

# VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

54

## UNTERWEGS ZWISCHEN ERWERBS- UND FAMILIENARBEIT

Wiebke Unbehaun et al.



WIEN

# Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit

Eine Analyse in den niederösterreichischen Regionen Triestingtal und Schneebergland

Wiebke Unbehaun, Eva Favry, Regine Gerike, Thomas Hader, Bente Knoll, Teresa Schwaninger,  
Tina Uhlmann

AutorInnen: Wiebke Unbehaun (Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen)  
Eva Favry (Rosinak und Partner ZT GmbH)  
Gerike Regine (Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen)  
Thomas Hader (Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien)  
Bente Knoll (Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH)  
Teresa Schwaninger (Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH)  
Tina Uhlmann (Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen)

Layout: Christine Schwed (AK Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien  
Abteilung Umwelt und Verkehr  
1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 20-22  
Telefon: +43 / 1 / 50165-2698  
E-Mail: [uv@akwien.at](mailto:uv@akwien.at)

Die Publikation stützt sich auf Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt „mobility4job – Gendergerechte Mobilitätslösungen für bessere Erwerbschancen im ländlichen Raum.“ Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gefördert. Förderschwerpunkt Talente nützen: Chancengleichheit – FEMtech Forschungsprojekte, 1. Ausschreibung.

Stand: Oktober 2014

Medieninhaber: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

1040 Wien Prinz Eugen-Straße 20-22

Druck: Eigenvervielfältigung

Verlags- und Herstellort: Wien

ISBN: 978-3-7063-0510-5

# VORWORT

Von den rund 3,9 Millionen Erwerbstätigen in Österreich haben nahezu 54 Prozent ihren Arbeitsplatz nicht in der Wohngemeinde. Tatsache ist auch: je kleiner die Wohngemeinde, umso höher der Anteil der ArbeitnehmerInnen, die zu ihrem Arbeitsplatz auspendeln müssen. Sind es in Gemeinden mit über 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern in etwa 54 Prozent, liegt dieser Anteil in Gemeinden mit 200 bis unter 500 EinwohnerInnen bei bis zu 74 Prozent. Wer kein Auto besitzen möchte oder sich kein Auto leisten kann, ist beim Zugang zum Arbeitsmarkt benachteiligt, zumal gerade in den kleinen Gemeinden der öffentliche Verkehr in der Regel nicht so gut ausgebaut ist wie in den Städten. Dies macht deutlich, dass die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen gerade in ländlichen Räumen eine wichtige Fragestellung ist. Für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf spielen zusätzlich auch die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten zur täglichen Versorgung eine wichtige Rolle.

Aus Sicht der AK bedarf es einer umfassenden Verbesserung der Leistung des öffentlichen Verkehrs. Basierend auf österreichweiten Versorgungsstandards und der dazu erforderlichen Infrastruktur muss die Umsetzung eines integrierten, akkordierten Taktverkehrs aus Fern- und Interregionalverkehr und darauf aufbauend eines vertakteten Regional-, Stadt- und Bedarfsverkehrs in die Fläche umgesetzt werden. Zu berücksichtigen ist dabei die Einhaltung der Bundesverfassung, also das Ziel der tatsächlichen Gleichstellung von Frauen und Männern, und damit die bessere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen für Frauen. Notwendig wird es auch sein, Verkehrsplanung und Raumordnung verstärkt aufeinander abzustimmen, um Strukturen zu schaffen, die eine leistbare und qualitativ hochwertige Versorgung mit öffentlichem Verkehr ermöglichen.

Die vorliegende Publikation widmet sich den Mobilitätsbedürfnissen von Frauen und Männern, die zusätzlich zum Beruf auch Betreuungsleistungen für Kinder und/oder hilfsbedürftige Erwachsene erbringen. Aufgezeigt wird, dass Mobilität im ländlichen Raum als weitgehend vom privaten Pkw abhängig erlebt wird. Für die Pkw-Verfügbarkeit ist den Forschungsergebnissen zufolge nicht das biologische Geschlecht ausschlaggebend, sondern der Erwerbsstatus. Die bestehende hohe Auto-Abhängigkeit hat zur Folge, dass die Haushalte hohe zeitliche und finanzielle Ressourcen für Mobilität aufwenden müssen. Außerdem ist zu befürchten, dass Kinder und Jugendliche zunehmend unselbständiger in ihrer Mobilität werden.

Auch die Bemühungen unsere Mobilität insgesamt nachhaltiger zu gestalten, werfen die Frage auf, wie negative Entwicklungen verändert werden können. Die Tatsache, dass 40 Prozent aller Autofahrten nach maximal fünf Kilometern enden, zeigt, dass noch viel ungenutztes Potential für nachhaltigere Mobilitätsformen vorhanden ist. Für dessen Nutzung müssen aber noch die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Einige Antworten, wie gendergerechte Mobilität im ländlichen Raum ohne Auto-Abhängigkeit erreicht werden kann, liefert der hier vorgestellte Anforderungskatalog, der im Forschungsprojekt *mobility4job* entwickelt wurde.

Rudi Kaske  
Präsident der AK-Wien



# INHALTSVERZEICHNIS

<b>Hauptergebnisse</b>	<b>1</b>
<b>Ausgangslage</b>	<b>1</b>
Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt	2
Handlungsfelder für gendergerechte und zukunftsfähige Mobilität	4
<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>Begriffsklärung und Definitionen</b>	<b>11</b>
<b>1 Betreuungspflichten, Erwerbsarbeit und Mobilität im ländlichen Raum</b>	<b>15</b>
1.1 Betreuungspflichten und Aufgabenverteilung in Familien	16
1.2 Erwerbsarbeit	17
1.3 Mobilität	21
1.4 Bevölkerung im ländlichen Raum	30
1.5 Folgen eingeschränkter Mobilität	31
<b>2 Ansatzpunkte für die Forschung zu chancengerechter Mobilität</b>	<b>35</b>
2.1 Chancengerechtigkeit beim Zugang zum Mobilitätssystem – Gender und Mobilität	36
2.2 Fragestellungen zum Thema Mobilität, Erwerbsarbeit und Betreuung im ländlichen Raum im Projekt mobility4job	37
<b>3 Leben und Arbeiten im Triestingtal und Schneebergland</b>	<b>41</b>
3.1 Die Untersuchungsregion im Überblick	41
3.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	42
3.3 Regionalstatistische Daten	45
3.4 Schlussfolgerungen aus der sekundärstatistischen Regionsanalyse	72
<b>4 Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit im Triestingtal und Schneebergland</b>	<b>75</b>
4.1 Telefonische und persönliche Befragung	75
4.2 Herausforderung Alltag für erwerbstätige Personen mit Betreuungspflichten	80
4.3 Mobil sein als betreuende Person im Triestingtal und Schneebergland	94
4.4 Die Rolle der Mobilität im Spannungsfeld zwischen Beschäftigung und Betreuung	115
4.5 Mediennutzung als Potenzial für die Schaffung neuer (Mobilitäts)Angebote	136
4.6 Resümee und kritische Evaluierung der Befragungsergebnisse	138
<b>5 Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum</b>	<b>141</b>
5.1 Mobilitätslösungen aus Sicht der telefonisch Befragten	141

5.2	Mobilitätslösungen aus Sicht der persönlich Befragten	143
5.3	Beispiele für Mobilitätslösungen aus anderen Regionen	148
<b>6</b>	<b>Schlussfolgerungen und Anforderungen an gendergerechte Mobilität</b>	<b>155</b>
6.1	Handlungsfelder für gendergerechte Mobilitätslösungen	155
6.2	Anforderungskatalog	157
<b>Anhang</b>		<b>163</b>
	Karten des Untersuchungsgebiets	163
	Über die AutorInnen	171
	Literaturverzeichnis	172
	Weitere Internetquellen	181

# TABELLENVERZEICHNIS

<b>Tabelle 1:</b>	Eckdaten zu Bevölkerung: Arbeitsmarkt und Betreuungspflichten im Untersuchungsgebiet _____	42
<b>Tabelle 2:</b>	Gemeinden des Untersuchungsgebiets: Zuordnung _____	43
<b>Tabelle 3:</b>	Entwicklung der Altersstruktur im Untersuchungsgebiet 2001 bis 2009 _____	46
<b>Tabelle 4:</b>	Erwerbstätige am Arbeitsort nach Wirtschaftssektoren auf der Ebene der NUTS3-Regionen _____	52
<b>Tabelle 5:</b>	Anteil der Altersgruppen an den beim AMS Vorgemerkten (Stand 2009) _____	55
<b>Tabelle 6:</b>	Gewünschtes Beschäftigungsausmaß der beim AMS vorgemerkten Frauen (Stand 2009) _____	56
<b>Tabelle 7:</b>	Durchschnittliche Vormerkdauer in Tagen (Stand 2009) _____	57
<b>Tabelle 8:</b>	Anteil der Auspendlerinnen und Auspendler in einen anderen politischen Bezirk an den AK-Mitgliedern (2009) _____	59
<b>Tabelle 9:</b>	Anteil der Besitzerinnen und Besitzer von Lenkberechtigungen für Pkw an der Bevölkerung Niederösterreichs: nach Geschlecht und Altersgruppen, Stand 2008 _____	64
<b>Tabelle 10:</b>	Pkw-Verfügbarkeit der niederösterreichischen Bevölkerung 2008 _____	65
<b>Tabelle 11:</b>	Pendelwege von exemplarischen Erwerbstätigen aus dem Untersuchungsgebiet _____	69
<b>Tabelle 12:</b>	Rücklauf der Erhebung _____	76
<b>Tabelle 13:</b>	Soziodemografie der telefonisch befragten Personen und Haushalte im Überblick _____	78
<b>Tabelle 14:</b>	Durchschnittsalter der zu betreuenden Kinder im Vergleich zum Gesamtuntersuchungsgebiet _____	78
<b>Tabelle 15:</b>	Darstellung der Interviewpersonen inkl. Gender und Diversity-Dimensionen _____	79
<b>Tabelle 16:</b>	Schulabschluss der telefonisch befragten Personen _____	82
<b>Tabelle 17:</b>	Bereiche des Gesamtarbeitsalltags _____	83
<b>Tabelle 18:</b>	Persönlich befragte Personen mit unbeschränktem Pkw-Zugang _____	104
<b>Tabelle 19:</b>	Persönlich befragte Personen mit eingeschränktem Pkw-Zugang _____	106
<b>Tabelle 20:</b>	Korrelationsmatrix für Betreuung, Erwerbstätigkeit und Mobilitätsverhalten (alle dargestellten Korrelationen sind signifikant) _____	110
<b>Tabelle 21:</b>	Stichprobenbeschreibung der telefonisch Befragten, unterschieden nach Kleinregionszugehörigkeit _____	113
<b>Tabelle 22:</b>	Verkehrsmittelwahl am Stichtag in den Kleinregionen Triestingtal und Schneebergland (n=1.845) _____	115

<b>Tabelle 23:</b>	Die zehn häufigsten Wegekettenmuster in der Untersuchungsregion für Personen mit und ohne Hol- und Bringweg am Stichtag _____	119
<b>Tabelle 24:</b>	Mittelwerte der Cluster und Variablen_____	134
<b>Tabelle 25:</b>	Ergebnisse der Clusteranalyse_____	136

# ABBILDUNGSVERZEICHNIS

<b>Abbildung 1:</b>	Personen mit Arbeitswunsch und stille Reserve – Gründe weshalb keine Arbeit gesucht wird _____	20
<b>Abbildung 2:</b>	Anteil der Pendlerinnen und Pendler an den Erwerbstätigen nach Gemeindegröße _____	24
<b>Abbildung 3:</b>	Pendeldistanzen von Frauen und Männern nach Gemeindegröße _____	25
<b>Abbildung 4:</b>	Pendeldistanzen von Männern und Frauen nach Alter der Kinder im Haushalt ____	26
<b>Abbildung 5:</b>	Pkw- und Jahreskartenbesitz nach Quartilen des Haushaltsäquivalenzeinkommens _____	27
<b>Abbildung 6:</b>	Monatliche Äquivalenzausgaben der Haushalte für den Verkehr nach Dezilen deren Äquivalenzeinkommens _____	29
<b>Abbildung 7:</b>	Zitate aus der persönlichen Befragung zum eigenen Wohnstandort _____	44
<b>Abbildung 8:</b>	Zitate aus der persönlichen Befragung zum sozialen Miteinander und dem Image (in) der Region _____	45
<b>Abbildung 9:</b>	Betreuungspflichten für Kinder unter 15 Jahren _____	47
<b>Abbildung 10:</b>	Arbeitsstätten im Untersuchungsgebiet 2001: nach Wirtschaftszweigen und-sektoren; Blau: produzierender (sekundärer) Sektor, rot: Dienstleistungs- (tertiärer) Sektor _____	50
<b>Abbildung 11:</b>	Arbeitsstätten im Untersuchungsgebiet 2001: nach Beschäftigtenzahl _____	50
<b>Abbildung 12:</b>	Beschäftigte im Untersuchungsgebiet 2001: nach dem Beschäftigungsstatus ____	51
<b>Abbildung 13:</b>	Zitate aus der persönlichen Befragung zur Arbeitsmarktsituation und Betriebsstandorten in der Region _____	52
<b>Abbildung 14:</b>	Bevölkerung der Untersuchungsgemeinden: nach dem Erwerbsstatus 2009 ____	53
<b>Abbildung 15:</b>	Erwerbstätige in den Untersuchungsgemeinden (Wohnortkonzept), nach Wirtschaftstätigkeiten 2009 _____	54
<b>Abbildung 16:</b>	Pendelziele der in den Untersuchungsgemeinden wohnenden Erwerbstätigen (2009) _____	58
<b>Abbildung 17:</b>	Zitate aus der persönlichen Befragung zu Dienstleistungen und Versorgungssituation in der Wohnregion _____	63
<b>Abbildung 18:</b>	Schienenstrecken im Untersuchungsgebiet (VOR und VVNB) _____	67
<b>Abbildung 19:</b>	Zitate aus der persönlichen Befragung zu Infrastruktur und Verkehrssituation ____	71
<b>Abbildung 20:</b>	Intensität der Betreuungspflichten über den Tag verteilt (n=436) _____	81
<b>Abbildung 21:</b>	Verteilung der Betreuungsverantwortung nach Geschlecht in Prozent (n=436) ____	86
<b>Abbildung 22:</b>	Unterschiede in den Betreuungsperioden pro Tag zwischen Männern und Frauen (n=422); (b) Verantwortlichkeit für die Betreuung im Haushalt (n=436) ____	87
<b>Abbildung 23:</b>	Relation zwischen Betreuungszeit pro Tag und Arbeitsstunden pro Woche (n=370)	87

<b>Abbildung 24:</b>	Zitate aus der persönlichen Befragung zur Arbeitsteilung innerhalb der Familie und zur Aufteilung Erwerbsarbeit - Familienarbeit _____	90
<b>Abbildung 25:</b>	Zitate aus der persönlichen Befragung zum Wiedereinstieg in die Erwerbstätigkeit _____	94
<b>Abbildung 26:</b>	Mobilitäts Herausforderungen mit und ohne Pkw _____	102
<b>Abbildung 27:</b>	Modal Split am Stichtag _____	108
<b>Abbildung 28:</b>	Wegezwecke am Stichtag _____	108
<b>Abbildung 29:</b>	Übliches Verkehrsmittel auf Arbeits-/Ausbildungswegen _____	109
<b>Abbildung 30:</b>	Boxplot zum Median der mittleren täglichen Wegezahl mit 25% und 75% Quartilen (n=1.845 Wege) _____	114
<b>Abbildung 31:</b>	Anzahl der Ausgänge am Stichtag von Männern und Frauen mit mindestens einem Hol- oder Bringweg am Stichtag (n=246) _____	116
<b>Abbildung 32:</b>	Häufigkeit von Wegekettens mit einer bestimmten Anzahl an Wegen (n=740) _____	117
<b>Abbildung 33:</b>	Relative Häufigkeit der Abfolge von Aktivitäten auf Wegekettens (Hin- und Rückwege) normiert auf 100 Prozent (n=740) _____	118
<b>Abbildung 34:</b>	Wegekettens der Interviewperson 9 (IP 9) _____	121
<b>Abbildung 35:</b>	Wegekettens der Interviewperson 14 (IP 14) _____	122
<b>Abbildung 36:</b>	Wegekettens der Interviewperson 12 (IP 12) _____	123
<b>Abbildung 37:</b>	Wegekettens der Interviewperson 4 (IP 4) _____	124
<b>Abbildung 38:</b>	Wegekettens der Interviewperson 5 (IP 5) _____	125
<b>Abbildung 39:</b>	Wegekettens der Interviewperson 3 (IP 3) _____	126
<b>Abbildung 40:</b>	Wegekettens der Interviewperson 2 (IP 2) _____	127
<b>Abbildung 41:</b>	Wegekettens der Interviewperson 1 (IP 1) _____	128
<b>Abbildung 42:</b>	Wegekettens der Interviewperson 11 (IP 11) _____	130
<b>Abbildung 43:</b>	Wegekettens der Interviewperson 7 (IP 7) _____	131
<b>Abbildung 44:</b>	Wegekettens der Interviewperson 8 (IP 8) _____	132
<b>Abbildung 45:</b>	Wegekettens der Interviewperson 10 (IP10) _____	133
<b>Abbildung 46:</b>	Zufriedenheit der telefonisch befragten Personen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region _____	141
<b>Abbildung 47:</b>	Vorschläge der telefonisch befragten Personen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in den beiden Untersuchungsregionen _____	142

# HAUPTERGEBNISSE

## Ausgangslage

### Ungleiche Aufteilung der Erwerbs- und der Familienarbeit

Wie die Daten der Statistik Austria verdeutlichen, wenden die ÖsterreicherInnen in Summe mehr Zeit für unbezahlte Arbeit auf als für bezahlte Berufstätigkeit. (Verhältnis 51:49). Problematisch ist die ungleiche Verteilung der Erwerbs- und der unbezahlten Arbeit (dazu zählen vorwiegend Haushaltsführung, und Kinderbetreuung) zwischen den Geschlechtern:

Frauen erledigen zu zwei Dritteln die unbezahlte Arbeit, während Männer zu 61 Prozent die bezahlte Arbeit übernehmen. Zwar sind Frauen aus Familien mit Kindern heute zu 65 Prozent erwerbstätig, aber nur 22 Prozent sind Vollzeitbeschäftigt, bei den Männern sind es 85 Prozent. Dies hat weitreichende Konsequenzen: so stellt die geringere Erwerbsbeteiligung nicht nur eine Einschränkung in der Lebensgestaltung dar, sondern bedeutet für viele Frauen im Alter auch Armut und soziale Ausgrenzung.

### Ungleicher Zugang zu Mobilität

Sowohl in Bezug auf das Geschlecht als auch auf den Erwerbsstatus und das Einkommen gibt es in Österreich starke Unterschiede beim Zugang zum privaten Pkw. So besitzen 40 Prozent der Haushalte im unteren Einkommensviertel keinen Pkw, bei den Haushalten im obersten Einkommensviertel sind es nur 11 Prozent. Unterschiede zeigen sich auch bei den finanziellen Mitteln für den Betrieb des Autos. So können Haushalte der oberen Einkommensgruppen das Doppelte bis Dreifache für Treibstoff, Zubehör und Reparaturen ihrer Pkws ausgeben als die unteren Einkommensgruppen, die mit 90 Euro, d. h. etwa mit einer Tankfüllung pro Monat, auskommen müssen. Daten aus Niederösterreich zeigen, dass vor allem Arbeitslose und im Haushalt Tätige (zu 49 bzw. 44 Prozent) nicht jederzeit über einen Pkw verfügen können. Der Zugang zum öffentlichen Verkehr ist demgegenüber sozial ausgewogener – so haben über alle Einkommensgruppen hinweg etwa 20 Prozent der österreichischen Haushalte eine ÖV-Jahreskarte. Entscheidend dafür sind nicht die Kosten, sondern die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel.

Die geschlechtsspezifische Betrachtung zeigt, dass Frauen und Männer in etwa gleich viele Wege zurücklegen, dass jedoch Unterschiede bei den Wegezwecken und bei der Verkehrsmittelwahl bestehen: Männer sind häufiger auf Wegen zum Arbeitsplatz oder dienstlich unterwegs (40 Prozent der Wege) als Frauen (20 Prozent). Darüber hinaus legen Männer ihre Wege überwiegend mit dem Auto zurück (59 Prozent der Wege, Frauen: 47 Prozent), während Frauen häufiger zu Fuß und als MitfahrerInnen im Pkw unterwegs sind.

Beim Zugang zum Arbeitsmarkt zeigt sich bei den Frauen ein geringerer räumlicher Aktionsradius. So haben Frauen aus kleinen Gemeinden zu 68 Prozent ihren Arbeitsplatz bis zu 20 Kilometer vom Wohnort entfernt, bei den Männern sind es 59 Prozent.

In Summe zeigt sich, dass Frauen generell mit Nachteilen konfrontiert sind, wenn sie am Arbeitsmarkt teilhaben möchten. Der eingeschränkte Zugang zu Mobilität in ländlichen Räumen mit einem geringen Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln kann eine zusätzliche Hürde darstellen. Diese Fakten bildeten die Grundlagen für das Forschungsprojekt.

## Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt

Die empirischen Erhebungen fanden 2013 in zwei ländlichen Kleinregionen Niederösterreichs (Trieblingtal und Schneebergland) statt. An der telefonischen Befragung beteiligten sich 430 Personen mit Betreuungspflichten die entweder erwerbstätig waren oder einen Berufswunsch äußerten. Rund 77 Prozent der Teilnehmenden waren Frauen, das Durchschnittsalter aller Befragten lag bei 42 Jahren.

Im Durchschnitt lebten in den Haushalten 3,9 Personen, 83 Prozent der Befragten betreuten ein bis zwei Personen. Zusätzliche wurden mit 15 Personen vertiefte, persönliche Interviews zu Familie, Beruf und Mobilität in ihren Haushalten geführt.

## Die Aufteilung von Erwerbs- und Familienarbeit entspricht den traditionellen Geschlechterrollen

Obwohl in 70 Prozent der befragten Haushalte beide Elternteile erwerbstätig waren, zeigte sich eine sehr traditionelle innerfamiliäre Verteilung der Geschlechterrollen. So gaben 75 Prozent der Frauen an, alleine oder vorwiegend für die Betreuung (hauptsächlich der Kinder) verantwortlich zu sein, bei den Männern machten nur 18 Prozent diese Angaben. Dies spiegelt sich auch in der täglich für die Betreuung aufgewendeten Zeit wider: die befragten Frauen sind durchschnittlich täglich 8,7 Stunden mit der Betreuung und Pflege beschäftigt, Männer 4,4 Stunden pro Tag. Die Erwerbsarbeit nimmt die befragten Frauen durchschnittlich 28 Stunden pro Woche in Anspruch, die Männer 45 Stunden.

## Die Mobilität der Befragten basiert auf dem eigenen Pkw

Auffallend ist, dass sich unter den Haushalten von Erwerbstätigen mit Betreuungspflichten kein einziger ohne Pkw befand. Im Durchschnitt waren bei den telefonisch Befragten in jedem Haushalt 1,9 Pkws vorhanden. 27 Prozent der Haushalte besaßen einen Pkw, 60 Prozent zwei, und 14 Prozent verfügten über mehr als zwei Pkws im Haushalt. In 94 Prozent der Haushalte war mindestens ein Fahrrad vorhanden, und 20 Prozent der Haushalte besaßen eine Zeit- oder Ermäßigungskarte für den öffentlichen Verkehr. Nur ein Prozent der telefonisch Befragten gab an, keinen Zugang zum Pkw zu haben; über 93 Prozent gaben an, jederzeit über einen Pkw verfügen zu können. Es scheint, dass die Zielgruppe der Nicht-Automobilisten nicht leicht zu erreichen ist bzw. legen die Ergebnisse nahe, dass ohne Pkw eine Erwerbstätigkeit in Gebieten mit geringem ÖV-Angebot kaum realisiert wird.

Der hohen Automobilität entsprechend wurden am Befragungstichtag 83 Prozent aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt, sieben Prozent zu Fuß und nur zwei Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Wird der Arbeitsweg betrachtet, hat der Bahnverkehr einen höheren Stellenwert: 22 Prozent

der Befragten gaben an, dass sie die Bahn regelmäßig für den Weg zur Arbeit verwenden, 5 Prozent das Fahrrad und 70 Prozent den Pkw.

Für die persönlich befragten Personen stellt der Besitz bzw. die Verfügbarkeit eines Pkws einen entscheidenden Mobilitätsfaktor dar. Zehn persönlich Befragte konnten uneingeschränkt über einen Pkw verfügen, für fünf Personen traf das nicht zu. Der Mobilitätsalltag der beiden Gruppen unterscheidet sich deutlich. Wer uneingeschränkt über einen Pkw verfügt, sieht sich in einer Abhängigkeitssituation gegenüber dem Pkw; als problematisch wahrgenommen werden auch die finanzielle Belastung und die hohe Anzahl der zu leistenden Begleitwege. Jene, die gar nicht oder nur eingeschränkt über einen Pkw verfügen, beklagen hingegen die Abhängigkeit von anderen Personen und funktionierenden ÖV-Anschlüssen. Sie müssen viel Zeit in die Koordination und Organisation ihrer Mobilität investieren und auf einzelne Wege ganz verzichten.

## Das Potenzial für multimodale Mobilität wird nicht genutzt

Überraschend war, dass 11 Prozent der mit dem Pkw zurückgelegten Wege kürzer als einen Kilometer waren, 29 Prozent kürzer als drei Kilometer und 40 Prozent kürzer als fünf Kilometer.

Die Abhängigkeit vom Pkw wird oft damit argumentiert, dass im ländlichen Raum komplexe Wegeketten zu bewältigen sind, bei denen einzelne Wege über weite Distanzen führen (so dass eine Alternative zum Auto nicht möglich ist) und auch Erledigungen wie Einkäufe mit anderen Wegen kombiniert werden.

Die Befragungsergebnisse zeigen aber, dass 31 Prozent aller Wegeketten keinen Weg hatten, der länger als drei Kilometer ist, und 40 Prozent der Wegeketten keinen Weg mit über fünf Kilometer hatten. Diese Wege liegen also innerhalb der üblichen Radfahrdistanz. Auch bei den Wegezwecken zeigt sich, dass einfache Muster wie „Wohnung – Arbeitsplatz – Wohnung“ oder „Wohnung – Bringen/Holen – Wohnung“ sowie „Wohnen – Einkaufen – Wohnen“ bereits über 50 Prozent aller Wegeketten ausmachen. Komplexere Ketten, bei denen der Arbeitsweg mit dem Einkaufen oder dem Holen/Bringen von Kindern kombiniert wird, machen nur je fünf bzw. drei Prozent der Wegeketten aus. Vor allem in den vertieften Befragungen kam die finanzielle Belastung zur Sprache, denn rechnerisch zeigt sich, dass bei einem erhobenen mittleren Haushaltseinkommen von 2200 Euro ein Fünftel bis zu einem Drittel für die Mobilität aufgewendet werden dürfte<sup>1</sup>. Die Ergebnisse zeigen, dass große Potenziale für eine nachhaltigere Mobilität bestehen, deren Realisierung auch die Mobilitätskosten der Haushalte reduzieren könnte.

## Bringt die hohe Auto-Mobilität mehr Chancengerechtigkeit?

Die hohe Pkw-Verfügbarkeit scheint auf den ersten Blick den Schluss zuzulassen, dass Frauen keinen Benachteiligungen im Hinblick auf den Zugang zu Mobilität im Vergleich zu Männern gegenüberstehen. Im Detail zeigt sich, dass Frauen mit 4,8 Wegen pro Tag häufiger unterwegs sind als Männer (3,8) und dabei nahezu gleich viel Zeit in ihre Mobilität investieren (Frauen 80, Männer 83 Minuten), allerdings mit durchschnittlichen Wegelängen von 11,5 km deutlich weniger weit unterwegs sind als Männer mit 17,2 Kilometern. Bei den Wegezwecken zeigt sich, dass 40 Prozent der

<sup>1</sup> je Haushalt waren im Durchschnitt 1,9 Pkws vorhanden, nach amtlichen Daten schlagen sich Betrieb und Erhalt eines Pkws mit monatlich 400 Euro zu Buche. Laut Statistik Austria (Konsumerhebung) machen Anschaffung und Erhalt bei Haushalten mit zwei Pkws 20 Prozent der Gesamtverbrauchsangaben aus.

Wege dem Holen und Bringen der Kinder dienen. Frauen nutzen überdies am Arbeitsweg häufiger den Pkw als Männer, offenbar um ihre Wege besser innerhalb ihres Zeitbudgets unterzubringen.

Insgesamt zeigt sich also, dass die hohe Verfügbarkeit des privaten Autos nicht automatisch zu einer gerechteren Aufteilung der Familienarbeit und zum besseren Zugang zum Arbeitsmarkt führt. Als wesentliche Gründe können die vorherrschenden Rollenbilder vermutet werden, wobei die Fragen zur Einstellung zur Berufstätigkeit von Müttern nicht in diese Richtung beantwortet wurden. Viel eher dürfte sich die Fortführung der klassischen Rollenverteilung im alltäglichen Tun verfestigen.

Weiters zeigt sich, dass die hohe Autoverfügbarkeit offenbar sogar dazu führt, dass Frauen neben Berufs- und Familienarbeit zusätzlich auch für die Mobilität der betreuten Personen verantwortlich sind und damit die Auto-Verfügbarkeit eher zu einer zusätzlichen Last für die Betroffenen wird.

## Die Befragten wünschen sich Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr

Mit dem öffentlichen Verkehr in der Region zeigten sich 54 Prozent der Befragten nicht zufrieden, und 47 Prozent vertreten die Meinung, dass ein besserer ÖV ihre täglichen Wege erleichtern würde – insbesondere dann, wenn dadurch die selbständige Mobilität der Kinder erleichtert und somit weniger Begleitwege anfallen würden. Als Verbesserungsmaßnahmen wurden hauptsächlich Ausbaumaßnahmen wie Verkürzung der Intervalle und bessere Umsteigemöglichkeiten genannt.

## Handlungsfelder für gendergerechte und zukunftsfähige Mobilität

Die Mobilität der Kinder ist ein wichtiger Ansatzpunkt, um die hohen zeitlichen und finanziellen Belastungen durch die Begleitwege zu verringern. Einerseits spielen dabei Ängste und Einstellungen der betroffenen Eltern eine Rolle, und andererseits machen derzeit vielfach auch die (infrastrukturellen) Rahmenbedingungen die Nutzung des Umweltverbundes (Gehen, Radfahren, öffentlicher Verkehr) unattraktiv.

Auch hinsichtlich der Mobilität der betreuenden Personen selbst könnte durch das Zusammenwirken von infrastrukturellen Verbesserungen auf der einen Seite und bewusstseinsbildenden Aktionen auf der anderen Seite der Handlungsspielraum zur Nutzung des Umweltverbunds vergrößert werden.

Aus den Erkenntnissen aus dem Forschungsprojekt mobility4job ergeben sich folgende Handlungsfelder für eine gendergerechte und zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum:

- Unterstützung der aktiven Mobilität zu Fuß und mit dem Rad durch Verbesserung und Lückenschluss bei der Verkehrsinfrastruktur,
- bessere Erreichbarkeit der Alltagsorte mit dem öffentlichen Verkehr, inklusive einer besseren Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern (Multimodalität),
- Verbesserung der Qualitäten von Haltestellen und Verkehrsmitteln,
- vermehrte Anstrengungen zur Förderung der Bewusstseinsbildung für aktive und umweltschonende Mobilitätsformen,
- Erleichterung und Unterstützung der gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen,
- bessere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen unterschiedlichster Lebensrealitäten bei der Raum- und Verkehrsplanung, u. a. durch eine verbesserte Partizipation der Betroffenen.

# EINLEITUNG

Welche Rolle spielt Mobilität für eine Chancengerechte Teilnahme am Erwerbsleben im ländlichen Raum? Mit dieser Frage beschäftigte sich im Zeitraum Juli 2012 bis Oktober 2014 ein Forschungskonsortium, bestehend aus der Universität für Bodenkultur Wien, Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur (Wiebke Unbehaun und Tina Ullmann, Florian Aschauer, Ulrike Raich, Michael Meschik und Reinhard Hössinger), dem Verkehrsplanungsbüro Rosinak & Partner ZT GmbH (Eva Favry, Ulla Thamm, Zeljka Musovic-Dobos und Andrea Weninger), dem Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH (Bente Knoll, Teresa Schwaninger, Georg Spreitzer, Patrick Posch und Elisabeth Olsacher) sowie der Arbeiterkammer Wien (Cornelia Mittendorfer und Thomas Hader).

An dieser Stelle möchten sich die AutorInnen bei all jenen bedanken, die das Forschungsprojekt durch ihre Bemühungen mit getragen haben: Allen voran Elisabeth Hainfellner (Leader Region Triestingtal) und Martina Sanz (Gemeinsame Region Schneebergland) für die Unterstützung bei den Forschungsaktivitäten und Workshops in der Region. Weiters gilt auch ein Dank den TeilnehmerInnen des Projektbeirats, die durch ihren Input und ihr Feedback das Forschungsprojekt bereichert haben. Namentlich waren dies Franz Grill (Leader Region Triestingtal), Regina Rausch und Friedrich Zibuschka, (Arnt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten), Magdalena Schreiner (Gemeinsame Region Schneebergland), Wibke Strahl-Naderer (RM Nö., Mobilitätsmanagement Industrieviertel Süd), Maria Rigler (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. Allgemeine Förderung, Frauenreferat), Petra Völkl (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung V/5, Verkehr/Mobilität/Siedlungswesen/Lärm), Susanne Piffli-Pavelec (Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Gruppe B Arbeitsrecht (Abt. 7, 10)), Theresia Oedl-Wieser (Bundesanstalt für Bergbauernfragen) und Andrea Stütz (Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H.)

Die vorbereitenden Rechercharbeiten und die Ergebnisse des Forschungsprojekts mobility4job, das durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (im Rahmen des Förderschwerpunkts Talente nützen: Chancengleichheit – FEMtech-Forschungsprojekte, 1. Ausschreibung) gefördert wurde, werden in dieser Publikation einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

In **Kapitel 1** wird beleuchtet, wie sich die Aufgabenverteilung in den Familien derzeit darstellt und welche Auswirkungen diese Situation für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf hat. Gezeigt wird, dass insgesamt mehr Zeit für unbezahlte Betreuungs- und Versorgungsarbeit aufgewendet wird als für bezahlte Arbeit und dass es noch immer überwiegend Frauen sind, die diese Leistungen erbringen. Dies hat zur Folge, dass Frauen nach der Geburt eines Kindes weitaus umfangreichere Einschränkungen ihrer Erwerbskarrieren in Kauf nehmen müssen als Männer. In diesem Zusammenhang werden vor dem Hintergrund der allgemeinen Änderung des Mobilitätsverhaltens die Erkenntnisse aus Studien zusammengefasst, die die Unterschiede in der Mobilität zwischen Personen mit unterschiedlichen Aufgaben in der Familie – de facto also meist zwischen Frauen und Männern – näher beleuchten. Mobilitätserhebungen in Österreich zeigen, dass Männer eher den motorisierten

Individualverkehr nutzen und weniger im Umweltverbund (zu Fuß gehen, Radfahren, öffentlicher Verkehr) unterwegs sind als Frauen. Erläutert werden auch die allgemeinen Entwicklungen im ländlichen Raum und die dort verfügbaren Mobilitätsangebote. Daraus abgeleitet werden die Wirkungen dieser Rahmenbedingungen für Frauen in ländlichen Gebieten, wie z.B. soziale Exklusion. Die Analyse des Stands der Forschung im ersten Kapitel macht deutlich, dass zwar in jedem der unterschiedlichen Bereiche, wie Erwerbstätigkeit, innerfamiliäre Aufgabenverteilung, Mobilität und Entwicklungen im ländlichen Raum zahlreiche Studien und Kenntnisse zu den Gender bezogenen Unterschieden vorliegen. Es gibt jedoch kaum Hinweise darauf, wie all diese Komponenten im ländlichen Raum zusammen spielen und welche Rolle die Mobilität als Bindeglied der verschiedenen Lebensaspekte spielt.

In **Kapitel 2** werden, auf Basis des ersten Kapitels, Hypothesen entwickelt; diese beziehen sich auf die Verteilung der Aufgaben in der Familie, auf die Erwerbstätigkeit und auf die Mobilitätsangebote in ländlichen Räumen hinsichtlich der Chancengerechtigkeit, einen Beruf auszuüben. Dabei handelt es sich um die Ausgangshypothesen für das Projekt mobility4job, dessen Ergebnisse in diesem Bericht präsentiert werden. Ziel des Projektes war, die Zusammenhänge der Faktoren im ländlichen Raum zu beleuchten, mobilitätsbedingte Barrieren aufzuzeigen und Lösungen vorzuschlagen. Das Untersuchungsgebiet, in der das Projekt durchgeführt wurde, liegt im südlichen Niederösterreich und umfasst 30 Gemeinden der Kleinregionen „Triestingtal“ und „Gemeinsame Region Schneebergland“.

In **Kapitel 3** werden die im Untersuchungsgebiet vorzufindenden Rahmenbedingungen, wie Wirtschaft, Verkehrsangebot, Bevölkerungsentwicklung, Arbeitsplatzangebot und Pendelbeziehungen vorgestellt. Das Untersuchungsgebiet blickt auf eine lange Industriegeschichte zurück und weist heute eine differenzierte wirtschaftliche Charakteristik auf. Der produzierende Sektor ist stärker, die Land- und Forstwirtschaft weniger stark vertreten als im Landesdurchschnitt. Etwa 65 Prozent der Frauen und 75 Prozent der Männer zwischen 15 und 64 Jahren sind erwerbstätig. Trotz der im Zeitverlauf positiven Entwicklung der Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet ist der PendlerInnensaldo insgesamt negativ. Etwa die Hälfte der im Gebiet wohnenden Erwerbstätigen pendelt in eine andere Gemeinde in Niederösterreich aus; die wichtigsten Zielgebiete für die Pendlerinnen und Pendler aus den Untersuchungsgemeinden sind Baden, Mödling, die Gemeinden im südlichen Wiener Stadtumland, Wiener Neustadt und Neunkirchen. 16 Prozent der Erwerbstätigen pendeln in ein anderes Bundesland (weitaus überwiegend nach Wien). Die Datenlage zur Pkw-Verfügbarkeit verdeutlicht, dass diese anscheinend nicht vom biologischen Geschlecht abhängig ist, sondern vom Erwerbsstatus. Arbeitslose und Nicht-Erwerbstätige zählen zu den Personengruppen, die am wenigsten Zugang zum privaten Pkw haben.

Vor dem Hintergrund dieser regionalen Rahmenbedingungen sollte untersucht werden, wie erwerbstätige Personen bzw. Menschen mit Berufswunsch, die Betreuungspflichten für andere Personen haben – seien es Kinder oder hilfsbedürftige andere Erwachsene – ihre Aufgaben und die damit verbundene Mobilität in ihrem Alltag bewältigen. Ziel war es, Probleme und Bedürfnisse dieser Zielgruppe abzuleiten und entsprechende Lösungsvorschläge zu entwickeln.

Hierzu wurden im Rahmen der Studie eine telefonische, quantitative und eine persönliche, qualitative Befragung durchgeführt, die detailliert im **Kapitel 4** beschrieben werden.

Die **telefonische Befragung** fand im Zeitraum vom 4. Juni bis 5. Juli 2013 statt. Es wurden telefonische Interviews mit Personen geführt, die für die Betreuung von Kindern unter 15 Jahren oder pflegebedürftigen Personen verantwortlich sind und gleichzeitig entweder berufstätig sind oder den Wunsch haben, eine Berufstätigkeit aufzunehmen. Insgesamt wurden 334 Frauen und 102 Männer befragt.

Befragungsinhalte waren:

- Informationen zum Haushalt, wie z.B. Zusammensetzung, Personenzahl, Einkommen und im Haushalt verfügbare Verkehrsmittel;
- Informationen zur befragten Person, wie z.B. Alter, Ausbildung und Beschäftigung bzw. der Wunsch hiernach, Betreuungspflichten und verfügbare Verkehrsmittel;
- Aktivitäten und Mobilitätsverhalten an einem typischen Tag mit zumindest einem Hol- und Bringweg oder einem Arbeitsweg (Wegetagebuch).

89,7 Prozent der Personen sind berufstätig und/oder in Ausbildung. Einen konkreten Wunsch, einen Beruf oder eine Ausbildung aufzunehmen hegen 39 Personen (9 Prozent). Gut ein Viertel der Befragten (25,7 Prozent) gibt an, dass ihre derzeitige Beschäftigung nicht oder nur teilweise ihrem Qualifikationsniveau entspricht. 83 Prozent der Befragten betreuen ein bis zwei Personen. Das durchschnittliche Alter der Befragten und das der zu betreuenden Personen legt nahe, dass die untersuchte Stichprobe Erwachsene unter 35 Jahren mit Kindern unter sechs Jahren nicht ausreichend berücksichtigt.

Für die Betreuung sind vorwiegend Frauen verantwortlich. 75 Prozent der befragten Frauen gaben an, für die Betreuung entweder alleine (37,4 Prozent) oder vorwiegend (mit etwas Unterstützung) verantwortlich zu sein. Nur 17,6 Prozent der Männer beschrieben eine ähnliche Situation. Im Durchschnitt wenden Frauen täglich 8,7 Stunden und Männer 4,4 Stunden für die Betreuung auf. Die Betreuungszeiten variieren stark und zeigen signifikante Unterschiede zwischen dem Alter der betreuten Personen und dem Ausmaß der Betreuung. Jüngere Kinder sowie die Betreuung pflegebedürftiger Erwachsener erfordern einen signifikant höheren Betreuungsaufwand als die Betreuung von Kindern im Alter zwischen 14 und 17 Jahren. Signifikante Zusammenhänge bestehen auch zwischen dem Betreuungsaufwand und der wöchentlichen Arbeitszeit. Je mehr betreut wird, desto geringer die Anzahl der wöchentlichen Arbeitsstunden.

Bei knapp 30 Prozent der Personen liegen zwischen Wohnort und Arbeitsort weniger als fünf Kilometer. Bei weiteren 30 Prozent sind es mehr als zwanzig Kilometer. Der private Pkw ist mit einem Anteil von 62 Prozent das meist verwendete Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit, während der Zug von knapp 20 Prozent und das Fahrrad von 4,4 Prozent der Befragten regelmäßig für diesen Weg genutzt werden. Fußwege und Busfahrten spielen trotz der zum Teil kurzen Wege kaum eine Rolle.

Die Untersuchung des Mobilitätsverhaltens an einem Stichtag zeigt, dass die Anzahl der täglichen Wege mit 4,6 hoch (Frauen: 4,8, Männer: 3,9) ist. Ebenso ist der Anteil der Wege, bei denen Personen geholt oder gebracht werden, mit 40 Prozent hoch. 75 Prozent der Hol- und Bringwege haben eine Länge von maximal 2 Kilometern. Die Verkehrsmittelverteilung zeigt, dass Alltagsorganisation von Beruf und Betreuung in erster Linie mit dem Pkw realisiert wird. Mit dem Angebot im Öffentlichen Verkehr sind 56 Prozent eher unzufrieden. Dabei sind 47,2 Prozent der Befragten der Meinung, dass ein besserer öffentlicher Verkehr ihr alltägliches Leben erleichtern würde. Erleichterungen werden vor allem darin gesehen, dass die zu betreuenden Personen autonomer mobil sein können und Hol- und Bringwege eingespart werden können. Verbesserungsbedarf wird vor allem im Bereich der Intervallverkürzungen, dem Ausbau des Bedienungsangebots und der Anschlusssicherung gesehen.

Bei der **persönlichen Befragung** wurden 15 Personen vertieft zu ihrem Alltag, der Aufgabenverteilung, dem Wiedereinstieg ins Berufsleben und ihrer Mobilität befragt. Die Ergebnisse zeigen, dass ein Wiedereinstieg laut den befragten Personen mit Betreuungspflichten nur gut gelingen wird, wenn

der Partner oder die Partnerin hinter dieser Entscheidung steht. In den Interviews geben die befragten Frauen zu verstehen, dass die Organisation der Kinderbetreuung und des Alltags mit den Kindern und Jugendlichen auch in diesem Fall in ihrer Verantwortung liegt.

Der Alltag von Personen mit Betreuungspflichten gestaltet sich vielseitig. Viele Einflüsse bestimmen, wie, wann, wo und warum sich Personen mit Betreuungspflichten im ländlichen Raum bewegen. Doing Gender – also die aktive Her- und Darstellung von Geschlecht im Alltag sowie geschlechtsspezifische Arbeitsteilung und Rollenzuschreibungen – sind in jeder sozialen Situation präsent und spielt auf allen Ebenen des alltäglichen Lebens eine entscheidende Rolle, wie z. B. im Gesamtarbeitsalltag, bei der Familienform, der familialen Arbeitsteilung und besonders in der Mobilität. Viele Wege der Personen mit Betreuungspflichten werden mit dem Pkw bewältigt, weniger mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV). Laut den Befragten sollte der ÖV bedarfsorientierter gestaltet werden, insbesondere wurden die bessere zeitliche Abstimmung der Anschlüsse und der Takt des ÖV angesprochen. Ein Beispiel sind etwa die fehlende Abstimmung zwischen ÖV-Fahrplan und Schulanfangs- und Endzeiten. Bei einer verbesserten Abstimmung würden die Alltagsmobilität und dadurch auch die Teilnahme am Erwerbsleben erleichtert.

Die Mobilität der Befragten stellt sich in der Untersuchungsregion differenziert dar. Im Familienverband hat man oft mehr als ein Auto, da die Koordination des Alltags sonst nicht funktionieren würde. So kommt es vor, dass ein Familienmitglied mit dem Pkw in die Stadt pendelt, und ein zweites Auto für die Mobilität der restlichen Familie als notwendig angesehen wird. Ein zweiter Pkw stellt jedoch eine finanzielle Belastung des Haushaltsbudgets dar. Der Weg zum Arbeitsplatz ist in manchen Teilen der Untersuchungsregion ein großes Problem. Der öffentliche Verkehr kann mitunter aufgrund der vorgegebenen Arbeitszeiten nicht genutzt werden. Des Weiteren wird der Pkw-Besitz in Stellenausschreibungen manchmal als Bedingung für einen Job genannt, bzw. wird er durch die Lage der Arbeitsstätte notwendig. Wenn die Personen mit Betreuungspflichten nur teilweise über einen Pkw verfügen können, kann sich das negativ auf einen Wiedereinstieg ins Erwerbsleben auswirken.

**Kapitel 5** behandelt die Wünsche der telefonisch und persönlich Befragten hinsichtlich der Angebote im Öffentlichen Verkehr sowie die Beurteilung einzelner Mobilitätsangebote und Maßnahmen in den Bereichen Betreuung und Versorgung in Hinblick auf Ihren Beitrag, die Alltagsgestaltung zu erleichtern. Ziel ist es aufzuzeigen, welche Maßnahmen umgesetzt werden könnten, um die Alltagsmobilität der Zielgruppe in der Region zu verbessern. Deutlich wird, dass vor allem die Verbesserung der Mobilitätsangebote für die zu betreuenden Personen gefordert werden, damit die Anzahl der Hol- und Bringwege und die damit verbundenen zeitlichen Restriktionen, die die Erwerbstätigkeit beeinflussen, verringert werden können. Außerdem werden gute Beispiele für Mobilitätslösungen in anderen Regionen vorgestellt, die als Vorbilder für mögliche Maßnahmen in anderen Regionen dienen können.

Im **Kapitel 6** werden aus den Erkenntnissen der Literaturanalyse und den Befragungsergebnissen allgemeingültige Handlungsfelder abgeleitet, die bei der Verbesserung der Alltagsmobilität der Zielgruppe in ländlichen Regionen im Mittelpunkt stehen sollten. In einem kurzen und präzisen **Anforderungskatalog** werden zu den Handlungsfeldern Hinweise und Empfehlungen gegeben, was bei der Umsetzung von Maßnahmen beachtet werden sollte, um eine selbstbestimmte Lebensgestaltung, Gleichstellung beim Zugang zum Arbeitsmarkt und der Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu unterstützen.

Wesentliche Ansatzpunkte sind die Unterstützung der aktiven Mobilität zu Fuß und mit dem Rad, eine bessere Erreichbarkeit der Alltagsorte mit dem öffentlichen Verkehr inklusive einer besseren Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern (Multimodalität) sowie die Verbesserung der Qualitäten von Haltestellen und Verkehrsmitteln. Ergänzend dazu bedarf es auch stärkerer Anstrengungen zur

Förderung der Bewusstseinsbildung für aktive und umweltschonende Mobilitätsformen und der Erleichterung und Unterstützung der gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen. Wesentlicher Ausgangspunkt für die bessere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen unterschiedlichster Lebensrealitäten bei der Raum- und Verkehrsplanung ist die Evaluierung der Planungskultur und eine verbesserte Partizipation der Betroffenen.

Der im Rahmen des Projekts entwickelte Anforderungskatalog richtet sich an Personen, die auf kommunaler und regionaler Ebene in der Verkehrsplanung tätig sind bzw. sich mit der Frage der gendergerechten Mobilität beschäftigen und liegt auch als A3-Faltblatt vor. Dieses kann kostenlos bei den MitarbeiterInnen des Konsortiums bezogen werden, diese stehen auch für Fragen zur Verfügung. (siehe den Kontaktdaten und beigefügten Folder auf Seite 162).



# BEGRIFFSKLÄRUNG UND DEFINITIONEN

**anforderungshaltige Tätigkeit:** darunter ist das in der Arbeitspsychologie vertretene Ideal zu verstehen, dass Arbeitstätigkeit nicht nur nicht schädigen soll, sondern darüber hinaus zur Entwicklung der Persönlichkeit im Sinne der Entfaltung der Potenziale und Förderung der Kompetenzen der ArbeitnehmerInnen beitragen kann und sollte (vgl. Ulich, Eberhard 2001)

**Äquivalenzausgaben:** Für die Berechnung der Äquivalenzausgaben eines Haushalts werden entsprechend der EU-Skala (modifizierte OECD-Skala) die gesamten Haushaltsausgaben durch die Anzahl der Personen im Haushalt dividiert. Dabei wird die erste erwachsene Person mit 1 gewichtet, jede weitere Person im Haushalt ab 14 Jahren mit 0,5 und Kinder unter 14 Jahren mit 0,3.

**Äquivalenzeinkommen:** Für die Berechnung der Äquivalenzeinkommen eines Haushalts wird entsprechend der EU-Skala (modifizierte OECD-Skala) das gesamte Haushaltseinkommen durch die Anzahl der Personen im Haushalt dividiert. Dabei wird die erste erwachsene Person mit 1 gewichtet, jede weitere Person im Haushalt ab 14 Jahren mit 0,5 und Kinder unter 14 Jahren mit 0,3.

**atypische Beschäftigungsverhältnisse:** „Als atypisch gelten im Bereich der unselbständigen Beschäftigung alle Beschäftigungsformen die von der „Norm“ einer unbefristeten Vollzeitstellung abweichen: Teilzeitarbeit, geringfügige Beschäftigung, Zeit- und Leiharbeit, Befristungen und Freie Dienstverträge.“ (Knittler, Käthe; Stadler, Bettina: 2012, 477)

**Ausgang:** Bei Mobilitätshebungen wird das Verlassen der Wohnung zur Durchführung von Wegen mit Wegezwecken bis zur Rückkehr in die Wohnung als Ausgang bezeichnet. Ein Ausgang enthält üblicherweise mindestens zwei → Wege.

**Betreuungspersonen:** sind jene Personen, die Betreuungspflichten für Kinder und/oder ältere Menschen übernehmen

**betreute Personen:** werden von den Betreuungspersonen unterstützt

**Betreuungspflichten:** der Begriff wird in dieser Publikation nicht in einem juristischen Sinne gebraucht. Somit wird von „Betreuungspflichten“ gesprochen, wenn jemand von Rechts wegen (z.B. Eltern sind gegenüber ihren Kindern zur Aufsicht und Betreuung verpflichtet) oder auch aufgrund subjektiver oder gesellschaftlicher Ansprüche Betreuungsaufgaben für Kinder sowie für hilfsbedürftige Erwachsene übernimmt. Zu Betreuungsaufgaben zählen dabei der gesamte Bereich der Kindererziehung aber auch Unterstützungsleistungen wie etwa die Erledigung von Einkäufen, putzen, Unterstützung bei Arztbesuchen.

**Clusteranalyse:** „Mit der Clusteranalyse werden die untersuchten Objekte so gruppiert, dass die Unterschiede zwischen den Objekten einer Gruppe bzw. eines „Clusters“ möglichst gering und die Unterschiede zwischen den Clustern möglichst groß sind.“ (Bortz, Jürgen: 1993, 522)

**Dezile:** Werte, die eine Stichprobe in zehn gleich große Anteile zerlegen

**Doing Gender:** Dieser englische Begriff verweist darauf, dass „Geschlecht“ nicht nur aus der Biologie und den körperlichen Geschlechtsmerkmalen besteht – sondern vielmehr zeigt der Begriff, dass

es auch immer die aktive Her- und Darstellung des Geschlechts im Alltag ist, was uns zu „Frauen“ und „Männern“ macht. Die Erwartungen an die Frau bzw. den Mann in der jeweiligen Zusammenlebensform sind entsprechend der Geschlechterrollen in den Köpfen der beteiligten Personen vorgegeben. Geschlechter werden also durch die sozialen Handlungen „gemacht“.

**Erwerbsarbeit:** Als Erwerbsarbeit wird jene Arbeit bezeichnet, die entlohnt wird. Alle unbezahlten Arbeiten, wie Familienarbeit oder freiwillige Hilfen gelten demnach nicht als „Beschäftigung“. In der amtlichen Statistik und auch beim Arbeitsmarktservice werden nur diejenigen Personen als beschäftigt gerechnet, die beim Hauptverband der Sozialversicherungsträger angemeldet sind und einer sozialversicherungspflichtigen Arbeit nachgehen. Alle Personen, die zum Beispiel selbstständig sind oder „schwarz“ arbeiten werden hier nicht gezählt. Andere Statistiken wie etwa jene der Statistik Austria beinhalten bei den Erwerbstätigen auch Selbständige.

**Korrelation:** Diese beschreibt die Enge des linearen Zusammenhanges zweier Merkmale durch eine Zahl  $r$ . Bei  $r = 1$  wird von einem perfekt positiven und bei  $r = -1$  von einem perfekt negativen Zusammenhang gesprochen. Ist  $r = 0$ , besteht kein linearer Zusammenhang. (siehe Bortz, Jürgen: 1993)

**IP:** Interviewperson

**Last-Mile-Problematik:** damit ist in der vorliegenden Publikation das Problem gemeint, dass der Weg zwischen Wohnung und Haltestelle des öffentlichen Verkehrs oftmals nicht zu Fuß oder mit dem Rad bewältigbar ist. Die Nutzung des ÖV wird eingeschränkt oder sogar unmöglich gemacht, wenn nicht gewährleistet ist, dass auch eine Fahrtmöglichkeit zwischen Wohnstandort und Haltestelle des öffentlichen Verkehrs vorhanden ist.

**MIV:** Motorisierter Individualverkehr, dazu zählen Pkw, Motorrad

**Mobilität:** Mobilität bezeichnet die Möglichkeit zum Wechsel zwischen Orten oder Positionen in physischen, geografischen, sozialen oder virtuellen Räumen. Detaillierter siehe Kapitel 1.3

**ÖPNV** „öffentlicher Personen-Nahverkehr“ und **ÖV** „öffentlicher Verkehr“ werden oft synonym verwendet. Kennzeichen des öffentlichen Verkehrs ist, dass die Verkehrsdienstleistung öffentlich zugänglich ist und in der Regel eine Leistung im Rahmen der allgemeinen Daseinsvorsorge darstellt (finanziert durch den Bund, Länder und/oder Gemeinden). Als Nahverkehr werden in der Regel Distanzen von unter 50km bezeichnet, die Bezeichnung ÖV ist daher zu wenig präzise, da darunter auch der öffentliche Fernverkehr verstanden werden kann.

**Pendler** (Berufspendler) sind in der vorliegenden Analyse jene unselbständig Beschäftigten, die ihre Arbeitsstätte nicht in der Wohngemeinde haben, also einen mehr oder weniger langen Weg zur Arbeit zurücklegen müssen.

**Quartile:** Werte, die die Stichprobe in vier gleich große Anteile zerlegen.

**regionale, überregionale Zentren:** Als **überregionale Zentren** sind laut ÖROK (2005) alle Landeshauptstädte sowie zusätzlich Villach, Krems, Wiener Neustadt, Wels, Steyr, Leoben, Feldkirch und Dornbirn definiert, überregionale grenznahe Zentren (beispielsweise Passau, Bratislava) werden ebenfalls berücksichtigt. Als **regionale Zentren** werden im Wesentlichen die Bezirkshauptstädte herangezogen. Eine vollständige Liste der insgesamt 269 Ziele findet sich im Anhang der zitierten Publikation.

**SBL:** Schneebergland

**TRT:** Triestingtal

**Verkehr:** Verkehr ist die Bewegung von Personen, Gütern oder Nachrichten in einem definierten System/im Raum. Im Detail siehe Kapitel 1.3

**Verkehrsmittelwahl (Modal Split):** bezeichnet die Aufteilung der Leistungsanteile der einzelnen Verkehrsmodi (z.B. zu Fuß, mit dem Auto) am gesamten Verkehrsaufkommen;

**Weg, Wegezweck:** als Weg wird die kleinste Einheit einer Ortsveränderung bezeichnet, wobei der Wegezweck genauer definiert, welchem Zweck die Ortsveränderung dient.

**Wegekettten:** beschreibt eine Abfolge hintereinander stattfindender Wege



# 1 BETREUUNGSPFLICHTEN, ERWERBSARBEIT UND MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM

Hinsichtlich der Gleichstellung von Frauen und Männern und der Frage, wie eine selbstbestimmte Lebensgestaltung unterstützt werden kann, gibt es eine Fülle von Handlungsfeldern. Eine wesentliche Frage ist die gesellschaftliche – bzw. in ihrer kleinsten Einheit die familiale – Verteilung von bezahlter und unbezahlter Arbeit. Diesbezüglich gibt es in der kapitalistischen Produktions- und Gesellschaftslogik eine enorme Schieflage zwischen in Geld bewerteten (Dienst-)Leistungen und jenen Bereichen, die unbezahlt erbracht und damit aus dem gesellschaftlichen Bewusstsein oftmals ausgeblendet werden. Vor allem Aufgaben im Zusammenhang mit der Reproduktion, der Versorgung anderer (Care), der Haushaltsführung und Haushaltsorganisation fallen in letztere Kategorie. Wie Katharina Hajek (2013, 526) festhält, ist Familie „inhärent verbunden mit der gesellschaftlichen Organisation von Reproduktionsarbeit und mit der Regulation hierarchischer Geschlechterverhältnisse, da darüber stets auch eine Zuteilung von Identitäten, Verantwortlichkeiten, Bedürfnissen und Rechten von statten geht“. Diese Logik der Trennung in bezahlte und unbezahlte Arbeit spiegelt sich also auf Ebene der Familie in der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung wider, in der unbezahlte Betreuungs- und Versorgungsarbeit klar den Frauen zugeordnet ist. Die kritische Auseinandersetzung mit Gesellschaftsstrukturen spielt zwar implizit in der vorliegenden Publikation eine Rolle, wird jedoch hier nicht tiefergehend thematisiert. Vielmehr wird ein kleiner, aber in Bezug auf die gleichberechtigte Teilnahme am sozialen und beruflichen Leben bedeutsamer Aspekt herausgegriffen, nämlich das Thema der Mobilität im Spannungsfeld zwischen Erwerbs- und Familienarbeit. Der Zugang zu räumlicher Ortsveränderung unter einem zeitlich und finanziell akzeptablen Aufwand hat eine wichtige Brückenfunktion in einer arbeitsteiligen Gesellschaft, die durch die räumliche Trennung unterschiedlicher Lebensbereiche gekennzeichnet ist. In diesem Band werden dazu aktuelle Gegebenheiten im ländlichen Raum möglichst objektiv und anhand von belastbarem Datenmaterial dargestellt.

Vor diesem Hintergrund wird in diesem Kapitel ein Überblick über die Verteilung der unbezahlten Betreuungsarbeit und der bezahlten Erwerbsarbeit gegeben. Wichtig ist auch, darzustellen, weshalb der Zugang zu Erwerbsarbeit seine Bedeutung und Berechtigung hat, da mitunter der Vorwurf zu hören ist, dass die Doppelerwerbstätigkeit Ausdruck der Konsumorientierung der Familien sei, welche familiäre Werte beständig untergrabe. Aus Sicht der Gleichstellung hat die Erwerbstätigkeit von Frauen eine wesentliche Bedeutung in der Existenzsicherung und der Verringerung der Abhängigkeit vom (finanziell solventen) Ehepartner. Außerdem leistet sie, in Anbetracht der Ausgestaltung des Pensionssystems mit der Anspruchsgenerierung durch Beitragsleistung im Rahmen von Erwerbstätigkeit, einen wesentlichen Schutz vor Armut im Alter. Darüber hinaus hat Berufstätigkeit jedoch auch zahlreiche Funktionen, die ein selbstbestimmtes und erfülltes Leben ausmachen können und im Diskurs um die gleichberechtigte Teilhabe an diesem Lebensbereich nicht übersehen werden sollten.

Im weiteren Verlauf wird herausgearbeitet, was Mobilität eigentlich ist und welche Funktionen sie hat. Es folgen ein Überblick über die Mobilitätsunterschiede zwischen Männern und Frauen und eine

vertiefende Einführung in das Thema Mobilität und Arbeitspendeln. In diesem Zusammenhang wird stets der Gedanke der Vereinbarkeit und der begrenzten zeitlichen Ressourcen von Menschen mit Betreuungspflichten mitgedacht, da dieser Aspekt in der Vereinbarkeitsdebatte bislang nur ansatzweise aufgenommen wurde.

Im vorletzten Abschnitt des ersten Kapitels wird vertieft auf die Besonderheiten des ländlichen Raums eingegangen, ehe im letzten Abschnitt die Folgen eines eingeschränkten Mobilitätszugangs in Form von sozialer Ausgrenzung und Einschränkungen bei der Teilnahme am Erwerbsleben skizziert werden. Aus diesen Ausführungen wird schließlich im nachfolgenden Kapitel 2 der Forschungsbedarf abgeleitet. Im Anschluss daran finden sich umfassende Darstellungen zum vorgestellten Forschungsprojekt mobility4job und dessen Ergebnissen.

## 1.1 Betreuungspflichten und Aufgabenverteilung in Familien

Die österreichische Zeitverwendungsstudie zeigt, dass der wöchentliche Zeitaufwand für bezahlte Arbeit mit 182,4 Millionen Stunden knapp hinter jenem für unbezahlte Arbeit mit 186,5 Millionen Stunden liegt. (Vgl. Ghassemi, Sonja; Kronsteiner-Mann, Christa: 2009) Dabei sind es überwiegend Frauen, die im Alltag unbezahlte Betreuungs- und Haushaltsarbeit übernehmen. So wenden Männer im Durchschnitt 17,6 Stunden und Frauen 32,1 Stunden pro Woche für unbezahlte Arbeit auf. (Vgl. ebd., 33f.) Anders ausgedrückt wird die bezahlte Arbeit zu 61 Prozent von Männern und zu 39 Prozent von Frauen verrichtet, während die unbezahlte Arbeit zu 66 Prozent von Frauen geleistet wird. In ländlichen Gemeinden zeigt sich das traditionelle Rollenbild noch ausgeprägter als in Städten, denn die Anteile jener Frauen und Männer, die sich dem Kochen, Aufräumen oder Wäsche waschen widmen, klaffen in ländlichen Gebieten noch weiter auseinander als im städtischen Raum. (Vgl. ebd., 16).

Den gesamtgesellschaftlichen Stellenwert der unbezahlten Arbeit bringt Mascha Mardörin im Rahmen einer Bewertung der unbezahlten Arbeit in der Schweiz mit einer plakativen Zusammenfassung auf den Punkt „würden Frauen ihre unbezahlte Arbeit nur um 10 Prozent kürzen, entspräche dies – BIP-mäßig gesehen – etwa der Schließung sämtlicher Einrichtungen des bezahlten Gesundheits- und Sozialwesens“ (Mardörin, Mascha zit. nach Müller, Beatrice: 2013, 36). Im Detail zeigt die Zeitverwendungserhebung „Vereinbarkeit von Familie und Beruf“ der Statistik Austria aus dem Jahr 2010, dass rund zwei Millionen der 15- bis 64-Jährigen ÖsterreicherInnen (36%) Betreuungsaufgaben haben, bei den 35- bis 44-jährigen Frauen sind es zwei Drittel. Bezogen auf Erwerbstätige haben 38 Prozent Betreuungsaufgaben, 31 Prozent aller Personen im Erwerbsalter betreuen rund 1,2 Millionen Kinder unter 15 Jahren. Die Hälfte der Teilzeiterwerbstätigen hat Kinder bis 15 Jahren zu betreuen. Die Inanspruchnahme von Betreuungsangeboten steigt mit der Bildung der Betreuungspflichtigen. Rund 436.000 Personen betreuen hilfsbedürftige Verwandte oder Bekannte ab 15 Jahren, jede 10 Frau (9,8%) aber nur jeder 18. Mann (5,7%) betreuen regelmäßig hilfsbedürftige Angehörige. (Vgl. Hirschbichler, Brigitte; Klapfer, Karin: 2012)

Die Betreuung von Kindern und/oder Angehörigen nimmt in den vielfältigen Lebensrealitäten von Frauen also zumindest während eines Lebensabschnitts hohe zeitliche und persönliche Ressourcen in Anspruch. (Vgl. Hirschbichler, Brigitte; Klapfer, Karin: 2011) Zwar werden Betreuungsaufgaben vielfach Frauen überantwortet, dennoch kann Familienpolitik nicht mit Frauenpolitik vermengt oder sogar gleichgesetzt werden. Auf den kommenden Seiten werden die Funktionen von Erwerbsarbeit, die gesellschaftliche Sichtweise von weiblicher Erwerbsarbeit speziell von Müttern, aber auch die Charakteristika von Erwerbsarbeit für die Familie betrachtet. Darüber hinaus wird der Einfluss von Mobilität zur Teilhabe an diesem Lebensbereich anhand statistischer Daten und themenbezogener Forschungsprojekte skizziert.

## 1.2 Erwerbsarbeit

### 1.2.1 Funktionen von Erwerbsarbeit

Bei der Bedeutung, vor allem dem individuellen Stellenwert, von Erwerbsarbeit ist zu berücksichtigen, dass diese mehrere Funktionen erfüllen kann. Zum einen ermöglicht eine bezahlte Arbeit das für den Lebensunterhalt notwendige Geld zu verdienen. Zusätzlich bietet eine Berufstätigkeit auch die Möglichkeit, die Bandbreite der sozialen Kontakte außerhalb der Familie zu erweitern und regelmäßig einer anforderungshaltigen Tätigkeit nachzugehen. Erwerbsarbeit gibt der Lebenszeit eine Struktur und leistet – über die Berufsrolle und die beruflichen Erfahrungen – einen Beitrag zu Identität, Selbstwert und sozialer Anerkennung. (Vgl. Jahoda, Marie zit. nach Ulich, Eberhard: 2001; Giddens, Anthony: 1995) Bei Analysen der (Un-)Gleichstellung von Männern und Frauen hinsichtlich deren Teilnahme am Erwerbsleben steht der ökonomische Aspekt, d.h. der Einkommensunterschied im Vordergrund. (Vgl. Kalmár, Monika et al.: 2010; Gregoritsch, Petra: 2007; Biff, Gudrun; Leoni, Thomas: 2006) Es ist wichtig, diese Ungleichheiten sichtbar zu machen. Immerhin kostet den Frauen ein Jahr Abwesenheit vom Arbeitsmarkt – etwa im Zuge von Kinderbetreuung – ca. 22.000 bis 34.000 Euro an Lebenseinkommen. (Vgl. Mayrhuber, Christine: 2010) Eine Nichtbeteiligung am Erwerbsleben zieht für Frauen und ihre Familien häufiger Armutsgefährdung nach sich und führt nicht selten zu Armut im Alter. (Vgl. Jakowitsch, Judith: 2009b; Till, Mathias et al.: 2009) Zu berücksichtigen ist bei der Betrachtung des ökonomischen Aspekts einer Erwerbstätigkeit darüber hinaus, dass eine Abhängigkeit von einem Einzelverdiener (in der Regel dem Mann) sowohl für die Familie als auch für Frauen nachteilig ist, wenn man davon ausgehen kann, dass jede zweite Ehe geschieden wird und rund 60 Prozent der geschiedenen Paare Kinder haben. (Vgl. Jurczyk, Karin; Schmied, Gabriele: 2010) Nur am Rande sei an dieser Stelle auf die mit dieser Zersplitterung einhergehenden Mobilitätsnotwendigkeiten hingewiesen.

Dass Erwerbsarbeit aber auch weitere Funktionen als die des Geldverdienens hat, spiegelt sich auch in den Motiven wider, weshalb Frauen mit Kindern Teil- bzw. Vollzeitstellen suchen. So nennt Judith Jakowitsch (2009b) als Gründe, weshalb Frauen eine Erwerbstätigkeit anstreben, neben dem finanziellen Aspekt auch den Wunsch nach Anerkennung und Abwechslung. Sie weist darüber hinaus darauf hin, dass insbesondere junge Frauen in ihrer Lebensplanung eine Erwerbstätigkeit vorgesehen haben, d. h. demgemäß gar nicht mehr die Option verfolgen, sich ausschließlich um Kinder und Haushalt zu kümmern. Eine Umfrage unter oberösterreichischen Frauen, die beim Arbeitmarktservice für Teilzeitstellen vorgemerkt waren, zeigt ebenfalls den Wunsch nach Abwechslung als eines der Motive für eine Teilzeitanstellung. (Vgl. Paul, Verena; Kien, Christina: 2007) Dieser Wunsch nach Autonomie und Verwirklichung im Beruf ist jedoch gesellschaftlich noch immer nicht voll akzeptiert. So kommt eine repräsentative Umfrage zu Einstellungen und Werthaltungen zu Familie und Beruf von ÖsterreicherInnen (vgl. Kapella, Olaf; Rille-Pfeiffer, Christiane: 2007) zu dem Ergebnis, dass die Erwerbstätigkeit einer Mutter ausschließlich bei finanzieller Notwendigkeit von der Mehrheit als völlig gerechtfertigt gesehen wird. Die Gründe „Freude am Beruf“, „Abwechslung zur Mutterrolle“ oder „gesellschaftliche Anerkennung der Frau durch den Beruf“, werden nur von 25, 18 bzw. zehn Prozent als völlig gerechtfertigt angesehen. Überhaupt hat es den Anschein, dass die Frau, sobald Kinder da sind, alleine für diese zuständig ist bzw. sein soll. Immerhin meinen fast 49 Prozent in eben dieser Studie, dass es mit dem Bild einer guten Mutter nicht vereinbar ist, dass diese erwerbstätig ist. Und auch die Erwerbsverläufe von Männern und Frauen zeigen, dass die Notwendigkeit ein Kind zu betreuen keinerlei Einfluss auf die Teilnahme der Männer am Erwerbsleben hat, wogegen Frauen mehrheitlich Karrierebrüche auf sich nehmen bzw. auf sich nehmen müssen. (Vgl. Hirschbichler, Brigitte; Klafner, Karin: 2012)

Das Arbeitsmarktservice Österreich (vgl. Kalmár, Monika et al.: 2010) weist in seinem Gleichstellungsmonitoring 2000 bis 2009 darauf hin, dass die Benachteiligung der Frauen zwar in weiten Bereichen abgenommen hat (Chance der Teilhabe, Positionierung im Beschäftigungssystem, mit Arbeitslosigkeit verbundene Risiken), dass aber die unterschiedlichen Einkommenschancen von Männern und Frauen ganz wesentlich das Ausmaß des immer noch vorhandenen hohen Gesamtunterschiedes bestimmen. Die Ursache der geschlechtsspezifischen Einkommensunterschiede liegt nur zum Teil im unterschiedlichen Voll- bzw. Teilzeitannteil bei Männern und Frauen. So zeigt ein Vergleich der Bruttostundenverdienste (vgl. Geisberger, Tamara: 2012), dass Frauen etwa um 20 Prozent weniger verdienen als Männer, Vollbeschäftigte sogar um 32 Prozent. Dieser Einkommensunterschied ist unabhängig davon, in welchen Wirtschaftsbereichen Frauen tätig sind. Mit höherer Position werden auch die Verdienstunterschiede größer. Tamara Geisberger (2012) weist darüber hinaus darauf hin, dass Überstunden bei Männern sechs Prozent, bei Frauen aber nur 3,2 Prozent des Verdienstes ausmachen. Inklusive Mehr- und Überstunden arbeiteten Männer pro Monat im Schnitt 32 Stunden mehr als Frauen (164 vs. 132 Stunden). Frauen sind also offenbar bei Überstunden aufgrund ihrer Betreuungspflichten weniger flexibel als Männer. Verena Paul und Christina Kien (2007) kommen zu dem Ergebnis, dass die Planbarkeit der Arbeitszeiten für Frauen einen großen Stellenwert hat. So wünschen sich 51 Prozent der Frauen fixe Arbeitszeiten, während nur 17 bzw. 9 Prozent freie Zeiteinteilung bzw. Gleitzeit als Wunscharbeitszeit äußern.

