

Universität für Bodenkultur Wien



Department für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften
Institut für Nachhaltige Wirtschaftsentwicklung

Universität für Bodenkultur Wien

Alpen-Adria-Universität Klagenfurt

Fakultät für Interdisziplinäre Forschung und Fortbildung (Klagenfurt, Graz, Wien)
Institut für Soziale Ökologie

Praxisrelevanz von Klimaschutzmaßnahmen auf Gemeindeebene – Eine Analyse ausgewählter Mobilitätsmaßnahmen der Klimabündnisgemeinde Laxenburg

Masterarbeit zur Erlangung des akademischen Grades Diplom-Ingenieurin (Dipl.-Ing. in)

Im Rahmen des Studiums
Umwelt und Bioressourcenmanagement (H 066 427)

Autorin: **Mira Kapfinger**, BSc
Matrikelnummer: 09471346
Email: Mira.Kapfinger@gmx.net

Betreuerin und Begutachterin (BOKU):
Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.nat.techn. **Marianne Penker**

Betreuer im Rahmen des Forschungsprojekts COSIMA:
Dipl. Ing. Dr. Willi Haas
Ass.Prof. Daniel Hausknost Ph.D.

Wien, Februar 2018



Danke an

Marianne Penker

Willi Haas
Daniel Hausknost
Projektteam COSIMA
Elisabeth Knasmillner

Teilnehmende der Befragung und Fokusgruppe
Klimabündnisgemeinde Laxenburg
Andreas Weiß

Michaela Leitner
Sylvia Mandl
Patrick Scherhauser

Lukas Oberreiter
Nelly aus der Schmitten
Christina Röhl
Christian Ryssel

Renate und Otto Kapfinger
David Pirker

Paul Casals

Eidesstattliche Erklärung

Ich, Mira Kapfinger, versichere hiermit, dass ich meine Masterarbeit selbständig angefertigt habe. Es wurden keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Formulierungen und Gedanken sind als solche kenntlich gemacht. Diese schriftliche Arbeit wurde noch an keiner Stelle vorgelegt.

Wien, am 2. Februar 2018

Unterschrift

Abstract

In the past years, local authorities have taken many measures to mitigate climate-damaging emissions. Whether these measures lead to a change in social practices and towards a climate friendly society is up to debate. This master's thesis analyses how the measures of the Climate Alliance municipality Laxenburg aim to change mobility practices. A second step identifies drivers or constraints for the practice relevance of these interventions. Until now, a limited amount of literature scrutinized the practice impact of climate municipalities and the empirical use of practice theory for climate change policy began just recently. This master's thesis categorizes the municipality's measures based on an adapted intervention typology by Spurling et al. (2013). With a semi-quantitative questionnaire, 59 inhabitants were questioned on selected measures. Based on the results for use and non-use of the measures, a focus group was directed with four participants. The municipality's measures mostly fostered climate friendly practices, while no steps were taken to reduce e.g. car-driving as less climate friendly practice. Few interventions targeted the relationship between existing practices to reduce the demand of mobility in general. The temporal and spatial arrangements influenced by the network of everyday practices and framing the mobility practices, were identified as overall constraints for the measures' impact. Interestingly, the interventions that addressed the relationships between practices were mostly taken for other purposes than mitigation. The empirical findings undermine the relevance of a practice theory approach to broaden the dominant attitude, behaviour and choice framework for climate change policy interventions.

Keywords: practices, mobility, climate municipality, climate policy, practice theory

Zusammenfassung

Viele Klimaschutzmaßnahmen wurden in den letzten Jahren auf Gemeindeebene umgesetzt. Doch es bleibt fraglich, wie sich dadurch soziale Praktiken verändern, um den Wandel zu einer klimafreundlicheren Gesellschaft voranzutreiben. Die vorliegende Masterarbeit analysiert, inwiefern die Mobilitätsmaßnahmen der Klimabündnisgemeinde Laxenburg in soziale Praktiken eingreifen und welche Hemm- und Gelingensfaktoren die Wirkung der Maßnahmen bestimmen. Bisher gibt es wenig Literatur zur Praxisrelevanz von Schritten der Klimabündnisgemeinden und die Zahl an Arbeiten, welche die Praxistheorie im Klimaschutzbereich empirisch anwenden begann erst kürzlich. Basierend auf einer Weiterentwicklung der Interventionstypen von Spurling et al. (2013) kategorisiert diese Arbeit die Eingriffe der Gemeinde. Zu ausgewählten Interventionen wurden 59 BewohnerInnen mit einem semi-quantitativen Fragebogen befragt. Die Resultate bildeten die Grundlage für eine Fokusgruppe mit vier Teilnehmenden. Viele Maßnahmen der Gemeinde förderten klimafreundlichere Mobilitätspraktiken. Jedoch wurden keine Schritte unternommen, um etwa Autofahren, als klimaschädlichere Praktik, zurück zu drängen. Lediglich einzelne Interventionen griffen in die Zusammenhänge zwischen bestehende Praktiken ein, um dadurch den Bedarf an Mobilität zu reduzieren. Die räumlichen und zeitlichen Rahmenbedingungen, welche durch das Netzwerk von alltäglichen Praktiken beeinflusst werden und die Mobilitätspraktiken mitbedingen, zeigten sich als Hemmfaktoren über alle Maßnahmen hinweg. Auffallend ist, dass jene Maßnahmen, welche die Zusammenhänge zwischen Praktiken adressierten von der Gemeinde nicht vorrangig mit dem Ziel Klimaschutz verfolgt. Die empirischen Ergebnisse unterstreichen die Aussagen, dass die Praxistheorie als eine wertvolle Ergänzung zum vorrangig in der Klimapolitik angewandten Attitude-Behaviour-Choice-Modell.

Schlagwörter: soziale Praktiken, Klimaschutz, Mobilität, Klimabündnisgemeinde, Praxistheorie

1. VORWORT	10
2. EINLEITUNG	11
3. THEORIE	14
3.1. PRAXISTHEORIE IN DER SOZIOLOGIE	14
3.2. PRAXISTHEORIE IN DER FORSCHUNG ZU KLIMAPOLITIK.....	15
3.3. PRAXISFELD MOBILITÄT	17
3.4. DEFINITION PRAKTIK.....	19
3.5. DEFINITION ELEMENTE VON PRAKTIKEN.....	20
3.5.1. MATERIELLES	22
3.5.2. KOMPETENZEN.....	22
3.5.3. SINN.....	22
3.5.4. EXKURS: ZEIT UND RAUM	24
3.6. PRAKTIK ALS ENTITÄT UND ALS PERFORMANCE	26
3.7. PRAXISFELDER UND BUNDLES (PRAKTIK-BÜNDEL)	28
3.8. VERÄNDERUNGEN VON PRAKTIKEN UND PRAKTIK-BÜNDELN	29
3.9. INTERVENTIONEN IN PRAKTIKEN	30
3.9.1. RE-CRAFTING PRACTICES	31
3.9.2. SUBSTITUTING PRACTICES.....	32
3.9.3. CHANGING HOW PRACTICES INTERLOCK	33
4. MATERIAL UND METHODEN	37
4.1. LITERATURRECHERCHE	37
4.2. MAßNAHMENRECHERCHE.....	37
4.3. ANALYSE DER MAßNAHMEN.....	38
4.4. AUSWAHL DER MAßNAHMEN ZUR EMPIRISCHEN UNTERSUCHUNG	39
4.5. EMPIRIE	40
4.5.1. FRAGEBOGEN	40
4.5.2. FOKUSGRUPPE	44
5. FALLBEISPIEL LAXENBURG	50
5.1. CHARAKTERISIERUNG DER GEMEINDE	50
5.2. KLIMABILANZ UND VERKEHR.....	53
5.3. KLIMABÜNDNISGEMEINDE.....	55
5.3.1. ARBEITSKREIS KLIMABÜNDNIS UND ENERGIESTAMMTISCH	55
5.3.2. MAßNAHMEN IM PRAXISBEREICH MOBILITÄT	57
6. ERGEBNISSE	62
6.1. ERGEBNIS DER MAßNAHMENANALYSE	62
6.2. ERGEBNIS FRAGEBOGEN	64
6.2.1. AUSWIRKUNG DER INTERVIEWORTE AUF ERGEBNISSE.....	64
6.2.2. ÜBERBLICK ZU MOBILITÄTSPRAKTIKEN	65
6.2.3. BEKANNTHEIT UND NUTZUNG DER MAßNAHMEN	66
6.2.4. PRAKTIK-RELEVANZ UND NUTZUNG VON MAßNAHMEN.....	68
6.3. ERGEBNIS FOKUSGRUPPE	74
6.3.1. ALLGEMEINES ZU LAXENBURG	74
6.3.2. RADWEGE ORT/REGION	74
6.3.3. ÖBB-VORTEILSCARD GEMEINDEZUSCHUSS	78
6.3.4. FÖRDERUNG: KAUF E-BIKE, E-SCOOTER.....	80
6.3.5. ERMÄßIGTES TAXIFAHREN MIT LAXENBURGCARD	81
6.3.6. ERHALT DES NAHVERSORGERS IM ORT.....	81
6.3.7. RADWEG ADEG.....	83

6.3.8.	NATURBADETEICH.....	85
6.3.9.	CAR-SHARING.....	85
7.	<u>DISKUSSION UND SCHLUSSFOLGERUNG.....</u>	86
7.1.	INTERVENTIONSTYPEN IN LAXENBURG	86
7.2.	HEMM- UND GELINGENSAKTOREN ZUR WIRKUNG DER MAßNAHMEN IN DIE ALLTAGSPRAKTIKEN 90	
7.2.1.	RADWEGE ORT/REGION	92
1.1.1.	ÖBB-VORTEILSCARD GEMEINDEZUSCHUSS	93
1.1.2.	FÖRDERUNG BEIM KAUF VON E-BIKE/E-SCOOTER.....	93
1.1.3.	ERMÄßIGTE TAXIFAHRT MIT LAXENBURGCARD	93
7.2.2.	ERHALT NAHVERSORGER.....	94
7.2.3.	RADWEG ADEG	95
7.2.4.	NATURBADETEICH.....	95
7.2.5.	FAKTOR ZEIT UND RAUM	95
7.3.	REFLEXION DER GEWÄHLTEN METHODEN	101
7.4.	REFLEXION DER GEWÄHLTEN THEORETISCHEN PERSPEKTIVE	103
7.5.	SCHLUSSFOLGERUNG UND ZUSAMMENFASSUNG.....	106
8.	<u>VERZEICHNISSE.....</u>	108
8.1.	LITERATURVERZEICHNIS	108
8.2.	ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	116
8.3.	TABELLENVERZEICHNIS.....	117
9.	<u>ANHANG.....</u>	118
9.1.	BEFRAGUNGSPLAN FRAGEBOGENERHEBUNG	118
9.2.	EINLADUNG ZUR FOKUSGRUPPE.....	120
9.3.	LEITFADEN FOKUSGRUPPE.....	121
9.4.	KODIERPLAN	125
9.5.	ANALYSIERTE MAßNAHMEN BEREICH MOBILITÄT	128
9.6.	FRAGEBOGEN.....	131

1. VORWORT

Diese Arbeit entstand im Rahmen des Forschungsprojektes COSIMA – Steuerung gemeinschaftsorientierter Innovationen für Klimaschutz und Klimawandelanpassung. Die Alpen-Adria-Universität (Institut für Soziale Ökologie), führt dieses Projekt gemeinsam mit der Universität für Bodenkultur Wien (Zentrum für Globalen Wandel und Nachhaltigkeit), der TU Berlin (Zentrum Technik und Gesellschaft) und dem Österreichischen Institut für nachhaltige Entwicklung (ÖIN) durch. Es untersucht die Entstehung und Verbreitung von klimarelevanten sozialen Praktiken in Top-down-- (Klimagemeinden) und Bottom-up-Initiativen (Ökodörfern) in Österreich und Deutschland. Schlussendlich werden Politikinstrumente und Governancemechanismen, welche die Entwicklung, Stabilisierung und Verbreitung solcher Praktiken fördern können, induktiv herausgearbeitet (vgl. Alpen-Adria-Universität, Klagenfurt, Institut für Soziale Ökologie 2014). Durch den Unterschied zwischen Ökodörfern und Klimagemeinden ergab sich eine Lücke im Projektdesign: Während in den Ökodörfern die Alltagsrelevanz der Maßnahmen durch Workshops mit Mitgliedern miterfasst wurde, geschah dies in den Klimagemeinden bei Workshops mit Klima-ManagerInnen und GemeindefunktionärInnen nur bedingt. Diese Lücke soll durch Masterarbeiten geschlossen werden. Elisabeth Knasmillner analysiert die zweite untersuchte österreichische Klimagemeinde, die Ökoregion Kaindorf, im Rahmen ihrer Masterarbeit.

Meine persönliche Motivation für diese Arbeit kommt aus meinem Interesse für Klimapolitik. Dieses begann beinahe zeitgleich mit meinem Studienbeginn in Umwelt- und Bioressourcenmanagement, als 2009 die UN-Klimakonferenz in Kopenhagen stattfand. Damals berichtete ich aus Kopenhagen über die Geschehnisse rund um die Klimakonferenz für die umwelt- und energiepolitische Lehrredaktion des Radiosenders Radio Orange 94.0. In meiner Bachelorarbeit untersuchte ich darauffolgend einen ökonomischen Ansatz zur Emissionsreduktion, den EU Emissionszertifikatehandel in Österreich, innerhalb einer interdisziplinären Gruppen-Projektstudie (was mich dazu brachte, Lösungen abseits marktbasierter Instrumente zu suchen). Im Master spezialisierte ich mich schließlich auf den Fachbereich „Regionale Entwicklung“ und besuchte auch Lehrveranstaltungen aus dem Fachbereich „Klimawandel“. Zugleich hatte ich über ein Projekt der Jugend-Umwelt-Plattform die Möglichkeit als Jugendreporterin innerhalb der österreichischen Delegation zur 20. UN-Klimakonferenz in Lima, Peru, zu reisen. Auch bei der COP21 in Paris war ich mit demselben Projekt, diesmal als Mentorin. Meine persönlichen Einblicke in diesen komplexen und langwierigen internationalen Prozess haben mein Interesse an lokalem und regionalem Handeln bestärkt. Denn die internationalen politischen Beschlüsse sind zahnlos ohne nationale Implementierung und lokale und regionale Maßnahmen. Zugleich habe ich die Hoffnung, dass der benötigte Wandel auf dieser Ebene schneller vorangeht. Jedoch ist fraglich, inwieweit eine langfristige Emissionsreduktion erreicht werden kann, ohne den Wandel unserer imperialen Lebensweise und der alltäglichen sozialen Praktiken. So möchte ich den Zusammenhang von Praxisveränderungen mit klimapolitischen Maßnahmen in einer ausgewählten Gemeinde untersuchen.

2. EINLEITUNG

„It is now widely agreed that the challenges of climate change are such that many familiar ways of life and many of the patterns of consumption associated with them are fundamentally unsustainable. If there is to be any effective response, new forms of living, working, and playing will have to take hold across all sectors of society.“
(Shove 2010, 1273)

Mit dem Pariser Abkommen schrieb die internationale Staatengemeinschaft im Dezember 2015 ihr Ziel fest: Die globale Erwärmung unter 2°C im Vergleich zum vorindustriellen Niveau zu halten und alle Anstrengungen zu unternehmen, um sogar 1,5°C Erwärmung nicht zu überschreiten (United Nations 2015, 3). Dieses völkerrechtlich verbindliche, politische Ziel soll den Klimawandel auf ein Maß begrenzen, das katastrophale Auswirkungen für die Menschheit vermeidet. Um die internationalen und nationalen Klimaschutzziele zu erreichen, braucht es schnell drastische¹ Emissionsreduktionen: Für eine wahrscheinliche Erreichung des 2-Grad-Zieles müssen die globalen Emissionen im Jahr 2050 um 40-70 % niedriger sein als 2010 und Ende des Jahrhunderts ein Niveau nahe oder unter Null erreicht haben (IPCC 2014, 12 ff). Die Europäische Union (EU) hat sich in ihrem Rahmen für die Klima- und Energiepolitik 2030 das Ziel gesetzt ihre Treibhausgas(THG)-Emissionen um 40 % im Vergleich zu 1990 zu verringern (EU 2017 s.p.)². Der aktuelle Vorschlag der EU-Kommission sieht für Österreich eine Reduktion von 36 % bis 2030 im Vergleich zum Jahr 2005 vor – in Sektoren außerhalb des EU-Emissionszertifikatehandels (EU-ETS) (EU 2016 s.p.).

Der Transportsektor ist für mehr als die Hälfte der gesamten globalen Nachfrage nach Erdölprodukten verantwortlich und wird zusammen mit Erdölchemikalien als einer der beiden Haupttreiber für deren Nachfrage bis 2040 angesehen. Der Löwenanteil des Verbrauchs im Transport (etwa drei Viertel) kommt aus dem Straßenverkehr, der auch in Zukunft der stärkste Treiber der steigenden Ölnachfrage in diesem Sektor sein wird (IEA 2014, 101 f).

Watson (2012, 488) weist darauf hin, dass eine Reduktion der Abhängigkeit von erdölbasierten Treibstoffen im Verkehr im notwendigen Ausmaß nicht allein durch technologische Lösungen, sondern nur durch einen tiefgreifenden Wandel des soziotechnologischen Systems möglich ist (vgl. Hargreaves, Longhurst, und Seyfang 2013, 402). Wie aber kann ein solcher Wandel beeinflusst werden? Wie manifestiert, entwickelt und verändert sich der kohlenstoffarme Lebensstil, welcher in Reaktion auf den Klimawandel, als globale ökologische Krise mit katastrophalen sozialen und ökonomischen Auswirkungen, eingefordert wird? In Anlehnung an Whitmarsh, Seyfang, und O’Neill (2011, 56) gehe ich davon aus, dass ein Verständnis der betreffenden sozialen Interaktionen, welche die Emissionen beeinflussen, bedeutend ist, um die Klimaschutz-Ziele zu erreichen. Viele aktuelle klimapolitische Maßnahmen setzen auf technologische Innovationen oder individuelle Verhaltensänderung, etwa durch Information und Bewusstseinsbildung. Dabei vernachlässigen sie die Alltagspraktiken, welche das tatsächliche Umsetzungspotential und die Auswirkung der Maßnahmen direkt beeinflussen (vgl. Shove 2015; Ozaki und Shaw 2014). Ich möchte dieses Spannungsverhältnis auf Gemeindeebene im Rahmen der Mobilitätsmaßnahmen einer Klimabündnisgemeinde betrachten. Der freiwillige

¹ Wie tiefgreifend die nötigen Veränderungen sein müssen, zeigt etwa eine Studie von Oil Change International, die besagt, dass alleine die potenziellen Emissionen der bereits erschlossenen Öl- und Gasfelder sowie Kohleminen eine Erwärmung von über 2°C bewirken würden. Die Studie geht von einem Kohlenstoffbudget aus, das eine 66%-ige Wahrscheinlichkeit unter 2°C Erwärmung zu bleiben ermöglicht (Muttit 2016, 20).

² Diese Zielsetzung wurde von vielen Umweltschutzorganisationen als nicht ausreichend kritisiert. Sie orientiert sich an einem 2- und nicht an einem 1,5-Grad-Ziel, obwohl die EU bei den Verhandlungen für die niedrigere Grenze eingetreten war (Friends of the Earth Europe 2016; Greenpeace EU Unit 2016).

Zusammenschluss von Klimabündnisgemeinden hat sich unter anderem zum Ziel gesetzt, deren CO₂-Emissionen alle fünf Jahre um zehn Prozent zu reduzieren und bis spätestens 2030 eine Halbierung der Pro-Kopf-Emissionen von 1990 zu erreichen (N.N. 2006). Dies soll durch Energiesparen, Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien erreicht werden. Die ausgewählte Klimabündnisgemeinde Laxenburg hat seit 2003 viele der 73 vom Klimabündnis vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt (Klimabündnis Österreich s.a.). Der Leiter des Laxenburger Arbeitskreises Klimabündnis nannte den Verkehr als größtes Problem in der CO₂-Bilanz der Wiener Stadtumlandgemeinde (Weiß 2015b, 44; COSIMA 2015c, 29). Für meine detaillierte Betrachtung wähle ich nicht zuletzt deshalb das Praxisfeld Mobilität. Zu dessen Klimarelevanz in Österreich verweise ich auf die Treibhausgasinventur des Umweltbundesamtes (Anderl u. a. 2017, 10)³: Die Emissionen aus dem Verkehr sind im Zeitraum zwischen 1990 und 2015 von allen betrachteten Sektoren am Stärksten (um 60 %) gestiegen⁴. Mich interessiert, inwieweit die Interventionen der Klimabündnisgemeinde im Mobilitätsbereich tatsächlich auf eine Änderung der Alltagspraktiken abzielen bzw. ob sich diese durch Aktionen der Gemeinde veränderten. Außerdem möchte ich durch mein Vorhaben die Schwierigkeiten und Potenziale, welche Maßnahmen auf Gemeindeebene haben können, besser verstehen. Besonders beschäftigt mich hierbei die Herausforderung, Veränderungen in alltäglichen Routinen zu herbeizuführen. Um zu untersuchen, inwieweit die Klimaschutzmaßnahmen der Klimabündnisgemeinde Laxenburg die Alltagspraktiken aus dem Praxisfeld Mobilität beeinflussen, wähle ich folgende Fragestellung:

1. Welcher Interventionstypen bedienen sich die Klimaschutzmaßnahmen der Klimabündnisgemeinde Laxenburg aus dem Praxisfeld Mobilität und in welche Elemente sozialer Praktiken greifen sie ein?
2. Welche Hemm- oder Gelingensfaktoren zur Wirkung der Maßnahmen in die Alltagspraktiken lassen sich identifizieren?

In einem ersten Schritt identifizierte ich jene Maßnahmen der Klimabündnisgemeinde, welche potentiell den Praxisbereich Mobilität betreffen. Ausgehend von den Ergebnissen des Forschungsprojekts COSIMA und einer eigenen Recherche in Dokumenten der Gemeinde erstellte ich eine Übersicht der Maßnahmen mit ihren Interventionstypen und betroffenen Praxiselementen und beantwortete damit die erste Frage. In einem zweiten Schritt entwickelte ich zu diesen Maßnahmen einen semi-quantitativen Fragebogen. Mit diesem befragte ich 59 BewohnerInnen von Laxenburg zur Bekanntheit und Nutzung der Maßnahmen sowie die Veränderungen der Alltagspraktiken durch die Maßnahmen. Aufbauend auf den Ergebnissen meiner Befragung hielt ich eine Fokusgruppe mit vier Teilnehmenden der Befragung ab, um die Hintergründe für das Nutzen oder Nicht-Nutzen einzelner Maßnahmen zu erforschen. Aus den Ergebnissen von Fragebögen und Fokusgruppe entwickelte ich Schlussfolgerungen zu Hemm- und Gelingensfaktoren für Wirkung der Maßnahmen in die Alltagspraktiken und beantwortete damit die zweite Frage.

Durch die Analyse dieser Fragen aus der Perspektive der Praxistheorie trage ich zum Verständnis der Zusammenhänge zwischen Klimaschutzmaßnahmen und deren Manifestation in den Alltagspraktiken bei. Anders als in handlungs- oder strukturtheoretischen Erklärungen, werden in der Praxistheorie Alltagshandlungen nicht durch eigenständige Entscheidungen von Individuen erklärt, sondern als bestimmt durch Netzwerke von sozialen Praktiken, deren

³ Global gesehen kommt dem Transportsektor ebenfalls eine große Bedeutung zu: Er nimmt mit 14 % der Emissionen den vierten Platz der verantwortlichen Wirtschaftssektoren ein (IPCC 2014, 9)

⁴ Obwohl die Verkehrs-Emissionen zwischen 2005 und 2014 leicht sanken, war der Verkehr 2014 in Österreich mit 45 % der größte Verursacher von THG-Emissionen außerhalb des EU-ETS. Betrachtet man die gesamten THG-Emissionen, inklusive Zertifikatehandel, ist der Sektor Verkehr nach Energie und Industrie ebenfalls die stärkste Emissionsquelle (Anderl u. a. 2016, 37 f).

Träger Individuen sind (vgl. Brand 2014). Die Praxistheorie kann einen wertvollen Beitrag leisten, der über eine rein technologische oder ökonomische Betrachtung von Maßnahmen zur Emissionsreduktion und über Erklärungen rein durch individuelle Verhaltensänderungen hinausgeht.

Dieser Ansatz steht im Gegensatz zum aktuell in der Klimapolitik vorherrschenden Attitude-Behaviour-Choice-Modell, kurz ABC-Modell: Klimaschutz wird durch Eingriff in die individuellen Einstellungen erreicht, welche das Verhalten und die Konsumententscheidungen von Einzelpersonen beeinflussen können. Klimalösungen bleiben im ABC-Modell innerhalb des Handlungsspielraumes von Individuen und deren Entscheidungen und werden nicht in den strukturellen und ökonomischen Institutionen und Lebensweisen, welche Regierungen auch verändern könnten, gesucht (Shove 2010, 1274). Shove (2015) nennt als Vorteil der Praxistheorie, dass diese berücksichtigt, wie Technologien einerseits durch das Alltagshandeln verwendet und umgedeutet werden könnten und wie sie andererseits Veränderungen in den Praktiken hervorrufen. Der Fokus liegt hier nicht auf den individuellen Entscheidungen, sondern auf den verschiedenen sozialen Praktiken und ihren Elementen, die durch Maßnahmen verändert werden können. Oft befassen sich empirische praxistheoretische Arbeiten mit einer oder wenigen ausgewählten Praktiken (z. B.: Hand, Shove, und Southerton 2005; McHardy 2013; Ozaki und Shaw 2014; E. Shove und Pantzar 2005; Ryghaug und Toftaker 2014b). Dies hat den Vorteil der detaillierten Analyse einer Praktik, jedoch auf Kosten der Bandbreite an betrachteten Praktiken. Das Innovative an der Herangehensweise des Forschungsprojekts COSIMA und meiner Arbeit ist der semi-quantitative praxistheoretische Zugang. Der Versuch, ein ganzes Praxisfeld (Mobilität) abzudecken und Muster der Interventionstypen in Praktiken zu erarbeiten, war dabei die Herausforderung. Zugleich haben sich VertreterInnen der Praxistheorie bisher relativ wenig mit politischen Eingriffen ins und Beeinflussung des Sozialen befasst (Strengers und Maller 2015b, 2). Daher möchte ich die empirische Umsetzung der Praxistheorie für klimarelevante politische Maßnahmen erproben, welche in den letzten Jahren begonnen hat (etwa Gram-Hanssen 2009; Iyalomhe u. a. 2013; Ozaki und Shaw 2014; und einige Beiträge in Strengers und Maller 2015a).

3. THEORIE

„A practice is thus a routinized way in which bodies are moved, objects are handled, subjects are treated, things are described and the world is understood“

(Reckwitz 2002, 250)

Um sozialen Wandel zu betrachten, braucht es zunächst ein Verständnis dessen, was „das Soziale“ bedeutet, wo es verortet ist, bzw. wodurch es entsteht. In diesem Kapitel wird die Praxistheorie, welche das Soziale in sozialen Praktiken festmacht, in der Soziologie eingeordnet. Im Speziellen wird auf die Anwendung für Analyse und Interventionen im Bereich von nachhaltigem Konsum und Klimawandelvermeidung eingegangen. In diesem Kontext wird das Praxisfeld Mobilität vorgestellt und der theoretische Rahmen dieser Arbeit abgegrenzt.

3.1. Praxistheorie in der Soziologie

In der Soziologie gibt es seit Anbeginn konkurrierende Theorien zur Verortung des Sozialen und zum Verständnis von gesellschaftlicher Transformation. Wobei Theorie hier mit Schatzki (2001, 3 f) als Versuch verstanden wird, das soziale Leben mit abstrakten Begriffen zu beschreiben und zu analysieren. Reckwitz (2002, 257) spricht von sozialen Theorien als unterschiedliche „Vokabularien“, die einen Rahmen zur empirischen Sozialforschung liefern: Jedes Vokabular besitzt seine eigene theoretische Brille zur Betrachtung sozialer Phänomene. Außerdem prägen und verändern solche Theorien auch unser eigenes Selbstverständnis. Eine Soziale Theorie ist demnach ein durch empirische „Fakten“ gestütztes Konstrukt. Als solches entspricht sie nie der realen sozialen Welt, aber liefert einen Baukasten an Interpretationsmöglichkeiten, der gewisse empirische Aussagen zulässt und andere ausschließt.

Es kann daher wohl kaum eine wahre Sichtweise geben, die alle soziale Phänomene generalisierend erklärt. Ein großer Bruch in der Soziologie existiert zwischen dem handlungstheoretischen Verständnis, welches seinen Fokus auf individuelle Handlungen legt und einem strukturtheoretischen Gegenstück, welches übergeordnete Strukturen und Systeme in den Vordergrund stellt. Seit den 1980er Jahren haben sich allerdings eine Reihe vermittelnder/integrativer Ansätze entwickelt (vgl. Brand 2014, 163). In diesen haben weder Strukturen noch Handlungen eine übergeordnete Rolle, sondern sie sind durch sich gegenseitig bedingende Beziehungen verbunden. Ein klassisches Beispiel für die vermittelnden Ansätze ist die Strukturierungstheorie von Giddens (siehe: Gibbs 2013 s.p.), die er in seinem Buch *„The constitution of society“* 1984 aufstellte. Die Praxistheorie ist einer dieser vermittelnden Ansätze⁵: Anders als in handlungs- oder strukturtheoretischen Erklärungen, werden Alltagshandlungen weder durch eigenständige Entscheidungen von Individuen noch durch systemische Zwänge erklärt, sondern als bestimmt durch Netzwerke von sozialen Praktiken, deren TrägerInnen Individuen sind (vgl. Brand 2014; Schatzki 2001, 8). Ab den 1970er Jahren finden sich praxistheoretische Zugänge in einer Reihe von Werken mit unterschiedlichen Hintergründen⁶, etwa bei Giddens und Bourdieu, Foucault und Taylor

⁵ Andere vermittelnde Erklärungsansätze sind: Figurationstheorie und Netzwerktheorien (vgl. Brand 2014, 163)

⁶ Schatzki (2001, 1 f) nennt Wittgenstein, Dreyfus und Taylor, die Praktiken als abhängig von Subjekten und Objekten sehen. Weiter vermitteln Bourdieu und Giddens zwischen Handlungs- und Strukturtheorie, indem sie Praktiken in den Mittelpunkt rücken und dadurch Handlungen weder als von sozialen Strukturen und Systemen bestimmt betrachten, noch die individuellen Aktionen als Konstrukteure des Sozialen gelten lassen. Bei Foucault und Lyotard stünden Praktiken, in denen Sprache als diskursive Aktivität verortet wird, den Konzepten von Sprache als Struktur, System und abstraktem Diskurs gegenüber. Auch die gender studies von Butler oder die wissenschaftstheoretischen Arbeiten von Latour können zusammen mit der Ethnomethodologie von Garfinkel als Beiträge zur Praxistheorie gezählt werden. In der Philosophie hat nach Taylor schließlich

(Reckwitz 2002, 243; vgl. Brand 2014). In einer zweiten Phase wurden deren theoretische Zusammenführungen von Schatzki, Reckwitz, Shove und Warde geprägt (Brand 2014, 173; COSIMA 2015b, 4).

Schatzki (2001, 4) verwendet Praxistheorie jedoch gleichbedeutend mit „*practice approach*“ und „*practice thinking*“, da es nicht *die* Praxistheorie gibt (vgl. auch Shove und Spurling 2013, 3). Reckwitz (2002) entwickelt aus den vorangegangenen Arbeiten, trotz ihrer unterschiedlichen Hintergründe, eine – wenn auch fragile – idealtypische Identität der Praxistheorie. Er stellt dabei Praxistheorie als Cultural Theory im Gegensatz zu den Modellen des „homo economicus“ und „homo sociologicus“ vor und definiert den Unterschied zu den drei anderen Cultural Theories: culturalist mentalism, textualism und intersubjectivism, da alle vier das Soziale unterschiedlich verorten (Reckwitz 2002, 244 f).

Cultural Theories erklären Handeln und soziale Ordnung. Das zweck-orientierte Modell des homo economicus sieht den Ursprung in individuellen Interessen und Abwägungen. Die soziale Ordnung ist hier die Kombination aus vielen Einzelinteressen. Beim Verständnis des homo sociologicus wird Aktion durch kollektive Normen und Werte erklärt. Soziale Ordnung wird durch einen normativen Konsens geschaffen. Die Praxistheorie schließt die Lücke zwischen den zwei Sichtweisen, indem sie das kollektiv konstruierte Wissen berücksichtigt. Durch dieses Wissen wird die Welt mit Bedeutung aufgeladen und festgeschrieben, welche Wünsche überhaupt wünschenswert sind und welche Normen als legitim angesehen werden (vgl. Reckwitz 2002, 245 f). Ein Unterschied der Praxistheorie zu anderen Cultural Theories wird in der jeweiligen Verortung des Sozialen deutlich⁷. Praxistheorie sieht das Soziale weder in der Interaktion, noch im Diskurs, noch im Geist, sondern in den sozialen Praktiken.

3.2. Praxistheorie in der Forschung zu Klimapolitik

Angesichts der vergrößerten Umweltauswirkungen und technologischer Gefahren gab es den Bedarf der Zurückführung einer „materiellen Dimension“ in die Soziologie. Die Praxistheorie ist als Antwort darauf zu sehen (Brand 2014, 163). In der Forschung zu nachhaltigem Konsum und in der Suche nach passenden politischen Antworten auf den menschengemachten Klimawandel ist die Praxistheorie ein neuer Zugang. Spurling u. a. (2013) zeigen drei herkömmliche Herangehensweisen an „nachhaltigkeitsfördernde“ Politiken, denen sie die Praxistheorie gegenüberstellen: technologische Lösungen, KonsumentInnen-Entscheidungen und Verhaltensänderungen.

Technische Lösungen: Bei gleichbleibendem Verhalten sollen durch technologische Innovationen und Effizienzsteigerung negative Umweltauswirkungen reduziert werden. Die AutorInnen kritisieren, dass hier oft radikale technologische Veränderungen gedacht werden, ohne die sozialen Wechselwirkungen zu berücksichtigen. Ähnlich bemängeln Ozaki und Shaw (2014), am Beispiel von energiesparenden Technologien in Häusern, dass diese nur in Einklang mit veränderten Nutzungspraktiken zu einer Energiereduktion führen. Gebräuchliche Politikansätze, die auf Verhaltensänderungen abzielen, berücksichtigten dies nicht. Technologie wird oft als Allheilmittel für Umweltprobleme eingesetzt, aber übersieht,

Theodore Schatzki mit seinem Werk: „*Social Practices: A Wittgensteinian Approach to Human Activity and the Social*“ 1996 die Praxistheorie vorangetrieben (Reckwitz 2002, 243 f).

⁷ Culturalist mentalism verortet es im menschlichen Geist. Die kleinste Analyseeinheit ist das Gehirn, das Soziale ist das Mentale. Dass der Geist in der Praxistheorie aus dem Zentrum des Sozialen rückt, schreibt auch Schatzki (2001, 11): Der Geist sei zumindest zu einem großen Teil erst durch die Teilhabe an Praktiken konstituiert. Bei Culturalist textualism entsteht das Soziale außerhalb des Inneren, Mentalen, in den extrasubjektiven Symbolen, in Texten und Kommunikation. Culturalist intersubjectivism sieht das Soziale in der Sprache verortet, in der Ausverhandlung von Inhalten zwischen Agenten mit ihrem jeweiligen Geist; diese Interaktion produziert das Soziale (Reckwitz 2002, 246–49).

wie die Bedürfnisse nach Ressourcen konstruiert und reproduziert werden (Ozaki und Shaw 2014, 591 f).

KonsumentInnen-Entscheidungen und Verhaltensänderungen: In den späten 1990er Jahren wurde allmählich klar, dass technologische Lösungen alleine für die benötigten Veränderungen nicht ausreichen würden. So entwickelte sich der Fokus auf nachhaltigen Konsum bzw. das Beeinflussen von KonsumentInnen-Entscheidungen und Verhaltensänderungen. Diesen Modellen liegen die Annahmen zugrunde, dass Konsumententscheidungen auf rationalen Überlegungen basieren und Konsumverhalten durch individuelle Einstellungen und Werte bestimmt wird. In rationale Entscheidungen könnte man z. B. durch Informationen oder Preispolitiken interventieren und in die Einstellungen mittels Sozialmarketing. Beide Ansätze überschätzen möglicherweise die individuellen Entscheidungsspielräume. Zusätzlich zeigt sich ein sogenannter „value-action-gap“⁸ oder „knowledge-behaviour-gap“, ein Widerspruch zwischen den Werten bzw. dem Wissen einer Person und ihrem tatsächlichen Verhalten. In Reaktion darauf entwickelte sich – 2008 eingeführt durch Sunstein und Thaler – auch die Idee des Nudging⁹, bei welchem Verhalten durch Politikinterventionen in die „Entscheidungsarchitektur“ verändert wird, um gewisse Entscheidungen zu begünstigen, obwohl die individuelle Entscheidungsfreiheit erhalten bleibt (vgl. Schubert 2015, 1). Gram-Hanssen (2009, 151) unterteilt die herkömmlichen Consumer Studies in drei Herangehensweisen: ökonomisch (rationale Abwägungen, Preise als Anreize), psychologisch (rationale Abwägungen, in welche Werte und Emotionen hineinspielen) und kulturell (Lebensstile und Gruppenzugehörigkeitsdemonstration innerhalb von sozialen Gruppen). Am dritten Ansatz sei die Kritik, dass der kommunikative Aspekt von Konsum im Vordergrund steht. Konsumarten, die davon weniger betroffen sind, etwa Energiekonsum, würden vernachlässigt. Als Antwort darauf beschäftigt sich die Praxistheorie mit routinisiertem Konsum. Warde (2005) führte die Praxistheorie in die Konsumforschung ein (Gram-Hanssen 2009, 153; Röpke 2009, 2491).

Dieser Fokus auf Konsum und Verhaltensänderungen vernachlässigt jedoch Bedeutung von gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, wie Regelsystemen und Normen sowie die Verteilung von Macht und Ressourcen. Die politischen Lösungsansätze, die sich auf Literatur zu Verhaltensänderungen stützen, münden meist in folgenden Maßnahmen: Fördern von gewünschtem Konsumverhalten, Abfallvermeidung, Effizienzsteigerung durch grüne Technologien und in manchen Fällen auch Verzicht. Die dahinterstehenden Normen und Konventionen werden nicht hinterfragt, sondern durch eine Effizienzsteigerung ihre Weitertradierung möglich gemacht. Doch dabei wird die Frage vernachlässigt: Wie entstehen die Rahmenbedingungen, die unser alltägliches Leben und dessen Umweltschädlichkeit bestimmen (Shove 2010, 1277)? Dementsprechend verwehrt sich Shove (2010, 1279) gegen Ansätze, die lediglich versuchen, Verhalten durch die Brille der Praxistheorie zu betrachten. Denn Praktiken sollten eine neue Untersuchungseinheit darstellen, um sozialen Wandel über die Veränderungen in Praktiken und Systemen von Praktiken zu verstehen. Die Normen, welche oftmals als Kontext für Verhalten und Konsum gesehen werden, sind nicht nur beeinflussende Variablen, sondern werden selbst durch die ständige Reproduktion in sozialen Praktiken erhalten oder beeinflusst (vgl. Shove 2010, 1279).

Shove (2010, 1274) analysiert Theorien für sozialen Wandel und deren Rolle in der Gestaltung von Klimapolitik. Sie listet Beispiele aus Großbritannien, um zu zeigen, dass aktuell das sogenannte Attitude-Behaviour-Choice-Modell, kurz ABC-Modell dominiert. Wie bereits in der Einleitung erwähnt, gilt es demnach in die individuellen Einstellungen zu

⁸ Diese Diskrepanz zwischen Einstellungen und Verhalten auch „attitude behaviour gap“ hat die Attitude Behaviour Theory mindestens seit den 1950er Jahren beschäftigt (Jackson 2005, 53).

⁹ Für eine Zusammenfassung der Kritik an Nudging siehe Southerton (2013, 337).

intervenieren, welche daraufhin das Verhalten und die Konsumententscheidungen beeinflussen und so umweltschädliches Verhalten vermeiden können. Bei aller Dynamik in politischen Diskursen und Eigenständigkeit der Forschungslandschaft, führt Shove die Förderung von Forschung in diesem Bereich auch auf ein politisches Interesse zurück. Denn wie Blake (1999 zit. nach Shove 2010, 1275) anmerkt, ermöglicht dieses Modell PolitikerInnen, sich auf jene Barrieren für umweltfreundliches Verhalten zu konzentrieren, welche nicht in Zusammenhang mit den Effekten der Politik stehen. Shove geht sogar so weit, zu bemängeln, dass das ABC-Modell und jene Forschung, die durch dieses Modell Wert erlangt, eine Denkströmung fördern, welche die nötige politische Kreativität eindämmt, die es braucht um dem Klimawandel zu begegnen (Shove 2010, 1282). Einen versöhnlicheren Tonfall schlagen Strengers und Maller (2015b, 2) in der Einführung zu ihrem Sammelband „*Social Practices, Intervention and Sustainability: Beyond behaviour change*“ an. Sie meinen, dass es nicht darum geht, dass herkömmliche Interventionen nicht funktionieren oder falsch sind (wobei es auch dazu Argumente gäbe). Vielmehr gehe es um eine neue Sichtweise, welche die Praktiken in den Mittelpunkt rückt, durch welche Menschen in nicht-nachhaltigen Lebensweisen gefangen bleiben. Dadurch werden Problemstellungen der Nachhaltigkeit, wie Soziales entsteht und sich verändert, neu betrachtet und eventuell neue Interventionen möglich.

Es stellt sich die Frage, inwieweit Praxistheorie dazu geeignet ist, gesamtgesellschaftliche Veränderungen abzubilden. Watson (2012, 495 f) antwortet am Beispiel Mobilität auf diese Frage, dass es genauso möglich sei nicht nur die Praktiken von „normalen BürgerInnen“ und ihrer alltäglichen Mobilitätspraktiken zu analysieren, sondern auch die Praktiken jener, die mit ihren alltäglichen Routinen Prozesse und Verknüpfungen herstellen, durch welche das System Mobilität auf einer Ebene von Macht und Interessen kreiert wird. Shove und andere (2015) untersuchen professionalisierte Praktiken wie Planen und Designen, da infrastrukturelle Rahmenbedingungen viele Praktiken auf einmal bedingen. Auch Bauen (vgl. Macrorie, Foulds, und Hargreaves 2015), Wirtschaften oder Widerstand leisten wären dann denkbare Untersuchungseinheiten.

Wie bereits in der Einleitung angesprochen, möchte ich mich den empirischen Arbeiten anschließen, welche Klimaschutzmaßnahmen aus einer praxistheoretischen Perspektive betrachten. Der Vorteil der Praxistheorie gegenüber anderen sozialwissenschaftlichen Umweltstudien liegt darin, dass sie untersucht, wie umweltschädliche Auswirkungen von gesellschaftlichem Handeln integriert sind in ein soziales, materielles Gefüge von Praktiken, wie sich Elemente einzelner Praktiken zu einem Netzwerk von Praktiken zusammenfügen, durch welche Kräfte sie sich verändern – und nicht zuletzt welche Möglichkeiten der Intervention dies bietet (Brand 2014, 174). Im Folgenden wird die Rolle von Mobilität in den Sozialwissenschaften vorgestellt und das Praxisfeld Mobilität eingeführt.

3.3. Praxisfeld Mobilität

Die Herausgeber des Handbuch Verkehrspolitik (Schwedes, Canzler, und Knie 2016) schreiben in ihrem Vorwort, dass Verkehrspolitik traditionell oft als Teil der Volkswirtschaftslehre und als Input-Faktor für die Wirtschaftspolitik gesehen wird¹⁰. Zugleich spielen auch der planerische und bauliche Einfluss auf Verkehr eine Rolle. Die Verkehrswissenschaften waren daher lange Zeit planerisch und ökonomisch geprägt. Mit einem steigenden Bewusstsein für die sozialen und ökologischen Auswirkungen von Verkehr nahm in den 1990er Jahren die Bedeutung der Sozialwissenschaften in der Verkehrsforschung

¹⁰ Politische Maßnahmen im Mobilitätsbereich gehen besonders weit zurück, da Sicherheitsfragen schon lange ein Thema waren, möglicherweise sind einige davon unterstützend für spritsparendes Fahren, siehe Spurling et al. (2013, 27).

zu. Denn: „In modernen Gesellschaften sind Transportabläufe weit mehr als ein Wirtschaftsfaktor. Sie sind in vielfacher Weise mit den gesellschaftlichen Entwicklungsdynamiken verkoppelt und gleichermaßen Ursache und Folge sozialer Praktiken¹¹.“ (Schwedes, Canzler, und Knie 2016, v).

Dazu passend identifiziert Urry einen „mobility turn“ (Urry 2007, 6) in den Sozialwissenschaften, der durch eine neue Denkweise in ökonomischen, sozialen und politischen Verknüpfungen geprägt ist. Urry (2007, 7 f) definiert in seinem „Mobilities“-Konzept vier Arten von Mobilität: 1) Mobilität als Eigenschaft von Menschen oder Dingen, die sich bewegen oder einer Bewegung fähig sind – also eine physische Fähigkeit, aber auch Mobilität durch Kommunikation; 2) Mobilität als Mob, Eigenschaft einer widerspenstigen Masse, die kontrolliert werden muss; 3) soziale Mobilität als vertikale Bewegung innerhalb sozialer Schichten oder Hierarchien; 4) Mobilität über längere Zeiträume im Sinne von Migration oder anderen mehr oder weniger dauerhaften geografischen Bewegungen.

In dieser Arbeit wird das erste Verständnis von Mobilität verwendet. Wobei es, wie Urry (2007, 9) anmerkt, Zusammenhänge zwischen Teilen von sozialer und körperlicher Mobilität gibt: Physische Bewegung kann auch soziale Bewegungen beeinflussen, ein Ausdruck von Macht oder Rechten sein und zu Ausschluss oder sozialer Exklusion führen.

Im Zusammenhang mit dem „mobilities turn“ in der Soziologie könnte auch der Einzug der Praxistheorie in die Verkehrswissenschaften gesehen werden. Watson (2012, 491) nennt Konzepte im Verkehrsbereich, die dem praxistheoretischen Verständnis von Verkehrspraktiken ähnlich sind und diese in Zusammenhang mit anderen Alltagspraktiken sehen: Erstens, Zeit-Geografie („time-geography“ Hägerstrand 1970) welche die Fortbewegung als Resultat dessen sieht, wie Personen Zeit und Raum organisieren, um ihre alltäglichen Aktivitäten zu verknüpfen. Zweitens, darauf aufbauend, aktivitätsbasierte Verkehrsmodelle („activity-based approach to travel demand analysis“ McNally 2000), welche im Gegensatz zur herkömmlichen Berechnung und Modellierung der Verkehrsnachfrage basierend auf einzelnen Fahrten stehen. Watson hebt jedoch hervor, dass die Brille der Praxistheorie einen Schritt weiter geht: Sie sieht die Fortbewegung als Mittel zum Ausüben anderer Tätigkeiten, betrachtet aber sowohl die Mobilitätspraktiken, als auch jene Praktiken, die diese durch ihre Performances bedingen (siehe Kapitel 3.7, „Praxisfelder und Bundles“). Somit unterscheidet sich dieser Zugang, weil er nicht nur den Zusammenhang zwischen Aktivitäten und der dadurch entstehenden Mobilität untersucht, sondern auch die gemeinsame Dynamik von Mobilitätspraktiken mit ihren jeweiligen verbundenen anderen Praktiken zum Fokus macht.

Es gibt eine Reihe unterschiedlicher Arbeiten, die sich in den letzten Jahren aus praxistheoretischer Perspektive mit Mobilität befassen. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit sind hier einige Zugänge aufgelistet: Studien zu den Interaktionen auf Praxisebene zwischen Fahrenden und E-Auto (McHardy 2013; Ozaki, Shaw, und Dodgson 2013; Ryghaug und Toftaker 2014a); Arbeiten aus dem Gesundheitsbereich, die empirisch das tägliche Pendeln verstehen wollen (Guell u. a. 2012) bzw. mögliche Veränderungen hin zu körperlich aktiveren Mobilitätspraktiken untersuchen und politische Handlungsmöglichkeiten aufzeigen (Nettleton und Green 2014); oder eine Untersuchung, wie sich Ausübende von Praktiken mit ihnen bewegen (Hui 2013). Andere sind verkehrspolitisch orientiert, untersuchen den Zusammenhang von Mobilitäts- mit anderen Praktiken und geben Politikempfehlungen zur Reduktion der Abhängigkeit vom Autofahren (Cass und Falconbridge 2016; Mattioli,

¹¹ Die Autoren formulieren weiter, dass erkannt wurde, dass die Entscheidung für ein Verkehrsmittel nicht nur durch rationale, ökonomische Überlegungen und Fahrtauern und durch Informationen getroffen wird. Allerdings nehmen sie in ihren Betrachtungen keine radikale praxistheoretische Sichtweise ein, sondern betonen die Bedeutung der individuellen Einstellungen und Entscheidungen.

Anable, und Vrotsou 2016). Einige Publikationen entwickeln – mit oder ohne empirische Basis – die Praxistheorie weiter und demonstrieren ihre Anwendungsmöglichkeiten für sozialen Wandel beispielhaft an Mobilitätspraktiken (Shove und Spurling 2013; Shove und Walker 2010; Spurling und McMeekin 2015; Watson 2012) oder streichen die Rolle von professionalisierten Planungspraktiken heraus (Shove, Watson, und Spurling 2015). Nicht zuletzt gibt es auch Dissertationen, die untersuchen, wie soziale Normen oder Lebensereignisse Mobilitätspraktiken beeinflussen (Fitt 2015; Jaeger-Erben 2010). Aufbauend auf dieser Grundlage wird vorliegende Arbeit die Interventionen in die Mobilitätspraktiken in der Klimabündnisgemeinde Laxenburg analysieren.

Zum Kontext der Klimauswirkung von unterschiedlichen Mobilitätspraktiken ist in Abbildung 1 die Klimaschädlichkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel im Vergleich¹² dargestellt. Sie zeigt, dass Radfahren und Zufußgehen während der Tätigkeit keine Emissionen freisetzen. In absteigender Reihenfolge schließt daran an: Bahnfahren, Busfahren, Autofahren und schließlich Fliegen. Die konkreten Treibhausgasauswirkungen der Maßnahmen zu untersuchen, sprengt den Rahmen dieser Arbeit, die ihren Fokus auf die Wirksamkeit der Interventionen auf Ebene der Praktiken legt. Deshalb folgen zunächst einige wichtige Definitionen und Konzepte der Praxistheorie. Die Beispiele zur Illustration wurden aufgrund des Fokus der Arbeit vorwiegend aus dem Mobilitätsbereich gewählt.

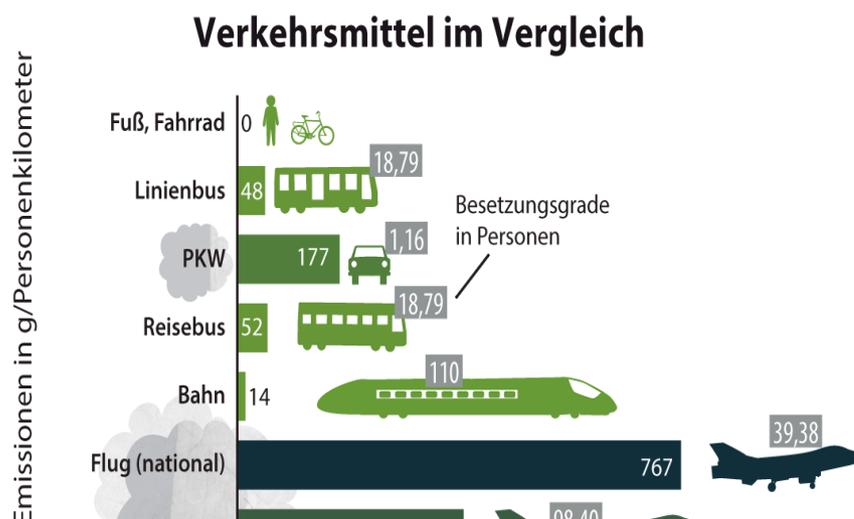


Abb. 1: Emissionen in Gramm pro Personenkilometer und Fortbewegungsmittel (Quelle: Heuwieser 2017, 20)

3.4. Definition Praktik

Der Begriff Praktik kommt aus dem Lateinischen (*practica/pracitce*) für Ausübung oder Vollendung und dem Griechischen (*praktikḗ (téchnē)*) für Lehre vom aktiven Handeln; alltagssprachlich wird er u. a. für eine „bestimmte Art der Ausübung, Handhabung; Verfahrensweise“ (Bibliographisches Institut 2016) verwendet. Die praxistheoretische Definition ist jedoch differenziert. Eine oft zitierte (vgl. Kuijer, S.C. 2014, 26; Jaeger-Erben 2010, 51) Begriffsbestimmung ist die von Reckwitz (2002, 249). Er unterscheidet zwischen *Praxis* als Gesamtheit des menschlichen Handelns und Gegenteil von Theorie; und *Praktik* im Sinne der Praxistheorie als „routinisierte Verhaltensform, die aus mehreren miteinander verbundenen Elementen besteht: körperliche und geistige Aktivitäten, „Dinge“ und deren

¹² Hier handelt es sich um die 2016 aktualisierten Emissionskennzahlen für Österreich – Datenbasis 2014 (Umweltbundesamt 2016, s.p.). Die Werte sind CO₂-Äquivalente auf ganze Zahlen gerundet. Die Zahlen für Fuß und Radverkehr stammen nicht vom Umweltbundesamt.

Gebrauch, Hintergrundwissen in Form von Verständnis, Know-How, emotionalen Zuständen und motivierendem Wissen” (Reckwitz 2002, 249 Übersetzung der Autorin). Seine Betonung auf die Elemente der Praktiken wurde seither vielfach übernommen (Hargreaves, Longhurst, und Seyfang 2013, 405). Brand (2014, 173) definiert Praktiken ähnlich – erweitert um das Alltägliche der Tätigkeiten – als „routinisierte, sinnhaft miteinander verknüpfte Alltagsaktivitäten“. Beispiele wären etwa Kochen, Heizen, Autofahren oder Duschen. Dabei ist die Wiederholbarkeit bzw. die Rekursion wichtig. Denn Praktik sollte nicht mit individuellen Gewohnheiten verwechselt werden (Shove, Pantzar, und Watson 2012, 6 f). Das Individuum agiert nur als Träger einer Praktik (vgl. Brand 2014, 177; Shove 2010, 1279) bzw. mehrerer Praktiken, die miteinander koordiniert werden müssen¹³ (vgl. Reckwitz 2002, 250). Der Mensch als Akteur¹⁴ rückt also aus dem Zentrum der Betrachtungen. Die individuellen Einstellungen, Fähigkeiten und Emotionen spielen in der Praxistheorie nur dann eine Rolle, wenn sie die Durchführung und Veränderung von Praktiken beeinflussen (Brand 2014, 177). Umgekehrt können Praktiken als miteinander im Wettbewerb um TrägerInnen stehend gesehen werden: Praktiken rekrutieren sich ihre TrägerInnen, indem sie im Wettbewerb um Zeit, Ressourcen und Fläche gegenüber anderen Praktiken treten (vgl. Spurling u. a. 2013, 8; Watson 2012, 493). Mehr dazu findet sich im Kapitel 3.9, „Interventionen in Praktiken“.

Der Körper inkorporiert und reproduziert nicht nur Aktivitäten und Fähigkeiten, sondern auch die dazugehörige Bedeutung und das Wissen, wie etwas getan wird und was gewünscht wird (vgl. Reckwitz 2002, 250). Meist steht nicht explizites Wissen im Zentrum, sondern jene kollektiven kognitiven Strukturen, die eher implizites Wissen darstellen (z. B.: wie fährt man Fahrrad, wie kauft man Lebensmittel ein, wie duscht man,...). Die routinisierte Art und Weise, Körper zu bewegen, Dinge zu verwenden und zu beschreiben, Personen zu behandeln und die Welt zu verstehen, macht eine Praktik aus. Diese Routinen sind jedoch Elemente der ausgeübten Praktik und nicht Eigenschaften des Individuums. Dass der Körper der Träger des Praktikverständnisses ist, kommt aus der Erkenntnis, dass hier die unterschiedlichen Herangehensweisen vereint werden können: Geist und Handeln verbinden sich in ihm genauso wie individuelle Aktivitäten und soziale Strukturen (vgl. Schatzki 2001, 8).

3.5. Definition Elemente von Praktiken

Was also sind die bereits angesprochenen Elemente von Praktiken? Spurling und andere (2013, 20) listen folgende Elemente als Voraussetzung für die erfolgreiche Ausübungen von Praktiken: Objekte, Werkzeuge und Infrastruktur und deren Gebrauch, Wissen und Kompetenzen und deren Anwendung, sowie als Basis dafür die Konventionen und Erwartungen, Geschmäcker und Bedeutungen, die sozial akzeptiert und kulturell bedingt sind. Allerdings gibt es keine allgemeine Übereinkunft über die Typologie von Elementen (Southerton 2013, 399; vgl. auch Hargreaves, Longhurst, und Seyfang 2013, 405). In der untenstehenden Tabelle sind einige unterschiedliche Konzeptionen dargestellt. Aus der Praktik-Definition von Reckwitz (2002) vereinfachen Shove und andere (2012, 22 ff) die Inhalte von Praktiken zu nur drei Elementen: „competence“, „meaning“ und „material“. Dieses Modell bezeichnen Shove und andere später als „3-Elemente-Modell“ (2015, 278). Viele Arbeiten verwenden in unterschiedlicher Ausdifferenzierung diese drei Elemente (COSIMA 2015b, 4; siehe etwa: Hargreaves 2011; Hargreaves, Longhurst, und Seyfang 2013; Jaeger-Erben und Offenberger 2014; Kuijer, S.C. 2014; Strengers und Maller 2015b). Shove, Watson und Spurling (2015) sind sich der Einschränkungen durch das vereinfachte Modell

¹³ Dass es für die empirische Untersuchung nicht trivial ist, wie man eine Praktik von der anderen abgegrenzt, wird in Kapitel 3.6, „Praktik als Entität und als Performance“ erläutert.

¹⁴ Es gibt unterschiedliche Auffassungen, inwieweit nicht-menschliche Akteure, etwa Maschinen, ebenfalls TrägerInnen von Praktiken sein können (siehe dazu Schatzki 2001 und Shove, Pantzar, und Watson 2012, 9-10)

mit nur drei Elementen bewusst¹⁵. Bei empirischen Studien im Praxisfeld der Mobilität verwenden zumindest zwei aktuelle Arbeiten das „3-Elemente-Modell“: Cass und Faulconbridge (2016) benützen es zur Analyse von qualitativen Daten aus Großbritannien in der Untersuchung inwieweit die Verfügbarkeit von Elementen für den Wechsel von der Praktik „Auto-Pendeln“ zu „Bus-Pendeln“ bzw. „Rad-Pendeln“ notwendig ist. Auch Mattioli, Anable, und Vrotsou (2016) beziehen sich darauf bei ihrer quantitativen Analyse von Praktiken, die vom Auto abhängig sind. Die AutorInnen betonen jedoch die Bedeutung von Zeit und Raum beim Studium von Mobilitäts-Praktiken. Sie führen keine neuen Elemente ein, sondern besprechen die zeitliche Dimension in ihrer Analyse nochmals getrennt. Hand und andere (2005) berücksichtigen in ihrer Arbeit zu Duschen als Praktik zeitliche Abläufe, im Sinne von täglichen Zeitplänen und Organisation von Zeit als eigenes Element.

Tab. 1: Übersicht über Elemente von Praktiken bei unterschiedlichen AutorInnen (eigene Darstellung in Anlehnung an Gram-Hanssen, 2010 154)

		AUTORINNEN						
		Warde (2005)	Reckwitz (2002)	Schatzki (2002)	Hand et al. (2005)	Middlemiss (2011)	Brand (2013)	(Shove, Pantzar, und Watson 2012)
ELEMENTE	Understandings		Forms of bodily activities	Practical understandings		People Resources	Competences	Competences, (knowledge, skills)
	Proceedings		Know-how	Rules				
	Engagement		Background knowledge, understanding States of emotion and motivational knowledge	Tele-affective structures	Conventionality (meanings, families of ideas)	Cultural Rules	Meanings	Meanings, (social and symbolic significance)
	Items of consumption		Things and their use		Materiality (Appliance and Technology)	Infrastructural Rules	Material (objects, tools, infrastructures, technology)	Materials, (objects, tools, infrastructures, body)
						Organizational Rules	Social setting	
					Temporal (organization of time and daily schedules)			

Für die vorliegende Arbeit scheint das „3-Elemente-Modell“, passend da es bereits in vielen empirischen Studien – auch den genannten Arbeiten aus dem Jahr 2016 im Mobilitätskontext – verwendet wurde. Außerdem argumentieren Shove, Pantzar, und Watson (2012, 127 ff), dass Zeit und Raum zwar teilweise als Elemente agieren, indem sie zukünftige Praktiken bedingen, und zugleich durch vergangene Praktiken konstruiert werden. Sie sind insofern anders, als dass sie sich nicht auf dieselbe Art verbreiten oder geteilt und verwahrt werden können, wie die Elemente Materielles, Sinn und Kompetenzen. Für diese Arbeit soll eine Kombination gelten aus den Praktik-Definitionen von Brand (2014) und Reckwitz (2002) mit den Elementen von Shove, Pantzar, und Watson (2012): *Praktiken sind routinisierte, sinnhaft miteinander verknüpfte Alltagsverhalten. Sie bestehen aus mehreren zusammenhängenden Elementen, grob zusammengefasst in: Sinn, Materielles und Kompetenzen.*

Es folgt eine Vorstellung dieser drei Elemente und ein kurzer Exkurs zu Zeit und Raum.

¹⁵ mehr dazu siehe Shove, Watson, und Spurling 2015, 278 f.

3.5.1. Materielles

Elemente dieser Kategorie umfassen Dinge, Infrastruktur, Werkzeuge, technische Systeme, Naturbestandteile, und den menschliche Körper. In der materiellen Ebene manifestieren sich die ökologischen Auswirkungen von Praktiken (vgl. Brand 2014, 174). In dieser Arbeit wird Materielles im bio-physikalischen Sinn verstanden. Finanzielle Bewertungen – mit Ausnahme ihres Vorkommen als Geldscheine und Münzen – werden daher dem Element Sinn zugeordnet.

Am Beispiel Autofahren können materielle Elemente u. a. sein: Autos, Straßeninfrastruktur, Parkplätze, ChauffeurInnen, Wagenheber, Werkstätten, Treibstoff, etc. Wie das Materielle jeweils beschaffen ist, verändert auch die Kompetenzen, die es braucht um sich fortzubewegen.

3.5.2. Kompetenzen

Unter Kompetenzen wird Know-How, Hintergrundwissen und Verständnis zusammengefasst. Dazu zählen sowohl die körperlichen und mentalen Fähigkeiten, die es braucht, um eine Praktik auszuüben, als auch das geteilte Verständnis einer guten Performance, um deren gelungenes Ausüben zu beurteilen (Shove, Pantzar, und Watson 2012, 23). Brand (2014, 175) spricht auch von zur Ausübung der Praktik notwendigen Routinen und Selbstdisziplinierungen.

Am Beispiel Autofahren wäre dies u. a.: Fahren-Können, Straßenzeichen verstehen, Kennen und Anwenden-Können spritsparender Fahrtechniken, Kenntnis der Routen oder der Bedienung eines Navigationsgerätes etc.

Fähigkeiten und praktisches Verständnis sind allerdings nicht Eigenschaften eines Individuums, sondern geteilt zwischen unterschiedlichen TrägerInnen einer Praktik. Es handelt sich um körperliche und geistige Fähigkeiten, welche die Ausübung der Praktik ermöglichen, aber zugleich durch die Ausübung der Praktik konstruiert werden (Schatzki 2001, 9).

Dadurch, dass die Praktik und nicht der Geist bei der Praxistheorie im Zentrum steht, bekommt auch Wissen eine andere Bedeutung. Wissen verändert sich also von einem eigenständigen Teil des Geistes zu einem Faktor konstruiert durch menschliche Interaktionen und den (Umwelt-)Rahmenbedingungen (vgl. Schatzki 2001, 12).

3.5.3. Sinn

Emotionen, geistige Aktivitäten und motivierendes Wissen, welche die soziale und symbolische Bedeutung der Teilnahme an einer Praktik repräsentieren, werden als Sinn zusammengefasst und ebenfalls als Element der Praktik und nicht als davorstehende Motivation oder Triebkraft verstanden (Shove, Pantzar, und Watson 2012, 23–24). Dies sei insofern stark vereinfachend, als dass es in der einschlägigen Literatur unterschiedliche Verständnisse von Sinn, Emotion und Motivation gibt. Anders ausgedrückt umfasst der Sinn den mit einer Praktik verbundenen Zweck, bzw. das Verständnis „*warum Dinge so und nicht anders gemacht werden*“ (Brand 2014, 175).

