragen sind dem Leitfaden für die qualitativen Haushaltsbefragungen des Forschungsprojektes entnommen, welcher von einem Interviewer gemeinsam mit den Probanden ausgefüllt wurde. Diese Befragungen bilden einen wesentlichen methodischen Baustein des Forschungsvorhabens, welches noch weitere methodische Zugänge, auch quantitativer Art, zur Zielgruppe gewählt hat.

was den Unterschied zwischen Inklusion und Ausgrenzung ausmacht. Der Autor bezieht sich hier auf die im vorangehenden Abschnitt zur Messung sozialer Exklusion vorgebrachte Argumentation. Jedoch besteht auch bei diesen Indikatoren die Gefahr, Menschen, die bewusst auf Aktivitäten verzichten, als sozial benachteiligt zu definieren, selbst wenn sich diese persönlich nicht so beschreiben würden (VAN WEE 2011: 75). Aus diesem Grund bedarf es ebenfalls bei diesen Indikatoren immer auch einer Überprüfung der Werthaltungen der Befragten, also einer Erhebung subjektiver Indikatoren.

5.2.3 Erreichbarkeitsindikatoren

Laut der Einteilung von VAN WEE (2011) fallen in diese Kategorie Indikatoren, die nicht die tatsächlich ausgeübten Aktivitäten messen, sondern die einem Menschen zur Verfügung stehenden Angebote (VAN WEE 2011: 74). Es wird angenommen, dass die Teilhabe einer Person umso stärker eingeschränkt ist, je weniger Angebote innerhalb eines als zumutbar definierten Radius erreichbar sind. Umso wahrscheinlicher kann davon ausgegangen werden, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Betroffenen nicht zufriedenstellend erfüllt sind.

Allgemein messen Erreichbarkeitsanalysen

„auf verschiedenen räumlichen Ebenen die Zeit, die aufgewendet werden muss, um vom Start- zum Zielort eines Weges zu gelangen. Dabei werden in der Regel die Zu- und Abgangszeiten zu den Verkehrsmitteln mit berücksichtigt sowie häufig auch Warte- und Umstiegszeiten im öffentlichen Verkehr“ (RUNGE 2006: 92).

Somit treffen Erreichbarkeitsanalysen Aussagen darüber, welche Ziele potentiell erreichbar sind und dies entweder für die individuelle Ebene oder auf räumlicher Aggregatsebene. Die Analysen adressieren einen der Hauptgründe für das Entstehen von Mobilitätsarmut: einen zu hohen Aufwand für die Überwindung der Distanzen zwischen dem Wohnort und davon räumlich entfernten sozialen Kontakten oder Angeboten an Gütern sowie Dienstleistungen, die Teilhabe ermöglichen und so Exklusion entgegenwirken (vgl. RUNGE 2006: 92).

Welcher Aufwand zu hoch ist, also welche Grenzwerte gelten sollen, um gute von unzureichender Erreichbarkeit zu unterscheiden, kann durch verschiedene Methoden bestimmt werden, die unterschiedliche Annahmen treffen. Grundsätzlich kann zwischen normativer und verhaltensorientierter Herleitung unterschieden werden.

Normative Ansätze beschreiben gesellschaftlich erwünschte Schwellenwerte für gute Erreichbarkeit. Ein Beispiel hierfür können kumulative Erreichbarkeitsmaße sein, welche „auf der Anzahl (oder dem Anteil aus einer Menge) erreichbarer Gelegenheiten innerhalb eines durch Wegedistanzen oder Wegezeitaufwand definierten Radius um einen gegebenen Standort [basieren]“ (BMVBS 2012: 6, auf Basis von HANSON/ SCHWAB 1987).

Verhaltensorientierte Ansätze hingegen erheben Wegelängen und bilden Aktionsräume oder Raum-Zeit-Prismen²² als 3D-Variante von Aktionsräumen, um über die realisierte Mobilität vieler Probanden einen Durchschnittswert als Maßstab für die Qualität von Erreichbarkeiten zu bilden. So können kumulative Erreichbarkeitsmaße auch den verhaltensorientierten Ansätzen zugeordnet werden, wenn

²²Raum-Zeit-Prismen können mit mehreren, leicht voneinander abweichenden Methoden konstruiert werden. Allen gemein ist, dass „sie beschreiben, wie Individuen ihre Aktivitäten in Raum und Zeit im Rahmen von Raum-Zeit-bezogenen Zwängen ('constraints') organisieren [...] [und basierend] auf den realisierten Aktivitäten von Personen, deren Hierarchie sowie ihrer zeitlichen und räumlichen Verteilung“ (BMVBS 2012: 6f) Prismen ausbilden, die die erreichbaren Gelegenheiten mengenmäßig erfassen (BMVBS 2012: 6f).

potentiell erreichbare Ziele über den größten realisierten Aktionsraum einer Person oder eines Haushalts, zum Beispiel in Form des längsten Weges oder der längsten Reisezeit an einem Stichtag bestimmt werden. (BMVBS 2012: 6)

Anders als Indikatoren zur Messung der Teilhabe an Tätigkeiten und normative Ansätze implizieren verhaltensorientierte Ansätze so nicht einen vordefinierten Grenzwert, der über ein ausreichendes Maß an Partizipation bestimmt. Es werden vielmehr Optionen erhoben, die einen Raum an Möglichkeiten bilden, innerhalb dessen jeder sich so entfalten können soll, wie es individuell gewünscht ist. Eine paternalistische Einstellung liegt dem laut VAN WEE somit nicht zugrunde, sondern das Leitbild der Freiheit der Wahl (VAN WEE 2011: 74f).

Allerdings muss diesem Standpunkt hier widersprochen werden: Für ein Urteil darüber, in welcher Quantität und Vielfalt einer Person Angebote zur Verfügung stehen und darüber, welche Erreichbarkeit als angemessen gelten sollen, braucht es abermals Vergleichs- und Grenzwerte. Eine Möglichkeit ist es, Fragen nach individuellen Präferenzen und Zufriedenheiten zu stellen, also abermals auch hinsichtlich der Erreichbarkeit subjektive Indikatoren zu erheben. Des Weiteren können Durchschnittswerte von Gebieten mit prinzipiell ähnlichen Voraussetzungen, wie sie im Folgenden auf räumlicher Aggregatsebene ermittelt werden, als Maß fungieren. Entsprechend würden alle Einwohner von Gebieten einer bestimmten Kategorie, die nicht mindestens die definierte Quantität und Vielfalt an Angeboten vorhalten, als potentiell von Mobilitätsarmut betroffen gelten, sofern sie nicht über hinreichende Ressourcen verfügen, um Erreichbarkeitsdefizite zu überwinden.

Bei Erreichbarkeitsanalysen auf der räumlichen Aggregatsebene²³ ist das Ziel, räumliche Einheiten, zum Beispiel Stadtgebiete, mit guten oder schlechten Erreichbarkeiten festzustellen und nicht Individuen zu unterscheiden in Menschen mit objektiv guter oder schlechter Erreichbarkeit. Schwerpunkt und Ausgangspunkt dieser Studien liegen folglich nicht auf dem einzelnen Verkehrsteilnehmer und seinen individuellen Wegen in unterschiedlichen räumlichen Einheiten wie etwa unterschiedlichen Stadtquartieren, sondern auf eben diesen räumlichen Einheiten und deren jeweiligen Erreichbarkeiten. Für die Erforschung sozialer Exklusion und Mobilitätsarmut können „durch eine Überlagerung mit Sozialindikatoren (z.B. Einkommen) [...] potenziell exkludierte planerische Zielgebiete identifiziert [werden]“ (BMVBS 2012: 7), wozu in erster Linie GIS-basierte Methoden verwendet werden. (BMVBS 2012: 7; RUNGE 2006: 94)

Ein solches Vorgehen, bei dem mithilfe von Sozialindikatoren wahrscheinlich besonders benachteiligte Gebiete identifiziert werden, wird bei den Accessibility Audits verfolgt, die Teil des Ansatzes des Accessibility Planning aus Großbritannien sind. Auch dieser Ansatz bestimmt normative Schwellenwerte.

Ein weiteres Beispiel auf räumlicher Aggregatsebene stammt von CURRIE ET AL. (2009), wo mobilitätsbasierte Indikatoren und Erreichbarkeitsindikatoren genutzt werden, um eine Landkarte zu erstellen, die Gebiete ausweist mit wahrscheinlich geringen individuellen Mobilitätspotentialen und gleichzeitig schlechten verkehrlichen Rahmenbedingungen. (CURRIE ET AL. 2009: 102f)

Mit Hilfe einer Qualitätsprüfung der verfügbaren Verkehrsinfrastruktur und Services öffentlicher Verkehrsmittel wurden aus objektiver Sicht Quartiere mit guten und schlechten Erreichbarkeitsverhältnissen abgegrenzt. Die unterschiedlichen Abhängigkeiten der Einwohner von guter nahräumlicher Erreichbarkeit und von einem guten öffentlichen Verkehrssystem wurden im Forschungsprojekt zu Verkehrsbenachteiligung, sozialer Exklusion und Wohlbefinden im australischen Melbourne nicht bei

²³Näheres hierzu findet sich beispielsweise in CHURCH/ FROST/ SULLIVAN (2000) und HINE/ GRIECO (2003).

den Betroffenen erhoben, sondern aus verfügbaren Zensus-Daten und Sozialindikatoren der Stadtteile abgeleitet. Entsprechend galt das Ausmaß schlechter individueller Mobilitätspotentiale in jenen Quartiere als besonders hoch, in denen ein hoher Anteil an Erwachsenen ohne Auto und/ oder an Bevölkerungsgruppen gemessen wurde, die eine höhere statistische Wahrscheinlichkeit der Mobilitätsarmut aufweisen, wie junge und alte Menschen, Geringverdiener, Studenten und behinderte Menschen (CURRIE ET AL. 2009: 102f).

Zusammengenommen ergibt sich die folgende Karte von Melbourne, die in grau die wahrscheinlich besonders benachteiligten Quartiere visualisiert. Ihr gegenübergestellt ist die Karte des potentiellen Aktivitätsraumes eines Probanden aus einer Studie auf Basis kumulativer Erreichbarkeitsmaße. Der Vergleich der beiden Karten zeigt den Unterschied zwischen Erreichbarkeitsmessungen auf individueller und räumlicher Aggregatsebene.

Social Exclusion and the Disabled: An Accessibility Approach 467

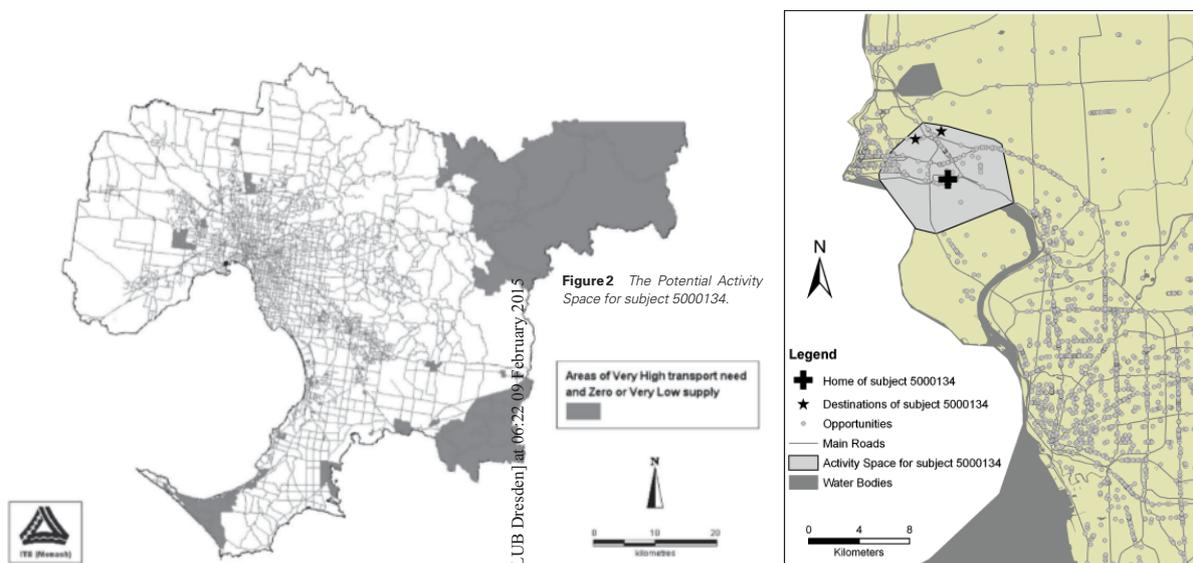


Abbildung 3: Melbourne Needs Gap und potentieller Aktivitätsraum für Studienteilnehmer 5000134. Quelle: linke Abbildung CURRIE ET AL. 2009: 103 rechte Abbildung © SA SRA 2007: 467

5.2.4 Selbst berichtete Probleme, Präferenzen und (Un-)Zufriedenheit

Alle drei beschriebenen Kategorien von Indikatoren können auch als subjektive Indikatoren auftreten. Dies wurde bereits in den unter der Kategorie aktivitätsbasierter Indikatoren beschriebenen Studien ersichtlich. In Studien zu Mobilitätsarmut und Mobilitätsbenachteiligung werden sie verwendet, um Präferenzen, selbst berichtete Probleme und (Un-)Zufriedenheiten mit dem individuellen Angebot an Verkehrsmitteln und Einrichtungen, mit der individuellen Erreichbarkeit von Aktivitätsgelegenheiten sowie mit der eigenen Mobilität im Ganzen zu erfassen. Einige weitere Beispiele hierzu werden hier vorgestellt.

CURRIE/ DELBOSC fragen im erwähnten internationalen Forschungsprojekt ihre Probanden nach einem Urteil über das Vorhandensein von Schwierigkeiten in bestimmten Verkehrssituationen und damit über mögliche Mobilitätsarmut. Die Autoren haben die folgenden 18 Items aus der wissenschaftlichen Literatur heraus entwickelt, die auf einer Likert-Skala von 1 = „sehr schwierig“ bis 5 = „sehr leicht“ von den Probanden bewertet wurden. Sie lassen sich vier unterschiedlichen, statistisch signifikanten

Gruppen von Faktoren²⁴ zuordnen, die Mobilitätsarmut ausmachen oder zu ihr beitragen. Als benachteiligt wurden jene Probanden klassifiziert, die einen Durchschnittswert von drei oder mehr aufwiesen. (CURRIE/ DELBOSC 2010: 957; CURRIE/ DELBOSC 2011a: 557; CURRIE/ DELBOSC 2011b: 172)

Tabelle 8: Schwierigkeiten bei der individuellen Mobilität

Faktorengruppen von Mobilitätsarmut	Teileigenschaft von Mobilitätsarmut erfragt durch Schwierigkeiten mit...
Benachteiligung durch unzureichende ÖV-Anbindung (<i>Transit Disadvantage</i>)	Busse/ Züge/ Straßenbahnen fahren (auch) bei Nacht (<i>Buses/ trains/ trams being available at night</i>)
	Busse/ Züge/ Straßenbahnen fahren (auch) am Wochenende (<i>Buses/ trains/ trams being available at weekends</i>)
	Busse/ Züge/ Straßenbahnen fahren häufig (<i>Buses/ trains/ trams operating frequently</i>)
	Anschlüsse bei Bussen/ Zügen/ Straßenbahnen erreichen können (<i>Being able to make bus/ train/ tram connections</i>)
Allgemeine Mobilitätsbenachteiligung (<i>Transport Disadvantage</i>)	Irgendwohin fahren können, wenn man will (<i>Being able to travel when you want to</i>)
	Verlässlich von A nach B kommen (<i>Being able to get around reliably</i>)
	Ein Verkehrsmittel finden, um irgendwohin zu fahren (<i>Finding transport so you can travel</i>)
	Orte schnell erreichen (<i>Getting to places quickly</i>)
	Die Zeit finden, irgendwohin zu fahren, wenn man muss (<i>Finding the time to travel when you need to</i>)
Gefährdungen/ Behinderungen (<i>Vulnerable/ impaired</i>)	Körperlich in der Lage sein, in Busse/ Züge/ Straßenbahnen ein- und auszusteigen (<i>Being able to physically get onto/ off buses/ trains/ trams</i>)
	Auf Hilfe angewiesen sein, um irgendwohin zu kommen (<i>Needing help to get around on your own</i>)
	Verstehen, wohin man gehen muss (<i>Being able to understand where to go</i>)
	Sich sicher fühlen vor Angriffen oder Diebstahl, wenn man allein unterwegs ist (<i>Feeling safe from theft/ attack when travelling on your own</i>)
Auf andere angewiesen sein (<i>Rely on others</i>)	Im Verkehr auf andere angewiesen sein (<i>„Having to rely on others for transport</i>)
	Jemanden finden, der einem hilft, irgendwohin zu kommen (<i>Finding someone to provide assistance when transport is available</i>)
	Die Kosten für die eigene Mobilität aufbringen (<i>Covering the costs of your transport</i>)

Quelle: CURRIE/ DELBOSC 2010: 957, ins Deutsche übersetzt

Mit Hilfe dieser Fragen sollen nicht die realisierte Mobilität oder allgemeine Kennziffern für Mobilität

²⁴Unter den Faktor „Transport Disadvantage“ (in einer weiteren Veröffentlichung auch als „General Transport Disadvantage“ bezeichnet; CURRIE/ DELBOSC 2011a) fallen Fragen zu allgemeinen Mobilitäts-Schwierigkeiten, unabhängig vom Verkehrsmittel. Der Faktor „Transit Disadvantage“ beinhaltet Fragen, die speziell auf Probleme mit dem öffentlichen Verkehr abzielen. Für den Faktor „Vulnerable/ Impaired“ werden Fragen zu physischer Erreichbarkeit und Hilfsbedürftigkeit gestellt. Im Faktor „Rely on others“ schließlich finden sich Fragen, die die Notwendigkeit von Hilfe durch andere anzeigen. (CURRIE/ DELBOSC 2011b: 174).

gemessen werden, sondern eigene Bewertungen von Mobilitätsbenachteiligung.²⁵

Eine weitere interessante Herangehensweise ist die Beschäftigung mit der **Zufriedenheit mit und Präferenzen für Entfernungen**. KATARINA HAUGEN (2011) stellt einer ihrer Studien in Schweden die Frage voran: „Which Accessibilities matter to whom?“, da es stark variieren kann, was Menschen unter einer „guten“ Wohnlage und angemessenen Distanzen zu unterschiedlichen Einrichtungen und Aktivitäten verstehen. Individuelle Bedürfnisse und Präferenzen tragen dazu bei, dass nicht für alle Menschen gleichermaßen gilt, welche Zielorte gut erreichbar sein sollen. (HAUGEN 2011: 372, in Bezug auf GEURS/ VAN WEE 2004; HORNER 2004)

Eine Mischung objektiver und subjektiver Maße wird folglich vorgenommen. Die drei ermittelten Kerninhalte sind: Die Entfernungen vom Zuhause der Befragten zu verschiedenen Zielorten, eine individuelle Bewertung der Relevanz der räumlichen Nähe zu diesen Zielorten und die Zufriedenheit mit dieser Distanz. Zur Erhebung dieser Inhalte wurde ein Fragebogen erstellt, der auf einer Auswahl von Zielorten beruht, die als repräsentativ für verschiedene Aktivitäten angenommen wurden. Einige der Orte können auch zu einem gewissen Grad als repräsentativ gelten für nicht explizit genannte Angebote. So steht „Stadtzentrum“ für eine Reihe an Einrichtungen sowie Dienstleistungen und kann als Treffpunkt für soziale Aktivitäten gesehen werden. In Tabelle 9 ist diese Liste dargestellt.

Tabelle 9: Repräsentative Zielorte

Arbeit	Aktivitäten der Kinder	Einkauf und Dienstleistungen	Freizeit	Soziales/ Familie
Arbeitsplatz	Kinderbetreuung Schule	am häufigsten besuchter Lebensmittelladen Einkaufszentrum mit verschiedenen Geschäften und Dienstleistungen Bekleidungs- und Schuhgeschäfte, etc. Geschäft für Elektronik und Haushaltswaren, etc. Gesundheitsversorgung Apotheke Geldautomat Postbüro Arbeitsamt/ Jobcenter Tankstelle mit kleiner Einkaufsmöglichkeit Stadtzentrum	Kino Theater Restaurant Freizeit- und Erholungsgebiet Fitnesscenter/ Sportplatz	erwachsene Kinder Eltern beste/r Freund/in Verwandte

Quelle: HAUGEN 2011: 373

Die persönlichen Präferenzen zur räumlichen Nähe und die Zufriedenheit mit den tatsächlichen Distanzen zum eigenen Zuhause wurden durch fünf-Punkte Likert-Skala gemessen, mit je nach Fragestellung: 1 = „überhaupt nicht wichtig/ sehr unzufrieden“, 3 = „weder noch“, 5 = „sehr wichtig/ sehr zufrieden“. Im folgenden Kapitel werden die wichtigsten Ergebnisse dieser Studie zusammengefasst und

²⁵Eine weitere Studie zur subjektiven Bewertung von Schwierigkeiten der Erreichbarkeit stammt von EVANS/ RITTER/ STRAIGHT 2002, für die auch der Fragebogen in englischer Sprache veröffentlicht wurde.

hinsichtlich ihrer Relevanz für diese Arbeit geprüft.

Im Rahmen von Forschungsvorhaben zu Verkehr und Zeitnutzung wurde eine Skala speziell für den Bereich des Verkehrsverhaltens entwickelt, die Satisfaction with Travel Scale (STS),²⁶ die auf der Satisfaction with Life Scale (SWLS) aufbaut. Zum besseren Verständnis wird die STS erst im folgenden Abschnitt, nach den dort aufgeführten Erklärungen zur SWLS, behandelt.

5.2.5 Dynamische Messungen

Eine der grundlegenden Schwierigkeiten bei der Ermittlung von Mängeln in der Versorgung mit Mobilität und Teilhabe wird durch folgendes Zitat auf den Punkt gebracht: „Entscheidend ist, inwieweit die Mobilitäts- und Teilhabep Praxis Ausdruck eines stark eingeschränkten Möglichkeitsraums oder aber präferenzgeleitet ist“ (WILKE 2013: 111). In anderen Worten: Sind relativ immobile Menschen, die selten an Aktivitäten teilhaben, von Mobilitätsarmut und Exklusion betroffen oder haben sie sich bewusst für diese Lebensweise entschieden und unterscheiden sich willentlich vom Durchschnittsbürger und vom als 'normal' oder 'gut' definierten Verhalten.

Wie in dieser Arbeit immer wieder auseinandergesetzt, kann es sehr schwierig sein, die beiden Lebensumstände voneinander zu unterscheiden, insbesondere wegen Anpassungsreaktionen der Befragten auf das Eintreten von Bedingungen, die eine Benachteiligung nach sich ziehen, welche in Abschnitt 8.2.2 beschrieben sind. WILKE (2011) unterscheidet vor diesem Problemhintergrund die Messung der Mobilitäts- und Teilhabep Praxis grundsätzlich in Untersuchungen, die den Ist-Zustand an einem speziellen Zeitpunkt messen, und in Studien, die Veränderungen der Mobilität und Teilhabe ihrer Probanden betrachten. Zwar ist auch das Mobilitäts- und Teilhabeverhalten zum Zeitpunkt einer Erhebung möglicherweise bereits Ergebnis einer Anpassung (WILKE 2013: 111). Eine Veränderung kann allerdings besser mit mehrfachen Messungen ermittelt werden.

Hierzu stehen drei methodische Vorgehensweisen zur Verfügung: eine retrospektive Rekonstruktion des Verhaltens vor der Exklusion, eine direkte Beobachtung von Veränderungen durch Panel-Designs oder prospektive Messungen etwa mit dem Stated-Preference-Ansatz.

Die **Rekonstruktion** des Mobilitäts- und Aktivitätsverhaltens kann bei Benachteiligungen vorgenommen werden, die durch einschneidende Ereignisse ausgelöst werden. So können Menschen etwa kurz nach Eintreten einer Behinderung, dem Verlust des Arbeitsplatzes und dem Beginn von Hartz-IV Bezügen oder kurz nach dem Übergang in die Rente befragt werden, also „zu einem Zeitpunkt, zu dem die 'alten' Mobilitäts- und Teilhabemuster noch praktiziert werden oder noch präsent sind, und [nochmals] nach einer Phase der Anpassung an die neuen Lebensbedingungen“ (WILKE 2013: 111). So kann unmittelbar erhoben werden, ob die benachteiligenden Lebensumstände eine angemessene Bedürfnisbefriedigung nach Mobilität und Teilhabe zulassen oder ob Mobilitätsbedürfnisse unbefriedigt bleiben.

Verhaltensänderungen können auf die gleiche Weise, jedoch auf Basis von mehr Informationen und über einen längeren Zeitraum, auch mithilfe von **Panel-Designs** aufgezeichnet werden. „Als 'Panel' bezeichnet man Untersuchungsanordnungen, die an denselben Personen dieselben Variablen (mit derselben Operationalisierung) zu verschiedenen Zeitpunkten erheben“ (ESSER/ HILL/ SCHNELL: 229).

²⁶Informationen zur STS finden sich zum Beispiel bei BERGSTAD ET AL. (2011), ERIKSON ET AL. (2011), ETTEMA ET AL. (2012), ETTEMA ET AL. (2013a).

Das allgemeine Ziel von Panel-Untersuchungen, die zu den Langzeitstudien zählen,²⁷ ist die Erforschung von Wandlungsvorgängen wie Präferenzen und Gewohnheiten (HERMANN/ MEYER 1999: 282, 283). Die gleichen Probanden werden über einen längeren, meist mehrjährigen Zeitraum, von der Forschung begleitet und in regelmäßigen Abständen befragt. „Durch den Vergleich der Messungen lassen sich dann intraindividuelle und interindividuelle Veränderungen festmachen“ (ESSER/ HILL/ SCHNELL: 229). Der relativ hohe Aufwand wird dadurch entlohnt, dass Panel-Designs informativer sind als punktuelle Erhebungen oder Erhebungen mit wechselnden Probanden (DIEKMANN 2013: 306).

Der **Stated-Preference-Ansatz**,²⁸ der den Wirtschaftswissenschaften entstammt und auch in der Verkehrsökonomie verwendet wird, bietet die Möglichkeit, potentielle Anpassungsreaktionen von Befragten auf veränderte Lebensbedingungen zu prognostizieren. Hierzu wird den Studienteilnehmern ein Gedankenexperiment, eine konstruierte veränderte Situation präsentiert, etwa das Eintreten von Mobilitätskostenerhöhungen oder die Einführung eines Sozialtickets. Um das Ausmaß der wahrscheinlichen Beeinflussung der Veränderung abzuschätzen, werden die Befragten meist entweder gefragt, welche Kompensation sie erhalten müssten, um ihren gegenwärtigen Lebensstand zu halten oder welchen Geldbetrag sie bezahlen würden, um die Veränderung abzuwenden. (BUTTON 2010: 172f; WILKE 2013: 111)

Der Zielsetzung dieser Arbeit könnten Stated-Preference Methoden in zweierlei Hinsicht helfen: Zum einen kann bei Nicht-Benachteiligten, deren Teilhabe und Mobilität nicht beeinträchtigt ist, gefragt werden, welche Veränderungen zu einer maßgeblichen Verschlechterung ihrer Mobilitäts- und Teilhabep Praxis führen würden. So können benachteiligende Lebensumstände identifiziert werden, die von den schon Betroffenen aufgrund von Anpassung und Gewöhnung vermeintlich nicht berichtet werden. Zum anderen äußern sozial Benachteiligte, die ihre Mobilität und Teilhabe ausgehend von ihren eingeschränkten Ressourcen vielleicht als zufriedenstellend betrachten, auf „Was-wäre-wenn-Fragen“ möglicherweise unerfüllte Bedürfnisse.

5.2.6 Empfehlungen aus der Theorie zur Messung von Mobilitätsbedürfnissen und -benachteiligung

Mobilitätsbasierte und aktivitätsbasierte Indikatoren sind inhaltlich gegebenenfalls auf den ersten Blick nicht scharf voneinander zu trennen, es werden aber unterschiedliche Operationalisierungen für Mobilitätsarmut gewählt: Während mobilitätsbasierte Indikatoren einerseits Daten erheben, die Potentiale für Mobilität anzeigen und andererseits Daten zur realisierten Mobilität messen, konzentrieren sich Messungen auf Basis der Kategorie aktivitätsbasierter Indikatoren hingegen nicht auf die Mobilität einer Zielgruppe, sondern auf deren Teilhabe an Aktivitäten.

²⁷Mit der Festlegung für ein Panel-Design fällt eine grundsätzliche Entscheidung über den zeitlichen Modus einer Datenerhebung. Neben dem Panel-Design stehen noch Querschnittsdesigns (auf einen Zeitpunkt oder eine kurze Zeitspanne bezogen) und Trenddesigns (die Werte der gleichen Variablen zu mehreren Zeitpunkten bei unterschiedlichen Stichproben erhoben) zur Auswahl (DIEKMANN 2013: 304f).

²⁸Dieser Ansatz scheint verwandt zur Contingent Valuation Method (CVM), die wie der Stated-Preference Ansatz zur Beurteilung des Werts von Umweltgütern eingesetzt wird. Mit sogenannten Willingness-to-pay-Fragen (WTP) werden Probanden gefragt, wie viel sie für den Gebrauch von Umweltgütern zu zahlen bereit sind. Allerdings zeigt sich „in den wenigen Validierungsstudien zu diesen Versuchen [...] nahezu immer eine erhebliche, in der Regel mehrfache Überschätzung der tatsächlichen Werte ('hypothetical bias')“ (SCHNELL 2012: 99). Weil darüber hinaus das Ausmaß der Überschätzung nicht konstant ist und die Mechanismen unbekannt sind, von denen die Überschätzung abhängt, können auch keine Korrekturen der Einschätzungen vorgenommen werden (SCHNELL 2012: 99).

Da zwar Aktivitäten, die außer Hauses ausgeführt werden, immer mit Mobilität verbunden sind, kann bei aktivitätsbasierten Indikatoren indirekt darauf geschlossen werden, wie viele Wege eine Person zurücklegt. Anders als bei mobilitätsbasierten Indikatoren wird aber nicht versucht, über das Verkehrsverhalten und die Mobilitätspotentiale der Probanden auf eine mögliche Exklusion zu schließen, sondern es wird direkt danach gefragt, wie viele und welche Aktivitäten ausgeführt werden, um durch quantitative oder qualitative Grenzwerte für Teilhabe zwischen Inklusion und Exklusion zu unterscheiden. Entsprechend gelten hier nicht Menschen, die wenige Wege und Kilometer zurücklegen, als benachteiligt oder Menschen, die über geringe Mobilitätsressourcen verfügen, sondern Menschen, die an nur wenigen Aktivitäten teilhaben oder bestimmte Arten von Tätigkeiten nicht ausüben. Somit wird hier, analog zur Unterscheidung der Indikatoren im vorangehenden Abschnitt, der Schwerpunkt auf das gesetzt, worauf es bei Exklusion ankommt, auf die Partizipation und nicht auf Risikofaktoren durch geringe Potentiale für Mobilität.

Da, wie gezeigt, mobilitätsbasierte Indikatoren für sich allein nur wenig Auskunft darüber geben, ob Probanden Mobilitätsbenachteiligung erfahren oder nicht, sollten sie niemals als alleiniger methodischer Zugang zur Themenstellung gewählt werden. Aktivitätsbasierte Indikatoren, in subjektiver wie auch objektiver Form, scheinen hingegen ein inhaltlich gut geeigneter Weg der Operationalisierung von Mobilitätsbedürfnissen.

Die Kartierung und Modellierung von Erreichbarkeiten und Ungleichheiten stellen eine wichtige Informationsquelle über Risikogebiete und -gruppen dar, können aber nur ein erster Schritt sein, weil sie nicht sicherstellen, dass alle ausgegrenzten Personen erfasst oder lokalisiert werden (AXHAUSEN/SCHÖNFELDER 2003: 274), und sie anfällig sind für überhöhte, zu niedrig gegriffene oder gänzlich irrierte Messungen (vgl. PRESTON/ RAJÉ 2007: 154). Mithilfe individueller Erreichbarkeitsanalysen kann geprüft werden, ob individuelle objektive Einschränkungen der Erreichbarkeit vorliegen, welche ein starker Hinweis auf unerfüllte Mobilitätsbedürfnisse sind.

Abermals muss auch auf subjektive Indikatoren als mindestens gleichwertige Untersuchungskomponenten hingewiesen werden. Da soziale Exklusion und Mobilitätsarmut nicht unbedingt gemeinsam auftreten und sich nicht immer wechselseitig bedingen, dürfen sich außerdem Studien, die sich beiden Themen widmen, nie nur auf einseitige Erhebungen stützen.

5.3 Messung von Lebensqualität, Wohlbefinden, Lebenszufriedenheit

Mithilfe dieser Konzepte – Lebensqualität, Wohlbefinden, Lebenszufriedenheit – soll nach Antworten auf die eingangs in Kapitel 5 formulierten Fragen 2 und 3 gesucht werden: Welche Mobilitätsbedürfnisse haben die Befragten und haben sie möglicherweise verborgene Bedürfnisse? Werden diese Bedürfnisse befriedigt oder nicht? Denn Ziel dieser Arbeit ist es nicht, herauszufinden, ob und inwieweit sich Mobilitätsbenachteiligungen und soziale Exklusion gemeinsam oder jedes für sich auf Wohlbefinden auswirken. Dies tun andere Studien, deren Ergebnisse in kurzer Zusammenfassung in Kapitel 6 eingesehen werden können.

Der Zusammenhang zwischen Wohlbefinden, Mobilität und Exklusion soll vielmehr als ein Zugang dienen zu den Mobilitätsbedürfnissen der Zielgruppe und dazu, bei Menschen, deren Situation als Adaption umschrieben werden kann, nicht ohne weiteres realisierte Bedürfnisse zu erkunden.

5.3.1 Messung von Wohlbefinden

Verkehr kann die zwei Dimensionen von Wohlbefinden, die eudämonische und die hedonische,²⁹ beeinflussen (DE VOS ET AL. 2013: 426), daher ist es notwendig, beide zu messen. Nur so kann man erfahren, ob die Bedürfnisse der Zielgruppe erfüllt sind oder ob durch eine mangelhafte Verfügbarkeit von Mobilität individuelles Wohlbefinden beeinträchtigt wird. Zur besseren Übersicht ist jeder der zwei Dimensionen ein eigenes Unterkapitel gewidmet.

5.3.2 Messung von hedonischem Wohlbefinden

In der Wissenschaft wird gewöhnlich angenommen, dass hedonisches Wohlbefinden sich aus den folgenden drei Komponenten zusammensetzt: die Abwesenheit negativer Gefühle, das Vorhandensein positiver Gefühle sowie allgemeine Lebenszufriedenheit. Wie bereits in Abschnitt 3.3 im Zusammenhang mit dem SWB Ansatz erwähnt, entsprechen die ersten beiden Komponenten einer Bewertung affektiver, kurzfristiger Stimmungen und die allgemeine Lebenszufriedenheit einer eher kognitiven, also vom Verstand geleisteten Einschätzung der langfristigen Lebensumstände. (DE VOS ET AL. 2013: 424)

Zur Messung **affektiver Stimmungen** werden vor allem die Positive und die Negative Affect Schedule oder auch Scale (PANAS)³⁰ und die Swedish Core Affect Scale (SCAS)³¹ angewendet. Bei der PANAS Methode werden die Teilnehmer darum gebeten, ihre Gefühle während der letzten Tage oder Wochen entlang von jeweils zehn positiven und zehn negativen Empfindungen zu beschreiben (DE VOS ET AL. 2013: 424). Jedes Gefühl soll auf einer fünf-Punkte Likert-Skala bewertet werden, wie folgendes Beispiel zeigt:

²⁹Im Deutschen ist auch hedonistisch als Übersetzung des englischen „hedonic“ gebräuchlich, ebenso wie für „eudaimonic“ eudämonisch sowie eudämonistisch verwendet werden.

³⁰Siehe hierzu beispielsweise CLARK/ TELLEGEN/ WATSON (1988).

³¹Nähere Informationen hierzu etwa bei FRIMAN ET AL. (2002) und GÄRLING/ VÄSTFJÄLL (2007).

Diese Skala besteht aus einer Reihe von Wörtern, die verschiedene Gefühle beschreiben. Lesen Sie sich alle Vorgaben durch und markieren Sie die passende Antwort im freien Platz neben dem entsprechenden Wort. Geben Sie an, in welchem Ausmaß [HIER DIE ENTSPRECHENDEN ZEITANGABEN EINFÜGEN]. Nutzen Sie die folgende Skala, um Ihre Gefühle aufzuzeichnen.

1	2	3	4	5
Sehr wenig oder überhaupt nicht	ein wenig	mäßig	ziemlich	stark
	_____ interessiert		_____ gereizt	
	_____ bekümmert		_____ wachsam	
	_____ aufgeregt		_____ beschämt	
	_____ verärgert		_____ inspiriert	
	_____ stark		_____ nervös	
	_____ schuldig		_____ entschlossen	
	_____ verängstigt		_____ aufmerksam	
	_____ feindselig		_____ überspannt	
	_____ enthusiastisch		_____ aktiv	
	_____ stolz		_____ besorgt	

Wir haben die PANAS mit den folgenden Zeitangaben genutzt:

Moment	(Sie sich so gerade jetzt, in diesem Moment, fühlen)
Heute	(Sie sich heute so gefühlt haben)
In den letzten Tagen	(Sie sich so während der letzten Tage gefühlt haben)
Woche	(Sie sich so während der letzten Woche gefühlt haben)
In den letzten Wochen	(Sie sich so während der letzten Wochen gefühlt haben)
Jahr	(Sie sich so während des letzten Jahres gefühlt haben)
Allgemein	(Sie sich im Allgemeinen, also im Durchschnitt, so fühlen)

Abbildung 4: Positive and Negative Affect Schedule (PANAS)

Quelle: CLARK/ TELLEGEN/ WATSON 1988: 1070; ins Deutsche übersetzt

Bei einer Erhebung mit der SCAS Methode werden die beiden sogenannten Core Affects, zentrale Gemütsregungen, erfasst. Von diesen wird angenommen, dass sie entlang der orthogonalen Achsen eines Koordinatensystems variieren können, wie in Abbildung 5 links ersichtlich wird. Die X-Achse beschreibt die Wertigkeit (*valence*) eines Moments und bewegt sich zwischen den Extremen Unannehmlichkeit (*unpleasantness*) und Annehmlichkeit (*pleasantness*). Folglich drückt sie aus, als wie angenehm oder unangenehm der betreffende Moment wahrgenommen wurde. Die Y-Achse zeigt den Grad der Aktivierung oder Belebung (*activation*) in Verbindung mit einem Erlebnis; er kann sich zwischen Ruhe und Aufregung bewegen (DE VOS ET AL. 2013: 424).

In der rechten der beiden Abbildungen sind die verschiedenen Adjektive zu sehen, die die Endpunkte der X-Achse definieren: traurig (*sad*), niedergeschlagen (*depressed*) und unzufrieden (*displeased*) auf Seiten der Unpleasantness und fröhlich (*glad*), glücklich (*happy*) und zufrieden (*pleased*) am Endpunkt der Pleasantness. Zudem präsentiert die Abbildung drei verschiedene Formate für Skalen zur Bewertung der eigenen Stimmung. Die Skala der Belebung erstreckt sich zwischen den Empfindungen von Langeweile (*dull*), Passivität (*passive*) und Schläfrigkeit (*sleepy*) einerseits und Beschwingtheit (*peppy*), Tatkraft (*active*) und Wachsein (*awake*) andererseits (DE VOS ET AL. 2013: 424).

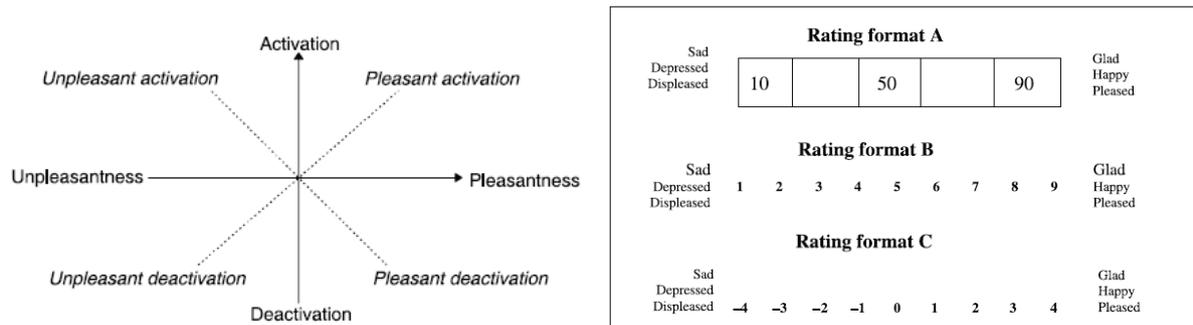


Abbildung 5: Koordinatensystem und drei Möglichkeiten der Bewertung von Wertigkeit

Quelle: GÄRLING/ VÄSTFJÄLL 2007: 233; 236

Bei beiden Methoden wird meistens retrospektiv vorgegangen. Frei von Kritik ist keine der zwei Skalen. Gegen die PANAS Skala kann zum Beispiel eingewendet werden, dass die Adjektive, welche die Gefühle beschreiben, nicht direkt mit positivem und negativem Wohlbefinden in Beziehung stehen. Außerdem wird bemängelt, die Endpunkte der SCAS Skala seien semantisch nicht ausgewogen (DE VOS ET AL. 2013: 424), weshalb die Wortbedeutungen der Dreierpaare also nicht im Gleichgewicht stünden und Gefühle unterschiedlicher Intensität und psychischer Tragweite unpassend vereint würden. Hinzu kommt, dass zur Anwendung im deutschen Sprachraum angemessene Übersetzungen gesucht und in einer Voruntersuchung praktisch getestet werden müssen.

Eine Alternative zu den beiden Messmethoden ist die kürzlich entwickelte Scale of Positive and Negative Experience (SPANE),³² bei der die Teilnehmer die Intensität bewerten sollen, mit der sie in einem bestimmten Zeitraum eine Reihe verschiedener guter und schlechter Gefühle erlebt haben. Die SPANE ist der PANAS sehr ähnlich, nutzt aber Adjektive, die direkt an positive und negative Emotionen gekoppelt sind und ist aufgrund des kürzeren Umfangs benutzerfreundlicher. In der SPANE können Studienteilnehmer etwa zur folgenden Einschätzung aufgefordert werden:

Bitte denken Sie an all das, was Sie während der letzten vier Wochen getan und erlebt haben. Dann berichten Sie anhand der folgenden Skala, in welchem Ausmaß Sie jedes der folgenden Gefühle erfahren haben. Wählen Sie für jedes Item eine Zahl zwischen 1 und 5.					
	1 = sehr selten oder nie	2 = selten	3 = manchmal	4 = oft	5 = sehr oft oder immer
positiv					
negativ					
gut					
schlecht					
froh					
unzufrieden					

Abbildung 6: Beispiele für die SPANE Methode

Weitere Gefühls-Adjektive: glücklich, traurig, ängstlich, fröhlich, verärgert, zufrieden

Quelle: Eigene Darstellung nach CHOI ET AL. 2010: 153f

³²Im Detail nachzulesen bei CHOI ET AL. (2010).

Die **allgemeine Lebenszufriedenheit** wird vorwiegend mit der Satisfaction with Life Scale (SWLS)³³ gemessen, wobei gefragt wird, in welchem Maße man fünf verschiedenen Aussagen zustimmt. Zur Verfügung stehen auf einer Likert-Skala sieben Antwortmöglichkeiten, von „ich stimme gar nicht zu“ bis „ich stimme voll und ganz zu“, mit denen Aussagen wie „ich bin zufrieden mit meinem Leben“ oder „bisher habe ich das, was mir im Leben wichtig ist, erreicht“ individuell bewertet werden sollen. (DE VOS 2013: 425)

Ein Gegenmodell zur SWLS für die Messung von Lebenszufriedenheit ist der Personal Well-Being Index (PWI). Dieser Index misst Lebenszufriedenheit in sieben Bereichen der Lebensqualität, welche aus theoretischen Überlegungen gewonnen wurden (DE VOS 2013: 425). Bei diesen Bereichen handelt es sich um die folgenden sieben, zu denen jeweils eine Frage formuliert wird:

Wie zufrieden sind Sie... (*How satisfied are you...*)

1. Lebensstandard (*standard of living*): ...mit Ihrem Lebensstandard? (...with your standard of living?)
2. Gesundheit (*health*): ...mit Ihrer Gesundheit? (...with your health?)
3. erreichte Lebensziele (*achieving in life*): ...mit dem, was Sie im Leben erreicht haben? (...with what you are achieving in life?)
4. Beziehungen (*relationships*): ...mit Ihren persönlichen Beziehungen? (...with your personal relationships?)
5. Sicherheit (*safety*): ...mit Ihrem Gefühl von Sicherheit? (...with how safe you feel?)
6. Gemeinschaftsgefühl (*community-connectedness*): ...damit, wie gut Sie sich in Ihre Gemeinschaft integriert fühlen? (...with feeling part of your community?)
7. Zukunftssicherheit (*future security*): ...mit Ihrer Zukunftssicherheit? (...with your future security?)

In Frage acht wird um eine Beurteilung der Zufriedenheit mit dem Leben im Allgemeinen gebeten. Zur Bewertung stehen elf Antwortmöglichkeiten einer Skala zur Wahl, die von „überhaupt keine Zufriedenheit“ (*no satisfaction at all*) bis „gänzlich zufrieden“ (*completely satisfied*) reicht und in folgender Abbildung dargestellt ist:

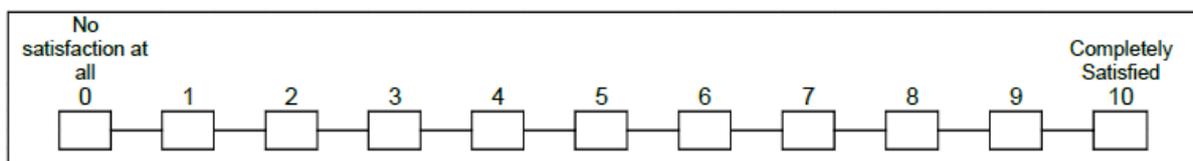


Abbildung 7: Antwortskala des Personal Well-Being Index

Quelle: INTERNATIONAL WELLBEING GROUP 2013: 13f

Eine weitere Möglichkeit zur Messung hedonischen Wohlbefindens bietet die **Day Reconstruction Method (DRM)**.

