



Martijn Kiers; Hans-Georg Frantz; Andrea Frantz-Pittner; Silvia Grabner

„Keep Moving“ - Partizipative Mobilitätsforschung mit Kindern und Jugendlichen in der ländlichen Region Mürztal

117 – Demografischer Wandel im ländlichen Raum – Bestehende Herausforderungen und innovative Lösungsansätze

Abstract

In hohem Maß ist es vom Wohnort, der Einkommenssituation, dem Alter oder Geschlecht abhängig, inwieweit Mobilitätsbedürfnisse erfüllbar sind. Insbesondere in ländlichen Regionen in denen eine starke Abhängigkeit vom PKW besteht, berücksichtigt die vorhandene Infrastruktur jedoch häufig die Bedürfnisse mancher Bevölkerungsgruppen nur in einem geringen Ausmaß. Auch in der mobilitätsrelevanten Forschung und Entwicklung ist vielfach eine gering ausgeprägte Diversitätskultur zu beobachten. Wenig Beachtung findet im Forschungsfeld bislang die Situation von heranwachsenden Kindern und Jugendlichen, obwohl gerade dieser Lebensabschnitt prägend und für die zukünftige Verkehrsmittel- und Standortwahl entscheidend ist. Das Projekt „Keep Moving“ kombiniert daher ein Bewusstseinsbildungsprogramm zu multimodaler Mobilitätsgestaltung mit einer partizipativen Erforschung der Mobilitätssituation Heranwachsender. Die Kinder bekamen durch das Projekt „Keep Moving“ viele neuen Einsichten in das Themengebiet Mobilität, aber auch die Projektbetreiber gewannen sehr wertvolle Erkenntnisse zur kindlichen Perspektive der regionalen Mobilität. Die im Projekt gewonnenen Daten zeigen eine sehr große Bandbreite von unterschiedlichen Zugängen zur Mobilität und dem jeweils individuellen Mobilitätsverhalten von Kindern auf. Dabei verlaufen die Trennlinien weniger entlang klassischer Kategorien wie Buben/ Mädchen, sondern sind vielmehr eine Reihe von Einflussfaktoren (soziale Eingebundenheit, Familiensituation, Wohnort...) ausschlaggebend dafür, welche Mobilitätsbedürfnisse bestehen und in welcher Form diese erfüllt werden können. Die Wechselwirkung zwischen infrastrukturellen Gegebenheiten und implizite motivationale Faktoren bilden somit ein dynamisches Netzwerk, das sich nur durch mehrperspektivische Betrachtung modellieren lässt. Für die empirische Regionalforschung besteht daher die Herausforderung, die Diversität jugendlicher Lebenswelten unter intersektionalen Gesichtspunkten zu betrachten und entsprechende Forschungsmethoden zu entwickeln.

Keywords:

Kinder / Jugendliche, Mobilitätsbedürfnisse, ländliche Region, partizipative Forschung

Motivation und zentrale Fragestellung

Zunehmend erlangen in der Mobilitätsforschung Ansätze an Aufmerksamkeit, die den Fokus auf die Wahrnehmung von Verkehr und Verkehrsinfrastrukturen durch ihre Benutzer legen, und in interdisziplinären Ansätzen methodische Anregungen aus sozialwissenschaftlichen Nachbardisziplinen (Mobilitätsstudien, Verkehrssoziologie) aufgreifen (Neubert & Schabacher 2013). Als Bezugstheorien gewinnen Netzwerktheorien wie die Akteur-Netzwerktheorie (Latour, 2007; ZITAT, (Bellinger / Krieger 2006, weitere Zitate)) an Bedeutung, die persönlichen, sozialen und technischen Faktoren in einer Gesamtschau in Relation setzen und die aus deren Interaktion resultierenden Prozesse analysieren. Das Modell der „Motilität“ (ZITAT Kaufmann et al, 2004) liefert den Rahmen, um die Wahrnehmung und Bewertung von Mobilitätspotenzialen sozial selektiv zu analysieren. Die Mobilitätssituation einer Region wird demnach nicht nur durch strukturelle, sondern auch durch soziale Faktoren geprägt. Während klassische Ansätze der Verkehrsanalyse und -planung weitgehend auf die Erfassung technischer Kriterien und quantitativer Erhebung von Verkehrsverhalten im Kontext von Mobilitätswert und Verkehrsnachfrage beschränkt sind (Schnabl & Lohse, 2011), fokussiert der in diesem Projekt gewählte Ansatz auch auf soziale Faktoren in der Betrachtung von Mobilitätsbiographien. Obwohl dieser Zugang bereits mehrfach diskutiert und erprobt wurde (Müggenburg et al. 2015), wurde diese Forschungsperspektive in der Regionalforschung jedoch bislang kaum berücksichtigt (Schoenduwe et al. 2015).