Insgesamt zeigt sich also, dass die Chance, einer Erwerbsbeteiligung nachgehen zu können, nicht nur aus finanzieller Sicht zu betrachten ist, sondern auch Kennzeichen einer selbstbestimmten Lebensführung ist bzw. sein sollte. Judith Jakowitsch (2009b) verweist darauf, dass dem erwarteten Gewinn durch den Einstieg in die Erwerbsarbeit (wie Entgelt, soziale Kontakte, gesellschaftliches Ansehen und persönliche Bestätigung) auch erwartete Kosten gegenüberstehen, nämlich finanzielle Kosten für die Mobilität und die Kinderbetreuung sowie immaterielle Kosten wie Stress und entgangene Freuden und Annehmlichkeiten (wie Freizeit oder mehr Zeit für die Kinder). Es bestehen also besonders für Mütter gesellschaftliche Hürden, die eine Teilnahme am Erwerbsleben von vorne herein erschweren. Zusätzlich stellt auch der Zugang zu Mobilität bzw. die Kosten dafür eine wesentliche Basis dar, um von den vielfältigen Erträgen einer Berufstätigkeit profitieren zu können, wie im Kapitel 1.3 noch genauer dargestellt wird.

## 1.2.2 Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Zu Erwerbstätigkeit, auch unter der Berücksichtigung von Geschlecht und Vorhandensein von Kindern, hält die Statistik Austria (2010) folgende Fakten fest: 2010 waren 5.629.700 Personen im erwerbsfähigen Alter (15- bis 64-jährig), davon 2.817.500 (50%) Frauen. Personen der Gruppe der 30- bis 54-Jährige leben vorwiegend in Partnerschaften mit Kindern im Haushalt, und je jünger die Kinder sind, desto seltener sind Mütter (aktiv) erwerbstätig. Dass Kinderbetreuung immer noch Frauensache ist und das Vorhandensein von Kindern bei Männern kaum eine Änderung beim Umfang der Erwerbstätigkeit bedingt, zeigt sich in der Tatsache, dass nur 22 Prozent der Frauen, aber 85 Prozent der Männer mit Betreuungspflichten für Kinder Vollzeit arbeiten, und darin, dass das Unterbrechen der Erwerbstätigkeit bei 93 Prozent aller Personen die Frauen betrifft. Diese Unterbrechung der Erwerbskarriere dauert durchschnittlich 21 Monate, wobei das Bildungsniveau und die Art der beruflichen Tätigkeit die Dauer der Erwerbsunterbrechung von Frauen beeinflussen. So steigen erwerbstätige Frauen in hochqualifizierten und führenden Tätigkeiten früher wieder ins Erwerbsleben ein. Neun von zehn Frauen, die ihre Erwerbstätigkeit unterbrechen, nehmen Elternkarenz in Anspruch. Auch nach der Unterbrechung reduzieren hauptsächlich Frauen ihre Arbeitszeit. Bei diesen atypischen Beschäftigungsverhältnissen hat jede zehnte unselbstständig erwerbstätige Person keine Möglichkeit zur flexiblen Arbeitszeitgestaltung.

Bei der Aufteilung der Erwerbsarbeit bei Paaren mit Kindern zeigt sich folgende Konstellation: Bei 43,3 Prozent der Paare ist der Mann auf Vollzeitbasis und die Frau auf Teilzeitbasis erwerbstätig. Das „Ernährer-Modell“, bei dem ausschließlich der Mann erwerbstätig ist, wird von 20 Prozent der Paare gelebt. Bei 16 Prozent sind beide PartnerInnen vollzeiterwerbstätig. Nur bei 3,1 Prozent der Paare arbeiten beide PartnerInnen in Teilzeit oder ist die Frau Vollzeit erwerbstätig und der Mann teilzeitbeschäftigt. Für Frauen ist die Vollzeiterwerbstätigkeit jedoch alles andere als einfach; jede zweite hat Schwierigkeiten Beruf und Betreuungsverpflichtungen zu vereinbaren. Die Unterstützung der Partner bringt diesbezüglich keine Entlastung, denn bei 80 Prozent der Männer, aber nur bei 30 Prozent der Frauen übernimmt die Partnerin bzw. der Partner die Kinderbetreuung während der Arbeitszeit. (Vgl. Hirschbichler, Brigitte; Klapfer, Karin: 2011)

Beim Zugang zum Erwerbsleben bzw. der Vereinbarkeit von Beruf und Familie stellt aber auch die Skepsis der ArbeitgeberInnen eine Hürde für Mütter dar. So zeigen Studien in Oberösterreich, dass 18 Prozent der arbeitssuchenden Frauen ihre Betreuungspflichten als Ablehnungsgrund von den Unternehmen wahrnehmen (vgl. Paul, Verena; Kien, Christina: 2007), ein Befund der auch in ExpertInnenbefragungen wiedergegeben wird (vgl. Kaindl, Markus; Dörfler, Sonja: 2007). Geeigneten Kinderbetreuungsangeboten kommt eine entscheidende Rolle bei der Vereinbarkeit der weiblichen Erwerbstätigkeit und der Betreuungspflichten zu. So würden 23 Prozent der Nicht-Erwerbstätigen mit Betreuungspflichten arbeiten, gäbe es geeignete Betreuungsangebote. Von den 411.000 teilzeitbeschäftigten Frauen würden 57.000 mehr arbeiten, wenn es geeignete Kinderbetreuungsangebote gäbe. (Vgl. Hirschbichler, Brigitte; Klapfer, Karin: 2011)

Die Erwerbsarbeit von Frauen, insbesondere von Müttern, ist also durch eine geringere Erwerbsbeteiligung insgesamt und einen hohen Anteil an atypischer bzw. Teilzeitbeschäftigung gekennzeichnet. Demzufolge lag 2010 die Erwerbstätigenquote der 15- bis 64-Jährigen mit Kindern unter 15 Jahren bei 64,7 Prozent bei den Frauen und 93,1 Prozent bei den Männern. Zwar steigt die Erwerbsquote der Mütter mit dem Alter des jüngsten Kindes an, allerdings arbeiten die Mütter überwiegend auf Teilzeitbasis. Während die Teilzeitquote bei Männern mit Kindern unter 15 Jahren bei 4 Prozent lag, traf dies auf 43 Prozent der Frauen zu. (Vgl. Hirschbichler, Brigitte; Klapfer, Karin: 2011)

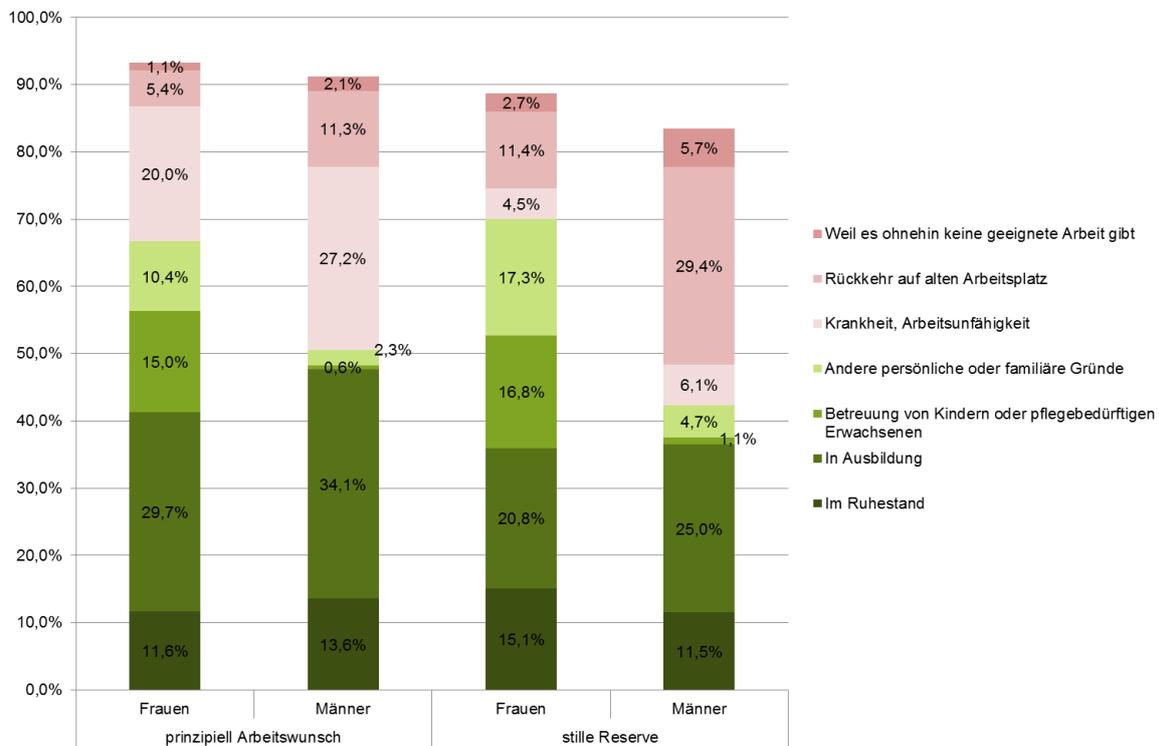
Neuere Zahlen der Arbeitskräfteerhebung der Statistik Austria 2013 (vgl. Fasching, Melitta et al.: 2013) geben für Österreich 5.667.300 Personen im erwerbsfähigen Alter an. Die Erwerbstätigenquote<sup>2</sup> (also der Anteil der Erwerbstätigen an der Bevölkerung in Privathaushalten, ohne Präsenz- und Zivildienstler) lag bei 72 Prozent, womit im Jahresdurchschnitt 4.097.450 Personen einer Beschäftigung nachgingen. Dem gegenüber gab es 1.318.700 ÖsterreicherInnen, die keiner Erwerbstätigkeit nachgingen, wobei 29 Prozent dieser Gruppe einen grundsätzlichen Arbeitswunsch äußerten und 123.500 Personen auch innerhalb von zwei Wochen zur Verfügung stünden. Die letztgenannte Gruppe wird auch als „Stille Arbeitsmarktreserve“ bezeichnet. Eine weitere Gruppe von 274.500 Erwerbstätigen mit einer wöchentlichen Normalarbeitszeit von unter 40 Stunden äußerte den Wunsch nach einer höheren Arbeitszeit. Allerdings war für 77.800 davon die Erbringung der höheren Arbeitszeit nicht kurzfristig – innerhalb von zwei Wochen – möglich, womit 196.700 Erwerbstätige mit kurzfristiger Verfügbarkeit zur Gruppe der arbeitsbezogenen Unterbeschäftigten zählten. Unter den Betroffenen waren 66 Prozent Frauen und 34 Prozent Männer.

Über die Gründe, warum das Arbeitsvolumen nicht ausgedehnt werden kann, gibt es keine Informationen, wohl jedoch zur Frage, warum keine Arbeit gesucht wird. Wie Abbildung 1 veranschaulicht, unterscheiden sich Männer und Frauen sehr grundlegend in den Gründen, weshalb keine Arbeit

<sup>2</sup> Die Erwerbstätigenquote wird üblicherweise für die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (15- bis 64-Jährige) ausgewiesen.

gesucht wird. Hinzuweisen ist noch darauf, dass die Aspekte „Bereits neue Stelle gefunden“ und „Warten auf Resultate der Arbeitssuche“ zur besseren Überschaubarkeit nicht in der Grafik enthalten sind – diese machen zwischen 0 Prozent und maximal 4,5 Prozent der Antworten aus. Auch der Punkt „Andere Gründe“ wurde – obwohl er bis zu 12 Prozent der Antworten ausmacht – nicht mit aufgenommen, da dieser Punkt zu unspezifisch ist. Sind es bei Männern mit prinzipiellem Arbeitswunsch vor allem „Ausbildung“ und „Krankheit bzw. Arbeitsunfähigkeit“, so kommen bei den Frauen nach der „Ausbildung“ der Bereich „Betreuung“ und „persönliche Gründe“, die in Summe 25 Prozent ausmachen. Bei den Männern, die innerhalb von zwei Wochen verfügbar sind, werden „Rückkehr auf den alten Arbeitsplatz“ und „Ausbildung“ als häufigste Gründe dafür genannt, weshalb derzeit nicht nach einer Arbeitsstelle gesucht wird. Bei den Frauen machen die Gründe „Pflege“ und „andere persönliche oder familiäre Gründe“ mit rund 34 Prozent den größten Anteil aus.

In Summe ist festzustellen, dass mit der „Stillen Reserve“ und den Unterbeschäftigten, die kurzfristig zur Verfügung stehen, über 320.000 Personen nicht in dem Umfang im Arbeitsmarkt integriert sind, wie es aus ihrer subjektiven Sicht heraus gewünscht würde – das sind weit mehr als die 215.200 Personen, die im Jahr 2013 arbeitslos waren.



**Abbildung 1:** Personen mit Arbeitswunsch und stille Reserve – Gründe weshalb keine Arbeit gesucht wird<sup>3</sup>

Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf stellt für viele Frauen eine generelle Anforderung dar, da neben der Erwerbsarbeit die Aufgaben in der Familie und im Haushalt viel Zeit in Anspruch nehmen. Statistisch gesehen wendeten Frauen 2009 täglich rund 2 Stunden, 40 Minuten und Männer rund 4 Stunden, 25 Minuten für berufliche Tätigkeiten auf. Für Arbeiten im Haushalt wendeten Frauen gut 3 Stunden, 40 Minuten und Männer knapp zwei Stunden auf (das sind 54% des Zeitaufwandes der Frauen). Im Schnitt verrichteten 92 Prozent der Frauen und 74 Prozent der Männer Arbeiten rund um

<sup>3</sup> Quelle: Fasching, Melitta et al.: 2013, eigene Darstellung

den Haushalt. Bei Erwerbstätigen ist der Zeitaufwand für Hausarbeit bei Frauen ebenfalls höher als bei Männern. Alleinerziehende Mütter sind fast ein Stunde und 45 Minuten täglich länger erwerbstätig als Frauen in Paarhaushalten. Alleinerziehende Mütter wenden ca. 2 Stunden täglich für die Kinderbetreuung auf, Frauen in Paarhaushalten mit Kindern unter 16 Jahren 20 Minuten länger. (Vgl. Ghassemi, Sonja; Kronsteiner-Mann, Karin: 2009)

Eine Umfrage des Market-Instituts unter Frauen widmete sich ihren Alltagsproblemen zwischen Beruf und Familie. Die größte Sorge der befragten Frauen stellte dabei der Faktor Zeit dar. Besonders Alleinerzieherinnen haben oft zu wenig Zeit, um Familie, Haushalt und Beruf unter einen Hut zu bekommen. Finanzielle Belastungen stellen vor allem für diese Gruppe ein weiteres Alltagsproblem dar. Als wichtigste Ziele im Leben gelten unter diesen Frauen vor allem die Einbindung in ein soziales Netz und soziale Geborgenheit. Auch das Wohlergehen der Familie sowie finanzielle Absicherung gelten als erstrebenswert. (Vgl. XorteX eBusiness GmbH: s.a.)

## 1.3 Mobilität

Um die verschiedenen Aktivitäten im Lebensalltag im Umfeld von Betreuung und Arbeitstätigkeiten räumlich zu erreichen, ist es notwendig mobil zu sein. Ehe näher auf die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebensrealitäten eingegangen wird, soll im folgenden Abschnitt der Begriff „Mobilität“ näher beleuchtet und konkretisiert werden.

### 1.3.1 Definition von Mobilität

Der mitunter fälschlicherweise mit Mobilität gleichgesetzte Begriff „Verkehr“ bezeichnet die Ortsveränderung von Personen, Gütern oder Nachrichten in einem definierten System wie z. B. Straßen-, Schienen- oder Luftverkehr. Anzumerken ist, dass es auch noch eine weitere Fassung der Definition, nämlich Verkehr als Interaktion zwischen sozialen Akteurinnen und Akteuren gibt. (Vgl. Ammoser, Hendrik; Hoppe, Mirko: 2006)

Weit umfassender ist der Begriff „Mobilität“ zu verstehen. Er bezeichnet die Beweglichkeit von Personen und Objekten, wobei neben der räumlichen Mobilität auch eine geistig-intellektuelle sowie eine soziale Dimension umfasst sind. Auch Weert Canzler und Andreas Knie (2002) fassen Mobilität als Bewegung in möglichen Räumen und Verkehr als Bewegung in konkreten Räumen auf und betonen: Mit dieser begrifflichen Trennung sind Menschen mit einer hohen Zahl an Wegen oder zurückgelegten Kilometern nicht automatisch auch 'mobiler'. Das heißt: neben der Realisierung von Mobilität – die sich dann etwa im Autoverkehr niederschlägt – spielt auch die geistige Beweglichkeit und die Information über Möglichkeiten eine Rolle, denn: „Je mehr Information und je intelligenter ein System ist, umso mehr verfügbare Optionen können berücksichtigt werden – umso mehr Mobilität liegt vor.“ (Ammoser, Hendrik; Hoppe, Mirko: 2006, 9).

In diesem Sinne verstehen wir in der vorliegenden Publikation Mobilität als Werkzeug zur Befriedigung von Bedürfnissen, wobei dem Aspekt der Information eine besondere Bedeutung zukommt, da diese die Möglichkeiten und Wahrnehmung von Alternativen maßgeblich beeinflusst, womit auch die geistig-intellektuelle Beweglichkeit berücksichtigt wird. Verkehr verstehen wir demnach als realisierte Ortsveränderung in einem bestimmten System.

### 1.3.2 Allgemeine Trends der Mobilität

Aufgrund verschiedener Entwicklungen der letzten Jahrzehnte, z. B. in den Bereichen der Fahrzeugtechnik, des Infrastrukturausbaus und der Lebensstile hat sich das Mobilitätsverhalten stark verändert. Aussagen zu Trends im aktuellen Mobilitätsverhalten in Österreich lassen sich auf Grundlage zahlreicher Studien machen, wie z. B. der Zusammenstellung der wesentlichen Verkehrseckdaten für Österreich durch das Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie (vgl. Herry, Max et al.: 2012) oder die Untersuchungen „Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung, ÖREK“ (vgl. Hiess, Helmut: 2010). Die wichtigsten Trends daraus lassen sich wie folgt beschreiben:

- zunehmende Motorisierung der privaten Haushalte;
- zunehmender Anteil des Pkw-Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen – zumindest im ländlichen Raum, während in urbanen Gebieten auch gegenläufige Entwicklungen beobachtbar sind;
- wachsende Wegelängen;
- nahezu gleichbleibende Zeitbudgets für die tägliche Mobilität.

### 1.3.3 Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen

Geschlechtsspezifisch ausgewertete Mobilitätsdaten zeigen, dass Frauen und Männer von der Zahl der Wege her in etwa gleich mobil sind, die Wege von Männern jedoch länger sind als jene von Frauen. Bei den Wegezwecken überwiegen bei den Männern Arbeitswege/dienstliche Wege (40%), bei Frauen sind die Hauptzwecke Arbeitsplatz/dienstlich, Einkauf und Freizeit zu jeweils etwa 20 Prozent vertreten. (Vgl. Knoll, Bente; Szalai, Elke: 2005; Herry, Max et al.: 2009; Herry, Max et al.: 2012). Auch Alexandra Wegscheider-Pichler (2009) kommt zu dem Urteil, dass beide Geschlechter ähnlich mobil sind, betont aber die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl. Aktuelle Daten zur geschlechtsspezifischen Verkehrsmittelwahl für die Arbeitswege in Österreich liegen nicht vor.

Die niederösterreichische Mobilitätsaufnahme (vgl. Herry, Max et al.: 2009) zeigt für werktägliche Wege, dass Frauen und Männer etwa gleich häufig den öffentlichen Verkehr nutzen (13%). Unterschiede gibt es bei der Nutzung des Motorisierten Individualverkehrs. Hier sind Frauen seltener als Lenkerinnen (47%) unterwegs als Männer (59%). Hingegen sind Frauen häufiger zu Fuß (19%, Männer 13%) und als Mitfahrerinnen im MIV unterwegs (15%, Männer 8%). Auch mit dem Rad sind Frauen an Werktagen etwas häufiger unterwegs als Männer (8% vs. 6%). Die Kordonenerhebung der Planungsgemeinschaft Ost (vgl. Rittler, Christian: 2011) kommt für Wien beim Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr zum Ergebnis, dass im MIV mit 55 Prozent die Männer und im ÖV mit 56 Prozent die Frauen überwiegen.

### 1.3.4 Mobilität und Arbeitspendeln, im ländlichen Raum

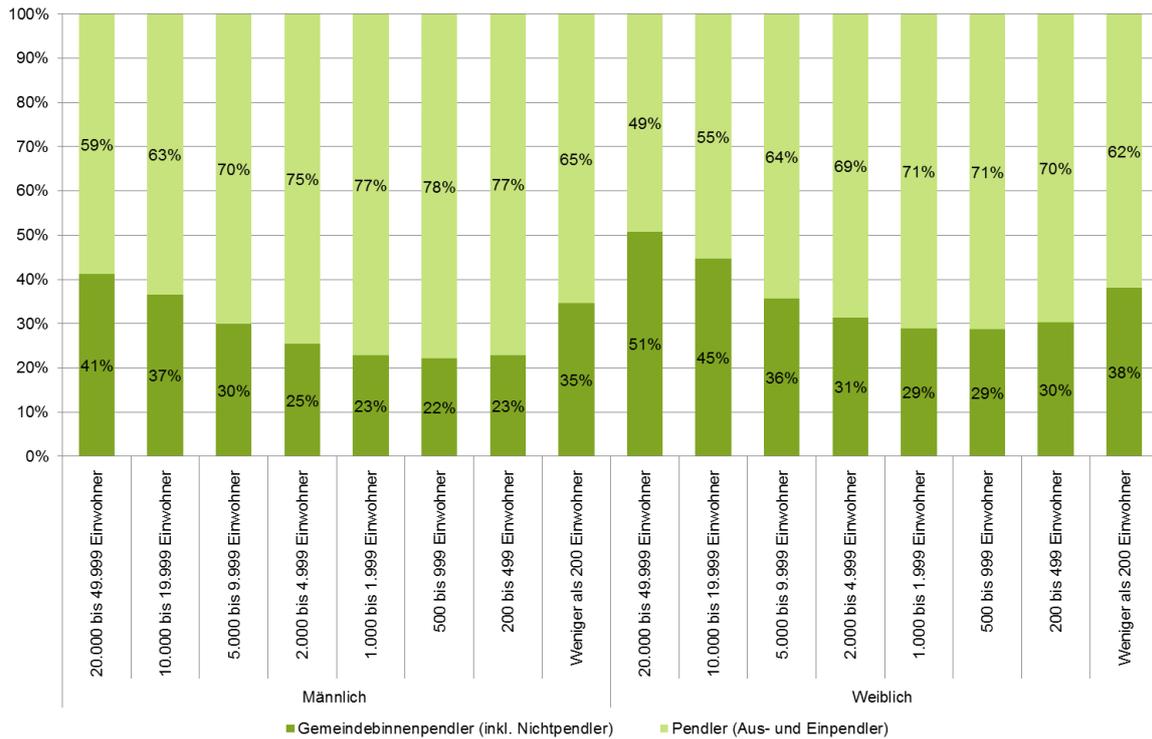
Betrachtet man die Nachfrage nach Mobilität als Ausdruck der Befriedigung unterschiedlichster Bedürfnisse im Lebensalltag (Einkaufen, Erwerbstätigkeit, soziale Kontakte), so scheint es wenig plausibel, dass das Verlangen nach Mobilität in verdichteten Lebensräumen anders sein sollte als in ländlichen Siedlungsstrukturen. Dennoch sind enorme Unterschiede im Verkehrsverhalten denkbar, wenn beispielsweise viele Bedürfnisse nur unter Überwindung großer Distanzen befriedigt werden können. In der Modellierung der Verkehrsnachfrage im Rahmen der Verkehrsprognose Österreich

(vgl. Käfer, Andreas et al.: 2009) zeigen sich bezüglich der durchschnittlichen täglichen Wegezähl pro Person zwar Unterschiede zwischen den Personengruppen Kinder, Jugendliche, Erwerbstätige und Nichterwerbstätige; für die Erwerbstätigen lassen sich allerdings nur minimale Unterschiede der Wegezähl bei Stadt und LandbewohnerInnen ausmachen. Viel größer sind die diesbezüglichen Unterschiede zwischen den Pkw-NutzerInnen und jenen, die keinen verwenden. Wesentlich auffälligere Unterschiede zwischen ländlichen Räumen und Städten bestehen bei anderen Kenngrößen, nämlich bei den am Land längeren Weglängen und geringeren Wegzeiten. Im Vergleich zu städtischen Gebieten weist der ländliche Raum eine erhöhte PKW-Verfügbarkeit und -nutzung auf, gleichzeitig wird der öffentliche Verkehr wesentlich seltener genutzt. (Vgl. Statistik Austria 2013a und 2013b)

Die Österreichische Raumordnungskonferenz weist in ihrer Erreichbarkeitsanalyse 2005 darauf hin, dass die Erreichbarkeiten des nächsten regionalen Zentrums (innerhalb von 30 Minuten) mit dem PKW für 98 Prozent der Bevölkerung und mit dem ÖV für 67 Prozent (ohne Wien, mit Wien 73%) der Bevölkerung gegeben sind. Bei den überregionalen Zentren ist die Pkw-Erreichbarkeit innerhalb von 50 Minuten für 88 Prozent der Bevölkerung gegeben, mit dem ÖV schaffen das 53 Prozent (mit Wien 62%). Unterstrichen wird auch, dass gerade in den flächenmäßig größeren Bundesländern mit disperser Siedlungsstruktur schlechtere Zugänglichkeits- und Erreichbarkeitswerte gegeben sind. So liegt der Bevölkerungsanteil, der innerhalb von 50 Minuten ein überregionales Zentrum mit dem ÖV erreichen kann, im Burgenland und der Steiermark mit 41 bzw. 42 Prozent bedeutend niedriger als etwa in Niederösterreich mit 56 Prozent oder Vorarlberg mit 88 Prozent. (Vgl. Beier, Roland et al.: 2007)

War der Pkw ursprünglich vorteilhaft, um größere Distanzen überwinden zu können, so hat er letztlich dazu beigetragen, räumliche Disparitäten und Zersiedelung bzw. Ausdünnung der Nahversorgung (z. B. Gewerbeparks und Einkaufszentren außerhalb der Ortskerne) voranzutreiben. Damit sind viele Bedürfnisse nur durch die Überwindung größerer Distanzen zu erledigen, womit für die längeren Wegstrecken überwiegend der MIV das geeignete Fortbewegungsmittel ist bzw. zu sein scheint. Zusätzlich ist durch den hohen Motorisierungsgrad der Bevölkerung die Nachfrage im ÖPNV teilweise stark gesunken, wodurch ein attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln oft nicht mehr zur Verfügung gestellt werden kann. In Folge wird der ÖPNV verständlicherweise kaum als Alternative zum MIV wahrgenommen. In dünn besiedelten ländlichen Räumen macht der Schülerverkehr den Hauptbestandteil des ÖPNV aus. Allerdings bereiten rückläufige Schülerzahlen in etlichen ländlichen Gemeinden den Betreibern von ÖV-Dienstleistungen immer größere Probleme. (Vgl. Hiess, Helmut: 2010) Als mögliche zukunftssträchtige Lösung erscheint eine effizientere Gestaltung eines ergänzenden ÖPNV-Angebots in Form von bedarfsgesteuerten Bedienformen. (Vgl. Steinrück, Barbara; Küpper, Patrick: 2010)

Besonders im ländlichen Raum wird durch den Umstand, dass Arbeitsort und Wohnort bei einem Großteil der Erwerbstätigen nicht identisch sind, das Arbeitspendeln unvermeidbar. Heinrich Becker et al. (2006) berichten als Ergebnisse einer Befragung in Deutschland von 70 Prozent der Frauen, die nicht am Wohnort arbeiten. Daten der Statistik Austria (Datenbank zur Registerzählung 2011, eigene Berechnungen), zeigen für Österreich, dass bei den Männern über 57 Prozent und bei den Frauen rund 49 Prozent ihren Arbeitsplatz nicht innerhalb ihrer Wohngemeinde haben, sondern aus dieser auspendeln (müssen). Abbildung 2 verdeutlicht, dass in kleineren Gemeinden der AuspendlerInnenanteil generell höher ist als in größeren Gemeinden und Städten. So steigt der Anteil der Auspendelnden bei den Männern auf bis zu 78 Prozent und bei den Frauen auf bis zu 71 Prozent. Darüber hinaus zeigt sich das unterschiedliche Bild zwischen Männern und Frauen über sämtliche Gemeindegrößen: Männer pendeln eher aus der Gemeinde aus als Frauen.



**Abbildung 2:** Anteil der Pendlerinnen und Pendler an den Erwerbstätigen nach Gemeindegröße<sup>4</sup>

In einigen Studien in Bezug auf die Teilhabe von Frauen an Erwerbsarbeit wird darauf verwiesen, dass Frauen offenbar im Durchschnitt kürzere Pendeldistanzen zurücklegen als Männer. (Vgl. Aufhauser, Elisabeth et al.: 2003; Biffi, Gudrun et al.: 2011). Wie Abbildung 3 mit Daten der Statistik Austria verdeutlicht, legen insbesondere ArbeitnehmerInnen aus kleinen Gemeinden weitere Distanzen zurück. Darüber hinaus sind durchwegs die von den Männern zurückgelegten Distanzen weiter als jene von Frauen. Während in Städten mit einer Größe zwischen 20.000 und 49.999 EinwohnerInnen 56 Prozent der Männer und 65 Prozent der Frauen maximale Pendeldistanzen von 9 Kilometern zurücklegen, sind es in kleineren Gemeinden mit 5.000 bis unter 10.000 EinwohnerInnen nur noch 46 Prozent bzw. 53 Prozent. In den kleinsten Gemeinden mit bis zu 500 EinwohnerInnen pendeln nur noch 41 Prozent der Männer bzw. rund 49 Prozent der Frauen kurze Distanzen bis zu maximal neun Kilometer, der Großteil der PendlerInnen muss Distanzen von mehr als neun Kilometern zum Arbeitsplatz in Kauf nehmen.

<sup>4</sup> Quelle: Statistik Austria: Datenbank zur Registerzählung 2011, eigene Berechnungen

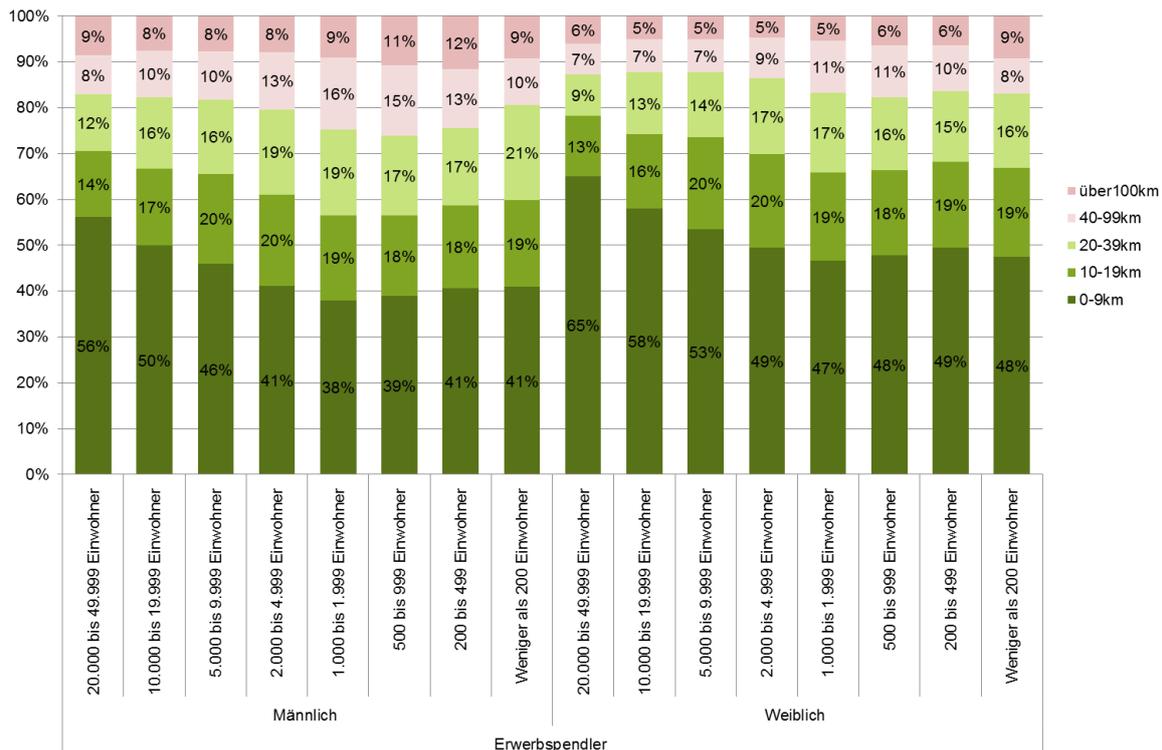


Abbildung 3: Pendeldistanzen von Frauen und Männern nach Gemeindegröße<sup>5</sup>

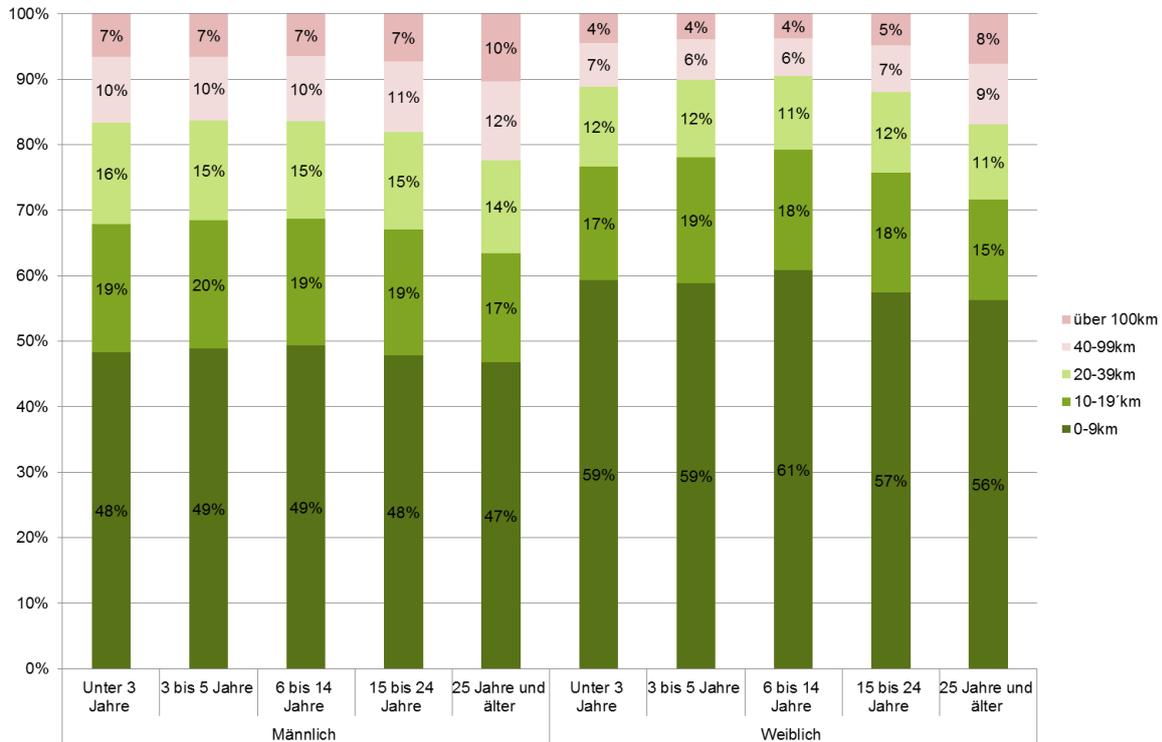
Begründet werden die kürzeren Arbeitswege damit, dass Frauen aufgrund der Übernahme von Betreuungspflichten und Versorgungspflichten bzw. von Versorgungswegen in ihrem Mobilitätsradius eingeschränkter sind und daher eher kürzere Distanzen bevorzugen. Eine Querschnittsbetrachtung zum Zeitpunkt der Registerzählung 2011 ergibt bei den Männern keine nennenswerten Unterschiede bei den Pendeldistanzen in Bezug auf das Alter der Kinder, bei Frauen zeigt sich eine leichte Verschiebung hin zu weiteren Pendeldistanzen, wenn Kinder über 14 Jahre vorhanden sind. Sind bei jüngeren Kindern nur ca. 40 Prozent der Mütter weiter als 9 Kilometer zur Arbeit unterwegs, so liegt dieser Anteil bei Kindern über 14 bei bis zu 44 Prozent.

Mobilität und das Benützen eines Pkws werden aus den dargestellten Gründen als Teil ländlicher Lebensverhältnisse gesehen. (Vgl. Becker, Heinrich et al.: 2006) Das Auto wird als Grundvoraussetzung für Mobilität empfunden, da der öffentliche Verkehr zu wenig ausgebaut ist und andere Verkehrsmittel – auch bei kurzen Distanzen – kaum zur Bewältigung der Alltagsmobilität in Betracht gezogen werden. (Vgl. Weber, Friederike et al.: 2009; Biffi, Gudrun et al.: 2011; Weber, Gerlind; Fischer, Tatjana: 2012) Dabei sind auch im ländlichen Raum, wie beispielsweise in Niederösterreich, mit einer sehr dispersen Siedlungsstruktur immerhin 22 Prozent der Wege kürzer als 2,5 Kilometer und liegen damit im Bereich der fußläufig zurücklegbaren Distanzen. 40 Prozent der Wege sind kürzer als 5 Kilometer und somit im Idealbereich für Entfernungen, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten. (Vgl. Herry, Max et al.: 2009)

Demnach ist im Alltagserleben der Betroffenen der Zugang zum Pkw eine wichtige Basis, um am Erwerbsleben teilnehmen zu können, trotzdem wird grundsätzlich ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln stets als hilfreich für eine Erwerbsbeteiligung beurteilt, speziell für Frauen. Offenbar bestünde jedoch für einen nicht unerheblichen Teil der Bevölkerung die Möglichkeit einzelne Wege mit anderen Verkehrsmitteln als mit dem Pkw zurückzulegen. Die Gründe und Rahmenbedingungen

<sup>5</sup> Quelle: Statistik Austria: Datenbank zur Registerzählung 2011, eigene Berechnungen

für die dennoch wenig flexible Verkehrsmittelnutzung werden im weiteren Verlauf noch genauer diskutiert.



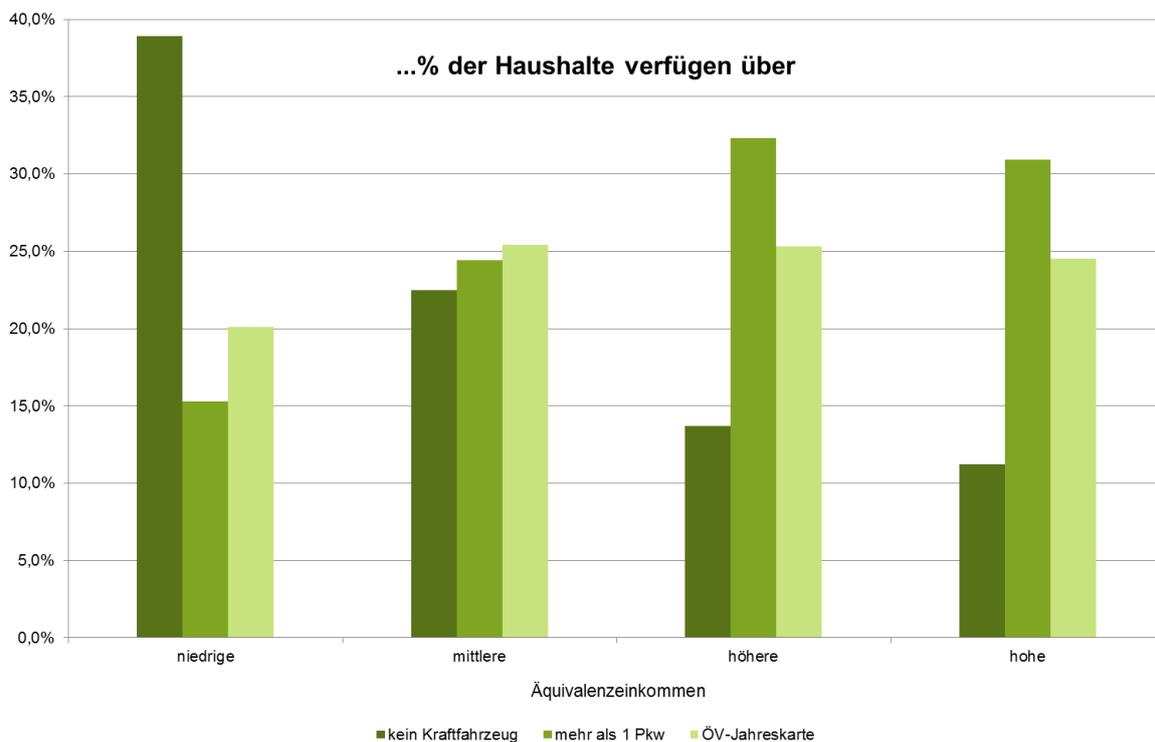
**Abbildung 4:** Pendeldistanzen von Männern und Frauen nach Alter der Kinder im Haushalt<sup>6</sup>

Daten zur Pkw-Verfügbarkeit liegen derzeit nur für einzelne Bundesländer vor. Da Niederösterreich einerseits über disperse Siedlungsstrukturen und andererseits über starke Pendelverflechtungen, insbesondere mit Wien, verfügt, werden an dieser Stelle die Daten für Niederösterreich verwendet. In der niederösterreichischen Mobilitätsbefragung schreiben Max Herry et al. (2009, Seite 15): „Immer weniger Haushalte besitzen keinen Pkw, die Anzahl der Haushalte mit mehr als einem Pkw steigt weiter. Damit verbunden steigt auch die Pkw-Verfügbarkeit, speziell für ältere Menschen und Frauen.“ Im Detail wird darauf hingewiesen, dass 46 Prozent der Haushalte zwei und mehr Pkws besitzen. Nicht genauer erwähnt wird, dass von den 653.100 Haushalten in Niederösterreich fünf Prozent – das sind rd. 32.700 Haushalte – über keinen Pkw und immerhin etwas weniger als die Hälfte (46%) nur über einen einzigen Pkw verfügen. In Summe geben 81 Prozent der Frauen und 86 Prozent der Männer an, dass sie jederzeit über einen Pkw verfügen können. In diesem Zusammenhang ist auf einen interessanten Befund bei Friederike Weber et al. (2009) zu verweisen: Demnach haben Frauen bei der Frage nach dem eigenen Pkw oft angegeben, dass sie ein eigenes Auto besitzen, auch wenn es eigentlich das Familienauto war. Bei der genaueren Nachfrage, ob sie das Auto jederzeit nutzen können (in der niederösterreichischen Mobilitätsbefragung wird gefragt, ob es jederzeit verfügbar ist!) wurde dies nur von 53 Prozent bejaht; 32 Prozent haben keinen Pkw, und 13 Prozent können bei Bedarf auf ein Fahrzeug in der Familie zurückgreifen.

Die Konsumerhebung der Statistik Austria (vgl. Kronsteiner-Mann, Christa: 2012) zeigt ganz deutlich, dass das Vorhandensein eines Pkw sehr stark mit dem Einkommen zusammenhängt. Weitge-

<sup>6</sup> Quelle: Statistik Austria: Datenbank zur Registerzählung 2011, eigene Berechnungen

hend unabhängig vom finanziellen Rahmen ist das Vorhandensein einer Zeitkarte für den ÖV. Während bei den Haushalten im unteren Viertel der Einkommensverteilung rund 40 Prozent kein Kraftfahrzeug besitzen, sind es in den Einkommensstufen darüber zwischen 23 Prozent und 11 Prozent. Beim Besitz einer ÖV-Jahreskarte schwanken die Werte zwischen 20 Prozent bei den niedrigsten und 25 Prozent bei den höchsten Äquivalenzeinkommen. Wie in Abschnitt 3.3.4.(Untersuchungsregion >> Mobilität und Verkehr) anhand einer Spezialauswertung der Mobilitätsbefragung Niederösterreich gezeigt wird, geben Arbeitslose und im Haushalt Tätige zu 49 bzw. 44 Prozent an, nicht jederzeit über einen Pkw verfügen zu können; bei der Gruppe der Voll- oder Teilzeitbeschäftigten machen nur 18 bis 20 Prozent diese Angabe. Thomas Hader et al. (2012) weisen darauf hin, dass ein gut ausgebautes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln ein wesentlicher Faktor für geringe Mobilitätskosten ist. So wird verdeutlicht, dass die Verkehrsausgaben der Haushalte stark von der Bevölkerungsdichte abhängig sind. Demnach hat ein durchschnittlicher Haushalt in ländlichen Regionen (mit bis zu 10.000 EinwohnerInnen) knapp über 500 Euro an Verkehrsausgaben pro Monat (482 für das Auto und 18 Euro für ÖV) in Regionen mit über 100.000 EinwohnerInnen, wo in der Regel der öffentliche Verkehr besser ausgebaut ist, sind es mit 340 Euro um fast ein Viertel weniger (307 Euro für das Auto und 33 für den ÖV). Dies unterstreicht die Notwendigkeit, auch im ländlichen Raum entsprechende Angebote zur Verfügung zu stellen, denn die Verfügbarkeit eines Pkw bedeutet nicht, dass er auch genutzt werden kann, wie noch verdeutlicht wird.



**Abbildung 5:** Pkw- und Jahreskartenbesitz nach Quartilen des Haushaltsäquivalenzeinkommens<sup>7</sup>

Gibt es im Haushalt nur einen Pkw, betonen Markus Kaindl und Sonja Dörfler (2007), dass eher Männer das Familienauto nutzen. Dies wird damit begründet, dass eine stärkere Mobilitätseinschränkung der Väter sich negativer auf das Familieneinkommen auswirken würde, als wenn Mütter

<sup>7</sup> Quelle: Kronsteiner-Mann, Christa: 2012

diesen Mobilitätshindernissen unterliegen, da Männer in der Regel ein höheres Erwerbseinkommen erzielen als Frauen. Auch Olaf Kapeller und Christiane Rille-Pfeiffer (2007) weisen darauf hin, dass in den meisten Fällen die Männer das Familienauto nutzen, was für betroffene Frauen bedeutet, dass sie den ganzen Tag – bei Wochenpendlern sogar die ganze Arbeitswoche – auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Dies wird auch durch die Spezialauswertung der Mobilitätserhebung Niederösterreich 2008 untermauert, bei der 44 Prozent der Hausfrauen angaben, nicht jederzeit über ein Auto verfügen zu können.

Dass in Haushalten mit weniger Pkw als fahrfähigen Personen, d. h. meist Paarhaushalten mit einem Pkw, der Zugang zum Pkw für Männer deutlich höher ist als für Frauen, wird auch in einer Auswertung des deutschen Mobilitätspanels bestätigt. In derartigen Haushalten (ohne RentnerInnenhaushalte) können 7,1 Prozent der Frauen und 4 Prozent der Männer nicht und 34,6 Prozent der Frauen und 24 Prozent der Männer nur eingeschränkt bzw. nach Absprache über den Pkw verfügen. Die Einflussfaktoren dafür wurden von Joachim Scheiner (2013) in einer Regressionsanalyse überprüft. Sie kommen zum Schluss, dass hinter der Variable Geschlecht komplexe Strukturen stecken, die die Arrangements um den Pkw bei Paaren prägen. Neben Einflüssen der sozialen Rolle, des räumlichen Kontextes und der alltäglichen Wegemuster deuten die Ergebnisse auf eine stärkere Durchsetzungsmacht der Männer aufgrund patriarchalischer Machtbeziehungen. Dies gilt aber besonders im urbanen Umfeld mit vielfältigen zu Fuß erreichbaren Gelegenheiten, wo die höhere Pkw-Verfügbarkeit der Männer besonders stark ausgeprägt ist. Im Zeitverlauf von 1994 bis 2008 hat sich für Frauen der Zugriff auf den Pkw verbessert. (Vgl. Scheiner Joachim: 2013)

Die Tatsache, dass gerade im ländlichen Raum nur 36 Prozent der Haushalte über mindestens zwei Pkw verfügen (bei einer durchschnittlichen Haushaltgröße von 2,54 Personen), weist auf die reale Brisanz der Situation für Frauen hin. Denn laut Daten der Statistik Austria (2011), die den Motorisierungsgrad je nach Gemeindegröße abbilden, haben von den 1,9 Millionen Haushalten im ländlichen Raum (weniger als 10.000 EinwohnerInnen) 260.000 keinen Pkw, und die Hälfte der Haushalte haben lediglich einen Pkw.

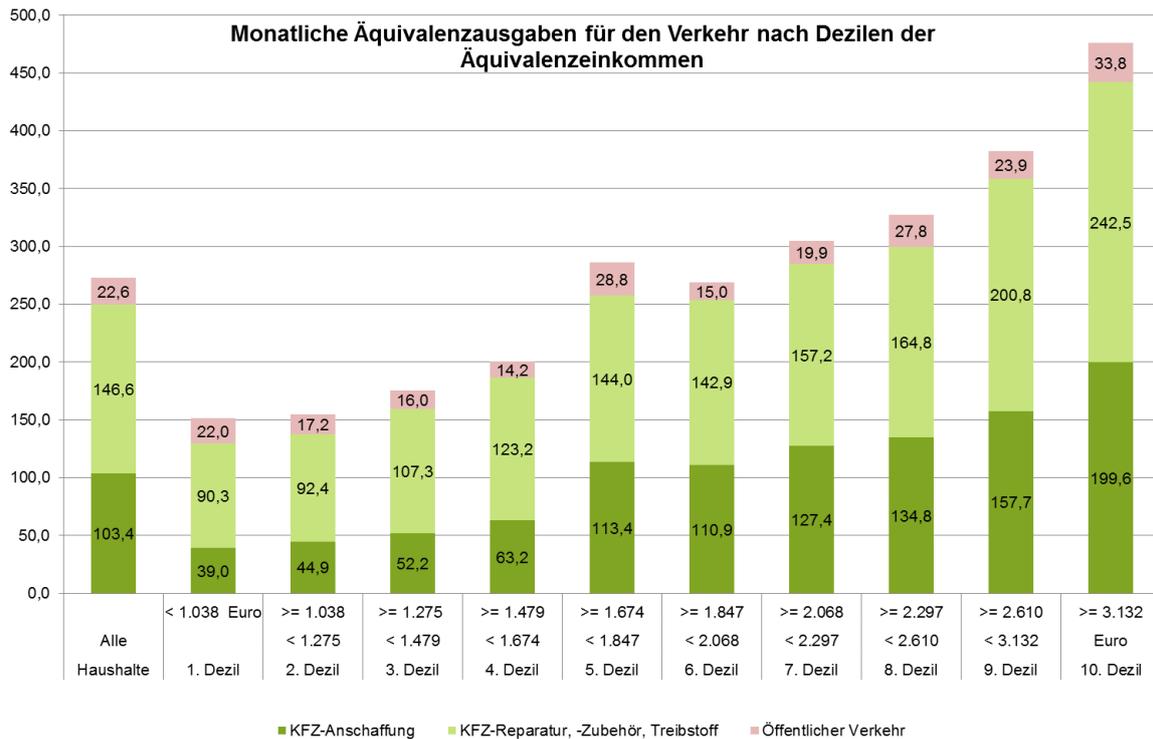
Weiters stellt sich die Frage, ob die Nutzung des Pkw für den täglichen Gebrauch auch tatsächlich gegeben ist, oder ob neben organisatorischen auch finanzielle Restriktionen bestehen. Judith Jakowitsch (2009b) hat sich in ihrer Studie zu Integrationsbarrieren burgenländischer Frauen am Arbeitsmarkt ausführlicher mit der Pkw-Nutzung im Lichte von finanziellen Einschränkungen auseinandergesetzt. In Anlehnung an vom ÖAMTC publizierte durchschnittlichen Kosten können laut Judith Jakowitsch (2009b) die monatlichen Pkw-Ausgaben je Fahrzeug mit etwa 400 Euro beziffert werden. Auch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nennt in der Publikation „Verkehr in Zahlen“ gleich hohe monatliche Kosten. (Vgl. Herry, Max et al.: 2012) Vergleicht man nun Berufe, die überdurchschnittlich oft von Frauen ausgeübt werden, so wird bei einer Teilzeitbeschäftigung praktisch der gesamte Verdienst von den Autokosten aufgezehrt. Werden die Kosten für die notwendige Kinderbetreuung zusätzlich noch eingerechnet, fällt die Bilanz dann überwiegend negativ aus. Auch bei einer Vollzeitbeschäftigung bleiben abzüglich der Pkw-Kosten von einem Monats-Nettogehalt von 1.000 bis 1.300 Euro nur noch 600 bis 900 Euro übrig, zusätzlich sind davon dann auch noch Kinderbetreuungskosten abzuziehen. (Vgl. Jakowitsch, Judith: 2009a, eigene Berechnungen)

Wie Abbildung 6 auf Haushaltsebene veranschaulicht, steigt mit dem Äquivalenzeinkommen (also dem – gewichteten – pro-Kopf-Einkommen der Haushalte<sup>8</sup>) das verfügbare Budget für die Mobilität

---

<sup>8</sup> Für die Berechnung der monatlichen Äquivalenzausgaben und -einkommen wurde die EU-Skala (modifizierte OECD-Skala) verwendet: Erste erwachsene Person = 1, jede weitere Person im Haushalt ab 14 Jahren = 0,5, Kinder unter 14 Jahren = 0,3.

der Familienmitglieder. In Summe geben Haushalte der oberen Einkommensgruppen mit rund 380 bzw. 475 Euro im Monat das Doppelte bis das Dreifache von dem aus, was sich Haushalte der unteren 20 Prozent der Einkommensverteilung leisten können. Entscheidend ist dabei nicht nur, wie viel in eine Neuanschaffung bzw. in ein Zweitauto investiert werden kann, sondern vor allem auch wie viel Geld für den Betrieb eines oder mehrerer Pkws zur Verfügung steht. Demnach können Haushalte der obersten Einkommensgruppen mit 200 bis 240 Euro das Doppelte bis nahezu das Dreifache im Verhältnis der untersten Einkommensgruppen – mit rund 90 Euro oder etwas mehr als einer Tankfüllungen pro Monat – für den Betrieb ihres Pkw aufwenden.



**Abbildung 6:** Monatliche Äquivalenzausgaben der Haushalte für den Verkehr nach Dezilen deren Äquivalenzeinkommens<sup>9</sup>

Thomas Hader (2009, 2010) kommt diesbezüglich bei zwei Befragungen von knapp 2.000 Wiener EinpendlerInnen zu dem Ergebnis, dass Frauen in mehrfacher Hinsicht benachteiligt sind, wenn es um die Teilnahme am Erwerbsleben und den damit verbundenen Mobilitätszugang geht. So zeigt sich, dass Frauen im Durchschnitt zwar gleich viel für ihren Arbeitsweg ausgeben wie Männer, allerdings auffallend längere Fahrtzeiten zum Arbeitsplatz haben und im Durchschnitt signifikant geringere Einkommen erhalten. Auch bei der Beurteilung der Kosten für das Pendeln wurden Unterschiede festgestellt. Während 31 bis 38 Prozent der männlichen Pendler ihre Arbeitsweg-Kosten als angemessen bezeichneten, waren es unter den weiblichen Befragten nur 14 bis 21 Prozent. Als hoch und zu hoch bezeichneten immerhin ein Drittel der Frauen ihre Arbeitswegkosten, bei den Männern waren es nur knapp über 26 Prozent. Susanne Wolf-Eberl und Odilo Seisser (2010) weisen vor dem Hintergrund der hohen Teilzeitquote von Frauen auf den hohen zeitlichen Anteil des Arbeitsweges im Verhältnis zur Arbeitszeit hin. Teilzeitarbeit bedeutet überproportional hohe Wegzeiten und Kos-

<sup>9</sup> Quelle: Kronsteiner-Mann, Christa: 2012

ten, so lautet das Verhältnis Arbeitszeit zu Wegzeit bei 20 Stunden Arbeitszeit und einer Stunde Wegzeit 1:4, bei 40 Stunden nur 1:8.

## 1.4 Bevölkerung im ländlichen Raum

Wie Eva Favry et al. (2014) festhalten, ist der ländliche Raum keine eindeutige Kategorie. „Er kann auf unterschiedliche Art definiert und abgegrenzt werden, z. B. an Hand von Gemeindegrößen, Bevölkerungs- und Bebauungsdichten oder Pendelbeziehungen.“ (Favry, Eva et al.: 2014, 160) Im Rahmen der vorliegenden Publikation folgen wir der Typisierung des österreichischen Frauenberichts (vgl. Bundesministerin für Frauen und Öffentlichen Dienst im Bundeskanzleramt: 2010) mittels Bevölkerungszahl und Agrarquote. Demnach leben rund 34 Prozent der österreichischen Bevölkerung in Gemeinden, die bis zu 20.000 EinwohnerInnen und eine Agrarquote von mindestens 3 Prozent haben, rund 15 Prozent leben in besonders stark agrarisch geprägten Gemeinden mit einer Agrarquote von mindestens 7 Prozent. (Vgl. Marik-Lebeck, Stephan 2010: 297)

Generell lassen sich in ländlichen Gemeinden Tendenzen zur Abwanderung in Städte oder stadtnahe Bereiche erkennen. Besonders die Gruppe der jungen und gut ausgebildeten Menschen (18- bis 26-Jährige) weist hier eine stark negative Wanderungsbilanz auf. In vielen Fällen führt dies zu einer Überalterung der Gemeindebevölkerung. Weitere Folgen wie ein Preisverfall von Immobilien am Wohnungsmarkt und ein Fachkräftemangel am Arbeitsmarkt sind zu beobachten. In Summe führt der demografische Wandel für viele Gemeinden zu einem großen Imageproblem. (Vgl. Mose, Ingo; Nischwitz, Guido: 2009) Migrationsbewegungen werden damit zu einem wichtigen regionalpolitischen Faktor. (vgl. Strahl, Wibke; Machold, Ingrid: 2012)

Der Frauenbericht 2010 der Bundesministerin für Frauen und Öffentlichen Dienst im Bundeskanzleramt (2010) weist darauf hin, dass Frauen der Altersgruppe 18 bis 60 häufiger in den Städten und seltener im ländlichen Raum wohnen als Männer. Während Städte über 20.000 EinwohnerInnen mit über 52 Prozent den höchsten Frauenanteil haben, ist dieser umso geringer, je höher die agrarische Prägung der Gemeinde ist. In kleinen Gemeinden mit einer hohen Agrarquote sind nur 47,8 Prozent der 18- bis 26-jährigen Bevölkerung Frauen. (Vgl. Marik-Lebeck, Stephan 2010: 298) Das Phänomen der Abwanderungstendenzen junger Frauen aus ländlichen Gemeinden bestimmt seit mehreren Jahrzehnten grundlegende Handlungsfelder in der ländlichen Raumplanung. Ausschlaggebend dafür gelten oft fehlende Ausbildungs- und Arbeitsplätze in der Gemeinde. Im Forschungsprojekt „Perspektiven und Probleme von Frauen in ländlichen Räumen“ von Heinrich Becker et al. (2006) werden vor allem folgende Gründe für diesen Trend genannt:

- Menschen in ländlichen Räumen sehen sich tendenziell vor neue Anforderungen aus der Zentralisierung von Bildungseinrichtungen und den neuen Wahlmöglichkeiten gestellt, ihren Kindern Bildungsabschlüsse zu ermöglichen (längere Fahrzeiten, Fahrdienste vor allem der Mütter).
- Fehlende oder nicht den Wünschen entsprechende Ausbildungsangebote im regionalen Umfeld führen zu längeren Pendelzeiten oder zur Abwanderung von Jugendlichen.
- Fehlende Arbeitsplätze für höher qualifizierte Frauen wie Männer führen zur Abwanderung.
- Ebenso sind fehlende wirtschaftliche Entwicklung, zu lange Pendelzeiten, Imageprobleme und fehlende Perspektiven ländlicher Räume dafür verantwortlich. Letztendlich sehen sich besonders viele Frauen in der Verwirklichung ihrer Lebensvorstellung stark eingeschränkt.

## 1.5 Folgen eingeschränkter Mobilität

Im folgenden Kapitel werden die möglichen Folgen einer eingeschränkten Mobilität auf die Teilhabe am Erwerbs- und Sozialleben von Frauen im ländlichen Raum dargestellt.

### 1.5.1 Soziale Exklusion

Unter sozialer Exklusion versteht man den Verlust der Fähigkeit (von Personen oder Haushalten) an Aktivitäten und Umgangsformen der Gesellschaft teilzunehmen, vor allem in Bezug auf Arbeit, Dienstleistungen und soziale Infrastruktur. (Vgl. Hine, Julian: 2009) Fehlende Mobilitätsangebote können dazu führen, dass besonders Personen in ländlichen Räumen in der Ausübung ihrer Aktivitäten und der dazu notwendigen Mobilität eingeschränkt sind. Die Folgen können soziale Benachteiligung bis hin zur Exklusion bestimmter sozialer Aktivitäten und Verhaltensweisen sein.

Projekte und Studien, die sich mit Hindernissen und förderlichen Faktoren für den (Wieder-)Einstieg von Frauen ins Berufsleben, speziell von Frauen mit Betreuungspflichten, beschäftigen, betonten einhellig die notwendige räumliche Mobilität. (Vgl. Biffi, Gudrun; Leoni, Thomas, 2006; Jakowitsch, Judith: 2009a und 2009b). In einer diesbezüglich im Großraum Barcelona in Spanien durchgeführten Erhebung zu Mobilität und Benachteiligungen am Arbeitsmarkt (vgl. Cebollada, Àngel: 2009) wurde festgestellt, dass ein gültiger Führerschein sowie Zugang zu einem Pkw unumgängliche Voraussetzungen sind, um am dominierenden Mobilitätsmodell teilnehmen zu können. Im Falle Spaniens gibt es drei Gruppen die diese Voraussetzungen oft nicht erfüllen können: Frauen, junge Erwachsene und MigrantInnen. Da diese Gruppen auf den ÖV, der teilweise kein ausreichendes Service bietet, angewiesen sind, fällt es ihnen überdurchschnittlich schwer eine Arbeit zu finden.

Joachim Scheiner et al. (2012) stellten fest, dass haushaltsbezogene Erreichbarkeitsprobleme und soziale Benachteiligung durch die gleichen zentralen Einflussfaktoren ausgelöst werden. Zu diesen Faktoren zählen neben *Alter* und *Pkw-Verfügbarkeit* auch das *räumliche Umfeld*, der *Haushaltstyp* sowie *Einkommen* und *Schulbildung*. Demnach tritt bei älteren Menschen ab 65 Jahren, mehr noch ab 75 Jahren eine besonders starke Benachteiligung auf. Starke Erreichbarkeitsprobleme und Benachteiligungen zeigen sich bei fehlendem Pkw im Haushalt oder bei fehlender Verfügbarkeit des Haushalts-Pkw für eine Person. Soziale Benachteiligung ist signifikant von Erreichbarkeitsproblemen gekennzeichnet. (Vgl. Joachim Scheiner et al.: 2012) Diese wiederum beeinflussen in hohem Maß das Verkehrsverhalten sozial benachteiligter Personen. So unternehmen beispielsweise solche Personen generell weniger Wege und legen diese Wege überdurchschnittlich häufig zu Fuß zurück. Die zurückgelegten Distanzen je Weg nehmen ab, die Wegedauer zeichnet sich bei schlechter Erreichbarkeit durch erhöhten Zeitaufwand aus, etwa beim Pendeln zum Arbeitsplatz. Somit sind viele Aktivitäten aktionsräumlich eingeschränkt, was die Möglichkeiten auf soziale Teilhabe verringert. In besonderem Ausmaß trifft das auf die Teilnahme an Erwerbsarbeit und außerhäuslichen Freizeitunternehmungen zu. Besonders Frauen im ländlichen Raum weisen jene Eigenschaften auf, die Erreichbarkeitsprobleme und damit soziale Benachteiligung bedingen können. Sie verfügen seltener ständig über einen Pkw, leben oft in ungünstigen räumlichen Strukturen und haben ein geringes Einkommen. Dies zeigt auch die Spezialauswertung der Mobilitätsenerhebung Niederösterreich, wonach 44 Prozent der im Haushalt tätigen Frauen nicht jederzeit über einen Pkw verfügen können. Hinzu kommt eine große zeitliche Beanspruchung durch Erwerbstätigkeit, Familie und Betreuungsaufgaben. Judith Jakowitsch (2009b) kommt anhand der Interviews mit burgenländischen Frauen zu deren Hindernissen beim Einstieg ins Berufsleben zu dem Ergebnis, dass individuelle Mobilität – und damit in der Regel die Verfügbarkeit eines privaten Pkw – Voraussetzung ist, um überhaupt einer Erwerbstätigkeit außerhalb der Wohngemeinde nachgehen zu können.

## 1.5.2 Folgen für Frauen in ländlichen Gemeinden

Mobilität ist das „Kernkriterium für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie“ (Biffli, Gudrun et al.: 2011, XV). Das betrifft sowohl Männer als auch Frauen mit Betreuungspflichten. Im ländlichen Raum, wo der öffentliche Verkehr nicht gut ausgebaut ist, steht und fällt die eigene Mobilität mit der Verfügbarkeit eines Pkw. (Vgl. Weber, Friederike et al.: 2009; Weber, Gerlind; Fischer, Tatjana: 2012) In Oberösterreich wurden 2007 über 900 Frauen, die beim AMS vorgemerkt waren und eine Teilzeitanstellung suchten, unter anderem auch danach befragt, aus welchen Gründen sie sich bei bestimmten Stellen nicht beworben bzw. diese nicht angenommen haben. Eine schlechte Erreichbarkeit stand nach unpassenden Arbeitszeiten und der notwendigen Kinderbetreuung an dritter Stelle als Hinderungsgrund. Die schlechte Erreichbarkeit wurde dabei mehr als doppelt so häufig genannt wie zu geringes Gehalt und fünfmal so häufig wie der Grund, dass man für die Stelle eigentlich überqualifiziert sei. (Vgl. Paul, Verena; Kien, Christina: 2007)

Die Abwanderung der Bevölkerung aus ländlichen Regionen ist ein Problem, welches für viele Gemeinden ein Thema ist. Diesbezüglich wurde festgestellt, dass besonders Frauen aus Regionen abwandern, in denen entsprechende Mobilitäts-Rahmenbedingungen fehlen. (Vgl. Biffli, Gudrun; Leoni, Thomas: 2006) So zeigt sich, dass eine besonders niedrige Frauenquote an den Erwerbstätigen in jenen Bezirken zu finden ist, die durch große geschlechtsspezifische Unterschiede hinsichtlich Arbeit, Bildung und Mobilität charakterisiert sind.

Mobilitätsprobleme wurden von David Banister (2009) als Hindernisse am Arbeitsmarkt identifiziert, besonders dann, wenn sie im Zusammenhang mit Betreuungspflichten, Teilzeitarbeit und niedrigen Löhnen stehen. Auch Elisabeth Aufhauser et al. (2003) weisen darauf hin, dass die mangelnden Verkehrsanbindungen und -teilnahmemöglichkeiten für Frauen speziell im ländlichen Raum ein gravierendes Hindernis im Hinblick auf ihre Erwerbschancen darstellen. Sie betonen nachdrücklich, dass Frauen in Österreich bereits seit Beginn der 1990er Jahre formal besser gebildet sind als die jungen berufstätigen Männer. Frauen haben, nach Auffassung von Elisabeth Aufhauser et al., allerdings Probleme, ihre Qualifikationen im Arbeitsleben auch entsprechend umzusetzen. Dieser Befund wird durch die Zahlen der Statistik Austria mit den durchwegs kürzeren Pendeldistanzen von Frauen (siehe Seite 29 f. und Abbildung 3) untermauert. Dies bedeutet, dass Frauen stärker auf die Möglichkeiten im nahegelegenen Arbeitsmarkt angewiesen sind.

In Bezug auf die Erwerbsquoten von Frauen hält der österreichische Frauenbericht 2010 fest: *„Trotz Unterschieden in Hinblick auf eine mögliche Erwerbsausübung sind Frauen im ländlichen Raum grundsätzlich häufiger erwerbstätig als Frauen in städtischen Gebieten. So lag die Erwerbstätigenquote bei Frauen in Gebieten mit einer Agrarquote von 7 Prozent oder mehr bei 69,3 Prozent im Jahr 2008, in Wien hingegen bei 62,3 Prozent. Die ‚Aktivquote‘, bei der nur jene Frauen als erwerbstätig bezeichnet werden, die sich nicht in Elternkarenz befinden, lag 2008 bei 66,8 Prozent versus 60 Prozent in Wien. Die Diskrepanz zwischen den Geschlechtern ist allerdings am Land größer, da auch Männer am Land deutlich häufiger als ihre Geschlechtsgenossen in der Stadt erwerbstätig sind.“* (Moser, Cornelia: 2010, 308). Unerwähnt bleibt, dass der Unterschied zu Städten mit 20.000 bis 500.000 wesentlich geringer ausfällt (65% Erwerbstätigenquote und 62,5% Aktivquote). Noch geringer ist der Unterschied bei Gemeinden mit bis zu 20.000 EinwohnerInnen und geringer Agrarquote (67,8% Erwerbstätigenquote und 65,7% Aktivquote). Damit relativieren sich die genannten höheren Erwerbsquoten im ländlichen Raum, da Wien als Ausbildungsstandort und mit dem Zuzug vor allem jüngerer Personen eine Sonderstellung einnimmt. Zudem sollten die genannten höheren Erwerbsquoten im ländlichen Raum nicht dazu verleiten, die Erwerbsbeteiligung von Frauen als besser zu beurteilen als im urbanen Raum. Bezieht man nämlich auch den Umfang der Erwerbstä-

tigkeit (atypische Beschäftigung) und die Verdienste mit ein, fällt die Bilanz etwas ernüchternder aus.

