Lagemaß

Messen – Denken – Forschen – Gestalten
Ausgabe 03 | 06.2015

infas

3 Editorial
4 Mobilität und Alltagsverkehr – über Veränderungen und alte Gewohnheiten
10 Subjektive Lebenslagen – ilex im Plus
13 Fürs Studium in die große weite Welt? Nicht unbedingt
15 Sprechende Zahlen – Mobilität
17 Endstation Sehnsucht Meuterer, Atombomben, Kindheitsträume – eine Reise in die Südsee Jochen Temsch
33 Unter dem Seil über dem Stau
35 Wohnmobilität – eine Frage des Lebensstils
39 Mobile Personen – was tun, damit sie in der Stichprobe nicht verloren gehen?
42 Splitter
47 Impressum

Editorial

Mobilität. Diesem Schwerpunkt widmen wir die dritte Ausgabe des Lagemaß. Erneut in gedruckter Form und erneut schwarz auf weiß. Das Thema ist facettenreich und umfasst weit mehr als nur die Bewegung von A nach B. Das Spektrum reicht von der Alltagsmobilität über soziale und berufliche Mobilität. Mitgedacht werden können aber auch mentale Beweglichkeit und das Sammeln und Durchdenken ganz verschiedener Lebenseindrücke.

Einige dieser Aspekte haben wir herausgegriffen. In einem Überblick zu aktuellen Trends und den dahinter liegenden Entwicklungen widmen wir uns zunächst der räumlichen Mobilität. Dabei zeigt sich, dass Mobilität eine Konstante ist, die uns immer begleitet und deren äußere Erscheinungsform sich oft nur langsam verändert. Sie entzieht sich trotz vieler Diskussionen über Nachhaltigkeit und neue Mobilitätsformen einer eindeutigen Bewertung, denn sie ist konstituierender Bestandteil unseres täglichen Lebens und unseres sozialen Austauschs. Mit dazu gehören auch Fragen rund um das Wohnen und dessen Veränderungen in individuellen Lebensverläufen. Diesen Fragen spüren wir in einem weiteren Beitrag nach. Ebenfalls mit dabei sind – wie könnte es anders sein – sozialwissenschaftlich methodische Fragestellungen, beispielhaft dargestellt an Beobachtungen aus unseren Panelerhebungen. Und last not least setzen wir unseren Bericht zum ilex, dem infas Lebenslagenindex fort, den wir in Lagemaß 1 unter dem Schwerpunkt „Teilhabe“ begonnen haben.

Treu geblieben sind wir unserem Konzept, Ihnen in der „herausragenden“ Heftmitte etwas anderes als die Welt der infas-Zahlen zu bieten. Dieses Mal geht der Autor und Redakteur Jochen Temsch für uns auf die Reise und betrachtet das Thema „unterwegs“ aus einer anderen Perspektive. Auf exotischen Pfaden und farbig untermalt spürt er den Mobilitätssehnsüchten nach. Seien Sie gespannt!

Menno Smid
Geschäftsführer

Mobilität und Alltagsverkehr – über Veränderungen und alte Gewohnheiten

Von Robert Follmer

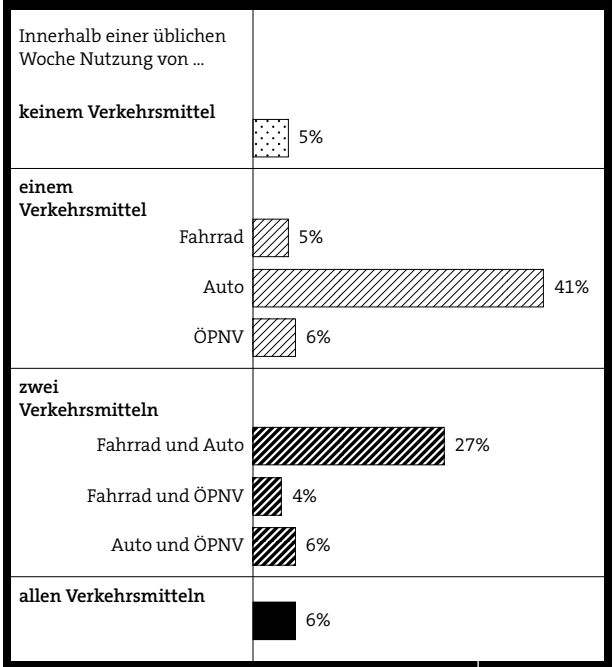
Die Mobilitätslandschaft in Deutschland wandelt sich. Dafür sprechen viele Indizien. Neue Anbieter haben sich am Markt etabliert. Der öffentliche Verkehr bemüht sich um neue Partnerschaften. Automobilhersteller verändern ihre Botschaften. Eine verkehrsmittelübergreifende Mobilität wird immer öfter beschworen. Fernreisebusse im Linienverkehr erfreuen sich wachsender Beliebtheit und bringen etablierte Anbieter zum Strategiewechsel. Im Alltagsverkehr verzeichnet insbesondere das Fahrradfahren eine Renaissance. Gleichzeitig wird die Festlegung auf nur ein Verkehrsmittel seltener – wenn die Voraussetzungen stimmen. Die Kenntnis über Elektroauto, Carsharing, Mietfahrrad & Co ist inzwischen schon recht ausgeprägt, insbesondere bei jungen Erwachsenen. Neue Mobilitätsformen sind also zumindest in den größeren Städten keine Exoten mehr. Aber wie steht es um die Nutzung? Sind sie Konkurrenz für den ÖPNV, sinnvolle Ergänzung oder ganz unabhängig davon? Trotz dieser Trends zeigen aktuelle Kennwerte, dass in Deutschland das Auto noch immer Verkehrsmittel Nummer 1 ist. Etwa 60 Prozent aller Wege und 80 Prozent aller Kilometer entfallen auf das Auto.

Insgesamt werden von den Bundesbürgern jeden Tag etwa 280 Millionen Wege zurückgelegt. Das sind im Schnitt etwas mehr als drei Ortsveränderungen pro Kopf. Dafür investiert jeder von uns etwa 80 Minuten täglich. Dabei kommen – wiederum im Durchschnitt – etwa 40 Kilometer pro Tag zusammen. Räumliche Mobilität ist also tägliche Erfahrung und gleichzeitig Notwendigkeit. Nicht-Mobilität wird oft als Einschränkung wahrgenommen. Luxus ist sie nur dann, wenn Mobilität zu sehr den Alltag dominiert. Mobilität ist also so sehr Grundbedürfnis, dass schnelle und umfassende Veränderungen der täglichen Mobilitätsgewohnheiten kaum erwartet werden können. Wie sieht es also mit den neuen Routinen aus? Was weiß die Verkehrsforschung zu berichten, wo sind weiße Flecken und wo bestimmt die Wahrnehmung des eigenen Verhaltens vielleicht zu sehr Hoffnungen und Erwartungen?

Veränderer Carsharing?

Beachtliche Erfolgszahlen weist das Carsharing auf. Gleichzeitig ist es alles andere als homogen. Begonnen hat es schon vor mehr als einem Jahrzehnt mit Angeboten der ersten Generation. War man neugierig auf das Konzept, konnte man einen monatlichen Mitgliedsbeitrag entrichten und hatte damit Zugang zu einem an ausgewählten Orten verfügbaren Fahrzeugpool. Für jede Nutzung fielen weitere Kosten an. Der nächste Schritt war die Erwartung einiger Automobilhersteller, ihre Marken und Fahrzeuge mit gesharten Autos Kunden nahezubringen, die auf ein eigenes Auto verzichten oder aber ihren schon vorhandenen privaten Fuhrpark flexibel ergänzen möchten. Zusammen verzeichnen diese Angebote – egal welcher Ausprägung – Anfang 2015 in Deutschland etwa eine Million Vertragspartner. Das Wachstum ist extrem dynamisch und macht es der Forschung schwer, Schritt zu halten. Für Angebote der ersten Carsharing-Generation zeigen Untersuchungen Potenziale des Autoverzichts. Aber angesichts der Kundenzahlen bedeutete dies nur eine ganz kleine Reduzierung der Fahrzeugflotte auf unseren Straßen. Mit der zweiten

Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf
Für drei von vier Bundesbürgern spielt der ÖPNV kaum eine Rolle

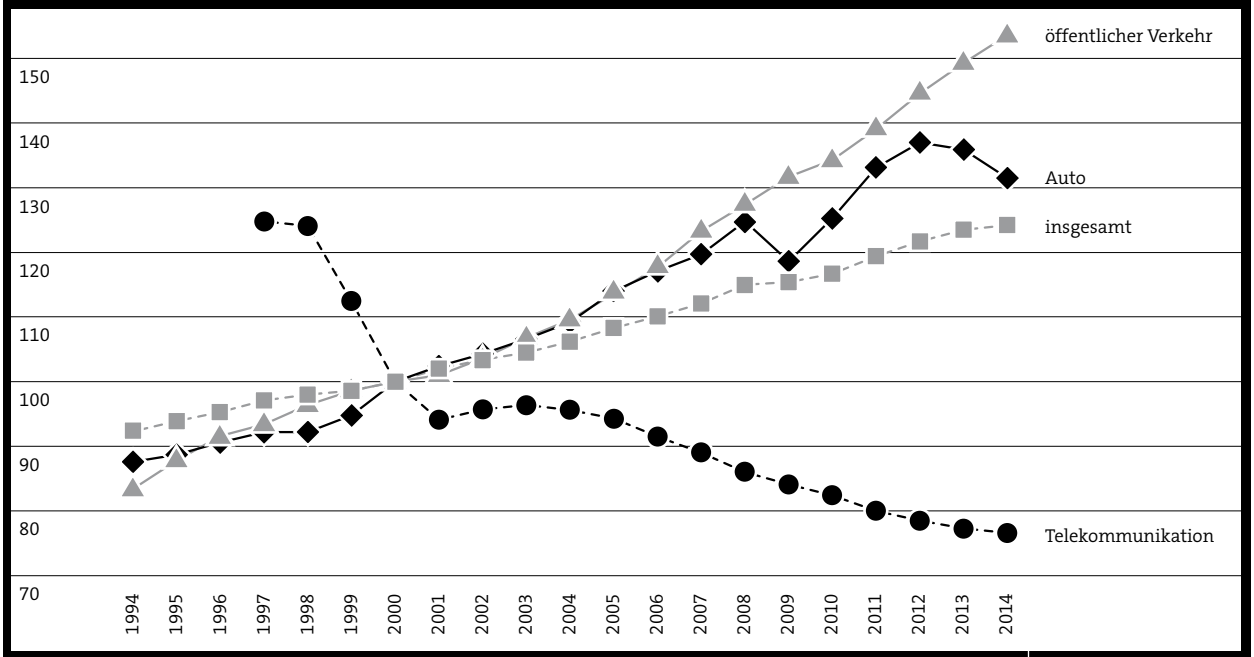


Nutzer des jeweiligen Verkehrsmittels: mindestens wöchentliche Nutzung
Quelle: infas-Erhebung 2015; 1.571 telefonische Interviews, Dual-Frame-Stichprobe, Bevölkerung ab 18 Jahre

infas

Generation von Carsharing-Fahrzeugen verändert sich dies. Sie müssen nach einem einmaligen Club-Eintrittsgeld in der Regel nur fahrtenabhängig bezahlt werden und sind nicht mehr an feste Stationen gebunden. Aktuelle infas-Ergebnisse, die wir in einem gerade begonnenen Projekt erhärten möchten, legen nahe, dass unter den Carsharern jeder Dritte bei mehreren Anbietern verzeichnet ist und jeder Zweite parallel noch ein eigenes Fahrzeug besitzt. Damit stecken hinter den aktuell eine Million Verträgen vermutlich deutlich weniger tatsächliche Kunden. Und es kommt Weiteres hinzu: Etwa die Hälfte der gegenwärtigen Carsharer nutzt ein solches Fahrzeug extrem selten, über 20 Prozent nach eigener Angabe sogar gar nicht. Selbst wer also Mitglied bei einem oder mehreren Anbietern geworden ist, nimmt deren Fahrzeuge nicht unbedingt in Anspruch, da weitere Kosten nur beim tatsächlichen Einsteigen entstehen. Darüber hinaus zeigen erste empirische Ergebnisse, dass zumindest das Carsharing vor allem eher von arrivierten mittleren Jahrgängen und nicht – wie oft angenommen – von den ganz Jungen in Anspruch genommen wird. Es bleibt also sorgfältig zu untersuchen, inwieweit das Carsharing Autoflotten reduziert und Mobilität nachhaltiger abwickelt. Es gibt auch Indizien dafür, dass beides nicht oder nicht in dem oft unterstellten Umfang der Fall ist. Im schlechtesten Szenario ist das Carsharing in seiner aktuellen Erscheinungsform ein Mobilitätssteigerer mit mehr Autowegen und mehr – oft nur parkenden – Autos als zuvor. Unabhängig davon hat

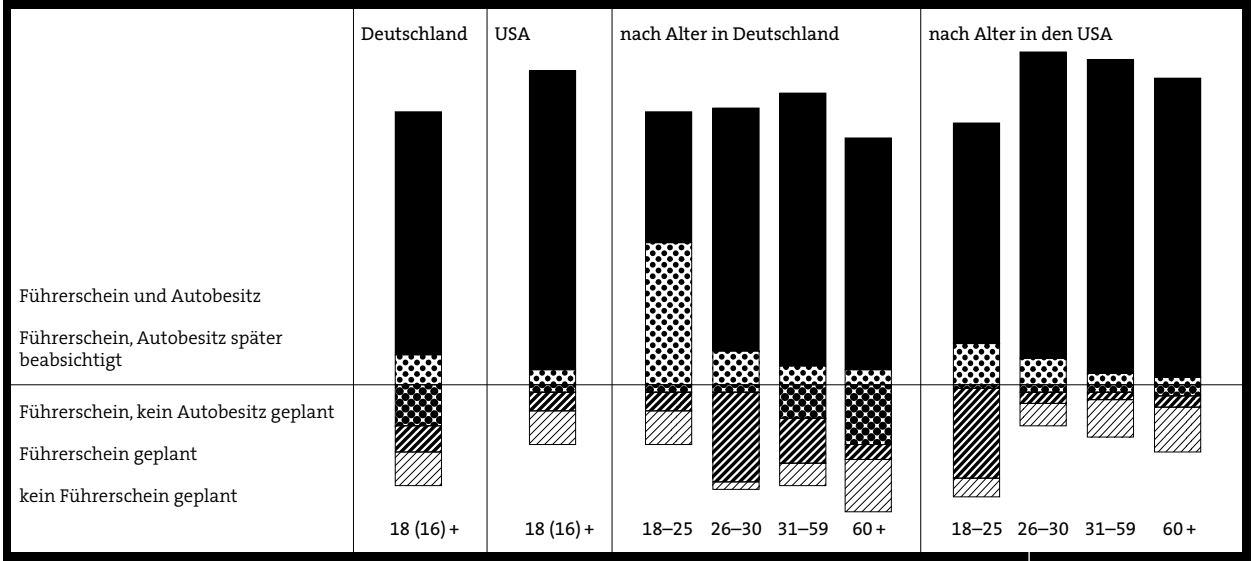
Preisindex für den Bereich Verkehr im Vergleich: öffentlicher Verkehr und Auto mit gegenläufiger Entwicklung



Preisindex für den Bereich Verkehr, 2000 = 100
Quelle: Destatis

infas

Führerschein und Autobesitz in Deutschland und den USA: immer noch ein relativ fester Bestandteil des Lebens



Quelle: Continental-Mobilitätsstudie 2015,
1.800 Interviews in Deutschland, 2.300 Interviews in den USA

infas

es auch bei deutlichen Steigerungsraten aufgrund der seltenen Inanspruchnahme durch die Mehrheit seiner Kunden mittelfristig nur einen sehr kleinen Anteil am gesamten Verkehrsgeschehen in Stadt und Land. Doch dazu später mehr.

Elektrische Lösungen?

Die Zahl der in Deutschland zugelassenen „reinen" Elektroautos nähert sich der 20.000er-Marke. Etwas mehr als ein Jahr zuvor wurde der 10.000er-Pegel erreicht. Rechnet man diese Entwicklung für die nächsten fünf Jahre weiter, liegt das Ergebnis mit vielen Unsicherheiten behaftet bei unter 500.000 – und damit deutlich niedriger als das politisch ausgegebene doppelt so große Ziel. Doch auch hier sind viele Variablen im Spiel. Die im Auftrag der Continental AG von infas durchgeführten Mobilitätsstudien zeigen einerseits Zurückhaltung bei den Autofahrerinnen und Autofahrern. Ein Elektroauto wird oft als kleines Verzichtsauto mit wenig Spaßgewinn angesehen. Trotzdem ist die Aufgeschlossenheit hoch und bei preislich attraktiven und am Markt auch verfügbaren Fahrzeugen wäre das Ziel von einer Million zugelassenen Elektroautos vielleicht sogar erreichbar. Hinzu kommen weitere Irrtümer. Dazu gehört die Reichweitendebatte. Schon jetzt verfügen 30 Prozent der Haushalte in Deutschland über mehr als ein Fahrzeug, Tendenz steigend. infas hat zu Jahresbeginn 100 Elektroautofahrer, die sich ein solches Fahrzeug privat zugelegt haben, zu dessen Nutzung befragt. In der Regel ist ein weiteres Fahrzeug im Haushalt vorhanden und für die Mehrheit der alltäglichen Anlässe genügt die gegenwärtige Reichweite, die je nach Modell und Fahrweise zwischen 100 und 400 Kilometern liegt. Ist dies nicht der Fall, können die E-Fans zumeist auf ein konventionelles Auto in ihrer Garage zurückgreifen. Reichweite ist also mit eine Frage der Gewohnheit, aber natürlich auch des Geldbeutels. Ganz abgesehen von weiteren Aspekten wie der tatsächlichen Energieeffizienz, möglichen finanziellen Kaufanreizen und der Erkenntnis, dass ein massenmarktfähiges Elektroauto kein Verzichtsfahrzeug sein darf, ist also auch das Elektroauto wie schon das Carsharing kein Problemlöser.

Der Fahrradboom wird es richten?

In Deutschland gibt es über 70 Millionen Fahrräder. Damit hat statistisch gesehen fast jeder Bundesbürger die Möglichkeit, sich auf einen Drahtesel zu schwingen. Und nimmt man die mehr und mehr verfügbaren Leihfahrräder hinzu, bestehen kaum Grenzen beim Zugang. Weiteren Rückenwind liefern die Elektrofahrräder oder Pedelecs. Hinzu kommen weitere technische Entwicklungen in einem Fahrradmarkt, der über Jahrzehnte hinweg in Sachen Innovation recht zurückhaltend war. Städte, die eine gute Fahrradinfrastruktur bieten, nutzen dieses Potenzial. Die Studie Mobilität in Deutschland zeigt eine Spannweite des Fahrrad-Verkehrsanteils an allen zurückgelegten Wegen je nach Kommune zwischen 2 und über 30 Prozentpunkten. Ausschlaggebend sind weniger Topografie oder Wetter, sondern in erster Linie Angebote und Rücksicht auf die Belange von Radfahrern. Doch trotz aller positiven Entwicklungen liegt der Löwenanteil des Fahrrads bei kurzen Wegen unterhalb der Grenze von 2 Kilometern. Also einer Entfernung, die für viele auch zu Fuß zurückzulegen wäre

und die bezogen auf die gesamte Verkehrsleistung nur wenig Entlastung bringt. Damit vermindert das Fahrrad verkehrliche Belastungen in der kleinräumigen Quartiersmobilität, ist aber auch nicht die Problemlösung im regionalen Verkehr.

Und wie steht es um Bus oder Bahn?

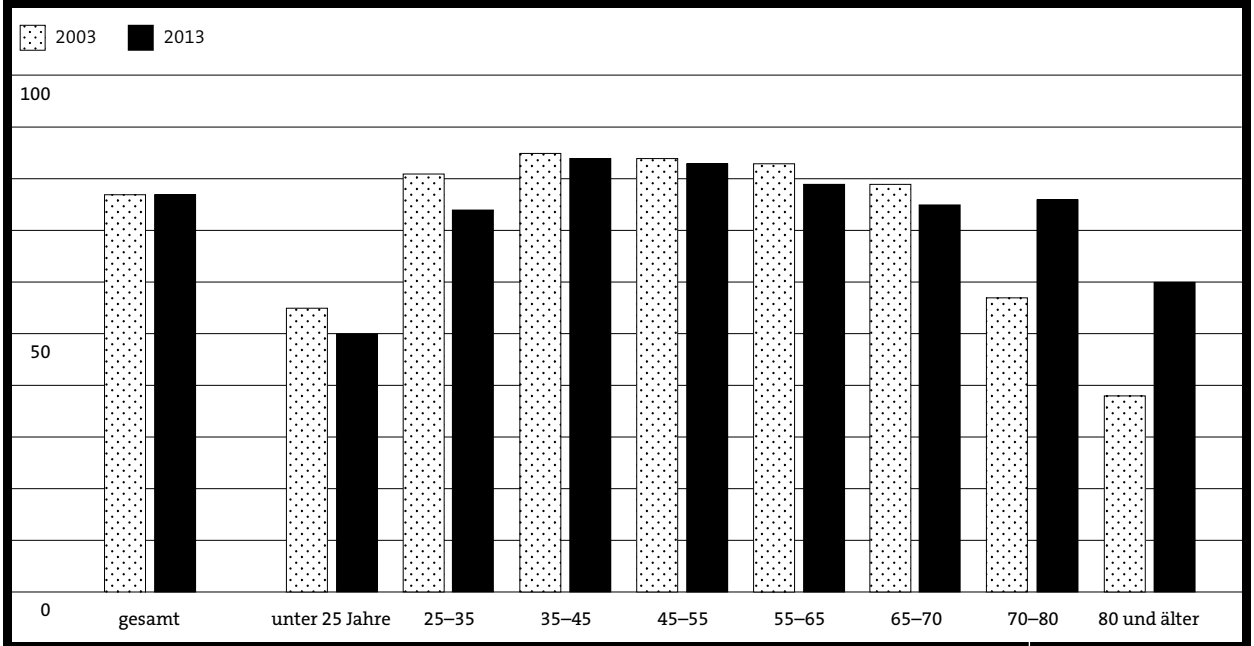
Der öffentliche Nahverkehr berichtet für 2014 von über 10 Milliarden Fahrgästen. Diese Zahl hat sich in letzter Zeit Jahr für Jahr etwas gesteigert. Aber ob dahinter auch ein anteiliger Zuwachs steckt, ist angesichts fehlender aktueller bundesweiter und verkehrsmittelübergreifender Studien unsicher. Möglich ist auch, dass die Zahl mit dem Wachsen des Verkehrsaufkommens Schritt hält – oder sogar dahinter zurückfällt. Ein Indiz dafür ist die wachsende Auto-Mobilität vor allem älterer Bürgerinnen und Bürger. Genaueres dazu wird die nächste Ausgabe von Mobilität in Deutschland zeigen, die zurzeit im zuständigen Bundesministerium vorbereitet wird. Klarer ist jedoch, dass der öffentliche Verkehr aus Sicht seiner Kunden – und vor allem derjenigen, die ihn gegenwärtig nicht nutzen – mehr Qualität und Zuverlässigkeit benötigt. Dies belegen zahlreiche Kundenzufriedenheitsstudien im ÖPNV, bei denen die Urteile auf Schulnotenebene betrachtet oft nur knapp und nicht mit Bravour für eine Versetzung genügen. Nichtsdestotrotz hat ein ausgezeichneter ÖPNV ungleich mehr Potenzial für eine ressourcenschonende Mobilität als das Carsharing, eine Elektroautoflotte oder die zunehmende Anzahl an Radfahrerinnen und Radfahrer. Nur jeder dritte Bundesbürger nutzt Busse oder Bahnen grundsätzlich nicht, die Hälfte gelegentlich und etwa ein Fünftel verlässt sich täglich oder mehrmals die Woche auf diese Angebote. Doch die Verkehrsanbieter haben auch ein Preisproblem, und dies sowohl in der Wahrnehmung der meisten (Nicht-)Fahrgäste als auch objektiv. Dies zeigen die vom Statistischen Bundesamt kontinuierlich ermittelten Preisindizes. Spätestens mit den Jahr für Jahr stärker als im Schnitt der Verbraucherpreise steigenden Ticketkosten von Bus oder Bahn und den 2014 gesunkenen Kraftstoffpreisen geht die Schere zwischen den Autokosten und den Fahrpreisen im öffentlichen Nahverkehr hinsichtlich der Preissteigerungen deutlich auseinander. Dies dürfte angesichts der oft verbesserungswürdigen ÖPNV-Qualität dazu beitragen, die vorhandenen Wachstumspotenziale nicht auszuschöpfen.