Soziale Schichtung und allfälliger Migrationshintergrund bestimmen den mobilitätsrelevanten Ressourcenzugang entscheidend. In hohem Maß ist es vom Wohnort, der Einkommenssituation, dem Alter oder Geschlecht abhängig, inwieweit Mobilitätsbedürfnisse erfüllbar sind. Insbesondere in ländlichen Regionen, in denen eine starke Abhängigkeit vom PKW besteht, berücksichtigt die vorhandene Infrastruktur jedoch häufig die Bedürfnisse mancher Bevölkerungsgruppen nur in einem geringen Ausmaß. Durch die derzeitige Konzentration auf PKW in ländlichen Regionen wird ein großer Teil der Bevölkerung, wie Kinder, Jugendliche und Personen, welche aus gesundheitlichen oder finanziellen Gründen nicht mit dem Auto fahren können, von Teilen des gesellschaftlichen Lebens ausgeschlossen (Tully, 1999).

In der mobilitätsrelevanten Forschung und Entwicklung ist zudem vielfach eine gering ausgeprägte Diversitätskultur zu beobachten. Erkenntnisse und Lösungsansätze sind in der Regel allgemein gehalten und differenzieren nicht zwischen unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen (z.B. Frauen oder Migrant/inn/en (Rosinak & Partner, 2008)). Wenig Beachtung findet im Forschungsfeld bislang auch die Situation von Heranwachsenden, obwohl gerade dieser Lebensabschnitt prägend für zukünftige Verkehrsmittel- und Standortwahl entscheidend ist (Priepfl, 2010). Forschungsarbeiten, die Jugendliche zum Gegenstand von Mobilitätsforschung und Regionalforschung machen, beschränken sich in der Regel auf eng umrissene Fragestellungen wie Schülerverkehr (Hahn, 2013), oder die Anforderungen von Jugendlichen in der Altersgruppe ab 16 Jahren bezüglich Erreichbarkeit von Bildungsmöglichkeiten und Arbeitsplätzen (Machold et al. 2005) oder den Nachtverkehr für die Heimreise von Gaststätten (Temper-Samhaber, 2010; VCÖ, 2013).

Neben der Entwicklung Bereitstellung entsprechender Infrastruktur und Verkehrsmittel sind es vor allem Fragen der Akzeptanz, der Werthaltungen und Bedürfnisse, die das Mobilitätsverhalten prägen (VCÖ, 2013). „Keep moving“ zielte darauf ab, die Perspektiven der empirischen Regionalforschung mit Ansätzen der partizipativen Jugendforschung zu verknüpfen und so einen mehrperspektivischen Blick auf die Raumnutzung und das Mobilitätsverhalten Heranwachsender zu erhalten. Dabei werden im Sinne der Akteur-Netzwerktheorie infrastrukturelle und logistische Gegebenheiten mit Sozialstrukturen, Wertgefügen und Bedürfnissen von jungen Menschen in Beziehung gesetzt. Besonderer Stellenwert kam dabei der Berücksichtigung der Heterogenität jugendlicher Lebenswelten zu. Einem

intersektionalen Verständnis von Diversität folgend, fanden unterschiedliche Persönlichkeitsfaktoren (Alter, Geschlecht, ethnischer und sozioökonomischer Hintergrund, ...) sowie deren Wechselwirkungen Berücksichtigung.

Unter der Prämisse, dass jugendliche Lebenswelten einen hohen Grad an Heterogenität aufweisen und dass die den individuellen Entscheidungsstrukturen zugrundeliegenden Wert- und Bedürfnisstrukturen häufig einer expliziten Artikulation nicht zugänglich sind, bestehen besondere Herausforderungen an die Entwicklung eines adäquaten methodischen Settings. Das vorliegende Projekt greift bewährte Verfahren aus der partizipativen Jugendforschung auf, adaptiert diese für die Forschungsziele der Regionalforschung und setzt die dadurch gewonnenen Erkenntnisse in Bezug zu klassischen regionalwissenschaftlichen Verfahren.