„Während der ‚Gender Gap‘ in Hinblick auf die Erwerbsbeteiligung in städtischen Gebieten im Jahr 2008 bei 10 bis 11 Prozentpunkten lag, betrug er im ländlichen Raum zwischen 13 und 14 Prozentpunkte.“ (Ebd) Ergänzt wird, dass in Wien nur jede dritte unselbständig beschäftigte Frau Teilzeit gearbeitet hat, in ländlichen Gebieten waren es zwischen 44 und 46 Prozent. Darüber hinaus spielt selbstständige Erwerbstätigkeit im ländlichen Raum aufgrund der größeren Relevanz der Land- und Forstwirtschaft laut Moser eine größere Rolle. Es zeigt sich auch, dass sich die Mobilitätsmöglichkeiten in ländlichen Räumen bei Frauen auch auf die Betriebsgröße, in denen Frauen arbeiten, und damit auch auf das Gehalt auswirken. Es wurde festgestellt, dass Frauen in ländlichen Räumen häufiger in Klein- und Mittelbetrieben beschäftigt sind als Männer (Biffli, Gudrun et al.: 2011). So arbeiten in Gemeinden unter 10.000 EinwohnerInnen nur 19,3 Prozent der Männer in Kleinbetrieben mit weniger als 5 MitarbeiterInnen, bei den Frauen sind es fast 28 Prozent. Da Großbetriebe im Schnitt bessere Löhne zahlen, hat dies demzufolge ebenfalls einen Einfluss auf die Einkommenshöhe weiblicher Erwerbstätiger. Auch Stefanie Scheikl (2010) betont im Frauenbericht, dass das mittlere Einkommen der Frauen sinkt, je kleiner die Wohngemeinde ist, wogegen die Einkommen der Männer relativ unabhängig von der Größe des Wohnortes sind.

Die in diesem Kapitel vorgestellten Ergebnisse zeigen, dass ein mangelndes Mobilitätsangebot in mehrfacher Hinsicht Nachteile mit sich bringt: Menschen mit Betreuungspflichten haben es aufgrund dieser Hürde sehr schwer in die Erwerbstätigkeit (wieder-) einzusteigen. Die Konsequenz ist, dass sie nicht von den positiven Effekten einer Erwerbstätigkeit profitieren können. Finanzielle Abhängigkeit – sei es vom Partner/von der Partnerin oder sozialen Transferleistungen – und erhöhte Armutsgefährdung sind nur ein Aspekt dieser Ausgrenzung. Betroffen sind damit gleichzeitig auch Familien, die einer erhöhten Armutsgefährdung ausgesetzt sind, wenn die Frauen im Haushalt keiner Berufstätigkeit nachgehen. (Vgl. Till, Mathias, et al.: 2009) Demnach liegt die Armutsgefährdungsquote bei Mehrpersonenhaushalten ohne Frauenerwerbsbeteiligung bei 22 Prozent, mit Erwerbsbeteiligung der Frau liegt die Quote nur noch bei 6 Prozent.

Ein ungleicher Zugang zum Erwerbsleben bedeutet also nicht alleine eine massive Ungerechtigkeit für bestimmte Gruppen innerhalb einer Gesellschaft, wenn es um die Verteilung von Einkommenschancen bzw. Armut geht, sondern zieht auch weitreichende Konsequenzen bei der gesellschaftlichen Teilhabe und Einbindung sowie der individuellen Entfaltung der Persönlichkeit nach sich und hat letztlich auch Folgen für die regionale Gesellschaft.



## 2 ANSATZPUNKTE FÜR DIE FORSCHUNG ZU CHANCENGERECHTER MOBILITÄT

Beinahe resignierend stellen Ingrid Mairhuber und Ulrike Papouschek (2010, Seite 458) im Frauenbericht fest: „In Österreich hat sich seit dem letzten Frauenbericht 1995 an der geschlechtlichen Arbeitsteilung zu Lasten der Frauen kaum etwas geändert – und dies obwohl ein Großteil der österreichischen Frauen und Männer zumindest theoretisch ein neues Geschlechterverhältnis befürwortet.“

Dies und die oben vorgestellten Ergebnisse zu weiblicher Erwerbsarbeit (bzw. auch zu den Einstellungen dazu) verdeutlichen, dass die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für Frauenerwerbstätigkeit nicht optimal sind. Nicht verwunderlich ist daher, dass weder eine fundierte Datenlage noch Bemühungen zur Umsetzung eines gendergerechten Mobilitätszugangs bei den Recherchen im Rahmen des Projekts auffindbar waren. Verbesserungen werden von der Umsetzung des Gender Budgetings in vielen Haushaltsberichten erwartet.

Dabei ist seit 1.1. 2009 Artikel 13 Absatz 3 der Bundesverfassung in Kraft (BGBl. I Nr. 1/2008). Dieser verlangt „Bund, Länder und Gemeinden haben bei der Haushaltsführung die tatsächliche Gleichstellung von Frauen und Männern anzustreben.“ Seit 1.1. 2013 ist überdies Artikel 51 Absatz 8 in Kraft: „Bei der Haushaltsführung des Bundes sind die Grundsätze der Wirkungsorientierung insbesondere auch unter Berücksichtigung des Ziels der tatsächlichen Gleichstellung von Frauen und Männern, der Transparenz, der Effizienz und der möglichst getreuen Darstellung der finanziellen Lage des Bundes zu beachten.“ Dies lässt hoffen, dass Gender Budgeting Grundsätze auch im Verkehrsbereich Einzug halten werden müssen.

In regionalpolitischen und raumplanerischen Entscheidungsgremien sind Frauen in deutlich geringerem Ausmaß vertreten und daher im Vergleich zu Männern auch mit einer deutlich geringeren politischen Entscheidungsmacht ausgestattet. (Vgl. Aufhauser, Elisabeth et al.: 2003)

Der zwischen 2008 und 2013 laufende Nationale Aktionsplan „Gleichstellung von Männern und Frauen am Arbeitsmarkt“ (vgl. Bundeskanzleramt - Bundesministerin für Frauen und Öffentlichen Dienst: 2010), welcher die Strategie der Bundesregierung bis 2013 definierte erwähnt, dass der geringere Mobilitätsradius der Frauen eine Arbeitsmarktbeteiligung verringert – was jedoch Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Frauen betrifft, finden sich darin zwar die bekannten Ansätze zum Ausbau der Kinderbetreuung, Erhöhung der Vollzeitarbeit oder auch zur Verbesserung der Datenlage beim Einkommen, während der Bereich Mobilität nicht erwähnt wird.

Einen Fortschritt lässt diesbezüglich das Programm der Bundesregierung (Bundeskanzleramt, Bundespressedienst: 2013) für die Periode 2013-2018 erkennen. Neben der Fortführung des Nationalen Aktionsplans Gleichstellung werden darin auch die Entwicklung des ländlichen Raumes etwa in Bezug auf die Sicherstellung von Erreichbarkeiten und die Sicherung einer gleichwertigen Daseinsvorsorge angesprochen. Besonders positiv ist aus Sicht der bisherigen Ausführungen die Formulierung

„neben den Mobilitätsbedürfnissen von Berufstätigen sind die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen besonders zu berücksichtigen“ zu bewerten.

Aus den beschriebenen Entwicklungen im ländlichen Raum ergeben sich verschiedene Herausforderungen für regionale Raumplanung und Entwicklungspolitik. (Vgl. Mose, Ingo; Nischwitz, Guido: 2009) Unter anderem leiden viele Gemeinden an Bevölkerungsrückgang und ausgeprägter demographischer Alterung sowie an wirtschaftlicher Strukturschwäche, es fehlt an Investitions- und Modernisierungsmaßnahmen.

Zudem gibt es in einigen Regionen eine strukturbedingte geringe Vereinbarkeit von Familie und Beruf und hohe Arbeitslosigkeit. Oft sind Mängel an Nahversorgungs-, Dienstleistungs- und sozialer Infrastruktur vorhanden. Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur führen ein ausgedünntes ÖPNV-Angebot sowie mangelnde Verkehrsanbindung zu sich verschlechternden Mobilitätschancen. Die Informations- und Kommunikationsinfrastrukturen erreichen oft nicht den Standard von Städten.

„Um die Mobilität von Frauen zu erhöhen, sollte jede erdenkliche Maßnahme ergriffen werden“ fordert Judith Jakowitsch (2009a) im Abschluss ihrer Analyse der Integrationsbarrieren burgenländischer Frauen am Arbeitsmarkt. Wichtig dabei ist primär eine konsequente Umsetzung ländlicher Entwicklungsmaßnahmen. Dazu zählen vor allem Förderungen zur Bereitstellung eines breiten Angebots an Arbeitsplätzen. Diese sollen arbeitsmarktpolitische Stabilisierung in ländlichen Räumen bringen und größere Städte als Zielorte des Arbeitspendelns verankern. Besonders die Mobilitätsangebote und -infrastrukturen sind im ländlichen Raum nur unzureichend vorhanden. Mit Hilfe politischer Unterstützung zur Erhöhung des Mobilitätsangebotes, beispielsweise durch einen zielgerichteten ÖV-Ausbau, können dabei zentrale Faktoren wie die Pkw-Abhängigkeit entschärft werden.

Wie die Betroffenen ihre Situation einschätzen, welche Lösungsmöglichkeiten sie sehen und wie gendergerechter Mobilitätszugang letztlich definiert und gewährleistet werden kann, wird in den folgenden Kapiteln der vorliegenden Publikation ausgeführt.

## 2.1 Chancengerechtigkeit beim Zugang zum Mobilitätssystem – Gender und Mobilität

Gendergerechte Mobilität, bei der alle Personen entsprechend ihren Bedürfnissen über einen gleichwertigen Zugang zu Mobilitätsangeboten verfügen, ist eine grundlegende Voraussetzung für eine chancengerechte Teilhabe von Männern und Frauen am Erwerbsleben, aber auch am sozialen und kulturellen Leben. Dies ist der Ausgangspunkt für die im Folgenden vorgestellte Untersuchung. In Haushalten mit einem berufsmobilen Vollzeitbeschäftigten verzichtet ein Partner oder eine Partnerin oftmals auf eine eigene Berufskarriere und widmet sich überwiegend der Betreuungs- und Versorgungsarbeit. In den meisten Fällen sind dies Frauen. Aussagen unterschiedlicher Untersuchungen deuten darauf hin, dass berufliche Mobilität wie tägliches Pendeln zum Arbeitsplatz ein traditionelles Geschlechterverhältnis fördert. Die einseitige Verteilung der Familien- und Versorgungsarbeit führt dazu, dass Personen mit Versorgungs- und Betreuungspflichten geringere Chancen für einen Wiedereinstieg ins Erwerbsleben haben. Dies betrifft besonders Frauen im ländlichen Raum. Neben fehlenden oder unzureichenden Kinderbetreuungsmöglichkeiten und langen Versorgungswegen setzt das Leben im ländlichen Raum häufig das tägliche Berufspendeln voraus. Steht hierfür kein privater Pkw zur Verfügung, z. B. weil dieser vom vollbeschäftigten Familienmitglied zum Berufspendeln verwendet wird, stehen den ohnehin geringen verfügbaren zeitlichen Ressourcen der Personen mit Versorgungs- und Betreuungspflichten nicht nur eine dünne Arbeitsplatzdichte und große Distanzen, sondern auch fehlende Mobilitätsangebote gegenüber.

Ein gleichberechtigter Zugang zum Mobilitätssystem wird durch internationale Konventionen derzeit ausschließlich für Menschen mit körperlichen oder sensorischen Behinderungen gefordert. (Vgl. ÉGALITÉplus Konsortium: 2011) Andere Personengruppen – wie z. B. Personen, die in schlecht erreichbaren Regionen leben, Personen mit Betreuungs- und Versorgungspflichten sowie mit komplexen Wegeketten – werden dabei kaum berücksichtigt. Auch auf nationaler bis kommunaler Ebene wird in Österreich der ungehinderte Zugang zum Mobilitätssystem meist konkret nur explizit für Personen mit sensorischen und kognitiven Behinderungen gefördert. Menschen, die in ihrer Alltagsorganisation hohe verpflichtende (Mehrfach-) Belastungen haben, wie zum Beispiel erwerbstätige Personen, die zusätzlich einen großen Anteil der Familien- und Versorgungsarbeit durchführen, werden in diesem Zusammenhang kaum berücksichtigt. Unterschiede im Mobilitätsverhalten werden in der Verkehrssystemforschung in der Regel selten thematisiert. (Vgl. ÉGALITÉplus Konsortium: 2011) Ausnahmen sind dabei Arbeiten von Ute Beik und Meike Spitzner (1996), Heidi Clementi und Andrea Hoyer-Neuhold (2006) sowie Bente Knoll (2008). Die Autorinnen gehen darauf ein, dass Mobilität immer in die bestehenden Geschlechterverhältnisse unserer Gesellschaft eingebettet ist. Die geschlechterspezifische Arbeitsteilung mit den strukturellen Rollenzuweisungen von Erwerbs-, Versorgungs-, Haus- und Reproduktionsarbeit nach den Geschlechtern hat immer Einfluss auf die Mobilität von Menschen. Dies spiegelt sich sehr deutlich in den Unterschieden im Mobilitätsverhalten zwischen Männern und Frauen wider. Diese wurden in verschiedenen Untersuchungen bereits häufig thematisiert. Vorhandene Daten verdeutlichen, dass es sowohl geschlechtsspezifische Unterschiede hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl, als auch hinsichtlich der in Anspruch genommenen Verkehrsleistung gibt. (Vgl. Wolf-Eberl, Susanne; Seisser, Odilo: 2010; Herry, Max et al.: 2009). Dennoch werden aufgrund der männlichen Dominanz die oben genannten Aspekte bei Planungen und Entscheidungen nur selten thematisiert. Verkehrsplanung und Mobilitätsforschung sind im deutschsprachigen Raum, sowohl in der Wissenschaft wie auch in der Praxis, tendenziell männlich dominiert: Werden verkehrsplanerische Maßnahmen unter der Nutzen-Perspektive analysiert, so zeigt sich, dass diese Maßnahmen eher an männlichen Bedürfnissen, Normen und Nutzungskontexten orientiert sind und die Perspektiven und Bedürfnisse von Frauen bzw. Menschen mit Betreuungspflichten häufig ausgeblendet werden.

## 2.2 Fragestellungen zum Thema Mobilität, Erwerbsarbeit und Betreuung im ländlichen Raum im Projekt mobility4job

Aufbauend auf den vorangegangenen Ausführungen zu genderspezifischen Zugängen zur Mobilität und zum Arbeitsmarkt sowie zu der haushaltsinternen Aufteilung der Familien- und Betreuungsarbeit standen im hier vorgestellten Projekt mobility4job die unterschiedlichen Lebensrealitäten, vor allem die unterschiedlichen Chancen von Männern und Frauen im ländlichen Raum auf eine gerechte Teilhabe am Erwerbsleben und an der Familien- und Versorgungsarbeit im Fokus. Es wurden mobilitätsbedingte Hemmnisse für den (Wieder-) Einstieg in die Erwerbstätigkeit identifiziert und daraus gendergerechte Mobilitätsvoraussetzungen und Mobilitätsdienstleistungen für den ländlichen Raum abgeleitet, die Frauen und Männern mit Versorgungs- und Betreuungspflichten eine chancengerechte Teilhabe am Erwerbsleben ermöglichen. Gendergerecht meint, dass Menschen unabhängig von ihrer sozialen Rolle selbstbestimmt am Erwerbsleben teilnehmen können – mangelnder Zugang zu Mobilität darf diese Selbstbestimmung nicht behindern.

Ausgangsüberlegungen für das Projekt war der Umstand, dass in den meisten ländlichen Gebieten Frauen sowohl beim Umfang als auch bei der Bezahlung ihrer Berufstätigkeit wesentlich schlechter aussteigen als Männer. Neben der gesellschaftlichen Sichtweise von Frauenerwerbsarbeit spielen

dabei unter anderem auch Mängel an Kinderbetreuungsangeboten sowie strukturelle Mobilitätshindernisse eine Rolle.

Das Projekt mobility4job beruht auf folgenden Forschungshypothesen:

- Die Erwerbschancen sind am Land zwischen Männern und Frauen besonders ungleich verteilt.
- Der Wiedereinstieg ins Erwerbsleben sowie die berufliche Weiterbildung und Qualifikation fallen insbesondere Menschen mit Betreuungspflichten schwer.
- Zu diesen Disparitäten tragen (neben anderen Faktoren) auch der unterschiedliche Zugang von Männern und Frauen zu Verkehrsmitteln, das nicht bedürfnisgerechte Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln und die raumstrukturell bedingten Mängel an Infrastruktur bei.

Es wurde im Projekt daher davon ausgegangen, dass die Erleichterung des Zugangs zum Arbeitsmarkt eine stärkere Orientierung der Mobilitätsangebote an den unterschiedlichen Lebenslagen und Bedürfnissen der Menschen im ländlichen Raum erfordert. Das Projekt folgte daher der Hypothese, dass die Teilhabechancen am Erwerbsleben zwischen Männern und Frauen besonders im ländlichen Raum nicht gerecht verteilt sind, und zwar unter der Annahme, dass Personen mit Betreuungspflichten komplexe Wegeketten und damit besondere Anforderungen an das Mobilitätssystem haben. Aus der Literatur liegen hierfür kaum Erkenntnisse vor, wie sich verschiedene Rollenverteilungen auf das unterschiedliche Verhalten in der Alltagsmobilität, auf Mobilitätschancen und insbesondere auf die Teilhabechancen im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit auswirken, sahen die Projektbeteiligten hier besonderen Forschungsbedarf. Ebenso lagen nur unzureichende Informationen darüber vor, welche unterschiedlichen Ansprüche Frauen und Männer an das Mobilitätssystem im ländlichen Raum stellen.

Ziele des Projektes waren:

- Die Analyse der aktuellen genderspezifischen Mobilitätssituation von Frauen und Männern mit Betreuungs- und Versorgungspflichten im ländlichen Raum, die berufstätig sind bzw. in das Erwerbsleben eintreten wollen;
- Die Ermittlung der Arten von und Ursachen für genderspezifische Mobilitätsbarrieren, die die Zugangschancen zum Erwerbsleben beeinträchtigen, vor dem Hintergrund der Alltagsorganisation und der Mobilitätschancen;
- Die Katalogisierung von nutzerInnenbezogenen, genderspezifischen Erwartungen und Anforderungen an Mobilitätsdienstleistungen zur Verbesserung der Mobilitätschancen im ländlichen Raum, im Sinne von mehr Chancengerechtigkeit zwischen Männern und Frauen beim Zugang zum Erwerbsleben;
- Die Identifizierung von Handlungsfeldern zur Verbesserung der Mobilitätschancen für eine gendergerechte Teilhabe am Erwerbsleben;
- Die Entwicklung von Strategien zur Verbesserung der Mobilitätsteilhabe als Voraussetzung für Chancengleichheit in der Teilhabe am Erwerbsleben und Identifikation der dazu einzubindenden Akteure und Akteurinnen sowie der notwendigen rechtlichen, strukturellen und organisatorischen Rahmenbedingungen;
- Die partizipative Entwicklung von Maßnahmen in der Pilotregion, die Vorbildcharakter zur Verbesserung der Mobilitätsteilhabe haben - als Voraussetzung für mehr Chancengleichheit in der Teilhabe am Erwerbsleben.

Um aussagekräftige Erkenntnisse und bedürfnisgerechte Lösungen zu entwickeln, wurden verschiedene Erhebungs-, Analyse- und Kommunikationsmethoden kombiniert. In der Untersuchungsregion, Schneebergland und Triestingtal im südlichen Niederösterreich, wurden die Mobilitätsbedürfnisse, die vorhandenen Mobilitätshemmnisse und die Ideen zur Verbesserung der Situation mit quantitativen und qualitativen Methoden erhoben. Am konkreten Beispiel wurden die Mobilitätschancen und Mobilitätshemmnisse von Frauen und Männern untersucht, wobei der Fokus auch auf den Gesamtarbeitsalltag der Personen gerichtet war und neben der bezahlten Erwerbsarbeit auch die unbezahlte Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit im Zusammenhang mit Mobilität betrachtet wurde. Somit leistete das Projekt unmittelbar einen Beitrag zu gesellschaftlichen und sozialen Zielen. Soziale Aspekte wie Verteilung von Arbeit, soziale und gesellschaftliche Inklusion, Wohlstandsentwicklung etc. wurden in die Analyse und die Entwicklung neuer Strategien für Mobilitätsangebote im ländlichen Raum einbezogen.

In einem partizipativen Prozess wurden umsetzungsreife Lösungsvorschläge für die Pilotregion konkretisiert. Sowohl in der Untersuchung, als auch in der Strategieentwicklung wurden die vielfältigen Lebensrealitäten, Bedürfnisse und Zeitrestriktionen von Frauen und Männern, insbesondere von jenen mit Betreuungs- und Versorgungsaufgaben berücksichtigt und bei der Gestaltung der Kommunikationsprozesse einbezogen. So wurden die Zeiten der Regionsveranstaltungen mit den Regionsmanagerinnen abgestimmt und auf Basis deren Erfahrungen die günstigsten Zeiten festgelegt.

Ein Projektergebnis ist die internetgestützte Plattform „Regionale Mobilität lernen“ ([www.regionale-mobilitaet.at](http://www.regionale-mobilitaet.at)), die für die Organisation von Mobilitätsprojekten in der Pilotregion verwendet wird und darüber hinaus Akteurinnen und Akteure in anderen Regionen dabei unterstützt, sich auszutauschen und eigene Mobilitätslösungen zu entwickeln und umzusetzen. Erkenntnisgewinne aus dem Projekt sind somit sowohl auf der wissenschaftlichen als auch auf der praktischen Ebene zu verzeichnen.

Das Projektkonsortium bestand aus der Universität für Bodenkultur Wien, Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur (Wiebke Unbehaun und Tina Ullmann, Florian Aschauer und Reinhard Hössinger), dem Verkehrsplanungsbüro Rosinak & Partner ZT GmbH (Eva Favry, Ulla Thamm, Zeljka Musovic-Dobos, Andrea Weninger), dem Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH (Bente Knoll, Teresa Schwaninger, Georg Spreitzer, Patrick Posch und Elisabeth Olsacher) sowie der Arbeiterkammer Wien (Thomas Hader, Cornelia Mittendorfer). Das Projekt wurde von Juli 2012 bis November 2014 bearbeitet und erhielt eine Forschungsförderung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (Talente FEMtech-Forschungsprojekte).



# 3 LEBEN UND ARBEITEN IM TRIESTINGTAL UND SCHNEEBERGLAND

## 3.1 Die Untersuchungsregion im Überblick

Untersuchungsregion für die Fallstudie waren die beiden Kleinregionen Triestingtal und Schneebergland im südlichen Niederösterreich. Ein wesentliches Kriterium für die Auswahl des Untersuchungsgebiets war dessen ländlicher Charakter: es sollte keine Bezirkshauptstadt innerhalb des Gebiets liegen. Ein weiteres Kriterium war das Vorhandensein von regionalen Entwicklungsorganisationen als Kooperationspartnerinnen für die Kommunikation über die Untersuchung im Gebiet

Als Grundlage für die eigenen empirischen Erhebungen (siehe Kapitel 4) wurden in einer sekundärstatistischen Gebietsanalyse unterschiedliche vorhandene Gemeindedaten soweit möglich nach Genderaspekten ausgewertet, um die Region zu charakterisieren und das Spannungsfeld zwischen Erwerbsarbeit, Betreuungspflichten und Mobilität mit bestehenden Daten zu beschreiben.

Die folgende Tabelle zeigt die Eckdaten zu Bevölkerung, Arbeitsmarkt und Betreuungspflichten.

Merkmal	Anzahl	Verteilung nach Geschlecht in Prozent	
		Frauen	Männer
Bevölkerung 2012	62.752	51%	49%
Arbeitsplätze („Erwerbstätige am Arbeitsort“) 2009	21.097	nicht unterschieden	
Erwerbstätige <sup>10</sup> am Wohnort 2009	28.838	46%	54%
Arbeitslose 2009			
„Erwerbspersonen“	1.908	45%	55%
Ausschließlich im Haushalt Tätige und Sonstige „Nicht-Erwerbspersonen“ <sup>11</sup> 2009	5.391	69%	31%
Beim Arbeitsmarktservice (AMS) vorgemerkte Arbeitssuchende <sup>12</sup> 2009	2.534	45%	55%
Kinder und Jugendliche unter 15 Jahren 2009	9.450	49%	51%
Paare mit im Haushalt lebenden Kindern unter 15 Jahren <sup>13</sup>	ca. 5.000		
Ein-Eltern-Familien mit Kindern unter 15 Jahren <sup>4</sup>	ca. 740	87%	13%
Personen im erwerbsfähigen Alter (15-64), die regelmäßig erwachsene Hilfsbedürftige betreuen <sup>14</sup>	ca. 3.200	62,5%	37,5%

**Tabelle 1:** Eckdaten zu Bevölkerung: Arbeitsmarkt und Betreuungspflichten im Untersuchungsgebiet<sup>15</sup>

### 3.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet umfasst die 30 Gemeinden der beiden Kleinregionen „Triestingtal“ sowie „Gemeinsame Region Schneebergland“ im südlichen Niederösterreich. Geografisch gehören die Untersuchungsgemeinden zum Triestingtal, dem Piestingtal, dem Schneeberggebiet sowie zum Steinfeld. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich über vier politische Bezirke und enthält keine der Bezirkshauptstädte.

Die Lage des Untersuchungsgebiets und das Verkehrsnetz sind in Karte 1 (siehe Anhang) ersichtlich. Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der Untersuchungsgemeinden zu administrativen und statistischen Einheiten sowie zu den Kleinregionen der niederösterreichischen Landesplanung.

<sup>10</sup> Erwerbstätige sind: unselbstständig Beschäftigte, Selbstständige, mithelfende Familienangehörige und Personen, die bei aufrechten Dienstverhältnis Kinderbetreuungsgeld beziehen. Die Land- und Forstwirtschaft ist inkludiert (Abgestimmte Erwerbsstatistik der Statistik Austria).

<sup>11</sup> Ausschließlich im Haushalt Tätige und Sonstige Nichterwerbspersonen sind erwachsene Nichterwerbspersonen, die weder eine Schule besuchen oder studieren noch Pension beziehen (Abgestimmte Erwerbsstatistik der Statistik Austria).

<sup>12</sup> Arbeitssuchende sind: Arbeitslose; Personen in Schulungen; Lehrstellensuchende; WiedereinsteigerInnen; Arbeitssuchende, die vorher nicht erwerbstätig waren oder sich in einem aufrechten Beschäftigungsverhältnis befinden, z.B. bei drohendem Arbeitsplatzverlust (AMS).

<sup>13</sup> Eigene Berechnung aus Niederösterreich-Daten (Statistik Austria 2012: 76)

<sup>14</sup> Eigene Berechnung aus Österreich-Daten (Statistik Austria 2011: 92f)

<sup>15</sup> Quellen: www.statistik.at (Bevölkerungsdaten, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009 auf Gemeindeebene, Mikrozensus Arbeitskräfteerhebung), Statistik Austria 2011, Statistik Austria 2012, Arbeitsmarktdatenbank des AMS und BMASK, eigene Bearbeitung

Code	Gemeinde	Pol. Bezirk	NUTS3	Kleinregion
30602	Altenmarkt an der Triesting	Baden	NÖ-Süd	Triestingtal
30605	Berndorf	Baden	NÖ-Süd	Triestingtal
30608	Enzesfeld-Lindabrunn	Baden	NÖ-Süd	Triestingtal
30609	Furth an der Triesting	Baden	NÖ-Süd	Triestingtal
30612	Günselsdorf	Baden	Wiener Umland-Süd	Triestingtal
30614	Hernstein	Baden	NÖ-Süd	Triestingtal
30615	Hirtenberg	Baden	NÖ-Süd	Triestingtal
30620	Leobersdorf	Baden	Wiener Umland-Süd	Triestingtal
30627	Pottenstein	Baden	NÖ-Süd	Triestingtal
30631	Schönau an der Triesting	Baden	Wiener Umland-Süd	Triestingtal
30645	Weissenbach a. d. Triesting	Baden	NÖ-Süd	Triestingtal
31405	Kaumberg	Lilienfeld	NÖ-Süd	Triestingtal
31813	Grünbach am Schneeberg	Neunkirchen	NÖ-Süd	Schneebergland
31849	Höflein an der Hohen Wand	Neunkirchen	NÖ-Süd	Schneebergland
31826	Puchberg am Schneeberg	Neunkirchen	NÖ-Süd	Schneebergland
31831	St. Egyden am Steinfeld	Neunkirchen	NÖ-Süd	Schneebergland
31834	Schrattenbach	Neunkirchen	NÖ-Süd	Schneebergland
31845	Willendorf	Neunkirchen	NÖ-Süd	Schneebergland
31847	Würflach	Neunkirchen	NÖ-Süd	Schneebergland
32301	Bad Fischau - Brunn	Wiener Neustadt-Land	NÖ-Süd	Schneebergland
32308	Gutenstein	Wiener Neustadt-Land	NÖ-Süd	Schneebergland
32311	Hohe Wand	Wiener Neustadt-Land	NÖ-Süd	Schneebergland
32319	Markt Piesting	Wiener Neustadt-Land	NÖ-Süd	Schneebergland
32321	Miesenbach	Wiener Neustadt-Land	NÖ-Süd	Schneebergland
32322	Muggendorf	Wiener Neustadt-Land	NÖ-Süd	Schneebergland
32323	Pernitz	Wiener Neustadt-Land	NÖ-Süd	Schneebergland
32324	Rohr im Gebirge	Wiener Neustadt-Land	NÖ-Süd	Schneebergland
32331	Waidmannsfeld	Wiener Neustadt-Land	NÖ-Süd	Schneebergland
32332	Waldegg	Wiener Neustadt-Land	NÖ-Süd	Schneebergland
32336	Winzendorf Muthmannsdorf	Wiener Neustadt-Land	NÖ-Süd	Schneebergland

**Tabelle 2:** Gemeinden des Untersuchungsgebiets: Zuordnung<sup>16</sup>

### 3.2.1 Das Untersuchungsgebiet aus Sicht der persönlich Befragten

Anreize in das Untersuchungsgebiet zu ziehen, sind laut den in den persönlichen Interviews befragten BewohnerInnen das soziale Milieu in der Gemeinde, das persönliche Kontakte erleichtert, die Güte der Umwelt und das große Angebot an Freiraum und Natur.

Wie auch in anderen ländlichen Regionen beobachten die persönlich Befragten in ihrer Region Wegzug oder zumindest Erwägungen eines Wegzuges aus der Untersuchungsregion in die umliegenden Städte und nach Wien. Hauptgrund sei die Suche nach einer passenden Arbeitsstelle.

<sup>16</sup> Quellen: [www.statistik.at](http://www.statistik.at), [www.noel.gv.at](http://www.noel.gv.at)

Bei der Entscheidung in die Region zu ziehen, wurde das Thema „Mobilität“ unterschiedlich in die Überlegungen miteinbezogen: So meinen manche Personen, dass sie in ihrer Mobilität komplett auf den Pkw vertrauen. Ihnen ist meist sogar bewusst, dass die Infrastruktur am Wohnstandort nicht optimal ist, nehmen dies jedoch in Kauf, da sowieso ein Pkw zur Verfügung steht. Durch diesen Fokus auf den Pkw können steigende Treibstoffpreise gerade für diese Personen ein Problem werden. In der Erhebung kamen aber auch Menschen zu Wort, die sich ihren Wohnstandort bewusst nach der vorhandenen Infrastruktur ausgesucht haben und in ihren Mobilitätsentscheidungen deshalb auch flexibler erscheinen. Diese Personen planen ihre Wege und Wegeketten sehr genau. Folgende Abbildung stellt eine Auswahl an Aussagen von BewohnerInnen der Region dar, die im Zuge der qualitativen Erhebung aufgezeichnet wurden.



Abbildung 7: Zitate aus der persönlichen Befragung zum eigenen Wohnstandort<sup>17</sup>

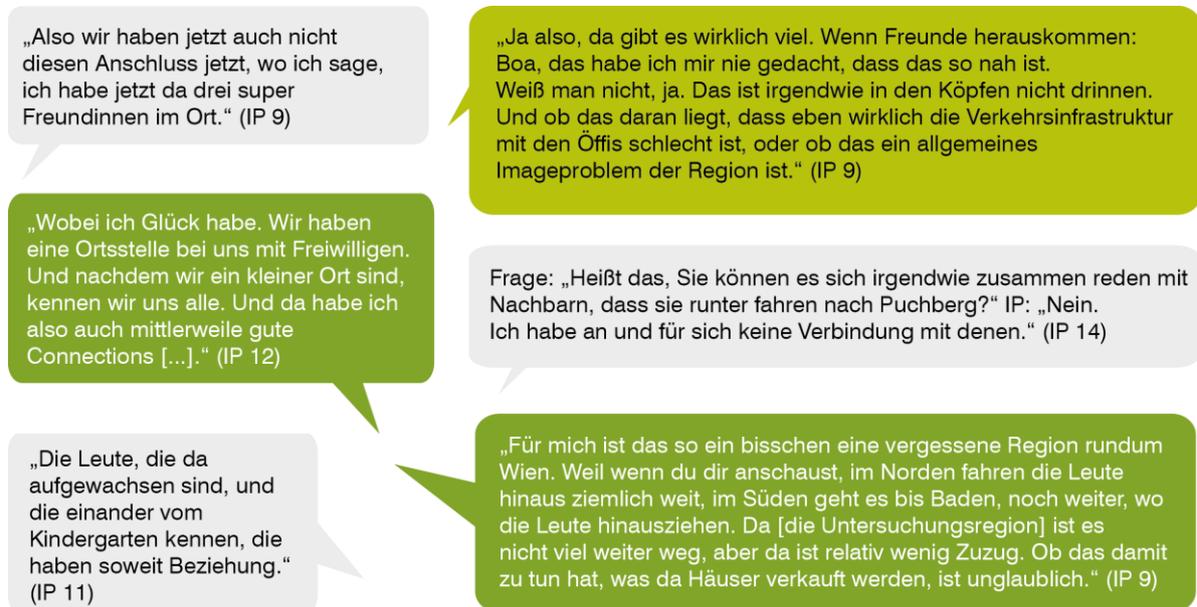
### Image der Region und das soziale Miteinander

Eine „vergessene Region“, die nah ist, aber in den Köpfen der in den persönlichen Interviews befragten Menschen, doch oft sehr fern scheint: So lassen sich die Eindrücke der Befragten über das Image ihrer Heimatregion zusammenfassen.

<sup>17</sup> Zitate aus den persönlichen Interviews. Jeder persönlich interviewten Person wurde eine IP-Nummer (Interviewperson-Nummer) zugewiesen, mit der alle folgenden Zitate gekennzeichnet sind. Mithilfe dieser IP-Nummer können in Tabelle 15 (Kapitel 4.1.2) soziodemografische Daten der interviewten Person inkl. Gender und Diversity-Dimensionen nachgelesen werden.

Die Integration in das soziale Netz innerhalb einer Gemeinde kann für neu Zugezogene eine Herausforderung sein. Das Vorhandensein von Beziehungen scheint in der Untersuchungsregion von Vorteil.

Folgende Abbildung stellt eine Auswahl an Aussagen von BewohnerInnen der Region dar, die im Zuge der qualitativen Erhebung aufgezeichnet wurden.



**Abbildung 8:** Zitate aus der persönlichen Befragung zum sozialen Miteinander und dem Image (in) der Region

## 3.3 Regionalstatistische Daten

### 3.3.1 Bevölkerungsstruktur und Betreuungspflichten<sup>18</sup>

#### Bevölkerungsstand und Bevölkerungsentwicklung

Im Untersuchungsgebiet leben (am 1.1.2012) 62.752 Menschen, davon sind 50,8 Prozent weiblich und 49,3 Prozent männlich.

Auf lokalpolitischer Ebene sind Frauen nicht entsprechend vertreten. Wie in vielen anderen ländlichen Gemeinden auch, ist die Gemeindepolitik in den 30 Untersuchungsgemeinden stark männlich dominiert: Es gibt zwei weibliche Bürgermeisterinnen neben 28 männlichen Amtskollegen, und in fünf Gemeinden steht neben den männlichen Bürgermeistern eine weibliche Vizebürgermeisterin (Stand Dezember 2012).

Die nach Bevölkerungsanzahl größten Gemeinden sind:

<sup>18</sup> Datenquelle: Soweit nicht anders genannt, basieren alle Daten in diesem Kapitel auf den Bevölkerungsdaten der Statistik Austria unter [www.statistik.at](http://www.statistik.at)

Berndorf	8.811 Einwohnerinnen und Einwohner
Leobersdorf	4.751 Einwohnerinnen und Einwohner
Enzesfeld-Lindabrunn	4.174 Einwohnerinnen und Einwohner

die alle im nordöstlichen Teil des Untersuchungsgebiets gelegen sind.

Von 2001 bis 2012 ist die Bevölkerungszahl des Untersuchungsgebiets um 3,9 Prozent angestiegen; das Bevölkerungswachstum liegt damit nur geringfügig unter dem niederösterreichischen Landesdurchschnitt (+ 4,6%). Wie Karte 2 (siehe Anhang) zeigt, verlief die Bevölkerungsentwicklung innerhalb des Untersuchungsgebiets sehr unterschiedlich (von + 21% bis – 11%). Während die verkehrsgünstig (nahe der A2 / Südbahn) gelegenen sowie die näher zum Großraum Wien gelegenen Gemeinden des Triestingtals meist einen Anstieg der Bevölkerungszahlen verzeichneten, sind die kleineren, im Bergland gelegenen Gemeinden im Westen bzw. Südwesten des Untersuchungsgebiets von Bevölkerungsrückgängen betroffen.

### Altersstruktur

Die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter, das heißt die Altersgruppe von 15 bis 64 Jahre, umfasst im Untersuchungsgebiet (Stand 2009) 41.200 Personen, das sind 66,4 Prozent der Gesamtbevölkerung. Dies entspricht dem niederösterreichischen Landesdurchschnitt von 66,3 Prozent. Wie die folgende Tabelle zeigt, ist die Bevölkerung des Untersuchungsgebiets zwischen 2001 und 2009 gealtert: Während die Anteile der Kinder und Jugendlichen bis 15 und auch der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter abgenommen haben, ist der Anteil der älteren Menschen ab 65 gestiegen.

		Gemeinden im Untersuchungsgebiet	Niederösterreich
2009	Bevölkerung	62.043	1.605.122
	Unter 15 (%)	15,5	15,3
	15 – 64 (%)	66,3	66,4
	Über 65 (%)	18,1	18,3
2001	Bevölkerung	60.380	1.617.455
	Unter 15 (%)	17,1	14,6
	15 – 64 (%)	67,1	66,7
	Über 65 (%)	15,8	18,7

**Tabelle 3:** Entwicklung der Altersstruktur im Untersuchungsgebiet 2001 bis 2009<sup>19</sup>

Innerhalb des Untersuchungsgebiets sind Unterschiede in der Altersstruktur zu erkennen, insbesondere hinsichtlich des Anteils der älteren Menschen. Überdurchschnittlich hoch ist dieser meist in jenen Gemeinden, die zwischen 2001 und 2009 eine rückläufige Bevölkerungszahl verzeichneten. Mehr als 20 Prozent der Bevölkerung der Gemeinden Puchberg am Schneeberg, Gutenstein, Pernitz, Grünbach am Schneeberg, Miesenbach und Waidmannsfeld sind älter als 65 Jahre.

<sup>19</sup> Quellen: www.statistik.at, eigene Bearbeitung

## Staatsbürgerschaft und Geburtsland

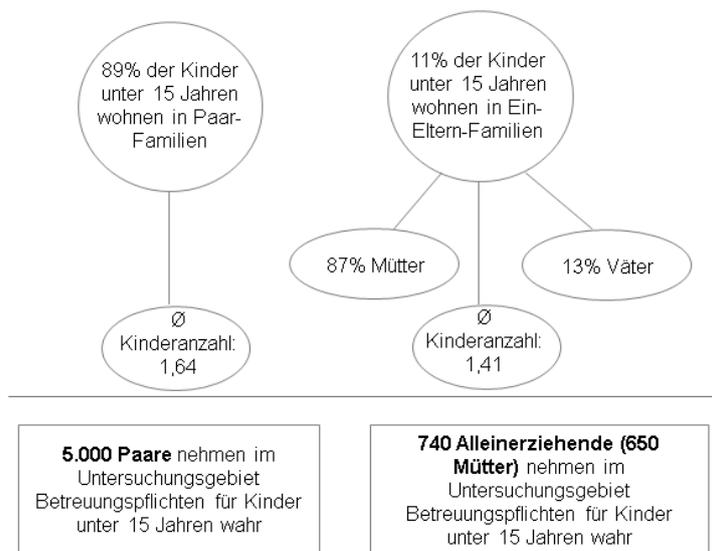
90,4 Prozent der Bevölkerung in den Gemeinden des Untersuchungsgebiets besitzen die österreichische Staatsbürgerschaft, wobei zwischen Männern und Frauen nur geringe Unterschiede bestehen: 10 Prozent der männlichen und 9,2 Prozent der weiblichen Bevölkerung haben eine andere als die österreichische Staatsbürgerschaft. Damit liegt der Anteil der Nicht-Österreicherinnen und Nicht-Österreicher etwas höher als im niederösterreichischen Landesdurchschnitt (7,2%). Überdurchschnittlich viele Menschen mit nicht-österreichischer Staatsbürgerschaft leben in den Industriege- meinden, vor allem in Hirtenberg und Berndorf.

Wird das Geburtsland betrachtet, so zeigt sich, dass 13,4 Prozent der im Untersuchungsgebiet lebenden Menschen nicht in Österreich geboren sind.

## Familien und Betreuungspflichten

In den Gemeinden des Untersuchungsgebiets leben (am 1.1.2012) 9.222 Kinder und Jugendliche unter 15 Jahren. Davon sind 2.800 Kleinkinder unter 5 Jahren, 3.165 Kinder von 5 bis unter 10 Jahren und 3.257 Kinder bzw. Jugendliche von 10 bis unter 15 Jahren.

Aus den Familien- und Haushaltsdaten für Niederösterreich 2011 (Statistik Austria 2012, S. 76) lässt sich ableiten, dass im Untersuchungsgebiet rund 5.000 Paare und 740 Alleinerziehende, darunter 650 Mütter, Betreuungspflichten für Kinder unter 15 Jahren wahrnehmen.



**Abbildung 9:** Betreuungspflichten für Kinder unter 15 Jahren<sup>20</sup>

Nach der aktuellen Publikation zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf (Statistik Austria 2011) betreiben in Österreich 9,8 Prozent der Frauen und 5,7 Prozent der Männer im erwerbsfähigen Alter

<sup>20</sup> Quellen: Statistik Austria 2012, S. 76; www.statistik.at, eigene Bearbeitung und Darstellung

(15 bis 64) regelmäßig erwachsene Hilfsbedürftige<sup>21</sup>. Hochgerechnet auf die Gemeinden des Untersuchungsgebiets betrifft dies rund 2.000 Frauen und 1.200 Männer im erwerbsfähigen Alter. Die Altersgruppe der Über-45-Jährigen betreut öfter erwachsene Hilfsbedürftige als Jüngere; dies trifft auf 15 Prozent der Frauen zwischen 45 und 64 zu; dabei sind die Hilfsbedürftigen oft die Angehörigen der Elterngeneration.

### 3.3.2 Regionalwirtschaft, Erwerbstätigkeit und Arbeitsmarkt

#### Wirtschaftliche Entwicklung

Im Triesting- und im Piestingtal begann die Industrialisierung bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, begünstigt durch die Nähe zu Wien, dem Reichtum an Holz, Wasser und anderen Rohstoffen sowie den Eisenbahnbau. Mehrere der traditionsreichen Industrieunternehmen verschiedener Branchen (unter anderem Metallverarbeitung, Papierindustrie, Baustoffe, Getränke) bestehen auch heute noch und behaupten sich unter den Bedingungen der globalisierten Wirtschaft. Bedeutende Industrieorte sind unter anderem Berndorf und Hirtenberg im Triestingtal sowie Waldegg und Pernitz im Piestingtal. In jüngerer Zeit wuchs die Bedeutung der verkehrsgünstig nahe der Südbahn und der Südbahn gelegenen Wirtschaftstandorte im Osten der Untersuchungsgebiets (Leobersdorf, Enzesfeld-Lindabrunn, Bad Fischau-Brunn), wo sich insbesondere Klein- und Mittelbetriebe mit einem breiten Leistungsspektrum ansiedelten. Im walddreichen und bergigen Westen und Südwesten des Untersuchungsgebiets befinden sich weniger und kleinere Betriebe. Hier spielen auch Tourismus und Freizeitwirtschaft eine Rolle, insbesondere in Puchberg am Schneeberg. Das Untersuchungsgebiet weist also eine differenzierte wirtschaftliche Charakteristik auf.

In vielen Gemeinden des Untersuchungsgebiets gibt es zahlreiche Ausflugsziele wie Wanderrouten, Mountainbikestrecken, Wintersport- und Kletterangebote, die insbesondere bei der Bevölkerung des Großraums Wien beliebt sind, allen voran das Gebiet um den Schneeberg und die Hohe Wand. Zur Wertschöpfung tragen vor allem touristische Angebote im Bereich der Gastronomie bei, während der Nächtigungstourismus weitgehend auf die Gemeinde Puchberg am Schneeberg konzentriert ist. Hier wurden im Jahr 2011 rund 85.000 Nächtigungen bei einem Bettenangebot von ca. 500 Betten erzielt; damit liegt Puchberg im Spitzenfeld der niederösterreichischen Gemeinden. In den anderen Gemeinden des Untersuchungsgebiets spielt der Nächtigungstourismus keine große Rolle<sup>22</sup>. Die einstige Tradition der Sommerfrische, die entlang der drei Bahnlinien gepflegt wurde, konnte sich (abgesehen vom Zweitwohnungswesen) nicht halten. Strategien zur touristischen Entwicklung setzen auf Qualitätsverbesserungen und auf die Vermarktung der Industriegeschichte, beispielsweise durch die Schaffung von Themenwegen und die Inwertsetzung der Industriearchitektur.

In der Land- und Forstwirtschaft arbeiten rund 4 Prozent der Erwerbstätigen aus den Untersuchungsgemeinden, das ist weniger als im Landes- oder Bundesschnitt (9% bzw. 6%).<sup>23</sup> Als Wirtschaftsfaktor hat die Land- und Forstwirtschaft keine allzu große Bedeutung im Untersuchungsgebiet, wohl aber für die Erhaltung und Pflege der Kulturlandschaft. Die vorherrschenden Produktionsbereiche sind die Grünlandwirtschaft und die Viehzucht sowie die Forstwirtschaft. In diversen Pro-

---

<sup>21</sup> Erwachsene Hilfsbedürftige sind „kranke, ältere, arbeitsunfähige, behinderte und/oder pflegebedürftige Personen ab 15 Jahren.“ Die Betreuungstätigkeiten umfassen Körperpflege und persönliche Hilfestellungen, Hilfe im Haushalt und soziale Kontakte (ausgenommen Hilfestellungen im Rahmen einer Erwerbstätigkeit oder ehrenamtlichen Arbeit). Das Ausmaß der Hilfestellung wurde nicht erfasst. Als „regelmäßig“ sind fixe Zeiten (jeder Tag, einmal pro Woche, jedes zweite Wochenende usw.) definiert (Statistik Austria 2011, S. 33).

<sup>22</sup> Wirtschaftskammer Niederösterreich, Tourismusstatistik 2011. Bezirksergebnisse

<sup>23</sup> Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009, [www.statistik.at](http://www.statistik.at)

jekten der ländlichen Entwicklung werden verstärkte Kooperationen mit der Gastronomie und der Energiewirtschaft angestrebt; insbesondere Qualitätsprodukte und regionale Wertschöpfungsketten werden gefördert.

Zur Einschätzung der Wirtschaftskraft des Untersuchungsgebiets können Daten der Statistik Austria zum Bruttoregionalprodukt herangezogen werden, die auf der Ebene der NUTS3-Regionen vorliegen<sup>24</sup>. Drei Gemeinden im Nordosten des Untersuchungsgebiets liegen in der NUTS3-Region Wiener Umland-Südteil, die übrigen in der NUTS3-Region Niederösterreich-Süd, die sich insgesamt noch weiter nach Süden bzw. Südwesten erstreckt. Während das Wiener Umland (Südteil) im Jahr 2009 bezüglich der Wirtschaftskraft im Spitzenfeld der 35 NUTS3-Regionen Österreichs liegt, wurde in Niederösterreich-Süd ein vergleichsweise geringes Pro-Kopf-Bruttoregionalprodukt erwirtschaftet:

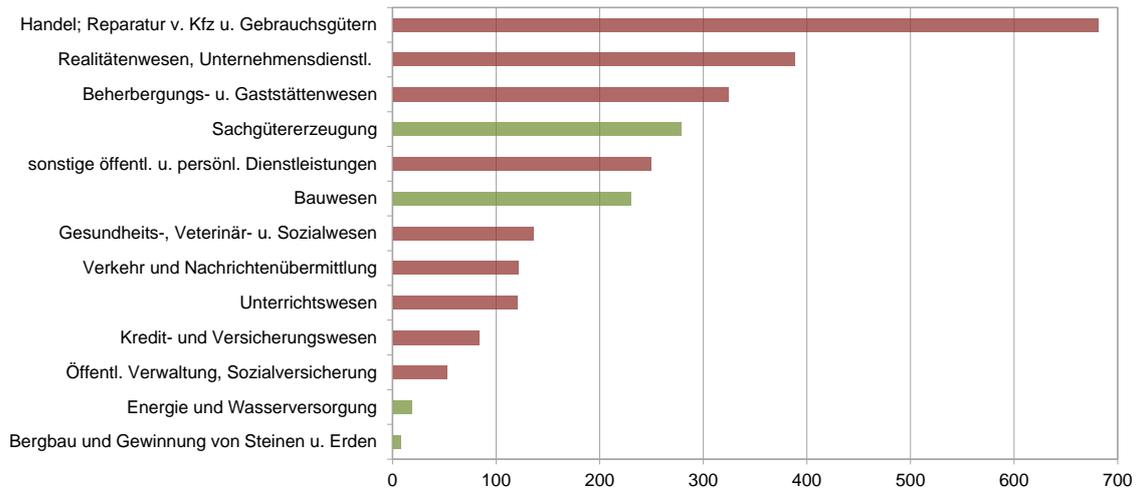
Wiener Umland-Südteil	BRP pro Kopf 2009	38.600 €	Rang 4 (von 35)
Niederösterreich-Süd	BRP pro Kopf 2009	23.500 €	Rang 25 (von 35)

### **Nichtlandwirtschaftliche Arbeitsstätten 2001**

Hinsichtlich der Arbeitsstätten wird auf die Arbeitsstättenzählung 2001 der Statistik Austria zurückgegriffen, die, zusammen mit der Volkszählung sowie der Häuser- und Wohnungszählung 2001, als Vollerhebung durchgeführt wurde. Verlässliche aktuellere Daten zu Arbeitsstätten auf Gemeindeebene sind nicht verfügbar. In der Arbeitsstättenzählung sind keine Daten zum Primärsektor, d. h. zu Land- und Forstwirtschaft sowie zu Fischerei u. Fischereizucht enthalten. In einer Arbeitsstätte ist mindestens eine erwerbsfähige Person beschäftigt.

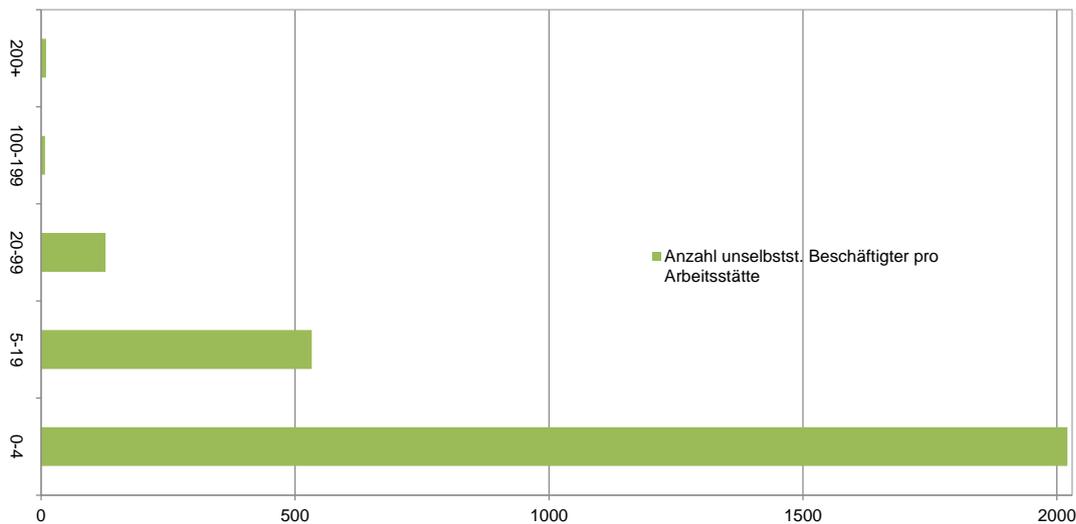
Im Jahr 2001 sind in den Untersuchungsgemeinden 18.489 Beschäftigte in 2.699 nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsstätten tätig. Wie Abbildung 10 zeigt, sind die meisten Arbeitsstätten, im Wirtschaftszweig Handel; Reparatur v. Kfz u. Gebrauchsgütern vorhanden. 20 Prozent der Arbeitsstätten sind dem sekundären Sektor zuzuordnen, 80 Prozent dem tertiären Sektor.

<sup>24</sup> Statistik Austria, Regionale Gesamtrechnungen 2009, [www.statistik.at](http://www.statistik.at)



**Abbildung 10:** Arbeitsstätten im Untersuchungsgebiet 2001: nach Wirtschaftszweigen und-sektoren; Blau: produzierender (sekundärer) Sektor, rot: Dienstleistungs- (tertiärer) Sektor<sup>25</sup>

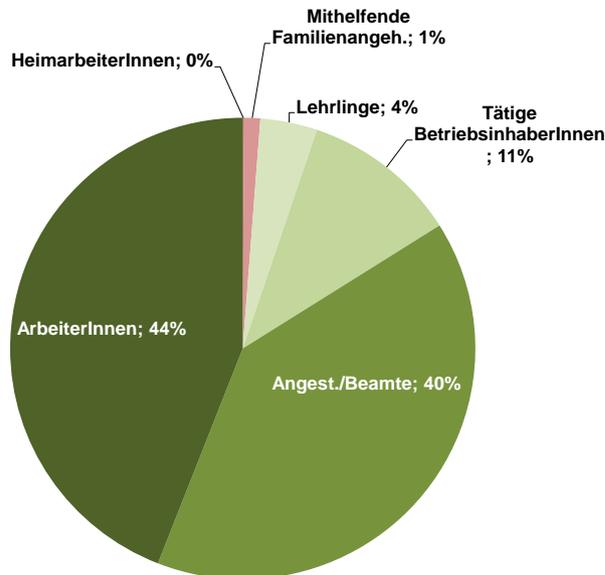
Wie in Abbildung 11 ersichtlich, sind die meisten Arbeitsstätten als Kleinbetriebe (mit 0 bis 4 unselbstständig Beschäftigten) zu bezeichnen. Arbeitsstätten mit mehr als 200 unselbständig Beschäftigten gibt es insgesamt zehn: drei davon sind in Berndorf und zwei in Waldegg gelegen, die restlichen in Enzesfeld-Lindabrunn, Hirtenberg, Pernitz, Schönau und Weissenbach. Arbeitsstätten mit 100 bis 199 unselbständig Beschäftigten sind in Bad Fischau-Brunn, Berndorf, Enzesfeld-Lindabrunn, Günselsdorf, Hirtenberg und Markt Piesting angesiedelt, in Leobersdorf sind zwei Arbeitsstätten dieser Größe vorhanden. Die großen Betriebe gehören meist zum Wirtschaftszweig der Sachgütererzeugung.



**Abbildung 11:** Arbeitsstätten im Untersuchungsgebiet 2001: nach Beschäftigtenzahl<sup>26</sup>

<sup>25</sup> Quelle: www.statistik.at, Arbeitsstättenzählung 2001, eigene Bearbeitung und Darstellung

Wie Abbildung 12 zeigt, sind nach der Arbeitsstättenzählung 2001 88 Prozent der nicht-landwirtschaftlichen Beschäftigten im Untersuchungsgebiet unselbstständig beschäftigt (als Arbeiterinnen und Arbeiter, Angestellte / Beamte oder Lehrlinge). Damit liegt das Untersuchungsgebiet unter dem niederösterreichischen Landesdurchschnitt von 91 Prozent unselbstständig Beschäftigten. 11 Prozent der Beschäftigten im Untersuchungsgebiet sind tätige Betriebsinhaberinnen und Betriebsinhaber.



**Abbildung 12:** Beschäftigte im Untersuchungsgebiet 2001: nach dem Beschäftigungsstatus<sup>27</sup>

### Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet – Erwerbstätige am Arbeitsort 2009

In diesem Unterkapitel werden Daten aus der abgestimmten Erwerbsstatistik 2009 der Statistik Austria dargestellt. Die abgestimmte Erwerbsstatistik beruht auf einer Registerzählung. Anders als bei der Arbeitsstättenzählung sind hier die in der Landwirtschaft arbeitenden Menschen bei den Erwerbstätigen mit erfasst. Die Anzahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort kann in etwa mit der Zahl der Arbeitsplätze gleichgesetzt werden.

Für das Jahr 2009 werden in den 30 Untersuchungsgemeinden 21.097 Erwerbstätige am Arbeitsort festgestellt, das entspricht der Anzahl der Arbeitsplätze. Die folgenden sieben Gemeinden haben mehr als 1.000 Erwerbstätige am Arbeitsort und sind somit als die bedeutendsten Arbeitsorte im Gebiet zu bezeichnen: Berndorf, Leobersdorf, Enzesfeld-Lindabrunn, Pernitz, Waldegg, Hirtenberg und Bad Fischau-Brunn. In diesen Gemeinden befinden sich 90 Prozent der Arbeitsplätze des Untersuchungsgebiets.

Zwischen 2001 und 2009 hat im Untersuchungsgebiet die Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort um 10 Prozent bzw. um mehr als 2.000 Personen zugenommen, wobei die Entwicklung in den einzel-

<sup>26</sup> Quelle: www.statistik.at, Arbeitsstättenzählung 2001, eigene Bearbeitung und Darstellung

<sup>27</sup> Quelle: www.statistik.at, Arbeitsstättenzählung 2001, eigene Bearbeitung und Darstellung

nen Gemeinden sehr unterschiedlich verlaufen ist. **Karte 3** (siehe Anhang) zeigt, dass das räumliche Muster bei der Entwicklung der Arbeitsplätze nicht direkt mit der Verkehrslage der Gemeinde zusammen hängt wie bei der Bevölkerungsentwicklung. Offensichtlich sind auch lokale Besonderheiten von großer Bedeutung.

Die folgende Tabelle zeigt die Einteilung der Erwerbstätigen am Arbeitsort nach Wirtschaftssektoren auf der Ebene der NUTS3-Regionen und liefert damit Hinweise zur Struktur der regionalen Arbeitsmärkte.

	Primärer Sektor Land- und Forstwirtschaft	Sekundärer Sektor u. a. Herstellung von Waren, Bauwirtschaft	Tertiärer Sektor Dienstleistungen
NUTS3: Niederösterreich Süd	6%	30%	63%
NUTS3 Wiener Umland-Südteil	2%	21%	77%
Niederösterreich	9%	25%	67%
Österreich	6%	23%	71%

**Tabelle 4:** Erwerbstätige am Arbeitsort nach Wirtschaftssektoren auf der Ebene der NUTS3-Regionen<sup>28</sup>

### Einschätzung des regionalen Arbeitsmarktes durch die persönlich befragten Personen

Der Erwerbsarbeitsmarkt in der Region wird von den in der qualitativen Erhebung Befragten als begrenzt erlebt und scheint nicht für alle eine passende Arbeitsstelle zu bieten. Als Gründe dafür, dass keine passende Arbeitsstelle gefunden wird, wurden z. B. Überqualifikation oder das fehlende Angebot von Teilzeitstellen in gewissen Sparten genannt. Aus diesem Grund dehnen die Personen die Arbeitsstellensuche in gewissen Fällen auf die umliegenden Bezirke, wie Wiener Neustadt und Neunkirchen, bzw. Wien aus, wie in der folgenden Abbildung beschrieben wird.

**Abbildung 13:** Zitate aus der persönlichen Befragung zur Arbeitsmarktsituation und Betriebsstandorten in der Region

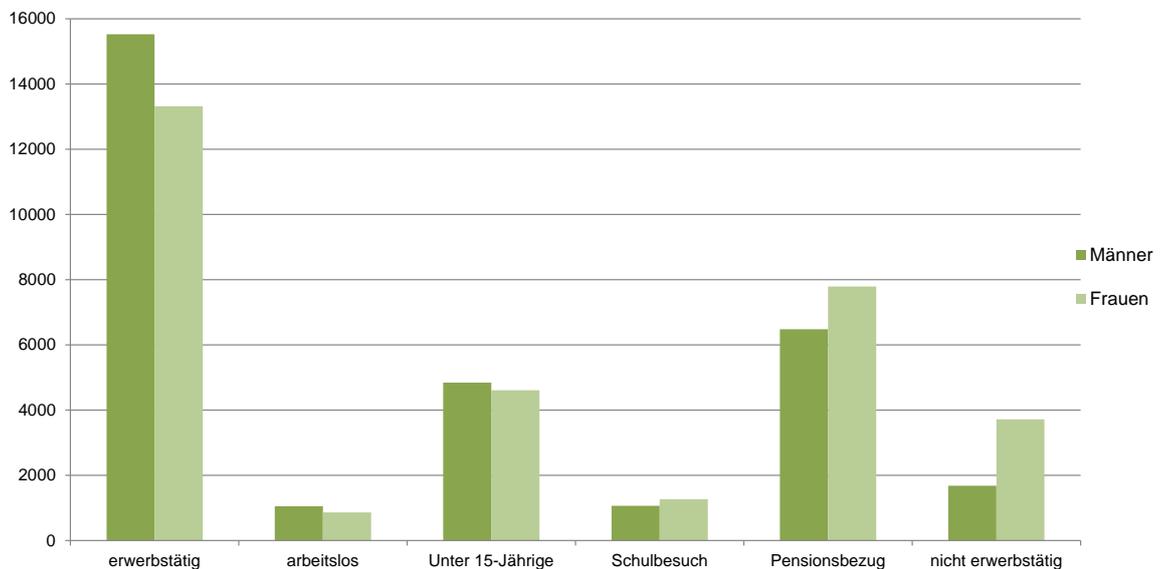
<sup>28</sup> Quelle: www.statistik.at, Regionale Gesamtrechnungen, eigene Bearbeitung

## Erwerbsstatus der Bevölkerung

Datengrundlage für dieses Unterkapitel, sofern nicht anders genannt: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009.

Von den (im Jahr 2009) in den Gemeinden des Untersuchungsgebiets Wohnenden sind 28.838 Personen erwerbstätig<sup>29</sup>. 46,2 Prozent der wohnhaft Erwerbstätigen sind Frauen, 53,8 Prozent sind Männer – dieses Verhältnis entspricht genau dem niederösterreichischen Landesdurchschnitt.

Die folgende Abbildung zeigt die Aufgliederung der Bevölkerung nach dem Erwerbsstatus. Die größten Unterschiede zwischen Frauen und Männern sind bei jenem Segment der erwachsenen Bevölkerung zu erkennen, das weder erwerbstätig noch in Ausbildung oder in Pension ist: In den Gemeinden des Untersuchungsgebiets leben 3.713 Frauen und 1.678 Männer, die ausschließlich im Haushalt tätig oder aus anderen Gründen nicht erwerbstätig sind (z. B. weil sie Präsenz- oder Zivildienst leisten bzw. öffentliche oder private finanzielle Zuwendungen erhalten). In den Untersuchungsgemeinden sind 69 Prozent der Nicht-Erwerbstätigen Frauen und 31 Prozent Männer. In ganz Niederösterreich liegt dieser Anteil bei 75 Prozent weiblichen und 25 Prozent männlichen Nicht-Erwerbstätigen.



**Abbildung 14:** Bevölkerung der Untersuchungsgemeinden: nach dem Erwerbsstatus 2009<sup>30</sup>

Die Erwerbstätigenquote, das heißt der Anteil der Erwerbstätigen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (15 bis 64 Jahre), beträgt in den Untersuchungsgemeinden 65 Prozent bei den Frauen und 75 Prozent bei den Männern. Die Quote liegt etwas unter dem niederösterreichischen Landesdurchschnitt von 68 Prozent bzw. 78 Prozent.

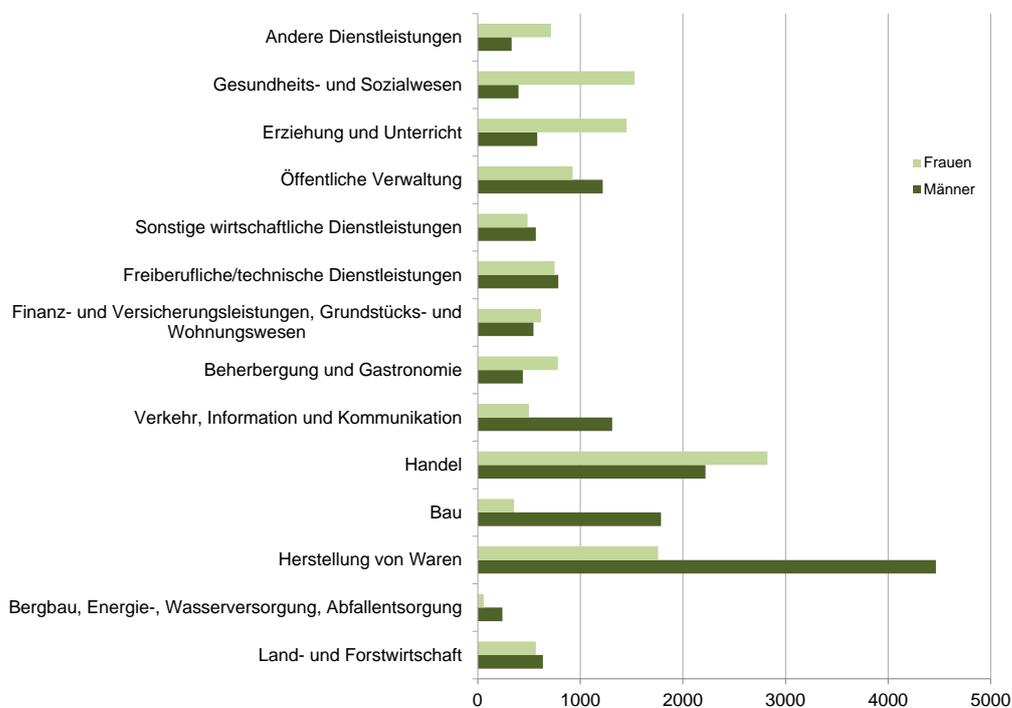
<sup>29</sup> Als erwerbstätig werden nach dem Labour-Force-Konzept jene Personen bezeichnet, die als Unselbständige, Selbständige oder mithelfende Familienangehörige arbeiten, oder bei aufrechter Dienstverhältnis Kinderbetreuungsgeld beziehen.

<sup>30</sup> Quelle: [www.statistik.at](http://www.statistik.at), Paket Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009, eigene Bearbeitung und Darstellung

### Die erwerbstätige Wohnbevölkerung<sup>31</sup>

Unter den (im Jahr 2009) in den Untersuchungsgemeinden wohnenden Erwerbstätigen (inklusive Land- und Forstwirtschaft) sind 89 Prozent unselbständig Beschäftigte und 11 Prozent Selbständige und mithelfende Familienangehörige.

Bei der Gliederung nach Wirtschaftsbereichen zeigt sich folgendes: Zwei Drittel der in den Untersuchungsgemeinden wohnenden Erwerbstätigen arbeiten im Dienstleistungssektor (79% der Frauen und 54% der Männer), 30 Prozent arbeiten im produzierenden Sektor, d. h. in Industrie und Gewerbe (18% der Frauen und 42% der Männer), 4 Prozent arbeiten in der Land- und Forstwirtschaft (gleichermaßen Frauen und Männer). Im Vergleich zum niederösterreichischen Durchschnitt sind Industrie und Gewerbe stärker vertreten, die Land- und Forstwirtschaft weniger stark. Bezüglich der Wirtschaftsbereiche treten große Unterschiede zwischen den Geschlechtern auf, wie Abbildung 15 zeigt. Im Dienstleistungssektor, insbesondere im Handel sowie im Bereich „Erziehung und Unterricht“, arbeiten deutlich mehr Frauen als Männer. In produzierenden Betrieben und in der Bauwirtschaft sind hingegen wesentlich mehr Männer beschäftigt.



**Abbildung 15:** Erwerbstätige in den Untersuchungsgemeinden (Wohnortkonzept), nach Wirtschaftstätigkeiten 2009<sup>32</sup>

Bei der Aufgliederung der Beschäftigten nach der Arbeitszeit (Vollzeit / Teilzeit) muss auf die Bundes- bzw. Landesdurchschnittswerte zurückgegriffen werden (www.statistik.at, Mikrozensus Arbeitskräfteerhebung). In Österreich nehmen die Teilzeitquoten seit Jahren stetig zu, wobei dieser Zuwachs überwiegend die Frauen betrifft. Betrug die Teilzeitquote im Jahr 1994 noch 4 Prozent der

<sup>31</sup> Datengrundlage für dieses Unterkapitel, sofern nicht anders genannt: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009

<sup>32</sup> Quelle: www.statistik.at (Paket Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009), eigene Bearbeitung und Darstellung

erwerbstätigen Männer und 25 Prozent der erwerbstätigen Frauen, so ist sie bis 2011 auf 9 Prozent der Männer und 44 Prozent der Frauen gestiegen. Die Durchschnittswerte für Niederösterreich weichen mit 8 Prozent bzw. 43 Prozent davon nur geringfügig ab.

### Arbeitslosigkeit und Arbeitssuche

Nach der abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria waren im Jahr 2009 1.908 der im Untersuchungsgebiet wohnenden Personen arbeitslos, 45 Prozent davon Frauen und 55 Prozent Männer. Die erwerbstätige Bevölkerung setzt sich aus 46 Prozent Frauen und 54 Prozent Männern zusammen. Arbeitslosigkeit betrifft somit Männer in geringfügig höherem Ausmaß als Frauen.

