



## **Auswertung und Interpretation des online Fragebogens**

*Mag. Werner Reichman, Institut für Soziologie, Universität Innsbruck im Rahmen des Projektes „Gendersensitive Governance im Bereich Verkehr und Mobilität“ im Auftrag des BMBWK*

Der Erhebungszeitraum dauerte 1 ½ Monate, von 1. Oktober bis 15. November 2005. In dieser Zeit konnten Personen über die Homepage [www.schoenmobil.net](http://www.schoenmobil.net) den Onlinefragebogen aufrufen und ausfüllen. Die Antworten von 217 Frauen und 26 Männern wurden ausgewertet.

Wir konnten eine soziologisch sehr klar abgrenzbare Gruppe von Personen motivieren, an der Befragung teilzunehmen. Sie zeichnet sich dadurch aus, dass sie beinahe ausschließlich aus Frauen besteht, die bestens gebildet, kinderlos, grün wählend, Mitte dreißig und für österreichische Verhältnisse ausgesprochen urban ist. 21% der Fälle entsprechen exakt diesem Bild. Für 52% gelten zumindest 5 der genannten 6 Eigenschaften. Es ist davon auszugehen, dass – wie bereits besprochen – sich diese Zusammensetzung nicht in der österreichischen Gesamtbevölkerung widerspiegelt. Doch auch diese Einseitigkeit muss als Ergebnis interpretiert werden. Sie ist die Antwort auf die Frage: Welche Frauen könne auf einfachem Weg für das Thema gendersensitive BürgerInnenbeteiligung im Bereich der Mobilität und Verkehr aktiviert und interessiert werden? Wenn wir davon ausgehen, dass Governance eine dem europäischen Zivilisationsmodell entgegen gesetzte „bottom-up“-Strategie sein soll, dann kann die vorgestellte Gruppe sicher eine Vorreiterrolle einnehmen. Sie ist artikulationsfähig, mit den nun auch nicht mehr so ganz neuen Medien gut vertraut, gebildet und engagiert. Unsere Forschungen haben also auch deshalb besondere Wichtigkeit, da auf Grund der Ergebnisse Wege gefunden werden, wie diese Vorreiterfrauen und Pionierinnen aktiviert werden können, wodurch sie sich am meisten angesprochen fühlen und wie sie dazu motiviert werden können, in die Vorreiterrolle zu schlüpfen.

Kritisch muss aber auch angemerkt werden, dass, wenn wir in den Governance-Prozess auch Personen einbinden wollen, die schwerer zu aktivieren sind, andere Instrumente als der Online-Fragebogen angewendet werden müssen. Es muss uns klar sein, dass wir für die in diesem Fall wörtlich zu nehmende „Frau von der Strasse“ brauchen.

Tabelle 4.1: Engagement und Aktivität

		Haben Sie sich schon einmal im Bereich Verkehr und Mobilität engagiert?		
		nein	Ja	
Ich interessiere mich für die Verkehrsgestaltung in meiner Umgebung	nein	20	3	23 (8,58%)
	ja	143	102	245 (91,42%)
		163 (60,82%)	105 (39,18%)	268 (100%)

Auch das Interesse und das Engagement im Bereich Mobilität und Verkehr ist in unserem Sample überdurchschnittlich groß (siehe Tabelle 1). Mehr als 90% der Befragten zeigen Interesse an der Verkehrsgestaltung in ihrer Umgebung. Immerhin fast 40% haben sich schon einmal in der einen oder anderen Form im Bereich Verkehr und Mobilität engagiert. Interessanterweise gibt es auch drei Personen, die sich zwar für die Verkehrsgestaltung nicht interessieren, sich aber schon einmal in diesem Bereich engagiert haben. Unsere Pionierinnen haben in jedem Fall auch gewisse Erfahrung im Umgang mit Entscheidungsprozessen.

## **Bedürfnisse von Frauen im Bereich Verkehr & Mobilität**

In drei Fragen wollten wir herausfinden, wodurch sich die von uns befragten Frauen in ihrem Mobilitätsbedürfnis von Männern unterscheiden. Da unsere Forschungsfrage auf Beteiligungsprozesse im direkten Umfeld von Personen abzielt, wurde in einer Fragebatterie danach gefragt, was im unmittelbaren Wohnumfeld von der Politik mehr berücksichtigt werden sollte. Tabelle 2 bildet die Anzahl und den Anteil jener ab, die finden, dass das in der ersten Spalte genannte Thema von der Politik mehr berücksichtigt werden sollte. Zeile 1 lässt sich also wie folgt lesen: 88% der Frauen (Spalte 5) finden, dass Umweltprobleme (Spalte 1) in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld von der Politik viel mehr berücksichtigt werden sollten. 69% der Männer (Spalte 3) sind der gleichen Meinung. Die Prozentsatzdifferenz zwischen Frauen und Männern beträgt fast 19% (Spalte 6).