³³Die SWLS geht vor allem auf Arbeiten von DIENER ET AL. (1985) und DIENER/ WILLIAM (1993) zurück.

„With the DRM, participants are asked to reconstruct the preceding day; identify separate activity episodes therein; describe these in terms of content, duration, starting time, company, and so on; and rate each in terms of how much they felt happy, nervous, sad, content, frustrated, and so on“ (SCHWANEN/ WANG 2014: 835).³⁴

Die Probanden nehmen diese Beschreibungen und Bewertungen in Form eines Aktivitäten-Tagebuchs vor. Neben diesen affektiven Maßen werden Fragen zur allgemeinen Lebenszufriedenheit gestellt. Das Ziel der DRM ist es, ein möglichst genaues Abbild der individuellen Erfahrungen bei Aktivitäten und deren Begleitumständen zu gewinnen, indem spezifische und kürzlich geschehene Erinnerungen angesprochen und nicht abstrakte Beurteilungen allgemeiner Art erhoben werden, um so Fehler und Widersprüche zu reduzieren. Denn beispielsweise unterscheiden sich die Angaben von Befragten zu allgemeinen Aspekten ihres Lebens („Ich liebe meine Kinder...“) von ihren Bewertungen spezifischer Tages-Episoden („...aber letzte Nacht haben sie mich wahnsinnig gemacht“), unter anderem weil deren Bewertungen weniger anfällig sind für sozial erwünschte Antworten. Auch soll das methodische Vorgehen der DRM eine Beeinflussung der Antworten durch zuvor gestellte Fragen verringern. (KAHNEMAN ET AL. 2004a: 1776ff)

Diese Zielsetzungen gelten auch für die Experience Sampling Method (ESM),³⁵ die unter dem Aspekt der zeitlichen subjektiven Messungen in Abschnitt 5.4.3 der DRM gegenübergestellt wird (KAHNEMAN ET AL. 2004a: 1776-1779; SCHWANEN/ WANG 2014: 835).

Eine verkehrswissenschaftliche Studie, die wie bei der DRM Zeit-Budgets erhebt und diese mit subjektivem Wohlbefinden in Beziehung setzt, wurde von DARREN M. SCOTT, JAMIE E.L. SPINNEY und K. BRUCE NEWBOLD (2009) durchgeführt. Anders als die meisten Studien zu Mobilität und Wohlbefinden, die letzteres als ein Phänomen betrachten, das nur von den Betroffenen selbst adäquat eingeschätzt werden kann, messen sie die Zeit, welche Probanden außerhalb der eigenen vier Wände verbringen und für Aktivitäten aufwenden, die Lebensqualität vermeintlich erhöhen und nur durch Mobilität verwirklicht werden können. Für psychisches Wohlbefinden begründen sie dieses Vorgehen wie folgt:

„While the ability to engage in desired activities outside of the home certainly contributes to one’s sense of well-being, the simple act of being away from one’s home can also provide a sense of freedom. Therefore, the psychological benefits of transport mobility are represented by the amount of time voluntarily spent outside of home“ (NEWBOLD/ SCOTT/ SPINNEY 2009: 2f).

Die Befragten der Studie machten entsprechende Angaben zu ihren Zeit-Budgets und zur Art der durchgeführten Tätigkeiten, welche dann den folgenden vier Dimensionen zugeordnet wurden, für welche die Autoren annehmen, dass Mobilität subjektives Wohlbefinden positiv beeinflussen kann: psychischer Nutzen (*psychological benefits*), physischer Nutzen (*exercise benefits*), Unterstützung

³⁴Der beispielhafte Aufbau der DRM, übersetzt ins Deutsche, findet sich im Anhang in dem Teil des Leitfadens für die Experteninterviews, der vorab an alle Befragten gesendet wurde.

³⁵Weitere Informationen zur ESM finden sich bei CSIKSZENTMIHALYI/ LARSEN (1987) und DIENER/ KIM-PRIETO/ SCOLLON (1999).

für die Gesellschaft (*community-helping*), gesellschaftliche Geselligkeit (*community-socializing*).³⁶ (NEWBOLD/ SCOTT/ SPINNEY 2009: 2, 6)

Zwar hat dieser methodische Ansatz den großen Vorteil, dass die notwendigen Daten häufig in groß angelegten Umfragen wie MiD oder dem Mobilitätspanel erhoben werden – auch NEWBOLD/ SCOTT/ SPINNEY verwenden Daten aus einer aufwändigen nationalen Erhebung der Statistics Canada's GSS unter älteren Kanadiern – jedoch wird die Aussagekraft für die Ermittlung von Bedürfnissen als eher gering eingeschätzt, zumindest ohne die Ergänzung subjektiver Werturteile durch die Befragten.

5.3.3 Messung von eudämonischem Wohlbefinden

Eudämonisches Wohlbefinden wird am häufigsten mit der Personal Well-Being Scale (PWS) gemessen, die auf RYFF (1989) und die bereits erwähnten sechs Hauptdimensionen von Wohlbefinden zurückgeht. Diese Dimensionen – Selbstakzeptanz (*self-acceptance*), positive soziale Beziehungen zu anderen (*positive relations with others*), persönliches Wachstum (*personal growth*), Lebenssinn (*purpose in life*), Kontrolle über die eigene Umwelt (*environmental mastery*), Autonomie (*autonomy*) – werden mittels 32 Items erfragt (DE VOS ET AL. 2013: 425). Die Probanden sollen angeben, in welchem Maße sie Aussagen über die sechs Bereiche zustimmen, wobei meist aus der Abstufung von 1 = „ich stimme gar nicht zu“ bis 6 = „ich stimme voll und ganz zu“ gewählt werden kann. Die Inhalte der PWS tauchen in Studien auch unter der Bezeichnung Scales of psychological Well-Being (SPWB) auf, zum Beispiel bei STANLEY/ VELLA-BRODRICK (2013), die den Befragten 42 Items vorlegen. Diese Aussagen können etwa lauten:

- Autonomie: Im Allgemeinen fühle ich mich verantwortlich für meine Lebenssituation (*In general, I feel I am in charge of the situation in which I live*)
- Positive Beziehungen zu anderen: Das Aufrechterhalten enger Beziehungen ist schwierig und frustrierend für mich (*Maintaining close relationships has been difficult and frustrating for me*)
- Lebenssinn: Ich verspüre ein Gefühl von Ziel und Sinnhaftigkeit in meinem Leben (*I have a sense of direction and purpose in life*)
- Kontrolle über die eigene Umwelt: Meine Bemühungen waren sehr erfolgreich, die Aktivitäten und Beziehungen zu finden, die ich brauche (*My efforts to find the kinds of activities and relationships that I need have been quite successful*) (STANLEY/ VELLA-BRODRICK 2013: 239).

Diese und weitere Möglichkeiten zur Messung eudämonischen Wohlbefindens sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

³⁶Die letzten beiden Dimensionen entspringen der Annahme, dass ein positiver Zusammenhang besteht zwischen Mobilität und sozialer Inklusion vermittelt über Sozialkapital. „While the definition of social capital varies, the main aspects of social capital include citizenship, neighbourliness, and civic participation, which collectively facilitate co-operation within or among socio-demographic groups, which are positively associated with better health, higher educational achievement, better employment outcomes, and lower crime rates“ (NEWBOLD/ SCOTT/ SPINNEY 2009: 3). Aufgrund des begrenzten Umfangs dieser Arbeit wurde die Forschung zum Zusammenhang von Mobilität und Sozialkapital zugunsten anderer Vorgehensweisen nicht betrachtet. Beiträge hierzu finden sich beispielsweise bei CURRIE/ STANLEY (2008) und CURRIE ET AL. (2010).

Tabelle 10: Übersicht zu Möglichkeiten für die Messung eudämonischen Wohlbefindens

Name	Dimensionen der Messung	Messung	Autoren
Personal Well-Being Scale (PWS)	Selbstakzeptanz (<i>self-acceptance</i>), positive soziale Beziehungen zu anderen (<i>positive relations with others</i>), persönliches Wachstum (<i>personal growth</i>), Lebenssinn (<i>purpose in life</i>), Kontrolle über die eigene Umwelt (<i>environmental mastery</i>), Autonomie (<i>autonomy</i>)	32 Items gemessen über Zustimmung oder Ablehnung zu entsprechenden Aussagen	RYFF (1989)
Scales of psychological Well-Being (SPWB)	Selbstakzeptanz (<i>self-acceptance</i>), positive soziale Beziehungen zu anderen (<i>positive relations with others</i>), persönliches Wachstum (<i>personal growth</i>), Lebenssinn (<i>purpose in life</i>), Kontrolle über die eigene Umwelt (<i>environmental mastery</i>), Autonomie (<i>autonomy</i>)	42 Items gemessen über Zustimmung oder Ablehnung zu entsprechenden Aussagen	STANLEY/VELLA-BRODRICK (2013)
Questionnaire for Eudaimonic Well-Being (QEWB)	Selbstfindung (<i>self-discovery</i>), Wahrnehmung der Entwicklung der eigenen wertvollsten Potentiale (<i>perceived development of one's best potentials</i>), Gefühl für Sinnhaftigkeit des Lebens (<i>sense of purpose and meaning in life</i>), intensive Einbindung in Aktivitäten (<i>intense involvement in activities</i>), Genuss der Aktivitäten als Ausdruck der eigenen Persönlichkeit (<i>enjoyment of activities as personally expressive</i>)	21 Items gemessen über Zustimmung oder Ablehnung zu entsprechenden Aussagen	AGOCHA ET AL. (2008)
Flourishing Scale	soziale Beziehungen (<i>social relationships</i>), ein erfüllendes und bedeutungsvolles Leben haben (<i>having a purposeful and meaningful life</i>), Selbstrespekt und Optimismus (<i>self-respekt and optimism</i>), Gefühle von Kompetenz und Teilhabe (<i>feelings of competence and engagement</i>), Interesse an täglichen Aktivitäten (<i>interest in daily activities</i>)	8 Items gemessen über Zustimmung oder Ablehnung zu entsprechenden Aussagen	CHOI ET AL. (2010)
Self-Determination Theory (SDT)	Autonomie (<i>authonomy</i>), Kompetenz (<i>competence</i>), Verbundenheit (<i>relatedness</i>)		DECI/RYAN 2000

Quelle: Eigene Darstellung mit Inhalten von DE VOS ET AL. 2013: 425

5.3.4 Gleichzeitige Messung von hedonischem und eudämonischem Wohlbefinden

Die erst jüngst entwickelte Beliefs about Well-Being Scale (BWBS) erlaubt eine kombinierte Messung beider Aspekte von Lebensqualität. Entlang von vier verschiedenen Dimensionen – das Erfahren von Genuss (*experience of pleasure*), die Vermeidung negativer Erfahrungen (*avoidance of negative experiences*), Selbst-Entwicklung (*self-development*) und Zusammenwirken mit anderen (*contribution to others*) – werden hedonisches und eudämonisches Wohlbefinden gemessen (DE VOS ET AL. 2013: 426).

Anlass für die Studie von ETHAN MCMAHAN und DAVIDE ESTES (2011), aus der die BWBS

hervorgegangen ist, war die Beobachtung, dass nur wenig über die Auffassung von Laien im Hinblick auf Wohlbefinden bekannt ist und in der Wissenschaft beinahe ausschließlich theoretisch abgeleitete Vorstellungen aus Philosophie und Psychologie diskutiert werden. Dieser Umstand sei unbefriedigend, weil anzunehmen sei, dass das Konstrukt, das ein Mensch von Wohlbefinden hat, also das jeweilige Verständnis über die Natur und die Inhalte von Wohlbefinden, das individuelle Empfinden desselben beeinflusse. So könnten geringe Lebensqualitäts-Werte als Ergebnis einer Erhebung tatsächlich auf mangelhaftes Wohlbefinden der Befragten hinweisen. Gleichsam bestehe jedoch die Möglichkeit, dass die gewählten Deskriptoren zur Operationalisierung von Wohlbefinden schlicht nicht die Elemente enthielten, die für die Studienteilnehmer Lebensqualität ausmachten (ESTES/ MCMAHAN 2011: 268, 281ff).

Aus diesem Grund setzt sich die BWBS aus jenen Aspekten zusammen, welche Laien in einem mehrstufigen Verfahren aus einer Vielzahl von Deskriptoren eines guten Lebens mit der höchsten Priorität bemessen haben. Zwar wurden auch die zur Auswahl stehenden Elemente von Lebensqualität wieder aus der gängigen Theorie abgeleitet, und offene Nennungen als Ergänzung nicht vorgesehen, weshalb ESTES/ MCMAHAN immer noch darauf hinweisen, dass es möglich sei, dass auch die BWBS Wohlbefinden nicht für alle Teilnehmer treffend beschreibt. Dennoch wurde die Wissenschaft durch die Befragung der eigentlichen Zielgruppe der Forschung um Wohlbefinden sicher bereichert (ESTES/ MCMAHAN 2011: 268, 281ff).

5.3.5 Prioritäten für Einflussfaktoren auf Lebensqualität

Ausgehend von ähnlichen Überlegungen hat ein Forscherteam der Universität Groningen eine Liste mit 22 Aspekten von Lebensqualität aufgestellt – gewonnen aus einer umfangreichen Studie von wissenschaftlicher Literatur über Bedürfnisse, Werte und Wohlbefinden – von denen angenommen wird, dass sie für Konsumenten, zu denen auch Verkehrsnutzer gezählt werden, wichtig sind. Sie enthält beispielsweise die Aspekte Gesundheit, soziale Beziehungen, Arbeit oder Freizeit³⁷ (DE GROOT/ STEG 2008: 80-88).

Untersuchungen auf Grundlage dieser Liste fragen Teilnehmer erstens nach der Relevanz eines jeden Aspektes für ihr Leben. Mit diesen Prioritäten können Urteile über Zufriedenheiten mit der Lebensqualität in den verschiedenen Bereichen gewichtet werden. Zweitens sollen sie angeben, in welchem Ausmaß jeder Aspekt im Moment für sie erfüllt ist. Drittens ist es möglich, die Befragten um eine Einschätzung zu bitten, wie zukünftige Entwicklungen oder politische Maßnahmen wichtige Faktoren ihrer Lebensqualität beeinflussen würden. Diese letzte Bewertung kann außerdem nach tatsächlicher Umsetzung der Veränderung wiederholt werden, um deren positive und negative Effekte auf die Lebensqualität zu erfassen (DE GROOT/ STEG 2008: 80-88).

Eine solche methodische Herangehensweise gibt den Befragten einen großen Spielraum, ihre Präferenzen einzubringen. Es wird nicht a priori von den Forschungsleitern definiert, welche Bedürfnisse als besonders relevant gelten sollen, sondern die Prioritäten werden von den Betroffenen selbst bestimmt. Außerdem können hypothetische Situationen beurteilt werden, wodurch für geplante Projekte ersichtlich wird, ob sie als Verbesserung oder Verschlechterung wahrgenommen werden, sodass entweder mit Nachbesserungen oder mit einer ausführlicheren Aufklärung über die Planungen reagiert werden kann

³⁷Die vollständige Liste findet sich bei DE GROOT/ STEG 2008: 83

(DE GROOT/ STEG 2008: 80-88).

Die Verwendung von Likert-Skalen bietet eine Möglichkeit der methodischen Ausgestaltung solch einer Bewertung der erwarteten Veränderungen in der Lebensqualität. So können Befragte auf einer Skala von -3 = „würde sich dramatisch verschlechtern“ bis +3 = „würde sich dramatisch verbessern“ die Auswirkungen einer geplanten Maßnahme auf jeden einzelnen Aspekt ihrer Lebensqualität und auf die Lebensqualität im Allgemeinen einschätzen (vgl. DE GROOT/ STEG 2006: 162).

Einen noch offeneren Ansatz haben DAVID BANISTER und ANN BOWLING angewendet (BANISTER/ BOWLING 2004). Bei einer Untersuchung zur Lebensqualität von älteren Menschen wurde im Vorfeld kein Analyserahmen, wie die Liste der 22 Aspekte, definiert. Sondern man stellte den befragten Senioren zu Beginn eines umfangreichen Interviews fünf offene Fragen zu ihren Prioritäten, zu dem, was ihr Leben gut oder schlecht macht, sowie zu Möglichkeiten der Verbesserung ihrer Lebensqualität und der anderer älterer Menschen (BANISTER/ BOWLING 2004).

Beide Verfahren ermöglichen einen Zugang zu verborgenen Bedürfnissen. Denn wenn die Befragten einen Zustand zwar als zufriedenstellend bewerten, potentielle Veränderungen aber als große Verbesserung einschätzen, kann daraus geschlossen werden, dass eventuell ein Mangel besteht. Zwar wird dessen Problemlösung wohl individuell so weit bewerkstelligt – ob durch Anpassung der eigenen Wertmaßstäbe oder durch Strategien, die andere Lebensbereiche einschränken, aber schon zur Gewohnheit geworden sind – dass er die Zufriedenheit nicht mehr einschränkt. Eine Behebung könnte die Lebensqualität jedoch wohl maßgeblich erhöhen.

5.3.6 Satisfaction with Travel Scale

Aufbauend auf der SWLS wurde die bereits erwähnte STS entwickelt. Die Aussagen der SWLS wurden hierbei umgewandelt in Äußerungen zu verkehrsrelevanten Themen, sodass Stellungnahmen wie „Ich bin zufrieden mit meiner täglichen Mobilität“ (*I am satisfied with my daily travel*) auf die eigene Zustimmung hin geprüft werden können (DE VOS ET AL. 2013: 424f).

Die Messskala umfasst kognitive wie auch affektive Komponenten der Beurteilung von Mobilitätszufriedenheit. Affektive Aspekte werden ausgehend von den Festlegungen der SCAS gewählt und bewertet. Folglich liegen den Items zur Bewertung die Dimensionen der Wertigkeit und der Aktivierung zugrunde. Sechs der insgesamt neun Skalen, aus denen sich die STS zusammensetzt, adressieren die affektiven Bewertungen eines konkreten zurückgelegten Weges. Hierbei stehen sich jeweils drei Gegensatzpaare von Adjektiven gegenüber, die positive Deaktivierung und negative Aktivierung beschreiben, wie zum Beispiel Eile und Entspannung. Drei weitere Gegensatzpaare werden durch Attribute positiver Aktivierung und negativer Deaktivierung gebildet, etwa der Kontrast zwischen Enthusiasmus und Langeweile. Bewertungen werden auf einer siebenstufigen Likert-Skala abgegeben, die von -3 bis +3, in einigen Fällen auch von -4 bis +4, reicht (ETTEMA ET AL. 2012: 216f; ERIKSSON ET AL. 2011: 169f).

Die übrigen drei Skalen erheben ein kognitives Urteil über den betreffenden Weg, indem sie das Ausmaß der Zustimmung zu drei beschreibenden Aussagen erfragen, wobei Werte zwischen 1 = „ich stimme nicht zu“ bis 7 = „ich stimme voll und ganz zu“ angegeben werden können. Die folgende Abbildung⁸ zeigt ein konkretes Beispiel der STS, bei der die Skala zur Beurteilung der Zufriedenheit mit dem täglichen Pendelverkehr zur und von der Arbeit in öffentlichen Verkehrsmitteln eingesetzt wurde (ETTEMA ET AL. 2012: 216f; ERIKSSON ET AL. 2011: 169f). Die Abbildung wurde ins Deutsche übersetzt.

Diese Form der STS beschreibt eine Weiterentwicklung durch das Forschungsteam um DICK ET-

	Weg <u>ZUR</u> Arbeit							Weg <u>VON</u> der Arbeit									
		-3	-2	-1	0	1	2	3		-3	-2	-1	0	1	2	3	
<p>Zu Ihrer Rechten sehen Sie 9 Gegensatzpaare von Eigenschaftswörtern.</p> <p>Setzen Sie ein Kreuz in das Kästchen, welches am besten Ihre Erfahrung während Ihrer Fahrt ausdrückt.</p> <p>Wenn Sie zum Beispiel sehr gestresst waren, setzen Sie ein Kreuz bei -3, wenn Sie sehr entspannt waren, setzen Sie ein Kreuz bei +3.</p> <p>Wenn beides nicht auf ihre Erfahrungen zutrifft, setzen Sie ein Kreuz bei 0.</p> <p>Wenn Sie nur leicht gestresst oder entspannt waren, setzten Sie ein Kreuz auf eine Zahl dazwischen, die am besten ihre Erfahrung ausdrückt.</p>	Sehr gestresst	<input type="checkbox"/>	Sehr ruhig	Sehr gestresst	<input type="checkbox"/>	Sehr ruhig											
	Sehr gelangweilt	<input type="checkbox"/>	Sehr enthusiastisch	Sehr gelangweilt	<input type="checkbox"/>	Sehr enthusiastisch											
	Funktionierte sehr schlecht	<input type="checkbox"/>	Funktionierte sehr gut	Funktionierte sehr schlecht	<input type="checkbox"/>	Funktionierte sehr gut											
	Sehr müde	<input type="checkbox"/>	Sehr aufgeregt	Sehr müde	<input type="checkbox"/>	Sehr aufgeregt											
	Sehr geringer Standard	<input type="checkbox"/>	Sehr hoher Standard	Sehr geringer Standard	<input type="checkbox"/>	Sehr hoher Standard											
	Sehr besorgt	<input type="checkbox"/>	Sehr zuversichtlich	Sehr besorgt	<input type="checkbox"/>	Sehr zuversichtlich											
	Schlimmste Fahrt, die ich mir vorstellen kann	<input type="checkbox"/>	Beste Fahrt, die ich mir vorstellen kann	Schlimmste Fahrt, die ich mir vorstellen kann	<input type="checkbox"/>	Beste Fahrt, die ich mir vorstellen kann											
	Sehr angespannt	<input type="checkbox"/>	Sehr entspannt	Sehr angespannt	<input type="checkbox"/>	Sehr entspannt											
	Sehr überfüllt	<input type="checkbox"/>	Sehr frei	Sehr überfüllt	<input type="checkbox"/>	Sehr frei											

Abbildung 8: Anwendungsbeispiel für die STS
 Quelle: verändert nach ETTEMA ET AL. 2012: 217

TEMA. Die ursprünglich unter Leitung von CECILIA JAKOBSSON BERGSTAD (BERGSTAD ET AL. 2011) entstandene erste Version der STS wurde umgestaltet, weil die Messung der affektiven Komponente von Verkehr als zu limitiert betrachtet wurde (ERIKSSON ET AL. 2011: 169). Um jedoch das Repertoire an Möglichkeiten zur Orientierung für die eigene Gestaltung eines Befragungsinstruments zu vergrößern, sollen auch die Aussagen zur kognitiven Bewertung des Verkehrs aus der ersten STS gezeigt werden:

- Ich bin voll und ganz zufrieden mit meiner täglichen Mobilität (*I am completely satisfied with my daily travel*)
- Meine Mobilität vereinfacht meinen Alltag (*My travel facilitates my daily life*)
- Wenn ich an meine tägliche Mobilität denke, kann ich sagen, dass die positiven Aspekte gegenüber den negativen überwiegen (*When I think of my daily travel the positive aspects outweigh the negative*)
- Ich möchte bei meiner täglichen Mobilität nichts verändern (*I do not want to change anything regarding my daily travel*)
- Meine tägliche Mobilität macht, dass ich mich gut fühle (*My daily travel makes me feel good*) (BERGSTAD ET AL. 2011: 6)

Ergänzend zur STS kann die Befragung um weitere Elemente der SCAS und der SWLS erweitert werden, um die Grundstimmung des betreffenden Tages zu ermitteln. Außerdem können Beispiele zur kognitiven Beurteilung der allgemeinen Lebenszufriedenheit in die Untersuchung integriert werden. Mit dieser Versuchsanordnung kann – zumindest näherungsweise – geprüft werden, ob und in welchem Maß die Beurteilungen der konkreten Verkehrssituation vielleicht durch besonders positive oder negative Tageserfahrungen außerhalb des Verkehrsgeschehens beeinflusst sind. Zusätzlich wurde bei der oben in Abbildung 8 gezeigten Befragung zur Zufriedenheit von Berufspendlern nicht zur Beurteilung eines willkürlichen Tages aufgefordert, wie etwa der gestrige Arbeitsweg, sondern die Studienteilnehmer sollten ihre Angaben für den jüngsten normal verlaufenden Weg zur und von der Arbeit machen. Dadurch sollten Verzerrungen durch zufällige Störungen wie Verspätungen, schlechtes Wetter oder andere negative Ereignisse vermieden werden (ETTEMA ET AL. 2012: 217; ETTEMA ET AL. 2013b: 134).

Die STS wurde auch zur Beurteilung hypothetischer Tagesabläufe mit jeweils wechselnden Variablen der verfügbaren Mobilität angewendet (BERGSTAD ET AL. 2011). Zwar wiesen die Ergebnisse hohe Werte der Reliabilität auf und wichen nicht von den Resultaten ähnlicher Studien zu tatsächlichen Beispielen ab, sondern gestalten sich in plausibler Art und Weise. Dennoch empfehlen die Autoren, Befragungen zu realisierter Mobilität, weil „this will not only increase the realism of travellers' assessment, but also provides the possibility to include other explanatory variables such as public transport's crowdedness, safety, and cleanness“ (ETTEMA ET AL. 2011: 173).

5.3.7 Empfehlungen aus der Theorie für die Messung von Wohlbefinden, Lebensqualität, Lebenszufriedenheit

Erste Versuche, einen Überblick über die angewendeten Methoden in englischsprachigen Studien zum Verkehrsverhalten zu gewinnen, zeigen, dass die meisten Untersuchungen retrospektive Verfahren nut-

zen und vornehmlich hedonisches Wohlbefinden messen (DE VOS ET AL. 2013: 426). Zwar werden auch hier von hedonischer Positionen geleitete Überlegungen zur Hilfestellung bei der Entwicklung des eigenen methodischen Vorgehens genutzt. Jedoch ist es ja gerade Ziel dieser Arbeit, den Menschen als Verkehrsnutzer in seiner ganzen Komplexität besser zu verstehen, um seine Bedürfnisse zu erfüllen und nicht weiter vereinfachten Vorannahmen nachzuhängen. Für diesen Wandel bietet die eudämonische Perspektive auf Wohlbefinden einen weit passenderen Rahmen, der den Menschen nicht als eindimensionalen Nutzenmaximierer abbildet.

NORDBAKKE/ SCHWANENN (2014b) empfehlen, sich subjektiv und objektiv ausgerichteter eudämonischer Theorien zu bedienen, wie dem subjektiven psychologischen Ansatz nach RYFF (1989) und den objektiven Capability Approaches. „Eudaimonic studies of subjective experience capture multiple elements constitutive of human flourishing and move beyond the SWB's focus on satisfaction, affect and mood“ (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 124).

Weitere Ausführungen zum methodischen Vorgehen bei der Messung von Wohlbefinden sollen an dieser Stelle nicht ausgesprochen werden. Die durchgeführten Experteninterviews haben sich zu einem großen Teil mit diesem Thema auseinandergesetzt, weshalb Empfehlungen im Zusammenhang mit deren Auswertung ausgesprochen werden.

5.4 Methodische Empfehlungen für zukünftige Forschungsarbeiten

Im Folgenden werden einige grundsätzliche methodische Möglichkeiten gegeneinander abgewogen, die für alle der beschriebenen drei Untersuchungsgegenstände – soziale Exklusion, Mobilitätsarmut und Wohlbefinden – Geltung haben. Konkretere Empfehlungen für die Erhebung der jeweiligen Konzepte finden sich in Kapitel 9.

5.4.1 Kombination qualitativer und quantitativer Methoden

NORDBAKKE/ SCHWANEN (2014b) schlagen ein multi-methodisches Vorgehen in der Erforschung der Zusammenhänge zwischen Mobilität und Wohlbefinden vor. Relativ offene qualitative Methoden sollten in einem ersten Schritt angewendet werden, um zentrale Dimensionen und Voraussetzungen von Wohlbefinden sowie die Rolle von Mobilität in diesem Zusammenhang bei den jeweiligen Zielgruppen zu ermitteln. Theoretische Auseinandersetzungen mit den vorgestellten Ansätzen aus Abschnitt 3.3 müssen damit einhergehen. Erst dann sollen in einem zweiten Schritt quantitative Studien durchgeführt werden, mit Fragebögen und statistischen Analysen (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 123f).

Auch RUNGE (2005a) legt eine Kombination quantitativer und qualitativer Studienelemente nahe zur Untersuchung der Zusammenhänge zwischen Mobilitätsarmut und sozialer Exklusion. Sie beginnt mit der Analyse quantitativer Daten, um so räumlich konzentrierte Risikogruppen zu lokalisieren und zu kartieren. Erst dann kommen unter anderem qualitative Methoden zum Einsatz zur Befragung dieser Gruppen und von Individuen (RUNGE 2006: 95, 102).

5.4.2 Kombination subjektiver und objektiver Indikatoren

Als Konsequenz der bisherigen Überlegungen wird eine Verschränkung subjektiver und objektiver Indikatoren für das methodische Vorgehen empfohlen.

Der Vorteil subjektiver Messungen ist insbesondere für die Zielsetzung dieser Arbeit offensichtlich, denn

er „liegt in der Erfassung der Wahrnehmungs-, Bewertungs- und Einstellungsebene“ (BÖHNKE 2005: 87). Diese Ebene hilft Informationen über objektive Lebensbedingungen zu ergänzen und damit ein differenzierteres Bild über den Lebensstandard der Zielgruppe zu gewinnen. Welches Maß an Mobilität zufriedenstellend ist und ab wann Defizite vorliegen ist ebenso Ergebnis individueller Abwägungen wie es die Grenzziehung zwischen Integration und Exklusion ist (BÖHNKE 2005: 88f).

Des Weiteren können subjektive Beurteilungen von gleichen prekären Lebenssituationen dabei helfen, strukturelle Unterschiede zu ermitteln, um so verstehen zu können, wann und in welcher Weise Faktoren wie Haushaltskontext, Alter oder Biographie wirksam werden. Mithilfe subjektiver Indikatoren ist es außerdem möglich, Schwierigkeiten in der Messung objektiver Daten auszugleichen. Gerade bei der Messung von Einkommen, welches ein so zentraler Indikator in der Forschung um soziale Benachteiligung ist, treten häufig Probleme auf wie unzuverlässige Angaben, die Verweigerung der Beantwortung und die begrenzte Aussagekraft der Einkommenshöhe über die Ressourcenstruktur eines Haushalts, welche durch subjektive Beurteilungen teilweise aufgewogen werden können (BÖHNKE 2005: 88f).

Jenseits der inhaltlichen Gründe für ein gemischtes Vorgehen kommen ferner sowohl bei subjektiven wie objektiven Indikatoren methodische Beschränkungen zum Tragen, die das Einnehmen beider Positionen nahelegen. Insbesondere bei subjektiven Messungen entstehen zum Beispiel leicht verzerrte Beurteilungen aufgrund mangelhafter Erkenntnis- und Urteilsfähigkeit von Menschen im Allgemeinen und der Zielgruppe der sozial Benachteiligten im Besonderen. STEFAN HRADIL (2009) benennt die folgenden potentiellen Hindernisse, die den einzelnen bei der Formulierung seiner Lebensziele und der Kriterien eines „guten Lebens“ einschränken können:

„Menschen können sich irren über die Folgen ihrer Bestrebungen, verfolgen unbedacht oft Nebensächliches mehr als Wichtiges, unterliegen fremden Ideologien und eigenen Rationalisierungen, sind von Traditionen gelenkt, haben ihre Ziele resignativ eingeschränkt oder aus Unkenntnis bestimmte Lebensziele nie entwickelt“ (HRADIL 2009: 284; vgl. auch NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 124).

Gerade zur Messung von sozialer Ausgrenzung ist ein verschränktes Vorgehen notwendig, wie die in Abschnitt 3.2 beschriebene Lebenssituation der Deprivation zeigt, welche jene Kombination sowohl subjektiv wahrgenommener als auch objektiv negativer Bedingungen darstellt, die am ehesten als soziale Ausgrenzung beschrieben werden kann. Mithilfe von Analysen, die entweder allein auf subjektive oder objektive Indikatoren ausgerichtet sind, kann die Zielgruppe nicht angemessen ermittelt werden (BÖHNKE 2005: 60).

Außerdem kann Forschung nur effektiv zu einer Verbesserung der Lebenssituation Benachteiligter beitragen, wenn sie politischen Verantwortlichen objektive Kriterien vorschlägt (vgl. BÖHNKE 2005: 88).

Trotz der genannten Vorteile sind Studien, die neben objektiven Daten auch subjektive Wahrnehmungen und Bewertungen berücksichtigen, relativ selten, weil mit diesem Vorgehen ein hoher zeitlicher und monetärer Aufwand verbunden ist (WILKE 2013: 101f).

5.4.3 Zeitlicher Aspekt subjektiver Messungen

Bei der Wahl der Messmethode ist eine der wichtigen Entscheidungen, die getroffen werden muss, ob Echtzeit-Messungen oder retrospektive Messungen vorgenommen werden sollen. Dies trifft nicht nur

auf die Wahl der Messmethode für Wohlbefinden zu, welche nachfolgend exemplarisch für Vor- und Nachteile der beiden Alternativen stehen soll.

Beispiele für Echtzeit-Methoden sind die ESM und das Ecological Momentary Assessment (EMA).³⁸ Bei beiden werden Befragte um mehrfache und unmittelbare Berichte zu ihrem Wohlbefinden gebeten. Der Vorteil dieser Herangehensweise ist es, dass Verzerrungen vermieden werden, die durch das verzögerte Abrufen und Bewerten von Erfahrungen entstehen können. Besonders Gefühle sind flüchtig, weshalb beim Erinnern affektiver Zustände fehlerhafte Einschätzungen wahrscheinlich sind. Retrospektive Methoden, wie etwa die DRM, fragen Interviewte nach einer Einschätzung ihres Wohlbefindens bei zumeist kürzlich geschehenen Aktivitäten. Dieses Vorgehen besticht, trotz der Nachteile gegenüber der Echtzeitmethoden, dadurch, dass es kostengünstiger anzuwenden ist und auch die Hürden der Beantwortung reduziert (DE VOS ET AL. 2013: 426; ETTEMA ET AL. 2012: 216), weil meist nur ein einmaliges Eintragen in den Bewertungsbogen notwendig ist und nicht ein kontinuierliches Mitführen und Ausfüllen von Befragungsunterlagen. Außerdem haben Studien zur Validität der DRM ergeben, dass sich die Abweichungen der Ergebnisse von jenen aus Echtzeitmessungen in angemessenem Rahmen bewegen (ETTEMA ET AL. 2012: 216).

Empfehlungen zu diesem Aspekt des Forschungsdesigns werden erst in Abschnitt 9.4 diskutiert.

³⁸Mehr zur EMA schreiben zum Beispiel DEVRIES/ SHIFFMAN/ STONE (1999).

6 Überblick über zentrale Studienergebnisse

Dieses Kapitel stellt exemplarisch einige Studien zum Themenfeld soziale Exklusion, Mobilitätsarmut und Wohlbefinden vor, aus denen Hinweise und Rückschlüsse für das Forschungsziel dieser Arbeit abgeleitet werden können. Sie dienen dazu, die Zielgruppe zu identifizieren, mögliche Herangehensweisen hinsichtlich ihrer Wahrscheinlichkeit auf signifikante Ergebnisse zu prüfen, angemessene von irreführenden Indikatoren zu unterscheiden sowie Frage- und Antwortformulierungen anzuregen.

Anders als die Erkenntnisse aus Kapitel 5 werden die hier getroffenen Aussagen nicht nochmals in Kapitel 9 vor dem Hintergrund der Aussagen der Experten diskutiert, sondern können für sich stehen. Die Ausführungen beschränken sich auf die Ergebnisse der Untersuchungen und lassen Details zu methodischen Festlegungen und Datenbasis weitgehend unberücksichtigt. Keinesfalls kann hier ein Überblick über alle betreffenden Studien gegeben werden.³⁹

Beim Lesen der Studienergebnisse ist es wichtig, nicht zu vergessen, dass diese keine Allgemeingültigkeit haben, sondern vom jeweiligen räumlichen Kontext starke Beeinflussungen ausgehen können, die die Übertragbarkeit auf andere Orte und Personengruppen einschränken. Darüber hinaus ist die Forschung in diesen Themenbereichen oftmals noch nicht weit fortgeschritten. Es gibt nur wenige Studien, keine methodischen Standards und Abweichungen in den Definitionen, was dazu beiträgt, dass die Ergebnisse, zum Beispiel hinsichtlich der Rolle der Pkw-Verfügbarkeit auf Teilhabe und Lebensqualität, stark voneinander abweichen können.

6.1 Zusammenhang zwischen Mobilität, sozialer Exklusion und Wohlbefinden

Von großer Bedeutung für die Forschung im Kontext von Mobilität, Wohlbefinden und sozialer Exklusion ist es, überhaupt nachzuweisen, dass ein Zusammenhang besteht und es sich bei dergestalt inhaltlich angelehnten Studien um vielversprechende Vorgehensweisen handelt.

Wie bereits angesprochen, untersuchte ein Forscherteam um GRAHAM CURRIE und ALEXA DELBOSC den Zusammenhang zwischen Mobilitätsbenachteiligung, sozialer Exklusion und subjektivem Wohlbefinden.⁴⁰ In mehreren Veröffentlichungen beschreiben sie unter anderem die folgenden Ergebnisse.

Die Untersuchung konnte empirisch nochmals die schon theoretisch beschriebenen Zusammenhänge zwischen Mobilität und sozialer Benachteiligung (-.18), sozialer Exklusion und Wohlbefinden (-.76 bzw. -.87) sowie Verkehrsbenachteiligung und sozialer Exklusion (.27) zeigen und für die konkrete Untersuchungseinheit quantifizieren (CURRIE/ DELBOSC 2010: 961f). Außerdem wurde festgestellt, dass das Wohlbefinden von Studienteilnehmern, die von sozialer Exklusion und Mobilitätsarmut be-

³⁹Eine Zusammenstellung von englischsprachiger Literatur zur Messung von Wohlbefinden und Verkehrsverhalten mit den jeweils verwendeten Skalen findet sich bei DE VOS ET AL. 2013: 427. NORDBAKKE/ SCHWANEN listen wissenschaftliche Literatur zu Wohlbefinden und Mobilität bei älteren Menschen und ordnen sie den verschiedenen theoretischen Konzepten zu (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 120f). Auch bei LUCAS findet sich eine kurze Zusammenstellung und Beschreibung verschiedener Studien zu sozialer Exklusion und Mobilitätsarmut (LUCAS 2012: 109f). Im deutschsprachigen Raum kann der Beitrag von GEORG WILKE einen ersten Überblick über Studien zu Mobilität und Exklusion geben (WILKE 2013: 105-109).

⁴⁰Für alle drei Elemente wurden in Kapitel 5 beschriebene Maße verwendet, bei Mobilitätsarmut und sozialer Exklusion sogar mit direktem Verweis auf das Forschungsprojekt. Ohne expliziten Vermerk blieb dort nur, dass CURRIE/ DELBOSC die Messung von hedonischem subjektivem Wohlbefinden sowohl mittels der vorgestellten Skalen PANAS und SWLS (CURRIE/ DELBOSC 2010, CURRIE/ DELBOSC 2011b, STANLEY/ VELLA-BRODRICK 2013) vornehmen als auch durch die PWI (CURRIE/ DELBOSC 2011a, HENSHER ET AL. 2011)

troffen sind, weit geringer ist als bei nicht betroffenen Probanden. Unter den Dimensionen sozialer Exklusion hatten vor allem Arbeitslosigkeit und das Fehlen sozialer Unterstützung in Zusammenhang mit Mobilitätsarmut einen stark negativen Effekt auf subjektives Wohlbefinden (CURRIE/ DELBOSC 2011a: 561).

Eines der interessantesten Ergebnisse lautet, dass kein signifikanter Zusammenhang zwischen selbst berichteter Mobilitätsarmut⁴¹ und Wohlbefinden festgestellt werden konnte,⁴² anders als bei ähnlichen Untersuchungen, jedoch in der speziellen Zielgruppe älterer Menschen. Die Autoren diskutieren zahlreiche mögliche Begründungen für das Fehlen der Korrelation. Sie erwägen zum Beispiel methodische Unzulänglichkeiten oder die Möglichkeit, dass Mobilitätsarmut keinen Einfluss auf das Wohlbefinden einer so heterogenen Bevölkerungsgruppe wie im Studiensample hat (CURRIE/ DELBOSC 2010: 961). Da der Analyse auch die Ergebnisse eines Reisetagebuchs der Probanden zur Verfügung stand, konnte die realisierte Mobilität mit der selbst berichteten Mobilitätsarmut in Zusammenhang gebracht werden, was zu folgender Beobachtung führte: Es konnte keine signifikante Kausalität gefunden werden, da sowohl Menschen, die sehr viel unterwegs waren, genauso häufig von Schwierigkeiten in der Erfüllung ihrer Mobilität berichteten wie Menschen, die sehr wenig oder gar nicht unterwegs waren. Somit könnte sich das Fehlen des Zusammenhangs von Wohlbefinden und Mobilitätsarmut auch dadurch erklären, dass letztere mithilfe eines subjektiven Maßes erhoben wurde (Currie/ Delbosc 2010: 961).

„Someone who is extremely disadvantaged may have a low expectation of the number of activities they should be able to access. Conversely someone who is extremely advantaged may expect to access many more activities and may even view traffic congestion as a significant 'difficulty'“ (CURRIE/ DELBOSC 2010: 961).⁴³

Diese Betrachtungen führten das Forscherteam zu der Überlegung, dass die Kausalität zwischen Wohlbefinden und Mobilitätsarmut indirekt verlaufen und komplexer sein könnte als im verwendeten Modell angenommen. So könnte Mobilitätsarmut Wohlbefinden dann beeinflussen, wenn sie einen vermittelnden Faktor, wie soziale Isolation, verstärkt. Vor diesem Hintergrund wurde den Daten entnommen, dass Zeitarmut als einer der häufigsten Gründe für ein Gefühl der Isolation genannt wurde und Zeitmangel wiederum aus der Mobilität der Betroffenen resultieren kann.⁴⁴ Auf diese Art und Weise kann sicher für einen Teil der Befragten erklärt werden, warum sie sich trotz hoher Mobilität als benachteiligt betrachten, denn „it is not difficult to see links between long distance commuting, lack of time and mobile working people in congested cities“ (CURRIE/ DELBOSC 2010: 962).

Aus dem Forschungsprojekt von CURRIE/ DELBOSC können einige wichtige Rückschlüsse für diese Arbeit gewonnen werden. Es wurde ein empirischer Beleg dafür geliefert, dass subjektive Urteile über

⁴¹Die angewendete Methode hierzu wurde in Abschnitt 5.2.4 beschrieben.

⁴²In einer weiteren Studie, basierend auf den gleichen Daten, jedoch ergänzt um Daten speziell zu wahrscheinlich sozial Benachteiligten (siehe Fußnote 8.1.2) und ausgewertet mit anderen statistischen Methoden, wurde ein Zusammenhang von Mobilitätsarmut und subjektivem Wohlbefinden gemessen. Doch auch hier war der Einfluss von sozialer Exklusion auf Wohlbefinden weit größer und erst bei gleichzeitigem Auftreten beider Benachteiligungen traten deutliche Effekte auf (vgl. CURRIE/ DELBOSC 2011a: 560f).

⁴³Gleichzeitig kann aus der signifikanten Beziehung zwischen Mobilitätsarmut und sozialer Exklusion abgelesen werden, dass das verwendete Maß der selbst berichteten Mobilitätsschwierigkeiten zumindest einige Aspekte „wirklicher“ Probleme aufdeckt (CURRIE/ DELBOSC 2010: 961). Auch wohnen jene mit sehr großen Problemen mit höherer Wahrscheinlichkeit am Stadtrand oder in äußeren Stadtvierteln und in Gebieten, wo Geschäfte nicht fußläufig erreichbar sind und öffentliche Verkehrsmittel nicht oder kaum verfügbar (CURRIE/ DELBOSC 2011b: 177).

⁴⁴Für den Zusammenhang zwischen Mobilitätsarmut und Zeitarmut wurde ein mäßiger Zusammenhang (.19) gefunden, welcher andeutet, dass es eine kleine aber signifikante Korrelation gibt, die Menschen so gestresst und abgehetzt fühlen lässt, dass sie sich sozial isoliert fühlen (CURRIE/ DELBOSC 2010: 964).

Mobilität, wie beschrieben, wahrscheinlich stark von den individuellen Anspruchshaltungen beeinflusst sind, sodass objektive und subjektive Bewertungen häufig nicht übereinstimmen. Des Weiteren machen die Ergebnisse zur Zeitarmut deutlich, dass die Forschung zu Mobilität und Wohlbefinden sich von der klassischen Sicht auf soziale Benachteiligung abwenden und sich für die Perspektive der Exklusion öffnen muss. Es sind nicht nur immobile Menschen ohne Arbeit, mit geringem Einkommen oder einer Behinderung, deren Mobilität sich zwangsläufig so gestaltet, dass von Inklusion und Lebensqualität nicht die Rede sein kann. Auch sehr mobile Personengruppen, die auf den ersten Blick erfolgreich und zufrieden scheinen, können unter Einsamkeit oder einem Mangel an politischer Teilhabe leiden, sodass dieses Übermaß an Mobilität Exklusion und eine Nicht-Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen verursacht.

Es zeigt sich auch, dass das bei CURRIE/ DELBOSC verwendete Maß für soziale Exklusion diese Menschen nicht als ausgegrenzt erfasst. Eine signifikante Korrelation zwischen Zeitarmut und sozialer Exklusion konnte nicht gefunden werden und da vor allem auf Menschen mit hohem Einkommen, Arbeit und erhöhter Mobilität das Problem der Zeitarmut zutraf, wurde von einem negativen Zusammenhang zwischen Zeitarmut und sozialer Exklusion ausgegangen (vgl. CURRIE/ DELBOSC 2010: 964). Diese Annahmen widersprechen dem Verständnis dieser Arbeit von Wohlbefinden, Exklusion und einer „guten“ Bedürfniserfüllung, weshalb jenes Maß sozialer Exklusion für sich allein unzureichend ist.