Alle folgenden Daten in diesem Unterkapitel beruhen auf den Arbeitsmarktdatenbanken des AMS und des BMASK in eigener Bearbeitung.

#### Vorgemerkte Arbeitssuchende

Beim AMS waren mit Stand 2009 2.534 Menschen, die in den Untersuchungsgemeinden wohnen, als arbeitssuchend<sup>33</sup> vorgemerkt; hier beträgt das Verhältnis zwischen Frauen und Männern ebenfalls 45 Prozent zu 55 Prozent. Der Frauenanteil von 45 Prozent unter den Vorgemerkten entspricht exakt dem Landesdurchschnitt. Die Vormerkquote<sup>34</sup> in den Untersuchungsgemeinden betrug 2009 7,7 Prozent - in den Industriegemeinden Hirtenberg, Leobersdorf, Berndorf sowie in Markt Piesting und Grünbach am Schneeberg lagen die Quoten deutlich höher (über 10%).

Die Zahl der Vormerkungen von Menschen aus den Untersuchungsgemeinden lag um 34 Prozent höher als jene des Jahres 2001 (1.890 Vormerkungen). Der Anstieg der Vormerkungen zwischen 2001 und dem Krisenjahr 2009 war damit in den Untersuchungsgemeinden höher als im Landes- oder Bundesdurchschnitt (Niederösterreich + 26%, Österreich + 25%).

Die folgende Tabelle zeigt die Anteile der beim Arbeitsmarktservice Vorgemerkten nach Altersgruppen und Geschlecht. Demnach sind die älteren Arbeitssuchenden ab 45 im Untersuchungsgebiet stärker vertreten als im Landesschnitt, während der Anteil der vorgemerkten Jugendlichen bis 25 etwas niedriger liegt als im niederösterreichischen Durchschnitt. Allerdings ist in den Untersuchungsgemeinden zwischen 2001 und 2009 die Zahl der vorgemerkten Jugendlichen besonders stark gestiegen (+ 67%).

	Untersuchungsgebiet			Niederösterreich		
	Frauen	Männer	gesamt	Frauen	Männer	gesamt
Zahl der als arbeitssuchend Vorgemerkten	1.142	1.392	2.534	27.309	33.288	60.597
Jugendliche (unter 25)	23%	22%	22%	24%	25%	25%
Erwachsene (25 bis 44)	45%	41%	43%	46%	41%	43%
Ältere (45 und älter)	32%	37%	35%	30%	34%	32%

**Tabelle 5:** Anteil der Altersgruppen an den beim AMS Vorgemerkten (Stand 2009)<sup>35</sup>

<sup>33</sup> Neben Arbeitslosen können dies auch sein: Personen in Schulungen; Lehrstellensuchende; Arbeitssuchende, die vorher nicht erwerbstätig waren; WiedereinsteigerInnen nach Unterbrechung der Berufstätigkeit; Menschen in einem aufrechten Beschäftigungsverhältnis, z.B. bei drohendem Arbeitsplatzverlust

<sup>34</sup> Zahl der vorgemerkten Personen bezogen auf die Beschäftigten

<sup>35</sup> Quelle: Arbeitsmarktdatenbank des AMS und des BMASK, eigene Bearbeitung

### Wiedereinstieg nach einer Unterbrechung der Berufstätigkeit

Eine spezifische Problemstellung für Frauen stellt der Wiedereinstieg nach einer Zeit der Kinderbetreuung dar. Das Thema Wiedereinstieg betraf 2009 in den 30 Gemeinden im Schnitt 135 Frauen und 13 Männer. 83 Prozent der beim AMS vorgemerkten Wiedereinsteigerinnen gehörten der Altersgruppe der 25- bis 44-Jährigen an – in den Untersuchungsgemeinden ebenso wie im niederösterreichischen Landesschnitt. Die im Jahr 2009 vorgemerkten Wiedereinsteigerinnen des Untersuchungsgebiets machten 22 Prozent der beim AMS vorgemerkten Frauen der Altersgruppe 25 bis 44 Jahre aus.

### Gewünschtes Beschäftigungsausmaß

Das gewünschte Beschäftigungsausmaß der beim AMS Vorgemerkten unterscheidet sich sehr stark nach dem Geschlecht: Während 97 Prozent der vorgemerkten Männer des Untersuchungsgebiets eine Vollzeitanstellung suchen, sind es bei den Frauen nur 62 Prozent (gegenüber 56 Prozent im niederösterreichischen Durchschnitt). Bei den Männern sind diesbezüglich kaum Unterschiede zwischen den Altersgruppen festzustellen. Auch in der Altersgruppe der 25- bis 44-Jährigen, in der sich viele Familienväter befinden, suchen 97 Prozent der Vorgemerkten eine Vollzeitbeschäftigung. Wie die folgende Tabelle zeigt, streben Frauen je nach Altersgruppe und damit einhergehenden familiären Ansprüchen unterschiedliche Beschäftigungsausmaße an.

	Untersuchungsgebiet			Niederösterreich		
	Vollzeit	Teilzeit	Beides	Vollzeit	Teilzeit	Beides
Alle Altersgruppen	62%	21%	16%	56%	25%	18%
Jugendliche (unter 25)	85%	6%	8%	83%	6%	10%
Erwachsene (25 bis 44)	47%	34%	18%	41%	40%	19%
Ältere (45 und älter)	67%	12%	21%	56%	20%	24%

**Tabelle 6:** Gewünschtes Beschäftigungsausmaß der beim AMS vorgemerkten Frauen (Stand 2009)<sup>36</sup>

Frauen im Untersuchungsgebiet suchen also in etwas höherem Ausmaß als im Landesschnitt nach einer Vollzeitbeschäftigung; das gilt vor allem für die ältere, aber auch die mittlere Altersgruppe. Unter den Wiedereinsteigerinnen aus den Untersuchungsgemeinden suchen allerdings nur 18 Prozent eine Vollzeitanstellung und 62 Prozent eine Teilzeitanstellung, 20 Prozent sind für beides offen.

### Vormerkdauer

Die durchschnittliche Vormerkdauer bei Personen aus den Untersuchungsgemeinden beträgt 134 Tage und entspricht in etwa dem Landesdurchschnitt. Mehr als die Hälfte der Betroffenen aus den Untersuchungsgemeinden (55%) sind kürzer als 90 Tage vorgemerkt, bei 22 Prozent liegt die Dauer zwischen 91 und 180 Tagen, bei 15 Prozent zwischen 181 und 365 Tagen, und 8 Prozent sind länger als ein Jahr vorgemerkt. Über alle Gemeinden betrachtet sind diesbezüglich kaum Unterschiede zwischen den Geschlechtern zu erkennen. Große Unterschiede bei den Vormerkdauern bestehen hingegen zwischen den einzelnen Gemeinden.

Bei einer Aufgliederung der durchschnittlichen Vormerkdauer nach Geschlecht und Altersgruppen (siehe Tabelle 7) zeigt sich, dass die Vormerkdauer mit zunehmendem Alter ansteigt, und dass Frauen aller Altersgruppen durchschnittlich länger vorgemerkt sind als Männer. Frauen aus dem

<sup>36</sup> Quelle: Arbeitsmarktdatenbank des AMS und des BMASK, eigene Bearbeitung

Untersuchungsgebiet sind in etwa gleich lange beim AMS vorgemerkt wie im Landesdurchschnitt, Männer um fünf Tage kürzer. Der Unterschied in den Vormerkdauern zwischen Männern und Frauen ist im Untersuchungsgebiet sowohl bei Jugendlichen als auch bei Erwachsenen größer als im Landesschnitt. Offensichtlich kommen Männer im Untersuchungsgebiet leichter im lokalen Schulungs- und Arbeitsmarkt unter als Frauen. Insbesondere Frauen zwischen 25 und 44 Jahren, die eine Teilzeitbeschäftigung suchen, haben überdurchschnittlich lange Vormerkzeiten. Hingegen sind in das Erwerbsleben wieder einsteigende Frauen aus dem Untersuchungsgebiet um fast 12 Tage kürzer beim AMS vorgemerkt als im Niederösterreich-Durchschnitt.

	Untersuchungsgebiet				Niederösterreich			
	Frauen	Männer	gesamt	Differenz F-M	Frauen	Männer	gesamt	Differenz F-M
Alle Altersgruppen	145	126	134	19	144	131	137	13
Jugendliche (unter 25)	98	69	86	29	106	89	96	17
Erwachsene (25 bis 44)	136	117	127	19	131	120	125	12
Ältere (45 und älter)	182	166	173	16	195	174	183	20

**Tabelle 7:** Durchschnittliche Vormerkdauer in Tagen (Stand 2009)<sup>37</sup>

#### Auto-Verfügbarkeit

Eine Auswertung der derzeitigen Vormerkungen beim AMS Niederösterreich zeigt, dass (mit Stand November 2012) von den vorgemerkten Arbeitslosen aus den Untersuchungsgemeinden 32 Prozent der Frauen und 28 Prozent der Männer keinen Führerschein B bzw. keinen Privat-Pkw zur Verfügung haben.<sup>38</sup>

#### **Pendelverflechtungen**

Datengrundlage für dieses Unterkapitel, sofern nicht anders genannt: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009

An Hand der abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria lassen sich Pendelbeziehungen darstellen. Als „EinpendlerInnen“ werden jene Menschen bezeichnet, die in einer anderen Gemeinde als ihrer Arbeitsplatzgemeinde wohnen; „NichtpendlerInnen“ sind jene, die am selben Standort wohnen und arbeiten, das heißt meist Landwirtinnen / Landwirte oder selbständig Tätige. „BinnenpendlerInnen“ wohnen und arbeiten in derselben Gemeinde, aber nicht am selben Standort, und „AuspendlerInnen“ überqueren auf ihrem Weg zum Arbeitsplatz mindestens eine Gemeindegrenze.

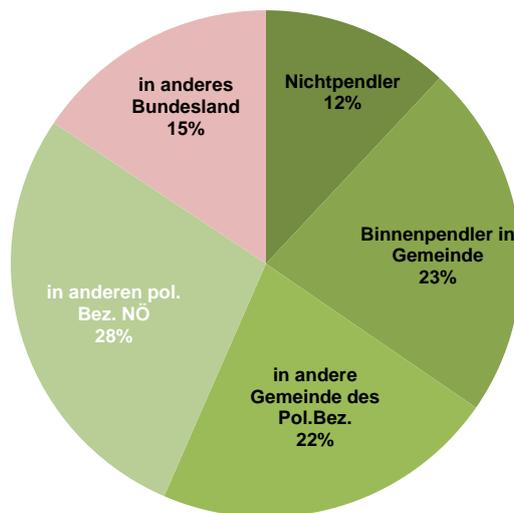
Die Erwerbstätigen, die in den Untersuchungsgemeinden arbeiten, wohnen zu 64 Prozent außerhalb der Arbeitsplatzgemeinde. Die Anteile jener, die in die Gemeinde einpendeln, sind in den Industriegemeinden bzw. Arbeitsplatzzentren Hirtenberg, Leobersdorf, Waldegg und Enzesfeld-Lindabrunn am höchsten (75% oder mehr), in den kleinen Wohngemeinden im Westen des Untersuchungsgebiets Kaumberg, Muggendorf, Rohr im Gebirge und Furth / Triesting am geringsten (unter 25%).

Die Erwerbstätigen, die im Untersuchungsgebiet wohnen, pendeln sowohl innerhalb dieses Gebiets als auch darüber hinaus. Wie in Abbildung 16 veranschaulicht, arbeiten 12 Prozent der 28.838 Er-

<sup>37</sup> Quelle: Arbeitsmarktdatenbank des AMS und des BMASK, eigene Bearbeitung

<sup>38</sup> Auskunft Reinhard Pipal, AMS Niederösterreich, 26.12.2012

werbstätigen am Wohnstandort (NichtpendlerInnen), 23 Prozent haben ihren Arbeitsplatz in ihrer Wohngemeinde, und 65 Prozent sind AuspendlerInnen. Unter diesen arbeitet die Mehrheit (rund die Hälfte der wohnhaft Erwerbstätigen) entweder in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, in dem sie wohnen, oder in einem anderen politischen Bezirk von Niederösterreich. 15 Prozent der Erwerbstätigen, die in den Untersuchungsgemeinden wohnen, arbeiten in einem anderen Bundesland, die meisten davon in Wien. Die höchsten Anteile an Erwerbstätigen, die nach Wien pendeln, verzeichnen die verkehrsgünstig gelegenen Gemeinden im Nordosten des Untersuchungsgebiets: 20 Prozent bis 21 Prozent in Günselsdorf, Schönau an der Triesting, Enzesfeld-Lindabrunn, Bad Fischau-Brunn. Weitere wichtige Zielgebiete für die Pendlerinnen und Pendler des Untersuchungsgebiets sind Baden, Mödling, die Umlandgemeinden südlich von Wien, Wiener Neustadt und Neunkirchen. Die Landeshauptstadt St. Pölten spielt als Pendelziel keine herausragende Rolle.



**Abbildung 16:** Pendelziele der in den Untersuchungsgemeinden wohnenden Erwerbstätigen (2009)<sup>39</sup>

Die Gemeindedaten zu den Pendelzielen aus der abgestimmten Erwerbsstatistik erlauben keine geschlechtsspezifischen Auswertungen. Es ist zu vermuten, dass Frauen im Durchschnitt beim Pendeln kürzere Distanzen zurücklegen als Männer, weil sie durch Familien- und Haushaltsarbeit stärker beansprucht sind und im Erwerbsleben öfter einer Teilzeitbeschäftigung nachgehen. Diese Annahme kann mit Zahlen der AK NÖ zum Pendeln in Niederösterreich belegt werden: Der Anteil der Personen, die in einen anderen politischen Bezirk auspendeln, an den erfassten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern (AK-Mitglieder) ist bei Frauen geringer als bei Männern, wie die folgende Tabelle zeigt:

<sup>39</sup> Quelle: www.statistik.at, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009, eigene Bearbeitung und Darstellung

Pol. Bezirk	Frauen	Männer
Baden	51,9%	60,4%
Wiener Neustadt	39,1%	49,8%
Neunkirchen	36,6%	44,6%
Lilienfeld	35,4%	36,1%
Niederösterreich	44,4%	53,2%

**Tabelle 8:** Anteil der Auspendlerinnen und Auspendler in einen anderen politischen Bezirk an den AK-Mitgliedern (2009)<sup>40</sup>

Nach der niederösterreichischen Mobilitätsbefragung 2008 (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung 2008) beträgt die durchschnittliche Länge eines Wegs zum Arbeitsplatz 20,9 km. Damit sind Arbeitswege unter allen Wegzwecken die zweitlängsten (nach dienstlichen Wegen).

### 3.3.3 Infrastruktur und Daseinsvorsorge

#### Kinderbetreuung und Bildung

Eine Übersicht zu den Bildungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet gibt Karte 4 im Anhang. In jeder Gemeinde des Untersuchungsgebiets ist mindestens ein Kindergarten für 3- bis 6-Jährige vorhanden, die meist ganztägig betrieben werden und Betreuung auch während der Ferien bieten. Eine Nachmittagsbetreuung für Volksschulkinder ist in 53 Prozent der Gemeinden vorhanden. Defizite gibt es hingegen beim Betreuungsangebot für Kinder unter 3 Jahren, nur zwei Gemeinden (Pottenstein, Enzesfeld-Lindabrunn) haben Krabbelstuben. Vor allem wegen der fehlenden Kleinkinderbetreuung erfüllen nur wenige Gemeinden des Untersuchungsgebiets den gesetzlich definierten Vereinbarkeitsindikator für Familie und Beruf<sup>41</sup>.

Im Jahr 2010 besuchten 2.995 Kinder öffentliche Volksschulen innerhalb des Untersuchungsgebiets. Die meisten Gemeinden des Untersuchungsgebiets haben mindestens eine Volksschule. In den beiden benachbarten Gemeinden Schönau an der Triesting und Günselsdorf im Nordosten des Untersuchungsgebiets befindet sich keine öffentliche Volksschule. Die dort wohnenden Volksschülerinnen und Volksschüler pendeln nach Leobersdorf bzw. Teesdorf. In Schönau gibt es allerdings eine private Rudolf Steiner-Schule (siehe unten). Auch in den beiden zwischen Puchberg und Pernitz gelegenen Gemeinden Miesenbach und Waidmannsfeld ist keine Volksschule vorhanden.

Die Hauptschule mit der höchsten SchülerInnenzahl befindet sich in Berndorf (2010: 294 Schülerinnen und Schüler, Hauptschule I+II) gefolgt von Leobersdorf und Pernitz (jeweils etwa 260 Schülerinnen und Schüler). Weitere Hauptschulen befinden sich in Markt Piesting, Weissenbach an der Triesting und Hirtenberg. Drei neue Mittelschulen befinden sich in Grünbach am Schneeberg, Puchberg am Schneeberg und in Winzendorf-Muthmannsdorf, mit einer Kapazität für insgesamt etwa 500 Jugendliche. Jeweils ein Polytechnikum befindet sich in Pottenstein und Pernitz.

<sup>40</sup> Quelle: AK NÖ, Pendeln in Niederösterreich. Zahlen und Fakten 2009, S. 23

<sup>41</sup> Vgl.: Arbeiterkammer Niederösterreich: Kinderbetreuungsatlas. Kinderbetreuungsplätze in Niederösterreich. April 2012.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich außerdem drei Sonderschulen mit einer Gesamtkapazität von 93 Schülerinnen und Schülern, diese sind in Grünbach am Schneeberg, Pernitz und Berndorf.<sup>42</sup>

Nicht öffentlich und schulgeldpflichtig sind die Schulen in Enzesfeld-Lindabrunn mit 34 Schülerinnen und Schülern (orientiert an der Montessori-Pädagogik) und die größere Rudolf Steiner-Schule in Schönau an der Triesting mit 174 Schülerinnen und Schülern, die alle Altersstufen vom Kindergarten bis zur Matura abdeckt.

Im Untersuchungsgebiet gibt es nur ein Gymnasium in der Gemeinde Berndorf (2010: 574 Schülerinnen und Schüler). Weitere allgemeinbildende und berufsbildende höhere Schulen sind außerhalb des Untersuchungsgebiets in den Bezirkshauptstädten Baden, Wiener Neustadt und Neunkirchen zu finden.

Eine hohe Schülerinnen- und Schülerkapazität umfasst das Berufsschulzentrum für Gastronomie- und Tourismusberufe in Waldegg mit über 1.100 Schülerinnen und Schülern im Jahr 2010. Diese Schule wird lehrgangsmäßig geführt, und viele Schülerinnen und Schüler sind im Internat untergebracht. Das Einzugsgebiet umfasst das ganze südliche Niederösterreich.

Musikschulstandorte sind in etwa 50 Prozent der Gemeinden vorhanden. Dieser hohe Anteil ist durch Zusammenschlüsse verschiedener Musikschulen (Gemeindeverband der Musikschule Schneebergklang, Musikschule Triestingtal) möglich. Deren Lehrende betreuen verschiedene Standorte in der Region, je nach Nachfrage.

### **Die Mobilitätssituation bei ausgewählten Schulen der Untersuchungsregion**

Im Rahmen des Projektes wurden teilnehmende Beobachtungen im Nahbereich von Schulen der Untersuchungsregionen Triestingtal und Schneebergland durchgeführt. Diese Beobachtungen fanden zwischen März und Juni 2013 zu Schulanfangs- oder -endzeiten statt. Forschungsstandorte waren eine Musikschule, eine Volksschule in dörflicher Lage und eine Volks- und Hauptschule in kleinstädtischer Lage. Ziel war es, die Mobilitäts- und Verkehrsraumsituation im Eingangsbereich der Schulen, das Ausmaß der Begleitmobilität, die Verkehrsmittelwahl der SchülerInnen und ihrer möglichen Begleitperson zu erfassen und eventuelle Herausforderungen zu identifizieren.

Der Verkehrsraum vor den Gebäuden war bei allen Schulen an die besondere Nutzung angepasst, sei es durch einen kleinen Platz vor der Schule oder einer Geschwindigkeitsbegrenzung für den motorisierten Verkehr. Die Atmosphäre war durchwegs entspannt, und den Kindern war es bei allen Schulen möglich, sich relativ sicher von und zur Schule zu bewegen. Trotzdem war der Verkehrsraum oft von einer sehr hohen Anzahl an abgestellten oder fahrenden Pkws geprägt.

Jüngere Kinder (VolksschülerInnen) wurden meist von erwachsenen Personen zur Schule gebracht bzw. abgeholt. Die älteren Kinder (HauptschülerInnen) waren meist selbstständig und in vielen Fällen in kleinen Gruppen unterwegs. Zu beobachten waren auch Anzeichen von Begleitgemeinschaften, eine Mutter brachte etwa fünf Kinder gleichzeitig zu Fuß in die Musikschule, und ein Kleinbus transportierte eine SchülerInnengruppe. Laut einer ergänzenden Befragung des Lehrpersonals sind die Begleitpersonen laut Beobachtungen meist weiblich. Es seien hauptsächlich Mütter, die die Kinder begleiten, Väter wären eher selten zu sehen. Manchmal brächten und / oder holten auch die Großeltern die Kinder, hier öfter die Großväter.

---

<sup>42</sup> Quelle: <http://www.schulen-online.at>, Schulendatei des Bundesministeriums für Unterricht, Kunst und Kultur; Statistiken gemäß den letzten verfügbaren Daten des Jahres 2010, 10.08.2012.

Vor allem die kleineren Kinder wurden oft mit dem Pkw in die Schule gebracht oder von dort abgeholt. In vielen Fällen fuhren die begleitenden Erwachsenen dazu direkt vor den Schuleingang. Eine Bushaltestelle war meist unweit der Schule vorhanden, und der Bus wurde von den SchülerInnen, die ohne Begleitung unterwegs waren, auch in vielen Fällen genutzt. Ältere Kinder legten den Schulweg auch oft zu Fuß ohne Begleitung zurück.

An einem Standort wurde das Schulgebäude erst kurz vor Schulbeginn (15 Minuten vorher) geöffnet. Einzelne Kinder waren schon vor der Öffnungszeit vor Ort und warteten vor dem verschlossenen Eingang.

In einer anderen Schule sehen sich, laut Auskunft einer Lehrperson, Lehrkräfte gezwungen außerhalb der Dienstzeiten Aufsichtspflichten übernehmen (z. B. wenn ein Kind verspätet abgeholt wird). Die Bereitschaft dies zu tun, sei jedoch nicht bei allen LehrerInnen vorhanden.

Zusammenfassend wurden folgende Herausforderungen identifiziert:

- Große Anzahl an Pkws vor den Schulen mindert die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für die SchülerInnen;
- Möglichkeit mit Pkw direkt vor Schulgebäude zu halten, verringert Verkehrssicherheit für andere VerkehrsteilnehmerInnen;
- Keine betreuten Wartebereiche und späte Öffnung des Schulgebäudes führt dazu, dass Kinder (oft unbeaufsichtigt) im Freien warten müssen oder das Lehrpersonal Aufsichtspflichten außerhalb der Dienstzeiten wahrnehmen muss.

### **Verwaltung, Gesundheit, Soziales und Nahversorgung**

Jede Gemeinde verfügt über ein Gemeindeamt, welches zuständig für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten auf Gemeindeebene ist. Die Bezirkshauptmannschaften, Bezirksgerichte sowie die regionalen Geschäftsstellen des Arbeitsmarktservice (AMS) befinden sich in den jeweiligen Bezirkshauptstädten Baden, Wiener Neustadt und Neunkirchen, die außerhalb des Untersuchungsgebiets liegen. Bis vor kurzem befand sich auch in Berndorf eine AMS Geschäftsstelle, die aber im Juni 2012 mit der in Baden zusammengelegt wurde.

Die nächstgelegenen Krankenhäuser befinden sich außerhalb des Untersuchungsgebiets in Lilienfeld, Neunkirchen, Wiener Neustadt und Baden. In den Gemeinden Hernstein, Miesenbach, Rohr im Gebirge, Schönau und Waidmannsfeld ist keine Ärztin / kein Arzt registriert. Die meisten anderen Gemeinden verfügen über mindestens eine/n AllgemeinmedizinerIn und einen Zahnarzt oder eine Zahnärztin, vereinzelt sind auch Spezialisten und Spezialistinnen vorhanden. Die größte Ärztedichte ist in Berndorf vorzufinden (siehe Karte 6 im Anhang).

Apothekenstandorte befinden sich in Berndorf, Enzesfeld-Lindabrunn, Leobersdorf, Markt Piesting, Pernitz, Pottenstein und Puchberg am Schneeberg<sup>43</sup>.

Landespflegeheime für Pensionistinnen und Pensionisten befinden sich in Berndorf und in Gutenstein.<sup>44</sup>

Im Untersuchungsgebiet selbst ist keine der Niederösterreichischen Landesregierung bekannte Frauenberatungsstelle verortet. Frauen- und Familienberatungsstellen, die unter anderem auch

<sup>43</sup> Quelle: [www.statistik.at](http://www.statistik.at), [www.arztverzeichnis.at](http://www.arztverzeichnis.at), [www.apotheker.or.at](http://www.apotheker.or.at)

<sup>44</sup> Quelle: [www.noe.gv.at](http://www.noe.gv.at), 2.11.2012

arbeitsmarktpolitische Beratung für Frauen anbieten, befinden sich in Neunkirchen, Gloggnitz, Wiener Neustadt, Baden und Mödling.

Die Lebensmittel-Nahversorgung ist in Berndorf, Leobersdorf, Bad Fischau und Pernitz am dichtesten, hier gibt es jeweils mehr als zwei Lebensmittel-Einzelhandels-Geschäfte (siehe Karte 5 im Anhang). Keine Geschäfte befinden sich in den Gemeinden Hernstein, Höflein an der hohen Wand, Muggendorf, Schönau, Schrattenbach, St. Egyden, Waidmannsfeld und Würflach. In allen anderen Gemeinden befinden sich ein bis zwei Lebensmittel-Einzelhandels-Geschäfte.<sup>45</sup>

Postfilialen befinden sich in den beiden größeren Gemeinden Berndorf und Leobersdorf sowie in Willendorf. Außerdem verfügt etwa die Hälfte der Gemeinden über eine Postpartnerstelle. In 43 Prozent der Gemeinden gibt es weder noch, diese liegen vorwiegend im Schneebergland.<sup>46</sup>

### **Einschätzung der regionalen Dienstleistungen und Versorgungssituation durch die persönlich befragten Personen**

Die Versorgung mit primären Bildungseinrichtungen scheint laut den Aussagen der im Zuge der qualitativen Erhebung Befragten in der Region recht zufriedenstellend. Auch die ärztliche Versorgung und die Grundversorgung mit Lebensmitteln und Waren für den täglichen Bedarf scheinen innerhalb der Gemeinden vorhanden zu sein. Besonders bei der Lebensmittelversorgung wird aber ein Rückgang der Geschäfte befürchtet. Generell können die lokalen DienstleisterInnen keine umfangreichen Öffnungszeiten, wie es etwa VersorgerInnen in zentralen Lagen möglich ist, bieten. Die erweiterten Öffnungszeiten, das größere Sortiment und die Attraktivität durch mehrere AnbieterInnen an einer Stelle machen Großeinkäufe in entfernte, zentralere Lagen, wie in den Bezirksstädten, attraktiv. Höherrangige Infrastruktur, wie Krankenhäuser oder höhere Schulen wird laut den Aussagen der Befragten in den umliegenden Städten, wie Baden, Wiener Neustadt oder Neunkirchen in Anspruch genommen.

Folgende Abbildung stellt eine Auswahl an Aussagen von BewohnerInnen der Region dar, die im Zuge der qualitativen Erhebung aufgezeichnet wurden.

---

<sup>45</sup> Quelle: <http://www.herold.at/>, [www.yellomap.at](http://www.yellomap.at/), Gemeindewebsites, 6.11.2012.

<sup>46</sup> Quelle: <http://www.post.at/filialfinder>, 23.10.2012.



**Abbildung 17:** Zitate aus der persönlichen Befragung zu Dienstleistungen und Versorgungssituation in der Wohnregion

### Zusammenfassung: Dichte an Daseinsvorsorge

In Karte 7 (siehe Anhang) ist die Dichte an verschiedenen Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Schule, Polizeiinspektion, Postgeschäftsstelle, Bankfiliale, Lebensmitteleinzelhandelsgeschäft, Ärztin/Arzt, Apotheke) zusammenfassend dargestellt. Gemeinden mit einem sehr geringen Angebot sind nicht markiert. Besonders die Gemeinden des Triestingtals, die näher zum Großraum Wien gelegen sind, verzeichnen eine hohe Frequenz an Bildungs-, Betreuungs- und Versorgungsangeboten. In den einwohnerstärksten Gemeinden im nordöstlichsten Teil des Untersuchungsgebiets in Berndorf, Leobersdorf und Enzesfeld-Lindabrunn, gefolgt von Hirtenberg und Günseldorf, ist die größte Dichte an Daseinsvorsorge vorhanden. In den Gemeinden des Untersuchungsgebiets, die zum Bezirk Wiener Neustadt Land gehören, sind vor allem Pernitz und Bad Fischau-Brunn Angebotszentren, dicht gefolgt von Markt Piesting. Die Gemeinde Waldegg kann vergleichsweise kein

großes Angebot vorweisen, obwohl dort viele Arbeitsplätze und das größte Schulzentrum der Region verortet sind.

### 3.3.4 Mobilität und Verkehr

#### Grundlagen der persönlichen Mobilität

In Niederösterreich gibt es derzeit<sup>47</sup> 610 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Motorisierungsgrad in den politischen Bezirken, in denen unsere Untersuchungsgemeinden liegen, unterscheidet sich davon nur unwesentlich: Lilienfeld 570, Baden 586, Neunkirchen 609, Wiener Neustadt-Land 614.

In der niederösterreichischen Mobilitätsbefragung 2008 (vgl. Herry, Max et al: 2009) wurde festgestellt, dass 87 Prozent der erwachsenen Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher eine Lenkberechtigung für Pkw besitzen. Wie die folgende Tabelle zeigt, liegt dieser Anteil bei den erwerbsfähigen Altersgruppen höher, und bis zu den 50-Jährigen bestehen quasi keine Unterschiede zwischen Männern und Frauen.

Altersgruppe	Frauen	Männer
18-34	95%	92%
35-49	96%	97%
50-64	87%	96%
65 und älter	54%	88%
Niederösterreich gesamt	84%	94%

**Tabelle 9:** Anteil der Besitzerinnen und Besitzer von Lenkberechtigungen für Pkw an der Bevölkerung Niederösterreichs: nach Geschlecht und Altersgruppen, Stand 2008<sup>48</sup>

Von den Personen mit Lenkberechtigung können 83 Prozent jederzeit und 12 Prozent teilweise über einen Privat-Pkw verfügen.

Für diese Studie wurden Daten aus der niederösterreichischen Mobilitätsbefragung 2008 detaillierter ausgewertet<sup>49</sup>, um festzustellen, welche Bevölkerungsgruppen im erwerbsfähigen Alter am ehesten von einer mangelnden Pkw-Verfügbarkeit in ihren Erwerbschancen beeinträchtigt sein könnten. Zu beachten ist, dass der Stichprobenumfang nur eine beschränkte Zahl von Auswertungen zuließ und dass eine regionale Untergliederung überhaupt nicht vorgenommen werden konnte. Die folgenden Daten beziehen sich also auf das Land Niederösterreich insgesamt, mit Stand 2008.

Die Auswertung ergab, dass gut 80 Prozent der befragten Berufstätigen zwischen 18 und 64 Jahren jederzeit über einen Pkw verfügen können:

- 10 Prozent der Vollzeitbeschäftigten zwischen 18 und 64 Jahren können mangels Führerschein und/oder mangels Auto im Haushalt gar nicht über einen Pkw verfügen; weitere 9 Prozent können dies nur eingeschränkt. Dabei wurden nur geringe Unterschiede zwischen Männern und Frauen festgestellt.

<sup>47</sup> Pkw-Bestand 31.12.2011, Bevölkerungsstand 1.1.2012

<sup>48</sup> Herry, Max et al.: 2009

<sup>49</sup> Sonderauswertung durch Herry Consult GmbH und Rosinak & Partner ZT GmbH, September 2012

- Ähnlich die Daten der Teilzeitbeschäftigten: Weibliche Teilzeitbeschäftigte verfügen zu 6 Prozent gar nicht und zu 14 Prozent nur eingeschränkt über ein Auto.<sup>50</sup>

In der Sonderauswertung der Mobilitätserhebung 2008 werden – unter dem Gesichtspunkt des Erwerbsstatus – zwei Gruppen mit stark unterdurchschnittlicher Pkw-Verfügbarkeit ersichtlich; Arbeitslose und Hausfrauen<sup>51</sup>:

- Nur rund die Hälfte der Arbeitslosen hat einen Führerschein und kann jederzeit über ein Auto verfügen. 40 Prozent der Arbeitslosen können gar nicht und 10 Prozent nur eingeschränkt über ein Auto verfügen. Innerhalb der Stichprobe betrifft die mangelnde Auto-Verfügbarkeit arbeitslose Frauen noch etwas stärker als Männer; die Stichprobe ist aber zu klein, um gesicherte Aussagen zu machen.
- Hausfrauen zwischen 18 und 64 Jahren können zu 44 Prozent nicht jederzeit über ein Auto verfügen (31% gar nicht, 14% eingeschränkt).

Vollzeitbeschäftigte 18 - 64 Jahre, weiblich	Pkw immer verfügbar	82%
	Pkw nicht jederzeit verfügbar	18%
	kein Führerschein	4%
	Führerschein, kein Pkw im Haushalt	6%
	eingeschränkte Verfügbarkeit Pkw	8%
Vollzeitbeschäftigte 18 - 64 Jahre, männlich	Pkw immer verfügbar	82%
	Pkw nicht jederzeit verfügbar	18%
	kein Führerschein	2%
	Führerschein, kein Pkw im Haushalt	7%
	eingeschränkte Verfügbarkeit Pkw	9%
Teilzeitbeschäftigte 18 - 64 Jahre, weiblich	Pkw immer verfügbar	80%
	Pkw nicht jederzeit verfügbar	20%
	kein Führerschein	2%
	Führerschein, kein Pkw im Haushalt	4%
	eingeschränkte Verfügbarkeit Pkw	14%
Arbeitslose 18 - 64, männlich / weiblich	Pkw immer verfügbar	51%
	Pkw nicht jederzeit verfügbar	49%
	kein Führerschein	13%
	Führerschein, kein Pkw im Haushalt	26%
	eingeschränkte Verfügbarkeit Pkw	10%
Im Haushalt Tätige 18 - 64 Jahre, weiblich	Pkw immer verfügbar	56%
	Pkw nicht jederzeit verfügbar	44%
	kein Führerschein	15%
	Führerschein, kein Pkw im Haushalt	16%
	eingeschränkte Verfügbarkeit Pkw	14%

**Tabelle 10:** Pkw-Verfügbarkeit der niederösterreichischen Bevölkerung 2008<sup>52</sup>

<sup>50</sup> Für Aussagen zu männlichen Teilzeitbeschäftigten ist der Stichprobenumfang zu gering.

<sup>51</sup> Die Daten beziehen sich auf Frauen, die (ohne bezahlte Erwerbsarbeit) im Haushalt tätig sind. Für Aussagen zu Hausmännern ist der Stichprobenumfang zu gering.

Wird nicht nach dem Erwerbsstatus differenziert, sondern nach der Altersgruppe, so wird ersichtlich, dass die 18- bis 34-Jährigen in überdurchschnittlich hohem Ausmaß (28%) nicht uneingeschränkt über ein Auto verfügen können; dies betrifft Frauen ungefähr im selben Ausmaß wie Männer. Offensichtlich sind insbesondere junge Menschen in Ausbildung bzw. nicht Erwerbstätige von der eingeschränkten Autoverfügbarkeit betroffen – die jungen Vollzeitbeschäftigten verfügen jedenfalls in einem hohen Ausmaß uneingeschränkt über ein Auto (Männer 84%, Frauen 82 Prozent).

In der Gruppe der 50- bis 64-jährigen Frauen sind es 27 Prozent, die nicht uneingeschränkt über ein Auto verfügen können, und damit wesentlich mehr als die Männer der gleichen Altersgruppe (15%).

### **Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr und im Radverkehr**

Das Untersuchungsgebiet wird im öffentlichen Verkehr durch drei stichförmige Regionalbahnlinien, mehrere Buslinien sowie das Anrufsammeltaxi TRIXI erschlossen.

#### **Bahn** (Stand: Oktober 2012):

Durch das Triestingtal von Leobersdorf nach Weissenbach fährt die Leobersdorfer Bahn (ÖBB-Bahnlinie 513). Werktags verkehrt diese in einer Taktlänge von 30 bis 60 Minuten, und die erste Fahrt findet um 5:40 Uhr bzw 4:48 Uhr statt. Der letzte Zug verkehrt werktags um 20:38 Uhr zwischen Leobersdorf und Weissenbach und in die entgegengesetzte Richtung um 21:08 Uhr. An Wochenenden und Feiertagen ist die Taktung länger und es verkehren deutlich weniger Züge. Die Betriebszeiten beginnen zwischen 6 und 7 Uhr und der letzte Zug verkehrt gegen 20 Uhr Richtung Osten und gegen 20:30 Uhr Richtung Westen.

Die Leobersdorferbahn verband ursprünglich die Süd- und die Westbahn zwischen St. Pölten, über Traisen und Hainfeld nach Leobersdorf. Seit 2004 ist der Streckenabschnitt zwischen Hainfeld und Weißenbach stillgelegt, und das Gebiet wird durch ein Anrufsammeltaxi bedient.

Die Linie 521 (Gutensteiner Bahn) fährt zwischen Wiener Neustadt und Gutenstein und erschließt das Piestingtal. Die Linie verkehrt Richtung Gutenstein werktags zwischen 5:09 Uhr und 22:33. In der Vollastzeit zwischen 5:09 Uhr und 6:39 Uhr beträgt die Taktung zwischen den Zügen 20 Minuten, danach 60 Minuten. Richtung Wiener Neustadt beträgt die Taktung werktags von 4:33 Uhr bis 7:33 Uhr 30 Minuten, danach auch 60 Minuten. Der letzte Zug in diese Richtung verkehrt von Gutenstein um 21:33 Uhr. An den Wochenenden und Feiertagen verkehrt der erste Zug Richtung Gutenstein um 7:33 bzw. Richtung Wiener Neustadt um 5:33 Uhr und die letzten Züge fahren um 22:33 Uhr bzw. 20:33 Uhr. An den Wochenenden verkehrt zwischen Wiener Neustadt und Gutenstein auch ein Zug um 0:34 Uhr.

Die Linie 522 (zwischen Wiener Neustadt und Puchberg am Schneeberg) erschließt das Schneebergland. Die Schneebergbahn (Linie 523) führt schließlich von Puchberg auf den Schneeberg, wobei diese Zahnradbahn nur touristischen Zwecken dient. Die Linie 522 verkehrt werktags stündlich zwischen Wiener Neustadt und Puchberg am Schneeberg (erste Fahrt ab Bad Fischau-Brunn um 6:31 Uhr, ab Puchberg um 4:55 Uhr). Samstags verkehrt diese Linie auch stündlich, Richtung Puchberg am Schneeberg bis 21:37 bzw. Richtung Wiener Neustadt bis 20:38 Uhr. Sonn- und Feiertags verkehrt die Linie mit einer Taktlänge von 60 Minuten; zwischen November und April bis zu zwei Stunden. Die letzten Züge Richtung Puchberg am Schneeberg verkehren um 20:37 Uhr bzw. um 0:38 Uhr und in die entgegengesetzte Richtung um 20:38 Uhr.

---

<sup>52</sup> Quelle: Herry Consulting GmbH und Rosinak & Partner ZT GmbH, Sonderauswertung von Daten der Niederösterreichischen Mobilitätsbefragung 2008

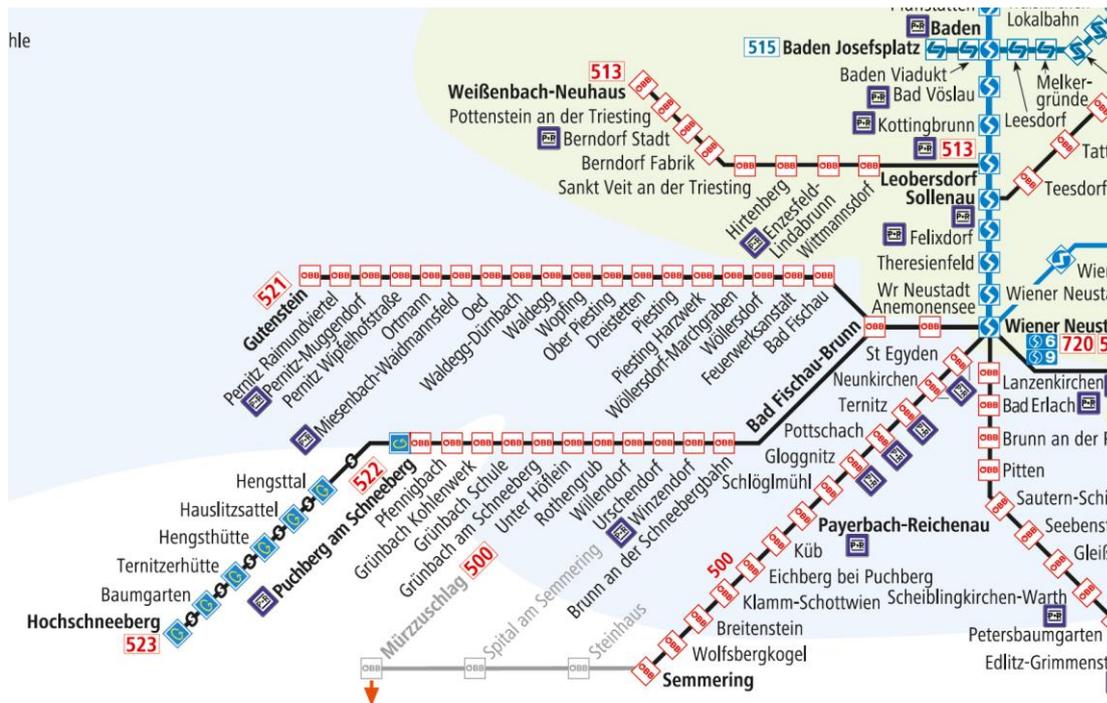


Abbildung 18: Schienenstrecken im Untersuchungsgebiet (VOR und VVNB)<sup>53</sup>

Für Park and Ride stehen entlang der drei Bahnlinien im Untersuchungsgebiet an mehreren Orten Stellplätze zur Verfügung (siehe Liniennetzkarte); größere kostenlose Park & Ride-Anlagen sind im Bereich der Südbahn vorhanden; für das Untersuchungsgebiet sind vor allem Leobersdorf (585 Stellplätze in einer Parkgarage) und Wiener Neustadt (1.520 Stellplätze in zwei Parkgaragen) relevant<sup>54</sup>.

### Bus und Anrufsammeltaxi

Die Buslinien, die die Region Triestingtal erschließen, fahren weitgehend parallel zur Leobersdorferbahn:<sup>55</sup>

Die KFL 1145 verbindet Hainfeld über Berndorf und Leobersdorf mit Baden; sie verkehrt werktags ca. zwischen 5.30 Uhr und 22 Uhr. Die Taktlängen variieren zwischen 30 Minuten und einer Stunde, es kann jedoch auch zu Wartezeiten von knapp zwei Stunden kommen. Es fährt auch eine direkte Linie nach Wien durch das Triestingtal (KFL 1130). Das Busangebot wird durch Ortsverkehre in Berndorf und Leobersdorf ergänzt.

Das Anrufsammeltaxi Trixi verkehrt im Triestingtal entlang der B18 zwischen den Gemeinden Weissenbach und Hainfeld und erschließt auch Kaumberg und Altenmarkt. Es wurde im Zuge der Einstellung des Bahnbetriebs zwischen Hainfeld und Weißenbach eingerichtet – als Kooperationsprojekt zwischen dem Land NÖ, dem VOR und den Gemeinden des oberen Triestingtales. Das Trixi fährt täglich bei Bedarf nach einem vorgegebenen Fahrplan. Die Fahrt muss per Telefon mindestens 60 Minuten vor Fahrtantritt bekannt gegeben werden. Werktags fährt das erste Trixi von Weißenbach Richtung Hainfeld um ca. 5 Uhr morgens. Die darauf folgenden Fahrten gehen entweder bis

<sup>53</sup> Quelle: <http://www.vor.at/download-center/plaene/>

<sup>54</sup> <http://www.vor.at/mobil-im-vor/park-ride/> (26.11.2012)

<sup>55</sup> <http://www.postbus.at/de/Fahrplanauskunft/Fahrplandownload/index.jsp>,  
<http://www.vor.at/efa/linienfahrplan/> (30.01.2013)

nach Hainfeld oder Kaumberg. Mit Ausnahmen fährt das Trixi auf dieser Strecke mindestens einmal stündlich. Die letzte Fahrt zwischen Weißenbach und Kaumberg findet um ca. 20 Uhr statt. Am Wochenende fängt die Betriebszeit des Trixi später an und verkehrt am Abend länger (Richtung Hainfeld etwa 23 Uhr, Richtung Weißenbach etwa 20 Uhr).

Die im Piestingtal / Schneebergland verkehrenden Buslinien<sup>56</sup> verbinden die Gemeinden mit den Bezirkshauptstädten Wiener Neustadt und Neunkirchen, wobei auch hier Parallelführungen mit den beiden Bahnlinien bestehen.

### **Radverkehr**

Im Untersuchungsgebiet stehen folgende durchgehenden Radwege zur Verfügung:

- Der Triestingtalradweg startet bei Schönau und hat eine Länge von 34 km. Zusammen mit dem Gölsental-Radweg ist er das Verbindungsstück zwischen dem niederösterreichischen Thermenradweg und dem Traisentalradweg. Der Triestingtalradweg verläuft über Hirtenberg, Berndorf, Pottenstein, Weissenbach Richtung Altenmarkt nach Kaumberg. An der Strecke gibt es mehrere „fahrradfreundliche“ Gastgewerbebetriebe.
- Der Piestingtalradweg führt mit einer Länge von 60 km durch Markt Piesting, Pernitz, Gutenstein nach Rohr im Gebirge. Der letzte Abschnitt beinhaltet eine intensive Steigung.
- Im Schneebergland gibt es die Möglichkeit, verschiedene sehr sportliche Mountainbikerouten zu befahren. Um Puchberg am Schneeberg herum führt ein Freizeit-Radwanderweg mit einer Länge von 13 km.

Diese Radwege werden überwiegend für den Freizeitradverkehr genutzt, stehen aber natürlich auch für das Alltagsradfahren zur Verfügung. Für das Alltagsradfahren wären noch bessere Anbindungen an die Siedlungs- und Betriebsgebiete notwendig.

### **Verkehrsqualität beim Berufspendeln**

Für eine Überprüfung der Verkehrsqualität für Berufspendlerinnen und Berufspendler wurden zunächst acht fiktive Erwerbstätige aus dem Untersuchungsgebiet mit Wohn- und Arbeitsort, mit einem Beruf und einer bestimmten Arbeitszeit (an einem Stichtag) definiert. Dazu wurden die im Gebiet erhobenen Pendelverflechtungen berücksichtigt. Für die so ausgewählten Pendelbeziehungen wurde mit Hilfe des Routenplaners [www.anachb.at](http://www.anachb.at) die Erreichbarkeit mit dem Auto, mit öffentlichen Verkehrsmitteln und mit dem Fahrrad verglichen. Die Ergebnisse dieses Vergleichs sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

---

<sup>56</sup> <http://www.vvnb.at/ireds3/page.php?P=11> (30.01.2013);  
Linien der Busverbindung Partsch werden im VOR geführt

Beruf und Arbeitszeit	Wohnort	Arbeitsort	Distanz	Wegdauer in eine Richtung [min]		
				Auto	ÖV	Fahrrad
<b>BuchhalterIn</b> Gleitzeit 8 Stunden täglich	<b>Berndorf</b> 15 min Fußweg vom Bf. Berndorf Stadt	<b>Enzesfeld</b> Hauptstraße	9 km	12 min	<b>Hinweg:</b> 30 min <b>Rückweg:</b> 33 min [Regionalzug]	30-34 min
<b>Industrie- arbeiterIn</b> Schichtdienst spät 14-22Uhr	Furth an der Triesting	Berndorf AG <b>Berndorf</b> , Leobersdorfer Str. 26	15 km	19min	<b>Hinweg:</b> <u>nicht möglich</u> , beste Option ab 14:27 an 15:21, 54 min [Postbus] <b>Rückweg:</b> nicht möglich, letzte Fahrt ab 16:29 an 17:23, <b>54 min</b> [Postbus]	zu weit
Büroangestellte/r in Industriebetrieb Teilzeitarbeit 7:30 bis 12:30	<b>Waidmannsfeld</b> , Hauptstraße	ASTA Elektrodraht, <b>Waldegg</b> , Oed 1	3,5 km	4min	<b>Hinweg:</b> ab 07:04 an 07:26, <b>22 min</b> [Regionalbus, 1x umsteigen] <b>Rückweg:</b> ab 13:36 an 14:07, <b>31 min</b> (oder ab 12:22 an 13:15) [Regionalbus, 1x umsteigen]	13min
<b>IndustriearbeiterIn</b> Frühschicht 6-14Uhr	Altenmarkt an der Triesting	ARED Park Leobersdorf	22 km	25min	<b>Hinweg:</b> <u>nicht möglich</u> , erste Möglichkeit ab 06:09 an 07:44 [Postbus 1x umsteigen] <b>Rückweg:</b> ab 14:05 an 14:56, <b>51min</b> [Postbus, Regionalzug, Postbus, 2x umsteigen]	zu weit
<b>Handelsangestellte/r</b> Arbeitszeit 14 bis 19:30	Hernstein	<b>Mödling</b> , Hauptstraße	37,5 km	36min	<b>Hinweg:</b> <u>schwer möglich</u> , ab 10:04 an 11:14, <b>1 Std 10min</b> [Postbus, Regionalzug; 1x umsteigen] <b>Rückweg:</b> <u>nicht möglich</u> , ab 18:22 an 19:35, 1Std 13min oder 03:38 an 06:06, 2 Std 28 Min [S-Bahn, Postbus, 1x umsteigen]	zu weit
<b>LehrerIn</b> Arbeitszeit 8 bis 14 Uhr	<b>Markt Piesting</b> , Wöllersdorferstraße	<b>Wiener Neustadt</b> , Ungargasse 29	15 km	12min	<b>Hinweg:</b> 07:04 an 07:36; <b>32min</b> [Regionalbus] <b>Rückweg:</b> ab 14:13 an 15:03, <b>50min</b> ; ab 14:37 an 15:07, 30 Min [Regionalbus, Regionalzug, 1xumsteigen]	zu weit
<b>Software- EntwicklerIn</b> Arbeitszeit 9 bis 18 Uhr	<b>Bad Fischau</b> Fischbachgasse	Wien , 7.Bezirk	50 km	46min Parkraumbe- wirtschaftung Wien	<b>Hinweg:</b> ab 07:14 an 08:36, <b>1Std 22min</b> , [Regionalzug, Ubahn, Straßenbahn, 3x umsteigen] <b>Rückweg:</b> ab 18:41 an 19:49, <b>1Std. 8min</b> [Regionalzug, Ubahn, Straßenbahn, 3x umsteigen] P&R (in Mödling): <b>Hinweg:</b> ab 07:25 an 08:48, <b>1 Std 23min</b> [Regionalzug, Ubahn, Straßenbahn] (außerdem ab: 7:18, 7:33) <b>Rückweg:</b> ab 18:14 an 19:25 <b>1Std. 9min</b> [Regionalzug, Ubahn, Straßenbahn]	zu weit
<b>Küchenhilfe</b> Arbeitszeit 10:30 bis 0:30 Uhr	Puchberg am Schneeberg	Puchberg am Schneeberg	1,9 km	3 min	<b>Hinweg:</b> schwer möglich (ab 10:15 an 10:38, oder ab 08:40 an 09:03, <b>jeweils 23min</b> ) [Regionalbus] <b>Rückweg:</b> nicht möglich	Rad <b>9 min</b> Fußweg <b>27 min</b>

**Tabelle 11:** Pendelwege von exemplarischen Erwerbstätigen aus dem Untersuchungsgebiet<sup>57</sup>

<sup>57</sup> Quelle: www.anachb.at, September 2012

Es fällt auf, dass der öffentliche Verkehr trotz eines für Niederösterreich vergleichsweise dichten Angebots meist nur zeitaufwändige und unattraktive Möglichkeiten bietet, die Arbeitswege zurück zu legen. Für Menschen mit Arbeitszeiten im Schichtbetrieb und zum Teil auch im Handel ist der Weg mit öffentlichen Verkehrsmitteln oft gar nicht möglich. Die Unterschiede in den Fahrzeiten zwischen dem Auto und dem öffentlichen Verkehr sind fast überall beträchtlich. Besonders schlecht bis nicht existent ist der öffentliche Verkehr nach St. Pölten, wo allerdings auch nicht so viele Bewohnerinnen und Bewohner des Untersuchungsgebiets arbeiten. In der obigen Analyse der Arbeitswege wurden die Wege zur Begleitung von Kindern noch nicht berücksichtigt; es ist anzunehmen, dass diese die Anforderungen an die Flexibilität in der Alltagsmobilität noch weiter erhöhen.

ExpertInnen aus der Region lieferten noch weitere Punkte zur Einschätzung der Qualität des öffentlichen Verkehrs im Untersuchungsgebiet:

- Die Bahn ist für viele Pendlerinnen und Pendler auch wegen der Lage einiger Bahnhaltstellen und der oftmals wenig attraktiven Fußwegverbindungen zu den Siedlungsgebieten und den Betrieben der Untersuchungsgemeinden keine Option. Beispielsweise gibt es in Berndorf keinen direkten Zugang vom Großbetrieb Berndorf AG zum nahe liegenden Bahnhof Berndorf Fabrik, sondern es muss ein Umweg über die stark befahrene Straße B18 gemacht werden.
- Die Triestingtalbahn, die seit Dezember 2004 nur mehr zwischen Leobersdorf und Weißenbach an der Triesting verkehrt, wird in erster Linie für Fahrten zur Schule genutzt. Konflikte sind seit einigen Jahren aufgetreten, als Jugendliche die „Sackgassen“-Bahn als ungestörten Treffpunkt und Ort zum Feiern entdeckt haben. Daraufhin wurde im Rahmen von LEADER ein Sozialprojekt der Jugendarbeit ins Leben gerufen, das durchaus erfolgreich verlaufen ist. Der Image-Schaden der Bahn ist aber längerfristig wirksam. Von den Bahnlinien nach Gutenstein und nach Puchberg am Schneeberg sind derartige Probleme nicht bekannt. Das fehlende Personal im Zug und auf den Bahnhöfen wird aber generell oft als Problem wahrgenommen, auch im Hinblick auf die Fahrkartenautomaten, die viele Menschen überfordern. In einem Projekt im Triestingtal wurde Interessierten die Funktionen des ÖBB-Fahrkartenautomaten mit Hilfe einer Attrappe erklärt.
- Das Anrufsammeltaxi Trixi im oberen Triestingtal scheint im Großen und Ganzen gut zu funktionieren, wenn auch die Notwendigkeit zu telefonieren eine Hürde darstellt und die Einschränkung auf festgelegte Fahrzeiten kritisiert wird.
- Selbst organisierte Fahrgemeinschaften sind für einige Bewohnerinnen und Bewohner eine Möglichkeit die Autokosten zu senken. Bei einer Befragung im Triestingtal im Jahr 2005 gab gut ein Fünftel der Interviewten an, dass sie öfters in Fahrgemeinschaften zum Arbeitsort fahren (Jelinek, Bernhard: 2005, 121).

### **Einschätzung der regionalen Infrastruktur und Verkehrssituation durch die persönlich befragten Personen**

Die Infrastruktur wird von den im Zuge der qualitativen Erhebung Befragten in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Radverkehr als gut, bezogen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den FußgängerInnenverkehr als teilweise gut ausgebaut eingeschätzt. Die Situation beim Zu-Fuß-Gehen wird, besonders für Kinder auf deren Schulwegen, an manchen Stellen als gefährlich beschrieben. Einige Aussagen lassen darauf schließen, dass die derzeitige Verkehrssituation und das Infrastrukturangebot einen Pkw notwendig machen. Es ist, laut den Gesprächsausschnitten, zudem der eigene Wohnstandort für die eigene Verkehrsmittelwahl mitentscheidend.

Folgende Abbildung stellt eine Auswahl an Aussagen von BewohnerInnen der Region dar, die im Zuge der qualitativen Erhebung aufgezeichnet wurden.



Abbildung 19: Zitate aus der persönlichen Befragung zu Infrastruktur und Verkehrssituation

### Mobilitätsrelevante Planungen und Projekte im Untersuchungsgebiet

Die letzte große Veränderung im Verkehrsangebot erfolgte im Jahr 2005 im Triestingtal, als die Triestingtal-Bahn zwischen Weißenbach an der Triesting und Hainfeld wegen der schwachen Auslastung eingestellt und an Stelle dessen das Anrufsammeltaxi Trixi eingeführt wurde. Derzeit sind keine Planungen bekannt, die wesentliche Veränderungen des Verkehrsangebots im Untersuchungsgebiet mit sich bringen würden. Der Verkehrsdienstvertrag, der 2012 zwischen dem Land Niederösterreich, dem BMVIT und den ÖBB abgeschlossen wurde, sichert den Bestand des Bahnbetriebs im Untersuchungsgebiet zumindest bis 2019. Im Vertrag ist unter anderem festgehalten, dass auf allen Regionalbahnen im Industrieviertel weitgehend Niederflurfahrzeuge mit Klimaanlage eingesetzt werden sollen.

Der Verkehrsverbund Ostregion VOR strebt an, im Zuge der nächsten Ausschreibung das Verkehrsangebot zwischen Bahnen und Bussen besser abzustimmen, insbesondere im Piestingtal.

Sowohl in der Kleinregion Triestingtal als auch in der Gemeinsamen Region Schneebergland finden jährliche Koordinationsbesprechungen des VOR mit den Gemeinden, dem Kleinregionsmanagement und den Gemeinden statt. Dies dient der Information, insbesondere über den neuen Fahrplan, und bietet den lokalen Organisationen und Politikerinnen und Politikern auch die Gelegenheit, vorhandene Probleme anzusprechen.

Folgende mobilitätsrelevanten Projekte sind uns im Zuge der Recherche über das Untersuchungsgebiet bekannt geworden:

- In Markt Piesting wird älteren Menschen, die kein Auto haben, einmal pro Woche ein Fahrdienst zum Einkaufen und für Erledigungen angeboten.
- Über die Nachnutzung des stillgelegten Gleisbands der Triestingtalbahn zwischen Weißenbach an der Triesting und Hainfeld finden derzeit Diskussionen mit der NÖVOG statt, an der auch die Kleinregion Triestingtal beteiligt ist. Die Kleinregion hat Interesse daran, dass das Streckenband nicht zerstückelt wird, sondern die Option einer verkehrlichen Nutzung erhalten bleibt.
- Im Triestingtal wurde vor einigen Jahren ein Mobilitätskonzept als LEADER Projekt gemacht. Ergebnis war unter anderem ein durchgehender Radweg im Triestingtal.
- Vor einigen Jahren wurde eine Potenzialuntersuchung für einen Wieselbus aus dem Triestingtal nach St. Pölten bzw. eine Anbindungen zum bestehenden Wieselbus nach Alland gemacht, das Potenzial dafür war aber zu gering (vgl.: Jelinek, Bernhard: 2005)
- Die Gemeinde Kaumberg hat eine Pendlerbörse ins Leben gerufen. Die Mitfahrgelegenheiten können über die Gemeindeforum abgerufen werden.
- Der Regionalverband Industrieviertel unterstützt seit 2006 Gemeinden bei Erhebungen und Planungen, die auf die Förderung des Alltagsradverkehrs abzielen.

### 3.4 Schlussfolgerungen aus der sekundärstatistischen Regionsanalyse

Die Analyse des Untersuchungsgebiets zeigt mit den Daten zu Erwerbstätigkeit, Teilzeitbeschäftigung, Branchenstruktur und Arbeitssuche (gewünschtes Beschäftigungsausmaß, Vormerkdauer), dass die Erwerbschancen zwischen Männern und Frauen ungleich verteilt sind. Im Untersuchungsgebiet ist der Arbeitsmarkt wegen der großen Bedeutung der Industrie und damit der technisch-handwerklichen Arbeitsplätze besonders stark nach Geschlechtern getrennt.

Weiters hat die Erhebung gezeigt, dass die Teilnahme von Frauen am politischen Leben in den untersuchten Gemeinden sehr eingeschränkt ist.

Die Datenanalysen zeigen, dass die bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel im Untersuchungsgebiet für die Arbeitswege der Bewohnerinnen und Bewohner nur bedingt geeignet sind, und dass beim Zugang zur Auto-Mobilität Unterschiede zwischen Erwerbstätigen, Arbeitslosen und Nichterwerbstätigen bestehen. Für die Pkw-Verfügbarkeit ist anscheinend nicht das biologische Geschlecht ausschlaggebend, sondern der Erwerbsstatus.

Die AMS-Daten verdeutlichen, dass Betreuungspflichten den Wiedereinstieg ins Erwerbsleben erschweren. Die traditionelle Aufgabenverteilung in der Familie bewirkt fast ausschließlich bei Frauen eine hohe Nachfrage nach Teilzeitarbeit und beeinträchtigt so die Karrierechancen von Frauen. Teilzeitarbeitsplätze sind im Untersuchungsgebiet schwerer zu finden als Vollzeitstellen.

Die Ergebnisse der sekundärstatistischen Regionsanalyse unterstützen die Ausgangshypothesen des Forschungsprojekts mobility4job folgendermaßen:

- Die geschlechtsspezifische Segmentierung des Arbeitsmarkts ist im Untersuchungsgebiet deutlich ausgeprägt: Im Dienstleistungssektor arbeiten 79 Prozent der weiblichen und 54 Prozent der männlichen Erwerbstätigen, im produzierenden Sektor arbeiten 42 Prozent der männlichen, aber nur 16 Prozent der weiblichen Erwerbstätigen. Die technisch-handwerklichen Industrie-Arbeitsplätze sind im Gebiet besonders stark vertreten.

- Betreuungspflichten beeinträchtigen die chancengerechte Teilhabe von Frauen am Erwerbsleben. Die traditionelle Aufgabenteilung in der Familie bewirkt fast nur bei Frauen eine hohe Nachfrage nach Teilzeitarbeit.
- Mobilitätshemmnisse bestehen bei jenen Menschen, die keinen uneingeschränkten Zugang zum motorisierten Individualverkehr haben. Nichterwerbstätige sind stärker von fehlender Automobilität betroffen als Erwerbstätige. Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel sind für die Arbeitswege der Bewohnerinnen und Bewohner nur bedingt geeignet: Für die Erwerbstätigen aus den Untersuchungsgemeinden dauert die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln meist wesentlich länger als die Autofahrt, bzw. bei frühem Arbeitsbeginn (z. B. Schichtdienst) oder spätem Ende ist sie oft gar nicht möglich.

Inwieweit Mobilitätshemmnisse den (Wieder)-Einstieg ins Erwerbsleben behindern und für die berufliche Weiterbildung und Qualifikation ein Hemmnis darstellen, konnte mit den vorliegenden Daten nicht ausreichend geklärt werden. Zwar zeigen sowohl die Daten aus der Mobilitätserhebung Niederösterreich als auch die AMS-Daten, dass die Pkw-Verfügbarkeit bei arbeitslosen Menschen stark unterdurchschnittlich ist, aber Erkenntnisse über Ursache und Wirkungen können aus verfügbaren Daten nicht gewonnen werden. Welche Rolle Betreuungspflichten im Zusammenhang mit Mobilitätshemmnissen spielen, ist ebenfalls mit den vorliegenden Mobilitätsdaten nicht zu erklären.



# 4 UNTERWEGS ZWISCHEN ERWERBS- UND FAMILIENARBEIT IM TRIESTINGTAL UND SCHNEEBERGLAND

## 4.1 Telefonische und persönliche Befragung

Welche Wechselbeziehungen bestehen zwischen Mobilität, Erwerbstätigkeit und Betreuungsverpflichtungen? Zu jedem einzelnen dieser Aspekte liegt eine Reihe von Untersuchungen vor. Kombinationen aus diesen drei Aspekten sind jedoch bislang wenig beachtet. Wodurch kennzeichnen sich das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse von Männern und Frauen mit Betreuungspflichten im ländlichen Raum? Sind Einflüsse zwischen den Mobilitätschancen und der Teilhabe am Erwerbsleben feststellbar? Und gibt es bestimmte Gruppierungen von Personen mit ähnlichen Merkmalen und Bedürfnissen (Lebenssituationen), die bei einer Maßnahmengestaltung besonders zu berücksichtigen sind? Mit dem Ziel, diese Fragestellungen weiter zu verfolgen, wurden im Rahmen des Projektes sowohl persönliche Interviews (qualitative Erhebung) als auch telefonische Befragungen (quantitative Erhebung) durchgeführt. Durch Kombination der Befragungsarten sollen die Vorteile beider Methoden genutzt werden und die Ergebnisse besser interpretierbar werden. Die quantitative Erhebung hat den Vorteil, dass eine große Anzahl an Personen der Zielgruppe befragt wird und damit aussagekräftige Ergebnisse für die Regionen ermittelt werden können. Die Befragung ist jedoch stark standardisiert und lässt keinen Spielraum dafür, nach Gründen und Entscheidungsprozessen bei den TeilnehmerInnen zu fragen. Daher wurde auch eine qualitative, persönliche Befragung durchgeführt. Der Vorteil dieser Befragungsart liegt darin, dass in persönlichen Gesprächen genauer nach den Zusammenhängen zwischen Erwerbstätigkeit, Mobilität und Betreuungsarbeit gefragt werden kann. Da diese Erhebung jedoch sehr aufwendig ist, können nur wenige Personen befragt werden und die Aussagen sind nicht leicht verallgemeinerbar.

In diesem Abschnitt erfolgt zuerst eine kurze Charakterisierung der befragten Personengruppen bei den telefonischen sowie bei den persönlichen Befragungen. Im weiteren Verlauf wird eine vertiefende Betrachtung einzelner mobilitätsrelevanter Aspekte durchgeführt.

### 4.1.1 Telefonische Befragung

#### Erhebungskonzept

Ziel der quantitativen Erhebung war die Durchführung von mindestens 400 Interviews mit Personen mit Betreuungspflichten im Untersuchungsgebiet Schneebergland/Triestingtal in Niederösterreich. In die Zielgruppe der Befragung fielen jene Personen, die Versorgungs- und/oder Betreuungspflichten für Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre, für dauerhaft kranke Personen oder für pflegebedürftige (ältere) Menschen regelmäßig wahrgenommen haben. Gleichzeitig musste für diese Personen

gegeben sein, dass sie aktuell einen Beruf hatten oder sich in Ausbildung befanden, oder zumindest der Wunsch nach einem Beruf oder einer Ausbildung vorhanden war.

Um diese Personen zu erreichen, wurde zunächst eine Stichprobe gezogen. Dazu wurden 7.000 Adressen gekauft; in ca. 50 Prozent der Haushalte war bekannt, dass Kinder unter 15 Jahren darin leben. Zu den anderen 50 Prozent der Adressen waren keine weiteren Informationen bekannt. Zu ca. 50 Prozent aller Adressen wurden Telefonnummern recherchiert. Den Haushalten mit Telefonnummern wurden als erstes Ankündigungsschreiben mit Informationen zur Erhebung gesendet, danach wurden sie telefonisch kontaktiert und befragt.

### Erhebungsinhalte

Die Fragebogeninhalte wurden entlang der Befragungsziele entwickelt, die zum einen die Analyse des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsbedürfnisse von Männern und Frauen mit Betreuungspflichten und zum anderen die Ableitung der Wirkungen der individuellen Mobilitätsmöglichkeiten auf die Teilhabechancen am Erwerbsleben waren. Der Fragebogen konnte in die Themenbereiche

- Betreuung,
- Beruf/Ausbildung,
- Berufswunsch oder Ausbildungswunsch,
- Verkehrsmittelverfügbarkeit,
- Mediennutzung,
- Einstellungen zu Aufgabenverteilung in Familien,
- Haushaltsmerkmale und
- Mobilitätsverhalten

unterteilt werden.

Ein Interview dauerte ca. 30 Minuten. Nachdem die telefonischen Interviews durchgeführt wurden, wurden diese auf ihre Vollständigkeit und Qualität hin überprüft.

An etwa 2.300 Haushalte wurden Ankündigungsschreiben gesandt. In insgesamt 436 Haushalten konnten vollständige Interviews durchgeführt werden.

Anzahl der Haushalte	Interviewstatus
205	Telefonnr./Adresse existiert nicht
603	Nicht erreicht
19	Verständigungsprobleme
503	gehörten nicht zur Zielgruppe
557	verweigert
475	Interviews durchgeführt, davon
436	Interviews vollständig und korrekt

**Tabelle 12:** Rücklauf der Erhebung

Hauptziele der Untersuchung waren, auf Grundlage der Ergebnisse der Erhebung das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse von Männern und Frauen mit Betreuungspflichten zu analysieren und daraus die Wirkungen der Mobilitätsmöglichkeiten auf die Teilhabechancen am Erwerbsleben abzuleiten. Des Weiteren sollten die Betroffenen anhand ihrer Merkmale und Lebenssituationen typologisiert und Handlungsfelder zur Verbesserung der Mobilitätschancen für eine gerechte Teilhabe am Erwerbsleben abgeleitet werden. Um diese Ziele zu erreichen kamen verschiedene Auswertungsmethoden zum Einsatz, u. a. Häufigkeitsauszählungen und Kreuztabellen, Mobilitätskennziffernberechnung, Korrelationsberechnungen sowie Signifikanztests und Clusteranalysen (Quellen zu den Methoden: Vgl Bortz, Jürgen:1993).

### **Typologisierung der Betroffenen anhand ihrer Merkmale und Lebenssituationen**

Durch eine Clusteranalyse konnte anhand der Personenmerkmale und der Lebenssituationen der Befragten Gruppen mit ähnlichen Eigenschaften, Verhalten und in Folge auch ähnlichen Ansprüchen an das Mobilitätssystem gebildet werden. Aus den gewonnenen Informationen dieser Analyse zu den Ansprüchen verschiedener Personengruppen an die Mobilität im Hinblick auf eine gerechte Teilhabe im Erwerbsleben sowie der Analyse der Kategorien zu Barrieren, Wünschen, Einschätzungen und Verbesserungen, konnten Handlungsfelder abgeleitet werden.

### **Soziodemografie von Personen und Haushalten**

Insgesamt wurden im Juli und Juni 2013 334 Frauen und 102 Männer telefonisch befragt, das entspricht einem Verhältnis von 76,6 Prozent Frauen zu 23,4 Prozent Männern. Das mittlere Alter liegt bei 42,1 Jahren, wobei die Altersgruppe der 35 bis 49-Jährigen mit 305 Personen am stärksten besetzt ist. Die Gruppe der Eltern mit Kindern unter 6 Jahren ist unterrepräsentiert. Das liegt daran, dass in dieser Lebensphase der Kinder oftmals ein Elternteil, in der Regel die Mutter, vorübergehend nicht berufstätig ist und auch keinen Wunsch nach Berufstätigkeit hat; diese Personen fielen folglich nicht in die Zielgruppe und wurden nicht befragt. Drei Viertel (75,2%) der telefonisch Befragten sind verheiratet und 8 Prozent leben in Lebensgemeinschaft. Die übrigen 16,8 Prozent sind geschieden und / oder alleinerziehend, was leicht über dem statistischen Anteil von 13 Prozent Alleinerziehende für die Untersuchungsregion liegt. (Vgl. Statistik Österreich: 2011) Tabelle 13 zeigt einen Überblick über die Soziodemografie der telefonisch befragten Personen und Haushalte.