Sehnsucht Auto?

Der Status des Autos verändert sich. Besonders die jungen Erwachsenen möchten ohne Auto mobil sein. So ist es oft zu lesen. Und tatsächlich gibt es an dieser Stelle Veränderungen. Selbst in den autogeprägten USA sind Führerscheinerwerbsquoten unter den 18- bis 24-Jährigen rückläufig. Dies ist ebenso in ausgewählten westeuropäischen Staaten zu beobachten, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß. Damit einher geht ein geringerer individueller Autobesitz. Doch ist dies der Anfang vom Ende des Automobils? Zumindest nicht in

Pkw-Besitz in den Haushalten 2003 und 2013: insgesamt unverändert, aber die Jungen und die Alten ...

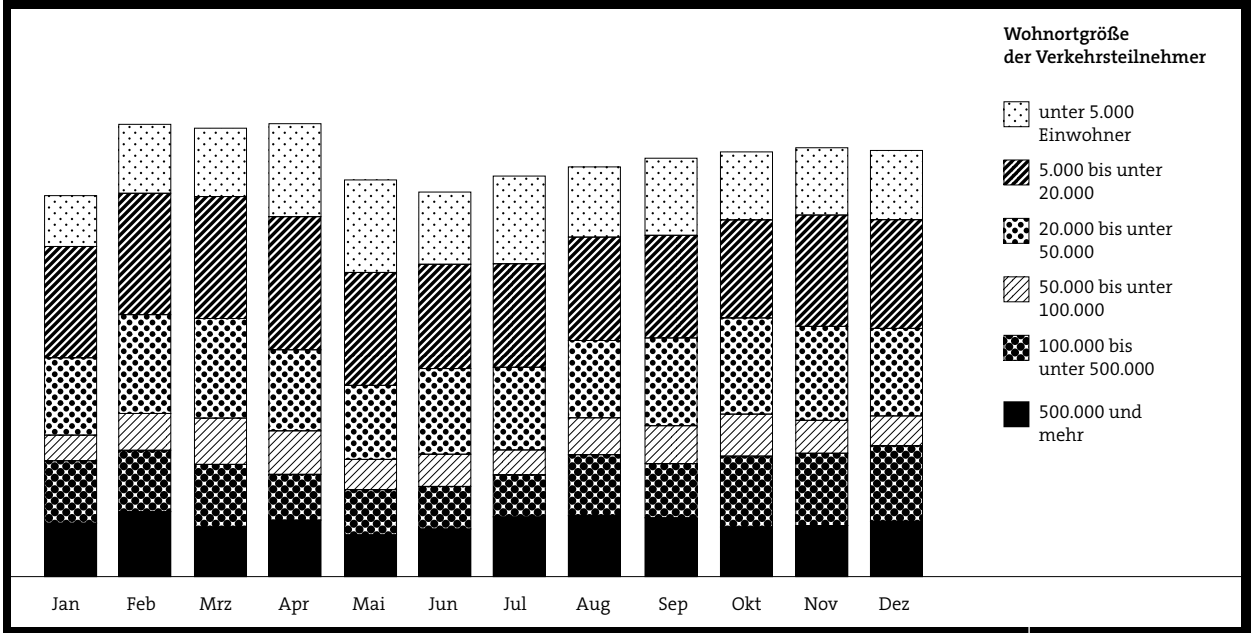
Pkw-Bestand angemeldete Fahrzeuge: 2003 ca. 41 Mio., 2013 43,3 Mio.



Angaben in Prozent nach Alter der Haupteinkommensperson
Quelle: EVS, Destatis

infas

Wie viel Mobilität binden die Großstädte?
Aufkommen vor allem in der Fläche



Auto- und ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Jahresverlauf 2008 nach Gemeindegrößen (hochgerechnet – im Mittel etwa 5,5 Mrd. Wege pro Monat)

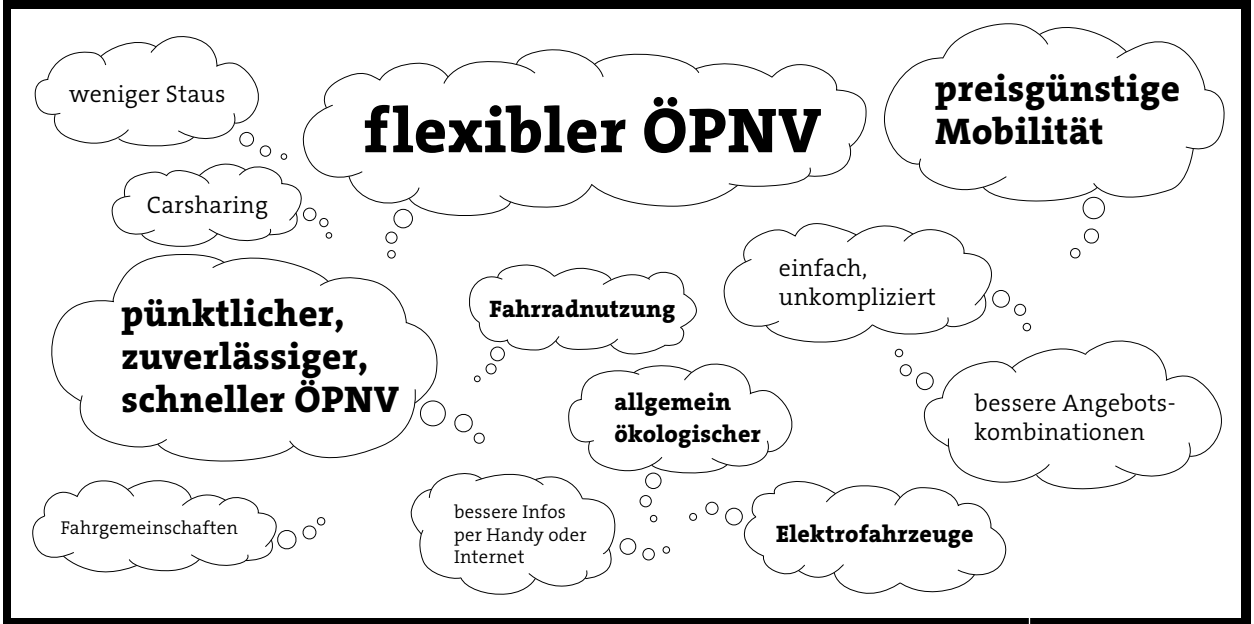
infas

den nächsten beiden Dekaden. Zum einen beschränkt sich diese Entwicklung auf die Metropolen und Städte, die über ein gutes öffentliches Verkehrsangebot verfügen. Zum anderen drückt es nicht unbedingt fundamentale Einstellungswechsel, sondern oft nur ökonomische Zwänge und verschobene Lebensphasen aus. So sind autofreie junge Familien selbst in den großen Städten eher die Ausnahme als die Regel. In einer aktuellen Mobilitätsstudie 2015 haben wir junge Erwachsene nach ihren Führerschein- und Autoplänen gefragt. Im Ergebnis zeigen sich auch die, die zum jetzigen Zeitpunkt noch darauf verzichten, eher autoaffin. Nur wenige schließen Autofahren oder Autobesitz dauerhaft aus. Die Mehrheit sieht sich in einigen Jahren selbst hinter dem Steuer. Im Ergebnis schwanken etwa in Deutschland die jährlichen Pkw-Neuzulassungen zwar konjunkturbedingt ein wenig, aber der Bestand wächst kontinuierlich, sogar mit einem Trend zu größeren Fahrzeugen. Es ist also keineswegs selbstverständlich, dass der öffentliche Verkehr von alleine Boden gutmacht. Auch Autokonzepte werden sich verändern. Kleinere und individuellere Fahrzeugmodelle und technische Weiterentwicklungen werden das Autofahren noch attraktiver gestalten. Und in Teilen – Stichwort automatisiertes Fahren – ist sogar eine stärkere Verschmelzung zwischen öffentlichen Verkehrsangeboten und individuellen Verkehrsmitteln denkbar. Dies gilt für die Metropolen, mit neuen Konzepten aber möglicherweise sogar für ländliche Regionen. Sicher ist jedoch, dass sich die Gestalt des Autofahrens verändern und eine wachsende Partnerschaft zwischen den Verkehrsmitteln erforderlich sein wird. Es gibt viele Anzeichen dafür, dass Autoboom-Länder wie etwa China einen kürzen und anderen Verlauf in der Autosozialisation durchmachen werden, als die Industrienationen dies in den vergangenen Jahrzehnten getan haben. Ein Beispiel dafür, dass auch dort Anpassungen erforderlich werden, ist Japan. Durch die hohe Dichte und einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr geprägt ist das Autofahren dort inzwischen weniger selbstverständlich als in früheren Jahren.

Die ländliche Republik

Der Trend von der Flucht in die Städte wird oft beschworen. Aber im internationalen Vergleich ist Deutschland überraschend ländlicher als andere Staaten. Weniger durch große Metropolen und mehr durch Flächenverbrauch und Zersiedelung geprägt, begünstigt dies die Autonutzung. Deutliche Veränderungen sind hier zurzeit nicht absehbar. Gefragt nach ihren Wünschen für das Seniorenalter, bleiben die meisten Bürgerinnen und Bürger in Deutschland ihrer aktuellen Wohngegend treu. Städter bleiben in der Stadt, Dorfbewohner am liebsten weit draußen. Diese Wohnlage bestimmt die Verkehrsmittelwahl von Alt und Jung. In den ländlichen Regionen ist das Auto oft unverzichtbar. In der großen Stadt sind diese Vorlieben weniger ausgeprägt. Dort nutzen schon zwei Drittel abwechselnd unterschiedliche Verkehrsangebote. Doch Vorsicht. Nur ein

Man darf auch träumen!
Befragte und ihre Wünsche zur Mobilität von morgen



Frage: Wie sollte Ihrer Meinung nach die „Mobilität von morgen" sein? Hier können Sie bis zu drei Eigenschaften offen angeben.
Quelle: Mobil und informiert? 1.018 telefonische Interviews, Dual-Frame-Stichprobe, im Auftrag des Deutschen Verkehrsforums e.V., Oktober 2012

infas

gutes Drittel aller in Deutschland zurückgelegten Wege entfällt auf Bewohner der Städte mit mehr als 100.000 Bürgern. Selbst wenn die Einpendler aus den umliegenden Gemeinden hinzugenommen werden, binden diese Städte weniger als die Hälfte des Verkehrsaufkommens. Dabei ist die Grenze von 100.000 Einwohnern moderat gewählt. Großstädte dürfen sich erst ab einer deutlich größeren Einwohnerzahl so nennen. Und erst in solchen Städten ist in der Regel ein besonders leistungsfähiges öffentliches Verkehrsnetz auf Straße und Schiene verfügbar – von manchen Ausnahmen abgesehen. Ein Auto ist zur Bewältigung der Alltagsmobilität aus der Sicht vieler Bürgerinnen und Bürger auch in den Mittelstädten kaum verzichtbar.

Man darf auch träumen

Dies muss jedoch nicht so sein. Besonders überraschend sind Antworten der Bundesbürger auf die Frage nach ihren Mobilitätswünschen. Erträumt werden in erster Linie nicht weniger Staus, sondern bessere und einfacher nutzbare Busse und Bahnen sowie mehr Flexibilität in der Nutzung verschiedener Verkehrsangebote. Viele wünschen sich also mehr Emanzipation vom Auto und einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Dies stellt noch keine Nutzungsgarantie dar. Aber viele Beispiele zeigen, dass komfortable und zuverlässige Angebote das beste Argument für mehr Fahrten mit Bus, U-Bahn, Straßenbahn oder S-Bahn sind.

Nur ausgewählte Beobachtungen

Die hier zusammengestellten Ergebnisse und Überlegungen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Das Thema ist umfassend und es wären viele Vertiefungen denkbar. Etwa zur internationalen Perspektive, zu soziologisch geprägten Analysen der Alltagsmobilität, zum Unterwegssein zu Fuß und manchem mehr. Allerdings zeigen bereits die vorgestellten Beobachtungen, dass einfache Antworten kaum möglich und notwendige Differenzierungen eine Konstante sein sollten. Dazu sind empirische Befunde an vielen Stellen in umfassender Form vorhanden. An anderen Stellen sind sie jedoch noch nicht analytisch genug oder nicht auf dem wünschenswerten aktuellen Stand – vor allem mit Blick auf mögliche Veränderungen und die mittelfristigen Auswirkungen neuer Mobilitätsangebote. Doch daran wird gearbeitet.

Ausgewähltes zum Weiterlesen:
www.mobilitaet-in-deutschland.de
www.mobilitaetspanel.de
www.tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv
www.ifmo.de/publikationen.html
www.continental-corporation.com/www/presseportal_com_de/themen/initiativen/ov_mobilitaetsstudien_de
Gehl, Jan: Städte für Menschen, Jovis Berlin, 2015.

Subjektive Lebenslagen – ilex im Plus

Von Robert Follmer und Doris Hess

Seit 2007 erhebt infas den ilex, ein Maß zur subjektiven Lebenszufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger in Deutschland. Dieser Index soll ganz bewusst das subjektive Lebensgefühl und nicht objektive Indikatoren abbilden. Diese sind an anderen Stellen in zuverlässiger Form verfügbar. Anfang 2015 wurde die inzwischen siebte ilex-Messung durchgeführt. Wie auch in den Erhebungen zuvor wurden 1.500 Menschen telefonisch zu ihren Bewertungen in Sachen Lebenszufriedenheit und Teilhabe befragt. Während die Erhebungen zwischen 2007 und 2014 ein langsames Öffnen der sozialen Schere zeigten, bei der sich die Abstände dieses subjektiven Indikators zwischen „oben“ und „unten“ schrittweise vergrößerten, liefern die letzten beiden Jahre 2014 und 2015 ein anderes Bild.

Anfang 2015 ist ein deutliches Anwachsen der subjektiven Lebenszufriedenheit zu verzeichnen.

Der Index ist normiert auf einer Skala von 0 bis 100. Je höher der Wert, desto besser die subjektive Empfindung der Lebenslage. Anfang 2014 war der Abstand zwischen den Befragten, die sich selbst als Angehörige der „Unterschicht“ einstuften, und denen, die sich der „Oberschicht“ zugehörig fühlen, auf ein Maximum von 42,5 Punkten angewachsen. Verantwortlich dafür war vor allem ein gegenüber den Vorjahren besonders niedriger Wert in der ersten Gruppe. 2015 verändert sich dies deutlich, sowohl oben wie unten. Die Indexwerte für die „obere“ und „untere“ Mittelschicht bleiben stabil. Der Wert für die „Oberschicht“ sinkt dagegen sehr deutlich, während der Index für die Angehörigen der „Unterschicht“ ein starkes Plus verzeichnet. Im Ergebnis reduziert sich der Abstand zwischen beiden Segmenten von 42,5 im Jahr 2014 auf nur noch 28,5 im Folgejahr. Damit stellen die Jahre 2014 und 2015 die Extreme der bisherigen Zeitreihe dar. 2014 im negativen und 2015 im positiven Sinn. Dabei ist 2015 auch mit Blick auf den Gesamtwert des ilex über alle Bevölkerungsgruppen hinweg ein Extrem. Der ilex-Mittelwert liegt 2015 bei 60,2 – gegenüber dem bisherigen Minimum von 2008, das 55,8 ilex-Punkte betrug.

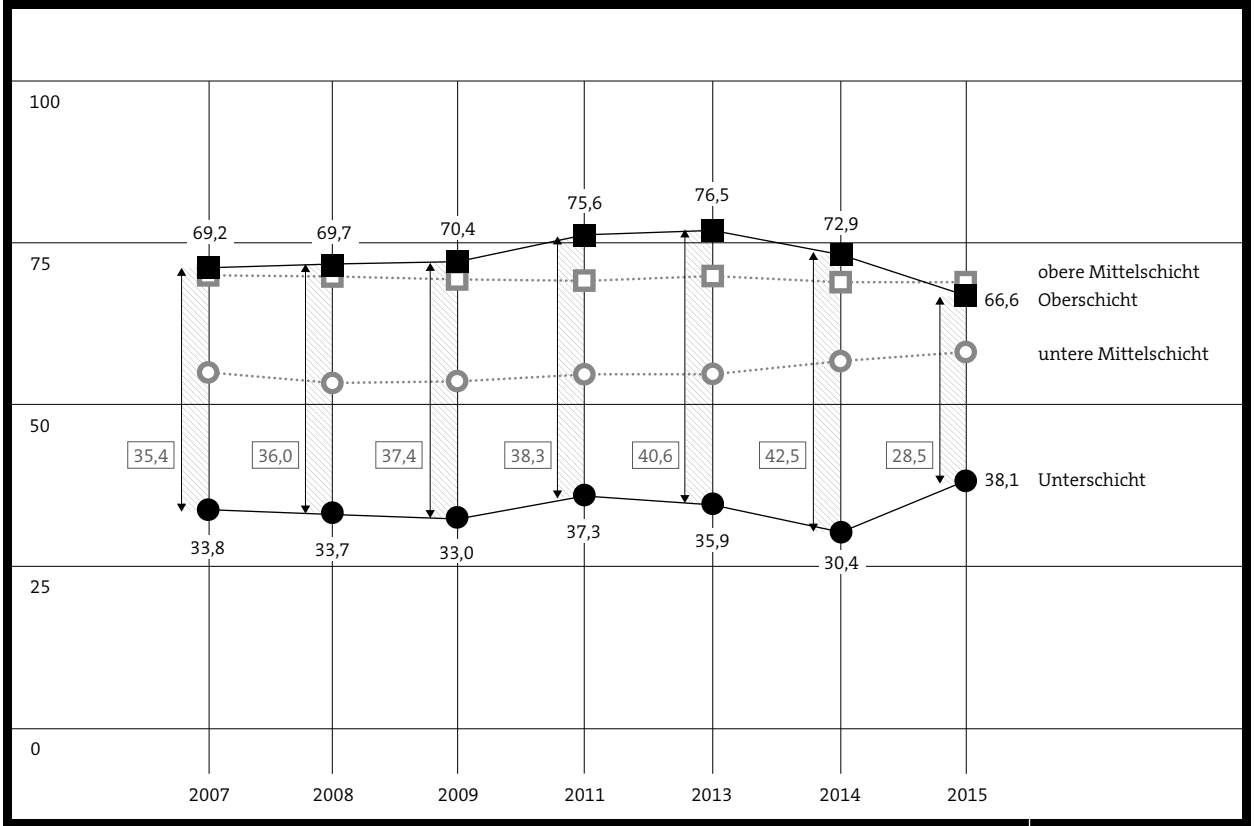
Was steckt dahinter? Und wie sind diese Ergebnisse zu interpretieren? Als empirisch orientierte Sozialforscher, die um die Stärken, Schwächen und Qualitätsaspekte von Befragungen wissen, haben wir natürlich zunächst methodisch genau nachgesehen. Die Ergebnisse sind nach verschiedenen Kriterien gewichtet. Mögliche Verzerrungen nach oben oder unten, die durch eine selektive Teilnahme verursacht sind, werden also soweit wie möglich kontrolliert und ausgeglichen.

Damit richtet sich das Augenmerk auf die inhaltlichen Aussagen der aktuellen Ergebnisse. Diese legen nahe, dass etwa aktuell gute konjunkturelle Aussichten – oder zumindest die Kommunikation darüber – mit zu einem besseren subjektiven Befinden führen. Die Perspektive auf den Mindestlohn oder Entlastungen des Portemonnaies beispielsweise durch sinkende Kraftstoffpreise und weniger schmerzhafte Besuche an der Tankstelle tragen möglicherweise ebenso dazu bei. Dies waren Einschränkungen, die in der Vergangenheit insbesondere Geringverdiener stark beeinträchtigt haben. Und diese Gruppe ist es, die im aktuellen ilex eine bemerkenswerte Aufwärtsentwicklung verzeichnet. Hinzu kommt

ilex
Der Lebenslagenindex

Der Lebenlagenindex (ilex) ist ein vom infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (Bonn) berechneter subjektiver Sozialindikator für die Bundesrepublik Deutschland.
Der ilex stellt Informationen zu gesellschaftlicher Ungleichheit in der Bundesrepublik zur Verfügung.
Die Trenderhebungen zeigen im Zeitverlauf Fortschritte oder Rückschritte der Lebenslagen der Bürgerinnen und Bürger und verweisen auf Prozesse sozialer Exklusion sowie auf gruppenspezifische Risiken.
Der Index wird seit 2007 in bislang sieben Wellen in regelmäßigen, bundesweit repräsentativen Bevölkerungsbefragungen mit exklusiven Stichprobenziehungen bei festen Stichprobengrößen von n=1.500 Personen erhoben.
Die Einstufung zum ökonomischen Status (in fünf Kategorien von sehr niedrig bis sehr hoch) wurde anhand einer empirischen Matrix aus Haushaltsnettoeinkommen und gewichteter Haushaltsgröße vorgenommen.

ilex 2007 bis 2015:
subjektive Einschätzungen im Zeitverlauf



Lebenslagenindex: Mittelwerte aus multivariater Berechnung auf einer Skala von 0 bis 100, wobei „0“ die schlechteste Lebenslage und ein Indexwert von „100“ die beste Lebenslage bezeichnet sowie subjektive Schichteinstufungen, ilex, pro Jahr 1.500 Befragte ab 18 Jahre

infas

dabei aber eine wichtige Voraussetzung: Das Plus in der Empfindung der eigenen Lebenslage fällt insbesondere bei den Befragten in der Gruppe der „Unterschicht“ deutlich aus, die über ein – wenn auch in der Regel sehr geringes – eigenes Erwerbseinkommen verfügen. Auch wenn damit nicht die Unabhängigkeit von staatlichen Zuwendungen garantiert ist, trägt dieser Faktor offenbar wesentlich zu der besseren individuellen Bewertung bei. Teilhabe – in diesem Fall am Arbeitsleben – wirkt also entscheidend.