**Tabelle 4.2: Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnisse im unmittelbaren Umfeld**

	Männer		Frauen		% - Diff. Frauen - Männer
	absolut	%	absolut	%	
Umweltprobleme	18	69,23	187	88,21	18,98
Fahrradwege	19	73,08	173	81,60	8,53
Raum und Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder	18	69,23	165	77,83	8,60
Öffentliche Verkehrsmittel	17	65,38	147	69,34	3,96
Gehwegsicherung speziell für Kinder	17	65,38	147	69,34	3,96
Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Zonen	15	57,69	142	66,98	9,29
Grünflächen	16	61,54	140	66,04	4,50
Ampel für FußgängerInnen und RadfahrerInnen verbessern	16	61,54	137	64,62	3,08
Breitere und attraktivere Gehwege	14	53,85	132	62,26	8,42
Kürzere Wege für "Produkte des alltäglichen Lebens"	11	42,31	105	49,53	7,22
Parkplätze	8	30,77	38	17,92	-12,84
Mehr und breitere Straßen sollten gebaut werden	4	15,38	15	7,08	-8,31
Ampel für Autos verbessern	4	15,38	10	4,72	-10,67

Die Prozentsatzdifferenz ist ein einfacher Wert, der Auskunft gibt über den Einfluss einer Kontrollvariable (in unserem Fall das Geschlecht) auf andere Variablen. Je höher die Prozentsatzdifferenz, desto mehr Einfluss hat die Kontrollvariable. Hierbei ist auch noch auf die „Richtung“ zu achten. Ist die Prozentsatzdifferenz positiv, dann finden mehr Frauen, dass die Politik das in Spalte 1 genannte Thema mehr berücksichtigen sollen. (vgl. Lazarsfeld 1929: 5ff.).

Tabelle 4.2. kann hinsichtlich zweierlei Fragen untersucht werden. (1) Zuerst wollen wir wissen, womit Frauen in ihrer unmittelbaren Umgebung am unzufriedensten sind. Tabelle 4.2. ist so sortiert, dass die Themen, um die sich die Politik nach Meinung der Frauen mehr kümmern sollte ganz oben, jene, die den Frauen am unwichtigsten ist, ganz unten stehen. Womit Frauen offenbar am zufriedensten sind und was die Politik ihrer Meinung nach ausreichend berücksichtigt, ist jede Verkehrsthematik, die irgendwie mit dem Auto zu tun hat. Ihrer Meinung nach werden von der Politik Parkplätze genügend berücksichtigt, die Strassen sind breit genug und die Ampelschaltungen sollten nicht in erster Linie dem Autoverkehr entsprechend geschaltet werden. Was die Politik allerdings viel mehr berücksichtigen sollte, ist in den ersten fünf Zeilen von Tabelle 4.2. abzulesen. Umweltprobleme, Rücksicht auf die Bedürfnisse von Kindern, öffentliche Verkehrsmittel und Fahrradwege werden als von der Politik am meisten vernachlässigte Themen angegeben. Wir fassen diese Punkte kurz als „Verkehrsberuhigung“ zusammen. Auf einer Dimension politischer Umsetzungswürdigkeit, dessen Pole einerseits der Autoverkehr und andererseits alternative, verkehrsberuhigte und kindergerechte Verkehrsmaßnahmen sind, finden wir die von uns befragten Frauen sehr eindeutig auf dem letzt genannten Pol. Sie sind jedenfalls für politische Maßnahmen, die den Autoverkehr in ihrer unmittelbaren Umgebung eindämmen. Die (Verkehrs-)Politik soll sich auch um schwächere Mitglieder, z.B. Kinder kümmern. Der Autoverkehr ist aus ihrer Sicht bereits genügend in der politischen Arbeit berücksichtigt.