Geschlecht		Familienstand		Haushalt: Anzahl der Personen (n=436)	
männlich	23,4	verheiratet	75,2	1	0,2
weiblich	76,6	Lebensgemeinschaft	8,0	2	6,2
Alter				Haushalt: Anzahl der Kinder (n=435)	
<18	0,0	geschieden	6,9	3	26,2
18-29	5,0	getrennt	0,7	4	44,4
30-34	9,0	alleinerziehend	7,8	5	15,4
35-39	21,0	verwitwet	0,9	>5	7,6
40-44	24,7	Verfügbares Äquivalenz Nettohaushaltseinkommen* in € (n=436)			
45-49	23,3	<500	33,0	0	4,8
50-64	15,2	<=1.000	13,5	1	36,3
65+	0,0	<=1.500	20,4	2	44,4
		<=2.000	18,3	3	13,3
		>2.000	7,5	4	1,1

**Tabelle 13:** Soziodemografie der telefonisch befragten Personen und Haushalte im Überblick<sup>58</sup>

Aus der Tatsache, dass Eltern mit Kindern unter 6 Jahren bei der telefonischen Befragung unterrepräsentiert vertreten waren, folgt, dass das Durchschnittsalter der zu betreuenden Kinder im Vergleich zum Gesamtuntersuchungsgebiet höher ist. Die mittlere Haushaltsgröße beträgt 3,9 Personen. In 58,9 Prozent der Haushalte leben zwei oder mehr Personen und Kinder unter 15 Jahren.

% (n=436)	Mobility 4 Job	Untersuchungsgebiet
Altersgruppe 10 und 14 Jahren	45,2%	35,3%
Altersgruppe 6 und 9 Jahren	35,4%	34,3%
Altersgruppe unter 6 Jahren	19,4%	30,4%

**Tabelle 14:** Durchschnittsalter der zu betreuenden Kinder im Vergleich zum Gesamtuntersuchungsgebiet

## 4.1.2 Beschreibung der persönlich Befragten

Zusätzlich zur telefonischen Befragung fand im Zeitraum zwischen März und September 2013 in den Kleinregionen Schneebergland und der Leader-Region Triestingtal eine persönliche Befragung zum Thema Mobilität, Betreuungsverpflichtungen und (Wiedereinstieg in die) Erwerbstätigkeit statt. Insgesamt wurden 14 Frauen und ein Mann im Rahmen von Einzelinterviews und Fokusgruppen-Interviews befragt. Weiters wurden drei teilnehmende Beobachtungen vor Musik-, Volks- und Hauptschulen durchgeführt.

<sup>58</sup> gemäß OECD-Äquivalenzskala: Das verfügbare Äquivalenzeinkommen ist das Gesamteinkommen eines Haushalts nach Steuern und anderen Abzügen, das für Ausgaben und Sparen zur Verfügung steht, geteilt durch die Zahl der Haushaltsmitglieder und gewichtet mit 1,0 für das erste erwachsene Haushaltsmitglied, 0,5 für das zweite erwachsene Haushaltsmitglied und jedes weitere Haushaltsmitglied im Alter von 14 Jahren und darüber, 0,3 für jedes Kind unter 14 Jahren (Statistik Austria 2014)

Die an der persönlichen (=qualitativen) Erhebung beteiligten Personen wohnen in siedlungsstrukturell unterschiedlich geprägten Teilen des Untersuchungsgebietes – von eher ländlichen bis hin zu kleinstädtischen Gebieten. Die Interviewpersonen konnten teilweise über AkteurInnen und MultiplikatorInnen in den Regionen, teilweise durch das sogenannte „Schneeballverfahren“<sup>59</sup>, oder durch die Mithilfe übergeordneter Interessensvertretungen und Aushängen in Schulen der Regionen gewonnen werden. Die Befragten nehmen hauptsächlich Betreuungsaufgaben gegenüber Kindern wahr, zwei Personen betreuen ältere Menschen und eine Person ihren pflegebedürftigen Ehepartner. Primäres Auswahlkriterium der InterviewpartnerInnen war Berufstätigkeit bzw. der Wunsch (wieder) erwerbstätig zu sein. Die Dauer bzw. der zeitliche Umfang des Beschäftigungsverhältnisses war für die Auswahl der Interviewpersonen nicht relevant.

I P	Region	Geschlecht	Alter	Herkunft	Bildungshintergrund	Erwerbsstatus	Betreuungspflichten
1	TRT	weiblich	31	Österreich	Ausbildung im Pflegebereich	Berufstätig	1 Kind / 8 Jahre
2	TRT	weiblich	34	Österreich	Kolleg	Hausfrau	3 Kinder / 3, 6, 10 Jahre
3	TRT	weiblich	34	Österreich	Hochschulabschluss	Selbstständig	3 Kinder / 5, 8, 10 Jahre
4	TRT	weiblich	36	Österreich	Lehre	Berufstätig / Teilzeit	1 Kind / 7 Jahre
5	SBL	weiblich	36	Österreich	Höhere Berufsbildende Schule	Praktikum	Ältere Personen / Eltern
6	SBL	weiblich	38	k. A.	k. A.	Arbeits-suchend	3 Kinder / 4, 8, 11 Jahre
7	SBL	weiblich	39	Österreich	Höherer Abschluss (Matura)	Berufstätig	2 Kinder / 9, 12 Jahre
8	SBL	weiblich	40	k. A.	Lehre mit Matura	Hausfrau	1 Kind / 11 Jahre
9	TRT	weiblich	43	Österreich	Hochschulabschluss	Hausfrau	3 Kinder / 4, 5, 24 Jahre
10	SBL	weiblich	45	Österreich	Ausbildung im Pflegebereich	Berufstätig / Teilzeit	3 Kinder / 9, 15, 17 Jahre
11	SBL	weiblich	49	Österreich	Höhere Ausbildung (Matura)	Arbeits-suchend	1 Kind mit Behinderung / 16 und ältere Personen (Eltern)
12	TRT	weiblich	55	Österreich	Pädagogin	Arbeits-suchend	1 erwachsene Person mit Behinderung
13	SBL	männlich	56	Nicht Österreich	k. A.	Arbeits-suchend	1 Kind mit Behinderung / 16 und ältere Personen (Eltern)
14	SBL	weiblich	k. A.	Österreich	k. A.	Arbeits-suchend	1 Kind / 14 Jahre
15	SBL	weiblich	k. A.	Österreich	k. A.	Karenz / geringfügige Beschäftigung	2 Kinder / 2, 4 Jahre

**Tabelle 15:** Darstellung der Interviewpersonen inkl. Gender und Diversity-Dimensionen<sup>60</sup>

<sup>59</sup> Beim Schneeballverfahren werden die interviewten Personen gebeten, den Kontakt zwischen Freunden oder Bekannten, die in die Zielgruppe der Befragung fallen und den Forschenden herzustellen oder deren Kontaktdaten zur Verfügung zu stellen.

<sup>60</sup> Regionsbezeichnungen: SBL= Schneebergland, TRT= Triestingtal

## 4.2 Herausforderung Alltag für erwerbstätige Personen mit Betreuungspflichten

Bei beiden Befragungsmethoden wurde darauf Wert gelegt, dass die Befragten nicht nur über ihr Mobilitätsverhalten und über genutzte Verkehrsmittel berichten, sondern dass auch auf die Lebensumstände und -situationen im Allgemeinen eingegangen wird. Sowohl in der qualitativen als auch in der quantitativen Befragung wurden daher Fragen zum Arbeitsalltag, zum Erwerbsleben und zur Betreuungsarbeit gestellt. Auch zu Einstellungen bezüglich Familie und Erwerbsarbeit wurden die Personen befragt. Die Ergebnisse aus beiden Befragungen zeigen, dass sich der Alltag von Personen mit Betreuungspflichten sehr vielschichtig gestaltet. Das Zusammenspiel verschiedenster Umstände und sozialer Verantwortlichkeiten strukturiert den Tagesablauf. Viele Einflüsse bestimmen, wie, wann, wo und warum Personen mit Betreuungspflichten unterwegs sind. Die Ergebnisse sind in den folgenden Abschnitten zusammengefasst.

### 4.2.1 Ergebnisse zu Ausbildung und Beschäftigung sowie Betreuungssituation der befragten Personen

#### **Betreuungssituation der telefonisch befragten Personen**

Insgesamt kümmern sich die telefonisch befragten Personen um 882 Personen. Von diesen sind 88,8 Prozent eigene Kinder, 7 Prozent Enkelkinder oder Kinder von dritten Personen, und 4,2 Prozent sind Personen über 14 Jahre. Etwa 83 Prozent der Befragten betreuen ein bis zwei Personen, 17 Prozent mehr als zwei. Personen, die für Über-14-Jährige Sorge tragen, sind meist für eine Person verantwortlich. Im Durchschnitt sind die telefonisch Befragten für die Betreuung von 1,7 Personen zuständig. Der Anteil an Betreuungspflichten für ältere Personen liegt mit 3,5 Prozent für das Betreuungsgebiet unter dem statistischen Anteil von 9,8 Prozent bei Frauen und 5,7 Prozent bei Männern (Statistik Österreich, 2011).

Für die Betreuung sind vorwiegend Frauen verantwortlich. So sind 75 Prozent der telefonisch befragten Frauen alleine oder vorwiegend verantwortlich, bei den Männern sind es 17,6 Prozent. Im Durchschnitt werden täglich 7,7 Stunden für die Betreuung aufgewendet. Bei den Frauen sind es durchschnittlich 8,7 Stunden, bei den Männern 4,4 Stunden pro Tag. Die Betreuungszeiten variieren stark und zeigen signifikante Unterschiede zwischen dem Alter der betreuten Personen und dem Ausmaß der Betreuung. Jüngere Kinder sowie die Betreuung pflegebedürftiger Erwachsene erfordern einen signifikant höheren Betreuungsaufwand als die Betreuung von Kinder im Alter zwischen 14 und 17 Jahren.

Besonders betreuungsaufwändige Zeiten bei Kindern sind Nachmittage und Abende, erst danach die Morgen. Hier fallen vor allem Zeiten für Freizeitaktivitäten der zu betreuenden Personen ins Gewicht, während vormittags und mittags die Betreuung über Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten abgedeckt ist (Abbildung 20).

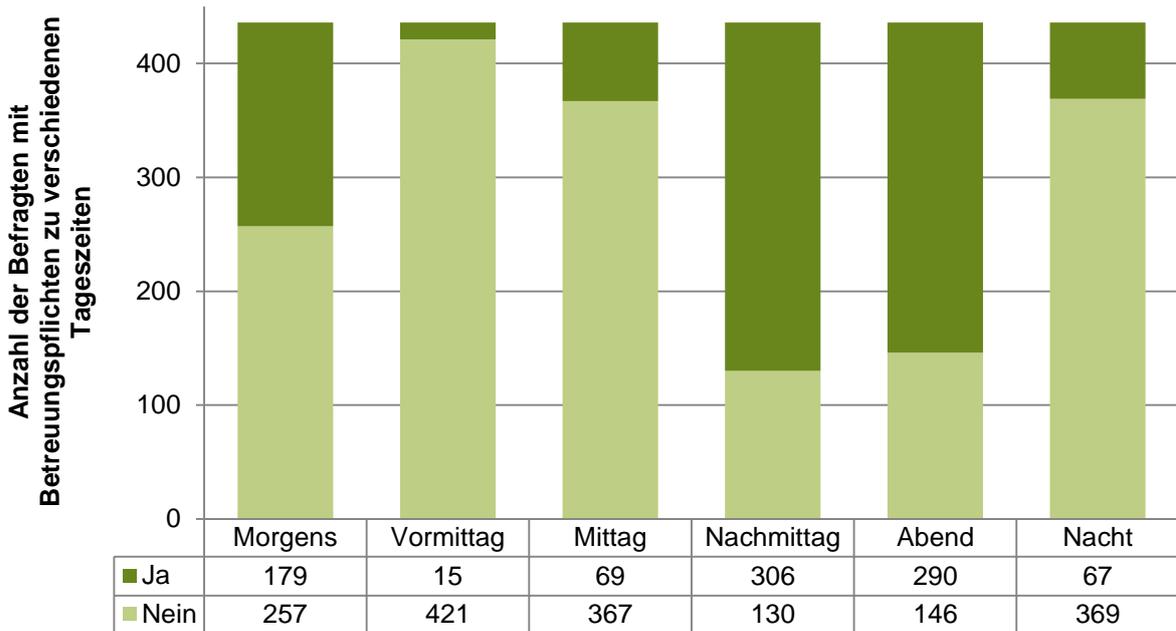


Abbildung 20: Intensität der Betreuungspflichten über den Tag verteilt (n=436)

### Situation und Wunsch bei Ausbildung und Beschäftigung der telefonisch Befragten

Mehr als 30 Prozent der telefonisch Befragten hat als höchsten Schulabschluss Matura oder eine höhere (Aus)Bildung. Die befragten Frauen haben einen höheren Bildungsabschluss als die befragten Männer.

Von den 41.135 Personen im erwerbsfähigen Alter zwischen 15 und 64 Jahren im Untersuchungsgebiet insgesamt sind nach statistischen Angaben 70,1 Prozent erwerbstätig (vgl. Statistik Österreich: s.a.b), 65 Prozent der Frauen und 75 Prozent der Männer. Dieser Wert liegt 3 Prozent unter dem niederösterreichischen Durchschnitt. Der Anteil der Erwerbstätigen in der Stichprobe liegt bei 86,7 Prozent, 1,8 Prozent der Befragten sind in Ausbildung, 1,1 Prozent sind erwerbstätig und in Ausbildung und 10,3 Prozent haben weder eine Arbeit noch sind sie in einer Ausbildung. In knapp 70 Prozent der telefonisch befragten Haushalte sind beide PartnerInnen erwerbstätig. Von den knapp einem Viertel der Haushalte, wo nicht beide PartnerInnen berufstätig sind, zeigen 40 Personen (9% der telefonisch Befragten), die derzeit nicht, vor ihren Betreuungsaufgaben aber berufstätig waren, den Wunsch nach Beschäftigung oder (Aus)Bildung (0,9%). Von diesen 40 Personen sind ca. die Hälfte in Karenz (21 Personen), ein Viertel im Haushalt tätig (13 Personen) und ein Achtel (5 Personen) arbeitsuchend. Die telefonisch Befragten mit Berufs- bzw. Ausbildungswunsch begründeten die Nicht-Erwerbstätigkeit zur Hälfte damit, dass neben den Betreuungspflichten keine Zeit für Erwerbstätigkeit bleibe. Nur bei einer Person trifft es zu bzw. bei 3 Befragten trifft es eher zu, dass Kinderbetreuungsmöglichkeiten fehlen und der Arbeitsplatz nur schwer erreichbar ist. Von den 18 Personen, die auf die freie Frage, warum derzeit keine Erwerbstätigkeit ausgeübt werde, antworteten, gaben zwei Drittel an (12 Personen), dass sie bewusst die Entscheidung getroffen haben, bei den Kindern zu bleiben. Mehr als die Hälfte der telefonisch Befragten mit Berufswunsch würden gerne eine Tätigkeit im Umfang von  $\leq 20$  Stunden ausüben, nur 10 Prozent würden gerne Vollzeit arbeiten. Der Arbeitsplatz sollte für mehr als 50 Prozent innerhalb von 30 Minuten erreichbar sein. Die Akzeptanz für den zumutbaren Arbeitsweg liegt bei den Personen mit Betreuungspflichten bei maximal 60 Minuten. Laut Arbeitslosenversicherungsgesetz (§ 9 Abs 2) beträgt die zumutbare tägliche Wegzeit für Hin- und Rückweg bei Teilzeitstellen „jedenfalls eineinhalb Stunden und bei einer

*Vollzeitbeschäftigung jedenfalls zwei Stunden. Wesentlich darüber liegende Wegzeiten sind nur unter besonderen Umständen, insbesondere wenn am Wohnort lebende Personen üblicher Weise eine längere Wegzeit zum Arbeitsplatz zurückzulegen haben oder besonders günstige Arbeitsbedingungen geboten werden, zumutbar.“*

Knapp 26 Prozent der erwerbstätigen Befragten gaben an, dass ihre derzeitige Beschäftigung nicht oder nur teilweise ihrem Qualifikationsniveau entspricht. Auch die persönlich befragten Personen gaben in manchen Fällen an, dass eine, der (hohen) Qualifikation entsprechende Arbeitsstelle in der Wohnregion schwer zu finden sei. Vor allem beim Wunsch nach Teilzeit sei eine der Qualifikation entsprechende Anstellung oft nicht möglich.

Mehr als ein Drittel aller telefonisch Befragten arbeitet Vollzeit, die Frauen im Durchschnitt 28 Stunden pro Woche. Die durchschnittliche Arbeitszeit beträgt 32,5 Wochenstunden, wobei männliche Befragte durchschnittlich 45 Stunden und weibliche 28 Stunden pro Woche arbeiten. Die Männer arbeiteten an 5,2 Tagen, die Frauen an 4,4 Tagen pro Woche. Insgesamt arbeiteten 59,7 Prozent der telefonisch Befragten an fünf oder mehr Tagen pro Woche. Tabelle 16 zeigt einen Überblick über den Schulabschluss der telefonisch befragten Personen und die Erwerbstätigkeit im Haushalt.

Anzahl erwerbstätige Personen im Haushalt	% (n=436)	Höchster Schulabschluss	% (n=436)	Industrieviertel allgemein <sup>1</sup>
0	1,4	Kein Schulabschluss	1	n.a.
1	23,2	Pflichtschule	3	16,5
2	69,2	Berufsschule	38	34,4
>2	5,7	Mittlere Schule ohne Matura	8	16,1
<b>Erwerbstätigkeit</b>	<b>% (n=436)</b>	Matura	22	18,2
Nicht erwerbstätig	10,3	Höhere Schule	8	
angestellt	86,7	Universität	19	14,9
In Ausbildung	1,8	Anderes	1	
beides	1,1			

<sup>1</sup> AK Bericht 2013

**Tabelle 16:** Schulabschluss der telefonisch befragten Personen

Diese statistischen Zahlen zu den telefonisch befragten Personen zeigen, welcher Anteil der Zielgruppe wie viel arbeitet, welcher Teil hauptsächlich Kinder in welchem Ausmaß betreut und wer mehr Verantwortung in welcher diese Aufgaben übernimmt. Doch wie schlägt sich diese Verteilung der Aufgaben im Alltag der betreuenden Personen nieder? Folgender Abschnitt gibt einen Einblick.

### Der Gesamtarbeitsalltag der persönlich befragten Personen

Vor dem Hintergrund der verschiedensten Einflüsse auf die Handlungen von Personen mit Betreuungspflichten – besonders des Doing Gender – werden die Ergebnisse der persönlichen Befragungen und der teilnehmenden Beobachtung mit dem Beruf und Wiedereinstieg, mit der Familie und der familialen Arbeitsteilung sowie mit dem Gesamtarbeitsalltag der Personen in der Untersuchungsregion in Verbindung gebracht.

Folgende Bereiche des Gesamtarbeitsalltags wurden in den persönlichen Interviews thematisiert:

<b>Persönliche Tätigkeiten</b>	Körperpflege, Schlafen, Essen
<b>Eigene Regeneration</b>	Sport, spazieren gehen, Hobbies
<b>Hausarbeit, Haushaltsführung</b>	Einkaufen, Kochen, Putzen, Waschen, Gartenarbeit
<b>Versorgungs- und Betreuungsarbeit ... für/mit anderen</b>	Versorgungsarbeit in der eigenen Paar-Beziehung Versorgung von (eigenen) Kindern, Begleitwege Versorgung Dritter (Verwandtschaft, Nachbarschaft, Nahestehende) (wie oft, was, ...) ältere Personen Versorgung von Haustieren
<b>Erwerbsarbeit</b>	Arbeitsweg Mittagspause Dienstreisen, Häufigkeiten
<b>Aus- und Weiterbildung</b>	Seminare, Besuch von Lehrgängen, berufliche Seminare, Volkshochschule, z. B. PC-Kurs, das Erlernen von Fremdsprachen, die beruflich genutzt werden sowie der Besuch von Fachvorträgen
<b>Kultur und Unterhaltung</b>	Theater, Oper, Konzerte, Kino, Ausstellungen, Museen und Bibliotheken, Zoos, Shows, Freizeitparks, öffentliche Feste, Tanzveranstaltungen wie Discos, Bälle oder Modeschauen
<b>Sport</b>	Spazieren gehen, wandern, bergsteigen, laufen und Nordic Walking, Rad fahren, Fitness und Gymnastik sowie sonstige sportliche Betätigung
<b>Soziale Kontakte</b>	Besuch bei/von haushaltsfremden Personen, Treffen in Lokalen, Ausgehen in Lokalen, private Partys, Familienfeste, Kirche
<b>Ehrenamt bzw. Freiwilligentätigkeit</b>	Elternverein, Musikverein, Feuerwehr Sozialbereich (Katastrophenhilfs-, Rettungsdienste, freiwillige Feuerwehr), Freiwilligenarbeit im Kunst-, Kultur-, Unterhaltungssektor (Theatergruppe, Trachtenverein, Chor), der Sportbereich (FußballtrainerIn für Kinder, HelferIn bei Veranstaltungen) die Freiwilligenarbeit im politischen bzw. zivilgesellschaftlichen Bereich (Umwelt-, Tierschutz; politische Partei, BürgerInneninitiativen) oder auch der religiösen Bereich (Pfarrgemeinderat, Spendenaktion für Kirche)
<b>Freizeitaktivitäten</b>	Unter „Freizeit“ versteht man vor allem Zeit, die zur eigenen, vollkommen freien Verfügung steht und überwiegend Vergnügen und Entspannung bringen soll. Sie ist sozusagen der Rest, der übrig bleibt, wenn die täglich anfallenden beruflichen und familiären Aufgaben erledigt wurden.

**Tabelle 17:** Bereiche des Gesamtalltags

Die persönlich interviewten Personen haben facettenreiche Alltage: Die einen begleiten am Morgen ihre und / oder die Kinder Anderer zur Schule oder in den Kindergarten und erledigen am Weg noch den Jauseneinkauf und andere Besorgungen. Einige sind am Morgen bereits auf dem Weg zur Arbeitsstelle und werden dort ihren Vormittag und in manchen Fällen auch ihren Nachmittag verbringen.

*„Und wie die Hanna klein war, habe ich von 9 bis 14 Uhr gearbeitet. Und jetzt arbeite ich von 9 bis 17, 18, 19 Uhr, wie es halt ist.“ (IP 4)*

Es gibt auch jene, die sich gerade auf den Weg zu einer zu betreuenden Person begeben und den Vormittag über Hilfestellung leisten werden, nachdem sie ihre Kinder vorher in den Kindergarten gebracht und noch kurz eine Freundin besucht haben.

*„Und dann bin ich wieder da so, und dann bin ich da gefahren, und dann bin ich zu meiner Großmutter, wie jeden Dienstag. Da bin ich immer vormittags arbeiten, also kostenlos arbeiten.“ (IP 2)*

Einen großen Teil des Gesamtarbeitsalltags nimmt der Einkauf für den täglichen Bedarf ein. In peripheren Teilen der Untersuchungsregion ist dies mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fast nicht möglich. Sperrige und schwere Güter können nur schwer mit anderen Verkehrsmitteln als mit dem Auto zum Wohnstandort transportiert werden. Diese Einkäufe passieren je nachdem einmal in der Woche (Großeinkäufe) oder mehrmals in der Woche. Oft erledigt der Partner, der meist jederzeit über den Pkw verfügt, Einkäufe auf dem Nachhauseweg.

Auch andere Personen nennen Arbeiten, die für zu betreuende Personen erledigt werden, etwa Grabbetreuung, Holzarbeiten, Müll entsorgen und Essen bringen.

Zum Hausarzt bzw. zur Hausärztin, in die Apotheke, in die Bank, zur Therapie, zum Friseur, in die Trafik, den täglichen oder wöchentlichen Einkauf erledigen – mitunter für und mit der zu betreuenden Person: Das sind alles Wege, die laut den Interviews im Gesamtarbeitstag von den einzelnen Personen integriert werden.

*„Ja. Arztbesuche, ja, ich würde sagen so einmal im Monat. Da fahre ich halt entweder mit meiner Firmpatin oder mit meiner Mutter nach Baden oder Wiener Neustadt ins Krankenhaus. Einkäufe mache ich einmal die Woche, nämlich einen Großeinkauf eben in Berndorf. Und so einmal im Monat Leobersdorf, Wiener Neustadt.“ (IP 3)*

Die verschiedensten Freizeitaktivitäten der persönlich Befragten selbst oder der zu betreuenden Personen stellen einen weiteren Punkt im Gesamtarbeitsalltag dar. Sei es der Musikunterricht in oder außerhalb der Heimatgemeinde für die Kinder, Turnverein, Tanzverein, Tennisverein, Besuche, Sport oder Ausflüge, die Wege notwendig machen. Weiterbildungen, etwa ein Reanimationskurs, Praktika und ehrenamtliche Tätigkeiten (Elternverein, Pfarrgemeinderat) führen zu weiteren Wegen. Zusammenfassend ist zu erkennen, dass die Betreuungspflicht zu einer vermehrten Komplexität des Gesamtarbeitsalltags führt.

## 4.2.2 Wechselwirkungen zwischen Beschäftigung und Betreuung und die Einstellung der Befragten dazu

Es konnte in vielen Studien bereits gezeigt werden, dass es hinsichtlich Betreuung und Berufsleben Unterschiede zwischen Männern und Frauen gibt (Duchène 2011). So hören z. B. in Österreich 87,3 Prozent der Frauen und 6,4 Prozent der Männer zumindest zeitweise auf zu arbeiten, wenn ein Kind geboren wird; 51,2 Prozent der Frauen und 5,4 Prozent der Männer reduzieren die wöchentliche Arbeitszeit. (Vgl. Statistik Austria: 2011) Auch wenn die Frauen wieder anfangen zu arbeiten und mehr arbeiten, je älter die Kinder werden, ist der Anteil der Frauen, die Teilzeit arbeiten, hoch. Die Statistik Austria (2011) zeigt, dass die Beschäftigungsquote von Frauen mit Kindern zwischen 3 und 6 Jahren von 1994 bis 2010 von 15 Prozent auf 70 Prozent angestiegen ist. Doch auch wenn Frauen mehr Zeit zum Arbeiten verwenden, blieb das Zeitbudget für die Betreuungs- und Hausarbeit über die Jahre fast konstant. (Vgl. Hanson, 2010; Schwanen, 2007; Uteng & Cresswell, 2008)

## Zusammenhang zwischen Betreuung und Berufstätigkeit im Untersuchungsgebiet - Ergebnisse der telefonischen Befragung

Zunächst wurde in der Studie der Zusammenhang zwischen Betreuung und Berufstätigkeit untersucht. Die Hypothesen – aufbauend auf den Ergebnissen der einschlägigen Literatur – waren dabei:

- Die Betreuungsverantwortung liegt mehrheitlich bei den Frauen
- Die Wahrnehmung von Betreuungspflichten hat einen Einfluss auf die Berufstätigkeit der betroffenen Personen.

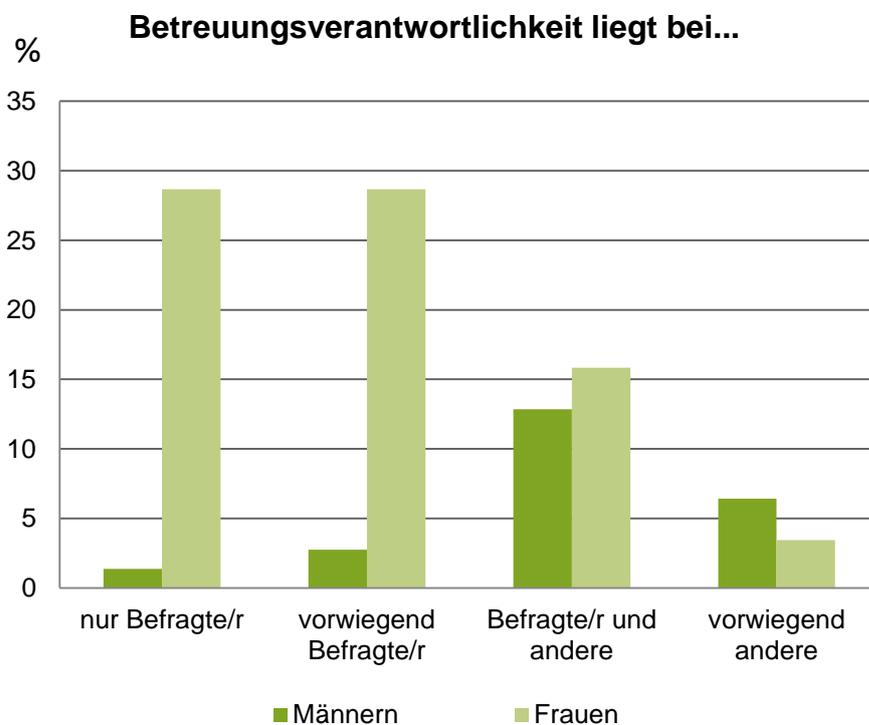
Häufigkeits-, Kreuztabellen- und Korrelationsanalysen wurden durchgeführt, um diese Hypothesen zu testen. Im zweiten Schritt wurden die Zusammenhänge dieser Eigenschaften dann mit dem Mobilitätsverhalten der Personen in Verbindung gesetzt. Hier wurden ebenfalls Kreuztabellen angewendet, deren Ergebnisse auf ihre Signifikanz überprüft wurden (5% Level).

Die Erhebungsergebnisse der telefonischen als auch der persönlichen Befragung bestätigen die Hypothese, dass Frauen immer noch mehr für die Betreuung von anderen Personen verantwortlich sind als Männer. Auch bei der persönlichen Befragung wurde deutlich, dass die Frauen größtenteils für die Betreuung anderer Personen zuständig sind. Unterschiede hinsichtlich der Betreuung von Kindern oder anderen Personen waren für alle untersuchten Variablen signifikant (Abbildung 21). 75 Prozent der telefonisch befragten Frauen gaben an, entweder alleine für die Betreuung verantwortlich zu sein (37 Prozent) oder vorwiegend verantwortlich zu sein mit etwas Unterstützung (38 Prozent). Nur 17,6 Prozent der befragten Männer gaben an, sich hauptsächlich oder vorwiegend um die Kinder zu kümmern. Diese Situation spiegelt sich auch in der täglich für die Betreuung aufgewendete Zeit wider: Frauen sind durchschnittlich 8,7 Stunden mit der Betreuung und Pflege beschäftigt, Männer 4,4 Stunden pro Tag (siehe Abbildung 22). Damit sind Frauen trotz zunehmender Erwerbsarbeit nach wie vor deutlich stärker in die Betreuungsarbeit involviert als Männer, was auch durch Aussagen von Scheiner (2013) bestätigt wird. Gefragt nach den Perioden am Tag (morgens, vormittags, mittags, nachmittags, abends und nachts) in denen die Betreuung anfällt, berichten 16 Prozent der befragten Frauen und 5 Prozent der Männer, dass dies der gesamte Tag ist. Die Betreuungsintensivsten Perioden am Tag sind die Nachmittage und Abende. Betreuungsaktivitäten in diesem Zeitraum berichten 64 Prozent der Befragten. Am Nachmittag fallen die Freizeitaktivitäten der zu betreuenden Personen an, zu den anderen Tageszeiten scheint die Betreuung durch Institutionen wie Schulen und Kindergärten abgedeckt zu sein. Auch bezogen auf die Anzahl der Perioden am Tag, an denen Befragten betreuen, zeichnet sich deutlich ab, dass Frauen über mehr Zeiträume am Tag betreuen, also höhere Anteile ihres Zeitbudget für die Betreuung aufwenden (siehe Abbildung 22).

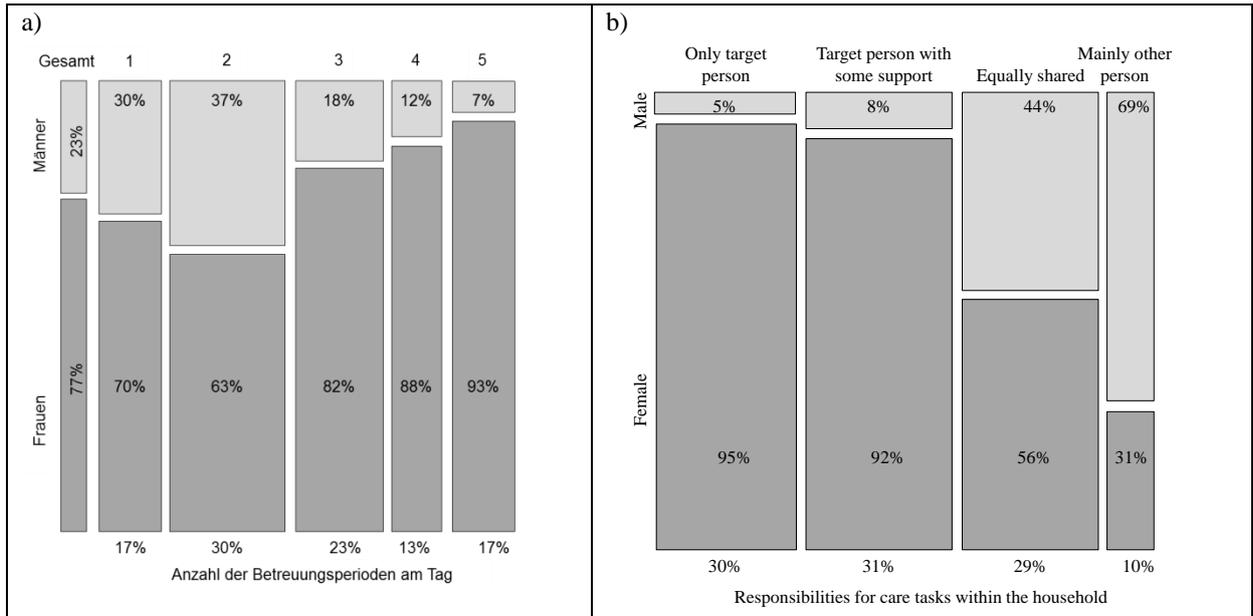
Im Kapitel 4.2.1 wurde dargestellt, dass die Frauen im Durchschnitt 28 Stunden pro Woche erwerbstätig sind, während die männlichen telefonisch Befragten durchschnittlich 45 Stunden arbeiten. Den Zusammenhang zwischen Berufstätigkeit und Betreuungspflichten zeigt Abbildung 23. Die Korrelation von  $-0,35^{**}$  zwischen Betreuungszeit pro Tag und Arbeitsstunden pro Woche zeigt die Abhängigkeit, wobei der Zusammenhang als eher gering zu interpretieren ist (die beiden Sterne beim Korrelationswert sind ein Hinweis, dass die Korrelation hoch signifikant ist, was bedeutet, dass sie zu 95% nicht auf zufälligen Ergebnissen beruht). Um aus einer Korrelation abzulesen, wie viel der Gesamtvarianz durch diesen Zusammenhang erklärt wird, wird das sogenannte Bestimmtheitsmaß herangezogen  $B=r^2$ . Das heißt aus dem Umfang der Arbeitszeit lässt sich der Betreuungsaufwand nur zu 12 Prozent erklären, bzw. der Umfang des Betreuungsaufwandes erklärt nur zu 12 Prozent den Arbeitsumfang. Womit belegt ist, dass viele andere Faktoren die Vereinbarkeit von Betreuung

und Arbeit beeinflussen. Grundsätzlich ist tendenziell aber festzustellen: je höher der Betreuungsaufwand, umso geringer ist die durchschnittliche Wochenarbeitszeit. Aber auch der umgekehrte Zusammenhang ist denkbar: je höher die durchschnittliche Wochenarbeitszeit umso weniger Zeit wird für Betreuung aufgewendet. Der eher geringe Zusammenhang zwischen den beiden Faktoren hat seine Ursache offenbar darin, dass es auch Personen gibt, die bei einer hohen Anzahl an Wochenarbeitsstunden viel Zeit für die Betreuung von anderen Personen aufbringen. Mehr als ein Viertel der Personen, die 20 Stunden pro Woche arbeiten, betreuen zusätzlich für 6 Stunden pro Tag andere Personen. Umgekehrt gibt es allerdings auch Personen, die gerne berufstätig wären, aufgrund der Betreuungspflichten zeitlich jedoch keine Möglichkeiten sehen (Kapitel 4.2.1).

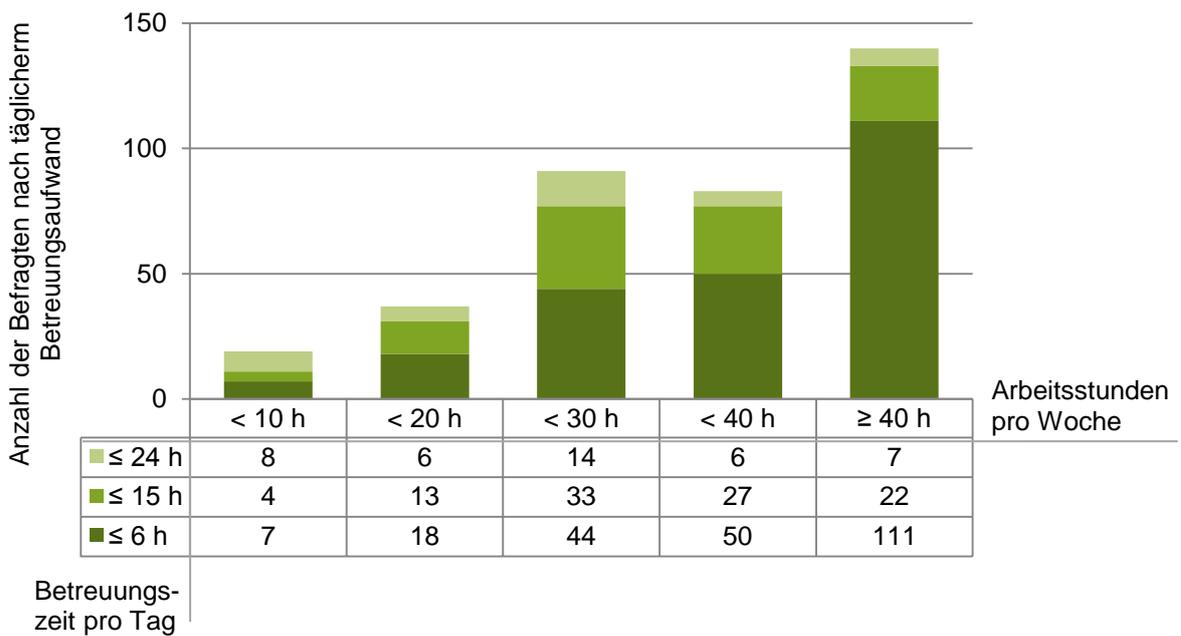
Diese Entscheidung ist von vielen bewusst zugunsten der eigenen Kinder getroffen worden (zwei Drittel derer, die dazu Auskunft gaben; siehe Kapitel 4.2.1).



**Abbildung 21:** Verteilung der Betreuungsverantwortung nach Geschlecht in Prozent (n=436)



**Abbildung 22:** Unterschiede in den Betreuungsperioden pro Tag zwischen Männern und Frauen (n=422); (b) Verantwortlichkeit für die Betreuung im Haushalt (n=436)<sup>61</sup>



**Abbildung 23:** Relation zwischen Betreuungszeit pro Tag und Arbeitsstunden pro Woche (n=370)<sup>62</sup>

<sup>61</sup> Unbehaun, Wiebke et al. 2014a

<sup>62</sup> Unbehaun, Wiebke et al. 2014b

## Die Familienformen der persönlich Befragten

Lebensmodelle, wie Erwerbstätigkeit und Familie zu vereinen sind (sei es als Mann oder Frau), werden in Politik und Gesellschaft kontrovers diskutiert. Dies liegt u.a. darin begründet, dass bei der Frage nach der Erwerbstätigkeit von Personen mit Betreuungspflichten in den Köpfen vieler Menschen in unserer Gesellschaft noch eher traditionelle Geschlechterrollen und Familienbilder zu finden sind. Es gibt unterschiedliche Werthaltungen, unterschiedliche Lebensstile und unterschiedliche genderspezifische Rollenverteilungen, die verschiedene Familienleitbilder erkennen lassen, wie zum Beispiel die konservative Familie mit traditioneller Rollenverteilung, die individualistische Familie, bei der die einzelne Person in den Mittelpunkt gestellt wird oder die egalitäre Familie, in der die Gleichheit zwischen Frau und Mann betont wird. (Vgl. Zartler, Ulrike: 2010)

Grundsätzlich wird in einem soziologischen Kontext bei der Definition von Familie in eine Makro- und Mikroperspektive unterschieden: „Die Makroperspektive definiert Familie aus einer gesamtgesellschaftlichen Sicht. Sie sieht die Familie als eine soziale Institution bzw. als ein gesellschaftliches Subsystem. In dieser strukturell-funktionellen Sichtweise hat die Familie bestimmte gesellschaftliche Leistungen bzw. Funktionen für die Gesamtgesellschaft zu erbringen. In der Mikroperspektive steht die Familie als ein gesellschaftliches Teilsystem bzw. als eine besondere Gruppe der Gesamtgesellschaft im Zentrum. Vor allem geht es in dieser interpretativen Betrachtungsweise u.a. um die festgelegte Rollenstruktur in dieser Gruppe oder auch um die spezifische Interaktion der einzelnen Mitglieder, die ihre Handlungen wechselseitig interpretieren und aufeinander abstimmen.“ (Kapella, Olaf: 2010, 9) Nach Rosemarie Nave-Herz (2004) besitzt „Familie“ generell grundlegende Merkmale, und zwar

- biologisch-soziale Doppelnatur (einerseits Reproduktionsfunktion, andererseits Sozialisationsfunktion)
- Generationendifferenzierung (Kind, Eltern, Großeltern)
- soziale Gruppe.

Familie besteht also aus einem Kooperations- und Solidaritätsverhältnis, aus dem die Rollendefinitionen festgelegt werden. Familie und die daraus resultierende innerfamiliäre Arbeitsteilung – damit ist beispielsweise die Aufteilung von bezahlter und unbezahlter Arbeit innerhalb einer Familie aber auch die Aufteilung der einzelnen Haushaltstätigkeiten gemeint – hängt mit dem Konzept des Doing Gender eng zusammen. Die Handlungen von Personen in Familien werden durch das „Machen des Geschlechts“ geleitet. Die Erwartungen an die Frau bzw. den Mann in der jeweiligen Zusammenlebensform sind entsprechend der Geschlechterrollen in den Köpfen der beteiligten Personen vorgegeben. Sie werden durch die sozialen Handlungen „gemacht“.

Die im persönlichen Interview befragten Personen in der Region leben in eher traditionellen Familienformen und eher traditionell aufgeteilten Rollen zusammen. Eine traditionelle Familienform zeichnet sich dadurch aus, dass die Familie aus Mutter, Vater und einem oder mehreren Kind(ern) besteht. „Traditionell aufgeteilte Rollen“ heißt, dass der Vater für die finanzielle Versorgung der Familie zuständig ist, während sich die Mutter hauptsächlich um die Kinderbetreuungs- und Versorgungsaufgaben kümmert. Sie bringt das Kind / die Kinder zur Betreuungsstätte, erledigt den Einkauf für den täglichen Bedarf und ist für den Haushalt zuständig. Diese Rollenaufteilung wurde auch von den Interviewpersonen dezidiert angesprochen, wobei von manchen behauptet wird, dass auch Männer mehr Hausarbeit übernehmen würden, wenn dies durch die Berufstätigkeit der Frau erforderlich wäre. Dabei wurde in den Gesprächen immer davon ausgegangen, dass nur eine Vollzeit-erwerbstätigkeit der Frau dies erforderlich machen würde. Eine intakte PartnerInnenschaft gilt als Voraussetzung für das funktionierende Zusammenleben und die Aufgabenteilung bei diesem Famili-

enmodell. Nach der Meinung der befragten Personen gestaltet sich der Alltag von Alleinerzieherinnen schwieriger als der von anderen Formen des Zusammenlebens, vor allem wenn sie keine Unterstützung von den Verwandten oder Bekannten erhalten.

Die Partner oder Ehemänner der befragten Frauen sind Vollzeit berufstätig und haben laut den Aussagen der Partnerinnen kaum Zeit für Aufgaben im Haushalt und / oder in der Betreuung. Deshalb obliegt es oftmals alleine der Frau, die Hausarbeit und Betreuungspflichten zu übernehmen. Dennoch ist es in einem Fall, bei einer selbstständigen Tätigkeit des Mannes, möglich, sich die Zeit so einzuteilen, dass dieser zu Hause bleiben kann, wenn die Frau krank wird. In den persönlichen Interviews konnte nur ein Mann befragt werden. Dieser ist schon in Pension und geringfügig beschäftigt. Seine Frau macht den Haushalt und er kümmert sich um die handwerklichen Dinge im Haus. Die Bring- und Holwege für den gemeinsamen Sohn legen beide oft gemeinsam zurück und verbinden dies mit Besorgungen.

Strukturelle Probleme bei der Kinderbetreuung wurden erwähnt. Diese Probleme sind jedoch örtlich unterschiedlich. Es zeigte sich, dass nahezu ausschließlich Frauen die Betreuungsaufgaben übernehmen. Dies spiegelt sich auch den Ergebnissen der Zeitverwendungsstudie 2008/09 (vgl. Ghassemi, Sonja; Kronsteiner-Mann, Christa: 2009) und des Generations and Gender Survey (GGSS) von 2008/09 wider (vgl. Buber-Ennser, Isabella et al.: 2013) und auch in den Ergebnissen der telefonischen Befragung spiegelt sich dies wider. Frauen widmen sich doppelt so oft Betreuungsaufgaben als Männer (vgl. Ghassemi, Sonja; Kronsteiner-Mann, Christa: 2009, 67) bzw. liegen bei den Gesamtprozentpunkten deutlich über den Männern (vgl. Statistik Austria 2010). Frauen übernehmen Hol- und Bringwege, Hausarbeit, Kinderbetreuung, Pflege von älteren Angehörigen; Männer sind in vielen Fällen für das Technische und Finanzielle zuständig.

Folgende Abbildung stellt eine Auswahl an Aussagen von BewohnerInnen der Region dar, die im Zuge der qualitativen Erhebung aufgezeichnet wurden und auf das Spannungsfeld zwischen Familie und Erwerbsarbeit eingehen.



**Abbildung 24:** Zitate aus der persönlichen Befragung zur Arbeitsteilung innerhalb der Familie und zur Aufteilung Erwerbsarbeit - Familienarbeit

### Einstellungen der telefonisch befragten Personen zu Beruf und Familie

Um einzuschätzen, welchen Standpunkt die telefonisch befragten Personen hinsichtlich der Verteilung der Aufgaben in der Familie vertreten, wurde nach ihren Einstellungen zum Thema Vereinbarkeit von Familie und Beruf gefragt, wobei zwei Fragen das Thema Familienleben in den Fokus rückten, zwei Fragen die persönliche Situation untersuchten und die restlichen Fragen allgemeine Ansichten zur Frauen- und Müttererwerbstätigkeit reflektierten.

Es zeigte sich, dass die Einstellung zur Berufstätigkeit von Müttern grundsätzlich positiv ist. So wird das Kindeswohl wie auch die Bindung zwischen Mutter und Kind gut bewertet, wenn eine Mutter berufstätig ist. 60,2 Prozent der telefonisch Befragten finden es gut für das Kind, wenn die Mutter berufstätig ist und sich nicht nur auf den Haushalt konzentriert. Dabei ist die Zustimmung gleichmäßig über alle Bildungsschichten mit Ausnahme jener ohne Schulabschluss verteilt (Zustimmung nur 22,2%), und sie ist bei den über 30-Jährigen höher als bei den jüngeren. Jene, die die Betreuung hauptverantwortlich leisten (ca. 61%), stehen der Berufstätigkeit von Müttern positiver gegenüber als jene, die die Betreuungsleistung nicht selbst erbringen (50,4%). Vor allem von den befragten Frauen wurde angegeben, dass die Bindungsqualität zwischen Kindern und berufstätigen Müttern gut ist (77,9%) und sich nicht von der zwischen Kindern von nicht berufstätigen Müttern unterscheidet (Männer 63,3%). Insgesamt sehen 74,5 Prozent der telefonisch Befragten keinen Qualitätsunterschied in der Betreuung durch die Erwerbsarbeit der Mutter. Besonders hoch ist die Zustimmung in der Altersgruppe der 35 bis 49-Jährigen (76,6% im Vergleich zu den Jüngeren mit 67,8% und den Älteren mit 70,7%). Je höher der Bildungsabschluss umso unabhängiger von einer Erwerbsarbeit der Mutter wird die Bindungsqualität gesehen. Geborene Österreicher (75,5%) stimmen der Gleichheit der Bindungsqualität mehr zu als Personen mit Migrationshintergrund (64,9%), ebenso wie jene,

die die Hauptlast der Betreuung bewältigen (> 74,4%) im Vergleich zu jenen, die die Betreuung anderen überlassen (66,7%). (Ob die Unterschiede statistisch signifikant sind, wurde nicht überprüft.)

40 Prozent der telefonisch Befragten bewältigen ihre Aufgaben im Bewusstsein einer Überlastung. 41,6 Prozent der Frauen und 34,7 Prozent der Männer denken manchmal, dass sie sich mit der Berufstätigkeit zu viel zumuten. Der Anteil an Überlasteten an den telefonisch Befragten ist aber geringer als der Anteil derer, die nach bewältigter Tagesarbeit abends erschöpft sind. 68,9 Prozent der Frauen und 56,4 Prozent der Männer (gesamt 66%) sind abends erschöpft. Es zeigt sich, dass die Vereinbarkeit von Familie und Beruf nicht zwangsläufig zu einem Gefühl der Überforderung führt. Besonders vom Gefühl der Überforderung betroffen ist die Altersgruppe der unter 35jährigen (> 46,2% im Vergleich zu den Älteren mit < 39,9%). Ebenso fühlen sich Eheleute, Verwitwete und in Lebensgemeinschaft lebende Befragte (> 40,4%) eher überfordert als Geschiedene und Ledige (< 37,5%). Das Gefühl der Überlastung steigt mit der Wochenarbeitszeit und Arbeitstagen pro Woche und ist bei jenen, die 20 bis 30 Wochenstunden oder mehr als 5 Tage die Woche arbeiten am ausgeprägtesten. JedeR zweite telefonisch Befragte fühlt sich hier überfordert. Überlastet fühlen sich außerdem jene, die die Betreuungsarbeit hauptsächlich nicht selbst bewältigen. Während sich nur 36,5 Prozent derer, die neben der Erwerbstätigkeit hauptverantwortlich für die Betreuung verantwortlich sind, überlastet fühlen, sind es 44,7 Prozent derer, die die Betreuungsarbeit nicht nur selbst leisten. Das Gefühl der Überlastung ist etwa gleich ausgeprägt, egal ob ein, zwei oder drei Personen zu betreuen sind (< 40,4%). Erst ab vier Betreuungsfällen fühlt sich jeder zweite der telefonisch befragten Personen überfordert (50%). Mit steigender Zahl der zu betreuenden Personen steigt auch der Erschöpfungszustand nach getaner Tagesarbeit. Junge berichten häufiger darüber, abends erschöpft zu sein als Ältere (84,8% der bis 29-Jährigen und 56,6% der 50-64-Jährigen), wobei die Standardabweichung bei den Jungen am geringsten ist

Sehr hoch fiel bei den telefonisch Befragten die Zustimmung aus, wonach eine Erwerbstätigkeit das beste Mittel für eine Frau ist, unabhängig zu sein (78,2%). 70,4 Prozent der Männer und 80,5 Prozent der Frauen stimmten dieser Aussage zu, wobei die Zustimmung von Personen mit Migrationshintergrund (84,2%) mit geringer Standardabweichung etwas höher als die der Österreicher (77,8%) ist. Allerdings sehen noch mehr Befragte die Erwerbstätigkeit der Frauen als notwendigen Beitrag zur Erhaltung des Lebensstandards (84,7%). Besonders die unter 29-Jährigen (87,3%) meinen, dass die meisten Frauen arbeiten müssen, um ihre Familien zu unterstützen (Ältere: < 85,6%). Je niedriger der Bildungsabschluss umso wichtiger ist der weibliche Beitrag zum Familieneinkommen, allerdings mit Unterschieden von 3 bis 4 Prozent und kleinen Standardabweichungen. Befragte mit Migrationshintergrund (91,2%) messen dem finanziellen Beitrag zum Familieneinkommen einen höheren Stellenwert bei als Österreicher (84,4%). Die Zustimmung sinkt mit der Anzahl an zu betreuenden Personen. Die volle Erwerbstätigkeit wird von fast zwei Drittel (62,8%) der telefonisch Befragten kritisch gesehen. 60,9 Prozent der männlichen und 63,4 Prozent der weiblichen Befragten meinen, dass das Familienleben darunter leidet, wenn die Frau voll berufstätig ist. Vor allem die Jüngeren betrachten diesen Lebensentwurf kritisch (> 70,1% bei jünger als 35-Jährige. Ältere < 63,4%). Je geringer die Wochenarbeitszeit ist, desto häufiger sind die Befragten der Meinung, dass die volle Erwerbsarbeit das Familienleben negativ beeinflusst. In Haushalten, wo die Betreuungsaufgaben etwa gleichmäßig verteilt sind, fällt die Ablehnung dieses Lebensentwurfs erwartungsgemäß am geringsten aus (54% Zustimmung im Vergleich zur einseitigen Betreuungsaufteilung > 63,4%). Die kritische Einstellung zur Vollzeitberufstätigkeit der Frau nimmt mit steigender Anzahl der zu betreuenden Personen erwartungsgemäß zu (bei einer zu betreuenden Person 56,4% Zustimmung, bei vier zu Betreuenden 81,5% Zustimmung). Der Aussage, für eine Frau sei es wichtiger, ihren Mann bei seiner Karriere zu unterstützen, als selbst Karriere zu machen, stimmten nur 18,4 Prozent zu, 19,4 Prozent der Männer und 18,1% der Frauen. Auch hier fällt auf, dass die unter 35-Jährigen konservativere Einstellungen als die älteren Jahrgänge haben. Fast ein Drittel (>

29,1%) dieser Altersgruppe betrachtet die Karriere der Frau als weniger wichtig als die von Männern, während nur 14,8 bis 19 Prozent der älteren Jahrgänge dies so sehen. Je höher die abgeschlossene Bildung, umso stärker ist die Ablehnung dieser Aussage; 38,1 Prozent der Pflichtschulabgänger und 44,4 Prozent der Personen ohne Schulabschluss schließen sich der Meinung an, während die Zustimmung bei höheren Bildungsabschlüssen unter 15% liegt. Befragte mit Migrationshintergrund (28,1%) bewerten die weibliche Karriere deutlich unwichtiger als männliche Karrieren (Österreicher 17,9%). Interessanterweise widersprechen der Aussage jene telefonisch Befragten mehr, die mehr Wochenarbeitszeit und Wochenarbeitstage leisten und weniger Personen zu betreuen haben.

### 4.2.3 Wiedereinstieg in die Erwerbstätigkeit

„Wiedereinstieg“ bzw. „Einstieg“ in das Erwerbsleben bezeichnet die Wiederaufnahme bzw. die erstmalige Aufnahme eines Beschäftigungsverhältnisses nach der Geburt eines Kindes. (Vgl. Lutz, Hedwig: 2004, 16) Untersucht wurden im Projekt sowohl die Entscheidungen, als auch die strukturellen Rahmenbedingungen, die einen erstmaligen Einstieg oder einen Wiedereinstieg in die Erwerbstätigkeit von Personen mit Betreuungspflichten möglich oder unmöglich machen.

Vor allem junge Frauen wollen meist nicht (mehr) in die traditionellen Geschlechterrollen gezwungen werden. (Vgl. Rüling, Anneli; Kassner, Karsten: 2007, 11) Sie wollen meist finanziell autonom sein oder müssen teilweise zum Familieneinkommen ihren Teil beitragen. Ebenso wollen sie ihrer Ausbildung entsprechend in einem Beruf tätig sein. Diesen Trend bestätigt u. A. der Bericht „Frauen und Männer in Österreich“ (vgl. Statistik Austria: 2007b). Dieser zeigt, dass der Anteil der ausschließlich haushaltsführenden Frauen sich in den letzten 50 Jahren auf ein Drittel reduziert hat. (Vgl. ebd.: 2007, 9) Des Weiteren zeigt sich, dass im Jahr 1951 27 Prozent der weiblichen Bevölkerung „Hausfrauen“ waren; dieser Anteil sank bis 2006 auf 9 Prozent. (Vgl. ebd.)

Frauen zeigen zwar eine wachsende Erwerbsbeteiligung, dies geht aber mit einer Erhöhung der Teilzeitquote einher. Im Jahr 2012 lag die Teilzeitquote (Erwerbstätige; unselbständig Erwerbstätige werden mitgezählt) von Frauen bei 44,9 Prozent, die der Männer lag lediglich bei 9 Prozent. (Vgl. Hirschbichler, Brigitte; Klapfer, Karin: 2012) Vielmehr Frauen wollen und/oder müssen sowohl Kinderbetreuung als auch Erwerbsarbeit in ihrem Alltag unterbringen. In den genannten Studien wird dennoch deutlich, dass vorwiegend Frauen für die Betreuungs- und Familienarbeit zuständig sind. Männer übernehmen meist kleinere Reparaturen und das Finanzielle im Haushalt. (Vgl. Statistik Austria 2010; Statistik Austria: 2007b)

#### **Wiedereinstieg aus Sicht der persönlich Befragten**

Ein Wiedereinstieg wird laut den persönlich befragten Personen mit Betreuungspflichten nur gut gelingen, wenn der Partner oder die Partnerin hinter dieser Entscheidung steht und den Schritt ins Erwerbsleben unterstützt. Der Wunsch, in die Erwerbsarbeit wieder einzusteigen, kann aus einem persönlichen Selbstverwirklichungsprozess und / oder aus ökonomischen Gründen entstehen.

Eines der Hindernisse beim Wiedereinstieg ins Erwerbsleben stellt die teilweise mangelnde Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen in der Region dar, die es den Frauen ermöglichen ihre Qualifikationen auch umzusetzen. In der Region ist es, aus Sicht der Befragten, sehr schwer ein Arbeitsplatz zu finden, welcher der eigenen Qualifikation entspricht. In der telefonischen Befragung gaben so z. B. 26 Prozent der Personen an, dass ihre derzeitige Beschäftigung nicht ihrer Qualifikation entspricht (siehe Kapitel 4.2.1). Einige persönlich befragte Frauen haben sich selbstständig gemacht bzw. sehen den einzigen Weg einer bezahlten Arbeit nachzugehen in der Selbstständigkeit. Diejenigen,

die die Selbstständigkeit anstreben, haben eher ambivalente Rollenbilder von Frau und Mann in ihren Köpfen. Sie sehen sich nicht alleine für die Kinderbetreuung zuständig – der Mann trägt seinen Teil zu der Familienarbeit bei. Indirekt geben diese Frauen aber in den Interviews zu verstehen, dass doch erst wieder sie die Organisation der Kinderbetreuung und des Alltags mit den Kindern und Jugendlichen in die Hand nehmen müssen. Dies wiederum deutet auf eine eher traditionell aufgeteilte Rollenverteilung in der Familie hin. Das Moment des Doing Gender wird in diesen Aushandlungsprozessen sichtbar. Dem Mann wird manchmal nicht zugetraut, seine Rolle bei der Kinderbetreuung erfüllen zu können. Die Frage, ob der Partner diese Rolle überhaupt übernehmen will bzw. kann, kann aufgrund des Forschungsdesigns nicht beantwortet werden. Hier entsteht ein Ansatzpunkt für weitere Forschungen.

Der Weg zum Arbeitsplatz ist in manchen Teilen der Untersuchungsregion ein großes Problem. Der öffentliche Verkehr kann aufgrund der unflexiblen Arbeitszeiten in manchen Fällen nicht genutzt werden. Des Weiteren ist manchmal ein Pkw-Besitz Bedingung für einen Job bei Firmen (Stellenausschreibungen), bzw. wird er durch die Lage der Arbeitsstätte notwendig. Wenn die Personen mit Betreuungspflichten nicht immer, also nur teilweise über einen Pkw verfügen können, kann sich das negativ auf einen Wiedereinstieg in das Erwerbsleben auswirken. Das Alter als Hemmnis für den Wiedereinstieg wird ebenfalls erwähnt. Arbeitsstellen in der Untersuchungsregion werden abgebaut; allgemein wird die Arbeitsmarktsituation in der Region als schwierig eingeschätzt. Eine lange Arbeitslosigkeit ist bei einer Bewerbung ebenfalls nicht förderlich.

Eine weitere Strategie für einen Wiedereinstieg ist, jedes Arbeitsangebot anzunehmen, selbst wenn dies nicht der beruflichen Qualifikation oder dem eigentlichen Berufswunsch entspricht. Wenn die Personen solch eine Arbeitsstelle annehmen, wurde des Öfteren eine Anstellung in Teilzeit als Wunsch ausgesprochen. Dies stimmt mit den Daten der Statistik Austria überein. „Vor allem Frauen mit Kindern unter 15 Jahren sehen besonders häufig in der Teilzeitbeschäftigung die einzige Möglichkeit, neben den Betreuungsaufgaben einer Erwerbstätigkeit nachzugehen.“ (Statistik Austria: 2013c). Das gewünschte Stundenausmaß lag hier zwischen 15 und 25 Stunden. Kritisch werden von den Befragten jedoch die Kosten und der Nutzen einer Teilzeitstelle gesehen. Diese zahlt sich finanziell manchmal nicht aus, wenn die Kosten für einen vielleicht notwendigen Pkw und die Kinderbetreuung gegengerechnet werden. Andererseits wird der Wiedereinstieg nicht nur als Gelegenheit gesehen, das ökonomische Kapital zu erhöhen, sondern auch, um wieder am sozialen (Erwerbs-)Leben teilhaben zu können. Dies ist den befragten Frauen nach einer langen Karenzzeit in vielen Fällen wichtig.

Die Möglichkeit, dass beide Elternteile in einem geringeren Stundenausmaß arbeiten gehen könnten, wurde angesprochen. Dies sei bei Männern laut den Aussagen der Frauen aber schwieriger. Dies deutet wiederum auf eine eher traditionelle Rollenaufteilung in der Familie hin, die sich in der allgemeinen Einstellung auf dem Arbeitsmarkt zum Thema Männer und Teilzeit bzw. Karenz niederschlägt. Ein Erklärungsansatz ist sicher auch im sogenannten Gender Pay Gap (vgl. Geisberger, Tamara; Glaser, Thomas: 2014) zu finden. Die Quoten der Männer, die in Karenz gehen, Teilzeit arbeiten oder Elternteilzeit beanspruchen, sind gering. (Vgl. Hackl, Marion: 2013) Der Präsident der Arbeiterkammer Oberösterreich (AKOÖ) meint, dass in Betrieben immer noch Vorbehalte gegenüber diesen Männern gäbe; diese abzubauen sei ein längerer Prozess. (Vgl. Frenner, Heike: 2013)

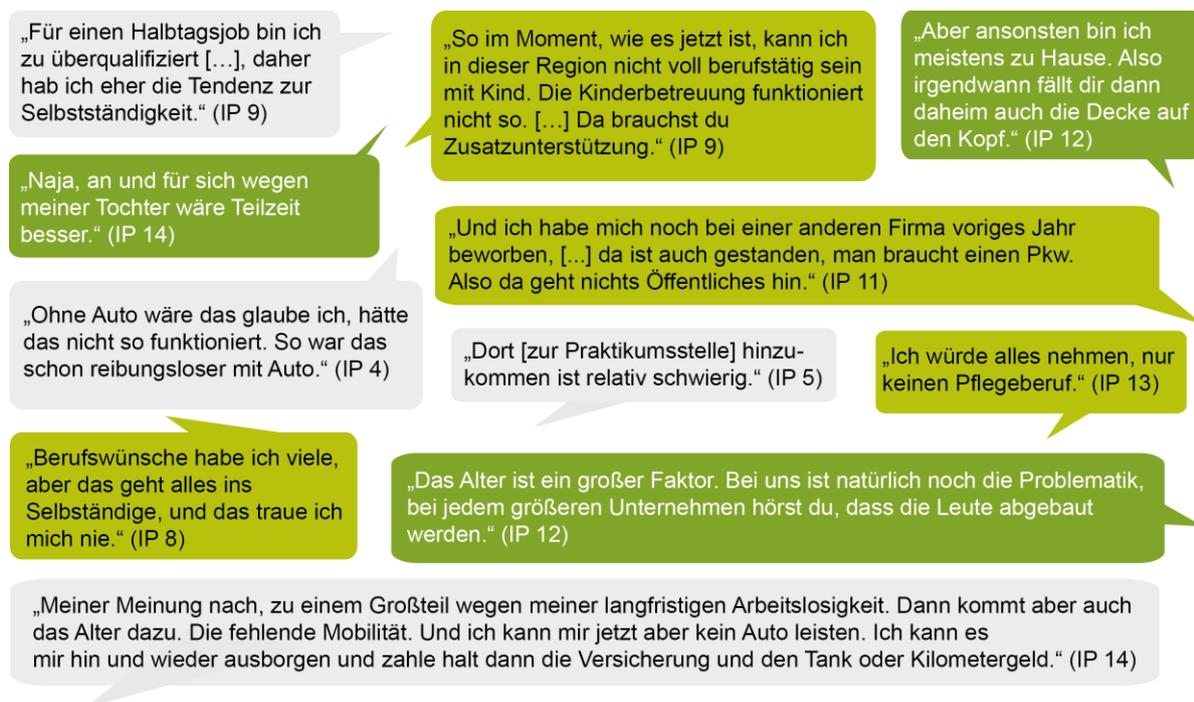
Weitere Gründe, wieder in das Erwerbsleben einzusteigen, sind:

- Die ökonomische Situation in den Familien ist schlecht, und der zweite Elternteil oder die / der PartnerIn der betreuenden Person muss arbeiten gehen. Angesprochen wurde, dass die Kosten für die Pflege von Angehörigen sehr hoch sind und nur teilweise mit dem staatlichen Pflegegeld gedeckt werden können.

- Die womöglich entstehenden fehlenden Versicherungszeiten der Person mit Betreuungspflichten. Dies entspricht auch den Erkenntnissen der Statistik Austria. (Vgl. Hackl, Marion: 2013)

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die genannten Gründe, Erfolgsfaktoren und Hemmnisse eines Wiedereinstiegs von Personen mit Betreuungspflichten in der Untersuchungsregion zeigen, dass die Vereinbarkeit von Beruf und Familie nach wie vor eine Herausforderung ist. Ein wesentlicher Aspekt für das Gelingen eines Wiedereinstiegs in die Erwerbsarbeit ist die familiäre Arbeitsteilung. Wenn die geschlechtsspezifischen Rollenbilder in den Köpfen der handelnden Akteurinnen und Akteure nicht den traditionellen entsprechen, kann die betreuende Person leichter eine Arbeitsstelle annehmen. Die innerfamilialen Aufgaben werden besser aufgeteilt und nicht nur eine Person ist für die Betreuung zuständig. Hinderlich sind fehlende Kinderbetreuungsstätten, der Mangel an Arbeitsplätzen vor Ort, die den Qualifikationen der Arbeitssuchenden entsprechen und bei denen Teilzeitarbeit möglich ist, unzureichende Verkehrsmittelverfügbarkeit und schlechte ÖV Angebote, hohes Alter und die angesprochenen traditionellen Rollenbilder in den Familien.

Folgende Abbildung stellt eine Auswahl an Aussagen von BewohnerInnen der Region dar, die im Zuge der qualitativen Erhebung aufgezeichnet wurden und auf das Thema „Wiedereinstieg“ eingehen.



**Abbildung 25:** Zitate aus der persönlichen Befragung zum Wiedereinstieg in die Erwerbstätigkeit

### 4.3 Mobil sein als betreuende Person im Triestingtal und Schneebergland

Vor dem Hintergrund der Lebenssituationen der befragten Personen, wie sie in den vorangegangenen Abschnitten beschrieben wurden, werden im folgenden Kapitel die Mobilität sowie die Verkehrsmittelnutzung und -bewertung der befragten Personen in den Untersuchungsregionen beschrieben. So kann gezeigt werden, wie die Personen mit den Aufgaben in ihrem Alltag und den

erforderlichen Wegen, die dazwischen liegen, umgehen, wie sie die hohen Anforderungen erfüllen und wie sie die Mobilitätsmöglichkeiten in ihrer Region einschätzen.

### 4.3.1 Einschätzung der verschiedenen Verkehrsmittel durch die befragten Personen

Im Zuge der qualitativen Erhebung stellten sich etliche Mobilitätssituationen dar, die als charakteristisch für ländliche Gebiete einzustufen sind. Menschen mit Betreuungspflichten haben spezielle Anforderungen an ihre Mobilität (Flexibilität, Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit), die sich durch die Verwendung der verschiedenen Verkehrsmittel auszeichnen. Der folgende Abschnitt zeigt, differenziert nach den einzelnen Verkehrsmodi, Pro- und Kontraargumente, die im Zusammenhang mit den Verkehrsmitteln genannt wurden.

#### Öffentlicher Verkehr: Fokus Schiene

Eine Erkenntnis der persönlichen Befragung ist, dass es stark vom Wohnort abhängig ist, inwiefern das Bahnangebot wahr- und angenommen wird.

*„Aber es ist für mich relativ einfach, so wie es ist. Ich hab vor der Türe den Zug und wäre von dem her flexibel.“ (IP 5),*

meint etwa eine neben dem Bahnhof wohnhafte Person. Auch Richtung Südbahn wird die Verbindung von gewissen Wohnstandorten aus als „sehr gut - Zug fährt regelmäßig“ (IP 6) beschrieben.

Als besonders attraktiv werden zudem Angebote, die das Bahnfahren zum Pauschalpreis (z. B. ÖBB ÖsterreichCard) erlaubt, gesehen. Eine Person erzählte:

*„Beispielsweise sind wir letztes Wochenende spaßhalber mit dem Zug nach Graz gefahren – einfach nur weil wir die ÖsterreichCard haben und uns das quasi nichts extra kostet.“ (IP 6).*

Es wäre laut den persönlich Befragten jedoch in Hinblick auf die „letzte Meile“ wünschenswert, den (restlichen) Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in das Pauschalangebot einzugliedern.

Im Zuge der persönlichen Befragung wurde aber auch über negative Wahrnehmungen bezüglich der Bahninfrastruktur in der Untersuchungsregion berichtet.