Um eine sinnvolle Partizipation von Laien in Forschungsprojekten zu ermöglichen, ist es vor den eigentlichen Erhebungstätigkeiten erforderlich, eine umfassende Einführung in das Untersuchungsfeld zu geben. Auch hier stellt sich die Herausforderung, geeignete Methoden zu entwickeln, die auf die Altersgruppe abgestimmt sind und dennoch fachlich korrekte Konzepte vermitteln.

Das Forschungsinteresse von „keep moving“ umfasst angesichts dieser Gegebenheiten sowohl Fragen zum Mobilitätsverhalten von Jugendlichen im ländlichen Raum, als auch forschungsmethodische und didaktische Aspekte der partizipativen Regionalforschung. Die zentralen Fragestellungen des Projekts waren:

- Welche infrastrukturellen, sozialen und persönlichen Faktoren prägen das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen im ländlichen Raum?
- Welche Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen finden derzeit in der Region unzureichende Beachtung?
- Welche Forschungsdesigns bewähren sich in der partizipativen Regionalforschung mit Kindern und Jugendlichen?
- Welche didaktischen Settings eignen sich, um unterschiedlichen Altersgruppen komplexe Sachverhalte der Mobilitätsforschung verständlich zu machen?

Methodische Vorgangsweise

Im obersteirischen Mürztal wurde für Bildungseinrichtungen vom Kindergarten bis zur Sekundarstufe ein ganzjähriges Projekt (September 2015 - Juli 2016) gestaltet, in dem die Kinder gemeinsam mit Forschenden der FH JOANNEUM GmbH, „Energie-, Verkehrs- und Umweltmanagement“ auf forschend-entdeckende Weise unterschiedliche Perspektiven regionaler Mobilität erarbeiteten. Dieses Projekt wurde durch regionale Betriebe aus dem Transportsektor (ÖBB Personenverkehr Steiermark, MONTAN Spedition GmbH, MVG Mürztaler Verkehrsgesellschaft, ÖBB Postbus Steiermark) unterstützt und durch den NaturErlebnisPark Graz begleitet.

Zentrale Elemente der auf die jeweilige Altersstufe abgestimmten Aktivitäten waren über das Jahr verteilte gemeinsame Lernwerkstätten, Forschungsabenteuer und Ortserkundungen, die sowohl physikalisch-technische Aspekte von Mobilität, als auch die soziokulturellen Rahmenbedingungen und die individuelle Lebenswelt der Kinder in den Blickpunkt rückten. Dabei wurde die Problematik der Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen pro Altersgruppe separat thematisiert, um so ein erstes Verständnis für das Themenfeld „Energie“ aufzubauen. Anschließend wurden gemeinsam die Alternativen zur PKW-abhängigen Mobilität diskutiert.

Parallel dazu wurde innerhalb des Forschungsjahres ein partizipatives Forschungsprojekt mit jeder Bildungseinrichtung separat abgewickelt, in dem die Kinder gemeinsam mit den Forschenden in drei separaten Workshops ihre eigene Mobilitätssituation, ihre Mobilitätsbedürfnisse und die örtliche Mobilitätsinfrastruktur betrachteten.

Die Projektregion

Das Projekt „keep moving“ richtet seine Aktivitäten an eine Region, deren wirtschaftliche und demographische Situation in mehrfacher Hinsicht die von „Talente regional“ (4. Ausschreibung Talente, FFG) angesprochenen Intentionen berührt. Als traditionelle Industrieregion mit einem wirtschaftlichen Schwerpunkt in der Grundstoff- und Sachgüterindustrie steht das obersteirische Mürztal vor der Herausforderung, moderne kreative Verfahren und Produkte zu etablieren, um auch in Zukunft wirtschaftlich anschlussfähig zu bleiben. Obschon die Region eine Reihe von global wettbewerbsfähigen Unternehmen mit hoher Wandlungsfähigkeit beheimatet, sind in der Bevölkerung alte Industrie- und Berufsbilder weit verbreitet. Die Kernprobleme der Region – die hohen Auspendler- und Abwanderungsquoten, die überdurchschnittliche Arbeitslosenrate, z.B. Kapfenberg mit einer Arbeitslosenrate von 9,65% (Das Land Steiermark, 2012) bei gleichzeitigem Fachkräftemangel – sind laut SWOT Analyse der lokalen Entwicklungsstrategie auf die mangelnde Aktivierung von Potentialen zurückzuführen (Maier / Hart, 2014). Die Analyse ortet für das Mürztal eine gering ausgeprägte Diversity-Kultur, Frauen sowie Jugendliche mit Migrationshintergrund finden wenig Zugang zu technischen Berufsfeldern, die Frauenerwerbsquote ist relativ gering (Pfefferkorn, 2014).