Beim Beispiel Autofahren ist das u. a.: Inwieweit das Auto als Statussymbol oder Fortbewegungsmittel gewisser sozialer Schichten gesehen wird, ob Autofahren als bequem oder abenteuerlich gewertet wird, inwieweit es als fahrlässig gilt, Kinder ohne Kindersitz mitfahren zu lassen bzw. nicht mit dem Auto zur Schule zu bringen, Förderungen von motorisiertem Individualverkehr (im Sinne einer monetären Inwertsetzung), etc.

Auch hier muss in Erinnerung gerufen werden, dass die Schaffung, Erhaltung und Veränderung von Bedeutung und Norm außerhalb des Individuums liegt. Sinn entsteht im

öffentlichen Feld von Aktion und Interaktion der Praktiken und deren Abläufen in welche Individuen integriert sind (Schatzki 2001, 12; vgl. Reckwitz 2002, 250). Bei einer empirischen Studie in Neuseeland zur Bedeutung (Sinn) von Fortbewegung beschrieben die Teilnehmenden, dass soziale Normen Autofahren bestärkten (Fitt 2015, 238). Zugleich zeigte sich aber, dass die Strukturen, welche indirekt durch diese Normen geschaffen wurden, Autofahren stärker förderten als die Norm direkt. Etwa sei der sozialen Norm Autofahren leichter zu widerstehen als den infrastrukturellen Rahmenbedingungen, die Radfahren auf der Autobahn verbieten (ebenda).

Die Geschichte des Autofahrens in den USA (vgl. Shove, Pantzar, und Watson 2012, 26 ff; Watson 2012, 491) zeigt, wie sich die Elemente einer Praktik zugleich und in gewisser Abhängigkeit voneinander wandeln und damit Veränderungen in der Praktik erfolgen: Anfangs wurden viele Elemente des Autofahrens direkt vom Kutschenfahren übernommen (Karosserie, Links- bzw. Rechtsfahrt). Zu Beginn des 20. Jhdts. hatte sich im Vergleich zum Kutschenfahren nur das materielle Element des fossilen Brennstoffmotors und die Kompetenzen diesen Instand zu halten und zu reparieren geändert. Reparieren war anfangs ein wichtiges Element, während das Wissen um Tierpflege (Pferde) unwichtiger wurde. Die Tatsache, dass man sich eineN ChauffeurIn mit mechanischen Fähigkeiten leisten, oder das Auto selbst bedienen oder reparieren können musste, war ein limitierender Faktor zur Ausübung. Dies wurde jedoch durch leichter handhabbare und automatisch startende Autos verändert. Das Reparieren – zuerst Teil des Abenteuers Autofahren und Spaß für wenige Reiche – wurde als Störung gesehen, als FahrerInnen selbst auch NutzerInnen wurden. Dies führte dazu, dass gewisse mechanische Anforderungen von dem/r ChauffeurIn auf das Auto übertragen wurden (Starten, Signale geben). In den 60er Jahren wurde durch mehrspurige Straßen eine neue Technik nötig: in den Rückspiegel schauen. Diese oder ähnliche Wechselwirkungen zwischen Elementen und der daraus konstituierten sozialen Praktik werden in Abbildung 2 dargestellt.

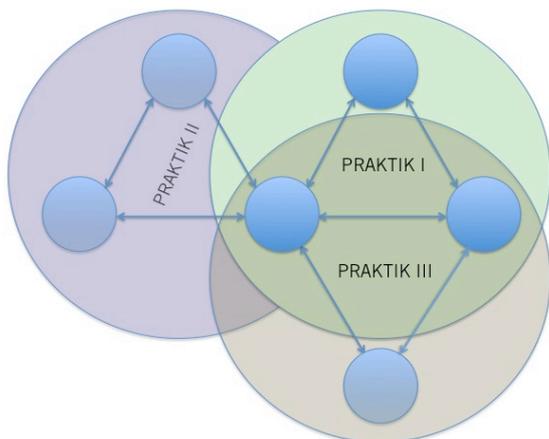


Abb. 2: Elemente sozialer Praktiken (eigene Darstellung)

Wenn man davon ausgeht, dass Praktiken aus der Integration von vorhandenen Elementen bestehen, ergibt sich daraus, dass es Elemente gibt, die (noch) nicht verbunden sind („proto-practice“) und dass Praktiken auseinanderfallen, sobald die Elemente nicht mehr vernetzt sind (Shove 2010, 24): Wenn Praktiken bestehen bleiben sollen, müssen die Verbindungen zwischen ihren Elementen immer wieder erneuert werden. So kann die Stabilisierung von Praktiken als ständig andauernder Prozess verstanden werden und nicht als ein Endzustand, der irgendwann erreicht ist. Dieses Verständnis hat Implikationen für die Veränderungen von Praktiken, welche in Kapitel 3.8 „Veränderungen von Praktiken“, betrachtet werden.

3.5.4. Exkurs: Zeit und Raum

Bei Giddens (Giddens 1984, 2) wird das Soziale erklärt als Resultat aus sozialen Praktiken angeordnet in Zeit und Raum. Soziale Praktiken können nicht unabhängig von zeitlichen und räumlichen Faktoren gedacht werden. Die Definition, dass es sich um routinisiertes Alltagsverhalten handelt, beinhaltet per se eine zeitliche Komponente. Denn zumindest im englischen Sprachgebrauch bedeutet das Wort „routine“ eine Abfolge von Aktionen, die regelmäßig stattfindet (Oxford University Press 2016)¹⁶. Viele Praktiken finden aber nicht kontinuierlich statt und müssen in wiederkehrenden Abständen ausgeübt werden, um zu bestehen. Das Leben von Praktiken – auch wenn sie gerade nicht durchgeführt werden – hängt ab von der Existenz ihrer Elemente und von TrägerInnen, welche diese immer wieder in die Praktik integrieren (Shove, Pantzar, und Watson 2012, 128). Manche Praktiken müssen möglicherweise zu einer gewissen Tageszeit ausgeübt werden, bzw. in unterschiedlichen zeitlichen Abständen. Shove, Pantzar und Watson (2012, 127 ff) definieren vier Sichtweisen für Zeit im Zusammenhang mit Praktiken:

1) Zeit als Ressource: Im Sinn von Uhrzeit oder objektiver Zeit stehen einer/m TrägerIn einer Praktik nur gewissen Stunden täglich zur Verfügung. Praktiken sind miteinander im Wettbewerb um diese Ressource (Southerton 2013, 343; vgl. Shove, Pantzar, und Watson 2012, 127). Hier wird auch der Bezug zu Raum deutlich, denn besonders die räumliche Trennung von Orten von Praktiken und die Zeit, die es braucht um von einem Ort zum nächsten zu gelangen, stellen ein Limit dar. Die Einführung des Internet relativierte manche dieser Restriktionen (Röpke 2009, 2493).

2) Zeit als Erfahrung des/der TrägersIn: Welche Zuschreibung die normale Ausübung einer Praxis besitzt, kann die Wahrnehmung von Zeit verändern (z. B.: Frühstück am Morgen, tägliches Duschen, oder die Dauer eines Fußballspiels). Beim Ausüben der Praktik geht es also darum, diese in andere existierende Zeitabläufe zu integrieren und sie zeitlich anzupassen an die Vorstellung einer „normalen“ Performance (Shove, Pantzar, und Watson 2012, 127). Southerton (2013, 348 f) merkt dazu an, dass zeitliche Abfolgen von Praktiken auch beeinflusst sind von Materiellem, von Infrastrukturen und institutionellen Abläufen (etwa die materielle Veränderung von Fahrrad zu E-Bike, welche das Radfahren beschleunigt; Zeitabläufe beim Pendeln werden von der vorhandenen Straßeninfrastruktur und eingebauten Entschleunigungsschwellen mitbestimmt; Lebensmittel-Einkaufen geschieht z. B.: in Kombination mit von der Arbeit-nach-Hause-Gelangen und kann in diesem Fall gebunden sein an institutionell bestimmte Arbeitszeiten, ...).

3) Zeit als Rahmen, in dem Praktiken bestehen: Elemente bewegen sich in der objektiven Zeit fort, überdauern Zeiträume, in denen eine Praktik nicht ausgeübt wird und verbinden dadurch die Praktiken in der Zeit. Gleichzeitig bestimmen die Praktiken aber auch, wie Zeit in der Gesellschaft wahrgenommen und strukturiert wird.

4) Zeit als kriert durch Praktiken: Manche Praktiken (z. B.: Brotbacken) dauern eine spezifische Zeit bzw. müssen unter mehreren TrägerInnen zeitlich abgestimmt werden, wenn die Ausübung der Praktik mehrere Menschen erfordert. Manche Praktiken brauchen aber auch zeitliche Flexibilität, die durch Nutzung eines Autos möglich wird (Mattioli, Anable, und Vrotsou 2016, 59).

Diese Zeitlichkeit, die durch Praktiken kriert wird, teilt Southerton (2013, 343 ff) in vier Aspekte: Dauer, Tempo, Abfolge und Periodizität. Er spricht in diesem Zusammenhang von Praktiken, die – in unterschiedlicher Intensität – für ihre zufriedenstellende Performance in gewissen Zeitspannen und mit einer gewissen Dauer erfolgen müssen (z. B.: ein festliches Abendessen dauert länger als eine halbe Stunde). Praktiken haben ihre zeitlichen Ansprüche,

¹⁶ Mehr zu den Begriffen „*habit*“ und „*routine*“ in diesem Zusammenhang siehe (Southerton 2013, 337)

welche die Ausübung der Praktiken bestimmen. Widersprüchlich dazu stehen kollektive und individuelle zeitliche Rhythmen, welche die Ausübung von Praktiken bestimmen können (z. B.: gesellschaftlich normierte Arbeitszeiten). Daher müssen Zeitlichkeit und Praktik als wechselseitig abhängig und rekursiv gedacht werden¹⁷.

Neben der Zeit, die Praktiken beanspruchen und innerhalb derer sie sich bewegen, ist auch der Raum ein wichtiger Faktor für Praktiken: Nicht alle TrägerInnen einer Praktik haben gleich viel passenden Raum für Praktiken zur Verfügung. Je nachdem, wo sie sich befinden, ist für TrägerInnen unterschiedlich viel Raum nutzbar. Dies kann zusätzlich mit der Ressourcenverfügbarkeit, welche hilft räumliche Grenzen zu überwinden, zwischen TrägerInnen variieren. Jaeger-Erben (2010, 281) empfiehlt eine stärkere „Verräumlichung“ der praxistheoretischen Perspektive, wenn es darum geht Arten der Raumnutzung, u. a. alltägliche Mobilität zu untersuchen. Auch für Raum im Zusammenhang mit Praktiken nennen Shove, Pantzar, und Watson (2012) vier Zugänge:

1) Raum als Grenze für Elemente: Abhängig von physischen und kulturell-historischen Grenzen gibt es unterschiedliche Verbreitungsmöglichkeiten für Elemente.

2) Raum als Bedeutung: Die Bedeutung von Raum kann im Austausch mit den Praktiken konstituiert und verändert werden. Zum Beispiel änderten sich Straßen von einem Ort wo gespielt wurde, zu einem vorrangigen Ort der Mobilität, mit der zunehmenden Motorisierung und erfahren heute teilweise eine neue Bedeutung mit Konzepten wie Shared-Space.

3) Raum als Ort, den sich Praktiken teilen: Unterschiedliche Praktiken können sich einerseits denselben physischen Raum teilen, oder aber auch den selben „practice-space“ (Shove, Pantzar, und Watson 2012, 133), etwa wenn durch gemeinsames Internet-Pokerspielen ein geteilter Raum geschaffen wird.

4) Raum als bedingt durch Praktik-Abfolgen: Zeitliche und räumliche Sequenzen von Praktiken können den Raum verändern. Durch Autofahren etwa wird der mögliche Raum zum Ausüben von Praktiken vergrößert, gleichzeitig wird durch diese Praktik aber auch Raum – Straßen, Parkplätze – beansprucht.

Raum kann auch eine andere wichtige Funktion bei Innovation von Praktiken spielen. So könnte durch geteilten Raum eine gegenseitige Beeinflussung von Praktiken entstehen, die sonst nicht miteinander verknüpft wären (vgl. Spurling und McMeekin 2015 f). Dass durch die Wechselwirkungen zwischen Raum, Zeit und Praktiken die gesellschaftlichen Raum-Zeit-Strukturen erst entstehen, ist die Schlussfolgerung von Shove, Pantzar, und Watson (2012, 133 f; vgl. Röpke 2009, 2491): Die einzelnen Ausübungen von Praktiken kreieren in ihrer Summe das Zeit- und Raumverständnis einer Gesellschaft und bestehen in diesem weiter. Durch Autofahren und Fliegen etwa entstand ein „vergrößerter“ Handlungsraum und ein „beschleunigtes“ Zeitverständnis, das die zukünftige Notwendigkeit an Autofahren und Fliegen selbst wieder verstärkt.

Wenn man Praktiken in Richtung nachhaltigere Konsummuster verändern möchte, ist ein Fokus auf die Zeitlichkeit und Räumlichkeit von Praktiken bedeutend. Denn es geht darum zu verstehen, auf welche Art und Weise Praktiken stabil bleiben (Southerton 2013, 338 f). Im Abschnitt Zeit beschriebene Zusammenhänge von Zeit und Praktiken halten Praktiken stabil oder ordnen das Verhältnis (z. B.: in vorher – nachher) zwischen ihnen (Southerton 2013, 345). Schatzki (2009, 38) beschreibt die enge Verknüpfung zwischen einer spezifischer Zeit

¹⁷ Diese Ansicht teilen auch Shove Watson und Pantzar (2012, 129 f): „(...) the temporal infrastructures of society, such as of the working day, the working week or the weekend, are made and reproduced through the fine detail of what people do. Societal rhythms are defined by the recurrent scheduling and sequencing of specific practices and, over the longer run, changing patterns of daily life reflect the dynamics of social practice.“

und einem speziellen Raum, den eine Praktik benötigt, als „*timespace*“, den er von objektiver Zeit und objektivem Raum abgrenzt und geht soweit diese Verknüpfung als Schlüssel für das soziale Leben zu bezeichnen. Cass und Faulconbrigde (2016, 8 ff) erklären dies mit den Ergebnissen ihrer empirischen Untersuchung zu unterschiedlichen Pendel-Praktiken: Da zwischen den Orten vergangener, aktueller und zukünftiger Praktik gewechselt werden muss, entsteht einerseits der Bedarf sich von A nach B zu bewegen, zugleich wird die mögliche Dauer dieser Wege, durch die zeitliche Abfolge der Praktiken bestimmt. Bezogen auf verschiedene Praktiken des Pendelns kann z. B. die räumliche Nähe klimafreundliche Praktiken (Radfahren, Zufußgehen, ÖV) fördern. Die Distanz in Metern ist jedoch nicht der einzige Faktor. Auch die Reihenfolge von Praktiken ist wichtig: komplizierte Strecken (Verbinden mehrerer Praktiken mit einer Fahrt) und Zeitdruck können dazu führen, dass auch bei kurzen Distanzen weniger klimafreundliche Praktiken (Autofahren) eher TrägerInnen rekrutieren. Speziell jene TeilnehmerInnen, die weit in die Arbeit pendeln mussten oder im Stadtumland lebten, beschrieben die Notwendigkeit, das Pendeln mit möglichst vielen Praktiken zu kombinieren, um zusätzliche Fahrten zu vermeiden. Ebenfalls ausschlaggebend sind fixe Zeiten von Arbeit oder anderen Praktiken mit festem Beginn und Ende (Schule, Kurse, Arztbesuche,...), die in einer Abfolge mit anderen erledigt werden und nur eine gewisse Zeitspanne dazwischen übrig lassen. Dies drängt TrägerInnen oft zum Autofahren als Mobilitätspraktik, die am wenigsten Zeit beansprucht. Damit Bus oder Radfahren konkurrenzfähig werden, müssten es möglich sein, die alltäglichen Praktiken zeitlich so zu organisieren, dass sie in Kombination mit Bus- oder Radfahren ausgeübt werden können. Politische Strategien, die auf diesen Erkenntnissen aufbauen, sollten das zeitlich-räumliche Grundgerüst so verändern, dass klimafreundliche Pendel-Praktiken wachsen können (z. B. indem fixierte Arbeitszeit und dadurch Zeitdruck reduziert wird, oder die räumlichen Verhältnisse verändert, sodass Orte von Praktiken, wie Arbeitsplatz, Schule, Wohnraum etc. durch klimafreundliche Mobilitätspraktiken erreicht werden können).

Bevor Veränderungen und Interventionsmöglichkeiten in Praktiken genauer betrachtet werden, werden zwei analytische Konzepte eingeführt, um die kritischen Hebelpunkte dieser Interventionen zu identifizieren: Die Unterscheidung zwischen Praktik als Entität und Praktik als Performance sowie das Konzept von Praktik-Bündeln.

3.6. Praktik als Entität und als Performance

Wie erwähnt, werden die Elemente einer Praktik durch ihre Ausübung immer wieder neu verknüpft und die Praktiken durch die Ausübungen in ihrem Bestehen gesichert. In diesem Zusammenhang wird immer wieder zwischen Praktik als Performance und Praktik als Entität unterschieden (z. B. Shove 2010; Spurling u. a. 2013; Watson 2012).

Praktik als Performance (Verhalten) bedeutet die beobachtbare Ausübung der Praktik, die an einem speziellen Ort und Zeitpunkt geschieht (Shove 2010, 1279) – ein Beispiel wäre Heißwäsche von Kleidern (Spurling u. a. 2013, 21). Mit Praktik als Performance kann auch die Gesamtheit aller Ausübungen gemeint sein (Watson 2012, 489). Für den Zweck dieser Arbeit scheint es präzise genug unter Praktik als Performance sowohl einzelne beobachtbare Ausübungen einer Mobilitäts-Praktik, als auch alle diese Ausübungen zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem konkreten Ort zusammenzufassen.

Praktik als Entität ist das Produkt dieser Performances (Shove 2010, 1279) bzw. das Muster, das durch die einzelnen Performances über die Zeit an verschiedenen Orten entsteht und reproduziert wird (Watson 2012, 489). Zugleich sind die Performances auch Produkte der Entität, denn ohne die Praktik als Entität gäbe es keine Performances. Die beiden entstehen also in sich gegenseitig bedingenden Wechselwirkungen.

Eine Praktik als Entität besitzt eine Entwicklungsgeschichte. Radfahren in Großbritannien entwickelte sich etwa von den 1940er Jahren bis heute von einer Praktik der Arbeiterklasse zu einer Praktik mit der Bedeutung von Sport, Gesundheit und Nachhaltigkeit und dementsprechend veränderten Fahrradtypen (Spurling u. a. 2013, 21). Dadurch, dass Menschen mit dem Rad zur Arbeit fahren, erhalten sie eine spezielle Form von Radfahren am Leben: Mit dem Rad zur Arbeit zu fahren gilt als normal, aber nur solange genügend TrägerInnen diese Praktik auf eine solche Art und Weise reproduzieren (vgl. Shove 2010, 1279, allerdings mit anderem Beispiel).

Individuelles Verhalten ist also die Summe an Performances unterschiedlicher Praktiken, bzw. nur die Spitze des Eisberges, dessen darunterliegende Basis die Praktiken als Entitäten bilden (Spurling u. a. 2013, 8). Wie in Abbildung 3 ersichtlich, besteht die Praktik als Entität aus den sie konstituierenden Elementen Sinn, Kompetenzen und Material. Das Verhalten einer Person (Performance) entsteht nicht aus den individuellen Entscheidungen, sondern wird geprägt durch (Elemente der Entität): soziale Normen, materielle Gegebenheiten wie Infrastrukturen und kollektive Fähigkeiten (Spurling u. a. 2013, 21).

Watson (2012, 493) merkt an, dass es zu kurz greift, Performances vollständig durch die Praktik-Entität begreifen zu wollen. Am Beispiel von Radfahren zeigt er, dass eine Praktik sehr unterschiedlich ausgeübt werden kann. Auch wird die Praktik Radfahren an unterschiedlichen Orten und über die Zeit verändert – sowie in jeder Performance etwas anders – ausgeübt. Die Entität Radfahren gibt den Rahmen für eine Vielzahl an einzelnen Radfahr-Performances. Jede Performance ist folglich potentiell einzigartig, da es von den TrägerInnen abhängt die einzelnen Elemente bei jeder Performance (aktiv) zu integrieren. Dies öffnet auch die Möglichkeit für Dynamik in den Praktiken, da es spontane und innovative Momente geben kann. Die Innovationen geschehen schrittweise, aber über Anhäufung von unterschiedlichen Performances von Radfahren wird die Entität von Radfahren selbst mit der Zeit und im Raum verändert.

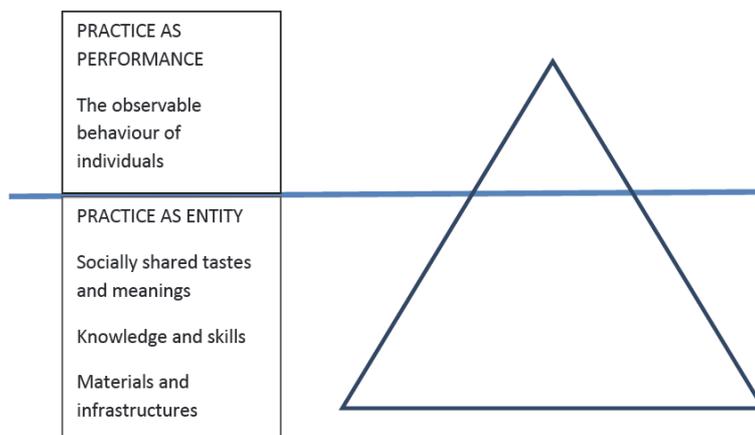


Abb. 3: Das Eisbergmodell von Praktik als Performance und Praktik als Entität (Spurling u. a. 2013, 8)

Obwohl die Individuen nicht im Zentrum der Analyse stehen, sollten die einzigartigen Fähigkeiten von Personen und deren aktive Mitgestaltung in den Dynamiken von Praktiken nicht vernachlässigt werden (Watson 2012, 491). Dennoch, Interventionen, die auf einzelne Performances oder das individuelle Verhalten abzielen, treffen nach der praxistheoretischen Sichtweise nur die Spitze des Eisbergs. Um die einzelnen Performances zu ergründen oder zu verändern, braucht es ein Verständnis der und Eingreifen in die gesamte darunterliegende Praktik-Entität (Spurling u. a. 2013). Möglicherweise reicht es jedoch nicht, eine einzelne Praktik getrennt zu betrachten, denn eine Praktik existiert meist nicht alleine, sondern bildet mit anderen Praktiken ein Gefüge von Praktiken (Bündeln).

3.7. Praxisfelder und Bundles (Praktik-Bündel)

„Bündel“ von Praktiken und „Komplexe“ (siehe z.B. Shove, Pantzar, und Watson 2012) oder „Konstellationen“ (Schatzki 2015) sind eine neuere theoretische Entwicklung¹⁸ in der Literatur zu sozialen Praktiken (vgl. COSIMA 2015b, 11). Dass Praktiken nicht für sich alleine existieren, sondern in sozio-technologischen Systemen („systems of practice“ Watson 2012, 488) eingebettet sind, bzw. diese verändern (siehe z.B. Gram-Hanssen 2009; Watson 2012), und mit anderen Praktiken in Beziehung stehen war Ausgangspunkt für diese Konzepte.

Genauso wie Elemente einer Praktik immer wieder verbunden werden, damit die Praktik bestehen bleibt, gibt es auch Verbindungen zwischen Praktiken, die dann weiterbestehen, wenn sie immer wieder wiederholt werden. Geteilter Raum (z.B.: Küche), geteilte materielle Elemente (z.B.: Wasserhahn), geteilte Bedeutung (z.B.: Privates) oder gemeinsame zeitliche Abfolgen und Synchronisierung können Faktoren sein, die ein solches „Bündel“ hervorrufen (Shove, Pantzar, und Watson 2012, 84 ff).

Diese Verbindungen zwischen Praktiken können, wie Shove, Pantzar, und Watson (2012, 81) schreiben, entweder ein loses Bündel oder ein voneinander abhängiger Komplex¹⁹ sein: Lose verknüpfte Praktik-Bündel entstehen durch gemeinsame Existenz oder geteilten Ort von Praktiken. Hängen diese stark zusammen spricht man von Praktik-Komplexen. Teilweise verschmelzen diese so weit, dass sie zusammen eine neue Entität bilden. Diese Beziehungen zwischen Praktiken haben oft einen starken Einfluss auf einzelne Praktiken, deren Elemente und auch die räumliche und zeitliche Strukturierung des alltäglichen Lebens.

Mattioli, Anable, und Vrotsou (2016) kritisieren, dass Arbeiten im Mobilitätsbereich bisher eher versuchten einzelne Praktiken wie Autofahren, Radfahren, etc. zu betrachten oder das Themenfeld allgemein mit Praxistheorie zu verknüpfen. In ihrer Arbeit legen sie den Fokus auf autoabhängige Praktiken („car dependent practices“ ebenda, 57) also Praktiken, die für ihre Ausübung vom Autofahren abhängen. Obwohl sie es nicht explizit als solche bezeichnen, handelt es sich bei den von ihnen empirisch belegten Praktiken, wie Kinderbegleitung, Einkaufen und schwere Dinge transportieren, um Bündel oder Komplexe mit Autofahren. Mobilitätspraktiken bilden also Bündel mit anderen Praktiken mit denen sie in Raum und Zeit verbunden sind (Watson 2012). Cass und Faulconbridge (2016, 9) identifizierten in ihrer Studie etwa Praktiken, welche die Raum-Zeit Bedingungen für Pendeln bedeutend beeinflussen: Wege zur Schule/Kindergarten, Gesundheitsvorsorge, Freizeitkurse und Einkaufen.

Praktiken, etwa Autofahren, können auch ihre Bedeutung und Notwendigkeit durch andere Praktiken erlangen. Autofahren selbst hängt zugleich von einem breiten Spektrum von Praktiken ab, z.B.: Straßenbauen, Instandhalten, Treibstoff-Bereitstellen (Watson 2012, 491) und Verkehrsinformationen-Verbreiten. Vielleicht weniger augenscheinlich ist Autofahren auch mit Radfahren verbunden, nämlich durch den geteilten Sinn der Bewegung von Körpern von A nach B (Watson 2012, 489).

Ein Beispiel für die gemeinsame Entwicklung von Mobilitätspraktiken und anderen Praktiken mit denen sie ein zeitliches und räumliches Bündel bilden sind die Veränderungen in den Lebensmitteleinkaufs-Praktiken (Veränderungen durch große Supermärkte außerhalb der Ortschaften). Dies wirkt sich auf Mobilitätspraktiken aus und macht es für Radfahren,

¹⁸ Schatzki (2001, 2) spricht bei seiner Erklärung zum praxistheoretischen Zugang bereits von vernetzten Praktiken, die in ihrer Gesamtheit ein „field of practices“ bilden.

¹⁹ Schatzki (2015, 16) zeichnet ein Bild von einem gigantischen Irrgarten an miteinander verbundenen Praktiken und versteht Bündel ähnlich, nur verwendet er anstelle von „complexes“ den Ausdruck „constellations“.

Zufußgehen oder Busfahren schwerer gegenüber Autofahren TrägerInnen zu rekrutieren. Bei voneinander abhängenden Komplexen geht es soweit, dass das Autofahren nur TrägerInnen rekrutiert, solange die damit verbundene Praktik ausgeübt wird (Watson, 2012, 491). Umgekehrt kann es auch so weit gehen, dass autoabhängige Praktiken (z.B.: manche Bergsportarten und andere stark am Auto hängenden Freizeitaktivitäten) nur TrägerInnen rekrutieren können, so lange Autofahren ausgeübt wird oder werden kann. Solche Abhängigkeiten können sich jedoch auch wieder auflösen, wenn sich einzelne Praktiken ändern oder die Komplexe neu zusammengesetzt werden (im Fall von Bergsport z.B.: durch urbanes Boldern an Brücken in Kombination mit Radfahren statt Felsklettern in Kombination mit Autofahren).

Dass soziale Veränderungen in Praktik-Bündeln Ausgangspunkte finden, bringt Schatzki (2015, 17) zur Sprache: *“Because social phenomena transpire in a plenum of linked practices and arrangements, social change consists of changes in bundles - in the practices, arrangements and relations that compose bundles. This composition implies that the emergence, maintenance and dissolution of bundles are central to the dynamics of social life.”* (Schatzki 2015, 17).

3.8. Veränderungen von Praktiken und Praktik-Bündeln

Wie können die angesprochenen Veränderungen in Praktiken und den Bündeln, die sie bilden zustande kommen? Watson (2012) nennt drei verschiedene Arten wie sich Praktiken verändern können:

1) Veränderung der Elemente: Die Elemente aus denen eine Praktik besteht verändern sich. Klassisch sind Veränderungen in Technologien, wie die oben angeführte Geschichte des Autofahrens zeigt. Ein Beispiel für die Veränderung durch Neuerungen im Sinn wäre die Veränderung der Bedeutung von Radfahren durch das Entstehen einer Radkurier-Subkultur und in Folge neue Entwicklungen in Radzubehör (Rad-Taschen) auch für andere Menschen. Mattioli, Anable, und Vrotsou (2016) fragen in ihrer Studie, wie Änderungen in Verkehrspraktiken dadurch möglich gemacht werden könnten, dass Autofahren von anderen Praktiken entkoppelt wird: Die Bedeutung des Autos selbst als materielles Element, ist empirisch belegt – ohne Auto wird die Wahrscheinlichkeit der Ausübung von manchen Praktiken stark verringert. Auch Veränderung in Kompetenzen könnte die Abhängigkeit vom Autofahren reduzieren. Lastenradfahren etwa, welches Autofahren möglicherweise für andere Praktiken (z.B.: Ausmalen) unnötig macht, benötigt andere Fähigkeiten zur Anwendung. Autofahren kann also auch dadurch begründet werden, dass das Ausmalen aufgrund von fehlenden Kompetenzen zum Lastenradfahren (Kenntnis der geltenden Vorschriften und erlaubten Radwege, Fähigkeiten ein Lastenrad zu steuern,...) in Kombination mit Autofahren stattfindet.

2) Veränderung der TrägerInnen-Population: Das Fortbestehen einer Praktik ist von einer Population an TrägerInnen abhängig, die ihre Elemente zu Performances integrieren.

Mit Veränderungen in der TrägerInnen-Population können positive Rückkoppelungsprozesse einhergehen. Wie beim Beispiel Radfahren erwähnt, kann eine größere Population an Praktik-TrägerInnen auch dazu führen, dass die Praktik als normaler gedeutet wird, was wiederum dazu führen kann, dass mehr TrägerInnen angeworben werden. Mehr Radfahrende können auch die Sicherheit der Praktik erhöhen (mehr sogar als Helm-Regulierungen) (Watson 2012, 495). Je mehr TrägerInnen es gibt, desto größer ist auch die Wahrscheinlichkeit einer Ausdifferenzierung von Praktik-Varianten, welche wiederum potentiell eine größere Gruppe an TrägerInnen rekrutieren können. Mehr zur Gewinnung und dem genauso wichtigen Verlieren von TrägerInnen im Kapitel 3.9 „Interventionen in Praktiken“.

3) Veränderungen der Beziehungen zwischen Praktiken: Diese können einerseits Veränderungen in den Elementen bewirken oder andererseits im Rekrutieren von TrägerInnen durch die Praktiken. Das Anwachsen der Praktik Autofahren in Großbritannien kann im Zusammenhang mit der Abnahme der Praktik Fahrradfahren gedacht werden, obwohl es sich auch gegen andere Transportpraktiken durchsetzte und durch Einbettung in Transportplanung und Produktion gefördert wurde. Denn Radfahren und Autofahren stehen im Wettbewerb um dieselben Ressourcen: Zeit (die beiden Praktiken fallen in den selben Ausübungs-Zeitraum und erfüllen den selben sozialen Zweck: von einem Ort zum andern zu gelangen), Raum (Straßen und Stadtraum) und Geld (Investition in eine Auto macht die Ausübung dieser Praktik wahrscheinlicher). Auch im Sinn befinden sie sich in einer Diskussion zwischen Bedeutungen wie Sicherheit, Gesundheit, Status. Spaargaren (2011, 816) liefert eine Tabelle (siehe Tab. 2), welche Praktiken für die Steuerung von nachhaltigem Konsum relevant sind. Diese Tabelle kann einen Ansatz dazu liefern, mit welchen Praktiken und Praktikfeldern Mobilitätspraktiken Bündel bilden. Bei genauerer Betrachtung kommen alle Felder in Frage: Lebensmittel, Freizeit und Tourismus, Haushalt, Kleidung und persönliche Pflege sowie Hobbies und Sport. Mattioli, Anable, und Vrotsou zeigen (2016, 67) dass nicht nur die oft in der Literatur mit Autofahren in Verbindung gebrachten Praktiken wie Einkaufen, Transportieren von schweren Dingen oder Kinder in die Schule bringen stark vom Auto abhängen. Überraschenderweise war die Müllentsorgung die autointensivste Aktivität, in Relation zur damit verbrachten Zeit. Wegen hohen Hundebesitzzahlen trug auch die Praktik den Hund „Gassi-Gehen“-führen relevant zum Autofahren bei.

Tab. 2: relevante Praktiken und Felder für nachhaltigen Konsum (Spaargaren 2011, 816)

Food	Leisure and Tourism	Dwelling the House	Being Mobile	Clothing & Pers. Care	Hobby and Sports
dining out	alpine holiday	gardening	business travel	shopping for cloth	fishing
shopping for food	city trips	redecorating the kitchen/bathroom	city biking	jacuzzing/fitness	Playing ball
cooking for friends	costas/beach holidays	indoor climate controll	commuting	showering	horse riding
food on the move	leisure parks	moving house	slow travel	laundrying	dogs and pets
eating in a canteen	backpacking	handling domestic wastes	buying a car	sewing and mending	running/biking
kitchen-gardening	outdoor recreation	refurnishing the house	leisure travel	collecting old cloth	DYO

3.9. Interventionen in Praktiken

Die drei Arten von Veränderungen in Praktiken und ihren Bundles lassen auf mögliche politische Interventionen schließen. Nach einem Einblick zu Interventionstypen in der Literatur wird eine Übersicht zur Arbeitsdefinition gegeben.

Strengers und Maller (2015b, 2) schreiben im Vorwort ihres Sammelbandes zu sozialen Praktiken, Interventionen und Nachhaltigkeit, dass sich VertreterInnen der Praxistheorie bisher relativ wenig mit Eingriffen ins Soziale befasst haben: Obwohl die Bedeutung der sozialen Praktiken für den Nachhaltigkeitsdiskurs beforscht und dargestellt wurde, beschäftigten sich wenige mit den Möglichkeiten Praktiken zu beeinflussen und deren Veränderungen zu steuern. Auch die Fragen, inwieweit dies möglich oder wünschenswert ist, wurden kaum gestellt. Es gibt unterschiedliche Sichtweisen, ob sich die Praxistheorie für

Fragestellungen eines gesellschaftlichen Wandels eignet. Brand (2014, 179 f) sieht den Vorteil praxistheoretischer Analyse nicht in der Frage zu gesamtgesellschaftlichen Transformationen und deren politischen Interventionsformen, sondern in detailreichen Betrachtungen zur Entstehung, Stabilisierung und Transformation von Praktiken und Praktik-Bündel auf Mikro- und Mesoebene. Ein passendes Forschungsfeld für die Praxistheorie stellen seiner Ansicht nach die Hemmnisse und Möglichkeiten des sozial-ökologischen Wandel von Praktik-Bündeln im alltäglichen und beruflichen Bereich, in den Feldern Ernährung, Wohnen und Mobilität dar.

Watson (2012, 491) reagiert auf die häufige Kritik, dass praxistheoretische Zugänge nicht für die Analyse von Makro-Prozessen geeignet seien. Er meint, dass in der Analyse von den Verhältnissen von Praktiken zueinander und innerhalb des Praktik-Gefüges auch Transformationen auf Makro-Ebene verstanden werden können. Dadurch bleibt der Bezug dazu erhalten, wie diese Systeme entstehen und durch Performances von Alltagspraktiken reproduziert werden. Wenn man die Veränderungen von Praktiken untersucht, könne man dadurch auch verstehen welche Rolle die Praxistheorie für systemische Betrachtungen hat. Dies bildet die Schnittstelle zwischen Praxistheorie und herkömmlichen sozio-technischen Zugängen von gesellschaftlichem Wandel.

In einem Forschungsbericht der Sustainable Practices Research Group widmen sich Spurling et al. (2013) einer neuen Herangehensweise für Politik, die auf nachhaltiges KonsumentInnen-Verhalten abzielt. Eine der Hauptaussagen des Berichts ist, dass Rahmen und Denkschule der politischen Interventionen beeinflussen, was möglich scheint und welche Ziele gesetzt werden. Insofern ist ein praxistheoretischer Zugang zu gesellschaftlichem Wandel eine Erweiterung des politischen Handlungsspektrums.

Betrachtet durch die Brille der Praxistheorie arbeitet der Bericht drei Interventionstypen in Praktiken heraus: „Re-Crafting Practices“, „Substituting Practices“ und „Changing how Practices Interlock“. Sie kreieren damit eine neue Sichtweise ergänzend zum vorherrschenden Politikverständnis von Technologieinnovationen, Verschiebung von KonsumentInnen-Entscheidungen und dem Herbeiführen von Verhaltensänderungen.

3.9.1. Re-Crafting Practices

Die Elemente, der Praktik werden verändert, um die Praktik ressourcenschonender zu machen und die Auswirkung ihrer Ausübung abzuschwächen. Die Praktik selbst wird jedoch nicht hinterfragt.

Spurling und McMeekin (2015) zeigen Interventionen in Praktiken am Beispiel von möglichen mobilitätspolitischen Eingriffen in England. Beim Autofahren könnte Re-Crafting bedeuten die materiellen Elemente zu ändern, also einen neuen Filter, eine spritsparendere Technologie zu verwenden. Oder in die Kompetenzen einzugreifen indem etwa sprit-sparendes Fahren in den Fahrstunden und -prüfungen verankert wird oder Kurse dazu angeboten werden (vgl. Spurling und McMeekin 2015, 80).²⁰

Diese Beispiele für Re-Crafting ähneln teilweise herkömmlichen, technologiefokussierten Interventionen. Jedoch kann durch die praxistheoretische Brille ein systemische Herangehensweise gefördert werden: Wie unterscheiden sich die Elemente von klimaschonenden und weniger klimaschonenden Performances? Welche Elemente müsste man entfernen, damit nachhaltige Performances attraktiver sind als andere? Wie könnte man alle drei Arten von Elementen (Materielles, Sinn, Kompetenzen) gemeinsam beeinflussen,

²⁰ Weitere Beispiele: Materielles: Niedrig-Emissions-Fahrzeuge, Kauf von Elektro-Bussen, Umstellung auf Stromantrieb bei Bahnlinien; Kompetenzen: Initiativen für sprit-sparendes Fahren; Sinn: Sozial-Marketing und Informationskampagnen (eigene Einordnung mit Beispielen von Spurling und McMeekin 2015, 80)

sodass nachhaltigere Ausübungen von Praktiken gefördert werden? Im ersten Schritt gilt es herauszufinden, welche Kombination von Elementen eine klimaschonendere Performance ausmacht. Im nächsten Schritt eröffnen sich neue Möglichkeiten von politischen Interventionen, indem man das Spektrum der Elemente in diese Richtung stärkt oder jene Elemente entfernt, die für weniger nachhaltige Performances benötigt werden. (vgl. Spurling u. a. 2013, 22)

Spurling und McMeekin (2015, 84) führen an, dass beim Versuch Autofahren ressourcenschonender zu machen, diese Praktik und deren zukünftige Ausübungen weitertradiert werden und dadurch auch nicht-nachhaltige Praktiken unbeabsichtigt weitergeführt werden. Da Re-Crafting die Praktik selbst nicht in Frage stellt, sondern sie nur „verbessert“ kann es zu einer weiteren Stabilisierung dieser Praktik führen. Dieses Weiterführen und Fördern der Praktik – wenn auch auf eine klimafreundlichere Weise – kann langfristig gesehen trotzdem eine große Klimawirkung haben.

3.9.2. Substituting Practices

Um diese Perspektive einzunehmen, müssen Paare von nachhaltigen und weniger nachhaltigen Praktiken gebildet werden. Die weniger nachhaltige Praktik wird geschwächt und die nachhaltigere gestärkt, mit dem Ziel, erstere durch letztere ganz oder teilweise zu ersetzen. Diese Veränderung kann durch gleichzeitiges Re-Crafting mehrerer Praktiken erreicht werden oder über Maßnahmen, die eine Praktik (oder Praktikvariante) stärken oder schwächen. Die Notwendigkeit (etwa Pendeln) wird nicht verhandelt, wohl aber die Mittel diese zu erreichen (Pendeln/Auto vs. Pendeln/Fahrrad) (Spurling und McMeekin 2015, 87).

Diese Herangehensweise rückt den Fokus weg von der Idee konventionelle Praktiken nachhaltiger zu gestalten und ermöglicht Gedanken darüber, wie andere, ressourcenschonendere, Praktiken den selben Zweck („needs or wants“) erfüllen können (Spurling u. a. 2013, 11). Auch hier sind Beispiele²¹ altbekannt, wie etwa Initiativen, die Radfahren und Gesundheit verbinden, neue Fahrradwege zu bauen, oder E-Biken anstelle von Autofahren zu fördern. Jedoch kann die praxistheoretische Brille helfen, indem darauf geachtet wird, welche Varianten von Radfahren durch die Maßnahmen gefördert werden und ob diese Radfahren im Vergleich zu Autofahren kompetitiver machen (Spurling u. a. 2013, 28).

Trotzdem weisen Spurling und McMeekin (2015, 87) auf die Grenzen des Ansatzes hin, da zwar Veränderungen in den Transportpraktiken ermöglicht werden, nicht jedoch der aktuelle und zukünftige Bedarf an Mobilität hinterfragt. Zusätzlich könnte es die Wirksamkeit einschränken, wenn die Ausübung von Radfahren gefördert wird, aber gleichzeitig keine Maßnahmen getroffen werden, um Autofahren weniger attraktiv zu machen. Daher nehmen sie an, dass es effektiver sei, Maßnahmen zu setzen, die zugleich eine Praktik fördern („growing“) und eine andere zurücksetzen („shrinking“) (Spurling und McMeekin 2015, 85). Sie empfehlen auf Praktik-Varianten zu achten (Pendeln-Autofahren durch Pendeln-Fahrradfahren zu ersetzen), statt eine allgemeine Verkehrsmittelländerung anzustreben. Die Identifikation von Praktik Varianten braucht allerdings neuartige Daten als Grundlage²². Die Arbeit von Mattioli, Anable und Vrotsou (2016) bietet erste Antworten darauf.

²¹ Weitere Beispiele: Einbau von Duschen, nicht Badewannen, in neuen Wohnungen um die Praktik Baden zu verdrängen (Spurling u. a. 2013, 22); Raum zum Aufhängen der Wäsche wird angeboten und zugleich kein Platz für Trockner vorgesehen (Spurling u. a. 2013, 23).

²² „(...) data about why particular trips are made – what other practices (e.g. shopping, working, other leisure activities) do all these trips enable?– and for each of these ‘variants’ of driving, how can alternative modes of mobility be promoted to substitute the private car“ (Spurling u. a. 2013, 29).

3.9.3. Changing how Practices Interlock

Hier werden die Zusammenhänge zwischen Praktiken in ihrem räumlich gewachsenen Gefüge betrachtet. Durch das Infrage-Stellen der zeitlichen Zusammenhänge und Synchronisation von Praktiken, sowie deren prinzipiellen Bedarf ergeben sich neue Kombinationen von ressourcenschonenderen „Praktik-Bündeln“. Praktiken werden neu miteinander verbunden und dadurch manche obsolet oder unterbrochen.

Statt die Betrachtung nur auf die Mobilitätspraktiken zu legen und diese als gegeben anzusehen, wird das gesamte Praktik-System betrachtet: wie sich Haushalte versorgen, wo Kinder zur Schule gehen, wie, wo und wann Arbeit und Freizeit organisiert wird. Die Maßnahmen setzen also in verbundenen Praktiken an, die einen Nutzen für Mobilität bei den TrägerInnen generieren (Spurling u. a. 2013, 29 f; Spurling und McMeekin 2015, 81)²³.

Die drei Arten von Interventionen sind nicht als Stufen zu verstehen, bei denen Interlocking auf der höchsten Stufe des Systemwandels steht. Alle drei Typen können radikale System-Veränderungen bewirken. Jedoch bringen Änderungen im Zusammenhang von Praktiken die Möglichkeit politische EntscheidungsträgerInnen auf potentielle Rebound-Effekte aufmerksam zu machen (Spurling u. a. 2013, 51). Interlocking bietet laut Spurling und McMeekin (2015, 78 f) das größte Potential: Ansatzpunkte um den Bedarf an Mobilität zu reduzieren wurden bisher oft übersehen und die Betrachtung von den Zusammenhängen zwischen Praktiken lenkt den Blick darauf. Die Nachfrage nach Mobilität, als Produkt der Wechselwirkungen zwischen Praktiken, wird so Teil eines möglichen politischen Handlungsraumes. Watson (2012, 496) meint, dass es oft wirksamer sein könnte an den Orten Einfluss zu nehmen, wo Mobilitätspraktiken ihren Anfang nehmen und in alltäglichen und routinisierten Praktiken Sinn erhalten (also als Bedürfnis oder Wunsch konstruiert werden), als in den Mobilitätspraktiken selbst.

Spurling und McMeekin (2015, 84) vermuten, dass Interventionen, die in allen drei Elementen eingreifen („multidimensional interventions“) am effektivsten sind, da jede Praktik der Integration aller drei Elemente bedarf. Cass und Faulconbridge (2016, 10 ff) begründen dies am Beispiel vom Pendeln: Ein Eingriff in das materielle Element der zum Ziel hat Radfahren allgemein zu fördern (also ein Radweg), aber weder Sinn noch nötige Kompetenzen berücksichtigt, wird in Bezug auf die Kombination aus Radfahren und Pendeln nicht viel ändern. Besonders wenn er nicht beachtet, mit welchen anderen Praktiken in Kombination das Radfahren ausgeübt wird bzw. welchen zeitlich-räumlichen Einschränkungen diese unterliegen. Die Praxistheorie fordert, dass politische Eingriffe die Elemente der Praktiken und ihre zeitlich-räumlichen Strukturen gesamtgesellschaftlich verändern²⁴.

Allgemeine Bedingungen für Politikinterventionen sind aus der praxistheoretischen Perspektive: Sie sollten nicht einmalig, sondern richtungsweisend, wiederholt und lernfähig sein. Das steht im Gegensatz zu Interventionen, die auf Verhaltensänderung abzielen. Dort gibt es externe Maßnahmen (Ursache) die eine Veränderung (Wirkung) im individuellen Verhalten herbeiführen sollen. Die Maßnahmen werden also unter der Vorstellung gesetzt

²³ Beispiele: Speckgürtelsiedlungen ohne ÖPNV und Arbeits-, Ausbildungs-, oder Freizeitinfrastruktur bedingen Autofahren um Arbeiten, Lernen und Freizeitgestaltung auszuüben. Die Praktikvariante Pendeln/Arbeit kann aber unnötig werden, wenn ein Arbeitsplatz im Wohnhaus integriert ist (vgl. Spurling u. a. 2013, 46). Eine Stadtbibliothek, die integrierte Arbeitsplätze bietet, könnte die Zusammenhänge zwischen Essen, Arbeiten, Pendeln verändern (Spurling u. a. 2013, 13). Veränderungen in den Mustern von Mahlzeiten (z.B.: drei mal täglich) wurden durch neue institutionelle Rahmenbedingungen des Familienlebens, des Haushalts und der Arbeitszeiten begleitet (Southerton, 2009 zit. nach Spurling u. a. 2013, 24). Einkaufen wurde durch E-shopping stark verändert (Spurling u. a. 2013, 31).

²⁴ Für einige vorgeschlagene Maßnahmen im Bereich Pendeln siehe: (Cass und Faulconbridge 2016, 11)

etwas von außen zu beeinflussen. Wenn man aber davon ausgeht, dass die Welt aus sozialen Praktiken besteht, die ihren eigenen Dynamiken unterliegen, sind die Effekte des politischen Handelns ein Teil der ständigen Dynamiken von Praktiken und müssen mit diesen interagieren (Spurling und McMeekin 2015, 79).

Basierend auf der Literatur wurde im Forschungsprojekt COSIMA eine Typologie (siehe Tab. 3) von Interventionen entwickelt, welche für die vorliegende Arbeit verwendet wird. Bei der Betrachtung von Interventionen, wird im Einklang mit dem Forschungsprojekt, die Intention der Maßnahme als Analysegrundlage verwendet. Als Interventionsziel wird ausschließlich Klimaschutz betrachtet, da die Klimawirksamkeit der Praktiken im Fokus von COSIMA steht. Die drei oben beschriebenen Grundtypen wurden in unterschiedliche Interventionsstrategien unterteilt. So wird beim Re-Crafting zwischen eindimensionalem und mehrdimensionalem unterschieden (vgl. die oben angeführten „multidimensionale interventions“ von Spurling und McMeekin (2015)). Growing und Shrinking sind Mittel um eine Substitution zu erreichen. Es werden Interventionen in vier Stufen berücksichtigt: Growing oder Shrinking einer Praktik ohne das jeweilige andere Gegenstück; Growing+Shrinking in Kombination. Beim Interlocking wird darauf geachtet, ob dieses durch eine Veränderung in den zeitlichen Abfolgen oder in den räumlichen Arrangements, oder durch eine Kombination aus beiden, versucht wird.

Da es nicht immer trivial ist zwischen Recrafting und dem Einführen einer neuen Praktik zu unterscheiden, wurde eine Abrenzung entwickelt: „es handelt sich dann um eine neue Praktik, wenn sie zur Ausübung ihre TrägerInnen neu rekrutieren muss. Umgekehrt: wenn die Praktik in ihrer Ausübung nur geringfügig geändert wird und ihr dadurch keine TrägerInnen in nennenswertem Ausmaß abhandenkommen, dann handelt es sich noch um dieselbe Praktik.“ (COSIMA 2016, 5). Etwa ein neuer, effizienterer Motor vs. Umstieg auf E-Autofahren: Bei dem neuen Motor bleibt die Ausübung der Praktik gleich, die TrägerInnen müssen nicht neu rekrutiert werden. Der Umstieg aufs E-Autofahren bedarf allerdings einer Neurekrutierung, da die benötigten Kompetenzen, die Funktionalität (Reichweite) und die Infrastruktur zu unterschiedlich sind, um einen direkten Umstieg zu ermöglichen (ebenda).

Tab. 3: Interventionstypen (eigene Darstellung leicht verändert nach: COSIMA 2016, 1 ff)

Interventionstyp	Definition	Beispiele
Re-Crafting	Ein oder mehrere Elemente einer Praktik werden aktiv von Interventionen angesprochen oder verändert, um diese weniger klimaschädlich zu machen. Dies kann entweder nur die Praktik als Entität betreffen und nichts an ihrer Performance ändern, oder aber es ändert auch etwas an der Performance, ohne jedoch die Praktik selbst in ihrer Funktion zu ändern. Re-Crafting stellt die Praktik selbst nicht in Frage und ändert nichts an ihrer Funktion.	
- eindimensional	Nur eine Dimension wird geändert (Material, Kompetenzen oder Sinn)	<ul style="list-style-type: none"> - Einsatz sparsamerer Motoren: Nur die materielle Dimension wird geändert, die Performanz der Praktik ändert sich nicht. - Einführung eines örtlichen Tempolimits: ändert etwas an der Performance (ich muss langsamer fahren), aber nichts an der Funktion der Praktik (sie muss ihre TrägerInnen dafür nicht neu rekrutieren, es ist also dieselbe Praktik)
- mehrdimensional	Mehrere Dimensionen werden gleichzeitig geändert	<ul style="list-style-type: none"> - Programme zu nachhaltiger Ernährung (umfassen Material [Bio, regional], Kompetenzen, und Bedeutung. Zubereitung. u Verzehr bleiben aber prinzipiell gleich [nur Rezepte/ Zutaten sind anders]). Praktik muss sich ihre TrägerInnen nicht neu rekrutieren (außer es handelt sich um eine klar definierte Diät u. nicht um allgemeine Empfehlungen). (Spurling „New Nordic Diet“). Performance ändert sich definitiv.
Substituting	Eine ressourcenintensive Praktik wird durch eine weniger ressourcenintensive Praktik gleicher Funktion ersetzt. Dies geschieht über die Förderung der erwünschten Praktik und/oder die Reduktion der unerwünschten. Rekrutierung zur oder weg von der Praktik. Substitution stellt die Notwendigkeit der Funktion des jeweiligen Praktik-Paares (z.B. Pendeln zur Arbeit) nicht infrage. Dieselbe Funktion soll durch eine andere Praktik erfüllt werden.	
- Substituting (Growing)	Die erwünschte (klimafreundlichere) Praktik wird gefördert, ohne dass die unerwünschte Praktik gleichzeitig reduziert wird.	<ul style="list-style-type: none"> - Angebot von Carsharing, Mitfahren, aber keine Intervention, die versucht, bewusst das Autofahren zu reduzieren
- Substituting (Shrinking)	Die unerwünschte Praktik wird reduziert, ohne dass die erwünschte Alternative gleichzeitig gefördert wird	<ul style="list-style-type: none"> - Weniger Parkplätze, Autoverbot im Dorf

<p>- Substituting (Growing + Shrinking)</p>	<p>Es wird sowohl die erwünschte Praktik gefördert als auch die unerwünschte reduziert (jedoch nicht notwendigerweise vollständig ersetzt). Dies ist i. d. R. nur durch die Kombination von verschiedenen Interventionen möglich.</p>	<p>- Kombination von Angebot Car Sharing mit kostenfreiem Parken, Einführung hohe Parkgebühren, Bereitstellung Leihräder</p>
<p>Changing how practices interlock</p>	<p>Die Art und Weise, wie verschiedene (oftmals in ihrer Funktion völlig voneinander unabhängige) Praktiken mit einander verschränkt sind, wird verändert. Dabei wird die Notwendigkeit einer ressourcenintensiven Praktik infrage gestellt und durch die Intervention wird die Praktik obsolet gemacht. Praktiken sind oft über Infrastrukturen (räumliche Arrangements) und Institutionen (Regeln, die sozial geteilte Bedeutungen, Rollen, Verhaltensnormen und zeitliche Abläufe festlegen) miteinander verschränkt. Interventionen in die Verschränkung betreffen daher häufig Infrastrukturen und Institutionen (s. Spurling et al. 2013)</p>	
<p>- Changing temporal sequences (synchronisation, sequencing)</p>	<p>Um ressourcenintensive Praktiken obsolet zu machen, wird in die zeitliche Verschränkung verschiedener Praktiken eingegriffen. Diese werden häufig durch Institutionen (der Arbeitswelt, der Erziehung/Bildung, der Nahversorgung, etc.) bestimmt.</p>	<p>Einführung von Siestas – Verminderung von Klimaanlage am Arbeitsplatz</p>
<p>- Changing spatial arrangements</p>	<p>Es wird in räumliche Arrangements eingegriffen, z.B. in jene Infrastrukturen, welche die oben erwähnten Institutionen ausbilden (Bürogebäude und Fabriken, Schulen, Supermärkte, die sie verbindenden Verkehrswege, etc.)</p>	<p>Heimarbeit; shared workspaces; Raumordnung: Betriebsansiedelungen einschränken/steuern und Versorgung im Ortskern sichern/fördern; Siedlungsstrukturen steuern (Zersiedelung stoppen).</p>
<p>- Changing temporal sequences + spatial arrangements</p>	<p>In beide Dimensionen (räumliche und zeitliche Verschränkung) wird zugleich eingegriffen</p>	<p>Raumordnung: durch die Regelung von Siedlungsstrukturen wird in räumliche Arrangements eingegriffen, aber auch in die Abfolge zeitlicher Sequenzen. z.B.: wird das Kind nicht mehr mit dem Auto in die Schule gebracht, dann zur Arbeit gefahren u. dann eingekauft, wenn die Dinge nahe beisammen liegen. Dann kann vielleicht das Kind zu Fuß gehen oder mit dem Bus fahren, während man mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt. Plötzlich könnte der Einsatz eines Lastenfahrrades für Einkäufe Sinn machen. Nutzung des Autos könnte weitgehend entfallen.</p>
<p>- Crafting of Bundles</p>	<p>Aktive Verschränkung von Praktiken innerhalb des Praxisfeldes Mobilität, zeitlich und/oder räumlich. Das Ergebnis sind Praxisbündel, die über das gesamte Feld wirken können und dieses charakterisieren (z.B. vom Feld bis zum Teller). Die Bündelung erfolgt oft über institutionelle Arrangements und ist häufig über die Bedeutungsebene integriert.</p>	<p>Kombination von Anbau von Lebensmitteln, Angebot in der Food Coop, Zubereitung als gemeinschaftliches Essen, wo mehrere Einzelpraktiken im selben Bereich miteinander zu einem nachhaltigeren Bundle verknüpft werden</p>

4. MATERIAL UND METHODEN

Folgendes Kapitel gibt einen Überblick über die Literaturrecherche, die Recherche der Maßnahmen der Klimabündnisgemeinde und deren Analyse sowie die Methoden für die Befragungen und deren Auswertung.

4.1. Literaturrecherche

Die Literaturrecherche für den theoretischen Teil der Arbeit erfolgte von zwei Seiten: Einerseits ausgehend von Projektantrag und Literaturdatenbank des Forschungsprojektes COSIMA im Schneeballsystem (vgl. Wyrzens u. a. 2009, 94). Andererseits über eine systematische bottom-up Suche mit den Suchbegriffen „practice theory“ in Kombination mit „mobility/car/transport/bike/bicycle“ und „social practices“ in Kombination mit „mobility/car/transport/bike/bicycle“.

Beim Screening der Literatur waren meine Fragen:

- Wie hat sich Praxistheorie entwickelt und wie lässt sie sich zu anderen Konzepten abgrenzen?
- Welche Kritik wird dabei an dem Konzept geübt?
- Wie wird Praxistheorie für Umweltthemen/nachhaltigen Konsum/Klimathemen angewandt?
- Wie wird Praxistheorie bei Mobilitätspraktiken angewandt und was sind empirische Methoden?
- Welche Elemente von Praktiken gibt es?
- Welche Interventionstypen in Praktiken lassen sich identifizieren?

4.2. Maßnahmenrecherche

Zur Recherche der bisherigen Maßnahmen im Mobilitätsbereich der Klimabündnisgemeinde Laxenburg verwendete ich als Ausgangsmaterial folgende unveröffentlichte Dokumente des Forschungsprojektes COSIMA:

- Transkription des Interviews mit Andreas Weiß, Leiter des Arbeitskreis Klimabündnis, Laxenburg geführt von Sylvia Mandl (Weiß 2015b)
- Transkription des Vertiefungsinterviews mit Andreas Weiß, geführt von Sylvia Mandl (Weiß 2016a)
- Transkription des Analyseworkshops mit VertreterInnen der Gemeinde des AK Klimabündnis und der Klimabündnis Volksschule und des Kindergartens (COSIMA, 2015c)
- Fallstudienbericht zur Klimabündnisgemeinde Laxenburg (Mandl 2016)²⁵

Darüber hinaus verwendete ich:

- Daten der Statistik Austria
- Klimareport 2015, 2013, 2012 über die Marktgemeinde Laxenburg
- Die Jahresberichte der Gemeinde von 2004-2015

Die Zeitspanne ergibt sich daraus, dass der Jahresbericht erst seit 2004 existiert. Jene Berichte die nicht online einsehbar sind, wurden am Gemeindeamt eingesehen. Es wurden jeweils die

²⁵ Die bearbeitete Version davon wurde veröffentlicht und wird als Mandl 2016b bezeichnet.

Seiten des Klimabündnis Laxenburg untersucht, sowie der gesamte Bericht auf das Schlagwort „Klima“ durchsucht.

- Die Gemeindezeitung „Der Bürgermeister informiert“ (DBI), Ausgaben von (1)2003-(1)2016

Die Ausgaben von 2003 und 2004 wurden am Gemeindeamt eingesehen, da sie nicht online verfügbar sind. Gesucht wurde nach dem Schlagwort „Klima“. Außerdem wurden die Berichte über Beschlüsse des Gemeinderates auf jene Entscheidungen durchsucht, die zu den Klimamaßnahmen passen. Die recherchierten Maßnahmen wurden zudem mit einer Sucheingabe in der Suchmaschine DuckDuckGo im Internet gesucht.

Zur allgemeinen Charakterisierung der Gemeinde dienten mir Daten der Statistik Austria sowie oben erwähnte Dokumente von COSIMA. Als klimarelevante Informationen dienten mir der Aktionsplan für nachhaltige Energie für die Marktgemeinde Laxenburg (Brandner-Weiß und Lunzer 2011) und die CO₂ Grobbilanz Laxenburg (Lunzer 2009). Herr Weiß stellte mir überdies unveröffentlichte Dokumente der Gemeinde für die Berichterstattung gegenüber dem Covenant of Mayors zur Verfügung.

4.3. Analyse der Maßnahmen

Zur Analyse der Maßnahmen wurde gemeinsam mit dem Projektteam von COSIMA eine Tabelle entwickelt, welche die Maßnahmen beschreibt, und nach angesprochenen Elementen, den Interventionstypen und Interventionstiefen einteilt (siehe Anhang). Als Grundlage für die Zuordnung zu Interventionstypen diente die Typologie, welche im Kapitel 3.9 „Interventionen in Praktiken“ vorgestellt wurde. Die Recherche und Analyse der Maßnahmen wurde von mir selbst durchgeführt und geht daher teilweise über die Tiefe der Betrachtung des Projekt COSIMA hinaus. Die Maßnahmen-Tabelle diente einerseits dazu, um im Kontext von COSIMA die Muster der Interventionen über alle untersuchten Initiativen vergleichbar zu machen. Andererseits verwendete ich sie, um für meine Arbeit einen Überblick über die bisher getätigten Maßnahmen der Gemeinde zu bekommen und eine strukturierte Auswahl der Maßnahmen für die empirische Untersuchung zu treffen. Jener Teil der Tabelle, der die Maßnahmen nach Typologien einordnet, basiert auf meiner eigenen Interpretation in enger Absprache mit dem Projektteam. Um Reliabilität zu gewährleisten, ordneten Elisabeth Knasmillner und ich die Maßnahmen unserer Fallstudien getrennt voneinander in die Tabellen ein. Erst danach verglichen wir unsere Interpretationen und an den Stellen, wo ähnliche Maßnahmen unterschiedlich kategorisiert wurden, diskutierten wir sie im Team mit unseren Betreuern, um ein einheitliches Verständnis zu erlangen. Die Maßnahmentabelle erstellte ich für die drei Praxisbereiche Ernährung, Wohnen und Mobilität. In dieser Arbeit wird, um den Rahmen nicht zu sprengen, nur die Maßnahmenanalyse zu Mobilität vorgestellt. Folgende Regeln wendete ich für die Erstellung der Tabelle an:

Intention: Es wurden jene Maßnahmen betrachtet, deren Intention als Klimaschutzmaßnahme klar ersichtlich war (z.B.: Benennung als solche in der Kommunikation). Jene Maßnahmen, die nicht vordergründig als Klimamaßnahme kommuniziert wurden, aber in den Workshops von COSIMA bzw. in der Kommunikation der Gemeinde in Zusammenhang mit Klimaschutz gebracht wurden (z.B.: Eröffnung des Naturbadeteiches) untersuchte ich ebenfalls. Ich beachtete hierbei nicht nur Maßnahmen, die innerhalb der Gemeindegrenze klimarelevant sind (territoriale Abgrenzung), sondern wählte einen konsumbasierten Zugang. Folglich betrachtete ich jene Maßnahmen die auf Emissionen wirken, welchen den BürgerInnen von Laxenburg zugeordnet werden können (z.B.: der Zuschuss für das Semesterticket für Studierende am jeweiligen Studienort).

Beobachtungszeitraum: Als Beobachtungszeitraum wählte ich die Zeit zwischen dem Beitritt der Gemeinde zum Klimabündnis 2003 und dem Ende des Jahres 2015.

Berücksichtigung von Maßnahmen: Ich berücksichtigte nur jene Maßnahmen, die in diesem Zeitraum bereits umgesetzt worden waren. „Meta-Maßnahmen“, mit denen zwar Maßnahmen assoziiert werden können, die aber nicht direkt die Umsetzung einer praxisrelevanten Maßnahme sind – etwa Gründung des Arbeitskreises, die Erstellung eines Konzeptes, Beitritt zum Klimabündnis – werden nicht als Maßnahme gelistet, sondern in der Beschreibung des Fallbeispiels berücksichtigt. Jene Maßnahmen, zu denen ich nach der Dokumentenrecherche und aus den Unterlagen von COSIMA keine Informationen bekam, nahm ich nicht in die Analyse auf. Bei Klimabündnis Volksschule und Kindergarten berücksichtigte ich nur jene Maßnahmen, die auch im Analyseworkshop genannt wurden.