Kurze Erwähnung sollen auch die Analysen von JANET STANLEY und DIANNE VELLA-BRODRICK (2013) finden, deren Ergebnisse ebenfalls aus dem australischen Forschungsprojekt stammen und auch den Aspekt des eudämonischen Wohlbefindens erfassen. Die beiden Autorinnen weisen nach, dass Mobilitätsarmut und subjektives Wohlbefinden auch über psychisches Wohlbefinden korrelieren, welche mittels der beschriebenen SPWB gemessen wurde. Unter den sechs Elementen der SPWB zeigten sich jedoch nur „Kontrolle über die eigene Umwelt“, „positive Beziehungen zu anderen“ sowie „Selbstakzeptanz“ als signifikante vermittelnde Faktoren. „Persönliches Wachstum“ und „Lebensinn“ scheinen unbeeinflusst von der Verkehrsmobilität und es wurden Anzeichen gefunden, dass der Zusammenhang zwischen „Autonomie“ und Mobilität sogar negativ sein könnte.⁴⁵ Da jedoch noch sehr wenig Forschung zu diesen Zusammenhängen vorliegt, können die Ergebnisse auch möglicherweise durch unangemessene Operationalisierungen der PWB-Dimensionen erklärt werden (STANLEY/ VELLA-BRODRICK 2013: 241).

In jedem Fall sollte die SPWB als Möglichkeit in Betracht gezogen werden, um zu ermitteln, ob bei sozial Benachteiligten oder ganz allgemein bei Befragten eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens vorliegt, die auf Mobilitätsarmut zurückgeführt werden kann – festgestellt etwa mittels objektiver Erreichbarkeitsmessungen – auch wenn die subjektiven Maße keine Benachteiligung im Hinblick auf Mobilität vermuten lassen. Durch dieses Vorgehen könnten das Problem der Anpassung an objektiv schlechte Bedingungen adressiert und möglicherweise unerfüllte, unbewusste Mobilitätswünsche erfasst werden.

Ein anderer häufig gewählter Zugang zum Zusammenhang von Mobilität und Wohlbefinden verläuft über die Messung von Zufriedenheit. Für die Korrelation zwischen der selbst berichteten Zufriedenheit

⁴⁵Denn weil Mobilität das Ausmaß erhöhen kann, in dem Menschen verschiedenen Perspektiven und Druck von außen durch andere Menschen ausgesetzt sind, kann es schwieriger sein, beispielsweise unbeeinflusst Entscheidungen zu fällen oder Vertrauen in die eigene Meinung zu haben, beides Aspekte auf welche die Fragen an die Probanden zur Autonomie abzielten (STANLEY/ VELLA-BRODRICK 2013: 241).

mit der eigenen Mobilität und subjektivem Wohlbefinden konnten in einigen verkehrswissenschaftlichen Studien direkte positive Effekte und auch indirekte Einflüsse ermittelt werden, nämlich dadurch dass eine zufriedenstellende Mobilität die Teilnahme an außer-häuslichen Aktivitäten erleichtert (BERGSTAD ET AL. 2011: 9; HENSHER 2011: 790).

6.2 Zufriedenheit und Präferenzen hinsichtlich Erreichbarkeit

In der bereits beschriebenen Studie von HAUGEN (2011) lag das Forschungsinteresse darauf, zu ergründen, für welche Einrichtungen und Aktivitäten eine geographische Nähe zum Zuhause der Befragten besonders wichtig ist und wie zufrieden sie mit der tatsächlichen Distanz und der eigenen Wohnlage sind. Einen Eindruck zu den Ergebnissen vermittelt die folgende Grafik 9.

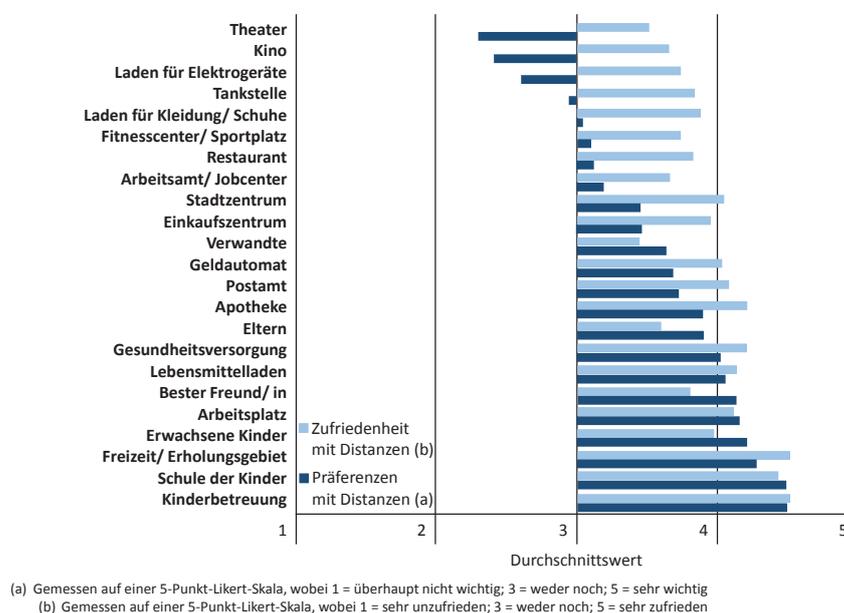


Abbildung 9: Studienergebnisse zu Zufriedenheit und Präferenzen hinsichtlich Erreichbarkeit
 Quelle: verändert nach HAUGEN 2011: 375

Allgemein bestimmen zwei Dimensionen über die Nähe-Präferenzen: Zum einen praktische Überlegungen und tägliche Bedürfnisse sowie soziale Bindungen zu Familie und Freunden zum anderen. Im Hinblick auf die Zufriedenheit mit der eigenen Wohnlage ist die praktische Dimension der Nähe-Präferenzen von größerer Bedeutung als die soziale. So wurde es als besonders wichtig erachtet, nahe an Zielorten zu wohnen, die mehr oder weniger täglich besucht werden, wie Einrichtungen zur Kinderbetreuung, Schule, Arbeit, Lebensmittel- und Bekleidungsäden, Freizeit- und Erholungsgebiete. In der sozialen Dimension erreichte lediglich die Variable „beste Freunde“ signifikante Werte. (HAUGEN 2011: 374f, 383)

Die insgesamt hohe Bedeutung der Nähe von Aktivitäten für Kinder zeigt an, dass Erreichbarkeitsbedürfnisse nicht streng individuell sind, sondern dass für die Befragten auch die Bedürfnisse von Familienmitgliedern wesentlich sind. Zu welchen Zielorten eine geringe Distanz bevorzugt wird ist weiterhin abhängig vom Alter der Befragten. Auch die Zufriedenheit mit Distanzen steht im kausalen Zusammenhang mit dem Alter. Land- und Stadtbewohner drückten ähnliche Präferenzen zur Lage

der meisten Zielorte aus. (HAUGEN 2011: 374-376, 383)

Eines der wichtigsten Ergebnisse hinsichtlich der Zufriedenheit mit einer Entfernung lautet, dass diese nicht unbedingt von der räumlichen Nähe abhängt:

„Comparing the respondents' approximate distance and distance satisfaction showed that although distance satisfaction was high where distances were short (e.g., leisure/ recreational area and child care), the two were not necessarily correlated. The respondents also expressed satisfaction with distances to destinations located further away, e.g., work and adult children [...]“ (HAUGEN 2011: 377).

Für Frauen war die Nähe zu allen Zielorten wichtiger als für Männer, außerdem waren sie zufriedener mit den Entfernungen. Diese Unterschiede lassen sich möglicherweise darauf zurückführen, dass Männer öfter als Frauen guten Zugang zu einem Auto haben, weshalb sich für Frauen Erreichbarkeit stärker durch räumliche Nähe definiert (HAUGEN 2011: 376, 381).

Da sich das zukünftige Forschungsdesign, wie später noch auseinandergesetzt wird, vornehmlich aus geschlossenen Fragen mit vorgegebenen Antwortkategorien zusammensetzt, können die Darstellung und die weiteren Ausführungen zu den Ergebnissen von HAUGEN als Orientierung dienen, welche Mobilitätsziele den Probanden bei einer Bewertung ihrer Erreichbarkeit zur Wahl gestellt werden sollten. Außerdem sollten die Befragten nicht isoliert betrachtet werden, sondern im Kontext von Mobilitätsbedürfnissen anderer Haushaltsmitglieder oder wichtiger sozialer Kontakte. Die Relevanz subjektiver Maße wurde auch vor dem Hintergrund dieser Studie abermals bekräftigt.

6.3 Zusammenhänge zwischen sozialer Benachteiligung, Erreichbarkeitsproblemen und Verkehrsverhalten

Die MiD-Studie aus dem Jahr 2008 war die erste bundesweite Verkehrserhebung, die nach einer subjektiven Bewertung der Erreichbarkeit von verschiedenen Aktivitätsorten gefragt hat (BMVBS 2011: 9). Die darin gewonnenen Daten und Daten aus dem Deutschen Mobilitätspanel von 1994-2010 analysierte ein Forscherteam um JOACHIM SCHEINER im Auftrag des ehemaligen BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS)⁴⁶ (BMVBS 2012) hinsichtlich der Zusammenhänge zwischen sozialer Benachteiligung, Erreichbarkeitsproblemen und Verkehrsverhalten.

Ein wichtiges Studienergebnis ist der Hinweis auf Personengruppen, die in Deutschland überdurchschnittlich von Erreichbarkeitsproblemen betroffen sind und daher in zukünftigen Studien zu Mobilität und sozialer Erreichbarkeit verstärkt in den Blick genommen werden sollten. Folgende Abbildung¹⁰ zeigt diese Problemgruppen für die Erreichbarkeit des Arbeits-/ Ausbildungsplatzes und von Geschäften des täglichen Bedarfs.

⁴⁶Das Ministerium wurde 2013 umbenannt und heißt heute Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

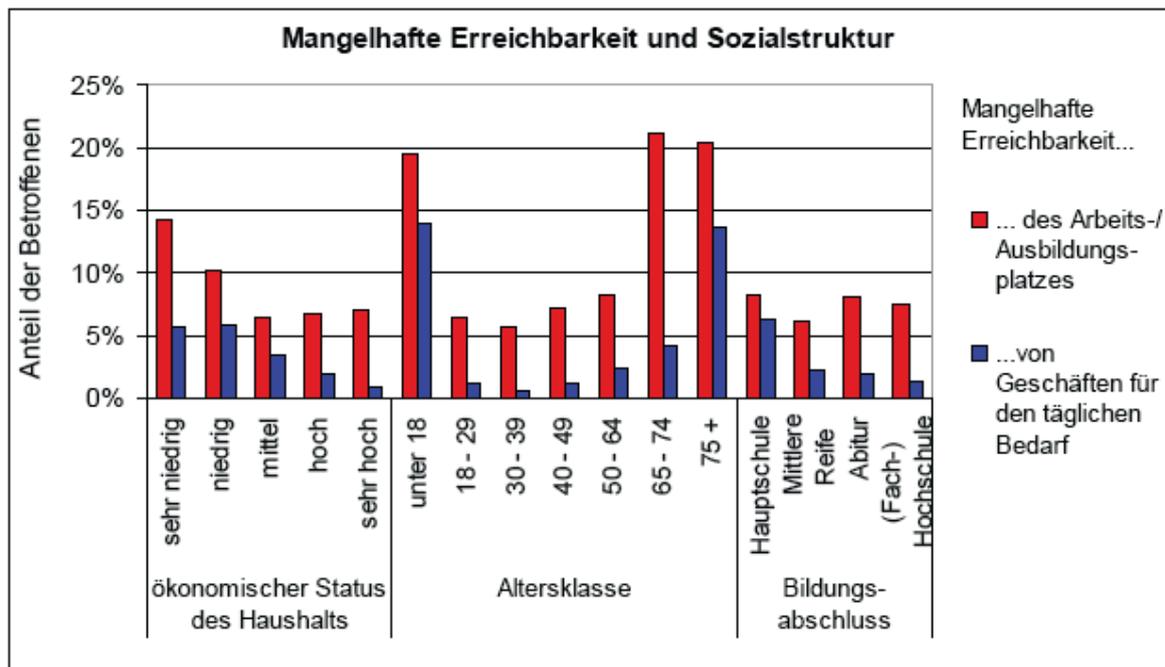


Abbildung 10: Mangelhafte Erreichbarkeit und Sozialstruktur

Dargestellt sind jeweils die Anteile der Personen, die von mangelhafter Erreichbarkeit betroffen sind.

Quelle: BMVBS 2012: 21

Ein Zusammenhang zwischen sozialer Benachteiligung und Erreichbarkeitsproblemen konnte deutlich nachgewiesen werden, sowohl für Zielorte des Arbeits-/ Ausbildungsplatzes als auch bei Geschäften (BMVBS 2012: 44), womit die Studie einen empirischen Nachweis für die theoretischen Überlegungen liefert.

Als zentrale Einflussfaktoren für Erreichbarkeitsprobleme und Einschränkungen der Teilhabe stellte die Untersuchung fest, dass die folgenden Ressourcen und Restriktionen erforderlich beziehungsweise maßgeblich hinderlich sind für gesellschaftliche Teilhabe und daher wichtige Elemente des Forschungsdesigns bilden: Alter, Einkommen, Zugriff auf einen Pkw, räumliches Umfeld, Haushaltsstruktur, Bildungsniveau. Der stärkste Einfluss auf Erreichbarkeitsprobleme wurde für die Pkw-Verfügbarkeit nachgewiesen: Wenn ein Haushalt keinen Pkw besitzt oder ein Haushaltsmitglied nicht über vorhandene Pkw verfügen kann, liegen sehr wahrscheinlich Probleme vor.⁴⁷ Anzeichen für eingeschränkte Teilhabe wurden des Weiteren festgestellt für Arbeitslose gegenüber Vollzeitbeschäftigten und für Vollzeitbeschäftigte gegenüber Teilzeitbeschäftigten, für Frauen gegenüber Männern und in Ostdeutschland (BMVBS 2012: 34f, 40).

⁴⁷Die Aussagekraft von Indikatoren im Zusammenhang mit dem Autofahren – Pkw-Verfügbarkeit und -besitz, Führerscheinbesitz u.a. – ist in der Forschung jedoch umstritten. Während vor allem Studien zur Mobilität älterer Menschen die Bedeutung des Autofahrens für Teilhabe hervorheben (KIM 2011; NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a; HAKAMIES-BLOMQUIST/SIREN 2004) stellen andere Untersuchungen fest, dass die Stärke der Zusammenhänge abnimmt, werden Kontrollen mit anderen Variablen (z.B. Gesundheit) durchgeführt (SCHEINER 2006a). (vgl. NORDBAKKE/ SCHWANEN 2013: 2) Auch zeigt die Forschung, dass ein Pkw Teilhabe erhöhen und zugleich verringern kann. CURRIE ET AL. (2009) etwa fanden heraus, dass in ihrem Untersuchungsgebiet die Zahl der Haushalte, die gezwungenermaßen ein Auto besitzen, obwohl sie es sich finanziell kaum leisten können, höher ist als die Zahl der Haushalte ohne Auto. Sie bezeichnen die Situation dieser Haushalte, die in ihrer Mobilität sehr stark von einem Auto abhängig sind und die dadurch anfallenden Kosten nur durch Abstriche in wichtigen anderen Lebensbereichen aufbringen können, als Forced Car Ownership (FCO) (VAN WEE 2011: 65). In jedem Fall sollten Auto-basierte Indikatoren mit Vorsicht verwendet und im Kontext anderer potentieller Einflüsse betrachtet werden.

Auch folgende Erkenntnisse hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens sozial Benachteiligter können zukünftige Forschungsvorhaben inhaltlich anleiten. „Mit zunehmender sozialer Benachteiligung nimmt die Nutzung des Pkw, des ÖPNV, der Bahn im Fernverkehr, des Flugzeugs und sogar des Fahrrads ab“ (BMVBS 2012: 25). Abgesehen von den eigenen Füßen nutzen sozial Benachteiligte alle Verkehrsmittel weniger als die nicht benachteiligte Gruppe der Befragten. Jedoch sind die Abweichungen beim Modal Split zum Großteil nicht stark ausgeprägt. Demgegenüber fallen die Unterschiede zwischen den Gruppen besonders gravierend aus für den Fernverkehr⁴⁸ und die Wegehäufigkeit. (BMVBS 2012: 26, 28, 36f)

So legt die Auswertung der in MID erfassten Wege am Stichtag nahe, dass „Immobilität [...] bei sozialer Benachteiligung tendenziell als Normalzustand angesehen [wird]“ (BMVBS 2012: 26), weil der Anteil derer, die an diesem Tag das Haus nicht verlassen haben mit zunehmender Benachteiligung steigt – 9 Prozent bei gar nicht Benachteiligten im Vergleich zu 17 Prozent in der Gruppe auf der höchsten Stufe der Benachteiligung. Analysen zu zurückgelegten Distanzen, erzielten Geschwindigkeiten und Wegedauern zeigen ferner, dass die Aktionsräume mit zunehmender sozialer Benachteiligung kleiner werden und sich diese Einschränkungen auf so gut wie alle Aktivitäten beziehen, vor allem auf Erwerbsarbeit und außer-häusliche Freizeitunternehmungen. Mindestens genauso hoch ist aber die Teilnahme an außer-häuslicher Hausarbeit. (BMVBS 2012: 26, 28, 36f)

Die Ergebnisse legen nahe, welche Indikatoren für soziale Exklusion in einer Studie erfasst werden sollten, da sie mit erhöhter Wahrscheinlichkeit wichtige Einfluss- und Erklärungsfaktoren darstellen. In dieser Studie wird soziale Benachteiligung im Verkehrsverhalten vor allem durch verringerte Wegehäufigkeit ersichtlich.⁴⁹ Trotz dieser Souveränität des Indikators „Wegehäufigkeit“ können auch die Indikatoren „Wegedauer“ und „Modal Split“ helfen, die Zielgruppe zu identifizieren.⁵⁰ Eine kritische Prüfung der Indikatoren darf aber nicht unterbleiben, weil etwa die Wegehäufigkeit in verschiedenen Haushaltstypen oder bei verschiedenen Beschäftigungsformen nicht zwangsläufig auf Exklusion schließen lassen muss, wie auch die vorgestellten Ergebnisse von CURRIE/ DELBOSC 2010 nahelegen.⁵¹ (BMVBS 2012: 44)

⁴⁸68 Prozent der Befragten aus der am stärksten benachteiligten Gruppe gaben an, in den letzten drei Monaten keine Reise mit Übernachtung unternommen zu haben, wohingegen dies nur auf 29 Prozent der Befragten ohne Benachteiligung zutrifft und 28 Prozent von diesen sogar mindestens drei solcher Reisen unternommen haben (BMVBS 2012: 44).

⁴⁹Auch HENSHER ET AL. weisen nach, dass ein negativer Zusammenhang besteht zwischen der relativen Wegehäufigkeit und dem Risiko sozialer Exklusion (HENSHER ET AL. 2011: 795).

⁵⁰In den Interviews konnte keiner der Experten Auffälligkeiten im Verkehrsverhalten sozial Benachteiligter benennen. Zwar nutzt man meist öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder geht zu Fuß und selten teure Verkehrsmittel wie ICE oder Flugzeuge. Als typisch wollte man dies aber eher nicht bezeichnen (E3: 137-146; E4: 207-210). Lediglich von einem Experten wurde das häufig beschriebene Phänomen sich reduzierender Bewegungsradien bei Langzeitarbeitslosen beschrieben (E2: 104-117, 123-124). Jedoch hatten alle Experten bereits vor den Interviews zu bedenken gegeben, dass sie zur Mobilität ihrer Klienten nur wenig Kenntnisse hätten. Darüber hinaus sind diese Ergebnisse vom räumlichen Kontext der Arbeitsstelle der Experten beeinflusst: In Dresden gibt es ein gut ausgebauten ÖPNV-System.

⁵¹Und auch die Autoren der BMVBS-Studie beschreiben etwa, dass die höhere Wegehäufigkeit in Haushalten mit Kindern gegenüber Singles wahrscheinlicher auf die zahlreichen Verpflichtungen einer Familie zurückzuführen ist und nicht im Sinne einer sozialen Exklusion von Single-Haushalten interpretiert werden sollte. Zudem kann es sein, dass die Wegehäufigkeit von Vollzeitbeschäftigten ebenso gering ist wie bei Arbeitslosen, was aber nicht Zeichen für mangelhafte Teilhabe des Erwerbstitigen sein muss, sondern vielmehr aus knappem Zeitbudget und der Aufgabenteilung in Haushalten mit dem Modell Hausfrau und „Brötchenverdiener“ erwächst (BMVBS 2012: 40).

6.4 Unerfüllte Bedürfnisse nach (Freizeit)Aktivitäten und Mobilität

Auf Basis von national repräsentativen Daten aus Norwegen kommen NORDBAKKE/ SCHWANEN (2014a) in der bereits vorgestellten Studie für ihre Zielgruppe älterer Menschen unter anderem zu den nachfolgenden Ergebnissen. Diese werden in kurzer Form aufgeführt, zum einen weil ältere Menschen häufig zur Gruppe der sozial Benachteiligten zählen, zum anderen weil die Erkenntnisse insgesamt wichtige Anhaltspunkte für die Inhalte zukünftiger Forschung zu Mobilitäts- und Teilhabebedürfnissen sozial Benachteiligter im Allgemeinen geben können.

Rund 20 Prozent der Befragten geben an, dass viele ihrer Bedürfnisse nicht erfüllt sind, für 24 Prozent sind einige, für 15 Prozent wenige und für 40 Prozent der Befragten gar keine Bedürfnisse unbefriedigt.⁵² Die unerfüllten Bedürfnisse sind vor allem den Dimension „To be“ und „To love“ zuzuordnen, Bedürfnisse der „To have“ Dimension sind weitgehend erfüllt. Eine klare Kausalität zeigte sich jeweils zwischen dem Ausmaß unbefriedigter Bedürfnisse und dem selbst berichteten Gesundheitszustand, dem Führerscheinbesitz und der Lebenszufriedenheit (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a: 11, 13, 16).

Einige unerwartete Informationen konnten gewonnen werden. So haben Senioren, die Hilfe von jemandem außerhalb des eigenen Haushalts bekommen, um Trips zu unternehmen, mehr unerfüllte Bedürfnisse als jene, die keine Unterstützung erhalten. Die Autoren erwägen verschiedene Erklärungen für diesen Zusammenhang. Möglicherweise ist die empfangene Hilfestellung nicht den tatsächlichen Bedürfnissen angepasst. Vielleicht haben ältere Menschen, die ohne oder mit geringer Unterstützung auskommen müssen, ihre Erwartungen entsprechend ihrer Umstände angepasst. Denkbar ist außerdem, dass Senioren, die auf Hilfe angewiesen sind, sich in ihrem Stolz verletzt fühlen oder sich als Belastung für andere wahrnehmen und daher weniger außer-häusliche Aktivitäten unternehmen als sie eigentlich möchten, um unabhängig zu wirken und Schuldgefühle zu verringern (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a: 16).⁵³

Weiterhin zeigen die Analysen von NORDBAKKE/ SCHWANEN, dass einige der häufig verwendeten Indikatoren nicht immer die erhoffte Aussagekraft zu haben scheinen. Zum Beispiel steht nach Ergebnissen der Regressionsanalyse das Haushaltseinkommen nicht in signifikantem Zusammenhang mit dem Level unbefriedigter Bedürfnisse im Gegensatz zur subjektiven Bewertung der eigenen monetären Ressourcen durch die Befragten, erhoben mittels der Aussage „kann ich mir nicht leisten“.⁵⁴ „This difference seems to suggest that people’s actual income does not reflect their beliefs regarding financial resources“ (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a: 18). Gleiches gilt für die Qualität des ÖPNV: Wird diese mit objektiven Indikatoren wie der Entfernung vom Wohnort zur nächsten Haltestelle oder der Frequenz der Verbindungen gemessen, kann keine signifikante Kausalität nachgewiesen werden,

⁵²Die Messung des FRAME-Projektes ergab für 48 Prozent der Befragten ein „ja“ und für 52 Prozent ein „nein“ hinsichtlich der Frage, ob unerfüllte Freizeitbedürfnisse vorhanden sind (SCHEINER 2006b: 165). Eine direkte Vergleichbarkeit der Ergebnisse ist aufgrund der Beschränkung dieser Studie auf Aktivitäten der Freizeitbeschäftigung jedoch nicht gegeben.

⁵³Doch allgemein haben sozialen Netze eher einen positiven Einfluss auf die Bedürfnisbefriedigung, wie zum Beispiel die Untersuchungen von MARCELLINI ET AL (2005) ergeben haben (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a: 18). Beim Forschungsprojekt FRAME waren die wichtigsten Einflussfaktoren für die Häufigkeit der Freizeitaktivitäten neben der körperlichen Bewegungsfähigkeit die sozialen Netze. Weitere Effekte gehen von einem allgemein schlechten Gesundheitszustand, hohem Alter und dem Leben in einer Partnerschaft aus.

⁵⁴In Studien von SUNGYOP KIM (2011), MARCELLINI ET AL. (2005) wurde jedoch der Zusammenhang zwischen Einkommen und dem Maß unerfüllter Aktivitätsbedürfnisse bzw. der Wegehäufigkeit nachgewiesen (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2013: 7f).

wohingegen die subjektive Begründung für mangelnde Bedürfnisbefriedigung „schlechte Versorgung mit öffentlichem Verkehr“ eindeutig mit dem Grad der Befriedigung korreliert.⁵⁵ Diese Diskrepanz ist entweder ein Signal dafür, dass die ÖPNV-Indikatoren zu grob sind. Sie kann aber auch „reflect a disjuncture between the actual supply of public transport and older people’s perceptions and understandings of it: they may lack cognitive knowledge of the services on offer, the competence or the confidence to use public transport“ (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a: 18).

Dieses Auseinanderklaffen von objektiven und subjektiven Werten, das auch für andere soziale Gruppen angenommen werden kann, bekräftigt abermals die Notwendigkeit einer kombinierten Vorgehensweise (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a: 18f).

Die folgende Tabelle 11 zeigt im Überblick Aspekte, welche die Befragten im Projekt FRAME als Hinderungsgründe für eine gewünschte Erfüllung ihrer Bedürfnisse nach Freizeitaktivitäten angegeben haben. Hierzu wurde für jede Möglichkeit danach gefragt, in welchem Maß sie für den Probanden zutreffen, wobei die folgende Skala zur Verfügung stand: 1 = „trifft überhaupt nicht zu“, 2 = „trifft eher nicht zu“, 3 = „trifft eher zu“, 4 = „trifft voll und ganz zu“. Auch wenn einige Aspekte stark auf ältere Menschen zugeschnitten sind, kann diese Aufstellung als Orientierung dienen für die Formulierung von Elementen einer Befragung unter sozial Benachteiligten.

Tabelle 11: Gründe für unerfüllte Aktivitätswünsche aus Sicht der Befragten beim Forschungsprojekt FRAME

Hinderungsgrund	Prozent
Allein sein (macht allein keinen Spaß, möchte das nicht alleine machen)	46,8
Gesundheitliche Gründe	41,0
ÖPNV (Lage der Haltestellen, ÖPNV-Anbindung, Ausstattung der Fahrzeuge, Ein-/ Ausstieg, Fahrpläne/ Fahrkartenautomaten, Angst vor Belästigung/ Überfällen)	40,9
Partner/-in (gesundheitlich eingeschränkt, hat zu wenig Zeit, andere Interessen oder etwas dagegen)	35,5
Zeitliche Gründe (berufliche Einbindung, Pflege anderer Personen, Verpflichtungen in Garten, Haus, Haushalt oder durch Haustiere)	34,8
Dunkelheit	33,9
Freizeitangebote (keine Freizeitangebote, Veranstaltungszeiten, Ausstattung des Veranstaltungsorts)	30,4
Witterungsverhältnisse	26,8
Soziale Aspekte der Freizeitangebote (zu viele, nur junge oder nur alte Leute bei Veranstaltungen)	21,1
Persönliche Befindlichkeit (Organisation schwierig, fühle mich zu alt, traue mir das nicht mehr zu)	20,3
Keine Möglichkeiten, Wunsch mit dem Pkw zu realisieren	18,3
Finanzielle Situation	15,4
Parkmöglichkeiten am Zielort unzureichend	13,0
Anderer Hinderungsgrund	23,4
Mittelwert der Anzahl der genannten Hinderungsgründe	4,01

Mehrfachnennungen möglich; N = 2.156

Quelle: LUBECKI 2006: 80

⁵⁵Auch beim Projekt FRAME wurden selbst berichtete Probleme mit dem ÖPNV als dritthäufigster Grund dafür genannt, dass Freizeitwünsche nicht erfüllt werden, wie in Tabelle 11 ersichtlich ist (SCHEINER 2006d: 88).

An dieser Stelle lässt sich für die Gestaltung eines zukünftigen Forschungsdesigns vermerken, dass Fragen zu unerfüllten Bedürfnissen mit Fragen zum Gesundheitszustand, zur Pkw- und ÖPNV-Verfügbarkeit, zur Lebenszufriedenheit, zu sozialen Netzen, zur sozialen Unterstützung, zum Alter, zum Beziehungsstatus und zum Einkommen einhergehen sollten und immer subjektive Einschätzungen die objektiven Maße ergänzen müssen.

6.5 Abweichung subjektiver Indikatoren von objektiven Lebensumständen

Studien weisen jedoch darauf hin, dass subjektive Einschätzungen objektiver Lebensbedingungen nicht unbedingt erwartete Ergebnisse liefern. Denn nicht selten bewerten Probanden objektiv als schlecht klassifizierte Lebenssituationen positiv oder zumindest nicht so negativ wie vermutet. Zahlreiche andere Faktoren beeinflussen die Bewertung, von denen die wichtigsten gezeigt werden sollen, um sie in eine Befragung zu integrieren, falls der Umfang es erlaubt, und so Kontrollmöglichkeiten für die festgestellten Kausalitäten zu haben.

Eine gute Bildung, das Leben in einer Partnerschaft, Erwerbstätigkeit und ein höheres Einkommen führen allgemein zu höheren Zufriedenheitswerten. Dennoch steigt subjektives Wohlbefinden nicht proportional zu einem Anstieg des Einkommens, man spricht hier vom abnehmenden Grenznutzen. Entsprechend ist „der Zusammenhang zwischen objektiven Lebensbedingungen und subjektivem Wohlbefinden [...] umso höher, je niedriger der allgemeine Lebensstandard in einem Land ist“ (BÖHNKE 2005: 87). Arbeitslosigkeit wirkt sich besonders negativ auf Wohlbefinden aus, wenn zugleich soziale Unterstützung fehlt. (BERGSTAD ET AL. 2011: 2; BÖHNKE 2005: 87; ERIKSSON ET AL. 2011: 168) Das Abweichen subjektiven Wohlbefindens vom objektiven Lebensstandard erklärt sich auch durch Faktoren wie beispielsweise kulturspezifische Normen oder Persönlichkeitsmerkmale, die die Interpretation der objektiven Lebensverhältnisse beeinflussen. So gehen etwa 50 Prozent der Varianz in den Bewertungen des subjektiven Wohlbefindens nicht auf bessere oder schlechtere Lebensbedingungen der Befragten zurück, sondern auf stabile, genetisch beeinflusste Charaktereigenschaften. Zum Beispiel bewerten insbesondere extrovertierte und emotional eher entspannte Menschen ihr subjektives Wohlbefinden eher höher als introvertierte, leicht emotional aufgebrachte Studienteilnehmer. Ferner weist die Beziehung zwischen Alter und Wohlbefinden einen U-förmigen Verlauf auf, mit hohen Werten in jungen sowie älteren Jahren und einem Tief bei etwa 40 Jahren. (BERGSTAD ET AL. 2011: 2; BÖHNKE 2005: 87; ERIKSSON ET AL. 2011: 168)

7 Methoden

Innerhalb von Kapitel 7 wird das methodische Vorgehen dieser Arbeit erläutert. Eine der wichtigsten Informationsquellen entspringt der kritischen Lektüre zahlreicher wissenschaftlicher Beiträge der Verkehrswissenschaften und der Soziologie. Mit deren Hilfe wurden in den vorangehenden Kapiteln theoretische Grundlagen geschaffen und auch die weiteren Ausführungen werden auf diese Art und Weise inhaltlich untermauert.

Neben der Literaturanalyse liegt der methodische Schwerpunkt auf der Methode des Experteninterviews, mit deren Hilfe Wissen aus der täglichen Praxis von Menschen, die beruflich mit sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen befasst sind, gewonnen werden konnte. Die durchgeführten Interviews haben dazu beigetragen, wichtige Empfehlungen für die Erstellung des Befragungsinstrumentes zu sammeln und sich einigen ungeklärten Fragen der Theorie anzunähern.

7.1 Das Experteninterview

Zunächst wird die Methode Experteninterview in ihren grundlegenden Zügen vorgestellt. Im Anschluss daran werden die beschriebenen Anforderungen und Zielsetzungen sowie die Eignung für das Forschungsinteresse dieser Arbeit reflektiert.

7.1.1 Zweck von Experteninterviews

Das Experteninterview ist ein sozialwissenschaftliches Erhebungsverfahren, das in Abhängigkeit vom jeweiligen Untersuchungsgegenstand verschiedene Formen von Expertenwissen erheben will, von Gesprächspartnern, die meist erst vom Forschenden selbst den Status eines Experten verliehen bekommen. Das Interview wird in der Regel als offenes Leitfadeninterview geführt. Zur Auswertung der Ergebnisse stehen je nach Erkenntnisinteresse unterschiedliche Methoden zur Verfügung.

Das Experteninterview kann eingesetzt werden als eigenständige Methode oder ergänzend zur Unterstützung anderer Methoden. So kann ein Experteninterview mit der Absicht geführt werden, sich dadurch auf die Entwicklung eines Forschungsinstrumentes vorzubereiten oder um sich im Forschungsfeld eine erste Orientierung zu verschaffen (FLICK 2011: 217f).

Als Methode besticht das Experteninterview insbesondere dadurch, dass sie im Vergleich zu anderen qualitativen und quantitativen Erhebungsformen mit relativ geringem zeitlichem und ökonomischem Aufwand die Gewinnung einer Vielzahl und Vielfalt an Daten gewährleistet. Experteninterviews können

„zur Abkürzung aufwändiger Erhebungsprozesse dienen, wenn die Experten als 'Kristallisationspunkte' praktischen Insiderwissens betrachtet und stellvertretend für eine Vielzahl zu befragender Akteure interviewt werden. Das Experteninterview bietet sich auch in Fällen an, wo der Zugang zum sozialen Feld schwierig oder unmöglich ist, wie dies z.B. bei tabuisierten Themenfeldern der Fall ist“ (BOGNER/ MENZ 2009b: 8).

Außerdem kann ein Experte, der innerhalb einer Organisation oder in einem Handlungsfeld eine Schlüsselrolle einnimmt, Eintritt gewähren zu einem erweiterten Kreis an Experten und somit als „Katalysator“ für die Untersuchung fungieren (BOGNER/ MENZ 2009b: 8f).

7.1.2 Formen von Experteninterviews

Für das Experteninterview können drei Typen unterschieden werden, die sich von ihrer erkenntnisleitenden Funktion ableiten lassen: das explorative, das systematisierende und das theoriegenerierende Experteninterview (BOGNER/ MENZ 2009a).

Explorative Experteninterviews finden Anwendung sowohl bei quantitativer als auch bei qualitativer Forschung. Sie dienen der „ersten Orientierung in einem thematisch neuen oder unübersichtlichen Feld, [...] zur Schärfung des Problembewusstseins des Forschers oder als Vorlauf zur Erstellung eines abschließenden Leitfadens“ (BOGNER/ MENZ 2009a: 64). Zwar sollen explorative Experteninterviews möglichst offen geführt werden, dennoch werden sie durch einen Leitfaden gestützt, allein schon um Kompetenz auszustrahlen.

„Explorative Interviews helfen [...] das Untersuchungsgebiet thematisch zu strukturieren und Hypothesen zu generieren. Die befragten Experten können dabei selbst als Teil des Handlungsfelds zur Zielgruppe der Untersuchung gehören, oft jedoch werden Experten auch gezielt als komplementäre Informationsquelle über die eigentlich interessierende Zielgruppe genutzt. Im letzteren Fall tritt der Experte als Träger von 'Kontextwissen' in Erscheinung“ (BOGNER/ MENZ 2009a: 64).

Da das explorative Interview zur thematischen Findung dient, muss, anders als bei den anderen beiden Typen von Experteninterviews, nicht darauf geachtet werden, dass die erhobenen Daten vergleichbar, vollständig und standardisierbar sind (BOGNER/ MENZ 2009a: 64).

Wie das explorative Experteninterview sucht auch das systematisierende Experteninterview an exklusivem Expertenwissen teilzuhaben. Jedoch gilt hierbei die Maxime, Informationen systematisch und lückenlos zu ermitteln. Man möchte Handlungs- und Erfahrungswissen erfragen, das sich in der Praxis generiert. „Der Experte wird hier also in erster Linie als 'Ratgeber' oder Inhaber von spezifischen gültigen Kenntnissen und Informationen gesehen, als jemand, der über ein bestimmtes, dem Forscher nicht zugängliches Fachwissen verfügt“ (BOGNER/ MENZ 2009a: 65).

Gleich dem explorativen Interview ist der Experte nur als Träger von Wissen über das eigentliche Forschungsobjekt interessant, nicht als Forschungsgegenstand für sich. Auch hinsichtlich des erfragten Wissens ist die Perspektive entsprechend begrenzt, denn Expertenwissen soll nicht erhoben werden, um Deutungen zu erfahren, sondern „Experten haben die Funktion einer Informationsquelle in Hinblick auf die Rekonstruktion von Abläufen und sozialen Situationen“ (BOGNER/ MENZ 2009a: 65). Diese Zielsetzungen machen den Einsatz eines relativ fein ausgestalteten Leitfadens notwendig und rücken auch standardisierte Befragungen, etwa durch die Delphi-Methode, in den Rahmen des Möglichen. Systematisierende Interviews stehen häufig als Methode nicht für sich, sondern sind zentrales Erhebungsinstrument bei multi-methodischem Vorgehen, wie der Triangulation⁵⁶ (BOGNER/ MENZ 2009a: 65).

Das theoriegenerierende Experteninterview steht im Vergleich zu den anderen beiden Typen weitgehend für sich. Zentraler Unterschied ist, dass auch die „subjektive Dimension“ von Expertenwissen von Belang ist, und damit „der Experte nicht mehr nur als Katalysator des Forschungsprozesses bzw. zur Gewinnung sachdienlicher Informationen und Aufklärung“ (BOGNER/ MENZ 2009a: 66) gesehen wird. Man sucht Weltbilder, Ideen, Ideologien, Routinen der Experten zu rekonstruieren, die in den

⁵⁶Für Informationen zur Triangulation siehe zum Beispiel FLICK (2008).

jeweiligen Handlungsfeldern generiert werden, aber meist den Befragten nicht bewusst sind, sondern nur implizit von ihren Aussagen transportiert werden (BOGNER/ MENZ 2009a: 66, 71f).

7.1.3 Dimensionen von Expertenwissen

Im allgemeinen Sprachgebrauch definiert sich Expertenwissen als ein Sonderwissen, das im Kontrast steht zum Alltagswissen. Für ALEXANDER BOGNER und WOLFGANG MENZ (2009a) ist diese Unterscheidung nicht angemessen, da Wissen nicht unabhängig von subjektiven Deutungen und Relevanzen der Experten existiert. Sie ziehen es vor, Expertenwissen „quer zu der traditionellen Unterscheidung von Alltags- versus Expertenwissen“ (BOGNER/ MENZ 2009a: 70) analytisch zu differenzieren. Damit versuchen sie klar zu machen, dass Expertenwissen nicht als „homogener Wissenskörper“ erfasst werden kann (BOGNER/ MENZ 2009a: 70).

Zwei Systeme zur Unterscheidung verschiedener Dimensionen von Expertenwissen sollen kurz vorgestellt werden. BOGNER/ MENZ (2009a) einerseits und AGAJA PRZYBORSKI und MONIKA WOHLRAB-SAHR (2008) beschreiben drei Formen von Expertenwissen. Wenngleich deren Benennungen voneinander abweichen, so werden inhaltlich sehr ähnliche Kriterien der Abgrenzung verwendet.⁵⁷

Als erste Dimension wird technisches Wissen (BOGNER/ MENZ 2009a) beziehungsweise Betriebswissen (PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008) definiert. Es handelt sich hierbei um eine Form des Expertenwissens, die sich charakterisiert als Kenntnisse über „die Herstellbarkeit und Verfügung über Operationen und Regelabläufe, fachspezifische Anwendungsroutinen, bürokratische Kompetenzen“ (BOGNER/ MENZ 2009a: 71). In anderen Worten, ausgehend von der Beschreibung des Betriebswissens, fallen unter diese Dimension Kenntnisse über institutionalisierte Zusammenhänge, über Abläufe und Mechanismen unter anderem in Organisationen, in Netzwerken oder der Politik. Diese Dimension von Expertenwissen könne laut BOGNER/ MENZ (2009a) noch am ehesten als Kontrast zu Alltagswissen verstanden werden, da es sich um sehr spezifisches, systematisches Wissen handele, welches dem Experten einen Vorsprung an Wissen im Vergleich zum normalen Bürger verleihe. Da dieses Wissen oftmals für Außenstehende nicht einsehbar ist, soll durch ein Experteninterview Zugang dazu geschaffen werden (PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 133). Der Experte ist hierbei selbst die Zielgruppe der Untersuchung, denn er soll über sein eigenes Handlungsfeld aufklären (MEUSER/ NAGEL 2005: 75).

Die Inhalte der zweiten Dimension werden unter den Begriffen Prozesswissen (BOGNER/ MENZ 2009a) und Kontextwissen (PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008) zusammengefasst. Prozesswissen erlangt der Experte durch seine unmittelbare Involviertheit in „Handlungsabläufe, Interaktionsroutinen, organisationale Konstellationen sowie vergangene und aktuelle Ereignisse“ (BOGNER/ MENZ 2009a: 71) oder zumindest durch eine enge Beziehung seines individuellen Handlungsfeldes zu diesen. Beim Prozesswissen handelt es sich weniger um Fachwissen als vielmehr um Wissen aus der praktischen Erfahrung des Experten, welches er ganz natürlich im persönlichen Handlungskontext gewinnt (BOGNER/ MENZ 2009a: 71).

Auch wenn BOGNER/ MENZ (2009a) dies nicht explizit herausstellen ist bei ihnen wie bei PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR in dieser Dimension der Experte als Person nicht die Zielgruppe der Untersuchung. Vielmehr wird Kontextwissen beziehungsweise Prozesswissen in Studien erhoben, die

⁵⁷MEUSER/ NAGEL (2005) bestimmen nur zwei Dimensionen, die sich in ihrer Benennung und inhaltlichen Definition mit den Ausführungen von PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR (2008) zu Betriebs- und Kontextwissen decken.

eigentlich primär auf andere Personengruppen und Sachverhalte abzielen (PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 133), und der Experte eine dazu „komplementäre Handlungseinheit“ (MEUSER/ NAGEL 2005: 75) darstellt. Entsprechend haben Interviews, die auf Kontextwissen abstellen, „die Aufgabe, Informationen über die Kontextbedingungen des Handelns der Zielgruppe zu liefern“ (MEUSER/ NAGEL 2005: 75). Außerdem stellen Expertenbefragungen in derlei Forschungskontexten nur eine Datenquelle unter anderen dar, beispielsweise „neben Interviews mit der Zielgruppe, teilnehmender Beobachtung, Dokumenten- und Aktenanalyse“ (MEUSER/ NAGEL 2005: 75).

Die dritte Dimension schließlich, welche von beiden Autorenpaaren gleich benannt ist, stellt das sogenannte Deutungswissen dar. Der Begriff der Deutung ist in zweifacher Hinsicht zu verstehen: Zum einen handelt es sich, im Gegensatz zu den anderen beiden Dimensionen, um Wissen, das nicht explizit ist, sondern vom Forscher gedeutet werden muss. Zum anderen ist Expertenwissen immer auch konzipiert als „eine bestimmte Form der Inanspruchnahme, Behauptung und Zuweisung von Deutungsmacht“ (PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 133). Folglich trägt dieses Konzept von Expertenwissen dem Umstand Rechnung, dass Experten aufgrund ihrer gesellschaftlich häufig herausragenden Rolle durch ihre Einschätzungen und Priorisierungen das Bild von gewissen Sachverhalten maßgeblich prägen. Daher suchen Experteninterviews, die auf Deutungswissen abzielen, „subjektive Relevanzen, Regeln, Sichtweisen und Interpretationen des Experten“ (BOGNER/ MENZ 2009a: 71) zu erfassen, wozu auch die Experten als „Privatperson“ unter die Lupe genommen werden (BOGNER/ MENZ 2009a: 71; PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 133f).

Die vorgestellten Differenzierungen in unterschiedliche Dimensionen machen deutlich, dass die Frage, wer Experte ist und welche Art von Wissen in einem Interview generiert wird, relativ ist und vom Erkenntnisinteresse des Forschers abhängt. Denn welcher Dimension eine Äußerung im Interview zugeordnet werden soll, kann am Gesagten selbst kaum abgelesen werden. Bei der Differenzierung handelt es sich vornehmlich um eine Konstruktion des Forschenden, weniger um „ein Charakteristikum der Wissensbestände selbst“ (BOGNER/ MENZ 2009a: 71).

7.1.4 Bestimmung von Experten

Wer als Experte gilt, ist sehr unterschiedlich und hängt immer davon ab, welcher Untersuchungsgegenstand erforscht wird und welchem theoretisch-analytischen Forschungsansatz man folgt (FLICK 2011: 214): „Der ExpertInnenstatus wird in gewisser Weise vom Forscher verliehen, begrenzt auf eine spezifische Fragestellung“ (MEUSER/ NAGEL 2005: 73). Einem Experten wird ein Rollen- oder Sonderwissen zugeschrieben, welches andere nicht haben und welches sie für sich beanspruchen (PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 131).

UWE FLICK greift auf AXEL DEEKE (1995) zurück und beschreibt einen Experten als Person, die hinsichtlich eines „interessierenden Sachverhaltes als 'Sachverständiger' in besonderer Weise kompetent [ist]“ (FLICK 2011: 214). Zwar trifft dies auf jeden Menschen zu, da jeder sozusagen Experte seiner eigenen Biographie, seiner selbst ist. Die Methode des Experteninterviews aber fragt in ihrer Bestimmung des Expertenbegriffs danach, „ob es Eigentümlichkeiten gibt, die das Expertenhandeln und -wissen von anderen Formen sozialen Handelns und Wissens, insbesondere vom Alltagshandeln und -wissen unterscheidet“ (MEUSER/ NAGEL 2009: 37). Vor diesem Hintergrund gelten vor allem Mitarbeiter einer Organisation als Experten, die eine bestimmte Funktion haben und über ein spezifisches Erfahrungswissen verfügen (FLICK 2011: 215). Daher ist der Status eines Experten sehr häufig,

allerdings nicht zwingend, mit einer Berufsrolle verbunden (PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 132).