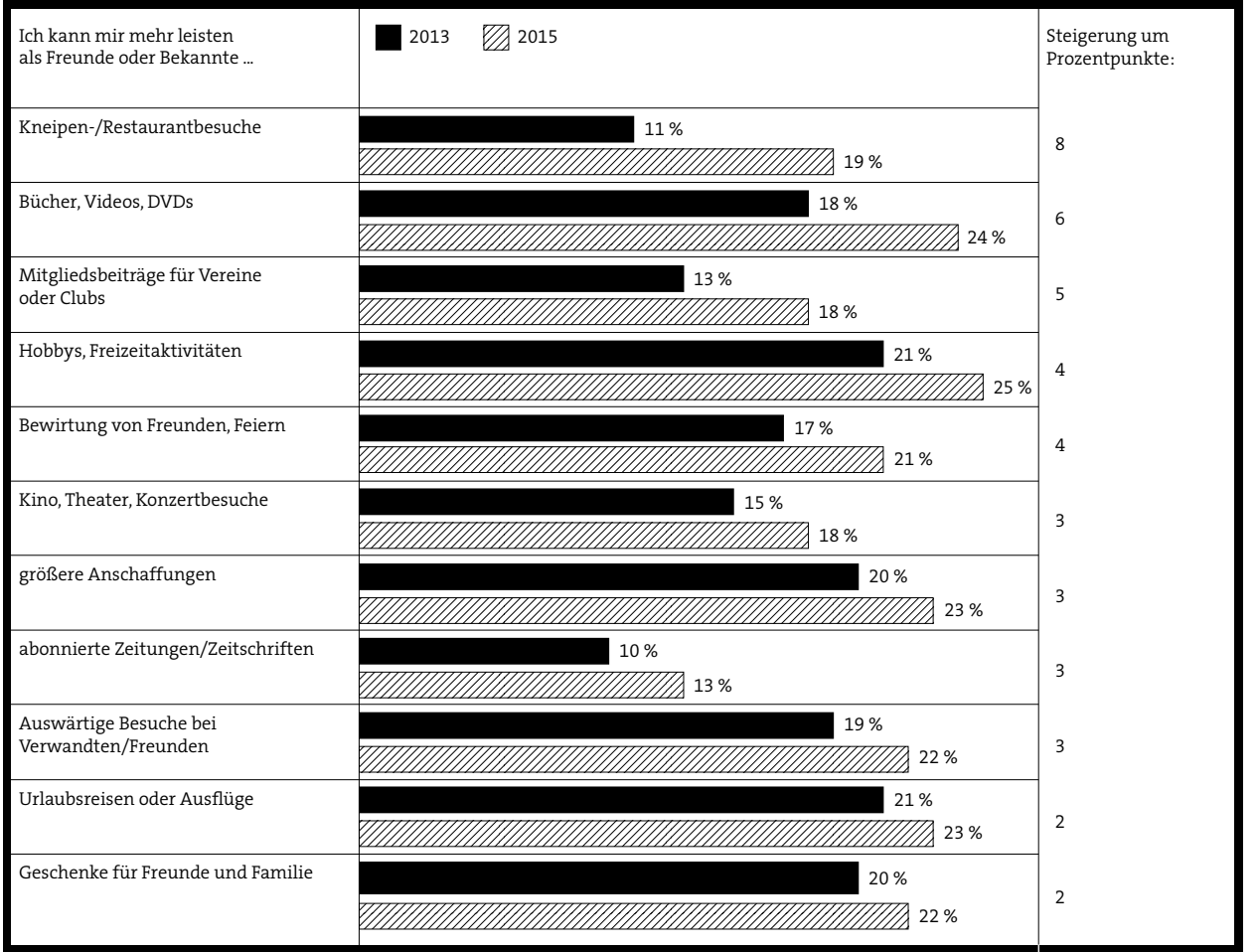
Geselligkeit und soziale Kontakte haben einen besonderen Stellenwert in der subjektiven Lebensbefindlichkeit.

Ein tieferer Blick in ergänzende Ergebnisse unterstreicht diese Interpretation. Bestandteil der Befragung ist Jahr für Jahr auch die Frage danach, in welchem Umfang man sich verschiedene Dinge im Vergleich zum eigenen Freundes- und Bekanntenkreis leisten kann. Diese erprobte Operationalisierung misst ebenfalls eher subjektive Werte als objektive Gegebenheiten. Sie ist also zur Aufklärung geeignet. Und sie zeigt aufschlussreiche Ergebnisse. Wenn der Klarheit halber nur der Anteil derjenigen herausgegriffen wird, die sich nach eigener Angabe mehr leisten können, und hierzu die Ergebnisse aus dem Jahr 2013 mit den aktuellen Werten verglichen werden, ergibt sich ein deutliches Muster. Zwar nimmt dieser Anteil für alle einbezogenen Lebensbereiche zu. Besonders deutlich fallen diese Zuwächse jedoch für Aspekte aus, die mit sozialen Anlässen verbunden sind. Am höchsten ist das Plus für Kneipen- und Restaurantbesuche. Gaben 2013 nur 11 Prozent an, sich hier mehr leisten zu können, sind es zwei Jahre später 19 Prozent. Ein Plus von immerhin 5 Prozentpunkten ergibt sich bei Vereinsmitgliedschaften. Auch kleine Alltagsfreuden wie etwa der Kauf von Büchern oder DVDs fallen 2015 offenbar leichter als 2013. Hier wächst der ausgewählte Anteil von 18 auf 24 Prozent. Mit 4 Punkten im Aufwind sind weitere eher sozial ausgerichtete Ereignisse wie die Bewirtung und das Feiern mit Freunden sowie Hobbys und Freizeitaktivitäten. Immer noch positiv, aber mit geringerem Zuwachs, rangieren größere Anschaffungen und Urlaubsreisen.

Fortsetzung der ilex-Zeitreihe im Jahr 2016.

Diese Beobachtungen sollen nicht darüber hinwegtäuschen, dass es in der Bundesrepublik Menschen gibt, die auch subjektiv nicht so positiv berichten können.

Was können sich die Deutschen leisten?
Im Plus sind vor allem soziale Anlässe



Angaben in Prozent; Anteil „Ich kann mir ... mehr leisten“
infas-Eigenstudie zu Lebenslagen, telefonische Befragung von 1.571 Personen ab 18 Jahren, Frühjahr 2015

infas

Doch sie zeigen, dass subjektive Befindlichkeiten nicht unbedingt Hand in Hand mit objektiven Wohlstandsindikatoren gehen müssen – sowohl in positiver als auch in negativer Richtung. Wir werden den ilex fortführen und weiter berichten. Denn nach der geschilderten Entwicklung 2015 stellt sich im nächsten Jahr die Frage, ob sich der Trend stabilisiert oder sogar fortsetzen wird. Sollte dies der Fall sein, wäre die Gelegenheit gekommen, dieser Beobachtung noch genauer nachzugehen. Bleiben Sie also gespannt.

Zum Weiterlesen – ganz objektiv:
www.der-paritaetische.de/armutsbericht/die-zerklueftete-republik/

Fürs Studium in die große weite Welt? Nicht unbedingt

Von Miriam Follmer

Wenns ans Studieren geht, stellt sich gleich nach der Entscheidung ob BWL, Chemie oder doch Kunstgeschichte die Frage: „Wo denn?“ – also eine Mobilitätsentscheidung, die oft ein Leben prägt. In Deutschland tut sich den Studienanfängern ein Kosmos aus mehr als 400 Hochschulen auf, aus dem es zu wählen gilt. Zwischen Flensburg und Friedrichshafen scheint jede Stadt und jedes Städtchen ein potenzielles neues Zuhause für Studenten zu sein. Natürlich bietet nicht jede Universität jeden Studiengang an; nicht jede Hochschule ist in jedem Studienbereich renommiert; nicht jede Uni hat einen attraktiven Standort – und nicht jede Uni nimmt jeden Bewerber.

Zu Hause ausziehen? Uni wechseln? Ins Ausland gehen? JA! … oder lieber doch nicht.

Trotz der großen Auswahl an Hochschulen in Deutschland entscheidet sich mit 55 Prozent der größte Teil der Befragten für einen Studienort, der weniger als 100 Kilometer von ihrem Heimatort entfernt liegt. Aus den Alpen an die Küste oder andersherum scheint nicht der Trend zu sein. Vielmehr scheint eine bequem zu überbrückende Distanz eher erstrebenswert, sodass sich die Fahrt in die Heimat für ein Wochenende oder sogar einen kleinen Sprung „nach Hause“ unter der Woche lohnt. Die schnelle Erreichbarkeit von Eltern, Freunden und Bekannten und das Verbleiben in altbekannten Gefilden hat Priorität. So überschreiten die 300-Kilometer-Grenze zwischen Heimat- und Studienort nur 15 Prozent der Befragten. Diese Vorlieben haben sich nach den Ergebnissen im Generationsverlauf kaum verändert. Die Vorteile der Heimatnähe suchten Studierende schon immer mehrheitlich. Auch ob Frau oder Mann spielt hier keine Rolle. Beide Geschlechter teilen diese Vorliebe gleichermaßen.

Zwar studiert der größte Teil der Befragten weniger als einer Autostunde von ihrem Heimatort entfernt. Doch eine Gelegenheit, aus dem Elternhaus auszuziehen, scheint das Studium allemal: Zwei Drittel der befragten jetzigen oder ehemaligen Studenten leben (oder lebten) während der Studienzeit in einem eigenen Haushalt. Mit 18 Prozent bleibt (oder blieb) nur knapp ein Fünftel der Befragten während des Studiums Zu Hause bei den Eltern. Dieser Anteil ist bei einer geringen Studienortentfernung von bis zu 50 Kilometern mit etwa 30 Prozent zwar deutlich höher, aber auch hier bleibt diese Gruppe eine Minderheit. Lediglich bei den jungen Befragten im Alter zwischen 18 und 24 Jahren ist es ein größerer Anteil – von ihnen wohnen 38 Prozent während des Studiums noch bei ihren Eltern. Im Laufe der Studienzeit werden 12 Prozent der Befragten nach eigenen Angaben flügge und ziehen in einen eigenen Haushalt.

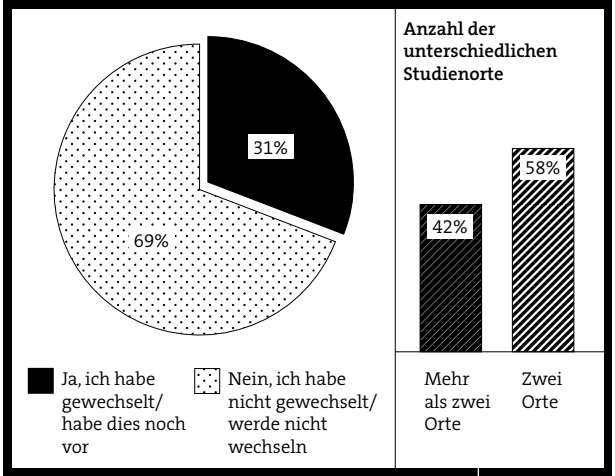
Datengrundlage und Eckwerte

Im Rahmen einer im Frühjahr 2015 telefonisch durchgeführten infas-Befragung unter 1.571 Bürgerinnen und Bürgern haben wir alle Geburtsjahrgänge ab 1955 gefragt, ob und an welchen Studienorten sie studiert haben. Aus der Gesamtstichprobe fielen 244 Befragte in dieses Segment. Auf diese Weise stehen uns Antworten von Studenten und Absolventen verschiedener Generationen für eine kleine Analyse zur Verfügung.
Die meisten der befragten jetzigen oder ehemaligen Hochschüler zieht oder zog es für ihr Studium nicht weit weg. Die Mehrheit schreibt sich an einer Hochschule in 100 Kilometer Entfernung zum Heimatort ein. Obwohl der größere Teil mit Beginn des Studiums auszieht, bleiben viele auch bei den Eltern, vor allem in der Anfangsphase des Studiums. Ein Drittel der Befragten hat den Studienort gewechselt oder hat das noch vor. Vor allem die jungen Befragten im Alter bis 24 Jahre haben hier große Pläne. Die Zahlen der älteren Semester zeigen dann, was aus den Plänen wurde: nicht viel. Aber wenn gewechselt wird, dann häufig ins Ausland und vielfach auch an mehrere verschiedene Orte.

Studienortwechsel? Wenn schon, denn schon.

Nach einem (beabsichtigten) Wechsel des Studienorts gefragt, antworten gut zwei Drittel der Befragten: „Nö.“ Auch hier ist insgesamt eher eine Tendenz hin zum Alt-

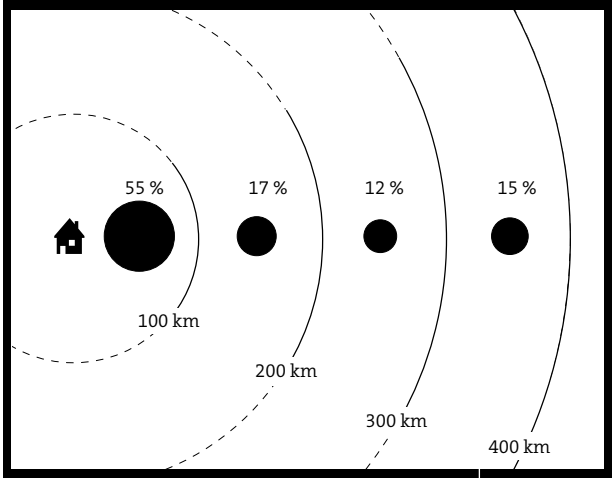
Studienortwechsel während des Studiums: Mehrheit bleibt an einem Hochschulstandort



Frage: Haben Sie während Ihres Studiums den Studienort gewechselt (oder haben Sie das noch vor)?
Quelle: infas-Eigenstudie zur Wohnzufriedenheit, jährliche telefonische Befragung von 1.571 Personen ab 18 Jahre, darunter 244 aktuell oder ehemalige Studierende, Frühjahr 2015

infas

Entfernung des Studienorts vom Heimatort: besser nicht zu weit weg



Frage: Wie weit liegt (lag) der Studienort, wo Sie am längsten studiert haben (Ihr momentaner Studienort), von Ihrem Elternhaus bzw. Ihrem Heimatort entfernt?
Quelle: infas-Eigenstudie zur Wohnzufriedenheit, jährliche telefonische Befragung von 1.571 Personen ab 18 Jahre, darunter 244 aktuell oder ehemalige Studierende, Frühjahr 2015

infas

bekannten zu erkennen. Doch wenn die Schwelle einmal überwunden ist, fallen weitere Wechsel offenbar leichter. Viele der befragten Hochschüler und Hochschulabsolventen, die den Studienort gewechselt haben – oder es noch vorhaben, wagen diesen Schritt nicht nur einmal. Immerhin 42 Prozent von ihnen haben an mehr als zwei verschiedenen Orten studiert. Und ganz nach dem Motto „Wenn schon, denn schon" zieht es mit 86 Prozent beinahe alle Studienortwechsler (auch) ins Ausland. „Erasmus" und „Auslandssemester" sind in aller Munde und in vielen Studiengängen sogar fest vorgesehen. Gerade bei den jungen Befragten, die sich häufig in der ersten Studienphase befinden, ist der Planungsgrad hinsichtlich eines möglichen Studienortwechsels besonders hoch. Fast zwei Drittel der Befragten zwischen 18 und 24 Jahren haben bereits gewechselt oder haben es noch vor. Das Bachelor-Master-System ist sicherlich einer der Katalysatoren. Der Bachelor wird noch in der Uni „um die Ecke" absolviert. Für den Masterstudiengang besteht dann die Absicht, die Uni zu wechseln und damit das Studium an einem anderen Standort fortzusetzen. Ein Blick in die Ergebnisse der höheren Alterskohorte, die in der Regel ihre Hochschulzeit hinter sich haben, gibt allerdings einen kleinen Ausblick, wie viele der geplanten Ortswechsel realisiert werden: Ein Drittel der Befragten im Alter von 25 bis 34 Jahren haben ihren ersten Studienort zugunsten eines Wechsels verlassen. Demzufolge verbleiben 66 Prozent bis zu ihrem Abschluss an dem Ort, wo alles begann. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob das inszwischen fast flächendeckende Bachelor-Master-System in Zukunft doch stärker zur Studierendenmobilität beitragen wird.

Zum Weiterlesen:
Süddeutsche Zeitung (2012): Warum Studenten das Hotel Mama besser verlassen, online unter: http://www.sueddeutsche.de/bildung/studentische-nesthocker-warum-studenten-das-hotel-mama-besser-verlassen-1.1358658
Zeit Online (2013): Wie flexibel muss ich sein?, online unter: http://www.zeit.de/campus/2013/01/studium-flexibilitaet

Sprechende Zahlen – Mobilität

4
Umzüge hat jeder Deutsche im Schnitt schon hinter sich, 2015 (Bevölkerung ab 18 Jahre)

83.957
Meter legte Thomas Müller während der WM 2014 zurück – so viel wie kein anderer Spieler

1.687.000
deutsche Passagiere reisten auf Kreuzfahrtschiffen im Jahr 2013

25
Prozent der 25- bis 44-Jährigen haben schon einmal außerhalb Deutschlands gelebt, bei den über 65-Jährigen sind es 9 Prozent, 2015 (Bevölkerung ab 18 Jahre)

38
Stunden steht der durchschnittliche Bundesbürger im Jahr im Stau, 2014

20,6
km/h war die Durchschnittsgeschwindigkeit beim Marathon-Weltrekord der Männer

41
Prozent der Deutschen haben noch nie ihren Mobilfunkanbieter gewechselt, 2015 (Bevölkerung ab 18 Jahre)

1.500
Schritte legt ein Büroangestellter im Schnitt am Tag zurück, wenn er mit dem Auto zur Arbeit fährt

15.000
Schritte legt dagegen ein Briefträger pro Tag zurück, 2014

22
Prozent der Deutschen haben noch nie ihren Arbeitgeber gewechselt, 2015 (Bevölkerung ab 18 Jahre)

0,003

km/h ist Schneckentempo (durchschnittliche Geschwindigkeit einer Weinbergschnecke)

176

Kilometer lang war der bisher längste Verkehrsstau, der sich 1980 zwischen Lyon und Paris bildete

6.430.366

Kilometer misst das längste Straßennetz der Welt, das zu den Vereinigten Staaten von Amerika gehört

19

Prozent der Fahrradimporte nach Deutschland stammen aus Kambodscha, 2014

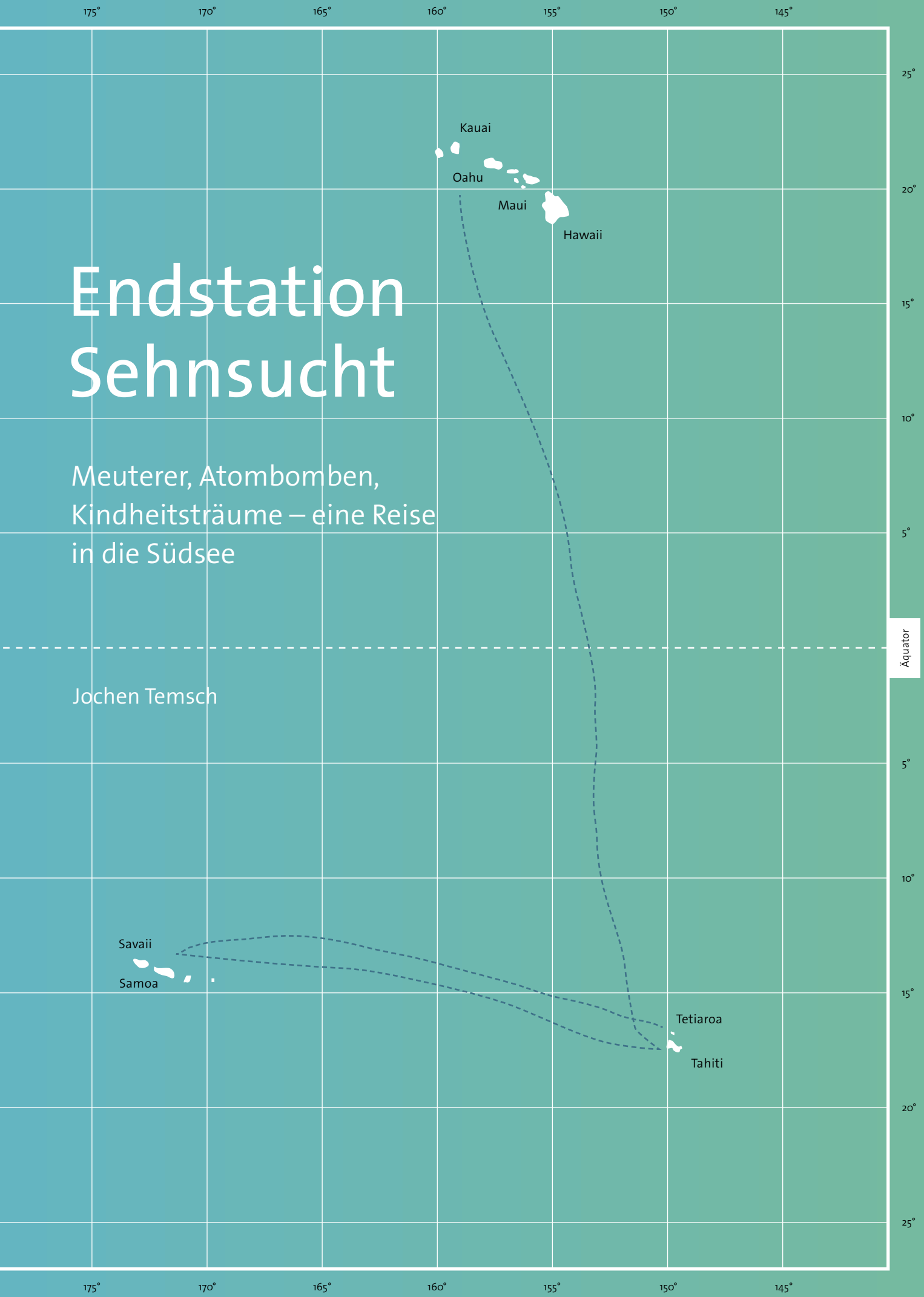
Ein anderer Blick
Schwarz-weiße Grafiken und sprechende Zahlen erzählen nur einen Teil – „unterwegs“ kann aber auch etwas ganz anderes sein.
Die Heftmitte ist wie immer einer anderen, viel subjektiveren Perspektive vorbehalten. Diesmal konnten wir den Journalisten, Schriftsteller und Reiseressortleiter der Süddeutschen Zeitung Jochen Temsch für einen Beitrag gewinnen. Seit seiner Jugend ist er der Faszination „Südsee“ auf der Spur und hat in mehreren Etappen und auf den verschiedensten Transportwegen die Südsee bereist. Auf den folgenden Seiten können Sie ihn auf seiner spannenden Reise begleiten und vielleicht auch Unerwartetes entdecken. Wir wünschen eine spannende Lektüre!

Website: www.temsch.de

Endstation Sehnsucht

Meuterer, Atombomben, Kindheitsträume – eine Reise in die Südsee

Jochen Temsch



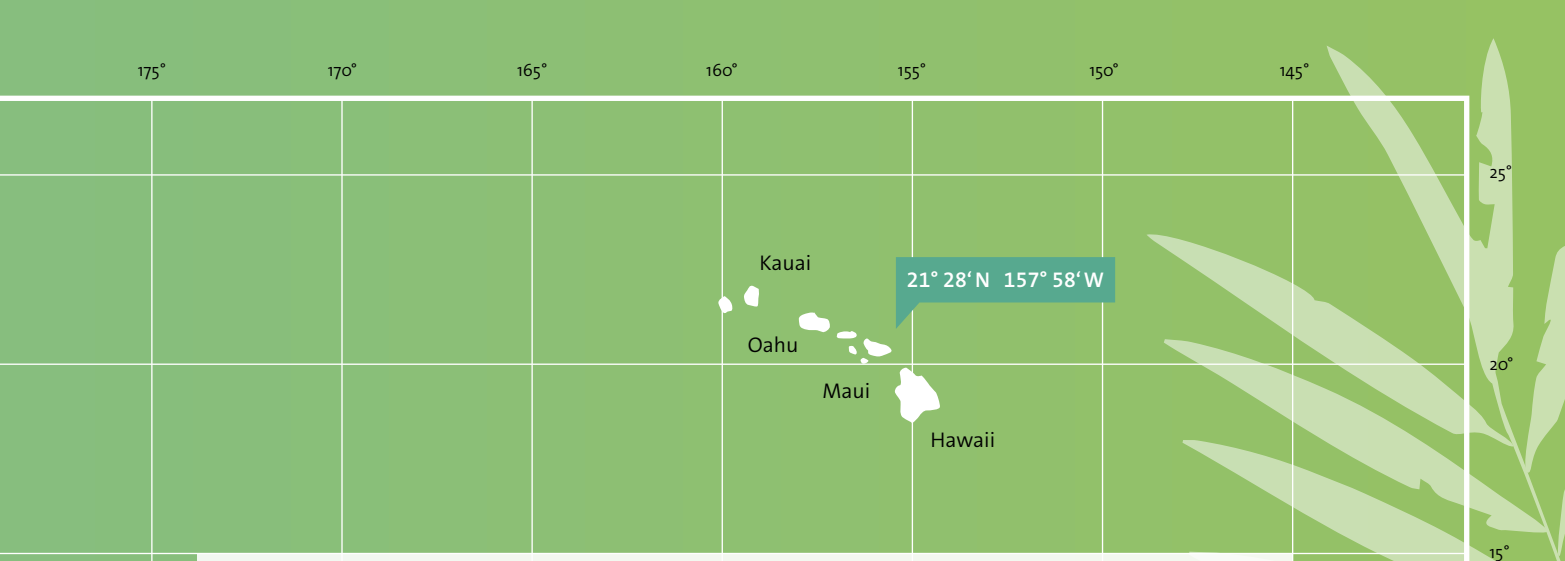
Genau hier könnte es gewesen sein. Ein langer, sandiger Streifen am Ende des Strandes. Das Wasser so warm wie die Luft. Eine junge Palme, unter der Kokosnüsse liegen. Genau so eine Stelle beschreibt Marlon Brando in seiner Biografie „Songs My Mother Taught Me“: Eines Nachts streckte er sich unter einer solchen Palme aus, legte seinen Kopf auf eine Kokosnuss, tauchte die Füße ins Wasser und schaute in den Himmel.