Zuordnung zu Elementen: Zur Zuordnung folgte ich den in Kapitel 3.5. dargestellten Definitionen von Elementen. Meine Analyse nach der Recherche in allen Gemeindezeitungen, Interviews im Projekt COSIMA und Lokalausweis ergänzte ich im Kapitel 7, „Diskussion und Schlussfolgerung“ mit den Ergebnissen aus der Befragung und Fokusgruppe. Ich unterscheidete zwischen direkter und indirekter Wirkung (diese Trennung findet sich z.B. bei Glasson, Therivel, und Chadwick 2012, 18 für Impact Assessments). Direkte Wirkung entfaltete etwa ein Eingriff in die Infrastruktur durch eine Änderung im materiellen Element. Diese Intervention entfaltet indirekt aber auch Wirkung im Sinn, da die Veränderung im Raum, der für Praktiken definiert ist, auch einen Einfluss auf deren soziale Bedeutung hat.

4.4. Auswahl der Maßnahmen zur empirischen Untersuchung

Aus den analysierten Maßnahmen im Mobilitätsbereich wurden einige für die empirische Untersuchung ausgewählt. Diese Entscheidung wurde nach folgenden Kriterien getroffen:

Aktualität: Für die erste Kurzbefragung schloss ich nicht mehr durchgeführte Maßnahmen, bzw. nicht mehr vorhandene Angebote aus, da diese für die kurze Momentaufnahme nicht geeignet schienen (Car-Sharing-Stellplatz/Zuschuss, Tag der Sonne, Bauernmarkt) bzw. jene die bereits sehr lange zurück liegen und später keine Veränderungen erfuhren (Tempo 40 Zonen). Ich ging davon aus, dass es schwierig sein würde, die Befragten in kurzer Zeit dazu zu bringen, sich an diese Maßnahmen zu erinnern oder diese zu reflektieren.

Alltagswirkung: Weiters wurden jene Maßnahmen ausgeschlossen, die keine direkte Auswirkung auf die Alltagspraktiken der BewohnerInnen erwarten ließen (z.B.: Dienstfahrräder für Gemeindebedienstete, Erneuerung Ortsbeleuchtung). Auch jene Maßnahmen, die nur sehr spezielle Zielgruppen betrafen (Zuschuss Semesterticket Studierende, Ferienspiel Radausflug) wurden für diese Kurzbefragung bewusst nicht ausgewählt.

Diversität der Maßnahmen: Die bisher genannten Auswahlkriterien für die Maßnahmen waren wichtiger, als eine „Repräsentativität“ der Maßnahmen gegenüber der analysierten Gesamtheit aller Maßnahmen. Die ausgewählten Maßnahmen (12) weisen im Vergleich zu den berücksichtigten Maßnahmen [27] einen leichten Bias auf: Der Anteil der Maßnahmen, die in materielle Elemente intervenieren, ist größer in der Gesamtheit der analysierten Maßnahmen, als in den zwölf ausgewählten. Ebenso verhält es sich bei der Interventionstiefe mit „Fördern/anbieten“ (siehe Diskussion). Beim Re-Crafting ist es umgekehrt. Der Radweg zum ADEG wurde für die empirische Erhebung als eigene Maßnahme betrachtet (auch wenn dies historisch nicht korrekt ist), um ein mögliches Interlocking zwischen Radfahren und Einkaufen bei ADEG gesondert betrachten zu können. Nach dieser Darstellung meiner Auswahl der Maßnahmen beschreibe ich im nächsten Kapitel, wie ich die Daten zu den ausgewählten Maßnahmen sammelte.

4.5. Empirie

Die empirischen Methoden der praxistheoretischen Forschung sind sehr divers. In ihrem Überblick über solche Forschungsmethoden konnte Jaeger-Erben (2010, 86 f) keine einheitliche oder typische Vorgehensweise feststellen. Zur Beantwortung meiner Forschungsfrage entschied ich mich, zu den zwölf ausgewählten Maßnahmen einen semi-quantitativen Fragebogen zu entwickeln, um herauszufinden, wie stark und in welchem Kontext die einzelnen Maßnahmen genutzt werden. Aufbauend auf den Ergebnissen der Befragung wurde eine Fokusgruppe durchgeführt, um herauszufinden, welche Hemm- und Gelingensfaktoren die Maßnahmen in die Alltagspraktiken wirken ließen. Als Hemmfaktoren wurden jene Gründe verstanden, warum eine Maßnahme nicht zu Veränderungen in den Alltagspraktiken führte. Als Gelingensfaktoren bezeichnet wurden Erklärungen, warum eine Maßnahme in die Praktiken wirkte. Zunächst wird die Methodik des Fragebogens beschrieben, jene der Fokusgruppe im darauffolgenden Kapitel.

4.5.1. Fragebogen

Der Fragebogen (siehe Anhang 10.2) diente erstens dazu, einen Überblick zu bekommen, inwieweit Klimaaktivitäten der Gemeinde in der Bevölkerung wahrgenommen und genutzt werden. Somit war der Fragebogen eine wichtige Vorbereitung für die spätere Fokusgruppe. Denn aufbauend auf seinen Ergebnissen konnten unterschiedlich bekannte und genutzte Maßnahmentypen für die Fokusgruppe ausgewählt werden. Zweitens ermöglichte er es, Personen für die Fokusgruppe zu finden und nach einer möglichst großen Spannweite an Antworten und soziodemographischen Merkmalen auszuwählen. Zur Fragebogengestaltung wurde das Lehrbuch „*Der Fragebogen*“ von Kirchhoff et al. (2006) herangezogen. Die Erstellung des Fragebogens erfolgte gemeinsam mit Elisabeth Knasmillner, die den selben Aufbau, mit anderen Detailfragen in der Ökoregion Kaindorf verwendete (mehr zu dieser Zusammenarbeit siehe Vorwort).

Die erste Frage, ob die Person in Laxenburg wohne, war geschlossen und gleichzeitig Auswahlkriterium, ob die Person befragt wurde. Danach gliedert sich der Fragebogen grob nach den Themenbereichen: Arbeit/Ausbildung und Freizeit, Einkaufen von Lebensmitteln, Kinderbetreuung, Klimaschutz sowie soziodemographische Daten. Dass diese Alltagsmobilitätsfaktoren der ersten drei Fragebatterien relevant sind, zeigt sich in einer ähnlichen Gruppierung in untenstehender Abbildung (Abb. 4) zu Mobilitätsbeziehungen des Verkehrsclub Österreich. Die einzelnen Themenkomplexe beginnen mit offenen Fragen zu den mobilitätsbezogenen Alltagstätigkeiten: Weg und verwendete Fortbewegungsmittel für Arbeit/Ausbildungsort und Freizeitfortbewegung; Einkaufen sowie Kinderbetreuung.

Darauf folgen jeweils Fragen zu möglicherweise relevanten Angeboten der Gemeinde für diese Alltagsmobilität. Welche Maßnahmen bei der Fragebogenerstellung zu welchen Alltagswegen bzw. Praktiken zugeordnet wurden, war meine eigene Interpretation und macht den Fragebogen in dieser Hinsicht voreingenommen. Der Aufbau nach Alltagswegen wurde trotzdem gewählt, weil er in die Logik der Praxistheorie passt. Außerdem ist die Befragung so an einem normalen Gesprächsverlauf orientiert und enthält nicht nur die Abfrage einzelner Maßnahmen, sondern Fragen zu den Maßnahmen im Kontext von Alltagspraktiken. So wird das didaktische Prinzip „vom Allgemeinen zum Besonderen“ (Kirchhoff u. a. 2006, 23) befolgt. Zugleich ermöglicht dieses Vorgehen Informationen über die tatsächlichen Alltagspraktiken und nicht nur über die Maßnahmen zu sammeln. Die Bekanntheit der Maßnahme funktioniert als Filterfrage nach deren positiver Beantwortung Fragen zur Nutzung der Maßnahme folgen.

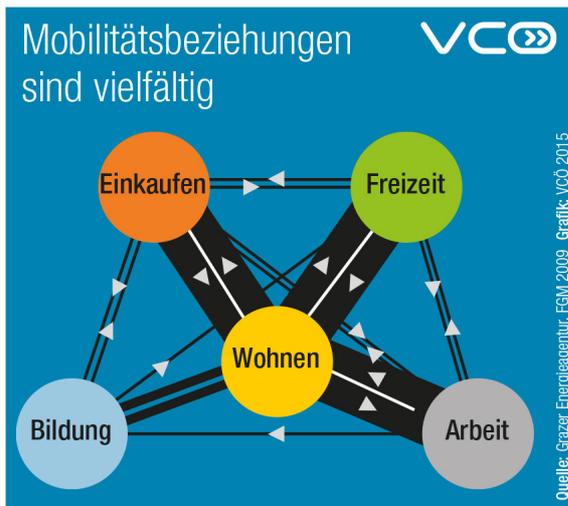


Abb. 4: Unterschiedliche Mobilitätsbeziehung (Quelle: Verkehrsclub Österreich 2015, s.p.)

Um sozial erwünschte Antworten zu vermeiden, wurde die Befragung als Umfrage zur Alltagsmobilität in Laxenburg und nicht zu Klimaschutzmaßnahmen der Gemeinde vorgestellt. Dementsprechend stehen die Fragen zum Klimabündnis erst am Schluss des Fragebogens.

Es wurden Pre-Tests mit drei Personen durchgeführt, nach welchen die Fragebögen gekürzt und verändert wurden²⁶. Außerdem wurden im eigenen Bekanntenkreis Personen mit beruflicher Erfahrung in der Marktforschung um Rückmeldung gebeten. Rysell merkte an, dass die offene Frage nach den Veränderungen im Alltag durch die Maßnahmen für eine kurze Befragung schwierig sei, da es Reflexion über das eigene Verhalten und einen relativ ausgeprägten Intellekt verlange. Wir entschieden uns dazu, die Frage dennoch beizubehalten und so konnte zumindest von einigen Befragten Ergänzungen zu den quantitativen Daten eingeholt werden. Viele konnten die Frage aber auch nicht beantworten. Zusätzlich schickte ich den Fragebogen dem Leiter des Arbeitskreis Klimabündnis, Andreas Weiß, und besprach ihn mit ihm telefonisch. Dieses Gespräch diente dazu abzuklären, ob die recherchierten Maßnahmen mit der Realität in der Gemeinde übereinstimmen. Bevor die Erhebungen starteten informierte ich die Amtsleiterin des Gemeindeamtes und holte eine Unterstützungserklärung des Bürgermeisters ein.

Erhebung mit Fragebogen

Die Befragung fand von Mittwoch 14.09. bis Samstag 17.09.2016 zwischen 10:00 und 20:30 statt. Die Zeitpunkte und Orte der Erhebung wurden mit dem Ziel geplant (Erhebungsplan siehe Anhang 10.1.), eine möglichst breite Spanne von Altersklassen, sozioökonomischem Status und Geschlecht abzudecken (für dieses Auswahlverfahren vgl. Heiskanen u. a. 2015; Ryghaug und Toftaker 2014b). Ziel des qualitativen Stichprobenplanes war nicht, die statistische Repräsentativität der Befragten für alle BewohnerInnen von Laxenburg, sondern eine möglichst umfassende Auswahl von Merkmalskombinationen (vgl. Kelle und Kluge 1999, 6:53). Orte der Befragung waren: Wartezimmer Zahnarztpraxis, Gemeindeamt, Postbus 200 zwischen Wien und Laxenburg; öffentliche Plätze vor: Trafik, Post, Apotheke,

²⁶ Ein Teil des Fragebogens wurde ursprünglich in Anlehnung an Cass und Faulconbridge (2016) erstellt. Diese fragen in ihrer Studie zum Modal Shift beim Pendeln aus einer praxistheoretischen Perspektive nach dem Besitz eines Autos. Sie filtern einige Praktiken heraus, die oft mit dem Pendeln in zeitlicher Abfolge stattfinden und fragen danach. Guell et. al (2012) fragen in ihren Interviews in einer Studie zum Pendeln danach, welche Transportmittel die Teilnehmerinnen verwendeten (immer, für gewöhnlich, etc). Die beiden erwähnten Zugänge kombinierte ich zu einer ausführlichen Fragebatterie, aus der ich mir einen Überblick über die Mobilitätspraktiken erhoffte. Diese Fragebatterie erwies sich jedoch bei den Pre-Tests als zu monoton und langwierig, sodass sie im Rahmen einer zehnmütigen Kurzbefragung nicht durchführbar war.

Volksschule, Bank, Supermarkt, Eisgeschäft, Kebap-Stand, Bahnhof, Schlosspark und Busstation. Außerdem wurden einige Personen am Schlossplatz befragt, teilweise während dem E-Mobilitätstag. Die Befragung beschränkte sich auf BewohnerInnen von Laxenburg, also jene Personen, die zum Zeitpunkt der Befragung ihren Wohnsitz in Laxenburg hatten. Personen, die offensichtlich nur zur Besichtigung in Laxenburg waren (erkenntlich an Ausflugskleidung, Kameras und Infobroschüren, Auftreten in größeren Reisegruppen, etc.) wurden nicht angesprochen. Die Befragung wurde persönlich von mir durchgeführt, wobei ich die Fragen vorlas, den Fragebogen ausfüllte und zusätzliche Kommentare handschriftlich notierte. Es wurden 61 Personen befragt. Zwei Befragungen können nicht gewertet werden, da sich erst im Verlauf der Befragung herausstellte, dass die Personen doch nicht in Laxenburg wohnten. Die Interviews beanspruchten zwischen fünf und 30 Minuten, wobei die meisten ca. zehn Minuten dauerten.

Profil der Stichprobe

Ziel dieser Arbeit ist es, das Wirken der Maßnahmen in einer ausgewählten Stichprobe besser zu verstehen, nicht repräsentative, verallgemeinerbare Aussagen für die gesamte Gemeinde zu treffen. Dennoch wird im Folgenden kurz beschrieben, wie sich die Stichprobe der befragten Personen im Vergleich zur statistischen Grundgesamtheit verhält: Die 59 Interviewpersonen, welche in Laxenburg wohnten, hatten eine ähnliche Verteilung des Erwerbsstatus, wie die statistische Grundgesamtheit für die NUTS 3 Region: Wiener Umland-Südteil, für welche Daten vorliegen (Statistik Austria 2016a)²⁷. Auch die Verteilung auf Männer und Frauen war in diesem Vergleich ähnlich²⁸. Die Befragten waren zu 66% (39 Personen) nicht in Laxenburg geboren. Wenn man berücksichtigt, dass Laxenburg eine Zuzugsgemeinde ist und zwischen 1979 und 2004 50% der im Ort Lebenden neu hinzu kamen (Dienst 2004c) ist dies allerdings nicht überraschend. In Bezug auf die Altersgruppen waren im Vergleich zur tatsächlichen Statistik (Statistik Austria 2016b) die Altersgruppe²⁹ zwischen 15 und 64 Jahren leicht überrepräsentiert (73% im Vergleich zu 65%), während die anderen Altersgruppen leicht unterrepräsentiert waren³⁰. Beim Bildungsstand wurden Personen mit Fachschulabschluss gut abgebildet, Personen mit Matura bzw. Uni/FH-Abschluss waren leicht überrepräsentiert, Personen mit Pflichtschulabschluss und Lehre unterrepräsentiert³¹. Dementsprechend liegt in der Stichprobe auch die Akademikerquote für Personen zwischen 25 bis 64 Jahren mit 29,7% höher als jene in den Vergleichsdaten der Statistik Austria (2016c) mit 25,3 %. Die Stichprobe entspricht in etwa der realen Aufteilung auf Entfernungskategorien für Erwerbs- und Schulpendler/-innen. Die PenderInnen in einen anderen politischen Bezirk des Bundeslandes sind genau abgebildet, jene die in Laxenburg bleiben sind leicht überrepräsentiert, während jene die in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks und in

²⁷ Auf ganze Zahlen gerundet: Berufstätig: in der Stichprobe 49% (im Vergleich zu 48%)

In Ausbildung (entsprechend den Personen unter 15 Jahren und SchülerInnen und Studierenden): 19% in der Stichprobe (im Vergleich zu 18%; 13% Personen unter 15 Jahre plus 4,6% SchülerInnen, Studierende = 17,6% diese Addition ist gerechtfertigt, weil bei Statistik Austria (2016a) beide Kategorien als Teil der nicht erwerbstätigen Personen angegeben werden und alle Unterkategorien zusammen 100% ergeben)

Anderes/zu Hause (entsprechend den sonstigen nicht Erwerbstätigen und Arbeitslosen): 11% (11%)

Pensioniert: 21% (24%)

²⁸ Stichprobe: 49 % männlich, 51 % weiblich (im Vergleich zu 46% männlich, 54% weiblich)

²⁹ Da nur nach dem Jahrgang der Interviewpersonen gefragt wurde, entsprechen die Jahrgangsklassen nicht ganz den Altersklassen. Es wurde daher vereinfacht angenommen: unter 15: bis inkl. Jahrgang 2002; 15-64: Jahrgang 2001 bis 1952; 65+: ab Jahrgang 1951

³⁰ unter 15-Jährige: 8 % in der Stichprobe (im Vergleich zu 13%); über 65-Jährige: 19% (im Vergleich zu 22%)

³¹ Bei den befragten Personen ab 15 Jahren ist der Bildungsstand und die laufende Ausbildung im Vergleich zu (Statistik Austria 2016c) wie folgt: Annähernd gut abgebildet ist die Personengruppe mit abgeschlossener Fachschule 18% (im Vergleich zu 18% - inklusive Kollegabschlüsse (1,3%)), überrepräsentiert sind Personen mit Matura (30% im Vergleich zu 21%) oder Uni bzw. FH-Abschluss (28% im Vergleich zu 20%), unterrepräsentiert sind Personen mit Pflichtschulabschluss (11% im Vergleich zu 20%) und Lehre (13% im Vergleich zu 21%).

ein anderes Bundesland pendeln leicht unterrepräsentiert sind³². Dies ergibt sich aus der Befragung, die abgesehen von einzelnen Interviews im Bus zwischen Wien und Laxenburg nur in der Gemeinde selbst stattfanden.

Kritikpunkte der Befragung:

Namen der Maßnahmen: Manche Leute kannten die Maßnahmen nicht beim Namen aber erkannten sie später nach meiner Beschreibung. Bei jenen, die nicht nachfragten, beschrieb ich die Maßnahmen nicht genauer. Es kann also sein, dass sie die Maßnahmen kannten aber nicht erkannten. Ich gehe allerdings davon aus, dass dadurch keine allzu großen Abweichungen entstanden. Jene Leute, die an den Geschehnissen im Ort interessiert wirkten, fragten ohnehin meist nach.

Befragung vorm ADEG/am Mobilitätstag: Dadurch, dass ich den ADEG bzw. den Mobilitätstag selbst als Orte der Befragung wählte, ergab sich möglicherweise eine Verzerrung in den Antworten hin zur Bekanntheit dieser Maßnahmen. Die Auswirkung dieser Intervieworte auf das Ergebnis wird im Kapitel 6.2.1 dargestellt.

Durchgehendes Wohnen in Laxenburg: Ich erhob nicht, ob Personen, die in Laxenburg wohnen und dort geboren sind, ihr gesamtes Leben in der Gemeinde wohnten. Wenn die betreffende Person zum Zeitpunkt der Einführung einer Maßnahme nicht in Laxenburg lebte, beeinflusst dies eventuell die Wahrnehmung der Maßnahmen bzw. deren Auswirkung auf den Alltag.

Radweg ADEG als eigene Maßnahme: Wie oben erklärt, wurde der Radweg zum ADEG für die empirische Erhebung als eigene Maßnahme betrachtet. Konsistenterweise hätte dies auch beim Radweg Naturbadeteich stattfinden sollen. Dies ist die zweite Maßnahme, die als Interlocking-Intervention analysiert wurde.

Auswertung Fragebogen

Zur Auswertung des Fragebogens wurde ein Kodierplan mit Hilfe von Christmann (2000 s.p.) erstellt³³. Jede Frage wurde vercodet (Kirchhoff u. a. 2006, 37 ff) und die Antworten aller Fragebögen in eine Datenmaske in Excel eingetragen. Bei den geschlossenen Fragen wurden relative Häufigkeiten errechnet und die Ergebnisse grafisch dargestellt. Bei den offenen Fragen zu den Maßnahmen wurden die Antworten einerseits in inhaltliche Gruppen gegliedert und in relativen Häufigkeiten betrachtet. Außerdem wurden jene Antworten, bei denen es möglich war den drei Elementen Sinn, Materielles und Kompetenzen zugeordnet. Wenn die Antworten auf ein Interlocking zwischen verschiedenen Praktiken hinwiesen, wurde dies in einer gesonderten Spalte vermerkt. Die Ergebnisse der Fragebogenerhebung waren zentral für das Design der Fokusgruppe, welches ich als nächstes vorstelle.

Die Interviewpersonen werden in der fortlaufenden Arbeit mit der Abkürzung IP und einer Nummer nach Reihenfolge der Befragung gekennzeichnet. Folglich ist IP1 die erste befragte Person, IP59 die letzte.

³² Erwerbs- und Schulpendler/-innen nach Entfernungskategorie aus Befragung im Vergleich zu eigener Berechnung mit Zahlen der Statistik Austria (2016c) (100% =1684)

Laxenburg: 29% (im Vergleich zu 22%)

andere Gem. des. Polit. Bezirk: 22% (im Vergleich zu 28%)

anderer polit. Bezirk Bundesland 12% (im Vergleich zu 12%)

anderes Bundesland (im Fall der Befragung nur Wien) 32% (im Vergleich zu 38%)

Es befand sich keine Person dabei, die ins Ausland pendelte, was dem statistischen Wert von ca. 0,3% entspricht.

³³ Die Methodenberatungsseite der Universität Zürich (Schwarz und Bruderer Enzler 2016 s.p.) war ebenfalls hilfreich.

4.5.2. Fokusgruppe

„Ziel ist es nicht, Übereinstimmungen zwischen den Teilnehmern der Diskussion zu erzielen, sondern möglichst viele unterschiedliche Facetten eines Themas zur Sprache zu bringen.“
(Schulz, Mack, und Renn 2012, 9)

Aufbauend auf den Ergebnissen der Fragebogenerhebung führte ich eine Fokusgruppe mit vier Teilnehmenden der Befragung durch. Die Fokusgruppe diente dazu, nachzufragen, warum manche Maßnahmen genutzt wurden und andere nicht, bzw. in welche Elemente der Alltagspraktiken die Maßnahmen wirkten. Außerdem half die Gruppendiskussion die Ergebnisse und erste Interpretationen aus der Befragung zu vertiefen und besser zu verstehen. Gleichzeitig war sie auch eine Möglichkeit, den Teilnehmenden die Ergebnisse der Befragung rück zu melden (vgl. Bloor u. a. 2001, 11 ff.). Ich wählte die Methode der Fokusgruppe, weil sie ein soziales Setting bietet, in dem geteilte Bedeutung und soziale Normen verstanden werden können (vgl. Fitt 2015, 93; Bloor u. a. 2001, 17). Zwei Beispiele von Fokusgruppen in der praxistheoretischen Forschung motivierten mich zur Entscheidung, diese Methode zu wählen: Fitt (2015) untersucht in ihrer Dissertation den Sinn (soziale Bedeutung) von Mobilität und argumentiert, dass der Sinn nicht beobachtbar ist und in einer Gruppendiskussion das Entstehen von sozialen Normen deutlich wird (siehe Kapitel 7.3, „Reflexion der gewählten Methoden“). Ryghaug und Toftaker (2014b) führten Fokusgruppen und Einzelinterviews durch, um die drei Elemente von E-Autofahren in Norwegen zu untersuchen. Sie erklären nicht, warum Fokusgruppen für ihre Untersuchung vorteilhaft waren, erwähnen aber auch keine Nachteile der Verwendung dieser Methodik.

Definition Fokusgruppe

Eine Fokusgruppe ist eine moderierte Gruppendiskussion zu einem bestimmten Thema mit Teilnehmenden, die nach gewissen Kriterien ausgewählt wurden. Sie findet unter Verwendung von Diskussionsreizen (z.B.: Bildmaterial) statt (Scheer u. a. 2012). Meist werden homogene Gruppen von sechs bis zehn Fremden gebildet, deren Diskussion durch die hohe Beteiligung einer moderierenden Person ein (mehr oder weniger) strukturiertes Interview darstellt (Morgan 1997, 16:34). Morgan (1997, 16:6) definiert Fokusgruppen als Methode, Daten durch eine Gruppeninteraktion zu sammeln. Das Erkenntnisinteresse liegt nicht auf der Einzelmeinung, sondern auf der situationsbedingten Meinung der Gruppe, wenn folgende Annahme gilt: „Soziale Wirklichkeit wird situationspezifisch von den sozialen Akteuren generiert. Es wird angenommen, dass sich gesellschaftliche Wirklichkeit nicht in Einzelinterviews erfassen lässt, sondern nur in öffentlichen, sozialen Gruppensituationen.“ (Lamnek und Krell 2016, 405). Der Fokus wird durch das Interesse der forschenden Person gesetzt, der Inhalt selbst wird in der Gruppendiskussion generiert.

Anwendung Fokusgruppe

Fokusgruppen können als alleinstehende Methode angewandt werden, ergänzend mit anderen Methoden oder in gleichwertiger Kombination. Häufig werden Fokusgruppen ergänzend zu anderen Methoden verwendet (Bloor u. a. 2001, 18). Nachdem Fokusgruppen ab den 1960er Jahren in den USA in der Marktforschung vermehrt genutzt wurden (Bloor u. a. 2001, 16 f.), erfuhren sie erst ab den 1980er Jahren eine differenzierte Verwendung als sozialwissenschaftliche Forschungsmethode (Morgan 1997). Die Vielfalt der Anwendungsmöglichkeiten in der Sozialwissenschaft unterscheidet sich von der ursprünglichen Verwendung im Marketing als Grundlage zur späteren Fragebogenerstellung. Eine Möglichkeit ist die Fokusgruppe als nachfolgenden Schritt zu einer ersten Erhebungsmethode zu setzen, um etwa Umfrageergebnisse besser zu verstehen (Morgan 1997, 16:3). Fokusgruppen eignen sich zur Korrektur von Fragebogenergebnissen, da Fragebögen nur bedingt für das Erfassen von Einstellungen in ihrem gesamten Spektrum geeignet sind (vgl. Lamnek und Krell 2016, 389). Denn die soziale Wirklichkeit lässt sich schwer auf im Vorhinein definierte Kategorien reduzieren (Hilpert, Benighaus, und Scheel

2012, 175). Eine Stärke dieser Anwendung ist, dass dadurch die Analyse und Interpretation nicht nur vom Schreibtisch der forschenden Person aus erfolgen muss, sondern im Dialog mit den Teilnehmenden entstehen kann. Im Vergleich zu Einzelinterviews eignen sich Fokusgruppen besser für Themen, die gewohnheitsgetrieben oder unbewusst sind (Morgan 1997, 16:11), also auch für Alltagspraktiken. Denn je nach Thema erfordert es ein großes methodisches Geschick der fragenden Person, in einem Einzelinterview wirklich in die Tiefe zu gehen³⁴. Da Gruppensituationen alltagsnäher sind, eignen sie sich eher, um authentische Standpunkte zu generieren als Einzelinterviews³⁵ (Lamnek und Krell 2016, 397). So eignen sich Fokusgruppen besonders dann, wenn es um Handlungsmotivationen geht, die aus einem Zusammenspiel von sozialen Interaktionen entstehen (vgl. Scheer u. a. 2012). Im Vergleich zu einer teilnehmenden Beobachtung bietet die Fokusgruppe den Vorteil, dass sie durch die vorgegebenen Diskussionsthemen kontrollierter ist. Jedoch ist sie offener und weniger kontrolliert als ein Einzelinterview, da die Gruppeninteraktion und -dynamik durch die Teilnehmenden beeinflusst wird (Morgan 1997, 16:16). Im Gegensatz zur teilnehmenden Beobachtung kann die Datensammlung auf Themen beschränkt werden, welche die forschende Person wirklich interessieren. Außerdem können auch Inhalte besprochen werden, die in einer Beobachtung nicht sichtbar werden würden (z.B.: Entscheidungsfindung, Entstehen von Einstellungen) oder zu privat oder zu stark von Routinen geprägt, als dass eine Beobachtung sinnvoll wäre (Morgan 1997, 16:10 f.). Potentielle Schwäche von Fokusgruppen ist deren Beeinflussbarkeit durch den Fokus auf die Interessen der forschenden Person. Jedoch stellen sich solche Probleme genauso bei einem Einzelinterview und es ist nicht bewiesen, dass die ModeratorInnen von Fokusgruppen die Ergebnisse stärker beeinflussen, als bei individuellen Interviews oder bei teilnehmender Beobachtung (Morgan 1997, 16:14). Fokusgruppen machen die Aushandlung des Sinns von sozialen Praktiken sichtbar, weil sie wie Morgan (1997, 16:15) herausstreicht die Vergleichsprozesse zwischen den Teilnehmenden beobachtbar macht und wie diese ihre Erfahrungen und Meinungen vergleichen. Allerdings erwächst dadurch auch eine Schwäche, denn dadurch, dass die Themen in der Gruppe behandelt werden, kann es sein, dass gewisse Dinge nicht oder auf eine andere Art und Weise gesagt werden, als ohne Gruppendynamik. Einerseits kann es zu einem Trend zur Konformität kommen, andererseits zu einem Trend zur Polarisierung, also zur extremeren Positionierung als in Einzelgesprächen (ebenda). Um Verhalten zu erforschen, sind Fokusgruppen weniger gut geeignet, da in der Gruppe abweichende Verhaltensformen eher verschwiegen werden, als in Einzelbefragungen (vgl. Bloor u. a. 2001, 17). Das Erfragen von Verhalten hatte ich mit den Fragebögen bereits abgedeckt.

Auswahl der Teilnehmenden

Morgan (1997, 16:35) rät bei der Auswahl der Teilnehmenden die Verzerrung durch die Auswahl möglichst klein zu halten, anstatt auf Repräsentativität zu zielen. Komplette zufällige Auswahl empfiehlt er nicht, weil bei einer kleinen Stichprobengröße selbst durch zufällige Auswahl nicht das komplette Spektrum abgebildet wird. Aus diesem Grund entschied ich mich dazu, bereits Befragte einzuladen, denn so konnte ich – ähnlich wie Gram-Hanssen (2009) – Personen mit möglichst unterschiedlichen Antwortmustern und

³⁴ Morgan (ebenda) führt das Beispiel einer Fokusgruppe zur Verwendung von Stückseife an, bei der sich die Teilnehmenden über eine Stunde über das Thema unterhielten. Ein Einzelinterview zu diesem Thema hätte wohl nur mit ungleich höherem Frage-Geschick in derselben Tiefe und Länge stattfinden können.

³⁵ „Dieser Einschätzung liegt die Annahme zugrunde, dass Sinn- und Bedeutungszuschreibungen, Lebensorientierungen usw. primär sozial konstituierten, gemeinsamen Erfahrungsräumen entstammen und sich im Miteinander von Menschen mit gleichen oder ähnlichen Erfahrungen zeigen. Im Unterschied zu Zugriffsweisen, die vorerst Individuelles isoliert erfassen und die Beziehung zum kollektiven Charakter der untersuchten sozialen Phänomene erst nachträglich herstellen, ermöglichen Gruppendiskussionen einen weniger mittelbaren, wenn auch nicht direkten, so doch empirisch überprüfbareren Zugang zu kollektiven Orientierungen, die auch jenseits der Gruppendiskussionen bzw. von daher wirken“ (Loos & Schäffer, 2001; Bohnsack & Schäffer, 2001 zit nach Lamnek 401 f)

soziodemographischen Hintergründen auswählen. Mein Kriterium für das Theoretical Sampling (Kelle und Kluge 1999, 6:43 ff.) war, Teilnehmende mit unterschiedlichen Einstellungen zur Klimabündnisgemeinde und TrägerInnen von verschiedenen Mobilitätspraktiken zu finden. In der Realität wurde meine Auswahl dadurch beschränkt, dass sich nur 16 (27%) der befragten Personen dazu bereit erklärt hatten, ein zweites, längeres Gespräch zu führen. Von den 16 Personen sagten sechs nach telefonischer Kontaktaufnahme einer Teilnahme an der Fokusgruppe zu. Danach folgte eine schriftliche Einladung per Email. Mit einem weiteren Anruf stellte ich sicher, dass das Email angekommen war und erinnerte die Teilnehmenden an den Termin. Zwei der sechs angemeldeten Teilnehmenden erschienen trotz Zusage nicht. Die Fokusgruppe wurde also mit vier Personen durchgeführt. Als Daumenregel besitzen Fokusgruppen sechs bis zehn Teilnehmende (Morgan 1997, 16:34). Fitt (2015) führte für ihre Dissertation Fokusgruppen mit zwei bis zehn Teilnehmenden durch. Außerdem stellen kleinere Gruppen eine „normalere“ Gesprächssituation dar als größere Gruppen (Bloor u. a. 2001, 35). Kleinere Gruppen haben den Vorteil, dass einzelne Personen länger zu Wort kommen und so die Reaktionen der einzelnen Teilnehmenden detaillierter erfasst werden können (vgl. Morgan 1997, 16:42). Die Wahl einer kleinen Gruppe fiel einerseits aufgrund der tieferen Einblicke in die Praktiken einzelner TrägerInnen und andererseits aus praktischen Gründen: die Fokusgruppe musste bereits von Dezember auf Jänner verschoben werden, um genügend Zusagen zu bekommen. Ein zweites Verschieben des Termins aufgrund von geringen Zusagen hätte womöglich zu weiteren Absagen geführt.

Meine Gruppe ist nicht alltagsnahe, da die Gruppe ohne Fokusgruppe nicht als Gruppe existierte (vgl. Lamnek und Krell 2016, 400). Es handelt sich insofern um eine künstliche Gruppe, weil diese Personen wohl nie in dieser Konstellation zusammen gekommen wären, um dieses Thema zu besprechen. Allerdings sind alle Eingeladenen Teil einer größeren Gruppe, der BewohnerInnen von Laxenburg, zwischen denen die Maßnahmen wirken und umgesetzt werden. Somit ist eine von zwei Grundlagen erfüllt, die eine Übertragbarkeit der Gruppensituation auf Realsituationen zulässt (vgl. Lamnek und Krell 2016, 401) nämlich, dass die Teilnehmenden von dem Thema der Diskussion betroffen sind. Die zweite Prämisse, dass es sich um eine Realgruppe handelt, wird nicht erfüllt (allerdings genügt laut Bohnsack 1997b zit nach Lamnek und Krell 2016, 403) auch eine Gesprächsgruppe mit Teilnehmenden, die ähnliche Erfahrungen teilen oder der eine sozialräumliche Gemeinsamkeit haben). In der Regel werden meist mehrere Fokusgruppen zum selben Thema durchgeführt und die einzelnen Gruppen miteinander verglichen. Morgan (1997, 16:44) empfiehlt unbedingt mehr als eine Gruppendiskussion durchzuführen, um auszuschließen, dass die Ergebnisse durch die Gruppendynamik und spezifische Zusammenstellung einer Gruppe verzerrt sind. Bloor et al. (2001) thematisieren dies jedoch nicht. Aufgrund der beschränkten Zahl an möglichen TeilnehmerInnen und des limitierten Zeitrahmens einer Masterarbeit, entschied ich mich, nur eine Fokusgruppe durchzuführen, vor allem da mein Design ohnehin nicht auf eine Verallgemeinerung der Ergebnisse abzielt.

Die Diskussionsteilnehmenden werden in der fortlaufenden Arbeit mit der Abkürzung DT bezeichnet. Verweise auf den Inhalt der Fokusgruppe werden mit den jeweiligen DTs und Zeilennummern des Transkripts angegeben, z.B.: (DT1, DT3, 1328-1334).

Soziodemographische Charakterisierung der Teilnehmenden

Die Fokusgruppe fand am 11.01. ab 17:00 Uhr in einem ruhigen Eck im Restaurant Laxenburgerhof statt. Die Diskussion dauerte wie geplant zwei Stunden und wurde von den Teilnehmenden bei der abschließenden Feedback-Runde als sehr positiv charakterisiert (DT1-4, 1328-1354). Es nahmen zwei Frauen und zwei Männer an der Fokusgruppe teil. Die jüngste Person war 36, die älteste 75 Jahre alt (Durchschnittsalter: 55 Jahre). Keine der Teilnehmenden ist in Laxenburg geboren. Eine Person lebt seit über 30 Jahren in Laxenburg, eine weitere seit über 10 Jahren, die anderen beiden seit weniger als 10 Jahren. Die

Bandbreite der höchsten abgeschlossenen Schulbildung reichte von Fachschule bis Studium, die Tätigkeiten von Pensionistin über Selbstständige zu Angestellten. Die Einstellungen zu Klimaschutz und Klimabündnis waren unterschiedlich: Auf die Frage im Fragebogen, wie wichtig ihnen Klimaschutz in der Alltagsmobilität sei, sagten DT1 und DT4 „sehr wichtig“, DT2 „eher wichtig“ und DT3 „gar nicht wichtig“. DT2 und DT4 verbanden positive Dinge mit der Klimabündnisgemeinde Laxenburg, DT1 verband nichts und DT3 hatte sich sehr kritisch dazu geäußert. DT3 nahm an keinen Veranstaltungen des Klimabündnis teil, DT1 las hin und wieder Informationen, DT4 besuchte Infoveranstaltungen und DT2 spielte mit dem Gedanken beizutreten. Tabelle 4 gibt einen zusammenfassenden Überblick, über die Teilnehmenden der Fokusgruppe.

Tab. 4: Überblick über die Teilnehmenden der Fokusgruppe (eigene Darstellung)

DT	IP	Jahr-gang	Ge-schlecht	Tätigkeit	Höchste abgeschl. Ausbildung	Arbeitsort	Wichtigkeit Klimaschutz	Sprech-beiträge (%) ³⁶
1	4	1942	w	Pensionistin	Fachschule	-	sehr	26
2	43	1981	m	Angestellter	Matura	Wien	gar nicht	11
3	19	1959	m	Angestellter	Matura	Laxenburg	eher	25
4	38	1965	w	Selbstständig	Uni/FH	Laxenburg	sehr	25

Auswahl Maßnahmen

Aus jenen Maßnahmen, zu denen ich Daten aus der Fragebogenerhebung hatte, wählte ich für die Fokusgruppe so aus, dass möglichst alle Interventionstypen abgedeckt waren und teilweise ein Vergleich zwischen unterschiedlich bekannten und genutzten Maßnahmen des selben Typs möglich wurde:

- ADEG + Radwege (Materielles + Interlocking)
- Radfahren allgemein (Materielles + Growing)
- Förderungen (Sinn + Growing)

Kompetenzen als Element wurden nur beim kostenlosen Fahrradcheck angesprochen, der sich jedoch an eine spezielle Zielgruppe (Personen mit Kindern) richtet und Re-Crafting als Strategie nicht angewandt, insofern kommen diese beiden Typen in der Auswahl nicht vor. Maßnahmen für Schulkinder fielen weg, da ich die Kinder, die ich auf der Straße ansprach, nicht nach ihren Kontaktdaten fragen wollte.

Leitfaden

Bei der Moderation richtete ich mich nach dem Prinzip einer nicht rein direktiven Gesprächsführung (Lamnek und Krell 2016, 416). Ich strukturierte Fragen und Reize für die Diskussion in einem Leitfaden (siehe Anhang 10.4) und ließ die Teilnehmenden die jeweils darauffolgenden Diskussionen selbst entwickeln (vgl. Lamnek und Krell 2016, 390). Die Fokusgruppe fand in einem ruhigen Eck in einem Gasthaus in Laxenburg statt. Dies ermöglichte eine kurze Anreise für die Teilnehmenden und eine entspannte, alltagsnahe Gesprächssituation. Zu Beginn formulierte ich in Anlehnung an das Manual für Fokusgruppen Moderatoren des Projekts TransWind (2015) Diskussionsregeln. Als ersten Grundreiz für die Diskussion präsentierte ich einen Überblick der Ergebnisse aus der Fragebogenerhebung, dies war zugleich eine Rückmeldung der Ergebnisse der Befragung. Ich teilte einen A4 Ausdruck mit grafischen Darstellung aus, da Bilder eine andere Spannweite von Diskussionen möglich machen, als eine Diskussion ohne visuelle Anreize (vgl. Fitt 2015, 98). Die Teilnehmenden nutzten die ausgeteilten Zettel auch im späteren Diskussionsverlauf, um andere Maßnahmen

³⁶ Auf ganze Zahlen gerundet, die restlichen Sprechbeiträge fallen mit 12% auf die Moderation.

anzusprechen, als jene, die ich ausgewählt hatte. Der Aufbau der Fragen zu den einzelnen Maßnahmenblöcken folgte immer einem ähnlichen Prinzip:

- Input mit Ergebnis aus Befragung
- Abfrage des Zutreffens auf die Teilnehmenden (Detailfragen zu einzelnen Elementen, Was müsste anderes sein? Was würde es brauchen, damit die Maßnahmen angenommen werden?)
- Verallgemeinerung durch die Frage: „Wie sehen das andere Leute in der Gemeinde?“

Ich achtete darauf, die Fragen so zu formulieren, dass sie nicht auf eine repräsentative Antwort abzielten, sondern auf fördernde und hemmende Faktoren zur Wirkung der Maßnahmen in die Praktiken. Meine persönlichen Interpretationen und Annahmen hielt ich auf dem Frageplan ebenfalls fest, sodass ich sie im Fall von wenig Diskussionsbereitschaft als Input für provokante Statements verwenden konnte. Die Erhebung von soziodemographischen Daten der Teilnehmenden in Fragebogenform, die in der Literatur empfohlen wird, erübrigte sich, da diese bereits in der vorherigen Fragebogenerhebung erfolgt war.

Auswertung Fokusgruppe

In Anlehnung an Cass und Faulconbridge (2016, 5) ging ich sowohl induktiv als auch deduktiv an das Material heran, transkribierte und analysierte das Material mit Hilfe einer Software und arbeitete einerseits mit Codes, die ich aus der Literatur der Praxistheorie entwickelt hatte und andererseits mit Codes, die ich im Prozess des Kodierens entwickelte³⁷. Genauso war es auch nicht mein Ziel, verallgemeinernde Aussagen zu produzieren, sondern erste Schlussfolgerungen, die Grundlage für weitere Forschung und Politikmöglichkeiten bieten können.

Aufzeichnung und Transkription

Die Diskussion zeichnete ich mit zwei im Raum verteilten Audioaufnahmegeräten auf. Ich bat einen Studienkollegen als Beobachter zusätzlich Notizen zu inhaltlichen Bezügen und nonverbalen emotionalen Regungen zu machen, die in einer Audioaufnahme nicht sichtbar sein würden (in Anlehnung an: Jenker 2007). Der Beobachter notierte zusätzlich eigene Beobachtungen zu Diskussionspunkten. Direkt nach der Fokusgruppe legte ich ein Memo und Protokoll an (vgl. Morgan 1997, 16:57 f) und führte ein Reflexionsgespräch mit dem Beobachter. Die Audiodatei wurde mit Hilfe des Programmes F5 in den Tagen nach der Fokusgruppensitzung transkribiert. Dabei wurde, wie Bloor und andere (2001, 59 f) fordern, darauf geachtet, alle Aussagen (nicht nur jene der dominanten Stimme) sowie unterbrochene Satzteile und andere verbale Äußerungen (etwa mhm) zu transkribieren. Als Hilfe für die Zuordnung der Stimmen in der Transkription diente die Vorstellungsrunde. In Anlehnung an Bloor und andere (2001, 62) wurden die folgenden Transkriptionscodes verwendet:

() in der Transkription hinzugefügte Information z.B.: (lacht, zeigt auf Bild,...)

_ Betonung der sprechenden Person

... Pause

(unverständlich) unverständliche Sprache

[Punkt an dem Aussage einer Person von Aussage einer zweiten Person überlappt wird

Der Code * wurde im Laufe der Transkription hinzugefügt, um die häufige Zustimmung von IP1 zu anderen Aussagen (z.B.: „mhm“ oder „ja genau“) anzuzeigen. Zugleich mit der Transkription machte ich ad-hoc Notizen zu Bezügen zur Literatur oder Interpretationen.

³⁷ Allerdings nicht wie Cass und Faulconbridge mit Grounded Theory sondern mit strukturierender Inhaltsanalyse

Strukturierende qualitative Inhaltsanalyse

Halkier (2010) betrachtet Fokusgruppen selbst aus einer praxistheoretischen Perspektive und analysiert diese als Konstruktion von sozialen Normen und Bedeutung. Ihr geht es darum, nicht nur die Inhalte der Diskussion, sondern auch die sozialen Interaktionen ins Licht der Analyse zu rücken. So könnte die strikte Trennung zwischen den Aussagen als Daten und den Beobachtungsdaten überwunden werden. Hierfür findet sie einen praxistheoretischen Zugang passend. In meiner eigenen Auswertung beschränke ich mich auf die Inhaltsanalyse, da ich dies für meine Fragestellung als ausreichend empfinde. Mein Interesse ist ja, inwiefern die Maßnahmen der Gemeinde adäquat sind, um eine Veränderung in den Alltagspraktiken der BewohnerInnen zu bewirken. Es geht mir also nicht darum, die Gruppendynamik innerhalb der Fokusgruppe zu verstehen, denn die Dynamik zwischen Maßnahmen und Praktiken steht bei mir im Zentrum. Für eine Arbeit, die nur die Entwicklung von sozialen Normen zur Mobilität untersucht, wäre der Zugang von Halkier sicher wegweisend.

Ich verwendete die strukturierende qualitative Inhaltsanalyse (Mayring 2002, 118 ff), da sich diese besonders für eine theoriegeleitete Analyse - auch bei viel Textmaterial - eignet (Mayring 2002, 121). Laut (Bohnsack, Marotzki, und Meuser 2006, 90) handelt es sich bei dem Verfahren von Mayring derzeit um das Bekannteste (Anm. wohl im deutschsprachigen Raum). Dieses Verfahren geht von einem erstellten Kategoriensystem aus und legt in einem ersten Schritt die Definition der Codes³⁸ fest und welche Textbestandteile unter eine Kategorie fallen. In einem zweiten Schritt wählt es Ankerbeispiele, also repräsentative Textstellen für die jeweilige Kategorie und im dritten Schritt wird ein Kodierleitfaden erstellt, welcher eindeutige Zuordnungen zu den einzelnen Kategorien sicher stellt (Mayring 2002, 118)³⁹. Zentral ist, dass die Kategorien so genau abgegrenzt sind, dass eine Zuteilung des Textmaterials zweifelsfrei möglich ist (Mayring 2002, 118). Da die Beschreibung des Kodierens bei Mayring nicht sehr detailliert ist, hielt ich mich beim Kodieren an die Vorgehensweise, die Hilpert Benighaus, und Scheel (2012, 174 ff) für das Thematische Kodieren verwenden. Dort diente der Leitfaden als Grundgerüst für die Auswertung. Das Codesystem wurde basierend auf Literatur und aus dem Forschungsinteresse, sowie aus Auseinandersetzung mit erhobenem Material entwickelt (vgl. Hopf und Schmidt 1993, 57). Die ersten deduktiven Kategorien waren:

- Elemente (Materiell, Sinn, Kompetenz)
- Gründe für Gelingen der Interventionen
- Gründe für Misserfolg der Interventionen
- Zeit
- Raum

Die Übersicht über alle Kategorien, inklusive Ankerbeispielen, die nach Bearbeitung des Materials verwendet wurden, gibt der Kodierleitfaden im Anhang.

Das Material wurde im Programm MAXQDA kodiert⁴⁰. Jeder Gesprächsbeitrag wurde durch den MAXQDA Import mit automatischer Codierung (N.N. 1995) mit dem jeweiligen Teilnehmenden codiert. Nach Kodierung von etwa 50% der Daten wurde das Codesystem verfeinert und durch Codes ergänzt, die sich beim Auswerten des Materials ergaben (vgl. Kelle und Kluge 1999, 6:64 f; Mayring 2002, 115 ff): Ich prüfte, ob die Vergabe der Codes logisch war (es zu keine Überschneidungen kam) und der Grad der Verallgemeinerung für die

³⁸ Zur Entstehung und Bedeutung von Kodieren in der qualitativen Sozialforschung siehe Kelle und Kluge (1999, 6:54 ff) eine Definition von Kodierung siehe Bortz und Döring (2006, 330).

³⁹ Vgl. auch (Halbmayer 2010, s.p.)

⁴⁰ Hierbei half mir die genaue Beschreibung der MAXQDA Codier Funktionen bei Hilpert et al. (2012, 188)

Fragestellung angemessen war und kodierte das gesamte Material danach erneut⁴¹. Für die speziellen Herausforderungen beim Kodieren von Fokusgruppen-Transkripten fand ich die Hinweise von Bloor et al. (2001, 63 ff) hilfreich. Dementsprechend achtete ich darauf, dass durch das Kodieren die Aussagen nicht getrennt von ihrem Kontext betrachtet wurden. Denn speziell bei Fokusgruppen mit mehreren Teilnehmenden, die sich gegenseitig unterbrechen, ist die Gefahr groß, nur vereinzelte Textpassagen zu analysieren. Ich unterzog das Material keiner quantitativen Analyse. Das Zählen der Häufigkeit einzelner Codes ohne statistische Tests wird – nicht ohne Debatte – immer wieder angewandt, ist jedoch nicht zwingend erforderlich (Morgan 1997, 16:61 f). Vor allem der Gedanke von Morgan (1997, 16:62) bestärkte mich, dass ein Thema das länger diskutiert wird, nicht automatisch ein wichtigeres bzw. interessanteres Thema für die Teilnehmenden sein muss, als eines, das kürzer diskutiert wird. Zur Ergebnisaufbereitung strukturierte ich das Material nach den einzelnen Codes. Exemplarische Aussagen – zu einem bestimmten Kode – wählte ich aus, um die Verknüpfungen einer Kategorie zu beschreiben (vgl. Hilpert, Benighaus, und Scheel 2012, 184).

5. FALLBEISPIEL LAXENBURG

In dem bereits erwähnten Forschungsprojekt COSIMA werden drei Klimagemeinden und drei Ökodörfer untersucht. Jeweils zwei der betrachteten Initiativen befinden sich in Österreich und eine in Deutschland. Die Auswahl der untersuchten Initiativen lag bei dem COSIMA-Projektteam und nicht bei mir als Autorin dieser Arbeit. Laxenburg wurde als vergleichsweise aktive Klimabündnisgemeinde ausgewählt: Auf Nachfrage des COSIMA-Projektteams welche Klimagemeinden überdurchschnittlich engagiert und kooperativ sind und besonders im Einbezug von BürgerInnen tatkräftig, wurde vom Klimabündnis Niederösterreich die Gemeinde Laxenburg an erster Stelle genannt (COSIMA 2015a, 2). Die Klimabündnisgemeinde Laxenburg wird als Einzelbeispiel untersucht, ohne Anspruch auf Repräsentativität der Ergebnisse für andere Gemeinden. Dennoch stellt die folgende Charakterisierung der Gemeinde dar wie das Fallbeispiel Laxenburg im österreichweiten Vergleich zu beurteilen ist.

5.1. Charakterisierung der Gemeinde

Die Marktgemeinde Laxenburg gehört zum politischen Bezirk Mödling im Wiener Becken. Sie wurde erstmals im 13. Jahrhundert erwähnt und erlangte durch seine Nähe zu Wien Bedeutung als Jagd- und Sommerresidenz der Habsburger. Die Stadt-Umland-Gemeinde im Süden von Wien – die beiden Zentren liegen ca. 20km Luftlinie entfernt (Georg s.a., s.p.) – ist mit dem gesamten Bezirk Mödling Teil des Stadt-Umland-Management Wien/Niederösterreich. In dieser Initiative bearbeiten die Stadt Wien, umliegende Gemeinden und das Land Niederösterreich den Stadtumraum betreffende Fragen gemeinsam (Stadt Wien und Land Niederösterreich s.a., s.p.). Laxenburg liegt in der Kernzone der Großstadtregion Wien⁴². 64% der österreichischen Gesamtbevölkerung leben ebenfalls in Stadtregionen,

⁴¹ Ursprünglich war geplant, das Codesystem und die Kodierungen mit Elisabeth Knasmillner zu vergleichen, um die Inter-Coder-Reliabilität zu erhöhen, unsichere Codings zu diskutieren und finale Codes festzulegen. Allerdings führte Knasmillner schließlich eine andere Art der Auswertung durch und so wurde das Material nur von mir bearbeitet.

⁴² betrachtet nach den Stadtregionen auf Basis der Volkszählung 2001; eine Großstadtregion besitzt über 100.000 EinwohnerInnen in der Kernzone (vgl. Statistik Austria 2013, 1).

wobei mehr als drei Viertel in den Kernzonen wohnt (Stand 2001; Statistik Austria 2016e, s.p.).

Bevölkerung

Laxenburg zählt 2.858 EinwohnerInnen (Stand 2014; Statistik Austria 2015b, 1). Gut 40% der österreichischen Bevölkerung lebt in einer Gemeinde dieser Größenordnung, bis 5000 EinwohnerInnen (Statistik Austria 2015c, 44). In der selben Gemeindegrößenklasse (2.501 – 3.000 EinwohnerInnen) leben in insgesamt 159 Gemeinden 5,1% der Bevölkerung (Stand 2015; Statistik Austria 2015c, 44).

Wirtschaft

Die Marktgemeinde liegt in einem vergleichsweise wohlhabenden Teil Österreichs, der NUTS (Nomenclature des unités territoriales statistiques) 3 Region Wiener Umland – Südteil. Wie in Abbildung 5 ersichtlich, gehört die Region (mit rotem Pfeil gekennzeichnet) mit einem Bruttoregionalprodukt von 43.200 € pro EinwohnerIn im Jahr 2012 zu den Regionen mit den höchsten Werten. Die Region mit dem niedrigsten Bruttoregionalprodukt kam im Vergleich dazu auf 19.000 € pro Kopf und Jahr (Stand 2014; Statistik Austria 2015c, 508). Im Wiener Umland Südteil gehören die Gemeindeausgaben je EinwohnerIn zu den höchsten (Stand 2014; Statistik Austria 2015c, 514) ebenso die durchschnittlichen Bruttobezüge der ArbeitnehmerInnen (Stand 2013; Statistik Austria 2015c, 517). Auch beim durchschnittlichen steuerbaren Umsatz pro Unternehmen liegt die Region Wiener Umland in der Klasse mit den höchsten Umsätzen (Stand 2012; Statistik Austria 2015c, 516). Die Grundstückspreise lagen 2015/16 zwischen 359 und 463 € pro m² – nur 25 andere Gemeinden in Niederösterreich überschritten in diesen Zeitraum ebenfalls die 400 €-Grenze (N.N. 2017).

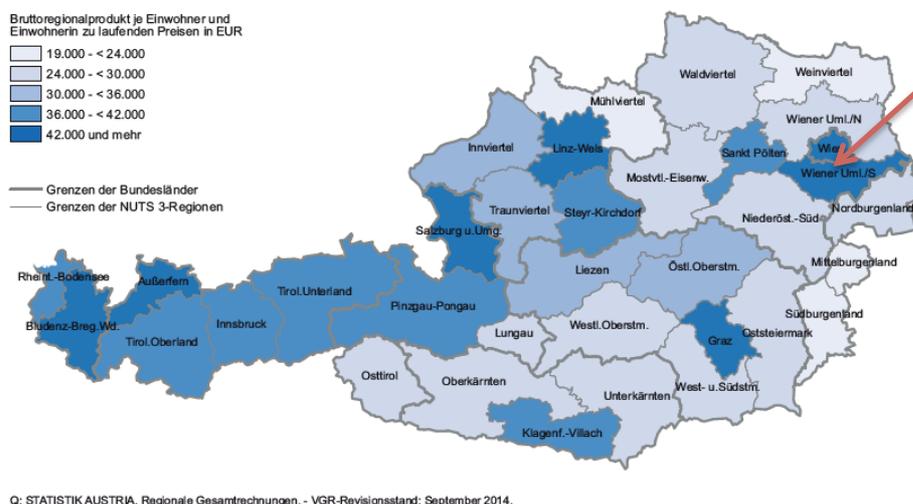


Abb. 5: Bruttoregionalprodukt je EinwohnerIn nach NUTS 3 Regionen (Quelle: Statistik Austria 2015c, 508)

Von den erwerbstätigen BewohnerInnen arbeitete der größte Teil (19,3%) im Handel gefolgt von freiberuflichen und technischen Dienstleistungen, der Öffentlichen Verwaltung, Gesundheits- und Sozialwesen, Herstellung von Waren, Verkehr und Information und Kommunikation. Alle anderen Branchen hatten jeweils weniger als 5% (Statistik Austria 2016a).

Politik

Die Laxenburger Volkspartei (LVP) erreichte bei der Gemeinderatswahl 2017 70,41% und hat somit eine absolute Mehrheit (Amt der NÖ Landesregierung 2015 s.p.). Die SPÖ

Laxenburg erreichte 12,65%, die Grünen 11,42% und die FPÖ 5,22 % (ebenda). Robert Dienst (LVP) stellt seit 1999, noch vor dem Beitritt Laxenburgs zur Klimabündnisgemeinde den Bürgermeister (Berl s.a. s.p.). Er war maßgeblich im Voranbringen der Agenda Klimabündnisgemeinde und dem Beitritt zum Bürgermeisterkonvent.

Das Gemeindegebiet umfasst 10,59 km² Fläche (Marktgemeinde Laxenburg s. a.a s.p.). Das Industriezentrum Niederösterreich Süd mit 11.000 Beschäftigten und 280 Hektar Fläche (N.N. s.a.) liegt zu 21% auf Laxenburger Ortsgebiet. Betriebe wie LKW-Walter, Contianex und Essilor zahlen die Kommunalsteuer in Laxenburg (Dienst 2009a, 12). Die multinationale Forschungsinstitution International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) hat seit den 1970er Jahren ihren Sitz in Laxenburg. Permanent sind dort 270 internationale Personen beschäftigt (IIASA 2016).

Laxenburg besitzt im österreichweiten Vergleich wenig Landwirtschaft. Die Viehzucht hat den Schwerpunkt auf Schweinezucht, es gibt aber auch Rinderzucht (Lunzer 2009, 7). Der Schlosspark Laxenburg macht mit seinen Wald-, Wiesen- und Wasserflächen, die auch Natura-2000-Gebiet sind, mehr als ein Viertel der Gemeindefläche aus (Dienst 2009a, 13). Schloss und Schlosspark sind die wichtigsten touristischen Faktoren für Laxenburg (Marktgemeinde Laxenburg s. a.a). Der Schlossplatz Laxenburg hat jährlich ca. 1 Mio. Besucher (Weiß 2015b, 20). Weitere Faktoren für die große Zahl an BesucherInnen sind das „Schatzhaus Österreich“, ein Museum mit ca. 25.000 BesucherInnen pro Saison und das Conference Center Laxenburg. Auch bietet die Gemeinde ein breites kulturelles Angebot mit Schlosstheater, den Laxenburger Schlosskonzerte, Open-Air-Konzerten am Schlossplatz und Sommerkino.

Demographie und Sozialstruktur

Nur 13% der Bevölkerung sind jünger als 15 Jahre, rund 65% sind zwischen 15 und 64 Jahren und 22% sind 65 Jahre und älter (Statistik Austria 2015a, 1). Diese demographische Struktur lässt erkennen, dass die Bevölkerung zur Überalterung tendiert. Laxenburg ist eine Zuzugsgemeinde. Zwischen 1979 und 2004 verdoppelte sich die Zahl der BewohnerInnen (Dienst 2004c, 6). Die Gemeinde Laxenburg hat einen Einpendlerüberschuss: Im Jahr 2014 betrug die Zahl der Erwerbstätigen am Wohnort 1.342, wovon 1062 AuspendlerInnen waren. Mehr als die Hälfte davon pendelte in ein anderes Bundesland. 1.893 Personen (87%) der Erwerbstätigen am Arbeitsort waren EinpendlerInnen (Statistik Austria 2016c, 1). Das Pendlersaldo lag bei 161,9 % und war damit sogar höher als in Wien (Statistik Austria 2016d, 5). Dies zeigt, dass viele PendlerInnen in der Gemeinde leben, aber die Gemeinde sogar im Vergleich mit der Wien auch viele Arbeitsplätze für Personen ohne Wohnsitz in Laxenburg bietet.

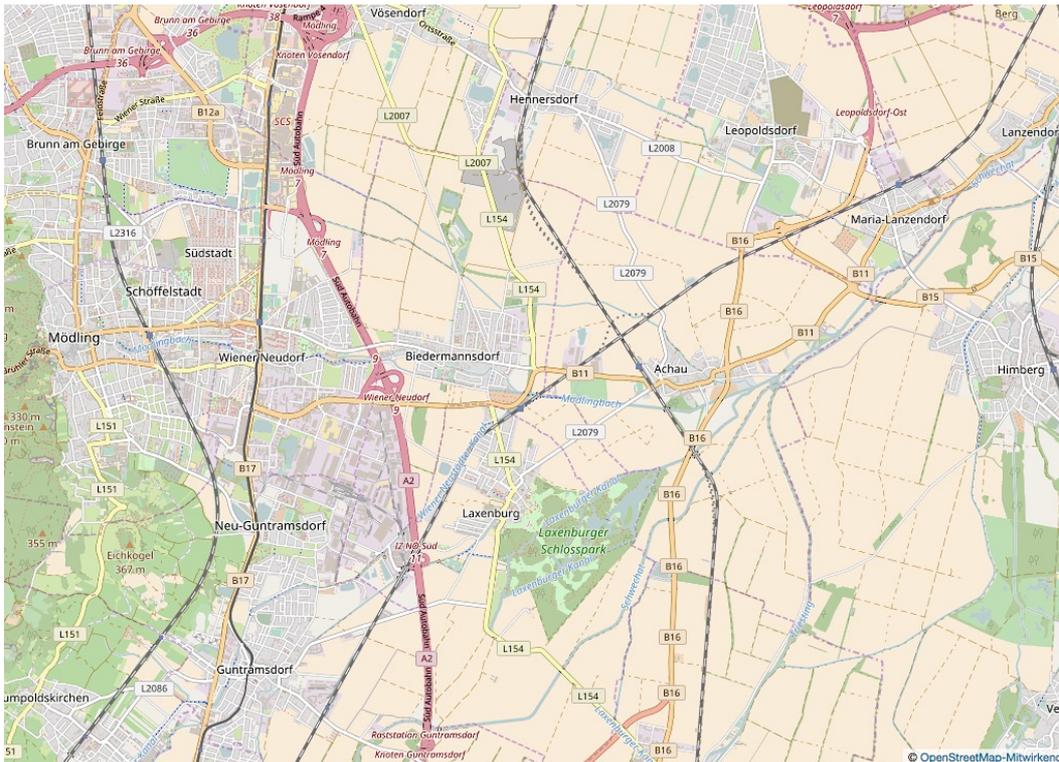


Abb. 6: Verkehrslage von Laxenburg (Quelle: OpenStreetMap contributors s.a. s.p.)

Anbindung

Laxenburg liegt zwischen dem Knoten Guntramsdorf und dem Knoten Vösendorf zwischen bzw. an mehreren Hauptverkehrsruuten: A2, A3, B11, B16, B17, LH154 (Lunzer 2009, 11).

Der Gemeindebereich des Industriezentrum Niederösterreich (IZ NÖ) Süd liegt auf der anderen Seite der Autobahn A2. Die Buslinien 200 (Wien HBF – Eisenstadt), 215 (Unterwaltersdorf – Mödling/ Mödling – Maria Lanzendorf), 217 (Simmering – Schwechat – Himmberg/Mödling) und 206 (Biedermannsdorf - Perchtoldsdorf) gewährleisten den Nahverkehr und die Anbindung nach Wien. Auch gibt es eine Eisenbahnstrecke durch das Gemeindegebiet. Der nächstgelegene Bahnhof liegt jedoch außerhalb der Gemeinde an der nördlichen Gemeindegrenze zu Biedermannsdorf. Von dort gibt es über die Aspangbahn hauptsächlich für Güterverkehr genützte Verbindung Wien Hauptbahnhof – Wr. Neustadt, welche für den Personenverkehr wenig frequentiert wird (N.N. 2016b). Von Laxenburg führen Radwege nach Wien, Vösendorf, Achau und Kottlingbrunn. Laxenburg liegt am Thermenradweg „51“ der Wien mit Kleinwolkersdorf über Wr. Neustadt verbindet und zwischen dem Radweg „56“ und dem „Eurovelo9“ der Gdanks in Polen über Wien mit Pula in Italien verbindet (European Cyclists’ Federation s.a. s.p.). Der Leiter des Arbeitskreis Klimabündnis (Weiß 2015b) erwähnte, dass ein gemeinsames Denken mit der Stadtregion Wien im Verkehrsbereich nötig wäre.