Auch wenn schon bei der Befragung nur eines Experten alle relevanten Informationen gewonnen werden, muss bedacht werden, „dass jeder Interviewpartner aus seiner persönlichen Perspektive berichtet und man den Einfluss dieser persönlichen Perspektive auf die erhaltenen Informationen beurteilen muss. Deshalb ist es ratsam, Informationen über einen Sachverhalt von mehreren Interviewpartnern einzuholen [...]“ (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 117). Es ist nicht erforderlich, dass die Auswahl der Experten zu Beginn der Erhebung beendet ist, weil eventuell der Gesprächspartner auf weitere potentielle Experten hinweist oder gar den Kontakt zu diesen erst ermöglicht (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 118).

7.1.5 Experteninterview als offenes Leitfadeninterview

Obschon das Experteninterview ursprünglich als narratives, also sehr offenes Interview entwickelt wurde (FLICK 2011: 216), empfiehlt es sich aus mehreren Gründen, die Befragung durch einen Leitfaden zu strukturieren. Schon allein die oftmals exklusive oder mit viel Verantwortung verbundene Stellung des Experten lässt die meisten Interviews unter mehr oder weniger großem zeitlichen Druck stattfinden (FLICK 2011: 216; GLÄSER/ LAUDEL 2010: 13). Ein Leitfaden kann unter diesen Bedingungen den Fragenden und den Befragten weitgehend auf die zentralen Themen beschränken und Abweichungen reduzieren. Auch der Status des Interviewten als Sachverständigen „schränkt die Bandbreite der potenziell relevanten Informationen, die der Befragte 'liefern' soll, deutlicher als bei anderen Interviews ein“ (FLICK 2011: 216), weshalb eine thematische Eingrenzung durch den Leitfaden erwünscht ist. Aufgrund dieser Anforderungen sind Experteninterviews meist von vornherein als „Leitfadeninterview“ konzipiert. „Der Leitfaden wird dabei meist als eine Reihe von Sachfragen verstanden, die aus dem Forschungsinteresse abgeleitet sind und vom Interviewpartner beantwortet werden sollen“ (PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 134). Zwar schränkt ein Leitfaden den Gesprächsverlauf bewusst ein und fokussiert ihn auf bestimmte Themen, dennoch sollte der Leitfaden flexibel gehandhabt werden, um den Befragten zum Erzählen anzuregen und um nicht in ein „stereotypes Frage-Antwort-Schema“ (PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 137) zu verfallen. Auch ist es nicht Ziel der Methode, einen Vergleich verschiedener Antworten auf die gleiche Frage zu ermöglichen. Daher liegt es nahe, Experteninterviews als offene Leitfadeninterviews zu führen und so nur teilstandardisiert vorzugehen. „Das offene Leitfadeninterview ist in solchen Forschungskontexten angebracht, in denen eine relativ eng begrenzte Fragestellung verfolgt wird. Dabei stehen oft beschreibende und argumentierende Darstellungsmodi im Vordergrund“ (PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 140, 143f).

Eines der wichtigsten Prinzipien im offenen Leitfadeninterview ist, dass die zuvor im Leitfaden festgelegte sachliche Ordnung der Darstellungslogik des Interviewten untergeordnet wird. Dies bedeutet, dass zum einen Themen, die vom Gesprächspartner schon ausreichend angesprochen wurden, ehe sie im Leitfaden an der Reihe sind, an ihrer eigentlichen Stelle im Ablauf nicht abermals behandelt werden. Zum anderen werden Fragen vorgezogen, wenn sie sich nahtlos in den Gesprächszusammenhang fügen. Schließlich können auch Inhalte erfragt werden, deren Relevanz für den Forschungsgegenstand sich erst innerhalb des Interviews zeigt. (MEUSER/ NAGEL 2005: 77; PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 142ff)

Werden diese Grundsätze nicht beachtet, riskiert man nicht nur ein wenig informatives Ergebnis, sondern auch eine Blockade und Weigerung des Gesprächspartners, die Befragung fortzusetzen, wenn

beispielsweise Themen doppelt angesprochen werden und so der Eindruck entsteht, man höre nicht zu. Bedeutsamer als die Reihenfolge der Fragen ist, dass alle interessierenden Aspekte behandelt werden und dies gesprächsfördernd sowie angenehm für den Befragten ist. Der Leitfaden ist somit vielmehr eine Orientierungshilfe für den Interviewer denn ein Drehbuch für den Gesprächsverlauf (MEUSER/ NAGEL 2005: 77; PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 142ff).

Um den Expertenstatus des Interviewten zu würdigen, sollte man diesem zu Beginn des Gesprächs Raum lassen, sich in seiner Funktion zu präsentieren und seinen Aufgabenbereich, seine Position und den Sachverhalt, für den er sich als Experte auszeichnet, vorzustellen. So wird die Perspektive des Befragten zum Ausgangspunkt gemacht, was diesem den Einstieg erleichtert. Im weiteren Verlauf gilt generell, dass zunächst nach Allgemeinem gefragt wird und darauf spezifischere Nachfragen folgen (PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 135, 140f).

Noch viel mehr als in anderen Interviewsituationen ist es im Experteninterview höchst wichtig, in der Rolle des Interviewers als kompetenter Gesprächspartner zu überzeugen und auf Augenhöhe mit dem Experten zu kommunizieren. Eine offenkundig schlechte Vorbereitung, Unsicherheit und eklatante Wissenslücken können das Interview scheitern lassen, weil der Befragte seine kostbare Zeit vergeudet glaubt. Neben Kenntnissen über den interessierenden Sachverhalt müssen Informationen zur Position des Gesprächspartners gesammelt werden, um nur nach Themen zu fragen, für die er tatsächlich Experte ist. Bestenfalls schafft man es, sich einerseits fachlich kompetent zu zeigen und gleichzeitig ein Bedürfnis nach Informationen im Hinblick auf das spezifische Erfahrungswissen des Experten kundzutun, das nicht in der Literatur nachgelesen werden kann (MEUSER/ NAGEL 2005: 77; PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 137f).

Bei den meisten Experteninterviews unterscheidet sich der Kontext des Befragten und des Fragenden. Letzterer ist meist dem Feld der Wissenschaft zugeordnet, weshalb er sein oft abstraktes, aus Theorien gespeistes Erkenntnisinteresse so in Fragen umwandeln muss, dass sie dem kulturellen Bezugsrahmen des Interviewten entsprechen. Der Untersuchungsgegenstand muss also operationalisiert werden. Hierfür gibt es kaum methodische Regeln und gerade die spontane Operationalisierung während des Interviews obliegt weitestgehend dem Geschick des Forschers. Um zumindest die Erstellung des Leitfadens nachvollziehbar zu machen, ist die Dokumentation der Entwicklungsschritte notwendig (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 112, 115).

Grundsätzlich gilt, „dass die Fragen mindestens offen, neutral, einfach und klar formuliert sein müssen“ (GLÄSER/ LAUDEL 2010:122). Wobei sich „einfach“ nicht nur auf die Wortwahl bezieht, die generell an der Alltags- oder auch Umgangssprache orientiert sein sollte (PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 143), sondern auch darauf, dass keine multiplen Fragen gestellt werden sollen, die mehrere Informationsbedürfnisse gleichzeitig transportieren (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 141).

Für den Fall, dass in kurzer Zeit viele Informationen ermittelt werden sollen, besteht die Möglichkeit, den Interviewpartner zu bitten, Detail- und Faktenfragen, die keiner näheren Erklärung bedürfen, außerhalb des Interviews schriftlich zu beantworten (PRZYBORSKI/ WOHLRAB-SAHR 2008: 137). Des Weiteren kann der Leitfaden weiterentwickelt werden, wenn sich bei den ersten Interviews Mängel zeigen, da schließlich Standardisierung nicht angestrebt wird. (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 118, 150).

Auch wenn in vielen Forschungsvorhaben, bei denen Experteninterviews zur Anwendung kommen, der genaue Wortlaut des Gesagten nicht von Belang ist und die Befragten eventuelle Scheu haben, sprechen doch triftige Gründe für eine Tonaufzeichnung. Im Falle einer handschriftlichen Protokollierung

ist die Gefahr, dass Inhalte vergessen, verloren oder verändert werden, sehr groß. Zudem wird der Interviewer ohne Aufnahmegerät doppelt belastet, durch die Gesprächsführung und das Anfertigen von Notizen. So kann er viel schlechter auf die gegebenen Antworten eingehen und prüfen, ob Nachfragen notwendig sind (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 157f).

Direkt nach jedem Interview ist es ratsam, einen kurzen Bericht all dessen zu schreiben, was nicht durch die Tonbandaufnahme aufgezeichnet wurde. Hierzu zählt eine Beschreibung über das Zustandekommen des Interviews, die vor allem den Grad der Bereitschaft des Gesprächspartners zum Interview festhält. Ferner sollten die Rahmenbedingungen der Befragung, wie die Dauer, der Ort und mögliche Störungen, aufgezeichnet werden. Außerdem sind Bemerkungen zum Gesprächsverlauf und zur Phase nach Beendigung des Interviews, zum Beispiel zu Atmosphäre und Stimmung, hilfreich. All diese Informationen lassen im Nachhinein die spezifische Situation jedes Gesprächs aufleben und machen dadurch die Aussagen des Interviewpartners besser bewertbar, die immer durch den jeweiligen Entstehungskontext mit beeinflusst sind (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 192).

7.1.6 Mögliche Verfahren zur Auswertung von Experteninterviews

Zur Auswertung der Interviews müssen die Tonaufzeichnungen verschriftlicht, also transkribiert werden. „Wie genau transkribiert wird, das heißt, was von den Geräuschen auf dem Band wie schriftlich festgehalten wird, hängt vom Untersuchungsziel ab“ (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 193).

Wenn die Form des Gesagten relevant ist, müssen etwa Pausen, Lachen, Stottern und paraverbale Äußerungen wie „äh“ oder „hm“ in der Transkription enthalten sein. Da es keine allgemein geteilten Regeln für die Transkription von Experteninterviews gibt, müssen passend zum Forschungsprojekt jeweils eigene Regeln aufgestellt werden, die beschrieben und konsistent auf alle Interviews angewendet werden (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 193). Um bei der Auswertung des Materials eindeutig auf bestimmte Aussagen verweisen zu können, werden die Transkripte mit Zeilennummern versehen und nach einem einheitlichen Schema benannt.

Wie für die Datenerhebung, gibt es auch für die Auswertung der Interviews keine pauschal anzuwendende Vorgehensweise. JOCHEN GLÄSER und GRIT LAUDEL (2010) stellen vier verschiedene Auswertungsmethoden vor: Die freie Interpretation, sequenzanalytische Methoden, das Kodieren in Anlehnung an die Grounded Theory und die Inhaltsanalyse.

Bei der freien Interpretation deutet und bündelt der Forscher die Antworten der Experten entsprechend seiner persönlichen Auffassung davon, was für die Forschungsfrage relevant ist. GLÄSER/ LAUDEL (2010) warnen explizit vor der Anwendung dieser Vorgehensweise, die im eigentlichen Sinn gar keine Methode darstellt, denn „da keine Verfahrensregeln existieren und das Vorgehen nicht weiter beschrieben werden kann, kann niemand nachvollziehen, wie der Forscher von seinen empirischen Daten [...] zu seinen Schlussfolgerungen gelangt ist“ (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 45). Da die freie Interpretation jedoch schnell zu interessanten, zwar wissenschaftlich fragwürdigen Ergebnissen führen kann, wird sie häufig angewendet (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 45).

„Sequenzanalytische“ Methoden sind Auswertungsmethoden, die thematische und zeitliche Verknüpfungen der in den Texten enthaltenen Aussagen analysieren“ (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 45). Als wichtigste Methoden dieser Methodenfamilie gelten die Narrationsanalyse nach FRITZ SCHÜTZE (1976) und die Objektive Hermeneutik nach ULRICH OEVERMANN (ALLERT ET AL. 1979). Bei beiden handelt es sich um sehr aufwendige und daher nur wenig genutzte Techniken (GLÄSER/ LAUDEL

2010:45), die auch in dieser Arbeit nicht eingesetzt werden.

Das Kodieren ist keine Methode im eigentlichen Sinne, sondern ein Auswertungsschritt, der Bestandteil verschiedener Auswertungsmethoden sein kann. Die methodologischen Grundlagen liefert die *Grounded Theory*,⁵⁸ die mehr ein Forschungskonzept der rekonstruktiven Sozialforschung ist, als eine Methode mit definierten Arbeitsschritten (vgl. BOGNER/ LITTIG/ MENZ 2014: 76). Beim Kodieren werden Textstellen, die Inhalte zu einem relevanten Themenbereich beinhalten, mit einem sogenannten Kode versehen. Gemäß der *Grounded Theory* werden unter einem Kode Stichworte verstanden, die zusammengenommen die inhaltliche Struktur des Textes abbilden. Ähnliche Inhalte erhalten den gleichen Kode und werden so als zusammengehörend gekennzeichnet. „Die Kodes können entweder theoretischen Vorüberlegungen entstammen oder beim Lesen der Texte entwickelt werden“ (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 46). Ausgehend von dem entstehenden System an Kodes, die über den Text verteilt sind, können Analysen vorgenommen werden (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 45f).

Das Auswertungskonzept von MEUSER/ NAGEL (1991 und 2005), welches unter den Auswertungsmethoden von Experteninterviews eines der geläufigsten ist, kann zu den kodierenden Vorgehensweisen gezählt werden (vgl. BOGNER/ LITTIG/ MENZ 2014: 78). Weil es sich bei Methoden, die auf den Arbeitsschritten des Kodierens beruhen, um sehr arbeitsintensive Prozesse handelt, die starken Wert auf latente Meinungen und Weltbilder der Befragten legen und daher auf semantische und syntaktische Textdetails eingehen (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 45f; BOGNER/ LITTIG/ MENZ 2014: 75-78), sind auch diese Methoden nicht geeignet für das vorliegende Forschungsvorhaben.

Nach Ansicht von GLÄSER/ LAUDEL (2010) ist die Inhaltsanalyse als Auswertungsmethode zu bevorzugen, weil sie im Gegensatz zur freien Interpretation sozialwissenschaftliche Gütekriterien erfüllt und anders als sequenzanalytische Methoden und Kodieren nicht am Ursprungstext verhaftet ist. GLÄSER/ LAUDEL beschreiben eine Form der Inhaltsanalyse, die nur geringfügig mit dem Hauptvertreter der Inhaltsanalyse in Deutschland, PHILIPP MAYRING (2000), übereinstimmt (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 43-47). Sie benennen ihre Methode als qualitative Inhaltsanalyse und definieren sie wie folgt:

„Die qualitative Inhaltsanalyse wertet Texte aus, indem sie ihnen in einem systematischen Verfahren Informationen entnimmt. Zu diesem Zweck wird der Text mit einem Analyseraster auf relevante Informationen hin durchsucht. Die dem Text entnommenen Informationen werden den Kategorien des Analyserasters zugeordnet und relativ unabhängig vom Text weiterverarbeitet, d.h. umgewandelt, mit anderen Informationen synthetisiert, verworfen usw.“ (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 46).

Zwar verliert sich der Bezug zum Text nicht ganz, sondern ist durch Quellenangaben gegeben. Die Schritte nach der Entnahme der Informationen, der Extraktion, werden jedoch nur mit den Informationen des Textes durchgeführt, der Textzusammenhang spielt keine Rolle mehr. Dass dieses Verfahren nur gewählt werden kann, wenn nicht der Text selbst, sondern die darin enthaltenen Beschreibungen von Sachverhalten Untersuchungsziel sind, versteht sich von allein. Eine weitere Besonderheit dieser Anwendungsform der Inhaltsanalyse ist, dass das Kategoriensystem bereits vor der eigentlichen Textanalyse besteht, also nicht aus dieser heraus entwickelt wird, aber doch durch sie angepasst werden kann (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 43-47).

⁵⁸Zahlreiche sozialwissenschaftliche Werke befassen sich mit der *Grounded Theory*. Einen möglichen Einstieg kann man gewinnen z.B. in CORBIN/ STRAUSS (1996) oder MEY/ MRUCK (2011).

Im Gegensatz zu der oben getroffenen Unterscheidung fasst ROBERT KAISER (2014) die Verfahren von GLÄSER/ LAUDEL (2010), MEUSER/ NAGEL (2005) und MAYRING (2000) zusammen unter dem Begriff der qualitativen Inhaltsanalyse und gibt zu bedenken, dass die Anzahl verschiedener Varianten so groß sei, dass von einer Methode „Inhaltsanalyse“ eigentlich nicht gesprochen werden könne (KAISER 2014: 90). Er stellt eine Vorgehensweise vor, die sich von GLÄSER/ LAUDEL (2010) nicht maßgeblich unterscheidet und ebenfalls auf MAYRING (2000) aufbaut. Da jedoch KAISER seine Methode sehr anschaulich beschreibt und diese mit nur geringem Aufwand mithilfe von gängiger Tabellensoftware umgesetzt werden kann, sollen zur Auswertung der Experteninterviews dieser Arbeit die Untersuchungsschritte von KAISER verfolgt werden. Außerdem scheinen die im folgenden Abschnitt beschriebenen Gütekriterien für Auswertungsverfahren ausreichend erfüllt. Bei den vier Arbeitsschritten handelt es sich um:

1. Kodierung des Textmaterials
2. Zusammenführung von Interviews und Identifikation von Kernaussagen
3. Erweiterung der Datenbasis
4. Theoriegeleitete Analyse und Interpretation

Eine genaue Beschreibung dieser Analyseschritte findet sich im Anhang, wo zu jedem Schritt Bemerkungen zum hier verfolgten konkreten Vorgehen gemacht werden.

7.1.7 Sozialwissenschaftliche Anforderungen an Auswertungsverfahren

Gleich, welche Methode zur Auswertung von Experteninterviews gewählt wird, sollten die folgenden wichtigsten Anforderungen eingehalten werden, über welche die Sozialwissenschaften eine gute Datenanalyse definieren.

Offenheit ist eine schon vor dem Hintergrund der Voraussetzungen für gute Experteninterviews erwähnte Kategorie. Bei inhaltsanalytischen Verfahren, denen Offenheit nicht inhärent ist wie kodierenden Verfahren, kann Offenheit gegenüber dem generierten Material erreicht werden, indem nicht nur vordefinierte Kategorien das Analyseraster bilden. Der Forscher muss neben den aus der Theorie gewonnenen Kategorien auch unerwartete Inhalte aus den Aussagen der Interviewpartner aufnehmen und ihnen eine neue Kategorie auf gleichrangiger Stufe zuweisen (vgl. KAISER 2014: 92). Es handelt sich folglich um ein zugleich deduktives und induktives Vorgehen.

Die gewonnenen Ergebnisse einer Analyse sind nie frei von subjektiven Ansichten der Auswertenden. Mit Hilfe sozialwissenschaftlicher Methoden können demzufolge nie objektive Wahrheiten gefunden werden. Das höchste erreichbare Maß sind Plausibilität und intersubjektive Nachvollziehbarkeit. Eine Möglichkeit, um diese zu erlangen, ist die strikte Einhaltung eines systematischen Vorgehens nach explizit definierten Regeln (vgl. KAISER 2014: 92).

Schließlich sollte bei der Interpretation und Analyse der Resultate theoriegeleitet vorgegangen werden. Bereits vor der Durchführung der Interviews werden zur Erstellung des Leitfadens konzeptionelle Vorüberlegungen aus der Theorie heraus entwickelt. Mit diesen werden die gefundenen Erkenntnisse zum Abschluss der Auswertung wieder in Verbindung gebracht (KAISER 2014: 92).

7.2 Das Experteninterview innerhalb dieser Untersuchung

7.2.1 Begründung der Methodenwahl

Im hier beschriebenen Forschungsvorhaben werden Experteninterviews eingesetzt, um eine wichtige Informationsquelle zu erschließen, die neben der Recherche in der wissenschaftlichen Literatur Auskunft über sozial Benachteiligte geben kann.

Der Umweg über Experten wurde aus mehreren Gründen gewählt. Zwar wurde eingangs das Konstrukt soziale Benachteiligung für die Untersuchung auf einige Merkmale eingeschränkt. Dennoch bleibt ein breites Spektrum an gesellschaftlichen Gruppen, für die ein Befragungsinstrument entwickelt werden soll. Repräsentanten all dieser Gruppen zu befragen, ist aufgrund praktischer Voraussetzungen nicht möglich. Ferner wird in einer der tragenden Hypothesen dieser Arbeit angenommen, dass der methodische Zugang zu sozial Benachteiligten besonders schwierig ist, weshalb Experten als Mittler gewählt wurden. Schließlich sollen auch Annahmen der Wissenschaft über charakteristische Eigenschaften sozial Benachteiligter in Befragungssituationen mit der Praxis verglichen werden, was von den Beschriebenen selbst nicht, oder nur für sich individuell und nicht näherungsweise objektiv, hätte geleistet werden können.

Zusammengefasst dienen die geführten Interviews der Orientierung in einem noch wenig erschlossenen Forschungsfeld und zur Vorbereitung einer späteren Untersuchung. Die Experten sind lediglich komplementäre Informationsquelle für die eigentliche Zielgruppe. „Die Gedankenwelt, die Einstellungen und Gefühle der Experten interessieren uns nur insofern, als sie die Darstellung beeinflussen, die die Experten von dem uns interessierenden Gegenstand geben“ (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 12). Die durchgeführten Experteninterviews stellen also auf Kontext- beziehungsweise Prozesswissen ab und können entsprechend als explorative Experteninterviews bezeichnet werden.

7.2.2 Auswahl der Experten

Menschen, die in ihrer Berufspraxis direkten Umgang mit verschiedenen sozial benachteiligten Gruppen haben, wurden als Experten für die eigene Forschung bestimmt. Befragt wurden Angestellte von Beratungs- und Begegnungsstätten öffentlicher und privater Träger, die durch ihre Berufsrolle Wissen über die eigentliche Zielgruppe vermitteln können. Die Auswahl der Experten beschränkte sich aufgrund der räumlichen Nähe und der vorhandenen Vielzahl unterschiedlicher Einrichtungen auf die Stadt Dresden. Zwar engt dies die Aussagekraft der gewonnenen Erkenntnisse eventuell ein, da Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland auch in Bezug auf soziale Benachteiligung von Belang sein können.⁵⁹

Weil aber die Rahmenbedingungen benachteiligter Bevölkerungsgruppen deutschlandweit in vielerlei Hinsicht zumindest ähnlich sind und weil eine erste Anwendung des hier entwickelten Forschungsdesigns wohl in Dresden stattfinden wird, stellen Bedenken zur Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse hier keine größeren Probleme dar.

Alle in Frage kommenden Einrichtungen wurden zuerst durch eine einheitliche E-Mail kontaktiert, in der das Forschungsvorhaben grob umrissen wurde. Bei einigen Institutionen wurde intern der am besten geeignete Ansprechpartner empfohlen, von anderen wurde wegen Zeitmangels oder Desinteresse ein

⁵⁹Siehe hierzu zum Beispiel Ausführungen des BMVBS zur eingeschränkter Teilhabe aufgrund von Erreichbarkeitsproblemen (BMVBS 2012: 34f, 40).

Interview abgelehnt. Einwilligung und Terminabsprache fanden mit allen Interviewpartnern telefonisch statt. Bei diesen Telefongesprächen mussten alle Kontaktierten zunächst von ihrem Status als Experte in Bezug auf diese Forschungsarbeit überzeugt werden.

Im Zeitraum vom 20. Januar bis zum 06. Februar 2015 wurden sechs Experteninterviews mit sieben Experten in den folgenden Einrichtungen durchgeführt:

- Psychosoziale Kontakt- und Beratungsstelle „KOBSt“ und Schuldner- und Insolvenzberatung der AWO SONNENSTEIN gemeinnützige GmbH
- Projekt Auftrieb, Kontakt- und Begegnungsstätte für Arbeitslose in Pieschen des DRK Kreisverbandes Dresden
- Sächsisches Umschulungs- und Fortbildungswerk Dresden e.V.
- Sachgebiet Sozialplanung des Sozialamtes Dresden
- Volkssolidarität Dresden e.V.

Die Interviews wurden mit einem Diktiergerät aufgezeichnet und fanden zumeist in angenehmer Atmosphäre statt. Sie dauerten jeweils etwa 45 Minuten, mit Ausnahme zweier Gespräche: Das Interview beim Umschulungs- und Fortbildungswerk, bei dem zwei Experten gleichzeitig befragt wurden und das Interview im Sozialamt Dresden. Eines der Interviews ist in seiner inhaltlichen Aussagekraft eingeschränkt, weil der betreffende Experte nach eigenen Angaben in seinem beruflichen Alltag keinen direkten Kontakt mehr zu sozial Benachteiligten hat, sondern mit verwaltungstechnischen Aufgaben betraut ist.

7.2.3 Leitfaden der Experteninterviews

Für die Befragung der Experten wurde zum einen ein nach Themenfeldern geordneter Leitfaden erstellt. Zudem wurden an jeden Interviewten vor dem Gesprächstermin per E-Mail einige Beispiele für unterschiedliche Gestaltungs- und Formulierungsmöglichkeiten in Fragebögen gesendet, deren Details in Ruhe überblickt und bewertet werden sollten. Somit konnte in den Interviews selbst viel Zeit gespart werden, weil die Beispiele nicht aufwendig erläutert werden mussten und die Fragen sehr zielgerichtet gestellt werden konnten. Beides, Leitfaden und Handzettel mit den vorab gesendeten Beispielen, finden sich im Anhang A.

Der Leitfaden spiegelt weitgehend die forschungsleitenden Hypothesen wider, die anschließend gezeigt werden. Weil der Leitfaden wegen organisatorischer Notwendigkeiten zu einem relativ frühen Zeitpunkt dieser Forschungsarbeit erstellt und angewendet wurde, wird er den zentralen Hypothesen nicht gänzlich gerecht.

7.2.4 Transkription und Auswertung

Da für das Forschungsvorhaben lediglich die Inhalte der Aussagen bedeutsam sind, orientierte sich die Transkription weitgehend an den Empfehlungen von GLÄSER/ LAUDEL (2010). Diese raten, Pausen und nicht verbale Äußerungen prinzipiell nur dann festzuhalten, wenn sie den Sinn des Gesagten verändern. Des Weiteren wurde in Standardorthographie verschriftet, Störungen wurden notiert sowie unverständliche Passagen gekennzeichnet (GLÄSER/ LAUDEL 2010: 194).

Die Auswertung der Experteninterviews wurde weitgehend nach den oben beschriebenen Empfehlungen von KAISER (2014) durchgeführt. Das nach den forschungsleitenden Hypothesen und im Wechselspiel mit den Interviewaussagen entwickelte Kategoriensystem sowie Kommentare zu den Analyseschritten können im Anhang B eingesehen werden.

Bei der Auswertung wurde dem folgenden Ratschlag von MEUSER/ NAGEL (2005) gefolgt: Dienen Experteninterviews nur als Etappe auf dem Weg zur Hauptuntersuchung, soll also nur Kontextwissen, nicht Betriebswissen ermittelt werden, wird die Auswertung der Interviews dann abgebrochen, wenn das gewünschte Ziel erreicht ist. „Man wird in diesen Fällen die Texte partiell auswerten, die Auswertung im Stadium der empirischen Generalisierung abbrechen und Aussagen über Repräsentatives, auch über Unerwartetes formulieren, jedenfalls über Evidentes“ (MEUSER/ NAGEL 2005: 77). Denn Untersuchungen von Kontextwissen stellen lediglich auf die Gewinnung von empirischem Wissen ab, nicht aber auf dessen theoretischer Erklärung und Generalisierung (MEUSER/ NAGEL 2005: 82). Vor diesem Hintergrund wurde die Auswertung ab Schritt vier der „theoriegeleiteten Analyse und Interpretation“ nicht mehr stringent nach den Vorgaben von KAISER (2014), sondern flexibler und in gekürzter Form durchgeführt.

Die Ergebnisse schließlich sind insbesondere in Kapitel 8 und Kapitel 9 dargelegt. Zur Wahrung der Anonymität sind in den Quellenangaben der Stellungnahmen der Experten lediglich Abkürzungen enthalten, nämlich E1 bis E7.

Bei vielen Fragen, die über das alltägliche Arbeitsverhältnis mit sozial Benachteiligten hinausgingen, haben die Experten darauf hingewiesen, dass ihre Aussagen Vermutungen sind, die sie auf Basis ihrer allgemeinen Erfahrungen mit dem Verhalten ihrer Klienten treffen. Doch mehr als wahrscheinlich zutreffende Vermutungen zu ermitteln ist ohnehin nicht die Zielsetzung der Interviews, zumal mit einem derart kleinen Sample an Experten.

7.3 Forschungsleitende Fragestellungen

Zahlreiche wissenschaftliche Beiträge geben an, „dass Bevölkerungsgruppen aus dem unteren sozialstrukturellen Spektrum, von denen zu vermuten ist, dass sie am ehesten Exklusionsprozessen ausgesetzt sind, in empirischen Erhebungen häufig unterrepräsentiert sind, d.h. auf diese Weise gar nicht erst sichtbar werden“ (WILKE 2013: 108).⁶⁰ Die Richtigkeit dieser Aussage kann in diesem Rahmen nicht überprüft werden, allerdings werden von jener Feststellung zwei Fragestellungen abgeleitet, deren Beantwortung sich diese Forschungsarbeit anzunähern sucht:

- Weshalb sind sozial Benachteiligte in empirischen Erhebungen oft unterrepräsentiert?
- Wie können Studien gestaltet werden, damit dieser Mangel behoben werden kann?

Weiterhin besagt die wissenschaftliche Literatur, dass objektiv als prekär oder benachteiligend geltende Mobilitäts- und Teilhabechancen von den Betroffenen nicht unbedingt auch subjektiv als Situation des Mangels und der Benachteiligung wahrgenommen werden. Gleiches gilt für den umgekehrten Tatbestand. Gemeint sind hier die Lebensqualitätstypen der Adaption und der Dissonanz.

Einige Bevölkerungsgruppen, die zur Risikogruppe der sozial Benachteiligten zählen, haben größere Probleme als durchschnittliche Befragte einer Erhebung damit, Angaben zu ihren Bedürfnissen zu

⁶⁰Diese Beobachtung findet sich zum Beispiel bei CLIFTON 2003: 12; LYONS 2003: 341; RUNGE 2006: 98.

machen, Auskunft über ihre Zufriedenheit zu geben und passen ihre Maßstäbe vergleichsweise stark an die prekären Umstände an. Daher tritt Adaption häufig auf und erschwert die Erhebung von Mobilitätsbedürfnissen. Diesen Annahmen entspringen folgende Fragen:

- Wie können Mobilitätsbedürfnisse operationalisiert werden, damit die Zielgruppe problemlos Angaben hierzu machen kann?
- Wie können Studien gestaltet werden, dass die Befragten auch nicht realisierte Bedürfnisse äußern können?

8 Erkenntnisse für die Erhebung von Mobilitätsbedürfnissen und -armut

Auf viele der in Kapitel 6 vorgestellten Befunde trifft wohl das Urteil zu, welches WILKE (2013) über eine von ihm zusammengestellte Sammlung an Studien fällt, in welcher auch einige der hier genannten enthalten sind: „Die vorliegenden Befunde [beschränken sich] im Kern auf die Identifizierung von 'Verdachtsmomenten' und 'Verdachtsfällen'“ (WILKE 2013: 108). Die Gründe für die mangelhafte Aussagekraft vieler Untersuchungen sind zahlreich.

Dieses Kapitel bietet eine Zusammenstellung der wichtigsten Fehlerquellen, die eine möglichst wirklichkeitsgetreue Erhebung von Mobilitätsbedürfnissen und von Einschränkungen der Mobilität sozial Benachteiligter behindern können. Hierzu fließen Informationen aus der wissenschaftlichen Literatur zusammen mit den Erkenntnissen aus den Experteninterviews.

Es sind vor allem zwei Aspekte, die ein Forschungsdesign zur Erhebung der Mobilitätsbedürfnisse sozial Benachteiligter misslingen lassen können: Einerseits, wenn die Zielgruppe nicht erreicht wird und diese nicht an einer Studie partizipiert, andererseits, wenn spezifische Eigenschaften sozial Benachteiligter nicht angemessen berücksichtigt werden, was zu verzerrten Ergebnissen führen kann.

8.1 Mangelnde Partizipation der Zielgruppe

„Die wohl größte Schwierigkeit besteht darin, die betroffenen Bevölkerungsgruppen zu identifizieren und sie zu erreichen. In vielen Fällen erreichen klassische Erhebungsmethoden wie Fragebögen nicht diejenigen, auf deren Antwort es am dringendsten ankäme, sondern eher Bevölkerungsgruppen, die sich ohnehin zu artikulieren verstehen“ (RUNGE 2006: 98).

8.1.1 Fehlende Kompetenzen für die Teilnahme

Am häufigsten mutmaßten die Experten, dass sozial Benachteiligte durch das Fehlen verschiedener Kompetenzen, die als allgemein verfügbar vorausgesetzt werden, nicht angemessen in Befragungen repräsentiert sind.

Mehrfach wurde geäußert, dass ein durchschnittlicher Fragebogen von den meisten sozial Benachteiligten inhaltlich sicher nicht verstanden wird und mangels Erklärungen nicht bearbeitet werden kann (E1: 065-067; E4: 225-231; E5: 232, 243-256). Besonders schwierig sind Fragebögen mit großem Umfang, abstrakten Inhalten oder Fragen, die auf Erinnerungen abzielen (E6: 172-181). Es kann auch vorkommen, dass trotzdem die Fragen nicht verstanden werden, irgendwelche Kreuze als Antwort gesetzt werden (E6: 168-171) oder sich die Probanden leicht durch einen Interviewer oder die Gestaltung des Fragebogens beeinflussen lassen (vgl. E6: 182-193; SCHOLL 2012: 236). Es wirkt sich auch negativ auf die Beteiligungsquote aus, dass zur Zielgruppe häufig auch Menschen ohne oder mit nur geringen Deutschkenntnissen zählen und auch Analphabeten vertreten sind (E4: 239-242).

Doch auch wenn die Fragen intellektuell verstanden werden, fehlen bei vielen die Konzentrationsfähigkeit und die Fähigkeit, länger zu sitzen. Dies trifft zum Beispiel, unabhängig vom Bildungsniveau, auf Langzeitarbeitslose zu, für die ein langer Fragebogen dann zu einem überfordernden Aufwand wird (E3: 156-171). Hinzu kommt, dass für ältere Menschen Fragebögen vielleicht nicht lesbar sind (E1: 065-067) oder per Post verschickte Fragebögen in der Flut anderer Zusendungen übersehen und weggeworfen oder schlicht vergessen werden (E1: 067-074). Das letzte Problem führt zwar auch bei

der Allgemeinheit der Bevölkerung dazu, dass an Umfragen nicht teilgenommen wird, trifft aber häufig auf sozial Benachteiligte zu, die sich oft überfordert fühlen.

Viele der aufgezählten Hinderungsgründe rühren daher, dass Fragebögen in der Regel von Akademikern erstellt werden, die keinen Kontakt zu sozial Benachteiligten haben und diesen auch nicht suchen, weshalb sie nicht wissen, welche Komplikationen eintreten können und wie diesen vorgebeugt werden kann (E5: 155-167). Zur Entwicklung und zum Test von methodischen Elementen wie Skalen, Indikatoren oder Items werden häufig leicht zu akquirierende Personengruppen herangezogen. So wurde etwa die Satisfaction with Travel Scale (STS) an Studenten getestet (BERGSTAD ET AL. 2011: 173) Selbst bei der Gestaltung der Beliefs about Well-Being Scale (BWBS) (ESTES/ MCMAHAN 2011), welche die Konzeption von Wohlbefinden von Laien ermitteln will, wurden Studenten befragt. Zwar wurden so Meinungen von Menschen, die nicht genauer mit der Materie vertraut waren, erhoben. Dennoch blieben Einschätzungen aus nicht-akademischen Gesellschaftsschichten außen vor. Gleiches gilt für Methoden, die ihre Inhalte aus Literaturrecherchen generieren.

Werden Befragungsinstrumente, die ein repräsentatives Bild der Gesamtbevölkerung gewinnen wollen, überhaupt nicht oder nicht in einem Pretest⁶¹ an den Personengruppen getestet, die am wahrscheinlichsten Verständnisprobleme haben, verwundert ein geringer Rücklauf nicht.

8.1.2 Fehlende Bereitschaft zur Teilnahme

Neben dem Fehlen der notwendigen Kompetenzen stellt für die Experten der Mangel an allgemeiner Bereitschaft zur Teilnahme an einer Befragung den wichtigsten Grund für die schlechte Repräsentation sozial Benachteiligter dar. Wenn für die Probanden kein persönlicher Nutzen aus einer Befragung ersichtlich ist, fehlen oft die Lust sowie das Interesse zur Teilnahme (E1: 075-078; E2: 136-140; E4: 225-231, 257-263). Die Möglichkeit, dass sich durch eine Partizipation vielleicht die eigene Lage verbessert, ist für viele zu abstrakt (E4: 257-263) oder wird von jenen, die sich und ihre Belange allgemein nicht ernst genommen sehen als zu unwahrscheinlich empfunden (E7: 098-103).

Bei einigen spielt es sicher auch eine Rolle, dass Erfahrungen des Scheiterns häufiger gemacht werden und man Situationen, wie das freiwillige Ausfüllen eines Fragebogens meidet, aus Furcht, abermals zu versagen. Es kann bereits zu einem Abbruch kommen, selbst wenn nur einige Fragen Probleme bereiten, weil man dies schon als Versagen empfindet (E5: 243-256, 264).⁶² Werden Fragebögen nicht von den Teilnehmern selbst, sondern von unbekanntem Interviewern ausgefüllt, nehmen sozial Benachteiligte oft nicht teil, weil sie fürchten, mit ihren Antworten aufzufallen und dadurch ausgegrenzt zu werden (E3: 147-155). Des Weiteren müssen viele sozial Benachteiligte ohnehin häufig Formulare verschiedener Ämter ausfüllen, wodurch sich eine natürliche Abwehrhaltung gegenüber Fragebögen ausbilden kann (E3: 172-175).

Ähnlich wie die Experten argumentiert auch BÖHNKE (2005): „Verantwortlichkeit für prekäre Lebenslagen wird [...] in erster Linie persönlich zugerechnet und nicht in Form einer Externalisierung gesellschaftspolitischen Umständen und strukturellen Missständen angelastet“ (BÖHNKE 2005: 163). Hieraus können sich Gefühle der Resignation und Hoffnungslosigkeit entwickeln, die Menschen dazu

⁶¹Ein Pretest wird vor der eigentlichen Erhebung an einem kleineren Sample durchgeführt, um die Qualität des Befragungsinstrumentes zu testen. Nähere Ausführungen zur Zielsetzung, Bedeutung und Gestaltung von Pretests finden sich in Abschnitt 9.7.

⁶²Diese Aussagen decken sich mit Beschreibungen zum Befragungsverhalten älterer Menschen mit niedrigem Bildungsgrad und gesellschaftlichen Status in der wissenschaftlichen Literatur, zum Beispiel bei SCHOLL 2012: 236.

verleiten, sich zu isolieren (BÖHNKE 2005: 155, 165). Darüber hinaus ist „allgemeines Vertrauen [...] erheblich geringer, je prekärer die Lebenslage ist, Passivität ist verbreiteter ebenso wie die Einschätzung, dass Komplexität das Leben beherrsche“ (BÖHNKE 2005: 155). Als Folge empfinden viele dem Gesellschaftssystem im Allgemeinen und seinen verschiedenen Institutionen gegenüber Misstrauen und Missmut, (BÖHNKE 2005: 153; LYONS 2003: 341), weshalb die Bereitschaft zur Teilnahme an einer Umfrage, die von einer entsprechenden Einrichtung ausgeht, sehr gering sein kann.

Zu diesem Problem der allgemein niedrigen Freiwilligkeit kommt verschärfend hinzu, dass sich die Probanden zahlreicher Studien durch überdurchschnittliche Bereitschaft zur Teilnahme auszeichnen müssen. Häufig werden Teilnehmer, die sich bereit erklärt hatten, an einer groß angelegten Befragung mitzuwirken, um die erneute Beteiligung an einer Folgestudie gebeten.⁶³ Zwar reduziert sich so der Vorbereitungs- und Durchführungsaufwand erheblich, vor allem, weil auf bereits vorhandene Daten zurückgegriffen werden kann. Die Wahrscheinlichkeit aber, Menschen mit sozialer Benachteiligung, auf diese Art und Weise zu erreichen, ist vor dem Hintergrund der bisherigen Ausführungen äußerst gering.

8.1.3 Identifikation von Benachteiligungen

Von großer Bedeutung ist sicherlich auch, dass soziale Benachteiligung ein so vielseitiges Phänomen ist, dessen Operationalisierung nicht immer gelingt, weshalb die Zielgruppe nicht leicht in einer großen Grundgesamtheit identifiziert werden kann (E4: 218-224).

Neben der Komplexität liegt die Herausforderung darin, dass viele Aspekte sozialer Exklusion mit negativen Gefühlen wie Scham verbunden sind, über die man nicht reden möchte, aus Angst, noch weiter stigmatisiert zu werden. Daher verwundert die folgende Feststellung nicht: „However, in both focus groups and in-depth interviews we found participants were very reluctant to describe themselves as socially excluded in any way“ (PRESTON/ RAJÉ 2007: 152). Die Gefahr aber, dass bei Fragen nach Problemen im Zusammenhang mit Mobilität und Erreichbarkeit Antworten verweigert werden, weil sie als zu intim erachtet werden, ist laut einem Experten eher gering (E1: 085-086).

Zahlreiche Autoren, die bemängeln, dass sozial Benachteiligte in den meisten Befragungen zahlenmäßig nicht entsprechend ihrer Anteile an der Gesamtbevölkerung vertreten sind, beziehen sich auf Definitionen von Exklusion, die objektive, materielle und insgesamt leicht zu messende Kriterien zur Grundlage haben. Entsprechend fehlen laut diesen Autoren vor allem Menschen mit geringem Einkommen, niedrigem Bildungsniveau, Arbeitslose. Da die Bandbreite an Faktoren, die Benachteiligungen induzieren können, wie gezeigt viel größer ist, sind wahrscheinlich noch weit mehr Benachteiligte in Umfragen nicht repräsentiert, als bisher angenommen.

Auch im Hinblick auf die Bestimmung von Mobilitätsarmut werden wohl häufig Benachteiligte und

⁶³Nach diesem Verfahren gingen zum Beispiel CURRIE/ DELBOSC (2010) beim erwähnten australischen Forschungsprojekt vor. Sie kontaktierten in einem ersten Schritt alle teilnehmenden Haushalte der Verkehrsumfrage VISTA (VICTORIAN INTEGRATED SURVEY OF TRAVEL AND ACTIVITY) des Urban Transport Institute mit der Bitte um eine Partizipation an einem weiteren Forschungsvorhaben. Als Folge wurden 683 Haushalts-Interviews geführt. Beim zweiten Schritt, dessen Daten nur für einen Teil der durchgeführten Analysen verwendet wurden, wurde anders vorgegangen. Um Daten von Menschen mit hoher Wahrscheinlichkeit auf tatsächliche soziale und ökonomischer Benachteiligung zu gewinnen, wurden, vermittelt über öffentliche und private soziale Einrichtungen, weitere 336 Interviews durchgeführt. Denn auch VISTA zeigte, dass diese Personengruppen sehr wahrscheinlich nicht an freiwilligen Umfragen teilnehmen. Im zweiten Sample war ein hoher Anteil an Probanden mit geringem Einkommen vertreten sowie Alleinerziehende, Behinderte und Pfleger von Behinderten (CURRIE/ DELBOSC 2011a: 557).

Nicht-Benachteiligte als solche jeweils nicht erkannt, weil zu wenige Informationen erhoben werden und vor allem realisiertes Mobilitätsverhalten gemessen wird. Wie gezeigt, bleiben so unerfüllte Mobilität und Zeitarmut im Dunkeln, ebenso „lässt sich nicht erkennen, in welchem Ausmaß die beobachtete Mobilität Ausdruck von Präferenzen oder stark eingeschränkter Mobilitätsräume ist, zum anderen bleibt offen, inwieweit sie den jeweiligen sozio-kulturell vermittelten Vorstellungen von 'Angemessenheit' oder 'Gerechtigkeit' entspricht“ (WILKE 2013: 108).

Des Weiteren werden nicht selten implizit Annahmen zugrunde gelegt, die nicht zutreffen. In einem großen Teil der Literatur über Verkehr und Armut wird etwa vom Folgenden ausgegangen: 1. aufgrund des geringen Einkommens haben die Armen keine Wahlmöglichkeiten; 2. die Entscheidungen, die sie treffen, sind transparent; 3. es finden keine Abwägungen statt (CLIFTON 2003: 10). Häufig trifft jedoch das Gegenteil zu: „There is much planning, monitoring, arranging and information gathering that occurs in preparation for travel that cannot be readily observed but yet plays an important role in shaping activity and travel decisions“ (CLIFTON 2003: 12) (vgl. auch DAUBITZ 2013).

8.1.4 Ungeeignete Datenbasis

Aus Zeit- und Kostengründen werden in vielen Untersuchungen keine eigenen Erhebungen durchgeführt, sondern Daten aus groß angelegten Studien herangezogen, wie etwa aus Mobilität in Deutschland (MiD), dem Mobilitätspanel oder der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) (RUNGE 2006: 92). Aus den genannten Gründen sind Daten zu gesellschaftlich ausgeschlossenen Bevölkerungsgruppen darin aber wahrscheinlich nicht oder nur kaum enthalten. „For these reasons, the use of secondary data sets is of questionable use for many quantitatively rigorous investigations and the collection of primary data can be a daunting task“ (CLIFTON 2003: 12).

Darüber hinaus enthalten diese Erhebungen meist, wenn überhaupt, nur wenige subjektive Daten und sind nicht auf die Ermittlung von sozialer Ausgrenzung zugeschnitten, weshalb „Exklusion in den verwendeten Merkmalssets nicht adäquat repräsentiert [ist]“ (WILKE 2013: 108). Die Gefahr ist entsprechend groß, dass von dieser unangemessenen Datenbasis Ergebnisse verbreitet werden, die die Realität in einem verzerrten, wahrscheinlich geschönten Format abbilden.

8.2 Häufig auftretende Einstellungen und Eigenschaften sozial Benachteiligter

Nochmals sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass keineswegs angenommen wird, es handele sich bei der Zielgruppe um eine einförmige Einheit mit gleichen Charakteristika. Die folgend aufgezeigten Einstellungen und Eigenschaften treffen jedoch mit erhöhter Wahrscheinlichkeit auf Menschen mit sozialen Benachteiligungen zu und erschweren dadurch die Erhebung der benötigten Daten.