„Hier bin ich nun“, schreibt er in seinen Erinnerungen, „auf einem winzigen Fleckchen Erde mitten in einem riesigen Ozean, auf einem Planeten, der in der Mitte eines unvorstellbar großen Areals liegt, das wir Weltraum nennen, und ich schlafe auf Tierskeletten (denn nichts anderes sind Korallenriffe).“

Das winzige Fleckchen Erde, von dem er berichtet, war sein privates Atoll Tetiaroa in Französisch-Polynesien. Ein Fluchtort, acht Flugstunden entfernt von Los Angeles, seiner Villa am Mulholland Drive, den Paparazzi, Ex-Ehefrauen, zahlreichen Geliebten und einem heftigen Sorgerechtsstreit. Rund 30 Jahre lang kam er regelmäßig für ein paar Wochen hierher. Das Atoll war tabu für die Öffentlichkeit. Nun aber stand ich an diesem blendend weißen Strand, und als ich mir vorstellte, wo ich mich gerade befand, wurde mir schwindelig: Wenn man einen Globus nimmt und Europa darauf betrachtet, die Kugel dann eine halbe Umdrehung weiter bewegt, auf die andere Seite der Erde, dann ist alles nur noch weit und blau. Der Pazifische Ozean: im Norden Hawaii, im Süden Neuseeland, im Osten die Osterinsel – diese Landmassen bilden ein Dreieck, alles dazwischen ist Polynesien. Das Wort bedeutet: viele Inseln. Und auf einer besonders kleinen, die kein Globus mehr abbilden kann, kleiner als Fliegendreck in den unendlichen Weiten des Meeres, stand ich und verlor mich in Gedanken.

Wie war ich hierher gekommen? Dazu gibt es eine kurze und eine lange Version. Die kurze: Es hat ein Hotelresort auf Marlon Brandos Atoll eröffnet, und ich werde einen Artikel darüber schreiben. Die lange: Es ist das Ziel einer Lebensreise, die mich von Hawaii nach Tahiti führte, von dort nach Samoa und wieder zurück nach Tahiti. Diese Reise begann vor mehr als 30 Jahren, an einem verregneten Samstagnachmittag in einer schwäbischen Kleinstadt, in einem Wohnzimmer mit dunkelbrauner Schrankwand und Raufasertapete.

Im Fernsehen lief „Meuterei auf der Bounty“. In den Hauptrollen: Marlon Brando als rebellischer Offizier Fletcher Christian – und Tahiti mit seinen umliegenden Inseln. Eine schöne, friedliche, fruchtbare Welt aus Palmen, Sand und Vulkankegeln, beschienen vom weichen Licht einer nie bewölkten Sonne, bevölkert von arglosen Menschen, darunter die schönsten Frauen, die man sich als kleiner Junge in einem schwäbischen Wohnzimmer der Siebzigerjahre nur vorstellen konnte. Die Matrosen der Bounty, vom bösen Kapitän Bligh gequält, von den ero-



tisch freizügigen Südseeschönheiten bezirzt, wollten natürlich nicht mehr weg von den Inseln. Und ich, ich wollte nichts dringender als eines Tages dort hin.

Sobald ich als Student genug Geld zusammengejobbt hatte, packte ich meinen Rucksack und mein Zelt, nahm mir fünf Wochen lang frei, dachte an Marlon Brando – und flog in die falsche Richtung: nach Hawaii. Es war ein Kompromiss. Der Dollar stand so günstig, dass es einfach billiger war, in den 50. US-Bundesstaat zu reisen als in das französische Überseeterritorium Französisch-Polynesien, zu dem Tahiti gehört.

Die Flüge dauerten rund 30 Stunden, dann noch einmal umsteigen auf der Hauptinsel Oahu nach Kauai. Ich erinnere mich an die komplette, mich völlig durchdringende Müdigkeit, an Schweißattacken am Schalter der Mietwagenfirma, eine kurvige Fahrt in die nächtlichen Berge, ein Schild mit der Aufschrift „Zeltplatz“.

Das nächste, was ich bei Tageslicht sah, war der Lauf einer Schrotflinte. Es war ein Ranger, der mich am frühen Morgen aus dem Schlaf riss.

„Rauskommen! Sofort!“, schrie er. Er zielte auf mich wie auf einen Schwerverbrecher. In der anderen Hand hielt er eine Leine, an der ein eher kleinwüchsiger Schäferhund zerrte. „Vorsicht! Achten Sie auf den Hund!“, warnte mich der Ranger. Mein Vergehen: Ich hatte das Zelt aus Versehen wenige Meter neben der offiziellen Camp-Fläche aufgestellt, die durch nichts markiert war. Amerikanische Zeltplätze sind selten mehr als eine Wiese, höchstens steht noch ein Mülleimer darauf. Und noch etwas hatte ich falsch gemacht, nämlich eine Flasche Budweiser getrunken und vor dem Zelt liegengelassen. „Sie haben das Gesetz gebrochen! Gleich zwei Mal“, schrie der Ranger. Aber woher hätte ich wissen sollen, dass man a) auf amerikanischen Campingplätzen keinen Alkohol trinken darf und b) diese aus Reis gebraute Brühe Budweiser überhaupt als Alkohol bezeichnen darf. Erst dachte ich, der Ranger macht einen Scherz mit seinem strengen Getue. Als er noch einmal sagte: „Vorsicht vor dem Hund!“ – auf Englisch „watch the dog“ –, und ich das Tier tatsächlich anschaute, fraß es Gras und erbrach sich davon direkt vor meinem Zelt.

Das Lachen verging mir, als mir der Ranger androhte, 1000 Dollar Strafe zu verhängen, meine Ausrüstung zu konfiszieren und mich zu einer Gerichtsverhandlung nach Oahu vorzuladen – falls ich nicht erscheinen würde, könnte ich nie wieder in die USA einreisen. Die Aussicht, dass meine Hawaii-Erkundung zu Ende sein könnte, bevor sie überhaupt begonnen hatte, machte mich dann doch kleinlaut. Es dauerte lange, bis der Ranger meine Reue für echt hielt und mich ziehen ließ.

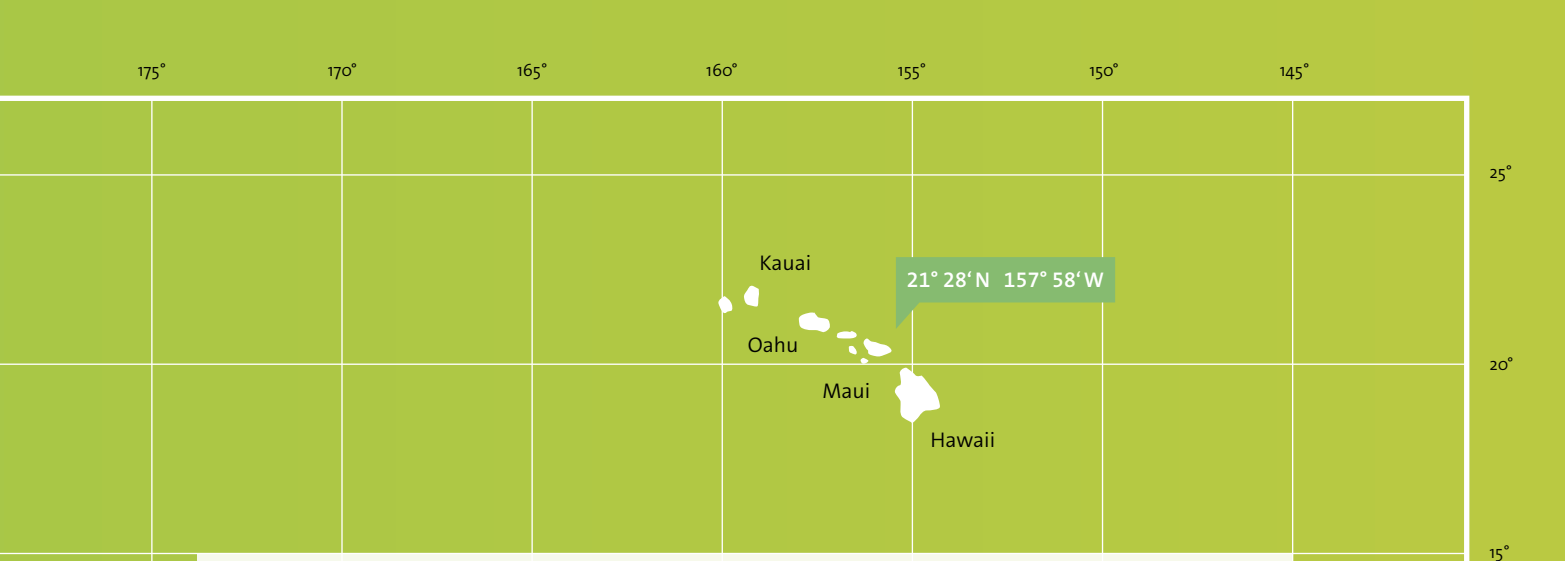
Touristen haben schon aus nichtigeren Anlässen Depressionen bekommen. Wenn sie eines im Urlaub nicht vertragen, dann ist es das Gefühl, gegängelt zu werden.

Für eine bestimmte Zeit frei von allen Zwängen zu sein, ist ja gerade das höchste Versprechen eines Urlaubs. Die größte Motivation fürs Reisen ist der Wunsch, für ein paar Tage aus dem Alltag auszusteigen. Wie dieser Ausstieg für die meisten Menschen aus westlichen Industrienationen auszusehen hat, weiß man aus Umfragen: unbedingt gehören Sonne, Strand und Palmen dazu. Nichts symbolisiert den Gegenentwurf zur Arbeitswelt besser als eine Fototapete. Am Strand, so die Mehrheitsmeinung, ist exakt der Ort, an dem der berufstätige Mensch endlich einmal abschalten darf. Und kein Ziel repräsentiert diesen Gegenentwurf zum ewigen Einerlei besser als die Südsee.

Äquator

Seit den ersten Berichten der Seeleute im Gefolge der Entdecker des 18. Jahrhunderts wird der Mythos der Inseln genährt. Louis Antoine de Bougainville, der Tahiti 1768 anlief, schildert den herzlichen Empfang durch die Einheimischen, ihr süßes Nichtstun, ihre nackten Brüste. Für ihn waren sie die edlen Wilden, die Jean-Jacques Rousseau beschrieben hatte. Georg Forster, der als junger Naturforscher mit Captain Cook segelte, notierte: „Der Anblick verschiedener solcher Nymphen, davon die eine in dieser, jene in einer anderen verführerischen Positur behänd um das Schiff herumschwamm, so nackt als die Natur sie gebildet hatte, war mehr denn hinreichend, das bisschen Vernunft ganz zu blenden, das ein Matrose zur Beherrschung der Leidenschaften noch übrig haben mag."

Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg ließ sich Thor Heyerdahl auf seinem primitiven Floß Kon-Tiki von der pazifischen Strömung in die Südsee treiben. Dieser lebensgefährliche Ritt über die Wellen beflügelte die Phantasien weltweit: Sehnsucht nach Exotik und Abenteuer statt Bomben und Schützengräben – es war ein Menschheitstraum. Heimkehrende GIs, die im Pazifik stationiert gewesen waren, trugen das Flair des paradiesischen Inseltreibens in die USA, wo es Teil der Popkultur wurde. Bars, Restaurants und Motels im Südsee-Look waren groß in Mode. Auch Elvis schwamm bei dem Trend mit, klampfte die Ukulele und drehte den Kinofilm „Blue Hawaii". In Deutschland regten Schlagersänger wie Tony Marshall die Vorstellungen der Schnulzenfans an. Für seinen Hit „Bora Bora" wurde er zum



Ehrenbürger der gleichnamigen, zu Französisch-Polynesien gehörenden Insel ernannt.

Von Berichten über die Reisen des Captain Cook über die „Meuterei auf der Bounty“ bis zu Werbetexten der Reisebranche heute – die Südsee erscheint stets als der ideale Ort des freien, ungezwungenen Lebens. Paul Gauguin schrieb um 1900 herum in seinen tahitianischen Aufzeichnungen, die unter dem Titel „Noa Noa“ erschienen: „Mein fast beständig nackter Körper leidet nicht mehr unter der Sonne. Die Zivilisation verlässt mich allmählich.“ Seine Geschichte ist voller Widersprüche. Denn gleichzeitig bedauerte er, dass er vor lauter Zivilisation auf Tahiti kein Paradies mehr vorfand, malte die Südsee aber in bunten, leuchtenden Farben als eines und verbreitete die Syphilis unter seinen minderjährigen Gefährtinnen. Im fernen Paris hatte kaum jemand die Möglichkeit, die Realität zu überprüfen. Das ist überhaupt der Grund für die Hartnäckigkeit der Südsee-Schimären: Die Region ist so weit weg und die Anreise so kostspielig, dass nur ein paar wenige Auserwählte, sprich Reiche hinkommen. Das ist auch der große Unterschied zur Karibik. Sie ist als Vorstellungsraum zwar ebenfalls üppig mit Sonne, Strand und Palmen möbliert, aber längst zum Massenziel geworden. In der Dominikanischen Republik etwa gibt es die Flucht aus dem Alltag zu billigen All-inclusive-Raten, und wo die Hippies auf Jamaika einst besonders gern kifften, betreibt McDonald`s heute eine Filiale direkt am Meer.

Fernweh ist am schönsten, wenn man es noch nicht gestillt und mit der Realität am Urlaubsort abgeglichen hat. Aber noch etwas daran ist bemerkenswert: Aus medizinischer Sicht existiert es gar nicht – ganz im Gegensatz zu Heimweh.

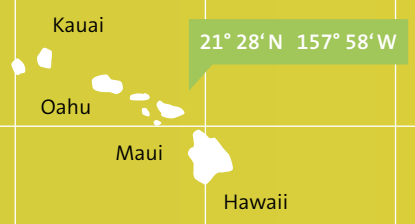
Heimweh ist eine Schweizer Erfindung und fast 400 Jahre alt. Johannes Hofer, ein Arzt aus Basel, beschrieb es erstmals in seiner Dissertation im 17. Jahrhundert. Es ging um die Frage, warum Schweizer Söldner in der Fremde oft so niedergeschlagen waren. Hofer nannte ihre Melancholie „Schweizer Krankheit“ und „Heimweh“. Das Wort ging in den Volksmund über und verbreitete sich im gesamten deutschen Sprachraum. Der Arzt sprach auch von „Nostalgie“, ein

Wort, das sich aus den griechischen Begriffen für Heimkehr, Vergangenheit und Schmerz zusammensetzt. Hier kommt die Eigenschaft des Menschen ins Spiel, vergangene Zeiten zu verklären, weil vor allem die positiven Erinnerungen im Gedächtnis bleiben. So gesehen kann man sogar Heimweh bekommen, ohne seine Heimat je verlassen zu haben. Das passiert Menschen, wenn sich die Gegend, in der sie aufgewachsen sind, bis zur Unkenntlichkeit verändert. Heimweh ist heute noch als psychologische Störung anerkannt. Zu ihr gehören Angst und Depression. Kinder können darunter leiden, wenn sie zum ersten Mal alleine von zu Hause weg sind. Erwachsene bekommen Heimweh, wenn sie für längere Zeit, zum Beispiel beruflich, ins Ausland müssen und dort – wie die Schweizer Soldaten oder Camper auf Hawaii – bedrückenden Regeln unterworfen sind. Fernweh dagegen ist ein Kunstwort der Werbung und der Literatur. Heimweh kommt von Erfahrungen, die uns wehmütig machen und uns zurück nach Hause sehnen lassen. Fernweh basiert auf Vorstellungen, die von Büchern und Filmen erzeugt werden. Für mich war das eben vor allem die „Meuterei auf der Bounty“.

Hawaii ist 4000 Kilometer entfernt von Tahiti. Da die Inselkette im Norden des Pazifiks liegt, ist es Unsinn, sie zur Südsee zu zählen. Aber in der Werbung und teils sogar in seriösen Medien geht es bei den exotischen Regionen der Welt sowieso durcheinander wie beim Schütteln eines Mai-Tai-Cocktails. Wo immer ein Bürgermeister ein Spaßbad einweiht, in dem ein paar Palmwedel aus Plastik zur Dekoration herumstehen, erkennt garantiert jemand ein „karibisches Flair“ darin. Oder es kommt ein Song mit Steeldrums im Radio, und der Moderator phantasiert dabei von „Südseefeeling“. Wer ein solches verspürt, wenn er die erstmals von afrikanischen Sklaven auf Trinidad zum Musizieren benutzten Ölfässer hört, der kann wahrscheinlich auch Haiti nicht von Tahiti unterscheiden. Aber klar, türkisfarbenes Wasser, Kokospalmen und weiße Strände gibt es hier wie da – und im Klischeequirl lässt sich das alles zu einer Beschwörung von Fernweh zusammenrühren. Kaum jemand will es genauer wissen, denn beim Urlaub, beim Ausstieg aus dem Alltag geht es um einen mentalen Zustand, nicht um ein konkretes Ziel. Vielleicht war ich selbst ein bisschen auf die Austauschbarkeit der Orte hereingefallen, die diesem Konzept innewohnt, und dachte: Hawaii ist eben Südsee plus Hamburger, Pommes und Cola.

Abgesehen von Rangern mit Gewehren und Schäferhunden hat Hawaii alles, was eine anständige Südsee-Kulisse braucht: weiße und schwarze Strände, Vulkanberge und Palmen, Hibiskusblüten, Guaven und Bambushaine, die flüsternde Geräusche machen, wenn der warme Wind durch sie hindurch fährt. Es gibt keine giftigen Tiere, weder Schlangen noch Spinnen, nicht einmal Moskitos, die irgendwelche Krankheiten übertragen. Als die Inseln Hawaiis durch unterseeische Vulkanausbrüche aus dem Meer auftauchten, waren sie nichts als Lavagestein, auf dem gedieh, was der Wind über den Pazifik trug. Aber so steil die Vulkankegel aus dem Meer wuchsen, so abrupt geht es heute noch von den Stränden hinab. Ein paar Schritte ins Wasser, und das offene, Tausende Meter tiefe Meer ist erreicht. Haushohe Wellenberge, in ihrem langen Anlauf über den Pazifik von

145° 150° 155° 160° 165° 170° 175° 180°
25° 20° 15° 10° 5° Äquator 5° 10° 15° 20° 25°



nichts gebremst, und Strömungen, die einen erwachsenen Menschen schon umreißen können, wenn er nur bis zu den Knien hineinwatet, können schnell tödlich werden.

Ausgerechnet an so einem wilden Ort, den die Katalogsprache von Reisebüros als „Paradies“ kennzeichnet, gibt es nur wenige Strände, an denen Baden erlaubt und nicht lebensgefährlich ist.

An besonders tückischen Ufern stehen Schilder mit den Namen derjenigen, die im jeweiligen Jahr bereits an dieser Stelle ertrunken sind. Auf der Insel Kauai gibt es so ein Schild am Hanakapiai Beach. Als ich dort ankam, standen bereits fünf Namen darauf, auch ein deutscher war darunter. Am Strand entlang führt der Kalalau Trail, ein anstrengender, 18 Kilometer ständig auf- und absteigender Küstenpfad mit teils ausgesetzten Klippenpassagen, den das Backpacker Magazine zu den zehn gefährlichsten Wanderungen der USA zählt. Man geht zwei Tage lang, muss das Wasser von Bächen zum Trinken desinfizieren, und kommt am Ende am Kalalau Beach heraus, einer orangefarben glühenden Sandfläche zwischen dem aufgewühlten Ozean und 1500 Meter hohen, zerklüfteten Bergen, die von Dschungel überwuchert sind. In dieser surrealen Urlandschaft wurden unter anderem die Kinofilme „Jurassic Park“, „King Kong“ und „Arachnophobia“ sowie die Fernsehserie „Lost“ gedreht.

Hinter einer Hibiskushecke rastend, traf ich den Manager Hugh aus Chicago, der sich von einer zerbröselnden Mischung aus Nüssen, Crackern und Smarties ernährte, die er in einem Gefrierbeutel mit Zip-Verschluss bei sich trug. Hugh fand alles „gorgeous“, was ihn von seinem Büroalltag erholte. Deshalb hatte er auch einen bequemen Deal mit einem Typen gemacht, der ihn am nächsten Tag für 100 Dollar vom Strand auflesen und in die Zivilisation zurückbringen sollte. Das Anlanden und Aufnehmen von Passagieren ist an diesem Strand verboten. Die Kalalau-Küste steht unter Naturschutz. Es dürfen nur eine Handvoll Menschen zur gleichen Zeit am Strand sein, dafür muss man eine spezielle Genehmigung bei den Rangern kaufen. Ich hatte das laminierte Formular vorschriftsgemäß außen am Rucksack angebracht. Hugh besaß keines. Er meinte: „Hey, ich bin hier im Urlaub und kein gottverdammter Beamter.“ Nach der Begegnung mit dem Ranger in den Bergen sah ich die Sache etwas unentspannter. Jedenfalls hatte ich keine Lust, mich noch einmal mit der Obrigkeit anzulegen.

Noch weniger Lust hatte ich allerdings, zwei Tage lang auf dem Trail zurückzustolpern.

Am nächsten Tag tauchte das Boot tatsächlich auf, eine gelbe, über die Wellen hüpfende Nussschale. Nie werde ich den Anblick des haarigen Rückens des Kapitäns vergessen, der am Steuerrad stand und gleichzeitig in einer Kühlbox nach Bierdosen fischte.