5.2. Klimabilanz und Verkehr

Der Arbeitskreisleiter des Klimabündnisses nannte den Verkehr als größtes Problem, das die CO₂-Bilanz zunichte macht (Weiß 2015b, 44). Aufgrund der geographischen Lage an der Südautobahn und der PendlerInnen-Bilanz ist vor allem das Verkehrsaufkommen schwer beeinflussbar (Mandl 2016, 1). Der Bürgermeister beschrieb die Situation 2009 wie folgt:

„Quasi vor unserer Haustüre ein Verkehrsdreieck der schlimmsten Art - die A2 mit ca. 150.000 Fahrzeugen täglich, die B11 und auch die B16 umzingeln uns. Und dann noch die

Situation, dass fast jede/r 18-Jährige bei uns heute sein eigenes Fahrzeug besitzt,“ (Dienst 2009a, 12).

Die Datenlage zu den tatsächlichen Emissionen der Gemeinde ist spärlich⁴³. Die neueste Quelle kommt auf 7,9 Tonnen CO₂ pro Kopf für 2008 (ConPlusUltra GmbH 2016, 3). Diese sollen laut EU-2020-Zielen und dem Bürgermeisterkonvent bis 2020 auf 6,3 Tonnen pro Jahr reduziert werden. Bis ins Jahr 2014/15 hatten sich um 14 % auf 6,8 Tonnen reduziert (ConPlusUltra GmbH 2016, 3)⁴⁴. In der ersten Grobbilanz für CO₂, Methan und Lachgas aufgrund von statistischen Hochrechnungen wurde Laxenburg 2009 mit dem Durchschnitt von 50 anderen von der Energieagentur der Regionen untersuchten Klimabündnisgemeinden verglichen (Lunzer 2009, 1)⁴⁵. Dieser Vergleich (siehe Abb. 7) zeigt, dass nur für den Bereich Verkehr überdurchschnittlich hohe Emissionen geschätzt wurden, während mit Ausnahme von Abfall, alle anderen Sektoren unterdurchschnittlich eingeordnet wurden⁴⁶.

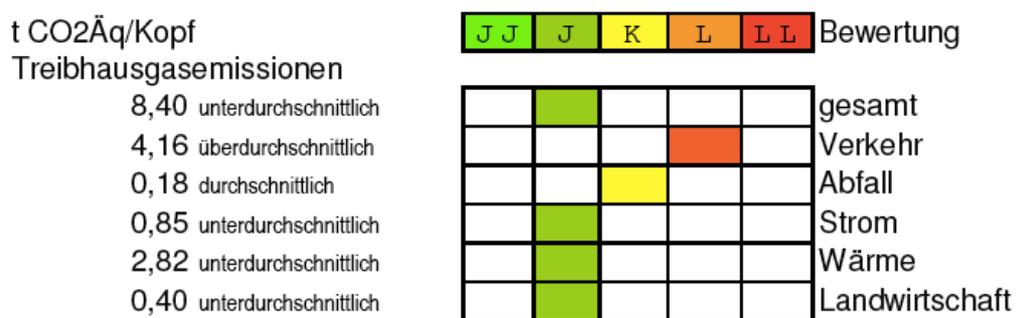


Abb. 7: Emissionen pro Kopf in Laxenburg im Vergleich mit untersuchten Klimabündnisgemeinden (Lunzer 2009, 2)

Laut dem Monitoring für den Bürgermeisterkonvent reduzierten sich von 2008 bis 2015 die Treibhausgas-Emissionen von 21,456 auf 19,585 Kilotonnen CO₂-Äquivalente (N.N. 2016a): Die Emissionen gingen in allen Sektoren leicht zurück, während die Emissionen aus dem Verkehrsbereich von 6,334 auf 6,638 Kilotonnen anstiegen. Jedoch wurde in erwähntem Bericht auch dargestellt, dass vor allem im Verkehrsbereich viele der Maßnahmen, die bis 2020 gesetzt werden sollen noch nicht implementiert sind⁴⁷. Das Einsparungspotential im Bereich der Energieeffizienz wurde bei Verkehr am höchsten angenommen (Lunzer 2009, 2). Gründe dafür waren die Bahnlinie mit geringer Nutzung, der große Anteil an Individualverkehr und der Verkehr nach Wien. Der Prozentsatz von PKWs (81,18 %) und von LKWs (7,96 %) an Fahrzeugen war überdurchschnittlich hoch (Lunzer 2009, 8). Die PKW Zahl pro Einwohner ist im Gemeindevergleich durchschnittlich. Laut Lunzer (2009, 9)

⁴³ Ich konnte vier Quellen ausfindig machen: Eine Grobbilanz von Lunzer (2009), ein Basis-Emissionsinventar von Brandner-Weiß und Lunzer (2011), die Berichte für den Bürgermeisterkonvent von 2016 und Top-Down Abschätzungen anhand statistischer Daten (ConPlusUltra GmbH 2016). Die drei Quellen kommen auf Emissionen zwischen 8,4 (Lunzer 2009, 2) und 6,2 (Brandner-Weiß und Lunzer 2011, 5) Tonnen CO₂ pro Kopf und Jahr.

⁴⁴ 2011 wurde für 2008 noch von 17.000 Tonnen CO₂-Äquivalente an Emissionen ausgegangen und einem Pro-Kopf-Ausstoß von 6,2 Tonnen. Damals wurde eine Reduktion auf 5 Tonnen pro Kopf und Jahr im Rahmen des Bürgermeisterkonvent angestrebt (Brandner-Weiß und Lunzer 2011, 5).

⁴⁵ Im Bereich Mobilität wurde der Durchzugsverkehr von nicht in der Gemeinde gemeldeten KFZs nicht berücksichtigt (Lunzer 2009, 11) Emissionen werden nach dem Prinzip berechnet: „Ort den [sic] die Verursacher zugerechnet werden können“ (Lunzer 2009, 12).

⁴⁷ Größter Emittent ist in Laxenburg ist die Industrie (Emissionen von Erdgas und Strom, ohne Branchen des ETS) mit 44,45%⁴⁷ gefolgt von Wohngebäuden (haupts. Strom) mit 42,95%, an dritte Stelle steht privater und gewerblicher Verkehr mit 7,24% (der ganze Verkehr inklusive kommunaler Fahrzeugflotte und öffentlichem Verkehr kommt auf 9,64%).

könnten vermutlich die PKWs motorisch stärker sein als im Durchschnitt und daher die Emissionen etwas über den vermuteten Werten liegen. Dies zeigt, dass im Bereich Mobilität der Handlungsbedarf hoch ist.

5.3. Klimabündnisgemeinde

Das Netzwerk Klimabündnis versteht sich als Partnerschaft für Klimaschutz zwischen Gemeinden in europäischen Ländern und indigenen Organisationen in Südamerika. Seine Ziele sind das Vermindern von Treibhausgas-Emissionen in Europa und der Schutz des Regenwaldes im Amazonas. Das Klimabündnis Österreich unterstützt seit 1993 den Dachverband der indigenen Organisationen am Rio Negro, Brasilien, politisch ideell und finanziell. Der Fokus liegt jedoch auf Klimaschutz durch Bewusstseinsbildung in Österreich selbst - in den Gemeinden, Betrieben und Bildungseinrichtungen die Mitglied sind. Durch eine Verringerung der klimawirksamen Emissionen in Europa soll der Druck auf Regenwald reduziert werden (Klimabündnis Österreich s.a. s.p.). Wie bereits in der Einleitung erwähnt trat Laxenburg 2003 dem freiwilligen Zusammenschluss der Klimabündnisgemeinden bei. Dort ist Laxenburg mit 965 der 2.102 österreichischen Gemeinden Mitglied (Klimabündnis Österreich 2016 s.p.). Damit verfolgt Laxenburg - wie alle Klimabündnisgemeinden - folgende Ziele:

- Eine kontinuierliche Verminderung der Treibhausgas-Emissionen
- Reduktion der CO₂-Emissionen um 10% alle fünf Jahre. Eine Halbierung der Pro-Kopf-Emissionen soll bis spätestens 2030 erreicht werden (Basisjahr 1990).
- Langfristig soll ein nachhaltiges Niveau der Treibhausgas-Emissionen von 2,5 Tonnen CO₂-Äquivalent pro EinwohnerIn und Jahr erreicht werden mit Hilfe von Energiesparen, Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien.
- Wiederkehrende Berichterstattung über diese Anstrengungen

Laut Klimareport des Klimabündnis Österreich 2015 (s.a., 1), in welchem bereits umgesetzte Maßnahmen aufgelistet sind, liegt Laxenburg niederösterreichweit im Vergleich mit anderen Klimabündnisgemeinden im oberen Drittel mit dem Wert A (bester Wert A++). Viele der vom Klimabündnis vorgeschlagenen 73 Maßnahmen⁴⁸ sind bereits umgesetzt (ebenda s.a., 1). Informationen zur Klimabündnisgemeinde finden sich regelmäßig in der Gemeindezeitung bzw. auf der Gemeinde-Homepage und werden durch Beschilderung im Ort und Infobroschüren im Gemeindeamt ersichtlich gemacht.

5.3.1. Arbeitskreis Klimabündnis und Energiestammtisch

Kurz nach dem Beitritt Laxenburgs zum Klimabündnis wurde der Arbeitskreis Klimabündnis eingerichtet⁴⁹. Der Arbeitskreis liefert dem Gemeindevorstand Ideen und Anregungen, welcher klimarelevante Veranstaltungen und Initiativen umsetzt. Außerdem steht der Arbeitskreis der Gemeinde bei den Richtlinien für Umweltförderungen beratend zur Seite. Arbeitstreffen finden ca. viermal jährlich statt. Die Arbeit aller Mitglieder erfolgt ehrenamtlich (Mandl und Hielscher 2016, 2). Die erste öffentliche Vorstellung des Arbeitskreises erfolgte beim Christkindlmarkt 2003 (Kasperowski s.a., 25). Im Jahr 2005 wurde der Gemeindezeitung von Elfriede Kasperowski, der Leiterin des Arbeitskreises ein Fragebogen beigelegt zum Thema „Verbesserungen im Sinne der Umwelt“ (Dienst 2004a, 3).

⁴⁸ Alle 73 Maßnahmen finden sich hier:

http://www.klimabuendnis.at/start.asp?seite=5&list=yes&b=21&sort=ersteltam_desc&sw=692&suchstr=

⁴⁹ Der Bürgermeister lud in der Gemeindezeitung alle Interessierten, Organisationen, Vereine, den Gemeinderat, sowie alle im Gemeinderat vertretenen Parteien zur Teilnahme und Mitarbeit beim Arbeitskreis ein. Dienst (Dienst 2003, 3).

Dieser sollte die Überlegungen zu den Zielsetzungen des Arbeitskreises ergänzen. Nachdem der Arbeitskreis mit einzelnen Infoveranstaltungen gestartet hatte, wurde durch den neuen Arbeitskreisleiter Hans-Peter Rappelsberger ab 2006⁵⁰ zunehmend das Thema Mobilität bearbeitet (Mandl und Hielscher 2016, 5). Mit dem nächsten Arbeitskreisleiter, Andreas Weiß, wurde ab 2012 zunehmend Energie zum Fokus und im Folgejahr auch der Energiestammtisch gegründet⁵¹ (Mandl und Hielscher 2016, 6). Die Energiethemen sprechen eher technikaffine Personen an, die sich stärker für technische als ökologische Details interessieren (Mandl und Hielscher 2016, 9). Die beiden ursprünglichen Schwerpunkte behielt der Arbeitskreis bei: der Energiestammtisch behandelt technische Aspekte von Klimaschutz und Veranstaltungen zu umweltfreundlicher Mobilität werden nach wie vor von Hans-Peter Rappelsberger getragen (Weiß 2015b, 39). Seit 2013 gibt es auch mit der IIASA eine Kooperation und so wird jährlich in deren Räumlichkeiten der Klima- und Energietag abgehalten, bei dem u.a. aktuelle Forschungsprojekte der IIASA vorgestellt werden.

Der Arbeitskreis steht allen LaxenburgerInnen offen (N.N. s.a. s.p.). Allerdings ist es nicht leicht neue Leute einzubeziehen, vor allem da Laxenburg eine ausgeprägte PendlerInnen-Gemeinde ist. Die Klimagemeinde ist aber auf das freiwillige Engagement einzelner Menschen angewiesen. Daher wird laufend durch persönliche Ansprache versucht, neue Beteiligte zu finden (Mandl und Hielscher 2016, 7). Die Vernetzung mit anderen Gemeinden für Klimaschutz-Aktivitäten ist endenwollend, das liegt vor allem daran, dass das gesamte Engagement freiwillig erfolgt und daher begrenzt ist (Weiß 2015b, 42).

Weitere klimarelevante Aktivitäten

Im Jahr 2007 erlangte Laxenburg den Status einer Bodenbündnisgemeinde und setzt in diesem Rahmen etwa nur auf mineralischen, ökologischen Dünger aus Österreich (Löschinger 2014, 24). 2009 trat Laxenburg offiziell als eine von vier österreichischen Gemeinden dem EU Bürgermeisterkonvent Covenant of Mayors for Climate & Energy bei (Löschinger 2009, 5). Dieser Konvent ist ein Zusammenschluss von Gemeinden und Regionen, die sich freiwillig dazu verpflichten, die Klimaziele der EU auf ihren Territorien umzusetzen (Covenant of Mayors Office s.a., s.p.). Bis 2020 sollen demnach die gesamten CO₂-Emissionen im Vergleich 2008 um 20 % reduziert werden. An die Mitgliedschaft sind konkrete Maßnahmen geknüpft etwa die Durchführung einer CO₂-Bestandsaufnahme innerhalb der Gemeinde, um die Ausgangsbasis festzulegen; ein Energie-Aktionsplan sowie ein Umsetzungsbericht alle zwei Jahre (Löschinger 2009, 5). Aufgrund des großen zeitlichen Aufwands für den Beitritt erfolgte dieser schließlich schrittweise. Um den Beitritt umzusetzen wurde 2008 mit der Energieagentur der Regionen ein erstes Energiekonzept. Im Folgejahr wurden Richtlinien für ein gemeindeeigenes Förderprogramm für Energiesparende Maßnahmen erarbeitet (Mandl und Hielscher 2016, 5). Für den Covenant of Mayors wurde ab 2013 wieder an der CO₂-Bilanz der Gemeinde gearbeitet um 2015/16 ein konkretes Energiekonzept mit Bericht und Evaluierung vorzulegen, wobei sich vor allem die Datenrecherche als schwierig herausstellte (Mandl und Hielscher 2016, 6). Zu Beginn vorliegender Arbeit lag das Konzept noch nicht vor. Seit dem Jahr 2015 ist Laxenburg „Natur im Garten Gemeinde“. Diese Initiative enthält beispielsweise den Verzicht auf Torf und torfhaltige Produkte, da Moore zu den bedeutendsten CO₂ Senken gehören (Dienst 2015, 5)⁵².

⁵⁰ Mandel und Hielscher schreiben hier 2004. Allerdings wird der Wechsel der Leitung des Arbeitskreises im Jahresbericht (Rappelsberger s.a., 29) für Juni 2006 genannt.

⁵¹ Die Einladung zu Infoveranstaltung und Stammtisch wurde per an alle Haushalte in Laxenburg geschickt (Mandl und Hielscher 2016, 6).

⁵² weitere Aktivitäten, der Gemeinde, die sich nicht direkt im Gemeindebereich entfalten, aber symbolhafte Wirkung haben:

5.3.2. Maßnahmen im Praxisbereich Mobilität

Der Bereich Mobilität wird in Laxenburg als kritischer Faktor wahrgenommen. Die Zukunftsvision ist daher eine Mobilität ohne Abgase (durch E-Mobilität bzw U-Bahn-Ausbau) zu erreichen. Eine CO₂-Steuer wird als eher weniger sinnvoll gesehen, daher liegt der Fokus stärker auf Information der BewohnerInnen zu klimafreundlichem Verkehr und Förderung von Radverkehr und E-Mobilität. Teilweise gibt es im Arbeitskreis auch die Auffassung, dass alles im Rahmen der Gemeinde mögliche bereits getan wird und weitergehende Ziele unrealistisch wären (Mandl und Hielscher 2016, 7). Nicht alle Maßnahmen bewährten sich, manche wurden aufgrund zu geringer Nachfrage wieder abgesetzt (Carsharing, Bauernmarkt). Der Arbeitskreis regt bewusst verschiedene Maßnahme an. Dass manche Maßnahmen auch Scheitern können, wird innerhalb des Arbeitskreises akzeptiert (Mandl und Hielscher 2016, 25). Bei einigen Verkehrsmaßnahmen, besonders für PendlerInnen, ist der Gestaltungsspielraum der Gemeinde aufgrund ihrer Kompetenzen begrenzt. Die regionale Identität im Wiener Umland wird vom Leiter des Arbeitskreises allerdings als nicht genügend ausgeprägt für gemeinsame Pläne beschrieben (Weiß 2015b, 43). Im Folgenden werden nur jene Maßnahmen beschrieben, die für die empirische Untersuchung ausgewählt wurden. Eine Tabelle mit allen analysierten Maßnahmen befindet sich im Anhang.

Radwege Region

Durch den touristisch motivierten Eurovelo 9 und den Radweg Wien-Laxenburg gibt es bereits seit den 1990er Jahren gute Radanbindungen (Weiß 2015b, 11). Ab 2007 beteiligte sich Laxenburg an der Arbeitsgemeinschaft Thermenradweg, welche mit einem Netz von über 30km unter anderem folgende Gemeinden erschließt: Vösendorf, Biedermannsdorf, Laxenburg, Guntramsdorf, Gumpoldskirchen, Pfaffstätten, Traiskirchen, Baden, Bad Vöslau, Kottlingbrunn, Leobersdorf und Schönau an der Triesting (Dienst 2011b, 10). Ein Gesamtbauvolumen von 1,3 Millionen Euro sollte den Teilabschnitt des Euro Velo 9 verbessern und Freizeit- sowie Alltagsradfahren attraktiver machen (N.N. 2012b, 19). 2013 wurde die Zusammenarbeit nach Beendigung des Projektes aufgelöst (Dienst 2013, 5). Laxenburg ist aktiv in der „Radgrundnetz“-Initiative des Landes Niederösterreich, die eine gemeindeübergreifende Versorgung mit Alltagsradwegen herstellen möchte. Hierfür führt die Gemeinde immer wieder Gespräche mit Anrainern und Grundstückskäufe durch. Vorrangiges Ziel ist es den LaxenburgerInnen das Radfahren zu ermöglichen, weniger den Autoverkehr zu verringern (Mandl und Hielscher 2016, 11). In den letzten Jahren versuchte die Gemeinde eine Anbindung an Münchendorf mit Radweg zu erreichen. Jedoch wird dies durch einen Interessenskonflikt mit der Jägerschaft blockiert (Weiß 2015b, 11). Die Gespräche zwischen Laxenburg und Münchendorf zu möglichen Lösungen werden als mühsam beschrieben. Eine

-
- 2004 Petition zum Thema Lärmschutz mit umliegenden Gemeinden um „ auf die immer problematischer werdende Situation des Individualverkehrs in unserer Region“ hinzuweisen (Dienst 2004b) an Schlüsselpersonen auf Bundes- und Landesebene sowie ASFINAG (Dienst 2004c).
 - 2005 Unterzeichnung des Greenpeace-Appells an Bund und Länder für wirksame Maßnahmen gegen Feinstaub und Verkehrslärm (Mandl und Hielscher 2016, 10)
 - 2006 Arbeitskreis Klimabündnis erwirbt 1000 m² Regenwald in Costa Rica (Mandl und Hielscher 2016, 10)
 - 2007 Mitunterzeichnung einer Resolution der Anrainergemeinden der A2 für Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h im Siedlungsgebiet (Mandl und Hielscher 2016, 10)
 - 2008 Unterzeichnung der fGemeinderesolution für die Verankerung von Klimaschutz in die Bundesverfassung (Dienst 2008, 5 f).
 - 2009 Unterstützung der Forderung der Klimabündnisgemeinden am UN-Klimagipfel COP 15 nach 40%-iger Einsparung von Treibhausgasen bis 2020, dem Stopp der Regenwald-Abholzung, Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen und der Abwendung von Atomkraft als Klimaschutzmaßnahme (Dienst 2010a, 11).
 - 2011: Unterzeichnung einer Resolution zu raschem europa- und weltweiten Atomausstieg gerichtet an die österreichische Bundesregierung und EU-Kommission (Dienst 2011a, 3).

Radannbindung zur Shopping City herzustellen, ist durch Unterbrechungen der Strecke durch Autobahn und Badnerbahn ebenfalls schwierig (Mandl und Hielscher 2016, 11).

Radwege Ort

2004 startete das Projekt acht Kilometer innerörtliche Radwege anzulegen (Dienst 2005b, 3). Ziel war "(...) so viele öffentliche Punkte aus möglichst allen Teilen des Ortes mittels sicherer Radwege erreichbar werden lassen, z.B. Schule, Kindergärten, der innerörtliche Bereich sowie Nahversorger, Friedhof, Spielplätze, Fußballanlage, Waldbad (...)" (Dienst 2014b, 17). Dazu waren teils Grundankäufe nötig (Dienst 2005a, 5). Noch im selben Jahr gab es einen Radwandertag zur Anbringung der Klimabündnis-Tafeln an den Ortsschildern mit Präsentation des Radwegplanes (Kasperowski 2005, 23). Am Klimatag 2005 wurde der Radweg mit einer gemeinsamen Befahrung eröffnet (Kasperowski, Löschinger, und Dienst 2005, 11). Es handelt sich hauptsächlich um Freizeitradwege. Der Radweg, der um 2011 im Zuge der Neugestaltung an der Landeshauptstraße LH154 angelegt wurde, ist am ehesten ein Alltagsradweg. Er führt mit einem eigenen abgetrennten Radstreifen zum ADEG. Ziel der Radwege war es das Freizeit-Angebot und die Lebensqualität zu verbessern und nicht den Autoverkehr zu reduzieren (Weiß 2015b, 12 f).

Kostenloser Fahrradcheck



Abb. 8: Startsignal für den Geschicklichkeitsparcours am Schlossplatz im April 2016 (eigenes Foto)

Seit 2003 werden im an einem Tag im Frühjahr Kinderräder vom örtlichen Fahrradhändler kostenlos repariert. Räder die nach dem Winter fahrtauglich sind, werden auf Vordermann gebracht. Dadurch soll Radfahren attraktiver werden (Mandl und Hielscher 2016, 10). Die Polizei kodiert zusätzlich die Rahmen und gibt Sicherheitstipps (Weiß 2015b, 18). Teilweise fand der Fahrradcheck in Kombination mit einer Kinderfahrradbörse statt, die einen günstigen Erwerb von Fahrrädern ermöglichte (Rappelsberger s.a., 27). Außerdem gibt es einen Geschicklichkeitsparcours für Kinder, bei dem unterschiedliche Fähigkeiten mit dem Rad geübt werden können.

Radlerfrühstück

Nach dem Motto "*klimafreundliches Einkaufen im Ort soll belohnt werden*" (Weiß s.a., 29) bekommt am jährlichen Aktionstag jeder ein Frühstück beim ADEG, der/die mit dem Fahrrad kommt (ebenda). Der damalige Leiter des Arbeitskreis Klimabündnis schrieb in der Gemeindezeitung von einer "*Nutzung des Fahrrades als Alternative zum Auto*" (Rappelsberger s.a., 27). Das Radlerfrühstück fand laut Recherchen 2008, 2013 und 2014, beim ADEG oder

mit ihm gemeinsam statt⁵³ (Weiß 2015b, 10). Im Jahr 2016 fand das Frühstück kurz vor dem Befragungszeitraum dieser Arbeit statt.

Next-Bike-Stationen

2009 nahm Laxenburg am Pilotprojekt für öffentlichen Radverleih mit sieben Gemeinden teil (Löschinger 2010, 23). Die Gemeinde stellt der Next-Bike GmbH Grund für Fahrrad-Verleihstationen zur Verfügung (Weiß 2015b, 45) und übernimmt die „optische Pflege“ und die Radabstellanlagen (Dienst 2009b, 8). 3-Gang Räder können nach einmaliger Anmeldung rund um die Uhr per Handy entliehen werden (nextbike GmbH 2018, s.p.). Seit 2010 ist im Bezirk Mödling die erste halbe Stunde gratis (Löschinger 2010, 23). Es gibt zwei Stationen (Parkhaupteingang und Busbahnhof Franz Joseph-Platz), die dritte Station beim Waldbad wurde aus wirtschaftlichen Gründen wieder aufgelassen (Weiß 2015b, 45). Laut Weiß (ebenda) wird der Radverleih hauptsächlich von StudentInnen und MitarbeiterInnen der IIASA genützt, um zum Bahnhof zu fahren.

ÖBB-Vorteilscard Gemeindezuschuss

Seit 2005 kann auf dem Gemeindeamt die Rückerstattung von 25% der Kosten der jeweiligen Vorteilscard angesucht werden. Bedingung ist, dass man mindestens drei Jahre mit Hauptwohnsitz in Laxenburg gemeldet war (Marktgemeinde Laxenburg s.a., s.p.). Diese Maßnahme fällt in das Paket zur *"Förderung für Maßnahmen und Verhaltensweisen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs"* (Marktgemeinde Laxenburg 2013).

Förderung beim Kauf von E-Bikes/E-Scooter

Im Jahr 2009 beschloss der Gemeinderat eine verstärkte Förderung für energiesparende Maßnahmen, für deren Erarbeitung der Arbeitskreis-Klimabündnis beauftragt worden war. In diese Förderung wurde neben Photovoltaik Anlagen, nachträgliche Wärmedämmung einzelner Bauteile, Wärmepumpen, Erstellung eines Energieausweises und Solarthermie, später der Kauf von Elektrofahrrädern und E-Scootern ergänzt. Die Förderung beträgt 20.000 € jährlich (Klimabündnis Österreich s.a., 7) pro Fahrzeug werden 100 € gefördert und dies von ca. drei Personen im Jahr genützt (Mandl und Hielscher 2016, 12).

E-Mobilitätstag

Seit 2014 gibt es im Herbst den Tag der E-Mobilität am Schlossplatz. Diese Veranstaltung entstand aus dem Energiestammtisch und wird gemeinsam mit der Niederösterreichischen Energie- und Umweltagentur und dem Klimabündnis Niederösterreich durchgeführt (Weiß 2015b, 7). MotorhändlerInnen aus der Region stellen ihre Produkte aus und bieten Testfahrten an, es gibt Vorträge und Erfahrungsberichte von „E-Mobilitäten“ (Weiß s.a., 29) und eine Verlosung eines Wochenendes mit Elektroauto gesponsert von Wien Energie (Weiß 2015a, 32). Die Reaktion auf diesen Tag wurde im Analyseworkshop des Projekts COSIMA, als positiv beschrieben: *„(...) auffallend viele Leute sagen, das klingt interessant dadurch, dass wir es ihnen vorgeführt haben, können sie es sich vorstellen,“* (COSIMA 2015c, 6).

Ermäßigte Taxifahrt mit Laxenburgcard

Bereits ein Jahr vor dem Beitritt zum Klimabündnis startete die Initiative der Laxenburgcard. Was ursprünglich als zweijähriger Probetrieb geplant war, wurde wegen der guten Annahme verlängert (Dienst 2004d, 15). Bei einem Hauptwohnsitz in Laxenburg und einem Mindestalter von sieben Jahre kann die Laxenburg Card beantragt werden (Dienst 2010b, 21). Durch einen Vertrag mit zwei Taxiunternehmen in der Region gibt es mit der Karte vergünstigte Taxifahrten. Dabei genügt es, wenn eine mitfahrende Person die Karte besitzt.

⁵³ 2015 gab es Differenzen über die Verwendung des Vorplatzes mit der Gemeinde und das Radlerfrühstück fand nicht statt (Mandl und Hielscher 2016, 9 f).

Vor allem Jugendliche nutzen dies für die Shopping-City, Mödling oder bis Wien (Weiß 2015b, 15).

Erhalt Nahversorger



Abb. 9: Der Nahversorger im Ortszentrum mit Blick auf den Radweg Richtung Biedermannsdorf (eigenes Foto)

Bereits 2004 beauftragte die Gemeinde eine Standortanalyse für das Ortszentrum um den Nahversorgung im Ort zu erhalten (Dienst 2004a, 3). 2012 wurde der ADEG im Ortskern neu eröffnet. Die Gemeinde hatte sich an der Förderung der Niederösterreichischen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Einkaufs in Stadtzentren (NAFES) beteiligt und neue Kühlzeilen mit 220.000€ mitfinanziert. *„Wir haben natürlich wie alle Gemeinden Angebote bekommen, Grundstücke für große Supermärkte am Ortsrand zur Verfügung zu stellen, doch wir haben in Laxenburg das Ziel, dass unsere Nahversorger zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sein sollen“* (Zitat Dienst, in: N.N. 2012a, 7). Der ADEG ist mit dem Radweg erreichbar.

Radweg ADEG

Wie bereits beschrieben, führt ein Radweg zum ADEG. Der Radweg konnte allerdings nicht durchgehend gestaltet werden, da eine private Fläche im Bereich Herzoghof die Gemeindefläche durchtrennt. Dadurch ist der Radweg auf Höhe der Kreuzung Hofstraße-Herzog-Albrecht-Straße unterbrochen (Mandl und Hielscher 2016, 10).

Naturbadeteich

Der ehemalige „Berger-Teich“ wurde von der Gemeinde angepachtet, renaturiert und mit Infrastruktur ausgestattet (Dienst 2012, 3). Das Areal umfasst 44.000 m² von denen 22.000 m² Wasserfläche sind (N.N. 2010, 11) und wurde 2013 eröffnet. Der Teich ist an den Radweg Eurovelo9 angeschlossen. Weiß (2015b, 46) erklärte im Interview, dass dadurch der Verkehr reduziert werde, weil nicht mehr bis Guntramsdorf zum Badeteich gefahren werden müsse. Allerdings wurden von der Gemeinde auch 5000 m² als Parkplatzfläche angemietet (Dienst 2014a, 8) und auf dem Gemeindegebiet befand sich bereits zuvor ein Freiluft-Schwimmbad.

Klimameilenaktion

Der Kindergarten beteiligte sich bereits 1998 bei der Klimameilenaktion des Klimabündnis, obwohl er erst 2014 Klimabündnis-Kindergarten wurde (COSIMA 2015c, 26). Die Volksschule wurde 2004 Klimabündnis-Volksschule (N.N. s.a.) und beteiligt sich mindestens

seitdem (Höfner s.a., 18). Während einer Schwerpunktwoche können die Kinder Klimameilen sammeln, indem sie nicht motorisiert zur Schule kommen. Die Meilen werden in einem Heft in der Schule vermerkt. Laut Kindergartendirektorin gibt es sowohl Eltern, die nur einmalig ihr Verhalten ändern, als auch längerfristige Auswirkungen (COSIMA 2015c, 3). Es wurde bemerkt, dass vielfach die Schulwege vermehrt ohne Auto zurück gelegt wurden, nicht aber der weitere Weg zur Arbeit der Eltern (Mandl und Hielscher 2016, 14).

Zusammengefasst, ist Laxenburg im österreichweiten Vergleich eine sehr wohlhabende Gemeinde. 40 % der österreichischen Gemeinden liegen mit Laxenburg in der selben Größenordnung (bis 5000 EinwohnerInnen). Das Pendlersaldo ist überdurchschnittlich hoch, die meisten BewohnerInnen von Laxenburg arbeiten außerhalb der Gemeinde, gleichzeitig pendeln mehr Leute in die Gemeinde zum Arbeiten, als aus der Gemeinde weg. Es handelt sich um eine Zuzugsgemeinde mit unterdurchschnittlich wenig landwirtschaftlichen Flächen. Ebenfalls sollte berücksichtigt werden, dass es sich um eine Gemeinde im Großraum Wien handelt und nicht um eine ländliche Gemeinde. Laxenburg setzte vergleichsweise viele Klimaschutzaktivitäten. Der Bereich Mobilität wurde als großer Treiber in der Treibhausgasbilanz identifiziert. Im nächsten Kapitel werden die Ergebnisse der Analyse für ausgewählte Maßnahmen im Bereich Mobilität, sowie jene der Fragebogenerhebung und Fokusgruppe vorgestellt.

6. ERGEBNISSE

Im folgenden Kapitel werden zuerst die Ergebnisse der Maßnahmenanalyse nach den angepassten Interventionstypen von Spurling et al. (2013) dargestellt. Der Analyseraster wurde bereits im Kapitel 3.9 „Interventionen in Praktiken“ eingeführt. Danach werden die Ergebnisse der Fragebogenerhebung (Befragung) und der Fokusgruppe präsentiert.

6.1. Ergebnis der Maßnahmenanalyse

Im Folgenden werden die Interventionstypen für die elf Maßnahmen, die empirisch untersucht wurden vorgestellt und der Eingriff der Maßnahmen in die Elemente beschrieben.

Growing: Fahrradfahren fördern

Radwege Region/Ort verbessert: Es wurde Radinfrastruktur geschaffen, aber zugleich wurden keine Maßnahmen gesetzt, um Autofahren zu reduzieren. Dies ist ein klassisches Beispiel dafür, dass eine Praktik gefördert wird ohne dass die weniger klimaschonende Praktik weniger attraktiv gemacht wird (**Growing**). Direkt wurde hier in das materielle Element Infrastruktur eingegriffen, indem die Gemeinde neue Radwege bauen und markieren ließ. Indirekt wurde über mit dem Radwegeausbau verknüpfte Veranstaltungen der Gemeinde auch in die Bedeutung der Praktik Radfahren interveniert indem dieses als positives, gemeinschaftliches Erlebnis dargestellt wurde und dadurch möglicherweise eine höhere Bedeutung erlangte. Zudem wird der Praktik Fahrradfahren mehr öffentlicher Raum zugestanden.

Kostenloser Fahrradcheck: Die Praktik Radfahren wird gefördert (**Growing**), indem sie durch Reparatur materiell erleichtert wird und beim Geschicklichkeits-Parcours sowie dem Sicherheits-Training der Polizei zusätzliche Fähigkeiten weitergegeben werden. Zugleich beinhaltet diese Maßnahme keine Intervention in klimaschädlichere Mobilitätspraktiken. Die vorrangig beworbene und daher direkte Intervention ist jene ins materielle Element, indem wichtige Voraussetzungen zur Ausübung der Praktik fahrtüchtige, abgesicherte Fahrräder hergestellt werden sowie der Erwerb von Kinderfahrrädern erleichtert wird. Ebenso werden die Kompetenzen wie Geschicklichkeit beim Fahrradfahren und Erkennen von Verkehrszeichen gefördert. Durch die öffentliche Veranstaltung wird zudem indirekt in den Sinn interveniert: Radfahren wird von der Gemeinde als positiv und erstrebenswert, mit Spaß verbunden dargestellt.

Radlerfrühstück: Der Einkauf mit dem Fahrrad wird einmal jährlich mit einem Frühstück belohnt und somit seine positive Bedeutung gefördert (**Growing**). Direkt wird dadurch in den Sinn eingegriffen. Indirekt wird durch den Anreiz mit dem Rad einzukaufen auch ermutigt sich Kenntnisse über die Fahrradrouten zum ADEG anzueignen. Zugleich werden Autofahren oder andere Mobilitätspraktiken in Verbindung mit Einkaufen nicht unattraktiver gemacht. Zwar wird eine bestimmte Praktik-Variante von Fahrradfahren-Einkaufen gefördert, jedoch werden klimaschädlichere Mobilitätspraktiken in Kombination mit Einkaufen nicht obsolet gemacht, da nicht in den zeitlichen oder räumlichen Zusammenhang anderer Mobilitätspraktiken und Einkaufen eingegriffen wird. Somit handelt es sich nicht um Interlocking sondern um Substituting.

Next-Bike-Stationen: Die Praktik Fahrradfahren wird erleichtert, indem ihre Ausübung durch Leihräder auch ohne eigenes Fahrrad ermöglicht wird (**Growing**). Zugleich erfolgt keine Intervention in andere, klimaschädlichere Mobilitätspraktiken. Direkt greift diese Maßnahme in das materielle Element ein, indem Rad-Ausleih-Stationen geschaffen werden und dadurch zusätzliche Fahrräder zur Ausübung der Praktik zur Verfügung stehen. Indirekt könnte dadurch auch in den Sinn interveniert werden, da die Gemeinde der Praktik Radfahren mehr öffentlichen Raum zur Verfügung stellt, als Ausdruck des Stellenwertes. der dieser Praktik zugestanden wird.

Growing: Zufahren fördern

ÖBB-Vorteilscard Gemeindegusschuss: Die Praktik Zufahren wird attraktiver gemacht, jedoch erfolgen zugleich keine Interventionen um andere Mobilitätspraktiken weniger attraktiv zu machen. Die Gemeinde interveniert durch eine Veränderung des Preises in den (gesellschaftlich) ausgedrückten Wert und zeigt dadurch, dass Zufahren eine positive (förderungswürdige) Praktik ist (**Growing**).

Growing: E-Mobilität fördern

Förderung beim Kauf von E-Bikes/E-Scooter: Durch die finanzielle Erleichterung des Kaufs von E-Fahrzeugen, wird die Schwelle zur Rekrutierung dieser Praktiken erniedrigt (**Growing**). Die Gemeinde greift mit ihrer Förderung in den Sinn ein, indem sie den (gesellschaftlichen) Wert – den Preis – des Gutes herabsetzt und dies positiv begründet.

Tag der E-Mobilität: E-Fahrzeugfahren wird durch Informationen und Werbung gefördert (**Growing**), ohne dass zugleich nicht elektrische, motorisierte Mobilitätspraktiken geschwächt werden. Durch einen eigenen Festtag zum Thema sollen der Stellenwert und positive Konnotationen zu E-Mobilitätspraktiken erhöht werden. Außerdem werden durch den E-Mobilitätstag Kompetenzen für diese Praktiken (Wissen zu E-Mobilität, zu HändlerInnen aus der Region, Fahrtechnik bei Testfahrten) gesteigert.

Growing: Taxifahren fördern

Ermäßigtes Taxifahren mit Laxenburgcard: Durch finanzielle Vergünstigungen macht die Gemeinde die Praktik Taxifahren gegenüber Autofahren attraktiver, ohne zugleich direkte Maßnahmen zu setzen, die Autofahren weniger attraktiv machen (**Growing**). Kritisch anzumerken ist, dass es möglich ist, dass durch diese Intervention insgesamt möglicherweise mehr TrägerInnen für motorisierte Praktiken rekrutiert werden, diese Maßnahme also keine TrägerInnen vom Autofahren abwirbt, sondern zusätzliche TrägerInnen zum Taxifahren rekrutiert, die ansonsten möglicherweise eine nicht motorisierte Mobilitätspraktik ausüben würden. Wenn das der Fall ist, wird durch diese Intervention wenig zur Substitution beigetragen. Es stellt sich die Frage, ob Taxifahren ein Substitut für Autofahren oder für Fahren mit den Öffis oder dem Fahrrad ist. Diese Maßnahme interveniert in den (gesellschaftlich) ausgedrückten Wert – den Preis – von Taxifahren und stellt somit eine Intervention in den Sinn dar.

Growing + Shrinking: nicht motorisiert Mobilität fördern + Autofahren reduzieren

Klimameilenaktion: Durch die Belohnung von Zufußgehen, Fahrrad- oder Rollerfahren zur Schule werden diese Praktiken positiver bewertet als motorisierte Mobilitätspraktiken, für welche es keine Klimameilen zu sammeln gibt. Hier handelt es sich um die einzige Intervention, die sowohl motorisierte Mobilitäts-Praktiken negativ bewertet (**Shrinking**), als auch nicht-motorisierte Mobilitätspraktiken positiv bewertet (**Growing**). Möglicherweise wird durch diese Aktion indirekt in die Kompetenzen interveniert, wenn dadurch das Erkennen von klimafreundlicheren und klimaschädlicheren Mobilitätspraktiken gefördert wird und Möglichkeiten den Schulweg nichtmotorisiert durchzuführen herausgefunden werden.

Interlocking: Autofahren reduzieren/Mobilitätsbedarf verringern

Erhalt Nahversorger: Es wird in den Zusammenhang von Besorgen von Lebensmitteln und Mobilitätspraktiken interveniert (**Interlocking**). Eventuell bleibt es durch die erhaltene räumliche Nähe des Ortes (**Changing spatial arrangements**) zum Besorgen von Lebensmitteln weiterhin möglich diese in Kombination mit Radfahren oder Zufußgehen auszuüben, die Praktik Autofahren kann hier keine neuen TrägerInnen rekrutieren. Zusätzlich hat der ADEG regionale Lebensmittel im Sortiment welche unter Umständen die benötigten klimaschädlichen Mobilitätspraktiken zum Liefern der Lebensmittel reduzieren. Durch die finanzielle Unterstützung des Umbaus mit Kauf neuer Kühlzeilen, trug die Gemeinde dazu bei, dass das materielle Element von einem Greißler im Ortskern erhalten blieb. Zudem ist der ADEG über einen Radweg angeschlossen, was die Verbindung zwischen den Praktiken Besorgen Lebensmittel und Fahrradfahren materiell (über Infrastruktur) erleichtert. Indirekt wird durch diese Intervention der Gemeinde auch in den Sinn interveniert, indem der Einkauf von Lebensmitteln im Ort eine positive Bedeutung zugesprochen bekommt.

Naturbadeteich: Die Gemeinde renaturierte den Badeteich und stattete ihn mit Infrastruktur aus. Dadurch, dass es nun einen näheren Badeteich (als jenen in Guntramsdorf) gibt, der mit Radinfrastruktur angeschlossen ist, wird die Kombination aus Autofahren und Baden möglicherweise unnötig (**Changing spatial arrangements**). Die Gemeinde hat also materiell eine lokale Möglichkeit zum Baden geschaffen und dieses durch die Anbindung mit einem Radweg in der Kombination mit Radfahren ermöglicht (**Interlocking**). Indirekt fördert die Gemeinde dadurch auch die Bedeutung von Freizeit im Ort zu verbringen.

6.2. Ergebnis Fragebogen

Dieses Kapitel stellt die Ergebnisse der Befragung dar. Zunächst wird die Auswirkung der Intervieworte auf die Ergebnisse beschrieben. Es folgt eine grobe Darstellung der Mobilitätspraktiken und des Modal-Split um die Maßnahmen im Kontext verwendeten Fortbewegungsmittel zu betrachten. Daraufhin wird ein Überblick über Bekanntheit und Nutzung der Maßnahmen gegeben. Wo genügend Daten vorhanden sind, wird die Nutzung der Maßnahmen charakterisiert und die Antworten auf die Änderungen in den Mobilitätspraktiken zusammengefasst. Schließlich folgt eine Übersicht über hemmende und fördernde Faktoren zur Nutzung der Maßnahmen.

6.2.1. Auswirkung der Intervieworte auf Ergebnisse

25% (15 Personen) der Befragten wurden vor dem ADEG interviewt, 8% (6 Personen) direkt am E-Mobilitätstag. Aufgrund des starken Bezugs zwischen diesen Orten und einzelnen Maßnahmen, wird dargestellt, wie sich die Antworten zwischen den dort Befragten und den restlichen Befragten unterscheiden.

ADEG: Bei der Personengruppe vorm ADEG gab es kaum Unterschiede in der Bekanntheit und Relevanz einzelner Maßnahmen zum Besorgen von Lebensmitteln im Vergleich zu jenen, die nicht dort befragt wurden. Die Antworten zum Einkaufsort unterschieden sich jedoch: Es nannten deutlich mehr Personen vor dem ADEG Laxenburg als Einkaufsort (87 % im Vgl. zu 57 %). Auch gaben weniger vor dem ADEG Befragte nur Einkaufsorte außerhalb Laxenburgs an (13 % im Vgl. zu 39 %). Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass einige Personen, die nicht vor dem ADEG angesprochen wurden, den ADEG als Einkaufsort bei der eigenen spontanen Aufzählung vergaßen. Denn bei der späteren direkten Frage nach der Nutzung des ADEG gaben gleich viele Personen in beiden Gruppen (im Verhältnis zu jenen die ihn

kannten) an, ihn zu nutzen. Interessanterweise gaben mehr Personen, die nicht vor dem ADEG befragt wurden an, dass der Radweg dorthin für sie relevant sei (52 % im Vgl. zu 40 %). Alle Personen vor dem ADEG kannten den Radweg dorthin, von den anderen Personen kannten ihn zwei nicht. Vor dem ADEG Befragte gaben zu 100% an ihn zu kennen, in der anderen Gruppe kannte eine Person den ADEG nicht (95% Bekanntheit). Es könnte folglich sein, dass bei weniger Befragungen direkt vor dem ADEG der Anteil an Personen, die angeben nur außerhalb von Laxenburg einzukaufen, sowie den Radweg zum ADEG zu nutzen größer gewesen wäre.

Mobilitätstag: Unter den Personen, die am E-Mobilitätstag befragt wurden kannten mehr den E-Mobilitätstag (100% im Vgl. zu 72%) und die Förderung Energiesparender Maßnahmen (67% im Vgl. zu 53%) als unter jenen Personen, die nicht dort befragt wurden. Die Relevanz dieser Maßnahmen war für die am Mobilitätstag befragte Personengruppe deutlich größer, als für jene die woanders befragt wurde: Die Förderungen waren für 17% relevant (im vgl. zu 2%)⁵⁴ und der Mobilitätstag für 100% (im Vgl. zu 25%). Die Bekanntheit und Relevanz dieser beiden Maßnahmen wäre möglicherweise ohne die gezielte Befragung am E-Mobilitätstag geringer ausgefallen.

6.2.2. Überblick zu Mobilitätspraktiken

Die Antworten auf die einleitenden Fragen zu Arbeits -und Ausbildungsort, sowie Fortbewegungsmittel dorthin und in der Freizeit geben einen groben Überblick über die angewandten Mobilitätspraktiken. Als Arbeits- oder Ausbildungsort (siehe Abb. 10 (links)) wurde am häufigsten Wien mit 32% genannt, danach folgte Laxenburg mit 29%. 22% der Befragten arbeiteten oder lernten in einer anderen Gemeinde im Bezirk Mödling und 12 % in einem anderen politischen Bezirk in Niederösterreich. Als Fortbewegungsmittel um zur Arbeit oder zum Ausbildungsort zu gelangen wurde von mehr als der Hälfte (51%) der Personen⁵⁵, das Auto genannt (siehe Abb. 10 (rechts)). 17% gaben an das Fahrrad zu nutzen, 15% die Füße, 32 % die öffentlichen Verkehrsmittel. 5% nannten das Motorrad und eine Person (2%) den Roller. Jene Personen, die zu Hause arbeiteten (7%) gaben keine Fortbewegungsmittel an.

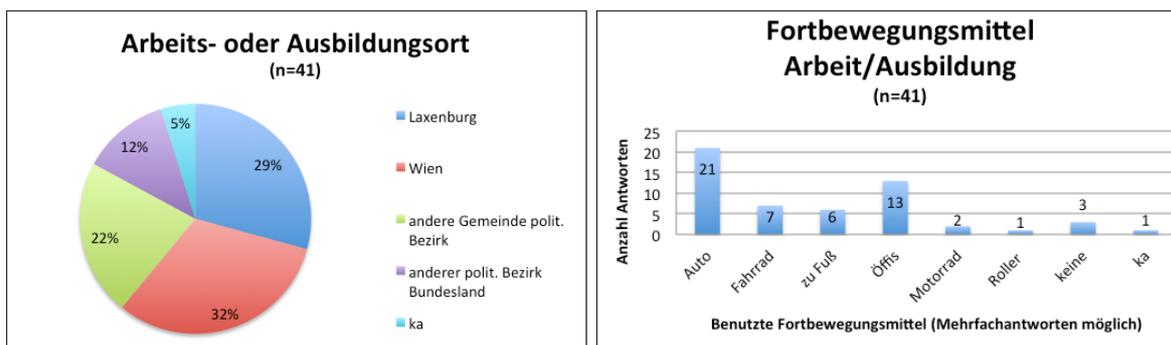


Abb. 10: Arbeits- und Ausbildungsort der Befragten in Prozent (links) und Fortbewegungsmittel für den Weg zur Arbeit/Ausbildung (rechts) nach Anzahl der Antworten (eigene Darstellung)

Für die Freizeit war ebenfalls das Auto mit 56 % der Nennungen das am häufigst genannte Fortbewegungsmittel. Auch mehr als die Hälfte der Befragten (52 %) gaben das Fahrrad zu nutzen. 37 % sagten sie seien zu Fuß unterwegs, 17% mit den Öffis. Roller, Boards und Mottorrad/Vespa wurden von jeweils unter 10 % der Befragten genannt. Es fällt auf, dass laut

⁵⁴ In beiden Personengruppen war es jeweils eine Person, welche die Förderung für ein E-Bike in Anspruch genommen hatte.

⁵⁵ befragt dazu wurden nur jene die angaben beschäftigt oder in Ausbildung zu sein.

den Angaben in der Freizeit im Vergleich zum Arbeits- oder Ausbildungsweg häufiger Rad gefahren oder gegangen wird.

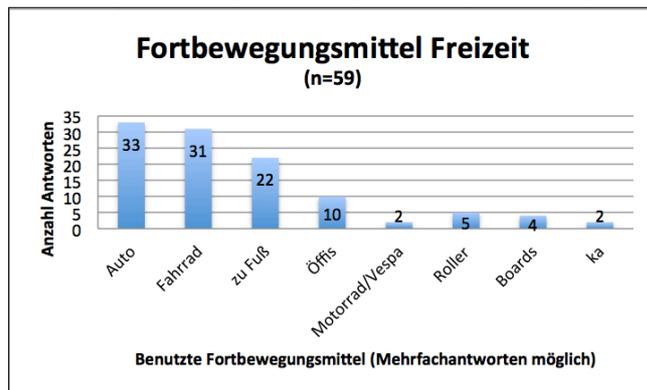


Abb. 11: Fortbewegungsmittel in der Freizeit nach Anzahl der Antworten (eigene Darstellung)

Gefragt nach den Orten ihrer alltäglichen Einkäufe nannten beinahe die Hälfte der Befragten sowohl Laxenburg als auch Orte außerhalb, 32 % gaben nur Orte außerhalb an und 19 % nur Laxenburg (siehe Abb. 13 (links)). Dies macht deutlich, dass beinahe zwei Drittel der Befragten zumindest teilweise in Laxenburg einkaufen.

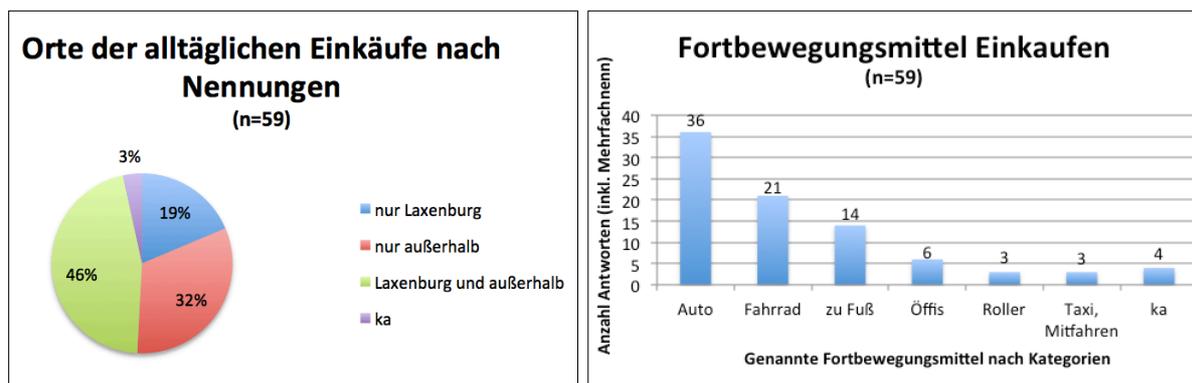


Abb. 12: Genannte Orte zum Einkaufen in Prozent (links) und genannte Fortbewegungsmittel zum Einkaufen (rechts) (eigene Darstellung)

Wie in Abbildung 13 (rechts) ersichtlich nannten bei den Fortbewegungsmitteln zum Einkaufen die meisten Personen das Auto (61%). An zweiter Stelle kam - wie in der Freizeit allerdings in geringerer Häufigkeit - mit 31% das Fahrrad⁵⁶. 23% gaben an zu Fuß einzukaufen, 10% mit den Öffis und jeweils 5% mit dem Roller oder Taxi.

6.2.3. Bekanntheit und Nutzung der Maßnahmen

Abbildung 15 gibt eine Übersicht über die Bekanntheit und Nutzung der erhobenen Maßnahmen. Sie zeigt, dass viele Maßnahmen relativ bekannt sind. Sieben der elf Maßnahmen sind bei mehr oder rund 90 % (53 der 59 Befragten) bekannt. Acht von elf Maßnahmen sind mehr als der Hälfte der Befragten bekannt. Am bekanntesten sind die Radwege im Ort und in die Region: 98% der Befragten - gaben an diese zu kennen. Ebenfalls stark bekannt sind in absteigender Reihenfolge: der ADEG (97 %), der Naturbadeteich (95 %), die Nextbikes (93 %), die ermäßigten Taxifahren und der Radweg zum ADEG (90 %). Der E-Mobilitätstag ist mit 75 % der Befragten etwas weniger bekannt, gefolgt vom

⁵⁶ insgesamt gaben 29 Personen an den Radweg zum ADEG zu nutzen, es kann leider keine Aussage getroffen werden, ob dieser Unterschied dadurch entstand, dass ein paar Personen das Fahrrad vergaßen als Fortbewegungsmittel zum Einkauf zu nennen, oder ob manche Personen den Radweg zum ADEG für andere Strecken nutzten

Radlerfrühstück, welches 45 % kennen. Hier handelt es sich um Veranstaltungen, die einmal jährlich stattfinden. Die Förderungen bzw. Zuschüsse zählen zu den unbekanntesten Maßnahmen: den ÖBB Zuschuss kennen 31% der befragten Personen, die Förderung für energiesparende Maßnahmen 54 %. Hierbei handelt es sich um Interventionen in den Sinn.

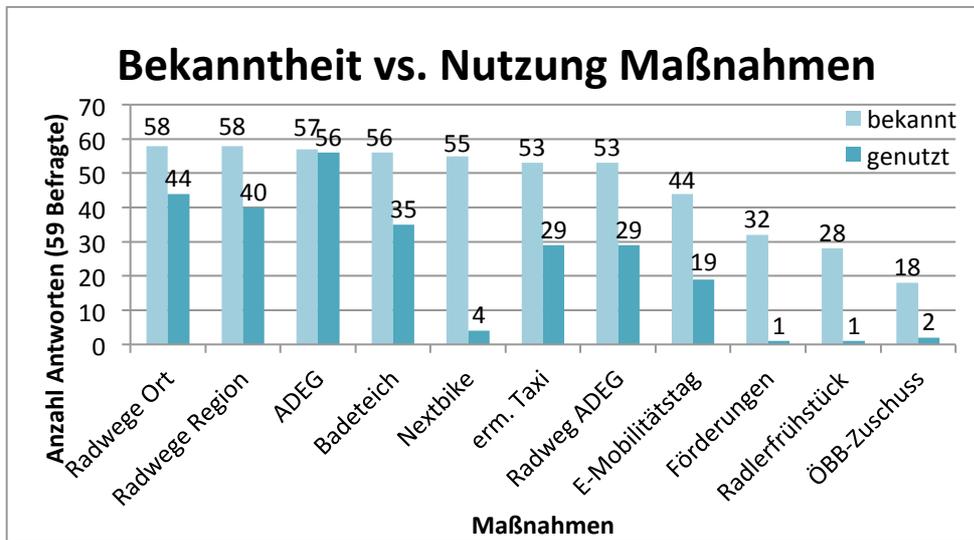


Abb. 13: Bekanntheit und Nutzung der Maßnahmen (eigene Darstellung)

Vier der elf Maßnahmen werden von mehr als der Hälfte der Befragten genutzt, wobei weitere zwei Maßnahmen von knapp weniger als der Hälfte der Befragten genutzt werden. Die Angaben zur Nutzung lassen allerdings keine Schlüsse über die Häufigkeit der Nutzung zu. Auffallend viel genutzt wird der ADEG: 98% derer, die ihn kennen, nutzen ihn. Der ADEG ist somit die zweitbekannteste und meist genutzte Maßnahme. Mehr als die Hälfte der Personen, welche angaben sie zu kennen, nützen folgende weitere Maßnahmen: Radwege Ort, Radwege Region, Naturbadeteich und Radweg ADEG, Ermäßigte Taxifahrt mit Laxenburgcard. Die Radwege Ort sind die zweithäufigst genutzte Maßnahme, gefolgt von den Radwegen Region. Somit sind die beiden bekanntesten Maßnahmen auch in der Nutzung an Stelle zwei und drei. Der Naturbadeteich wird von 63% derer, die ihn kennen genutzt, der Radweg zum ADEG sowie die ermäßigte Taxifahrt mit Laxenburgcard von 55%. Die restlichen Maßnahmen werden von weniger als der Hälfte der Personen, welche die Maßnahme kennen genutzt. Auffallend wenig genutzt werden: ÖBB Zuschuss, Nextbikes, Radlerfrühstück und Förderungen. Einen Ausreißer machen in dieser Gruppe die Nextbikes, welche die fünftbekannteste Maßnahme sind, allerdings am drittwenigsten genutzt werden (von 7% derer, die sie kennen). Die anderen wenig genutzten Maßnahmen sind gleichzeitig auch die wenigst bekannten Maßnahmen. Die unbekannteste Maßnahme - der ÖBB Zuschuss - wird am viertwenigsten genutzt. Das Radlerfrühstück wird von einer Person (4%) und die Förderungen von (3%) derer, die sie kennen genutzt. Die Maßnahmen für Kinder werden in einer getrennten Grafik (Abbildung 16) dargestellt, da dazu nur jene Personen befragt wurden, die selbst jung genug waren, um diese Maßnahmen zu nutzen bzw. jene, die angaben Kinder zu haben oder zu betreuen. Von den 25 befragten Personen kannten den Fahrradcheck 76% und die Klimameilenaktion 72%. Damit waren diese beiden Maßnahmen ähnlich bekannt, wie der E-Mobilitätstag. Die Klimameilenaktion war einer Person weniger bekannt als der Fahrradcheck. Sie wurde stärker genutzt als der Fahrradcheck, von 78% derer, die sie kennen. Damit steht die Klimameilenaktion in ihrer Nutzung vergleichsweise noch vor den Radwegen Region und Ort. Der Fahrradcheck wurde von 53% derer, die ihn kennen genutzt und wird somit gleich stark genutzt wie die ermäßigte Taxifahrt.

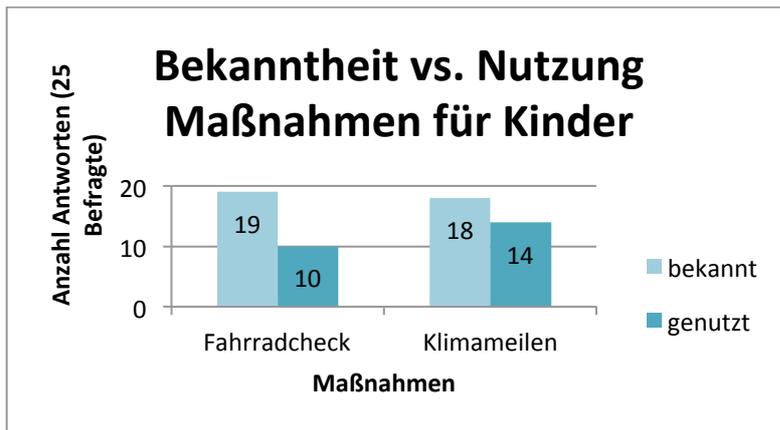


Abb. 14: Bekanntheit und Nutzung des Maßnahmen für Kinder (eigene Darstellung)

6.2.4. Praktik-Relevanz und Nutzung von Maßnahmen

Im Folgenden werden die Erkenntnisse zur Nutzung und Relevanz der Maßnahmen aus der Befragung dargestellt. Zur späteren Vergleichbarkeit wird hier nur auf die Ergebnisse jener Maßnahmen eingegangen, die später auch in der Fokusgruppe thematisiert wurden. Die Interviewpersonen (IP) werden nach Reihenfolge der Befragung nummeriert (zur Auswahl der Maßnahmen, sowie Datenerhebung siehe Kapitel 4, „Material und Methoden“).

Radwege Ort/Region

Auf die offene Frage, „Wann nutzen Sie die Radwege in die Region?“ gaben 48% der Nutzenden an die Radwege in ihrer Freizeit zu nutzen, 13 % zum Einkaufen, 7% für die Arbeit und 5% zum Sport. Unter die Kategorie „anderes“ wurden hauptsächlich Nennungen von Nachbarorten sowie andere Antworten gefasst, die nicht zu einzelnen Aktivitäten zuordenbar waren. **Abbildung 17 (links)** gibt einen Überblick über die Antworten.

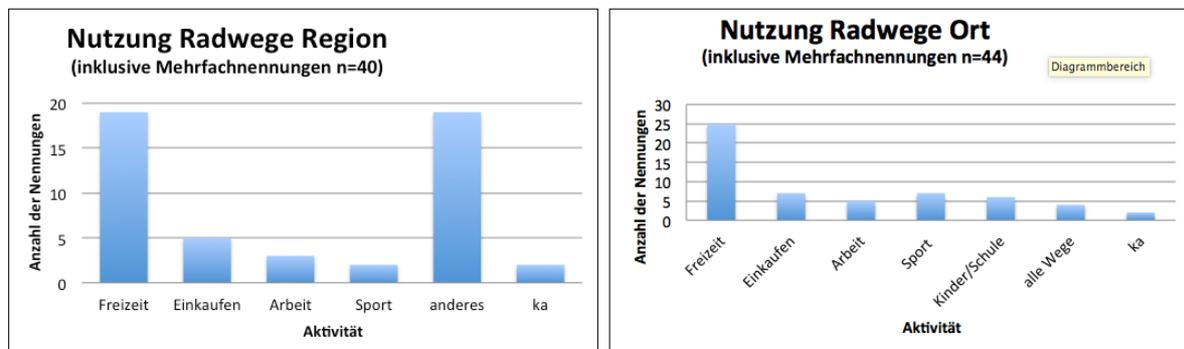


Abb. 15: Nutzung der Radwege in die Region (links) und Nutzung der Radwege Ort (rechts) nach Aktivitäten (eigene Darstellung)

Bei den Radwegen im Ort gaben 57 % der Nutzenden an, sie in der Freizeit zu nutzen, 16 % zum Einkaufen oder Sport, 14 % mit Kindern oder auf der Fahrt zur Schule, 11 % für die Arbeit, je 9 % mit Kindern oder am Schulweg bzw. für alle Wege (siehe Abbildung 17 (rechts)).

Auswirkung der Radwege auf die Alltagspraktiken:

Auf die Nachfrage, ob sich durch den Ausbau der Radwege etwas verändert habe, war die häufigste Antwort der nutzenden Personen, dass sich durch den Ausbau der Radwege nichts verändert hatte (IP13,15, 19, 27, 30, 31, 33, 42, 48, 50, 51, 55, 56) bzw. sie auch vorher schon mit dem Rad unterwegs gewesen seien (IP14, 21, 26, 36, 46, 47, 57). IP14 hatte beobachtet, dass seit dem Ausbau mehr Laxenburger mit dem Rad fahren würden. Sie selbst sei immer schon mit dem Rad gefahren, da sie aus Westfalen stamme, wo es eine Radfahrkultur gäbe. Es

gaben jedoch auch einige an, dass ihr Fahrradfahren durch die neuen Radwege verstärkt wurde (IP38, 41, 45, 53). Ein paar Personen verbanden mit dem Ausbau der Radwege nichts Positives (IP16, 17, 28, 39, 56), nur eine jedoch aus Radfahr-Perspektive, die kurzfristige Sperrung beim Ausbau (IP39). Zwei Personen erwähnten, dass sich dadurch andere Praktiken verändert hätten: Es sei nervig fürs Autofahren (IP16), bzw. wären mehr rücksichtslose Radfahrende auf den Gehsteigen oder würden die Kreuzung blockieren und das Zufußgehen dadurch stören (IP17). IP28 meinte die Radwege seien nicht ausgebaut, nach Achau sei es zu gefährlich, die Verbindung nach Münchendorf fehle.

Faktor Interlocking:

Drei Personen erwähnten bei der Frage zur Nutzung Kinder als Faktor: Bei IP 23 wurde die Nutzung der Radwege durch größere Kinder erst möglich, bei IP18 ist es von den noch kleinen Kindern abhängig, ob Strecken gefahren werden können oder nicht. IP3 erklärte, dass es mit kleinem Kind nicht möglich sei, die Radwege zu nutzen. IP44 wünschte sich ein Verbindung nach Münchendorf und Ebereichsdorf, um selbst in die Schule zu fahren. Für IP28 wurde durch sein neues Hobby Golfspielen, Radfahren unmöglich, da er mehr Equipment transportieren musste. IP43 erzählte, dass er regelmäßig mit dem Rad nach Wien zur Arbeit pendelte. Er habe sein Auto verkauft und würde in einer Stunde und 25 Minuten an seinem Arbeitsplatz sein. Der Radweg bis nach Wien passe, aber in Wien, besonders im 10. Bezirk würde es gefährlich werden. Zum Zeitpunkt des Interviews war er gerade in Krankenstand, da er am Weg „von einem Auto abgeschossen wurde“ und eine Rippenverletzung erlitten hatte. Für die Kinderbetreuung und Einkäufe würde er jedoch das Auto der Frau verwenden, da dies ohne Auto zu schwierig sei.