8.2.1 Schlechte Fähigkeiten zur Artikulation von Bedürfnissen und Problemen

Ob sozial Benachteiligte ihre Bedürfnisse und Probleme gut oder schlecht artikulieren können, kann nicht verallgemeinert werden. Manche können diese überhaupt nicht ausdrücken, andere wiederum sehr gut. Dazwischen ist ein großer Graubereich an Menschen, bei denen die Bedürfnisse aus vielen Geschichten herausgehört werden müssen (E6: 084-092). Auch wenn es von außen häufig offensichtlich scheinen mag, welche Veränderungen notwendig sind, sind viele damit überfordert, trotzdem sie sich unzufrieden fühlen, konkrete Ziele, Wünsche oder Mängel zu benennen (E4: 089-112).

Ein großes Hindernis ist für viele ein schlechtes Bildungsniveau, das neben anderen Faktoren dazu führt, dass das nötige Reflexionsvermögen und die Kompetenz, auf den eigenen Körper und die Gefühle zu hören, fehlen (E2: 063-065; E4: 089-92; E5: 082-088, 109-110; E7: 053-069, 120-123). Ein weiterer Aspekt, der die Artikulationsfähigkeit beeinflusst, ist der individuelle Charakter der Menschen, wobei kommunikative, extrovertierte Personen sich bereitwilliger äußern als schüchterne, zurückgezogene (E1: 042-049). Weiterhin nehmen die Möglichkeiten, Bedürfnisse zu kommunizieren, häufig mit der Dauer einer Benachteiligung ab (E2: 063-065). Insgesamt haben ältere Menschen oft größere Probleme damit, nach Hilfe zu fragen und diese anzunehmen (E2: 074-087).

Wie gut sozial Benachteiligte ihre Bedürfnisse und Probleme äußern können, ist auch abhängig davon, welche Erfahrungen gemacht wurden und ob man seinem Gesprächspartner oder der fragenden Person vertraut oder nicht (E1: 079-084; E3: 208-209; E5: 266-269; E7: 120-123). Wohl aus diesen Gründen fällt es Menschen, die regelmäßig soziale Einrichtungen besuchen, nicht so schwer, über ihre Wünsche und Probleme zu berichten (vgl. E3: 043-056).

Nur sehr selten wird von sozial Benachteiligten die Initiative unternommen, von selbst Probleme und mögliche Lösungen anzusprechen oder Verbesserungen anzustreben (E5: 269-273; E6: 091-092). Meist werden Schwierigkeiten ignoriert und erst von sich aus thematisiert, wenn sie zu großen, schwerwiegenden Problemen gewachsen sind (E5: 274-276).

8.2.2 Dynamik der Wertmaßstäbe

Wie gezeigt, bauen viele Studien auf der Messung von Zufriedenheitswerten auf, zum einen zur Erhebung von Wohlbefinden und Lebensqualität, zum anderen auch zur Bewertung der Mobilitätsversorgung. Aus unterschiedlichen Gründen verlaufen viele der Kausalitäten zwischen subjektiven Indikatoren und objektiven Lebensverhältnissen jedoch nicht linear (BERGSTAD ET AL. 2011: 2; BÖHNKE 2005: 87; ERIKSSON ET AL. 2011: 168). In Abschnitt 6.5 wurden bereits Faktoren beschrieben, die in empirischen Studien einen Einfluss auf subjektive Bewertungen gezeigt haben. Im Folgenden werden Erklärungen im Verhalten und den Einstellungen von Menschen allgemein und sozial Benachteiligten im Speziellen gesucht.

Die Aussagen der Experten zur Bewertung von Lebensqualität und Lebenszufriedenheit durch die Zielgruppe variieren. Die wohl wichtigste Erkenntnis ist, dass keineswegs alle Menschen, die von Benachteiligungen betroffen sind, unzufrieden mit ihrem Leben sind (E1: 023; E2: 023-034). Innerhalb ihres eigenen Horizonts, der von außen vielleicht eingeschränkt wirkt, ist die Mehrzahl der Leute zufrieden (E6: 055-068). Wenn benachteiligende Lebensumstände bewusst gewählt werden oder die Betroffenen andere Lebensbereiche, wie etwa ihr Familienleben, als erfüllt wahrnehmen, führen Benachteiligungen nicht unbedingt zu allgemeiner Unzufriedenheit (E2: 023-034; E7: 043-052). Vielmehr herrschen dann spezifische Unzufriedenheiten vor, bei Langzeitarbeitslosen etwa aufgrund der Abhängigkeit vom Jobcenter (E3: 032-38; E4: 075-078).

Im Gegensatz zu diesen eher positiven Einschätzungen machen aber auch einige Experten die Erfahrung, dass ihre Klienten sich sehr ungerecht behandelt und als Opfer fühlen, weshalb sie mehr oder weniger jede Gelegenheit nutzen, um ihren Frust loszuwerden (E4: 060-078; E5: 079ff). Ein Experte, der viel mit Menschen mit psychischen Problemen zu tun hat, schätzt, dass ca. 30 Prozent seiner Klienten für sich und ihre Situation Potentiale für Verbesserungen sehen und daher auch nicht voll zufrieden sind (E6: 066-071). Falls jedoch Depressionen vorhanden sind, was bei sozial Benachteiligten

nicht selten der Fall ist, sind die Zufriedenheitswerte niedrig (E3: 032-042).

Eines der größten Hindernisse für das Ziel, Mobilitätsbedürfnisse sozial Benachteiligter zu ermitteln und dabei unerfüllte von ungebrauchter Mobilität zu unterscheiden, ist, dass Standards, die als Maßstab für die Bewertung von Zufriedenheit dienen, immer wieder den eigenen, sich wandelnden Bedingungen angeglichen werden. Viele Menschen neigen dazu, sich an schlechte Lebensbedingungen stark zu gewöhnen, was sich durch **Effekte der Rationalisierung** erklären lässt. Denn „Individuen haben, um ihre Unzufriedenheit zu verringern, teils die Möglichkeit, ihre Lebensumstände zu verändern, teils die Möglichkeit, ihre Anspruchshaltung anzupassen“ (GLATZER 1984b: 178).⁶⁴ In der Systematik der vier Lebensqualitätstypen trifft in solchen Fällen die Adaption zu.

Am Beispiel der Bewertung der eigenen Wohnsituation werden einige der Rationalisierungseffekte deutlich. Einerseits neigen Menschen allgemein zu positiven Urteilen,⁶⁵ andererseits kann auch eine Gewöhnung an die individuellen Umstände zu einer gänzlichen Akzeptanz der Wohnsituation, im Guten wie im Schlechten führen, sodass diese nicht mehr im Licht potentieller Mängel oder Probleme betrachtet wird. Schließlich können die eigenen Wohnbedingungen einen Teil der individuellen Identität bilden, die mit Äußerungen von Unzufriedenheit einen Schaden davontragen könnte (HAUGEN 2011: 384).

Insbesondere benachteiligte Menschen neigen scheinbar dazu, ihre Erwartungen und Bedürfnisse der individuellen objektiven Lebenssituation anzupassen. Sie nehmen nur die in diesem Rahmen erfüllbaren Möglichkeiten als Maß und Ziel ihrer Zufriedenheit (BECKER/ GERIKE 2008: 12ff; DE GROOT/ STEG 2008: 89; vgl. NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014b: 122). Dies entspricht auch den Beobachtungen der Experten, dass es für viele Benachteiligte notwendig ist, ein konkretes Angebot vorgelegt zu bekommen oder eine bestimmte Erfahrung gemacht zu haben, um davon ausgehend ein Interesse oder einen Wunsch nach mehr bekunden zu können (E4: 111-120; E6: 072-083). Und auch Ergebnisse des FRAME-Projektes, gewonnen anhand der Zielgruppe älterer Menschen, unterstreichen die Schwierigkeit, unerfüllte Wünsche zu ermitteln:

„Die Existenz unerfüllter Aktivitätswünsche lässt sich mit den eingesetzten Variablen nur zu einem äußerst geringen Teil erklären, auch wenn das Modell insgesamt hochsignifikant ist (aufgeklärte Varianz 2%). [...] Die äußerst geringe Erklärungskraft des Modells spricht dafür, dass ältere Menschen ihre Bedürfnisse in starkem Maß an ihrer individuellen Situation bemessen, sich also mit ihrer Situation arrangieren und kaum unerfüllbare Wünsche äußern“ (SCHEINER 2006b: 171).

Die Autoren formulieren als Erklärung „dass Menschen ihre Bedürfnisse nach ihrer jeweiligen Lebenssituation, also an einer 'Vergleichsgruppe' bemessen [...] und demzufolge auch bei eingeschränkter Mobilität nicht unzufrieden sind“ (SCHEINER 2006b: 172). WOLFGANG GLATZER (1984a) ergänzt, dass neben dem Vergleich der Lebenssituation mit relevanten Bezugsgruppen auch der Vergleich mit den eigenen Erwartungen ausschlaggebend ist. Für ihn entsteht, allgemein gesprochen, Unzufriedenheit erst dann, wenn Ungleichheit als Ungerechtigkeit wahrgenommen wird:

„Für die Unzufriedenheit, die durch soziale Vergleiche hervorgerufen wird, ist es allerdings in der Regel nicht so wichtig, mit wem man sich vergleicht, sondern wie die eigene Position im Vergleich

⁶⁴Theoretische Fundierung hat diese Aussage etwa in der Dissonanztheorie, die davon ausgeht, dass in Lebensbereichen, die jemandem sehr wichtig sind, keine Unzufriedenheit besteht, weil Individuen dazu neigen, innere Spannungen reduzieren zu wollen (vgl. CARLSMITH/ FESTINGER 1959).

⁶⁵HAUGEN bezieht sich hier auf den sogenannten Pollyanna Effekt (auch bekannt als Positivity Bias), der beschreibt, dass Menschen tendenziell Positives genauer erinnern als Negatives. Nähere Informationen finden sich zum Beispiel bei BOUCHER/ OSGOOD 1969 und HUR/ MORROW-JONES 2008.

zur Bezugsgruppe definiert wird. Es stimmen immerhin 93% aller Befragten zu, 'daß es Leute gibt, denen es heute merklich besser geht als Ihnen und Ihrer Familie'. Den entscheidenden Einfluß auf die Lebenszufriedenheit hat nun nicht der Umstand, daß man solche 'Leute' kennt, sondern ob man die vorhandene Ungleichheit akzeptiert oder mißbilligt. [...] Erst wenn soziale Ungleichheit als ungerechtfertigt empfunden wird, dann beeinträchtigt dies die eigene Lebenszufriedenheit stark" (GLATZER 1984a: 241f).

Die Frage, ob sozial Benachteiligte sich bei der Bewertung ihrer Lebensqualität auf Vergleichswerte beziehen, konnte von den Experten nicht oder nur als recht grobe Vermutung beantwortet werden. Wahrscheinlich ist, dass keine pauschalen Aussagen getroffen werden können, sondern dass es individuell unterschiedlich ist, ob und womit die eigene Lebenssituation am ehesten in Bezug gesetzt wird (E1: 050-051; E5: 132-133; E6: 100-108).

Ein Einfluss auf die subjektive Bewertung objektiver Umstände scheint auch von der **Dauerhaftigkeit einer schlechten Situation** auszugehen. Menschen, die sich in Ausbildung, einer Phase der Arbeitsplatzsuche oder einer temporären schlecht bezahlten Erwerbstätigkeit befinden, und diese Zeit als vorübergehende Lebensphase betrachten, fühlen sich wahrscheinlich nicht ausgegrenzt. Auch kann Arbeitslosigkeit als kollektives und strukturelles Problem wahrgenommen werden und nicht als persönliches Stigma, wenn gesamtgesellschaftlich oder regional die Arbeitslosenquote sehr hoch ist (BÖHNKE 2005: 135).

Ob sozial Benachteiligte eher zufrieden oder eher unzufrieden sind, hängt laut den Experten auch oft davon ab, ob das Eintreten der Benachteiligung als starker Einschnitt wahrgenommen wird. Liegt eine Benachteiligung schon immer vor, gehen davon oft nicht so negative Einflüsse aus wie bei Menschen, die ein gutes Leben geführt haben, welches durch eine eintretende Benachteiligung massiv gestört wurde (E6: 100-108). Ist mit Eintreten der Benachteiligung der Lebensstandard bedeutend niedriger, sind die Betroffenen häufig unzufrieden (E1: 023-041; E5: 050-059). Dies trifft besonders auf Menschen mit hohem Bildungsniveau und einem guten Erwerbsstatus zu, wenn etwa der Verlust des Arbeitsplatzes oder der Übertritt in die Rente mit geringeren finanziellen Mitteln einhergeht (E1: 023-041).

8.2.3 Bewertung hypothetischer Situationen

In Abschnitt 5.2.5 wurde bereits erwogen, dass unerfüllte Mobilitätsbedürfnisse möglicherweise mit Hilfe von Bewertungen hypothetischer Situationen ermittelt werden könnten. Die folgenden Beobachtungen zum Antwortverhalten, die nicht nur auf sozial Benachteiligte zutreffen, sprechen weitgehend gegen einen Einsatz entsprechender Methoden.

Allgemein tendieren Menschen dazu, den Status Quo zu bevorzugen, solange die Konsequenzen einer Veränderung unsicher und Verschlechterungen nicht auszuschließen sind (DE GROOT/ STEG 2008: 88). Urteile über hypothetische Verkehrssituationen, zum Beispiel zu geplanten baulichen Maßnahmen oder vorgeschlagene Änderungen im individuellen Mobilitätsverhalten, sind demzufolge in ihrer Aussagekraft stark eingeschränkt (DE GROOT/ STEG 2008: 90).

Außerdem weisen Forschungsergebnisse darauf hin, „that *decision utility*, which is the expected utility prior to a trip, is in general not equal to *experienced utility* defined as an aggregation of momentary experiences during a trip“ (ETTEMA ET AL. 2012: 215, Hervorhebung dort). Meist wird die Intensität erwarteter positiver sowie negativer Erfahrungen unterschätzt. So bewerten viele Befragte eine Fahrt

mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Vorfeld weit schlechter, als sie hinterher tatsächlich erlebt wird. Gleichsam wird der Nutzen aus der Fahrt mit einem Auto, wie etwa die Zeitersparnis im Vergleich zum öffentlichen Verkehr, tendenziell zu hoch angesetzt (vgl. ERIKSON ET AL. 2011: 167; ETTEMA ET AL. 2012: 215).

Des Weiteren werden Entscheidungen meist unter starken Einschränkungen, etwa unter Zeitmangel und unzureichendem Informationsangebot, getroffen, weshalb Aussagen zu hypothetischen wie auch zu realisierten Situationen nicht unbedingt ein exaktes Abbild der individuellen Bewertung darstellen.

Ohnehin ist in der Wissenschaft kaum erforscht, wie verlässlich hypothetische Fragen für Verhaltensprognosen sind, obschon sie oft eingesetzt werden, um Reaktionen auf veränderte Randbedingungen zu antizipieren. Die Beantwortung einer Frage wie „Würden Sie häufiger einen Ausflug unternehmen, wenn die Zugpreise niedriger wären?“ erfordert von den Probanden, dass sie „in der Interviewsituation die Kosten-Nutzen-Kalkulationen ihres Verhaltens unter anderen Bedingungen durchführen als in einer Routinesituation im Alltag“ (SCHNELL 2012: 98). Dies erfordert vom Befragten unter anderem die Fähigkeit, sich hypothetische Situationen vorstellen zu können und sich zukünftige andere Verhaltensweisen, deren mögliche Konsequenzen sowie die damit verbundenen Gefühle auszumalen. „Der zu leistende kognitive Aufwand für die Befragten ist beträchtlich. Dieser wird nicht immer zu leisten sein“ (SCHNELL 2012: 98). Wenn schon für einen durchschnittlichen Probanden angenommen werden muss, dass hypothetische Fragen ihn überfordern, gilt dies erst recht für sozial Benachteiligte. Für diese kommt nämlich erschwerend hinzu, dass sie aufgrund durchschnittlich schlechter Bildung kaum abstrahieren können (E7: 131-141) und ihnen Fragen jenseits bekannter Erfahrungen, zu denen sie sich keine konkrete Vorstellung machen können, große Schwierigkeiten bereiten (vgl. E2: 144-147, 180-185; E4: 442-452; E6: 246-250, 265-275, 280-289, 290ff; E7: 124-130, 207-225).

8.2.4 Wahrheitsgemäße Beantwortung der Fragen

Alle Experten waren überzeugt, dass sozial Benachteiligte, sofern sie Angaben bei Befragungen machen, nach bestem Wissen und Gewissen antworten (E1: 088-090; E5: 282-283). Zwar wurde von einem Experten gemutmaßt, dass sich manche vielleicht zufriedener darstellen als sie sind, zum Beispiel bei unangenehmen Fragen, wie der Frage danach, was im Leben erreicht wurde (E3: 210-224). Andere Experten glauben aber, dass nicht oder zumindest nicht häufiger falsche Angaben gemacht werden als von anderen Probanden auch (E5: 285; E7: 104-105). Ein Experte begründete seine Einschätzung mit den intellektuellen, kognitiven Einschränkungen seiner Klienten, die ein bewusstes Lügen oder wiederholen sozial erwünschter Antworten kaum zulassen. Aufgrund der hohen Beeinflussbarkeit könnten aber als wahr aufgefasste Antworten gegeben werden, die aber nicht richtig sind (E6: 182-193, 106-203).

8.3 Rückschlüsse für das Forschungsdesign

Die erste Herausforderung für das zu entwickelnde Forschungsdesign ist die Überwindung des Mangels an Kompetenzen und an Bereitschaft zur Partizipation an einer Erhebung von Mobilitätsbedürfnissen. Im folgenden Kapitel werden hierzu Möglichkeiten gesammelt, die sich in der Praxis bewähren könnten. Hinsichtlich der Probleme in der Identifikation von Benachteiligungen schützt das theoretische Fundament der vorangehenden Kapitel vor einem Großteil potentieller Fehler, die aus Unkenntnis

erwachsen. Schwer wiegt allerdings die Erkenntnis, dass eine Vielzahl von Informationen erhoben werden muss, um den komplexen Inhalten gerecht zu werden und keine Fehlschlüsse zu ziehen. Dass dies nicht auf die pragmatische Art gelingen kann, indem keine eigenen Daten ermittelt werden, sondern auf vorhandene Datensets zurückgegriffen wird, ist deutlich geworden. Da umfangreiche, langwierige Befragungen für die Zielgruppe der sozial Benachteiligten aber auch nicht im Rahmen ihrer Kompetenzen liegen, baut sich ein Spannungsfeld auf, dessen Überwindung Kreativität und einen hohen zeitlichen Aufwand erfordert.

Sowohl die Angst, sozial Benachteiligte seien grundsätzlich unzufrieden und würden in Befragungen nur negative Werte angeben, als auch die Befürchtung, sie würden häufiger als andere aus Scham ihre Situation beschönigen, scheinen nicht zutreffend. Ebenso wenig wie das Gegenteil, nämlich die Annahme, dass Zufriedenheitsmessungen immer zu hohen Zufriedenheitsniveaus führen, weil auch empirische Gegenbelege, etwa in den Wohlfahrtssurveys, gefunden wurden (GLATZER 1984c: 193). Die Adaption an schlechte Lebensbedingungen hingegen stellt die zweite große Herausforderung für das Forschungsdesign dar. Ihr kann nicht nur mit methodischen Überlegungen begegnet werden, sondern auch normative Entscheidungen müssen gefällt werden. Sollen allein die subjektiven Bewertungen der Befragten dazu dienen, einen Handlungsbedarf für Verkehrsplanung und Politik abzuleiten? Besteht denn die Notwendigkeit zu Veränderungen, wenn sich die Zielgruppe trotz allgemein als mangelhaft anerkannter Lebensumstände zufrieden schätzt?

In Abschnitt 3.7 wurden bereits normativen Festlegungen getroffen, die für diese Arbeit beide Fragen mit Nein beantworten lassen. Denn auch wenn das Individuum als Herr seiner Bedürfnisse gesehen wird, müssen eindeutig schlechte, stark vom Durchschnitt abweichende Zustände verändert werden. Eine verbesserte Mobilität resultiert in einem Anstieg an Angeboten und Chancen, die genutzt werden können oder, wenn nicht gewollt, auch nicht. Wenn aber mehr Mobilität zugleich mehr Verkehr bedeutet, ist die Grenze zwischen einem potentiell gesteigerten und einem tatsächlich verringerten Wohlbefinden oft fließend, weshalb bei Mobilitätsmaßnahmen immer eine sorgfältige Abwägung zwingend ist.

In jedem Fall steckt in der folgenden Erkenntnis gesellschaftlicher Zündstoff, welcher der Forschung zu Mobilität und Wohlbefinden bewusst sein muss, um nicht ungewollt politisch missbraucht zu werden: „[...] further increases in transport or accessibility will not necessarily enhance quality of life, and reductions in transport levels or accessibility may not necessarily reduce quality of life“ (DE GROOT/STEG 2008: 89)

Möglichkeiten, dem Problem der Adaption methodisch zu begegnen, finden sich im folgenden Kapitel. Aus den Ausführungen zur Bewertung hypothetischer Situationen wurde schon ersichtlich, dass dieser Zugang bei vielen Menschen der Zielgruppe aufgrund mangelnder Kompetenzen versperrt ist und daher allgemein nicht oder nur in einfachster Form gewählt werden sollte. Die wissenschaftliche Literatur jedenfalls empfiehlt, dass „der Schwerpunkt auf der Abfrage von aktuellem Verhalten sowie auf der Erhebung 'objektiver' Umgebungsbedingungen und Strukturen liegen [sollte]“ (SCHNELL 2012: 98).

9 Empfehlungen für ein Forschungsdesign

Die Vorarbeiten der vorangehenden Kapitel und ein Großteil der Aussagen der Experten münden hier zusammen in den Empfehlungen für ein Forschungsdesign zur Erhebung der Mobilitätsbedürfnisse sozial Benachteiligter. Grundsätzlich müssen objektive und subjektive Indikatoren erhoben werden, wobei letztere in dieser Arbeit und den folgenden Überlegungen einen höheren Stellenwert einnehmen. Bereits in den Kapiteln 5 und 6 ausgesprochene Empfehlungen werden an dieser Stelle nur nochmals aufgegriffen, falls sie vor dem Hintergrund der Erkenntnisse aus den Experteninterviews als nicht umsetzbar verworfen werden müssen.

Einleitend soll darauf hingewiesen werden, dass ein direktes Einbeziehen sozial Benachteiligter in die Messungen „aufgrund der sozialen Lage, Selbsteinschätzung und Ansprechbarkeit der Betroffenen oft problematisch und mit erheblichen Kosten und Aufwand verbunden [ist]“ (RUNGE 2006: 87). Außerdem soll nochmals klargestellt werden, dass nicht, wie in einigen Beispielstudien, danach gefragt werden soll, welche Menschengruppen von Mobilitätsarmut betroffen sind, gleichwohl Studien, die an derartigen Fragestellungen ausgerichtet sind, auch von den nachstehenden Empfehlungen profitieren können, wollen sie doch alle Bevölkerungsgruppen einbeziehen. Es wird vielmehr von einer spezifischen Zielgruppe ausgegangen, um dann für diese zu prüfen, ob sich ihre Einschränkungen auch auf den Bereich Mobilität beziehen oder gar von diesem verstärkt werden.

Dieses Kapitel gibt zunächst Empfehlungen allgemeinerer Art, die die beschriebenen spezifischen Herausforderungen der Zielgruppe adressieren. Im Anschluss daran werden Überlegungen zur Erhebung der Inhalte soziale Exklusion, Mobilitätsarmut und Wohlbefinden getroffen.

9.1 Definition des Untersuchungsgebietes

Wie die Vorüberlegungen gezeigt haben, sollte zur Erforschung von Mobilitätsbedürfnissen immer ein räumlich eingegrenzter Zugang gewählt werden, der nicht zu weitläufig definiert sein darf ohne sonst eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gefährden. Da das Maß einer ausreichenden Bedürfnisbefriedigung und Phänomene der Exklusion immer relational sind, bedarf es einer genauen Prüfung der angewendeten Vergleichsebenen.

Will man sein Forschungsvorhaben auf wahrscheinlich besonders benachteiligte Menschen konzentrieren und zu deren Identifizierung nicht allein auf subjektive Angaben vertrauen, die bei Mobilitätsarmut und sozialer Exklusion bekanntlich die Problemlage über- und unterschätzen können, bietet sich ein gekoppeltes Verfahren an.

Soll von vornherein sehr fokussiert vorgegangen werden, sodass möglichst nur Benachteiligte erfasst werden, die zugleich von sozialer Exklusion und Mobilitätsarmut betroffen sind, werden räumliche Einheiten ermittelt, in denen nicht nur besonders häufig sozial Benachteiligte wohnen, sondern darüber hinaus auch starke objektive Erreichbarkeitsprobleme antizipiert werden können.

Als Orientierung bieten sich das Accessibility Planning, das 2006 von der British Social Exclusion Unit und des British Department for Transport entwickelt wurde, an sowie die ergänzenden Vorschläge von RUNGE (2006) hierzu. Beiden Quellen folgend, wird in mehreren Stufen vorgegangen.⁶⁶

⁶⁶Ein solches mehrstufiges Untersuchungsverfahren, das qualitative und quantitative Methoden vereint, findet sich auch im Forschungsprojekt „Erhaltung von Mobilität im Alter“ unter Leitung von PIA FLASCHENTRÄGER und HEIDRUN MOLLENKOPF (2001) im Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ).

Zuerst werden Exklusion, und eventuell zusätzlich Erreichbarkeit, auf räumlicher Aggregatsebene gemessen. Hierzu werden für noch relativ großräumige Gebiete sozio-demographische und sozio-ökonomische Daten ausgewertet, die bekanntermaßen Indikatoren für soziale Exklusion sein können. Zusätzlich können die vorherrschenden Bedingungen der Erreichbarkeit ermittelt werden, indem das Accessibility Audit, das vorgestellte Verfahren von CURRIE/ DELBOSC (2009) oder entsprechende Verfahren durchgeführt werden. Die Überlagerung der gewonnenen Informationen durch Geoinformationssysteme lässt Karten mit räumlichen Einheiten entstehen, in denen nach objektiven Maßstäben Benachteiligungen wahrscheinlich sind. (RUNGE 2006: 95, 102)

Die zweite Stufe dient der Gewinnung detaillierter Informationen zum Forschungsgebiet, zu der mitunter strategische Partnerschaften zu lokalen Akteuren, wie Jobzentren und Begegnungsstätten, beitragen sollen. Methodisch wird eine Vielzahl von Vorgehensweisen vorgeschlagen, die miteinander kombiniert werden sollen: Analyse vorhandener lokaler Daten, Erreichbarkeitsprüfungen, Befragungen mit verschiedenen Gruppen von Anwohnern und Verkehrsnutzern (RUNGE 2006: 95, 102).

Bei dieser Vorauswahl der Untersuchungsgebiete muss man sich jedoch bewusst sein, dass „although these mapping exercises identify spatial and social clusters of those adversely affected by social exclusionary processes, they do little to detect more scattered manifestations which research has shown to be important“ (PRESTON/ RAJÉ 2007: 154, in Anlehnung an HINE/ GRIECO 2003). Außerdem wurde gezeigt, dass soziale Exklusion und Mobilitätsarmut vielfach nicht ins Auge springen und durch leicht quantifizierbare Indikatoren identifiziert werden können, weshalb unbedingt auch jene nicht offensichtlich benachteiligte räumliche Gebiete Gegenstand der Wissenschaft sein müssen.

9.2 Eingrenzung der Zielgruppe

Die Vielfalt der Eigenschaften und Lebenssituationen, aufgrund derer Menschen als exkludiert oder benachteiligt bezeichnet werden können, und die eine Erhebung von Bedürfnissen teilweise ganz unterschiedlich behindern können, legt eine stark differenzierende Bestimmung der Zielgruppe für ein Forschungsvorhaben nahe. Diese Arbeit beschreibt Empfehlungen, die Studien zu Mobilitätsbedürfnissen hoffentlich bei allen Benachteiligten gelingen lassen. Konzentriert man sich in seiner Forschung jedoch auf eine der vielen Risikogruppen, kann man Datenerhebungen spezifischer gestalten, wodurch zum Beispiel der Umfang einer Befragung abnehmen kann, der so knapp wie nur möglich ausfallen muss.

Als Befragungsebene bietet sich bei zahlreichen Fragen die Ebene von Haushalten an. „Dies beruht auf der Überlegung, dass eine Person in einem wirtschaftlichen und sozialen Haushaltskontext eingebunden ist, von dem ihr Handeln nicht losgelöst betrachtet werden kann“ (BMVBS 2012: 10). Auch aus den Studienergebnissen aus Abschnitt 6.2 lässt sich dies ableiten, wo sich die Bedeutung von Haushaltsmitgliedern, insbesondere von Kindern, für die Einordnung von Notwendigkeiten und Präferenzen hinsichtlich der Erreichbarkeit gezeigt hat. Messungen zur Lebensqualität hingegen müssen auf das Individuum bezogen werden.

Unter den Überlegungen zu dynamischen Messungen von Mobilitätsbedürfnissen in Abschnitt 5.2.5 fallen zwar prospektive Methoden aus, dennoch kann das Hindernis der Adaption auch damit reduziert werden, indem, wie bei den Vorschlägen zu retrospektiven Methoden und zu Panel-Designs beschrieben, als Zielgruppe Menschen gewählt werden, die erst seit kurzem und durch eine einschneidende

Veränderung als benachteiligt gelten. Zwar bedeutet es einen höheren Aufwand, genau diese Personengruppen zu identifizieren und auch der Aufwand der Durchführung ist bei einem Panel-Design hoch. Inhaltlich könnte so allerdings viel gewonnen werden.

9.3 Erhebungsmodus und Befragungsform

Wegen der eingeschränkten Kompetenzen und Bereitschaft zur Teilhabe der Zielgruppe ist ein kreatives, ganz der Zielgruppe angepasstes methodisches Vorgehen notwendig. Gängige Verfahren oder Erhebungsmodi für Befragungen sind nach RAINER SCHNELL (2012) und ARMIN SCHOLL (2009) persönliche Interviews („Face-to-Face“-Befragungen), postalische und telefonische Befragungen, computergestützte Verfahren sowie Onlinebefragungen (Web-Surveys). Anhand der Erkenntnisse aus Kapitel 8 und der folgenden Anforderungen und Empfehlungen werden Vorschläge für den Modus und die Befragungsform des Forschungsdesigns ausgesprochen.

9.3.1 Allgemeine Anforderungen und Empfehlungen

Eine Befragung unter sozial Benachteiligten sollte knapp gehalten werden. Dies betrifft sowohl den zeitlichen Rahmen, der 30 Minuten nicht überschreiten sollte, als auch, sofern ein solcher zum Einsatz kommt, den Umfang eines Fragebogens, welcher nicht mehr als zwei A4 Seiten ausmachen sollte (E1: 091-095; E6: 295-297; E7: 192-194).

Die Teilnahme an einer Erhebung muss sich so einfach wie möglich gestalten. Dies bedeutet, dass mit leichter Sprache, vielen Bildern, ob echten oder Metaphern, schnell verständlichen Modellen, Inhalten und Bewertungssystem gearbeitet werden muss (E4: 287-291; E7: 124-130). Es sollte nicht zwischen mehr als zwei oder drei verschiedenen Frage- und Antwortmodellen gewechselt werden, weil mit jedem ein eigener neuer Lernvorgang verbunden ist, der die Befragten überfordern kann (E1: 148-158). Viele Vorgaben erleichtern die Beantwortung, sodass auch Fragen zu Gefühlen möglich sein können (E5: 453f).

Wie bei den meisten Forschungsvorhaben üblich, muss die Anonymität der Befragten in den Ergebnissen gewährleistet sein (E1: 093-094), auch um keine Scheu vor persönlichen Angaben aufkommen zu lassen. Fragen zu Themen der Mobilität und Verkehr sind insgesamt jedoch eher nicht so intim, als dass mit einer großen Hemmschwelle gerechnet werden müsste (E6: 227-228). Allerdings sollte man die Befragten doch darauf hinweisen, dass sie nicht unbedingt alle Fragen beantworten müssen, sondern gegebenenfalls einige übersprungen werden können, wenn keine Angaben gemacht werden wollen oder können (E7: 226-235).

Neben den Aussagen der Experten können Überlegungen zu potentiellen Hindernissen und Lösungsstrategien herangezogen werden, die SCHOLL (2012) zur Befragung von speziellen Populationen macht. Die Beschreibung der Zielgruppe durch die Experten legt nahe, dass Empfehlungen zur Befragung von Kindern, älteren Menschen und Ausländern auf die Zielgruppe der sozial Benachteiligten übertragen werden können, zumal die beiden letztgenannten Bevölkerungsgruppen zu den Risikogruppen sozialer Benachteiligung zählen.

Bei sozial Benachteiligten scheinen vielfach wie bei **Kindern** „alltägliche Normen und Routinen eine noch viel größere Rolle [zu spielen] als bei Erwachsenen“ (SCHOLL 2012: 235). Auch die Aufmerksamkeit unterliegt bei beiden Zielgruppen großen Schwankungen, ebenso wie Antworten stark

von momentanen Eindrücken abhängig sein können. Darüber hinaus sind Transferleistungen und Abstraktionen prinzipiell problematisch, während die Gefahr der Verfälschung durch sozial erwünschte Antworten geringer ist. Standardisierte Fragebögen können für Kinder eingesetzt werden, wenngleich Tiefen- oder narrative Interviews zu bevorzugen sind. In jedem Fall muss man sich als Interviewer und in der Erstellung eines Fragebogens in die Lebenswelt der Zielgruppe hineindenken. Als Einstieg wird ein Gruppeninterview empfohlen, das den Teilnehmern „Schutz vor der isolierten Befragungssituation“ (SCHOLL 2012: 235) gewährt und bei dem der Fragesteller Akzeptanz für die Antworten signalisieren und keinesfalls Suggestivfragen stellen sollte. (SCHOLL 2012: 235)

Wie und ob der Vorschlag, die für die Befragung von Kindern eingesetzten Instrumente abwechslungsreich, etwa mit Bebilderungen, zu gestalten (SCHOLL 2012: 235), umgesetzt werden soll, ist nicht leicht zu beantworten. Freilich wurde zur Verwendung von Bildern und bildhafter Sprache geraten. Vor zu viel Variation aber wurde weitgehend gewarnt, weil so Überforderungen auftreten können. Trotzdem wurde auch von einem Experten angemerkt, dass bei zu starker Monotonie, etwa in Form einer langen, ununterbrochene Reihe von Fragen, die Aufmerksamkeit verlorengehen würde (E7: 269-278). Das beste Gleichgewicht aus Abwechslung und Einheitlichkeit kann wohl nur im konkreten Einsatz eines Fragebogens im Rahmen eines Pretests gefunden werden.

Für eine standardisierte Befragung **älterer Menschen** wird empfohlen, die Befragungsdauer kurz zu halten, vor der Erhebung mit den Probanden in Kontakt zu treten, um Vertrauen aufzubauen und im Falle der Verweigerung der Teilnahme durch besondere Bemühungen zur Anpassung der Befragung die Kooperationsbereitschaft und die Validität der Antworten zu erhöhen (SCHOLL 2012: 237).

Bei **Ausländern** kann eine Befragung behindert werden durch sprachliche Barrieren sowie durch die Angst davor, bei der Befragung könne es sich, wie vielleicht im Heimatland erfahren, um ein bürokratisches Kontrollinstrument handeln. Auch für diese Zielgruppe sind vertrauensbildende Maßnahmen notwendig, wie etwa durch den Einsatz von Interviewern, die der gleichen Ethnie angehören, was auch das Sprachproblem lösen kann (SCHOLL 2012: 237).

9.3.2 Empfohlener Erhebungsmodus

Die Probleme der fehlenden Kompetenzen und der mangelnden Bereitschaft zur Teilnahme an Befragungen können laut der Mehrzahl der Experten im Hinblick auf den Erhebungsmodus am besten überwunden werden, indem persönliche Interviews durchgeführt werden.

Face-to-Face Befragungen können auf unterschiedlichste Weise vorgenommen werden. Die Gelingchancen für spontane Befragungen in der Öffentlichkeit, etwa an zentralen Orten im Untersuchungsgebiet, werden von den Experten als gering eingeschätzt. Diese Vorgehensweise wirkt leicht dubios und zur Überwindung der Hemmschwelle muss genau über das Forschungsvorhaben, insbesondere die Verwendung und Anonymität der Daten informierte werden. Darüber hinaus sind je nach Charakter nicht alle gleichermaßen offen, im Gegenteil wollen manche sozial Benachteiligte nicht angesprochen werden, fürchten Stigmatisierung oder sind nur wenig spontan (E1: 111f; E2: 158-163; E5: 312-319).

Auch die Absicht, Befragungen bei den Probanden zu Hause durchzuführen, wird wohl nicht gelingen, weil viele Fremden misstrauen und sie nicht in ihre Wohnung lassen wollen. Außerdem bedeutet es einen zeitlichen und organisatorischen Aufwand, den viele nicht aufbringen wollen, außer vielleicht ältere, einsame Menschen, die sich über einen Besuch freuen (E7: 156-172, 241-248).

Laut den Experten ist es am vielversprechendsten, wenn Befragungen in einer sozialen Einrichtung

stattfinden, die von der Zielgruppe – freiwillig oder auf Anweisung von Ämtern – häufig besucht wird und zu deren Kontaktpersonen ein Vertrauensverhältnis existiert.⁶⁷ Im Zusammenhang mit einer positiv besetzten Aktivität, wie etwa einem gemeinsamen Frühstück, kann der Interviewer sich und sein Vorhaben vorstellen, den Zweck seiner Arbeit erläutern und vom potentiellen eigenen Nutzen überzeugen. Dadurch entstehen ein persönliches Verhältnis und Vertrauen und weil die Betreuer zusätzlich dafür bürgen, dass keine schlechten Absichten mit der Befragung verbunden sind, ist es wahrscheinlich, dass sozial Benachteiligte gerne bei einer Studie mitwirken (E3: 181-207; E5: 320-330; E6: 227-236; E7: 196-206). Wichtig ist außerdem, Befragungen auf interessante Art und Weise anzukündigen und nicht durch möglicherweise komplizierte oder peinliche Titel abzuschrecken (E7: 338-351).

Die Anwesenheit eines Interviewers empfiehlt sich weiterhin aus den folgenden Gründen. Er kann für Rückfragen zur Verfügung stehen (E1: 116; E3: 241-243) und durch eine erklärende Einführung und Anleitung für einen verbindlichen Rahmen sorgen. Im Vergleich dazu würden zum individuellen Ausfüllen im eigenen Zuhause ausgegebene Fragebögen⁶⁸ relativ sicher verlorengehen (E6: 217-225). Eine Befragung sollte auch deshalb persönlich begleitet sein, weil die Verwendung von stark vereinfachten, anschaulichen, bunt gestalteten Mitteln gegebenenfalls dazu führen kann, dass die Probanden sich nicht ernst genommen fühlen und Angst haben, sich lächerlich zu machen. Ein Interviewer, der den Teilnehmern vermitteln kann, dass ein einfacher Fragebogen genauso viel wert ist, wie ein seriös gestalteter, und beim Ausfüllen mehr Spaß bereitet, kann Hemmungen und Bedenken nehmen, die sonst eine Verweigerung auslösen können (E7: 299-322). Des Weiteren können Barrieren abgebaut werden, wenn die Ansprechpersonen für Befragungen aus benachbarten oder ähnlichen Gebieten stammen und der gleichen ethnischen Gruppe angehören wie die Zielgruppe oder zumindest gute Kenntnisse der Sprache und kulturellen Eigenheiten der Probanden haben, um „auf Augenhöhe“ zu kommunizieren (vgl. CLIFTON 2003: 12; RUNGE 2006: 98).

Auf monetäre oder materielle Anreize, die über einen symbolischen Wert hinausgehen, sollte verzichtet werden, weil die Gefahr der Unseriosität und vermeintlich erwünschter Antworten besteht (E2: 164-173; E6: 241-245; E7: 173-183). Viel wichtiger ist es, die Zielgruppe davon zu überzeugen, dass ihre Meinung geschätzt und anerkannt wird. Sie sollten das Gefühl bekommen, durch ihren Einsatz das eigene Leben und die Gesellschaft im Allgemeinen vielleicht etwas zu verbessern (E1: 182-190; E4: 337). Dies gelingt am ehesten durch Transparenz, viele Informationen über das Forschungsvorhaben und, falls gewünscht, eine Rückmeldung zu den Ergebnissen der Befragungen (E3: 176-191, 227-235; E7: 184-191). Kleinere, zum Thema Mobilität passende Geschenke wie Freifahrten oder Werbegeschenke der Verkehrsverbünde sowie ein Gewinnspiel mit Zelt und Tombola stellen dann noch zusätzliche Möglichkeiten für Anreize dar (E4: 331-336; E6: 237-240).

Indem der Zugang zu benachteiligten Bevölkerungsgruppen über soziale Einrichtungen gesucht wird, kann mit relativ großer Gewissheit davon ausgegangen werden, dass tatsächlich die Zielgruppe erreicht wird. Dies trifft insbesondere auf soziale Einrichtungen zu, deren Klienten vom Sozial- oder Arbeitsamt zur Teilnahme an Maßnahmen angehalten werden.

⁶⁷Gute Erfahrungen mit einem solchen Vorgehen haben auch die SOCIAL EXCLUSION UNIT (2003) und CURRIE/DELBOSC (2011a) gemacht, wobei letztere die Einrichtungen nur als Kontaktvermittler genutzt und die Befragungen dann telefonisch durchgeführt haben. Siehe hierzu auch Fußnote 63.

⁶⁸Da beinahe alle Beispielstudien standardisierte Fragebögen als Befragungsform wählen, wurden den Experten im Interview vor allem diesbezüglich Fragen gestellt, weshalb sich die Antworten entsprechend auch stark auf Befragungen auf Grundlage von Fragebögen beziehen. Eine Abwägung verschiedener Befragungsformen erfolgt im nachfolgenden Abschnitt.

Durch freiwillig besuchte Einrichtungen hingegen sind nicht alle Menschen, die als sozial benachteiligt gelten können, für eine Befragung zu erreichen. Es kostet die meisten Überwindung, von sich aus ein Hilfsangebot anzunehmen, weil dies oft als gesellschaftliches Stigma wahrgenommen wird (E3: 068-076). Allgemein besuchen Menschen mit gutem sozialen Netz eher selten Veranstaltungsangebote, sondern nutzen, wenn überhaupt, nur das Beratungsangebot, sofern spezifische Probleme auftreten (E3: 057-067). Auch Menschen, die sich aufgegeben und keine Ziele mehr für sich haben, besuchen keine freiwilligen sozialen Einrichtungen (E3: 068-076). Sie sind, zum Beispiel im Falle von Obdachlosigkeit, auch nicht über Einrichtungen zu erreichen, von deren Besuch die Zahlung von Sozialleistungen abhängt. Ebenso wenig sind Menschen, die ihre Existenz allein behaupten müssen und denen aufgrund multipler Verpflichtungen keine Zeit bleibt, nach Unterstützung zu suchen, wie etwa Alleinerziehende oder Geringverdiener mit mehreren Anstellungen, in Begegnungsstätten sozialer Träger anzutreffen.

Bei den anderen drei Erhebungsmodi können die aufgeführten Hindernisse und Eigenschaften nicht im erforderlichen Maß adressiert werden. Wenn ein verbindlicher Rahmen, Vertrauen und ein Ansprechpartner für Rückfragen fehlen, landet ein Brief leicht im Abfalleimer, werden ein Anruf oder eine E-Mail schnell weg geklickt. Zwar wurde positiv angemerkt, dass die Teilnehmer einen zugeschickten Fragebogen in Ruhe bearbeiten können (E1: 107f), was auch auf Internetbefragungen zutrifft. Die meisten Experten rechnen jedoch damit, dass die Fragen nicht beantwortet werden, lediglich wenn ein frankierter Rückumschlag integriert wird, besteht eine geringe Chance auf eine Antwort (E1: 104-110; E2: 154-157; E5: 320-330; E7: 171-172).

Ein großer Teil jener Studien, für die festgestellt wurde, dass sozial Benachteiligte kaum vertreten sind, wird per Post versendet oder es wird ein Erstkontakt auf postalischem Weg gesucht. Dergestalt kann kaum auf die gezeigten Hindernisse eingegangen werden, weshalb von diesem Vorgehen abgeraten wird.

9.3.3 Vorschlag für ein abgestuftes Verfahren

Zur Lösung des beschriebenen Spannungsfeldes – der Notwendigkeit zur Erhebung vieler Informationen einerseits und der Erfordernis, Befragungen mit sozial Benachteiligten möglichst kurz zu halten – muss in jedem Fall vom Vorgehen ähnlich ausgelegter Studien abgewichen werden, da diese eine sehr hohe durchschnittliche Bearbeitungsdauer verzeichneten, zum Beispiel 90 Minuten bei CURRIE/ DELBOSC (2011a) und 75 Minuten beim Projekt FRAME (KÄSER/ LUBECKI 2006: 33).

Die Erprobung der Bearbeitungsdauer des Fragebogens an der jeweiligen Zielgruppe durch einen Pretest ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für ein Gelingen. Zum einen aufgrund des großen Einflusses, den die Dauer der Befragung auf die Machbarkeit der Erhebung für die Teilnehmer haben kann. Zum anderen, weil die zu erwartenden großen Schwankungen in den Kompetenzen der unterschiedlichen benachteiligten Gruppen auch in Schwankungen der Schnelligkeit münden, mit der ein Fragebogen beantwortet werden kann. Je nachdem welche Zielgruppe konkret gewählt wird und wie gut die Fragen beantwortet werden, kann ein Fragebogen mehr oder weniger Fragen enthalten. Eine vollständige Vergleichbarkeit der Ergebnisse aus unterschiedlichen Risikogruppen und in unterschiedlichen räumlichen Kontexten ist ohnehin nicht zu erreichen, weshalb die Anpassung an die Probanden schwerer wiegt als eine vermeintliche Vergleichbarkeit durch identische Fragebögen.

Der folgende Verfahrensvorschlag könnte erfolgreich sein und sollte einem Probelauf unterzogen wer-

den. Zum Kennenlernen, zur Einführung der Zielgruppe in die Thematik der Studie und zur Erklärung der geplanten Vorgehensweise sollte ein eigener Termin vorgesehen werden, in der sich der Interviewer, der die Befragung durchführen wird, in möglichst entspannter Atmosphäre, am besten im Rahmen einer regelmäßig stattfindenden Aktivität, einer kleineren Gruppe anschließt. Dieser Besuch eines Fremden sollte den Teilnehmern zuvor angekündigt werden.