Er warf sie uns über die Schulter zu und rief übermütig in den Wind: „Einmal Pirat, für immer Pirat!“

Das war im Großen und Ganzen Hawaii. Abgesehen von Japanern auf Hochzeitsreise, einem Sonnenaufgang am Rand des 3000 Meter hohen Vulkans Haleakala, bei dem auffallend viele Menschen zum Schutz gegen die Kälte die weißen Frotteebademäntel aus ihren Fünf-Sterne-Hotels trugen, einer hässlichen Hochhaussiedlung genannt Waikiki und dem Besuch des Klos von Silvester Stallone. Genauer gesagt war es ein Klohäuschen auf einem Campingplatz auf Kauai, das der Schauspieler laut einer darauf angebrachten Messingplakette gespendet hatte – wahrscheinlich, damit ihm nicht mehr so viele Rucksacktouristen an den Zaun seiner nahegelegenen Villa pinkelten, was allerdings nicht auf der Plakette stand. Und dann war da noch das historische Museum in Honolulu, in dem mir zwei Dinge klar wurden: Erstens empörten mich die Umstände, unter denen die USA Hawaii Ende des 19. Jahrhunderts annektiert hatten. Es war ein Diebeszug von Plantagenbesitzern, bei dem einem heute noch der Appetit auf Dosen-Ananas vergeht. Kein Wunder, die hawaiianische Unabhängigkeitsbewegung hat bis zum heutigen Tag viel Zulauf. Ihre Mitglieder besinnen sich auf ihre polynesischen Wurzeln. Paradoxerweise sind auch Priester der katholischen Kirche mit dabei. Deren Vorgänger taten einst alles, um Tänze, Animismus und nackte Haut zu bekämpfen – kulturelle Eigenheiten, die ihnen heute wieder schützenswert erscheinen. Was mich zweitens beschäftigte, war der Ethnozentrismus der Europäer. Hawaii wurde von den heute zu Französisch-Polynesien gehörenden Marquesas-Inseln aus bevölkert, von Menschen, die in ausgehöhlten Baumstämmen über den Pazifik navigierten, lediglich die Sterne, Strömungen, Wolkenformationen zur Orientierung nutzend. Sie brachen ins völlig Ungewisse auf – 2000 Jahre bevor James Cook die Inseln erreichte. Es erübrigt sich zu erwähnen, wie absurd es bei solch einer Verspätung eigentlich ist, die Europäer Entdecker zu nennen.

Ich wollte mehr über die Ur-Reisen der Polynesier wissen und mich auf ihre Spur begeben – nur in die andere Richtung. Drei Jahre und mehrere gut dotierte Aufträge als Journalist später hatte ich endlich Zeit dazu und konnte mir das Abenteuer halbwegs leisten.

Nach unendlich langen Flügen von Frankfurt nach Los Angeles und weiter nach Papeete, nach dem Überqueren von verschiedenen Zeitzonen mit mehreren

145° 150° 155° 160° 165° 170° 175° 180°
25° 20° 15° 10° 5° Äquator 5° 10° 15° 20° 25°

Sonnenauf- und -untergängen, wusste ich bei der Landung in Französisch-Polynesien nicht mehr, wo oben und unten, ob Tag oder Nacht war. Busse gab es nicht. Zusammen mit den anderen Passagieren schwankte ich vom Flugzeug übers Rollfeld zur Ankunftshalle. Die Luft war heiß und schwül wie in einer Waschanlage. Der Morgen dämmerte, und selbst an diesem herben Ort, der laut war und nach Kerosin stank, war der rötliche Schimmer des Himmels unglaublich intensiv. Nichts steht zwischen den ersten Strahlen der Sonne und der ersten Insel, auf die sie treffen: Tahiti.

In der Ankunftshalle warteten zwei Frauen in bunten Pareos auf die Ankömmlinge, eine spielte Ukulele, die andere kreiste mit den Hüften. Im Hintergrund prangte ein Surf-Poster an der Wand. Irgendetwas stimmte nicht. Die Ukulele! Genauso gut hätten sie auf einer Steeldrum spielen können. Die kleine Gitarre gehörte doch gar nicht hierher, sondern nach Hawaii. Genauso wie das Gewese um das Surfen, das ebenfalls die Hawaiianer erfunden haben. Die beiden Frauen, die ersten Tahitianerinnen, die ich sah, gaben genau das Bild ab, das die westlichen Urlauber von ihnen erfunden hatten.

Sie waren Südsee-Darstellerinnen und inszenierten das Klischee.

Das Original präsentierte sich auch sonst wie ein Abklatsch. In klimatisierten Kleinbussen wurden die Gäste in Hotels gefahren, in denen die Nacht 500 Dollar aufwärts kostete, die Bars aus künstlichen Bambusrohren gezimmert und mit geschnitzten Tiki-Götzen verziert waren, und nach dem Cocktail beglaubigte der Kauf eines Souvenir-Shirts made in China, dass man wirklich dort gewesen ist.

Mangels Budget sah die Südsee bei mir ganz anders aus. Nicht nur, weil ich zeltete. Ich verzichtete auch auf die Flüge von Insel zu Insel. Stattdessen bewegte ich mich fort, wie es in Französisch-Polynesien nur die Ärmsten der Armen tun: Ich nahm ein Frachtschiff. Nicht einen der schicken, für Touristen umgebauten Liniendienste, die auf die Marquesas fahren, sondern tatsächlich einen alten

Versorgungsdampfer. An der Mole hatte ich mich mit einem amerikanischen Rucksacktouristen angefreundet. Und der rief beim Anblick des Seelenverkäufers aus: „Oh, mein Gott. Wann war meine letzte Tetanus-Impfung?“

Eine Stunde später flirrte ein weißer Punkt durch mein Gesichtsfeld, von unten nach oben, gleichzeitig von links nach rechts. Das war der Mond überm Bug. Zwischendurch war er weg, dann krachte das Schiff in einen Wellenturm. Die Passagiere, die nebeneinander auf den nackten Planken lagen, rutschten allesamt ein Stück zur Seite. Der Südpazifik ist kein stiller Ozean. Das Meer schlägt Wassertäler ins tiefe Blauschwarz. Das Schiff stürzt hinein, bohrt sich ins gurgelnde Bodenlose. Man lernt, dass das Schiff nicht fährt, sondern schleudert. Und man vergisst die romantische Vorstellung, mit einer dunkelhaarigen Schönheit im Pareo an der Reling zu stehen, umschmeichelt vom lauen Abendwind. Abgesehen davon war für die Passage ein Organisationstalent nötig, wie es die Royal Society of London bei der Vorbereitung von Captain Cooks Weltumsegelungen gehabt haben muss – denn es gibt keine festen Fährverbindungen.

Für den Schiffsverkehr gilt das alte polynesische Sprichwort: Die Kokosnuss wird gegessen, wenn sie vom Baum fällt. Das heißt: Das Schiff kommt, wenn es anlegt, und es fährt, wenn es ablegt. WENN es ablegt.

Äquator

Kontakt mit der Bevölkerung ist bei dieser Reiseart garantiert – schon vor dem Betreten des Frachters. Aber niemand spricht mehr Worte, als unbedingt notwendig sind. Was dazu führt, dass man zum Beispiel erfahren kann, dass bald ein Containerschiff anlegt. Vergisst man aber zu fragen, ob es auch Passagiere mitnimmt, schaut man ziemlich dumm aus den Badeshorts, wenn man nach tagelangem Warten von der Mannschaft abgewiesen wird. Eine Alternative verraten die Matrosen nicht. In meinem Fall hieß sie Vaeanu: Beulen und Atollgroße Rostflecken am Rumpf sowie der überpinselte ehemalige Name „Hamburg“ ließen auf eine nicht bestandene deutsche TÜV-Prüfung schließen – irgendwann zur Zeit, als die „Meuterei auf der Bounty“ noch im Kino lief. Mein amerikanischer Gefährte und ich schliefen auf Deck zwischen polynesischen Familien, elf Stunden lang auf der Fahrt von Tahiti nach Huahine. Die Einheimischen lachten zunächst über uns Popaa, die weißen Angsthasen, teilten dann aber ihr Essen mit uns. Zum Abschied schenkte mir eine alte Frau eine kleine, verbeulte schwarze Perle. Wertlos nach den Regeln des Schmuckhandwerks, eines der kostbarsten Erlebnisse, das ich in der Südsee je hatte.

An Land war es nicht weniger aufregend. Einmal knallte es plötzlich mitten in der Nacht. Ein Aufprall, ein Poltern. Der Boden vibrierte. Kanonen krachten. Captain Cook greift an! Nein, wie die verschreckt herausgekramte Taschenlampe beleuchtete: Es war eine Kokosnuss, eine kopfgroße Baumbombe, aus Masthöhe

gefallen, neben dem Zelt detoniert. Wieder etwas gelernt: Schatten ist gut, Abstand von den bewedelten Granatwerfern noch besser. Ansonsten geht nichts übers Zelten: zwei Stangen, eine Schnur, vier Heringe, schon steht die tragbare Südsee-Villa, wo man sie braucht – sauber, luftig, Lagunenblick garantiert. Näher am Strand kann man nicht wohnen. Und man bekommt, was man bezahlt: ein Fleckchen Sand für umgerechnet 10 bis 20 Euro die Nacht. Außerdem ist der Sonnenuntergang gleich nochmal so schön, wenn man weiß, wie die betuchten Resort-Touristen absteigen. Freie Sicht auf den Horizont hat in den teuren Anlagen meist nur, wer einen Überwasser-Bungalow auf Stelzen für über 1000 Euro die Nacht mietet. Wer dagegen etwas knausriger ist und am Strand in zweiter Reihe logiert, kann grausam bestraft werden:

Statt des Sonnenuntergangs ist oft nur der Kasten der Klimaanlage an der Rückwand des vorgelagerten Bungalows zu sehen.

Dort wohnt dann wahrscheinlich auch nur ein Millionär, ein chilenischer Rinderzüchter, ein deutscher Bankenvorstand oder ein russischer Bauunternehmer vielleicht. Interessanter sind die Nachbarn auf dem Campingplatz. Da waren die Zwei aus Los Angeles, die extra ihre Jobs gekündigt hatten, um auf Bora Bora zu heiraten. Die Australier, die gerade aus Tibet kamen und zur Osterinsel weiter wollten. Oder die alleinerziehende Aussteigerin aus Paris mit ihren zwei kleinen Töchtern, die ein Jahr lang vergeblich versucht hatte, in Polynesien einen Job zu finden. Die in so schäbigen Appartements gewohnt hatte, dass sie sich vor nichts mehr ekelte. Die anderen Camper riefen sie zu Hilfe, wenn es darum ging, eine daumengroße Kakerlake mit der Badelatsche zu erschlagen oder einen giftigen Tausendfüßler mit zwei Küchenmessern zu zerstückeln. Und dann war da noch ein Mann, der gleich zur Sache kam: „Hallo, ich bin Dr. Michael Poole, und was sie in meinem Gesicht sehen, ist Hautkrebs.“ So schnell habe ich mich nie wieder mit Sonnencreme eingeschmiert. Poole hatte lange Zeit nicht auf die Gefahr geachtet. Seit mehr als 20 Jahren erforschte der Amerikaner Delfine.

Jeden Tag brannte die Südsee-Sonne auf ihn herunter, wenn er mit seinem Boot vor der Küste Mooreas kreuzte, der bergigen Nachbarinsel Tahitis. Ab und zu nahm er Touristen mit an Bord. Delfine legen täglich bis zu 300 Kilometer zurück, erklärte Poole, ihre Nahrung verzehren sie nur in großer Tiefe, und immer nur lebenden Fisch. Die teuersten Hotels Französisch-Polynesiens hält das dennoch nicht davon ab, Delfine als Touristenattraktion in seichte Becken zu sperren und mit Fischabfällen zu füttern.

Das ist nicht der einzige Frevel an der scheinbar intakten Natur der Südsee-Inseln. Ein anderer hängt direkt mit einem der wichtigsten Bekleidungsstücke für den Strand zusammen. Die feine Gesellschaft in Europa hatte sich gerade vom züchtigen Badekostüm verabschiedet, als der französische Couturier Louis Réard 1946 in Paris den ersten Bikini auf dem Laufsteg präsentierte.

Viel nackte Haut, nur das Nötigste bedeckt – Réard war sich sicher, das würde einschlagen wie eine Bombe.

Deshalb nannte er seine Kreation Bikini, in Anlehnung an die ersten Atombombenversuche der Nachkriegszeit, die im selben Jahr auf dem gleichnamigen Atoll begonnen hatten. Bis 1996 zündeten die USA, Großbritannien und Frankreich mehr als 300 Atombomben in der Südsee – mit verheerenden Folgen. Das Mururoa-Atoll, in der Landessprache bedeutet der Name „großes Geheimnis“, ist bis heute ein ebensolches. Im Sperrgebiet lagern in Hunderten Bohrschächten noch immer große Mengen radioaktiven Mülls.

Von oben betrachtet, sieht das alles sofort anders aus. Kurz nach dem Start des Fluges von Tahiti zurück nach Deutschland meldete sich der Kapitän: „Auf der linken Seite erkennen sie nun Tetiaroa – das private Atoll von Marlon Brando.“ Diese Information elektrisierte mich, als wäre ich barfuß auf einen Zitterrochen getreten. Fletcher Christian! Der Held meiner Kindheit lebte hier? Ich konnte es nicht fassen. Selbst aus der großen Flughöhe war die türkisfarbene Lagune deutlich zu erkennen, auch die paar Inselchen drum herum. Ob Brando gerade im warmen Wasser schwamm? Wie mochte es da unten wohl aussehen? Das würde ich sicher nie herausfinden.

Dafür aber etwas anderes: Ich las über die Südsee, was ich in die Finger kriegen konnte, von Thor Heyerdahls Bericht über seine Floßfahrt bis zu den fiktiven Abenteuern Herman Melvilles. Schließlich stieß ich darauf, dass die Menschen, die Hawaii von den Marquesas aus besiedelten, ursprünglich aus Samoa gekommen sein mussten. Eine der Hauptinseln dort heißt Savaii – und weil die Polynesier neues Land immer nach ihren Heimatinseln benannten, soll der Begriff Hawaii daher stammen. Und so flog ich auch dort hin. Ich übernachtete in einem 100 Jahre alten Hotel-Resort in Samoas Hauptstadt Apia. Mein Bungalow war

145° 150° 155° 160° 165° 170° 175° 180°
25° 20° 15° 10° 5° Äquator 5° 10° 15° 20° 25°

vollständig mit Tapa, dem bemalten Bast aus Maulbeerrinde, ausgekleidet. Morgens besuchte ich den Aufmarsch der Polizeikapelle: Kerle mit weißen Helmen, Sandalen und knielangen Röcken – Lava-Lavas, die traditionellen Beinkleider der Männer, gehören in Samoa zum Alltagslook. Auch die Marschmusik unter Palmen gilt als völlig normal. Seit 100 Jahren erklingt sie täglich montags bis freitags um viertel vor neun – es sei denn, es regnet.

Das militärische Gehabe ist ein Überbleibsel aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, als Samoa eine deutsche Kolonie war. Heute noch leben viele Müllers und Maiers mit polynesischem Aussehen auf der Inselgruppe. Der Honorarkonsul bekommt im Monat ein halbes Dutzend Anfragen aus Deutschland, ob man sich nicht mal eben einbürgern lassen könne. Die Einheimischen dagegen zieht es ins Ausland, sie suchen einen westlichen Lebensstil. In archaischen Familiensystemen wie auf Samoa hat jeder für das Gemeinwohl zu sorgen, persönliche Interessen müssen zurückstehen. Was der Clanchef entscheidet, gilt als unwiderruflich. Diese Lebensweise funktioniert anscheinend nicht mehr ganz so gut, seit Fernsehen und Internet den Menschen suggerieren, dass ihre bescheidenen Verhältnisse defizitär sind.

Was mich dort jedoch am meisten berührte, war das Anwesen von Robert Louis Stevenson in Vailima. Der schottische Schriftsteller hatte sich 1890 hierher mit seiner Familie zurückgezogen, um seine Tuberkulose zu lindern.

Aus nostalgischen Gründen ließ er sich einen Kamin aus seiner Heimat kommen und stellte ihn im Salon auf – ohne Abzug, weil man ihn ja nie heizen musste.

Es gibt eine Theorie, wonach Stevenson auf Samoa einen Haufen Gold gesucht haben soll, ganz so wie in seinem Roman „Die Schatzinsel“. Aber dieses Geheimnis hat er mit in sein Grab genommen. Es liegt am Gipfel des Mount Vaea

in Sichtweite seines Hauses. Es ist ein stiller Ort, an dem man den Blick und die Gedanken weit schweifen lassen kann. Nur der Wind in den Bäumen ist zu hören, in der Ferne sieht man das Meer.

Auf der Grabplatte steht das Epitaph: „Home is the sailor, home from sea. And the hunter home from the hill.“ Heimgekehrt – als ich das las, kam es mir auf einmal so vor, als wäre es jetzt so langsam gut mit der Südsee. Als könnte auch ich endlich mal nach Hause gehen und mir neue Reiseziele suchen. Das tat ich auch. Mehrere Jahre lang. Dann starb Marlon Brando. Und wieder ein paar Jahre später wurde Tetiaroa, sein Privat-Atoll, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Da konnte ich nicht anders.

Los ging es in Papeete in einer sechssitzigen Turboprop. Nach 20 Minuten Flug tauchte das Atoll auf: ein rundes Riff und ein Ring von zwölf kleinen Inseln voller Kokospalmen, gesäumt von mehlweißen Stränden. Übernachten kann man hier nur im neuen Luxus-Resort. Einfliegen nur mit der Hotel-eigenen Airline. Schiffe können das Riff nicht passieren. Die Inselchen schließen die Lagune ein, die in allen Schattierungen von Türkis glüht, als wäre sie elektrisch aufgeladen. Selbst der Bodenkontakt auf der kurzen Landebahn der Hauptinsel Onetahi zerstreute nicht den komplett unwirklichen ersten Eindruck. Ich wurde vom süßen Duft frisch gepflanzter Tiaré-Büsche begrüßt, mit tahitianischen Gesängen und einem kalten Handtuch. Ein junger Mann mit nacktem Oberkörper reichte es mir.

Äquator

Er war mit Federschmuck als Häuptling verkleidet – und hatte Politologie studiert, wie er später sagte.

Aber keine Spur von Fletcher Christian, von Meuterei, von meinem Kindheitstraum. Im leise surrenden Golfbuggy ging es auf einem asphaltierten Weg durch einen Palmenhain ins Resort – obwohl die Distanzen sehr gering sind, in einer halben Stunde wäre man um die gesamte Insel herumgegangen. Jeder Quadratzentimeter Sand war geharkt, kein Blatt lag am Boden, nicht einmal herumschwirrende Insekten störten die perfekte, einen Tick zu perfekte Kulisse. Drei Dutzend Villen standen dezent zurückgesetzt und unter Palmen versteckt entlang von zwei Buchten. Jede Villa ausgestattet mit eigenem Strand, Pool, mit Wohn- und Arbeitsräumen und mindestens zwei Flachbildfernsehern.

Marlon Brando hatte die Insel weniger geschleckt vorgefunden. Er hatte Tetiaroa während der spektakulär aus dem Ruder laufenden Dreharbeiten von „Meuterei auf der Bounty“ im Jahr 1961 entdeckt. Der mächtige Oscar-Preisträger, damals 37 Jahre alt, verschliss einen Regisseur, nervte die Crew mit Starallüren und wurde beschuldigt, die Produktionskosten ausufern zu lassen, die das Filmstudio MGM fast ruiniert hätten. Und er verliebte sich in die 19-jährige Tänzerin Tarita Teriipaia aus Bora Bora. Ihre unfassbare Schönheit verfolgte mich als kleinen

Jungen bis in den Schlaf, wobei sie im Film höchstens vier Sätze spricht. Sie heirateten und bekamen zwei Kinder.

Brando bezahlte 270 000 Dollar für Tetiaroa. Das Atoll gehörte den Erben eines kanadischen Zahnarztes, der es wiederum vom letzten König von Tahiti, dem Lebemann Pomaré V., zur Begleichung einer Behandlungsrechnung erhalten hatte.

Die Frage, was man auf eine einsame Insel mitnehmen würde, beantwortete Marlon Brando bei seinem ersten Landgang als Besitzer: einen Stromgenerator, eine Schaufel und ein Fass Bier, so steht es in seiner Biografie.

Er schreibt außerdem: „Wenn es nach mir ginge, würde Tetiaroa auf ewig ein Ort bleiben, der die Tahitianer daran erinnert, was sie sind und schon vor Jahrhunderten waren.“ Polynesier waren im Resort jedoch nur als Kellner oder Gärtner anzutreffen.

Marlon Brandos Sohn Teihotu lebt ebenfalls auf Onetahi, in einer einfachen, achteckigen Hütte, vom Hotelgelände durch die Landebahn getrennt. Er arbeitet als Guide für Wissenschaftler und fährt mit Resort-Gästen zum Fischen hinaus. Ich sah ihn jeden Tag auf seinem kleinen Motorboot in der Lagune. Sein Profil, seine Körperfülle, seine Cäsar-Nase waren die seines Vaters als Colonel Kurtz in „Apocalypse Now“, nur mit Surfershorts und Strohhut. Wahrscheinlich könnte er auch woanders leben, in einer Villa statt in einer Strandhütte. Aber warum sollte er?

In den Bars und Restaurants des Resorts ließ er sich nie blicken. Das wunderte mich nicht. Hier war wenig polynesisch. Mineralwasser, Gänseleber, Rindfleisch – alles wurde aus Frankreich eingeflogen. Auch in den Villen blieb das Landes-

typische fern. Nur die Terrassentür ließ sich nach draußen öffnen, der Klimaanlage wegen waren die Fenster verschlossen. Die schweren Gerüche der Tropennächte, der Sternenhimmel, das ferne Meeresrauschen am Riff, überhaupt die ganze wunderbare Atmosphäre des Atolls blieben ausgesperrt. Ich übernachtete lieber am Strand, auf einer Sonnenliege.

Hier war ich nun, auf einem winzigen Fleckchen Erde mitten in einem riesigen Ozean, auf einem Planeten, der in der Mitte eines unvorstellbar großen Areals liegt, das wir Weltraum nennen, und ich schlief auf geharkten Tierskeletten vor einer Villa, in deren Kühlschrank französischer Weißwein stand. Der Kindheitstraum war definitiv zu Ende.

Marlon Brando hatte verfügt, dass seine Asche teils auf dem Atoll, teils im Death Valley in der Wüste Kaliforniens verstreut wurde. Als Paul Gauguin auf der Insel Hiva Oa gestorben war, fand man sein letztes Bild auf seiner Staffelei: Es zeigte eine bretonische Winterlandschaft. Er hatte Heimweh.

Das Paradies ist keine Insel in der Südsee. Es ist ein flüchtiger Zustand des Glücks, den wir überall empfinden können, jederzeit – oder vielleicht auch nie in unserem Leben. Es liegt in uns allein. Ich war endlich angekommen.

Äquator

Die Inseln

Hawaii 21° 28‘N 157° 58‘W
Seit 1959 der 50. Staat der Vereingten Staaten.
Die Hauptstadt ist Honolulu auf der Insel Oahu.
Die Nachbarinsel Kauai im Norden ist auch als Garteninsel benannt.

Tahiti 17° 41‘S 149° 27‘W
Zählt geografisch zu den Gesellschaftsinseln und politisch zu Französisch-Polynesien.
Die Hauptstadt ist Papeete.
Tetiaroa ist ein Atoll und 42 km nördlich von Tahiti gelegen.
1966 von Marlon Brando gepachtet.

Samoa 13° 50‘S 171° 45‘W
Erlangte 1962 Unabhängigkeit von Neuseeland.
Savaii ist die größte Samoa-Insel.
1891 Robert Louis Stevenson kauft eine Plantage in der Nähe von Apia, der Hauptstadt Samoas.
1900 Teil des Deutschen Kolonialreichs.

Der Autor
Jochen Temsch leitet den Reiseteil der Süddeutschen Zeitung. Er ist im Schwäbischen geboren, gelangte aber trotzdem bereits in früher Jugend an Orte, an denen nicht einmal mehr Hochdeutsch gesprochen wurde. Unter anderem durchquerte er Skandinavien mit einem schrottreifen Wohnwagen, befuhr die Südsee auf einem rostigen Frachtschiff und rannte 100 Meilen durch den Himalaya.