Faktor Zeit und Raum:

Zwei Personen gaben an, die Radwege nur im Sommer zu nutzen (IP6, 52) – bei Schneelage bzw. Eis sei es schwierig. Für IP10 war zusätzlich die Dunkelheit ein Hemmfaktor – bei Finsternis würde sie die Radwege nicht benutzen. IP8 gab an, dass er zu selten in Laxenburg sei, um die Radwege zu nutzen. Bei dieser Person handelte es sich um einen Arbeitspendler, der neben der Erwerbsarbeit den Bauernhof seiner Eltern in einer anderen Gemeinde bewirtschaftete. IP56 erwähnte, dass man beim Bahnübergang Biedermannsdorf und beim ADEG seit dem Umbau nicht wisse, wie man sich verhalten solle, wenn man sich nicht auskenne (unklare Streckenführung). Es sei nicht klarer geworden, wo man fahren dürfe bzw. wo sich Radfahrer und Fußgänger den Platz teilen müssten. Jetzt würden sogar mehr Leute am Gehsteig fahren weil dieser breiter sei.

Zuschuss zur ÖBB-Vorteilscard

Fünf Personen (9 % derer, die die Maßnahme nicht kannten), interessierten sich im Gespräch für den ÖBB Vorteilscard-Gemeindezuschuss (IP10, IP44) und hatten teilweise die Vorteilscard (IP4, 23) oder wollten es einer Person weitersagen, für die es relevant sein könnte (IP14). Tabelle 5 gibt einen Überblick über alle genannten fördernden und hemmenden Faktoren zur Nutzung der ÖBB Vorteilscard. Zwei Personen gaben an einen anderen Zuschuss für Studierende (IP11), oder durch die Arbeit (IP37) zu beziehen. IP54 meinte die Pensionisten-Karte sein ohnehin günstig. Dass der Zuschuss möglicherweise kein ausreichender Grund ist, um Zug zu fahren, zeigte sich in den Argumenten einiger Personen (IP8, 21, 25, 41, 56, 58), dass der Zuschuss nicht nötig sei, weil sie ohnehin nicht Bahnfahren würden.

Förderung beim Kauf von E-Bike/E-Scooter

Zwei der Befragten gaben an, sich ein E-Bike gekauft zu haben. Davon hatte eine Person die Förderung⁵⁷ genutzt, die andere nicht. IP44, die sich das E-Bike gekauft hatte, gab an, dass sich durch die Förderung nichts an ihrer Entscheidung geändert habe. Sie hätte das E-Bike sonst auch gekauft und habe erst im Nachhinein die Förderung bezogen. IP56, die das E-Bike gekauft, aber die Förderung nicht in Anspruch genommen hatte erzählte, dass dazu der E-Mobilitätstag der Anstoß gewesen sei. Das E-Bike habe nun das normale Rad ersetzt, denn so können Beide im Haushalt weite Strecken fahren. Zwei Befragten nannten E-Bike fahren, als möglichen Ersatz für Radfahren im Alter, nach Verlust der körperlichen Fitness (IP14, 47). Dass dies jedoch nicht unendlich funktioniert, zeigte sich bei IP48 (Jahrgang 1924) die erzählte nicht mehr stark genug zu sein, um den Lenker eines E-Bikes halten zu können.

Ermäßigte Taxifahrt mit Laxenburgcard

38 % der Nutzenden gaben an, die ermäßigte Taxifahrt abends bzw. zum Fortgehen zu nutzen, 17 % der Nutzenden nannten Fahrten zum Arzt, 14 % die Fahrt zum Flughafen, 10 % hatten sie nur einmal probiert. 17 % erwähnten, dass sie die Laxenburgcard nicht nutzten, schon aber ihre Familienmitglieder (Kinder, oder in einem Fall die Frau). In die Kategorie „anderes“ fielen vor allem konkrete Streckenangaben.

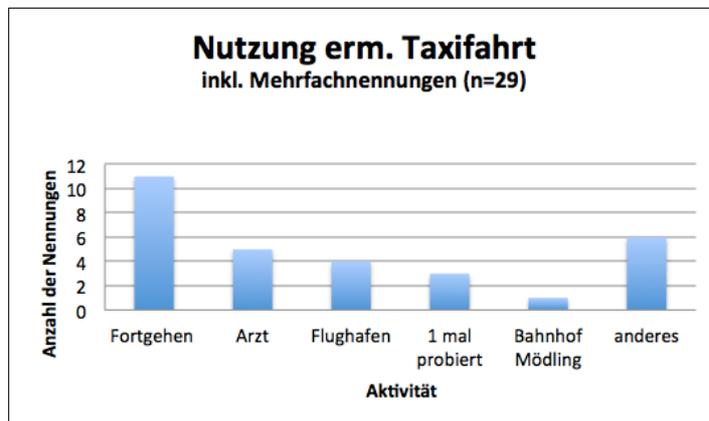


Abb. 16: Nutzung der ermäßigten Taxifahrt nach Aktivitäten (eigene Darstellung)

Faktor Interlocking:

IP9 gab an die Taxifahrten für Wege zum Arzt zu nutzen, bzw. wenn es keine Busverbindung gäbe, die ermöglicht pünktlich zu sein. IP38, welche die Taxifahrt ebenfalls für Arztbesuche nutzte gab als Grund der Nutzung den Vorteil an, bis direkt vor die Türe zu kommen. IP20 meinte, sie sei flexibler in ihrer Freizeitgestaltung geworden.

Erhalt Nahversorger

39 % der Nutzenden gaben an, den ADEG zum Besorgen von Kleinigkeiten zu nutzen. 16 % der Nutzenden gaben an ihn für ihre alltäglichen bzw. regelmäßigen Einkäufe zu nutzen. 13 % der Nutzenden gaben an ihn manchmal, oder selten zu nutzen. 5 % der Nutzenden sagten explizit, sie würden möglichst alles dort einkaufen. Dieses Ergebnis relativiert den hohen Nutzungsgrad des ADEG (siehe Abb. 20) und zeigt, dass alleine auf Grund der Nutzungszahlen keine vorschnellen Schlüsse zur Häufigkeit der Nutzung getroffen werden

⁵⁷ Laut IP24 welche am Gemeindeamt arbeitete werden hauptsächlich Förderansuchen für E-Bikes gestellt, weniger für E-Scooter.

sollten. IP60 etwa betonte sie würde dort Dinge für den täglichen Gebrauch erledigen, nicht aber die Großeinkäufe.

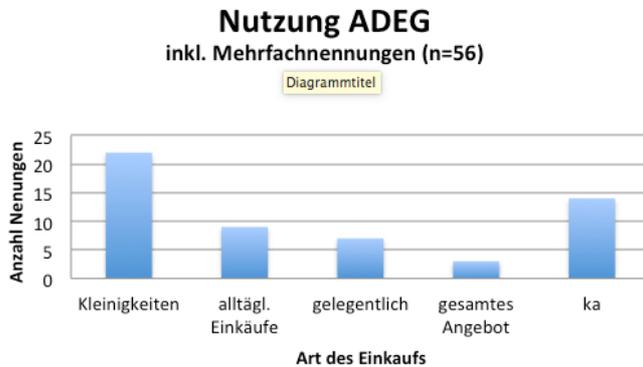


Abb. 17: Nutzung des ADEGs nach Einkaufsarten (eigene Darstellung)

Auswirkung des erhaltenen ADEGS auf Alltagspraktiken:

46 % der Nutzenden gaben an, dass sich durch die Neueröffnung nichts geändert habe. IP59 gab an, dass es ein netter Versuch gewesen sei, es aber keine wirkliche Qualitätsveränderung gegeben habe und die Auswirkung der Veränderung zu klein gewesen sei, um sie zu großen Einkäufen beim ADEG zu bewegen. Ebenso sagte IP20, dass der ADEG zwar anders aussehe, da es aber nicht ihr primärer Einkaufsort sei, habe sich nichts dramatisch verändert. 18 % jener die ihn kannten, gaben an, dass sich der Ausbau positiv ausgewirkt habe: IP47 nannte von sich aus, dass sie nun mehr Einkäufe dort tätigen würde und sagte der ADEG sei besser geworden. 13 % der Nutzenden machten positive Aussagen in Zusammenhang mit vergrößertem Angebot (Vegetarisches, Tiefkühlware, Clever Produkte, Kaffeeautomat). Wenn man allerdings davon ausgeht, dass die Alternative zur Neueröffnung und Umbau gewesen wäre, dass der ADEG komplett geschlossen worden wäre, dann ist davon auszugehen, dass das Nicht-Durchführen der Maßnahme doch eine erhebliche Wirkung in die Mobilitätspraktiken gehabt hätte. Denn einige Personen (IP4, 6, 8, 9, 13, 24, 31, 32, 35, 56, 58, 59) betonten, dass sie zum ADEG zu Fuß, mit dem Scooter oder mit dem Fahrrad einkaufen gehen würden und für andere Einkäufe das Auto verwenden würden.

Faktor Zeit und Raum:

11 % der Nutzenden gaben räumliche Faktoren, bzw. Verknüpfungen mit anderen Praktiken zu Nutzung an: IP7 sagte sie würde am Weg von der Arbeit heim „vorbeihüpfen“. Einige Personen sagten sie würden es in Kombination mit anderen Wegen (Bank, Musikschule) nutzen (IP7, 23, 27, 34). Zwei Personen (4 % der Nutzenden) nannten die kurzen Öffnungszeiten als Hemmfaktor zur Nutzung (IP1, 37).

Radweg ADEG

7 % der Nutzenden gaben an, es habe sich durch den Radweg nichts geändert, genauso viele jedoch sagten, es habe sich positiv auf ihr Fahrverhalten ausgewirkt. IP16 sagte, seit es die Radwege gäbe, sei die Straße enger geworden.

Gründe zur Nicht-Nutzung des Radweg ADEG:

14 Personen (58 % jener, die ihn kannten und nicht nutzten) gaben an, dass sie nahe genug wohnen würden bzw. lieber zu Fuß gingen und den Radweg deshalb nicht nutzten. 10 Personen davon nannten das Zufußgehen explizit (42 % jener, die ihn kannten und nicht nutzten). IP58 erklärte, sie gehe zu Fuß mit dem Rucksack einkaufen, da sie ums Eck wohne und verhindern wolle, dass ihr E-Bike gestohlen werde. Sieben Personen (29 % jener, die ihn

kannten und nicht nutzten) gaben an, dass sie sehr nahe wohnen würden. Drei Personen (13 % jener, die ihn kannten und nicht nutzen) nannten Gründe, die mangelnden Kompetenzen zuzuordnen sind (Alter, Rollstuhl, Sehschwäche). Zwei Personen (8 % jener, die ihn kannten und nicht nutzten) gaben an, mit dem Roller zu fahren.

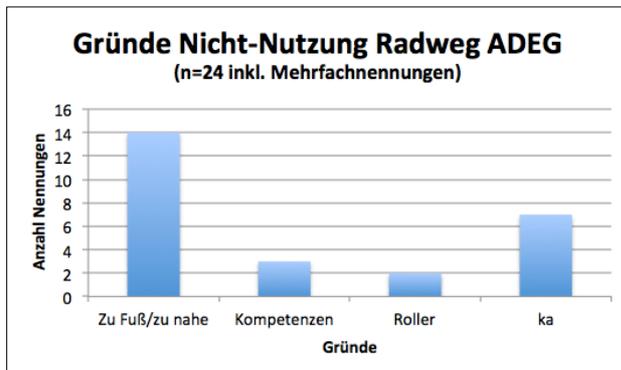


Abb. 18: Gründe zur Nicht-Nutzung des Radwegs zum ADEG (eigene Darstellung)

Naturbadeteich

14 % der nutzenden Personen erwähnten nach ihrer Art der Nutzung gefragt, dass der Badeteich besonders nahe sei bzw. sie ihn mit Rad oder zu Fuß erreichen würden. IP56 etwa meinte der Badeteich läge zwischen ihrem Garten und Wohnung und sie würde deshalb kein Auto brauchen, um dorthin zu fahren. IP3 erwähnte allerdings, dass sie den Badeteich im Sommer mit dem Auto nützen würde. IP56 sagte, dass im Sommer der Autoverkehr durch die WienerInnen zugenommen habe.

Auswirkung des Naturbadeteichs auf die Alltagspraktiken:

Die Antworten zur Veränderung durch den Badeteich reichten von sehr positiven Auswirkungen bis zu negativen beobachteten Entwicklungen: 60 % der Nutzenden gaben an, durch die Renaturierung habe sich etwas Positives geändert. IP47 gab an einmal pro Woche schwimmen zu gehen – früher hätte sie das im Hallenbad in Mödling oder Schwechat gemacht, jetzt im Badeteich. 11 % der Nutzenden gaben an, den Badeteich vor seine Renaturierung „illegal“ genutzt zu haben. IP30 meinte, den Teich gäbe es ohnehin schon lange und da sie die Besitzerin kannte, sei sie vorher auch dort schwimmen gewesen. 26 % der Nutzenden gaben an, dem Schwimmbad in Laxenburg zum Naturbadeteich gewechselt zu sein. 14 % der Nutzenden nannten negative Entwicklungen: 11 % der Nutzenden störten sich an den WienerInnen, die den Badeteich überrennen IP26 sagte, dass es ohne Laxenburgcard teurer geworden, wodurch seine Freunde jetzt nicht mehr kommen würden. Viele würden jetzt zum Neufelder See fahren. Zwei nicht Nutzende (IP35, 49) sagten, sie seien dort früher mit dem Hund baden gegangen, dies sei jetzt nicht mehr möglich. IP35 gab ihre zwei Hunde als Grund an, den Badeteich nicht nutzen zu können: „Überall wo meine Hunde nicht hindürfen gehe ich auch nicht hin“. Tabelle 5 gibt einen Überblick über alle fördernden (+) und hemmenden (-) Faktoren zur Nutzung der Maßnahmen, die aus den qualitativen Notizen auf den Fragebögen identifiziert werden konnten.

Tab. 5: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung der Maßnahmen (eigene Darstellung)

Elemente		
Materielles	Kompetenzen	Sinn
Radwege		
+ eigener sicherer Bereich (IP53)	+ besser für Kinder nutzbar (IP41)	+ wohlfühlen auf Radwegen (IP53) + Sehnsucht Radwege zu nutzen (IP38) + für Gesundheit (IP4) + angenehmer durch Umbau (IP23, IP38)
-Kein Kofferraum fürs Einkaufen (IP23) -kein eigenes Fahrrad (IP29, 34) - keine bauliche Trennung, zu viel Verkehr (IP5, 10, 14, 45) - Radweg nach Münchendorf fehlt, schlechte Strecke nach Achau, SCS (IP28, 44, 56)	- unklare Streckenführung bei Bahn und vor ADEG (IP56) - fehlende Fähigkeiten oder Körpereigenschaften (IP5, 15, 20, 34, 35, 49, 54)	- unsicher als Mädchen alleine auf Feldweg (IP10)
ÖBB Vorteils card Zuschuss		
- eigenes Auto (IP6, 33, 38) - fragliche Barrierefreiheit (IP20)	- körperlich schwierig öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen (IP20) - fehlendes Wissen zum Zuschuss (IP4, 10, 14, 23, 44)	- weniger bequem als Auto (IP6), - - Transport mit Auto leichter (IP38) - teurer als Autofahren (IP45)
Förderung Kauf E-Bike/E-Scooter		
	+ weitere Strecken fahrbar (IP44, 56) + Informationen am E-Mobilitätstag (IP56)	
-	- mangelndes Wissen zur Förderung (IP6, 21, 27, 28, 32, 33, 41, 43, 55, - körperliche Einschränkung (IP20, 29, 35, 49)	- fehlendes sportliches Gefühl (IP14) - Papierkrieg vermeiden (IP57) - keine Förderung in Anspruch nehmen wollen (IP47, 54)
Ermäßigte Taxifahrt		
	+ Fahrmöglichkeit ohne Autofahr-Kompetenzen (Alte, Jugendliche) IP1, 10, 11, 17, 27, 38, 49, 54)	+ angenehm weniger zu zahlen (IP16, 21, 33) + Vertrauen durch bekannte Taxiunternehmen (IP38)
- eigenes Auto (IP5, 6, 19, 28, 29, 33, 34, 45, 54,) - fehlende Kindersitze (IP25)	-	- zu teuer (IP32, 36, 45) - Karte beantragen ist Aufwand (IP2)
Erhalt Nahversorger		
+ Geschäft im Ortskern vorhanden (IP15, 36) + vergrößertes Angebot (IP6, 14, 23, 32, 41, 47, 53)		+ schöner, moderner und übersichtlicher (IP13, 20, 23, 31 37, 41, 53) + hygienischer (neue Kühltruhen) (IP41)
- kleineres Angebot als große Supermärkte (z.B.: Bio-Sortiment) (IP13, 38) neue Klimaanlage im Sommer störend (IP38)	-	- teurer als große Supermärkte (IP1, 2, 15, 24, 32, 45)
Radweg ADEG		
-fehlende Transportmöglichkeit (Großeinkauf und schwere Dinge) (IP16, 21, 41, 43, 38, 59)	- fehlende körperliche Fähigkeiten (IP5, 10, 20, 49, 54)	
Naturbadeteich angelegt		
+ Badeteich in der Nähe (IP2, 37, 44, 56) + mehr Schatten durch neue Bäume (IP18) + Buffet (IP32) + breiterer Ausstieg (IP44)	-	+ sauberer Badeteich (IP6, 41) + günstige Schwimmöglichkeit (IP12)
-eigene Schwimmöglichkeit (IP12, 14, 19, 23, 43) - keine Kabinen (IP4)	- körperliche Faktoren, die Baden behindern (IP10, 15, 20, 36)	- weniger sicher als Schwimmbad (IP24) - fehlendes soziales Umfeld (IP26, 45)

6.3. Ergebnis Fokusgruppe

Nach einer Zusammenfassung zur allgemeinen Charakterisierung Laxenburgs in der Fokusgruppe (Leitfaden siehe Anhang 10.3) werden die identifizierten Hemm- und Gelingensfaktoren bei der Integration der Maßnahmen in die Alltagspraktiken dargestellt. Die Faktoren werden jeweils den drei Praktik-Elementen zugeordnet und in einem zusätzlichen Exkurs zu Zeit und Raum diskutiert. Die Inhalte werden mit der jeweiligen Zeilennummer und DiskussionsteilnehmerIn (DT) aus dem Transkript der Fokusgruppe angegeben (für die soziodemographischen Hintergründe der DTs sowie zur Methode der Fokusgruppe siehe Kapitel 4.5.2, „Fokusgruppe“).

6.3.1. Allgemeines zu Laxenburg

Es wurde betont, dass Laxenburg eine kleine Gemeinde mit einem zentralen Ortskern ist, wodurch vieles bzw. alles zu Fuß oder mit dem Rad erledigbar ist (DT1, 2, 4: 1303-1305⁵⁸). Im Laufe der Diskussion kamen neben den Schlosskonzerten (DT4: 1302-1304), die Bibliothek (DT4: 1295) im Ort auf, die den Mobilitätsbedarf reduzieren. DT4 (778) sagte, dass sie es nicht verstehe warum bei den Mobilitätsmaßnahmen der Park nicht berücksichtigt werde. Er sei einerseits treibender Faktor für zusätzliches Autofahren an den Wochenenden von außerhalb, andererseits hemmender Faktor für Autofahren der LaxenburgerInnen weil es durch die vielen BesucherInnen unmöglich sei, einen Parkplatz zu finden. Dies wurde von allen Teilnehmenden bestätigt wurde (DT1, 2, 3: 781-786). Andererseits bietet der Park ein Naherholungsgebiet und im Sommer eine Abkühlungsmöglichkeit (DT 1, 3, 4: 860-873), die mit dem Rad oder fußläufig erreichbar ist (DT4: 778-842). Die Nähe zum Park schafft die Möglichkeit ins Grüne zu gehen ohne Autofahren zu müssen (DT1, 2, 4: 787-799). Der kostenlose Eintritt für LaxenburgerInnen in den Park könne auch als Mobilitätsmaßnahme der Gemeinde gesehen werden, so DT3 (804). Auch wurde der Einbezug von BürgerInnen sowie die allgemeine politische Situation in Laxenburg angesprochen. Seit Ende der Monarchie stehe Laxenburg unter ÖVP-Führung (DT4: 1227-1229), was es erleichtere Maßnahmen durchzusetzen (DT3: 1224). Dass dadurch der Einbezug von neuen Ideen nicht immer gewährleistet sei, berichteten DT2, 3 und 4 aus ihren Erfahrungen mit dem Energiestammtisch oder dem Gesundheitstag, wo andere Meinungen gerne übergangen würden (1271 – 1273; 1287-1290; 1356).

6.3.2. Radwege Ort/Region

Die Diskussion zu den Radwegen im Ort und in der Region ließ sich schwer trennen, deshalb sind diese beiden Maßnahmen hier gemeinsam dargestellt. Abgesehen von den einzelnen Maßnahmen wurden in der Fokusgruppe einige grundlegende Voraussetzungen fürs Radfahren diskutiert: Das Rad muss funktionieren um Radfahren zu können (DT2: 10-14). Der Fahrradhändler im Ort wurde von einer Person (DT4, vgl DT1, 2: 344-381) von selbst positiv erwähnt, weil dadurch die Reparatur vom Rad fußläufig erreichbar und vereinfacht sei – man müsse nicht alles selbst reparieren können. Somit müssen sich die TrägerInnen nicht alle Kompetenzen selbst aneignen und die Schwelle für Radfahren zu rekrutieren verringert sich. Die Jahreszeit und das Wetter bestimmen wie attraktiv Radfahren ist (DT2: 14-18). Ein genereller Radfahrtrend wurde angesprochen, der auch vor Laxenburg nicht halt machen würde (DT31, 3, vgl DT4: 990-999). Dieser Ökotrend fördert aber teilweise auch das Autofahren um z.B.: Biolebensmittel in Mödling zu kaufen (DT3, vgl DT2: 934-943). Die

⁵⁸ DT wird jeweils für die/den erstgenannte DiskussionsteilnehmerIn angeführt (DT1, 2, 4: 1303-1305 bedeutet folglich DT1, DT2, DT4 in Zeilennummer 1303 bis 1305. Da es sich um eine Gruppendiskussion handelt sprachen in den zitierten Zeilennummern teilweise mehrere Personen. Es werden jeweils jene Personen angeführt, welche in den angegebenen Passagen Aussagen tätigten, die mit dem wiedergegeben Inhalt übereinstimmen.

Stimmung zum Radfahren in Laxenburg war in der Gruppe durchwegs positiv. DT2 (874-896) meinte er wüsste keine weiteren Fördermaßnahmen, wie man Radfahren in Laxenburg noch optimieren könnte - allerdings fährt er selbst sehr sportlich und viel auf der Straße DT4 (896-901) sagte, dass höchstens durch Kommunikation der Gesundheitsförderung durch Radfahren noch mehr Bewusstsein für die positiven Aspekte von Radfahren geschaffen werden könnte. Was es bräuchte, um Radfahren für jene attraktiv zu machen, die es bisher nicht ausübten, erzeugte in der Gruppe Ratlosigkeit (DT 1, 2, 3, 4: 902-933). Von DT3 (929; 989) wurde vermutet, dass für Viele die „Bequemlichkeit“ über dem Radfahren liege.

Gelingensfaktoren der Radwege

Gute Infrastruktur, schöne Radwege und viele Strecken und Anschlüsse wurden als positiv und erleichternd fürs Radfahren genannt (DT1, 3, 4: 150-156; DT3: 1016). Die Tatsache, dass schöne Radinfrastruktur (nach Mödling) vorhanden ist, erleichtert Radfahren auf dieser Strecke (DT1, 2, 4: 730-733). Einige Radwege funktionieren gut z.B.: nach Wien und Guntramsdorf, allerdings ist die Verbindung nach Münchendorf und Krumau schwierig (DT1, 2, 3, 4: 734-755). Da diese Radinfrastruktur vorhanden ist, wird der Ersatz von Autofahren bzw. Busfahren durch Radfahren leichter (siehe Zitat 1). Infrastruktur kann aber auch umgekehrt wirken, wenn Strecken schlecht sind. Das Zitat 1 verdeutlicht dies und enthält überdies die Vermutung enthält, dass viele Leute von außerhalb die Radwege in Laxenburg touristisch nutzen:

Zitat 1: 726-734, Transkript Fokusgruppe vom 11.01.2017

DT3: Ich glaube, dass hier sehr viele Leute fahr'n, die von auswärts kommen..

DT2: Also ja, das Ziel is' schon wahrscheinlich das Eis im Sommer, da in Laxenburg im Sommer] natürlich ja.*

DT3:] Der Park ned, ja.*]

DT2: „fahr ma' min Radl her und fahr ma die genüßliche (unverständlich) herum*“

DT4: und umgekehrt, wenn man von hier aus nach Mödling fahr'n will (..) und jetzt das Au- kein Auto nehmen möchte, dann is das schon ein riesen Vorteil dass es so ein' guten Radweg* nach Mödling gibt und der is auch noch wunderschön

DT2: ja,ja... ja.

DT1: Ja...]Wenn du den Autobus verpasst oder es fahrt ganz einfach keiner... bin ich auch... dankbar]

DT4:] es ist schon so, dass die Institution des Radweges es schon erleichtert, dass du das Rad verwendest*

DT3: Wobei es zum Beispiel wann'st du nach Münchendorf oder Krumau willst, das geht überhaupt nicht. Da gibt's keine Fahrverbindung über die Nachbarortschaften, also des is' blöd]

Es wurde hervorgehoben, dass besonders die Verbindung nach Münchendorf wichtig wäre, weil von dort ein weitläufiges Radwegenetz erreichbar ist (DT2, 3: 1002-1004). Die Beschilderung wurde in der Fokusgruppe als optimal angesehen (DT1, 2, 4: 874-984). Eine Person meinte allerdings wenig Schilder zu kennen (DT1 884).

Die Teilnehmenden diskutierten, ob es möglich sei, Achau angenehm mit dem Rad zu erreichen. Die Diskussion zeigte, dass wenn die Kenntnisse über gewisse Schleichwege da sind, es auf einmal möglich wird eine andere Ortschaft durch Radfahren zu erreichen (DT1, 2, 3, erklären DT4 den Weg: 734-755). Beim Radweg auf der Hauptstraße, der nicht baulich von der Straße getrennt ist, zeigte sich, dass gewisse körperliche Kompetenzen, also sportliches, schnelleres Rennradfahren mehr Wege erschließt – auf der Straße oder baulich nicht getrennten Wegen – die für andere als nicht nutzbar gelten (DT1, 3, 4: 692-694).

Radfahren ist in Laxenburg auf den Gehsteigen möglich und wird dort laut den Teilnehmenden der Fokusgruppe akzeptiert (DT1, 2, 4: 693-711). Dass dazu gegenseitige Rücksichtnahme wichtig ist, wurde betont (DT1, 2, 3, 4: 704-711; DT3, 4: 1010-1016). Dadurch ergeben sich zusätzliche Möglichkeiten Rad zu fahren außerhalb der Radwege (DT1,

2, 3, 4: 662-674). Es gab keinen Widerspruch zur Aussage von DT4 (878-883), dass Radfahren in Laxenburg allgemein gesellschaftlich akkreditiert ist.

Auswirkung der Radwege auf Alltagspraktiken

Die meisten Teilnehmenden der Fokusgruppe (DT2, 3, 4) wohnten noch nicht lange genug in Laxenburg, um die Zeit vor dem Radwegeausbau zu kennen. DT1 hatte den Umbau zwar erlebt, für ihre Alltagsroute sind die Radwege aber nicht relevant, da sie auf dem Weg zum ADEG kaum auf den Radwegen fährt, sondern andere wenig befahrene Gassen benutzt (vgl. DT1: 662-674). Dies legt die Vermutung nahe, dass Radwege alleine nicht ausschlaggebend für die Strecken sind, die DT1 wählt, wenn es ihr darum geht Orte von Praktiken zu verknüpfen. Auf meinen Diskussionsanstoß, dass die neuen Radwege in Laxenburg vor allem jene bestärkt haben könnten, die auch vorher schon Rad gefahren waren, erwiderte DT4 (712-714), dass man die Kinder nicht vergessen dürfe, die jetzt mit Radwegen aufwachsen würden. DT2 (979) sagte zur Veränderung seiner Praktiken, seit er in Laxenburg wohne, habe er sich mehr Fahrräder gekauft, weil er mehr Platz in der Garage hätte. Sonst habe sich in seinem Radfahrverhalten aber nichts verändert, da er vorher in Wien auch schon viel gefahren sei. Allerdings hätte er in der Stadt mehr öffentliche Verkehrsmittel genutzt, weil sie dort attraktiver waren (DT2: 981). Auch DT4 (996-1001) sagte, sie habe das Radfahren aus Mödling mitgenommen, wo sie vorher gelebt habe.

Hemmfaktoren der Radwege

Wie oben erwähnt, wirkt der nicht immer baulich getrennte Radweg besonders in Zusammenhang mit fehlenden Kompetenzen abschreckend, etwa LKWs die sehr nahe an einem vorbei fahren, können ein Hemmfaktor sein. DT1 (siehe Zitat 2) erklärte, dass sie erst mit ihrem Sohn Radfahren gelernt habe, weil ihr in Wien die Mutter Radfahren nicht erlaubt habe. So würde sie weniger sicher fahren, habe nie gelernt mit einer Hand zu fahren und kann dementsprechend auch keine Handzeichen geben. Diese fehlenden Kompetenzen nannte sie als Grund, dass sie den Radweg auf der Hauptstraße nicht nützt (vgl. DT1: 976-977).

Zitat 2: 677, Transkript Fokusgruppe vom 11.01.2017

DT1: Also, Straße fahr' ich nicht. Muss i- also. Ich würde nie.. Ich muss dazu sagen, ich hab' erst, da war ich schon weit über das Kindesalter - ich hab nie ähäh als Kind.. ein Rad gehabt. Demzufolge bin ich absolut nicht so sicher auf'm Rad. Ich kann noch immer (lachend) ka Zeichn geb'n, weil ich nicht mit einer Hand fahren kann.. Und ich trau mich, würde mich nicht trauen auf der Hauptstraße, wo der Radweg abgegrenzt is', ja, da fahr' ich nicht.

Wie im Zitat 3 ersichtlich, ist auch die fehlende Rücksicht der Autofahrenden auf die Radfahrenden ein Faktor, der verunsichert. Gleichzeitig scheint es, wie bereits erwähnt sozial akzeptiert zu sein auf den Gehsteigen zu fahren.

Zitat 3: 690-695, Transkript Fokusgruppe vom 11.01.2017

DT3: Erklärend dazu muss man sagen, dass ja der Radweg eigentlich ein Teil der Straße is, baulich nicht abgegrenzt* das heißt neben dir fahrt der Sattelschlepper* mit zehn cm Abstand, mit den] Zwillingssreifen

DT4:] An vielen Stellen,] muss man dazu sagen, nicht überall, an vielen Stellen

DT1:] Ja, und da is' viel Verkehr auf der Hauptstraße, da is viel, wirklich viel Verkehr. Und weißt eh' Autofahrer..] überseh'n dich amal gern, nan.

DT4:] Ja die, die, die Straßen, also die Rennradler nützen es sehr sehr viel* ja. Die sind auch schneller und (..) bei mir is' es so, ich hab' (..) wenn ich's Rad, also ich hab' dann oft mein' Hund dabei, also ich fahr ganz viel auf Gehsteigen*]

DT3:] mhm (bejahend) ja, sicherer auch&

DT4: und die Leute sind sehr sehr freundlich und..] lächeln mich an und keiner, keiner schnauzt mich an. ist auch toll ja.

Im Park jedoch wird Radfahren als störend erlebt, was auch durch ein Rad-Schiebe-Verbot zum Ausdruck gebracht wird (DT1, 2, 3, 4: 750-777). Durch den Park wäre laut DT4 (750-759) eine Verbindung nach Münchendorf denkbar. Zusätzlich machen die gratis Parkplätze in der Gemeinde Autofahren attraktiver im Vergleich zum Radfahren (DT3, 4: 943-952).

Faktor Interlocking

Einige Aussagen erklärten Radfahren als durch andere Praktiken beeinflusst: Wie auch in Zitat 3 ersichtlich bestimmt das Hunde-Ausführen von DT4 ihre Form von Mobilität. Sie fährt wegen ihrem Hund auf dem Gehsteig, denn ihr Hund hat in keinem Körbchen Platz (DT4: 693-703). Auch das zum Arzt gehen in Biedermansdorf wurde von DT1 (685-692) mit Radfahren in Verbindung gebracht. DT4 (1243) kam von sich aus auf den Badeteich zu sprechen, der viel in Verbindung mit Radfahren genutzt werde. Radfahren selbst wurde auch als Erholung beschrieben bzw. verbunden mit anderen Praktiken der Erholung: Eis Essen, in den Park gehen (DT2, 3: 726-729). In der Fokusgruppe wurde die Vermutung aufgestellt, dass auf den Radwegen allgemein nicht so viele LaxenburgerInnen unterwegs seien, sondern auch viele AusflüglerInnen (DT2, 3: 715-733). Wobei auch zwischen den verschiedenen Radwegen unterschieden wurde, die von unterschiedlichen Personengruppen genutzt werden: Jene außerhalb des Ortszentrum wurden als attraktiver für Freizeit und Sport beschrieben (DT4: 715). Tabelle 6 gibt eine Übersicht, über fördernde und hemmende Faktoren zur Nutzung der Radwege, die in der Fokusgruppe identifiziert wurden.

Tab. 6: Übersicht über hemmende und fördernder Elemente zur Nutzung der Radwege (eigene Darstellung)

Radwege Ort/Region	Elemente		
	Materielles	Kompetenzen	Sinn
Fördernde Faktoren	+ Schöner, gut ausgebauter Radweg + gute Beschilderung + gute Anschlüsse + viele Strecken + Fahrradhändler im Ort	+ Wissen für kleine Reparaturen (Platten)	+ akzeptiert auf Gehsteig zu fahren + Radfahren gesellschaftlich akzeptiert + genereller Radfahrtrend
Hemmende Faktoren	- Radweg nicht baulich von Landstraße getrennt - kein Radweg nach Münchendorf (viele Anschlüsse dort)	- fehlende Kompetenzen (Handzeichen geben, mit einer Hand fahren) - Verbindung nach Achau nur mit Kenntnissen	- gratis Parkplätze für Autos - Radfahren im Park ist verboten - wenig Rücksicht von Autofahrenden - Bequemlichkeit

Faktor Zeit und Raum

Es wurde angesprochen, dass es in einer ländlichen Gemeinde schwerer ist nicht Autozufahren (siehe dazu Auswirkungen der Radwege auf die Alltagspraktiken) und gewisse Tätigkeiten vom Auto abhängig sind. Zugleich wurde erwähnt, dass sobald man das materielle Element (Auto) besitzt, und es direkt vor der eigenen Haustüre steht, es auch attraktiver ist zu nutzen (vgl. Zitat 4). Zusätzlich bietet es Schutz vor Regen, was das Rad nicht bietet (DT3: 947-950). Zitat 4 veranschaulicht die Herausforderung, welche die Verknüpfung von verschiedenen Praktiken durch Radfahren darstellt, speziell wenn die Orte der Praktiken in Wien und Laxenburg liegen. Auch wird die Bedeutung von individueller Gestaltung von Zeit durch eine eigenes Auto (etwa ohne Wartezeiten) angesprochen.

Zitat 4: 1052-1054, Transkript Fokusgruppe vom 11.01.2017

IP1:] (lacht) da simma wieder beim Auto ja]

IP3: Ich fahr dann wenn ich will und so weiter

IP1: Natürlich, natürlich und musst warten und und

DT2: Genau, der Faktor Individualität dass ich das Auto vor der Tür stehen hab und so, das is natürlich a ganz a wesentlicher, ja.* Also vor allen Dingen, wenn ich dann noch Erledigungen hab. Da müssat ich mir das mitn Fahrrad oder was, da da wirklich zeitlich schon organisieren. A Stunde amal nach Wien, dann brauch ich 60, also 50 Minuten dorthin, und dann 40 dorthin und dann wieder nach hause und dann ist des a, a Tagesreise*, ned. Nur für Einkaufen und Frisör gehen und wieder ham

fahrn. So auf die Art ja. Und das steht dann a ned in ana Relation.

Folgende Aussage (Zitat 5) unterstreicht, dass wie Arbeit organisiert ist, ebenfalls einen Einfluss darauf hat, welchen zeitlichen Zwängen TrägerInnen von Praktiken unterliegen. Die beeinflusst in welchem Rahmen Fahrradfahren rekrutieren kann:

Zitat 5: 987, Transkript Fokusgruppe vom 11.01.2017

DT3: Was soll ich jetzt sagen? Die letzten Jahr' in meinem Job, hab ich 350 Stunden bis 400 Stunden im Monat gearbeitet. Jetzt könnt's euch vorstellen wieviel Stunden Zeit waren für Rad zu fahren. Also ich bin mehr geflogen, (lachend)als (..)

Das in Zitat 5 angesprochene Beispiel mit Flugverkehr anstelle von Radfahren illustriert, wie stark gewisse Normen der Arbeitswelt die Treibhausgas-Intensität von Mobilitätspraktiken beeinflussen können (siehe Vergleich der unterschiedlichen Verkehrsträger in Abb. 1).

Der geteilte Raum von Fahrradfahren und zu-Fuß-Gehen am Gehsteig macht Anpassungen nötig. Rücksichtnahme wurde als wichtiger Faktor genannt, wenn sich diese beiden Praktiken den Raum teilen (DT1, 2, 3, 4: 704-711). Dadurch können auch Zufußgehen und Radfahren miteinander in Konkurrenz treten. In der Gruppe wurden dazu Beispiele aus dem Schlosspark und aus der Lobau genannt (DT3, 4: 1010-1016). Zugleich vergrößert sich dadurch der Raum zum Fahrradfahren (vgl. DT1, 2, 3, 4: 662-674). Auch der geteilte Praxis-Raum zwischen Autofahren und Radfahren birgt Konfliktpotential: DT1 (692; siehe Zitat 3) erwähnte, dass auf der Hauptstraße sehr viel Verkehr sei und die Autofahrenden nicht immer Rücksicht nehmen. Unter anderem deswegen fahre sie nicht auf der Hauptstraße (vgl. DT1, 677).

6.3.3. ÖBB-Vorteilscard Gemeindegutschein

Folgende Aspekte der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wurden über den Gutschein zur Vorteilscard hinaus in der Fokusgruppe angesprochen: Die Wahrnehmung ist, dass die Masse mit dem eigenen Auto, oder sportlich mit dem Rad fährt (DT3: 1047-1049). Am Beispiel Wien wurde die billige „Öffi“-Jahreskarte in Kombination mit nicht vorhandenen Parkmöglichkeiten erwähnt, wodurch Autofahren im Vergleich zu „Öffi“-Fahren extrem unattraktiv werde (DT 1, 2, 3, 4: 943-952, DT3,4: 1099-1101). Im Vergleich dazu sei Autofahren im ländlichen Bereich viel attraktiver. Denn durch Autofahren könne etwa der Frisörbesuch noch mit etwas anderem verknüpft werden, sprich es erleichtert das Ausüben von mehreren Praktiken hintereinander (siehe Zitat 4).

Im Folgenden werden die hemmenden Faktoren sowohl für Zugfahren, als auch für Busfahren dargestellt, da diese beiden Tätigkeiten durch die Vorteilscard eine Preisreduktion erfahren.

Gelingensfaktoren ÖBB-Vorteilscard Gemeindegutschein

In der Diskussion wurde angesprochen, dass sich die Busverbindung nach Wien verbessert habe und dadurch Busfahren attraktiver wurde (DT1, 4: 1172-1173). Verbindungen mit einem Bus alle halben Stunden unter der Woche wurden als gute vorhandene Frequenz genannt (DT1, 3: 1111-1112). Die ÖBB-Card bringt 50 % Reisersparnis, wovon sich DT1 und DT3 (1043) begeistert zeigten. Da DT1 Pensionistin ist, gilt bei ihr die Ersparnis allerdings auch in den Bussen, wovon andere Personengruppen nicht profitieren (DT1: 1042-1046). Da sie auch kein eigenes Auto besitzt (materielles Element) kann die Praktik Autofahren sie von vornherein nicht rekrutieren (vgl. DT1 391).

Hemmfaktoren ÖBB-Vorteilscard Gemeindegutschein

Der Transport von Gepäck stellt für DT4 (1050) eine Herausforderung beim Zugfahren dar, im Vergleich zum Einladen des Kofferraumes direkt vor der Haustüre. Der abgelegene, entrindete „Geisterbahnhof“ (DT1, 1119) mache das Zugfahren laut den Teilnehmenden unattraktiv (DT1, 2, 3, 4: 1113, 1136; DT1: 1274): Der Busbahnhof liegt im Ortszentrum und

hat häufige Verbindungen. Der Zugbahnhof hingegen befindet sich am Ortsrand, bereits auf Gemeindegebiet Biedermansdorf, umgeben von Feldern. Weiters wurde angesprochen, dass der Bahnhof ein anderes Flair haben würde, wenn er nicht derart einsam gelegen wäre (DT2, 4: 1137-1138). DT2 und 3 (1126 - 1132) erwähnten, dass ein ordentlicher Bahnhof, wie in Mödling aber als kleine Gemeinde nicht realistisch sei.

Obwohl DT1 (294-301) die Vorteils card nutzt, gab sie an, dass ihr der ÖBB-Vorteils card-Zuschuss nicht bekannt sei⁵⁹. Zusätzlich bedeutet es einen Aufwand den Zuschuss zu beantragen (DT3: 1101-1105). Aus den Aussagen in der Fokusgruppe ging hervor, dass nicht klar ist welche konkreten Schritte der Antrag zum Zuschuss bedeutet (DT2, 3: 294-313). Es wurde außerdem deutlich, dass nicht bekannt ist, welche Verbindungen der Bahnhof Laxenburg-Biedermansdorf bietet. Dass z.B.: Züge nach Wien fahren wusste keine/r der Teilnehmenden (DT1, 4: 1040-1041; DT1, 2, 4: 1007-1118). Die Busfahrpläne scheinen den Teilnehmenden im Vergleich dazu besser bekannt zu sein, denn sogar DT3 (1154-1160), der angab die Busse noch nie genutzt zu haben, kannte die Verbindungen. Die Bustickets seien teurer geworden durch eine Zonenänderung, die den Fahrpreis nach Wien verdoppelte (DT1, 2, 4: 979-985). Dies macht es für Busfahren nun schwerer TrägerInnen zu rekrutieren. DT2 (983) sagte, dass er deshalb auch bei Minusgraden aufs Rad steige, um diesen Preisanstieg nicht zu unterstützen. Von DT4 (1050) wurde erwähnt, dass durch ihren Hund Zugfahren oftmals doppelt so teuer werde und dadurch nicht konkurrenzfähig sei gegenüber dem Auto. Aus einer weiteren Aussage von DT4 (1177, vgl. DT3:1178) geht hervor, dass einen Zuschuss in Anspruch zu nehmen auch bedeuten kann, dem Gemeinwesen etwas wegzunehmen und insofern nur sozial Bedürftigen zustehe. Dieser gesellschaftliche Aspekt kann auch eine Hemmschwelle bedeuten, Zuschüsse zu beantragen. Das alleinige Warten am Bahnhof wird als unheimlich empfunden. Besonders für Frauen und Mädchen gilt er in der Dunkelheit als unpassender Ort ohne Sicherheitsgefühl (D2, 3, 4 : 1129-1138). Tabelle 7 fasst die identifizierten förderlichen und hemmenden Faktoren zum Nutzen des ÖBB-Vorteils card-Gemeinde Zuschusses zusammen.

Tab. 7: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung des ÖBB-Vorteils card Gemeindezuschuss (eigene Darstellung)

ÖBB-Vorteils card Gemeindezuschuss	Elemente		
	Materielles	Kompetenzen	Sinn
Fördernde Faktoren	- gute Busverbindungen		- Reise-Ersparnis bei Bahnfahrt (für SeniorInnen auch im Bus)
Hemmende Faktoren	- weit entfernter, entricher Bahnhof - Transport von Gepäck (vs. Kofferraum im Auto vor der Türe)	- fehlendes Wissen zum Zuschuss - unklarer Aufwand um Zuschuss zu beantragen - fehlende Informationen zu Zugverbindung nach Wien	- nichts vom Gemeinwesen wegnehmen wollen - „Geisterbahnhof“ - Bus fahren oft teurer als Autofahren

Faktor Zeit und Raum

DT4 (1172) sprach an, dass erst durch ein vorhandenes gutes öffentliches Verkehrsnetz mit sinnvoller Taktung der Gedanke an den Ersatz von Autofahren durch Öffi-Fahren für sie möglich werde. Wie bereits auch für Radfahren erwähnt, ist Flexibilität im Vernetzen von verschiedenen Praktiken durch Zug oder Bus fahren, weniger leicht möglich, als mit dem Auto, da es auch zu Wartezeiten kommt. Zugleich wurde die Individualität der Mobilität aber als wichtiger Faktor genannt (DT1, 2, 3: 1052-1054). Den Zuschuss zur ÖBB Vorteils card zu beantragen braucht Zeit. DT3 (1182) meint, als Pensionist wäre es leichter, aber wenn man

⁵⁹ Bei der Fragebogen-Befragung sagte IP1 ebenfalls, dass sie den Zuschuss interessant fände, aber nichts davon wusste, obwohl sie die Vorteils card habe. Augenscheinlich hatte sie diese Information bei der Fokusgruppe bereits wieder vergessen. Diesmal sagte sie „nächste Woche bin i’ glei dort [Anm.: zum Beantragen]“ (1106).

wenig Zeit hat, sei der Anreiz von 25 € Zuschuss nicht groß genug. Hier ist vielleicht auch ein Faktor, dass Laxenburg eine vergleichsweise wohlhabende Gemeinde ist (siehe Kapitel 5.1, „Charakterisierung der Gemeinde“).

6.3.4. Förderung: Kauf E-Bike, E-Scooter

E-Bikefahren wurde als Ersatz zum Autofahren besprochen, weil größere Distanzen zurückgelegt werden könnten und größere Lasten transportiert (DT4: 1073). Zugleich bietet aber auch ein E-Bike, wie ein Fahrrad keinen (Wetter)Schutz (DT3: 1074, DT4: 1090). Ein Helm sei unbedingt, nötig, da E-Bike-Fahren durch die höhere Geschwindigkeit gefährlicher sei als Fahrrad fahren (DT1, 2, 4: 1084-1092). Als Ersatz zum Radfahren kommt E-Bikefahren für DT1, 2 und 4 (1075-1077; 1084-1092) nicht in Frage, weil man weniger körperliche Anstrengung braucht, es keinen Spaß mache und weniger sportlich sei, wodurch es nichts mit Radfahren zu tun habe. Gleichzeitig kann E-Biken mit anderen Kompetenzen als Radfahren ausgeführt werden, etwa mit geringerer Fitness oder höherem Alter (DT3: 1078-1081; DT4: 1084).

Hemmfaktoren Förderung: Kauf E-Bike, E-Scooter

In der Diskussion wurden Abwägungen zwischen einem guten Rad und einem alten Rad, dass nicht so leicht gestohlen wird angesprochen. Denn dadurch, dass E-Bikes teurer sind, wachse auch die Angst, dass es gestohlen wird (DT1, 2, 3: 1069-1072). DT2 (288-293) war bereits informiert über die Förderung. Im Gespräch zeigte sich jedoch, dass DT3 und DT4 (1018-1029) von E-Autos redeten, also nicht genau wussten, was bei dieser Maßnahme gefördert wurde. Die Förderung wurde als zu gering erachtet im Vergleich zum Einkaufspreis eines E-Bikes (DT 2, 3, 4: 1018-1035; DT3: 1055). Die monetärere Bewertung zur Anschaffung vom materiellem Element steht also nicht im Verhältnis zu Förderung. DT2 und DT3 (1057-1061) sagten für sie würde ca. ein Drittel des Anschaffungspreises einen Anreiz bedeuten, den Kauf zu tätigen. DT4 (1065-1068) meinte sie bräuchte als Anreiz zum E-Bike fahren einen Windhund, weil ihr Hund ihr Radfahr-Tempo bestimmt, der Preis stehe an zweiter Stelle. Tabelle 8 fasst die identifizierten fördernden und hemmenden Faktoren zur in Anspruchnahme der Förderung von E-Bikes und E-Scootern zusammen.

Tab. 8: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung der Förderung beim Kauf von E-Bike/E-Scooter (eigene Darstellung)

Förderung Kauf E-Bike, E-Scooter	Elemente		
	Materielles	Kompetenzen	Sinn
Fördernde Faktoren	+ neue Transportmöglichkeiten durch E-Bike	+ weitere Strecken fahrbar + E-Biken auch mit anderen körperlichen Kompetenzen möglich	
Hemmende Faktoren	- E-Bike bietet keinen (Wetter)Schutz	- mangelndes Wissen zur Förderung	- gefährlich durch hohe Geschwindigkeiten - kleine Fördersumme im Verhältnis zu Kaufpreis - Angst vor Diebstahl von teurem E-Bike - fehlendes sportliches Gefühl und Spaß

Faktor Zeit und Raum

Mit E-Bikes können auch weitere Distanzen mit der selben Kraft bzw. in der selben Zeit zurück gelegt werden (DT4: 1073; DT3, 4: 1081-1084). E-Bikefahren erweitert also im Vergleich zum Fahrradfahren den Praktikraum. Durch die Nähe zwischen Arbeit und Wohnen ist E-Bike fahren aber für DT4 (1075) unattraktiv. Auch DT1 (1063-1064) erwähnte, dass sie für ihre Strecken kein E-Bike brauche.

6.3.5. Ermäßigtes Taxifahren mit Laxenburgcard

Gelingensfaktoren ermäßigte Taxifahrt

Die Abnützung am eigenen Auto kann laut DT4 (174) durch Taxifahrt vermieden werden. Um Taxi zu fahren, muss man nicht selbst Autofahren können. Ältere Personen und Jugendliche nutzen laut den Teilnehmenden die reduzierten Taxifahrten daher besonders (DT1, 3, 4: 208-223). Für Jugendliche sei es sehr attraktiv, weil sie unabhängig von ihren Eltern mobil sein können. Für die Eltern sei es ebenfalls attraktiv, weil sie weniger Fahrdienste leisten müssten (DT4: 1036). Das bedeutet auch mehr Zeit zum Ausüben anderer Praktiken.

Hemmende Faktoren zum Taxifahren

Reibungsloses Taxifahren braucht gewisse Kompetenzen: Erst mit der Zeit würde man lernen, dass man die Taxis am Vortag bestellen muss, erklärten DT3 und 4, bestätigt von DT1 (237-254). Sonst müsse man eventuell lange Wartezeiten in Kauf nehmen - denn es gibt eine beschränkte Anzahl an Taxis. DT3 (157-180 Bestätigung von DT2 und 1) war den Taxifahrten gegenüber zu Beginn negativ eingestellt, da er sie zu teuer fand. So stünden die Preise in keiner Relation zum Fahren mit dem eigenen Auto. Nachdem DT4 (181) die Nutzungsmöglichkeiten aufzählte, für den einen Theaterbesuch im Jahr oder zum Fortgehen für Jugendliche, stellte sich eine positivere Stimmung in der Gruppe ein (DT1, 3, 4: 255-259). Die Teilnehmenden erwähnten, dass die Ermäßigung Taxifahren nur dann attraktiver mache, wenn die Preisrelation im Vergleich zum Autofahren passe (DT1, 3: 184-204). DT3 und 4 (211-230) erklärten, dass für Jugendliche durch das gemeinsame Nutzen das Taxifahren attraktiver sei, weil es dadurch billiger werde. Tabelle 9 fasst die genannten fördernden und hemmenden Faktoren zur Nutzung der Laxenburg-Card zusammen.

Tab. 9: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung der ermäßigten Taxifahrt (eig. Darst.)

Ermäßigte Taxifahrt	Elemente		
	Materielles	Kompetenzen	Sinn
Fördernde Faktoren	+ Abnützung am eigenen Auto vermeiden	+ praktisch, sich abholen zu lassen beim Fortgehen (Alkohol) + Fahrmöglichkeit ohne Autofahr-Kompetenzen (Alte, Jugendliche)	+ Unabhängigkeit von Eltern (Jugendliche) + gemeinschaftliches Nutzen verbilligt die Fahrt
Hemmende Faktoren		- erforderliche Kenntnisse über Vorlaufzeit (Bestellung Vortag)	- zu teuer für manche Strecken

Faktor Substituting

In der Diskussion kam von selbst auf, dass durch das Taxifahren eigenes Autofahren ersetzt werde (DT3: 255-259):

6.3.6. Erhalt des Nahversorgers im Ort

Eine neue Praktik wurde angesprochen, die in Konkurrenz mit dem Einkaufen im Ort tritt: Online-Einkaufen. DT3 und DT1 (405-436) gaben an, es bereits genutzt zu haben: Der Online-Einkauf böte dieselbe Auswahl wie ein größerer Supermarkt. Zusätzlich böte der Lieferant eine Bankomat-Zahlungsmöglichkeit. Online-Einkaufen sei billiger als beim ADEG, bequemer und gemütlicher. Eventuelle Ärgernisse an der Kasse könne man sich ersparen. Auf Nachfrage von DT4 versicherte DT3 (414-422), dass die Qualität von Obst und Gemüse gut sei. Auch negative soziale Aspekte, wie die Zerstörung von Arbeitsplätzen und Infrastruktur als Folge wurden erwähnt (DT4: 433). Zitat 7 veranschaulicht diese Fragen:

Zitat 6, 431 – 436, Transkript Fokusgruppe vom 11.01.2017

DT3: Und heute sitzt du, ich liebe das so, im Pyjama sitzt du, machst deine Bankgeschäfte... vorm Computer, bestellst was du willst, ned. Und der schleppt da die Weinflaschen, das Katzenstreu, alls was schwer is', zwa Kisten] Mineralwasser, alles rauf

DT4:] Ja, das vernichtet aber gaanz viel Infrastruktur] und Arbeitsplätze
DT3:] ich weiß, ja. Aber wie g'sagt] ich find
DT2:] aber es ist schon gemütlich, ja
DT1:] sehr hilfreich wenn man krank ist, wenn man alleine ist und krank]
DT3: gemütlich, ja.

Für DT1 (435-437) schien besonders im Krankheitsfall, wenn das Einkaufen selbst nicht machbar sei, das online Einkaufen als interessante Alternative zur Nachbarschaftshilfe. Für die Zukunft stellten sich DT2, 3 und 4 (1298-1301) eine Erweiterung von Online-Einkaufen vor mit intelligentem Kühlschrank, der automatisch bestellt und fahrerlosem Fahrzeug, das die Bestellung liefert. Diese Zukunftsvorstellung wurde allerdings nicht nur positiv konnotiert, durch den einhergehenden Verlust von Arbeitsplätzen und Infrastruktur.

Gelingensfaktoren Erhalt Nahversorger

DT1 (391-400) besitzt kein Auto und kauft deshalb fast alles beim ADEG in Kombination mit Radfahren obwohl die Produkte bei Hofer oder Billa billiger sind. Im Sommer fahre sie auch bis Biedermannsdorf zu größeren Supermärkten. DT1 (555-558) erzählte vom Mitfahren im Auto bei anderen zum Einkaufen, während der ADEG umbaute. DT3 (438-448) berichtete, dass die Menschen, die er beim ADEG einkaufen sehe hauptsächlich ältere Menschen aus dem Ort seien. Entweder seien es Frauen, deren Mann mit dem Auto unterwegs sei, oder Personen, die kein Auto besitzen bzw. nicht mehr Autofahren können. Für jene, für die Einkaufen in Kombination mit Autofahren nicht ausübbar ist, ist der ADEG also eine Einkaufsmöglichkeit ohne Auto. Das Auto ist folglich ein materielles Element, das für das Einkaufen außerhalb des Ortes wichtig ist.

Angesichts der Rahmenbedingungen mit Online-Einkauf-Möglichkeiten und großer Konkurrenz durch andere Supermärkte, sei der ADEG gut ausgestattet, so die Grundstimmung der Teilnehmenden (DT1, 3, 4: 454-459). Der ADEG sei bemüht, bestelle auch Dinge extra und versuche das Beste aus den Gegebenheiten (kleiner Ort, geringe Auslastung) zu machen. Aussagen der Teilnehmenden zeigten, dass es als wichtig angesehen wird, den ADEG zu unterstützen, damit Infrastruktur erhalten bleibt (DT1, 3, 4: 538-560), denn ein Geschäft im Ort werde geschätzt (DT1, 3: 498-507).

Hemmfaktoren Erhalt Nahversorger

Es wurde angesprochen, dass der ADEG ein geringeres Angebot hat, auch aufgrund der geringen Auslastung (DT1, 4: 401-404; DT2: 483-493) was dazu führe, dass man dort nicht alles auf einmal bekommt (DT2, 4: 491-497). DT2 (653-661) erklärte, dass er den Großeinkauf nicht beim ADEG erledige. Dies zeigt, dass die Qualität oder Produktauswahl sehr wohl die Wahl des Einkaufsortes und damit auch des Transportmittels beeinflussen kann.

Das Einkaufen beim ADEG ist teurer als bei Billa, Spar oder Hofer (DT1: 393; DT1, 3, 4: 422-431; DT2: 483), die weiter entfernt sind. Ein Ort wo man alles bekommt ist attraktiver und wird als praktischer gesehen (DT2: 483-493, DT3: 507). Auch sei es spürbar, dass der ADEG ums Überleben kämpft (DT1, DT3: 538-550). Für jeden Bedarf in ein anderes Geschäft zu gehen wird von DT4 (508-523) als altmodisch bezeichnet, obwohl sie es selbst so handhabt. Es wurde auch beschrieben, dass der „Ökotrend“ in Laxenburg, TrägerInnen auch weiter mit dem Auto fahren lässt um Biolebensmittel einzukaufen, die man in Mödling bekommt (DT3: 940-943). Tabelle 10 gibt einen Überblick über die erwähnten fördernden und hemmenden Faktoren zum Einkaufen beim ADEG.

Tab. 10: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung des Nahversorgers (eig. Darst.)

Erhalt Nahversorger	Elemente		
	Materielles	Kompetenzen	Sinn
Fördernde Faktoren	+ Geschäft im Ortskern vorhanden	+ Variante von Einkaufen ohne Autofahr-Kompetenz	+ positive soziale Konnotation von Einkaufen im Ort
Hemmende Faktoren	- kleineres Angebot als große Supermärkte (Bio-Sortiment) - nicht alles an einem Ort		- weniger bequem und teurer als Online-Einkaufen - teurer als große Supermärkte

Faktor Zeit und Raum

Der Großeinkauf, wird abgesehen vom Online-Einkauf, von DT2 (491-495) in Kombination mit dem Heimweg von der Arbeit erledigt. Denn in den größeren Supermärkten gibt es alles an einem Ort, was als praktischer empfunden wird und den Einkauf schneller macht. DT4 (524-537) erwähnte, dass sie Einkäufe oft gemeinsam mit anderen Terminen erledige, Einkaufen wird also von DT2, 3 und 4 in zeitliche Abfolgen von mehreren Praktiken im Raum integriert. Diese Vernetzung wird oft erst durch Autofahren ermöglicht. Zitat 7 führt vor, dass dadurch auch kurze Wege mit dem Auto gerechtfertigt werden:

Zitat 7: 923 – 929, Transkript Fokusgruppe vom 11.01.2017

DT3: Oft is es ja außerdem, darf ma ned übersehen, ma fährt min Auto zum ADEG, mach ich auch manchmal, und dann fahr i' gleich zum Hofer, oder fahr in die Shoppingcity]

DT1:] Na bitte.... aber du fährst ja weiter]

DT3: Also drum fahr ich jetzt, könnt ma sagen: „Der fahrt min Auto zum ADEG!“ Aber ich fahr gleich weiter, ich verbinde das]

DT2:] mh (bejahend)]

DT4:] genau, wenn ich mit dem Auto zur Post fahr"* bin ich auch auf dem Weg woanders hin, genau.]

DT2:]ja.]

DT3: Also ma muss da immer vorsichtig sein. Ja... ja.. Aber es gibt auch Leute wie du sagst, (zu DT2) die fahren nur zum ADEG und fahr wieder nach Hause auch (lachend)... Es is halt so, ned. Wir sind alle sehr bequem und jeder is halt ein- ja. Wiss ma eh.* Der Österreicher.“

An anderen Stellen wurde für die erwähnte Bequemlichkeit etwa die Möglichkeit mehr im Auto zu transportieren (DT1, 3: 615-635 siehe Radweg ADEG), die „Schnitzelesser“ für die Radfahren schwierig sei (DT3: 989) bzw. auch mögliche körperliche Voraussetzungen, die Zufußgehen oder Radfahren unmöglich machen angesprochen (DT4: 921).

DT4 (508-523) schwärmte davon, für Spezialitäten weitere Wege zurück zu legen (z.B.: Weinbauer in Soß). Dabei beschrieb sie die Wege, die sie zum Einkauf benötigte beinahe als etwas Positives, Besonderes. Auch das Hundefutter würde sie nur an manchen Orten bekommen. Das Angebot von den erwünschten Produkten steuert also ihre Einkaufsrouten.

DT3 (460-468) erzählte, dass die Nachbestellung bei ADEG teils lange dauern würde. Das Online-Einkaufen hingegen, das von zuhause aus, ohne Wege zu erledigen ist, bietet eine Zeitersparnis (DT3: 405-421; DT2 483-485). Durch seine räumliche Nähe ist der ADEG für DT1 (391-400) durch das Fahrrad erreichbar, während es andere Geschäfte weniger sind. Genauso ist er auch fußläufig erreichbar.

6.3.7. Radweg Adeg

Tab. 11: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung des Radwegs zum ADEG (eig. Darst.)

Radweg ADEG	Elemente		
	Materielles	Kompetenzen	Sinn
Fördernde Faktoren	+ Transport von schweren Dingen + kein eigenes Auto		
Hemmende Faktoren	-fehlende Transportmöglichkeit (Großeinkäufe)		- „normales“ Ausführen von Großeinkäufen

Gelingens- bzw. Hemmfaktoren Radweg ADEG

Das Thema Radfahren zum ADEG löste bei den Teilnehmenden eine Diskussion darüber aus, ob Radfahren oder Zufußgehen mehr Möglichkeiten zum Transportieren schwerer Gegenstände böte (DT1, 3, 4: 623-630; DT1, 3: 636-649). DT1 (641) erwähnte, dass sie mit ihrem Körbchen am Rad gut Dinge transportieren könne. DT4 (630) meinte dass sie ihr Rad schwerer beladen könne, als sich selbst. Allerdings kombiniert sie das Einkaufen häufig mit einem Hundespaziergang, wodurch das Radfahren wegfällt. DT3 (623-625) hingegen meinte, er würde zu Fuß gehen oder mit dem Auto fahren, um schwere Dinge zu transportieren. Die Diskussion zur Transportfunktion brachte schließlich noch einen anderen Aspekt auf:

Zitat 8: 641 - 649, Transkript Fokusgruppe vom 11.01.2017

DT1: I' bin froh, wenn ich mein Körbchen habe, hinten], na und und

DT3:] j(zu DT1) ja, wenn du so wenig eben kaufst, ja

DT1: ich bin allein.

DT3: ja, okay.

DT1: Da brauch' i' ned so viel, ned.] Das passt, des passt dann.

DT3:] keinen zehn-Kilo-Sack Kartoffeln

DT4:] (zu DT1) Du, wir kommen öfter zum Essen, dann brauchst' mehr (Lachen)

DT3: Aber keinen zehn-Kilo-Sack Kartoffeln. Obwohl, lustigerweise.. der zehn-Kilo-Sack Kartoffeln beim ADEG kost' 2,50 und der kleine anahalb-Kilo-Sack kost' 2,80, ned.* Also, ma denkt sich: „Ich nehm' lieber den 10 Kilo Sack, aber ich ess' es nicht.“ * Ned des is' ja de...(lacht)

Aus obenstehendem Zitat 8 lässt sich schließen, dass es vom Angebot, von den Produktgröße abhängt, welche Mobilitätspraktik im Zusammenhang mit Einkaufen stehen kann. Dies könnte wiederum von den als normal geltenden Einkaufsmengen abhängen. Die Diskussion darüber, dass für einen Einpersonenhaushalt weniger gekocht werden muss, zeigt auch, dass das Einkaufen bzw. die Einkaufsmenge davon abhängig ist, für wieviele Personen gekocht wird.