Genau hier setzt „keep moving“ an: Das Projekt zeigt das in der Region vorhandene Innovationspotential anhand des Rahmenthemas „Mobilität“ auf und schafft für die am Projekt beteiligten Kinder und Jugendlichen individuelle Bezugspunkte dazu. Der Projekttitel „keep moving“ kann somit auf zweifache Weise interpretiert werden – als Motto für eine sich stetig weiter entwickelnde Region und als Umschreibung eines gesellschaftlich relevanten und zukunftssträchtigen Arbeitsfeldes. Innovation im Mobilitätsbereich wird anhand dreier für die Region relevanter Forschungs- und Entwicklungsfelder betrachtet, die von Konsortialpartnern abgedeckt werden: Innovative Materialien für die Fahrzeugtechnologie, Informations- und Sicherheitstechnologie im Mobilitätsbereich sowie die Kombination von technologischer Innovation und logistischem Know-how als Antwort auf regionale Problemstellungen.

Die im Projekt angebotenen Aktivitäten schaffen für die beteiligten Kinder und Jugendlichen eine Reihe von Anknüpfungspunkten, um Forschung und Technik als relevant für das eigene Leben zu erfahren, Begeisterung für technisch naturwissenschaftliche Inhalte und Arbeitsweisen zu entwickeln und mit Unterstützung von Personen aus forschungs- und technologieorientierten Berufsfeldern (Abbildung 1) die eigene Mobilitätssituation zu erheben (Kirsch, 2002).



Abbildung 1: Elektromobilität an der FH-JOANNEUM

Untersuchungsdesign

Was die Methoden zur Einbeziehung von Kindern und Jugendlichen in Forschungsprojekte betrifft, finden sich bewährte Ansätze und Methoden in der Jugendforschung, der sozialräumlichen Lebensweltanalyse und der partizipativen Sozialforschung. Die bisherigen Erkenntnisse deuten darauf hin, dass partizipative Ansätze mit einem mixed-methods Design besonders geeignet sind, um auch implizite Motivationsfaktoren und soziale Strukturen ersichtlich zu machen (Deinet & Krisch 2002, Wöhrer et al. 2017, Meijering / Weitkamp, 2016)

Um das komplexe sozio-technische Netzwerk jugendlicher Mobilität zu beschreiben und zu analysieren, wurde eine explorative Studie im Mixed Methods - Design durchgeführt. Das gemischt qualitativ-quantitative Untersuchungsdesign legte den Fokus sowohl auf physische Gegebenheiten (Verkehrsmittel, Wege, Räume, Fahrzeiten etc.) als auch auf die Innensicht und Sozialstruktur der Kinder (Werte, Einstellungen, Verhalten, ...). Die dafür entwickelten Erhebungsmethoden (z.B. Wegediagramme, Fokusgruppengespräche, soziometrische Verfahren) ermöglichten einen Einblick in die individuellen motivationalen Faktoren und die Werthaltungen, die dem Mobilitätsverhalten der Kinder zugrunde liegen.

Folgende Forschungsinstrumente kamen zum Einsatz:

- Wegediagramme und Mobilitätsbiographien.

Mittels graphischer Verfahren wurden die Mobilitätsbiographien der Kinder erhoben und in Wegediagrammen veranschaulicht. (Scheiner / Holz-Rau, 2015)

- Quantitative Fragebogenerhebung der zur Verfügung stehenden Verkehrsinfrastruktur und deren Nutzung.

Ein Fragebogen mit offenen und geschlossenen Fragen erfasste die Nutzungsintensität von unterschiedlichen Verkehrsmitteln den Modal Split (Generalverkehrsplan, 2012). Die Angaben der Kinder wurden in Relation zu den infrastrukturellen und logistischen Gegebenheiten in der Region betrachtet.