(2) Das zweite wonach Tabelle 4.2. untersucht werden kann, sind Unterschiede zwischen Männern und Frauen in der Bewertung der politischen Umsetzungswürdigkeit der genannten Themen. Zwei (noch) gut interpretierbare Prozentsatzdifferenzen finden wir bei den Themen „Umweltproblemen“ und bei „Parkplätzen“. Der Anteil der Frauen, die finden, dass sich die Politik mehr um die Umweltprobleme kümmern soll, ist höher als der bei den Männern. Beim Thema Parkplätze wiederum sehen anteilig die Männer mehr politischen Handlungsbedarf. Daraus den Schluss zu ziehen, Männer befänden sich auf der oben beschriebenen Dimension auf dem genau gegenüberliegenden Pol zu den Frauen, wäre allerdings falsch. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs und hinsichtlich kindergerechter Maßnahmen sehen Männer in etwa gleich große politische Defizite. Trotzdem spricht das Thema Parkraumbewirtschaftung Männer jedenfalls mehr an als Frauen. In den letzten beiden Zeilen werden die PKW-bezogenen Themen „breitere Strassen“ und „autobegünstigende Ampelschaltungen“ angeführt. Die Prozentsatzdifferenzen würden das Bild des männlichen Autolobbyisten gut ergänzen und bestätigen. Doch muss bei der Interpretation mit Vorsicht vorgegangen werden. Zum einen „ranken“ auch Männer diese Themen ganz hinten. Auch Männer finden also, dass dies die letzten Themen sind, um die sich die Politik kümmern soll. Zum anderen sind die absoluten Werte schon sehr gering. Wir interpretieren diese Zahlen eher als Hinweise für künftige Forschungen denn als „endgültige“ Ergebnisse. Wie wir gesehen haben, sehen alle Befragten politischen Handlungsbedarf beim öffentlichen Verkehr. Eine Fragebatterie hat sich mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel beschäftigt. Nur knapp 8% (oder 19 Personen) der Befragten geben an, keine öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Das ist ein verhältnismäßig niedriger Wert, der nur durch die mehrheitlich urbane Bevölkerung im Sample erklärt werden kann. Wir beschränken uns bei den folgenden Auswertungen auf jene Personen, die angeben, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Wie

Tabelle 4.3. zeigt, decken unsere theoretischen Vorüberlegungen hinsichtlich der Gründe für die Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel nur ungenügend ab. Die Annahme, dass Frauen deshalb mit den Öffis fahren, weil ihre Männer das Auto verwenden, trifft beim von uns befragten Sample nicht zu. Ein Drittel der Frauen verwenden sie aus Gründen der Umweltschonung. Ebenso ein Drittel benutzt einfach gerne den öffentlichen Verkehr, ist also mit dem Service und den Verbindungen zufrieden. Wir haben offensichtlich in unseren standardisierten Fragen die Gründe für die Verwendung nur ungenügend abgefragt.

**Tabelle 4.3: Gründe für die Verwendung des öffentlichen Verkehr**

Ich benutze öffentliche Verkehrsmittel...	Männer		Frauen	
	absolut	%	absolut	%
... weil ich keine andere Möglichkeit habe	4	17,39	14	7,14
... weil andere Familienmitglieder das Auto brauchen	2	8,70	3	1,53
... sehr gerne	6	26,09	64	32,65
... aus Überlegungen in Zusammenhang mit der Umwelt	5	21,74	66	33,67
... weil ich mir nichts anderes leisten kann	1	4,35	5	2,55

Wir können nach den in Tabelle 4.3. dargestellten Ergebnissen lediglich ein paar Gründe ausschließen, die zur Verwendung des öffentlichen Verkehrs motivieren. Finanzielle Gründe führt beinahe niemand an. Ebenso hat die überwiegende Mehrheit offenbar eine ganze Reihe an Möglichkeiten zur Fortbewegung zur Verfügung. Nur sehr wenige gaben nämlich an, keine andere Möglichkeit als den öffentlichen Verkehr zu haben. Die Unterschiede zwischen Frauen und Männern sind hier wieder sehr schwer zu interpretieren. Die Zellbesetzungen sind sehr gering. Wir haben mit unseren Antwortmöglichkeiten die Gründe für die spezifisch männlichen Gründe jedenfalls nicht getroffen. Eine geschlechtersensible Auswertung der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel ergibt in unserem Sample keine wichtigen Ergebnisse. Ca. 25% der Befragten, egal ob Mann oder Frau, geben an, das Auto als Haupt- oder Nebenverkehrsmittel zu verwenden. Öffentliche Verkehrsmittel bringen es in etwa auf den gleichen Wert. Das Fahrrad und zu Fuß zu gehen ist weitaus beliebter. Auch hier müssen wir den Bias berücksichtigen, der durch das mehrheitlich urbane Sample entsteht.