Faktor Zeit und Raum

In der Fokusgruppe vertiefte sich die Beobachtung aus der Befragung, dass für manche der ADEG so nahe von Zuhause liegt, dass zu Fuß gehen attraktiver ist als Fahrradfahren (vgl. DT2: 653-661). Für manche, wie etwa DT1 (659-661) ist allerdings der ADEG so weit entfernt, dass Radfahren attraktiver ist (DT2: 653-661). Wie weiter oben dargestellt, wird Einkaufen bei manchen in zeitliche Abfolge von mehreren Praktiken im Raum integriert, was durch Autofahren möglich wird. In der Fokusgruppe (siehe Zitat 9) trat dabei das Argument auf, dass durch die Kombination aus Autofahren und Einkaufen auch vorherige Busfahrt nach Wien durch Autofahren ersetzt werden würde:

Zitat 9, Transkript Fokusgruppe vom 11.01.2017

DT3: Aber viele Leute sagen, jetzt samma wieder bei dem Thema. „Jetzt fahr i' mim Bus rein, aber nachher muss i' noch zum Hofer. Jetzt kann i' erst wieder ham fahrn en Wagen hoiln dann zum Hofer fahren, also fahr i' gleich min Wagn rein.] Solang i' nach Wien noch fahren kann. Wenn's dort'n vorbei is'...

DT4:] Also ich bin ganz ganz oft mim Bus nach Wien gefahren und wieder zurück und hab meine Einkäufe extra erledigt. Das tun auch viele Leute*, ich zum Beispiel.

DT3: Die Bequemlichkeit wirst halt nie außer Acht lassen auch, ned. Dasselbe auch: Warum fahren so wenig- wie beim Militär hat man diese- fahrma alle zur selben Zeit mit an Wagen rein, ned. Nur, ja, heut hat ma unterschiedlich aus, hat nach'n Dienst unterschiedliche Interessen, na. Ich geh' Bowling, der andere geht trainieren, der andere braucht no an Arzttermin. Also fahrt jeder mit seinem Auto, um völlig unabhängig zu sein, ned. (kurze Pause) also ich glaub wird si nix sonderliches verändern. Denk ich mal. (kurze Pause) (T, 1161 - 1163)

Dieses Zitat brachte ebenfalls zur Sprache, dass die synchronisierte Arbeitszeit und individualisierte Freizeit bestehend aus komplexen Gefügen von Praktiken erst durch Autofahren ermöglicht wird.

6.3.8. Naturbadeteich

Tab. 12: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung des Naturbadeteichs (eig. Darst.)

Naturbadeteich	Elemente		
	Materielles	Kompetenzen	Sinn
Fördernde Faktoren	+ mit Radweg erschlossen		+ günstige Schwimmöglichkeit
Hemmende Faktoren			

Gelingensfaktoren Naturbadeteich

Dass LaxenburgerInnen den Eintritt günstiger bekommen, wurde von DT3 und 4 (1232-1242) als Grund genannt, warum dieser so stark genutzt werde. DT4 (1232; 1243) erwähnte von sich aus, dass der Badeteich gut funktioniere und sehr viele Leute mit dem Fahrrad dorthin fahren würden, obwohl ihr persönlich der Teich vorher lieber gewesen sei, weil sie mit dem Hund hingehen konnte. Baden funktioniert anscheinend tatsächlich in Kombination mit Radfahren.

6.3.9. Car-Sharing

Das Thema Car-Sharing wurde von den Teilnehmenden mehrmals selbst eingebracht, obwohl es nicht in den Leitfragen erwähnt wurde. Als sie gefragt wurden, ob sie noch etwas hinzufügen wollten, sagten DT2 und 3 (1183-1186), Car-Sharing würde ihnen fehlen. Es wurde auch diskutiert (1187-1224), dass es bereits den Probelauf der Gemeinde gab, der wieder eingestellt wurde und folgende hemmende Faktoren identifiziert: Der damalige Anbieter wurde als zu teuer gesehen (DT4: 1203; 1275). Es bräuchte genügend Autos damit Car-Sharing attraktiv ist (DT2, 3, 4 1198-1215; DT2: 1277), auch müssten immer genügend Autos in Laxenburg bleiben, damit es funktioniert. Denn die räumliche Nähe zur Wohnung macht den Reiz von Car-Sharing aus (DT2, 3: 1215-1218). Wenn die oben genannten Faktoren erfüllt wären, würde DT2 (1205-1209) Autofahren durch Car-Sharing ersetzen und damit alle seine Mobilitätsbedürfnisse erfüllen. Auch die selbstorganisierte Vergemeinschaftung von Autofahren in Laxenburg innerhalb des Bekanntenkreises wurde von DT4 (1283-1285) angesprochen. Sie sagte, dass es Initiativen gäbe, die abseits der Organisation durch die Gemeinde existieren. DT3 (1287) meinte daraufhin, damit es wirklich funktionieren würde bräuchte eine zentrale Organisation durch Gemeinde. Auch dass Car-Sharing die Vielfalt an Möglichkeiten ergänzen würde erwähnte DT4 (1232). Ihre Aussage aus der Abschlussrunde (siehe Zitat 11) zeigt, dass die einzelnen Maßnahmen im Zusammenhang miteinander erst Wirkung entfalten und für die unterschiedlichen Verknüpfungen von Praktiken der TrägerInnen eine Vielfalt an Elementen nötig ist. Es wird deutlich, dass gewisse Elemente (wie die regelmäßige) Busverbindung Voraussetzung sind um eine vorherige Praktik (Autofahren) aufzugeben.

Zitat 11: 1232, Transkript Fokusgruppe vom 11.01.2017

DT4: Also, abschließend, zuerst möchte ich einmal sagen ich finde es schon gut, dass es das alles gibt was es gibt. Gerne auch Car-Sharing dazu, weil ich finde einfach viele Möglichkeiten zu haben ist' gescheit für eine Gemeinschaft, weil jeder was anderes auch braucht (..) Weil die Lebensstile und Anforderungen wirklich sehr sehr unterschiedlich sind, genauso wie die gesundheitlichen Bedingungen so unterschiedlich sind. Deswegen ist' eine Vielfalt immer zu begrüßen, wirklich (..) Ahm und ich finde' dass wir gar nicht so schlecht in Laxenburg aufge- also ich bin sehr froh über das gute Busnetz* (zu DT1) so wie du auch (..)* und wie gesagt ich spiele auch mit dem Gedanken, mein Auto irgendwann sein zu lassen. Und dafür ist es sehr hilfreich, dass es ein funktionierendes Busnetz gibt.* Wenn's das nicht gäbe, könnte ich gar nicht drüber nachdenken, ja (..)

7. DISKUSSION UND SCHLUSSFOLGERUNG

In folgender Zusammenschau der Ergebnisse im Vergleich mit der bearbeiteten Literatur werden die identifizierten Interventionstypen und Hemm- und Gelingensfaktoren diskutiert. Weiters reflektiert das Kapitel die verwendeten Methoden und die theoretische Perspektive. Mit Schlussfolgerung und Ausblick schließt die Arbeit ab.

7.1. Interventionstypen in Laxenburg

Die ausgewählten Maßnahmen⁶⁰ der untersuchten Klimabündnisgemeinde wurden nach praxistheoretischen Interventionstypen (Spurling u. a. 2013) charakterisiert. Diese Analyse basierte auf den Inhalten der Gemeindezeitung, den Jahres- und den Klimaberichten der Gemeinde sowie den Transkripten der Interviews und Workshops des Forschungsprojekts COSIMA. In dem Kapitel wird die Typisierung unter Einbindung der Literatur und der Ergebnisse aus der Empirie diskutiert, um die Forschungsfrage 1) zu beantworten: *„Welcher Interventionstypen bedienen sich die Klimaschutzmaßnahmen der Klimabündnisgemeinde Laxenburg aus dem Praxisfeld Mobilität und in welche Elemente sozialer Praktiken greifen sie ein?“*

Zunächst werden die **Interventionstypen** vorgestellt. Die Analyse der Maßnahmen (siehe Kapitel 6.1, „Ergebnis der Maßnahmenanalyse“) wurde durch die empirischen Daten weitgehend bestätigt. Jene widersprüchlichen Punkte, die auftraten, werden an dieser Stelle berücksichtigt, damit alle Ergebnisse in die endgültige Typisierung einfließen. Der Radwegeausbau wurde nach der Datenanalyse als Growing von Radfahren interpretiert – ohne Shrinking anderer Mobilitätspraktiken. Bei der Befragung kam von jeweils einer Person auf, dass es seit dem Radwegeausbau unangenehmer sei, Auto zu fahren (IP16) oder zu Fuß zu gehen (IP17). Diese einzelnen Beobachtungen verändern nicht meine Analyse der Maßnahme als reine Förderung von Radfahren (Growing), vor allem da die Aussagen aus der Fokusgruppe, die das gemeinsame Nutzen des Gehsteigs mit Radfahrenden positiv darstellten (DT1, 2, 4: 693-711) dem entgegenstehen. Eine Befragte (IP28) meinte, der Radwege-Ausbau habe gar nicht stattgefunden. Da es zu dem Thema nur diesen einen Widerspruch gab, wird dieser nicht berücksichtigt. Nach der reinen Datenanalyse wäre ich nicht davon ausgegangen, dass der Badeteich bereits vor der Renaturierung genutzt worden wäre. Die Ergebnisse aus der Befragung differenzierten jedoch diese Annahme: 11 % jener, die den Badeteich nutzten, gaben an, ihn bereits vorher genutzt zu haben. 26 % der Nutzenden sagten sie seien vom Schwimmbad, das ebenfalls im Ort liegt, zum Badeteich gewechselt. Dies bedingt möglicherweise keine großen Veränderungen in den Mobilitätspraktiken durch die Eröffnung des Badeteichs seitens der Gemeinde. Da allerdings 60 % der Nutzenden sagten, dass sich durch die Erneuerung des Teiches etwas Positives verändert habe und man davon ausgehen kann, dass dadurch Baden im Ort attraktiver wurde, werte ich den Eingriff der Gemeinde nach wie vor als eine direkte Intervention in den Mobilitätsbedarf für Baden (Interlocking).

Spannt man den Bogen zurück zu der in der Einleitung und im Theorieteil der Arbeit vorgestellten konventionellen Herangehensweise an Klimaschutzmaßnahmen und umweltbewussten Konsum, so lassen sich in Laxenburg vor allem folgende drei Interventionstypen (Spurling u. a. 2013) erwarten: Maßnahmen, die auf Konsumententscheidungen und Verhaltensänderungen abzielen sowie technologische Lösungen (vgl. auch Ozaki und Shaw 2014, 591 f). Aus ersteren beiden besteht das ABC-Modell, das

⁶⁰ Es sei in Erinnerung gerufen, dass von den 27 identifizierten Maßnahmen 13 zu empirischen Analyse ausgewählt wurden. Der Überblick über die gesamten Maßnahmen findet sich im Anhang. Die ausgewählten Maßnahmen (13) weisen im Vergleich zu den berücksichtigten Maßnahmen [27] einen leichten Bias auf: Der Anteil der Maßnahmen, die in materielle Elemente interveniert, ist größer in der Gesamtheit der analysierten Maßnahmen, als in den zwölf ausgewählten, umgekehrt verhält es sich beim Re-Crafting.

Shove (2010) für **klassische klimapolitische Interventionen** zeichnet, die über Beeinflussung der individuellen Einstellungen (durch ökonomische Anreize, Überzeugungsarbeit und Ratschläge) Veränderungen im Verhalten und Konsumententscheidungen erzeugen wollen. Beinahe die Hälfte⁶¹ der analysierten Maßnahmen der Gemeinde Laxenburg stellen solche konventionellen Eingriffe dar: Das Radlerfrühstück, der E-Mobilitätstag und die Klimameilenaktion können als Interventionen nach dem ABC-Typ gesehen werden, da dort – durch die aus praxistheoretischer Perspektive als Veränderungen im Sinn gesehenen Eingriffe – vor allem eine positive Einstellung zum Radfahren, zu E-Mobilität bzw. allgemein zu nicht motorisierten Mobilitätsformen erzeugt werden soll. Auch der Zuschuss zur ÖBB-Vorteilscard, die Förderung beim Kauf von E-Bike oder E-Scooter und die ermäßigte Taxifahrt mit Laxenburgcard fallen in das Fördern von gewünschtem Konsumverhalten über ökonomische Anreize und passen somit in eine Vorgehensweise unter Annahme eines homo oeconomicus (vgl. Reckwitz 2002, 244 f). Bei E-Mobilitätstag, Energiestammtisch (siehe Kapitel Maßnahmen Praxisbereich Mobilität) und bei der Förderung beim Kauf von E-Bike oder E-Scooter wird mit elektrischem Antrieb auf eine technologische Lösung gesetzt, welche besonders im Bereich Mobilität große Hoffnungen schürt (vgl. Watson 2012, 493). Somit vertiefen die ausgewählten Interventionen aus dem Fallbeispiel das Bild, das in der herangezogenen Literatur von konventionellen Klimaschutzmaßnahmen gezeichnet wird. Interessanterweise griffen genau jene Maßnahmen der Gemeinde in das Zusammenspiel von Praktiken ein (Interlocking), die von der Gemeinde nicht in erster Linie als Klimaschutzmaßnahmen intendiert waren: Der Erhalt des letzten Nahversorgers und die Renaturierung des Naturbadeteichs wurden vorrangig als Schritte zur Gemeindentwicklung gesetzt. Sie wurden allerdings in der Kommunikation der Gemeinde auch von ihrer Klimaperspektive dargestellt und in den Workshops des Projekts COSIMA teils als Klimaschutzmaßnahmen angesprochen. Ähnliche Beobachtungen von Maßnahmen, die sogar gänzlich ohne Intention der Gemeinde potentielle positive Klimawirksamkeit entfalten, machten Haas und Hausknost (2017, 13) bei den anderen im Rahmen von COSIMA untersuchten Klimagemeinden.

Um alle Maßnahme durch die Brille der Praxistheorie vergleichen zu können, ordnete ich sie den Interventionstypen – Re-Crafting, Substituting und Interlocking (siehe Kapitel 3.9, "Interventionen in Praktiken", vgl. COSIMA 2016, 1 ff; Spurling u. a. 2013) zu und analysierte deren Eingriff in die drei Praxiselemente: Sinn, Kompetenzen und Materielles (Shove, Pantzar, und Watson 2012, 22 ff). Als grafische Zusammenfassung dieser Analyse und damit auch auf Forschungsfrage 1) dient die Übersicht in Tabelle 12. Betrachtet man die Abbildung, so fällt zunächst auf, dass keine einzige der ausgewählten Maßnahmen **Re-Crafting** betreibt, also eine bestehende Praktik klimafreundlicher gestaltet, ohne die Praktik selbst zu hinterfragen (vgl. Spurling u. a. 2013). Auch in den gesamten Mobilitätsmaßnahmen Laxenburgs (siehe Anhang), welche für die empirische Untersuchung zu umfangreich gewesen wären, findet sich nur eine, die sich dem Re-Crafting zuordnen lässt: der Austausch der Straßenbeleuchtung durch Energiesparlampen. Dies ist überraschend, da Recrafting laut Spurling und McMeekin (2015) teils den herkömmlichen politischen Interventionen entspricht. Es steht auch im Gegensatz zu den anderen betrachteten Klimagemeinden im Projekt COSIMA, bei denen Recrafting ein beliebtes Mittel war (Haas u. a. 2017, 11). Das Ergebnis hätte sich stark in Richtung Re-Crafting verändert, wenn in Laxenburg etwa Maßnahmen aus dem Bereich Wohnen mitanalysiert worden wären, in dem beinahe alle Maßnahmen als Re-Crafting kategorisiert werden können. Die meisten der ausgewählten

⁶¹ Berücksichtigt man, dass es sich bei Radweg ADEG um eine für die Analyse von Radweg Ort getrennte Maßnahme handelt (um eventuelle Unterschiede erfassen zu können) und dass es bei Radwege Ort und Region selbst für den Arbeitskreis Klimabündnis Auslegungssache war, ob es sich um ein oder zwei Maßnahmen handelte (Weiß 2016b), so stellen die klassischen Interventionen sogar mehr als die Hälfte der betrachteten Maßnahmen dar (sechs von elf).

Maßnahmen wurden als Form von **Substituting** klassifiziert, sprich Maßnahmen die auf den Ersatz einer klimaschädlicheren Praktik durch eine klimafreundlichere abzielen.

Tab. 13: Interventionstypen und adressierte Elemente nach Grad der Nutzung geordnet (eigene Darstellung)

MASSNAHME	INTERVENTIONSTYPEN			ELEMENTE			Relevanz	
	Re-Crafting	Substituting	Interlocking	Sinn	Kompetenzen	Materielles	Bekannt-heit (%)	Nutzung (%)
Erhalt Nahversorger			Spatial Arrangemts				97	98
Klimameilenaktion		Growing + Shrinking					72	78
Radwege Ort		Growing					99	76
Radwege Region		Growing					99	69
Naturbadeteich angelegt			Spatial Arrangemts				95	63
Ermäßigte Taxifahrt		Growing					90	55
Radweg ADEG			Spatial Arrangemts				90	55
kostenloser Fahrradcheck		Growing					76	53
Tag der E-Mobilität		Growing					75	43
ÖBB-Vorteilscard Gemeindegzuschuss		Growing					31	11
Next-Bike-Stationen		Growing					93	7
Radlerfrühstück		Growing					47	4
Förderung E-Bikes E-Scooter		Growing					54	3

Legende	
direkte Wirkung	indir. Wirkung

Allerdings handelt es sich bei neun (9) Maßnahmen um Fördern einer erwünschten Praktik (Growing), während nur eine (1) Maßnahme zugleich mit der Stärkung der klimafreundlicheren Praktik auch die klimaschädlichere Praktik hemmt (Growing+Shrinking). Spurling und McMeekin (2015, 85) vermuten, dass im Substituting jene Maßnahmen effektiver sind, die zugleich eine Praktik zurücksetzen (shrinking) und eine andere fördern (growing). Demnach müsste die Klimameilenaktion die effektivste Intervention darstellen. Wenn man – bei allen Einschränkungen die damit einhergehen – die relative Nutzung⁶² als Indikator für die Praktik-Wirkung verwendet, so ist die Klimameilenaktion tatsächlich die effektivste der Substituting Eingriffe, denn mit 78 % Nutzung (siehe Tab. 12) wird sie am stärksten genutzt. Der Fakt, dass diese Aktion im Kindergarten und in der Volksschule mit allen SchülerInnen durchgeführt wird, könnte allerdings genauso ein Grund für die starke Nutzung sein. Dies relativiert den Vergleich zwischen reinen Growing Maßnahmen und der Growing+Shrinking Maßnahme. Daher

⁶² 39 % der Nutzenden gaben an, den ADEG zum Besorgen von Kleinigkeiten zu nutzen. 16 % der Nutzenden gaben an, ihn für ihre alltäglichen bzw. regelmäßigen Einkäufe zu nutzen. 13 % der Nutzenden gaben an, ihn manchmal, oder selten zu nutzen. 5 % der Nutzenden sagten explizit, sie würden möglichst alles dort einkaufen. Dieses Ergebnis relativiert den hohen Nutzungsgrad des ADEGS (siehe Abb. 17) und zeigt, dass alleine auf Grund der Nutzungszahlen keine vorschnellen Schlüsse zur Häufigkeit der Nutzung getroffen werden sollten. Diese Beispiel zeigt, dass die in der Befragung erhobenen Zahlen zu Bekanntheit und Nutzung der Maßnahmen keine zufriedenstellende Antwort zur tatsächlichen Integration der Maßnahmen in die Alltagspraktiken liefern. Sie bieten aber dennoch einen gewissen Indikator. Denn bei Maßnahmen, die wenig bekannt und genutzt sind, kann davon ausgegangen werden, dass deren Wirksamkeit in die Praktiken geringer ist, als bei solchen mit höherer Relevanz.

widersprechen die Ergebnisse zwar keineswegs Spurling und McMeekin (ebenda), jedoch sind die Ergebnisse auch nicht eindeutig genug, um die Vermutung zu vertiefen. Die oben erwähnten Beschreibungen von neuen Radwegen, die zu Fuß gehen oder Autofahren weniger attraktiv machen, bringen einen interessanten neuen Aspekt in meine allgemeine Differenzierung von Interventionstypen (vgl. COSIMA 2016, 1 ff, Spurling u. a. 2013) in Maßnahmen die: entweder eine gewünschte Praktik fördern (Growing) oder eine unerwünschte Praktik reduzieren (Shrinking), oder beides kombinieren (Growing + Shrinking). Diese Kategorisierung berücksichtigt nämlich nicht die negativen Effekte, welche die Förderung einer erwünschten Praktik indirekt auf eine unerwünschte Praktik haben kann. Lediglich zwei (2) Maßnahmen werden als **Interlocking** klassifiziert. Durch den Erhalt des letzten Nahversorgers und die Eröffnung des Badeteiches wurde in die räumlichen Verhältnisse von Mobilitätspraktiken und Praktiken eingegriffen, die Bedarf an Mobilität generieren ("Changing spatial arrangements" vgl. COSIMA 2016, 3). Spurling und McMeekin (2015, 78 f) vermuten in solchen Interventionen das größte Potential. Dies stimmt mit den Schlussfolgerungen von Cass und Faulconbridge (2016, 10 ff) überein, die politische Strategien empfehlen, welche die zeitlich-räumlichen Grundbedingungen zugunsten von klimafreundlichen (Pendel)-Praktiken beeinflussen, indem die räumlichen Gegebenheiten von Orten der Praktik-Ausübung verändert werden. Tatsächlich handelt es sich beim ADEG um die relativ meistgenutzte und nach den Radwegen auch bekannteste Maßnahme. Der Naturbadeteich folgt in der Bekanntheit direkt auf den ADEG, in der Nutzung wird er allerdings von der Klimameilenaktion (verpflichtend für alle SchülerInnen) und den Radwegen überholt. Diese Ergebnisse unterstützen die Vermutung von Spurling und McMeekin (2015, 78 f). Interessant war, dass diese Maßnahmen genau jene waren, die von der Gemeinde nicht vorrangig als Klimaschutzmaßnahmen intendiert waren. Hier bestätigt sich die Annahme von Strengers und Maller (2015b, 2) dass Interventionen zum Klimaschutz durch die praxistheoretische Sichtweise neu gedacht werden können und dadurch neue Hebelpunkte zur Einsparung von CO₂ gefunden werden könnten. Denn dies ermöglicht auch die Chance über die Rahmenbedingungen, die Institutionen und Arten der Organisation etwa von Arbeit nachzudenken, die unser Alltagsleben und dessen Klimaschädlichkeit bedingen (vgl. Shove 2010, 1277; Watson 2012, 493). Dabei vermuten Spurling und McMeekin (2015, 84) die stärkste Wirkung in Eingriffen, die alle drei Praktik-Elemente zugleich ansprechen, was bei keiner Intervention in Laxenburg der Fall ist. Der kostenlose Fahrradcheck spricht zumindest zwei Elemente direkt und eines indirekt an, greift jedoch nicht in den Zusammenhang zwischen verschiedenen Praktiken ein. Hier zeigt sich also noch Potential für zukünftige Maßnahmen bzw. für zukünftige Forschungsarbeiten, um zu prüfen, ob Interventionen in alle drei Elemente tatsächlich effektiver sind. Zudem ist es die Empfehlung der Autoren (2015, 79), dass Eingriffe richtungsweisend, lernfähig und wiederholt sein sollten, statt einmalig. Die Schaffung oder Erhaltung von Infrastruktur ist nicht einmalig, da sie mehr oder weniger dauerhaft ist, allerdings ist fraglich wie lernfähig diese Maßnahmen sind. Die einmal jährlichen Veranstaltungen finden möglicherweise zu selten statt, als dass sie einen wiederholten Eingriff in die Alltagspraktiken bedeuten.

Betrachtet man die **adressierten Elemente von Praktiken**, so fällt auf, dass das materielle Element am häufigsten angesprochen wird (7)⁶³. Dies sind Maßnahmen, die Infrastruktur erhalten oder neu herstellen, sowie der kostenlose Fahrradcheck, der auch indirekt in den Sinn eingreift. Veränderungen in der Infrastruktur vorzunehmen sind klassische Schritte auf Gemeindeebene. Alle Maßnahmen wirken direkt (6) oder indirekt (7) in das Element Sinn. Bei den direkten Interventionen handelt es sich um jene Maßnahmen, die über finanzielle

⁶³ Berücksichtigt man, dass es sich bei Radweg ADEG um eine für die Analyse von Radweg Ort getrennte Maßnahme handelt (um eventuelle Unterschiede erfassen zu können) und dass es bei Radwege Ort und Region selbst für den Arbeitskreis Klimabündnis Auslegungssache war, ob es sich um ein oder zwei Maßnahmen handelte (Weiß 2016b), so verändert sich das Verhältnis zugunsten der Interventionen in den Sinn.

Anreize klimaschonende Praktiken fördern und einmal jährlich stattfindende Veranstaltungen, die symbolischen Charakter haben. Alle Interventionen in das materielle Element der Infrastruktur wurden als indirekt in den Sinn eingreifend klassifiziert, denn im sichtbaren Eingriff in die Verteilung von Raum für gewisse Praktiken erfolgt auch eine symbolische Intervention in die Bedeutungen und sozialen Hierarchien zwischen Praktiken (siehe dazu: Shove, Pantzar, und Watson 2012). Nur eine (1) Maßnahme, der kostenlose Fahrradcheck, interveniert über das Sicherheitstraining und den Geschicklichkeitsparcours direkt in die Kompetenzen. Bei der Klimameilenaktion, dem Radlerfrühstück und dem Tag der E-Mobilität werden ebenfalls zusätzlich Informationen zu klimaschonenden Mobilitätsformen vermittelt bzw. Kompetenzen dazu gefördert. Zu berücksichtigen ist, dass Tabelle 12 die Eingriffstiefe der Maßnahmen nicht veranschaulicht. Eine mögliche Anordnung der Eingriffstiefe wäre: informierend und motivierend wirken, eine Praktik fördern (materiell oder finanziell) oder erzwingen (gesetzlich/baulich). Diese Unterscheidung macht deutlich, dass keine der Maßnahmen Änderungen erzwingt (eine solche Maßnahme wäre z.B. ein Fahrverbot). Die einmal jährlich stattfindenden Veranstaltungen und die Klimameilenaktion passen in die Kategorie informieren/motivieren. Die restlichen und meisten Maßnahmen sind also materielles oder finanzielles Fördern einer Praktik. Somit werden keine Änderungen in den Alltagspraktiken erzwungen, sondern diese lediglich gefördert oder dazu motiviert.

7.2. Hemm- und Gelingensfaktoren zur Wirkung der Maßnahmen in die Alltagspraktiken

Mit einer Fragebogenerhebung und einer Fokusgruppe untersuchte ich förderliche und hinderliche Faktoren bei der Integration der Maßnahmen in die Alltagspraktiken. Damit fand ich Antworten auf Forschungsfrage 2), welche lautet: „*Welche Hemm- oder Gelingensfaktoren zur Wirkung der Maßnahmen in die Alltagspraktiken lassen sich identifizieren?*“. Im Folgenden werden die Ergebnisse der mit beiden empirischen Methoden untersuchten Maßnahmen mit der Literatur in Bezug gesetzt. Zunächst wird als Indikator einer möglichen Wirkung in die Alltagspraktiken die Bekanntheit und Nutzung der Maßnahmen dargestellt. Dann werden die fördernden und hemmenden Faktoren aus den drei Praxis Elementen Materielles, Kompetenzen und Sinn (Shove, Watson, und Spurling 2015, 278) diskutiert, sowie aus den Faktoren Zeit und Raum (Shove, Pantzar, und Watson 2012). Als Zusammenfassung über Gelingens- und Hemmfaktoren, sowie Relevanz der empirisch untersuchten Maßnahmen dient Tabelle 14.

Die Eingriffe der Gemeinde sind so gestaltet, dass sie bei deren Integration in den Alltag tendenziell wahrgenommen werden müssen. Deshalb lohnt es sich, Bekanntheit und Nutzung⁶⁴ im Verhältnis zur Bekanntheit der einzelnen Maßnahmen als – wenn auch vagen - Indikator für die Wirkung der Intervention in die Praktiken zu betrachten. Es fällt auf, dass die Maßnahmen, die in das materielle Element eingreifen, am bekanntesten und meisten genutzt sind. Bei der Bekanntheit könnte dies auch daran liegen, dass es materielle Eingriffe sind, die auch physisch sichtbar sind. Neben den Radwegen sind dabei die Maßnahmen, die als Eingriff in die Zusammenhänge zwischen Praktiken (Interlocking) klassifiziert wurden am bekanntesten. Was die relative Nutzung betrifft so ist der Erhalt des Nahversorgers (Interlocking) am stärksten genutzt, gefolgt von den Radwegen (Growing Radfahren) und dem Naturbadeteich (Interlocking). Dies passt zur Annahme von Spurling und anderen (Spurling und McMeekin 2015), dass Interlocking-Interventionen das größte Potential bieten. Die Förderungen bzw. Zuschüsse, weitere Maßnahmen die eine Praktik fördern (Growing) – und Interventionen in den Sinn – liegen am unteren Ende der Bekanntheit der betrachteten

⁶⁴ Die Nutzung bildet nicht die Häufigkeit bzw. Intensität der Nutzung ab und ist daher nur als grober Indikator für die potentielle Wirkung der Maßnahmen zu sehen.

Eingriffe. Die ermäßigte Taxifahrt mit Laxenburgcard steht jedoch an selber Stelle wie der unbekannteste materielle Eingriff, der Radweg, mit 90 % Bekanntheit und 55 % Nutzung. Allerdings wird die Laxenburgcard auch aktiv beworben und bietet andere Vorteile, abgesehen von vergünstigtem Taxifahren. Den Zuschuss zur ÖBB-Vorteilscard kennen weniger als ein Drittel (31%) der befragten Personen, die Förderung beim Kauf von E-Bikes und E-Scootern kennen etwas mehr als die Hälfte (54%). Die Bekanntheit der Letzteren wäre ohne Befragung am E-Mobilitätstag wohl noch geringer ausgefallen (siehe Kapitel 6.2.1, „Auswirkung der Intervieworte auf die Ergebnisse“). Diese Maßnahmen werden im Vergleich zur Laxenburgcard nicht aktiv beworben. Der Leiter des Arbeitskreis Klimabündnis gab an, dass die Förderung nicht stark kommuniziert würde, da der Fördertopf begrenzt sei (Weiß 2016a, 8). Es liegt als Schlussfolgerung nahe, dass die Unbekanntheit dieser Maßnahmen aus der wenig bis nicht vorhandenen Kommunikation der Gemeinde rührt. Dies könnte einen Hemmfaktor zur Integration der Maßnahmen darstellen. Im Vergleich der Interventionen gilt es also zu beachten, dass die Maßnahmen unterschiedlich beworben und kommuniziert wurden. Dadurch ist fraglich, inwiefern der Maßnahmentyp oder die unterschiedliche Bekanntheit stärkere Faktoren zur Wirkung in die Alltagspraktiken darstellen.

Spurling und andere (2013, 28) schlagen vor, darauf zu achten, welche **Praktik-Varianten** durch Interventionen gefördert werden. Folgende Beispiele zeigen, dass dies tatsächlich eine differenzierte Betrachtung auf die Wirkung der Maßnahmen ermöglicht. Sowohl bei den Radwegen in die Region (48 %) als auch jenen im Ort (52 %) gaben rund die Hälfte der Nutzenden an, sie in ihrer Freizeit zu befahren. Hier stellt sich die Frage, ob aus Perspektive der Klimawirksamkeit mit Radfahren-Freizeit tatsächlich klimaschädlichere Mobilitäts-Praktiken ersetzt werden. Bei den Radwegen, die zur Erweiterung des Freizeit-Angebots geplant wurden, wurde zwar darauf geachtet, die zentralen Orte in der Gemeinde miteinander zu verbinden (siehe Kapitel 5.3.2, „Maßnahmen im Praxisbereich Mobilität“), es wurden aber keine Schritte gesetzt, um etwa Radfahren-Arbeit gezielt zu fördern. Zwei Praktik-Varianten wurde allerdings direkt bedacht: Radfahren-Einkaufen (Radweg ADEG) und Radfahren-Baden (Naturbadeteich mit Radweganbindung). Beim Radweg zum ADEG etwa zeigt sich, dass die geringe Nutzung unter anderem damit begründet wurde, dass der ADEG ohnehin fußläufig erreichbar ist. Aus Klimawirksamkeitsperspektive ist es natürlich kein Nachteil, wenn Einkaufen-Radfahren es nicht schafft Einkaufen-Zufußgehen zu ersetzen. Jedoch wurde auch die Verbindung von Einkaufen beim ADEG mit Autofahren in Kombination mit anderen Praktiken angesprochen bzw. die reine Autofahrt zum ADEG. Ob der Radweg alleine genügt, um Autofahren in Verbindung mit dem Einkauf beim ADEG zu unterbrechen ist fraglich. Auch beim Zuschuss zur ÖBB-Vorteilscard lohnt es sich, genauer zu betrachten, welche Praktik gefördert wird. Soll Zugfahren gefördert werden, so stehen materielle Elemente, wie der weit entfernte, alte Bahnhof im Weg, aber auch das nicht vorhandene Wissen zur Zugverbindung nach Wien. Ein Eingriff, um die materiellen Gegebenheiten zu verändern, müsste aber in Absprache mit Biedermannsdorf erfolgen, auf dessen Gemeindegebiet der Bahnhof liegt. Die Diskussion der Fokusgruppe zeigte, dass aufgrund der zentralen Lage des Busbahnhofes und der guten Verbindungen das Busfahren leichter TrägerInnen rekrutieren kann. Soll die Nutzung von Busfahren gefördert werden, dann ist der Zuschuss zur Vorteilscard nur für wenige TrägerInnen (PensionistInnen) eine wirksame Maßnahme und daher möglicherweise die falsche Intervention. Auf Grund der materiellen Rahmenbedingungen (Lage und Zustand des Bahnhofs und Busbahnhofes), der Kompetenzen (Unwissen über die Zugverbindungen) und Bedeutungen (der Bahnhof wird als unheimlich empfunden) könnte kurzfristig eine Intervention ins Busfahren stärker wirken zur Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel, als jene ins Zugfahren. E-Biken wurde in der Fokusgruppe eher dem Ersatz von Autofahren zugesprochen, da es für weitere Strecken und Transporte verwendbar sei und den Spaß und die Sportlichkeit, welche die Teilnehmenden mit Radfahren verbanden, nicht gewährleistete (vgl. Ryghaug und Toftaker 2014b für die Änderung im Sinn

zwischen Autofahren und E-Autofahren). Um Autofahren durch E-Biken zu ersetzen, bräuchte es allerdings neue materielle Elemente (wetterfeste Kleidung) und Kompetenzen (Organisieren können von wetterabhängiger Kleidung) – denn wie in der Fokusgruppe aufkam, bietet das E-Bike etwa keinen Wetterschutz. Der Befragte, der sich das E-Bike ohne Förderung gekauft hatte, gab an, dass Radfahren durch E-Biken ersetzt wurde, damit beide Personen im Haushalt weitere Strecken fahren könnten. Die Angst vor Diebstahl hinderte ihn aber zur Verwendung für Einkäufen. Diese Verlustangst wurde auch in der Fokusgruppe thematisiert. Manche Befragten nannten E-Bike fahren als möglichen späteren Ersatz für Radfahren, wenn die körperliche Fitness abgenommen haben würde. Es ist also fraglich, ob Autofahren durch E-Biken ersetzt wird, oder eher Radfahren. Somit bleibt auch die potentielle Klimawirkung unklar. Auch ist interessant für welche Varianten von Taxifahren der Zuschuss verwendet wurde: Die meisten Nutzenden gaben an, ihn zum Fortgehen zu nutzen (38 %). Es könnte sein, dass in vielen Fällen dadurch nicht die Fahrt mit dem eigenen Auto sondern mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ersetzt wurde. Sowohl in der Befragung, als auch in der Fokusgruppe wurde erwähnt, dass die Taxifahrt von Personen ohne Führerschein genutzt werde. Ob dadurch Mitfahrten im Auto oder das Fahren mit öffentlichem Verkehr bzw. Fahrrad ersetzt wird bleibt Spekulation. So könnte es auch sein, dass die Laxenburg-Card für ermäßigte Taxifahrten zu gesteigerten Emissionen führte, wenn dadurch Öffifahrten ersetzt wurden. Interessanterweise wurde als dritthäufigster Nutzungsgrund die Fahrt zum Flughafen genannt, was die Klimaschädlichkeit der Taxifahrt im Vergleich zur nächsten anknüpfenden Mobilitätspraktik, dem Fliegen, relativiert. Immer noch nicht berücksichtigt wurde in diesen Überlegungen, mit welchen Praktiken die jeweiligen Mobilitätspraktiken in Verbindung stehen und ggf. auch durch welche Praktiken deren Bedarf überhaupt erzeugt wird. In Laxenburg zeigte sich, dass bei den betrachteten Maßnahmen die potentielle Klimawirksamkeit von den jeweils geförderten Praktik-Alternativen abhängt bzw. davon, welche Praktiken durch die Intervention ersetzt werden sollen. Zudem hilft diese Betrachtung dabei, darauf zu achten, ob auch Schritte unternommen werden, um Praktiken, die ausgetauscht werden sollen, weniger attraktiv zu machen und die einzelnen Praktiken im Zusammenhang miteinander zu betrachten. Dass die jeweiligen Praktik-Varianten bzw. die Praktiken, die ersetzt werden sollen, bisher kaum berücksichtigt wurden, könnte ein erster Hemmfaktor für die Wirkung der Maßnahmen in die Alltagspraktiken sein.

7.2.1. Radwege Ort/Region

Die Diskussion zu Radwege Ort und Region war schwer voneinander zu trennen. Dementsprechend werden diese beiden Maßnahmen gemeinsam beschrieben. Durch die Radwege wurden vor allem materielle Elemente (neue Infrastruktur, Beschilderung, ...) positiv von der Gemeinde beeinflusst. Sowohl materielle Elemente (nicht ausgebaute Strecken, nicht baulich getrennte Radwege,...) als auch nicht vorhandene Kompetenzen (z.B.: Handzeichen geben können) und Sinn wirken hemmend. Interessanterweise wurden zwei Faktoren im Sinn identifiziert, welche Radfahren im Einflussbereich der Gemeinde zurückdrängen. Einerseits wird Autofahren durch gratis Parkplätze gefördert und andererseits ist das Fahrradfahren im Schlosspark⁶⁵ verboten, was eine mögliche Verbindung in einen Nachbarort behindert. Die in der Fokusgruppe erwähnte „Bequemlichkeit“, die einen dazu veranlasse das Auto zu nehmen, hängt wohl auch teils damit zusammen, dass die Gemeinde keine Schritte setzte, um Autofahren weniger attraktiv zu machen (vgl. Spurling und McMeekin 2015, 85). Hier zeigt sich, dass es hilfreich sein könnte, beim Fördern einer Praktik mitzubedenken, wie die Praktik, die man reduzieren möchte, zurückgedrängt werden

⁶⁵ Die Schloss Laxenburg Betriebsges.m.b.H ist setzt sich zwar zu gleichen Teilen aus den Gesellschaftern Wien Holding GmbH und Land Niederösterreich zusammen – die Geschäftsführung obliegt aber dem Bürgermeister von Laxenburg Robert Dienst (Schloss Laxenburg BetriebsgesmbH s.a., s.p.). Insofern kann eine mögliche Mitsprache seitens der Gemeinde angenommen werden.

kann (ebenda) – in diesem Fall das Autofahren etwa mit einer Parkscheinpflcht. Auch bringt die Betrachtung der hemmenden und fördernden Faktoren über alle drei Elemente neue Ansatzpunkte für Maßnahmen - etwa Radfahrkurse für Erwachsene, um fehlende Kompetenzen (sicheres Fahren im Straßenverkehr, Zeichen geben) zu erlangen, was über die Interventionen ins Materielle über Infrastruktur hinausgeht. Macrorie und andere (2015, 103) beschrieben dies für den Bereich Wohnen. Verknüpfungen mit anderen Praktiken und deren Zusammenspiel in Zeit und Raum wirken sowohl fördernd als auch hemmend. Allerdings fördern besonders die zeitlichen und räumlichen Grundbedingungen der PendlerInnengemeinde im Stadtumland die Tendenzen Richtung Autofahren (siehe Kapitel 3.5.4, „Exkurs: Zeit und Raum“).

1.1.1. ÖBB-Vorteilscard Gemeindegzuschuss

Der Wirksamkeit des Zuschusses stehen entgegen: fehlende Informationen über das Angebot, eine negative Konnotation von Beanspruchten von Förderungen, sowie für das Zufahren auch materielle Elemente des Bahnhofs (abgelegen, altmodisch). Da Laxenburg eine vergleichsweise wohlhabende Gemeinde ist (siehe Fallbeschreibung) ist der Zuschuss allerdings möglicherweise nicht für viele TrägerInnen das fehlende Element, um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel aufzunehmen. Ein starker Faktor ist, was als materielles Lock-in⁶⁶ bezeichnet werden könnte. Denn wenn ein eigenes Auto direkt vor der Haustüre steht und wenn das Autofahren – anders als in Wien (siehe Kapitel 6.3.1 „ÖBB-Vorteilscard Gemeindegzuschuss“) – keine Zurückdrängung erfährt, fällt es anderen Mobilitätspraktiken sehr viel schwerer zu rekrutieren. Dies umfasst Aspekte der Auto-abhängigen Praktiken („car dependent practices“ Mattioli, Anable, und Vrotsou 2016), bei denen das Auto ein zentrales Element in der Integration der anderen Elemente darstellt und ein Ersatz von Autofahren eine umfangreiche Umstrukturierung der Praktik bedeuten würde.

1.1.2. Förderung beim Kauf von E-Bike/E-Scooter

Als hemmende Faktoren im Einflussbereich der Gemeinde zeigten sich Elemente im Sinn (geringe Förderung bzw. soziale Akzeptanz) sowie bei den Kompetenzen (mangelnde Informationen, welche die Gemeinde bewusst nicht verbreitete – siehe Interventionstypen). In der Fokusgruppe wurde vor allem die Fördersumme als hemmender Faktor genannt, die im Verhältnis zum Kaufpreis klein ist. Interessant war eine Person (IP56), die beim Kauf des E-Bikes die Förderung bewusst nicht in Anspruch nahm, um „*Papierkrieg*“ zu vermeiden. Die Diskussion zeigte, dass die neue Praktik E-Bike fahren die Integration von materiellen Elementen (z.B.: wetterfeste Kleidung im Vergleich zu Autofahren) und Kompetenzen erforderte und auch andere hemmende Bedeutungen – weniger Sportlichkeit als Radfahren (vgl. Ozaki, Shaw, und Dodgson 2013 für das Beispiel der Veränderung in der Bedeutung durch E-Autos) – mit sich brachte, was an die geschichtliche Veränderung der Praktik Autofahren (vgl. Shove, Pantzar, und Watson 2012, 26 ff; Watson 2012, 491) erinnert. Allerdings zeigte sich bei ihr die Wirkung der Informationen am E-Mobilitätstag, die Anstoß zum Kauf waren. Als fördernder Faktor wurde die Nutzung mit anderen körperlichen Fähigkeiten (Kompetenzen) als beim Radfahren identifiziert.

1.1.3. Ermäßigte Taxifahrt mit Laxenburgcard

Für die Nutzung der ermäßigten Taxifahrt wurden hemmende Faktoren im Element Sinn genannt (zu teure Fahrten oder zu aufwändig die Karte zu beantragen) aber auch fördernde, etwa dass die Preisreduktion angenehm sei bzw. dass die Jugendlichen dadurch von den

⁶⁶ siehe dazu Watson (2012, 492, 2013, 120), der das Lock-In rund um Autofahren und fossile Treibstoffe als Sozio-Technologisches Phänomen wiedergibt, das z.B. durch die Strukturierung von Raum rund um das Autofahren die Bedingungen für seine eigene Notwendigkeit erzeugt.

Eltern unabhängig mobil sein können. In der Fokusgruppe wurde angesprochen, dass durch eine Vergemeinschaftung der Nutzung, also die gemeinsame Taxifahrt, das Angebot zusätzlich billiger und somit konkurrenzfähiger im Vergleich zu anderen Praktiken werde. Auch als fördernder Faktor wurde die Nutzungsmöglichkeit mit anderen Kompetenzen (ohne Führerschein, nach Alkoholkonsum, im Alter) als beim Autofahren erwähnt. In der Fokusgruppe wurde als hauptsächlich fördernder Faktor das bessere Verhältnis von Ermäßigung zu Preis im Vergleich zu den Förderungen von E-Bikes beschrieben.

7.2.2. Erhalt Nahversorger

Wie sich die Lebensmitteleinkaufs-Praktiken in Richtung wöchentliche Großeinkäufe außerhalb des Ortes in Verbindung mit individuellem Autofahren und der auf das Auto abgestimmten Infrastruktur entwickelten, wird immer wieder als Beispiel für die Zusammenhänge zwischen Praktiken genannt, in die es zu intervenieren gilt (Hargreaves, Longhurst, und Seyfang 2013, 406; Mattioli, Anable, und Vrotsou 2016, 58 f; Watson 2012, 491). Aus praxistheoretischer Sicht ist der erhaltene ADEG im Ortskern mit einem angeschlossenen Radweg und Veranstaltung, die in den Sinn interviert (Radlerfrühstück), jene Maßnahme, die vielleicht am erfolgversprechendsten wirkt. Die Antworten auf die Veränderungen durch den Umbau sind auf den ersten Blick ernüchternd: mehr als doppelt so viele (46 % der Nutzenden) gaben an, dass sich durch den Umbau nichts verändert hatte, als dass sich etwas Positives verändert hätte (18 %). Wenn man allerdings berücksichtigt, dass der ADEG vielleicht ohne Erneuerung nicht weiter bestanden hätte, wurde die tatsächliche Wirkung der Erneuerung in den Fragen nach der Veränderung durch den Umbau nicht berücksichtigt. Es wurden vor allem fördernde Faktoren im Materiellen und im Sinn identifiziert (siehe Übersicht in Tabelle 14). Die positive Bedeutung, die Einkaufen im Ort in der Fokusgruppe zeigte (siehe Kapitel 6.3.6, „Erhalt Nahversorger im Ort“), wird möglicherweise durch die positive Kommunikation der Gemeinde zu dem Angebot verstärkt und das Radlerfrühstück stellt ebenfalls einen Eingriff in die positive Bedeutung von Einkaufen im Ort in Kombination mit Radfahren dar – allerdings eine wenig bekannte und genutzte. Hier zeigt sich, dass mehrere Maßnahmen der Gemeinde gemeinsam Wirkung entfalten. Dass das Angebot zumindest bei manchen TrägerInnen von Praktiken durchaus die Wahl des Einkaufsortes und dadurch auch die Verkehrsmittelwahl beeinflusst, zeigte sich in der Fokusgruppe. Der genannte hemmende Faktor, dass das Angebot im ADEG geringer sei als in anderen Supermärkten – auch aufgrund der geringen Auslastung – lässt sich vergleichen mit der von Watson (2012, 493) genannten Bedingung zum Erhalten von Praktiken: einer ausreichend großen TrägerInnen-Population. Immerhin für kleine Einkäufe bietet der ADEG eine fußläufig oder mit dem Rad erreichbare Alternative zu den größeren Supermärkten außerhalb des Ortes (siehe auch Faktoren Zeit und Raum). Das ausschließliche Einkaufen beim Nahversorger ist jedoch auch bedeutend teurer als bei der Konkurrenz (vgl. Mattioli, Anable, und Vrotsou 2016, 58), was viele dazu veranlasste woanders einzukaufen. Die Teilnehmenden der Fokusgruppe sprachen eine neue Praktik an, die ganz ohne Intervention der Gemeinde in Konkurrenz mit Einkaufen im Ort tritt: **Online-Einkaufen**. Diese verlangt neue Verbindungen von Elementen (vgl. Shove 2010, 24), die vorher nicht mit Einkaufen in Verbindung standen: etwa Kompetenzen (Kenntnisse zum Umgang mit Online-Applikationen) und Materielles (Internetzugang, Device). Zugleich werden Verbindungen zu anderen Elementen, die vorher Teil von Einkaufen waren, von den TrägerInnen komplett gekappt, etwa zum materiellen Element Transportmittel. In der Fokusgruppe wurden negative Bedeutungen von Online-Einkaufen (Abbau von Arbeitsplätzen und Infrastruktur) besprochen, aber auch die dadurch entstehende „Bequemlichkeit“. Die Klimawirkung der Substitution von Einkaufen-Ort zu Online-Einkaufen bleibt fraglich.

7.2.3. Radweg ADEG

16 % der Befragten gaben in einer freien Aufzählung an, dass sie die Radwege im Ort zum Einkaufen nutzen würden. Jedoch wurde das Auto als Fortbewegungsmittel zum Einkaufen insgesamt am öftesten (von 61 %) genannt (vgl. Abb. 12 (rechts)). Von den befragten Personen sagte eine Hälfte, dass sich durch den Radweg ADEG etwas verändert hätte, die andere behauptete das Gegenteil. Als hemmender Faktor für die Nutzung des Radwegs zum ADEG kam überraschenderweise die räumliche Nähe des ADEGs auf. Für viele lag der ADEG zu nahe, als dass sie dorthin Radfahren würden. Die Praktik zu Fuß gehen konnte auf dem kurzen Weg leichter rekrutieren. Auch Jaeger-Erben (Jaeger-Erben 2010, 195) fand bei ihrer Untersuchung bei jungen Familien in Deutschland, dass Einkaufen im Geschäft ums Eck gerne mit einem Spaziergang kombiniert wurde. Je ansprechender und leichter erreichbar, desto öfter wurden diese besucht. Dies stellt eine Parellele dar zu den fördernden Faktoren, zum Einkaufen im Ort, nämlich die Nähe und das vergrößerte Angebot, seit dem Umbau. Die Teilnehmenden der Fokusgruppe waren sich uneinig, ob die materiellen Eigenschaften eines Rades ein fördernder oder hemmender Faktor zum Transportieren von größeren Mengen seien. DT1 erwähnte sehr wohl, dass sie weit genug vom ADEG entfernt wohne, um lieber mit dem Rad zu fahren als zu Fuß zu gehen.

7.2.4. Naturbadeteich

14 % der nutzenden Personen erwähnten, nach ihrer Art der Nutzung gefragt, dass der Badeteich besonders nahe sei bzw. sie ihn mit Rad oder zu Fuß erreichen würden (DT4, 1232-1241). Die Annahme, dass alle den Badeteich ohne Auto nutzen, ist allerdings nicht haltbar (vgl. IP3) – die Gemeinde baute im Zuge der Renaturierung auch Parkplätze. Fördernde Faktoren zur Nutzung des Naturbadeteiches wurden vor allem im materiellen Bereich angesprochen (Schatten durch Bäume, verbesserte Infrastruktur, mit Radweg erschlossen) aber auch im Sinn (ermäßigter Eintritt für LaxenburgerInnen). Durch den erhöhten Preis ohne Laxenburgcard würden andere Jugendliche aus der Region nicht mehr dorthin baden fahren, so IP26. Dieses fehlende soziale Umfeld stellte in dem Fall einen hemmenden Faktor dar (vgl. IP45). IP56 erwähnte den zunehmenden Autoverkehr aus Wien durch den Badeteich⁶⁷. Dies zeigt, dass Maßnahmen die innerhalb der Gemeinde zur Verringerung des Mobilitätsbedarfs beitragen, gesamtheitlich betrachtet wieder neuen Mobilitätsbedarf generieren können (etwa in Wien).

Die Betrachtung der adressierten Praktik-Elemente und fördernden und hemmenden Faktoren auf dieser Ebene ist jedoch unzureichend, um die Wirkung in die Alltagspraktiken zu verstehen. Hierzu müssen die Faktoren Zeit und Raum (Shove, Pantzar, und Watson 2012; Watson 2012) berücksichtigt werden, sowie die jeweils geförderten Praktik-Varianten (Spurling u. a. 2013).

7.2.5. Faktor Zeit und Raum

Die Faktoren Zeit und Raum sind bedeutend um zu verstehen, was Praktiken stabil hält (Southerton 2013, 338 f). Im Folgenden wird betrachtet, inwieweit dies auch in Laxenburg der Fall ist. Zur Diskussion werden die unterschiedlichen Dimensionen für Zeit und Raum (Shove, Pantzar, und Watson 2012, 127 ff), die im Kapitel 3.5.4 „Exkurs: Zeit und Raum“ eingeführt wurde, angepasst an das Fallbeispiel von Mobilitätspraktiken mit den Ergebnissen aus der Empirie verglichen.

1) Zeit als Ressource: Hargreaves und andere (Hargreaves, Longhurst, und Seyfang 2013, 411) identifizierten in ihrem Fallbeispiel einer lokalen Lebensmittelkooperative in

⁶⁷ Der Schritt zur Erhöhung des Preises ohne Laxenburgcard kann als Versuch der Gemeinde gesehen werden, hier gegen die Überschreitung der Kapazitätsgrenzen durch die Badegäste aus Wien gesehen werden.

Großbritannien als Problem, dass die vergleichsweise kurzen Öffnungszeiten schwer kombinierbar waren mit den größeren Praktikbündeln, welche die Zeit für Einkäufe von Lebensmitteln einschränkten. Auch die Öffnungszeiten des ADEGs wurden als Hemmfaktor genannt (IP1, 37). Dies machte es dem Einkäufen im Ort schwerer in der Konkurrenz um Zeit als Ressource (vgl. Southerton 2013) im Vergleich zu Einkäufen in größeren Supermärkten mit längeren Öffnungszeiten. Auch beschrieben Teilnehmende der Fokusgruppe die Schwierigkeit, verschiedene Praktiken mit dem Fahrrad in einer zufriedenstellenden Zeit zu verknüpfen, wodurch Autofahren im Vergleich dazu leichter rekrutierte (siehe Zitat 4 und 5 in Kapitel 6.3.2, „Radwege Ort/Region“).

2) Zeit als Erfahrung des/der Trägerin: In diesem Zusammenhang ist interessant, wie von DT4 der zurückgelegte Raum bzw. die verbrachte Zeit für das Einkäufen von Spezialitäten als positive Zuschreibung dargestellt wurde, fast als würde das Essen dadurch mehr Wert bekommen. Dies stellt eine Parallele zu der von Southerton (2013, 344) identifizierten Zeitspanne, die es braucht um Performances zufriedenstellend auszuführen – in diesem Fall könnte es heißen, dass „ordentliches“ Spezialitäten-Einkäufen mit ausreichend Zeit und zurückgelegtem Weg zu erfolgen hat. Es zeigte sich auch, dass die Art wie „normales Einkäufen“ zeitlich definiert und in andere Zeitabläufe integriert wird (vgl. Shove, Pantzar, und Watson 2012, 127), beeinflusst was transportiert werden muss und welches Transportmittel dafür verwendet werden kann (siehe Kapitel 6.3.6, „Erhalt Nahversorger im Ort“). Einmal wöchentliche Großeinkäufe verlangen größere Transportmöglichkeiten als tägliche kleine Einkäufe (vgl. Watson 2012, 491).

3) Zeit als Rahmen, in dem Praktiken bestehen, war in der Befragung und Fokusgruppe kein Thema, denn es gab keine Maßnahmen, die darauf abzielten, bereits aufgegebene Praktiken wieder zu aktivieren. Bei dem Wandern von Praktiken mit ihren TrägerInnen (vgl. Raum als Grenze für Elemente) spielt Zeit als Rahmen für diese Bewegungen mit den Praktiken eine Rolle.

Dass Praktiken beeinflussen, wie Zeit in der Gesellschaft strukturiert und wahrgenommen wird (Southerton 2013, 343 ff), ist anhand der betrachteten Mobilitätspraktiken schwer zu beschreiben, ohne den Faktor Raum zu berücksichtigen. Folglich wird der Einfluss von Praktiken auf das gesellschaftliche Zeit-Raum-Verständnis in Punkt 4) Zeit und Raum im rekursiven Verhältnis mit Praktik-Abfolgen zusammengefasst.

1) Raum als Grenze für Elemente: Interessant war die Aussage von IP14, dass sie im Gegensatz zu den LaxenburgerInnen immer schon Radfahren würde, weil sie aus einer Radfahrkultur in Westfalen komme. Auch in der Fokusgruppe thematisierten zwei Teilnehmende (DT2, DT4), dass sie das Radfahren von ihrem vorherigen Wohnort mitgenommen hätten. Dies deutet hin auf die kulturell-historisch gewachsenen Verbreitungsmöglichkeiten von Elementen (Shove, Pantzar, und Watson 2012, 132 f) bzw. verschiedenartige Ausübung von Praktiken in verschiedenen geografischen Orten (vgl. Watson 2012, 490). Es zeigt auch, dass der Effekt, dass TrägerInnen von Praktiken sich mit diesen Praktiken in Zeit und Raum bewegen (Hui 2013), auch in Laxenburg eine Rolle spielen kann.

2) Raum als Bedeutung: Die Straße als Raum fürs Autofahren wurde in Laxenburg nur minimal durch Radwege verändert. Dadurch wurde von manchen Radfahren auf den Gehsteig verlagert, weil dort die Akzeptanz zum geteilten Raum höher erlebt wurde, bzw. das Sicherheitsgefühl höher war. Durch die hohen Geschwindigkeiten wurde die Straße eher als zum Sport-Radfahren geeignet beschrieben.

Tab. 14: Hemmfaktoren (-) und Gelingensfaktoren (+) nach Praktik-Elementen aus Befragung (°) und Fokusgruppe*; Faktoren die, direkt mit der Intervention verbunden werden können, sind fett (eigene Darstellung)

Elemente			Relevanz	
Materielles	Kompetenzen	Sinn	Bekanntheit (%)	Nutzung (%)
Erhalt Nahversorger				
+ Geschäft im Ortskern vorhanden* + vergrößertes Angebot°	+ Variante von Einkaufen ohne Autofahr-Kompetenz*	+ schöner, moderner und übersichtlicher° + hygienischer (neue Kühltruhen)° + positive soziale Konnotation von im Ort einkaufen* - teurer als große Supermärkte** - weniger bequem und teurer als Online-Einkaufen*	97	98
- kleineres Angebot als große Supermärkte (Bio-Sortiment)°** - neue Klimaanlage im Sommer störend°				
Radwege Ort/Region				
+ eigener sicherer Bereich° + schöner, gut ausgebauter Radweg* + gute Beschilderung* + gute Anschlüsse* + viele Strecken* + Fahrradhändler im Ort* -kein Kofferraum fürs Einkaufen -kein eigenes Fahrrad - keine bauliche Trennung (LKWs) von Landstraße, zu viel Verkehr°** - Radweg nach Münchendorf fehlt, schlechte Strecke nach Achau, SCS°**	+ besser für Kinder nutzbar° + Wissen für kleine Reparaturen (Platten)* - unklare Streckenführung bei Bahn und vor ADEG° - fehlende Kompetenzen (Fähigkeiten oder Körpereigenschaften, Handzeichen geben, mit einer Hand fahren)°** - Verbindung nach Achau nur mit Kenntnissen*	+ wohlfühlen auf Radwegen° + Schnuscht Radwege zu nutzen° + gut für Gesundheit° + akzeptiert auf Gehsteig zu fahren* + genereller Radfahrend* - unsicher als Mädchen allein auf Feldweg° - gratis Parkplätze für Autos* - Radfahren im Park ist verboten* - wenig Rücksicht von Autofahrenden* - Bequemlichkeit*	99	73 ⁶⁸
Naturbadeteich				
+ Badeteich in der Nähe° + mehr Schatten durch neue Bäume° + Buffet° + breiterer Ausstieg° + mit Radweg erschlossen* - eigene Schwimmmöglichkeit° - keine Kabinen°		+ sauberer Badeteich° + günstige Schwimmmöglichkeit°** - weniger sicher als Schwimmbad° - fehlendes soziales Umfeld°	95	63
Ermäßigte Taxifahrt				
+ Abnutzung am eigenen Auto vermeiden*	+ praktisch sich abholen zu lassen beim Fortgehen (Alkohol)* + Fahrmöglichkeit ohne Autofahr-Kompetenzen (Alte, Jugendliche)°**	+ angenehm weniger fürs Taxi zu zahlen° + Vertrauen durch bekannte Taxiunternehmen° + Unabhängigkeit von Eltern (Jugendliche)* + gemeinschaftliches Nutzen verbilligt die Fahrt* - zu teuer für manche Strecken°** - Karte beantragen ist Aufwand°	90	55
- eigenes Auto° - fehlende Kindersitze°	- erforderliche Kenntnisse über Vorlaufzeit (Bestellung Vortag)*			

⁶⁸ Bei diesem Wert handelt es sich um einen Mittelwert zwischen der relativen Nutzung der Radwege Ort (76%) und der Radwege Region (69%) – welche getrennt abgefragt wurden. Bekannt waren beide gleich stark.

Elemente			Relevanz	
Materielles	Kompetenzen	Sinn	Bekanntheit (%)	Nutzung (%)
Radweg ADEG				
+ Transport von schweren Dingen* + kein eigenes Auto*			90	55
- fehlende Transportmöglichkeit (Großeinkäufe, schwere Dinge)*	- fehlende körperliche Fähigkeiten*	- „normales“ Ausführen von Großeinkäufen*		
ÖBB Vorteilscard Zuschuss				
- gute Busverbindungen*				
- eigenes Auto* - fragile Barrierefreiheit* - weit entfernter, entricher Bahnhof* - Transport von Gepäck (vs. Kofferraum im Auto vor der Türe)*	- körperlich schwierig öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen* - fehlendes Wissen zum Zuschuss ° - unklarer Aufwand um Zuschuss zu beantragen* - fehlende Informationen zu Zugverbindung nach Wien*	- Reise-Ersparnis bei Bahnfahrt (für SeniorInnen auch im Bus - weniger bequem als Auto° - nichts vom Gemeinwesen wegnehmen wollen - „Geisterbahnhof“ - teurer als Autofahren °	31	11
Förderung Kauf E-Bike/E-Scooter				
+ neue Transportmöglichkeiten durch E-Bike*	+ weitere Strecken fahrbar° + Informationen am E-Mobilitätstag° + E-Biken auch mit anderen körperlichen Kompetenzen möglich			
- E-Bike bietet keinen Wetterschutz*	- mangelndes Wissen zur Förderung* - körperliche Einschränkung°	- fehlendes sportliches Gefühl und Spaß* - „ Papierkrieg “, vermeiden° - keine Förderung in Anspruch nehmen wollen° - gefährlich durch hohe Geschwindigkeiten* - kleine Fördersumme im Verhältnis zu Kaufpreis* - Angst vor Diebstahl von teurem E-Bike*	54	3

3) Raum als physischen Ort, den sich Praktiken teilen: Die unterschiedlichen Standpunkte, die zum Radfahren auf dem Gehsteig aufkamen, zeigen, dass es von Bedeutung ist, wie Raum innerhalb der Gemeinde verteilt ist. Für manche stellte es einen Hemmfaktor für Radfahren oder Zufußgehen dar, dass der jeweilige Raum für die Praktiken an einer Schlüsselstelle nicht abgegrenzt oder klar gekennzeichnet ist. Dieses Beispiel illustriert, dass Raum, den sich Praktiken physisch teilen (Shove, Pantzar, und Watson 2012, 133) Anpassungen erfordern kann (Rücksichtnahme beim Radfahren am Gehsteig) oder zu Konkurrenz zwischen den Praktiken führten (Radweg als nervend für Autofahrende).