Werke
1996 Das wird schon wieder, Rowohlt
2005 Zelten, Deutscher Taschenbuch Verlag
2008 Runner‘s Wold: Paarlauf – Bekenntnisse eines Nichtläuferpaars
2010 Reisebuch – Von der Kunst, unterwegs zu sein, Süddeutsche Zeitung (2012 Neuauflage DuMont Buchverlag)
2012 Laufbuch, Süddeutsche Zeitung Edition (2015 Neuauflage Goldmann Verlag)
2013 Lauflogbuch, Süddeutsche Zeitung Edition
2013 Welt. Reise. Geschichten.: Die besten Reisereportagen der Süddeutschen Zeitung, Süddeutsche Zeitung Edition

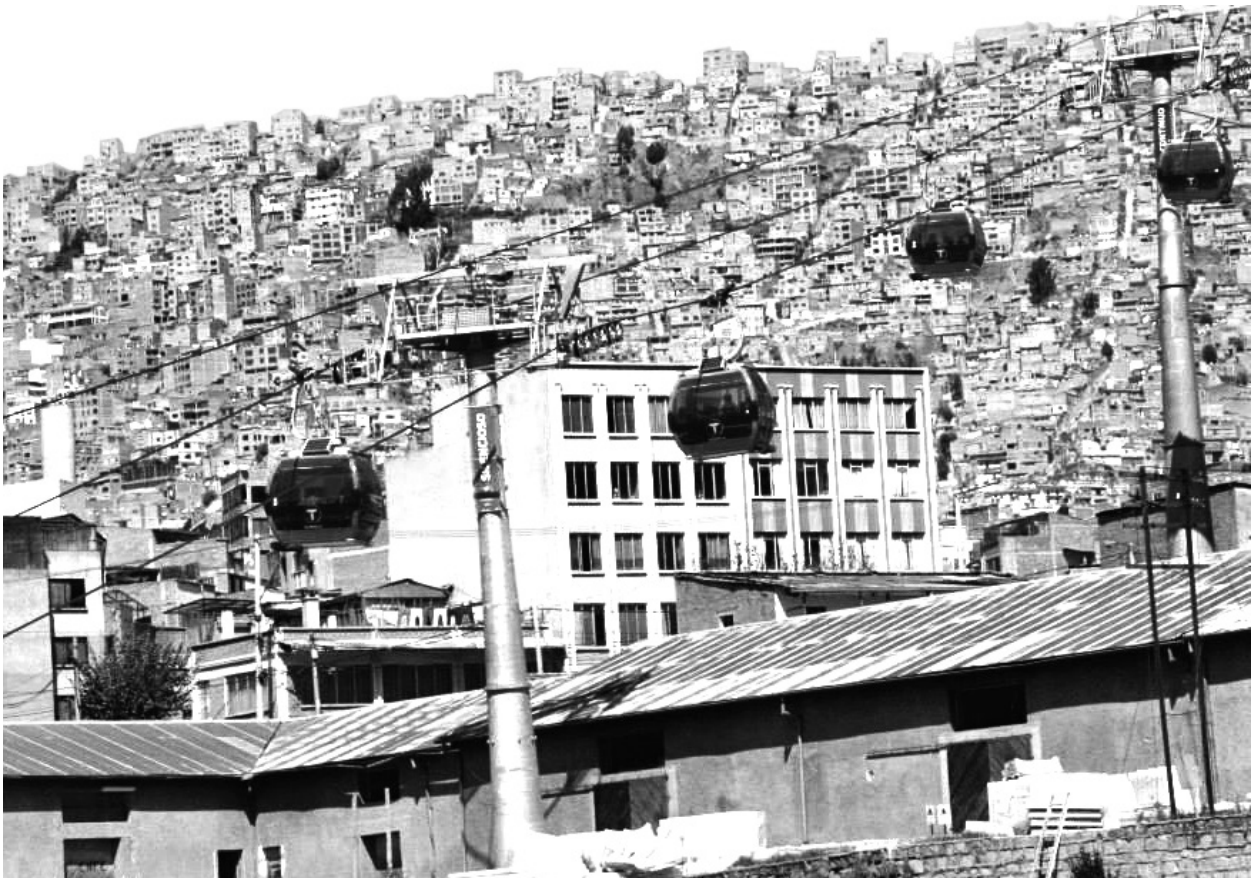
Unter dem Seil über dem Stau

Von Robert Follmer und Menno Smid

Mobilitätslösungen, die auch in den nächsten Generationen noch wirken, haben Tradition, verlangen Mut und müssen manche Widerstände überwinden. Beispiele dafür sind die Flugversuche der Gebrüder Wright, der Bau von kathedralenhaften Bahnhöfen, die noch heute funktionsfähig sind, die berühmte erste Tour mit einer Motorkutsche von Bertha Benz oder der anspruchsvolle Ritt auf einem Hochrad. Seilbahnen gehören bislang kaum dazu. Zwar haben sie mit viel Aufwand – und mitunter zweifelhafter Wirkung – die Berge erobert, aber in der Alltagsmobilität spielen sie kaum eine Rolle. Dabei hätten sie das Potenzial dazu. Voraussetzung sind einige äußere Faktoren. Sind diese gegeben, können sie Zeichen setzen und das Leben verändern.

Vorbild La Paz

Ein aktuelles und eindrucksvolles Beispiel ist die Metropole La Paz, die bolivianische Hauptstadt. Einige Eckwerte: Die Stadt liegt auf 3.600 Metern Höhe in den Anden Südamerikas. Sie hat etwa 760.000 Einwohner. Sie ist zweigeteilt, denn auf dem Altiplano, weitere 600 Höhenmeter empor, liegt La Paz-El Alto, dort befindet sich auch der internationale Flughafen. Hier leben 850.000 Menschen. Dies markiert nicht nur eine Höhendifferenz, sondern auch krasse soziale Unterschiede. Die tiefer gelegenen Teile beherbergen in einigen Stadtregionen die gehobenen Wohnviertel, geschützt durch den Kessel. Die Höhe auf dem Altiplano-Plateau ist wesentlich deutlicher den Winden und der Kälte der Anden ausgesetzt.



Dort sind die deutlich ärmeren Wohnquartiere entstanden. Gleichzeitig lebt hier vor allem die indigene Bevölkerung.

Enge und Kessellage der Stadt führen oft zu für europäische Augen chaotischen Verkehrsverhältnissen. Sie werden durch Autos, Minibusse und Sammeltaxis geprägt, die sich auf vollen Straßen ihren Weg bahnen. Seit 2012 gibt es einen starken neuen Impuls. Auf Initiative der bolivianischen, mittlerweile indigen geprägten Regierung wurde mit dem Bau mehrerer Seilbahnlinien zwischen den tiefer und den höher gelegenen Stadtteilen begonnen. Nach nur 18 Monaten Bauzeit wurde Anfang 2014 die erste von sechs projektierten Verbindungen in Betrieb genommen. Im Jahresverlauf folgten zwei weitere Linien. Zusätzlich sind weitere drei Routen geplant, sodass ein komplettes Netz entsteht. Im Jahr 2020 soll es ausgebaut 23 Stationen und 20 Kilometer Streckenlänge umfassen. Der Bau wird von einem österreichischen Unternehmen mit Kompetenzen aus dem klassischen Seilbahnbau verantwortet. Voll in Funktion, könnten die Seilbahnlinien etwa 10 Prozent des städtischen Verkehrsaufkommens bewältigen.

Neben dieser Verkehrsleistung aus dem Blickwinkel des Verkehrsingenieurs birgt das Projekt auch für den Stadtsoziologen einen Fundus spannender Forschung. Die Seilbahnen überwinden nicht nur einen Höhen-, sondern auch den Klassenunterschied. So wird etwa der Weg in die Einkaufszentren, der vorher mühsam und mit anderen Verkehrsmitteln kostspieliger war, einfacher zugänglich. Mit dafür verantwortlich ist die Fahrpreispolitik. Der Ticketpreis für die neue Bahn liegt unterhalb der Preise für eine Mitfahrt in den bisher prägenden Minibussen. Seine Festlegung soll also Teilhabe durch Mobilität stärken sowie der ärmeren Bevölkerung mehr Unterwegssein und Freizügigkeit ermöglichen. Diese intendierte Wirkung wird jedoch langfristig möglicherweise durch andere Verwerfungen konterkariert. Die beschwerliche Höhe rückt durch die Seilbahnen näher. Genauso die wärmere und in vielen Aspekten angenehmere Tallage. Dies könnte die bisher klare Trennung zwischen Arm und Reich in den verschiedenen Stadtteilen auflösen – mit möglichen Verwerfungen und neuen Gewohnheiten in beiden Gruppen von oben nach unten. Es bleibt also eine Herausforderung.

Am Seil über den Rhein

Eine solche besteht unter ganz anderen Vorzeichen ebenfalls in dem im Vergleich zu La Paz sehr behüteten und beschaulichen Bonn am Rhein. Man darf staunen. Auch hier wird seit einiger Zeit ein vielleicht kühnes Verkehrsprojekt am Seil diskutiert, angestoßen durch die Suche nach Alternativen innerhalb des öffentlichen Verkehrs zu einem nicht immer vielversprechenden Ausbau des Straßen-, Tunnel- oder Brückennetzes. Hier könnte das Seil den Rhein überspannen und Kabinen in einer Rundtour von der auf Flusshöhe gelegenen Beueler Seite auf den gegenüberliegenden Venusberg führen. In Höhe, Umfang und Vision nicht vergleichbar mit dem Vorbild in Bolivien, aber mit Sicherheit ein guter Impuls, im Nahverkehr auf neuen Wegen unterwegs zu sein und Lösungen zu schaffen, für die uns zukünftige Generationen vielleicht dankbar sein werden.

Wohnmobilität – eine Frage des Lebensstils

Von Jette Kellerhoff

Städte und Regionen, im Besonderen deren Wohnungsmärkte, befinden sich in einem ständigen Wandel. Neu ist jedoch die Dynamik und die Komplexität dieser Entwicklungen. In Deutschland gibt es gegenwärtig keinen gleichförmigen Wohnungsmarkt, stattdessen prägt eine Vielzahl von regionalen Teilmärkten das Bild. Gesellschaftliche Entwicklungen haben das Nachfragergefüge gründlich verändert, sodass nahezu allerorts quantitative und qualitative Anpassungen des Wohnungsangebots erforderlich sein werden. Was vor 30 Jahren noch als Bestandteil einer Komfortwohnung galt, ist heute normale Grundausstattung geworden. Die Frage nach der Wohnqualität stellt sich in der Praxis vor allem dann, wenn Wohnungen nicht mehr nachgefragt werden und zunehmender Leerstand droht.

> „Ja, das möchste: Eine Villa im Grünen mit großer Terrasse, vorn die Ostsee, hinten die Friedrichstraße; mit schöner Aussicht, ländlich-mondän, vom Badezimmer ist die Zugspitze zu sehn – aber abends zum Kino hast dus nicht weit."
> (Kurt Tucholsky)

Der Durchschnittsmieter bzw. -käufer ohne spezielles Profil, der nimmt, was ihm angeboten wird, wird zunehmend seltener. Vielmehr differenzieren sich die Wohnwünsche der Wohnungsnachfrager immer mehr aus. Insofern schließen sich auf dem Wohnungsmarkt Angebotsüberhänge auf der einen und Nachfrageüberschüsse auf der anderen Seite nicht aus. Der Wohnungsmarkt wandelt sich vor allem in schrumpfenden Regionen vom Anbieter- zum Nachfragermarkt. Detailkenntnisse über die Wohnwünsche einzelner Nachfragergruppen werden zum Wettbewerbsvorteil für Kommunen und Wohnungsunternehmer im Kampf gegen Bevölkerungsverluste durch wohnungsinduzierte Abwanderungen und drohende Leerstände. In welchen Lebensphasen und nach welchen Lebensereignissen werden welche Wohnmodelle nachgefragt? Welche Reichweite haben noch soziodemografische und -ökonomische Faktoren in einer pluralisierten Gesellschaft mit unterschiedlichen Lebensformen und Lebensstilen bei Beschreibung der Wohnungsnachfrage?

Analysen auf Basis des Sozioökonomischen Panels (SOEP) – einer repräsentativen Wiederholungsbefragung von Privathaushalten in Deutschland seit 1984 im Auftrag des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) – legen dar, dass Wohnbedürfnisse und -ansprüche nicht nur in Abhängigkeit von Lebensphasen und der gelebten Haushaltsform variieren, sondern auch hinsichtlich des Lebensstils. Der Lebensstil hat nachweislich zwar keine höhere Relevanz für Wohnentscheidungen als soziodemografische und -ökonomische Faktoren. Es ist aber zu beobachten, dass die Wohnbedürfnisse bestimmter Lebensstilgruppen weniger stark durch verschiedenartige Lebensphasen geprägt sind. Selbst im Fall einer steigenden Haushaltsgröße, beispielsweise durch eine Familiengründung, sinkt bei Personen mit einem postmateriellen, extrovertierten Lebensstil die Mobilitätsneigung weniger stark ab als bei anderen Lebensstilgruppen.

Wohnzufriedenheit als zentrales Merkmal

Das Wissen um Wohnwünsche verschiedener Nachfragergruppen allein reicht aber nicht aus, um im gegenwärtigen Standortwettbewerb bestehen zu können. Vielmehr muss dieses Wissen vor Ort in attraktive Wohnlösungen und Planungsstrategien überführt werden. Dabei sind Kommunen und Wohnungsunternehmer gleichermaßen gefragt. Wohnzufriedenheit ist ein entscheidendes Maß der von den Bewohnern wahrgenommenen Wohnqualität. Insofern wird die Sicherstellung

eines hohen Maßes an Zufriedenheit breiter Bevölkerungsschichten mit den vorgefundenen Bedingungen der Wohnung und des Wohnumfelds zu einem wichtigen wohnungspolitischen Ziel. Für Wohnungsunternehmer stellt die Mieterzufriedenheit damit einen zentralen Faktor der Kundenbindung dar. Als Rückgrat für die soziale und ökonomische Stabilität einer Siedlung oder eines Stadtquartiers kann die Sicherstellung von Wohnzufriedenheit als zentrale Aufgabe für Wohnungsbau und Stadtplanung betrachtet werden. Wohnzufriedenheit ist der Garant für Kontinuität und Stabilität.

Wie aber entsteht Wohnzufriedenheit? Objektive Gegebenheiten der Wohnsituation werden anhand von subjektiven Bedürfnissen und Erwartungen bewertet. Daraus ergibt sich im positiven Fall eine hohe Wohnzufriedenheit, die die Lebensqualität erhöht und mit Wohlbefinden einhergeht. Dabei ist Wohnzufriedenheit nicht zwangsläufig ein verlässliches Maß für objektive Wohnqualität, kann jedoch Aussagen über Verhaltensabsichten der Bewohner liefern. Erfüllte Wohnbedürfnisse sind Voraussetzung für eine hohe Wohnzufriedenheit. Damit setzt Wohnzufriedenheit die Verwirklichung von individuellen Wohnwünschen voraus. Erwartungsgemäß sind individuelle Wünsche hinsichtlich der Wohnung einfacher zu erfüllen als im wenig beeinflussbaren Wohnumfeld. Eine lebendige Nachbarschaft ist die beste Voraussetzung für soziale Einbindung und Integration und die Erfüllung der sozialen Bedürfnisse der Bewohner. Analysen auf Basis des SOEP belegen, dass die individuelle Trägheit, eine Wohnungssuche aufzunehmen, entscheidend von der Einbindung in die Nachbarschaft abhängt: Mit steigender Wohndauer und sozialer Integration sinkt die individuelle Mobilitätsbereitschaft. Wohnzufriedenheit entsteht letztlich aus dem Abgleich zwischen den Erwartungen der Bewohner mit der wahrgenommenen Realität. Sie bemisst den Grad der Entsprechung dieser beiden Komponenten. Entsteht eine Divergenz zwischen der realen Wohnsituation und den Wohnansprüchen, beispielsweise durch eine Änderung der Haushaltsgröße, der Einkommenssituation oder durch veränderte Wohnbedingungen wie der Zustand des Wohngebäudes oder die Qualität des Wohnumfelds, so steigt die Wahrscheinlichkeit von Mobilität. Soweit Wohnzufriedenheit besteht und Bedürfnisse individuell ausreichend befriedigt werden, tritt eine Wohnungssuche nicht als Handlungsalternative auf. Auf diese Weise wird die Messung von Wohnzufriedenheit zu einem entscheidenden Indikator für die Wohnortbindung. Alternativ zum Umzug ist auch eine Umgestaltung der aktuellen Wohnsituation oder eine Senkung des Anspruchsniveaus denkbar.

Der Nutzen einer Wohnung bzw. eines Wohnumfelds hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, die durch individuelle Wohnbedürfnisse eine Gewichtung erfahren. In Hinblick auf objektive Wohnbedingungen haben sich die Wohnungsgröße, das nachbarschaftliche Umfeld, die Infrastruktur und das Angebot an Dienstleistungen in der Wohnumgebung sowie das Erscheinungsbild des Hauses und der Wohnumgebung als wichtige Faktoren der Wohnzufriedenheit erwiesen.

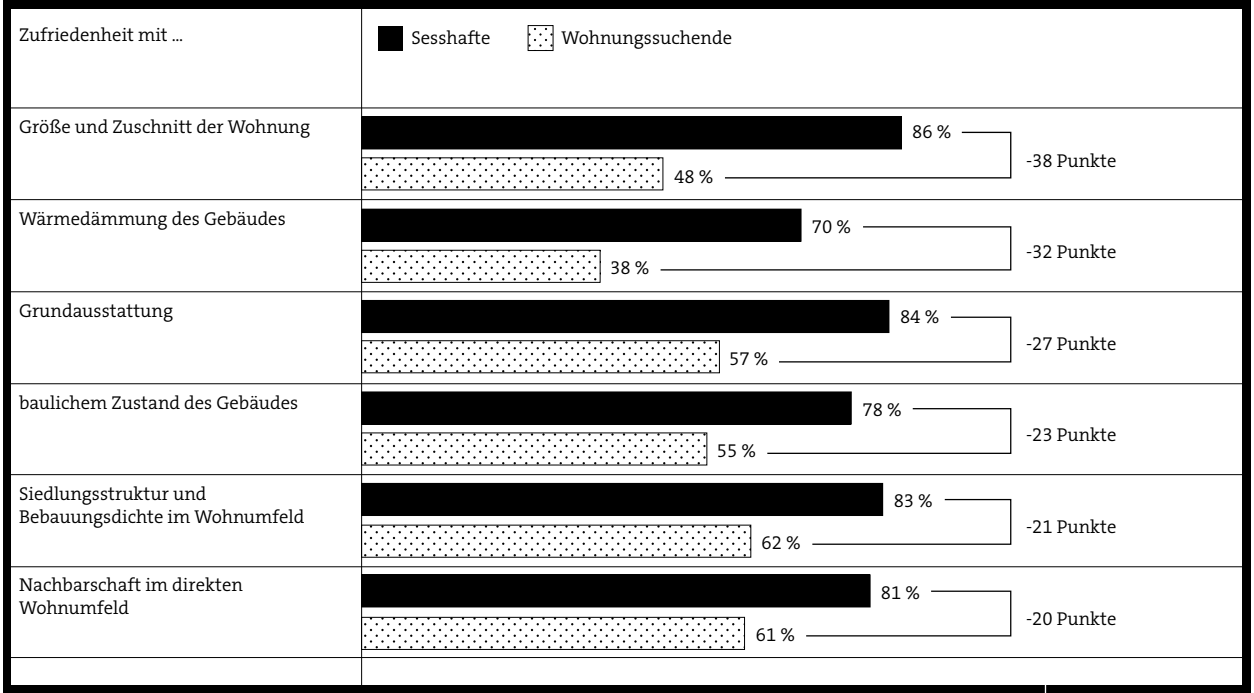
infas-Befragung zur Wohnzufriedenheit

Ergebnisse einer bundesweiten infas-eigenen Bevölkerungsumfrage von 1.571 Befragten, die im Frühjahr 2015 durchgeführt wurde, belegen, dass die Zufriedenheit mit der Wohnung ein wichtiger Faktor der Lebenszufriedenheit ist. Damit bestätigt sich, dass die Wahrnehmung der Wohnung über den reinen Gebrauchswert hinausgeht. Vielmehr erfährt das Wohnen einen Bedeutungszuwachs individueller Gestaltungswünsche, Selbstdarstellungs- und Repräsentationsfunktionen.

Die Wohnung hat vor allem für Familien sowie Singles oder Paare mittleren bis höheren Alters eine erhöhte Relevanz, da die Wohnung für diese Nachfragergruppen zum zentralen Lebensmittelpunkt wird. Jüngere Singles oder Paare schreiben der Wohnung hingegen eher eine geringe Bedeutung zu. Für diese Personengruppen ist die Wohnung vielfach eine „austauschbare Kulisse“ auf der Suche nach privater und beruflicher Etablierung. Sie bevorzugen einen gemieteten Wohn- und Lebensstil auf Zeit, da sie hochmobil sind: 40 Prozent der befragten unter 30-jährigen Singles oder Paare geben an, bislang schon mindestens sechsmal die Wohnung gewechselt zu haben. Ferner suchen sie aktuell vergleichsweise häufig schon nach einer neuen Wohnung oder planen zumindest, in den nächsten zwei Jahren umzuziehen.

Wohneigentum leitet im Allgemeinen eine Phase der Immobilität ein. In Deutschland wird häufig mit dem Wechsel ins Wohneigentum eine langfristige Wohnlösung angestrebt. So belegen es auch die Ergebnisse der bundesweiten infas-Befragung: Lediglich 4 Prozent der Personen, die aktuell im Eigentum leben, suchen derzeit eine neue Wohnung und 11 Prozent dieser Personen beabsichtigen, in den nächsten zwei Jahren umzuziehen.

Zufriedenheitsunterschiede zwischen Sesshaften und Wohnungssuchenden



Angaben in Prozent; Anteil „sehr/eher zufrieden"
infas-Eigenstudie zu Lebenslagen, telefonische Befragung von 1.571 Personen ab 18 Jahren, Frühjahr 2015

infas

Beleg ihrer geringen Umzugsneigung ist eine hohe Zufriedenheit mit der Wohnung und dem Wohngebäude. Auch in punkto Nachbarschaft, Siedlungsstruktur, Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld und Image des Wohngebietes sind die gegenwärtigen Eigentümer deutlich zufriedener als die Mieter.

Motive für Umzugsabsichten

Was unterscheidet die Umzugswilligen von den Sesshaften im Hinblick auf ihre empfundene Wohnzufriedenheit? Bei der Gegenüberstellung der Wohnzufriedenheit von Umzugswilligen und Sesshaften zeigt sich, dass die Umzugswilligen vor allem mit der Wohnungsgröße, der Grundausstattung, den Merkmalen des Wohngebäudes wie Wärmedämmung, der Siedlungsstruktur, der Nachbarschaft und dem Image des derzeitigen Wohngebiets deutlich unzufriedener sind. Begründet wird der geplante Wohnungswechsel vorrangig mit familiären Gründen, der Miethöhe, der Wohnungsgröße und dem Zustand der Wohnung sowie mit der aktuellen Wohnlage. Für 29 Prozent der Befragten ist jedoch auch die Nachbarschaft im aktuellen Wohnumfeld ein (eher) starkes Umzugsmotiv.

Je nach Lebensphase und Lebensstil werden unterschiedliche Wohnmodelle gelebt und verschiedenartige Ansprüche an die Wohnsituation gestellt. Dies spiegelt sich auch bei der Betrachtung der Umzugsmotive der Befragten der bundesweiten Erhebung wider.