Mit Unterstützung durch Studierende und Lehrende der FH JOANNEUM führten die Kinder Ortskartierungen, Lärmmessungen und Geschwindigkeitsmessungen sowie Interviews mit der Bevölkerung durch und werteten die Ergebnisse aus.

- Fokusgruppengespräche
Aspekte, die sich im Rahmen der Erhebungen als besonders prägnant bzw. polarisierend herausstellen, wurden in Fokusgruppengesprächen tiefer beleuchtet. (Lamnek 2010)
- Visuelle Raumnutzungserhebung

Mittels darstellender Verfahren wurden relevante Aktionsräume unterschiedlicher Nutzergruppen aber auch Angsträume oder Gebiete und Wege, die vermieden werden, erfasst. Die Methode erlaubt eine differenzierte Betrachtung heterogener Raumnutzungsbedürfnisse und liefert zusätzliche Hinweise zur Interpretation der im Fragebogen erhobenen Daten.

Didaktischer Rahmen

Während des gesamten Projektverlaufs wurden die Kinder mit einer Reihe von Unterrichtsmaterialien und Workshops begleitet, die eine stufenweise Einführung in die Projektthematik und die wesentlichen Aspekte wissenschaftlichen Arbeitens ermöglichten. Dabei wurden zentrale Phasen des Forschungsprozesses jeweils zunächst didaktisch aufbereitet, anschließend erfolgte der konkrete Arbeitsschritt. Die Workshops waren so ausgerichtet, dass die Kinder in den gesamten Prozess von der Präzisierung der Forschungsfragen über den Aufbau des Untersuchungsdesigns, die Sammlung der Daten, die Auswertung und Interpretation der Daten bis hin zur Dissemination und den Diskurs mit Mobilitätsverantwortlichen eingebunden waren. Die didaktische Aufbereitung und Begleitung erfolgte durch das NaturErlebnisPark Science Education Center, das eine langjährige Expertise in der Wissenschaftsbildung für Kinder und Jugendliche aufweist.

Das didaktische Spektrum umfasste unter anderem Planspiele, Diskussionsspiele, Ortserkundungen, Lernwerkstätten, Planungsworkshops (Abbildung 2) und Exkursionen in mobilitätsrelevante Betriebe der Region.



Abbildung 2: Workshop zur Gestaltung des Mobilitätsnetzes

So erkundeten die Kindergartenkinder des Kindergartens Mitterdorf spielerisch in einem handpuppengestützten Format den Ort und die Funktionsweise von Fahrzeugen. Die Volksschulen Mitterdorf und Wartberg verglichen unter dem Motto „Spürnasen in der Waldheimat“ die Erfahrungen des jungen Peter Rossegger in puncto Mobilität mit der heutigen Mobilitätssituation im Ort und experimentierten mit Antrieben, Fahrgestellen und Schienensystemen. Die Kinder der NMS Mitterdorf erforschten das Thema „Haltestelle Zukunft“ an Hand physikalischer und technischer Phänomene und befassten sich mit Technologien und Berufsfeldern im Mobilitätsbereich. In „Forschung mitten im Leben“ wurden die SchülerInnen der Fachschule Oberlorenzen dazu angeregt, die Mobilität als eine entscheidende Einflussgröße der gesellschaftlichen aber auch persönlichen Befindlichkeit wahrzunehmen.

Umgang mit Heterogenität

Gezielt wurden dabei didaktische Zugänge gewählt, die einen hohen Grad an Individualisierung zulassen und so jedem Kind die Möglichkeit boten, konkrete persönliche Erfahrungen zu machen. Die Wertschätzung unterschiedlicher Zugänge, Denkweisen und Lösungswege, die Flexibilität in Bezug auf Kommunikations- und Ausdrucksformen und die Offenheit gegenüber unterschiedlichen Perspektiven interpretieren die Heterogenität in der Kindergruppe nicht als Defizit, sondern als Normfall und Bereicherung. Ziel war es, jedem Kind die Chance zu geben, sich selbst als kompetent und wertgeschätzt zu erleben. Bewusst wurde auf Zugänge verzichtet, die eine Personengruppe explizit hervorheben („die Mädchen“, „die Kinder mit Migrationshintergrund“), da hier die Gefahr einer Stigmatisierung gegeben ist und entgegen den eigentlichen Projektintentionen erst recht das Gefühl des „Anders-Seins“ hervorgerufen werden kann. Vielmehr wurde darauf geachtet, durch achtsame Gestaltung der Unterrichtsmittel und –methoden Zugangsbarrieren zu beseitigen und ein ganzheitliches Konzept von Diversitätssensibilität zu verfolgen. Ansatzpunkte für diversitätssensible Vermittlungsaktivitäten waren hier beispielsweise:

- Die Gestaltung der Bildmaterialien in Unterrichtsunterlagen (Repräsentation von Kindern beiderlei Geschlechts und unterschiedlicher Ethnien)

- Vermeiden von Aktivitäten, die die Vertrautheit mit einem bestimmten kulturellen oder sozialen Background voraussetzen (z.B. würde eine Fokussierung des Themas „Mobilität“ auf Urlaubsreisen all jene Kinder ausschließen, die noch nie auf Urlaub waren)
- Gestaltung gemeinsamer Erlebnisse für die gesamte Klasse, die einen allen Kindern gemeinsamen Ausgangspunkt für einen tieferen Einstieg ins jeweilige Thema ermöglichen
- Bevorzugter Einsatz von Vermittlungsmethoden, die nicht primär auf dem Einsatz von Sprache aufbauen (Erlebnis- und handlungsorientierte Ansätze; grafisch unterstützte Arbeitsanleitungen)
- Einbeziehung unterschiedlicher Kontexte zum jeweiligen Thema, so dass eine Vielfalt von Anknüpfungspunkten gegeben ist.
- Ergebnisoffene Formulierung von Aufgabenstellungen und Wertschätzung unterschiedlicher Perspektiven, Vorgangsweisen und Lösungen

Um dem Bestreben nach gender- und diversitysensibler Projektgestaltung darüber hinaus gerecht zu werden und auf konkrete Bedürfnisse in der Projektregion flexibel eingehen zu können, wurde projektbegleitend eine Expertin für Gender- und Diversityfragen einbezogen

Die Betrachtung von Gender-Aspekten im vorliegenden Projekt kann nicht isoliert vom generellen Bemühen um eine diversitysensible Projektgestaltung betrachtet werden. Einem intersektionalen Verständnis von Diversität folgend sind es verschiedene zusammenwirkende Persönlichkeitsmerkmale, aufgrund derer eine Person Benachteiligung erfahren kann, wie zum Beispiel ethnische Herkunft, sozialer Status, Bildungshintergrund, Geschlecht, sexuelle Orientierung, aber auch Religion, Alter und Gesundheitszustand. Die Lebensrealität einer konkreten Person ist nicht auf einen einzelnen dieser Faktoren zurückzuführen, sondern resultiert aus dem Zusammenspiel mehrerer Komponenten. „Keep Moving“ zielte daher generell darauf ab, nicht nur einzelne dieser Faktoren herauszugreifen, sondern stets die individuellen Personen mit ihren ganz speziellen Fähigkeiten und Bedürfnissen im Auge zu behalten und dadurch persönliche Zugangshürden zu Forschung und Technik zu verringern. Eine generelle Wertschätzung von Vielfalt, die Offenheit für unterschiedliche Perspektiven und die Ermöglichung individueller Kompetenzerfahrung sollten zum Empowerment aller Beteiligten beitragen. Neben dieser grundsätzlich diversitätssensiblen Ausrichtung des Projekts wurde jedoch auch spezielles Augenmerk auf den Faktor „gender“ gelegt, dem, sowohl was den generellen Zugang zu Technik und Forschung betrifft, als auch bezüglich des Projektthemas „Mobilität“ eine wesentliche Rolle zukommt: Die Mobilitätsbedürfnisse und der Zugang zu Mobilität gestalten sich für Männer und Frauen deutlich unterschiedlich. In einer stark männlich dominierten Verkehrs- und Raumplanung werden häufig die Bedürfnisse von Frauen, aber auch jene von Kindern vernachlässigt. Der Zugang von Mädchen und Frauen zu technisch orientierten Ausbildungs- und Berufswegen ist nach wie vor geringer als jener von Burschen und Männern. In der Projektregion ist dieser Gender-gap stärker ausgeprägt als in urbanen Regionen. Aus diesen Überlegungen heraus werden im Projekt konkrete Schritte gesetzt, um aufzuzeigen, dass technisch-naturwissenschaftliche Berufsfelder für Personen beiderlei Geschlechts attraktive Perspektiven bieten und dass Männer wie Frauen gleichermaßen geeignet sind, die beruflichen Anforderungen zu erfüllen. Gezielt wurde jeder Klasse für die gesamte Projektdauer ein gemischt geschlechtliches studentisches Betreuungsteam bereitgestellt, um für Mädchen und Buben die Identifikation mit Rollenvorbildern des eigenen Geschlechts zu ermöglichen (Abbildung 3). Auch bei allen anderen Aktivitäten, wie Betriebsexkursionen oder Aktivitäten an der Fachhochschule wurde darauf geachtet, Personen beiderlei Geschlechts in ihrem Arbeitsumfeld zu erleben und Gespräche über individuelle Ausbildungs- und Berufswege von in Forschung und Technik tätigen Frauen und Männern zu initiieren. In der didaktischen Arbeit wurde behutsam darauf geachtet, den Bedürfnissen