### ***Bedürfnisse an Bürgerinnenbeteiligungsinstrumente***

Nach der Beschreibung der Mobilitätsbedürfnisse wird es im Folgenden darum gehen, wie Instrumente der BürgerInnenbeteiligung (BB) so gestaltet werden können, dass sie insbesondere Frauen ansprechen. Hierzu gab es mehrere Fragebatterien, deren Auswertungen zu mindest drei wichtige Ergebnisse bringt: (1) Die wenigen derzeit angewandten BB-Modelle sind für Frauen in jedem Fall ungeeignet. (2) BB-Modelle machen nur dann Sinn, wenn deren Ergebnisse und Entscheidungen von den politischen EntscheidungsträgerInnen auch wirklich umgesetzt werden und (3) sind die Unterschiede zwischen den spezifisch weiblichen und männlichen Vorstellungen bezüglich eines idealen BB-Modells wieder nicht sehr unterschiedlich.

**Tabelle 4.3.3.: Welche Faktoren machen ein BB-Modell ansprechend?**

	MW Frauen	MW Männer	Mittelwertdifferenz
Information über erreichte Ziele und Umsetzung	1,48	1,96	0,48
Eine kompetente Frau steht als Ansprechperson zur Verfügung	1,60	2,00	0,40
Aktionen, die auch Kinder und Alte mit einbeziehen	1,77	2,08	0,31
Eine kompetente Ansprechperson kann persönlich kontaktiert werden, um meine Wünsche zu äußern	1,86	2,00	0,14
Vorträge von ExpertInnen	1,90	1,73	-0,17
Kleine kompetente Diskussionsgruppen	1,94	1,92	-0,02
Beantwortung eines Fragebogens	1,95	2,31	0,35
Lokalausweis mit zuständigen PolitikerInnen, BeamtInnen, JournalistInnen (z.B. Radrundfahrt)	2,07	2,00	-0,07
Internetplattform	2,08	2,00	-0,08
Infostand	2,23	2,35	0,12
Telefonhotline	2,54	2,62	0,08
Informationsveranstaltung mit PolitikerInnen	2,64	2,50	-0,14
Auflegen der Pläne am Gemeindeamt/Magistrat	2,70	2,31	-0,40
Persönliche Infogespräche bei mir zu Hause nach Terminvereinbarung	3,17	2,81	-0,37

Tabelle 4.4.3. zeigt die Auswertung der Fragebatterie „Von welchen BürgerInnenbeteiligungsprojekten fühlen Sie sich angesprochen?“. Im Rahmen der Interviews mit ExpertInnen und den Focusgruppen konnte eine Reihe von BB-Modellen aufgelistet werden, die ihren Weg in den Fragebogen fanden. Wir testeten ab, wie angesprochen sich die Befragten von ihnen fühlen. Sie konnten das jeweilige BB-Modell auf einer 4-stufigen Skala bewerten (1 für „sehr angesprochen“ bis 4 für „gar nicht angesprochen“). Tabelle 4.4. zeigt die Mittelwerte für Männer und Frauen an. Ein Wert nahe bei 1 zeigt an, dass sich die Befragten von der jeweiligen BB-Maßnahme sehr angesprochen fühlen. Wieder ist die Tabelle so sortiert, dass das beliebteste BB-Instrument der Frauen

ganz oben steht, das unbeliebteste ganz unten. Die Tabelle 4.4. stellt also ein „Ranking“ der am meisten befürworteten BB-Modelle dar. Vier Ergebnisse wollen wir im Detail beschreiben.

Frauen favorisieren „Informationen über erreichte Ziele“ zu erhalten. Das ist eine sehr passive Art sich an Verkehrsprojekten zu beteiligen. Es bleibt zu diskutieren, ob dieses Item nicht auf der bereits besprochenen Dimension lädt, dass aus BBen entstandene Ideen auch unbedingt umgesetzt werden müssen, da diese ansonsten wenig attraktiv erscheinen. Oder aber Frauen haben die Rolle der Ohnmächtigen bereits sehr stark internalisiert und sehen in einer Teilhabe an Information bereits eine Steigerung der eigenen Einflussnahme.