Der Umzug der hochmobilen, jungen Singles oder Paare folgt vorwiegend beruflichen Motiven. Merkmale der Wohnsituation spielen bei dieser Gruppe demgegenüber eine eher untergeordnete Rolle. Zentrales Kriterium ihrer Wohnungswahl ist jedoch die Miethöhe. In der Lebensphase unter 30 Jahren bestimmt vornehmlich die Kaufkraft die Wohnungsnachfrage. Die Kaufkraft von jungen Singles oder Paaren ist aufgrund fehlender beruflicher Etablierung häufig noch zu limitiert, um Wohnansprüche formulieren zu können. Wunsch und Wirklichkeit des Wohnens liegen bei den jungen Singles oder Paaren insofern noch weit auseinander.

Mit einsetzender beruflicher Etablierung verlieren berufliche Umzugsmotive an Bedeutung. Wohnungsmerkmale und die Wohnlage werden dafür wichtiger. Zusätzlich schafft ein Mehr an Kaufkraft Spielräume für die Verwirklichung von Wohnwünschen. Der Umzug der eher sesshaften Mid-Ager und Senioren ist zumeist altersbedingt oder gesundheitlich begründet. Weiterhin wünschen sie, eine Verbesserung der Infrastruktur und Verkehrsanbindung mit dem Wohnungswechsel zu erzielen.

Generell sind Familien eher immobil. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass die Mobilitätsneigung entscheidend von der Familienphase abhängt: So sind junge Familien deutlich mobiler als Familien in der Konsolidierungs- oder Auflösungsphase. Merkmale der Wohnung und der Wohnlage sind für junge Familien

beim Wohnungswechsel von hoher Relevanz. Auch das nachbarschaftliche Umfeld ist bei jungen Familien häufig umzugsfördernd. Im Gegensatz zu den Familien in der Konsolidierungs- oder Auflösungsphase wohnen junge Familien häufig noch zur Miete. Zukünftig wollen die jungen Familien jedoch vermehrt Eigentum erwerben.

Bedürfnisse und Anpassungen

Im Ergebnis wird es zunehmend unwahrscheinlicher, dass eine Wohnung über Jahrzehnte hinweg den Ansprüchen ihrer Bewohner genügen wird. Vor dem Hintergrund einer steigenden Lebenserwartung ist zudem von einer Zunahme unterschiedlicher Wohnepisoden auszugehen. Differierende Wohnbedürfnisse und -ansprüche führen zu einer Pluralisierung an Wohnentwürfen. Aus der größeren Vielfalt an Wohnbiografien ergeben sich neue Zielgruppen bei der Wohnungsnachfrage. Zukünftig wird es vermehrt nicht um eine Normierung, sondern um eine Flexibilisierung des Wohnens gehen. Einer vielschichtigen Nachfrage steht die geringe Anpassungselastizität des Guts „Wohnen“ gegenüber: Das Gut „Wohnen“ ist im Gegensatz zu anderen Konsumgütern durch Besonderheiten wie Planungsintensität, Langlebigkeit und Standortgebundenheit geprägt. Diese Besonderheiten schränken die Reaktionsmöglichkeiten der Wohnungswirtschaft auf Trendveränderungen der Wohnungsnachfrage ein. Die künftige Nachfrageentwicklung ist somit für wohnungswirtschaftliche und politische Akteure von zentraler Bedeutung. Voraussagen über das Wohnen und über Wohnumwelten in der Zukunft sind nur tragfähig, wenn sie auf gesellschaftliche Entwicklungen Bezug nehmen, denn Wohnformen sind auch immer gesellschaftlich bedingt. Mögliche Entwicklungen sind technischer Art, wie zum Beispiel das „intelligente Haus“ mit einer entlastenden informations- und kommunikationstechnischen Ausstattung, oder sozialer Art, wie gemeinschaftliche Wohnformen, die auf gegenseitige Unterstützung angelegt sind.

Quellen:
Amérigo, Maria; Aragonés, Juan Ignacio: A theoretical and methodological approach to the study of residential satisfaction; In: Journal of Environmental Psychology Vol. 17, 1997, No. 2, S. 47–57.
Flade, Antje: Wohnen psychologisch betrachtet, Bern 2006 sowie Frick, Joachim: Lebenslagen im Wandel: Determinanten kleinräumlicher Mobilität in Westdeutschland, Frankfurt am Main 1996.
Kellerhoff, Jette: Soziale Ungleichheit am Wohnungsmarkt. Eine nachfrageorientierte Analyse, unveröffentlichte Dissertationsschrift.
Spellerberg, Annette: Lebensstile und Wohnprofile: Trends; In: Schader-Stiftung (Hrsg.): Wohn:wandel: Szenarien, Prognosen, Optionen zur Zukunft des Wohnens, Darmstadt 2001.

Zum Weiterlesen:
Böltken, Ferdinand; Schneider, Nicole; Spellerberg, Annette: Wohnen – Wunsch und Wirklichkeit. Subjektive Prioritäten und subjektive Defizite als Beitrag zur Wohnungsmarktbeobachtung; In: Informationen zur Raumentwicklung, 1999, Heft 2: Wohnungsmarktbeobachtung, S. 141–156.
GdW Bundesverband der deutschen Wohnungs- und Immobilienunternehmen e. V. (Hrsg.): Unternehmenstrends 2020, GdW Branchenbericht 5, Berlin 2011.
Harth, Annette: Das Wohnerlebnis in Deutschland. Eine Wiederholungsstudie nach 20 Jahren, Wiesbaden 2012.
Maak, Niklas: Wohnkomplex. Warum wir andere Häuser brauchen, Carl-Hanser Verlag, 2014.
Schneider, Nicole; Spellerberg, Annette: Lebensstile, Wohnbedürfnisse und räumliche Mobilität, Opladen 1999.

Mobile Personen – was tun, damit sie in der Stichprobe nicht verloren gehen?

Von Birgit Jesske und Folkert Aust

Mobilität beschäftigt uns in der Umfrageforschung nicht nur als Untersuchungsgegenstand oder bei inhaltlichen Fragestellungen. Sie kann unter anderem ein Grund dafür sein, warum von uns ausgewählte und kontaktierte Personen nicht teilnehmen können. Nicht-Teilnahme, egal ob aus Gründen fehlender Erreichbarkeit oder weil eine Person explizit verweigert, bedeutet immer einen Ausfall einer Stichprobeneinheit. Ausfälle jeglicher Form bergen immer das Risiko einer Verzerrung, einer Selektivität bzw. eines Ausschlusses bestimmter Gruppen.

Es ist naheliegend, dass bei einer Studie zum Mobilitätsverhalten mobile Zielpersonen einbezogen werden müssen, damit das Ausmaß der tatsächlichen Mobilität nicht nur auf Basis der Personen ermittelt wird, die jederzeit zu Hause angetroffen werden können. Oder umgekehrt: Sogar nicht mobile Personen müssen motiviert werden, an einer solchen Studie teilzunehmen, um ein zuverlässiges Bild zu erhalten. Aber auch im Zusammenhang mit anderen Fragestellungen kann Mobilität ein relevanter Einflussfaktor sein, wenn beispielsweise Bedingungen für den Übergang von Ausbildung in den Beruf bei jungen Erwachsenen untersucht werden.

Definition von Ausfallgründen

Die Surveymethodologie kennt unterschiedliche Strategien, mit denen Ausfälle vermieden werden können. Sie werden als „Best-Practice"-Regeln in vielen Studien der empirischen Sozialforschung praktiziert. In internationalen Studien wie beispielsweise dem European Social Survey (ESS) sollen sie als Mindestanforderungen formuliert dafür sorgen, dass die Datenerhebung in allen Ländern nach einheitlichen Standards erfolgt (Koch et al., 2012). Wichtig für den effektiven Einsatz unterschiedlicher Strategien ist eine genaue Identifikation der Ausfälle und ihrer spezifischen Gründe. Mit der Publikation „Final Dispositions of Case Codes and Outcome Rates for Survey" der American Association for Public Opinion Research (AAPOR, 2011) steht in den Sozialwissenschaften eine Standarddefinition zur Verfügung, die auch in Deutschland breite Anerkennung findet. Innerhalb der Nicht-Teilnehmer werden dabei nicht erreichte Zielpersonen von Verweigerern differenziert. Während es bei Verweigerern sinnvoll sein kann, Interviewerwechsel vorzunehmen oder zusätzliche Incentives auszuschütten, sind bei nicht erreichten Zielpersonen ausgefeilte Kontakt- oder auch Nachverfolgungsstrategien erforderlich.

Kontaktstrategien im Telefon- und Face-to-Face-Feld

Eine hohe Variabilität der Kontaktversuche zu unterschiedlichen Tageszeiten und Wochentagen sowie über einen längeren Zeitraum führt nachweislich zu einem geringeren Anteil an nicht erreichten Personen. Nicht selten finden sich Vorgaben über die Mindestzahl an Kontaktversuchen oder die Vorgabe, dass jeder Wochentag einschließlich des Wochenendes innerhalb der Kontaktversuche vertreten sein muss.

Während bei Face-to-Face-Befragungen die Kontaktierungsstrategien maßgeblich durch den Interviewer beeinflusst werden, findet bei computergestützten telefonischen Befragungen eine Steuerung über die Software im CATI-Studio statt. Kontaktierungs- bzw. sogenannte Wiedervorlageregeln können beliebig definiert und den jeweiligen Studienanforderungen angepasst werden. So kann es sinnvoll sein, Kontaktversuche bei erwerbstätigen Personen erst am späten Nachmittag vorzunehmen, einen Kontakt zu Personen, die abends nicht erreicht werden konnten, beim nächsten Mal am Vormittag oder am Nachmittag zu suchen. Oder den Abstand zwischen den einzelnen Kontaktversuchen zu vergrößern, um möglichen längeren Abwesenheiten von Personen zu begegnen.

Der Umfang der Kontaktversuche bei telefonisch durchgeführten Studien erreicht schnell erhebliche Größenordnungen, da jeder Anrufversuch verbucht wird, unabhängig davon, ob eine Zielperson am anderen Ende der Leitung erreicht wurde oder nicht. So liegen nach Feldabschluss beispielsweise in der aktuellen infas-Erhebung zum Lebenslagenindex „ilex" insgesamt über 250.000 Kontaktversuche für die Gesamtstichprobe vor.

Dazu gehören jedoch nicht nur geschaltete und prinzipiell erreichbare Telefonanschlüsse, sondern auch Nummern, die als solche vorher nicht sicher erkennbar sind. Durchschnittlich drei Kontaktversuche waren notwendig, um ein Interview zu realisieren. Zielpersonen, die bis zum Feldende nicht erreicht werden konnten, wurden durchschnittlich siebenmal angerufen.

Bei Face-to-Face-Befragungen sind Kontaktversuche mit einem ganz anderen Aufwand verbunden. Sie bedeuten in vielen Fällen, dass Interviewer eine Wegstrecke auf sich nehmen müssen, um eine Zielperson persönlich aufzusuchen. Auch wenn Face-to-Face-Interviewer einen ersten Zugang über einen telefonischen Kontakt unternehmen, sind es gerade die mobilen und schwer erreichbaren Zielpersonen, die einen persönlichen Besuch vor Ort unabdingbar machen. Nur so kann letztlich festgestellt werden, ob die telefonisch nicht erreichte Person tatsächlich noch unter der angegebenen Adresse wohnt. Strikt vorgegeben ist dabei in vielen sozialwissenschaftlichen Studien, dass eine Zielperson nur dann als endgültig nicht erreichbar deklariert werden darf, wenn der Interviewer vor Ort seine Kontaktversuche über Uhrzeit und Wochentage variiert hat. Es ist naheliegend, dass für solche Studien die Feldzeit oftmals mehrere Monate in Anspruch nimmt und der Aufwand aufseiten der Interviewer nicht ohne eine adäquate Erstattung akzeptiert wird. Im European Social Survey (ESS), für den infas die 7. Welle der deutschen Teilstudie im Herbst/Winter 2014 durchgeführt hat, wurden fast 20 Feldwochen benötigt, um die vorgegebene Stichprobe maximal auszuschöpfen. Vier Kontaktversuche waren durchschnittlich erforderlich, um ein Interview vor Ort zu realisieren. Bis zum Feldende nicht erreichte Zielpersonen wurden durchschnittlich fünfmal erfolglos besucht.

Trackingmaßnahmen in Panelstudien

Über die oben dargestellten ausgefeilten Kontaktstrategien hinaus reichen Bemühungen um mobile Personen in Panelstudien. Dabei steht im Mittelpunkt die Problematik der sogenannten Panelmortalität, also der Ausfall einzelner Beobachtungseinheiten über die Erhebungswellen aus dem Panelbestand. Es kann zu temporären Ausfällen für einzelne Erhebungswellen oder auch zum endgültigen Ausfall für den weiteren Beobachtungszeitraum kommen. Ausfälle aufgrund von Adressproblemen oder Umzügen der Befragungspersonen stellen dabei einen wesentlichen Ausfallgrund für Panelstudien dar, die mit sogenannten Trackingmaßnahmen vermieden werden sollen. Unter Tracking versteht man in der Regel das Ermitteln von Befragten, die ansonsten für eine Befragung im Rahmen einer Panelstudie verloren wären bzw. nicht interviewt werden könnten. In Anlehnung an die bei Couper & Ofstedal (2009: 190) differenzierten Trackingmaßnahmen werden bei infas Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen eingesetzt. Diese Maßnahmen können nach drei Bereichen kategorisiert werden.

– Proaktive Trackingmaßnahmen wie Anschreiben vor Studienstart; Dankschreiben am Studienende; Mailings zwischen den Erhebungswellen; Plattformen, die zur Adressaktualisierung online zur Verfügung gestellt werden etc.

– Zentrale Trackingmaßnahmen wie Adressrecherchen in zentralen Registern; Einwohnermeldeamtsrecherchen, Internetrecherchen und weitere Möglichkeiten. Diese Maßnahmen erfolgen bei infas feldbegleitend. Einmal im Monat werden dafür studienübergreifend in Panelbefragungen alle Fälle mit Adressproblemen abgezogen und Rechercheanfragen an Einwohnermeldeämter verschickt. 2014 hat infas über 4.000 Einzelanfragen an Einwohnermeldeämter verschickt. Die Anfragen müssen – bis auf wenige Ausnahmen in bestimmten Bundesländern – einzeln an die jeweiligen Einwohnermeldeämter der Gemeinden gerichtet werden. Die Anfragen bei den Einwohnermeldeämtern sind gebührenpflichtig

– Feld-/Interviewertracking wie Nutzung vorhandener Telefonnummern (Festnetz und Mobilfunk) besonders im CATI; Recherche vor Ort etwa bei Nachbarn oder ein Wechsel der Einsatzmethode. Für die systematische Nutzung vorhandener Telefonnummern ist ein automatischer Vorlageprozess installiert, der dafür sorgt, dass aus dem Adressbestand nacheinander alle vorhandenen Telefonnummern versucht werden, so lange bis die Zielperson erreicht wurde oder keine weitere Telefonnummer im Bestand mehr zur Verfügung steht.

Trackingmaßnahmen sind besonders in Panelstudien relevant und ein zentrales Mittel, um Panelverluste zu reduzieren bzw. sie bereits im Vorfeld zu vermeiden. Gerade wenn Veränderungen in Längsschnittstudien gemessen werden sollen, ist es wichtig, (mobile) Personen in der Stichprobe zu halten, die in eine andere Region gezogen sind oder ihren Wohnsitz gewechselt haben.

Zentrale Trackingmaßnahmen im PASS

Aufwand und Erfolg für zentrale Trackingmaßnahmen haben wir im Panel Arbeitsmarkt und soziale Sicherung (PASS), das infas seit 2010 im Auftrag des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) mit jährlichen Erhebungswellen bearbeitet, näher untersucht. Wobei zu beachten ist, dass es sich bei PASS um ein Haushaltspanel mit Personen aus dem Arbeitslosengeld-II-Bezug handelt, die sicherlich besondere Verhaltensweisen im Hinblick auf Mobilität und Erreichbarkeit aufweisen. Im PASS sind zahlreiche Strategien und Maßnahmen zur Vermeidung von Panelverlusten implementiert. Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse sind ein Auszug und zeigen das Resultat zentraler Trackingmaßnahmen in verfügbaren Registern. Recherchen wurden immer dann initiiert, wenn bei Panelteilnehmern die aus der Vorwelle vorhandenen Adressinformationen in der aktuellen Welle als ungültig identifiziert wurden (Basis PASS Welle 6, 2012).

Zentrale Trackingmaßnahmen
Umfang der Rechercheanfragen im PASS Welle 6

	Recherche-anfragen	Rückmeldung mit neuen Informationen	Anteil neue Informationen
Telefon/Internet-Recherche	744	112	15,1 %
Adressfactory	6.053	4.195	69,3 %
EWO	1.204	306	25,9 %

infas

Neben Einwohnermelderecherchen erfolgen durch infas im PASS Abgleiche im zentralen Register der Deutschen Post und manuelle Recherchen von Telefonnummern im Internet. Der größte Aufwand im Rahmen der zentralen Trackingmaßnahmen ist mit Rechercheanfragen bei den Einwohnermeldeämtern verbunden. Die Anfragen werden auf Einzelfallebene bearbeitet und müssen als sogenannte „Einzelauskunft aus dem Einwohnermelderegister" bei den jeweiligen Ämtern der Gemeinden angefragt werden. Von den 1.204 Rechercheanfragen im PASS Welle 6 blieb ein Drittel der Anfragen unbeantwortet. Für Rückantworten mussten bis zu acht Wochen eingeplant werden. Gebühren fallen nur bei einer Rückmeldung an, auch wenn mit der Rückmeldung lediglich die vorhandene Adressinformation bestätigt wird. Für ein Viertel der Rechercheanfragen wurde eine neue Adressinformation zurückgemeldet. Die Gebührensätze variieren je Gemeinde und können durchaus über 10,- Euro liegen.

Einen manuellen Aufwand und eine Einzelfallbehandlung verlangen ebenfalls die Recherchen im Internet. Dabei können lediglich Telefonnummern recherchiert werden. Mit einer Erfolgsquote von 15 Prozent fiel diese Recherche im PASS deutlich geringer aus als die anderen beiden Maßnahmen. Da Telefonnummern auch über die Adressfactory der Deutschen Post AG recherchiert werden können, wird im PASS inzwischen auf diese Maßnahme verzichtet.

Mit geringerem Aufwand ist die Recherche durch die Adressfactory möglich. Im Vergleich zu den anderen beiden Recherchemöglichkeiten lieferte sie im PASS auch den höchsten Anteil neuer Informationen (69 Prozent). Auch wenn in den Rückmeldungen teilweise nur eine korrigierte Schreibweise enthalten war, so ist der Anteil durchaus beachtlich. Vorteil der Adressfactory ist auch, dass Telefon- und Mobilfunknummern Bestandteil der Recherchen sind. Die Anfragen werden innerhalb eines Tages gebündelt bearbeitet. Gebühren fallen hier nur an, wenn eine neue Adressinformation geliefert wird und liegen deutlich unter einem Euro.

Die Erfahrungen bei infas zeigen, dass mobile Personen nicht verloren gehen müssen. Es wird aber deutlich, dass der Aufwand und die Kosten nicht in jeder Studie tragbar oder angebracht sind. In Ad-hoc-Studien der Sozialwissenschaften wird man zumindest auf eine sorgfältige Bearbeitung und Kontaktstrategie der Stichprobe achten. In Panelstudien wird man ohne weitere Trackingmaßnahmen nicht auskommen. Das Spektrum unterschiedlicher Maßnahmen ist aber auch hier je nach Studiendesign, verfügbarer Zeit und nicht zuletzt verfügbarem Budget zu entscheiden.

Zum Weiterlesen:

The American Association for Public Opinion Research (2011): Standard Definitions: Final Dispositions of Case Codes and Outcome Rates for Surveys. 7th Edition. AAPOR, Lanexa, Kansas.
Couper, Mick P., Ofstedal, Mary Beth (2009): Keeping in Contact with Mobile Sample Members, in: Lynn, Peter (Hg.): Methodology of Longitudinal Surveys, Chichester
Koch, A., Fitzgerald, R., Stoop, I., Widdopr, S., Halbherr, V. (2012): Field Procedure in the European Socail Survey Round 6: Enhancing Response Rates. Mannheim: European Social Survey, GESIS.
Jesske, Birgit; Schulz, Sabine (2013): Methodenbericht Panel Arbeitsmarkt und Soziale Sicherung PASS * 6. Erhebungswelle – 2012. (FDZ-Methodenreport, 10/2013 (de)), Nürnberg.

Splitter

Jan

Konzept

Der digitale Bus

Unterwegs sein heißt immer häufiger auch online sein. Das eine ohne das andere ist in der Smartphonewelt mitunter kaum noch denkbar. Diese verändert auch Forschungswelten. Ein Bereich, der hier möglicherweise noch ein wenig Nachholbedarf aufweist, ist der öffentliche Verkehr – und dort insbesondere das Fahren im Bus. Während in den Fernbussen, die seit einiger Zeit die innerdeutsche Reiselandschaft verändern, WLAN-Zugänge schon fest zum Angebot gehören, ist dies bei Stadt- und Regionalbussen noch die Ausnahme. Unter dem Arbeitstitel „Der digitale Bus" entwickelt infas mit Partnern aus dem Mobilfunkbereich, mit Busherstellern und deren Zulieferern, mit Verkehrsbetrieben und Werbetreibenden ein Konzept, das viele Interessen miteinander verknüpft. Busfahrgäste erhalten während der Fahrt eine kostenlose WLAN-Verbindung und dynamische Informationen über Verbindungen und Anschlüsse. Verkehrsbetriebe gewinnen mehr Transparenz über die Zusammensetzung ihrer Fahrgäste. In der Marktforschung ergeben sich neue Ansätze, auch ohne komplexe Erhebungen zuverlässig Fahrgäste zu zählen und Verkehrsströme abbilden zu können. Geplant sind smartphone-gestützte Applikationen für Stamm- oder Gelegenheitskunden eines Verkehrsunternehmens, die den Zugang zu derartigen Diensten ermöglichen. Entscheidend sind dabei die Prinzipien Freiwilligkeit und Offenheit: Als Kunde kann ich mich für die kostenlose Nutzung solcher Premiumangebote entscheiden. Im Gegenzug stimme ich einer datenschutzkonformen Auswertung meiner Fahrdaten zu. Mitgedacht ist dabei auch eine Qualitätsoffensive. Der zunächst für einige Pilotfahrzeuge geplante digitale Bus soll Spaß machen, denn er bietet den Fahrgästen innovatives und attraktives Innendesign und ein angenehmes Fahrterlebnis. Busherstellern und Entwicklern von Fahrzeugbestandteilen offeriert er eine Konzeptplattform, um neue Entwicklungen zu erproben. Verkehrsbetriebe können neue Serviceangebote und deren Wirkung auf die Kundenbindung testen. Die Ideen zum digitalen Bus sind 2014 entstanden und sollen in den nächsten Monaten mit den beteiligten Akteuren weiterentwickelt und bis zur Testreife gebracht werden.