4) Zeit und Raum im rekursiven Verhältnis mit Praktik-Abfolgen: Dass die Gemeinde Laxenburg im Stadtumland von Wien eine PendlerInnengemeinde ist (siehe Kapitel 5.1, „Charakterisierung der Gemeinde“), spiegelte sich in den Ergebnissen der Befragung wieder: Weniger als ein Drittel der Befragten hatten ihren Arbeits- oder Ausbildungsort in Laxenburg. Ein Drittel gab an, dass dieser in Wien lag (siehe Kapitel 6.2.2, „Überblick zu Mobilitätspraktiken“). In einer Untersuchung zur Praktik Pendeln in Großbritannien (2016, 8 ff) zeigte sich bei Personen im Stadtumland folgendes: Um zusätzliche Fahrten zu vermeiden, wurde das Pendeln mit so vielen Praktiken wie möglich kombiniert. Dadurch entstanden komplizierte Wege im Raum, um mehrere Praktiken zu verbinden. Dadurch vergrößerte sich der Zeitdruck und Autofahren als zeiteffiziente Praktik könnte leichter TrägerInnen rekrutieren, als die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder Fahrradfahren. Sowohl in der Fokusgruppe (siehe Kapitel 6.3.2, „Radwege Ort/Region“; 6.3.3, „ÖBB-Vorteilscard Gemeindegemeinschaft“) als auch bei der Befragung (IP7, 8, 24, 29, 52) gab es Aussagen, die ähnliches beschrieben. Am Beispiel Einkaufen etwa wurde in der Fokusgruppe die Vernetzung von verschiedenen Praktiken in Raum und Zeit, als Herausforderung bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln im Vergleich zum Auto dargestellt. Zugleich wurde von DT4 erwähnt, dass erst durch die vorhandene, regelmäßige Busverbindung (etwa halbstündlich nach Wien) ein Ersatz von Autofahren durch Busfahren denkbar wurde. So wurde Taxifahren dann verwendet, wenn es keine Busverbindung gab, die pünktliche Ankunft beim Arzt ermöglichte (IP9) oder nahe hinfuhr (IP38). Diese Grundbedingung von einem dichten Netzwerk an Busverbindungen, damit Busfahren überhaupt rekrutieren kann, identifizierten auch Cass und Faulconbridge (2016, 6). In der Fokusgruppe (siehe Kapitel 6.3.4, „Förderung: Kauf E-Bike, E-Scooter“) zeigte sich, dass E-Biken, im Vergleich zu Radfahren den Raum erweitert zur Ausübung von Praktiken, weil in der selben Zeit weitere Strecken zurückgelegt werden können (vgl. Shove, Pantzar, und Watson 2012, 133 f, die dies für Fliegen und Autofahren beschreiben). E-Biken erweitert zwar Raum zur Ausübung von Praktiken, ob dies nötig ist, hängt aber von den Orten der Praktiken ab, welche der/die jeweilige TrägerIn ausübt: Eine Teilnehmende der Fokusgruppe (DT4) erklärte, dass sie durch ihren Arbeitsplatz zu Hause kein E-Bike brauchen würde, da sie den Bedarf an weiten Strecken nicht hätte (vgl. DT1). Diese Beobachtungen decken sich der Empfehlung (Cass und Faulconbridge 2016), dass über einen Eingriff in die Orte, wo gearbeitet wird sowie über ein Annähern von verschiedenen Orten von Praktiken in die Mobilitätspraktiken interveniert werden könnte. Als Beispiel, wie dadurch CO₂-intensive Mobilität reduziert wurde, nannten Cass und Faulconbridge (2016, 10) aus ihrer Studie in Großbritannien kleine, lokale Ableger großer Supermarktketten im Ort. Diese konnten am Weg zur Arbeit/von der Arbeit erreicht werden und machten zusätzliches Autofahren zum Einkaufen unnötig. Davon ausgenommen war der wöchentliche, autoabhängige Großeinkauf in Supermärkten außerhalb des Ortes. Dieses Beispiel ist sicherlich nicht eins zu eins auf Laxenburg übertragbar, denn als Grund für die Einkäufe woanders wurde genannt, dass solche Einkäufe mit anderen Praktiken gut zeitlich und räumlich verknüpfbar sind (auf dem Weg nach Wien liegen auch andere Supermärkte). Auch war ein Argument gegen den Einkauf im Ort, dass dort nicht alles auf einmal gekauft werden könne (im Gegensatz zu anderen Supermärkten, die ein größeres Angebot haben). Allerdings deckten sich die oben erwähnten Ergebnisse mit Antworten aus

der Befragung, dass vor allem Kleinigkeiten im ADEG eingekauft wurden und Großeinkäufe außerhalb in Verbindung mit Autofahren beschrieben wurden (IP7, IP36). Denn andere Geschäfte sind fußläufig, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehr nur mit einem größeren Zeitaufwand erreichbar bzw. mit einem Koordinationsaufwand verbunden, wodurch Autofahren zum Einkaufen leichter TrägerInnen gewinnt. Dazu passt, dass das Auto am häufigsten als Fortbewegungsmittel zum Einkauf genannt wurde (siehe Kapitel 6.2.2, „Überblick zu Mobilitätspraktiken“). Überraschenderweise kam in der Fokusgruppe eine relativ neue Praktik auf, die mir bisher in den praxistheoretischen Literatur nicht untergekommen ist: Online-Einkaufen. Diese Praktik wurde als bequemer und unkomplizierter als das Einkaufen im Ort beschrieben. Das Transportieren der Einkäufe wird in diesem Fall aus der Praktik ausgegliedert. Der eigene Mobilitätsbedarf und die Zeit für die Wege einer Person, die Online einkauft und sich die Bestellung liefern lässt, fällt zwar weg – allerdings muss der Transport trotzdem noch stattfinden. Interessant ist hier auch die von DT1 (435-437) angesprochene Veränderung von Vergemeinschaftung des Einkaufens im Krankheitsfall (Nachbarschaftshilfe) zu einer Individualisierung (punktgenaue Online-Lieferung). Wie sich Kommunikationspraktiken und Technologien entwickeln, veränderte und verändert weiterhin die Mobilitätspraktiken (Watson 2012, 491; de Abreu e Silva, de Oña, und Gasparovic 2017). Das Beispiel Online-Einkaufen zeigt, dass die Interaktionen zwischen Kommunikationstechnologien und Mobilitätspraktiken ein spannendes neues Forschungsfeld sind (vgl. Gössling 2018). Auch wie Zeitlichkeit von Praktiken institutionell geordnet wird, zeigte sich als Faktor für die Mobilitätspraktiken (vgl. Southerton 2013, 350) etwa bei DT1, dessen Arbeitszeiten es ihm verunmöglichten Fahrrad zu fahren (vgl. IP8). Von selbst kam in der Fokusgruppe der Park und das kulturelle Angebot in Laxenburg, etwa die öffentliche Bibliothek auf, um zu erklären, dass es in Laxenburg vieles gibt, was zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar ist. Dies zeigt einmal mehr, dass Maßnahmen, die nicht als zum Klimaschutz intendiert sind, möglicherweise einen großen Effekt auf die alltägliche Mobilität haben können, indem sie in Orte von Praktiken eingreifen und so den Bedarf an Mobilität verringern (Spurling und McMeekin 2015; Watson 2012).

Eine Reihe an praxistheoretischer Literatur (Cass und Faulconbridge 2016; Jaeger-Erben 2010; Mattioli, Anable, und Vrotsou 2016; Röpke 2009; T. Schatzki 2009; Shove, Pantzar, und Watson 2012, 129 f.; Shove 2015; Southerton 2013; Watson 2012) hebt die Bedeutung hervor von zusammenhängenden Praktik-Bündeln und der zeitlichen und räumlichen Strukturen, die Praktiken bedingen und gleichzeitig durch sie beeinflusst werden. Sie seien essentiell, wenn es darum geht, einzelne Praktiken zu verstehen und ggf. zu verändern. Zumindest in die räumliche Nähe zwischen Praktiken wurde in Laxenburg mit dem Erhalt des Nahversorgers und der Renaturierung des Naturbadeteichs eingegriffen (changing spatial arrangements). Jedoch zeigte sich auch, dass Verbindung von Praktiken miteinander und deren Ordnung in Zeit und Raum Einkaufen im Ort und andere Maßnahmen (Radwege, Zuschuss ÖBB Vorteilscard) hemmten. Die starken PendlerInnen-Bewegungen und die Tatsache, dass Laxenburg eine Stadt-Umland Gemeinde ist, sind Herausforderungen, die klarerweise die kommunalen Kompetenzen teils überschreiten. Genauso ist die institutionelle Strukturierung von Zeit (etwa wie Arbeitszeit geordnet wird) nicht nur im Rahmen der Gemeinde beeinflussbar. Dennoch unterstreichen die angeführten Beispiele, wie wichtig die Faktoren Raum und Zeit und Praktik-Bündel zum Verständnis und Verändern von (Mobilitäts-)Praktiken sind, und dass diese Veränderungen in Praktiken hemmen können, wenn sie nicht berücksichtigt werden.

7.3. Reflexion der gewählten Methoden

Meine Arbeit kategorisierte die Maßnahmen der Klimagemeinde Laxenburg aus praxistheoretischer Perspektive und untersuchte im weiteren Schritt, welche Hemm- und Gelingensfaktoren zum Wirken der Interventionen in die Alltagspraktiken sich identifizieren ließen. Meine Methoden waren eine Analyse von Originaldokumenten der Gemeinde und darauf aufbauend eine Typisierung der Maßnahmen, eine Fragebogenerhebung und eine Fokusgruppe. Dieses relative umfangreiche Vorhaben machte sich mit der gegenseitigen Ergänzung der einzelnen Ergebnisse bezahlt. Die Fragebogenerhebung hätte ich ohne vorherige Datenanalyse nie so fokussiert abhalten können, denn eine detaillierte Liste mit allen Maßnahmen der Gemeinde stand mir nicht zur Verfügung. Die Ergebnisse der Fragebogenerhebung alleine hätten nie den tiefen Einblicke in Hemm- und Gelingensfaktoren und die lokalen Gegebenheiten ermöglicht, die mir die Fokusgruppe gab. Zudem half mir die Diskussion mit den Teilnehmenden der Fokusgruppe, erste Schlussfolgerungen aus der Fragebogenerhebung zu vertiefen oder nicht weiter zu verfolgen. Ich nutzte die Fokusgruppe gleichzeitig, um Ergebnisse aus der Fragebogenerhebung an die DiskutantInnen zurück zu spielen.

Bei der **Maßnahmenanalyse** stieß ich schnell an Grenzen, was die Wirkung der Maßnahmen auf die Emissionen der Gemeinde bzw. Klimabilanzen aus mehreren Jahren betraf (siehe dazu Fallbeispiel Laxenburg). Im Optimalfall hätte ich meine qualitativen Ergebnisse mit quantitativen Daten zur Emissions-Entwicklung vor und nach den Eingriffen der Gemeinde kombiniert (vgl. Leitner u. a. 2015). Es gab jedoch keine Haushaltsbefragungen in regelmäßigen Abständen, auf die ich hätte zurück greifen können, um potentielle Wirkungen der Maßnahmen auf die Treibhausgas-Emissionen zu untersuchen. Diese Daten selbst im Rahmen meiner Masterarbeit selbst zu generieren, wäre auf Kosten der qualitativen Analyse gegangen, die Schwerpunkt meiner Arbeit sein sollte. So musste der Fokus meiner Untersuchung liegen auf dem indentierten Effekt, dem Wunsch, mit gesetzten Schritten die Klimaschädlichkeit zu reduzieren und nicht auf der tatsächlichen Klimawirksamkeit der Maßnahmen. So konnte ich nicht überprüfen, ob eine Nutzung und damit Integration in die Praktiken einer Maßnahme auch tatsächlich zum Klimaschutz beitrug (mit Ansätzen dieser Frage beschäftige ich mich im Abschnitt zu Praktik-Varianten des vorherigen Kapitels). Mich in der Wirkung der Maßnahmen nur auf die Klimawirkung zu fokussieren und nicht etwa auch Einfluss auf andere Dimensionen von ökologischer, sozialer und ökonomischer Nachhaltigkeit, widerspricht meiner interdisziplinären Ausbildung. Doch war auch dies nötig, um die Fragestellungen innerhalb der für eine Masterarbeit angemessenen Zeit bewältigen zu können. Auch war es nicht immer leicht, eine scharfe Trennung zwischen dem Ende einer Maßnahme und dem Anfang der nächsten zu ziehen. Daher machte ich meine eigene Einteilung, in Anlehnung an COSIMA und eigene Recherchen und stellte die Nachvollziehbarkeit durch möglichst detaillierte Beschreibungen sicher. Die Trennung der Radwege im Ort und in die Region in zwei Maßnahmen konnte ich bei den offenen Fragen der Fragebogenerhebung und in der Fokusgruppe nicht durchhalten. Hier hätte ich in meinen Fragen klarer zwischen den beiden trennen müssen. In Anbetracht der Tatsache, dass es selbst für den Arbeitskreis Klimabündnis Auslegungssache war, ob es sich um dabei ein oder zwei Maßnahmen handelte (Weiß 2016b), sehe ich diese Vermischung als vernachlässigbar.

Der **Fragebogen** diente dazu, einen Überblick zu bekommen, inwieweit Klimaaktivitäten der Gemeinde in der Bevölkerung wahrgenommen und genutzt wurden und erste Hinweise auf Gelingens- und Hemmfaktoren zu finden. Zweitens ermöglichte er es, Kontakte für die Fokusgruppe zu sammeln. Mein Ziel war es nicht, statistisch repräsentative Ergebnisse zu generieren, sondern eine möglichst umfassende Aufnahme der unterschiedlichen Merkmalskombinationen (vgl. Kelle und Kluge 1999, 6:53). Die Zeiten und Orte der Erhebung wurden detailliert geplant, um eine möglichst breite Spanne von Altersklassen,

sozioökonomischem Status und Geschlecht abzudecken (für dieses Auswahlverfahren vgl. Heiskanen u. a. 2015; Ryghaug und Toftaker 2014b). Allerdings fanden Teile der Befragung an Orten statt, die mit einzelnen Maßnahmen in Verbindung standen: vor dem ADEG und am E-Mobilitätstag. Ersterer beeinflusste die Ergebnisse nur unwesentlich, während ohne eine Befragung am E-Mobilitätstag die Bekanntheit und Nutzung der damit in Verbindung stehenden Maßnahmen wohl geringer ausgefallen wäre. Für die Fokusgruppe schließlich wurden aus den Teilnehmenden der Befragung nach möglichst unterschiedlichen Antworten und soziodemographischen Merkmalen ausgewählt. Der ursprüngliche Plan, mehr als eine Fokusgruppe abzuhalten, verflüchtigte sich. Denn es erklärten sich zwar 16 (27 %) der befragten Personen dazu bereit, ein zweites, längeres Gespräch zu führen. Doch von diesen konnte ich nur sechs zur Teilnahme an der Fokusgruppe gewinnen (wovon wiederum zwei nicht erschienen). Wegen der kleinen Zahl potentieller Teilnehmender und dem begrenzten Zeitrahmen einer Masterarbeit, entschied ich mich, nur eine Fokusgruppe durchzuführen. Für weitere Arbeiten mit einem ähnlichen Forschungsinteresse würde ich nahelegen, ein Fallbeispiel zu wählen, dass es ermöglicht, Alltagspraktiken vor und nach einer bestimmten Intervention zu betrachten (vgl. Leitner u. a. 2015). Dies war in meinem Fall nicht möglich, da alle betrachteten Maßnahmen bereits vor dem Beginn meiner Masterarbeit umgesetzt waren und während meiner Untersuchung keine neuen implementiert wurden. Alle beschriebenen Veränderungen in den Praktiken sind somit nur durch eine rückblickendes Erinnern der BewohnerInnen von Laxenburg zustande gekommen, was von diesen einerseits ein hohes Reflektionspotential verlangte und andererseits durch die Erinnerung verzerrte Ergebnisse gebracht haben kann.

Meine Methoden sind – im vollen Bewusstsein der dadurch entstehenden Grenzen – **gesprächsbasiert**. Erstens muss ein solches Design den sogenannten Attitude-Behaviour-Gap oder Value-Action-Gap in Kauf nehmen, der spätestens seit Festingers Arbeit zur Kognitiven Dissonanz 1957 das Problem der Differenz zwischen ausgedrückten Werten und Einstellung und den tatsächlichen Handlungen von Personen aufzeigt (Jackson 2005, 53). Zweitens stellt sich die Frage, inwieweit eine Anpassung an soziale Erwünschtheit die Antworten verändert. Um diese möglichst gering zu halten, wurde die Befragung als Umfrage zur Alltagsmobilität und nicht zu Klimaschutzmaßnahmen der Gemeinde vorgestellt. Auch zur Fokusgruppe wurde unter dem Thema „Mobilität in Laxenburg“ eingeladen. Die Zusammensetzung der Teilnehmenden (siehe Kapitel 4.5.2, „Fokusgruppe“) mit unterschiedlichen Einstellungen zu Klimaschutz und Klimabündnisgemeinde erwies sich als geeignet, um Antworten in Richtung sozialer Erwünschtheit von Klimaschutz abzufangen. Besonders, da sich zwei gegensätzlich eingestellte Personen bereits aus der Nachbarschaft kannten und keine Hemmungen zeigten, sich zu widersprechen. Drittens wird besonders bei der Untersuchung von Alltagspraktiken kontrovers diskutiert, inwieweit dieses routinisierte Alltagsverhalten in gesprächsbasierten Methoden abgebildet werden kann. Es gibt jedoch eine Reihe an Literatur, die argumentiert, dass es möglich ist, auch unbewusste Elemente von Praktiken in einen diskursiven Bereich zu bringen (Röpke 2009, 2494; zu dieser Debatte siehe: Fitt 2015, 108 f.). Es ist zwar unwahrscheinlich, dass alle Gesichtspunkte einer Routine bewusst sind und zur Sprache gebracht werden können, jedoch ist es genauso unwahrscheinlich, dass im Gespräch über den Alltag gar keine Elemente einer Praktik angesprochen werden (Jaeger-Erben 2010, 89). Ähnlich Fitt (2015) und Jaeger-Erben (2010) entschied ich mich, meine Arbeit auf gesprächsbasierte Methoden zu stützen, weil ich andere Zugänge als zu schwierig und nicht unbedingt erfolgsbringender einstufte. Dass eine alleinige quantitative Datenerhebung meine Fragen nicht beantworten würden, warum manche Maßnahmen Einfluss in die Alltagspraktiken nahmen und andere nicht, war von vornherein klar. Aber auch durch Beobachtungen hätte ich viele Dinge nicht in Erfahrung bringen können. Die Dimension des Sinns ist schwer beobachtbar. So können die Assoziationen mit unterschiedlichen Transportmitteln nicht in einer Beobachtung festgestellt werden, sondern nur wenn diese im Gespräch ausgedrückt werden (Fitt 2015, 109). Auch

hätte eine teilnehmende Beobachtung eine Zustimmung der Teilnehmenden erfordert und es ist fraglich, inwieweit in so einer unnatürlichen Situation alltagsnahe Beobachtungen gemacht werden können (Jaeger-Erben 2010, 88). Hinzu kommt, dass meine Arbeit eine retrospektive Analyse von umgesetzten Maßnahmen und Wirkungen in die Alltagspraktiken ist. Abgesehen von dem ungleich höheren Zeitaufwand, hätte ich durch eine Beobachtung des Status-Quo schwer herausfinden können, warum manche Maßnahmen in die Alltagspraktiken wirken und andere nicht. Um diesen Gründen auf die Spur zu kommen, war eine Methode notwendig, die ein Nachfragen ermöglichte. Eine dokumentarische Methode, wie Fahrten-Tagebücher oder Foto-Tagebücher, wären wahrscheinlich eine hilfreiche Ergänzung zu den in den Gesprächen formulierten und dargestellten Routinen gewesen. Denn z.B. das Müllwegbringen, die von Mattioli, Anable, und Vrotsou (2016, 67) in ihrer Studie als autointensivste Aktivität identifizierte Praktik, wurde weder in der Befragung noch in der Fokusgruppe erwähnt. Das kann damit zusammenhängen, dass dies eine Tätigkeit ist, der weniger Bedeutung zugemessen wird und von der deshalb vergessen wird, zu erzählen. Allerdings hätten nur dokumentarische Methoden alleine nicht ausgereicht um meine Fragen zu beantworten. Als ergänzende Methode hätten sie einen hohen weiteren Zeitaufwand sowohl von mir als auch von den Teilnehmenden erfordert. Deshalb entschied ich mich, diese Arbeit auf gesprächsbasierte Methoden alleine zu stützen, in der Hoffnung, dass mögliche zukünftige Arbeiten meine Ergebnisse durch Erkenntnisse aus anderen Methoden ergänzen.

7.4. Reflexion der gewählten theoretischen Perspektive

„Models that are good for heuristic understanding are not necessarily good for empirical testing, and vice versa. A good conceptual model requires a balance between parsimony and explanatory completeness.“

(Jackson 2005, Vi)

Wie bereits zu Beginn des Kapitel 3, „Theorie“ erwähnt, handelt es sich bei der Praxistheorie lediglich um eine Art, die soziale Wirklichkeit zu verstehen, um eines der „Vokabularien“ (Reckwitz 2002, 257) zu Betrachtung sozialer Phänomene. Als wie hilfreich erwies sich der Werkzeugkasten der Praxistheorie, um mein Fallbeispiel zu dekonstruieren?

Indem sich die Praxistheorie stark davon unterscheidet, wie Interventionen für Klimaschutz gewöhnlich betrachtet werden, stellte die konsequente Beibehaltung dieser theoretischen Brille eine Herausforderung dar. Sobald die theoretischen Konzeptionen beendet waren, stellte sich die Frage, wie sie auf das konkrete Fallbeispiel angewendet werden konnten. Was in Empfehlungen zur Umsetzung der Praxistheorie in die Empirie einfach klingt, einzelne Praktiken von einander abzugrenzen, ist nicht trivial. Røpke (2009, 2494) empfiehlt, dass die gewählten Praktiken „mit Hausverstand“ nachvollziehbar sein sollten. Hier war das gegenseitige Abgleichen und Diskutieren der Analysen mit Mitgliedern aus dem Projekt COSIMA sehr hilfreich, um trotz des großen Interpretationsspielraumes Reliabilität zu gewährleisten. Auch zeigte sich, dass mit zunehmendem Wissen über die Maßnahmen sich deren Zuordnung zu den Interventionstypen teilweise änderte. Anfangs wurde der kostenlose Fahrradcheck etwa nur als Eingriff ins materielle Element gesehen. Als die Recherche und der Besuch des Fahrradchecks zeigte, dass auch Geschicklichkeitsübungen und Sicherheitstipps Teil des Fahrradchecks waren, wurden der Eingriff in die Kompetenzen gleich wichtig bewertet, wie der materielle Eingriff. Diese Problematik versuchte ich zu minimieren, indem ich so umfassend wie möglich zu den Maßnahmen recherchierte, mehrere Lokalausweise durchführte und nicht davor zurückschreckte, die Interpretationen immer wieder an den aktualisierten Wissensstand anzupassen. Eine weitere Herausforderung ist, dass empirisch immer nur die Performances von einzelnen Individuen oder Gruppen untersucht werden können (vgl. ebenda). Hier stellt sich mir nach wie vor die Frage, wie Praktiken als Entität im

empirischen Design erfasst werden können. Umso überraschender war es, wie einfach sich nach den Schwierigkeiten bei der Interpretation der Maßnahmen die Befragung und Fokusgruppe gestalteten. Das Forschungsinteresse, „*warum Dinge so und nicht anders gemacht werden*“ (Brand 2014, 175) verlangt eine gewisse Offenheit und Reflexionspotential des Gegenübers. Besonders in der Fokusgruppe setzte es aber sehr spannende, umfassende Diskussionen in Gang. Interessanterweise wurde meine Betrachtungsweise von den Teilnehmenden schnell verstanden und ohne dass ich danach fragte wurden im Gespräch neue Beispiele für die Verknüpfungen von anderen Praktiken mit Mobilitätspraktiken gebracht, die ich selbst übersehen hätte (etwa der Park als Faktor der Mobilitätsbedarf reduziert).

Ich verwendete die Interventionstypen nach Spurling und anderen (2013) und Watsons (2012) Konzept von Systemen von Praktiken (vgl. Macrorie). Die Interventionstypen waren gut auf mein Fallbeispiel anwendbar – jedoch zeigte sich hier, dass es einen großen Unterschied macht, ab wann man eine Praktik als neue Praktik definiert. So könnte E-Autofahren als Re-Crafting von Autofahren gesehen werden, wenn E-Autofahren der Praktik Autofahren zugerechnet wird. Betrachtet man E-Autofahren aber als neue Praktik, so wie in meiner Arbeit, da die Praktik derart unterschiedlich ist und TrägerInnen neu rekrutieren muss (COSIMA 2016), so wird die selbe Intervention als Substitution von Autofahren durch E-Autofahren gewertet. Auch die Betrachtung der einzelnen Praktiken im jeweiligen System von Praktiken stellte sich, gerade für die Analyse von Mobilitätspraktiken, als gewinnbringend heraus. Meine empirischen Ergebnisse bekräftigen die Forderungen nach einer stärkeren Integration der Faktoren Zeit und Raum neben den Praxiselementen in die Analyse von Praktiken – jedenfalls im Mobilitätsbereich. Dabei betrachte ich Zeit und Raum nicht als zusätzliche Elemente, sondern als Faktoren, die einerseits den Rahmen von Praktiken bilden, aber zugleich auch durch sie beeinflusst werden (siehe Veränderung der Abb. 2 in Abb. 19).

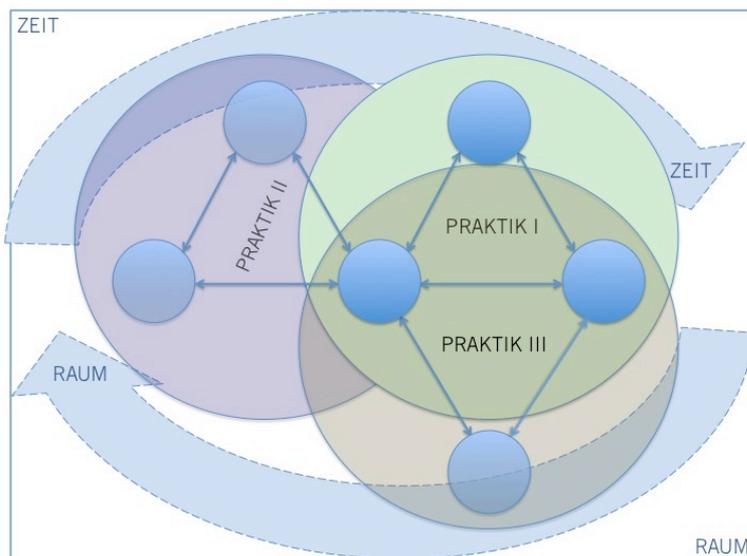


Abb. 19: Darstellung von Praktiken erweitert um die Faktoren Zeit und Raum (eigene Darstellung)

Darüber hinaus zeigte das Beispiel Radwege, dass die Vergrößerung des Raumes für die Praktik Radfahren andere Praktiken für einzelne TrägerInnen negativ beeinflusste. Dies würde analog zu Zeit als Ressource, um die Praktiken konkurrieren (Southerton 2013, 343; vgl. Shove, Pantzar, und Watson 2012, 127), auch eine Charakterisierung von Raum als solche Ressource verlangen⁶⁹.

⁶⁹ Shove, Pantzar und Watson (2012, 130 f) argumentieren zwar gegen diese Analogie indem sie anführen, dass erstens der benötigte Raum für die Ausübung einer Praktik zwischen TrägerInnen variiert – etwa zwischen

Guell und andere (2012, 238 f) schreiben, dass es wichtig wäre die jeweiligen sozialen Rollen und Aufgaben von unterschiedlichen Gruppen zu berücksichtigen, da die verschiedenen sozialen Verpflichtungen unterschiedliche Handlungsspielräume offen lassen. Auch Bartiaux und Salmón (2014) plädieren dafür, dass soziale Interaktionen eine größere Rolle in der Praxistheorie bekommen (vgl. auch Halkier und Jensen 2011, 118). Diese Dimension wurde in der Arbeit auf Grund der Vergleichbarkeit mit den anderen Klimagemeinden im Projekt COSIMA (3-Element-Modell) und einer eher kleinen Stichprobenzahl, um einen Vergleich über soziale Gruppen hinweg zu ziehen, nicht berücksichtigt. Für zukünftige Arbeiten könnte es sinnvoll sein, ein viertes Element „soziales Setting“ (Brand 2014) zu integrieren.

Aus demokratischer Perspektive wäre ein möglicher Kritikpunkt an der Praxistheorie, dass die Meinung von Individuen bzw. Bedeutungen, die Praktiken für Individuen haben, und Fragen von sozialer Gerechtigkeit keinen Platz finden (vgl. Sayer 2013; Spurling u. a. 2013, 51). Die Aussagen der Fokusgruppe geben etwa erste Hinweise darauf, dass der als offen kommunizierte Arbeitskreis Klimabündnis nicht für alle Beiträge offen ist. Allerdings ist es ein vorschneller Schluss, dass Freiheit keinen wichtigen Wert darstellt, nur weil die Analyse auf Ebene der soziale Praktiken durchgeführt wird (Walker 2013, 194). Walker (2015, 57) führt an, dass Einzelpersonen und Gruppen sehr wohl aktiv in Praktiken nach Bedeutungen, wie „Nachhaltigkeit“ im Element Sinn suchen können, bevor sie sich rekrutieren lassen. Geht es nach ihm, sei es durchaus möglich, durch die Praxistheorie den Blick auf eine geteilte Verantwortung zu richten statt auf eine Verantwortung in individualisierter Form. Auch politische Strategien, die sich an einem sozialem Wandel, basierend auf einer Orientierung an sozialen Praktiken, statt an individuellem Verhalten, könnten sich dadurch entwickeln. Eine weitere Möglichkeit wäre es die Maßnahmen zusätzlich darauf zu untersuchen, inwieweit BürgerInnen selbst involviert sind im Design und somit die partizipative Dimension zu berücksichtigen.

Die empirischen Ergebnisse zeigten, dass einzelne Praktiken vielfältige Bündel (Schatzki 2015, 17; Shove, Pantzar, und Watson 2012, 81 ff) mit anderen Praktiken bilden. In Verbindung mit Radfahren wurden etwa Einkaufen, Arbeiten, Sport, Kinderbetreuung und Gesundheitsvorsorge genannt. Beinahe alle von Spaargaren (2011, 816) genannten relevanten Felder für nachhaltigen Konsum, denen im Kapitel 3.8, „Veränderungen von Praktiken und Praktik-Bündeln“ auch mögliche Bündel mit Mobilitätspraktiken unterstellt wurden, wurden in Befragung und Fokusgruppe in Verbindung mit Unterwegs-Sein genannt: Essen, Freizeit und Tourismus, Wohnen, Mobil sein (inklusive Pendeln), Kleidung und Körperpflege sowie Hobbies und Sport. Neu dazu kam in der Empirie das Feld Kinderbetreuung und Bildung, welches diese Liste ergänzen sollte, besonders wenn es sich um Bündel mit Mobilitätspraktiken handelt. Denn auch Arbeiten aus dem Mobilitätsbereich (Shove, Pantzar, und Watson 2012) nennen Kinderbetreuung und Wege zur Schule als wichtige zusammenhängende Praktik, wenngleich nicht direkt als Bündel bezeichnet. Die vielen Verzahnungen zwischen Praktiken, die in Befragung und Fokusgruppe angesprochen wurden, unterstützen auch die Argumentation von Shove (2010), dass Interventionen nach dem ABC-Modell zwangsläufig zu kurz greifen. Denn Maßnahmen, die nur auf die Verhaltensänderung in der Mobilität abzielen und dabei die Bündel von Praktiken nicht berücksichtigen, welche die Mobilitätspraktiken erst bedingen, greifen zu kurz, um eine Veränderung der Praktiken zu

Stadtbewohnenden und Landbewohnende oder TrägerInnen mit mehr Ressourcen, die räumlich Einschränkungen anders überwinden können. Zweitens werde das Verständnis von Raum mit dem, was in ihm passiert, erst kriert. Jedoch scheint mir Raum als Ressource als weitere Dimension für Raum in Zusammenhang von Praktiken weitere Überlegungen wert. Denn beim Faktor Zeit hätte zwar theoretisch jede TrägerIn gleich viel objektive Zeit zur Ausübung ihrer Praktiken zur Verfügung, doch auch diese könnte mit verfügbaren Ressourcen, die zeitliche Begrenzungen vermindern, variieren – etwa durch Auslagerung gewisser Praktiken über bezahlte Arbeit.

erreichen (vgl. Cass und Faulconbridge 2016, 10 ff). Dass die Aufnahme von neuen Praktiken (Golfspielen, IP28), die einen höheren Transportbedarf erzeugen, Radfahren als Kombination damit zurückdrängt, zeigt wie stark neue Routinen den Mobilitätsbedarf verändern können. So hatten Mattioli, Anable, und Vrotsou (2016, 67) die Praktik „Hunde-Gassi-Gehen“, als eine der überraschenderweise relevanten Treiber von Autofahren in ihrem Untersuchungsgebiet identifiziert. Dem entspricht der in der Fokusgruppe genannte Hemmfaktor Hund fürs Radfahren und Zufahren bei DT4. Dies verdeutlichte auch eine Aussage im Zusammenhang mit der Nutzung des Badeteichs: „Überall wo meine Hunde nicht hindürfen, gehe ich auch nicht hin“ (IP35).

Viele bisherige Arbeiten fokussierten jedoch auf eine detaillierte Analyse von einzelnen Praktiken (z.B.: Hand, Shove, und Southerton 2005; McHardy 2013; Ozaki und Shaw 2014; Shove und Pantzar 2005; Ryghaug und Toftaker 2014b). Das Neuartige im Forschungsprojekt COSIMA sollte der **semi-quantitative Zugang an Alltagspraktiken** sein, indem gleich mehrere Praktik-Felder abgedeckt wurden: Ernährung, Wohnen und Mobilität. Potentiell hätte dadurch der Zusammenhang von Praktik-Bündeln umfassend betrachtet werden können. Ursprünglich erstellte ich meine Analyse auch für diese drei Praxisbereiche. Doch zeigte sich, dass für mein empirisches Design, um dem praxistheoretischen Blick mit einer genauen Betrachtung jeder einzelnen Praktik gerecht zu werden, der Fokus auf ein Themenfeld notwendig war. Selbst im Bereich Mobilität konnte ich nicht alle Maßnahmen abdecken (die Auswahl der Maßnahmen ist im 4.2, „Maßnahmenrecherche“ transparent gemacht). Eine erkenntnisbringende Analyse auf Ebene eines ganzen Praktikfeldes ist meiner Erfahrung nach möglich, aber ressourcenintensiv. Spanned ist, ob in Zukunft gelingen kann, mehrere Praktikfelder abzudecken und damit das Potential der Praxistheorie zu nutzen, die Zusammenhänge zwischen verschiedenen Alltagspraktiken („systems of practice“ Watson 2012) sichtbar zu machen, ohne auf ein tiefes Verständnis der einzelnen Praktiken zu verzichten.

7.5. Schlussfolgerung und Zusammenfassung

Vorliegende Arbeit untersuchte, inwiefern ausgewählte Maßnahmen der Klimabündnisgemeinde Laxenburg aus dem Bereich Mobilität in die Alltagspraktiken eingreifen und welche hemmenden und fördernden Faktoren die Wirkung in die Alltagspraktiken beeinflussten. Dazu wurde eine Maßnahmenanalyse basierend auf einer Dokumentenrecherche durchgeführt. Weiters machte ich eine Fragebogenerhebung mit 59 Personen und eine Fokusgruppe mit vier Teilnehmenden der Befragung.

Die meisten Maßnahmen der Gemeinde fördern gewünschte Praktiken (Growing) wie Radfahren, „Öffi-Fahren“, E-Biken oder Taxifahren. Zugleich werden keine Schritte unternommen, um Autofahren als dominante CO₂-intensive Praktik zu schwächen (Shrinking), was die Substitution von Autofahren durch andere Praktiken erschwerte. Zwei Maßnahmen reduzieren den Mobilitätsbedarf, indem sie in die Verschränkung von Mobilitätsmit anderen Praktiken (Interlocking) und deren räumliche Arrangements (changing spatial arrangements) eingreifen: der Erhalt des Nahversorgers und die Eröffnung eines Naturbadeteiches im Ort – beide angebunden durch Radwege. Überraschenderweise spielten Maßnahmen, die versuchten bestehende Praktiken klimafreundlicher zu machen (Re-Crafting), keine Rolle.

Die meisten Maßnahmen adressieren Infrastruktur oder die Fortbewegungsmittel (materielles Element), knapp gefolgt von Förderungen, Zuschüssen und symbolischen Veranstaltungen (Element Sinn). Nur eine Maßnahme fördert Geschicklichkeit und Verkehrstüchtigkeit beim Radfahren (Element Kompetenzen). Keine der Maßnahmen interveniert in alle drei Elemente

zugleich. Dies lässt darauf schließen, dass es ein Potential für neuartige Maßnahmen gäbe, die alle Elemente zugleich adressieren.

Es zeigte sich, dass bei den betrachteten Maßnahmen die potentielle Klimawirksamkeit von den jeweils geförderten Praktik-Alternativen abhängt bzw. davon welche Praktiken durch die Intervention ersetzt werden sollen. Dass dies bisher kaum berücksichtigt wurde, könnte ein Hemmfaktor für die Wirkung der Maßnahmen in die Alltagspraktiken sein. Jedoch bleibt die Frage offen, inwiefern der Maßnahmentyp oder die unterschiedliche Bekanntheit bzw. Bewerbung der Maßnahmen stärkere Faktoren zur Wirkung in die Alltagspraktiken darstellen.

Die vergleichende Zusammenschau über die Maßnahmen zeigt, dass die Gemeinde durchaus Elemente adressieren konnte, die fördernd auf klimafreundlichere Praktiken wirkten. Jedoch wurde auch deutlich, dass bei allen Maßnahmen hemmende Faktoren in anderen Elementen nicht berücksichtigt wurden – dies bietet, wie oben erwähnt, das Potential für neuartige Maßnahmen. Wichtige Hemm- und Gelingensfaktoren über alle Maßnahmen hinweg⁷⁰ sind die zeitlichen und räumlichen Rahmenbedingungen, die von dem Netzwerk an Praktiken beeinflusst werden und die Mobilitätspraktiken mitbedingen. Diese werden von der Gemeinde nur in zwei Fällen (Naturbadeteich und Erhalt Nahversorger) adressiert. Interessanterweise wurden gerade diese beiden von der Gemeinde nicht vorrangig als Klimaschutzmaßnahme intendiert. Dass die Gemeinde solche Klimaschutz-Maßnahmen bisher nicht bewusst setzte, lässt sich teilweise mit ihrem eingeschränkten Handlungsspielraum erklären (Lage der Gemeinde nahe Ballungsraum, übergeordnete Verkehrsinfrastruktur und Planungskompetenzen, gesellschaftlich normierte Arbeitszeiten, Trend zur Individualisierung der Freizeit), könnte aber auch durch die herkömmliche Herangehensweise an Interventionen (technologische Veränderungen, Veränderungen in Konsumententscheidungen und Verhalten) bedingt sein. Dies zeigt dass durch den praxistheoretischen Blick neuartige Interventionen gedacht werden können, welche möglicherweise ein großes Potential an Klimawirksamkeit erschließen. Die vielfältigen miteinander zusammenhängenden Praktiken, die in meiner empirischen Untersuchung genannt wurden, passen in die Ergebnisse bisheriger praxistheoretischer Arbeiten, welche die Bedeutung von Praktik-Systemen oder Bündeln hervorheben. Folglich beende ich meine Arbeit mit einem Zitat, das die dadurch entstehenden Implikationen auf den Punkt bringt:

„However, there is a need to decenter policy targeting choice and transport infrastructure, and to acknowledge that meeting targets for carbon reduction from transport demands more radical forms of policy targeting structural-societal barriers to bus- and cycle- commuting and low carbon mobility in general.“

(Cass und Faulconbridge 2016, 11)

⁷⁰ mit Ausnahme von Naturbadeteich, wo der Faktor Zeit weniger stark identifiziert wurde

8. VERZEICHNISSE

8.1. Literaturverzeichnis

- Abreu e Silva, João de, Juan de Oña, und Slaven Gasparovic. 2017. „The relation between travel behaviour, ICT usage and social networks. The design of a web based survey“. *Transportation Research Procedia*, 3rd Conference on Sustainable Urban Mobility, 3rd CSUM 2016, 26 – 27 May 2016, Volos, Greece, 24 (Januar): 515–22. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.482>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Alpen-Adria-Universität, Klagenfurt, Institut für Soziale Ökologie, Hrsg. 2014. „COSIMA Projektantrag“.
- Amt der NÖ Landesregierung. 2015. „Gemeinderatswahl 2015. Endgültige Ergebnisse“. Land Niederösterreich. 2015. <http://www.noel.gv.at/wahlen/G20151/Index.html#/G31715.htm>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Anderl, Michael, Marion Gangl, Simone Haider, Christoph Lampert, Katja Pazdernik, Günter Pfaff, Marion Pinterits, u. a. 2017. „Austria’s Annual Greenhouse Gas Inventory 1990-2015: Submission under regulation (EU) No 525/2013“. Wien: Umweltbundesamt GmbH. <http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0598.pdf>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Anderl, Michael, Michael Gössl, Verena Kuschel, Simone Haider, Marion Gangl, Christian Heller, Christoph Lampert, u. a. 2016. „Klimaschutzbericht 2016“. Umweltbundesamt GmbH. <http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0582.pdf>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Bartiaux, Françoise, und Luis Reátegui Salmón. 2014. „Family Dynamics and Social Practice Theories. In Investigation of Daily Practices Related to Food, Mobility, Energy Consumption, and Tourism“. *Nature and Culture* 9 (2): 204–24. <https://doi.org/10.3167/nc.2014.090206>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Berl, David. s.a. „Dienst, Robert Ing.“ Die Laxenburger Volkspartei. s.a. <http://www.lvp.at/cgi-bin/ONLWYSIWYG/ONL.cgi?WHAT=INFOSHOW&INFONUMMER=929188&ONLFA=LVP>. zuletzt geprüft am 28.01.2018.
- Bibliographisches Institut. 2016. „Duden | Prak-tik | Rechtschreibung, Bedeutung, Definition, Synonyme, Herkunft“. *Onlinewörterbuch. Duden*. 2016. <http://www.duden.de/rechtschreibung/Praktik>. zuletzt geprüft am 30.09.2017.
- Bloor, Michael, Jane Frankland, Michelle Thomas, und Kate Robson. 2001. *Focus Groups in Social Research*. London u.a.: Sage Publications.
- Bohnsack, Ralf, Winfried Marotzki, und Michael Meuser, Hrsg. 2006. *Hauptbegriffe Qualitativer Sozialforschung*. 2. Aufl. Opladen & Farmington Hills: Verlag Barbara Budrich.
- Bortz, Jürgen, und Nicola Döring. 2006. *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler*. 4. Aufl. Heidelberg: Springer Medizin Verlag.
- Brand, Karl-Werner. 2014. *Umweltsoziologie: Entwicklungslinien, Basiskonzepte und Erklärungsmodelle*. Weinheim Basel: Beltz Juventa.
- Brandner-Weiß, Renate, und Horst Lunzer. 2011. „Aktionsplan für nachhaltige Energie (APNE): für die Marktgemeinde Laxenburg“. Herausgegeben von Energieagentur der Regionen. http://mycovenant.eumayors.eu/seap-monitoring/index.php?page=iframe_graphs&process=download_documents&item_id=9050&report_id=6503. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Cass, Noel, und James Faulconbridge. 2016. „Commuting practices: New insights into modal shift from theories of social practice“. *Transport Policy* 45 (Januar): 1–14. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.08.002>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Christmann, Andreas. 2000. „Erstellung eines Kodierplans“. 2000. <http://www.urz.uni-heidelberg.de/statistik/sas-ah/01.01.02/kodier.html>. zuletzt geprüft am 17.02.2017.
- ConPlusUltra GmbH. 2016. „Covenant of Mayors Laxenburg“. unveröffentlichtes Dokument. s.l.
- Covenant of Mayors Office. s.a. „Covenant of Mayors for Climate & Energy“. Covenant of Mayors. s.a. http://covenantofmayors.eu/about/covenant-of-mayors_en.html. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- COSIMA, Hrsg. 2015a. „Steckbrief Laxenburg“. Unveröffentlichtes Dokument. s.l.
- . 2015b. „Studying Practices: A Review of Some of the Literature“. Unveröffentlichtes Dokument. s.l.

- . 2015c. Protokoll Analyseworkshop Laxenburg (inkl. Ergänzungen) Interviewt von Michaela Leitner, Sylvia Mandl, und Willi Haas. Unveröffentlichtes Dokument. s.l.
- . 2016. „Interventionstypen“. unveröffentlichtes Dokument. s.l.
- Dienst, Robert. 2003. „Editorial“. Der Bürgermeister informiert, 2003, 5.
- . 2004a. „Editorial“, 2004, 1.
- . 2004b. „Editorial“. Der Bürgermeister informiert, 2004, 3.
- . 2004c. „Mobilität: Jeder ist Verursacher und Betroffener zugleich“. Der Bürgermeister informiert, 2004, Abschn. Gemeinde aktuell.
- . 2004d. „Wichtige Beschlüsse der Gemeinderatssitzung vom 20. April 2004“. Der Bürgermeister informiert, 2004, 3.
- . 2005a. „Aus der Gemeinderatssitzung vom 18. April“. Der Bürgermeister informiert, 2005, 3.
- . 2005b. „Editorial“. Der Bürgermeister informiert, 2005, 1.
- . 2008. „Aus der Gemeinderatssitzung vom 24. Juni 2008“. Der Bürgermeister informiert, 2008, 4.
- . 2009a. „EuroKommunal. Europäisches Magazin für österreichisches Städte und Gemeinden Ausgabe 5-2009 - Interview mit Bürgermeister Ing. Robert Dienst, Marktgemeinde Laxenburg“. Der Bürgermeister informiert, 2009, 4.
- . 2009b. „Aus der Gemeinderatssitzung vom 12. März 2009“. Der Bürgermeister informiert, 2009, 3 Auflage.
- . 2010a. „Aus der Gemeinderatssitzung vom 15. Dezember 2009“. Der Bürgermeister informiert, 2010, 1.
- . 2010b. „Laxenburg-Karte - Taxisdienstleistungen“. Der Bürgermeister informiert, 2010, 2.
- . 2011a. „Editorial“. Der Bürgermeister informiert, 2011, 3.
- . 2011b. „Mit versammelten Kräften unter Laxenburger Vorsitz. ARGE Thermenradweg“. Der Bürgermeister informiert, 2011, 3.
- . 2012. „Editorial“. Der Bürgermeister informiert, 2012, 1.
- . 2013. „Aus der Gemeinderatssitzung vom 25. Juni 2013“. Der Bürgermeister informiert, 2013, 4.
- . 2014a. „Aus der Gemeinderatssitzung vom 16. Dezember 2013“. Der Bürgermeister informiert, 2014, 1.
- . 2014b. „Beschlüsse aus der GR-Sitzung vom 14. Oktober 2003“. Der Bürgermeister informiert, 2014, 1.
- . 2015. „Aus der Gemeinderatssitzung vom 29. September 2015“. Der Bürgermeister informiert, 2015, 6.
- ECF - European Cyclists' Federation. s.a. „EuroVelo 9. Baltic - Adriatic“. EuroVelo. s.a. <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-9>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- EU. 2016. „Proposal for an Effort Sharing Regulation 2021-2030“. Text. European Commission: Climate Action. 23. November 2016. http://ec.europa.eu/clima/policies/effort/proposal_en. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- . 2017. „2030 Energy Strategy“. European Commission:Energy. 2017. /energy/en/topics/energy-strategy/2030-energy-strategy. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Fitt, Helen Marie. 2015. „The Influences of Social Meanings on Everyday Transport Practices“. Doktorarbeit, Christchurch, New Zealand: University of Canterbury. <http://ir.canterbury.ac.nz:80/handle/10092/11846>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Friends of the Earth Europe. 2016. „EU decision-makers in denial about climate commitments“. Friends of the Earth Europe. 2. März 2016. <https://www.foeeurope.org/EU-decision-makers-denial-climate-commitments-020316>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Georg, Stephan. s.a. „Luftlinie Laxenburg Schlossplatz → Wien Stephansdom - Entfernung zwischen Laxenburg Schlossplatz und Wien Stephansdom“. Entfernungsrechner. s.a. <http://www.luftlinie.org/laxenburg-schlossplatz/wien-stephansdom>. zuletzt geprüft am 27.01.2018.
- Gibbs, Beverly J. 2013. „structuration theory“. Encyclopaedia Britannica. 2013. <https://www.britannica.com/topic/structuration-theory>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.

- Giddens, Anthony. 1984. *The Constitution of Society. Outline of the Theory of Structuration*. Berkley and Los Angeles: University of California Press.
- Glasson, John, Niki Therivel, und Andrew Chadwick. 2012. *Introduction To Environmental Impact Assessment*. 4. Aufl. The Natural and Build Environment Series. London and New York: Routledge.
- Gössling, Stefan. 2018. „ICT and transport behavior: A conceptual review“. *International Journal of Sustainable Transportation* 12 (3): 153–64. <https://doi.org/10.1080/15568318.2017.1338318>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Gram-Hanssen, Kirsten. 2009. „Standby Consumption in Households Analyzed With a Practice Theory Approach“. *Journal of Industrial Ecology* 14 (1): 150–65. DOI: 10.1111/j.1530-9290.2009.00194.x.
- Greenpeace EU Unit. 2016. „Commission breaks pledge to bring EU targets in line with Paris climate deal“. Greenpeace EU Unit. 2. März 2016. <http://www.greenpeace.org/eu-unit/en/News/2016/Commission-breaks-pledge-to-bring-EU-targets-in-line-with-Paris-climate-deal/>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Guell, C., J. Panter, N. R. Jones, und D. Ogilvie. 2012. „Towards a differentiated understanding of active travel behaviour: Using social theory to explore everyday commuting“. *Social Science & Medicine* 75 (1): 233–39. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2012.01.038>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Haas, Willi, Daniel Hausknost, Sabine Hielscher, Nicolai Jacobi, Iris Kunze, Michaela Leitner, Sylvia Mandl, und Martina Schäfer. 2017. „Governing Community-Based Social Innovation for Climate Change Mitigation and Adaption“. Herausgegeben von Klima- und Energiefonds. ACRP in Essence. Berichte zur Klimafolgenforschung 2017. Partizipation, 5–13.
- Halbmayer, Ernst. 2010. „Strukturierende Inhaltsanalyse“. Einführung in die empirischen Methoden der Kultur- und Sozialanthropologie. 2010. <http://www.univie.ac.at/ksa/elearning/cp/ksamethoden/ksamethoden-94.html>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Halkier, B. 2010. „Focus Groups as Social Enactments: Integrating Interaction and Content in the Analysis of Focus Group Data“. *Qualitative Research* 10 (1): 71–89. <https://doi.org/10.1177/1468794109348683>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Halkier, B., und I. Jensen. 2011. „Methodological Challenges in Using Practice Theory in Consumption Research. Examples from a Study on Handling Nutritional Contestations of Food Consumption“. *Journal of Consumer Culture* 11 (1): 101–23. <https://doi.org/10.1177/1469540510391365>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Hand, Martin, Elizabeth Shove, und Dale Southerton. 2005. „Explaining Showering: A Discussion of the Material, Conventional, and Temporal Dimensions of Practice“. *Online Journal. Sociological Research Online*. 30. Juni 2005. <http://www.socresonline.org.uk/10/2/hand.html>. zuletzt geprüft am 5.01.2018.
- Hargreaves, Tom. 2011. „Practice-Ing Behaviour Change: Applying Social Practice Theory to pro-Environmental Behaviour Change“. *Journal of Consumer Culture* 11 (1): 79–99. <https://doi.org/10.1177/1469540510390500>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Hargreaves, Tom, Noel Longhurst, und Gill Seyfang. 2013. „Up, down, Round and Round: Connecting Regimes and Practices in Innovation for Sustainability“. *Environment and Planning A* 45 (2): 402–20. <https://doi.org/10.1068/a45124>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Heiskanen, Eva, Mikko Jalas, Jenny Rinkinen, und Pasi Tainio. 2015. „The local community as a “low-carbon lab”: Promises and perils“. *Environmental Innovation and Societal Transitions* 14 (März): 149–64. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2014.08.001>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Heuwieser, Magdalena. 2017. „Grünes Fliegen. Gibt es das?“. *Finance & Trade Watch*. www.ftwatch.at/gruenes_fliegen. zuletzt geprüft am 25.01.2018.
- Hilpert, Jörg, Ludger Benighaus, und Oliver Scheel. 2012. „Auswertung von Fokusgruppen mit MAXQDA am Beispiel des Projektes ‚Wahrnehmung der Fusionsenergie bei ausgewählten Bevölkerungsanteilen‘“. In *Fokusgruppen in der empirischen Sozialwissenschaft: Von der Konzeption bis zur Auswertung*, herausgegeben von Marlen Schulz, Birgit Mack, und Ortwin Renn. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-19397-7>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Höfing, Ingrid. s.a. „Jahresbericht. Marktgemeinde Laxenburg. 2004“. Marktgemeinde Laxenburg.
- Hopf, Christel, und Christiane Schmidt, Hrsg. 1993. *Zum Verhältnis von innerfamilialen sozialen Erfahrungen, Persönlichkeitsentwicklung und politischen Orientierungen: Dokumentation und Erörterung des methodischen Vorgehens in einer Studie zu diesem Thema*. Hildesheim. <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-456148>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.

- Hui, Allison. 2013. „Moving with Practices: The Discontinuous, Rhythmic and Material Mobilities of Leisure“. *Social & Cultural Geography* 14 (8): 888–908. <https://doi.org/10.1080/14649365.2013.827736>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- IEA. 2014. *World Energy Outlook 2014*. Paris. <http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/WEO2014.pdf>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- IIASA. 2016. „Careers at IIASA“. International Institute for Applied Systems Analysis - IIASA. 2016. <http://www.iiasa.ac.at/web/home/about/workingatiiasa/careerpathdevelopment/Careers-at-IIASA.en.html>. zuletzt geprüft am 25.01.2018.
- IPCC. 2014. „Summary for Policy Makers“. In *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, herausgegeben von Ottmar Edenhofer, Ramón Pichs-Madruga, Youba Sokona, Ellie Farahani, Susanne Kadner, Kristin Seyboth, Anna Adler, u. a. Cambridge and New York: Cambridge University Press.
- Iyalomhe, Felix, Anne Jensen, Andrea Critto, und Antonio Marcomini. 2013. „The Science–Policy Interface for Climate Change Adaptation: The Contribution of Communities of Practice Theory“. *Environmental Policy and Governance* 23 (6): 368–80. <https://doi.org/10.1002/eet.1619>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Jackson, Tim. 2005. „Motivating Sustainable Consumption: A review of evidence on consumer behaviour and behavioural change“. Centre for Environmental Strategy. University of Surrey.
- Jaeger-Erben, Melanie. 2010. „Zwischen Routine, Reflektion und Transformation – die Veränderung von alltäglichem Konsum durch Lebensereignisse und die Rolle von Nachhaltigkeit: eine empirische Untersuchung unter Berücksichtigung praxistheoretischer Konzepte“. Berlin: Technische Universität Berlin: Fakultät VI Planen Bauen Umwelt. <http://dx.doi.org/10.14279/depositonce-2600>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Jaeger-Erben, Melanie, und Ursula Offenberger. 2014. „A Practice Theory Approach to Sustainable Consumption“. *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 23 (3): 166–74. <https://doi.org/10.14512/gaia.23.S1.4>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Jenker, Jens. 2007. „Auswertung Gruppendiskussion“. Pädagogische Hochschule Freiburg. 2007. <https://www.ph-freiburg.de/quasus/einstiegstexte/datenauswertung/dokumentarische-methode/auswertung-gruppendiskussion.html>. zuletzt geprüft am 30.09.2017.
- Kasperowski, Elfriede. s.a. „Jahresbericht. Marktgemeinde Laxenburg. 2004“. Marktgemeinde Laxenburg.
- . 2005. „Ein Jahr Arbeitskreis Klimabündnis“. *Der Bürgermeister informiert*, 2005, 1.
- Kasperowski, Elfriede, Herbert Löschinger, und Robert Dienst. 2005. „Die Marktgemeinde Laxenburg und der Arbeitskreis Klimabündnis laden zur Festveranstaltung“. *Der Bürgermeister informiert*, 2005, 3.
- Kelle, Udo, und Susann Kluge. 1999. *Vom Einzelfall zum Typus: Fallvergleich und Fallkontrastierung in der qualitativen Sozialforschung*. Bd. 6. Qualitative Sozialforschung. Opladen: Leske + Budrich.
- Kirchhoff, Sabine, Sonja Kuhnt, Peter Lipp, und Siegfried Schlawin. 2006. *Der Fragebogen: Datenbasis, Konstruktion und Auswertung*. 3., Überarbeitete Auflage Nachdruck. Wiesbaden: VS, Verlag für Sozialwissenschaften.
- Klimabündnis Österreich. s.a. „Klima Report 2015“. http://www.klimabuendnis.at/klimareports/KlimaReport_2015_31715.pdf. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- . s.a. „Über uns - das Klimabündnis“. Klimabündnis Österreich. s.a. <http://www.klimabuendnis.at/klimabuendnis-oesterreich-ueber-uns>. zuletzt geprüft am 28.01.2018.
- . 2016. „Klimabündnis Österreich: Mitglieder“. 2016. <http://www.klimabuendnis.at/gemeindenmitglieder/gemeindeliste>. zuletzt geprüft am 28.01.2018.
- Kuijjer, S.C. 2014. „Implications of Social Practice Theory for Sustainable Design“. Doktorarbeit, Delft: Delft University of Technology. <http://dx.doi.org/10.4233/uuid:d1662dc5-9706-4bb5-933b-75704c72ba30>. etzt geprüft am 30.01.2018.
- Lamnek, Siegfried, und Claudia Krell. 2016. *Qualitative Sozialforschung*. 6. überarbeitete Auflage. Weinheim Basel: Beltz.
- Leitner, Michaela, Theresia Markut, Sylvia Mandl, und Beate Littig. 2015. „Nachhaltiges Wohnen und Arbeiten in einem Wohnprojekt. Eine komparative praxistheoretische Analyse“. ÖIN - Österreichisches Institut für Nachhaltige Entwicklung.

- http://oin.at/_publikationen/PublikationenNEU/Forschungsberichte/Endbericht_NachhaltigesWohnenUndArbeiten.pdf. zuletzt geprüft am 28.01.2018.
- Löschinger, Herbert. 2009. „Laxenburg ist Partner der EU beim Klimaschutz“. *Der Bürgermeister informiert*, 2009, 2.
- . 2010. „Leihradl - nextbike startet in die neue Saison“. *Der Bürgermeister informiert*, 2010, 2.
- . 2014. „Umwelt. Ein guter Boden für wachsende Ideen“. *Der Bürgermeister informiert*, 2014, 3.
- Lunzer, Horst. 2009. „CO2-Grobbilanz für Laxenburg (Interpretation -Standardmodus)“. <http://www.laxenburg.at/ONLWYSIWYG/IMG/Treibhausgasbilanz.pdf>. zuletzt geprüft am 28.01.2018.
- Macrorie, Rachel, Chris Foulds, und Tom Hargreaves. 2015. „Governing and governed by practices: exploring interventions in low-carbon housing policy and practice“. In *Social Practices, Intervention and Sustainability: Beyond behaviour change*, herausgegeben von Yolande Strengers und Cecily Maller, 95–111. Routledge Studies in Sustainability 5. London u.a.: Routledge.
- Mandl, Sylvia. 2016. „Fallstudienbericht COSIMA: Entwicklung der Klimaschutzinitiativen: Laxenburg“. unveröffentlichtes Dokument. s.l.
- Mandl, Sylvia, und Sabine Hielscher. 2016. „Fallstudienbericht COSIMA: Entwicklung der Klimaschutzinitiativen: Laxenburg“. http://oin.at/_publikationen/PublikationenNEU/Forschungsberichte/Fallstudienbericht_Laxenburg.pdf. zuletzt geprüft am 28.01.2018.
- Marktgemeinde Laxenburg. s.a. „Förderung für Verringerung des Individualverkehrs“. Laxenburg. Kaiserresidenz vor den Toren Wiens. s.a. <http://www.laxenburg.at/cgi-bin/ONLWYSIWYG/ONL.cgi?WHAT=INFOSHOW&INFONUMMER=31398395&ONLFA=GEM>. zuletzt geprüft am 28.01.2018.
- . s.a.a. „Laxenburg - Kaiserresidenz vor den Toren Wiens: Laxenburg stellt sich vor“. Zugegriffen 31. März 2016. <http://www.laxenburg.at/cgi-bin/ONLWYSIWYG/ONL.cgi?WHAT=INFOSHOW&INFONUMMER=34316354&ONLFA=GEM>.
- . , Hrsg. 2013. „Richtlinie über die Gewährung einer Förderung für energiesparende Maßnahmen“. www.laxenburg.at/ONLWYSIWYG/IMG/Richtlinien_Energiesparende%20Massnahmen_2013.pdf. zuletzt geprüft am 28.01.2018.
- Mattioli, Giulio, Jillian Anable, und Katerina Vrotsou. 2016. „Car dependent practices: Findings from a sequence pattern mining study of UK time use data“. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 89 (Juli): 56–72. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.04.010>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Mayring, Philipp. 2002. *Einführung in die Qualitative Sozialforschung: Eine Anleitung zum qualitativen Denken*. 5. Aufl. Weinheim und Basel: Beltz Verlag.
- McHardy, Julien. 2013. „The making of electric cycling“. In *Sustainable Practices: Social Theory and Climate Change*, herausgegeben von Elizabeth Shove und Nicola Spurling, 132–45. Routledge Advances in Sociology 95. London u.a.: Routledge.
- Morgan, David L. 1997. *Focus groups as qualitative research*. 2. Auflage. Bd. 16. Qualitative Research Methods Series. Thousand Oaks, California: Sage Publications.
- Muttit, Greg. 2016. „The Sky’s limit: Why the Paris Climate Goals require a managed decline of fossil fuel production“. Herausgegeben von Oil Change International. http://priceofoil.org/content/uploads/2016/09/OCI_the_skys_limit_2016_FINAL_2.pdf. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Nettleton, Sarah, und Judith Green. 2014. „Thinking about Changing Mobility Practices: How a Social Practice Approach Can Help“. *Sociology of Health & Illness* 36 (2): 239–51. <https://doi.org/10.1111/1467-9566.12101>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- nextbike GmbH. 2018. „nextbike Niederösterreich“. nextbike. 2018. <https://www.nextbike.at/de/niederoesterreich/>. zuletzt geprüft am 28.01.2018.
- N.N. s.a. „Arbeitskreis Klimabündnis“. Laxenburg. Kaiserresidenz vor den Toren Wiens. s.a. <http://www.laxenburg.at/cgi-bin/ONLWYSIWYG/ONL.cgi?WHAT=INFOSHOW&ONLFA=GEM&INFONUMMER=22152150>. zuletzt geprüft am 28.01.2018.

- . s.a. „Volksschule Laxenburg“. Klimabündnis Österreich. s.a. <http://www.klimabuendnis.at/volksschule-laxenburg>. zuletzt geprüft am 28.01.2018.
- . s.a. „Wirtschaftspark IZ NÖ-Süd“. ecoplus. s.a. <https://www.ecoplus.at/wirtschaftsparks/ecoplus-wirtschaftspark-iz-noe-sued/>. zuletzt geprüft am 28.01.2018.
- . 1995. „Fokusgruppen mit MAXQDA analysieren - MAXQDA – The Art of Data Analysis“. MAXQDA: The art of data analysis. 2017 1995. <http://www.maxqda.de/max12-tutorial/b-daten-importieren/b-3-fokusgruppen-transkripte-2>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- . 2006. „„Climate Needs - Local Answers‘: Europäische Klimabündnis-Kommunen einigten sich in Wien auf langfristige CO2-Reduktionsziele. 05/2006“. Website des Klimabündnis Österreich gemeinnützige Förderungs- und Beratungsgesellschaft mbH. Klimabündnis Österreich. 2006. <http://www.klimabuendnis.at/aktuelles/climate-needs-local-answers>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- . 2010. „„Berger-Teich‘ - Badeteichpläne mitten im Winter“. Der Bürgermeister informiert, 2010, 1.
- . 2012a. „Gemeinde finanziert Kühlzeilen für Nahversorger“. Der Bürgermeister informiert, 2012, 2.
- . 2012b. „Gemeinsam fest im Sattel - die ARGE Thermenradweg“. Der Bürgermeister informiert, 2012, 2.
- . 2016a. „Signatories. Laxenburg“. Covenant of Mayors. 2016. http://covenantofmayors.eu/about/signatories_en.html?city_id=2&monitoring. zuletzt geprüft am 27.01.2018.
- . 2016b. Mündliche Mitteilung - Bahnwärter Biedermannsdorf. 14.09.2016.
- . 2017. „Grundstückspreise Niederösterreich | Bauen in“. exclusive BAUEN & WOHNEN. 2017. <http://www.exclusive-bauen-wohnen.at/facts-magazin/grundstueckspreise/niederoesterreich#table1>. 30.04.2017.
- OpenStreetMap contributors. s.a. „OpenStreetMap“. Online-Karte. <https://www.openstreetmap.org/copyright>. zuletzt geprüft am 27.01.2018.
- Oxford University Press. 2016. „routine - definition of routine in English“. Onlinewörterbuch. Oxford Dictionaries. 2016. <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/routine>. zuletzt geprüft am 27.01.2018.
- Ozaki, Ritsuko, und Isabel Shaw. 2014. „Entangled Practices: Governance, Sustainable Technologies, and Energy Consumption“. *Sociology* 48 (3): 590–605. <https://doi.org/10.1177/0038038513500101>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Ozaki, Ritsuko, Isabel Shaw, und Mark Dodgson. 2013. „The Coproduction of “Sustainability” Negotiated Practices and the Prius“. *Science, Technology & Human Values* 38 (4): 518–41. <https://doi.org/10.1177/0162243912441029>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Projekt TransWind. 2015. „Manual für Moderatoren Fokusgruppe“. unveröffentlichtes Dokument. s.l.
- Rappelsberger, Hans-Peter. s.a. „Jahresbericht. Marktgemeinde Laxenburg. 2006“. Marktgemeinde Laxenburg.
- . s.a. „Jahresbericht. Marktgemeinde Laxenburg. 2007“. Marktgemeinde Laxenburg.
- Reckwitz, A. 2002. „Toward a Theory of Social Practices: A Development in Culturalist Theorizing“. *European Journal of Social Theory* 5 (2): 243–63. <https://doi.org/10.1177/13684310222225432>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Røpke, Inge. 2009. „Theories of practice — New inspiration for ecological economic studies on consumption“. *Ecological Economics* 68 (10): 2490–97. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2009.05.015>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Ryghaug, Marianne, und Marit Toftaker. 2014a. „A Transformative Practice? Meaning, Competence, and Material Aspects of Driving Electric Cars in Norway“. *Nature and Culture* 9 (2): 146–63. <https://doi.org/10.3167/nc.2014.090203>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- . 2014b. „A Transformative Practice? Meaning, Competence, and Material Aspects of Driving Electric Cars in Norway“. *Nature and Culture* 9 (2): 146–63. <https://doi.org/10.3167/nc.2014.090203>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Sayer, Andrew. 2013. „Power, sustainability and well being. An outsider’s view.“ In *Sustainable Practices: Social Theory and Climate Change*, herausgegeben von Elizabeth Shove und Nicola Spurling, 167–80. Routledge Advances in Sociology 95. London u.a.: Routledge.