Die eigentliche Befragung sollte in mehrere thematische Einheiten untergliedert werden, für die jeweils ein Fragebogen erstellt wird, dessen Bearbeitung nicht länger als 30 Minuten beansprucht, bestenfalls weniger. Im Abstand von einer Woche oder orientiert am Veranstaltungsplan der jeweiligen sozialen Einrichtung werden die gleichen Probanden zur Beantwortung eines Fragebogens aufgefordert. Je nach Umfang der Themen, die erfragt werden sollen und in Abhängigkeit der Anzahl von Fragen, die pro Fragebogen als zumutbar erachtet werden, können wohl zwei bis drei Befragungen vorgenommen werden.

Da die Gefahr groß ist, dass die Bereitschaft zur Teilnahme nach dem Ausfüllen von einem Fragebogen abnimmt, müssen die zu erhebenden Themen mit Prioritäten versehen werden, sodass die wichtigsten zuerst erhoben werden. Ferner sollten die Fragebögen jeweils nicht thematisch einseitig etwa auf die Messung sozialer Exklusion zugeschnitten werden, sondern eine Themenmischung erscheint ratsam, um nicht bei einem Ausfall eines Probanden nach einer oder zwei Befragungen einige Aspekte gar nicht beleuchtet zu haben. Bei der ersten Befragung muss ganz besondere Achtung darauf gelegt werden, die Teilnehmer nicht zu verschrecken, weshalb dieser Teil die einfachsten Fragen enthalten und schnell zu bearbeiten sein sollte.

Offensichtlich verlangt dieses Vorgehen den Teilnehmern einen hohen Zeitaufwand ab und bedeutet einen starken Einschnitt in die Abläufe der sozialen Einrichtungen. Für die Umsetzung ist somit sowohl von der Zielgruppe als auch von den Verantwortlichen der Einrichtungen ein weitreichendes Entgegenkommen notwendig. Hierzu bedarf es der schon beschriebenen umfassenden Aufklärung über die Ziele und Hintergründe der Forschung, bei den Probanden zumindest bis zu dem Maß, ab dem man eine Beeinflussung der Ergebnisse befürchten muss. Offenheit darüber, dass die Studienergebnisse eventuell auch zu keiner Verbesserung der Lage führen können, muss unbedingt erfüllt werden.

Ein angepasstes Anreizsystem kann zusätzlich die Bereitschaft zur Teilnahme erhöhen. So könnte jeder Erhebungstermin mit einem kostenlosen Essen oder ähnlichem verbunden sein. Denkbar ist auch, dass eine besondere Belohnung in Aussicht gestellt wird, wenn man an allen Einheiten teilnimmt.

9.3.4 Empfehlungen zur Befragungsform

Unter den drei typischen Befragungsformen, derer man sich in persönlichen Befragungen meist bedient – dem narrativen Interview mit dem geringsten Grad der Strukturierung,⁶⁹ dem Leitfadeninterview⁷⁰, auf dem Kontinuum in einer Mittelposition und der standardisierten Befragung, welche vollständig

⁶⁹Narrative Interviews sind die offenste Form von Befragungen, die weder einen Fragebogen noch einen Leitfaden zugrundelegt. Der Interviewer gibt im besten Fall lediglich einleitend eine Themenstellung vor und versucht in nichtdirektiver Weise einen Erzählfluss zu erzeugen (DIEKMANN 2013: 540f; ESSER/ HILL/ SCHNELL 2013: 379). „Wichtigstes Ziel dieses Vorgehens ist nämlich nicht mehr die Schaffung von Vergleichbarkeit oder die Herstellung einer Systematik in Bezug auf vom Forscher vorgegebene Variablen und noch viel weniger die Überprüfung von Hypothesen, sondern das Verstehen von Sichtweisen und Handlungsweisen von Personen und deren Erklärung aus sozialen Bedingungen durch Anregung einer sukzessiv retrospektiven Erfahrungsaufbereitung durch den Befragten“ (ESSER/ HILL/ SCHNELL 2013: 379).

⁷⁰Umfassende Ausführungen zum Leitfadeninterview finden sich unter Abschnitt 7.1.5.

strukturiert ist – entspricht wohl die standardisierte Befragung am ehesten den Anforderungen. Narrative Interviews, gleichwohl sie laut einem Experten wohl die besten Informationen liefern würden (E6: 204-210), wären mit zu großem Aufwand verbunden, um sie in größerem Rahmen an zahlreichen Probanden durchzuführen. Denn sozial Benachteiligte tun sich, wie gezeigt, häufig sehr schwer damit, Bedürfnisse und Probleme von sich aus zu äußern. Für ein offenes, freies Erzählen müsste zum Gesprächspartner ein gutes Vertrauensverhältnis bestehen und der Interviewer benötigt viel Einfühlungsvermögen sowie Geschick zur Interpretation des Erzählten.

Bei einem Leitfadeninterview, das auf einem Leitfaden mit offenen Fragen aufbaut, dürften zugleich die Probleme von narrativen Interviews sowie die Schwierigkeiten offener Fragen, die unter Abschnitt 9.5 behandelt werden, anfallen. Mit einem sehr einfach gestalteten, standardisierten Fragebogen kann man der Zielgruppe und ihren begrenzten Kompetenzen wohl am besten entgegenkommen. Außerdem können mit diesem Vorgehen in relativ kurzer Zeit viele Menschen befragt werden.

Mit der Entscheidung für stark strukturierte Befragungen wird ein quantitatives Verfahren gewählt, im Gegensatz zu den qualitativen Befragungsmethoden der narrativen und Leitfadeninterviews (vgl. DIEKMANN 2013: 438). Für eine der wesentlichen Zielsetzungen dieser Arbeit – die subjektiven Bewertungen und Einschätzungen sozial Benachteiligter auf ihre Mobilität zu ermitteln – fällt man damit eigentlich eine der sozialwissenschaftlichen Theorie gegenläufige Entscheidung, denn gerade qualitative Methoden sind dazu gedacht, die Meinungen der Befragten aufzunehmen. Auch den Auffassungen von DAUBITZ (2013) über die beste Herangehensweise zur Bestimmung unerfüllter Mobilität läuft dieses Verfahren entgegen: „Die Fragen nach dem Stellenwert von Mobilität oder danach, wie Einkommensarme ihre Mobilität organisieren bzw. welche Konsequenzen unterdrückte Wege haben, können am besten durch Interviews im qualitativen Forschungsstil erhoben werden“ (DAUBITZ 2013: 117).

Da qualitative Forschungsansätze genutzt werden können, um „am Menschen und am Gegenstand orientiert das methodische Vorgehen immer weiter zu entwickeln und zu modifizieren“ (DAUBITZ 2013: 117f), können narrative Interviews als Teilschritt eines Pretests eingesetzt werden, was in Abschnitt 9.7 weiter beschrieben ist.

9.4 Reise- und Aktivitätstagebücher

Tagebücher sollen, aufgrund ihrer wichtigen Bedeutung für die Verkehrswissenschaften als Reise- und Aktivitätstagebücher, als mögliches Erhebungsinstrument für Mobilitätsbedürfnisse sozial Benachteiligter besondere Berücksichtigung erfahren.

9.4.1 Die Day-Reconstruction-Method und das Problem der Adaption

Objektive Lebensumstände sind laut KAHNEMAN ET AL. (2004a) für die Bewertung von Zufriedenheit nur dann ausschlaggebend, wenn in relativ kurzem zeitlichen Abstand zum Bewertungszeitpunkt eine Veränderung der Lebensumstände stattgefunden hat. Denn dann vergleichen Probanden ihre Situation häufig noch mit alten Standards.⁷¹ (KAHNEMAN ET AL. 2004a: 1776ff)

Der Einfluss der objektiven Lebensbedingungen auf die Einschätzung aktueller affektiver Erfahrungen ist laut KAHNEMAN ET AL. noch geringer als auf die Bewertung von allgemeiner Zufriedenheit, denn

⁷¹Vergleiche hierzu auch die Inhalte von Abschnitt 5.2.5 auf Basis der Ausführungen von WILKE (2013).

„thoughts of one's circumstances are much more likely to come to mind when answering questions about one's life than in the routine course of experience. Affective experience as assessed by the DRM is less dependent on comparison standards than is evaluative judgement as assessed by global satisfaction questions“ (KAHNEMAN ET AL. 2004a: 1779).

Aufgrund dieser Einschätzung und auch der in den Abschnitten 5.3.2 und 5.4.3 genannten Vorteile verspricht die DRM Abhilfe für das Befragungshindernis der Adaption, weshalb sie als Beispiel in die Expertenbefragung integriert wurde.

9.4.2 Einschätzungen und Empfehlungen der Experten zu Tagebuch-Methoden

Ausgangspunkt zur Auseinandersetzung mit dieser methodischen Vorgehensweise im Interview war ein ins Deutsche übersetztes Aktivitäten-Tagebuch basierend auf der DRM, welches einer Studie (KAHNEMANN ET AL. 2004b) entnommen und den Experten vorab gesendet worden war. Gleichwohl diese sich in vielen ihrer Antworten entsprechend auf Aspekte der DRM bezogen, können zahlreiche Bemerkungen auf Tagebuch-Methoden im Allgemeinen übertragen werden.

Generell zeigten sich die Experten in Bezug auf die Erhebung von Aktivitäten und vom Mobilitätsverhalten sozial Benachteiligter mithilfe eines Tagebuchs sehr skeptisch. Einigkeit bestand bei allen sieben Experten, dass ein Tagebuch, gleich ob unvorbereitet und retrospektiv ausgefüllt oder mit Einweisung an einem Folgetag, eine große Herausforderung für die verschiedenen Gruppen sozial Benachteiligter darstellt. Nichtsdestotrotz sahen einige Experten durchaus wichtige Vorteile und fanden zahlreiche Empfehlungen zur Erleichterung.

Gegen Aktivitätstagebücher spricht vor allem, dass sie überfordernd und sehr kompliziert sind sowie die Aufgabenstellung von den Teilnehmern wohl nicht verstanden werden würde (E1: 164f; E2: 202f; E6: 298-301). Neben mangelnden Lesekompetenzen stellen die Probleme im Schreiben und selbständigen Formulieren ein weiteres, schwer überwindbares Hindernis dar (E3: 288-300; E4: 409-417; E5: 418-423). Die von KAHNEMAN ET AL. (2004a) gemessene durchschnittliche Bearbeitungsdauer von 45 bis 75 Minuten eines rückwirkenden Tagebuchs, das am Stück ausgefüllt wird, sind viel zu lang für sozial Benachteiligte, von denen sich viele nur sehr schlecht konzentrieren können. Mehr als 30 Minuten sollte das Ausfüllen nicht dauern (E2: 202-203; E6: 295-297). Die Bereitschaft, so viel Zeit und Energie für eine derartige Studie aufzuwenden, wird als sehr gering eingeschätzt (E5: 376-392; E7: 289-293).

Aus diesen Gründen können Aktivitäten-Tagebücher nur dann gelingen, wenn kein offenes Tagebuch ausgefüllt werden muss, sondern möglichst viele Vorgaben vorhanden sind, zum Beispiel in Tabellenform, mit Zeiteinteilung, Kästchen zum Ankreuzen und vielen Beispielaktivitäten (E3: 301-306; E4: 402-409; E6: 302-310). Möglicherweise würde eine computergestützte Beantwortung eine Erleichterung gegenüber handschriftlichem Ausfüllen bedeuten (E3: 288-300) oder der Einsatz einer mobilen App, in die von unterwegs direkt während, im Vorfeld oder nach einer Aktivität oder Fahrt Daten eingegeben werden können (E4: 393-401). Außerdem müssen die Teilnehmer intensiv begleitet, eingehend in die Aufgabenstellung eingewiesen und gegebenenfalls beim Ausfüllen unterstützt werden (E1: 177-181; E3: 279-287).

Aktivitätstagebücher, die zum vorangehenden Tag auszufüllen sind, können für die Befragten ein Problem darstellen, weil sie sich nicht unbedingt an alles vom Vortag erinnern können. Zum Beispiel sind für viele die Tage sehr gleichförmig, weshalb diese in der Erinnerung ineinander übergehen und die Angaben verschwimmen können (E1: 164-170; E3: 307-317; E6: 311-323). Im Gegensatz dazu

könnten, unter den genannten erleichterten Umständen, Tagebuch-Methoden gelingen, wenn sich die Aufgabenstellung auf die Aktivitäten und die Mobilität des aktuellen Tages abzielt (E1: 171-175; E3: 307-309). Die Angaben dürften also nicht rückwirkend, sondern müssten in unmittelbarem zeitlichen Kontext der Handlung gemacht werden können. So könnten wohl eher wahrheitsgetreuere Angaben gewonnen werden (E3: 307-317; E6: 311-323) und die Bearbeitungsdauer kann sich in mehrere, kurze Abschnitte von jeweils nicht mehr als fünf Minuten aufspalten.

Jedoch besteht das Risiko, wenn die Aufgabenstellung für den Folgetag formuliert wird, dass sie von den Probanden vergessen oder die Wahrnehmungen durch die Sensibilisierung verändert wird (E6: 311-323). Die Gefahr einer Verzerrung durch die Methode liegt allerdings immer vor und zwei der Experten hegten starke Zweifel, dass die kurzfristige, recht spontan gestellte Aufgabe eine Verhaltensänderung oder angepasste Wahrnehmung verursachen würde (E1: 176; E3: 318-319).

Können diese Hindernisse und Mängel berücksichtigt werden, stellen Erhebungen mittels Aktivitätstagebüchern eine potentiell gute Lösung dar, weil sie den Beteiligten eine genaue Szene vor Augen führen und nicht abstrakte, allgemeingültige Urteile oder Angaben verlangt werden (E3: 279-287; E6: 302-310). Ohne einen überzeugenden Anreiz oder das Vorhandensein eines starken Interesse am eigenen Alltag wird der Aufwand aber wohl nur von wenigen geleistet werden (E4: 393-403; E7: 289-293). Dieser Experteneinschätzung findet sich auch in verschiedenen wissenschaftlichen Quellen⁷² und in folgendem Zitat:

„It is well known, that persons who are less mobile or who feel themselves at a disadvantage, e.g. the unemployed or those on low income, are more reluctant to participate in travel diary exercises (see RICHARDSON ET AL., 1995). A dedicated long-duration survey would therefore need to be especially engaged in their recruitment and later on-going motivation and support“ (AXHAUSEN/ SCHÖNFELDER 2003: 285).⁷³

9.4.3 Weitere Empfehlungen zu Tagebüchern

Nicht nur der hohe zeitliche Aufwand der DRM für die Befragten und die Schwierigkeiten beim Erinnern, sondern auch die umfangreiche Aufgabenstellung, bei der die Bewertung von Gefühlen einen zentralen Stellenwert einnimmt, schränken die Brauchbarkeit dieser Methode für Studien mit sozial Benachteiligten ein. Denn die häufig vorkommenden Probleme bei der Einschätzung von Gefühlen und die Möglichkeit, dass eine Verweigerungshaltung eingenommen wird, weil der Zusammenhang zwischen Mobilität und den Fragen nach Gefühlslagen nicht offensichtlich ist, stellen große Hindernisse dar. So scheidet die DRM trotz ihrer möglichen Vorzüge als Methode für das Forschungsdesign aus.

Gängige Formen von Mobilitäts- und Aktivitätstagebüchern können als Instrument zwar getestet werden, dienen dann allerdings nur noch der Erhebung von objektiven Daten zum Verkehrsverhalten, wie der Wegehäufigkeit, dem Modal-Split und Wegedauern. Eine Möglichkeit zur Überwindung des Problems der Adaption sind diese Tagebücher wohl nicht.

Im Hinblick auf die Frage, ob Tagebuch-Methoden nur für einen Tag oder für eine ganz Woche erhoben werden sollen, ist es ratsam, die Probanden nicht zu überfordern und nur einen Tag zu wählen.

⁷²Zum Beispiel bei KELLY CLIFTON 2003: 12, die sich auch auf COLMAN/ DOWLING 1995 und SEN ET AL. 1995 bezieht.

⁷³Aufgrund der Zitation wird RICHARDSON ET AL. im Literaturverzeichnis auch unter dieser Bezeichnung geführt, auch wenn in alphabetischer Reihenfolge die Aufzählung der Autoren eigentlich mit AMPT beginnen müsste.

Gleichwohl kann es sein, dass die Aufgabenstellung erst nach mehrfachem Erklären verstanden wird und eine Wiederholung daher nötig ist.

In Bezug auf die Aussagekraft der Ergebnisse ein- oder mehrtägiger Tagebuch-Daten besteht innerhalb der Verkehrswissenschaften ein Dissens,⁷⁴ der an dieser Stelle nicht näher behandelt werden soll.

Mit Sicherheit sollte ein Reise- oder Aktivitätstagebuch nur ein ergänzendes Mittel der Befragung darstellen, weil es für die interessierende Fragestellung nur einen Bruchteil der notwendigen Informationen liefert. Darüber hinaus ist die Wahrscheinlichkeit auf Erfolg nicht allzu groß und die Anwendung an starke Restriktionen gebunden. Innerhalb des Forschungsdesigns können Tagebuch-Methoden den Studienteilnehmern als mögliche Zusatzaufgabe angeboten werden.

Die konkrete Ausgestaltung kann sich an gängigen Verfahren orientieren, wie den Tagebüchern aus MiD und dem Mobilitätspanel. Auch aus der ESM und der EMA können hilfreiche Ansätze gewonnen werden. Außerdem gibt es Reise- und Aktivitätstagebücher, die bei speziellen Gruppen sozial Benachteiligter eingesetzt wurden und die auf eine Übertragbarkeit geprüft werden sollten.

Einer Erwähnung wert sind zum Beispiel die Tagebücher, die von HINE ET AL. (2003) in räumlichen Einheiten mit zahlreichen Einwohnern mit geringem Einkommen und mit vielen ethnischen Minderheiten angewendet wurden. Darüber hinaus können die Tagebücher eingesehen werden, die FLASCHENTRÄGER/ MOLLENKOPF (2001) an ihrer Zielgruppe, älteren Menschen eingesetzt haben „zur Erfassung der alltäglichen, konkret realisierten oder auch unterlassenen Mobilität und deren jeweiligen Kontextbedingungen und positiv oder negativ erlebten Begleiterscheinungen“ (FLASCHENTRÄGER/ MOLLENKOPF 2001: 29). Es zeigt sich, dass die Autoren, im Gegensatz zu den hier getroffenen Bewertungen, zuversichtlich sind, dass sie unerfüllte Mobilität mithilfe von Tagebüchern messen können. Leider ist das Zusatzblatt des Mobilitätstagebuchs, welches den Probanden zur Eintragung unerfüllter Wege bereitgestellt wurde, nicht frei verfügbar, weshalb zur methodischen Ausgestaltung nichts Konkretes gesagt werden kann. Im Pretest des Tagebuchs zeigten sich allerdings auch bei dieser Studie bei vielen Probanden Schwierigkeiten beim Ausfüllen, in Abhängigkeit der Untersuchungsregion,⁷⁵ sodass das Erfassungsinstrument nochmals vereinfacht und gekürzt werden musste. (FLASCHENTRÄGER/ MOLLENKOPF 2001: 43ff)

Trotz dieser Nachbesserungen entspricht das Tagebuch allerdings nach wie vor nicht den Vorgaben der Experten für eine leichte Bearbeitung. Daher müssen die Vorlagen entlang der hier zusammengetragenen Empfehlungen der Zielgruppe angepasst oder sollten nur als Anregung gesehen werden. Es bedarf sicherlich einiger Testläufe, ehe entschieden werden kann, ob ein Verfahren den Hoffnungen und Anforderungen gerecht werden kann.

9.5 Empfehlungen zur Formulierung von Fragen

Die Aussagen der Experten zur Formulierung von Fragen richten sich auf die Gestaltung eines Fragebogens, unabhängig davon, ob ein begleitender Interviewer bei der Beantwortung anwesend ist oder nicht.

Die Fragen sollten, wie der Fragebogen an sich, leicht verständlich und daher einfach und kurz sein (E1: 91; E2: 144; E7: 249-253). Dies ist nicht nur aufgrund der oft mangelnden Konzentrationsfähig-

⁷⁴Siehe hierzu etwa BMVBS 2012: 11; 41.

⁷⁵Kaum Probleme ergaben sich in Finnland und in Westdeutschland, während in den ostdeutschen Untersuchungsgebieten sowie in Italien Schwierigkeiten in der Handhabung auftraten (FLASCHENTRÄGER/ MOLLENKOPF 2001: 44).

keit der Befragten wichtig, sondern auch weil es vielen sozial Benachteiligten schwer fällt, zu lesen und zu schreiben (E7: 330-337). Leichter zu bearbeiten ist ein Fragebogen außerdem, wenn er aus geschlossenen Fragen aufgebaut ist, die den Probanden Beispiele für die Beantwortung zur Auswahl stellen (E1: 96-100; E3: 225-226). Problematisch ist vor diesem Hintergrund, dass die meisten Studien, die als Beispiel dienen können, in englischer Sprache verfasst sind und eine adäquate, zugleich möglichst einfache und verständliche Übersetzung oft nicht leicht zu finden ist.

Zwar können auch offene Fragen⁷⁶ integriert werden, diese sollten aber nur einen kleinen Teil ausmachen, da sie häufig nicht oder nur oberflächlich und ohne die Angabe von Beweggründen, Begleitumständen oder anderen weiterführenden Informationen beantwortet werden (E1: 102f; E2: 148-153; E5: 297-301; E7: 150-155). Bei geschlossenen Fragen ist außerdem zu beachten, dass zu viele Auswahlmöglichkeiten ebenfalls verwirren könnten (E6: 211-214) und da Menschen mit schlechter Bildung kaum abstrahieren können, kann es zu einem Abbruch einer Befragung kommen, wenn unter den Antwortmöglichkeiten nicht die spezielle Antwort, die der Proband geben möchte, aufgeführt ist (E7: 131-141). In einem solchen Fall kann nur die Unterstützung durch einen begleitenden Interviewer Abhilfe schaffen.

Insgesamt sollte jede Frage im Gesamtbild der ganzen Befragung gesehen werden. Wird versucht, etwas schwierigere Fragen zu stellen, dürfen diese nicht Überhand nehmen (E4: 455-466). Inhaltlich sollten sich die Fragen weitgehend auf Alltagserfahrungen beziehen, weil darüber meist gerne gesprochen wird (E2: 144-147). Hilfreich ist auch eine sehr bildhafte Sprache und Schilderungen von Situationen, die es ermöglichen, sich in diese hineinzusetzen (E4: 442-452; E6: 280-289; E7: 124-130). Bei Fragen, bei denen die Antworten nur angekreuzt werden müssen, ist die Bereitschaft zum Ausfüllen relativ groß, weil die Bearbeitung verspricht, nicht lange zu dauern (E7: 249-253).

Im Gegensatz dazu können Fragen zu abstrakten Begriffen wie Lebensstandard die Teilnehmer überfordern oder sehr unterschiedlich aufgefasst werden, weil sie mit keiner konkreten Vorstellung verbunden werden können. Solchen Begriffen muss man sich daher annähern, etwa mit Beispielen oder der Umschreibung mit einfachen, geläufigen Worten (E2: 180-185, 194-201; E6: 246-250, 265-275, 290-293; E7: 207-225). Gleichmaßen sollten uneindeutige Begriffe wie „normalerweise“, „häufig“ oder „Alltagsziele“ vermieden werden (E3: 248-252; E6: 265-275) ebenso wie unklare Formulierungen, sodass keine Zweifel und Fragen aufkommen, denn wenn die Probanden zu sehr über die Frage nachdenken müssen, ist die Gefahr eines Abbruchs groß (E5: 292-296). Schon allein der Begriff Mobilität ist alltagssprachlich nicht üblich und muss entsprechend in Umgangssprache übersetzt werden.

Eine weitere Erleichterung für die Befragten ist es, wenn komplexe Fragen in mehrere Unterfragen aufgeteilt werden und man sich so an das Thema heran tastet (E4: 302-311; 375). Dieses Vorgehen kann neben einem besseren Verstehen auch dazu führen, dass mehr oder verlässlichere Informationen gegeben werden, denn beispielsweise können Fragen zur allgemeinen Zufriedenheit andere oder knappere Antworten provozieren als detailliertere Fragen (E3: 322-329). Neutrale Formulierungen sind Fragen nach Problemen oder Schwierigkeiten vorzuziehen (E4: 351-354).

Des Weiteren empfiehlt es sich, dass sich eine Frage nicht auf mehr als vier bis fünf Dimensionen erstreckt, denn wenn bis zu zehn Unterfragen mit Hilfe der gleichen Skala nacheinander beantwortet werden sollen, ist die Konzentration spätestens nach der Hälfte erschöpft. Besser sollten die Fragen

⁷⁶Näheres zur Gestaltung von und zu Problemen mit offenen Fragen sowie eine Gegenüberstellung der offenen und geschlossenen Frageform finden sich zum Beispiel bei SCHNELL 2012: 81ff und SCHOLL 2009: 160ff.

aufgeteilt werden (E7: 269-278).

Andererseits sollte auch darauf geachtet werden, dass ein Fragebogen insgesamt nicht zu überfrachtet wirkt und nicht viel gelesen werden muss, weil sonst Angst und Widerwillen vor einer langen Bearbeitungsdauer sowie einer Überforderung erweckt werden (E6: 254-260; E7: 249-253).

Ein großes Hindernis für die Befragung kann sich auftun bei Fragen, für die nicht unmittelbar ein direkter inhaltlicher Bezug zum angekündigten Thema ersichtlich ist. Dies trifft etwa auf Fragen nach der Lebenszufriedenheit oder der Zufriedenheit mit dem im Leben Erreichten zu, deren Zusammenhang zu Mobilität nicht offenkundig ist. Wenn die Befragten infolgedessen misstrauisch werden, Werbung oder andere schlechte Absichten hinter der Studie vermuten, kann die Teilnahme verweigert werden (E7: 241-248). Wird also eine methodische Vorgehensweise gewählt, die die Messung subjektiven Wohlbefindens mit SWLS und PANAS oder ähnlichen Skalen verlangt, sollte im Rahmen eines Pretests geprüft werden, ob die entsprechenden Fragen angenommen werden oder ob eine einführender Hinweis durch den Interviewer ausreicht, um Bedenken zu zerstreuen.

Für die Konzeption des Fragebogens des FRAME-Projektes wurde große Sorgfalt auf methodische Aspekte gelegt. „Der Fragebogen erwies sich als einfach handhabbar, leicht verständlich und gut zu bearbeiten. Multivariate Verfahren bestätigten Reliabilität und Validität der verwendeten Items“ (KÄSER/ LUBECKI 2006: 33). Zudem ist der Fragebogen vor allem aus geschlossenen Kategorien aufgebaut, welche aus den offenen Nennungen der Voruntersuchungen sowie aus theoretischen Überlegungen des wissenschaftlichen Diskurses gebildet wurden (KÄSER/ LUBECKI 2006: 35). Allerdings waren bei FRAME auch offene Nennungen möglich, wodurch die Freiheit der Meinungsäußerung nicht gänzlich eingeschränkt wurde. Aus diesen Gründen und wegen der inhaltlichen Nähe des Projektes zu dieser Arbeit sollten dort (Fragebogen FRAME 2001) bei der Formulierung und Auswahl der Fragen sowie der Skalen Anleihen genommen werden.

9.6 Empfehlungen zur Gestaltung von Skalen

Die Aussagen der Experten zur Gestaltung von Skalen decken sich prinzipiell weitgehend. Was für sozialwissenschaftliche Forschung immer gilt, gilt nochmals verstärkt für die Zielgruppe sozial Benachteiligter: Skalen sollten möglichst einfach und selbsterklärend sein. Wie sich dies jedoch im Konkreten umsetzen lässt, wurde von den Experten teilweise sehr unterschiedlich beschrieben (so zum Beispiel bei E1: 146-147 und E3: 257-261; E7: 254-268). Es wurde deutlich, dass in diesem Teil des Interviews verstärkt auf eigene subjektive Erfahrungen und Wahrnehmungen zurückgegriffen wurde,⁷⁷ weshalb die Vorschläge der Experten zu einem großen Teil eher als grobe Richtschnur gelten und Details für die Gestaltung eines Fragebogens nochmals in der wissenschaftlichen Literatur geprüft werden müssen.⁷⁸ Einige der Hinweise der Experten wurden als auf das Forschungsdesign übertragbar eingestuft und sind nachfolgend zusammengefasst.

Von den Experten wurde angemerkt, dass es verwirrend sein kann, wenn mehr als fünf Antwortmöglichkeiten auf einer Skala zur Auswahl stehen, weil dadurch die Entscheidungsvielfalt zu groß ist und den einzelnen Zahlen keine inhaltliche Entsprechung zugeordnet werden kann (E1: 123-128; E6: 251-253). Auch auf die Gefahr hin, dass Probanden immer die mittlere Kategorie wählen, sollten

⁷⁷Wie später im Anhang B nochmals ausgeführt, wurden aus diesem Grund auch Elemente der Interviews nicht transkribiert oder von vornherein aus der Analyse ausgeschlossen.

⁷⁸Eine der vielen möglichen Literaturquellen der Sozialwissenschaften ist HEIDENREICH (1999).

Skalen mit einer ungeraden Zahl von Antworten ausgestattet werden, um die Freiwilligkeit der Befragung zu betonen. Denn das Erzwingen von eindeutigen Angaben kann Unwillen hervorrufen, wenn die Teilnehmer keine Antwort geben können oder wollen, insbesondere bei heiklen Fragen wie nach der Zufriedenheit mit dem im Leben Erreichten. Zusätzlich sollte eingangs darauf hingewiesen werden, dass man zwar möglichst alle Fragen bearbeiten soll, dies aber nicht muss (E1: 128-135; E4 364-373; E5: 344-350).

Die Option, eine Frage auch außerhalb der vorgegebenen Skala mit „Sonstiges“ beantworten und dort eigene Angaben machen zu können, ist empfehlenswert (E7: 142), auch wenn sie wahrscheinlich nicht häufig genutzt wird. Mehrfach betont wurde, dass sich die Beantwortung auf einer Skala möglichst intuitiv gestalten sollte. Die Antwortmöglichkeiten sollten für sich sprechen, zum Beispiel in Form von Smiley's,⁷⁹ Minus- und Pluszeichen oder einfachen Kategorien wie gut/ schlecht, ja/ nein. Verschlüsselungen über Zahlen, deren Wert nicht eindeutig aussagekräftig ist, sollten vermieden werden. Ebenso sollten Erklärungen zur Verwendung einer Skala, falls diese notwendig sind, nicht vom Bereich zum Ausfüllen getrennt sein (E3: 261-275; E4: 287-291; E6: 251-264; E7: 254-268).

Die Likert-Skala wird für das Forschungsdesign zweifelsohne eine wichtige Rolle spielen, denn „zur Erhebung von Einstellungen oder Bewertungen werden häufig Aussagen (Statements, Items) vorgelegt, die vom Befragten auf einer Ratingskala oder auch einer Likert-Skala [...] eingestuft werden sollen“ (DIEKMANN 2013: 471). Für zahlreiche der vorgestellten Erhebungsmethoden ist diese Skalenform das wichtigste Instrument. Allgemein wird die Operationalisierung durch Likert-Skalen als gut bewertet und im Hinblick darauf, wie viele Punkte, also Auswahlmöglichkeiten der Zustimmung oder Ablehnung, die Skala haben soll, bestehen keine exakten Vorgaben, sodass Skalen sowohl gerade als auch ungerade gestaltet werden können (DIEKMANN 2013: 240f; ESSER/ HILL/ SCHNELL 2013: 177-180). Werden allerdings Messungen mit Methoden durchgeführt, die eine bestimmte Form der Likert-Skala verwenden, muss in den theoretischen Überlegungen dieser Methoden geprüft werden, ob zu einer Vereinfachung der Handhabung von der gegebenen Anzahl der Skalenpunkte abgewichen werden darf.

Alternativ können zur Messung von Bewertungen auch „'Thermometerskalen' mit den Zahlenwerten 0-100, Bewertungen mit Schulnoten, Skalen mit und ohne verbale Kategorien u.a.m [verwendet werden]. Anstelle der Rating-Technik kommen zur Erhebung von Einstellungen und Bewertungen auch *Ranking-Verfahren* in Frage“ (DIEKMANN 2013: 472, Hervorhebung dort) sowie Alternativfragen, bei der sich die Befragten für eine von zwei alternativen Aussagen entscheiden sollen. Aufgrund der bisherigen Erkenntnisse scheint sich aber keines dieser Verfahren gut für die Befragung sozial Benachteiligter zu qualifizieren.

Die Empfehlungen der Experten zur Formulierung von Skalen stehen im Falle von Likert-Skalen den Vorgaben der Sozialwissenschaften gegenüber. Für die Messung einer Einstellungsdimension wird nämlich nahegelegt, mit multiplen Items, sogenannten Fragebatterien, vorzugehen, weil nur dann „Itemkonsistenzanalysen und mathematisch-statistische Skalierungsverfahren anwendbar [sind]“ (DIEKMANN 2013: 472). Die Experten wiederum raten gerade von einer solchen langen Reihe an Fragen ab.

⁷⁹In der sozialwissenschaftlichen Literatur wird eine solche Skala Gesichter-Skala genannt. Ein Beispiel ist die Kunin-Scale, bei der sieben schematisch gezeichnete Gesichter unterschiedlicher Fröhlichkeit bzw. Traurigkeit zur Auswahl stehen. „Diese Skala erfordert keine umfangreiche Instruktion und findet bei Befragten aller Ausbildungs- und Altersstufen Anklang“ (HEIDENREICH 1999: 413).

9.7 Notwendigkeit eines Pretests

Bei der Konzeption eines Fragebogens für soziale Benachteiligte fallen einander widersprechende Notwendigkeiten an, für die ein Gleichgewicht gefunden werden muss. Zum Beispiel dürfen einerseits keinesfalls zu viele Fragen mit hohem Textanteil gestellt werden, andererseits müssen viele Vorgaben gemacht werden, um keinen zu großen Raum für eigenes Handeln und Nachdenken offen zu lassen, welches den Probanden häufig sehr schwer fällt (E5: 469-474). Auch müssten zahlreiche Daten erhoben werden, um die Themenstellung mit der notwendigen inhaltlichen Tiefe zu bearbeiten, während die Zielgruppe aber nicht mit einem zu hohen Aufwand überfordert werden darf.

Diese und noch weitere Gegensätze, ebenso wie die Tatsache, dass es kaum Forschung gibt, an die man das eigene Forschungsdesign anlehnen kann, machen einen Pretest zu einer unumgänglichen Notwendigkeit. „Fehler durch ein ungeprüftes, schlechtes Instrument [sind] nicht revidierbar, weil das Objekt (der Befragte) nicht ein weiteres Mal mit einem anderen, verbesserten Instrument untersucht werden kann. Die Unterteilung der Feldphase in einen Pretest und eine Hauptuntersuchung ist für alle Fälle unerlässlich, bei denen ein eigenes Instrument entwickelt wird“ (SCHOLL 2009: 203). Pretests dienen unter anderem der Überprüfung des Verständnisses der Fragen durch den Befragten, des Interesses und der Aufmerksamkeit des Probanden gegenüber den Fragen und der gesamten Befragung, der Schwierigkeiten der Fragen für den Teilnehmer, der Effekte der Fragenanordnung, der Dauer der Befragung sowie der Belastung des Befragten durch die Befragung und von Kontexteffekten. (ESSER/ HILL/ SCHNELL 2013: 339f)

Zur Entwicklung eines zuverlässigen Erhebungsinstruments ist eigentlich nicht ein Pretest, sondern es sind „mehrere Phasen des Testens einzelner Fragen und des vollständigen Erhebungsinstrumentes [erforderlich]“ (ESSER/ HILL/ SCHNELL 2013: 340), was auch für Elemente des Fragebogens gilt, die aus anderen Forschungsprojekten übernommen werden, zumal diese wohl kaum im gleichen Kontext verwendet werden. Wie bereits in der Gegenüberstellung quantitativer und qualitativer Befragungsformen angesprochen, können qualitative Interviews als ein Element von Pretests eingesetzt werden, nämlich zu Anfang der Entwicklung eines Fragebogens, indem mit Probanden aus der Zielgruppe narrative oder von einem Leitfaden gestützte Interviews geführt werden oder auch Gruppendiskussionen mit ersten Entwürfen des Fragebogens (ESSER/ HILL/ SCHNELL 2013: 340).

Bereits diese Phase der Forschungsarbeit kann bei sozial Benachteiligten Schwierigkeiten mit sich bringen, da es schwer vorstellbar ist, dass die Zielgruppe ohne weiteres in der Lage dazu ist, die notwendigen kritischen Kommentare zu machen, von sich aus auf Missverständnisse hinzuweisen und unverständliche Formulierungen und Antwortvorgaben zu benennen (vgl. ESSER/ HILL/ SCHNELL 2013: 349). Von daher kann es vor der eigentlichen Hauptuntersuchung hilfreich sein, Ansprechpersonen wie die auch hier befragten Experten in die Entwicklung des Fragebogens nochmals mit einzubeziehen. Wegen des eingeschränkten Umfangs dieser Arbeit kann nicht weiter auf die unterschiedlichen Phasen und Techniken von Pretests eingegangen werden,⁸⁰ ebenso wenig wie auf Möglichkeiten zur Überprüfung, unter welchen Voraussetzungen ein Fragebogen mit vereinfachten Messverfahren noch die Gütekriterien der Sozialwissenschaften, Reliabilität und Validität, erfüllen kann.

⁸⁰Informationen hierzu finden sich zum Beispiel bei ESSER/ HILL/ SCHNELL 2013: 339-343; SCHNELL 2012: 135-155; SCHOLL 2009: 203-206

9.8 Empfehlungen zur Messung von sozialer Exklusion

Anhand der Erkenntnisse und Empfehlungen soll in diesem und dem folgenden Abschnitt versucht werden, aus den zahlreichen Erhebungsmethoden für soziale Exklusion und für Mobilitätsbenachteiligung die wohl am besten für die Zielgruppe geeigneten auszuwählen. Eine Auseinandersetzung über eine eventuell unterschiedliche Qualität der aus den Methoden gewonnen Ergebnisse muss ausbleiben und im Rahmen nachfolgender, weiterführender Forschungsarbeiten vorgenommen werden. Erste Anhaltspunkte liefern die Aussagen aus Kapitel 6.

Dadurch, dass der Zugang zur Zielgruppe über spezifische Einrichtungen gesucht wird, kann, wie gesagt, mit relativ großer Sicherheit davon ausgegangen werden, dass es sich bei den Probanden um sozial Benachteiligte handelt – mindestens im Sinne eingeschränkten Wohlbefindens oder objektiv schlechter Lebensbedingungen, je nachdem ob die Einrichtung freiwillig oder als Voraussetzung für den Bezug von Sozialleistungen besucht wird. Wahrscheinlich trifft aber beides zu: unzureichendes Wohlbefinden und schlechte Lebensbedingungen.

9.8.1 Sichtweise der Experten auf soziale Exklusion

Ausgehend vom Beispiel der fünf Dimensionen nach CURRIE/ DELBOSC (2011a) haben die Experten zusammengefasst die folgenden Ansichten auf die Bestimmung sozialer Exklusion geäußert: Auch wenn sich die Befragten mehr oder weniger einig waren, dass alle fünf Dimensionen von Benachteiligung – Einkommen, Erwerbsstatus, politische Beteiligung, Partizipation, soziale Unterstützung – bedeutsam sind, wurde doch nur einmal die Meinung geäußert, dass alle gleichwertig nebeneinander stehen können (E1: 021f). Für viele Experten nehmen das Einkommen und entsprechend auch der Erwerbsstatus, welcher das Einkommen maßgeblich beeinflusst, einen hervorgehobenen Stellenwert ein, weil ohne ausreichend finanzielle Ressourcen viele Aspekte der Teilhabe verwehrt sind (E1: 015-020; E2 002-005; E5: 029; E7: 020-023). Beide Dimensionen sollten daher unbedingt in einer Befragung gemessen werden, wobei in einem Interview angeregt wurde, dass die Einkommensgrenze meist zu niedrig angesetzt ist und für einen Erwachsenen 1.000 Euro monatlich als Minimum festgelegt werden sollten (E7: 013-020).

Des Weiteren wurde in vielen Gesprächen die hohe Relevanz nicht-materieller Ressourcen unterstrichen. Der sozialen Unterstützung kommt damit eine wichtige Rolle zu (E3: 001-003, E5: 048f). Da bei einem Großteil der Zielgruppe kaum politisches Engagement zu erwarten ist (BÖHNKE 2005: 157ff) und auch die Experten der politischen Teilhabe wenig Bedeutung für die Definition von Benachteiligung beigemessen haben, ist die Eignung dieser Dimension zur Messung von Exklusion in Frage zu stellen.

Darüber hinaus teilen die Experten zwar die Einschätzung von CURRIE/ DELBOSC (2011a), dass eine Wahrscheinlichkeit auf soziale Benachteiligung zunimmt, je mehr Dimensionen auf eine Person zutreffen. Allerdings zeigte man sich auch überzeugt, dass eine starke Beeinträchtigung in einer Dimension durchaus den Unterschied zwischen Inklusion und Exklusion ausmachen kann (E5: 010-021, 039; E6: 022-026) und folgt damit den Annahmen von BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD (2002a).

Von den Experten wurde außerdem mehrfach darauf hingewiesen, dass die subjektive Wahrnehmung von Teilhabe einen wichtigen Aspekt darstellt. Sozial Benachteiligten wird häufig – tatsächlich oder nur vermeintlich – mit wenig Toleranz und Akzeptanz begegnet, weshalb sie sich isoliert und stigmatisiert

fühlen und vor Teilhabe zurückschrecken (E3: 004-016; E6: 001-009). Auch Hoffnungslosigkeit und ein Sich-Abfinden mit einer mutmaßlich unabänderlich schlechten Situation sind Empfindungen, die häufig auf sozial Benachteiligte zutreffen (E4: 017-022).

9.8.2 Ausgestaltung der Messung

Um in puncto der objektiven Lebensbedingungen zu unterscheiden, ob sich die Situation der Probanden entweder den Lebensqualitätstypen Deprivation und Adaption zuordnen lässt oder ob eher der Fall der Dissonanz zutrifft, also ein schlechtes Wohlbefinden trotz objektiv guter Umstände, bieten sich die folgenden objektiven Messungen an. Diese richten sich zum einen nach den in Abschnitt 5.1.1 formulierten vier Dimensionen von BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD (2002a), da sich diese auf die für Exklusion wesentliche tatsächliche Teilhabe richten und Risikofaktoren zunächst außen vor lassen, was die Zahl der zu stellenden Fragen reduziert. Zum anderen werden die Ansichten der Experten zu sozialer Exklusion berücksichtigt. Zur besseren Aussagekraft können einigen objektiven Indikatoren auch subjektive Bewertungen zur Seite gestellt werden.

Dimension Konsum: Den Festlegungen aus dem Forschungsprojekt um SCHEINER für das BMVBS (2012) folgend, wird dazu geraten, in der Dimension das Einkommen nicht wie in zahlreichen Studien als Haushaltseinkommen zu erheben, sondern stattdessen als Äquivalenzeinkommen nach OECD Skala, welches ein besserer Wohlstandsindikator ist, weil er die Haushaltsgröße berücksichtigt (BMVBS 2012: 9).

Neben dem Einkommen wäre es sehr aufschlussreich, zusätzlich auch die in Anspruch genommenen Dienstleistungen und den Güterkonsum erheben zu können. Da dies wiederum mit einem großen Aufwand und potentieller Überforderung verbunden ist, kann zum Beispiel mit den beiden in Abschnitt 5.1.3 gezeigten Fragen QA35 und QA36 des Eurobarometers eine subjektive Bewertung zum Konsum gemessen werden. Selbstverständlich sollten eine Vereinfachung der Fragen und eine Anpassung an die Befragungssituation vorgenommen werden.⁸¹

Dimension Produktion und soziale Unterstützung: Für diese beiden Dimensionen empfiehlt sich eine Messung entsprechend der Vorschläge von BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD (2002a), wobei die Fragen und Antwortmöglichkeiten einfach formuliert und die Auswahlmöglichkeiten auf das nötigste begrenzt werden müssen. Eine Ergänzung der Dimension Produktion um freiwilliges Engagement, das ökonomisch und/ oder sozial gewürdigt wird, ist außerdem ratsam.

Dimension politisches Engagement: Trotz der theoretischen Bedeutung der politischen Teilhabe für soziale Inklusion sollte diese Dimension in einer Befragung mit sozial Benachteiligten aufgrund der wahrscheinlich geringen Aussagekraft zugunsten anderer Themen außen vor bleiben.

Unabhängig von der Unterscheidung zwischen Indikatoren zur Messung von Exklusions-Outcomes einerseits und zur Messung von Risikofaktoren andererseits sollten der Familienstand sowie die Zahl und Zusammensetzung der Haushaltsmitglieder erhoben werden, aufgrund der in Abschnitt 9.2 ausgesprochenen Empfehlungen zur Zielgruppe.

Besteht bei den Probanden große Bereitschaft zur Teilnahme an der Erhebung, sollten zusätzlich jene objektiven Risikofaktoren erhoben werden, welche die Experten als bedeutsam bewerten: Das Alter, welches mitunter ausschlaggebend dafür ist, wie sich die Relevanz der Dimensionen individuell be-

⁸¹Beim Eurobarometer haben die Probanden keinen Fragebogen vor sich und füllen diesen folglich auch nicht selbst aus, sondern ein Interviewer an ihrer statt.

stimmt (E4: 040ff); den Gesundheitszustand (E4: 017-019, 034-037; E6: 022-026); den Bildungsstand, der vielfältig über Teilhabe entscheidet (E2: 002-005; E4: 007-010; E7: 001-012); soziale Kontakte, die über die Dimension der sozialen Unterstützung hinausgehen, da Vereinsamung und emotionale Verarmung ein häufiges Outcome von Exklusion ist (E1: 004-014; E2: 006). Überdies können Risikofaktoren aus Abbildung 2 und die empfohlenen Inhalte aus Kapitel 6 erwogen werden.

Zur genauen Ausgestaltung wurde bereits in Abschnitt 5.1.2 darauf hingewiesen, dass zahlreiche Beispielstudien als Vorbild vorhanden sind, deren Fragestellungen selbstverständlich soweit als möglich vereinfacht und gekürzt werden müssen.