So wurde der Zustand der Bahnhöfe in Interviews als „nicht gemütlich“, „grauslich, ekelhaft, abstoßend“ oder „schlecht“ bezeichnet. Andere Passagiere seien, etwa beim Einsteigen mit Kinderwagen, wenig hilfsbereit. Mit Kinderwagen würde man von Mitfahrenden in manchen Fällen sogar als Störfaktor bezeichnet. Zugfahren sei „unheimlich“, die Bahnhöfe und Züge teilweise menschenleer. Das Bahnfahren hat bei einigen Befragten ein schlechtes Image und wird als „mühsam“ oder gar „gefährlich“ empfunden. Ein Elternteil begründet den Unwillen, die Kinder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in die Schule zu schicken, folgendermaßen:

*„Weil ich da sehr viel Gefahr auch sehe in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Das ist meine persönliche Meinung. Mit wem sie zusammen kommen, wie die fahren, was dort passiert, wo der dann Verspätung hat.“ (IP 2)*

Eine andere Person meint:

*„Aber das Zugfahren ist für mich unheimlich geworden. Ich meine, ich könnte mir nicht einmal irgendwie eine Karte kaufen. Ist ja auch keiner da, der dir irgendetwas sagt. Und ich finde es unpersönlich und ich würde mein Kind auch nicht fahren lassen.“ (IP 4)*

Besonders Eltern, deren Kinder den Zug benützen, bemängeln Verspätungen, die zum Verpassen der weiteren Anschlüsse führen können. Tritt dieser Fall ein, seien Kinder oder andere zu betreuende Personen mit anderen Verkehrsmitteln – meist mit dem Pkw – abzuholen. Fehlendes Servicepersonal an den Bahnhöfen, eine unpersönliche Atmosphäre und Einschränkungen in der Barrierefreiheit senken die BenutzerInnenfreundlichkeit der Bahn in der Untersuchungsregion, so die Befragten. So werden unübersichtliche Anzeigetafeln und Fahrpläne sowie der Einstieg ins Verkehrsmittel bei Begleitwegen mit Kinderwagen oder Rollstuhl als problematisch empfunden. Für Personen, die wenig mit diesem Verkehrsmittel unterwegs sind, kann schon der Ticketkauf am Automaten mit Touchscreen zur Hürde werden.

Ein weiterer Grund, die die Benutzung der Bahn erschweren, ist die Taktfrequenz auf manchen Strecken, insbesondere außerhalb des Berufsverkehrs (Eine Person erwähnt, dass von Weißenbach nach Pottenstein teilweise nur alle zwei Stunden ein Zug fährt.<sup>63</sup>)

*„Die Bahn gibt es zwar, aber die fährt ja gar nicht.“ (IP 9),*

so die subjektive Wahrnehmung einer anderen Person.

Außerdem sind oft viele Umstiege nötig, um etwa nach Wien zu kommen. Der Zeitaufwand für das Zugfahren wird als unzumutbar und unverhältnismäßig hoch gegenüber MIV-Fahrten eingestuft. Zudem wird das Fehlen von leistungsstarken Zubringern bemängelt. Besonders von den BewohnerInnen des Triestingtals wird die Teileinstellung der Leobersdorfer Bahn, deren Hauptast ursprünglich Leobersdorf mit St. Pölten verband, als problematisch gesehen. Da die durchgängige Streckenbefahrung nicht mehr gegeben ist, müssen die Befragten auf andere Verkehrsmittel ausweichen oder erheblich längere Fahrzeiten in Kauf nehmen. So wurde geschildert:

*„Also wenn man nach St. Pölten möchte, muss man halt oft über Wien fahren. Das heißt, du fährst [für] eine Strecke, die du mit dem Auto in 40 Minuten bewältigst, drei, vier Stunden.“ (IP 4)*

Die Bahn ist durch diese Lücke also nur bedingt attraktiv und schränkt den Radius bei der Arbeitssuche und anderen Aktivitäten möglicherweise ein. Die Einheimischen fürchten zudem, dass es zu einer weiteren Stilllegung der Bahnlinie zwischen Leobersdorf und Weißenbach kommen könnte.

### **Öffentlicher Verkehr: Fokus Bus**

In Bezug auf den Busverkehr in der Region scheint es eine gewisse Unwissenheit der Bevölkerung über das Angebot zu geben. Etliche TeilnehmerInnen der qualitativen Studie gaben an, keine Kenntnis über Fahrplan und Takt der örtlichen Busse zu haben. Im Zuge der Auswertung wurde die Meinung vieler Personen deutlich, dass der Bus die eigenen Mobilitätsbedürfnisse nicht decken kann. Diese Ansicht ist teilweise durch Vorurteile geprägt, wie folgende Zitate zeigen:

*„Zu meinen Zeiten würde das nicht funktionieren, weil ich habe um halb 7 Dienstbeginn, und ich glaube nicht, dass da in der Früh ein Bus geht. Ehrlich gesagt. Oder?“ (IP 1),*

meinte etwa eine Person.

*„Aber ich kann mir nicht vorstellen, dass da eine gute Busverbindung gerade zu dem Zeitpunkt dorthin ist, wo ich sein müsste“ (IP 11)*

---

<sup>63</sup> Anmerkung der VerfasserInnen: Zug fährt um 10.15 Uhr und 12.15 Uhr, dazwischen existieren allerdings zwei Busverbindungen.

Einige persönlich befragte Personen geben an, dass es für sie bequemer sei, den Pkw und nicht den Bus zu benutzen. Ein entsprechendes ÖV-Angebot (Bus) sei zwar in der Nähe ihres Wohnortes, sie würden jedoch lieber mit dem Pkw fahren. Es sei auch vielfach das Bedürfnis nach Flexibilität, das zu dieser Entscheidung führt. Besonders bei relativ kurzen Strecken sei es bequem, nicht auf den Bus, der selten fährt, angewiesen zu sein und spontan Wege zurücklegen zu können, dies mache den Busverkehr für die EinwohnerInnen vielfach uninteressant.

Schlechte Erfahrungen im Zusammenhang mit der Benützung des regionalen Busangebotes können die Meinung über den Busverkehr zusätzlich negativ festigten. Hier ein Gesprächsausschnitt, der dies verdeutlicht:

*IP 9: „Es wird wahrscheinlich ein Bus gehen, der irgendwie fünfmal am Tag fährt, das weiß ich eben nicht. Ich habe keine Ahnung.“*

*Frage: „Mhm. Also Sie wissen gar nicht, wie die Infrastruktur der Öffis aussieht.“*

*IP 9: „Ich weiß eben nur, dass wir es einmal gebraucht hätten, und ich weiß, dass die [...] keine Chance hat heraufzukommen.“ (IP 9)*

Mobilitätsanforderungen von Menschen mit Betreuungspflichten können teilweise nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen mit einem Linienbus befriedigt werden. So ist es etwa laut den persönlich Befragten sehr mühsam, mit Kinderwagen oder Rollstuhl in den Bus einzusteigen. Außerdem sei der Bus ungeeignet, um größere Einkäufe zu transportieren. Für diese Fälle wird ein alternatives Verkehrsmittel, meist der Pkw, verwendet. Die Haltestellen seien in manchen Fällen zudem zu weit vom betreffenden Zielort entfernt. Weitere Einschnitte im Komfort ergeben sich durch Wetterexponiertheit an den Haltestellen, durch den hohen Besetzungsgrad bei SchülerInnenfahrten und das Gebundensein an die Abfahrtszeiten.

Es wurden zahlreiche Einflüsse genannt, die die Konkurrenzfähigkeit des Busverkehrs gegenüber anderen Verkehrsmittel herabsetzen. Ein Aspekt sind die vermeintlich hohen Fahrpreise, die den Bus vor allem für Familien nicht rentabel machen würden. Die Fahrpläne und das komplexe Liniensystem sind für einige befragte Personen schwer verständlich. Des Weiteren wurden lange Wartezeiten, lange Fahrzeiten, viele Umstiege, fehlende Flexibilität und Unzuverlässigkeit genannt. Besonders im Winter sei eine zuverlässige Verbindung nicht immer gegeben.

In einigen Fällen wurden die Abfahrtszeiten und Takte der Busse als Problem angegeben. Ein oft genanntes Thema ist die geringe Anzahl an Verbindungen außerhalb des Berufsverkehrs. Dies sei ein Zeitraum, in dem für Frauen und Männer mit Versorgungs- und Betreuungspflichten durchaus Wege zu bewältigen seien. Auch die Abstimmung der Hin- und Rückfahrzeiten sind teils nicht auf die Lebensrealitäten der befragten Personengruppe abgestimmt. Eine Person berichtet:

*„Nur die Busse, also diese Wieselbusse, die sind ja vorwiegend für die Beamten, das heißt, da geht einer um 6, um 7 und um 8 und das war's dann. Also am [Vormittag] nichts mehr. Und dann am Nachmittag gehen sie dann halt von St. Pölten zurück. Um 4, um 5, um 6, vielleicht noch um 7, 8, weiß ich nicht.“ (IP 1) <sup>64</sup>*

Ähnlich ist die Situation am Wochenende. Am Samstag würden weniger, am Sonntag unter Umständen gar keine Busse fahren.

<sup>64</sup> Anmerkung der VerfasserInnen: Fahrplan Wieselbus Linie H: ab Wiener Neustadt Richtung St. Pölten MO-FR um 5.30 Uhr, 6.00 Uhr, 6.17 Uhr und 7.17 Uhr; ab St. Pölten Richtung Wiener Neustadt MO-FR um 11.52 Uhr, 14.52 Uhr, 15.52 Uhr, 16.52 Uhr und MO-DO 17.57 Uhr (Stand: 29.08.2013).

## Schulbusverkehr

*„Da müssten die Kinder immer ständig laufen. Vielleicht ist das gesund, aber ich weiß nicht, ob das eine Option ist für den Schulweg.“ (IP 8)*

Eines der Hauptprobleme liegt für viele persönlich befragten Personen - angesprochen auf den öffentlichen Verkehr - im Schulbusverkehr. Besonders die fehlende Abstimmung zwischen Schulanfangs- und Endzeiten und Busabfahrts- sowie Ankunftszeiten wurden oft genannt. Sei es, dass der Bus erst nach Schulbeginn ankommt, der Bus zu knapp nach Schulende losfährt, das Kind zu lange nach Schulschluss oder vor Schulbeginn auf den Bus warten muss oder dass die Anschlussbusse nicht warten: Fast alle Elternteile, die befragt wurden, wussten von einer dementsprechenden Situation zu berichten. Eltern, deren Kinder weiterführende Schulen besuchen, meinten zudem, dass es am Abend kein ausreichendes Angebot für ihre Kinder gebe, mittels Bus vom Bahnhof nach Hause zu kommen. In vielen Fällen entstünden dadurch zusätzliche Begleitwege für die Betreuungspersonen. Falls verfügbar, würden diese überwiegend mit den Pkw bestritten werden.

Auch im SchülerInnenverkehr ist die geringe Anzahl an Verbindungen außerhalb der Stoßzeiten ein Problem. Falls Kinder früher oder später als gewöhnlich aus der Schule kommen, steht ihnen oft keine Möglichkeit zur Verfügung, eigenständig den Wohnort zu erreichen. Sie müssen entweder Wartezeiten in Kauf nehmen oder sind auf Betreuungspersonen, die sie meist mit dem Pkw abholen, angewiesen. Zudem sind eine dezentrale, periphere Wohnlage und die manchmal damit einhergehende Entfernung zur nächsten ÖV-Station Ursachen für Last-Mile-Begleitfahrten der Betreuungsperson.

Einstellungen und Werthaltungen der Eltern übertragen sich auch auf das Mobilitätsverhalten der Kinder. So empfanden die Eltern Fahrzeiten, die relativ zu einem Pkw gesehen unverhältnismäßig länger sind, als unzumutbar für ihre Kinder. Zudem wollen sie ihren Kindern lange Wartezeiten in den Haltestellen ersparen. Ein Elternteil dazu:

*„Ich hätte nicht so gern, dass mein Kind 25 Minuten durchschnittlich bei jedem Wind und Wetter in einer Busstation steht. Weil um ganz ehrlich zu sein, in der Gruppe, und das ist ja dann oft eine Gruppe, passiert jede Menge Blödsinn.“ (IP 7)*

Manche Eltern nehmen den Begleitweg mittels Pkw zur Schule in Kauf, damit ihr Kind am Morgen länger zu Hause sein kann. Schlechte Erfahrungen der Eltern in der eigenen Schulzeit können auch Einfluss darauf nehmen, inwieweit der Schulbus von den Kindern genutzt wird. So berichtete eine Mutter:

*„Ich weiß nicht, vielleicht hat mich das auch geprägt von der Schulzeit her. Da bin ich sehr viel oder fast nur mit den Öffentlichen [gefahren]. Und das im Winter zum Bus, und das ist für mich alles im Hinterkopf schlechte Erinnerung, weißt. Oder in der Früh in die Schule nach Berndorf, von [unverständlich] nach Berndorf, und da waren echt viele gemeine Kinder. [...] Wohl gefühlt habe ich mich da nie. Vielleicht, dass ich deshalb nicht gern fahre, weil ich diese Kindheitserinnerungen mitschleppe. Deshalb möchte ich es vielleicht auch meinem Kind ersparen.“ (IP 4)*

Wie folgender Ausschnitt zeigt, wird die soziale Komponente der Schulbusfahrt aber nicht nur als negativer sondern auch als positiver Aspekt gesehen:

*IP 8: „Ist eigentlich eh super fürs Kind. Nicht nur im Auto sitzen. Ich habe mich eigentlich gefreut, dass die Kinder [ein] bisschen....“*

*IP 7: „...Selbständig werden.“*

*IP 8: „Ja, ein bisschen was anderes kennen lernen als nur Autofahren. Das ist so steril, nicht?“*

Die ergänzend durchgeführte teilnehmende Beobachtung an drei ausgewählten Schulstandorten der Untersuchungsregion konnte diese oben angeführten Aussagen über die Bring- und Holsituation von Kindern ergänzen und bestätigen. Die Ergebnisse der teilnehmenden Beobachtung sind im Kapitel 3.3.3 nachzulesen.

### **Fahrradverkehr**

*„Ich könnte mir ein Fahrrad kaufen. Das geht aber nur im Sommer. [...] Und eventuell im Notfall, dass ich halt wirklich das mit dem Rad dann mach. Aber das zieht sich halt ziemlich. Runter geht es schnell. Aber rauf, das sind immer so Steigungen.“ (IP 14)*

Dem Rad haftet größtenteils das Image eines reinen Sportgeräts, einer Freizeitaktivität an. Als ernst zu nehmendes Verkehrsmittel für die täglichen Wege wird es in der Region nur begrenzt wahrgenommen. Für viele Befragten ergibt sich der Griff zum Fahrrad nur bei gutem Wetter und für Kurzstrecken. Dieses Image spiegelt sich in der folgenden Aussage wider:

*„Der Radweg ist eh super, ja, aber es ist ein Freizeitangebot im Grunde muss man sagen.“ (IP 9)*

Einbußen im Komfort sind ein zusätzlicher Grund, auf alternative Verkehrsmodi zurückzugreifen. So sind etwa steile Wegabschnitte, hoher Zeitaufwand und schlechtes Wetter Begründungen gegen das Radfahren. Der Transport von Gütern sei unter Umständen kompliziert und unbequem, weshalb viele persönlich befragte Personen beim Einkaufsweg auf das Rad verzichten. Eine Person gab an:

*„Wir fahren eigentlich schon viel mit dem Rad. Also wie gesagt in den Kindergarten. Wenn das nur so drei Gassen weiter ist. Oder zum Turnen, wenn ich zum Turnen fahre, dann fahre ich auch mit dem Rad. Oder wenn das Wetter schön ist, nach Berndorf in die Musikschule. Überall dort, wo ich halt nichts schleppen muss. Einkaufen mit dem Rad ist weniger lustig.“ (IP 3)*

Auch bei langen Strecken und Begleitwegen ist das Rad oft nicht die erste Wahl, besonders mit kleineren Kindern, die das Radfahren noch nicht perfekt beherrschen. Scheinbar ist auch hier der Pkw bei der Verkehrsmittelwahl dominant. So erzählte eine Person, dass sich die Frage nicht stellen würde, ob bis zur Bushaltestelle geradelt werde, weil sowieso die Gesamtstrecke mit dem Auto bewältigt wird. Eine weitere Person, die nicht im Besitz eines Pkws ist, bevorzugt den Bus. Andere gaben an, gar kein Fahrrad zu besitzen. Der Wohnstandort kann ebenfalls eine Rolle bei der Wahl des Fahrrads als Verkehrsmittel spielen. So verläuft der in einem Interview geschilderte Weg von Zuhause zum Radweg über eine viel befahrene Straße. Vor allem für Begleitwege stellt dies ein Problem dar, wie folgende Aussage zeigt:

*„Aber es ist trotzdem einmal anstrengend mit drei Kindern, die noch nicht perfekt Rad fahren können. Und überhaupt von mir zum Radweg zu gelangen. Also da muss man einfach schauen. Oder ich sage dann immer, bitte schieben wir bis dorthin. Der Großen geht das aber wieder am Nerv. Dass man das alles einmal auf die Reihe bringt, dass man dort hinkommt. Dass der nicht zu schnell fährt. Und dann haben wir eben unsere Ampel. Und alle glauben, die Ampel ist so die heile Welt. Im Gegenteil. Die Leute sind durch die Ampel komplett außer Kontrolle.“ (IP 2)*

Die Entfernung zum Arbeitsplatz sei in manchen Fällen zu groß um das Fahrrad als Verkehrsmittel zu verwenden. Der Diebstahl von Rädern ist ein weiteres Thema, welches das Radfahren unattraktiv

machen kann. Eine interviewte Person bemängelte zudem, dass es keine kindgerechten Räder bei Fahrradleihsystemen geben würde.

In manchen Fällen wird aber auch sehr gern auf das Rad zurückgegriffen. Dann sind es vor allem Argumente wie Unabhängigkeit, den Nutzen für die Gesundheit, „Frische Luft“, „Bewegung“ und „Umwelt wahrnehmen“. Bei manchen Personen sind es nicht nur Freizeitwege, sondern auch Alltagswege, die mit dem Fahrrad erledigt werden. Förderlich für den Griff zum Rad scheint laut Befragung eine zentrale Wohnlage zu sein.

### Das Zufußgehen

*„[...] von einem 50er [...] [Anmerkung der VerfasserInnen: gemeint ist die Einhaltung der Geschwindigkeitsobergrenze von 50km/h] ist nicht zu reden. Und da soll ein Kind über die Straße kommen? Und die Argumentation, wenn es einen Zebrastreifen gibt, passen die Kinder nicht mehr auf. Ja, so wird argumentiert. Sie haben einfach so keine Chance. [...] von da heroben fahren alle mit dem Auto zum Kindergarten.“ (IP 9)*

Probleme beim Zufußgehen ergeben sich laut der qualitativen Untersuchung vor allem bei Begleitwegen mit Kindern. Durchzugsstraßen seien zu gefährlich, als dass Kinder sie allein passieren könnten. Auch an Schutzwegen sei ein gesicherter Übergang nicht garantiert, da die Auto- und Lkw-FahrerInnen vorgeschriebene Tempolimits laut den Einschätzungen der Eltern in vielen Fällen nicht einhalten. Daraus ergibt sich, dass Eltern ihre Kinder – auch bei fußläufig zu erreichenden Strecken – mit dem Pkw zur Schule bringen und somit selbst zu einer potenziellen Gefahrenquelle werden. Zudem sei das Zufußgehen nicht bei jedem Wetter komfortabel. Bei Begleitwegen mit Rollstuhl können Steigungen zu einem Hindernis werden.

Besonders in zentralen Wohnlagen ist Zufußgehen für manche Befragten dennoch sehr attraktiv. Unabhängigkeit, Gesundheit, die bewusste Wahrnehmung der Umwelt und Umweltschutz werden als Beweggründe genannt. Dem Argument, dass man schwere Lasten nur mit dem Pkw und nicht zu Fuß transportieren kann, widerspricht eine befragte Person mit folgenden Worten:

*„Und wenn es schön ist, gehe ich zu Fuß. Und wenn ich schwere Sachen brauche, gehe ich halt zwei Tage hintereinander zu Fuß und nehme immer ein schweres Trumm [Anmerkung der VerfasserInnen: einen schweren Gegenstand]. Von dem her, wenn man will, geht es schon denke ich mir. Es kommt auf die Einstellung drauf an.“ (IP 4)*

### Motorisierter Individualverkehr

Die Auswertung ergab auch, dass einige Personen das Auto als notwendiges Übel wahrnehmen und dessen Gebrauch durchaus mit Gefahren assoziieren.

*„Ich fahre mal überhaupt nicht gern mit dem Auto. Ich hätte am liebsten, dass wir wieder unsere Pferde einspannen. Ah weil ich einfach, es ist schon so viel passiert und weil unsere Familie was mit Autos zu tun hat.“ (IP 2)*

Bei Begleitwegen mit Kindern – seien es die eigenen oder die Kinder Anderer – ist man sich bewusst, welche Verantwortung man als Pkw-LenkerIn trägt. Diese Verantwortung empfinden manche Befragte als belastend.

Die hohen Kosten für Treibstoff und Instandhaltung eines Pkws sind weitere Hemmnisfaktoren, die im Zusammenhang mit der Pkw-Benutzung genannt wurden. Eine Person identifiziert in ihrem Umfeld jedoch oft fehlendes Bewusstsein für diese Kosten oder aber Ignoranz gegenüber denselben, da der eigene Pkw ein Statussymbol für viele sei. Tritt der Fall ein, dass ein Pkw nicht finanzierbar

ist, kann das negative Folgen für den Wiedereinstieg und die Mobilität haben (siehe Kapitel 4.3.3 „Pkw-Besitz als ein entscheidender Mobilitätsfaktor“).

### 4.3.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit bei den telefonisch befragten Personen

Fast alle der telefonisch befragten Personen besitzen einen Führerschein (97,1%), rund ein Drittel auch einen Motorradführerschein (29%). Entsprechend hoch ist die Anzahl an Pkw in den Haushalten. So gibt es keinen Haushalt, wo kein Pkw vorhanden ist. In einem Viertel der Haushalte (26,5%) gibt es zumindest einen Pkw, bei mehr als der Hälfte (58,1%) zwei Pkw und in jedem 7. Haushalt (14,1%) sogar mehr als zwei Pkw. In rund 40 Prozent der befragten Haushalte gibt es ein Motorrad oder Moped, davon in 1,8 Prozent der Haushalte sogar mehr als eines. Bei einem Pkw-Besitz von 1,9 Fahrzeugen pro Haushalt haben 93,2 Prozent der Befragten zu jeder Zeit einen Pkw zu ihrer Verfügung. Weniger als 1 Prozent hat keinen Zugang zu einem Pkw.

Ebenso wie der Pkw erfreut sich das Fahrrad großer Akzeptanz. In 94,3 Prozent der Haushalte ist mindestens eines vorhanden, in 1,4 Prozent ein Elektrofahrrad.

Die Verkehrsmittelverteilung zeigt, dass Alltagsorganisation von Beruf und Betreuung in erster Linie mit dem Pkw abgewickelt wird. Öffentliche Verkehrsmittel haben bei den telefonisch Befragten eine untergeordnete Bedeutung für das Mobilitätsverhalten. So haben nur 19 Prozent der Befragten eine Zeit- oder Vorteilskarte zur ständigen Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Inwieweit die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel genutzt werden und mögliche Gründe, warum die Nutzung des Pkw so dominant ist und wenig andere Verkehrsmittel genutzt werden, können aus den Aussagen zur Verkehrsmittelschätzung in der persönlichen Befragung abgeleitet werden.

### 4.3.3 Pkw-Besitz als ein entscheidender Mobilitätsfaktor (persönliche Befragung)

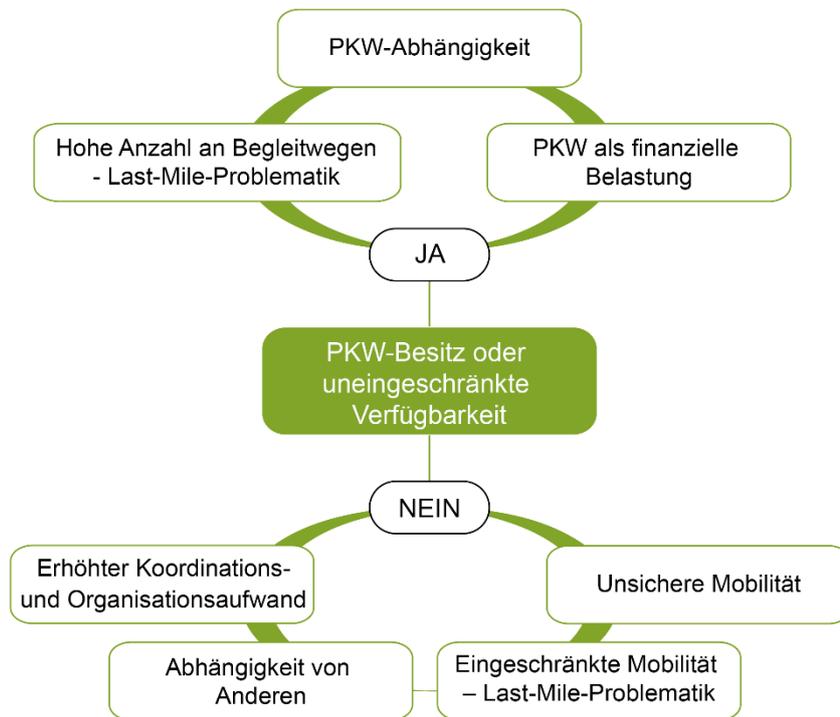
Im Rahmen der qualitativen Forschung wurden die BefragungsteilnehmerInnen gefragt, welche Relevanz sie dem Besitz eines Pkws zuschreiben.

Die Ergebnisse zeigen, dass der Besitz bzw. die Verfügbarkeit eines Pkws oft ein entscheidender Mobilitätsfaktor für die persönlich befragten Personen aus den Regionen Triestingtal und Schneebergland darstellt. Es folgt ein Überblick über die individuell größten Herausforderungen in der Mobilität der Befragten, wobei zwischen Personen, die uneingeschränkt über einen Pkw verfügen und solchen, bei denen dieser Umstand nicht zutrifft, unterschieden wird. Der Mobilitätsalltag dieser beiden Gruppen unterscheidet sich teils stark, sodass unterschiedliche Herausforderungen im Unterwegssein gemeistert werden müssen.

Jene, die uneingeschränkt über einen Pkw verfügen, sehen sich in einer Abhängigkeitssituation gegenüber dem Pkw und beklagen auch die finanzielle Belastung und die hohe Anzahl der zu leistenden Begleitwege. Folgende Abbildung gibt einen Überblick über die genannten Herausforderungen der jeweiligen Gruppe.

Menschen aus der Region, die gar nicht oder nur eingeschränkt über einen Pkw verfügen, sehen sich hingegen in einem Abhängigkeitsverhältnis zu anderen Personen und geben an, viel Zeit in die Koordination und Organisation ihrer Mobilität zu investieren. Durch die Last-Mile-Problematik werden manche Wege für diese Personengruppe zudem unmöglich. Das generelle Gefühl nicht „Herr der eigenen Mobilität zu sein“, also z. B. abhängig von funktionierenden Anschlüssen zu sein oder der Unsicherheit ausgesetzt zu sein, ob eine Bus im Winter fahren kann, lässt bei dieser Personengruppe das Phänomen einer generell „unsicheren Mobilität“ erkennen.

Die Tabelle 18 zeigt auf, wie viele der persönlich befragten Personen jeweils immer bzw. teilweise oder nie über einen Pkw verfügen können.



**Abbildung 26:** Mobilitätsherausforderungen mit und ohne Pkw

### Herausforderungen bei uneingeschränkter Pkw-Verfügbarkeit

Auch bei Verfügbarkeit eines Pkw ergeben sich im Alltag Mobilitätsherausforderungen für die persönlich befragten Personen. Die dezentrale Wohnlage, die damit einhergehende Entfernung zur nächsten ÖV-Station und der laut Erhebungsaussagen nicht immer ideal abgestimmte Schulbusverkehr erfordern notwendige Pkw-Begleitfahrten, sowohl mit Kindern als auch mit Älteren, Behinderten und anderen Personen. Natürlich sind diese Wege bei dieser Gruppe nicht per se ein Problem, immerhin verfügen sie ja uneingeschränkt über einen Pkw. Dennoch können viele Begleitfahrten zur Belastung im Alltag werden. Folgende Aussage verdeutlicht, wie sich Begleitfahrten auf den Alltag auswirken können:

*„Ich check das alles, hole die alle ab, die werden alle versorgt, kriegen Essen. Und der ganze Nachmittag schaut so aus, der wird dort zum Sport und die zur Musik und vom Orchester abholen und, ja. Also ich habe jeden Tag 3, 4 Termine zu bewältigen. Da bin ich froh, dass ich mein Auto habe.“ (IP 2)*

Zudem werden die Betriebs- und Instandhaltungskosten eines Pkws in der Befragtengruppe mit uneingeschränktem Pkw-Zugang teils als große finanzielle Belastung gesehen, gleichzeitig sei ein Auto aber notwendig. So erzählt eine Person, dass der Pkw-Besitz notwendig, aber nur mit finanzieller Unterstützung des Vaters möglich sei:

*Frage: „Und hast du selber ein Auto?“*

*IP: „Ja. [...] Was ich mir ohne meinen Papa nicht leisten könnte, muss ich dazu sagen.“ (IP 4)*

Eine dritte zentrale Herausforderung der Personengruppe mit uneingeschränktem Pkw-Zugang ist die Abhängigkeit vom Pkw. Ähnlich wie bei den Begleitwegen ist diese Abhängigkeit per se nicht problematisch, ein Pkw steht ja zur Verfügung. Dennoch wird das Abhängigkeitsverhältnis von einigen Befragten als problematisch oder unangenehm empfunden.

*„Wir haben drei Autos, weil ein großer Lastwagen ist auch noch dabei. [...] Aber es würde nicht gehen ohne. Ich bin ja auch noch zusätzlich für meine berufliche Tätigkeit viel unterwegs. Weil ich ganz oft nach Wien fahren muss zu Terminen. Und das könnte man zwar mit dem Zug bewältigen, aber zum Zug müsste ich mit dem Auto fahren. Das Hinfahren ist meistens weniger problematisch, als das Zurückfahren, wo ich ja wiederum zu gewissen Zeiten da sein muss. Was ich aber nur bewältigen kann, weil ich mit dem Auto fahre und nicht mit dem Zug. [...] Also ohne Auto würde ich auch nicht da wohnen.“ (IP 7)*

Die fast einvernehmliche Meinung aller Personen innerhalb der Gruppe, die einen Pkw besitzen bzw. uneingeschränkt über einen Pkw verfügen, ist, dass man sich nicht vorstellen kann, alle Wege gänzlich ohne diesen zu bewältigen. So sei ein Pkw beispielsweise bei Großeinkäufen und Transportfahrten unabdingbar. Auch für die Arbeitswege gäbe es oft keine Alternative zum Auto. Der öffentliche Verkehr wird in vielen Fällen als nicht leistungsfähig und unattraktiv beschrieben und daher nicht in Betracht gezogen. Bei Begleitwegen von Älteren und Menschen mit Behinderung bietet die ÖV-Infrastruktur nicht die nötige Barrierefreiheit, was zur Folge hat, dass ein Pkw das einzige mögliche Verkehrsmittel für die meisten Wege ist. Im Familienverband hat man manchmal auch mehr als ein Auto, da die Koordination mit nur einem Auto laut der Befragung nicht funktionieren würde. So kommt es vor, dass ein Familienmitglied mit dem Pkw in die Stadt pendelt (meist der Mann), und ein zweites Auto für die Mobilität der restlichen Familie notwendig sei. Ein zweiter Pkw stellt jedoch in manchen Fällen eine hohe finanzielle Belastung des zur Verfügung stehenden Haushaltsbudgets dar.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die demographischen und die Mobilität betreffenden Attribute der Gruppe mit uneingeschränkter Pkw-Verfügbarkeit unter den persönlich befragten Personen.

Region	Alter	Ge- schlecht	Führer- schein	Verfügung Pkw	Verfügung Rad	Verfügung Carsharing	Netzkarte ÖV	Betreuung für	Erwerbs- tätig
SBL	40	w	ja	immer	immer	Nie	nein	1 Kind / 11 Jahre	Hausfrau
SBL	39	w	ja	immer	immer	kA	nein	2 Kinder / 9, 12 Jahre	Teilzeit / Stunden kA
SBL	45	w	ja	immer	immer	Nie	nein	3 Kinder / 9, 15, 17 Jahre	Teilzeit / Stunden kA
TRT	43	w	ja	immer	immer	nie	nein	3 Kinder / 4, 5, 24 Jahre	Hausfrau
TRT	31	w	ja	immer	immer	nie	nein	1 Kind / 8 Jahre	Berufstätig / Stunden kA
TRT	34	w	ja	immer	teilweise	nie	nein	3 Kinder / 3, 6, 10 Jahre	Hausfrau
TRT	36	w	ja	immer	kA	kA	ja	1 Kind / 7 Jahre	Teilzeit / 24 Stun- den
TRT	55	w	ja	immer	immer	nie	nein	Behinderte Person	Arbeits- suchend
SBL	38	w	ja	immer	immer	nie	ja	3 Kinder / 4, 8, 11 Jahre	Arbeits- suchend
SBL	kA	w	Ja	immer	kA	kA	kA	2 Kinder / 2, 4 Jahre	Arbeits- suchend

**Tabelle 18:** Persönlich befragte Personen mit unbeschränktem Pkw-Zugang<sup>65</sup>

Auch in der telefonischen Befragung stellte sich heraus, dass die Mobilität praktisch uneingeschränkt durch die Pkw Verfügbarkeit möglich ist und es daher keine Probleme gibt, ein Ziel nicht zu erreichen, dass aber die Fahrtendienste und die eher erzwungene Pkw-Mobilität bei den Befragten Stress auslöst. Es wurde sehr häufig der Wunsch geäußert, dass sich die Mobilitätsangebote besonders für die zu betreuenden Personen verbessert, damit diese selbständiger mobil sein können und die befragten Personen selbst weniger das Auto nutzen müssten.

### Herausforderungen bei eingeschränkter Pkw-Verfügbarkeit

Menschen aus der Region, die gar nicht oder nur eingeschränkt über einen Pkw verfügen, stehen vor speziellen Mobilitätsherausforderungen, die sich stark von denen von Personen mit uneingeschränktem Pkw-Zugang unterscheiden.

<sup>65</sup> Regionsbezeichnungen: SBL= Schneebergland, TRT= Triestingtal

Laut der Befragung stellt die Erreichbarkeit mancher Arbeitsstellen ein Problem für all jene dar, die nur eingeschränkt über einen Pkw verfügen können. Ihre beruflichen Möglichkeiten werden somit geschmälert. Diese Stellen sind nicht zuverlässig mit dem ÖV erreichbar bzw. wäre die Wegedauer hin und retour unzumutbar lang. Besonders in peripheren Lagen ergeben sich schwierige Mobilitätssituationen für die Befragten:

*„Weil wenn ich dann wirklich im Winter auch da oben arbeiten würde, wäre das Problem, dass sich die Busgesellschaft vorbehält, dass bei Verwehungen oder so der Bus nicht fährt.“  
(IP 5)*

Erschwerend kommt bei manchen Personen hinzu, dass keine, ihren (hohen) Qualifikationen entsprechenden, Arbeitsplätze in der Wohnregion vorhanden sind. Dies erfordert sehr häufig eine Suche nach einer Arbeitsstelle außerhalb der Region und damit die Notwendigkeit zu pendeln. Dies geht wiederum mit längeren Wegen und einem erhöhten Anspruch an die Zuverlässigkeit aller Verkehrsmittel in der gesamten Wegekette einher. Eine eingeschränkte Verfügbarkeit über einen Pkw bedeutet in solchen Fällen, den vorhandenen ÖV nutzen zu müssen. Wenn dieser nun nicht oder unzureichend vorhanden ist, sind längere Wegezeiten, inklusive Anschlussprobleme bei Verspätung eines der benutzten öffentlichen Verkehrsmittel die Folge. Bei Personen mit Betreuungspflichten kann dies zu Unsicherheit und Stress führen. Die zu betreuende Person muss ja abgeholt, gebracht, gepflegt etc. werden.

Oft haben Personen mit eingeschränktem Pkw-Zugang mit der sogenannten „Last-Mile“-Problematik zu kämpfen. Diese Problematik beschreibt den Umstand, dass die letzte Etappe eines oft multimodalen Weges zur Hürde werden kann. Besonders häufig tritt dieses Problem in Verbindung mit der ÖV-Verwendung auf, wenn etwa generell eine gute öffentliche Verbindung zur Wohngemeinde besteht, der Weg von der Haltestelle zum Wohnstandort aber nicht fußläufig überwindbar ist und so zum Problem wird. (Vgl. Frey, Harald; Schopf, Josef-Michael; Rüger Bernhard: 2011)

Einige Situationen, die der Last-Mile-Problematik bei Schulwegen unterliegen, konnten identifiziert werden. Ein Elternteil berichtete über die täglichen Wartezeiten des Kindes:

*„Ja das ist eben das Problem dann, wenn es retour geht. Weil am Montag kommt sie um 16:30 nach Puchberg. Da müsste sie warten bis 17:05. Nur wo? Am Bahnhof? Am Dienstag kommt sie um halb 3, am Mittwoch und Donnerstag kommt sie um halb 4, und am Freitag kommt sie um halb 2. Und da ist aber keinerlei Verbindung retour bzw. dann mit einer Wartezeit.“ (IP 14)*

Die Schülerinnen und Schüler haben abhängig vom Wohnstandort des Öfteren Probleme, von der Haltestelle des ÖV zum manchmal weiter weg gelegenen Wohnstandort zu gelangen. Personen mit Betreuungspflichten sind aufgrund dessen gezwungen, die Schülerinnen oder Schüler mit alternativen Beförderungsmitteln abzuholen. Bei eingeschränkter Verfügbarkeit über einen Pkw kann dies problematisch werden. Die begrenzte Verfügbarkeit über einen Pkw wirkt sich zudem hinderlich auf die Betreuung von Personen, die nicht in der Nähe der befragten Personen leben, aus. Eine Betreuung – etwa in den Nachtstunden – kann nur mit erhöhtem Organisationsaufwand erfolgen.

Die InterviewteilnehmerInnen erwähnten auch den erhöhten Koordinations- und Organisationsaufwand wenn sie nur eingeschränkt über einen Pkw verfügen können. Sei es, dass Personen erst mit einem anderen Verkehrsmittel einen Pkw abholen müssen und somit zusätzliche Wege entstehen. Oder dass sich Personen – die in einem Haushalt zusammenleben – täglich neu damit auseinandersetzen müssen, wer wann welche Wege erledigen kann. Eine Person, die im Familienverband über ein Auto verfügt, schildert den täglichen Organisationsaufwand folgendermaßen:

„Wir haben ein Auto. Und das brauchen wir beide. Der Sohn fährt halt mit dem Bus in die Schule und kommt heute zum Beispiel mit dem Bus nach Hause. Ansonsten oft mit dem Zug. Und dann ist er zum Holen. Und dann müssen wir immer schauen: ist das Auto da und wer hat das Auto? Und eben, wenn die Eltern uns brauchen, dann auch ja.“ (IP 11)

„Und es kommt auch drauf an, unter der Woche, ob es möglich ist, dass ich ein Auto zur Verfügung gestellt bekomme oder nicht. Und ja davon bin ich halt unter Anführungsstrichen halt ein bisschen abhängig.“ (IP 14)

Eine Situation, welche von Personen mit eingeschränktem Pkw-Zugang bezüglich ihrer Mobilität beschrieben wird, ist die mögliche Abhängigkeit von anderen Personen. Man fühlt sich oftmals der Willkür und Gutmütigkeit von Freundinnen und Freunden, Bekannten, Verwandten oder Taxiunternehmen ausgesetzt.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die demografischen und die Mobilität betreffenden Attribute der Gruppe mit eingeschränkter Pkw-Verfügbarkeit unter den persönlich befragten Personen.

Region	Alter	Geschlecht	Führerschein	Verfügung Pkw	Verfügung Rad	Verfügung Carsharing	Netzkarte ÖV	Betreuung für	Erwerbstätig
SBL	36	W	Ja	Teilweise	Immer	kA	Nein	Ältere Personen	Praktikum / Stunden kA
SBL	56	M	Ja	Teilweise	Immer	kA	Nein	1 Kind mit Behinderung / 16 und ältere Personen (Eltern)	Arbeits-suchend
SBL	49	W	Ja	Teilweise	Immer	kA	Nein	1 Kind mit Behinderung / 16 und ältere Personen (Eltern)	Arbeits-suchend
TRT	34	W	Ja	Teilweise	Immer	Nie	Nein	3 Kinder / 5, 8, 10 Jahre	Selbstständig
SBL	kA	W	Ja	Sehr eingeschränkt	kA	kA	kA	1 Kind / 14 Jahre	Arbeits-suchend

**Tabelle 19:** Persönlich befragte Personen mit eingeschränktem Pkw-Zugang<sup>66</sup>

#### 4.3.4 Mobilitätsverhalten der telefonisch befragten Personen

In den vorangegangenen Abschnitten wurde beschrieben, welche Mobilitätsmöglichkeiten den Personen der Zielgruppe in den Untersuchungsregionen zur Verfügung stehen und wie sie diese in ihrem Alltag nutzen. Im nächsten Abschnitt soll nun beleuchtet werden, wie sich das Angebot und die Ansprüche der Personen im Alltag auf das konkrete Verhalten der befragten Personen wirklich aus-

<sup>66</sup> Regionsbezeichnungen: SBL= Schneebergland, TRT= Triestingtal

wirkt. Dazu wurde das Mobilitätsverhalten für einen konkreten Stichtag in der telefonischen Befragung abgefragt. Die Ergebnisse werden im folgenden Kapitel zusammengefasst.

## **Mobilitätskennziffern**

### Wegeanzahl, Wegelänge und Modal Split

Die Untersuchung des Mobilitätsverhaltens an einem konkreten Stichtag zeigt, dass die Anzahl der täglichen Wege mit 4,6 hoch (Frauen: 4,8, Männer 3,9) ist. Die Unterschiede sind jedoch nicht signifikant, da die Standardabweichung in beiden Gruppen hoch ist. Die durchschnittliche Weglänge beträgt 12,8 km mit einem Median von 6 km, wobei die befragten Männer mit 17,3 km deutlich längere Wege zurücklegen als die befragten Frauen mit 11,5 km. Fast die Hälfte der Wege (48%) ist kürzer als 5 km, 38 Prozent kürzer als 1 km. Die tägliche Reisezeit (Summe aller Wegedauern einer Person an einem Tag) zeigt kaum Unterschiede zwischen Männern (83 Minuten) und Frauen (80 Minuten).

An den untersuchten Tagen wurden 83,2 Prozent der Wege als LenkerIn mit dem privaten Pkw zurückgelegt, 12,4 Prozent zu Fuß oder mit dem Rad. Öffentliche Verkehrsmittel haben nur einen Anteil von 2,9 Prozent an den Wegetappen.

### Wegezweck Bringen und Holen

Der Anteil der Wege, bei denen Personen geholt oder gebracht werden, ist mit 40 Prozent hoch. Hier bestehen signifikante Unterschiede zwischen den Geschlechtern: Frauen haben im Durchschnitt 2,1 Hol- und Bringwege pro Tag, Männer 1,1. Wenn die Arbeitswege weit sind, sind häufig auch die Hol- und Bringwege weit. Die mittlere Weglänge der Hol- und Bringwege beträgt weniger als 3 km, wobei 75 Prozent sogar weniger als 2 km lang sind. Hier gibt es keine signifikanten Unterschiede zwischen den Geschlechtern; die Wege der Frauen (3,0 km) sind etwas länger als jene der Männer (2,6 km).

13 Prozent aller Wege sind Hol- oder Bringwege zur/von der Schule, 8 Prozent in den/vom Kindergarten. Dies entspricht der Tatsache, dass die Stichprobe überdurchschnittlich viele Familien mit älteren Kindern enthält. Die Hol- und Bringwege im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten machen nur 7 Prozent aller Wege aus.

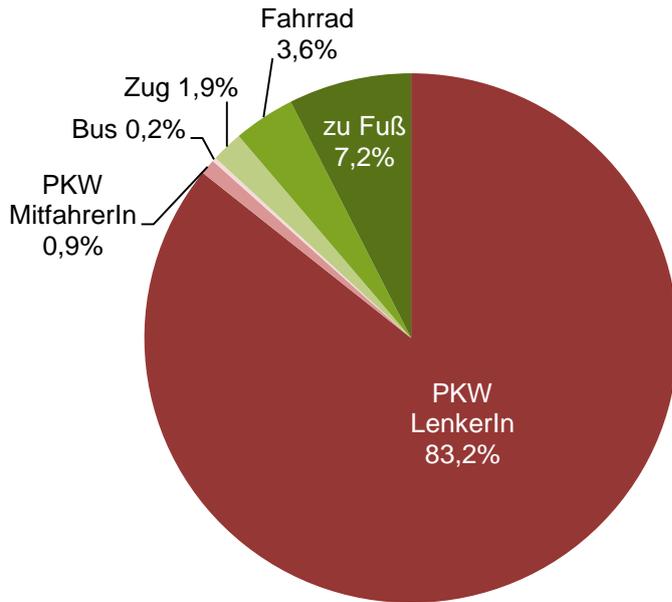


Abbildung 27: Modal Split am Stichtag

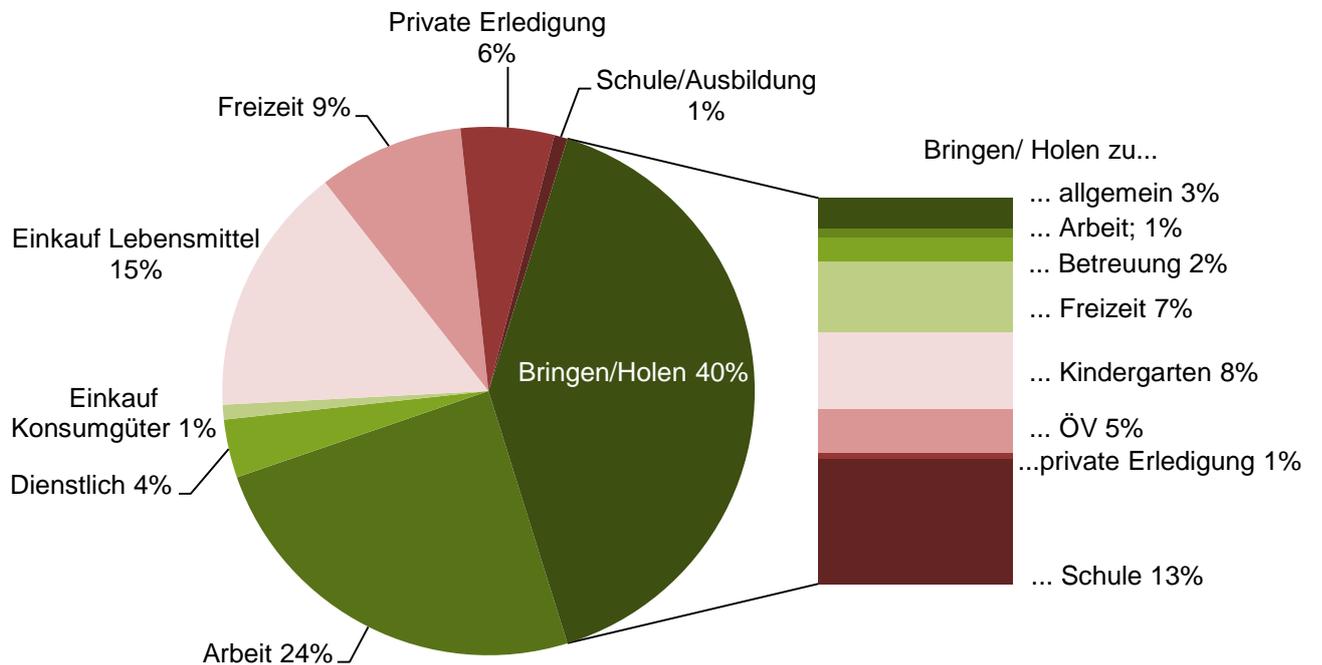
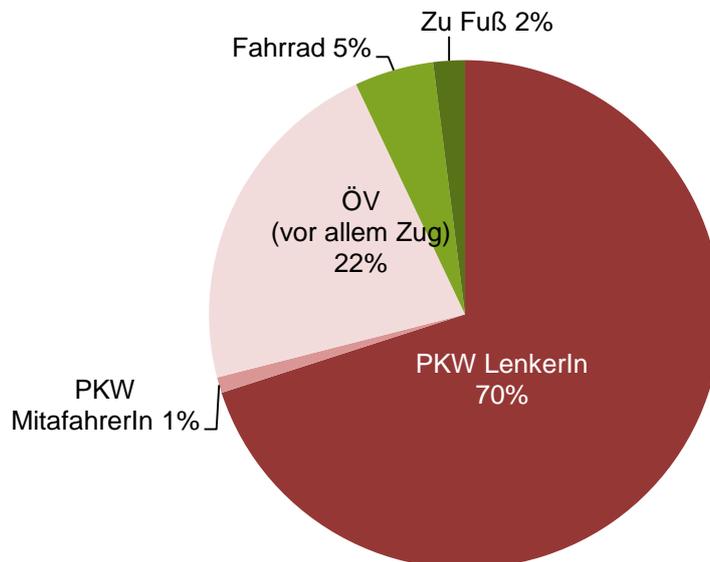


Abbildung 28: Wegezwecke am Stichtag

### Arbeitswege

Bei Fragen zu den Arbeitswegen im Allgemeinen gaben knapp 30 Prozent der Personen (29%) an, dass zwischen Wohnort und Arbeitsort weniger als fünf Kilometer liegen; bei 29 Prozent sind es mehr als zwanzig Kilometer. Der private Pkw ist das meist verwendete Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit. Er wird von 70,0 Prozent (68 Prozent der Männer und 71 Prozent der Frauen) der telefonisch Befragten regelmäßig auf ihrem Weg zur Arbeit verwendet. Es bestehen keine signifikanten Unterschiede zwischen Männern und Frauen im Hinblick auf das am Weg zur Arbeit üblicherweise genutzte Verkehrsmittel. Während der Zug von knapp 22 Prozent und das Fahrrad von rund 5 Prozent (mehr Männer als Frauen) der Befragten regelmäßig auf dem Weg zur Arbeit genutzt werden, spielen das zu Fuß gehen (1,8%) trotz der zum Teil kurzen Wege und der Bus (0,7%) kaum eine Rolle.

Verglichen mit der mittleren Länge der Arbeitswege von 20,1 km, lässt die durchschnittliche Wegelänge an einem Tag von 12,8 km vermuten, dass die weiteren täglichen Wege am Tag wesentlich kürzer sind.



**Abbildung 29:** Übliches Verkehrsmittel auf Arbeits-/Ausbildungswegen

### Wege mit dem Pkw

An den untersuchten Tagen wurden 83,2 Prozent der Wege als Lenker mit dem privaten Pkw zurückgelegt, 12,4 Prozent zu Fuß oder mit dem Rad. Öffentliche Verkehrsmittel haben nur einen Anteil von 2,9 Prozent an den Wegen. Wege mit dem Pkw haben eine durchschnittliche Länge von 13,4 km mit einem Median von 7 km. 11 Prozent der Pkw-Wege sind kürzer als 1 km, ein Drittel (29%) kürzer als 3 km und 40 Prozent kürzer als 5 km.

Tabelle 20 zeigt die Korrelationsmatrix für Betreuung, Erwerbstätigkeit und Mobilitätsverhalten. Nur die Korrelationen  $\geq 0.2$  oder  $\leq -0.2$  sind hier angegeben. Die Tageswegelänge hängt sehr stark mit der Länge des Arbeitsweges zusammen. Wenn die Entfernung zum Arbeitsort weit ist, dann sind meist auch die Entfernungen zur Betreuungseinrichtung der Kinder weit und umgekehrt. Ein Grund dafür dürfte die Wahl der Betreuungseinrichtung nahe des Arbeitsplatzes bzw. der Ausbildungsstätte

sein. Ein Zusammenhang zwischen der Anzahl der Hol- und Bringwege und Betreuungs- bzw. Arbeitsdauer kann aus den Daten nicht abgeleitet werden. Die Aufgabe, Personen in Betreuungseinrichtungen zu bringen bzw. sie abzuholen, wird zwischen den verantwortlichen Personen individuell geregelt.

	Betreuungsstunden pro Tag	Betreuungszeit	Länge der Hol- und Bringwege	Wochenarbeitszeit	Länge des Arbeitsweges	Tagesfahrweite	Keine Hol- und Bringwege	Keine Arbeitswege
<b>Betreuung pro Tag [h]</b>	1,00							
<b>Betreuungszeit</b>	0,59	1,00						
<b>Weglänge bei Hol- und Bringwegen</b>			1,00					
<b>Wochenarbeitszeit</b>	-0,35	-0,22		1,00				
<b>Länge des Arbeitsweges</b>					1,00			
<b>Tagesfahrweite</b>			0,42		0,61	1,00		
<b>Keine Hol- und Bringwege</b>			0,60	-0,20	-0,23		1,00	
<b>Keine Arbeitswege</b>					0,45		-0,22	1,00
<b>Keine Wege</b>			0,42				0,75	-0,06

**Tabelle 20:** Korrelationsmatrix für Betreuung, Erwerbstätigkeit und Mobilitätsverhalten (alle dargestellten Korrelationen sind signifikant)

Die Ergebnisse zeigen, dass es in der Mobilität signifikante Unterschiede zwischen Männern und Frauen bzw. auch zwischen Personen, die eine hohe Stundenzahl am Tag berufstätig sind oder für die Betreuung anderer Personen verantwortlich sind. Für beide dieser Gruppen gilt jedoch, dass die einzige Möglichkeit, dabei das Alltagsleben mit Beruf, Betreuung und Mobilität bewältigen zu können, die Nutzung eines PKW ist. Die PKW Verfügbarkeit ist bei Männern und Frauen der Stichprobe nahezu gleich verteilt. Die Verteilung der Betreuungsarbeit und Berufstätigkeit ist dagegen nicht gleichmäßig verteilt. Frauen arbeiten weniger und betreuen dafür mehr andere Personen. Betrachtet man Betreuung und Berufstätigkeit, kann klar gezeigt werden, dass Frauen in Summe einer höheren Belastung ausgesetzt sind - obwohl in der Untersuchung Tätigkeiten im Haushalt nicht mit einbezogen wurden.

#### Unterschiede zwischen Männern und Frauen

Auf den Stichtag bezogen sind die einzelnen Wege der telefonisch befragten Frauen durchschnittlich um fast 6 km kürzer als bei den Männern und sie brauchen pro Weg auch etwa 4 Minuten weniger Zeit. Da die Frauen jedoch pro Tag wesentlich mehr Wege zurücklegen, sind sie in Summe in etwa gleich lang mobil wie die Männer

Unterscheidet man zwischen den verschiedenen Wegezwecken, zeigt sich, dass der Unterschied bei den Arbeitswegen ähnlich ist: bei Frauen sind diese Wege im Durchschnitt 7 km kürzer als bei den Männern und sie brauchen dafür ca. 4 Minuten weniger Zeit. Bei den Bring- und Holwegen ist der Unterschied geringer: hier brauchen Frauen durchschnittlich 3 Minuten weniger für ca. 2 km kürzere Wege. Die Einkaufswegen sind bei Frauen etwa einen Kilometer kürzer, dafür wird jedoch

durchschnittlich 2 Minuten mehr Zeit benötigt. Für private Erledigungen werden etwa die gleichen Entfernungen zurückgelegt, Frauen benötigen im Durchschnitt jedoch 5 Minuten mehr Zeit dafür. Da der Motorisierungsgrad bei Frauen und Männern in der Untersuchungsregion recht hoch ist und sich auch die Verkehrsmittelwahl zwischen den Geschlechtern wenig unterscheidet, sind die Differenzen bei den Entfernungen und der benötigten Zeit dafür nicht hoch.

Wegezweck	Frauen			Männer		
	Länge (km)	Dauer (Min)	Anzahl	Länge (km)	Dauer (Min)	Anzahl
<b>Arbeit</b>	18,8	00:23	357	25,9	00:27	131
<b>Bringen/Holen</b>	7,3	00:11	688	9,8	00:14	114
<b>Einkauf Lebensmittel</b>	8,9	00:14	264	9,8	00:12	41
<b>Freizeit</b>	14,2	00:21	133	18,5	00:21	43
<b>Private Erledigung</b>	9,9	00:16	99	9,5	00:11	14

### 4.3.5 Mobilitätskennziffern im Untersuchungsgebiet - Unterschiede zwischen dem Triestingtal und dem Schneebergland

Aus dem Triestingtal nahmen 215 und aus dem Schneebergland 213 Personen an der telefonischen Befragung teil. Die Geschlechterverteilung der Befragten ist in beiden Regionen nahezu identisch. Bezüglich der sozio-demografischen Merkmale weisen die Stichproben aus den beiden Kleinregionen zum Teil Unterschiede auf, wie Tabelle 21 veranschaulicht.

Im Triestingtal verfügen 47 Prozent der Befragten über einen Bildungsabschluss mit Matura oder höher, im Schneebergland sind dies 54 Prozent der Befragten. Die Beschäftigungsquote ist in beiden Teilstichproben mit ungefähr 86 Prozent etwa gleich hoch. Die Einkommensverteilung ist in beiden Kleinregionen ähnlich. Das durchschnittliche Alter der telefonisch Befragten ist im Triestingtal mit 42,1 Jahre vergleichbar mit Durchschnittsalter von 42 Jahren im Schneebergland. Die Altersklasse der 50- bis 64-jährigen Personen ist etwas stärker repräsentiert. Ähnlich ist auch die mittlere Haushaltgröße mit 4 Personen pro Haushalt im Triestingtal und 3,9 Personen im Schneebergland.

Variable		Gesamt	Triestingtal	Schneebergland
Geschlecht (n=436)	Männlich	23%	24%	23%
	Weiblich	77%	76%	77%
Alter (n=434)	<18	0%	0%	0%
	18-29	5%	6%	5%
	30-34	9%	9%	9%
	35-39	21%	21%	21%
	40-44	25%	25%	25%
	45-49	24%	21%	27%
	50-64	15%	18%	12%
	65+	0%	0%	0%
Ausbildung (n=245) <sup>67</sup>	Kein Schulabschluss	1%	0%	2%
	Pflichtschule	3%	5%	1%
	Lehrabschluss	38%	42%	34%
	Höhere Schule ohne Matura	8%	6%	9%
	Höhere Schule mit Matura	22%	20%	25%
	Fachhochschule	8%	8%	7%
	Universität	19%	18%	20%
	Andere	1%	1%	2%
Familienstatus (n=434)	Verheiratet	76%	77%	75%
	Lebensgemeinschaft	8%	8%	8%
	Geschieden	7%	8%	6%
	Getrennt lebend	1%	0%	1%
	Ledig	8%	7%	8%
	Verwitwet	1%	0%	1%
Erwerbs- status(n=436)	Keinen	10%	11%	10%
	Erwerbstätig	87%	86%	87%
	In Ausbildung	2%	2%	1%
	Beides	1%	1%	1%
Anzahl der Haushalts- mitglieder (n=435)	1	0%	0%	0%
	2	6%	6%	6%
	3	26%	27%	25%
	4	44%	44%	45%
	5	15%	13%	18%
	>5	8%	9%	6%
Anzahl der Erwerbs- tätigen im Haushalt	0	1%	2%	1%
	1	23%	23%	23%
	2	70%	69%	70%

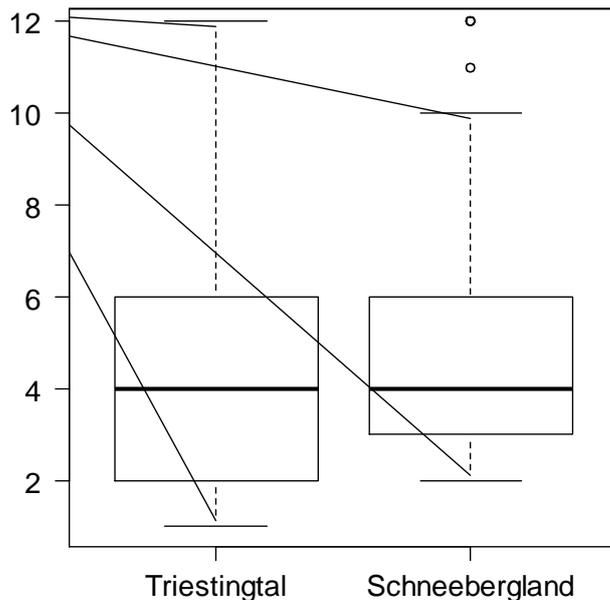
<sup>67</sup> Aufgrund von technischen Problemen mit den Computer-gestützten-Befragungs-System sind die Angaben zur Ausbildung nur von 245 Personen nutzbar

(n=433)	>2	6%	6%	6%
Anzahl der Kinder im Haushalt (n=435)	0	5%	2%	0%
	1	36%	19%	21%
	2	44%	58%	53%
	3	13%	19%	24%
	4	1%	2%	2%
Haushalts-Äquivalent-Einkommen (OECD) <sup>68</sup> (n=405)	<500 EUR	36%	0%	2%
	<=1,000 EUR	15%	3%	3%
	<=1,500 EUR	22%	9%	7%
	<=2,000 EUR	20%	14%	15%
	> 2,000 EUR	8%	74%	73%

**Tabelle 21:** Stichprobenbeschreibung der telefonisch Befragten, unterschieden nach Kleinregionenzugehörigkeit

In den Mobilitätskennziffern zeigen sich zum Teil signifikante Unterschiede zwischen den beiden Kleinregionen im Untersuchungsgebiet. So ist die mittlere Anzahl der täglichen Wege pro Person im Schneebergland mit 4,8 Wegen am Tag signifikant höher als im Triestingtal (4,5 Wege pro Tag) bei gleichem Median von 4 Wegen am Stichtag (Gesamtstichprobe 4,6 Wege pro Tag).

<sup>68</sup> Das Äquivalenzeinkommen eines Haushalts dient zur besseren Vergleichbarkeit der Werte, da es das einer Person zur Verfügung stehenden Budgets unter Beachtung der Haushaltgröße angibt. Es errechnet sich aus dem verfügbaren Haushaltseinkommen dividiert durch die Summe der Personengewichte im Haushalt. Die Personengewichte werden auf Basis der EU-Skala berechnet: erste Person = 1,0; zweite und jede weitere Person = 0,5 außer Kinder jünger als 14 Jahre = 0,3.



**Abbildung 30:** Boxplot<sup>69</sup> zum Median der mittleren täglichen Wegezahl mit 25% und 75% Quartilen (n=1.845 Wege)

Die mittlere tägliche Weglänge beläuft sich im Triestingtal auf 52,61 km. Das ist signifikant niedriger als die mittlere tägliche Weglänge der telefonisch Befragten im Schneebergland mit 66,5 km (Gesamtstichprobe im Mittel 59,3 km). Die weiteren Distanzen spiegeln sich neben Merkmalen der Infrastruktur, der Auslastung des Verkehrssystems und der gewählten Verkehrsmittel auch in der Zeit wieder, die im Verkehr verbracht wird. So beträgt die mittlere tägliche Wegdauer im Triestingtal 73,5 Minuten. Der Wert ist signifikant niedriger als im Schneebergland, in dem die Befragten im Durchschnitt 90,3 Minuten am Tag unterwegs sind (Gesamtstichprobe 81,4 Minuten).

Auf Ebene der Wege betrachtet spiegeln sich die signifikanten Unterschiede zwischen den Kleinregionen ebenfalls wieder. Ein Weg dauert im Triestingtal durchschnittlich 16,5 Minuten, im Schneebergland hingegen 18,4 Minuten. Nicht signifikant sind die Unterschiede in der mittleren Weglänge, auch wenn die durchschnittliche Weglänge im Schneebergland mit 13,6 km über der im Triestingtal (11,9 km) liegt. Die fehlende Signifikanz ist auf die hohen Varianzen in den Längen der einzelnen Wege begründet.

Vergleichbar ähnlich ist die Verkehrsmittelwahl in den beiden Kleinregionen. Der öffentliche Personenverkehr spielt bei der Verkehrsmittelwahl am Stichtag in beiden Kleinregionen eine unbedeutende Rolle. Es wird deutlich, dass disperse Raumstrukturen und das geringere Angebot im Öffentlichen Verkehr, vor allem was schienengebundene Verkehrsmittel anbelangt, bei gleichzeitig hoher Pkw-Verfügbarkeit und weiten Distanzen im Schneebergland dazu führen, dass der öffentliche Verkehr nahezu gar nicht genutzt wird.

<sup>69</sup> In der Box in der Boxplot-Darstellung liegen 50 Prozent aller Werte. Der Strich in der Box stellt den Median dar. Die restlichen Werte liegen außerhalb der Box, dargestellt durch die gestrichelten Linien ober- und unterhalb der Box. Die Punkte außerhalb der Linie sind Ausreißer. Durch die Darstellung wird die Streuung und Abweichung der Werte vom Median verdeutlicht.

	Triestingtal (n=904 Wege)	Schneebergland (n=941 Wege)
PKW-/ MRad-Lenken	85%	87%
Pkw-Mitfahren	1%	1%
ÖV	3%	1%
Rad	3%	4%
zu Fuß	8%	7%

**Tabelle 22:** Verkehrsmittelwahl am Stichtag in den Kleinregionen Triestingtal und Schneebergland (n=1.845)

## 4.4 Die Rolle der Mobilität im Spannungsfeld zwischen Beschäftigung und Betreuung

Wie im Kapitel 4.2.2 bereits erwähnt, wurde die Verteilung von Erwerbs- und Betreuungsarbeit in Familien bereits in zahlreichen Studien untersucht, dabei wurden große Unterschiede zwischen Männern und Frauen festgestellt. Und wie in den vorangegangenen Abschnitten dargestellt, unterscheidet sich auch das Mobilitätsverhalten zwischen Männern und Frauen stark: Frauen legen im Durchschnitt kürzere Wege, mehr Wege pro Tag und mehr Hol- und Bringwege zurück als Männer (DfT 2007; Duchène 2011; Infas. Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH; Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Institut für Verkehrsforschung: 2010; Rosenbloom 2006; Uteng and Cresswell 2008). Auch der Aktionsradius von Frauen ist kleiner als der von Männern und der Anteil an Einkaufswegen ist bei Frauen größer. Dieser Effekt verstärkt sich vor allem, wenn Kinder im Haushalt leben. Wie Betreuung, Erwerbstätigkeit und Mobilität in Relation stehen, wurde bisher jedoch in Studien noch wenig untersucht. Für die Untersuchungsregion wird daher im folgenden Abschnitt diskutiert, wie die unterschiedlichen Aktivitäten durch Wegeketten verbunden werden und welche Zusammenhänge es zwischen Mobilität und Beschäftigung und Betreuung in der Bevölkerung in der Region gibt.

### 4.4.1 Wegeketten der telefonisch Befragten

#### Wegeketten von Personen mit Betreuungsaufgaben

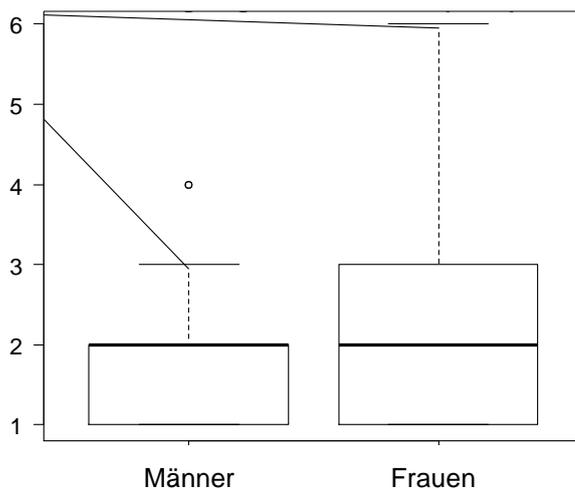
Der folgende Abschnitt geht auf die Gestaltung der alltäglichen Mobilität im Untersuchungsgebiet ein. Ausgangspunkt ist die Annahme, dass Personen mit Betreuungspflichten am Land wie in der Stadt durch ihre große Anzahl an verschiedenen Aufgaben auch komplexe Wegeketten haben. Das heißt, dass diese Personen bei einem Ausgang Wege mit mehreren Wegzwecken kombinieren und beispielsweise, den Weg zur Arbeit mit Wegen für andere Aktivitäten wie Holen und Bringen oder Einkaufen verbinden.

Die Wahl des Berichtstages war maßgeblich daran gebunden, dass an diesem Tag sowohl die Aktivität Erwerbsarbeit, als auch die Aktivität Betreuung angefallen ist. Erwerbstätigkeit konnte dabei sowohl zu Hause, als auch an einem dritten Ort stattfinden. Die Betreuung konnte die Betreuung zu Hause, als auch an dritten Orten und das Holen und Bringen umfassen. Am Stichtag berichteten 15 Prozent der Männer und 84 Prozent der Frauen mindestens einen Hol- oder Bringweg. Bei den anschließenden Analysen wurden die Gruppen der Personen mit und ohne Hol- und Bringwegen getrennt betrachtet. Die Gruppe mit Hol- und Bringwegen am Stichtag umfasst 246 Personen, davon 37 Männer und 209 Frauen, die 40 Prozent der Männer und 78 Prozent der Frauen der Gesamt-

stichprobe entsprechen. Die Betrachtung der Gruppe gibt einen Hinweis auf die genderspezifischen Verteilung der Aufgaben für Holen und Bringen im Haushalt. Das Holen und Bringen von betreuten Personen wird in den meisten Fällen von Frauen übernommen. Männer nehmen Betreuungsaufgaben vor allem im häuslichen Umfeld wahr.

### Anzahl täglicher Ausgänge

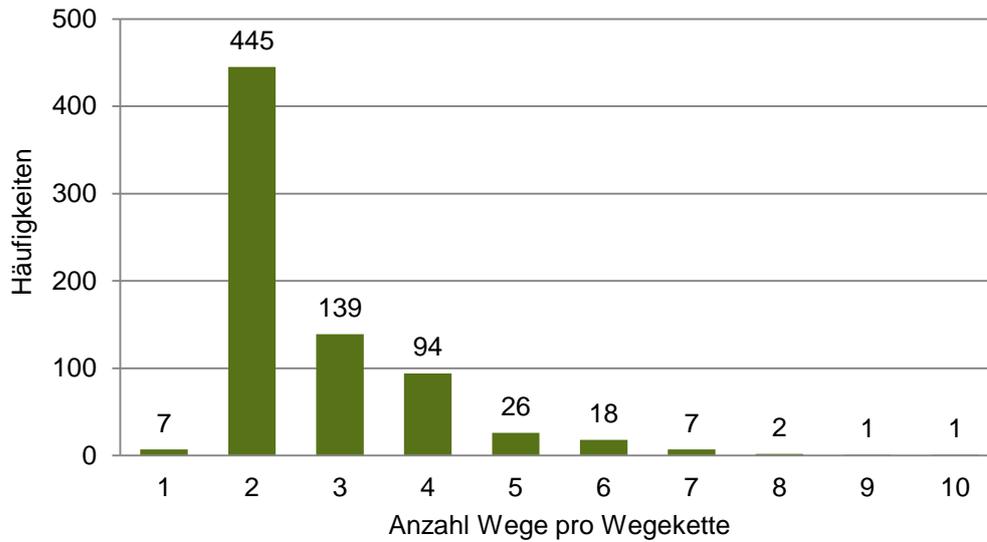
54 Prozent der Befragten haben einen Ausgang pro berichteten Tag, d. h. dass sie einmal pro Tag die Wohnung verlassen und Wege zurücklegen, um Aktivitäten auszuüben. Der Median liegt sowohl bei Männern als auch bei Frauen bei einem Ausgang pro Tag, die mittlere Ausgangshäufigkeit variiert zwischen Männern und Frauen. Während 61 Prozent der Männer ausschließlich einen Ausgang pro Tag haben, sind dies bei den Frauen nur 51 Prozent, was bedeutet, dass Frauen eher im Verlauf des Tages in die Wohnung zurückkehren und von dort zu einem weiteren Ausgang starten als Männer. Der Anteil der Frauen, die mehr als zwei Ausgänge am Tag haben, ist mit 26 Prozent höher als der der Männer (19%). Bei Personen, die am Stichtag mindestens einen Hol- oder Bringweg hatten, liegt der Median für Männer und Frauen bei zwei Ausgängen ohne signifikante Unterschiede. Dass Frauen dieser Gruppe dennoch häufigere Ausgänge haben, verdeutlicht die nachstehende Abbildung. Hier weisen Frauen eine noch höhere Anzahl an Ausgängen mit deutlich höherer Varianz als Männer auf.