von Mädchen und Buben in gleichem Maß gerecht zu werden und für Kinder beiderlei Geschlechts gleichermaßen ansprechende Unterrichtsszenarien zu entwickeln. Ein achtsamer Umgang wurde insbesondere im Gebrauch der Sprache, in der Rollenverteilung im gemischtgeschlechtlichen Betreuungsteam, in der Gestaltung kodedukativer settings, im Einsatz von Bildmaterialien und im Anbieten unterschiedlicher Anwendungskontexte für die fachlichen Inhalte gepflegt. In der Wahl der Sozialformen zur Bewältigung von Arbeitsaufträgen wurde den Kindern freie Wahl gelassen, so dass Aufgabenstellungen in geschlechtshomogenen oder geschlechtsheterogenen Kleingruppen oder auch in Einzelarbeit gelöst werden konnten. Auf diese Weise konnte von den Kindern jenes Setting gewählt werden, in dem sie sich als kompetent erlebten und aktiv einbringen konnten.



Abbildung 3: Gemischt geschlechtliches studentisches Betreuungsteam

Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Die Kinder bekamen durch das Projekt „Keep Moving“ viele neuen Einsichten in das Themengebiet Mobilität, aber auch die Projektbetreiber gewannen sehr wertvolle Erkenntnisse zur kindlichen Perspektive der regionalen Mobilität. Die im Projekt gewonnenen Daten zeigen eine sehr große Bandbreite von unterschiedlichen Zugängen zur Mobilität und dem jeweils individuellen Mobilitätsverhalten von Kindern auf. Dabei verlaufen die Trennlinien weniger entlang klassischer Kategorien wie Buben/Mädchen, sondern sind vielmehr eine Reihe von Einflussfaktoren (Wohnort, Familiensituation, soziale Eingebundenheit, ...) ausschlaggebend dafür, welche Mobilitätsbedürfnisse bestehen und in welcher Form diese erfüllt werden können. Die Wechselwirkung zwischen infrastrukturellen Gegebenheiten und implizite motivationale Faktoren bilden somit ein dynamisches Netzwerk, das sich nur durch mehrperspektivische Betrachtung modellieren lässt.

Für die empirische Regionalforschung besteht daher die Herausforderung, die Diversität jugendlicher Lebenswelten unter intersektionalen Gesichtspunkten zu betrachten und entsprechende Forschungsmethoden zu entwickeln. Wünschenswert sind weiteres:

- Die Zusammenschau zwischen technisch-strukturellen und sozialen Komponenten
- Die Berücksichtigung von Heterogenität abseits klassischer dichotomer Kategorien (Stadt/Land; Burschen, Mädchen)

- Der Einsatz von Erhebungsmethoden, die implizite Strukturen und Faktoren einer Analyse zugänglich machen
- Die konsequente Berücksichtigung der Innensicht Jugendlicher
- Die gezielte Beforschung der Altersgruppe der 12-14-jährigen, die sich in ihrem Mobilitätsverhalten am Übergang zwischen Elternabhängigkeit und autonomer Mobilität befinden.