- Schatzki, Ted. 2009. „Timespace and the Organization of Social Life“. In *Time, Consumption and Everyday Life: Practice, Materiality and Culture*, herausgegeben von Elizabeth Shove, Frank Trentman, und Richard Wilk, 35–48. *Cultures of Consumption*. London [u.a.: Oxford, New York.
- Schatzki, Theodore R. 2015. „Practices, governance and sustainability“. In *Social Practices, Intervention and Sustainability: Beyond behaviour change*, herausgegeben von Yolande Strengers und Cecily Maller, 15–30. *Routledge Studies in Sustainability 5*. London u.a.: Routledge.
- Schatzki, Theodore R.R. 2001. „Introduction: Practice Theory“. In *The Practice Turn in Contemporary Theory*, herausgegeben von Theodore R. Schatzki, Karin Knorr-Cetina, und Eike von Savigny, 1–14. London: Routledge.
- Scheer, Dirk, Wilfried Konrad, Oliver Scheel, Frank Ulmer, und Andreas Hohlt. 2012. „Fokusgruppen im Mixed-Method-Design: Koination einer standardisierten und qualitativen Erhebung“. In *Fokusgruppen in der empirischen Sozialwissenschaft: Von der Konzeption bis zur Auswertung*, herausgegeben von Marlen Schulz, Birgit Mack, und Ortwin Renn, 148–67. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Schloss Laxenburg BetriebsgesmbH. s.a. „Schloss Laxenburg Betriebsges.m.b.H. - Impressum“. Schlosspark Laxenburg. Urlaub vom Kaisersein! s.a. <http://www.schloss-laxenburg.at/cgi-bin/onlwyisyg/ONL.cgi?WHAT=INFOSHOW&INFONUMMER=6909311&ONLFA=SLA&KAPNUMMER=11>. zuletzt geprüft am 27.01.2018.
- Schubert, Christian. 2015. „On the Ethics of Public Nudging: Autonomy and Agency“. http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2672970. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Schulz, Marlen, Birgit Mack, und Ortwin Renn, Hrsg. 2012. *Fokusgruppen in der empirischen Sozialwissenschaft: Von der Konzeption bis zur Auswertung*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-19397-7>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Schwarz, Jürgen, und Heidi Bruderer Enzler. 2016. „Methodenberatung: Skalenniveau“. Universität Zürich UZH. 2016. <http://www.methodenberatung.uzh.ch/de/skalenniveau.html>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Schwedes, Oliver, Weert Canzler, und Andreas Knie, Hrsg. 2016. *Handbuch Verkehrspolitik*. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Shove, E., und Mika Pantzar. 2005. „Consumers, Producers and Practices: Understanding the Invention and Reinvention of Nordic Walking“. *Journal of Consumer Culture* 5 (1): 43–64. <https://doi.org/10.1177/1469540505049846>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Shove, Elizabeth. 2010. „Beyond the ABC: Climate Change Policy and Theories of Social Change“. *Environment and Planning A* 42 (6): 1273–85. <https://doi.org/10.1068/a42282>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- . 2015. „Linking low carbon policy and social practice“. In *Social Practices, Intervention and Sustainability: Beyond behaviour change*, herausgegeben von Yolande Strengers und Cecily Maller, 31–44. *Routledge Studies in Sustainability 5*. London u.a.: Routledge.
- Shove, Elizabeth, Mika Pantzar, und Matt Watson. 2012. *The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and How It Changes*. London: SAGE Publications Ltd.
- Shove, Elizabeth, und Nicola Spurling. 2013. „Sustainable practices: Social theory and climate change“. In *Sustainable Practices: Social Theory and Climate Change*, herausgegeben von Elizabeth Shove und Nicola Spurling, 1–13. *Routledge Advances in Sociology 95*. London u.a.: Routledge.
- Shove, Elizabeth, und Gordon Walker. 2010. „Governing transitions in the sustainability of everyday life“. *Research Policy, Special Section on Innovation and Sustainability Transitions*, 39 (4): 471–76. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2010.01.019>.
- Shove, Elizabeth, Matt Watson, und Nicola Spurling. 2015. „Conceptualizing Connections Energy Demand, Infrastructures and Social Practices“. *European Journal of Social Theory* 18 (3): 274–87. <https://doi.org/10.1177/1368431015579964>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Southerton, D. 2013. „Habits, Routines and Temporalities of Consumption: From Individual Behaviours to the Reproduction of Everyday Practices“. *Time & Society* 22 (3): 335–55. <https://doi.org/10.1177/0961463X12464228>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Spaargaren, Gert. 2011. „Theories of practices: Agency, technology, and culture: Exploring the relevance of practice theories for the governance of sustainable consumption practices in the new world-order“. *Global Environmental Change, Symposium on Social Theory and the Environment in the New World (dis)Order*, 21 (3): 813–22. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2011.03.010>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.

- Spurling, Nicola, und Andrew McMeekin. 2015. „Interventions in practices: sustainable mobility policies in England“. In *Social Practices, Intervention and Sustainability: Beyond behaviour change*, herausgegeben von Yolande Strengers und Cecily Maller, 78–94. Routledge Studies in Sustainability 5. London u.a.: Routledge.
- Spurling, Nicola, Andrew McMeekin, Elizabeth Shove, Dale Southerton, und Daniel Welch. 2013. „Interventions in Practice: Re-Framing Policy Approaches to Consumer Behaviour“. Sustainable Practices Research Group Report. s.l. <http://www.sprg.ac.uk/uploads/sprg-report-sept-2013.pdf>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Stadt Wien, und Land Niederösterreich. s.a. „Stadt-Umland Management | home“. s.a. <http://www.stadt-umland.at/index.php?id=home>. zuletzt geprüft am 30.09.2017.
- Statistik Austria. 2013. „Stadtregionen Abgrenzung 2001: Zuordnung der Gemeinden Stand 1.1.2013“. https://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_PDF_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=042346. zuletzt geprüft am 10.09.2016.
- . 2015a. „Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 - Demographische Daten, Wanderung“. <http://www.statistik.at/blickgem/ae4/g31715.pdf>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- . 2015b. „Statistik des Bevölkerungsstandes gemäß §9 Abs. 9 Finanzausgleichsgesetz 2008 Endgültige Bevölkerungszahl mit Stichtag 31.10.2014 für das Finanzjahr 2016“. <http://www.statistik.at/blickgem/fa1/g31715.pdf>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- . 2015c. „Statistisches Jahrbuch Österreich 2016“. Bundesanstalt Statistik Österreich. http://www.statistik.at/web_de/services/stat_jahrbuch/index.html. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- . 2016a. „Abgestimmte Erwerbsstatistik 2014: Bevölkerung nach Erwerbsstatus; Erwerbstätige nach Stellung im Beruf und wirtschaftlicher Zugehörigkeit“. <http://www.statistik.at/blickgem/ae1/g31715.pdf>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- . 2016b. „Abgestimmte Erwerbsstatistik 2014: Demographische Daten, Wanderung“. <http://www.statistik.at/blickgem/ae4/g31715.pdf>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- . 2016c. „Abgestimmte Erwerbsstatistik 2014: Erwerbs- und Schulpendler/-innen nach Entfernungskategorie“. <http://www.statistik.at/blickgem/ae2/g31715.pdf>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- . 2016d. „Erwerbstätige 2014 nach Pendelziel (Bundesländer) und Geschlecht“. http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_PDF_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=078590. zuletzt geprüft am 10.09.2016.
- . 2016e. „Stadtregionen“. Stadtregionen. 2016. https://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadtregionen/index.html. zuletzt geprüft am 30.05.2017.
- Strengers, Yolande, und Cecily Maller, Hrsg. 2015a. *Social Practices, Intervention and Sustainability: Beyond behaviour change*. Routledge Studies in Sustainability 5. London u.a.: Routledge.
- Strengers, Yolande, und Cecily J. Maller. 2015b. „Introduction: Social Practices, intervention and sustainability: beyond behaviour change“. In *Social Practices, Intervention and Sustainability: Beyond behaviour change*, herausgegeben von Yolande Strengers und Cecily Maller, 1–12. Routledge Studies in Sustainability 5. London u.a.: Routledge.
- UBA - Umweltbundesamt. 2016. „Emissionskennzahlen Datenbasis 2014“. http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/1_verkehrsmittel/EKZ_Pkm_Tkm_Verkehrsmittel.pdf. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- United Nations. 2015. „Paris Agreement“. http://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/english_paris_agreement.pdf. zuletzt geprüft am 30.01.2018
- Urry, John. 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Verkehrsclub Österreich. 2015. „Infografiken Mobilität allgemein. Mobilität mit Zukunft“. VCÖ. *Mobilität mit Zukunft*. 2015. <https://www.vcoe.at/publikationen/infografiken/infografiken-mobilitaet-allgemein>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Walker, Gordon. 2013. „Inequality, sustainability and capability. Locating justice in social practices.“ In *Sustainable Practices: Social Theory and Climate Change*, herausgegeben von Elizabeth Shove und Nicola Spurling, 181–96. Routledge Advances in Sociology 95. London u.a.: Routledge.

- . 2015. „Beyond individual responsibility. Social practice, capabilities and the right to environmentally sustainable ways of living“. In *Social Practices, Intervention and Sustainability: Beyond behaviour change*, herausgegeben von Yolande Strengers und Cecily Maller, 45–59. Routledge Studies in Sustainability 5. London u.a.: Routledge.
- Watson, Matt. 2012. „How theories of practice can inform transition to a decarbonised transport system“. *Journal of Transport Geography, Special Section on Theoretical Perspectives on Climate Change Mitigation in Transport*, 24 (September): 488–96. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.04.002>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- . 2013. „Building future systems of velomobility“. In *Sustainable Practices: Social Theory and Climate Change*, herausgegeben von Elizabeth Shove und Nicola Spurling, 117–31. Routledge Advances in Sociology 95. London u.a.: Routledge.
- Weiß, Andreas. s.a. „Jahresbericht. Marktgemeinde Laxenburg. 2013“. Marktgemeinde Laxenburg.
- . s.a. „Jahresbericht. Marktgemeinde Laxenburg. 2014“. Marktgemeinde Laxenburg.
- . 2015a. „Sonnenschein am Tag der Elektromobilität“. *Der Bürgermeister informiert*, 2015, 5.
- . 2015b. Transkription - Überblick Interview Laxenburg Interviewt von Sylvia Mandl. Unveröffentlichtes Dokument. s.l.
- . 2016a. Vertiefungsinterview Laxenburg Interviewt von Sylvia Mandl. Unveröffentlichtes Dokument, s.l.
- . 2016b. Mündliche Mitteilung. 5.9.2016.
- Whitmarsh, Lorraine, Gill Seyfang, und Saffron O’Neill. 2011. „Public engagement with carbon and climate change: To what extent is the public ‘carbon capable’?“ *Global Environmental Change* 21 (1): 56–65. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2010.07.011>. zuletzt geprüft am 30.01.2018.
- Wytrzens, Hans Karl, Elisabeth Schuppenlehner-Kloyber, Monika Sieghardt, und Georg Gratzer. 2009. *Wissenschaftliches Arbeiten: Eine Einführung*. Wien: facultas.wuv Universitätsverlag.

8.2. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Emissionen in Gramm pro Personenkilometer und Fortbewegungsmittel.....	19
Abb. 2: Elemente sozialer Praktiken	23
Abb. 3: Das Eisbergmodell von Praktik als Performance und Praktik als Entität	27
Abb. 4: Unterschiedliche Mobilitätsbeziehung	41
Abb. 5: Bruttoregionalprodukt je EinwohnerIn nach NUTS 3 Regionen	51
Abb. 6: Verkehrslage von Laxenburg	53
Abb. 7: Emissionen pro Kopf in Laxenburg im Vergleich mit untersuchten Klimabündnisgemeinden.....	54
Abb. 8: Startsignal für den Geschicklichkeitsparcours am Schlossplatz im April 2016.....	58
Abb. 9: Der Nahversorger im Ortszentrum mit Blick auf den Radweg Richtung Biedermannsdorf	60
Abb. 10: Arbeits- und Ausbildungsort der Befragten in Prozent (links) und Fortbewegungsmittel für den Weg zur Arbeit/Ausbildung (rechts) nach Anzahl der Antworten.....	65
Abb. 11: Fortbewegungsmittel in der Freizeit nach Anzahl der Antworten	66
Abb. 12: Genannte Orte zum Einkaufen in Prozent (links) und genannte Fortbewegungsmittel zum Einkaufen (rechts)	66
Abb. 13: Bekanntheit und Nutzung der Maßnahmen.....	67
Abb. 14: Bekanntheit und Nutzung des Maßnahmen für Kinder	68
Abb. 15: Nutzung der Radwege in die Region (links) und Nutzung der Radwege Ort (rechts) nach Aktivitäten	68
Abb. 16: Nutzung der ermäßigten Taxifahrt nach Aktivitäten	70
Abb. 17: Nutzung des ADEGs nach Einkaufsarten	71

Abb. 18: Gründe zur Nicht-Nutzung des Radwegs zum ADEG	72
Abb. 19: Darstellung von Praktiken erweitert um die Faktoren Zeit und Raum	104

8.3. Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Übersicht über Elemente von Praktiken bei unterschiedlichen AutorInnen	21
Tab. 2: relevante Praktiken und Felder für nachhaltigen Konsum	30
Tab. 3: Interventionstypen	35
Tab. 4: Überblick über die Teilnehmenden der Fokusgruppe	47
Tab. 5: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung der Maßnahmen ...	73
Tab. 6: Übersicht über hemmende und fördernder Elemente zur Nutzung der Radwege	77
Tab. 7: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung des ÖBB- Vorteilscard Gemeindegremium	79
Tab. 8: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung der Förderung beim Kauf von E-Bike/E-Scooter	80
Tab. 9: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung der ermäßigten Taxifahrt	81
Tab. 10: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung des Nahversorgers	83
Tab. 11: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung des Radwegs zum ADEG	83
Tab. 12: Übersicht über hemmende und fördernde Elemente zur Nutzung des Naturbadeteichs	85
Tab. 13: Interventionstypen und adressierte Elemente nach Grad der Nutzung geordnet ..	88
Tab. 14: Hemmfaktoren (-) und Gelingensfaktoren (+) nach Praktik-Elementen aus Befragung (°) und Fokusgruppe*; Faktoren die, direkt mit der Intervention verbunden werden können, sind fett	97

9. ANHANG

9.1. Befragungsplan Fragebogenerhebung

Was	Informationen/Kontakt	Geplante Tageszeit	Zielgruppe	Tatsächliche Befragung
Vor ADEG Laxenburg	Herzog-Albrecht-Straße 3, +43 2236 72207	Mi. 12:00-14:00 Mo. Di.-Fr. 07:30- 18:30, Sa. 07:30 – 17:00	früh, Mittags/Abends erwerbstätige; untertags PensionistIn, SchülerIn	Mi. 14.09. 17:30 -18:15 Do. ca. 11:30 (keine IP) Do. 15.09.17:30- 18:30 (PendlerInnen) Sa. 12:30 Mi. 14.09. 15:30 Do. 15.09. 10:00-11:30 Fr. 14.00-14:40 Fr. 16.09. 16:45-17:30 (keine IP) nur Gespräch mit Bahnwärter Fr. 16.09. 13:00-13:50
Trafik	Franz Joseph-Platz			
Bahnstation	Laxenburg-Biedermannsdorf	Do. Zug v. Wien HBF 17:22 18:22	PendlerInnen Zug	
Bank	Herzog-Albrecht-Straße		Arbeitende in Mittagspause	
Bus von Wien nach Laxenburg und zurück	Bei jeder Fahrt nach Laxenburg		PendlerInnen Bus	Do. 15.09. 18:40 Fr. 16.09. 12:10-13:00 Sa. 17.09. 10:10 Fr. 16.09. 14:40 nichts los Fr. 16.09. 18:00-19:00
Busstation	Laxenburg Franz-Joseph-Platz	Do. Busse v. Wien 200: xx:10 und xx:40 (letzter 23:10) v Wr. Neudorf 217 um 18:17 215 um 18:44 Münchendorf 215: 19:09 19:18 v. Mödling 215: 19:57 20:56 V. Achau GA 215: 17:55, 18:10, 18:30, 19:41, 20:25, Mo.-Sa. Mi. 07:30-19:30 So. 09:00-19:00	PendlerInnen Bus	
Cafe Herzoghof	Direkt neben dem ADEG 02236 72201 cafe-herzoghof@kabelplus.at	Ganztägig geöffnet	eigene Kasse für Einheimische?	
Eingang Schlosspark			Achtung! Viele Touristen	Mi. 14.09. Im Eissalon nur Personen von auswärts (unangenehme Situation) vor Eissalon Fr. 16.09. 19:00-20:20 (davon)
Eissalon Laxenburg M.M.	Maria Spitzer 02236/72752	Mi 10-12 täglich 10.00 - 22.00 Uhr		
Eventuell: Kebab und Pizzahaus	Hayrettin Koc KEG Herzog Albrecht-Straße 4	Do, 11.00 - 21.00 Uhr, Freitag Ruhetag	Abends v/ berufstätige, Pendler?	Möchte lieber nicht, dass KundInnen angesprochen werden

Marien-Apotheke	02236/71585 Mag. Heidrun Kern Schlossplatz 10 2236/71204 apotheke.laxenburg@aon.at	Mo.-Fr. 08:00-12:00 u. 14:00-18:00 Sa. 08:00-12:00	Alle Menschen brauchen mal was aus der Apotheke	Do. 15.09. 16:30-17:30 Fr. 16.09. 16:00 (keine IP)
Post Laxenburg	apotheke.laxenburg@aon.at Hofstraße 10 2361 Laxenburg	Do. 08:00-12:00	PensionistIn, erwerbstätige Laxenburg	Do. 15.09. 11:45 (keine IP) Fr. 17.09. 11:00
Radweg Biedermansdorf			RadpendlerInnen?	Kreuzung Herzog-Albrecht Straße Fr. 16:09. ca 19:30 (ergab sich von vorm Eisgeschäft)
Sportunion Laxenburg	office@sportunion-laxenburg.com Tanz: Bewegungsraum Haus Elisabeth (Seniorenheim), 2361 Laxenburg, Johannesplatz, Elisabeth Lang, Heim: Telefon: 02236/71 501 -0, Sonst. Kurse: TS VS Laxenburg, Martin Ebner-Gasse 10, H.P Rappelsberger ist Vorstand	Mi. 14.09. 17:30-18:25 Tanz ab der 2. Lebensmitte Di, 17:30-18:25 Dance Fitness for Teens Do. 18:15-19:30 Wirbelsäulengymnastik 19:35-20:15 Bodystyling Fr. 19:00-21:30 Ballsport u. Fitness Herren	Nicht mehr erwerbstätige, eher Frauen Jugendliche ab 10 Jahre Ältere Menschen Berufstätige Frauen? Berufstätige Männer	Nur einmal Abends (keine IP)
Tag der Elektromobilität, Schlossplatz		Sa., 17.09.2016 15:00-18:00	Klimaschutzaffäre, m/w, Interessiert an E- Mobilität, auch berufstätig	Sa. 17.09. 15:00-18:00 (mit Pausen)
Vor Volksschule Laxenburg (Klimabündnis Schule)	vs.laxenburg@noeschule.at +43 2236 71119 Martin Ebner-Gasse 10, VD Monika Biernecker	Do. Mittags	Eltern	Do. 15.09. mittags
Zahnarzt Wartezimmer	DDR. Michael Lomoschitz, Zahnarzt, 02236/72266 Schlossplatz 10	Do 14-19 Uhr	Alle Menschen müssen zum Arzt, diese Praxis ist kein Wahlarzt	Do. 15.09. 15:30-16.30 (dann abgebrochen, weil Anonymität nicht zu gewährleisten)
Vor Altersheim				Sa. 17.09. 11:30 (hätte früher anfragen müssen, um drinnen Personen zu befragen)

9.2. Einladung zur Fokusgruppe

Einladung zur Fokusgruppe „Mobilität in Laxenburg“

Sehr geehrte Damen und Herren!

Vielen Dank, dass Sie im September an meiner Befragung zu Mobilität in Laxenburg teilgenommen haben! Die Fragebögen habe ich bereits ausgewertet. Nun lade ich Sie herzlich ein, einige Ergebnisse meiner Befragung im ungezwungenen Rahmen zu besprechen. Teilnehmen werden fünf bis acht Personen, die in Laxenburg leben. Ich werde ein paar Schlussfolgerungen meiner Befragung vorstellen und Sie, als Bewohnerinnen und Bewohner, um Ihre Einschätzung dazu bitten. Denn mir ist es wichtig, meine Ergebnisse mit der Realität in Laxenburg abzugleichen, bevor ich meine endgültigen Schlüsse ziehe. Gemeinsam mit den anderen Teilnehmenden werden Sie diskutieren, warum manche Mobilitätsmaßnahmen für Sie interessant sind und andere nicht. Für die Teilnahme sind kein Vorwissen und keine Vorbereitung nötig.

Mittwoch, 11. 01. 2017, 17:00-19:00

Ort: Laxenburgerhof, Schloßplatz 17, Laxenburg

Teilnehmende: 5-8 Personen, die an der Befragung teilgenommen haben

Getränke und Snacks werden bereitgestellt und es erwartet Sie ein kleines Dankeschön für Ihre Teilnahme. Ich freue mich auf eine interessante Diskussion!

Mit Dank und freundlichen Grüßen,
Mira Kapfinger

Für Rückfragen erreichen sie mich unter 0680/1451307
oder Mira.Kapfinger@gmx.net

Hintergrund: Im Rahmen meiner Masterarbeit an der Universität für Bodenkultur untersuche ich die Alltagsrelevanz von Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinde Laxenburg. Mich interessiert warum manche Maßnahmen eher in den Alltag der BewohnerInnen wirken, als andere. Meine Masterarbeit schreibe ich im Forschungsprojekt „[COSIMA](#) – Steuerung gemeinschaftsorientierter sozialer Innovationen für Klimaschutz und Klimawandelanpassung“.

9.3. Leitfaden Fokusgruppe

LEITFADEN Fokusgruppe 11.01.2016: 17:00 – 19:00

Laxenburgerhof (ruhiger Raum, Tisch für 8 Personen reserviert)
5-6 Teilnehmende, 1 Beobachter

Zentrale Frage: Kommen die Maßnahmen der Klimabündisgemeinde Laxenburg im Alltag der BewohnerInnen an und verändern ihn? Wenn nicht, warum nicht, wenn ja warum schon?

Material

- A4 Ausdruck: Ergebnisse der Befragung für alle Teilnehmenden
- Div. Matchboxautos, Mini-Eisenbahnen, Traktoren, Spielzeugräder
- Leere A4 Blätter und Stifte
- Ausdrucke mit Übersichten zu Bekanntheit/Nutzung der ausgewählten Maßnahmen
- InteressentInnen-Liste für Masterarbeit
- Gutscheine von ADEG + Zotterschokolade als Dank

17:00-17:20 Begrüßung

- Dank und kurzes Vorstellen von mir und dem Beobachter
- Ziel ist Diskussion in ungezwungener Atmosphäre*
- Abklären ob per Du okay?
- Programm für den Abend knapp vorstellen (Vorstellen Ergebnisse, ausgewählte Maßnahmen genauer besprechen, eure Expertise als BewohnerInnen)
- Darauf hinweisen, dass (siehe Lamnek und Krell 2016, 421)
 - Auswertung anonymisiert wird
 - Ergebnisse der Diskussion in Masterarbeit einfließen, wer Interesse hat kann die Arbeit digital zugesendet bekommen
 - die Aufnahme nur mit Zustimmung der Teilnehmenden erfolgt
> Wenn okay dann Audio-Aufnahmegerät + Backup einschalten

Kommunikationsregeln⁷¹:

- Jeder Stimme soll gehört werden, jeder Wortbeitrag ist gleich viel Wert (keine falschen Antworten, nur unterschiedliche Sichtweisen)
- Es geht um Ihre Meinungen, Präferenzen, Vorstellungen!
- miteinander diskutieren (und nicht nur mit der ModeratorIn)
- Bitte ausreden lassen
- Dauer 2 Stunden bzw. bis max. 19.00 Uhr
- Fragen?

Vorstellungsrunde Teilnehmende: knapp vorstellen, in Diskussion mehr kennen lernen (Namen, jede/r wählt eines der Matchboxautos etc. und sagt warum er/sie dieses gewählt hat)

Austeilen der A4 Zettel mit Übersicht über die Befragungsergebnisse

17:20-17:30 Vorstellen der Ergebnisse der Befragung

falls etwas unklar ist, gerne Fragen

⁷¹ *Quelle: Manual für Moderatoren der Fokusgruppe Projekt Transwind

17:30-18:20 Einkaufen + Radweg

Annahmen: nicht vorlesen, nur zum im Hinterkopf behalten

- Eine Veränderung des Angebotes an innerörtlichen Einkaufsmöglichkeiten alleine verändert noch nicht die Einkaufspraktiken, weil diese mit der Ausübung von anderen Praktiken verbunden sind (z.B.: Zur-Arbeit-Fahren, Kinder-Abholen,...).
- Der Radweg zum ADEG rekrutiert Wenige zum Radfahren, da durch die geringe Geh-Distanz zu Fuß-Gehen attraktiver ist.
- Nicht alle Menschen, die angaben die Radwege zu nutzen, nutzen diese auch regelmäßig/wöchentlich.
- Die Radwege im Ort haben keine neuen TrägerInnen rekrutiert aber bestehende TrägerInnen bestärkt.
- Die materielle Intervention durch Radwegebau zum Rekrutieren neuer TrägerInnen ist nicht ausreichend, es braucht Interventionen in Kompetenzen und Sinn, sowie in mit dem Radfahren verbundene Praktiken.

Grafik mit Bekanntheit und Nutzung von ADEG, Radweg zum ADEG und Radwegen zeigen

Ich würde mir gerne mit euch zuerst die bekanntesten Maßnahmen anschauen...

Die Gemeinde hat die Erneuerung und Modernisierung des ADEG finanziell unterstützt und spricht immer wieder von einer Erhaltung des Greisslers im Ort. Der ADEG in Laxenburg ist sehr bekannt (57 von 59 Befragten = 97% kennen ihn). Er ist im Vergleich zu den anderen Maßnahmen am Meisten genutzt unter denen die ihn kennen (alle bis auf eine Person = 98%). Bei genauerer Nachfrage kam aber raus, dass die größte Personengruppe, jene war die angab „nur“ Kleinigkeiten beim ADEG zu kaufen.

1. Frage: Was würde es brauchen, damit ihr mehr Einkäufe im Ort erledigt?
 - a. Nachfrage: Würdet ihr mehr im Ort einkaufen, wenn das Angebot besser wäre, oder erledigt ihr die Einkäufe ohnehin in Kombination mit anderen Wegen (Arbeit, Kinder von Schule abholen,...)?
 - b. Alternativfrage: Was ist relevanter für die Wahl von eurem Einkaufsort: Dass es er am Weg liegt (z.B. zur Arbeit, Schule) oder dass das Angebot passt?
 - c. Nachfrage: Was würden andere Leute im Ort dazu sagen? (z.B.: was würde ein Pensionist, eine Pensionistin sagen?)
2. Eventualfrage: Ein kleines Gedankenexperiment: Angenommen ihr würdet alles was ihr braucht in Laxenburg einkaufen können? Inwieweit würden sich eure Fortbewegungsmittel zum Einkaufen verändern?

Kommen wir zum Radweg, der zum ADEG führt... Der Radweg zum ADEG ist (mit 55%) im Vergleich zum Radweg im Ort (mit 76%) und in Region (mit 69%) wenig genutzt. Mehr als die Hälfte der Personen, die den Radweg kennen, aber nicht nutzen, gaben an, dass sie in der Nähe wohnten, oder zu Fuß gingen.

3. Wie ist das bei euch? Vielleicht können diejenigen, die sich noch an den Radwegeausbau erinnern können auch darauf eingehen, inwiefern sich durch den Radwegeausbau etwas beim Einkaufen geändert hat!
 - a. Nachfrage: Was würden eure NachbarInnen dazu sagen?

Falls hier bereits 18:30 weiter zu Abschlussfrage sonst weiter mit Radwegen im Allgemeinen

Bleiben wir gleich bei den Radwegen: Am Bekanntesten von allen Klimaschutz-Maßnahmen sind die Radwege im Ort und in die Region (98%). In meiner Befragung gaben relativ viele an, dass sie Radwege im Ort (76%) und in die Region (70%) nutzen.

4. Frage: Für diejenigen, die schon seit dem Ausbau der Radwege in Laxenburg leben: Wie haben sich die neuen Radwege auf euren Alltag ausgewirkt? (In einer nächsten Frage geht es wieder um die aktuelle Situation wo alle mitreden können.)
5. Frage: Was würde es brauchen, damit ihr die Radwege mehr nutzt?
 - a. Nachfrage: Würden es etwas ändern wenn: Ihr besser Bescheid wüsstet über die Strecken, es mehr Radwege, Hinweisschilder o.ä. gäbe, Fahrradfahren sicherer wäre und als „normaler“ angesehen?
 - b. Nachfrage: Was sagt ihr zu meiner Schlussfolgerung, dass durch den Ausbau der Radwege nicht mehr Menschen in Laxenburg Rad fahren, aber es jenen die ohnehin Rad fahren leichter gemacht wurde?
 - c. Nachfrage: Für welche Wege (innerhalb von Laxenburg oder in die Region) würdet ihr auf ein Rad umsteigen, wenn es einen Radweg gäbe?
6. Frage: Denken Sie an BewohnerInnen von Laxenburg, die nie mit dem Rad unterwegs sind. Was würden Sie zu unserer bisherigen Radwegediskussion sagen?
7. Eventualfrage: Ein paar von euch leben ja noch nicht lange in Laxenburg. Inwiefern haben euch eure Radfahrgewohnheiten von euren vorherigen Wohnorten hier in Laxenburg beeinflusst?

Falls hier erst 18:20 noch allgemeine Frage zu Förderungen

18:20-18:40 Förderungen

Annahmen nicht vorlesen, nur zum im Hinterkopf behalten

- Die Förderungen energiesparender Maßnahmen sind nicht ausschlaggebend für die Rekrutierung einer E-Mobilitätspraxis. Materielle Hemmfaktoren verhindern Rekrutierung (Technologie, Ladestationen, eigenen besessene Autos)
- ÖBB Zuschuss: Falsches Element adressiert: Es scheitert nicht am Finanziellen zur Anschaffung der Vorteils card sondern an materiellen Elementen (Bahnverbindungen, Nähe das Bahnhofes vs. Bus) und Kompetenzen (Kenntnis der Fahrpläne, Verbindungen und Ermäßigungen).
- Erm. Taxifahrt mit Laxenburg card: Diese Maßnahme könnte Erfolgsbeispiel für das Rekrutieren von TrägerInnen sein (haben Leute wirklich mehr das Taxi genützt als vorher?).

Grafik mit der Bekanntheit und Nutzung der Förder-Maßnahmen zeigen

Ich möchte mit Euch gerne die unterschiedlichen Typen von Förderungen durch die Gemeinde durchgehen, weil ich es interessant finde, dass es auf den ersten Blick ähnliche Maßnahmen sind (Man bekommt für eine gewisse Tätigkeit von der Gemeinde Geld), aber sie sind doch sehr unterschiedlich bekannt und genutzt: Es gibt den Zuschuss der Gemeinde zum Kauf einer ÖBB Vorteils card (18 Personen also 31% der Befragten kennen das), die Förderung Energiesparender Maßnahmen, z.B.: ein Zuschuss zum Kauf von E-Bike, E-Scooter und E-Auto (32 Personen also 54% der Befragten kennen den); und die ermäßigten Taxifahrten mit Laxenburg card (53 Personen also 90% der Befragten kennen den). Auch nutzen unterschiedlich viele der Personen, die die jeweilige Maßnahme kennen sie auch tatsächlich: ÖBB-Zuschuss (11%), Förderungen (3 %), Taxifahrt (55%).

8. Frage: Aus Eurer Erfahrung als BewohnerInnen von Laxenburg: Warum glaubt Ihr, ist die reduzierte Taxifahrt viel mehr genutzt, als der Zuschuss zur ÖBB Vorteils card und die Förderung f. energiesparende Maßnahmen?
 - a. Alternativfrage: Warum glaubt ihr sind die ermäßigten Taxifahrten vergleichsweise mehr genützt?

9. Frage: Was bräuchte es, damit mehr Personen Zug fahren würden?
 - a. Nachfrage: Auf die Frage, warum der ÖBB Vorteils-card-Zuschuss nicht genutzt wird kam die Antwort: „Brauch ich nicht, bzw. ich fahr nicht Öffis.“ Ich formuliere es jetzt mal überspitzt: Der Zuschuss zur ÖBB Vorteils-card ist nicht genug Anreiz zum Zufahren, weil die Zugverbindungen und die Nähe zum Bahnhof nicht gegeben ist, bzw. weil die Leute die Fahrpläne gar nicht kennen und auch die Ermäßigungen nicht. Wie beurteilt ihr diese Aussage?
 - b. Nachfrage: Wie würden das andere Leute in der Gemeinde sehen, eure NachbarInnen und Nachbarn z.B.?
10. Frage: Was bräuchte es, damit mehr Personen auf E-Mobilität umsteigen (E-Scooter, E-Auto, E-Bike)?
 - a. Nachfrage: Am Häufigsten als Antwort warum die Förderung für Energiesparende Maßnahmen nicht in Anspruch genommen wird, um sich ein E-Auto zu kaufen, kam: die Technik sei noch nicht ausgereift (Ladezeiten, Reichweite, keine Ladestationen), oder dass durch ein eigenes funktionierendes Auto, kein Anreiz zu Neuanschaffung besteht. Was könnten darüber hinaus Gründe sein, warum Leute nicht auf E-Mobilität umsteigen?
 - b. Nachfrage: Wie würden das andere Leute in der Gemeinde sehen, eure NachbarInnen und Nachbarn z.B.?
11. **Abschlussfrage:** Gibt es etwas aus der Diskussion, was ich nochmal abschließend hervorheben wollt oder das euch besonders hängen geblieben ist?

18:40 -18:55 5-Finger-Feedback⁷²

Bild zeigen, welche die Bedeutung der einzelnen Finger erklärt, Teilnehmende bekommen 1 Blatt Papier und Stift und werden gebeten die Konturen ihrer Hand nachzuziehen und das Feedback aufzuschreiben.

- **Daumen** „Das hat mir besonders gut gefallen!“
- **Zeigefinger** „Das ist mir aufgefallen“, „das wollte ich dir noch sagen“
- **Mittelfinger** „Das hat mir nicht so gut gefallen“, „hätte besser sein können“
- **Ringfinger** „Damit kann ich die Diskussion verbinden“, „Das kann ich mitnehmen“
- **kleine Finger** „Das ist zu kurz gekommen“

18:55- 19:00 Abschluss:

- Dank & ADEG Gutscheine austeilen
- Email-Liste für Personen, die an Resultaten der Arbeit interessiert sind
- **Protokoll und Memo anleg**

72

Quelle: http://erwachsenenbildung.at/aktuell/nachrichten_details.php?nid=8021 und nordiefit.com/5-finger-feedback-methode-trainer/

9.4. Kodierplan

Induktiv (I) / deduktiv (D)	Name des Kodes	Name des Sub- Kodes	Kodier-Regel - Kodevergabe wenn Textstelle enthält:	Ankerbeispiel	Anzahl Codings
-	Grund für Gelingen der Intervention		Antworten zur Frage: Warum hat eine Maßnahme in den Alltag gewirkt?	DT4: und umgekehrt, wenn man von hier aus nach Mödling fahr'n will (...) und jetzt das Au- kein Auto nehmen möchte, dann is das schon ein riesen Vorteil dass es so ein' guten Radweg* nach Mödling gibt und der is auch noch wunderschön	20
-	Grund für Misserfolg der Intervention		Antworten zur Frage: Warum hat eine Maßnahme nicht in den Alltag gewirkt?	DT1: Also, Straße fahr' ich nicht. Muss i- also. Ich würde nie. Ich muss dazu sagen, ich hab' erst, da war ich schon weit über das Kindesalter - ich hab nie ähäh als Kind.. ein Rad gehabt. Demzufolge bin ich absolut nicht so sicher auf'm Rad. Ich kann noch immer (lachend) ka Zeichn geb'n, weil ich nicht mit einer Hand fahren kann.. Und ich trau mich, würde mich nicht trauen auf der Hauptstraße, wo der Radweg abgegrenzt is', ja, da fahr' ich nicht.	38
D	Raum		Antworten auf die Frage: Wo ist Raum ein fördernder oder hemmender Faktor für die Rekrutierung von Praktiken?	IP2: Also bei mir is es wirklich konkret so, mir is' es lieber wenn i' amoil wohin foa und dort krieg i' alles, als i' muass, pl mal Daumen und dann kalkulieren, und: „öfe, da gibt's jetzt doch nimma meinen Kaffee.“ weil er ausgegangen is', wie's war es letzte Mal jetzt da jetzt wieder. Wo i' ma dann denk: „phhuu, na, wär doch gescheiter g'wesen, wenn i' min Radl glei weiter g'fahm wät], oder so	21
D	Zeit		Antworten auf die Frage: Wo ist Zeit ein hilfreicher oder hinderlicher Faktor dass TrägerInnen zu Praktiken rekrutiert werden?	DT2: Genau, der Faktor Individualität dass ich das Auto vor der Tür stehen hab und so, das is natürlich a ganz a wesentlicher, ja.* Also vor allen Dingen, wenn ich dann noch Erledigungen hab. Da müssat ich mir das mitn Fahrrad oder was, da da wirklich zeitlich schon organisieren. A Stunde amal nach Wien, dann brauch ich 60, also 50 Minuten dorthin, und dann 40 dorthin und dann wieder nach hause und dann ist des a. a Tagesreise*, ned. Nur für Einkaufen und Frisör gehen und wieder ham fahrn. So auf die Art ja. Und das steht dann a ned in ana Relation.	11
D	Kompetenzen		Antworten auf die Frage: Wo sind Kompetenzen ein hilfreicher oder hinderlicher Faktor dass TrägerInnen zu Praktiken rekrutiert werden? Kompetenz = Körperliche und mentale Fähigkeit, die es braucht um eine Praktik auszuüben sowie das geteilte Verständnis einer guten Performance, um deren gelungenes Ausüben zu beurteilen (Know-How, Hintergrundwissen und Verständnis).	DT3: obwohl ma sich trotzdem noch mim Fahrrad, ich kann das nur jedem empfehlen, öfters mal Fahrradturen gemacht, bin nicht so kundig: „Wie mach i- wie kann ich an Platten wieder reparieren...“ is ma zwa Stunden, bin i' min Radl wohin g'fahrn hab dann an Platt'n g'habt, super, bin vier Stunden] dann wieder zurück geschoben. (...) also ma sollte schon mal schauen: „wie wechsel ich so ein Rad? Wie kann i' den Schlauch wechseln?“ oder des gibt auch so.. Sprays ned]	19
D	Materielles		Antworten auf die Frage: Wo sind materielle Elemente hinderliche oder förderliche Faktoren um TrägerInnen zu einer Praktik zu rekrutieren? Materielle Elemente = Bio-physikalische Späre. Dinge, Infrastruktur, Werkzeuge, technische Systeme, Naturbestandteile, und den menschliche Körper. In der materiellen Ebene manifestieren sich die ökologischen Auswirkungen von Praktiken. Nicht: Finanzielle Bewertungen, diese werden dem Element Sinn zugeordnet.	IP1: Also i' muss ehrlich sagen - wenn ich da anfangen darf - ich erledige fast ausschließlich alle Einkäufe beim ADEG. Weil ich kein Auto habe]	37

D	Sinn	Antworten auf die Frage: Wo ist der Sinn ein hinderlicher oder förderlicher Faktor, dass TrägerInnen zu einer Praktik rekrutiert werden? Sinn = Emotionen, geistige Aktivitäten und motivierendes Wissen, welche die soziale und symbolische Bedeutung der Teilnahme an einer Praktik repräsentieren. Umfasst den mit einer Praktik verbundenen Zweck, bzw. das Verständnis „warum Dinge so und nicht anders gemacht werden“. Finanzielle Bewertungen, diese werden dem Element Sinn zugeordnet.	43
D	Substituting	Die weniger nachhaltige Praktik wird geschwächt und die nachhaltigere gestärkt, mit dem Ziel erstere durch letztere ganz oder teilweise zu ersetzen.	9
I	Substituting als Intervention	dieser Code wird vergeben wenn gezielt von Substituting durch eine Intervention der Gemeinde gesprochen wird nicht: Substituting als allgemeines Phänomen (Code Substituting)	7
D	Re-Crafting	Verweise auf Re-Crafting als allgemeines Phänomen in den Alltagspraktiken. Re-Crafting = Die Elemente, der Praktik werden verändert, um die Praktik ressourcenschonender zu machen und die Auswirkung ihrer Ausübung abzuschwächen. Die Praktik selbst wird jedoch nicht hinterfragt. Nicht: Es wird explizit von Re-Crafting durch eine Intervention der Gemeinde gesprochen (Code Re-Crafting als Intervention).	0
I	Re-Crafting als Intervention	Es wird explizit von Re-Crafting durch eine Intervention der Gemeinde gesprochen. Nicht: Re-Crafting als allgemeines Phänomen in den Alltagspraktiken (Code Re-Crafting)	0
D	Interlocking	Aussagen zu verbundenen Praktiken, die einen Nutzen für Mobilität generieren (wie sich Haushalte versorgen, wo Kinder zur Schule gehen, wie Arbeit und Freizeit organisiert wird) Zusammenhänge zwischen Praktiken in ihrem historisch gewachsenen Gefüge. Durch das Infrage-Stellen der zeitlichen Zusammenhänge und Synchronisation von Praktiken, sowie deren prinzipiellen Bedarf ergeben sich neue Kombinationen von ressourcenschonenderen „Praktik-Bündel“. Praktiken werden neu miteinander verbunden und dadurch manche obsolet oder unterbrochen.	12
I	Interlocking als Intervention	Es wird gezielt von Interlocking durch eine Intervention der Gemeinde gesprochen. Nicht: Interlocking als allgemeines Phänomen (Code Interlocking)	5
I	Vergemeinschaftung	Verweise auf gemeinschaftliche Ausübung einer Praktik bzw. Vergemeinschaftung von materiellen Elementen einer Praktik.	5
I	Travelling of Practices	Verweise, dass Praktiken auch mit ihren TrägerInnen wandern	1
		<p>DT2: Also da jetzt, vor allem mit dieser Zone 100 und hin und her, dass das eigentlich gleich das doppelte kostet, statt 2,20* jetzt 4,40. Das macht's derart unattraktiv, [dass i', dass i' DT4:] Das is'n Hammer, gell? DT2: dass i' wirklich in den sauren Apfel beiß' und mi' bei minus zehn Grad a auf's Radl setz* - zum Trotz - weil das förder' i' ned.*</p> <p>DT4: Ein, ein gutes E-Rad ist dann wirklich als Ersatz gemeint für Auto*. Mit dem du wirklich weitere Distanzen auch überwinden kannst und wo du eben auch mehr laden- vielleicht mit einem, mit einem kleinen Anhänger dran oder so] - Lasten transportieren kannst.*</p> <p>DT3: aber es is mal toll, dass es die Gemeinde unterstützt [ermäßigtes Taxifahren] und damit] Dt 1:]genau] DT3:]und damit fährst du nicht mit deinem Auto]</p> <p>DT4:] und da fahren zum Beispiel ganz viele mit Fahrrad hin. Da siehst du ganz viele Fahrräder, ja, (lachend) wenn der Badeteich in Betrieb ist. Und das find ich eine sehr sehr gute Maßnahme, ja, das hat die Gemeinde hervorragend gemacht. Das gehört anerkannt (...)</p> <p>DT4:]also meine Tochter ist eine fleißige Konsumentin, die fährt eigentlich schon seit Jahren (...) DT3:]gut die teilen sich es auch oft] DT4:]genau die machen Gemeinschaften] DT3:]die fahren zu viert nach Baden, dann kost' es ned 30 sondern dann kost' es eben nur was... vier... vier-mal sieben...</p> <p>DT4: Ich hab vorher in Mödling gelebt, 15 Jahre] und da hab is des Radl genauso viel genützt (...) Moderation: Also du hast das Rad quasi gleich mitgenommen aus Mödling (zu DT4)? DT4: ja mhmm (bejahend)</p>	

I	Praktiken, die andere bedingen	Verweise, dass Praktiken die Ausübung einer anderen Praktik beeinflussen	DT4:] ein, ein Rad kann ich schwerer beladen, als mich selber in Wahrheit, ja. Aber ich hab oft den Hund dabei] (...) und das is' für uns ein, ein Hundespaziergang auch]. Und da muss ich mich entscheiden (...) zwischen Hund und Rad. Und der Hund gewinnt	11
I	Mobilitätsbedarf verringernde Faktoren	Faktoren, die den Bedarf an Mobilität für TrägerInnen in Laxenburg verringern, aber keine Klima-Maßnahmen der Gemeinde sind.	DT4:] Aber auch... wie- du könntest ja auch... wieviele Einwohner nützen denn den Park ? Warum is das kein Thema?] ja? Moderation:] das stimmt, man muss nicht extra weit fahren eigentlich DT4: aber Fußgänger interessieren dich doch* Und insofern gehört das dazu, weil das is' ein super Erholungsgebiet*. Ich bin fast jeden Tag im Park*. Dank meines Hundes (lacht). ja.	2
I	Kritik Methode	Kritik an meiner Vorgehensweise	DT4: Aber, Mira, das is' wirklich etwas. Und ich denk mir das schon die ganze Zeit, vielleicht ich sprech's jetzt mal an, ah, ich weiß schon, es is' keine neue Einrichtung.. aber wenn's um Thema Mobilität geht, dass der Park nicht vorkommt, is' eigentlich irgendwie überraschend, ja.	1
I	extrem gut	Aussagen, die sich gut als Zitate eignen, oder gewisses bereits entwickelte Thesen (Literatur) veranschaulichen	DT2:] Wenn ganz einfach Car2Go einfach expandieren würd a bissl weiter raus, ned. Das Grätzl Mödliung no dazu nehmen würde oder so irgendwas, na, dann wär das schon] (...) grenzgenial. DT3:] Das wär sicherlich a tolle Sache] P2: Dann denk i' nie wieder dass i' ma selber ein Auto kauf'. Nie wieder. Ehrlich. DT3: ja* DT2: Dann wird alles abgedeckt,] alles an meinen Bedürfnisse is abgedeckt	7
-	Badeteich	Alle Aussagen, die mit dem Badeteich in Verbindung stehen		1
-	Fahrradcheck für Kinder	Alle Aussagen, die mit dem Fahrradcheck für Kinder in Verbindung stehen. Nicht: Aussagen die Radfahren im allgemeinen betreffen (diese werden dem Code Radweg Ort und Region bzw. wenn in Verbindung mit Einkaufen Radweg ADEG zugewiesen).		1
-	Nextbike	Alle Aussagen, die mit Nextbike in Verbindung stehen		1
-	Bauernmarkt	Alle Aussagen, die mit dem Bauernmarkt in Laxenburg in Verbindung stehen. Nicht: Allgemeine Aussagen zum Einkauf von Lebensmitteln (diese werden dem Code ADEG zugewiesen).		1
-	Car-Sharing	Alle Aussagen, die mit dem Car-Sharing-Stellplatz in Laxenburg bzw. mit Car-Sharing generell zu tun haben.		4
-	Förderung energiesparender Maßnahmen	Alle Aussagen, die mit dem Kauf von E-Bike und E-Scooter in Verbindung stehen bzw. mit E-Bike fahren und E-Scooter fahren im Allgemeinen. Nicht: Aussagen zu E-Auto fahren??		4
-	ermäßigste Taxifahrt	Alle Aussagen, die mit den ermäßigten Taxifahrten mit Laxenburgcard in Verbindung stehen bzw. mit Taxifahren allgemein.		2
-	Zuschuss ÖBB Card	Alle Aussagen, die mit dem Zuschuss zur ÖBB Card bzw. Zugfahren (und Busfahren) in Verbindung stehen.		6
-	Radweg	Alle Aussagen, die mit der Maßnahme Radwege Ausbau in Region und Ort bzw. mit Radfahren in Beziehung stehen. Für Aussagen, die dem Einkauf von Lebensmitteln in Kombination mit Radfahren zuzuordnen sind, wird der Subcode Radweg ADEG verwendet. Für Aussagen, die den Radwegen in die Region zuzuordnen sind wird der Subcode Radweg Region vergeben.		5
-	Radweg Region			3
-	Radweg ADEG	Alle Aussagen, die mit dem Radweg zum ADEG bzw. der Kombination aus Radfahren und Einkaufen in Verbindung stehen. Nicht: Aussagen, die allgemein mit Radfahren in Verbindung stehen, diese werden dem Code Radweg Ort und Region zugewiesen).		2

-	ADEG	Alle Aussagen, die mit der Maßnahme Erhaltung des Greisslers in Verbindung stehen bzw. zum Einkauf von Lebensmitteln zugeordnet werden können.		4
AUTOMATISCH ERSTELLTE KODES (MAXQDA)				
	Moderation			160
	IP1			341
	IP2			140
	IP3			320
	IP4			331
	Beobachter			6
	Unzugeordnet			1

9.5. Analysierte Maßnahmen Bereich Mobilität

MASSNAHME	START	INTERVENTIONSTYPEN			ELEMENTE		
		Re-Crafting	Substituting	Interlocking	Sinn	Kompetenzen	Materielles
Radwegenetz in die Region verbessert	teilweise seit 90ern		(Growing) Radinfrastruktur geschaffen, zugleich keine Maßnahmen um Autoverkehr zu reduzieren		Erhöhung des Stellenwerts des Radfahrens		Radwege-Infrastruktur in die Region
kostenloser Fahrradcheck	2003, ab 2006 Fahrradbörse		Growing (Radfahren wird erlernt, sicherer, und materiell erleichtert)		Erhöhung des Stellenwerts des Radfahrens	Techniken des Fahrradfahrens geübt (Geschicklichkeit), Verkehrszeichen kennen lernen	fahrtüchtige und abgesicherte (kodierte) Fahrräder, erleichtertes Erwerben von Kinderrädern
Ausbau innerörtliches Fahrradnetz	2004		(Growing) Radinfrastruktur geschaffen, zugleich keine Maßnahmen um Autoverkehr zu reduzieren		Erhöhung des Stellenwerts des Radfahrens		innerörtliche Radwege-Infrastruktur
Tag der Sonne/Klimaschutztag	2005		(Growing) Radfahren wird erlernt, sicherer, und materiell erleichtert, (Growing) Solarauto		Erhöhung des Stellenwerts von Klimaschutz	Techniken und Wissen über Fahrradfahren (für Jugendliche), Üben Geschicklichkeit Fahrradfahren beim Fahrradparcours	fahrtüchtige und abgesicherte (kodierte) Fahrräder, erleichtertes Erwerben von Kinderrädern
Tempo 40 Zonen	teilw. seit Jahrzehnten	Re-Crafting der Praktik Autofahren (weniger Emissionen durch geringeres Tempo)	Shrinking durch Recrafting der Praktik Autofahren gegenüber den Praktiken Fuß und Radfahren (Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Praktiken verringert)		niedrige Geschwindigkeit im Ortsgebiet ist sicherer und umweltfreundlicher		entschleunigter Verkehr, Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln
Erneuerung Orts-Beleuchtung	2005-2009	Re-Crafting (an der Ausübung der Praktik wird nichts verändert oder in Frage gestellt, aber durch veränderte Lichtquellen braucht die Beleuchtung weniger Energie)			Sicherheit, Klimaschutz		Leuchtkörper (Energiesparlampen) in der Ortsbeleuchtung, beleuchtete Straßen und Gehwege
Car-Sharing-Zuschuss	jedenfalls seit 2004		(Growing) der Alternativen Praktik Car-Sharing; finanzielle Erleichterung der Praktik Car-Sharing		Auto nicht als Statussymbol, sondern temporär genutztes Gut; Veränderung des Preises ist Eingriff in den Wert, Car-Sharing als positiv bewertet		
ÖBB-Vorteilscard: Gemeindegzuschuss	2005, RL 2013		(Growing) keine Kombination mit Maßnahmen um Autofahren zu schwächen		Veränderung des Preises ist Eingriff in den Wert, Zugfahren als positiv bewertet		
Car-Sharing-Stellplatz	2005		(Growing) der Alternativen Praktik Car-Sharing; Infrastruktur für Car-Sharing Auto geschaffen		Auto nicht als Statussymbol, sondern temporär genutztes Gut		zentrale Zugänglichkeit zu Carsharing-Auto-Stellplatz
Radausflüge	2007		(Growing) Kompetenzen für das Ausüben der Praktik Radfahren werden gestärkt und diese dadurch gefördert		Radfahren als gemeinschaftliche Freizeitaktivität	Kenntnisse von Radwegen und Ausflugsrouten in der Region	
Ferienspiel Radausflug	jedenfalls 2007, 2008, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015		(Growing) Kompetenzen für das Ausüben der Praktik Radfahren werden gestärkt und diese dadurch gefördert		Radfahren als Zeitvertreib und gemeinschaftliche Aktivität	Techniken des Fahrradfahrens werden geübt, Kenntnisse über die Fahrradinfrastruktur/Sc hulweg mit dem Rad vermittelt	

Radlerfrühstück	2008, 2013, 2014		(Growing) der Praktik Fahrradfahren durch den Anreiz eines Frühstücks		Einkauf im Ort mit Rad wird gefördert und positiv bewertet (Anreiz)	Kenntnisse zur Radinfrastruktur in der Region, zum Radweg der an ADEG vorbeiführt, zu Produktpalette von "Greissler"	
Zuschuss Semesterticket Studierende	2008, RL 2012		(Growing) durch finanzielle Erleichterung der Ausübung der Praktik Nutzung von ÖPV wird diese gestärkt, möglicherweise wirkt sich dies auch auf die Mobilitätspraktiken außerhalb des Studienortes aus		Veränderung des Preises ist Eingriff in den Wert, Öffifahren als positiv bewertet		
ermäßigte Taxifahrt mit Laxenburgcard	2002		(Growing) Taxifahren, finanzielle Vergünstigungen machen Taxifahren gegenüber Autofahren günstiger. ABER: könnte sein, dass Maßnahme Mobilität insgesamt erhöht und wenig zu Substitution beiträgt		Veränderung des Preises ist Eingriff in den Wert, Taxifahren als positiv bewertet		
Förderung: Kauf Elektrofahrräder und E- Scooter	2009/2010		(Growing) durch finanzielle Erleichterung des Kaufes von E-Bikes oder -Scootern		Veränderung des Preises ist Eingriff in den Wert. E- Bike und E-Scooterfahren als positiv		
Next-Bike-Stationen	2009		(Growing) der Praktik Radfahren indem Radfahren auch ohne eigenes Rad möglich wird		Erhöhung des Stellenwerts des Radfahrens		Ausleihstation für Fahrräder ist vorhanden
Aktionstag "Laxenburg in Bewegung"	2011, 2012, 2013		(Growing) Radfahren, Joggen, zu Fußgehen		Bewegung ist positiv	Kenntnisse über gesunde Sportarten/Bewegung, Fitness,	
Erhalt Nahversorger	Neueröffnung 2012			wird in den Zusammenhang von Besorgen- Lebensmittel und Autofahren/Radfahr- en interveniert.	Erhöhung des Stellenwerts Besorgen (Lebensmittel) im Ort		Einkaufsmöglichkeit im Ortszentrum (mit regionalen und Fairtrade Produkten) an Radweg angeschlossen
Naturbadeteich	2013			(Interlocking) Autofahren (Baden/Freizeit) durch näheren per Fahrrad erreichbaren Teich nicht mehr nötig	Freizeit im Ort/in der Region verbringen, Baden mit Radfahren verbinden		Lokaler Badeteich, lokale Möglichkeit der sommerlichen Freizeitgestaltung vorhanden
Klimatag	2013	(Re-Crafting) Bewerbung von klimafreundlicheren technologien und Ressourcen zum Ausüben der selben Praktik	(Growing) Stärken von klimafreundlichen Praktiken (e-Fahrzeuge- Nutzen) durch Erhöhen der Kompetenzen		Erhöhung Stellenwert Klimaschutz	Kenntnisse zum Stand der Forschung zum Klimawandel, zu klimaschonender Mobilität	
Tag der Elektromobilität	2014		(Growing) E-Fahrzeuge fahren wird gefördert durch Informationen und Bewerbung		Stellenwert von E- Mobilität wird erhöht	Kenntnisse zu E- Mobilitäts Alternativen, zu HändlerInnen aus der Region, Fahrtechnik mit E-Auto/E-Bike/E- Scooter	
Radabstellanlagen gebaut			(Growing) Ausüben der Praktik Fahrradfahren wird durch vorhandene Stellplätze erleichtert		Stellenwert Radfahren erhöht		zentrale Fahrrad- Abstellmöglichkeiten

Klimameilenaktion	VS: 2004 KG-2003		(Substituting) Praktiken die nicht motorisiert sind werden positiv bewertet, während motorisierte nicht positiv bewertet werden		Fahrradfahren und Zu Fußgehen werden positiver bewertet als Autofahren	Herausfinden von nicht motorisierten Alternativen zum Schulweg, Kenntnisse über klimafreundliche und klimaschädliche Mobilität	
Dienstfahrträder			Radfahren(Arbeit) bei den Gemeindebediensteten - mögliche Strahlwirkung für Alltagsrelevanz?		Stellenwert Radfahren erhöht		2 Dienst-Fahrräder vorhanden
Förderung Innenentwicklung der Gemeinde				Mobilitätsbedürfnisse/-notwendigkeiten entfallen	lebendige Gemeinde; klimaschonende Mobilität; Ressourcenschonung		resultierende bauliche oder materielle Veränderungen
Klimaschutz fließt in Flächenwidmung ein				Mobilitätsbedürfnisse/-notwendigkeiten entfallen	dichte Bebauung, klimaschonende Raumplanung		resultierende bauliche Veränderungen
Berücksichtigung Klimakriterien Gemeindebeschaffung	2015?	jeweilige zu Beschaffende Gegenstände/Dienstleistungen sind klimaschonend	ev. werden Gegenstände beschafft, die klimaschonenden Praktiken zugehören (Dienstfahrträder, E-Bikes,...)		Beispielwirkung der Gemeinde		beschaffte Gegenstände/Dienstleistungen

Legende	
Direkte Wirkung	Indirekte Wirkung

Einen schönen Guten Tag! Im Rahmen meiner Masterarbeit führe ich eine Befragung mit BewohnerInnen von Laxenburg zur Mobilität im Alltag durch. Bitte nehmen Sie sich Zeit für diese ca. 10 minütige Kurzbefragung! Ihre Antworten werden selbstverständlich vertraulich behandelt!

1) Seit wann wohnen Sie in Laxenburg?

bin hier geboren seit:

2) Sie sind

berufstätig in Ausbildung pensioniert zu Hause (Hausfrau/mann) anderes

Wenn Antwort „berufstätig“ oder „in Ausbildung“ weiter zu Frage 3) sonst weiter zu Frage 5)

3) Wo befindet sich Ihr Arbeitsplatz / Ihr Ausbildungsort?

A: Entfernung zum Wohnort (km) :

4) Welche Fortbewegungsmittel nutzen Sie dazu?

A:

5) Welche Fortbewegungsmittel nutzen Sie in Ihrer Freizeit?

A:

Bei Frage 6): Wenn das jeweilige Angebot bekannt ist, weitere Fragen stellen, sonst weiter zum nächsten Angebot.

6) Kennen/Nutzen Sie nachfolgende Angebote bzw. wann sind diese für Sie relevant?

	kenne ich	relevant/nutze ich	Wie/wann nutzen Sie dieses Angebot? Warum nutzen Sie dieses Angebot nicht?	Was hat sich durch das Angebot in Ihrem Alltag verändert?
a) Gemeindezuschuss ÖBB Vorteils card	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
b) Ermäßigte Taxifahrt mit Laxenburg card	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
c) Nextbike	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
d) Radwegenetz im Ort	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
e) Radwegenetz in die Region	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		

	kenne ich	relevant/nutze ich	Wie/wann nutzen Sie dieses Angebot? Warum nutzen Sie dieses Angebot nicht?	Was hat sich durch das Angebot in Ihrem Alltag verändert?
f) Förderung energiesparender Maßnahmen (Kauf von E-Fahrzeugen)	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
g) Tag der Elektromobilität	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
h) Naturbadeteich ehem. „Berger Teich“	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		

7) In welchem Ort erledigen Sie Ihre alltäglichen Einkäufe? (Laxenburg, woanders)

A:

8) Welche Fortbewegungsmittel nutzen Sie dazu?

A:

Bei Frage 9): Wenn das jeweilige Angebot bekannt ist, weitere Fragen stellen, sonst weiter zum nächsten Angebot.

9) Kennen/Nutzen Sie die folgenden Angebote bzw. sind diese für Sie relevant?

	kenne ich	relevant/nutze ich	Wie/wann nutzen Sie dieses Angebot? Warum nutzen Sie dieses Angebot nicht?	Was hat sich durch das Angebot in Ihrem Alltag verändert?
a) ADEG im Ortszentrum	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
b) Radweg zum ADEG	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
c) Radlerfrühstück	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		

10) Haben Sie Kinder unter 18 Jahren?

ja nein

11) Bringen Sie Ihre Kinder, oder andere Kinder zur Schule?

ja nein

Wenn bei Frage 10) und 11) „nein“ gewählt wird, dann direkt weiter zu Frage 15)

12) Welches Fortbewegungsmittel nutzen Sie dazu bzw. Ihre Kinder auf dem Schulweg?

A:

13) Welche Fortbewegungsmittel nutzen Sie allgemein für die Kinderbetreuung?

A:

Bei Frage 13): Wenn das jeweilige Angebot bekannt ist, weitere Fragen stellen, sonst weiter zum nächsten Angebot. (Ausnahme bei Jugendlichen und SchülerInnen – für diese sind die Fragen auf jeden Fall relevant)

14) Kennen/Nutzen Sie folgende Angebote bzw. sind diese für Sie relevant?

	kenne ich	relevant/nutze ich	Wie/wann nutzen Sie dieses Angebot? Warum nutzen Sie dieses Angebot nicht?	Was hat sich durch das Angebot in Ihrem Alltag verändert?
a) Klimameilenaktion	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
b) Gratis Fahrradcheck für Kinder	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		

15) Welches der nachfolgenden Fahrzeuge besitzen Sie?

E-Auto Auto E-Bike Fahrrad E-Scooter
 anderes (falls zutreffend):

16) Laxenburg ist seit 2003 Klimabündnisgemeinde. Was verbinden Sie damit?

17) Sind Sie in der Klimabündnisgemeinde aktiv (z.B. Mitglied im Arbeitskreis, Teilnahme an Veranstaltungen)?

nein ja (bitte ausführen):

18) Wem ist Klimaschutz in Laxenburg wichtig?

19) Wie wichtig ist Ihnen Klimaschutz in Ihrer Alltagsmobilität?

sehr wichtig eher wichtig eher weniger wichtig gar nicht wichtig

Ein paar Fragen zu Ihrer Person:

20) Geschlecht: w m

21) Jahrgang:

22) Höchste abgeschlossene Schulbildung:

Pflichtschule Lehre Fachschule Matura Universität/Fachhochschule

23) Wie viele Personen leben (inkl. Ihnen selbst) in Ihrem Haushalt?

davon unter 18 Jahre:

davon zwischen 18 und 65 Jahren:

davon über 65 Jahre:

24) Möchten Sie noch etwas hinzufügen?

Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

Würden Sie sich für ein vertiefendes ca. 1-stündiges Gespräch Zeit nehmen?

Ja Interviewort: Zeit: Kontakt (Tel. Nr.):

nein

Haben Sie Interesse an einer Gruppendiskussion zum Thema Klimaschutz/Mobilität?

Ja Kontakt: (Tel. Nr.):

nein

Interview-Nr.: _____ Datum: _____ Interviewort: _____