Feb

Studie

Gesundheit älterer Arbeitnehmer

Die Studie „lidA-leben in der Arbeit – eine Kohortenstudie „Gesundheit und Älterwerden in der Arbeit" ist eine Langzeitstudie in Deutschland, gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF). Zur Durchführung des Projekts besteht ein Konsortium unter Beteiligung der Bergischen Universität Wuppertal, des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB), der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg, der Universität Ulm sowie dem infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH.
Die interdisziplinäre Zusammensetzung des Verbunds integriert arbeitsmedizinische, psychologische und soziologische Perspektiven. Die Datengrundlage bildet eine Face-to-Face-Befragung von zwei Geburtsjahrgängen (1959 und 1965), die auf einer repräsentativen Stichprobe von sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmern basiert. Das Sample wurde erstmals 2011, in einer zweiten Welle dann im Frühjahr 2014 befragt. Die Studie greift wichtige Aspekte auf: die demografische Alterung der deutschen Erwerbsbevölkerung, das sinkende Arbeitsangebot in einigen Branchen und Regionen sowie die sukzessive Anhebung des Renteneintrittsalters (und längeren Verbleib im Erwerbsleben). Die Forschungsfragen richten sich darauf, welchen Einfluss verschiedene Faktoren der Arbeit auf die Gesundheit im höheren Erwerbsalter haben und wie ein gesundes Älterwerden in der Arbeit ermöglicht werden kann. Das Forschungsdesign nach dem Konzept von Schaie erlaubt eine Differenzierung von Alters- und Kohorteneffekten im Längsschnitt. Eine weitere Besonderheit der Studie ist, dass der Befragungsdatensatz mit Prozessdaten der Bundesagentur für Arbeit (BA) sowie mit Datenbeständen von Krankenkassen angereichert wird. Die Befragten wurden entsprechend um ihre Zustimmungen gebeten.

Feb

Studie

Driving beyond 2020 – dritte Continental-Mobilitätsstudie abgeschlossen

Nach 2011/12 mit dem Schwerpunkt Elektromobilität und 2013/14 zum automatisierten Fahren hat infas Anfang 2015 im Auftrag der Continental AG die dritte international angelegte Continental-Mobilitätsstudie abgeschlossen. Während die ersten beiden Ausgaben zeigen konnten, dass neue Entwicklungen wie die Elektromobilität und das zunehmend automatisierte Fahren bei den Autofahrern zwar auf manches Fragezeichen stoßen, aber unter dem Strich mehrheitlich offen und positiv aufgenommen wurden, befasste sich die aktuelle Studie mit der Zukunft des Autofahrens. Wieder in internationaler Perspektive wurden im Ländervergleich sowohl Experteninterviews mit Vertretern der Automobilhersteller sowie qualitative und quantitative Interviews mit Verkehrsteilnehmern auf Basis repräsentativer Stichproben durchgeführt. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf einer Kontrastierung von jüngeren und älteren Erwachsenen. Dahinter liegt die Frage, wie sich der Stellenwert, die Nutzung und die Erwartungen an das Auto zwischen diesen beiden Gruppen unterscheiden. Im Ländervergleich zeigen sich zwar unterschiedliche Ergebnisse, die vor allem von der Auto-Evolution etwa in den vertieft betrachteten Ländern USA, Deutschland, Frankreich, Japan und China abhängen, aber eine gemeinsame Linie bleibt die hohe Bedeutung des Autos auch für junge Erwachsene. Zwar ist diese in Japan von der größten Zurückhaltung geprägt – dort ist der Autoverkehr bei hoher Bevölkerungsdichte oft eine besondere Belastung und teuer für den einzelnen Verkehrsteilnehmer – aber unter dem Strich bleibt das Auto in allen betrachteten Ländern ein begehrenswertes Gut. Obwohl sich der individuelle Zugang sogar in den USA mit deutlich zurückgehenden Führerscheinerwerbsquoten und geringerem individuellen Fahrzeugbesitz bei den jungen Erwachsenen überall vermindert hat, äußern fast alle Befragte, zu einem späteren Zeitpunkt einen Führerschein und sogar ein Auto erwerben zu wollen. Der längere Verzicht auf das eine oder das andere ist beschränkt auf wenige Metropolregionen mit einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsangebot. Und auch dort ist er nach den Ergebnissen der Studie oft vor allem durch ökonomische Zwänge bedingt und wird auf eine spätere Lebensphase mit größeren finanziellen Spielräumen verschoben. Voraussetzungen dafür aber sind, und auch das zeigt die aktuelle Mobilitätsstudie, neue Fahrzeugkonzepte und die Offenheit für eine Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsangeboten. Derartige Lösungen sind mittelfristig auch in auto-boomenden Ländern wie China gefordert. Die zentralen Ergebnisse aller drei inzwischen abgeschlossenen Mobilitätsstudien sind auf den Internetseiten der Continental AG öffentlich zugänglich.

Mrz

Studie

Multimodalität auf der Spur – multimo gestartet

Multimodalität – was ist das überhaupt? Der Begriff ist zugegebenermaßen ein wenig sperrig, aber noch hat die Fachwelt keine eingängigere Alternative. Multimodal ist, wer sich etwa im Verlauf einer Woche nicht nur auf sein eigenes Auto verlässt, sondern regelmäßig sowohl mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder dem gesharten Auto unterwegs ist. Dazu gehört auch die „Intermodalität". Intermodal ist ein Verkehrsteilnehmer, wenn er sogar auf einzelnen Wegen verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombiniert, ob im Kiss and Ride, alleine mit dem Fahrrad zum Bahnhof oder zuerst mit dem Taxi zum Flughafen, dann im Flugzeug und anschließend per Mietwagen zum Ziel. Aus diesen Mobilitätsketten erwachsen neue Kundenbedürfnisse und Anbieter müssen darauf reagieren. Sie verändern vor allem den öffentlichen Verkehr, schaffen aber beispielsweise im Carsharing auch neue Angebotsformen der Automobilhersteller.
In der Verkehrsforschung wird viel über diese Phänomene diskutiert, aber die empirischen Grundlagen zu ihrer tatsächlichen Bedeutung und den sich dabei entfaltenden Nutzungsmustern sind noch nicht sehr umfassend. Einen Beitrag zu mehr Klarheit soll das Projekt multimo leisten. In Kooperation mit dem Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) und einer Auftraggebergruppe aus dem Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VdV), 13 Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbünden, die fast alle deutschen Großstädte abdecken, und einer Beteiligung der Porsche AG in dem Projektschwerpunkt Carsharing finden zurzeit Online-Befragungen von multimodalen Verkehrsteilnehmern statt. Zentraler Bestandteil ist eine genaue Erfassung der Alltagsmobilität über einen Zeitraum von 14 Tagen mit einer Stichprobengröße von mindestens 1.000 Studienteilnehmern. Dabei haben die Probanden die Wahl, für diese Zeit eine automatisierte smartphone-fähige GPS-Tracking-App oder aber ein selbst auszufüllendes Online-Tagebuch zu nutzen. Die Stichprobe aus der noch kleinen Zielgruppe der „Multimodalen" basiert vor allem auf umfassenden

Aktivitäten der beteiligten Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde, ihren Kunden aus diesem Segment die Möglichkeit zur Projektbeteiligung zu geben. Beantwortet werden sollen Fragen nach den Entscheidungsmustern pro oder contra von Verkehrsmittelkombinationen, dem Stellenwert des Carsharing und den Erwartungen der Verkehrsteilnehmer an tarifliche und organisatorische Zusammenführung der verschiedenen Mobilitätsangebote. Die Projektergebnisse werden im Herbst 2015 veröffentlicht. Schon jetzt wird unter www.multimo.mobi kontinuierlich über den Projektfortschritt berichtet.

Mrz

Preisverleihung

A.T. Kearney 361 Family Award

Gemeinsam mit dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) und infas hat A.T. Kearney den ersten Familienfreundlichkeitspreis ins Leben gerufen, der auf Mitarbeiterbefragungen basiert. Im Rahmen des Wettbewerbs wurden 2014 mehr als 25.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Teilnehmerunternehmen aufgefordert, ihre persönliche Einschätzung zur Familienfreundlichkeit ihres Arbeitgebers abzugeben. Erstmals wurden nun die Gewinner des A.T. Kearney 361 Family Award ausgezeichnet.
Die Preisverleihung erfolgte am 26. März 2015 im China Club Berlin. Bei der Veranstaltung wurden Best Practices der Siegerunternehmen vorgestellt und anhand dieser Beispiele konkrete Wege aufgezeigt, wie glaubhafte Familienfreundlichkeit gelingen kann. Die Key Note hielt Petra Mackroth, Leiterin familienpolitische Abteilung des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Gesamtsieger wurde die Firma BASF Coatings, Münster, die in allen drei Dimensionen „Leistungsangebot“, „Kultur“ und „Kommunikation“ Top-Platzierungen erreicht.
Der Preis in der Kategorie „Familienfreundlichste Kommunikation“ ging an die Deutsche Bundesbank, Frankfurt. Mit dem Preis für die „Familienfreundlichste Kultur“ wurde das Unternehmen Otto Bock Health Care, Duderstadt, ausgezeichnet.

Mit dem jährlichen Wettbewerb werden Unternehmen und Institutionen prämiert, die das Thema Vereinbarkeit von Beruf und Familie wirksam und nachhaltig betreiben. Dazu wurde ein bundesweiter Unternehmensindex entwickelt, der die Sicht von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf familienfreundliche Angebote, deren Kommunikation sowie die Vereinbarkeitskultur im Unternehmen abbildet. Dazu bewerten die Mitarbeiter im Rahmen einer Online-Befragung, die individuell für ihr Unternehmen gestaltet wird, die Familienfreundlichkeit hinsichtlich der angebotenen Maßnahmen, der Kommunikation und der Kultur der Vereinbarkeit. Alle Daten werden anonymisiert und unterliegen den datenschutzrechtlichen Bestimmungen. Alle teilnehmenden Unternehmen erhalten die Ergebnisse in Form eines individuellen Berichts und können relevante Bereiche mit Handlungsbedarf ableiten.
Der A.T. Kearney 361 Family Award wird in der Kooperation mit dem WZB und infas auch dieses Jahr vergeben. Interessierte Unternehmen, die an diesem Wettbewerb teilnehmen wollen, können sich bei A.T. Kearney (E-Mail: kontakt@family-award.de) oder infas (Ansprechpartnerin Frau Hess, E-Mail: d.hess@infas.de) informieren.

Apr

Studie

Smart Home wirklich smart?

Der intelligente Kühlschrank taucht schon seit einigen Jahren in den Gazetten auf. Weniger jedoch im Handel und erst recht kaum in den privaten Haushalten.
Dies ist kein Zufall. Eine aktuelle infas-Studie zu diesem Thema auf Basis von 1.500 befragten Personen zeigt warum. Zwar erfreut sich der Begriff „Smart Home“ inzwischen bei 22 Prozent der Bundesbürger einer genauen Kenntnis und weitere 35 Prozent haben davon zumindest schon einmal gehört, doch praktische Bedeutung haben Angebote rund um diese Techniken kaum. Nur 1 Prozent der Befragten geben an, ihr Zuhause schon umfassend damit ausgestattet zu haben. Weitere 6 Prozent nutzen einige Teilaspekte. Dazu zählen eine erweiterte Steuerung des Stromverbrauchs, die Messung bestimmter Stromverbraucher, die automatische Steuerung von Rollläden oder die externe Bedienung der Heizungsanlage. Ebenso mit dazu gehören von außen bedienbare Sicherheitseinrichtungen, wie etwa eine über Smartphone nutzbare Kamera im Eingangsbereich. Die am Markt verfügbaren Angebote, zunehmend in ganzen Smart-Home-Paketen erhältlich, konzentrieren sich auf die Strom- und Energieverbrauchssteuerung von unterwegs. Auch wenn die Hausbewohner nicht zu Hause weilen, haben sie das Geschehen daheim im Blick und können bei Bedarf per Smartphone eingreifen. Mit diesen Aspekten versuchen Energie- und Telekommunikationsunternehmen, ihre Kunden von derartigen Konzepten zu überzeugen, nicht

zuletzt zum Zweck einer verbesserten Kundenbindung. Die Ergebnisse der infas-Studie legen nahe, dass dabei Argumente helfen können, die bisher nur eine untergeordnete Rolle spielen. Großes Interesse verursachen Angebote rund um die Themen Sicherheit und Einbruchsschutz. So würden 70 Prozent der Befragten eine Warnung begrüßen, wenn in ihrer Abwesenheit Fenster oder Türen unberechtigt geöffnet werden.
Eine von unterwegs steuerbare Heizung findet dagegen nur bei 47 Prozent größeres Interesse. Die externe Steuerung weiterer technischer Geräte begrüßen sogar nur 22 Prozent. Und der Blick in den Kühlschrank von unterwegs stößt gar nur bei 19 Prozent auf Zustimmung. Doch immerhin sagt damit jeder Fünfte Ja zu dieser Option. Und unter den 18- bis 24-Jährigen wäre sogar bereits jeder Zweite gerne dabei. Eine generationsübergreifend zustimmende Mehrheit ist aktuell jedoch nur bei den schon genannten Sicherheitsaspekten zu verzeichnen. Hier zählen auch in der Gruppe der ansonsten gegenüber dem smarten Zuhause eher skeptischen Senioren mehr als 60 Prozent zu den Befürwortern. Ein vermutlich lohnender Markt für den Einstieg auf dem Weg zum „selbsteinkaufenden" Kühlschrank. Ob dies wiederum Mobilität reduziert oder im Gegenteil Zeit für ganz andere Tätigkeiten freisetzt, bleibt zu beobachten.

Apr

Studie

Einfluss psychischer Belastungen am Arbeitsplatz auf das Neuroenhancement. Eine Studie bei vier besonders belasteten Arbeitnehmergruppen

Neuroenhancement – populärwissenschaftlich auch als „Gehirndoping" bezeichnet – steht für den Versuch gesunder Menschen, die kognitive Leistungsfähigkeit und das psychische Wohlbefinden durch die Einnahme von verschreibungspflichtigen Medikamenten ohne eine medizinische Indikation zu verbessern. Über Neuroenhancement liegen erheblich voneinander abweichende epidemiologische Befunde vor. Die berichteten Einnahmequoten variieren von 1,7 Prozent bei einem Bevölkerungsdurchschnitt bis zu über 20 Prozent bei Studierenden. Einmal abgesehen davon, dass zum Teil unterschiedliche Messkonzepte verwendet werden, liegen bislang keine Untersuchungen über den Zusammenhang von Arbeitsbelastungen und Neuroenhancement vor.
Im Auftrag der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) hat ein Konsortium bestehend aus dem infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft und dem Institut für Suchtforschung und Prävention (ISuP) den Zusammenhang zwischen Arbeitsbelastungen und Neuroenhancement untersucht. Für die Prüfung dieser Annahme wurden vier Berufe ausgewählt, die sich durch hohe Anforderungen an zeitliche, kognitive, physische oder psychische Dauerleistungen auszeichnen. In einem dreistufigen Untersuchungsansatz wurden 4.166 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Ärzte, Programmierer, Werbefachleute und Publizisten zunächst in einem einstündigen persönlichen Interview befragt (CAPI). Um einen zeitlichen Zusammenhang zwischen Belastungen und Neuroenhancement zu beobachten, wurde in einem zweiten Untersuchungsschritt eine Substichprobe von 724 Personen gebeten, eine Woche lang ein Tagebuch zu führen. Sie protokollierten ihre tägliche Arbeitsbelastung, die Einnahme von Medikamenten, ihren Gesundheitszustand, aber auch ihre Freizeitaktivitäten. In einem dritten Schritt befragten wir schließlich 32 Arbeitnehmer, die in der Befragung als manifeste Enhancer identifiziert wurden. In einem Tiefeninterview äußerten sich die Betroffenen zu ihren Motiven für die Substanzeinnahme.
Die Studie belegt einen klaren Zusammenhang zwischen Arbeitsbelastungen und der mentalen Gesundheit. Wie im sogenannten Anforderungs-Kontroll-Modell von Karasek und Theorell theoretisch vorausgesagt, erhöhen belastende Arbeitsbedingungen bei allen vier Berufsgruppen die Wahrscheinlichkeit für Symptome psychischer Beeinträchtigungen.
Diese Belastungen führen allerdings nur bei einem kleinen Teil der befragten Arbeitnehmer zur Einnahme von leistungssteigernden Arzneimitteln. Die Vierwochenprävalenz liegt bei 1,25 Prozent und die Jahresprävalenz beträgt 2,80 Prozent. Die Einnahmequote ist damit deutlich geringer, als dies befürchtet worden war. Die Lebenszeitprävalenz („jemals eingenommen …") beträgt allerdings 8,30 Prozent und lässt auf eine latente Bereitschaft zum Neuroenhancement schließen.
Das Ergebnis ist unter gesundheitspolitischen Aspekten zu begrüßen. Die Erklärung für die geringe Prävalenz geben die Tiefeninterviews mit aktiven Enhancern. Arzneimittel bzw. Wirkstoffe nehmen diese nur punktuell ein, wenn die Sorge wächst, den Arbeitsbelastungen nicht gewachsen zu sein. Neuroenhancement dient in erster Linie dem Leistungserhalt in einer alternativlos erscheinenden Situation und nicht der Vorteilnahme durch den Einsatz verbotener Substanzen. Die Studienergebnisse geben vielmehr Hinweise darauf, dass der Griff zu leistungserhaltenden Substanzen durch ein Zusammenspiel von hohen Arbeitsbelastungen und bestimmten Persönlichkeitsmerkmalen begünstigt wird. Die Veröffentlichung der Studie bei der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedien ist in Vorbereitung.

Mai

Methode

Bewegte Welten erfassen und neue Datenwelten erschließen

Die Wege im Alltag werden für viele immer weiter. Eingekauft wird nicht mehr um die Ecke, sondern auf der grünen Wiese – neuerdings oft in den mannigfaltigen Kombinationsflächen von Aldi, Rewe, dm und anderen. Manche Kinder werden täglich durch die halbe Stadt zur passenden Kita, Grund- oder höheren Schule gebracht, seit die Sprengelpflicht vielerorts weggefallen ist. Früher ging es selbstverständlich zu Fuß zur nächstgelegenen Einrichtung. Für die Freizeit wird nicht mehr der Verein im Viertel genutzt, sondern entfernte Fitnessstudios oder Locations für exotischere Sportarten besucht. Neben dem Wohnort haben weiter entfernte Orte Relevanz im Alltag: die Umgebung des Arbeitsplatzes, der Kinderbetreuung, der Freizeiteinrichtungen und die Wege dazwischen. Eine Reduktion auf die Wohnadresse greift deutlich zu kurz, wenn das Handeln und der Alltag einer Person verstanden werden soll. Einerseits ändern sich durch die Mobilität die Bedürfnisse. Andererseits ist die lokale Zuordnung von Infrastruktureinrichtungen nicht mehr sinnvoll, weil die Nutzung der räumlich dem Wohnort nächsten Option nicht mehr wie bisher einfach angenommen werden kann.

Die gestiegene Mobilität der Bevölkerung stellt die empirische Forschung vor neue Herausforderungen. Um die vielfach komplexen Bewegungsmuster zu ermitteln, wäre ein umfassender Fragenkatalog erforderlich. Gleichzeitig werden – nicht zuletzt durch die verstärkte Mobilität – erheblich mehr Bestandsdaten erzeugt. Start- und Zielorte sowie die Wege dazwischen werden während der GPS-Navigation automatisch erfasst. Elektronische Tickets im öffentlichen Verkehr generieren Datenbestände. Die Kommunikation via Smartphone erzeugt weitere Daten. Zu diesen Daten, die sich aus unterschiedlichsten Dienstleistungen und technischen Protokollen ergeben, kommen weitere, immer detailliertere Geo- und Marktdaten. Mit der infas 360 GmbH hat infas 2014 ein Unternehmen gegründet, das derartige Daten bereitstellt. Ziel ist es, alle verfügbaren zielgruppenspezifischen Informationen inklusive Raum- und Zeitangaben mit Befragungsdaten zu neuen Ergebnissen zu verknüpfen. Damit folgt infas der Überzeugung, dass neben Primärerhebungen eine Einbeziehung von Bestandsdaten eine immer größere Rolle spielen wird. Dabei ist infas eines der wenigen Institute, die Primärerhebungen sowie Geo-, Markt- und Kundendatenbestände unter einem Dach vereinen. Dies ermöglicht eine optimale Datenverknüpfung bei vollständiger Kontrolle des Datenschutzes.

Die Zuspielung von Daten erfolgt auf Basis von amtlichen oder postalischen Rastern. Durch den Verzicht auf eine proprietäre Zuordnung sichert infas 360 die Transparenz im Vorgehen und in der Analyse. Somit kann eine Studie, die die Zusatzinformationen von infas 360 einbezieht, wissenschaftlichen Anforderungen genügen und ist publizierbar.

In der Praxis wird im Vorfeld einer Studie geprüft, welche Markt- und Geodaten zur Beantwortung der Fragestellungen beitragen können und welche Daten via Primärerhebung gewonnen werden müssen.

Dabei können bestehende Marktdaten bereits bei der Stichprobenbildung genutzt werden. So können konform den Vorgaben des Arbeitskreises Deutscher Markt- und Sozialforschungsinstitute (ADM) Zielgruppen mit geringer Inzidenzrate anhand der Bestandsdaten ermittelt und überproportional in die Ziehung aufgenommen werden, wodurch die Screeningkosten deutlich minimiert werden.

Den Befragungsdaten können Markt- und Geodaten schließlich auf Basis einer Segmentierung zugespielt werden. Da dies innerhalb von infas passiert, kann diese Segmentierung sehr feingliederig und anhand zahlreicher Variablen erfolgen. Zusammenfassungen zur Sicherung der Anonymität und des Datenschutzes sind üblicher Bestandteil des Analyseprozesses.

Die Segmentierung anhand zahlreicher Markt- und Geodaten mit korrespondierenden Befragungsdaten ermöglicht zudem, die Ergebnisse wieder in die Fläche zurückzuspielen. Die ermittelten verschiedenen Zielgruppensegmente können in Landkarten visualisiert und geografisch zugeordnet werden. Die Einbeziehung von Bestandsdaten in die empirische Forschung ist eine neue Herausforderung, die recht komplexe Analysen erfordert. Andererseits nimmt der Strom der verfügbaren Daten immer mehr zu und kann im Forscheralltag eigentlich nicht mehr ignoriert werden. Er bietet erhebliche Chancen, die beispielsweise durch steigende Mobilität komplexer werdende Alltagswelt besser zu verstehen.

Nächste Ausgabe: Winter 2015

Lagemaß erscheint in loser Folge. Für Heft Nummer 4 haben wir den Themenschwerpunkt „Kommunikation“ gewählt. Auch in diesem Heft werden wir das gesetzte Thema aus ganz unterschiedlichen Perspektiven beleuchten. Und natürlich wird es wieder eine spannende, nicht schwarz-weiße Heftmitte geben. Mit welchen Gestaltungsmitteln wir das angehen, erfahren Sie in einigen Monaten. Bleiben Sie uns treu!

7.100

Millionen Mobilfunkverträge weltweit Ende 2014. Damit ergibt sich global betrachtet rechnerisch bereits ein Vertrag pro Kopf.
In Deutschland waren es zu diesem Zeitpunkt 117 Mio. Verträge, also bereits deutlich mehr als ein Vertrag pro Bundesbürger. Obwohl diese Berechnungen mit einigen Unsicherheiten behaftet sind, wie etwa dem Umgang mit inaktiven Prepaidverträgen, lassen sie erahnen, welche Faszination die elektronische Kommunikation per Sprache, E-Mails, Bildern und Messengern mit sich bringt.

Impressum
Herausgeber: infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH;
Redaktion: Robert Follmer, Joachim Scholz, Menno Smid;
Foto: Menno Smid;
Gestaltung: kognito gestaltung, Berlin;
Autoren: Folkert Aust, Robert Follmer, Miriam Follmer, Doris Hess, Jana Hölscher, Birgit Jesske, Jette Kellerhoff, Petra Knerr, Joachim Scholz, Helmut Schröder, Menno Smid, Jacob Steinwede

Lagemaß ist eine Publikation des infas Instituts für angewandte Sozialwissenschaft GmbH in Bonn, die in loser Folge erscheint. Das Magazin richtet sich an Interessenten und Kunden und beleuchtet gesellschaftliche Themen aus Institutssicht. Lagemaß liefert aktuelle Studienergebnisse und Einblicke in die Arbeit von infas. Weitere Informationen zum Magazin finden Sie online unter http://www.infas.de/lagemass