An zweiter Stelle im „Ranking“ kommt „Eine kompetente Frau steht als Ansprechperson zur Verfügung“ und an vierter die sehr ähnliche Forderung nach einer kompetenten Ansprechperson, die persönlich kontaktiert werden kann, um Wünsche zu äußern. Diese Reihung kann als Appell an PolitikerInnen interpretiert werden: Ein echtes BürgerInnenbüro einzurichten oder – wie es im Rahmen von Quartiersmanagementmodellen und Grätzelbetreuungen bereits vielfach gemacht wird – die Installation eines „Viertelbüros“ bringt Nähe und die niederschwellige Möglichkeit, Interessen anzumelden; Insbesondere zu und für Frauen. Würde eine Gemeinde kleine, aber kompetente und vor allem Entscheidungen mit beeinflussende Anlaufstellen einrichten, wo Frauen hingehen können und auf kompetente (am besten weibliche) Personen treffen, so würde das ein BB-Instrument darstellen, das insbesondere weibliche Bedürfnisse befriedigt und eine echte Ergänzung zu den bisherigen Entscheidungsprozessen darstellen.

Dass Aktionen, die Kinder und Alte mit einbeziehen, bei Frauen beliebt sind, überrascht nicht sehr. Das korrespondiert auch mit den Ergebnissen im vorigen Kapitel. Nach wie vor liegt die Kinder- und Altenbetreuung maßgeblich in den Händen der Frauen. Ein kleiner Unterschied zu den Männern - sie finden die Berücksichtigung der Interessen von alten Menschen und Kindern geringfügig weniger wichtig - weist einmal mehr auf die bestehenden Unterschiede hin.

Jenes Instrument, das derzeit am häufigsten angewendet wird, nämlich Pläne auf dem Gemeinde- oder Bauamt aufzulegen, spricht Frauen überhaupt nicht an. Auch Männer sind nicht davon angetan, Pläne zu studieren; Aber sie reihen andere Faktoren noch weiter hinten.

Bei jedem Item sind die Unterschiede zwischen Männern und Frauen verschwindend gering. Die Mittelwert-Differenzen zwischen Männern und Frauen übersteigen 0,5 nie. Diese Unterschiede sind inhaltlich schwer zu interpretieren.

Während in Tabelle 4.4. Einflussfaktoren beschrieben wurden, die auf die Attraktivität der einzelnen BB-Modell abzielt, wurde in der in Tabelle 4.5. ausgewerteten Fragebatterie die Rahmenbedingungen, die BB-Instrumente für Frauen attraktiver oder weniger attraktiv machen, abgefragt. Auch hier kann das Ergebnis wieder auf vier wichtige Aussagen zusammengefasst werden:

Was den Ort von Veranstaltungen im Rahmen von BB-Instrumenten anlangt, ist zu sagen, dass Gasthäuser und Amtsgebäude als völlig ungeeignet gesehen werden. Jedenfalls sollte jeder Ort aber gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein.

Interessant ist auch, dass sich das Angebot einer finanziellen Entschädigung für die Beteiligung und auch das Angebot einer Kinderbetreuung für die Zeit der BB als nicht wichtig herausgestellt hat. Obwohl dieses Ergebnis mit den Fokusgruppen übereinstimmt, müssen wir fragen, ob sich hier wieder der Bias des Samples bemerkbar macht. Dies ist aus den Daten nicht herauszulesen. Jedenfalls sollte dieser Aspekt bei weiteren Forschungen berücksichtigt werden.

Tabelle 5: Rahmenbedingungen für BB-Modelle

	MW Frauen	MW Männer	Mittelwertdifferenz
Es soll genau gesagt werden, was bis wann von der Politik umgesetzt wird	1,23	1,62	-0,39
Der Veranstaltungsort muss mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein	1,36	1,77	-0,41
Geschlechtergerechte Sprache ist wichtig	1,53	2,54	-1,01
Dass Frauen sich einbringen sollen, muss klar und deutlich gesagt werden	1,71	2,31	-0,60
Verwendung einer einfache Sprache -keine techn. Fachausdrücke	1,71	2,08	-0,36
Einbindung von Frauenvereine	1,74	2,46	-0,72
Es sollten auch "reine" Frauengruppen angeboten werden	2,27	2,50	-0,23
Während der Veranstaltung sollten meine Kinder betreut werden	2,43	2,35	0,09
Die Veranstaltung sollte in einem "neutralen" Raum stattfinden	2,66	2,65	0,01
Ich möchte für meine Teilnahme finanziell entschädigt werden	3,08	2,65	0,43
BB sollte im Dorfgasthaus oder im Gasthaus im Bezirk stattfinden	3,13	3,04	0,09
Die Veranstaltung sollte im Rathaus/Gemeindeamt stattfinden	3,17	2,96	0,21

Am wichtigsten ist Frauen, dass sie wissen wann was wie politisch umgesetzt wird. Nichts scheint demotivierender zu sein, als das Bewusstsein, dass die Ergebnisse eines BB-Prozesses keine Folgen haben. Hier müsste in der österreichischen Politik ein Umdenkprozess einsetzen.