Mithilfe dieser Auswahl an Indikatoren lässt sich ermesen, ob die objektiven Lebensbedingungen der Befragten aus objektiver und subjektiver Sicht als gut oder schlecht gelten können. Den Empfehlungen der Experten und von BURCHARDT/ LE GRAND/ PIACHAUD (2002a) folgend, sollten Probanden ab dem Unterschreiten der Grenze in nur einer Dimension als benachteiligt gelten. Dies liegt auch deshalb nahe, weil der Feldzugang über soziale Einrichtungen bereits sicherstellt, dass die Teilnehmer weitgehend der Zielgruppe entstammen.

Es gilt aber zu entscheiden, ob auch Menschen, deren Lebensbedingungen nach objektiven Maßstäben nicht eingeschränkt sind, die sich aber freiwillig an soziale Hilfseinrichtungen wenden, weil sie ihr subjektives Wohlbefinden als mangelhaft ansehen, Menschen also, deren Situation als Dissonanz beschrieben werden kann, der Zielgruppe zuzurechnen sind. Wenn individuelle, subjektive Beurteilungen die ausschlaggebenden Kriterien für die Grenzziehung zwischen einer zufriedenstellenden Bedürfnisbefriedigung und Mangel sein sollen, müssen auch diese Menschen zur Zielgruppe gewertet werden. Da es für die Qualität der Indikatoren in der Erkennung von Exklusion noch kein zufriedenstellendes Urteil gibt, empfiehlt es sich, den Fokus eher groß zu halten.⁸²

Ergänzend zu diesen objektiven Indikatoren und den subjektiven Bewertungen derselben können Fragen zur subjektiven Wahrnehmung der eigenen gesellschaftlichen Teilhabe gestellt werden. So kann versucht werden, den Lebensqualitätstyp der Adaption zu ermitteln. Dies geschieht am besten mit Methoden zur Messung von Wohlbefinden, zu welchen nachfolgend Empfehlungen ausgesprochen werden.

9.9 Empfehlungen zur Messung von Mobilitätsbenachteiligung

Sollen mobilitätsbasierte Indikatoren, trotz ihrer uneindeutigen Aussagekraft als zusätzliche Informationsquelle erhoben werden, dann hinsichtlich der realisierten Mobilität am besten in Form von Tagebüchern und entlang der Empfehlungen in Abschnitt 9.4. Zur Erhebung der Potentiale für Mobilität bietet sich eine Orientierung an den Fragen zu Mobilität und Verkehrsverhalten an, wie sie von FLASCHENTRÄGER/ MOLLENKOPF (2001) angewendet werden.

Hinsichtlich der aktivitätsbasierten Indikatoren könnte es erfolgreich sein, ausgehend von der von NORDBAKKE/ SCHWANEN (2014a) übernommenen Tabelle 7 mit verschiedenen Arten von Aktivi-

⁸²Definiert man stattdessen nur jene Menschen als sozial ausgegrenzt, die in ihren materiellen Lebensbedingungen mehrfach benachteiligt sind und die sich selbst auch am Rand der Gesellschaft sehen, bleibt laut Analysen der Wohlfahrtssurveys von 1998 und 2001 nur eine kleine Minderheit der deutschen Bevölkerung, nämlich ein bis zwei Prozent, als Zielgruppe übrig (BÖHNKE 2005: 129).

täten⁸³ für jede Tätigkeit sinngemäß die drei folgenden Fragen zu formulieren: Erstens: „Haben Sie in der letzten Woche⁸⁴ Aktivität XY ausgeübt?“ Zweitens: „Würden Sie Aktivität XY gerne öfter als bisher ausüben?“ Zur Antwort stünden wie beim Vorbild lediglich „ja“, „nein“ und „ist mir nicht wichtig“ zur Auswahl. Drittens könnten mögliche Hinderungsgründe angegeben werden, verbunden mit den Fragen: „Sind Sie vom Problem XY betroffen?“ Und nach Beantwortung dieser Frage: „Können sie daher nicht öfter Aktivität XY ausüben?“⁸⁵

Da mit dieser Frageanordnung die Probleme des Erinnerns, der Adaption und der hypothetischen Formulierung auftreten können, muss ein Pretest darüber entscheiden, ob eine Anwendung gelingen kann. Für diese Vorgehensweise spricht, dass sie mit konkreten Beispielen vorgeht und einfache Antwortmöglichkeiten die Beantwortung leicht machen. In jedem Fall dürfen nicht zu viele Items abgefragt werden, sowohl bei den Aktivitäten als auch bei den Hinderungsgründen.

Sehr vielversprechend für die Annäherung an Mobilitätsbedürfnisse sozial Benachteiligter scheint auch das Vorgehen von HAUGEN (2011), da es ebenfalls konkret mit Beispielen arbeitet. Bei dieser Methode müssten individuelle Erreichbarkeitsanalysen kombiniert werden mit subjektiven Bewertungen der Bedeutung von räumlicher Nähe bestimmter Zielorte und der Zufriedenheit mit der aktuellen Entfernung.⁸⁶ Sofern die Probanden damit einverstanden sind, ihren Wohnort, zumindest näherungsweise, bekannt zu geben, können die Erreichbarkeitsanalysen ohne deren Zutun durchgeführt werden und sind folglich ohne zusätzlichen Aufwand für sie. Bei Befragten, für die besonders wichtige Zielorte subjektiv und objektiv schlecht erreichbar sind, kann angenommen werden, dass sie im Hinblick ihrer Mobilität benachteiligt sind und folglich unerfüllte Mobilitätsbedürfnisse haben.

Auch das Vorgehen von CURRIE/ DELBOSC (2010, 2011a, 2011b), bei dem Probanden nach dem Vorhandensein von Schwierigkeiten im Zusammenhang mit ihrer Mobilität gefragt werden, ist vor dem Hintergrund der bisherigen Erkenntnisse und Empfehlungen wahrscheinlich gut geeignet. Den Befragten werden Fragen zu ihrer alltäglichen Mobilität gestellt, bei denen keine Erlebnisse aus der Vergangenheit im Detail erinnert werden müssen, sondern Bedingungen ermittelt werden, die immer gelten. Da jedoch, wie gezeigt, gerade der Fernverkehr für viele eine große Herausforderung darzustellen scheint, sollten die Fragen sich einerseits auf die Alltagsmobilität und andererseits auch auf lange, überregionale Strecken beziehen. Die Fragen sollten jedoch anschaulicher formuliert werden, als in der Vorbildstudie. Zum Beispiel könnten konkrete Problemsituationen beschrieben werden, um

⁸³Eine Liste mit 21 Freizeit- und Sportaktivitäten findet sich auch bei FLASCHENTRÄGER/ MOLLENKOPF (2001), welche den Probanden mit die folgende Frage vorgelegt wurde: „Auf dieser Liste stehen einige Tätigkeiten, die man in seiner Freizeit ausüben kann. Sagen Sie bitte, welche davon Sie zur Zeit ausüben? Und welche davon sind für Sie besonders wichtig?“ (FLASCHENTRÄGER/ MOLLENKOPF 2001: Frage 5.2). Da bei dieser Studie jedoch vorwiegend deskriptive Analysen durchgeführt werden, wird kein Grenzwert bestimmt, ab welcher die Teilnehmer aufgrund ihrer Teilhabe an Aktivitäten als benachteiligt gelten sollen.

⁸⁴Ein größerer Zeitraum als eine Woche würde das Problem des Erinnerns wohl zu stark verschärfen, ein kleinerer Zeitrahmen aber den Angaben jede Aussagekraft nehmen.

⁸⁵Beispiele für mögliche Hinderungsgründe lassen sich etwa aus der schon erwähnten Studie von NORDBAKKE/ SCHWANEN (2014a) gewinnen, bei der die Probanden die folgenden Gründe nannten: „Habe nicht genug Zeit“, „Kann ich mir nicht leisten“, „Habe nicht genug Energie (wie zuvor)“, „Habe kein Auto mehr“, „Kann nicht mehr Autofahren“, „Die Versorgung mit öffentlichem Verkehr ist schlecht“, „Das Angebot an (Freizeit)Aktivitäten ist schlecht“, „Habe zu wenige Menschen, mit denen man Aktivitäten unternehmen könnte“ (NORDBAKKE/ SCHWANEN 2014a: 14). Auch die bereits angesprochenen Items der Frage 133 aus dem FRAME-Projekt können Orientierung bieten (Fragebogen FRAME 2001: Frage 133).

⁸⁶Zur Bewertung der Erreichbarkeit kann auch die Abfrage selbst berichteter Erreichbarkeit aus der Studie MiD als Vorbild verwendet werden. Dort wird auf einer sechsstufigen Skala („sehr gut“ bis „gar nicht“) die Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln Auto, öffentlicher Verkehr, Fahrrad und zu Fuß für die folgenden Gelegenheiten bewertet: Läden des täglichen Bedarfs, Arbeitsplatz, Ausbildungsplatz, Schule (BMVBS 2012: 10f).

dann zu fragen, ob diese für den Probanden so zutreffen oder nicht. Nichtsdestotrotz sollte darauf geachtet werden, dass die Formulierungen möglichst neutral sind und nicht implizit zur Nennung von Schwierigkeiten ermuntern (vgl. SCHNELL 2012: 79f).

Die Ausführungen zu dynamischen Messungen von Mobilitätsbenachteiligung in Abschnitt 5.2.5 ziehen die Überlegung nach sich, dass Probanden, die erst kürzlich durch eine einschneidende Veränderung als benachteiligt gelten können, die empfohlenen Frageformen besser beantworten können müssten als langfristig Benachteiligte, aufgrund des teilweise hypothetischen Charakters der Fragen sowie der Hindernisse durch Adaption. Für eine erst seit Kurzem benachteiligte Zielgruppe kann auch versucht werden, diese Fragen, und auch Fragen zu Wohlbefinden, mit einer weiteren Frage zum Vergleich der jetzigen Situation mit der Situation vor der Veränderung zu vergleichen. Also zum Beispiel zu fragen: „Wie oft üben Sie Aktivität XY in einer Woche aus?“ Und: „Wie oft haben Sie Aktivität XY vor Ihrer Arbeitslosigkeit ausgeübt?“

Erreichbarkeitsindikatoren auf räumlicher Aggregatsebene sind für das Forschungsdesign zur Definition des Untersuchungsgebietes relevant und wurden entsprechend in Abschnitt 9.1 thematisiert.

9.10 Empfehlungen zur Messung von Wohlbefinden

Auch die aus dem Bereich der Forschung um Wohlbefinden entnommenen Methoden sollen wie die Methoden zur Messung von Mobilitätsarmut dazu dienen, zu klären, ob bei der Zielgruppe unbefriedigte oder nicht realisierte Mobilitätsbedürfnisse vorhanden sind. Im besten Fall können sogar konkrete Mängel benannt werden. Mindestens können die Erhebungen zum Wohlbefinden prinzipiell Daten zur objektiven Erreichbarkeit mit subjektiven Bewertungen ergänzen und sie so in ihrem Vorzeichen bestätigen oder widerlegen.

Unglücklicherweise lassen aber die Aussagen der Experten sowohl die Methoden zur Messung von hedonischem als auch die von eudämonischem Wohlbefinden für die Zielgruppe als kaum geeignet erscheinen.

Zur Messung von affektivem Wohlbefinden müssen die Probanden zum einen sehr gut ihre Gefühle bewerten können, zum anderen müssen sie Gefühle für einen teilweise sehr großen Zeitraum rekapitulieren und im Detail beschreiben. An beidem werden wohl die meisten Befragten scheitern.

Fragen zur Lebenszufriedenheit hingegen können vielleicht beantwortet werden, wenn, wie bereits erwähnt, nicht abstrakte Begriffe verwendet werden, sondern möglichst bildhaft und gut vorstellbar konkrete Situationen oder Dinge bewertet werden sollen. Ob die Skalen aus den Beispielstudien ohne weiteres den Empfehlungen der Experten gemäß vereinfacht und gekürzt werden können, oder ob dahinter theoretische Annahmen stehen, die dies verbieten, muss im Einzelnen geprüft werden. Dies gilt auch für die Frage, ob Messungen hedonischen Wohlbefindens nur auf Basis von Bewertungen der Lebenszufriedenheit überhaupt brauchbare Erkenntnisse liefern. Immerhin wurde etwa bei NORDBAKKE/ SCHWANEN (2014a) nur Lebenszufriedenheit erhoben und zwar als Indikator für die allgemeine Lebenseinstellung. Gemeinsam mit den Ergebnissen zu den objektiven Lebensbedingungen kann wohl mit Wertungen zur Lebenszufriedenheit beurteilt werden, ob die Situation eines Probanden als Adaption, Deprivation oder Dissonanz beschrieben werden kann.

Das gleiche Urteil gilt für die Anwendbarkeit der Satisfaction with Travel Scale. Die Fragen zur affektiven Bewertung von zurückgelegten Wegen werden wohl eine Herausforderung darstellen, wohingegen

die kognitiven Urteile besser erbracht werden können.

Die Methoden zur Messung eudämonischen Wohlbefindens beziehen sich auf sehr abstrakte Konzepte wie Kompetenz, Autonomie oder Selbst-Akzeptanz, die mit schwer verständlichen und unkonkreten Fragen erhoben werden sollen. Nur wenn Items formuliert werden können, die die Inhalte entlang der Vorgaben der Experten und der Hinweise aus der Theorie zur Formulierung ausdrücken, kann eine Befragung zu eudämonischem Wohlbefinden möglicherweise glücken.

Im Gegensatz zu den Messungen von hedonischem und eudämonischem Wohlbefinden scheinen die Erfolgchancen auf eine gelungene Erhebung bei einer Bewertung der Lebensqualität anhand zuvor mit Prioritäten versehenen Einflussfaktoren relativ gut. Werden die Items zur Messung von Lebensqualität verständlich mit alltagsweltlichen Beispielen umschrieben und in ihrer Anzahl eventuell reduziert, kann ein Eindruck der individuell gefühlten Lebensqualität und damit des Wohlbefindens gewonnen werden. Lediglich Fragen nach der Wirkung potentieller Änderungen müssen vermieden werden und können allenfalls rückwirkend bei erst kürzlich Benachteiligten angebracht werden, in dem Sinne, dass danach gefragt wird, ob sich seit der Veränderung ihrer Lebenssituation bestimmte Aspekte verschlechtert haben.

Eine Bestimmung verborgener Bedürfnisse ist also auch mit Hilfe dieser Vorgehensweise nicht zu bewerkstelligen, weil Prognosen und hypothetische Situationen außerhalb der Kompetenzen der Zielgruppe liegen.

9.11 Allgemeine Hinweise für das Forschungsdesign

Der Rahmen dieser Arbeit würde durch Überlegungen zu allen notwendigen Details für ein Forschungsdesign mehr als überspannt. Wie viele Testpersonen für einen Pretest befragt werden müssen, wie groß ein Sample sein müsste, geschweige denn wie ein Fragebogen im Detail auszusehen hat, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Diesen Fragen muss sich ein jedes Forschungsvorhaben vor seinem ganz individuellen Hintergrund – inhaltlich wie ressourcenbezogen – stellen. Außerdem konnten mögliche Probleme in Befragungen, die unabhängig von der Zielgruppe immer auftreten können, wie Reihenfolgeeffekte (SCHOLL 2009: 216ff) oder Interviewer-Effekte (SCHNELL 2012: 208-210), nicht angesprochen werden.

Obwohl zahlreiche Vorgehensweisen aus Beispielstudien eine erfolgreiche Messung von sozialer Exklusion und Mobilitätsbedürfnissen – letztere erschlossen über das Vorhandensein von Mobilitätsarmut und als mangelhaft bewertete Lebensqualität – versprechen, muss ein gänzlich eigenes Forschungsdesign entwickelt werden. Zum einen leitet sich die Notwendigkeit hierzu ab aus den Mängeln der Vorbildstudien, die Zielgruppe sozial Benachteiligter auf angemessene Art und Weise zu adressieren. Zum anderen weichen viele thematisch ähnliche Projekte in ihrem methodischen Vorgehen von wichtigen Maßgaben der Sozialwissenschaften zu Befragungen ab. Man sollte sich den unterschiedlichen Vorschlägen für einen Zugang zu Mobilitätsbedürfnissen offen und pragmatisch nähern, um mit einer multi-methodischen Strategie die benötigten Informationen zu erlangen.

Abermals soll an dieser Stelle hervorgehoben werden, dass sich die Empfehlungen in der Praxis nicht bewähren und Elemente des Forschungsdesigns sich im Rahmen der unbedingt durchzuführenden Pretests schnell als Fehlschluss erweisen könnten. Folglich muss ein hoher zeitlicher Aufwand in Kauf genommen werden, um sensibel im Wechselspiel aus Versuch und Irrtum zusammen mit der Zielgruppe

ein eigenes Vorgehen zu gestalten, das die Wirklichkeit so gut wie möglich abbildet.

Allerdings müssen zusammenfassend die Chancen, bei Probanden, die trotz schlechter objektiver Lebensbedingungen und Erreichbarkeiten ihr Wohlbefinden positiv bewerten, möglicherweise nicht realisierte, unbewusste Bedürfnisse erheben zu können, aus methodologischer Sicht als äußerst gering bewertet werden.

10 Schlussfolgerungen und Ausblick

10.1 Ergebnisse zu den Fragestellungen

Zu allen in Abschnitt 7.3 formulierten Fragestellungen konnten wichtige Erkenntnisse gewonnen werden.

Die Gründe dafür, dass sozial Benachteiligte in Studien zu Mobilität, Wohlbefinden und Exklusion meist unterrepräsentiert sind, lassen sich in zwei Hauptargumente zusammenfassen: Einerseits liegt ein Mangel an Kompetenzen und Bereitschaft zur Teilnahme auf Seiten der Zielgruppe vor, andererseits fehlen der Wissenschaft und anderen Trägern von Umfragen theoretische und methodische Kenntnisse, monetäre und zeitliche Ressourcen sowie ein Bewusstsein über wichtige Eigenschaften der Befragten. Zur Behebung dieser Mängel und Herausforderungen wurden umfassende Empfehlungen ausgesprochen, die Hoffnung auf eine Verbesserung geben. Dadurch, dass für die Operationalisierung von Mobilitätsbedürfnissen mehrere Möglichkeiten gefunden wurden – in Form von Mobilitätsbenachteiligungen und in Form von geringer Lebensqualität – stehen der Forschung viele Optionen offen. Lediglich im Hinblick auf die Erhebung unerfüllter, nicht-realisierten Mobilität konnten nur wenige erfolgversprechende Herangehensweisen gefunden werden, weshalb sich hier noch ein großer Forschungsbedarf zeigt.

10.2 Notwendige Forschungsschritte

Die vielen Fragezeichen hinter Aussagen, die auf kaum mehr als Vermutungen aufbauen, zeigen deutlich, dass das Themenfeld dieser Arbeit in all seinen Facetten hohen Forschungsbedarf aufweist. Methodologisch wie empirisch stehen die Verkehrswissenschaften noch fast am Startpunkt ihrer Erkenntnisse.

„Eine systematische Aufarbeitung der zahlreichen theoretischen und empirischen internationalen Studien unter dem Aspekt der Übertragbarkeit steht noch aus. Eine theoretische Weiterentwicklung wie auch die Auseinandersetzung über eine geeignete theoretische Grundlage für empirische Untersuchungen hat bislang nicht stattgefunden. Insofern ist der bisherige deutsche Diskurs zu Mobilität und sozialer Ungleichheit sowohl durch ein Theorie- als auch durch ein Operationalisierungsdefizit gekennzeichnet“ (WILKE 2013: 110).

Viel kann durch eine offene interdisziplinäre und internationale Herangehensweise gewonnen werden. Darüber hinaus muss man sich der inhaltlichen Komplexität stellen und kreativ sowie ohne Scheu vor dem großen Aufwand nach methodischen Lösungen zur Überwindung der Kluft zwischen Wissenschaft und sozial Benachteiligten suchen. Eine wichtige Voraussetzung hierzu ist, individuelle kognitive Fähigkeiten der betreffenden Menschen stärker zu betonen, und die traditionell meist im Mittelpunkt der Betrachtung stehenden physischen und räumlichen Aspekte etwas in den Hintergrund treten zu lassen (vgl. BMVBS 2012: 5 in Anlehnung an LUCAS 2010: 17).

Diese Forschungsarbeit hat den folgenden Ratschlag ernst genommen und versucht, dazu beizutragen, den Verkehrswissenschaften den Weg zu bereiten.

„In the light of these conceptual and practical issues it is, perhaps, not surprising that much of the current research on social exclusion and transport, should concentrate on questionnaires and focus groups applied at the level of individuals and households“ (CHURCH/ FROST/ SULLIVAN 2000: 200, zit. in: RUNGE 2006: 87).

10.3 Gesellschaftliche Verantwortung der Verkehrsplanung und -wissenschaften

Zweifelsfrei müssen die Verkehrsplanung und -wissenschaften ihrer gesellschaftlichen Verantwortung nachkommen, und besonders die schwächsten Mitglieder zu einer Verbesserung ihrer Lage befähigen. Aspekte der demographischen Entwicklung – wie der langfristig wachsende Anteil älterer Menschen und ganz aktuell auch von Flüchtlingen und Zuwanderern aus dem Ausland – führen dazu, dass das Risiko sozialer Benachteiligung für Deutschland zunimmt (vgl. RUNGE 2006: 98)

Doch darf nicht vergessen werden, dass Mobilität nur einen Faktor unter vielen ausmacht in der Gleichung individueller Teilhabe und Lebensqualität. Das Problem unerfüllter und unrealisierter Bedürfnisse ist durch verbesserte Erreichbarkeiten allein nicht zu bewältigen. Um Inklusion und Wohlbefinden für jeden zu gewähren, bedarf es Veränderungen wohl in allen gesellschaftlichen Bereichen (vgl. CURRIE/ DELBOSC 2010: 964). Gerade um Menschen, die sich mit ungünstigen Lebensbedingungen und eingeschränkter Teilhabe abgefunden haben, aus ihrer Lethargie herauszuholen braucht es nicht nur Mobilität zur Überbrückung vom Wohnort zum Zielort. Es müssen vielmehr erst Ziele geschaffen werden, wofür konkrete Angebote ohne Hürden notwendig sind, was in die Verantwortung anderer wissenschaftlicher und politischer Felder sowie Planungen fällt.

Anhang

A Leitfaden und Handzettel der Experteninterviews

Interview am [Datum], [Uhrzeit]

Interviewpartnerin: [Name, Funktion, Arbeitsstelle]

Leitfaden Interviews

0. Einleitende Worte:

„Vielen Dank, dass Sie sich für mich Zeit genommen haben.

Mein Anliegen:

Wie Sie wissen schreiben ich gerade meine Masterarbeit für den Lehrstuhl Verkehrsökologie. Ich versuche die Verkehrsplanung besser auf die Bedürfnisse von Menschen abzustimmen und habe meinen Fokus auf Menschen sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen gelegt. Ziel ist es, ein möglichst gut angepasstes Befragungsinstrument zu entwickeln.

„Bitte versuchen Sie sich bei der Beantwortung möglichst auf die gestellte Frage zu konzentrieren. Wenn die Frage unklar ist, können Sie gerne direkt nachfragen. Falls zum Schluss Aspekte offen sind, können wir diese gerne noch besprechen.

Wichtig sind mir Ihre Erfahrungen, die Sie in Ihrer Berufspraxis erworben haben. Antworten Sie einfach frei heraus und geben Sie Ihre Meinung wider!“

„Frau/ Herr [Name], sind Sie damit einverstanden, dass das Interview mit einem Diktiergerät aufgezeichnet wird?“

[Aufnahme starten!]

„Das Gespräch findet am [Datum, Ort] statt. Die Gesprächsleitung habe ich, Kerstin Huber.

Als Experte/ in wird befragt Frau/ Herr [Name, Funktion, Arbeitsstelle].

A. Fragen zur Person und Funktion des Interviewten

1. Wie gestaltet sich Ihre Arbeit mit sozial benachteiligten Menschen?

Nachfrage: Mit welcher Gruppe sozial benachteiligter Menschen arbeiten Sie?

2. Wie lange arbeiten Sie schon mit Menschen sozial benachteiligter Gruppen zusammen?

B. Fragen zu Eigenschaften sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen

3. Wie definiert sich für Sie soziale Benachteiligung?

4. In der Literatur findet sich die Annahme, dass sich soziale Benachteiligung v.a. anhand der folgenden 5 Dimensionen bestimmen lässt:
- (a) Haushaltseinkommen: weniger als 775 Euro Monatseinkommen
 - (b) Erwerbsstatus: arbeitslos, in Ausbildung/ Fortbildung, Familienpflege, Freiwilligenarbeit
 - (c) Politische Teilhabe: kein Mitwirken in einer Regierungspartei, Kampagne, Komitee oder Aktionsgruppe in den letzten 12 Monaten
 - (d) Teilhabe: kein Besuch von Büchereien, Sportkursen oder -veranstaltungen (Teilnehmer oder Zuschauer), Freizeit- oder Interessengruppen, künstlerischen oder kulturellen Ereignissen, kein Ausüben eines Hobbys in den letzten 12 Monaten
 - (e) soziale Unterstützung: keine Hilfe von der näheren oder weiteren Familie, Freunde, Nachbarn verfügbar, wenn man sie braucht

Bilden diese Dimensionen Ihrer Meinung nach soziale Benachteiligung passend ab oder fehlen Dimensionen?

Sind die Dimensionen alle von gleicher Relevanz, oder würden Sie einzelne Dimensionen höher gewichten als andere?

C. Fragen zu Lebensqualität und Zufriedenheit sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen

5. Wie bewerten sozial benachteiligte Menschen Ihrer Einschätzung nach ihre allgemeine Lebensqualität? Sind sie eher zufrieden oder eher unzufrieden?
6. Wie gut können sozial benachteiligte Menschen Ihrer Meinung nach Bedürfnisse artikulieren?

Nachfrage bei Antwort „schlecht“:

Woran liegt es Ihrer Meinung nach, dass benachteiligte Menschen Schwierigkeiten haben ihre Bedürfnisse in Worte zu fassen?

7. Eventuell überspringen:
Gibt es Aktivitäten, von denen Menschen sozial benachteiligter Gruppen besonders häufig ausgeschlossen sind oder nur schwerlich Zugang haben?

8. An welchem Gesellschaftsgruppen orientieren sich Menschen mit sozialer Benachteiligung Ihrer Einschätzung nach, wenn sie ihre eigene Lebenssituation bewerten sollen?

Nachfrage:

An Durchschnittswerten, an wohlhabenden/ erfolgreichen Menschen der Oberschicht, an der Mittelschicht, an Menschen der eigenen Schicht, an ihnen bekannten oder unbekanntem Menschen? An Idealen aus den Medien?

D. Fragen zu Verkehr, Mobilität, Erreichbarkeit und Lebensqualität

9. Sind Ihrer Meinung nach Menschen mit sozialer Benachteiligung so mobil, wie sie es sich wünschen?

Nachfrage:

Wenn nein: Wodurch werden sie eingeschränkt?

10. Haben Menschen der benachteiligten Gruppen, mit denen Sie zusammenarbeiten, besondere Probleme gewünschte Alltagsziele zu erreichen?

Nachfrage:

Wenn ja: Welche Ziele für welche Gruppe sind dies? Wo liegen Ihrer Einschätzung nach die Defizite?

11. Ist das Verkehrsverhalten sozial Benachteiligter für Sie in irgend einer Weise auffällig?

Nachfrage:

Werden etwa bestimmte Verkehrsmittel besonders häufig genutzt oder nur sehr selten?

E. Fragen zu Verhalten in Befragungen nach Bedürfnissen

12. Laut der wissenschaftlichen Literatur werden die Bedürfnisse von Menschen mit sozialer Benachteiligung in Befragungen besonders schlecht erfasst. Woran könnte das Ihrer Meinung nach liegen?

13. Benennen Menschen sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen ihre Probleme direkt oder nur indirekt / auf Nachfrage?

Nachfrage:

Formulieren sie selbst Lösungsstrategien und Verbesserungsvorschläge für Probleme?

14. Denken Sie, dass Menschen mit sozialer Benachteiligung in Umfragen wahrheitsgemäße Angaben zu ihren Bedürfnissen und ihrer Lebenszufriedenheit machen?

Nachfrage:

Wenn nein: Warum?

17. Als wie geeignet schätzen Sie folgende Fragemöglichkeit ein? Denken Sie, dass folgenden Fragestellungen von Menschen mit sozialer Benachteiligung problemlos und wahrheitsgemäß beantwortet werden können?

Wie zufrieden sind Sie damit, wie Sie normalerweise Ihre Alltagsziele erreichen?

Überhaupt nicht zufrieden										Voll und ganz zufrieden
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nachfrage: Sehen Sie mögliche Probleme? Wenn ja, welche?

18. Wie geeignet finden Sie folgende Frage nach der Schwierigkeit? Glauben Sie, dass die Fragestellungen von Menschen mit sozialer Benachteiligung problemlos und wahrheitsgemäß beantwortet werden können?

„Beurteilen Sie auf einer Skala von -2 bis +2 wie leicht oder schwer Ihnen die folgenden Situationen fallen. Bitte machen Sie ein Kreuz auf den jeweils zutreffenden Wert.“

19. Wie geeignet schätzen Sie die folgende Frage nach der Zustimmung ein? Glauben Sie, dass die Fragestellungen von Menschen mit sozialer Benachteiligung problemlos und wahrheitsgemäß beantwortet werden können?

„Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu? Bitte machen Sie ein Kreuz auf den jeweils zutreffenden Wert.“

Nachfrage: Sehen Sie mögliche Probleme? Wenn ja, welche?

Nachfrage: Wäre es besser so zu fragen?

Aussage: Normalerweise kann ich meine Alltagsziele nur mit großem Aufwand erreichen.

20. Halten Sie es für ein erfolgversprechendes Vorhaben, Menschen mit sozialer Benachteiligung darum zu bitten, ein Tagebuch über ihre Aktivitäten und dabei gefühlten Emotionen am vorangehenden Tag auszufüllen?

Die Anforderungen an die Befragten sind:

- (a) Ausfülldauer zwischen 45 bis 75 Minuten
- (b) Aufgabenstellung:
- (c) Bericht über den vergangenen Tag abfassen, wie sie ihn in ein Tagebuch eintragen würden.
- (d) Für jede Szene gibt es zusätzlich strukturierte Fragen
 - Start und Endzeit
 - Was wurde getan (Auswahl aus einer Liste von 16 Aktivitäten)
 - Wo fand die Episode statt

- Mit wem wurde interagiert
- Wie fühlten sich die Befragten: 12 Gefühle stehen zur Auswahl

21. Haben Sie noch einen Hinweis für mich oder noch weitere wichtige Aspekte für mein Thema, die wir noch nicht angesprochen haben?

Handzettel

5 Dimensionen zur Bestimmung sozialer Benachteiligung:

1. **Haushaltseinkommen:** weniger als 775 Euro Monatseinkommen
2. **Erwerbsstatus:** arbeitslos, in Ausbildung/ Fortbildung, Familienpflege, Freiwilligenarbeit
3. **Politische Teilhabe:** kein Mitwirken in einer Regierungspartei, Kampagne, Komitee oder Aktionsgruppe in den letzten 12 Monaten
4. **Teilhabe:** kein Besuch von Büchereien, Sportkursen oder -veranstaltungen (Teilnehmer oder Zuschauer), Freizeit- oder Interessengruppen, künstlerischen oder kulturellen Ereignissen, kein Ausüben eines Hobbys in den letzten 12 Monaten
5. **soziale Unterstützung:** keine Hilfe von der näheren oder weiteren Familie, Freunde, Nachbarn verfügbar, wenn man sie braucht

Fragemethode zur Befragung sozial Benachteiligter

offene Fragen, die frei beantwortet werden

„Was behindert Sie dabei, Orte zu erreichen, die Sie erreichen wollen?“

geschlossene Fragen mit vorgegebenen Antwortkategorien

„Was behindert Sie dabei, Orte zu erreichen, die Sie erreichen wollen? Kreuzen Sie Entsprechendes bitte an.“

zu hohe Kosten

Entfernungen sind zu weit

zu wenig Informationen über Busse/ Bahn

habe keine Verkehrsmittel verfügbar

Haltestellen sind zu weit entfernt

es mangelt an Zeit

Möglichkeit 2: Zufriedenheit Mobilität

Als wie geeignet schätzen Sie folgende Fragemöglichkeit ein? Glauben Sie, dass die folgende Fragestellungen von Menschen mit sozialer Benachteiligung problemlos und wahrheitsgemäß beantwortet werden kann?

Wie zufrieden sind Sie damit, wie Sie normalerweise Ihre Alltagsziele erreichen?

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Möglichkeit 3: Schwierigkeiten Alltagsmobilität

Als wie geeignet schätzen Sie folgende Fragemöglichkeit ein? Glauben Sie, dass die folgende Fragestellungen von Menschen mit sozialer Benachteiligung problemlos und wahrheitsgemäß beantwortet werden kann?

„Beurteilen Sie auf einer Skala von -2 bis +2 wie leicht oder schwer Ihnen die folgenden Situationen fallen. Bitte machen Sie ein Kreuz auf den jeweils zutreffenden Wert.“

Hierbei bedeutet der Wert

-2 = sehr schwer 1 = schwer 0 = weder schwer, noch leicht +1 = leicht +2 = sehr leicht

-2 = sehr schwer	-1 = schwer	0 = weder schwer noch leicht	+1 = leicht	+2 = sehr leicht
------------------	-------------	------------------------------	-------------	------------------

Meine Alltagsziele erreichen	-2	-1	0	+1	+2
Die Kosten meiner Mobilität aufbringen	-2	-1	0	+1	+2
An die Orte gelangen, die ich erreichen will	-2	-1	0	+1	+2
Einen Ort schnell erreichen	-2	-1	0	+1	+2
Informationen über Busse oder Züge erhalten	-2	-1	0	+1	+2

Möglichkeit 4: Zustimmung Aussagen Alltagsmobilität

Als wie geeignet schätzen Sie folgende Fragemöglichkeit ein? Glauben Sie, dass die folgende Fragestellungen von Menschen mit sozialer Benachteiligung problemlos und wahrheitsgemäß beantwortet werden kann?

„Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu? Bitte machen Sie ein Kreuz auf den jeweils zutreffenden Wert.“

Hierbei bedeutet der Wert

1 = ich stimme gar nicht zu	2 = ich stimme eher nicht zu	3 = ich stimme eher zu	4 = ich stimme voll zu
-----------------------------	------------------------------	------------------------	------------------------

„Normalerweise kann ich meine Alltagsziele sehr gut erreichen“	1	2	3	4
„Normalerweise kann ich die Kosten meiner gut Mobilität aufbringen“	1	2	3	4
„Ich kann an die Orte gelangen, die ich erreichen will“	1	2	3	4
„Ich kann einen Ort schnell erreichen“	1	2	3	4
„Ich habe Probleme, Informationen über Busse oder Züge zu erhalten“	1	2	3	4

Möglichkeit 5: Erstellung eines Aktivitäten-Tagebuchs

Halten Sie es für ein erfolgversprechendes Vorhaben, Menschen mit sozialer Benachteiligung darum zu bitten, ein Tagebuch über ihre Aktivitäten und dabei gefühlten Emotionen am vorangehenden Tag auszufüllen?

Die Anforderungen an die Befragten sind:

(a) Ausfülldauer zwischen 45 bis 75 Minuten

(b) Aufgabenstellung:

„Stellen Sie sich Ihren Tag als kontinuierliche Abfolge von Szenen oder Episoden vor, wie in einem Film. Geben Sie jeder Szene einen Namen, wie etwa 'Weg zur Arbeit', 'Einkäufe machen', 'Kinder in den Kindergarten bringen'. Notieren Sie, wann eine Szene ungefähr begonnen und wann sie ungefähr geendet hat. Die meisten beschreiben Szenen die zwischen 15 Minuten und 2 Stunden dauern. Das Ende einer Szene zeigt zum Beispiel ein Ortswechsel oder ein Wechsel der Personen, mit denen man eine Aktivität ausübt.“

(c) Die Befragten sollen einen Bericht über den vergangenen Tag abfassen, wie sie ihn in ein Tagebuch eintragen würden. Dieser Bericht dient lediglich dazu, dem Befragten beim Erinnern der Aktivitäten und damit verbundenen Gefühle zu helfen. Der Bericht wird nicht zur Untersuchung eingesehen oder eingesammelt, sondern bleibt im Besitz des Befragten.

(d) Für jede Szene gibt es zusätzlich strukturierte Fragen

- Start und Endzeit
- Was wurde getan (Auswahl aus einer Liste von 16 Aktivitäten)
- Wo fand die Episode statt
- Mit wem wurde interagiert
- Wie fühlten sich die Befragten: 12 Gefühle stehen zur Auswahl

Beispiel für den Fragebogen zu Szene 1 (für jede Szene wird ein solcher Fragebogen ausgefüllt)

Erste Szene

Bitte sehen Sie in Ihr Tagebuch und wählen Sie die erste Szene aus, die Sie am Morgen des gestrigen Tages notiert haben.

Frage 1: Wann hat ihre erste Szene in etwa begonnen und wann hat sie geendet (z.B. 7:00 Uhr)?
Bitte versuchen Sie sich so genau wie möglich an die Uhrzeiten zu erinnern.

Diese Szene hat die Nummer ____ . Sie hat um ____ Uhr begonnen und um ____ Uhr geendet.

Frage 2: Was haben Sie in dieser Szene gemacht?
Bitte kreuzen Sie alle Aktivitäten an, die zutreffen.

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Pendeln | <input type="checkbox"/> Arbeiten |
| <input type="checkbox"/> Einkaufen | <input type="checkbox"/> Essen zubereiten |
| <input type="checkbox"/> Hausarbeit | <input type="checkbox"/> sich um Kinder kümmern |
| <input type="checkbox"/> Essen | <input type="checkbox"/> Beten, meditieren |
| <input type="checkbox"/> Treffen/ Beisammensein mit anderen | <input type="checkbox"/> Fernsehen |
| <input type="checkbox"/> Nickerchen/ Pause machen | <input type="checkbox"/> Computer/ Internet/ E-Mail |
| <input type="checkbox"/> Entspannen | <input type="checkbox"/> Telefonieren |
| <input type="checkbox"/> romantische Treffen/ Zusammensein | <input type="checkbox"/> sportliche Übungen/ Training |
| <input type="checkbox"/> andere; und zwar _____ | |

Frage 3: Wo haben Sie sich befunden?

- zu Hause am Arbeitsplatz anderswo

Frage 4: Hatten Sie mit anderen Menschen zu tun, egal ob direkt oder am Telefon?

mit niemandem (falls dies zutrifft, überspringen Sie diese Frage und machen bei Frage 5 weiter)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Ehefrau/ Ehemann, Lebenspartner/in | <input type="checkbox"/> meine Kinder |
| <input type="checkbox"/> Freunde | <input type="checkbox"/> meine Eltern oder andere Verwandte |
| <input type="checkbox"/> Kollegen/ Kolleginnen | <input type="checkbox"/> Chef/in |
| <input type="checkbox"/> Kunden/ Klienten | <input type="checkbox"/> Schüler/ Patienten |
| <input type="checkbox"/> andere und zwar _____ | |

Frage 5: Wie haben Sie sich während dieser Szene gefühlt?

Bitte bewerten Sie jedes Gefühl auf der folgenden Skala. Bitte umkreisen Sie den Wert zwischen 0 und 6, der Ihre Stimmung am besten beschreibt.

Wobei 0 = trifft gar nicht zu und 6 = trifft sehr zu

	Trifft gar nicht zu						Trifft sehr zu
ungeduldig	0	1	2	3	4	5	6
glücklich	0	1	2	3	4	5	6
frustriert/ verärgert	0	1	2	3	4	5	6
depressiv/ traurig	0	1	2	3	4	5	6
kompetent/ fähig	0	1	2	3	4	5	6
bedrängt/ herumgestoßen	0	1	2	3	4	5	6
herzlich/ freundlich	0	1	2	3	4	5	6
ärgerlich/ feindselig	0	1	2	3	4	5	6
besorgt/ ängstlich	0	1	2	3	4	5	6
erfreut/ vergnüglich	0	1	2	3	4	5	6
kritisiert/ abgewiesen	0	1	2	3	4	5	6
müde	0	1	2	3	4	5	6

B Auswertung der Experteninterviews mit der qualitativen Inhaltsanalyse

Entscheidungen zum methodischen Vorgehen

Noch ehe im ersten Schritt mit dem eigentlichen Kodieren begonnen werden kann, müssen grundlegende Entscheidungen für das methodische Vorgehen getroffen werden. Einmal muss festgelegt werden, welche Teile des vorhandenen Materials überhaupt ausgewertet werden sollen, denn insgesamt misslungene Interviews oder Interviewpassagen, die nicht oder nur entfernt mit dem Forschungsgegenstand zu tun haben, können von vornherein von der Auswertung ausgeschlossen werden. Zum Zweiten muss definiert werden, wie groß die zu betrachtende Texteinheit gewählt werden soll. Als Analyseeinheit empfehlen sich thematisch abgegrenzte Absätze mit mehreren Sätzen, da einzelne Sätze oder gar Satzteile meist zu wenig Informationen enthalten und die Gefahr von Fehlinterpretationen besteht. Schließlich werden die Kategorien bestimmt, anhand derer in Schritt 1 eine erste Strukturierung des Materials vorgenommen wird. KAISER (2014) empfiehlt die Fragenkomplexe des Interviewleitfadens als Kategorien zu verwenden, da sie zum einen aus konzeptionellen, theoretisch fundierten Vorüberlegungen hervorgegangen sind und zum anderen aufgrund ihres Überblickscharakters noch keine vorgezogenen Interpretationen vornehmen lassen (KAISER 2014: 101ff).

Für diese Arbeit wurden hierzu die folgenden Entscheidungen getroffen:

Auszuwertendes Material: Prinzipiell stellen die Transkripte der Experteninterviews das auszuwertende Material dar. Jedoch sind von der Auswertung alle Interviewelemente ausgeschlossen, die inhaltlich vom Kernthema abweichen. Insbesondere in Interview 1 und Interview 2 wurden mehrere Passagen nicht analysiert. Dies liegt zum einen daran, dass der Gesprächspartner 1 nicht überzeugt werden konnte, dass er für das Forschungsvorhaben als Experte gilt und zum anderen teilten beide Befragte eine der Grundannahmen der Untersuchung – dass sozial Benachteiligte in gängigen Erhebungen nicht angemessen repräsentiert sind – nicht und zweifelten daher die Notwendigkeit der Interviews an.

Des Weiteren wurden Nachfragen der Interviewten und klärende Passagen nicht ausgewertet, ebenso wie Informationen zu den interviewten Personen, die dazu dienten, deren Eignung als Experten nochmals zu prüfen. Auch ein großer Teil der Empfehlungen der Experten hinsichtlich der Gestaltung von Skalen und teilweise auch hinsichtlich der Formulierung von Fragen wurde nicht kodiert. Nur Anregungen, die mit konkreten Hinweisen auf mögliche Probleme begründet wurden, sind in die Auswertung mit eingegangen. Diese Entscheidung fußt auf der Beobachtung, dass die Experten die Bewertung der Skalen oft stark aus ihrer eigenen Perspektive heraus vornahmen und diese daher sehr subjektiv gefärbt sind. Zur Gestaltung von Skalen in einfachster, verständlichster Form bietet es sich vielmehr an, Empfehlungen aus sozialwissenschaftlichen Methodenbüchern zu entnehmen, die auf empirischer Forschung beruhen. Die ausgeschlossenen Passagen werden in grauer Farbe markiert und mit eckigen Klammern [] versehen.

Analyseeinheit: Als Analyseeinheit wurden thematisch abgegrenzte Absätze mit mehreren Sätzen bestimmt. Bei der Transkription wurden solche Themenwechsel noch nicht mit Abschnittswechseln kenntlich gemacht. Dieser Schritt erfolgte bei der Auswertung. Es ist möglich, eine Analyseeinheit auch mehreren Kategorien zuzuordnen, wenn mehr als nur ein Thema angesprochen wird.

Auswertende Personen: Da die Auswertung nur von einer Person durchgeführt wurde, müssen keine

Interpretationsregeln definiert werden, um eine Interkoder-Reliabilität⁸⁷ zu sichern.

Festlegung der Kategorien zur Kodierung: Den Empfehlungen von KAISER folgend wurde darauf geachtet, dass „die Kategorien ausreichend konkret formuliert sind, aber noch keine Festlegung von Merkmalsausprägungen beinhalten“ (KAISER 2014). Die Kategorien wurden aus den Fragenkomplexen des Leitfadens entwickelt, der die konzeptionellen Vorüberlegungen spiegelt.

Kodierung des Textmaterials (Kategoriale Kodierung)

Der erste Schritt der Auswertung dient dazu, sich einen Überblick über die gewonnenen Informationen zu verschaffen, die inhaltliche Qualität des Materials zu bewerten, den Textumfang zu reduzieren und „zu überprüfen, inwieweit unsere bisherigen Untersuchungskategorien, die wir im Prozess der Operationalisierung der Forschungsfrage entwickelt haben, bereits ausreichen, um die Interviewaussagen tatsächlich systematisch zuzuordnen“ (KAISER 2014: 99). Ist letzteres nicht der Fall, werden neue Kategorien aus dem vorgefundenen Material entwickelt. Beim Arbeitsschritt „Kodierung des Textmaterials“ handelt es sich nicht um ein Kodieren im oben beschriebenen induktiven Sinn der Grounded Theory, sondern vielmehr um das Zuordnen von Interviewaussagen zu theoretisch vordefinierten Kategorien, gleich dem Auswertungsschritt der Extraktion bei GLÄSER/ LAUDEL (2010) (KAISER 2014: 99ff), die sich begrifflich wohl eindeutiger ausdrücken. Aussagen ohne erkennbaren bedeutsamen Informationsgehalt werden gekürzt (KAISER 2014: 107).

Die folgende Tabelle 12 zeigt die Kategorien, welche zur Auswertung verwendet wurden. Die Kategorien sind ihrem jeweiligen Entstehungskontext zugeordnet. Bei der kategorialen Kodierung und insbesondere bei der Zusammenführung von Stellungnahmen wurden in geschwungenen Klammern { } Zusatzinformationen gegeben, falls dies zum Verständnis der Aussage notwendig war. Dies trifft zum Beispiel zu auf Antworten zu Fragen hinsichtlich der verschiedenen Befragungsmöglichkeiten, von denen die Befragten jeweils während des Interviews eine Abbildung vor sich hatten. Auch sind einige Stellungnahmen sehr kurz, bejahen oder verneinen die Frage lediglich und sind daher nur vor dem Hintergrund der gestellten Fragen verständlich.