Literaturverzeichnis

Bellinger, A. & Krieger D. J. (2006). *ANThology - Ein einführendes Handbuch zur Akteur-Netzwerk-Theorie*. Bielefeld: Transcript.

Das Land Steiermark, (2012), *Landesstatistik Steiermark*
http://www.statistik.steiermark.at/cms/dokumente/11680524_103033992/083696cd/62113.pdf
 Angerufen am 09.02.2017

Deint U., & Krisch R. (2002). *Der sozialräumliche Blick der Jugendarbeit. Methoden und Bausteine zur Konzeptentwicklung und Qualifizierung*. Opladen, Leske und Budrich.

Generalverkehrsplan, (2012). *Generalverkehrsplan für Österreich*. bmvit – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Hahn, D. (2013). *Mürz Mobil: Entwicklungskonzept für Mikro-ÖV Systeme in der Kleinregion Bezirk Mürzzuschlag*, Masterarbeit, FH JOANNEUM, Kapfenberg

Kaufmann, V., Bergman, M. & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as Capital. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4), 745–756.

Krisch R. (2002). *Methoden einer sozialräumlichen Lebensweltanalyse*. In U. Deinet & R. Richard Krisch, *Der sozialräumliche Blick der Jugendarbeit. Methoden und Bausteine zur Konzeptentwicklung und Qualifizierung*, S. 87 – 154. Leske und Budrich.

Lamnek S. (2010) *Qualitative Sozialforschung: Lehrbuch*, Verlag Beltz

Latour B. (2007) *Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie*. Aus dem Englischen von Gustav Roßler. Suhrkamp, Frankfurt am Main.

Machold, I., Dax, T. & Meisinger, C. (2005). Soziale und wirtschaftliche Integration von Jugendlichen im ländlichen Raum. *Jahrbuch der Österreichischen Gesellschaft für Agrarökonomie, Band 10*, 181-197.

Maier, N. & Hart, P. (2014). *Jugendabwanderung im ländlichen Raum, Ein Einblick in die Wandlungsmotive von Jugendlichen aus Leoben und Bruck-Mürzzuschlag*. Wien.

Meijering, L. & Weitkamp, G. (2016). Numbers and narratives: Developing a mixed-methods approach to understand mobility in later life. *Social Science & Medicine xxx 1e7*.

Müggenburg, H., Bush-Geertsema, A. & Lanzendorf, M. (2015). Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research. *Journal of Transport Geography, 46*, 151–163.

Neubert C., Schabacher G. (Hrsg.) (2013). *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*. Bielefeld: Transcript – Verlag für Kommunikation, Kultur und soziale Praxis

Pfefferkorn, (2014) LAG Mariazellerland Mürztal, *Lokale Entwicklungsstrategie, 2014 – 2020*, Bruck an der Mur

Rosinak & Partner (2008). *Periphere ländliche Räume*. Wien.

Pripfl, J. (2010). *Verkehrsmittelwahl und Verkehrsinformatin, Emotionale und Kognitive Mobilitätsbarrieren und deren Beseitigung mittels multimodalen Verkehrsinformationssystemen - EKom Enderbericht*. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien.

Scheiner, J. & Holz-Rau, C. (Hrsg.). (2015). *Räumliche Mobilität und Lebenslauf*. Wiesbaden: Springer Verlag.

Schnabel, W. & Lohse, D. (2011). *Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung* (2. Band) Berlin – Wien – Zürich: Beuth Verlag.

Schoenduwe, R., Mueller M.G., Peters, A. & Lanzendorf M. (2015). Analysing mobility biographies with the life course calendar: a retrospective survey methodology for longitudinal data collection. *Journal of Transport Geography*, 42, 98–109.

Temper-Samhaber, B. & Samhaber, T. (2010). Jugend in der Regionalentwicklung. *Verkehrsjournal* 05/09.

Tully, C.J. (1999). *Erziehung zur Mobilität: Jugendliche in der automobilen Gesellschaft*. Frankfurt/Main: Campus Verlag.

VCÖ (2013). Zukunft der Mobilität in der Region. *VCÖ Publikation*. Wien.

Wöhner, V., Arzmann, D., Wintersteller, T., Harrasser, D. & Schneider, K. (2017 in Druck). *Partizipative Aktionsforschung mit Kindern und Jugendlichen*. Wiesbaden