**Abbildung 31:** Anzahl der Ausgänge am Stichtag von Männern und Frauen mit mindestens einem Hol- oder Bringweg am Stichtag (n=246)

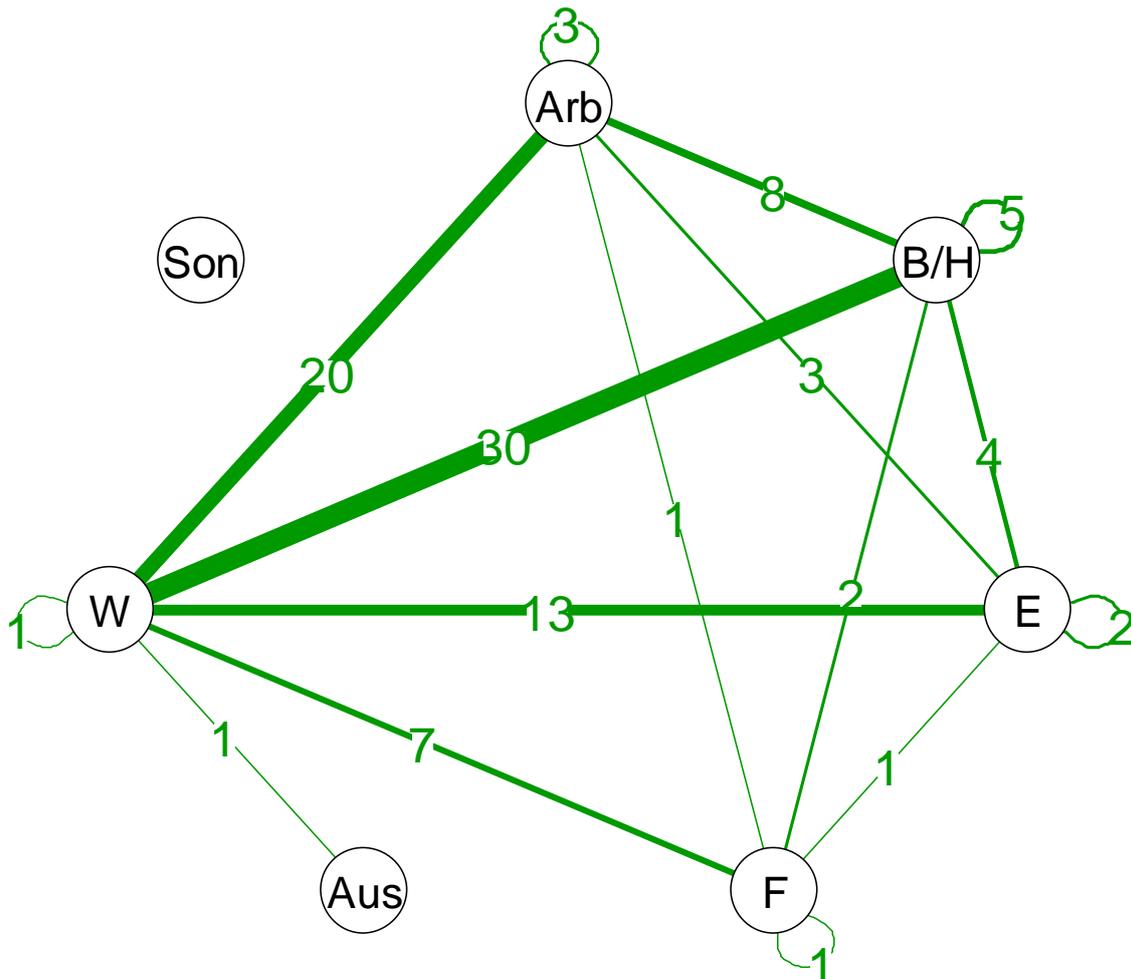
### Weganzahl pro Ausgang

Eine Wegekette besteht aus allen Wegen, die zur Ausübung von Aktivitäten wie Arbeiten, Holen und Bringen, Einkaufen etc. im Rahmen eines Ausgangs getätigt werden. Im Mittel werden bei einem Ausgang 2,7 Wege zu einer Wegekette kombiniert. So umfassen 60 Prozent der Ausgänge zwei Wege, 35 Prozent der Ausgänge 3 und mehr Wege, ohne signifikante Unterschiede zwischen Frauen und Männern. Die Untersuchung der Wegeketten auf Basis der Stichtagserhebung betont die hohe Zahl an Hol- und Bringwegen der Befragten und bestätigt die Hypothese nur bedingt, dass die betrachtete Zielgruppe bei einem Ausgang mehrere Wege zu einzelnen Aktivitäten zu komplexen Wegeketten verbindet.



**Abbildung 32:** Häufigkeit von Wegeketten mit einer bestimmten Anzahl an Wegen (n=740)

Die häufigste Wegekette kombiniert die Aktivität Holen und Bringen mit dem Weg zurück an den Wohnstandort. Einer entsprechenden Wegekette werden für 24 Prozent aller Ausgänge am Stichtag für die Gesamtstichprobe berichtet. Werden nur die Personen mit mindestens einem Hol- oder Bringweg am Stichtag betrachtet, macht diese Wegekette mit 33 Prozent den höchsten Anteil aller Ausgänge aus. Abbildung 33 stellt die relativen Häufigkeiten dar, mit der Wege für Aktivitäten zu Wegeketten aneinander gereiht werden.



Legende: Arb = Arbeit, B/H = Bringen / Holen, E = Einkauf, Son = Sonstiges, W = Wohnung, Aus = Ausbildung, F = Freizeit

**Abbildung 33:** Relative Häufigkeit der Abfolge von Aktivitäten auf Wegeketten (Hin- und Rückwege) normiert auf 100 Prozent (n=740)

Bezogen auf alle Befragten wird die Wegekette für die Aktivitäten Wohnen - Arbeiten - Wohnen mit 18 Prozent aller Ausgänge am zweithäufigsten berichtet. Betrachtet man hier nur die Personen mit mindestens einem Hol- und Bringweg am Stichtag, schiebt sich die Wegekette Wohnen - Einkauf/private Erledigungen - Wohnen (8% aller Ausgänge) vor die Arbeitsplatz orientierten Wegeketten (7% aller Ausgänge) an zweite Stelle. Die Wegekette Wohnen - Freizeit - Wohnen macht 7 Prozent (6% bei Personen mit Hol- und Bringweg am Stichtag) aller Ausgänge aus. Die relativ einfachen Wegeketten machen demnach 59 Prozent aller Wegeketten der telefonisch befragten Personen aus (bei jenen mit Betreuungspflichten 54%).

Komplexere Wegeketten, die mehr als drei Aktivitäten bzw. zwei Wege kombinieren, haben der Annahme widersprechend nur einen kleinen Anteil an den Ausgängen am Stichtag. So haben Wegeketten, bei denen der Weg, z. B. zur Arbeit mit anderen Aktivitäten wie z. B. mit Holen und Bringen oder Einkaufen kombiniert wird, geringe Anteile:

Die Wegekette Wohnen - Holen und Bringen - Arbeiten - Wohnen hat einen Anteil von 5 Prozent an allen Ausgängen, die Verkettung der Aktivitäten Wohnen - Arbeiten - Einkaufen - Wohnen einen Anteil von 3 Prozent. Bei nur 3 Prozent aller Ausgänge werden auf dem Weg von zu Hause

zur Arbeit und auf dem Weg von der Arbeit nach Hause noch Wege zum Holen und Bringen zurückgelegt. Bei Personen die mindestens einen Hol- oder Bringweg am Stichtag hatten, hat diese Wegeketten einen Anteil von 4 Prozent an allen Ausgängen. Die Wegeketten, die Holen und Bringen mit dem Arbeitsweg verbindet kommt auf einen Anteil von 6 Prozent aller Ausgänge.

Männer und Frauen unterscheiden sich deutlich in ihren Wegeketten. Männer haben signifikant häufiger die Wegeketten Wohnen – Arbeiten – Wohnen als die Wegeketten Wohnen – Holen/Bringen – Wohnen, bei Frauen ist es genau umgekehrt. Es konnten 76 Prozent der Wegeketten den Aktivitäten in der Tabelle 23 zugeordnet werden, welche die zehn häufigsten Wegeketten darstellt.

Aktivitäten in der Wegeketten	Wegketten der gesamte Stichprobe (n=740)	Wegeketten der Personen mit Hol-/Bringweg am Stichtag (n=488)
Wohnen – Holen/Bringen - Wohnen	24%	33%
Wohnen – Arbeiten – Wohnen	18%	7%
Wohnen – Einkaufen – Wohnen	10%	8%
Wohnen – Freizeit – Wohnen	7%	6%
Wohnen – Holen/Bringen – Arbeiten - Wohnen	5%	6%
Wohnen – Arbeiten – Einkaufen - Wohnen	3%	1%
Wohnen – Holen/Bringen – Arbeiten – Holen/Bringen - Wohnen	3%	1%
Wohnen – Holen/Bringen – Einkaufen - Wohnen	3%	5%
Wohnen – Holen/Bringen . Holen/Bringen - Wohnen	2%	1%
Wohnen – Arbeiten – Holen/Bringen - Wohnen	1%	1%
Sonstige Aktivitäten nicht zuordenbar	24%	20%

**Tabelle 23:** Die zehn häufigsten Wegekettenmuster in der Untersuchungsregion für Personen mit und ohne Hol- und Bringweg am Stichtag

### Verkehrsmittelwahl auf den Wegeketten

Wegeketten werden in den seltensten Fällen multimodal zurückgelegt. Das dominierende Verkehrsmittel ist der private Pkw; 82 Prozent der Wegeketten werden als reine Pkw Wege zurückgelegt, bei denen die Befragten selbst fahren (als Mitfahrende 0,7% der Wegeketten). Ausschließlich zu Fuß werden 7,7 Prozent, ausschließlich mit dem Fahrrad 3,8 Prozent der Wegeketten zurückgelegt. Bei lediglich 5,9 Prozent der Wegeketten wird mehr als ein Verkehrsmittel genutzt. Der öffentliche Verkehr wird bei 1,8 Prozent aller Wegeketten gewählt und mit Fuß oder Radwegen kombiniert. In 4,1 Prozent der Fälle wird der private Pkw mit einem weiteren Verkehrsmittel wie Fahrrad, Öffentlicher Verkehr und Zufußgehen kombiniert.

### Entfernungen und Reisezeiten pro Ausgang

Die pro Ausgang zurückgelegten Entfernungen sind für Personen ohne Hol- und Bringwege höher. Hier liegt die mittlere Distanz bei 42,8 km; mit 55,8 km bei Männern und 38,9 km bei Frauen. Auch wenn der Median der zurückgelegten Distanzen bei Männern und Frauen ähnlich ist, legen vor allem Männer bei ihren Ausgängen zum Teil sehr hohe Distanzen zurück. Diese können in erster Linie weiten Pendeldistanzen auf Arbeitswegen zugeordnet werden. Dies bestätigt auch die Betrachtung der mittleren Reisezeiten pro Ausgang von 55,9 Minuten. Während der Median bei Männern und

Frauen sowie bei Personen mit und ohne Hol- und Bringwege ähnlich sind, sind die Varianzen bei Männern deutlich höher als bei Frauen.

Viele einzelne Wege in den Wegeketten sind lang. Aber es gibt auch Wegeketten die nur aus kurzen Wegen bestehen. Diese sind insofern interessant, als dass sich hier Fahrradfahren oder Zufußgehen als Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw anbieten würden. Es haben 31 Prozent aller 740 Wegeketten keinen Weg, der länger als 3 km ist, 40 Prozent aller Wegeketten beinhalten keinen Weg von mehr als 5 km.

### **Zusammenfassung und Schlussfolgerung zu den Wegeketten**

Die Wegeketten der Personen im Untersuchungsgebiet sind eher einfach. Zumeist wird nur eine Aktivität pro Ausgang ausgeübt. Dann kehren die Befragten wieder an Ihren Wohnstandort zurück. Nur knapp die Hälfte der Befragten hat am Stichtag mehr als einen Ausgang. Frauen haben häufiger mehr Ausgänge als Männer. Personen, die am Stichtag mindestens einen Hol- oder Bringweg hatten, haben ebenfalls mehr Ausgänge. Hier ist der Anteil der Frauen hoch. Auch die Anzahl der Wege in den Wegeketten ist bei den Frauen höher als bei Männern, jedoch sind diese Unterschiede nicht signifikant. Wenn Personen Hol- und Bringwege am Stichtag haben, haben Wegeketten mit Aktivitäten rund um das Holen und Bringen den höchsten Anteil an allen Ausgängen. Bei der Gesamtstichprobe nehmen Arbeitsplatz bezogene Wegeketten den höchsten Anteil ein. Dies kann damit erklärt werden, dass die Mobilität der zu betreuenden Personen in der Gruppe der erwerbstätigen Personen in vielen Fällen über Schulbusse sichergestellt werden. Es ist anzunehmen, dass es sich dabei um eher ältere Kinder handelt.

Gut ein Drittel der Wegeketten beinhalten keine Wege, die länger als drei Kilometer sind. Hier ist Potential für eine Pkw-unabhängige Mobilität von Betreuenden und Betreuten vorhanden. Das Fahrrad und das Zufußgehen stellen bei Entfernungen bis zu fünf bzw. drei Kilometern akzeptable Alternativen dar, vorausgesetzt, dass die bereitgestellte Infrastruktur sichere und direkte Mobilität ermöglicht.

### **4.4.2 Alltagswege der persönlich Befragten**

Auch im Zuge der persönlichen Befragung wurden die TeilnehmerInnen vor die Aufgabe gestellt, die zurückgelegten Wege eines vergangenen Tages taxativ zu beschreiben und auf einem Gemeinde- bzw. Regionsplan mit verschiedenen Farben je nach verwendetem Verkehrsmittel einzuzeichnen und somit ihre alltäglichen Mobilitätsmuster darzustellen. Wie bei den Ergebnissen der telefonischen Befragung zeigt sich auch hier, dass die Wegeketten meist keine besonders hohe Komplexität aufweisen. Die Ergebnisse wurden textlich und kartografisch aufgearbeitet und werden in diesem Kapitel illustriert.

Unterschieden werden drei Kategorien von Mobilitätsmustern, die sich anhand ihrer räumlichen Dimension unterscheiden:

- In der Kategorie „Ausschließlich Wege innerhalb der Heimatgemeinde“, werden alle Fallbeispiele zusammengefasst, in denen Personen sich an dem befragten Tag ausschließlich innerhalb der Grenzen ihrer (Wohn- und somit)Heimatgemeinde aufhielten. In dieser Kategorie ist nur das Wegeausmaß „Wege innerhalb der Heimatgemeinde“ zu finden. Alle Wegeziele liegen im Heimatort.
- Die Kategorie „Wege innerhalb der Region“ umfasst alle Fallbeispiele, in denen die befragten Personen angaben, in ihrer Heimatgemeinde, aber auch in anderen Gemeinden der Untersu-

chungsregion Wege zurückgelegt zu haben. In dieser Kategorie sind das Wegeausmaß „Wege innerhalb der Heimatgemeinde“ und das Wegeausmaß „Wege innerhalb der Region“ zu finden. Als „Wege innerhalb der Region“ sind Wege definiert, die ihren Zielpunkt in der Region haben.

- In der Kategorie „Wege innerhalb- und außerhalb der Region“ wurden schließlich Mobilitätsfallbeispiele zusammengefasst, die Wege inner- aber auch außerhalb der Region beschreiben. In dieser Kategorie sind alle drei Wegeausmaße, also „Wege innerhalb der Heimatgemeinde“, „Wege innerhalb der Region“ und „Überregionale Wege“ zu finden. Als „Überregionale Wege“ werden Wege definiert, die ihren Zielpunkt außerhalb der Region haben.

### Mobilitätsmuster „Ausschließlich Wege innerhalb der Heimatgemeinde“

Zwei UntersuchungsteilnehmerInnen legten am abgefragten Tag lediglich Wege innerhalb ihrer Heimatgemeinde zurück. Es handelt sich dabei zum einen um Bring- und Holwege, zum anderen um einen Einkaufsweg. Neben dem Zufußgehen wurden auch der öffentliche Verkehr und der eigene Pkw zur Fortbewegung eingesetzt.

#### IP 9

**Wegeausmaß:** Wege innerhalb der Heimatgemeinde

**Verwendete Verkehrsmittel:** Zufußgehen (Begleitweg), Pkw-LenkerIn (Begleitweg)

**Beschreibung:** Die Person hat ihr Kind in der Früh zu Fuß zum Kindergarten im Ort begleitet und ist dann auch zu Fuß wieder zum Wohnstandort gekommen. Der zweite Weg - das Kind wurde am Nachmittag vom Kindergarten abgeholt - wurde mit dem Pkw bestritten.

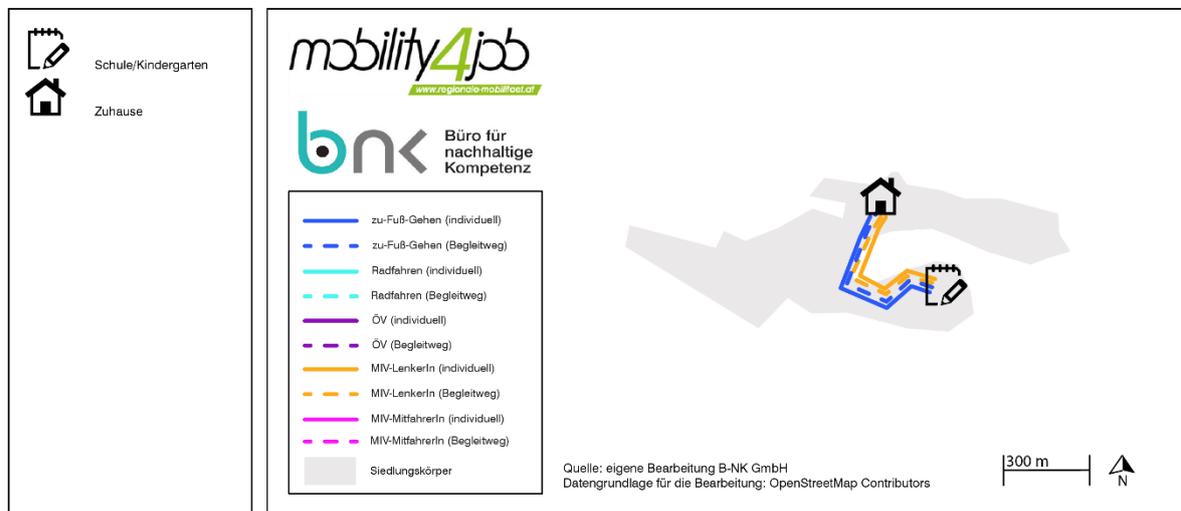


Abbildung 34: Wegeketten der Interviewperson 9 (IP 9)<sup>70</sup>

#### IP 14

**Wegeausmaß:** Wege innerhalb der Heimatgemeinde

**Verwendete Verkehrsmittel:** ÖV-Bus (individuell), Zu-Fuß-Gehen (individuell)

<sup>70</sup> Quelle: eigene Bearbeitung, OpenStreetMap Contributors

**Beschreibung:** In der Früh begab sich die Person mit dem Bus ins Zentrum ihrer Heimatgemeinde. Von der Bushaltestelle ging die Person zu Fuß ihre Einkäufe im Ort erledigen und dann wieder retour zu Bushaltestelle. Von dort aus ging es mit dem Bus wieder retour zum Wohnstandort.

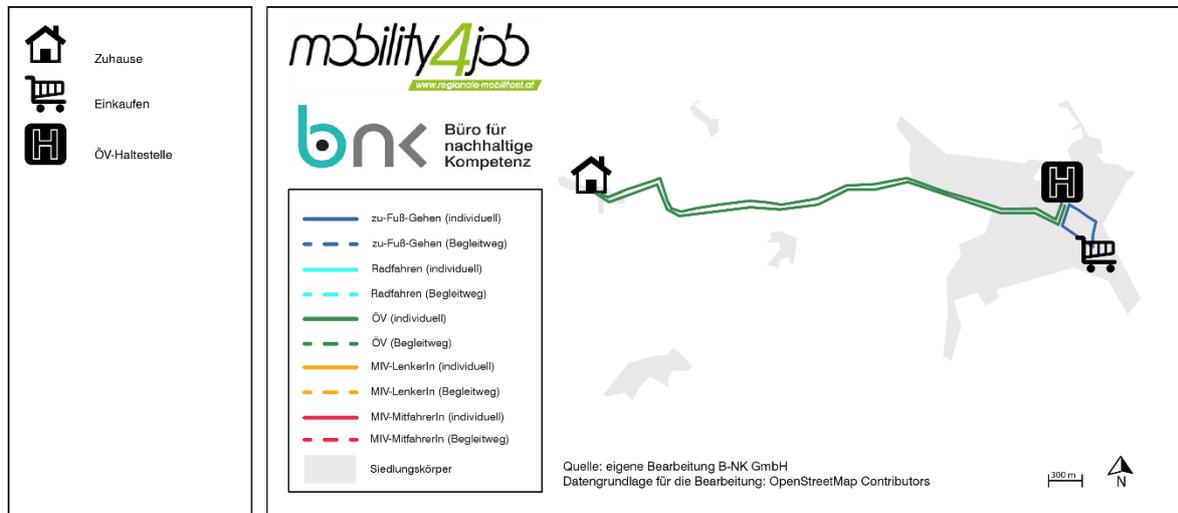


Abbildung 35: Wegeketten der Interviewperson 14 (IP 14)<sup>71</sup>

### Mobilitätsmuster „Wege innerhalb der Region“

Insgesamt sechs persönlich befragte Personen gaben an, am befragten Tag Wege innerhalb der Region zurückgelegt zu haben, wobei diese Angabe auch Wege, die in der Heimatgemeinde zurückgelegt worden sind, miteinschließt. Ähnlich wie bei den Personen, die sich lediglich innerhalb ihrer Heimatgemeinde bewegten, war Erwerbsarbeit in keinem Fall Zielaktivität der Wege. Fünf Personen legten Einkaufswege zurück, vier Personen legten zumindest einen Weg zum Abholen von oder Bringen zur Schule oder zum Kindergarten zurück, drei Personen legten einen Weg am befragten Tag zur Betreuung/Hilfestellung von anderen Personen zurück.

#### IP 12

**Wegeausmaß:** Wege innerhalb der Heimatgemeinde, Wege innerhalb der Region

**Verwendete Verkehrsmittel:** Pkw-LenkerIn (Begleitweg), Pkw-LenkerIn (individuell), Zufußgehen (Begleitweg)

**Beschreibung:** Die Person fuhr alleine zum Einkaufen mit dem Pkw von der Heimatgemeinde in die Nachbargemeinde 1 und später retour. Danach tätigte sie einen Begleitweg mittels Pkw zum Arzt im Ort, bevor sie mit der zu betreuenden Person in die Nachbargemeinde 2 fuhr um dort einen Spaziergang zu unternehmen (Begleitweg Pkw und zu Fuß). Im Anschluss daran ging es von dort aus mit dem Pkw retour nach Hause in die Heimatgemeinde.

<sup>71</sup> Quelle: eigene Bearbeitung, OpenStreetMap Contributors

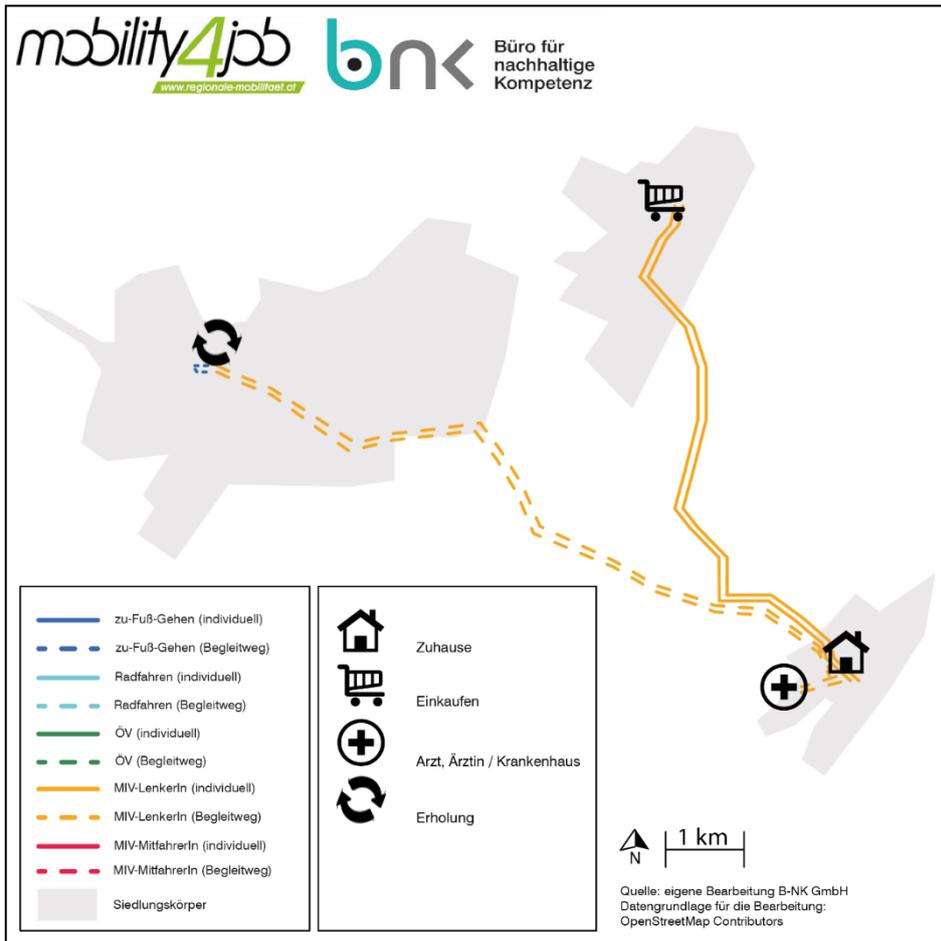


Abbildung 36: Wegeketten der Interviewperson 12 (IP 12)<sup>72</sup>

#### IP 4

**Wegeausmaß:** Wege innerhalb der Heimatgemeinde, Wege innerhalb der Region

**Verwendete Verkehrsmittel:** Zufußgehen (Begleitweg), Pkw-LenkerIn (Begleitweg)

**Beschreibung:** Zuerst brachte die Person ihr Kind zu Fuß in die Schule in der Heimatgemeinde und ging anschließend allein zurück nach Hause. Danach gelang sie mit dem Pkw in die Nachbargemeinde 1 um eine weitere zu betreuende Person abzuholen. Gemeinsam fuhren sie mit dem Pkw (Begleitweg) in die Wohngemeinde der Person, bevor sie wieder mit dem Pkw (Begleitweg) in die Nachbargemeinde 1 kamen. Danach fuhr die Person mit dem Pkw alleine retour nach Hause. Zu Mittag kam das Kind ohne Begleitung nach Hause. Am Nachmittag fuhr die Person mit Kind und mittels Pkw (Begleitweg) in die Nachbargemeinde 2 einkaufen, dann weiter in die Nachbargemeinde 1, um einen Besuch zu tätigen, und schließlich wieder mit dem Pkw und in Begleitung des Kindes nach Hause.

<sup>72</sup> Quelle: eigene Bearbeitung, OpenStreetMap Contributors

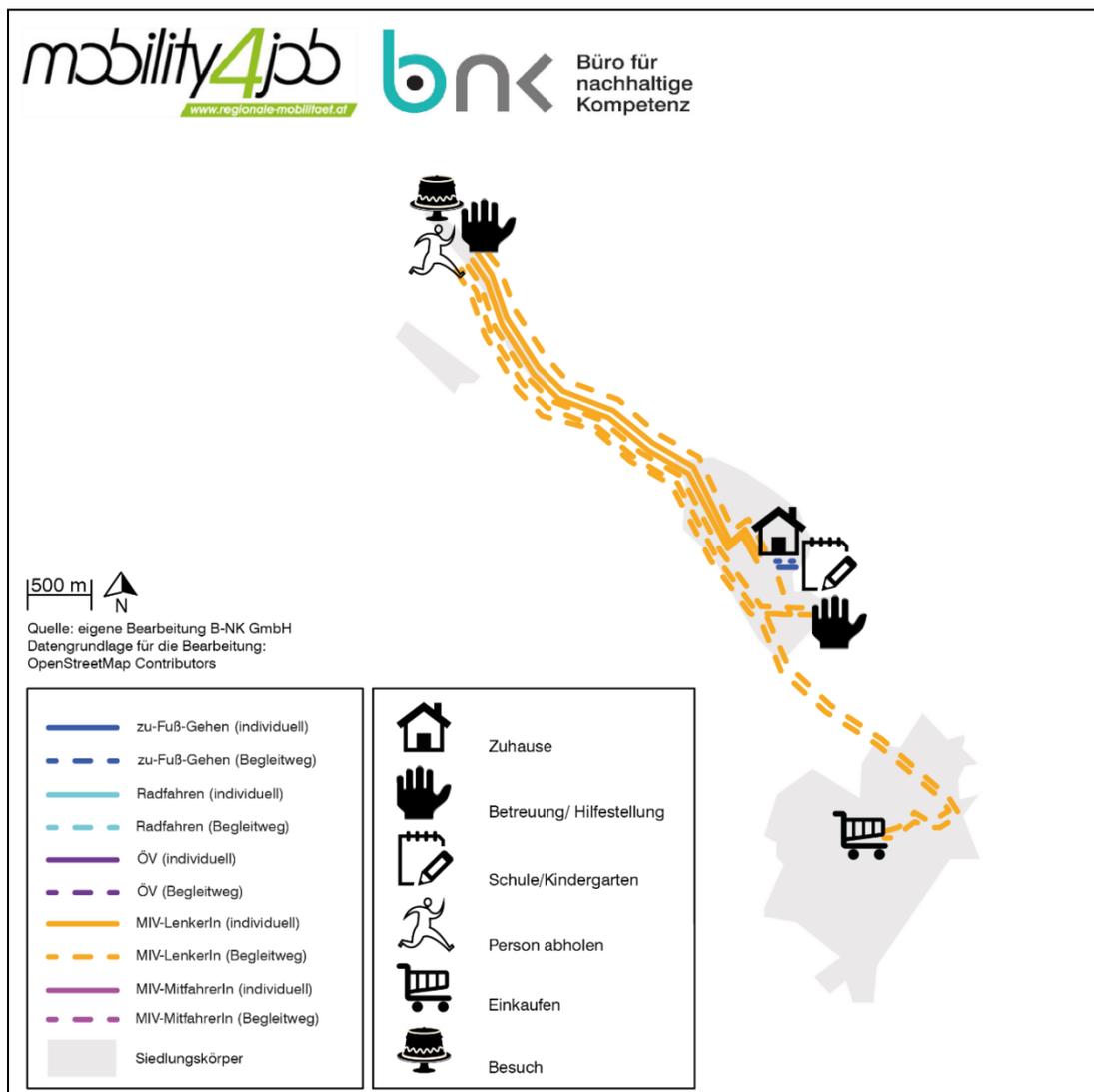


Abbildung 37: Wegekette der Interviewperson 4 (IP 4)<sup>73</sup>

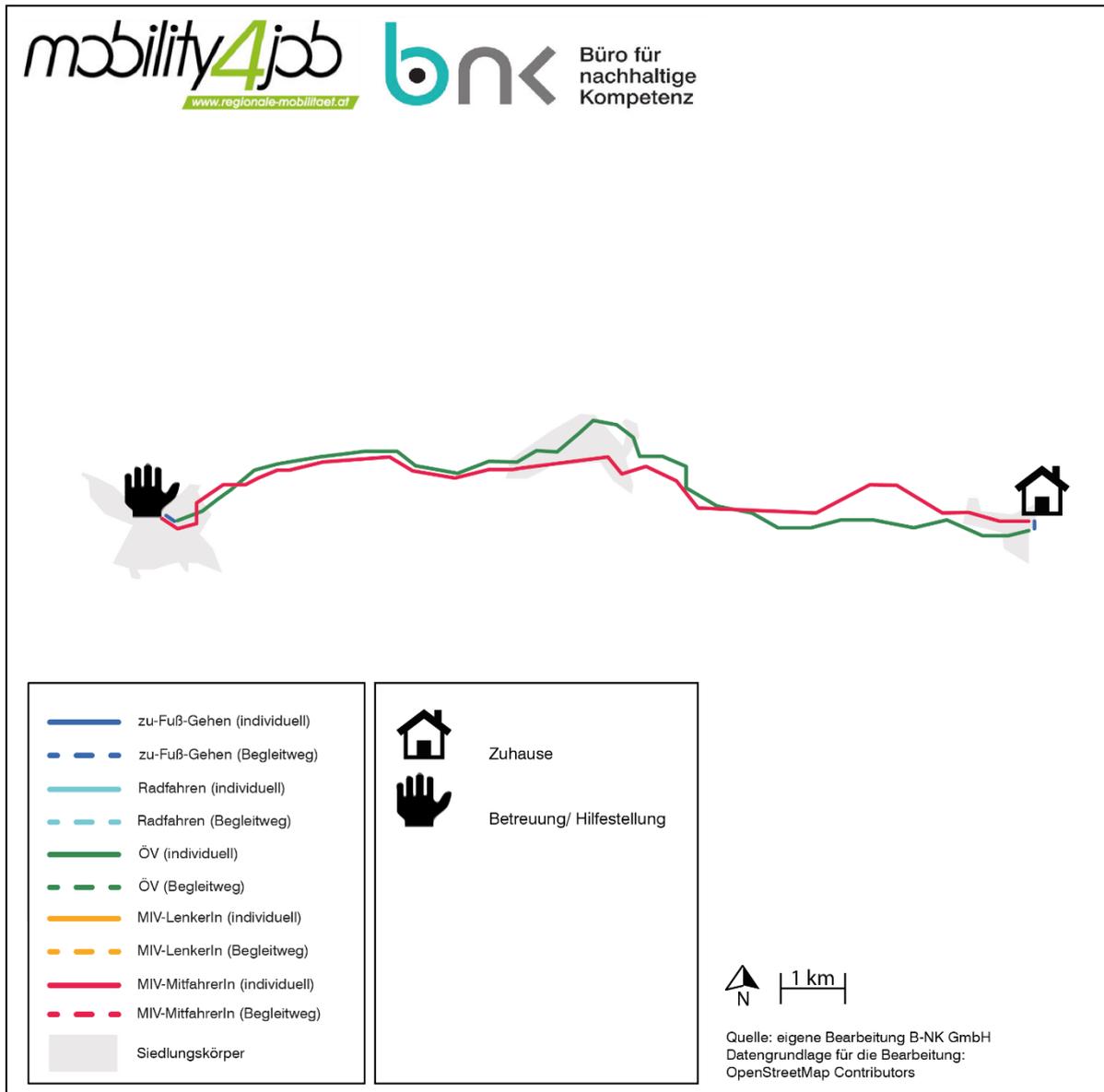
## IP 5

**Wegeausmaß:** Wege innerhalb der Region

**Verwendete Verkehrsmittel:** Zufußgehen (individuell), ÖV-Zug (individuell), Pkw-MitfahrerIn (individuell)

<sup>73</sup> Quelle: eigene Bearbeitung, OpenStreetMap Contributors

**Beschreibung:** Die Person ist in der Früh mit dem Zug vom der Heimatgemeinde in die Nachbar-gemeinde 1 gefahren, um einer dort wohnhaften, zu betreuenden Person zur Hand zu gehen. Zum Bahnhof im Heimatort gelangte sie genauso zu Fuß wie vom Zielbahnhof zum Wohnstandort der zur betreuenden Person. Im Anschluss wurde die Person von der zu betreuenden Person mittels Pkw nach Hause gebracht.



**Abbildung 38:** Wegekette der Interviewperson 5 (IP 5)<sup>74</sup>

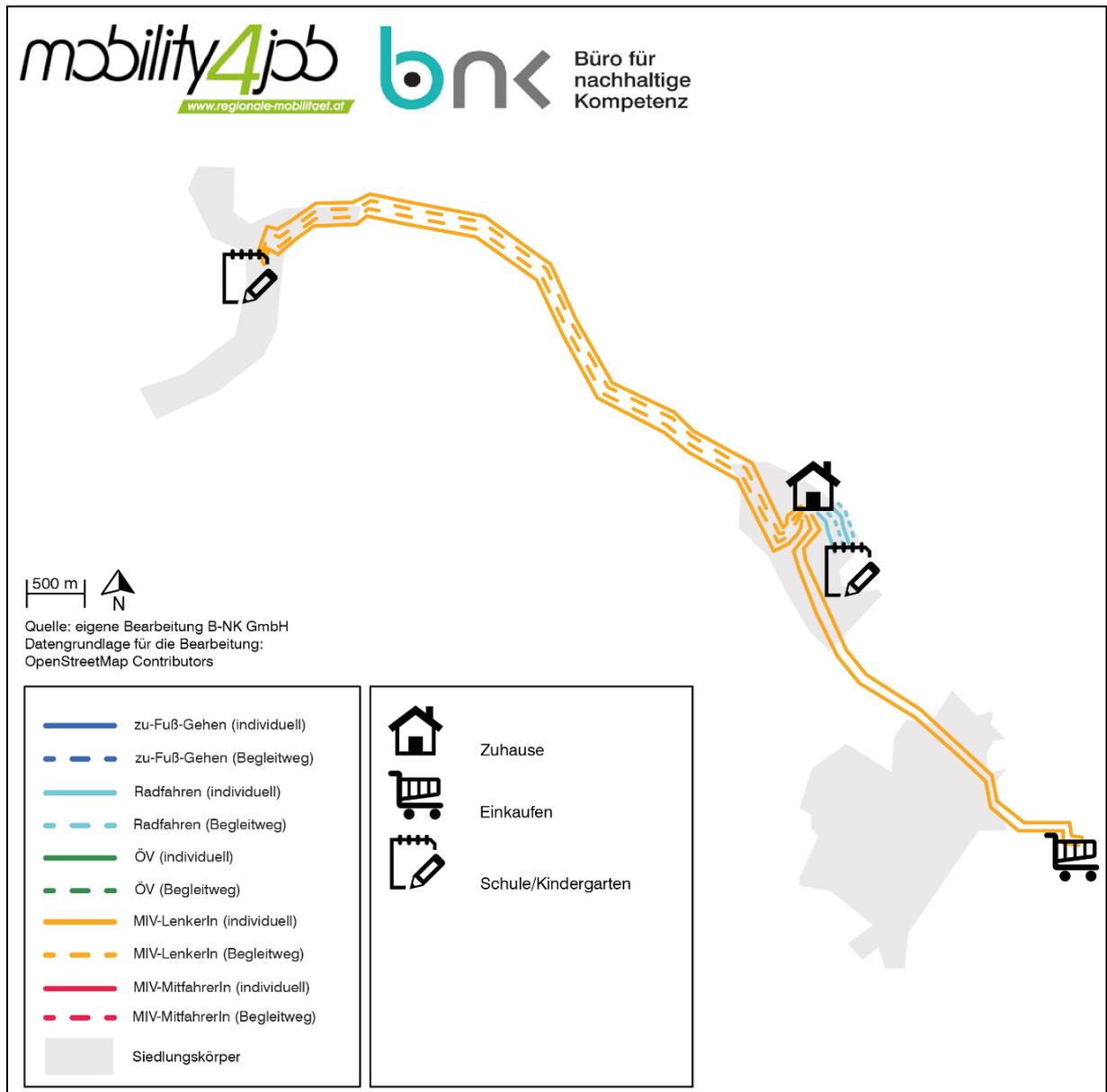
### IP 3

**Wegeausmaß:** Wege innerhalb der Heimatgemeinde, Wege innerhalb der Region

**Verwendete Verkehrsmittel:** Pkw-LenkerIn (Begleitweg), Radfahren (Begleitweg), Pkw-LenkerIn (individuell)

<sup>74</sup> Quelle: eigene Bearbeitung, OpenStreetMap Contributors

**Beschreibung:** In der Früh begleitete die Person ihr Kind mittels Pkw von der Heimatgemeinde zur Schule in der Nachbargemeinde 1 und fuhr dann alleine wieder nach Hause. Etwas später brachte sie das zweite Kind in den Kindergarten im Ort, wobei die Person mit dem Rad fuhr und das Kind einen Roller benutzte. Vom Kindergarten ging es mit dem Rad wieder direkt heim. Danach fuhr die Person mit dem Pkw in die Nachbargemeinde 2 einkaufen. Zu Mittag wiederholen sich der Begleitweg mittels Pkw in die Nachbargemeinde 1 und der Begleitweg mittels Rad zum örtlichen Kindergarten.



**Abbildung 39:** Wegeketten der Interviewperson 3 (IP 3)<sup>75</sup>

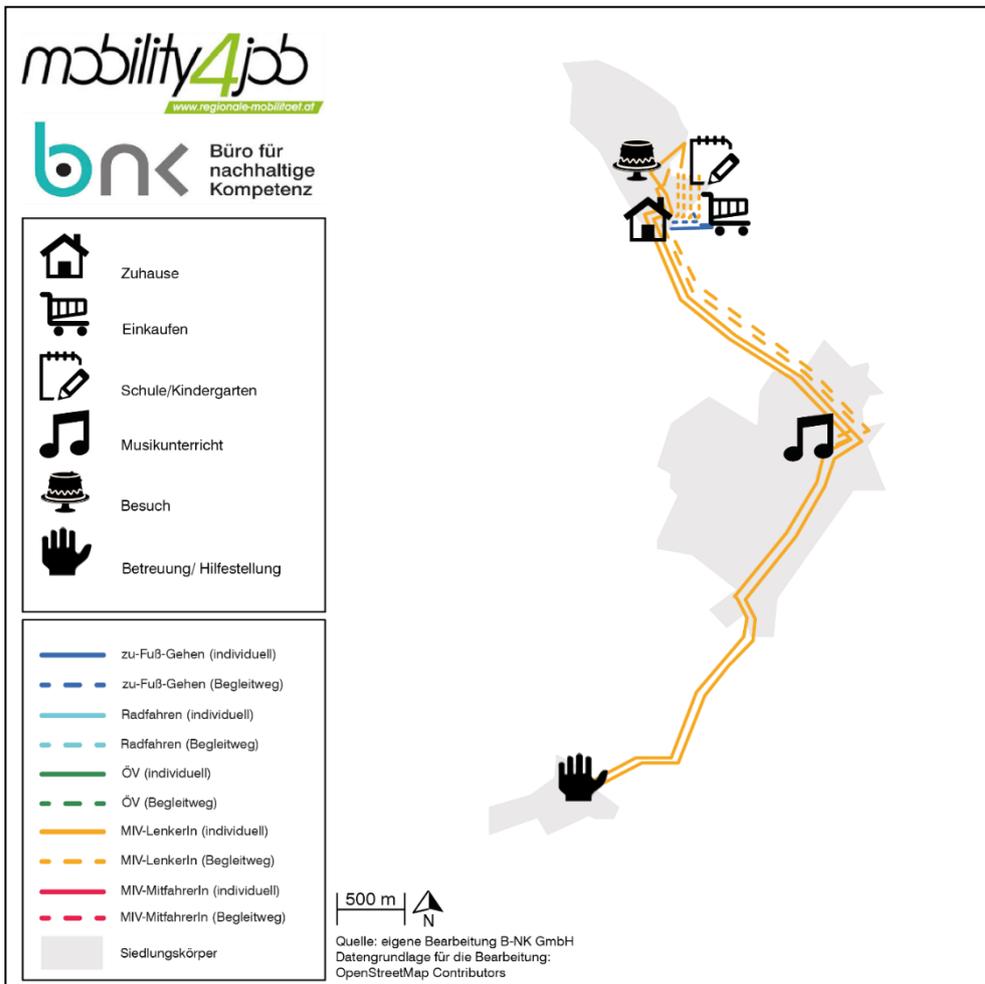
<sup>75</sup> Quelle: eigene Bearbeitung, OpenStreetMap Contributors

**IP 2**

**Wegeausmaß:** Wege innerhalb der Heimatgemeinde, Wege innerhalb der Region

**Verwendete Verkehrsmittel:** Zufußgehen (Begleitweg), Zufußgehen (individuell), Pkw-LenkerIn (Begleitweg), Pkw-LenkerIn (individuell)

**Beschreibung:** Die Person begleitete ihr Kind in der Früh zu Fuß zum örtlichen Bäcker und dann noch ein Stück weiter, bevor das Kind den restlichen Schulweg alleine bestritt. Danach setzte die Person ihren Weg alleine zu Fuß Richtung örtlicher Bank fort. Im Anschluss ging sie nach Hause zurück. Später am Morgen brachte die Person ihre zwei weiteren Kinder mittels Pkw in den örtlichen Kindergarten. Von dort aus fuhr die Person mit dem Pkw weiter, um jemanden im Ort zu besuchen. Von dort aus fuhr die Person später mit dem Pkw weiter in die Nachbargemeinde 1, um Betreuungsarbeit für eine ältere Person zu leisten. Am Nachhauseweg zu Mittag sammelte die Person mit dem Pkw ihre Kinder vom örtlichen Kindergarten ein und fuhr mit ihnen nach Hause. Die Strecke Richtung Kindergarten wurde noch einmal an diesem Tag mit dem Pkw zurückgelegt (Begleitweg), da die Kinder dort in der Nähe auch noch einer Freizeitaktivität nachgegangen sind. Mit dem Pkw ging es dann wieder retour nach Hause. Mit dem Pkw fuhr die Person mit den Kindern später auch noch in die Nachbargemeinde 2 zur Musikschule und wieder retour.



**Abbildung 40:** Wegeketten der Interviewperson 2 (IP 2)<sup>76</sup>

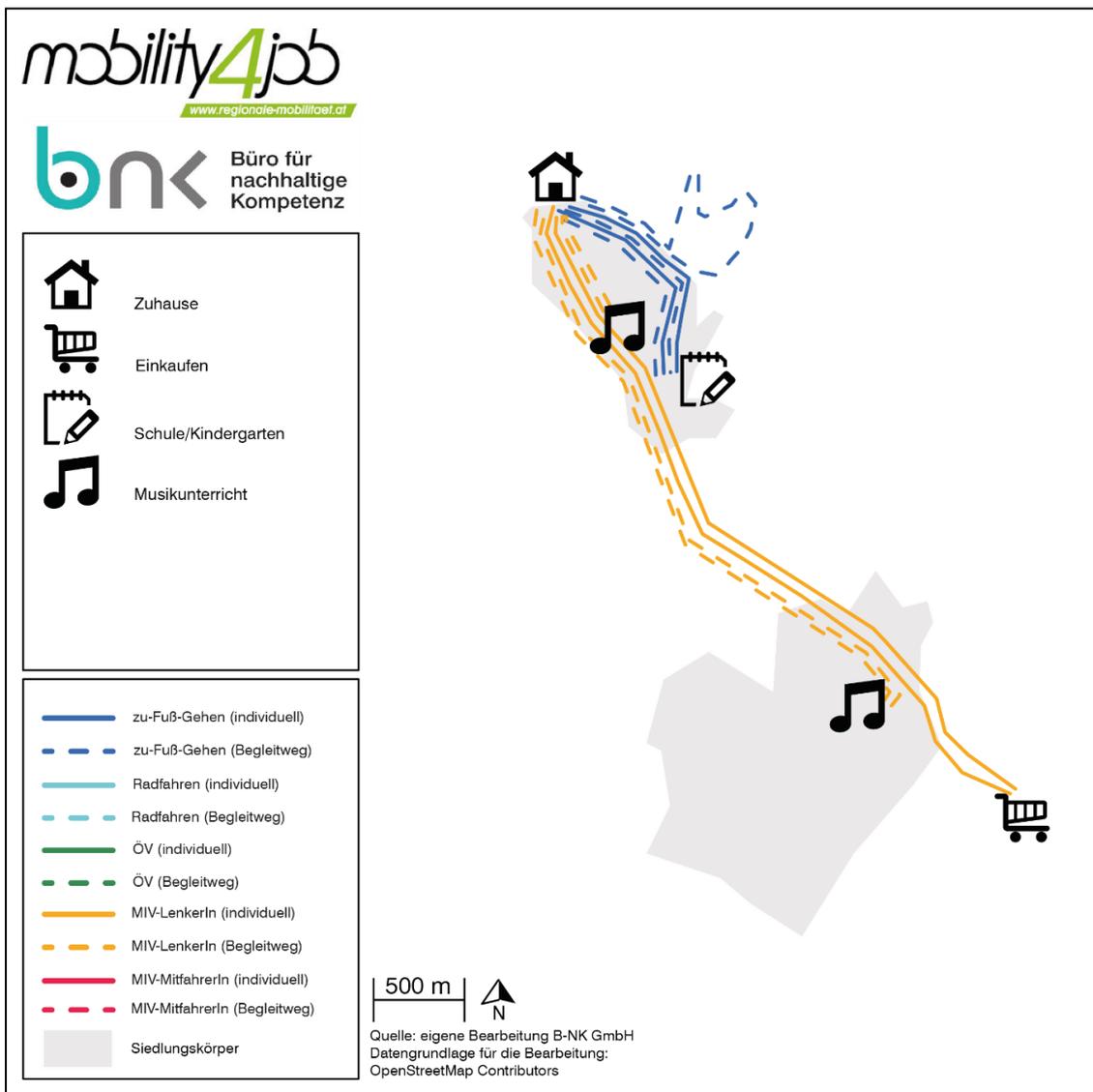
<sup>76</sup> Quelle: eigene Bearbeitung, OpenStreetMap Contributors

**IP 1**

**Wegeausmaß:** Wege innerhalb der Heimatgemeinde, Wege innerhalb der Region

**Verwendete Verkehrsmittel:** Zufußgehen (Begleitweg), Pkw-LenkerIn (individuell), Pkw-LenkerIn (Begleitweg)

**Beschreibung:** Am Morgen ging die Person mit ihrem Kind zur Schule im Ort und dann alleine wieder nach Hause. Im Anschluss fuhr die Person alleine mit dem Pkw in die Nachbargemeinde 1 einkaufen und mit dem Pkw wieder retour nach Hause. Danach wiederholte sich der Begleitweg zu Fuß mit Kind von der Schule nach Hause. Am Nachmittag begleitete die Person ihr Kind mittels Pkw zur Musikschule im Ort und dann auch wieder mit dem Pkw retour nach Hause. Später erfolgte noch ein Spaziergang mit dem Kind im örtlichen Wald. Am Abend ging es mit dem Kind mittels Pkw noch einmal in die Nachbargemeinde 1 in die Musikschule und zurück nach Hause.



**Abbildung 41:** Wegeketten der Interviewperson 1 (IP 1)<sup>77</sup>

<sup>77</sup> Quelle: eigene Bearbeitung, OpenStreetMap Contributors

### **Mobilitätsmuster „Wege inner- und außerhalb der Region“**

Vier Personen legten am befragten Tag neben Wegen innerhalb der Region auch Wege außerhalb der Region zurück. Beim Zurücklegen der Wege dominierte dabei die Pkw-Verwendung. Zu den Wegezwecken zählten sowohl Bring- und Holwege, Versorgungswege und Wege zur Erwerbsarbeit.

Die Betrachtung der von den persönlich befragten Personen beschriebenen Wege und Wegeketten ergibt, dass alle GesprächspartnerInnen mit einer Ausnahme an den befragten Tag ein oder sogar mehrere Wege aufgrund der Betreuungsaufgabe zurücklegten. Es zeigt sich, dass Betreuungsarbeit in hohem Maße mobilitätsrelevant ist. Der dominante Gebrauch des Pkws zeichnet wiederum ein prägnantes Bild der von den BewohnerInnen vielfach so empfundenen Abhängigkeit der Menschen von diesem Verkehrsmittel im ländlichen Raum. Gleichzeitig scheint bei manchen vorgestellten Mobilitätsalltagen die mit Chancengleichheit verbundene Integration in das Erwerbsleben nur durch die Reduktion der zahlreichen Betreuungs- und Begleitwege möglich.

#### **IP 11**

**Wegeausmaß:** Wege innerhalb der Region, Überregionale Wege

**Verwendete Verkehrsmittel:** Pkw-LenkerIn (individuell), Pkw-LenkerIn (Begleitweg), Pkw-MitfahrerIn (individuell)

**Beschreibung:** In der Früh fuhr die Person mit dem Pkw vom Heimatort in die Gemeinde 1, um private Erledigungen zu tätigen. Von dort aus ging es mit dem Pkw weiter in die Gemeinde 2. Dort wurden weitere private Erledigungen getätigt, bevor eine Person, die als Haushaltshilfe tätig ist, abgeholt wurde. Gemeinsam ging es wieder nach Hause. Am Nachmittag fuhr die Person mit dem Ehepartner in die Gemeinde 1 (Pkw-MitfahrerIn) und wieder zurück in den Wohnort.

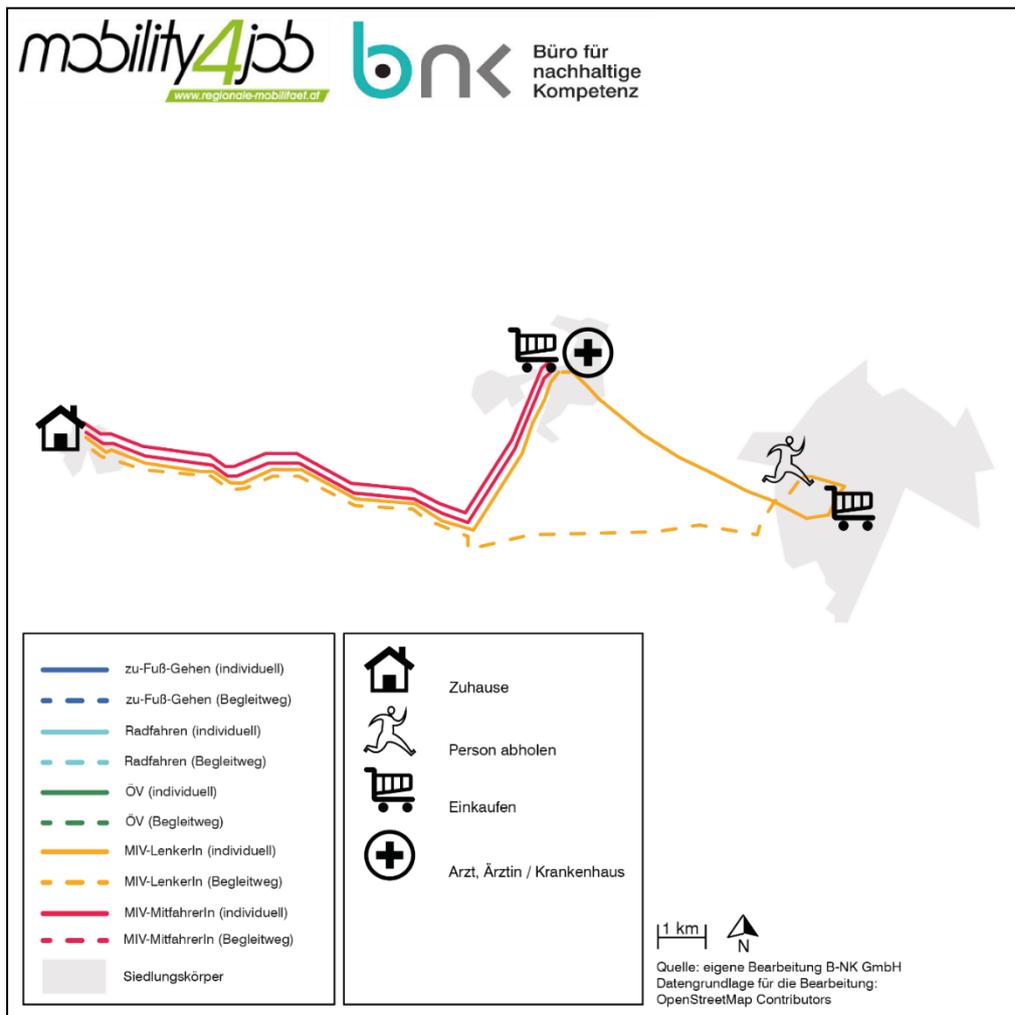


Abbildung 42: Wegeketten der Interviewperson 11 (IP 11)<sup>78</sup>

## IP 7

**Wegeausmaß:** Wege innerhalb der Heimatgemeinde, Überregionale Wege

**Verwendete Verkehrsmittel:** Zufußgehen (individuell) , Pkw-LenkerIn (Begleitweg), Pkw-LenkerIn (individuell)

**Beschreibung:** Die Person war an diesem Tag für die privat organisierte SchülerInnenfahrgemeinschaft zuständig. Das heißt, sie sammelte zuerst mit dem Pkw die Kinder im Ort ein und fuhr sie dann in die Gemeinde 1 in die Schule. Von der Gemeinde 1 aus setzte die Person die Fahrt alleine in die Gemeinde 2 fort, wo sie einer Erwerbsarbeit nachging. Von der Gemeinde 2 ging es mittels Pkw zuerst nach Hause und später wieder in die Gemeinde 1, um die Kinder von der Schule zurück in die Heimatgemeinde zu bringen. Zudem holte die Person ein Kind in der örtlichen Schule mittels Pkw ab und brachte es später wieder zur Schule zum Turnunterricht. Später wurde ein Kind mit dem Pkw noch in die Gemeinde 2 zur Ausübung einer Freizeitaktivität gebracht und nach Beendigung wieder mit dem Auto abgeholt. Zudem machte die Person an diesem Tag noch einen Spaziergang im Heimatort.

<sup>78</sup> Quelle: eigene Bearbeitung, OpenStreetMap Contributors

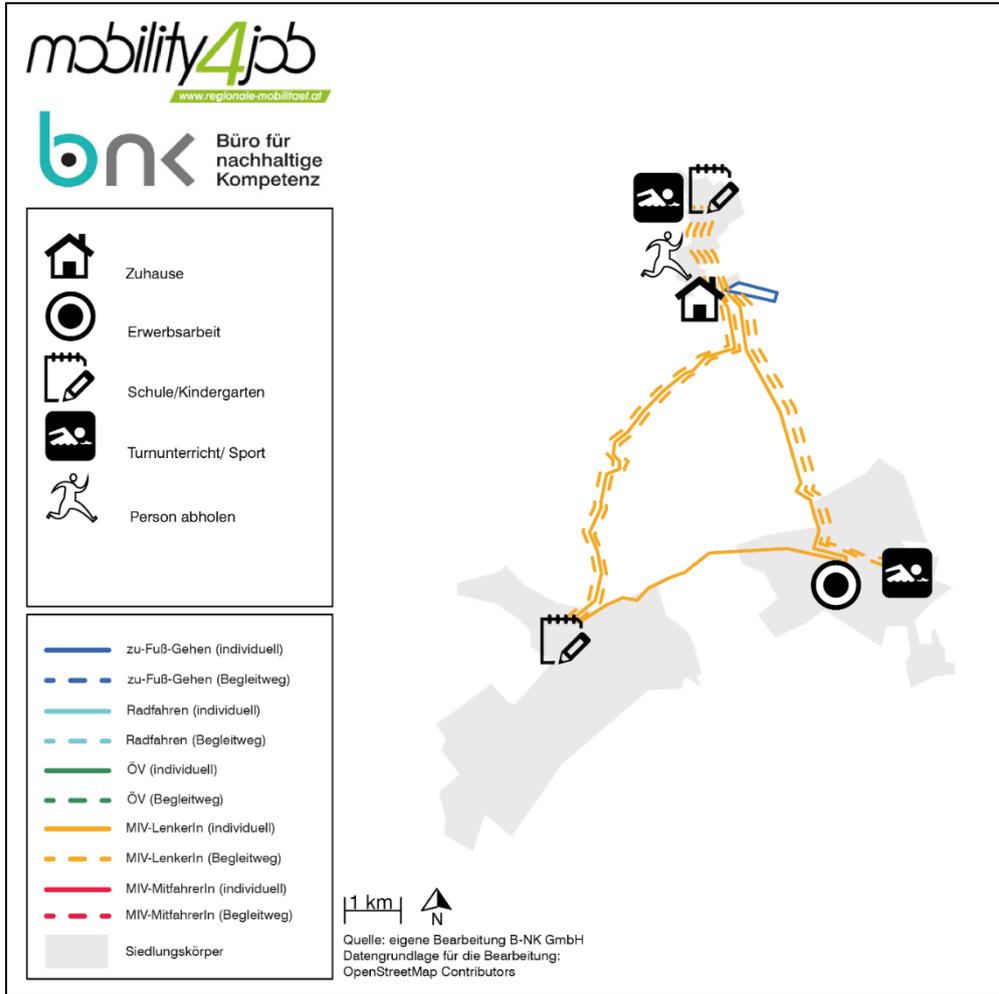


Abbildung 43: Wegeketten der Interviewperson 7 (IP 7)<sup>79</sup>

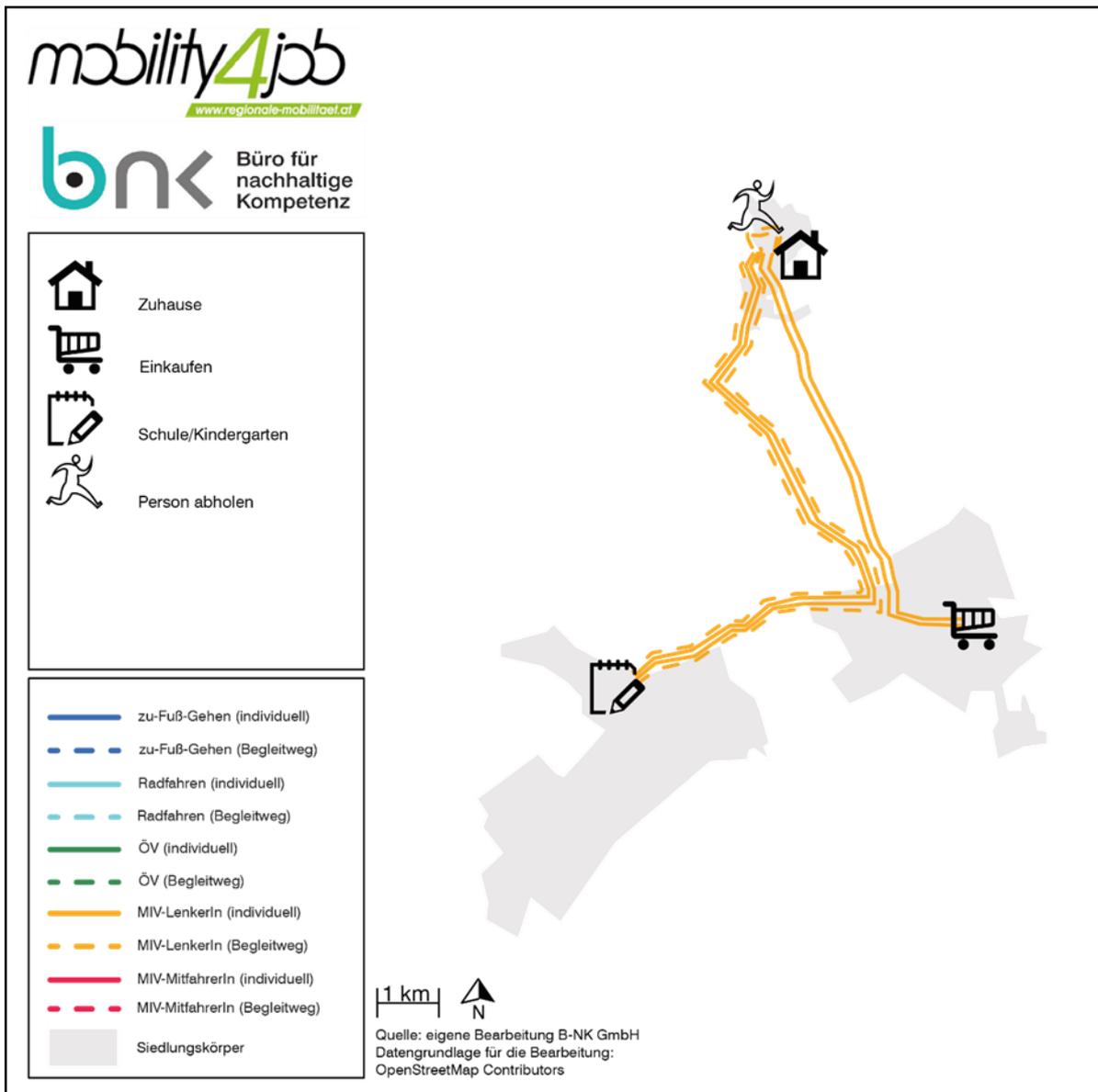
<sup>79</sup> Quelle: eigene Bearbeitung, OpenStreetMap Contributors

**IP 8**

**Wegeausmaß:** Überregionale Wege

**Verwendete Verkehrsmittel:** Pkw-LenkerIn (individuell), Pkw-LenkerIn (Begleitweg)

**Beschreibung:** Die Person ist in der Früh mittels Pkw in die Gemeinde 1 in die Apotheke und zum Lebensmitteleinkauf gefahren, anschließend die Strecke wieder retour in den Heimatort. Da die Person an diesem Tag für die privat organisierte SchülerInnenfahrgemeinschaft zuständig war, sammelte sie zuerst mit dem Pkw die Kinder im Ort ein und fuhr sie dann in die Gemeinde 2 in die Schule. Zu Mittag holte sie die Kinder von der Gemeinde 2 mit dem Pkw wieder ab.



**Abbildung 44:** Wegeketten der Interviewperson 8 (IP 8)<sup>80</sup>

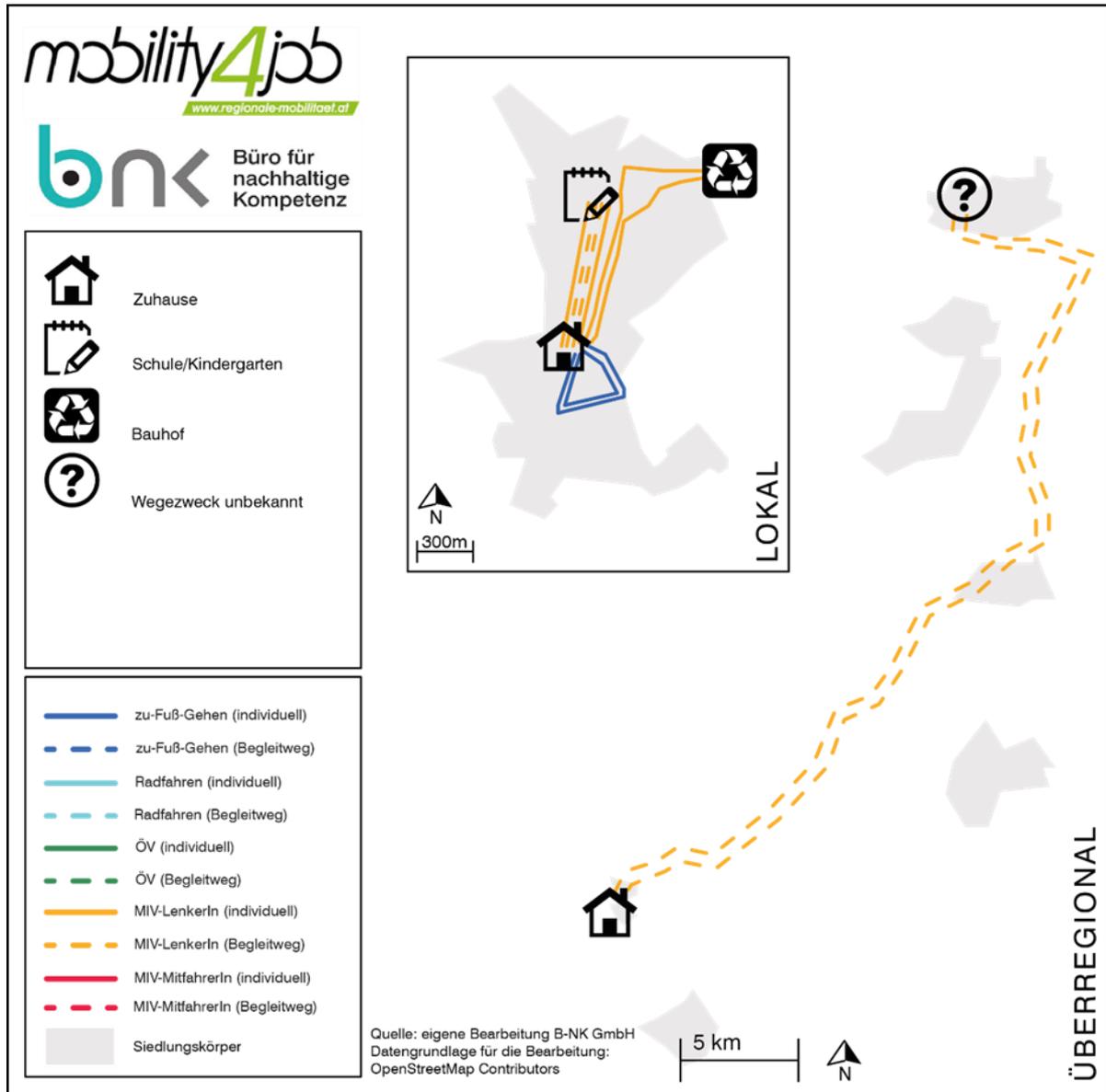
<sup>80</sup> Quelle: eigene Bearbeitung, OpenStreetMap Contributors

**IP 10**

**Wegeausmaß:** Wege innerhalb der Heimatgemeinde, Überregionale Wege

**Verwendete Verkehrsmittel:** Pkw-LenkerIn (Begleitweg), Pkw-LenkerIn (individuell), Zufußgehen (individuell)

**Beschreibung:** In der Früh ist die Person mit dem Pkw zum Bauhof der Heimatgemeinde und dann wieder nach Hause gefahren. Im Anschluss daran brachte sie die Kinder mit dem Auto in die Volksschule im Ort. Dieselbe Strecke wiederholte sich zur Mittagszeit. Am Nachmittag begleitete die Person ihr Kind mit dem Pkw in die Gemeinde 1 und wieder retour in die Heimatgemeinde. Zudem hat die Person an diesem Tag zwei kurz Spaziergänge im Ort gemacht.