⁸⁷Unter Interkoder-Reliabilität versteht man „die Wahrscheinlichkeit, mit der verschiedene Personen bei Anwendung derselben Regeln ein gleiches Resultat erreichen“ (GLÄSER/LAUDEL 2010: 210).

Tabelle 12: Kategorien für die Auswertung der Experteninterviews

Vor der Analyse gebildete Kategorien	„Definition sozialer Benachteiligung“
	„Bewertung der Lebensqualität und Lebenszufriedenheit“
	„Fähigkeit zur Artikulation von Bedürfnissen“
	„Orientierung an Vergleichswerten zur Bewertung der Lebensqualität“
	„Realisierte und gewünschte Mobilität“
	„Spezifisches Verkehrsverhalten“
	„Gründe für nicht repräsentative Beteiligung bei Befragungen“
	„Artikulation von Problemen und Lösungsstrategien“
Während der Analyse ergänzte Kategorien	„Wahrheitsgemäße Beantwortung von Fragen zu Bedürfnissen und Zufriedenheit“
	„Zusammenhang Mobilität und Zufriedenheit“
	„Empfehlungen für Anreize“
Während der Analyse veränderte Kategorien	„Nutzergruppen von Beratungsstellen“
	„Vorschläge zur Gestaltung von Befragungen“ und „Wahrscheinliche Problemquellen bei Befragungen“ umgewandelt in: „Empfehlungen zur allgemeinen Form der Befragung“, „Empfehlungen zur Formulierung von Fragen“, „Empfehlungen für Skalen“ und „Empfehlungen für Aktivitäts-Tagebücher“
	„Erreichbarkeitsprobleme“ umgewandelt in: „Hindernisse und Voraussetzungen für die Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen“

Quelle: eigene Darstellung

Zusammenführung von Interviews und Identifikation von Kernaussagen

Der zweite Schritt gliedert sich in drei Teilschritte: Zusammenführung zusammengehöriger Stellungnahmen, kategoriale Zusammenführung und Formulierung von Kernaussagen.

Zuerst werden thematisch zusammengehörige und damit den gleichen Kategorien zugeordnete Expertenaussagen aus ein und demselben Interview in den entsprechenden Kategorien zusammengefasst. Die Chronologie der einzelnen Interviews wird auf diese Art und Weise aufgegeben. Redundante Aussagen werden daraufhin gestrichen. Im zweiten Teilschritt werden die Grenzen zwischen den einzelnen Interviews aufgehoben, indem die Informationen aus allen Gesprächen in den entsprechenden Kategorien zusammengetragen werden. „An dieser Stelle bekommen wir auch einen ersten systematischen Eindruck davon, ob und inwieweit sich die Informationen und Einschätzungen der Experten decken oder widersprechen“ (KAISER 2014: 108). Innerhalb aller Kategorien werden nun im dritten Teilschritt Kernaussagen formuliert, die die Inhalte der einzelnen Aussagen aller Experten zusammenfassen. Man löst sich also vom Wortlaut und von der Differenzierung zwischen den einzelnen Experten. Jedoch muss für jede Kernaussage eine Referenz auf die ursprünglichen Interviewdaten in Form einer Quellenangabe beigefügt werden (KAISER 2014: 105-110).

Beim Schritt der Zusammenführung von Stellungnahmen zur gleichen Kategorie innerhalb der individuellen Interviews werden gleichzeitig auch redundante Aussagen gestrichen. Zudem werden Antworten gestrichen, deren Relevanz und Aussagekraft bezweifelt werden, im ersten Schritt der inhaltlichen Reduktion jedoch aufgrund zu großer Vorsicht noch nicht entfernt worden waren.

Bei der Identifikation von Kernaussagen werden vielfach thematisch zusammengehörige Aussagen nacheinander gruppiert. Dies erleichtert die theoriegeleitete Analyse im letzten Auswertungsschritt.

Erweiterung der Datenbasis

Schritt drei, „Erweiterung der Datenbasis“, dient dazu, induktiv gewonnene Kategorien mit vielleicht noch fehlenden Informationen zu ergänzen, um die Datenbasis für die Analyse zu erweitern. Die grundsätzliche Beschränkung bei Expertenbefragungen, die Tatsache, dass zwar oft relevante, aber nicht vollständige Informationen gewonnen werden, soll durch diesen Schritt ausgeglichen werden. KAISER weicht mit diesem Verfahrenselement von den meisten anderen inhaltsanalytischen Modellen ab und plädiert für ein sogenanntes methodenpluralistisches Auswerten von Experteninterviews. Möglichkeiten zur Informationsgewinnung sind telefonische Nachfragen bei den interviewten Experten oder Daten aus einer Literaturrecherche (KAISER 2014: 110-114).

Dieser Arbeitsschritt erfolgte nicht gemäß des Auswertungsmodells. Inhalte wissenschaftlicher Literatur und die Ergebnisse der explorativen Experteninterviews sind innerhalb dieser Arbeit gleichberechtigte Informationsquellen. Die Daten aus der Literaturstudie dem Schema der Interviews unterzuordnen hätte keinen Mehrwert erbracht.

Theoriegeleitete Analyse und Interpretation

Mit der Analyse und Interpretation ist der letzte Auswertungsschritt erreicht. Hierbei werden die insgesamt gewonnenen Daten „im Lichte der theoretischen Bezüge des Forschungsvorhabens analysiert und interpretiert“ (KAISER 2014: 114f) und in wissenschaftliche Begriffe und Konzepte der jeweiligen Disziplin übersetzt (KAISER 2014: 114f).

Dienen die Experteninterviews nur als Etappe auf dem Weg zur Hauptuntersuchung, soll also nur Kontextwissen, nicht Betriebswissen ermittelt werden, wird die Auswertung der Interviews dann abgebrochen, wenn das gewünschte Ziel erreicht ist. „Man wird in diesen Fällen die Texte partiell auswerten, die Auswertung im Stadium der empirischen Generalisierung abbrechen und Aussagen über Repräsentatives, auch über Unerwartetes formulieren, jedenfalls über Evidentes“ (MEUSER/ NAGEL 2005: 77). Denn Untersuchungen von Kontextwissen stellen lediglich auf die Gewinnung von empirischem Wissen ab, nicht aber auf dessen theoretischer Erklärung und Generalisierung (MEUSER/ NAGEL 2005: 82). An dieser Stelle der Auswertung sei nochmals auf die oben erwähnte verkürzte Vorgehensweise von MEUSER/ NAGEL (2005) in der Auswertung von Interviews zur Generierung von Kontextwissen hingewiesen. Ergänzt sei dies um den Hinweis von KAISER, dass der Umfang der theoriegeleiteten Analyse und Interpretation sowie das Potential zur theoretischen Generalisierung der Erkenntnisse wesentlich durch die Zielsetzung der Befragung bedingt sind.

Dies und die Tatsache, dass für dieses Forschungsvorhaben ein methodenpluralistisches Forschungsdesign gewählt wurde, welches laut KAISER (2014) eine isolierte Interpretation der Experteninterviews nicht vorsieht (KAISER 2014: 123), rechtfertigen eine weitgehende Vernachlässigung des vierten Arbeitsschrittes in der Auswertung des hier in den Experteninterviews erhobenen Datenmaterials.

Der vierte Arbeitsschritt, die theoriegeleitete Analyse, hat daher in dieser Arbeit vielmehr den Charakter einer Zusammenführung der Kernaussagen zu einem Fließtext. Nur vereinzelt werden Verknüpfungen zu Inhalten außerhalb der Interviews gezogen. Da nur ein männlicher und ansonsten weibliche Experten

befragt wurden, wird nur die männliche Form „Experte“ verwendet, um eine genaue Rückverfolgung der Aussagen nicht für jeden Leser möglich zu machen.

Literaturverzeichnis

AGOCHA, BEDE/ DONNELLAN, M. BRENT/ IM, SU YEONG/ RAVERT, RUSSEL D./ SCHWARTZ, SETH J./ WATERMAN, ALAN S./ WILLIAMS, MICHELLE K./ ZAMBOANGA, BYRON L. (2010): The Questionnaire for eudaimonic Well-Being: Psychometric Properties, demographic Comparisons, and Evidence of Validity. *The Journal of Positive Psychology* 5(1), S 41-61.

ALLARDT, ERIK (1981): Experiences from the comparative Scandinavian Welfare Study, with a Bibliography of the Project. *European Journal of Political Research* 9(1), S 101-111.

ALLARDT, ERIK (1993): Having, Loving and Being: an Alternative to the Swedish Model of Welfare Research. In: Nussbaum, Martha C./ Sen, Amartya (Hrsg.) (1993): *The Quality of Life*. Oxford University Press, Oxford, S 88-94.

ALLERT, TILMAN/ KONAU, ELISABETH/ KRAMBECK, JÜRGEN/ OEVERMANN, ULRICH (1979): Die Methodologie einer „objektiven Hermeneutik“ und ihre allgemeine forschungslogische Bedeutung in den Sozialwissenschaften. In: Soeffner, Hans-Georg (Hrsg.) (1979): *Interpretative Verfahren in den Sozial- und Textwissenschaften*, Metzler, Stuttgart, S 352-434.

ATKINSON, SARAH/ FLEURET, SEBASTIEN (2007): Wellbeing, Health and Geography: A critical Review and Research Agenda. *New Zealand Geographer* 63(2), S 106-118.

AXHAUSEN, KAY W./ SCHÖNFELDER, STEFAN (2003): Activity Spaces: Measures of Social Exclusion? In: *Transport Policy* 10(4), S. 273-286.

BANISTER, DAVID/ BOWLING, ANN (2004): Quality of Life for the Elderly: The Transport Dimension. *Transport Policy* 11(2), S 105-115.

BECKER, UDO/ GERIKE, REGINE (2008): Background – Needs as the Focus of Transport Planning. In: Becker, Udo/ Böhmer, Juliane/ Gerike, Regine (Hrsg.) (2008): *How to Define and Measure Access and Need Satisfaction in Transport*. Papers from the ESF – Exploratory Workshop Dresden. Dresdner Institut für Verkehr und Umwelt e.V. (DIVU), S 5-24.

BECKMANN, KLAUS J./ BRACHER, TILMAN/ HESSE, MARKUS (2007): Mobilität und benachteiligte Stadtquartiere im Fokus integrierter Stadtentwicklungspolitik. *Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften*, (II), S 9-22.

BERGSTAD, CECILIA, JAKOBSSON/ ETTEMA, DICK/ FRIMAN, MARGARETA/ GAMBLE, AMELIE/ GÄRLING, TOMMY/ HAGMAN, OLLE/ OLSON, LARS E./ POLK, MERRITT (2011): Subjective Well-Being related to Satisfaction with daily Travel. *Transportation*, 38(1), S 1-15.

BMVBS (Hrsg.) (2011): Nahversorgung und Nahmobilität: Verkehrsverhalten und Zufriedenheit. BMVBS-Online-Publikation Nr. 08/2011, URL: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2011/DL_ON082011.pdf;jsessionid=4E0308A98AA78C880A600B369C68640A.live1041?__blob=publicationFile&v=2 (09.09.2015).

BMVBS (Hrsg.) (2012): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Exklusion. Fähigkeiten und Ressourcen einer ländlichen Bevölkerung für eine angemessene Versorgung und Teilhabe am öffentlichen Leben. BMVBS-Online-Publikation 27/2012, URL: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2012/DL_ON272012.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (09.09.2015).

BÖHNKE, PETRA (2005): Teilhabechancen und Ausgrenzungsrisiken in Deutschland. In: Aus Politik und Zeitgeschichte Nr. 37, S 31-36.

BÖHNKE, PETRA (2006): Am Rander der Gesellschaft. Risiken sozialer Ausgrenzung. Verlag Barbara Budrich, Opladen.

BOGNER, ALEXANDER/ MENZ, WOLFGANG (2009a): Das theoriegenerierende Experteninterview. Erkenntnisinteresse, Wissensformen, Interaktion. In: Bogner, Alexander/ Littig, Beate/ Menz, Wolfgang (Hrsg.) (2009): Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfehler. 3. Auflage, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, S 61-98.

BOGNER, ALEXANDER/ MENZ, WOLFGANG (2009b): Experteninterviews in der qualitativen Sozialforschung. In: Bogner, Alexander/ Littig, Beate/ Menz, Wolfgang (Hrsg.) (2009): Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfehler. 3. Auflage, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, S 7-31.

BOGNER, ALEXANDER/ LITTIG, BEATE/ MENZ, WOLFGANG (2014): Interviews mit Experten. Eine praxisorientierte Einführung. Springer VS, Wiesbaden.

BOUCHER, JERRY/ OSGOOD, CHARLES E. (1969): The Pollyanna Hypothesis. Journal of Verbal Learning and Verbal Behavior 8(1), S 1-8.

BOWLING, ANN (1995): What Things are important in People's Lives? A Survey of the Public's Judgements to inform Scales of Health related Quality of Life. Social Science and Medicine 41(10), S 1447-1462.

BOWLING, ANN/ GABRIEL, ZAHAVA (2007): Lay Theories of Quality of Life in older Age. Ageing and Society 27(6), S 827-848.

BURCHARDT, TANIA/ LE GRAND, JULIAN/ PIACHAUD, DAVID (2002a): Degrees of Exclusion: Developing a dynamic, multidimensional Measure. In: Hills, John/ Le Grand, Julian/ Piachaud, David (Hrsg.) (2002): Understanding social Exclusion. Oxford University Press, Oxford, S 30-43.

BURCHARDT, TANIA/ LE GRAND, JULIAN/ PIACHAUD, DAVID (2002b): Introduction. In: Hills, John/ Le Grand, Julian/ Piachaud, David (Hrsg.) (2002): Understanding social Exclusion. Oxford University Press, Oxford, S 1-12.

BUTTON, KENNETH (2010): Transport Economics. Dritte Auflage, Edward Elger Publishing Limited, Cheltenham.

CARLSMITH, JAMES M./ FESTINGER, LEON (1959): Cognitive Consequences of forced Compliance. The Journal of Abnormal and Social Psychology 58(2), S 203.

CASAS, IRENE (2007): Social Exclusion and the Disabled: An Accessibility Approach. The Professional Geographer 59(4), S 463-477.

CASAS, IRENE/ HORNER, MARK W./ WEBER, JOE (2009): A Comparison of three Methods for Identifying transport-based Exclusion: A Case Study of Children's Access to urban Opportunities in Erie and Niagara Counties, New York. International Journal of Sustainable Transport 3(4), S 227-245.

- CHOI, DONG-WON/ DIENER, ED/ DIENER-BISWAR, ROBERT/ KIM-PRIETO, CHU/ OISHI, SHIGEHRO/ TOV, WILLIAM/ WIRTZ, DERRICK (2010): New Well-Being Measures: Short Scales to assess flourishing and positive and negative Feelings. *Social Indicators Research*, 97(2), 143-156.
- CHURCH, ANDREW/ FROST, MARTIN/ SULLIVAN, KEITH (2000): Transport and Social Exclusion in London. *Transport Policy* 7(3), S 195-205.
- CLARK, LEE ANNA/ TELLEGEN, AUKE/ WATSON, DAVID (1988): Development and Validation of brief Measures of positive and negative Affect: The PANAS Scale. *Journal of Personality and Social Psychology* 54(6), S 1063-1070.
- CLIFTON, KELLY J./ HANDY, SUSAN (2001): Evaluating Neighborhood Accessibility: Possibilities and Practicalities. *Journal of Transportation and Statistics* 4(2/3), S 67-78.
- CLIFTON, KELLY J. (2003). Examining Travel Choices of Low-Income Populations: Issues, Methods, and New Approaches. Paper presented at the 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lucerne.
- COLMAN, STEVEN B./ DOWLING, RICHARD G. (1995): Effects of increased Highway Capacity: Results of Household Travel Behaviour Survey. *Transportation Research Record* 1493, S 143-149.
- CORBIN, JULIET/ STRAUSS, ANSELM (1996): *Grounded Theory - Grundlagen qualitativer Sozialforschung*. Beltz PVU, Weinheim.
- CSIKSZENTMIHALYI, MIHALY / LARSEN, REED (1987): Validity and Reliability of the Experience Sampling Method. *Journal of Nervous and Mental Disease* 175(9), S 526-537.
- CURRIE, GRAHAM/ STANLEY, JANET (2008): Investigating Links between social Capital and public Transport. *Transport Reviews* 28(4), S 529-547.
- CURRIE, GRAHAM/ HINE, JULIAN/ LUCAS, KAREN/ MORRIS, JENNY/ RAY, KINNEAR/ RICHARDSON, TONY/ STANLEY, JANET/ STANLEY, JOHN/ SMYTH, PAUL/ VELLA-BRODRICK, DIANNE (2009): Investigating Links between Transport Disadvantage, social Exclusion and Well-Being in Melbourne – Preliminary Results. *Transport Policy* 16(3), 97-105.
- CURRIE, GRAHAM/ STANLEY, JANET/ STANLEY, JOHN/ VELLA-BRODRICK, DIANNE (2010): The place of transport in facilitating social inclusion via the mediating influence of social capital. *Research in Transportation Economics* 29(1), S 280-286.
- CURRIE, GRAHAM/ DELBOSC, ALEXA (2010): Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation* 37(6), S 953-966.
- CURRIE, GRAHAM/ DELBOSC, ALEXA (2011a): Exploring the relative Influences of Transport Disadvantage and social Exclusion on Well-Being. *Transport Policy* 18(4), S 555-562.
- CURRIE, GRAHAM/ DELBOSC, ALEXA (2011b): Transport Problems that matter – social and psychological Links to Transport Disadvantage. *Journal of Transport Geography* 19(1), S 170-178.
- CURRIE, GRAHAM/ HENSHER, DAVID A./ GREEN, WILLIAM H./ STANLEY, JANET R./ STANLEY, JOHN K./ VELLA-BRODRICK, DIANNE (2011): Social Exclusion and the Value of Mobility. *Journal of Transport Economics and Policy* 45(2), S 197-222.

- DAUBITZ, STEPHAN (2013): Mobilitätsalltag von Einkommensarmen im städtischen Raum. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.) (2013): Räumliche Mobilität in der zweiten Moderne / Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten. Reihe: Mobilität und Gesellschaft, Band 3, Lit Verlag, Berlin, S 113-133.
- DECI, EDWARD L./ RYAN, ROBERT (2000): Self-Determination Theory and the Facilitation of intrinsic Motivation, social Development, and Well-Being. *American Psychologist*, 55(1), S 68-78.
- DEEKE, AXEL (1995): Experteninterviews - ein methodologisches und forschungspraktisches Problem. *Experteninterviews in der Arbeitsmarktforschung. Diskussionsbeiträge zu methodischen Fragen und praktischen Erfahrungen*. Nürnberg, S 7-22.
- DE GROOT, JUDITH I.M./ STEG, LINDA (2006): The role of value orientations in evaluating quality of life consequences of a transport pricing policy. *Transportation Research Part D*, 11(2), S 160-165.
- DE GROOT, JUDITH I.M./ FORWARD, SONJA/ KAUFMANN, CLEMENS/ RISSER, RALF/ SCHMEIDLER, KAREL/ STEG, LINDA/ MARTINCIGH, LUCIA/ URBANI, LUCA (2007): Assessing Life Quality in Transport Planning and Urban Design. In: Banister, David/ Marshall, Stephen (Hrsg.) (2007): *Land Use and Transport. European Research towards integrated policies*. Elsevier Ltd., Oxford, S 217-243.
- DE GROOT, JUDITH I.M./ STEG, LINDA (2008): Transport Planning and Quality of Life. In: Becker, Udo/ Böhmer, Juliane/ Gerike, Regine (Hrsg.) (2008): *How to Define and Measure Access and Need Satisfaction in Transport. Papers from the ESF – Exploratory Workshop Dresden*. Dresdner Institut für Verkehr und Umwelt e.V. (DIVU), S 79-92.
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Hrsg.) (2000): *Social Exclusion and the Provision of Public Transport. Main Report*, London.
- DE VOS, JONAS/ SCHWANEN, TIM/ VAN ACKER, VERONIQUE/ WILTOX, FRANK (2013): Travel and subjective Well-Being: A Focus on Findings, Methods and Future Research Needs. *Transport Reviews*, Vol. 33, Nr. 4, S 421-442.
- DEVRIES, MARTEN W./ SHIFFMAN, SAUL S./ STONE, ARTHUR A. (1999): Ecological momentary Assessment. In: Diener, Ed/ Kahneman, Daniel/ Schwarz, Norbert (Hrsg.) (1999): *Well-Being: The Foundation of hedonic Psychology*. Russel Sage Foundation, New York, S 339-366.
- DIEKMANN, ANDREAS (2013): *Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen*. 7. Auflage, Rowohlt Taschenbuch Verlag, Hamburg.
- DIELEMAN, FRANS M./ DIJST, MARTIN/ SCHWANEN, TIM (2001): Leisure Trips of senior Citizens: Determinants of modal Choice. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 92(3), S 347-60.
- DIENER, ED/ EMMONS, ROBERT A. /GRIFFEN, SHARON/ LARSEN, RANDY.J (1985): The Satisfaction with Life Scale. *Journal of Personality Assessment*, 49(1), S 71-75.
- DIENER, ED/ PAVOT, WILLIAM (1993): Review of the Satisfaction with Life Scale. *Psychological Assessment*, 5(2), S 164-172.

DIENER, ED/ KIM-PRIETO, CHU / SCOLLON, CHRISTIE. N. (1999): Experience Sampling: Promises and Pitfalls, Strengths and Weaknesses. *Journal of Happiness Studies* 4(1), 5-34.

DIENER, ED/ KAHNEMAN, DANIEL/ SCHWARTZ, NORBERT (1999): *Well-Being: The Foundations of hedonic Psychology*. Russel Sage Foundation, New York.

ERIKSON, LARS/ ETTEMA, DICK/ FRIMAN, MARGARETA/ FUJI, SATOSHI/ GÄRLING, TOMMY/ OLSON, LARS E. (2011): Satisfaction with Travel and subjektive Well-Being: Development and Test of a Measurement Tool. *Transportation Research Part F*, 14(3), 167-175.

ERIKSON, ROBERT/ UUSITALO, HANNU (1987): The Scandinavian Approach to Welfare Research. In: Erikson, Robert/ Hansen, Erik J./ Ringen, Stein/ Uusitalo, Hannu (Hrsg.) (1987): *The Scandinavian Model: Welfare States and Welfare Research*. M.E. Sharpe, New York, S 177-193.

ESSER, ELKE/ HILL, PAUL B./ SCHNELL, RAINER (2013): *Methoden der empirischen Sozialforschung*. 10. Auflage, Oldenbourg Verlag, München.

ESTES, DAVID/ MCMAHAN, ETHAN A. (2011): Measuring Lay Conceptions of Well-Being: The Beliefs about Well-Being Scale. *Journal of Happiness Studies*, 12(2), S 267-287.

ETTEMA, DICK/ FRIMAN, MARGARETA/ FUJI, SATOSHI/ GÄRLING, TOMMY/ OLSON, LARS E. (2012): How in-vehicle Activities affect Work Commuters' Satisfaction with public Transport. *Journal of Transport Geography*, 24, S 215-222.

ETTEMA, DICK/ FRIMAN, MARGARETA/ FUJI, SATOSHI/ GÄRLING, TOMMY/ OLSON, LARS E. (2013a): Happiness and Satisfaction with Work Commute. *Social Indicator Research*, 111(1), S 255-263.

ETTEMA, DICK/ FRIMAN, MARGARETA/ FUJI, SATOSHI/ GÄRLING, TOMMY/ OLSON, LARS E. (2013b): Psychometric Analysis of the Satisfaction with Travel Scale. *Transportation Research Part A* 48, S 132-145.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (2010a): *Armut und soziale Ausgrenzung*. Bericht. Eurobarometer Spezial 355. URL: http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_355_de.pdf (21.07.2015).

EUROPÄISCHE KOMMISSION (2010b): Eurobarometer 74.1. Country Specific Questionnaire Germany. ZA5237. URL: <https://dbk.gesis.org/dbksearch/download.asp?db=E&id=19121> (21.07.2015).

EVANS, ED/ RITTER, ANITA/ STRAIGHT AUDREY (2002): URL: Understanding Senior Transportation: Report and Analysis of a Survey of Consumers Age 50+. AARP Public Policy Institute. URL: http://assets.aarp.org/rgcenter/il/2002_04_transport.pdf (09.09.1987).

FAKULTÄT RAUMPLANUNG, FACHGEBIET VERKEHRSWESEN UND VERKEHRSPPLANUNG, UNIVERSITÄT DORTMUND/ GEOGRAPHISCHES INSTITUT, ABTEILUNG STADT- UND REGIONALFORSCHUNG, RHEINISCHE FRIEDRICH-WILHELMS-UNIVERSITÄT BONN/ ZEM, ZENTRUM FÜR EVALUATION UND METHODEN, RHEINISCHE FRIEDRICH-WILHELMS-UNIVERSITÄT BONN (2001) (im Text als: Fragebogen FRAME): Projekt FRAME. Fragebogen der Hauptuntersuchung.

FLASCHENTRÄGER, PIA/ MOLLENKOPF, HEIDRUN (2001): *Erhaltung von Mobilität im Alter*. Band 197, Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Verlag

W. Kohlhammer, Stuttgart. URL: <http://www.bmfsfj.de/RedaktionBMFSFJ/Broschuerenstelle/Pdf-Anlagen/PRM-24457-SR-Band-197,property=pdf,bereich=bmfsfj,sprache=de,rwb=true.pdf> (09.09.2015).

FLICK, UWE (2008): Triangulation. Eine Einführung. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

FLICK, UWE (2011): Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung. 4. Auflage. Rowohlt Taschenbuch Verlag, Reinbek bei Hamburg.

FRIMAN, MARGARETA/ GÄRLING, TOMMY/ KLEINER, MENDEL/ VÄSTFJÄLL, DANIEL (2002): The Measurement of Core Affect: A Swedish Self-Report Measure derived from the Affect Circumplex. *Scandinavian Journal of Psychology*, 43(1), S 19-31.

GÄRLING, TOMMY/ VÄSTFJÄLL, DANIEL (2007): Validation of a Swedish short self-report Measure of Core Affect. *Scandinavian Journal of Psychology*, 48(3), S 233-238.

GASPER, DES (2004): Human Well-Being: Concepts and Conceptualizations. WIDER Discussion Papers No. 2004/06, World Institute for Development Economics (UNU-WIDER).

GEURS, KARST T./ VAN WEE, BERT (2004): Accessibility Evaluation of Land-use transport strategies: review and research directions. *Transport Geography* 12(2), S 127-140.

GLÄSER, JOCHEN/ LAUDEL, GRIT (2010): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. 4. Auflage. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

GLATZER, WOLFGANG (1982): Soziale Probleme und Zufriedenheit. In: Hoffmann-Nowotny, Hans-Joachim (Hrsg.) (1982): Unbeabsichtigte Folgen sozialen Handelns. Soziale Indikatoren IX. Campus Verlag, Frankfurt, S 51-85.

GLATZER, WOLFGANG (1984a): Determinanten der Zufriedenheit. In: Glatzer, Wolfgang/ Zapf, Wolfgang (Hrsg.) (1984): Lebensqualität in der Bundesrepublik. Objektive Lebensbedingungen und subjektives Wohlbefinden. Campus Verlag, Frankfurt, S 234-245.

GLATZER, WOLFGANG (1984b): Lebenszufriedenheit und alternative Maße subjektiven Wohlbefindens. In: Glatzer, Wolfgang/ Zapf, Wolfgang (Hrsg.) (1984): Lebensqualität in der Bundesrepublik. Objektive Lebensbedingungen und subjektives Wohlbefinden. Campus Verlag, Frankfurt, S 177-191.

GLATZER, WOLFGANG (1984c): Zufriedenheitsunterschiede zwischen Lebensbereichen. In: Glatzer, Wolfgang/ Zapf, Wolfgang (Hrsg.) (1984): Lebensqualität in der Bundesrepublik. Objektive Lebensbedingungen und subjektives Wohlbefinden. Campus Verlag, Frankfurt, S 192-205.

HALL, EDWARD (2010): Spaces of Wellbeing for People with Learning Disabilities. *Scottish Geographical Journal* 126(4), S 275-284.

HAKAMIES-BLOMQVIST, LIISA/ SIREN, ANU (2004): Private Car as the grand Equaliser? Demographic Factors and Mobility in Finnish Men and Women aged 65+. *Transportation Research Part F* 7(2), S 107-118.

HANSON, SUSAN / SCHWAB, MARGO (1987): Accessibility and intraurban travel. In: *Environment and Planning A* 19(6), S. 735-748.

- HAUGEN, KATARINA (2011): The Advantage of 'Near': Which Accessibilities Matter to Whom?. *EJTIR* 11(4), S 368-388.
- HÄUSSERMANN, HARTMUT / KRONAUER, MARTIN/ SIEBEL, WALTER (2004): *An den Rändern der Städte: Armut und Ausgrenzung*. 3. Auflage, Suhrkamp Verlag, Berlin.
- HEIDENREICH, KLAUS (1999): Entwicklung von Skalen. In: Holling, Heinz/ Roth, Erwin (Hrsg.) (1999): *Sozialwissenschaftliche Methoden. Lehr- und Handbuch für Forschung und Praxis*. 5. Auflage, Oldenbourg Verlag, München, S 407-439.
- HEINRICHS, JAN-HENDRIK (2006): *Grundbefähigungen. Zum Verhältnis von Ethik und Ökonomie*. mentis Verlag, Paderborn.
- HENSHER, DAVID A./ STANLEY, JANET R./ STANLEY, JOHN K./ VELLA-BRODRICK, DIANNE (2011): Mobility, social Exclusion and Well-Being: Exploring the Links. *Transportation Research Part A* 45(8), S 789-801.
- HERMANN, ARNOLD/ MEYER, PAUL W. (1999): Panel-Untersuchungen. In: Holling, Heinz/ Roth, Erwin (Hrsg.) (1999): *Sozialwissenschaftliche Methoden. Lehr- und Handbuch für Forschung und Praxis*. 5. Auflage, Oldenbourg Verlag, München, S 282-292.
- HESSE, MARKUS/ SCHEINER, JOACHIM (2010): Mobilität, Erreichbarkeit und gesellschaftliche Teilhabe: Die Rolle von strukturellen Rahmenbedingungen und subjektiven Präferenzen. *Vierteljahreshefte zur Wirtschaftsforschung*, 79(2), S 94-112.
- HINE, JULIAN / GRIECO, MARGARET (2003): Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport. In: *Transport Policy* 10(4), S. 299-306.
- HINE, JULIAN/ GRIECO, MARGARET/ PRESTON JOHN/ RAJÉ, FIONA (2003): *Impacts of Road User Charging/Workplace parking Levy on social Inclusion/Exclusion. Gender, Ethnicity and Life Cycle Issues. Final Report*. Dft, London.
- HODGSON, FRANCES C./ TURNER, JEFF (2003): Participation not consumption: the need for new participatory practices to address transport and social exclusion. *Transport Policy* 10(4), S 265-272.
- HOLLAND, CAROLINE/ KELLAHER, LEONIE/ PEACE, SHEILA (2011): „Option Recognition“ in Later Life: Variations in Ageing in Place. *Ageing & Society* 31(5), S 734-757.
- HOLZ-RAU, CHRISTIAN/ GROTZ, REINHOLD/ RUDINGER, GEORG (Hrsg.) (2006): *Freizeitmobilität älterer Menschen. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung*. 2. Auflage, Institut für Raumplanung Universität Dortmund, Rohn-Verlag, Dortmund.
- HORNER, MARK W. (2004): Spatial Dimensions of urban Commuting: A Review of major Issues and their Implications for further geographic Research. *The Professional Geographer* 56(2), S 160-173.
- HRADIL, STEFAN (2001): *Soziale Ungleichheit in Deutschland*. 8. Auflage. Leske+Budrich, Opladen.
- HRADIL, STEFAN (2009): Lagen und Milieus: Sozialstrukturanalyse in einer fortgeschrittenen Gesellschaft. In: Berger, Peter A./ Powell, Justin/ Solga, Heike (Hrsg.) (2009): *Soziale Ungleichheit. Klassische Texte zur Sozialstrukturanalyse*. CampusVerlag, Frankfurt, S 282-311.
- HUR, MISUN/ MORROW-JONES, HAZEL (2008): Factors that influence residents satisfaction with neighborhoods. *Environment and Behavior* 40(5), S 619-635.

INGERSOLL-DAYTON BERIT/ SAENGTIENCHAI, CHANPEN/ KESPICHAYAWATTANA, JIRAPORN/ AUNGSUROCH, YUPIN (2004): Measuring psychological Well-Being: Insights from Thai Elders. *The Gerontologist* 44(5), S 596-604.

INTERNATIONAL WELLBEING GROUP (2013): Personal Wellbeing Index – Adult. 5th Edition. Manual 2013. Centre on Quality of Life, Deakin University, Melbourne. URL: <http://www.deakin.edu.au/research/acqol/instruments/wellbeing-index/index.php> (09.03.2015).

KAHNEMAN, DANIEL/ KRUEGER, ALAN B./ SCHAKDE, DAVID A./ SCHWARZ, NORBERT/ STONE, ARTHUR A. (2004a): A Survey Method for Characterizing Daily Life Experiences: The Day Reconstruction Method. *Science* 306(5702), S 1776-1780.

KAHNEMAN, DANIEL/ KRUEGER, ALAN B./ SCHAKDE, DAVID A./ SCHWARZ, NORBERT/ STONE, ARTHUR A. (2004b): The Day Reconstruction Method (DRM): Instrument Documentation. URL: http://sitemaker.umich.edu/norbert.schwarz/files/drm_documentation_july_2004.pdf (09.09.2015).

KAISER, ROBERT (2014): Qualitative Experteninterviews. Konzeptionelle Grundlagen und praktische Durchführung. Springer VS, Wiesbaden.

KÄSER, UDO/ LUBECKI, ULRIKE (2006): Die Hauptuntersuchung. In: Holz-Rau, Christian/ Grotz, Reinhold/ Rudinger, Georg (Hrsg.): Freizeitmobilität älterer Menschen. Dortmund Beiträge zur Raumplanung. 2. Auflage, Institut für Raumplanung Universität Dortmund, Rohn-Verlag, Dortmund, S 33-39.

KENYON, SUSAN/ LYONS, GLENN/ RAFFERTY, JACKIE (2002): Transport and social Exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography* 10(3): 207-219.

KIM, SUNGYOP (2011): Assessing Mobility in an aging Society: Personal and built Environment Factors associated with older People's subjective Transportation Deficiency in the US. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 14(5), S 422-429.

KRECKEL, REINHARD (2004): Politische Soziologie der sozialen Ungleichheit. 3., erweiterte Auflage, Campus Verlag, Frankfurt.

KRONAUER, MARTIN (1997): „Soziale Ausgrenzung“ und „Underclass“: Über neue Formen der gesellschaftlichen Spaltung. *Leviathan. Zeitschrift für Sozialwissenschaften*, Heft 1, Jahrgang 25, S 28-49.

KRONAUER, MARTIN (2009): Die Innen-Außen-Spaltung der Gesellschaft. Eine Verteidigung des Exklusionsbegriffs gegen seinen mystifizierenden Gebrauch. In: Berger, Peter A./ Powell, Justin/ Solga, Heike (Hrsg.) (2009): Soziale Ungleichheit. Klassische Texte zur Sozialstrukturanalyse. CampusVerlag, Frankfurt, S 375-383.

KRONAUER, MARTIN (2010): Exklusion: Die Gefährdung des Sozialen im hoch entwickelten Kapitalismus. Campus Verlag, Frankfurt am Main.

LAWTON, M. POWELL (1983): Environment and other Determinants of Well-Being in older People. *The Gerontologist* 23(4), S349-357.

LUBECKI, ULRIKE/ RUHM, ANTJE (2006a): Bestimmungsgrößen der (Freizeit) Mobilität. In: Holz-Rau, Christian/ Grotz, Reinhold/ Rudinger, Georg (Hrsg.): Freizeitmobilität älterer Menschen. Dort-

munder Beiträge zur Raumplanung. 2. Auflage, Institut für Raumplanung Universität Dortmund, Rohn-Verlag, Dortmund, S 21-25.

LUBECKI, ULRIKE/ RUHM, ANTJE (2006b): Mobilitätsbegriff und Mobilität älterer Menschen. In: Holz-Rau, Christian/ Grotz, Reinhold/ Rudinger, Geord (Hrsg.): Freizeitmobilität älterer Menschen. Dortmund Beiträge zur Raumplanung. 2. Auflage, Institut für Raumplanung Universität Dortmund, Rohn-Verlag, Dortmund, S 19-20.

LUBECKI, ULRIKE (2006): Wunsch und Wirklichkeit: Wer wünscht sich was in der Freizeit. In: Holz-Rau, Christian/ Grotz, Reinhold/ Rudinger, Georg (Hrsg.): Freizeitmobilität älterer Menschen. Dortmund Beiträge zur Raumplanung. 2. Auflage, Institut für Raumplanung Universität Dortmund, Rohn-Verlag, Dortmund, S 79-81.

LUCAS, KAREN (Hrsg.) (2004): Running on Empty: Transport, Social Exclusion and Environmental Justice. Policy Press, Bristol.

LUCAS, KAREN (2012): Transport and social exclusion: Where are we now? Transport Policy 20, S 105-113.

MARCELLINI, FIORELLA/ MOLLENKOPF, HEIDRUN/ SZÉMAN, ZSUZSA/ TACKEN, MART (2005): Enhancing Mobility in later Life: Personal Coping, environmental Resources and technical Support. IOS Press, Amsterdam.

MARTELLATO, DINO/ NIJKAMP, PETER (1998): The concept of accessibility revisited. In: Reggiani, Aura(Hrsg.) (1998): Accessibility, Trade and locational Behaviour. Ashgate, Aldershot, S 17-40.

MASLOW, ABRAHAM H. (1968): Toward a Psychology of Being. Van Nostrand, New York.

MAYRING, PHILIPP (2000): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 7. Auflage, Deutscher Studien Verlag, Weinheim.

MEUSER, MICHAEL/ NAGEL, ULRIKE (1991): ExpertInneninterviews – vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: Garz, Detlef/ Kraimer, Klaus (Hrsg.) (1991): Qualitativ-empirische Sozialforschung. Konzepte, Methoden, Analysen. Westdeutscher Verlag, Opladen, S 441-471.

MEUSER, MICHAEL/ NAGEL, ULRIKE (2005): ExpertInneninterviews – vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: Bogner, Alexander/ Littig, Beate/ Menz, Wolfgang (Hrsg.) (2005): Das Experteninterview. Theorie, Methode, Anwendung. 2. Auflage, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, S 71-93.

MEUSER, MICHAEL/ NAGEL, ULRIKE (2009): Experteninterview und der Wandel der Wissensproduktion. In: Bogner, Alexander/ Littig, Beate/ Menz, Wolfgang (Hrsg.) (2009): Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfehler. 3. Auflage, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden, S 35-60.

MEY, GÜNTER/ MRUCK, KATJA (Hrsg.) (2011): Grounded Theory Reader. 2. Auflage, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

MURCK, MANFRED (1982): Voraussetzungen und Methoden planungsrelevanter Bedürfnisforschung. In: Stachowiak, Herbert/ Ellwein, Thomas/ Herrmann, Theo/ Stapf, Kurt (Hrsg.) (1982): Bedürf-

nisse, Werte und Normen im Wandel. Band II. Methoden und Analysen. Wilhelm Fink / Ferdinand Schöningh, München, S 131-162.

NEWBOLD, K. BRUCE/ SCOTT, DARREN M./ SPINNEY, JAMIE E.L. (2009): Transport mobility benefits and quality of life: A time-use perspective of elderly Canadians. *Transport Policy* 16(1), 1-11.

NORDBAKKE, SUSANNE/ SCHWANEN, TIM (2014a): Transport, unmet Activity Needs and Well-being in later Life – exploring the Links. *Transportation* 2014, S 1-23.

NORDBAKKE, SUSANNE/ SCHWANEN, TIM (2014b): Well-Being and Mobility: A theoretical Framework and Literature Review focusing on older People. *Mobilities* 9(1), S 104-129.

NUSSBAUM, MARTHA C. (2011): *Creating Capabilities: The human development Approach*. Harvard University Press, Cambridge.

OPP, KARL-DIETER (1999): *Wissenschaftstheoretische Grundlagen der empirischen Sozialforschung*. In: Holling, Heinz/ Roth, Erwin (Hrsg.) (1999): *Sozialwissenschaftliche Methoden. Lehr- und Handbuch für Forschung und Praxis*. 5. Auflage, Oldenbourg Verlag, München, S 49-73.

PHILIPS, DAVID (2006): *Quality of Life: Concept, Policy and Practice*. Routledge, London.

PRESTON, JOHN/ RAJÉ, FIONA (2007): Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15(3), 151-160.

PRZYBORSKI, AGLAJA/ WOHLRAB-SAHR, MONIKA (2008): *Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch*. Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH. München.

RAJÉ, FIONA (2003): The Impact of Transport on social Exclusion Processes with specific Emphasis on Road User Charging. *Transport Policy* 10(4), S 321-338.

RICHARDSON, ANTHONY J./ AMPT, ELIZABETH S./ MEYBURG, ARNIM H. (1995): *Survey Methods for Transport Planning*. Eucalyptus Press, Melbourne.

ROOM, GRAHAM (1995): *Beyond the Threshold: The Measurement and Analysis of social Exclusion*. Policy Press, Bristol.

RUNGE, DIANA (2005): *Mobilitätsarmut in Deutschland? IVP-Schriften, Nummer 06*, Technische Universität Berlin, Berlin. URL: http://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/IVP-Schriften/IVP_06.pdf (04.12.2015).

RUNGE, DIANA (2006): Ich zähle was, was du nicht siehst...Messung und Analyse von Mobilitätsarmut. Methoden, Instrumente und Modelle. In: Arndt, Wulf-Holger/ Becker, Hans-Joachim/ Kracker, Elisabeth/ Runge, Diana (2006): *Barrierefreie Mobilität und Partizipation in der Verkehrsplanung*. Verkehrsplanungsseminar 2005, Technische Universität Berlin, Universitätsverlag der TU Berlin, Berlin, S 77-104.

RYFF, CAROL D. (1989): Happiness is everything, or is it? Explorations on the Meaning of Psychological Well-Being. *Journal of Personality and Social Psychology* 57(6), S 1069-1081.

RYFF, CAROL D./ SINGER, BURT (2008): Know thyself and become what you are: A eudaimonic Approach to Psychological Well-Being. *Journal of Happiness Studies* 9(1), S 13-39.

SCHEINER, JOACHIM (2006a): Does the Car make elderly People happy and mobile? Settlement Structures, Car Availability and Leisure Mobility of the Elderly. *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 6(2), S 151-172.

SCHEINER, JOACHIM (2006b): Macht der Pkw ältere Menschen glücklich und mobil? - Multivariate Analysen zur Freizeitmobilität. In: Holz-Rau, Christian/ Grotz, Reinhold/ Rudinger, Georg (Hrsg.): *Freizeitmobilität älterer Menschen*. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. 2. Auflage, Institut für Raumplanung Universität Dortmund, Rohn-Verlag, Dortmund, S 163-173.

SCHEINER, JOACHIM (2006c): Macht Mobilität glücklich? - Auswirkungen der Mobilität auf die Lebenszufriedenheit. In: Holz-Rau, Christian/ Grotz, Reinhold/ Rudinger, Georg (Hrsg.): *Freizeitmobilität älterer Menschen*. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. 2. Auflage, Institut für Raumplanung Universität Dortmund, Rohn-Verlag, Dortmund, S 173-177.

SCHEINER, JOACHIM (2006d): Wertschätzung von Verkehrsmitteln und Zufriedenheit mit dem lokalen Angebot öffentlicher Verkehrsmittel. In: Holz-Rau, Christian/ Grotz, Reinhold/ Rudinger, Georg (Hrsg.): *Freizeitmobilität älterer Menschen*. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. 2. Auflage, Institut für Raumplanung Universität Dortmund, Rohn-Verlag, Dortmund, S 82-99.

SEYNCHÉ, MONIKA (2015): Der Tag, an dem das Wasser kam. Zehn Jahre nach Hurrikan Katrina. Text zur Sendung „Hintergrund“ des Deutschlandfunk, gesendet am 25.08.2015. URL: http://www.deutschlandfunk.de/zehn-jahre-nach-hurrikan-katrina-der-tag-an-dem-das-wasser.724.de.html?dram:article_id=329290 (07.09.2015).

SCHNELL, RAINER (2012): *Survey-Interviews. Methoden standardisierter Befragungen*. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

SCHOLL, ARMIN (2009): *Die Befragung*. 2. Auflage, UVK Verlagsgesellschaft, Konstanz.

SCHÜTZE, FRITZ (1976): Zur Hervorlockung und Analyse von Erzählungen thematisch relevanter Geschichten im Rahmen soziologischer Feldforschung: dargestellt an einem Projekt zur Erforschung von kommunalen Machtstrukturen. URL: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-56350> (07.09.2015).

SCHWANEN, TIM/ WANG, DONGGEN (2014): Well-Being, Context, and Everyday Activities in Space and Time. In: *Annals of the Association of American Geographers*, 104(4), S 833-851.

SEN, AMARTYA (1993): Capability and Well-Being. In: Nussbaum, Martha C./ Sen, Amartya (Hrsg) (1993): *The Quality of Life*. Oxford University Press, Oxford, S 30-53.

STANLEY, JANET/ VELLA-BRODRICK, DIANNE A. (2013): The Significance of Transport Mobility in predicting Well-Being. *Transport Policy* 29, S 236-242.

SOCIAL EXCLUSION UNIT (SEU) (2003): *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. URL: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/—ed_emp/—emp_policy/—invest/documents/publication/wcms_asist_8210.pdf (28.07.2015).

TNS INFRATEST POLITIKFORSCHUNG (2015): *Das Eurobarometer. Aktuelle Ergebnisse aus Europa*. URL: <http://infratest-politikforschung.de/?id=25> (21.07.2015).

VAN WEE, BERT (2011): Transport and Ethics. Ethics and the Evaluation of Transport Policies and Projects. Monographie aus der Serie: Button, Kenneth (Hrsg.): Transport Economics, Management and Policy. Edward Elgar, Cheltenham.

WILKE, GEORG (2013): Mobilität und Exklusion – Grundlinien des wissenschaftlichen Diskurses über mobilitätsbezogene soziale Ungleichheit in Deutschland. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.) (2013): Räumliche Mobilität in der zweiten Moderne / Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten. Reihe: Mobilität und Gesellschaft, Band 3, Lit Verlag, Berlin, S 95-112.