Auch bei dieser Fragebatterie gilt, dass der Unterschied zwischen Männern und Frauen im Allgemeinen nicht sehr groß ist. Drei interessante Ausnahmen gibt es hier allerdings: Auf geschlechtergerechte Sprache legen Frauen sehr viel mehr Wert als Männer. Die Verwendung geschlechtergerechter Sprache ist für die befragten Frauen viel wichtiger als für die Männer. Ebenso verhält es sich hinsichtlich der expliziten Einladung von Frauen. Frauen sollen auf Einladungen, Plakaten und anderen Maßnahmen die aktivieren sollen, extra und besonders angesprochen werden. Männern ist dieser Punkt nicht so wichtig wie Frauen. Da in den aktuellen Planungsgremien fast ausschließlich Männer sitzen, ist dieser Punkt besonders hervorzuheben. Ähnlich verhält es sich mit dem Einbinden von Vereinen die speziell weibliche Interessen vertreten.

Wir haben auch die Präferenzen für den Zeitpunkt von möglichen BB-Veranstaltungen abgefragt. Es ist uns klar, dass, wenn BB-Instrumentarien zielgruppengerecht entworfen werden sollen, auch auf den Zeitpunkt zu achten ist.

Knapp 90% der Befragten sprechen sich dafür aus ein BB-Veranstaltung nach 17:00h zu machen und immerhin 50% plädieren für nach 19:00h. Am Tag haben solche zusätzlichen Aktivitäten offenbar keinen Platz mehr und man muss auf den Abend ausweichen.

### ***Auswertung der offenen Fragen***

Offene Fragen stellen in zweierlei Hinsicht eine Herausforderung dar. Zum ersten fühlen sich die befragten Personen oft dazu herausgefordert, die standardisierten Fragen des Fragbogens zu kommentieren, Ergänzungen zu bereits getätigten Antworten zu machen oder sonstige Themenverfehlungen vorzunehmen. Daraus folgt die zweite Schwierigkeit: die Reliabilität der Antworten und deren Auswertbarkeit. Im vorliegenden Fall sehen wir unsere ProbandInnen als ExpertInnen des Alltags. Die offenen Fragen bieten die Möglichkeit, zusätzliche Ideen einerseits für BürgerInnenbeteiligungsmodelle und andererseits für die spezifisch weiblichen Bedürfnisse im Bereich Frauen und Mobilität zu artikulieren. Es kamen allerdings keine neuen Ideen hinsichtlich beider genannten Dimensionen. Dies spricht dafür, dass wir die Problemlage sehr gut einschätzen und beim Kreieren standardisierter Fragen nichts Wesentliches aber auch nichts Unwesentliches vergessen haben.

Inhaltlich werden einige bereits durch den standardisierten Teil generierten Dimensionen verstärkt:

(1) Mitbestimmung muss auch Konsequenzen haben. Nichts wirkt demotivierender als wenn sich Personen engagieren und mitmachen und nichts davon wird dann umgesetzt. (2) Der öffentliche Verkehr wird von allen Befragten als zu langsam, zu teuer, zu „nachrangig“ und als in ungenügendem Ausmaß vorhanden kritisiert. (3) Es wird verstärkt auch auf Rücksichtslosigkeit im Verkehr hingewiesen. Dies ist ein im standardisierten Teil völlig unabgefragter Bereich. Rücksichtslosigkeit im Verhalten von Menschen kann jedoch auch durch die besten BürgerInnenbeteiligungsmodelle nicht verhindert werden.

Ein interessanter Aspekt muss am Ende noch hinzugefügt werden. Unser Sample ist wie weiter oben bereits ausführlich besprochen nicht repräsentativ. Jedenfalls sind die

AutogegnerInnen sehr stark vertreten und bekennende AutofahrerInnen, die den Autoverkehr fördern wollen, quantitativ in der Minderheit und qualitativ kaum erwähnenswert. Zwar gibt es wilde und ernst gemeinte „AUTOS RAUS AUS DER STADT“-Rufe, doch keinerlei Forderung nach den Autoverkehr fördernde Maßnahmen. Dies steht diametral zur tagtäglichen Realität, die in der Stadt von Autostaus und am Land von intensiver Nutzung des individuellen motorisierten Verkehrs geprägt ist.