**Abbildung 45:** Wegekette der Interviewperson 10 (IP10)<sup>81</sup>

<sup>81</sup> Quelle: eigene Bearbeitung, OpenStreetMap Contributors

### 4.4.3 Typologisierung der telefonisch Befragten anhand ihrer Lebenssituationen

Um die telefonisch befragten Personen in den Untersuchungsregionen zu typologisieren, wurde eine Clusteranalyse durchgeführt. Für diese wurden Variablen aus den Bereichen Betreuung (Betreuungszeiten, Anzahl der Betreuungsstunden pro Tag, Durchschnittsalter der Betreuten), Berufstätigkeit (Wochenarbeitsstunden) und Mobilität (Tageswegelänge, Entfernung zum Arbeitsplatz, Länge der Hol- und Bringwege) herangezogen.

Die Ergebnisse der Clusteranalyse sind in Tabelle 24 zu sehen. Bei der Durchführung der Analyse wurden die wichtigen Variablen direkt in die Cluster einbezogen. In einem zweiten Schritt wurden die Variablen auf Unterschiede zwischen den Clustern untersucht, um zu überprüfen, ob es sich um ein geeignetes Unterscheidungsmerkmal für die Cluster handelt. Für die Mobilität wurde nur die Tagesweglänge in die Analyse einbezogen, da diese sehr stark mit der Wegedauer korreliert. Würden beide Variablen in die Berechnung einbezogen werden, würden diese zu stark dominieren.

	Clusterbeschreibung	Clustergröße	Frauen	Betreuung [Std./Tag]	Betreuung [Perioden/Tag]	Alter Betreute [Jahre]	Distanz Holen/Bringen [km]	Arbeit [Std/Wo]	Distanz Arbeit [km]	Tagesweglänge [km]
1	Betreuungsorientierte Erwerbstätige	132	85%	9,9	3,6	10	13,6	29,7	11,8	41,1
2	Erwerbstätigkeit orientierte Betreuende	142	66%	4,2	1,8	10,9	3,5	34,5	11,7	40,6
3	Erwerbstätige mit betreuungsaufwändigen Kleinkindern	46	100%	20,5	4,9	4,9	5,6	18,4	18,7	44,5
4	Erwerbstätige mit wenig betreuungsaufwändigen Senioren	18	67%	4,4	3,2	64,7	2,5	39,1	18,8	58,9
5	Erwerbstätige mit langen Pendelwegen	98	71%	4,9	2,2	11,3	32,9	35,4	42,1	111,4

Tabelle 24: Mittelwerte der Cluster und Variablen

Durch die Clusteranalyse konnten die telefonisch Befragten in fünf Untergruppen verschiedener Größe unterteilt werden. Die Eigenschaften der betreuten Personen als auch die Betreuungsintensität sind die Variablen, die zwischen den Untergruppen am unterschiedlichsten ausgeprägt sind. Das Cluster „Betreuungsorientierte Erwerbstätige“ (132 Fälle) hat mit 85 Prozent Frauen einen höheren weiblichen Anteil als die gesamte Stichprobe mit 76 Prozent. Die durchschnittliche tägliche Betreuungszeit mit 9,9 Stunden ist im Vergleich zu den anderen Clustern sehr hoch. Die Kinder in dieser Untergruppe sind sehr jung. Die hohe Anzahl an Betreuungsphasen pro Tag, weite Hol- und Bringwege und eine niedrige Wochenarbeitszeit lassen darauf schließen, dass die befragten Personen im Haushalt viel Zeit für die Betreuung anderer Personen aufbringt. Diese Personen sind sehr mobil,

besonders häufig legen sie Hol- und Bringwege zurück (durchschnittlich 2 Wege pro Tag). Hauptsächlich werden die Wege mit dem Pkw zurückgelegt.

Die Eigenschaften der Personen aus dem zweiten Cluster mit „Erwerbstätigkeit orientierte Betreuende“ (142 Fälle) sind gegenüber dem ersten Cluster sehr verschieden. Die Personen betreuen weniger (4,2 Stunden pro Tag) und arbeiten mehr. Außerdem haben sie kaum Hol- oder Bringwege zurückzulegen. Sie nutzen häufiger das Fahrrad oder auch öffentlich Verkehrsmittel zusätzlich zum eigenen Auto. Der Anteil der Frauen in dieser Gruppe ist mit 66 Prozent geringer als in der Gesamtstichprobe.

Cluster 3 „Erwerbstätige mit betreuungsaufwändigen Kleinkindern“ umfasst Personen, die intensiv junge Kinder betreuen (46 Fälle). In diesem Cluster sind ausschließlich Frauen, die meist sehr junge Kinder haben. Das Durchschnittsalter der Kinder ist 4,9 Jahre. Personen in diesem Cluster haben vergleichsweise lange Arbeitswege, sehr geringe Wochenarbeitsstunden und die meiste Betreuungszeit. Sie legen sehr wenige Hol- und Bringwege zurück, unternehmen aber sehr viele Wege gemeinsam mit ihren Kindern. Außer den langen Arbeitswegen, sind die Distanzen, die sie sonst zurücklegen sehr kurz, die sie auch häufig zu Fuß durchführen. Ansonsten ist die private Pkw-Nutzung sehr dominant bei dieser Untergruppe.

Personen, die sich um weniger pflegebedürftige ältere Personen kümmern, gehören zum nächsten Cluster (18 Fälle, „Erwerbstätige mit wenig betreuungsaufwändigen Senioren“). Diese haben die höchste Wochenarbeitszeit und legen relativ weite Wege zum Arbeitsplatz zurück. Die Personen, die sie betreuen, haben praktisch kaum einen Einfluss auf die Mobilität. Hol- und Bringwege kommen so gut wie nicht vor, und auch auf anderen Wegen werden sie nicht von der zu betreuenden Person begleitet. Es werden häufiger Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß durchgeführt, da sie die Verkehrsmittel recht flexibel wählen können, da sie weniger auf andere Personen Rücksicht nehmen müssen. Der Anteil der Männer in diesem Cluster ist verglichen mit Cluster 1 und 3 höher.

Das Cluster „Erwerbstätige mit langen Pendelwegen“ fasst Personen zusammen, die sich sowohl um Kinder als auch um ältere Personen kümmern. Die Variable, die sich am meisten von den anderen Clustern unterscheidet, ist die Tageswegelänge, die bei dieser Gruppe besonders hoch ist. Die durchschnittliche Distanz zum Arbeitsplatz beträgt 42,1 km und ist damit viel länger als die der anderen Cluster. Auffallend ist auch der relativ geringe Betreuungsaufwand pro Tag bei einer hohen Anzahl an Hol und Bringwegen (2 Wege pro Tag), die im Vergleich sehr lang sind (32,9 km). Auch die Anzahl der Wege, die zusammen mit betreuten Personen durchgeführt werden, ist sehr hoch. Es wird angenommen, dass die Ursache für dieses Verhalten die Lage der Betreuungseinrichtung nahe der Arbeitsstätte ist. Tabelle 24 zeigt außerdem die Größe der Cluster und den Anteil von Männern und Frauen in den Untergruppen. Es wird deutlich, dass Frauen die meiste Betreuungsarbeit übernehmen und besonders in den Clustern vertreten sind, die hauptsächlich betreuen. Es gibt keine Männer im Cluster „Erwerbstätige mit betreuungsaufwändigen Kleinkindern“ und das Cluster der „Erwerbstätigkeit orientierte Betreuende“ hat den höchsten Anteil an Männern.

Zusätzlich wurden zwischen den Clustern auch andere Variablen auf Unterschiede getestet. Das Bruttohaushaltseinkommen im Cluster „Erwerbstätige mit langen Pendelwegen“ ist am höchsten. Die Wegeanzahl und Anzahl der Hohl- und Bringwege pro Tag weisen kaum signifikante Unterschiede auf, wahrscheinlich weil Männer und Frauen sowie Personen, die mehr arbeiten und sich mehr um die Kinder kümmern, in ähnlichem Ausmaß ihre Kinder zu Betreuungseinrichtungen bringen. Die Aufgabenverteilungen in den Familien scheinen zu unterschiedlich zu sein, als dass sie in den fünf Clustern klar darstellbar wären. In Tabelle 25 sind die Ergebnisse der Clusteranalyse zusammengefasst.

<b>1</b>	<b>Betreuungsorientierte Erwerbstätige</b>	Mittlere Wegehäufigkeit 4 t/d <sup>82</sup> , viel Holen/Bringen (2 t/d), hoher Pkw-Anteil
<b>2</b>	<b>Erwerbstätigkeit orientierte Betreuende</b>	Mittlere Wegehäufigkeit 4 t/d, Kaum Holen/Bringen (0,5 t/d), geringe tägl. Reisezeit (ca. 50 min), höherer Rad- und ÖV-Anteil
<b>3</b>	<b>Erwerbstätige mit betreuungsaufwändigen Kleinkindern</b>	Mittlere Wegehäufigkeit 4 t/d, viele Wege in Begleitung der Kinder, Holen/Bringen (1,5 t/d), kurze Wege, höchster Pkw-Anteil (82,6%), mehr Fußwege
<b>4</b>	<b>Erwerbstätige mit wenig betreuungsaufwändigen Senioren</b>	Mittlere Wegehäufigkeit 3 t/d, wenige Wege in Begleitung der Betreuten, fast kein Holen/Bringen, höherer Rad- und ÖV-Anteil
<b>5</b>	<b>Erwerbstätige mit langen Pendelwegen</b>	Mittlere Wegehäufigkeit 5 t/d, viele Wege in Begleitung der Kinder (4 t/d), viel Holen/Bringen (2 t/d), weite Wege, hohe tägl. Reisezeit (ca. 120 min/d)**

**Tabelle 25:** Ergebnisse der Clusteranalyse

## 4.5 Mediennutzung als Potenzial für die Schaffung neuer (Mobilitäts)Angebote

Eng verbunden mit der physischen Mobilität ist auch die Nutzung verschiedener Medien – sei es, um Informationen über zur Verfügung stehende Verkehrsmittel einzuholen, oder um Erledigungen im Internet durchzuführen und so Wege einzusparen (z. B. Online-Banking). Werden bestimmte Medien in der Region gut angenommen und genutzt, so können daraus Potenziale für den Einsatz dieser Medien für innovative, auf Informationstechnik gestützte Angebote im Mobilitätsbereich abgeschätzt werden. Sowohl in der telefonischen, als auch in der persönlichen Befragung wurden daher zur Mediennutzung Fragen gestellt. Die Ergebnisse dazu werden in folgenden Abschnitten zusammengefasst.

### Mediennutzung (telefonische Befragung)

Die Nutzung der neuen Medien und ihrer Angebote ist im Untersuchungsgebiet weit verbreitet. 92,1 Prozent der telefonisch Befragten nutzt das Internet, wobei die Nutzung von 100 Prozent bei den unter 30-Jährigen mit dem Alter abnimmt und höher Gebildete das Internet mehr nutzen als Pflichtschulabgänger und Personen ohne Schulabschluss. Österreicher nutzen zu 94 Prozent das Internet, Personen mit Migrationshintergrund<sup>83</sup> weniger (85%). Die Internetnutzung steigt mit zunehmender Wochenarbeitszeit und ist bei jenen Personen stark ausgeprägt ( $\geq 93,1\%$ ), die die Betreuungsleistung hauptsächlich oder partnerschaftlich bewältigen (im Vergleich zu jenen Personen, bei denen Andere die hauptsächlichliche Betreuungsarbeit übernehmen mit 88,1%).

<sup>82</sup> t/d = trip(s) per day, Fahrten pro Tag

<sup>83</sup> Der Migrationshintergrund wurde über die Frage nach dem Geburtsland erhoben, nicht erfasst ist, wie lange die Befragten bereits in Österreich leben.

Die starke Internetnutzung zeigt sich auch in der Nutzung diverser Mobilitätsangebote. So nutzen mehr als die Hälfte der telefonisch Befragten Dienste wie Reiseplanungen, Routenplaner und Stadtpläne. Lediglich der öffentliche Verkehr hat noch Entwicklungspotenzial: Nur ein Drittel der Befragten informiert sich unterwegs über die aktuellen Fahrpläne und kauft die Fahrscheine per Internet. 69,3 Prozent der telefonisch Befragten nutzt das Internet für Fahrpläne zur Reiseplanung von zu Hause, wobei der Anteil der Frauen mit 71,6 Prozent deutlich höher ist als jener der Männer (61,8%). Am meisten nutzen die unter 30-Jährigen dieses Mobilitätsangebot im Internet (81,8% im Vergleich zu unter 70% der anderen Altersgruppen). Die Nutzung der Reisegestaltung via Internet steigt mit zunehmendem Bildungsgrad von unter 28,6 Prozent bei Pflichtschulabschluss und ohne Schulabschluss bis zu 91,3 Prozent bei UniversitätsabsolventInnen. Auch in diesem Segment liegt die Nutzung des Internetangebots bei Österreichern (69,9%) deutlich höher als bei Personen mit Migrationshintergrund (55%). Den Routenplaner im Internet nutzen 84,4 Prozent der Befragten (85% der Frauen und 82,4 Prozent der Männer) und hier vor allem die Jahrgänge 1984 bis 1964. Wie alle anderen Internetangebote wird auch dieser Mobilitätsdienst vor allem von Befragten mit höherem Bildungsabschluss genutzt. Eine Wochenarbeitszeit von weniger als 10 Wochenstunden (73,9% im Vergleich zu >83,9%) und eine hohe Anzahl an zu Betreuenden (mehr als 3 Personen; 77,8% im Vergleich zu > 83,1%) verringert die Nutzung des Internets für Routenplanung. Stadtpläne werden generell weniger im Internet genutzt, nur 57,8 Prozent der Frauen und 59,8 Prozent der Männer (gesamt 58,3%) nützen diesen Service. Die Nutzung ist bei älteren Befragten häufiger (> 55,0% bei 30-Jährigen und älter, darunter 45,5%) und steigt mit dem Bildungsabschluss. Die Nutzung von Navigationsfunktionen via Internet liegt mit 56,7 Prozent in etwa dem gleichen Zustimmungsbereich wie die Nutzung digitaler Stadtpläne. Am meisten nutzen die unter 30-Jährigen diesen Service (72,7% im Vergleich zu ≤ 60,2%). Die Nutzung von Navigationsfunktionen unterwegs steigt mit der Wochenarbeitszeit und ist bei Personen mit Migrationshintergrund (65%) stärker ausgeprägt als bei Inländern (56,1%). Das Angebot, Fahrpläne im Internet unterwegs einzusehen, nehmen nur 31,4 Prozent der telefonisch Befragten in Anspruch. Hier zeigen sich kaum Unterschiede im Geschlecht, in den Altersgruppen und den Bildungsabschlüssen (mit Ausnahme von Universitätsabsolventen, wo fast jeder zweite dieses Angebot nützt (47,8%). Auch der Erwerb von online Fahrscheinen hat noch Entwicklungspotenzial. Lediglich 30,3 Prozent der telefonisch Befragten (33,3% der Männer, 29,3% der Frauen) nutzt es. Die Nutzung dieses Service steigt mit dem Bildungsstand und ist bei jenen, die weniger als 20 Stunden pro Woche arbeiten (< 39,5%) höher im Vergleich zu jenen, die mehr arbeiten (< 37,8%).

Das Internet wird in den telefonisch befragten Haushalten auch für nicht verkehrsbezogene Angebote genutzt. In einem Großteil der Haushalte werden E-Mails versandt (89,1%), Bank- (70,1%) und Behördenangelegenheiten (63,3%) via Internet erledigt und Konsumgüter gekauft (71%). Rund 40 Prozent der Haushalte nutzen das Internet zum Arbeiten (37,1%), für Ausbildungszwecke (35,3%) und zum Kommunizieren (42,5% Skype, 39,4% soziale Medien). Lediglich beim Einkauf alltäglicher Güter wird das Internet wenig genutzt: nur 16,1 Prozent der telefonisch Befragten kaufen ihren täglichen Einkauf per Internet ein.

### **Nutzung verschiedener Verkehrsinformationskanäle durch die persönlich befragten Personen**

Im Rahmen der persönlichen Befragung wurde festgestellt, dass auch die InterviewteilnehmerInnen Onlinetools wie Scotty (ÖBB), Google Maps und andere Routenplanungsservices sowie Verkehrs- und Fahrplaninformationendienste in Form von Smartphone-Applikationen (Apps) oder Websites zur Wegeplanung benutzen.

*„Internet nütze ich sehr viel für diese Dinge. Wenn ich jetzt weiß ich nicht nach [unverständlich] zum Augenarzt z.B., dann schaue ich, wann die Schnellbahn da hinausfährt. Ich meine, wenn du jetzt zwei Mal wohin gefahren bist, dann weißt du die Intervalle eh schon. Aber so jetzt was Außertourliches, da schaue ich eigentlich immer ins Internet.“ (IP 5)*

beschrieb eine Person ihr Vorgehen. Auch analoge Informationskanäle, etwa der Haltestellenfahrplan oder Linienfahrpläne im Taschenformat, kommen bei den Befragten zum Einsatz.

Der Einsatz der verschiedenen Informationsmedien variiert von Person zu Person. Einige gaben an, kein Smartphone zu besitzen und deshalb keinen Zugriff auf Apps zu haben. Andere verfügen zudem über keinen Computer und können auf Informationen, die im Internet angeboten werden, nicht zugreifen. Angesprochen auf Informationsvermittlung für ältere Menschen, meinte eine Person:

*„Internet finde ich schlecht, weil es haben grade ältere Leute oft auch kein Internet.“ (IP 5)*

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Nutzung des Internets – sei es am Computer oder mit Smartphones – unter den befragten Personen in den Untersuchungsregionen weit verbreitet ist. Das Potential, neue Technologien für innovative Angebote einzusetzen ist damit hoch. Dabei sollte immer bedacht werden, dass diese Angebote auch über andere Kanäle zur Verfügung gestellt werden müssen, damit Personen ohne Internet-Zugang oder die diese Technologien nicht nutzen können, Zugang dazu haben.

## 4.6 Resümee und kritische Evaluierung der Befragungsergebnisse

Durch die innovative Vorgehensweise, im Projekt die telefonische (quantitative) und persönliche (qualitative) Befragung zu kombinieren, war es möglich, die Vorteile beider Methoden zu nutzen und die Nachteile auszugleichen.

Bei der telefonischen Befragung wurden vorwiegend Personen der Zielgruppe mit dauernder Pkw-Verfügbarkeit erreicht, die zum größten Teil erwerbstätig sind. Die Methode der telefonischen Befragung war demnach nicht dafür geeignet, arbeitssuchende Personen mit eingeschränkter Pkw-Verfügbarkeit zu erreichen. Gründe dafür könnten sein, dass diese Personen durch unterschiedliche Ursachen bei telefonischen Befragungen nicht teilnehmen und ihre Situation am Telefon nicht offen legen möchten, oder dass in der Untersuchungsregion der Anteil dieser Personen so gering ist, dass sie durch das Zufallsziehung im Stichprobenverfahren nicht in ausreichender Anzahl ausgewählt und angerufen wurden. Doch auch erwerbstätige Personen mit Betreuungspflichten und Pkw-Verfügbarkeit hatten sehr großes Interesse daran, ihre Meinung zum Thema mitzuteilen. Somit wurde offensichtlich, dass die automobilen Personen durch unzureichende Verkehrsangebote für die betreuten Personen einem hohen Stress ausgesetzt sind und die erzwungene Mobilität in Form von Hol- und Bringwegen als Problem empfinden. Das gleiche Ergebnis brachte auch die persönliche Befragung. In dieser wurden auch arbeitssuchende Personen ohne ständige Pkw-Verfügbarkeit erreicht, so dass Einblicke in das Alltagsleben und die Mobilität dieser gegeben werden konnten. Eine Abschätzung, wie viele Personen in der Region von diesen Problemen betroffen sind und ob diese verallgemeinerbar sind, ist jedoch auf Grundlage dieser Ergebnisse nicht möglich. Die Kombination beider Befragungsmethoden eröffnete jedoch Möglichkeiten, Ergebnisse zu bestätigen bzw. besser zu interpretieren sowie ergänzende Informationen, wie z. B. zur Verallgemeinerbarkeit von Aussagen oder zu Hintergründen von Phänomenen zu ermitteln.

Folgende Ergebnisse können aus den beiden Befragungen zusammengefasst werden:

- Die Betreuungsarbeit wird derzeit zum größten Teil von Frauen durchgeführt, auch wenn diese (meist teilzeit) erwerbstätig sind.

- Die Erwerbstätigkeit von Frauen wird von den Befragten großteils als positiv angesehen. Zum einen wird dies als ein Weg für Frauen gesehen, unabhängig zu sein. Zum anderen ist die Erwerbstätigkeit von Frauen notwendig, um die ökonomische Situation der Familien zu verbessern. Dennoch herrscht ein eher traditionelles Familien- und Weltbild vor.
- Durch die Wahrnehmung der Betreuungspflichten wird die Berufstätigkeit der betreffenden Person beeinflusst. Viele der Befragten wollen gern mehr für die Familie da sein und sind deshalb in geringerem Ausmaß berufstätig, bei anderen ist dies jedoch unbeabsichtigt und nicht gewollt. Gründe dafür sind, dass keine passenden Arbeitsplätze in der näheren Umgebung angeboten werden (besonders problematisch, wenn kein Pkw zur Verfügung steht), dass Betreuungsangebote nicht im ausreichenden Umfang zur Verfügung stehen, oder dass zeitliche Restriktionen bestehen, die sich u. a. durch Hol- und Bringwege erklären lassen.

Der Pkw ist das Hauptverkehrsmittel der befragten Personen und wird auch als notwendig angesehen, um alle Wege bezüglich Betreuung und Erwerbstätigkeit abwickeln zu können. Die Relationen zwischen Kosten und Nutzen eines Pkw ist vielen Personen offenbar nicht klar und auch schwierig abzuschätzen. Fakt ist, dass für Anschaffung und Betrieb eines eigenen Pkw monatlich etwa 400 Euro aufgewendet werden müssen. Je nach Einkommenshöhe machen damit die Mobilitätsausgaben einen mehr oder weniger großen Anteil am verfügbaren Haushaltsbudget aus. Bei Teilzeitbeschäftigung ist der Anteil der Ausgaben für die Mobilität anteilmäßig besonders hoch. Ist jedoch kein Pkw vorhanden, ist die Mobilität stark eingeschränkt und die Abhängigkeit von anderen Personen mit Pkw groß. Ist ein Pkw vorhanden, wird dies oft als Last empfunden, da viele Begleitwege notwendig sind, die zeitlich aufwendig sind.

- Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) werden selten genutzt, da sie den Bedürfnissen der befragten Personen nicht entsprechen. Doch es gab viele Ideen, wie man den ÖV verbessern kann. Das Interesse zur Nutzung ist vorhanden.
- Aktive Mobilitätsarten, wie zu Fuß gehen oder Rad fahren, werden nicht oft genutzt, obwohl dies bei der Länge vieler Wege eine gute Option wäre.
- Unterschiedliche Verkehrsmittel werden nur sehr selten kombiniert.
- Den Alltag und die notwendige Mobilität zur Ausübung aller Aktivitäten wird in erster Linie beeinflusst durch:
  - den Betreuungsaufwand pro Tag,
  - das Alter der zu betreuenden Personen,
  - die Länge der Hol- und Bringwege, die Distanz zum Arbeitsplatz und die Tageswegelänge sowie
  - die Arbeitsstunden pro Woche.

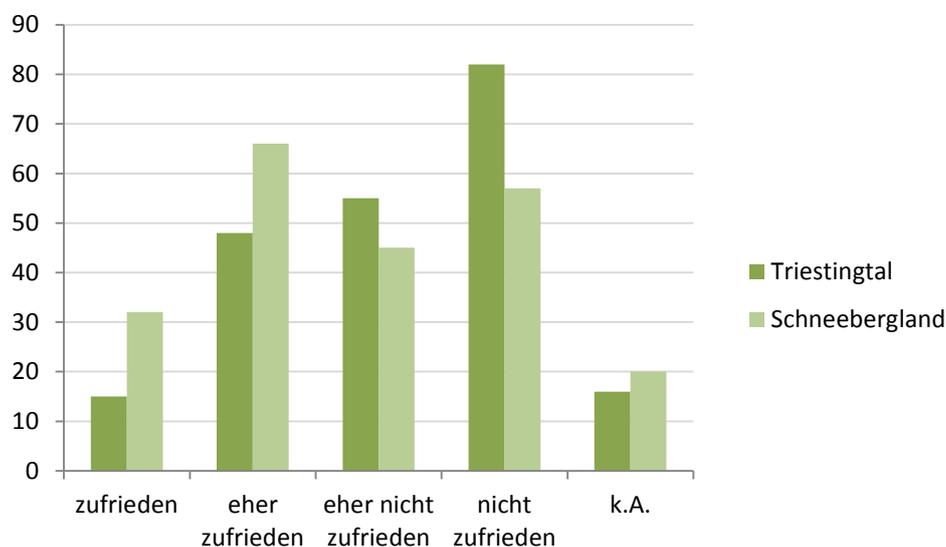


# 5 MOBILITÄTSLÖSUNGEN FÜR DEN LÄNDLICHEN RAUM

## 5.1 Mobilitätslösungen aus Sicht der telefonisch Befragten

Es fällt auf, dass die telefonisch befragten Personen den öffentlichen Verkehr selbst sehr wenig nutzen, aber dennoch viel Interesse an Fragen der öffentlichen Verkehrsanbindung zeigen und zahlreiche Verbesserungsvorschläge und Wünsche äußern. Diese sind offensichtlich zu einem guten Teil durch die Ansprüche und Erfahrungen ihrer Kinder bestimmt.

Die Zufriedenheit der Befragten mit den bestehenden öffentlichen Verkehrsmitteln ist sehr unterschiedlich, wobei eine kritische Sicht überwiegt: 37 Prozent der telefonisch Befragten sind zufrieden oder eher zufrieden, 54 Prozent sind eher nicht zufrieden oder nicht zufrieden. Wie die folgende Abbildung zeigt, schneidet die Region Schneebergland dabei etwas besser ab als die Region Triestingtal.

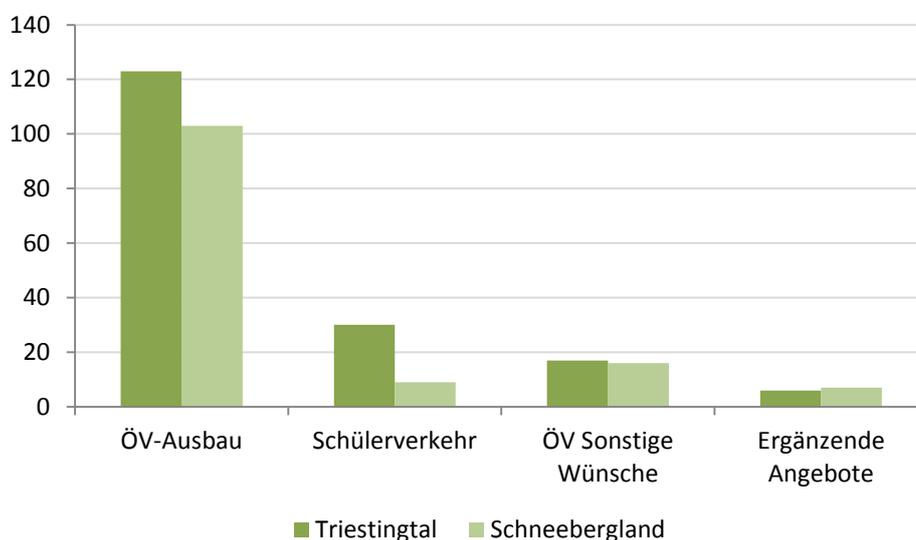


**Abbildung 46:** Zufriedenheit der telefonisch befragten Personen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region

Fast die Hälfte der Befragten (47%) beantwortete die Frage, ob es ihre täglichen Wege erleichtern würde, wenn der öffentliche Verkehr besser wäre, mit „Ja“, wobei die Zustimmung im Triestingtal mit 52 Prozent etwas höher war als im Schneebergland mit 43 Prozent. Ebenfalls fast die Hälfte der telefonisch befragten Personen gab Auskunft auf die Frage, was beim öffentlichen Verkehr verbesser-

sert werden soll; insgesamt wurden dazu 302 Anregungen oder Wünsche genannt, deren Art der Zusammensetzung in der Abbildung 47 ersichtlich ist:

- Wünsche nach Ausbaumaßnahmen, d. h. insbesondere nach kürzeren Intervallen, mehr oder schnelleren ÖV-Verbindungen und besseren Umsteigemöglichkeiten dominieren mit 74 Prozent der Nennungen eindeutig.
- Wünsche, die ausdrücklich den Schülerverkehr betreffen, d. h. insbesondere Schulbusse oder eine verbesserte zeitliche Abstimmung zwischen Schul- und Buszeiten, machen 13 Prozent der Nennungen aus und sind im Triestingtal deutlich stärker vertreten als im Schneebergland.
- Sonstige Wünsche zum öffentlichen Verkehr, die etwas anderes als Ausbaumaßnahmen betreffen, sind mit 9 Prozent der Nennungen weniger stark vertreten. Genannt wurden v. a. günstigere Tickets, verbesserte Pünktlichkeit, mehr Information, Verbesserungen beim Park & Ride.
- Wünsche nach ergänzenden Mobilitäts- und Infrastrukturangeboten, wie z. B. City-Taxi Berndorf, Bestelldienst, Fahrgemeinschaften, betreffen 4 Prozent der Nennungen.



**Abbildung 47:** Vorschläge der telefonisch befragten Personen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in den beiden Untersuchungsregionen

Die Frage, was sich dadurch für die Befragten verbessern würde, wurde auf vielfältige Art beantwortet, wobei eine Hauptwirkung jedenfalls im Einsparen von Autofahrten liegt, insbesondere bei der Begleitung von Kindern auf Schul- und auch Freizeitwegen. In den Antworten kommt zum Ausdruck, dass das Autofahren manchmal als Belastung erlebt wird, und dass ein besserer ÖV zu weniger Stress, zu Zeitersparnis und weniger Wegen führen könnte. Für 3,8 Prozent der Befragten würden sich neue Wegemöglichkeiten zur Arbeit (3,8%) und zum Einkauf (3,6%) ergeben. Für 3,6 Prozent würde die Erreichbarkeit verbessert und die Notwendigkeit für einen Zweit-Pkw im Haushalt sinken. 3,2 Prozent sehen in der besseren ÖV Erschließung eine Möglichkeit für ihre Kinder, (früher) selbständig unterwegs zu sein.

Aber auch die Ansicht, dass eine deutliche Verbesserung der ÖV-Anbindung erforderlich wäre, um die öffentlichen Verkehrsmittel überhaupt nutzen zu können bzw. um ihre Nutzung wenigstens in Betracht zu ziehen, wurde mehrmals geäußert.

Insgesamt 65 Aussagen lassen sich so zusammenfassen, dass öffentliche Verkehrsmittel für die Befragten grundsätzlich nicht in Frage kommen, und dass sie jedenfalls das Auto vorziehen – weil es keine geeigneten Verbindungen gibt, weil der öffentliche Verkehr die notwendige Flexibilität nicht leisten kann, weil Einkäufe oder anderes Gepäck transportiert werden müssen oder weil die Befragten einfach lieber Auto fahren.

In insgesamt 53 Aussagen kommt Zufriedenheit mit dem Status quo zum Ausdruck, insbesondere mit dem Schülerverkehr, den Verbindungen nach Wien, dem Bahnverkehr generell sowie dem Top-Jugendticket des VOR. Mehrere Aussagen in dieser Kategorie zeigen aber auch, dass sich die Befragten mit dem schlechten ÖV-Angebot abfinden und doch mit ihrer individuellen Mobilitätssituation zufrieden sind.

Akzeptierte Alternativen zur Nutzung des eigenen Pkw sind privates Car Pooling (63,1%), Car Sharing (36,5%), die Nutzung von Leihrädern (36,5%) und eines Anrufsammeltaxis (30,5%). Die bisherige Nutzung dieser Mobilitätsformen liegt aber von den Vorstellungen entfernt: So haben nur 5 Prozent der telefonisch Befragten Car Sharing schon genutzt. Taxis wurden von 40,4 Prozent der Befragten bereits genutzt und Anrufsammeltaxis von 11,5 Prozent. Fast die Hälfte der Befragten (47,9%) hat schon einmal einen Pkw gemietet, etwas weniger (36,5%) wollen das in Zukunft wieder tun. Ähnlich verhält es sich mit dem Autostoppen. Auch hier haben mehr telefonisch Befragte diese Mobilitätsform bereits genutzt (11,7%), als sie in Zukunft nutzen wollen (3,9%). Möglicherweise spielt hier die empfundene Angst eine wichtige Rolle, was auch die fallende Zustimmung mit steigender Anzahl an Betreuungspersonen zeigt und aus der geringeren Zustimmung von Frauen (2,7%) als von Männern (7,8%) abgeleitet werden kann.

## 5.2 Mobilitätslösungen aus Sicht der persönlich Befragten

Im Zuge der persönlichen Befragungen nannten die TeilnehmerInnen auch eigene Ideen für Mobilitätslösungen, die ihrer Ansicht nach zu einer verbesserten Mobilitätssituation in ihrer Region beitragen können. Dabei wurden unterschiedlichste Themenbereiche angesprochen. Alle haben das Potenzial oder tragen bereits dazu bei, mobilitätsbedingte Hemmnisse von Frauen und Männern mit Versorgungs- und Betreuungspflichten beim Einstieg in die Erwerbstätigkeit zu vermindern. Die jeweiligen Gesprächsausschnitte werden im folgenden Abschnitt angeführt. Einige dieser im kommenden Abschnitt angeführten Lösungen sind auch ausführlicher auf der Webplattform [www.regionale-mobilitaet.at](http://www.regionale-mobilitaet.at) zu finden.

### Attraktivierung des Bahnverkehrs

In einem Interview wurde die Attraktivierung der Bahn, mitunter mittels Zubringerservices, erwähnt. Die Idee ist dabei, den Zug auch für Ortschaften, die abseits der Bahnstrecke liegen, attraktiv zu machen. Einer Person schweben dabei von der Gemeinde betriebene Zubringertaxis vor:

*„Ich meine die Zugstrecke, ich meine es gibt so viele Dörfer, die nicht an der Zugstrecke liegen. Was macht man eben mit denen? Und wenn man die einbinden kann und sagen ok, du machst das wirklich, du rufst bei der Gemeinde an, und in der Gemeinde fährt ein kleines Taxi und holt die Leute und bringt sie zum Zug.“ (IP 9)*

*„[...] in Montafon gibt es eine Komplettlösung: Bahn und Zubringer.“ (IP 9)*

Die Interviewperson schlägt eine generelle Diskussion über die Attraktivierung der Bahninfrastruktur vor. Ein gemeindebetriebener Zubringerservice, der entlegene Ortschaften bedient, sei genauso notwendig wie ganzheitliche Marketingmaßnahmen (z. B. Trassenbegehungen, Kommunikation

über Gemeindezeitung, Regionalzeitung, SocialMedia, Mundpropaganda, usw.). Folgend dargestellt ein Ausschnitt aus dem Gespräch:

*„Natürlich wird man sich überlegen müssen, wie macht man das attraktiv oder was macht man da, dass der Zug wieder angenommen wird, oder mehr angenommen wird. Mag schon sein, dass die Auslastung nicht gut war. Aber da muss man einfach auch nachdenken warum.“ (IP 9)*

### **Mitfahrservices**

Ein Vorschlag zur Verbesserung der Mobilitätssituation von Personen, die nicht ständig über einen Pkw verfügen, ist eine regionale Mitfahrbörse, die wie folgt beschrieben wurde:

*„Privatinitiativen wären [...] sicher toll, wenn's so Listen gäbe von Leuten, die sagen, ich fahre an gewissen Tagen gewisse Zeiten, und man kann mich anzurufen, um mitzufahren oder so.“ (IP 11)*

Es wurde auch überlegt, welches Medium am geeignetsten für eine solche Plattform wäre. Ältere Menschen würde mit Internetservices oft nicht erreicht werden, weshalb die Idee von analogen Listen, die etwa in der Gemeinde aufliegen, aufkam. Ein damit verbundener Vorschlag, der genannt wurde, ist eine finanzielle Vergütung für die LenkerInnen als Anreiz zur Beteiligung.

Eine weitere Idee sind offiziell organisierte Autostoppstellen bzw. „Mitfahrspots“, an denen Menschen bei Bedarf auf eine Mitfahrgelegenheit warten können. Einer Person schwebt dies in folgender Art und Weise vor:

*„Oder mehr Bereitschaft um zu sagen, man macht Autostoppstellen. Oder es wird besprochen, das Bushäusel oder die Stelle, und dort können die, die mitfahren wollen, einfach stehen, und es kommt eh alle 20 Minuten irgendwer vom Ort vorbei. Es wird sicher sehr viel individual gefahren, aber man weiß nichts voneinander.“ (IP 11)*

Diese Mitfahrspots könnten durch eine Kennzeichnung, wie etwa kleine Tafeln oder eigene Aufkleber signalisiert werden. Die Personen, die ebenfalls in dieser Gruppe der „AutostopperInnen“ angehören, zeigen dies mit denselben Aufklebern, die sie mit sich führen. So können Personen sich gegenseitig an den Kennzeichnungen erkennen und wissen, dass die Person mitgenommen werden will.

Auch hier wurde eine finanzielle Vergütung für die LenkerInnen als Anreiz genannt. Nicht abschätzbare Fahr- bzw. Wartezeiten und ein Unwohlsein beim Autostoppen wurden als negative Gesichtspunkte der Idee genannt.

### **Verleihservices**

Neben dem Wunsch, ein Carsharingservice in der Region zu etablieren, regten Interviewte auch andere Verleihservices an. So würde sich eine befragte Person etwa über das Angebot einer Elektroscootervermietung, auch als touristisches Angebot, freuen.

*„Dann haben wir uns auch gedacht, so wär das was da, so Elektroscooter zum Vermieten anzubieten. Da habe ich mir gedacht, es müsste jemand, ein Geschäft Verantwortung übernehmen.“ (IP 11),*

meinte die befragte Person. Als Verleiher schwebt der interviewten Person die Gemeinde oder, wie erwähnt, ein Geschäft vor.

Die Gemeinde wird in einem anderen Gespräch auch als Verleihorgan für Mietautos vorgeschlagen.

*„Und wenn es irgendwo auf der Gemeinde [...] irgendwo zwei geförderte Autos gäbe, dann würde ich das eine coole Sache finden.“ (IP 5),*

hieß es im Interview.

Eine andere Idee war, Vorfühswagen von Autohäusern übers Wochenende zur Vermietung frei zu geben. Eine Person hat sich das folgendermaßen vorgestellt:

*„Unterstützend für sie wäre eine Carsharingstelle [...] Bzw. Vorfühswagen von Autohäusern, die am Wochenende ausgeborgt werden können. Zum Beispiel mit Werbung an den Seiten und dafür vergünstigt auszuborgen.“ (IP 6)*

*„Wenn es bei uns Carsharing gibt, bin ich wahrscheinlich die erste, die das Privatauto aufgibt.“ (IP 6)*

### **SchülerInnentaxi**

Laut einem Interview steht für SchülerInnen aus der Region, die in peripheren Lagen wohnen, in der Früh ein Schultaxi zur Verfügung. Es handelt sich dabei um ein Fahrzeug eines privaten Taxiunternehmens, das am Morgen die Kinder abholt und gesammelt in die Schule bringt. (Vgl. IP 14)

### **Private Fahrgemeinschaft für SchülerInnentransport**

Unter den InterviewteilnehmerInnen selbst waren Personen, die sich in einer privaten Fahrgemeinschaft organisieren, um die Begleitwege zur Schule zu erledigen. Als Verkehrsmittel wird bei diesen Begleitwegen ausschließlich der Pkw verwendet, dessen Größe daher auch bestimmt, wie viele Personen an der Fahrgemeinschaft teilnehmen können. Mit den Kindern wird ein Treffpunkt vor der Schule vereinbart, an dem die jeweilige Begleitperson wartet. Wie so eine Fahrgemeinschaft aussehen könnte, wird im folgenden Interviewauszug beschrieben:

*„Also wie es gekommen ist zwischen der Frau [...] und mir. Wir haben einfach im Prinzip jeden Tag ausgemacht, fährst du oder fahre ich. Irgendwie hat sich natürlich ein bisschen ein Rhythmus ergeben, aber im Grunde genommen, in der Früh haben wir uns mehr oder weniger halbe halbe abgewechselt und zu Mittag je nachdem.“ (IP 7)*

Als negativ wurde bei dieser Lösung die große Verantwortung, die man als Begleitperson für die Kinder hat, beschrieben. Die Unsicherheit und Uninformiertheit bezüglich der Rechtslage (Stichwort Insassenversicherung) wurde ebenfalls als Problem bezeichnet. Eine Möglichkeit, diese Unsicherheiten etwas abzuschwächen, wäre eine Infokampagne, wie sich die Rechtslage tatsächlich verhält.

Andere Befragte berichteten von privaten Fahrgemeinschaften im Ort, die ihnen bekannt seien, zu denen sie aber keinen Zugang hätten (es würden die sozialen Beziehungen fehlen), obwohl der Bedarf durchaus bestehe. (Vgl. IP 8, IP 7, IP 10) Das Gelingen einer solchen Fahrgemeinschaft ist also mitunter von der Güte und dem Vorhandensein von sozialen Beziehungen abhängig. Eine Person, der dieses soziale Netz fehlt, berichtet:

*„Die Leute, die da aufgewachsen sind, und die einander vom Kindergarten kennen, die haben soweit Beziehung, dass sie ja die Connections haben, dass sie einander kontaktieren, wenn sie in die Stadt fahren wollen, habe ich einmal gehört von einer Mutter. Das die Söhne dann gemeinsam in der Stadt irgendwas unternehmen und dann holt sie wieder wer und das ist für die toll und lässig. Und wir haben halt den Anschluss nicht. Wir sind 4 Jahre da,*

*und da war er einfach schon im Hauptschulalter. Das heißt, wir haben dieses soziale Netz nicht.“ (IP 11)*

Soziale Beziehungen in der Nachbarschaft und im Dorfverband generell können das Leben von Personen mit Betreuungspflichten enorm erleichtern. Diese Beziehungen dienen nicht nur einer Etablierung von z. B. Fahrgemeinschaften von Eltern für Schülerinnen und Schülern, sondern auch einer Stärkung des sozialen Zusammenhalts zwischen den einzelnen Mitgliedern einer Gemeinde. Durch die Interaktionen können auch ältere Personen profitieren, in dem sie (wieder) am sozialen Leben teilnehmen können. So wird auch die Lebensqualität jedes einzelnen Individuums erhöht und das Selbstwertgefühl gesteigert.

### **Schulprojekt „Zu-Fuß-Pickerln“ – Grüne Meilen sammeln**

In einem Interview kam ein Schulprojekt aus der Region zur Sprache, das vermutlich Teil der Klimameilen-Kampagne des Klimabündnisses war. Die Kinder bekamen dabei „Pickerln“, wenn sie zu Fuß zur Schule gehen. Die Motivation der Kinder, zu Fuß zur Schule zu gelangen, stieg dadurch. Die SchülerInnen wollten so viele „Pickerln“ wie möglich sammeln und schlugen von sich aus den fußläufigen Schulweg ein.

*„Plötzlich sind alle zu Fuß gekommen, weil es diese Pickerl gegeben hat. Sogar die Freundin von [...], die ein Einzelkind ist, die immer gefahren wird, ist brav selber gegangen.“ (IP 2)*

Die Aktion war zeitlich beschränkt. Als es keine „Pickerln“ mehr für die Kinder zu holen gab, wurden viele Begleitwege, wie vor der Aktion, wieder mittels MIV erledigt. Eine nachhaltige Wirkung sei nicht erreicht worden. Die befragte Person, die von der Aktion erzählte, nannte den Vorschlag, eine solche Aktion dauerhaft in Schulen einzuführen und Belohnungen am Ende des Schuljahres zu vergeben, um die Nachhaltigkeit herzustellen. Falls manche Schulwege wirklich als zu gefährlich eingestuft werden, könnte man alternativ auch nur ein Stück des Weges zu Fuß bewältigen.

### **Seniorinnen- und Seniorentaxi**

In einem Interview wurde über einen von der Gemeinde im Vollzeitausmaß angestellten Altenpfleger, der Begleitwege mit älteren Personen erledigt, berichtet. Die Gemeinde stellt dazu ein Fahrzeug, das sich teilweise über Spenden finanziert, zur Verfügung.

*„Der holt sie von zu Hause ab, bringt sie nach Baden zum Arzt, macht da das, der fährt also nicht wie ein Taxi hin und her, sondern sammelt sich die Patienten oder die betroffenen Leute zusammen. Macht auch die Arzttermine selber, damit das schon mehr oder weniger einen Synergieeffekt hat. Das heißt, wenn er die einen bringt, hat er die einen schon wieder heimzubringen. Also dass er nicht zu viel Leerläufe hat. Aber der fährt sogar bis Wiener Neustadt ins Krankenhaus. Bringt dort die Leute in die Tagesklinik wegen Augenoperationen [...]“ (IP 12),*

beschreibt eine Person die Organisation dieses Fahrdienstes.

Die Senioren und Seniorinnen könnten sich bei Bedarf einfach telefonisch beim Pfleger melden, der dann selbst die Termin- und Fahrtenkoordination übernimmt. Der Service sei allerdings für Menschen mit Rollstuhl nicht nutzbar, da die nötige Barrierefreiheit des Fahrzeuges nicht gegeben sei. Da zudem kein Ersatzpersonal zur Verfügung stünde, sei der Dienst bei Verhinderung des Pflegers nicht verfügbar.

### **Trixi (Triestingtaler Anrufsammeltaxi)**

Zur Sprache kam auch das Triestingtaler Anrufsammeltaxi, kurz TRIXI. Eine Person berichtete über ihre Erfahrung mit dem Service:

*„[...] sage ich ja, ich hole das Sammeltaxi und das bringt euch nach Hainfeld. Mhm. Das fährt genau einmal am Tag. Und das von da unten weg. Also es ist im Grunde eine Lösung, wenn der Bus nicht fährt.“ (IP 9)*

Diese Aussage stellt sich bei näherer Betrachtung des TRIXI-Fahrplanes als fehlerhaft heraus, das TRIXI fährt die besagte Strecke mehrmals am Tag. Allerdings stimmt es, dass TRIXI nur zu bestimmten Zeiten und nicht einfach bei Bedarf fährt. Hier scheint noch Kommunikationsbedarf zu herrschen.

### **Einkaufssammelbus**

Einmal die Woche wird in einer Gemeinde ein Einkaufssammelbus angeboten, um älteren (nicht eigenständig mobilen) Menschen die Möglichkeit zu geben, ihren Lebensmitteleinkauf zu erledigen.

*„Am Freitag sammelt die Gemeinde mit ihrem weißen Gemeindebus die Senioren ein und die fahren dann zum Billa [...]“ (IP 2),*

erzählte eine Person. Der Einkaufssammelbus sei primär auf alte Menschen, die nicht mehr selbst mobil sind, ausgerichtet.

*„Aber da in diesen Bussen geht es dann über Freiwillige, Pensionisten meistens, die froh sind, dass sie mal etwas zu tun haben. So ein bis zwei Mal in der Woche fahren. [...] Und dann wäre was Gutes, in der Zeit wenn dann so ein Kleinbus rumfährt.“ (IP 13)*

### **Fahrgemeinschaften zur Bündelung von Pendelfahrten**

Eine befragte Person berichtete über Berufstätige, die jeweils individuell zu einem Autobahnparkplatz kommen und von da aus in Form einer Pkw-Fahrgemeinschaft ihre Fahrt nach Wien fortsetzen.

*„Aber das war in meinem Fall überhaupt nicht möglich, weil ich keine fixen Arbeitszeiten hatte.“ (IP 5),*

beschreibt die Person das große Manko dieser Lösung, die nur bei gleichbleibenden, zuverlässigen Arbeitszeitbedingungen aller Mitfahrenden funktioniert.

### **Von Gemeinde organisierter Bus nach Wien**

Eine befragte Person berichtete von einem Bus, der von fünf Gemeinden zusammen organisiert wurde und die GemeindebewohnerInnen nach Wien brachte (Arbeit, Besorgungen, Besuche). Laut Aussage der Person war das Marketing und in weiterer Folge die Auslastung des Busses nicht ausreichend, und er wurde wieder eingestellt. (IP 9)<sup>84</sup>

---

<sup>84</sup> Anmerkung der VerfasserInnen: Recherche ergab keine weiteren Hinweise zu diesem Service

## 5.3 Beispiele für Mobilitätslösungen aus anderen Regionen

Im folgenden Kapitel liegt der Fokus auf nationalen und internationalen Mobilitätsdienstleistungen, die die Chancengerechtigkeit in der Mobilität fördern. Die dargestellten Beispiele geben einen Überblick über Mobilitätsangebote im ländlichen Raum, mithilfe derer – der Fragestellung des Projektes mobility4job folgend – Erfolgsfaktoren und Hemmnisse in der Konzeptions- und Betriebsphase identifiziert werden.

Im Zuge der Recherche wurden Beiträge aus der umfassend gesichteten Fachliteratur sowie aus ausgewählten Onlineressourcen vertiefend bearbeitet. Die Recherche war prinzipiell als Sekundärforschung (Desk Research) angelegt – bereits vorhandene Daten zu konzipierten und/oder umgesetzten Mobilitätsdienstleistungen im ländlichen Raum wurden zusammengetragen. In einem darauffolgenden Schritt wurden diese Funde in Kategorien unterteilt und mit weiteren Informationen, die auf Grundlage von Expertinnen- und Experteninterviews erhoben wurden, angereichert. Im nächsten Schritt wurden für das Projekt besonders relevante Mobilitätslösungen ausgewählt und als sogenannte „Praxisbeispiele“ unter anderem mithilfe von weiteren (zum Teil telefonischen) Experten- und Expertinnenbefragungen näher analysiert. Eine größere Auswahl der Praxisbeispiele ist auf der Webplattform [www.regionale-mobilitaet.at](http://www.regionale-mobilitaet.at) zu finden.

Durch die Aufbereitung der ausgewählten Mobilitätsprojekte als „Praxisbeispiele“ konnten relevante Informationen für EntscheidungsträgerInnen bereitgestellt werden, die für die Entwicklung und Folgenabschätzung von neuen Mobilitätsangeboten hilfreich sind.

Wie die Recherche ergab, existieren verschiedenste Ansatzpunkte, wie die Mobilität von Menschen im ländlichen Raum unterstützt und erleichtert werden kann. Im Folgenden werden die erforschten Maßnahmenfelder und Beispielprojekte vorgestellt.

### **Verbesserung bestehender ÖPNV-Angebote**

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hat je nach geografischen Gegebenheiten, den Einstellungen der betreffenden Personen und nicht zuletzt auch aufgrund des Angebotes unterschiedliche Bedeutung für die Fortbewegung. In Städten herrscht oftmals ein Vielfalt verschiedener Angebote, über die den Überblick zu bewahren schwer fällt. Im Gegensatz dazu ist der ländliche Raum eher von spärlichem ÖPNV-Angebot geprägt, welches nur für wenige BewohnerInnen eine bedarfsgerechte Nutzung erlaubt. Innovative Mobilitätslösungen erheben den Anspruch eben diesen Unzulänglichkeiten entgegen zu wirken.

Wie auch die telefonische Befragung ergeben hat, geht es dabei nicht nur um die Ergänzung, sondern gleichermaßen um den Zusammenschluss bereits bestehender Mobilitätsangebote. Maßnahmen umfassen zudem unter anderem die Optimierung des Fahrplanes und der Streckenführung, die Harmonisierung der Schul- und ÖPNV-Zeiten und die Steigerung des Komforts in den Verkehrsmitteln. Informations- und Werbemaßnahmen können die potenziellen Fahrgäste zusätzlich mit dem ÖPNV-Angebot vertraut machen.

Das Projekt OSIRIS (Optimierung des Schülerverkehrs in einem integrierten Regionalbuskonzept in ländlichen Strukturen) bewirkte etwa in zwei Landkreisen im Umland von Magdeburg (Deutschland) die Staffelung der Schulanfangs- und -endzeiten um einen effizienten ÖPNV-Transport der SchülerInnen zu ermöglichen. Mit attraktiver Haltestellengestaltung und Einrichtungen zur Fahrgastinformation sowie einer Komfortoffensive in den Verkehrsmitteln (Klimaanlage, Sonnenschutz, bequeme Reisebusbestuhlung einschließlich Armlehnen, zwei Radio- und CD-Programme per Kopfhörer an

jedem Sitzplatz, Auslage kostenloser Zeitungen und Zeitschriften) erreichte die Westfälische Verkehrsgesellschaft eine bessere Akzeptanz ihres Schnellbussystems.

Wichtige Aspekte bei Projekten zur ÖPNV-Verbesserung

- Komfort spielt eine Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels
- Pünktlichkeit als wichtiger Faktor
- Einheitliches Design als Wiedererkennungsmerkmal
- Einfache, verständliche, übersichtliche und lesbare Fahrpläne
- Fahrgastbefragungen als Bestandteil der Evaluationen
- Einbindung des SchülerInnenverkehrs zur Effizienzsteigerung
- Harmonisierung der Schulzeiten und ÖPNV-Zeiten
- Abstimmung des Angebotes (Frequenz, Größe des Fahrzeuges,...) auf Bedarf
- Koordinierung von verschiedenen ÖPNV-Angeboten
- Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ohne eigenen PKW möglich machen („letzte Meile“ überbrücken)
- Unterstützung für die Mobilität von zu betreuenden Personen, z. B. Kinder

### **Regional initiiertes öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) bzw. Mikro-ÖV**

Das mangelnde Angebot im öffentlichen Personennahverkehr dürfte ein Grund dafür sein, dass auf regionaler Ebene selbstorganisierte, kleinräumig verbreitete Mobilitätslösungen entwickelt werden. Interessierte, Engagierte und nicht zuletzt Betroffene schließen sich zu Strukturen zusammen und nehmen die Organisation des öffentlichen Transportes selbst in die Hand. Als TrägerInnen treten sowohl Gemeinden/Kommunen, Vereine, Unternehmen aber auch Privatpersonen auf. „Mitfahren“ dürfen je nach System zum Beispiel nur registrierte Mitglieder, GemeindebewohnerInnen oder einfach auch jede und jeder. Das mittels regional initiiertem ÖPNV bzw. Mikro-ÖV bediente Gebiet kann variieren, während es in manchen Projekten nur einen Teil des Gemeindegebiets umfasst, operieren andere Systeme sogar auf überregionaler Ebene.

Rufbussysteme, die auf ihrem Fahrweg einige fixe Haltestellen anfahren und ansonsten den Linienweg der tatsächlichen Nachfrage anpassen, ermöglichen eine bessere Netzabdeckung und sind bei geringerem Fahrgastaufkommen im Betrieb kostengünstiger als herkömmliche ÖPNV-Angebote. Im bedarfsgesteuerten Rufbusverkehr kommen i.d.R. kleinere Fahrzeuge (Mini-Busse, Großraum-Pkw) zum Einsatz. Die einzelnen Fahrten werden in Abhängigkeit der zu erwartenden Fahrtwege und der daraus resultierenden Fahrtlängen geplant. Die Personen müssen bei diesen Systemen den Fahrtwunsch in der Regel 30 Minuten vor Fahrtbeginn telefonisch bekannt geben. Aus den eingegangenen Fahrtwünschen werden dann die Linienwege zusammengestellt. Wird kein Fahrtwunsch angemeldet, entfällt die Fahrt. Eine etwas einfachere Variante sind Shuttlebusservices, die zum Beispiel an einem bestimmten Wochentag eine Verbindung zwischen dem Wohnort der Kunden und dem nächstgelegenen Supermarkt oder etwa der nächsten Diskothek (zum Beispiel „Discobus“ im Burgenland) anbieten.

„TRIXI“ etwa, das Triestingtaler Anrufsammeltaxi ist durch Kooperation der Gemeinden des oberen Triestingtals entstanden und fährt nach fixem Fahrplan feste Haltestellen bei vorheriger Bedarfsanmeldung an. Ein etwas anderes System hat sich bei den sogenannten „Gmoa-Bussen“ im Burgen-

land etabliert, sie verkehren ohne fixe Fahrpläne und Haltestellen. Die Fahrgäste werden nach Anruf zum Beispiel von zu Hause abgeholt und an ihr gewünschtes Ziel gebracht. Ein Beispiel für einen Shuttledienst stellt der „Einkaufs-Bus“ Traisen dar, der an zwei Tagen in der Woche innerhalb des Gemeindegebietes fixe Stationen anfährt und so nicht selbstständig mobilen Personen das Einkaufen ermöglicht.

Wichtige Aspekte bei Projekten zu selbstverwalteter ÖPNV

- Langfristiges Engagement
- Genaue Kostenkalkulation und -abklärung
- Geeignete FahrerInnen, die sich langfristig engagieren wollen, mitunter schwer zu finden
- Information und Bewerbung des Angebotes
- Leichte Kontaktaufnahme möglich machen

### **Fahrgemeinschaften/Carpooling**

Da viele PendlerInnen regelmäßig zur gleichen Zeit zum gleichen Ort fahren, ist es sinnvoll sich zu vernetzen und diese Wege gemeinsam zurückzulegen. Aber nicht nur für Pendelfahrten, auch für Gelegenheitsfahrten ist es von Vorteil das Fahrzeug zu teilen. Fahrgemeinschaften sollen dabei nicht nur durch Zufall gegründet werden. Ansätze des Carpooling vereinfachen das Vernetzen der Akteure bzw. Akteurinnen und ermöglichen eine zielgerichtete Bildung von Fahrgemeinschaften. Dabei reicht das Angebot an Mitfahrgelegenheiten von innerörtlichen bis zu internationalen sowie von einmaligen bis zu regelmäßigen Fahrten.

In vielen Beispielprojekten dient eine Onlineplattform als Vermittlungsmedium, mithilfe derer Angebote von FahrerInnen und Fahrtengesuche einsehbar gemacht werden und so potenzielle FahrgemeinschaftsteilnehmerInnen in Kontakt treten können. Die Treibstoffkosten werden unter den Mitfahrenden aufgeteilt.

Das „TALENTEmobil“-Mitfahrservice, die Website „mitfahrgelegenheit.at“, das Bürgerservice Pendlernetz und die Mitfahrbörse Reichenthal sind Beispiele für solche Plattformen, die via Internet erreichbar sind.

Wichtige Aspekte bei Fahrgemeinschaften/Carpooling

- Klare Regeln für FahrerInnen und PassagierInnen
- Treibstoffkosten sind fair aufzuteilen
- BenutzerInnenfreundlichkeit der Website
- Information und Bewerbung des Angebotes
- Leichte Kontaktaufnahme möglich machen
- Evtl. Schulungen anbieten um auch mit dem Internet nicht vertrauten Personen den Zugang zu ermöglichen

### **Carsharing: selbstverwalteter Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Beim System des Carsharings wird ein Pkw gemeinschaftlich genutzt - mehrere Personen teilen sich also einen oder mehrere Pkws. BesitzerInnen von Kraftfahrzeugen (Privatpersonen, Gemeinden, Autohäuser und andere) aber auch Carsharing-Unternehmen stellen Pkws zur Verfügung, wel-

che dann durch die Mitglieder im jeweiligen Carsharing-Netzwerk eigenständig gegen Entgelt benutzt werden können.

In vielen Städten sind Carsharing-Angebote von verschiedensten Unternehmen schon länger im Vormarsch, der ländliche Raum hinkt noch stark hinterher, da die Umsetzung durch die Raumstrukturen eine große Herausforderung darstellt.

Ein Beispielprojekt, indem es auch im außerstädtischen Bereich gelungen ist, ein Carsharing-System erfolgreich zu entwickeln ist der „CarSharing Verein Seekirchen“. Der privat initiierte, gemeinnützige Verein steht in enger Kooperation mit der Gemeinde und einem Autohaus und verfügt über vier Fahrzeuge. Mitglieder zahlen eine monatliche Grundgebühr und können die Pkws für einen günstigen Tarif für Fahrten nach vorheriger Reservierung nutzen.

Wichtige Aspekte bei Projekten zu Carsharing

- Information und Bewerbung des Angebotes
- Leichte Kontaktaufnahme möglich machen
- Detaillierte Information über einmalige und regelmäßige Kosten
- Onlinereservierungsmöglichkeit
- Unterschiedliche Fahrzeugmodelle für unterschiedliche Ansprüche

### **Fahrradverleihsysteme**

Gerade als Ergänzung zum ÖPNV stellen Fahrradverleihsysteme eine attraktive Option dar, da sie ideal für das Zurücklegen der „letzten Meile“ geeignet sind und so eine multimodale Mobilität ermöglichen. Fahrradverleihsysteme bieten ähnlich wie Carsharing-Angebote die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen gegen Entgelt. Anders als bei Pkw-Systemen existieren meist definierte Rückgabe- bzw. Abholstationen. Die Rückgabestation kann dabei bei manchen Anbietern von der Abholstation abweichen. Dies macht Fahrradverleihsysteme auch attraktiv für PendlerInnenwege. Aber auch für Tourismus und Freizeit ergibt sich ein großes Potenzial.

„Nextbike“, ein Fahrradverleihsystem, das in Niederösterreich speziell für den ländlichen Raum konzipiert wurde und inzwischen auch in Burgenland, Salzburg, Oberösterreich und Vorarlberg eingesetzt wird ist ein Beispiel für ein solches Fahrradverleihsystem. Allein in Niederösterreich stehen 1.170 Fahrräder in 118 Gemeinden zur Verfügung. In Kooperation mit der ÖBB wurden gezielt Stationen an 80 Bahnhöfen errichtet. Nach einer einmaligen Registrierung können KundInnen Fahrräder mittels Mobiltelefon gegen eine Gebühr, die sich nach der Benutzungsdauer richtet, entleihen.

Wichtige Aspekte bei Fahrradverleihsystemen

- Abhol- bzw. Rückgabestationen in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen
- Handliches und leicht verständliches Entlehnsystem
- Kinder: spezielle Größen und Fahrradsitze notwendig
- Regelmäßige Wartung der Räder
- Schadensmeldesystem einrichten
- Kooperationen mit regionalen ÖPNV-Anbietern und anderen AkteurInnen schaffen

## **Gemeinsames Gehen mit Kindern bzw. SchülerInnen**

Oft sind den Eltern die Nachteile nicht bewusst, die entstehen, wenn sie ihre Kinder täglich mit dem Auto in die Schule oder den Kindergarten bringen. Die vermeintlich fürsorgliche Tat erhöht das Verkehrsaufkommen in der Umgebung der Ausbildungsstätten und führt zu gefährlichen Verkehrssituationen. Zudem ergibt sich für die Betreuungspersonen ein hoher Zeitaufwand durch die vielen Begleitfahrten. Auch das Kind erlebt eine soziale Isolierung, wenn es mit dem Pkw in die Schule oder den Kindergarten gebracht wird, hat doch der gemeinsame Fußweg mit anderen Kindern eine starke soziale Komponente. Kommen alle zu Fuß in die Schule oder in den Kindergarten, wird die Verkehrssicherheit um die Ausbildungsstätten merklich verbessert. Die Selbstständigkeit der Kinder wird erhöht, Bewegung und frische Luft fördern die Konzentration und Gesundheit. Zudem werden die Kinder schon früh zur umweltbewussten Mobilität angeregt.

„Gemeinsames Gehen“ ist ein Lösungsweg um das Zu-Fuß-Gehen von SchülerInnen und Kindergartenkindern zu fördern. Das Grundprinzip ist, dass geschulte erwachsene Personen die Kinder in Gruppen zur Schule bzw. in den Kindergarten begleiten. Kinder können sich an definierten Stationen am Weg der Gruppe anschließen.

„Gemeinsam gehen macht Spaß!“, diese Botschaft will das Klimabündnis Österreich-Projekt Pedibus, das in allen österreichischen Bundesländern und insgesamt in ca. 50 Gemeinden umgesetzt wird, den Kindern vermitteln. Geschulte Erwachsene begleiten Gruppen von Kindern in die jeweiligen Ausbildungsstätten. Dabei fungieren ausgeschilderte „Haltestellen“ als Treffpunkt auf den festgelegten Routen. Der Pedibus wird zeitlich befristet eingesetzt und soll Kindern die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens ermöglichen und gleichzeitig die Eltern entlasten.

Wichtige Aspekte bei Projekten zum gemeinsamen Gehen

- Vorbildwirkung der Erwachsenen
- Ausreichende Begleitung der Kinder durch eingeschulte Erwachsene (Eltern, Gemeindebedienstete,...)
- Gefährliche Straßensituationen durch Alternativrouten vermeiden
- Ausgeschilderte „Haltestellen“, an denen Kinder mitgenommen werden

## **Verkehrsmittelübergreifende Projekte – Multimodale Lösungen**

Um eine qualitativere Mobilität im ländlichen Raum umzusetzen, müssen die Menschen die Möglichkeit erhalten, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren. Dazu sind Abstimmungsaktivitäten und die Etablierung von neuen Mobilitätslösungen nötig. Besonders für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Zu-Fuß-Gehen) ergeben sich dadurch große Chancen.

Die Maßnahmen zur besseren Verschränkung von Verkehrsmitteln sind dabei vielfältig; neben der Abstimmung von bestehenden Angeboten (z. B. Abstimmung der Busabfahrtszeiten nach den Zugabfahrtszeiten) umfassen sie auch die Etablierung und Attraktivierung von Mobilitätsmöglichkeiten. Neue Radabstellanlagen, die Installation eines Fahrradverleihsystems oder der Ausbau von Radwegen um ÖPNV-Stationen können etwa die Verschränkung von ÖPNV und Fahrradverkehr fördern. Qualitätsvolle Fußwege, Park-and-Ride-Anlagen, der Verleih von Lastenanhängern für das Fahrrad oder E-Bikesysteme sind weitere Beispiele für mögliche Maßnahmen.

Eine bessere Verschränkung der Verkehrsmittel erreichte das Projekt „inmod – elektromobil auf dem Land“ der Hochschule Wismar, die ein E-Bikeverleihsystem zur Überwindung der „letzten Meile“ von

und zur Bushaltestelle konzipierte. Gleichzeitig wurden die Buslinien auf den Hauptverkehrsrouten verstärkt und Fahrradboxen für die E-Bikes in den Zubringerorten und an den Bushaltestellen installiert. Die E-Bikes können mithilfe einer Mitgliedkarte entlehnt werden. Umgesetzt wurde das Projekt in vier Regionen in Mecklenburg Vorpommern, die das Ziel hatten den ÖPNV in der Region zu beleben und die Mobilität zu fördern.

Wichtige Aspekte bei multimodalen Lösungen

- Kooperationen mit regionalen ÖPNV-Anbietern und anderen AkteurInnen schaffen
- Information und Bewerbung des Angebotes

### **„Mobile Dienstleistungen“ vor Ort**

Mobile Dienstleistungsangebote gleichen unzureichende Mobilität in ländlichen Regionen aus. Der tägliche Bedarf kann gedeckt und die Versorgung mit Lebensmitteln und das Angebot von Verwaltungsdienstleistungen kann, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, gewährleistet werden. Das betrifft vor allem Personen mit Betreuungspflichten und ältere Menschen mit physischen Einschränkungen.

Dienstleistungen, die durch ein mobiles Service direkt zum Kunden in die Region, in den Wohnort oder gar vor die Haustüre kommen, können verschiedenste Bereiche umfassen. So können mobile Services zur Erledigung von Kommunal- und Verwaltungsangelegenheiten Menschen im ländlichen Raum Behördengänge erleichtern. Mobile Services, die Lebensmittel und Güter des täglichen Bedarfs direkt vor Ort zugänglich machen bzw. bestellte Waren zum Kunden oder zur Kundin bringen, stellen eine weitere Variante dar. Die Einsatzgebiete können aber auch mobile Bankservices, Bibliotheksdienste und etliches mehr umfassen.

Als gelungenes Beispiel gilt etwa der „Rollende Supermarkt Dirk Longino“, der seit 21 Jahren im Deutschen Landkreis Müritz 80 Dörfer mit einem mobilen Verkaufswagen bedient. Der Mobile Einkaufsservice Solingen führt gegen Entgelt die bestellten Einkäufe für Kundinnen und Kunden durch und liefert sie zur Haustür. Der „Mobile Bürgerbus Eschweiler und Bergisch Gladbach“ macht zu festen Zeiten in verschiedenen Bankfilialen Halt und ermöglicht den BürgerInnen die Abwicklung von Verwaltungsdienstleistungen direkt vor Ort. Ein weiteres Beispiel ist die „Mobile Bank“ selbst, eine mobile Zweigstelle der Sparkasse Euskirchen, die neun Ortschaften der Region nach festen Zeiten anfährt.

Wichtig bei Projekten zu „Mobilen Dienstleistungen“ vor Ort

- Fixe Servicezeiten mit regelmäßigem Intervall
- Bestellmöglichkeiten für BürgerInnen schaffen
- Attraktives Angebot schaffen (umfassende Verwaltungsdienstleistungen, großes Sortiment)
- Gut zu erreichende Standplätze wählen
- Gute Ausstattung der Fahrzeuge (z. B. Drucker für Formulare, Internet,...)
- Information und Bewerbung des Angebotes
- Leichte Kontaktaufnahme möglich machen

### **Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des umweltfreundlichen Unterwegs-Seins (Kooperations- und Vermarktungsstrategien)**

Vor allem im ländlichen Raum ist es nötig, die Bevölkerung für ein umweltfreundliches Mobilitätsmanagement zu sensibilisieren. Vielfach fühlen sich die Personen abhängig vom eigenen PKW und sind sich keiner alternativen Mobilitätsmöglichkeit bewusst. Besonders bei Kindern und Menschen mit Betreuungsaufgaben kann hier ein nachhaltiger Beitrag zu einem bewussteren zukünftigen Umgang mit der Mobilität geschaffen werden.

Im Zuge einer Mobilitätswoche wurde etwa im Rahmen des Projektes „Anders vorwärts in Kremsmünster“ die örtliche Bevölkerung über Alternativen zum Pkw-Verkehr informiert. Die interessierte Öffentlichkeit konnte sich zum Beispiel ein Bild über die Kosten des motorisierten Individualverkehrs, die Vorteile des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Zu-Fuß-Gehen) und das Angebot an alternativen Verkehrsmitteln (Elektrofahrräder und andere alternativ betriebene Fahrzeuge) machen. Fahrräder, E-Bikes und andere Verkehrsmittelalternativen konnten vor Ort von den TeilnehmerInnen ausprobiert werden.

Wichtige Aspekte bei Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des umweltfreundlichen Unterwegs-Seins

- Information und Bewerbung des Angebotes
- Interaktive Teilnahme ermöglichen
- Lokale AnbieterInnen von alternativen Mobilitätslösungen involvieren
- Kinder miteinbeziehen

# 6 SCHLUSSFOLGERUNGEN UND ANFORDERUNGEN AN GENDERGERECHTE MOBILITÄT

## 6.1 Handlungsfelder für gendergerechte Mobilitätslösungen

Die Erhebungsergebnisse stützen die Ausgangshypothese des Projekts mobility4job, dass mit der Übernahme von Betreuungspflichten das Ausmaß der Berufstätigkeit der betreffenden Person eingeschränkt wird. Es zeigte sich, dass die für die Vereinbarkeit von Beruf und Betreuung notwendige räumliche Mobilität hauptsächlich mit dem Pkw bewältigt wird. Ist kein Pkw vorhanden, ist die Mobilität stark eingeschränkt und die Abhängigkeit von anderen Personen mit einem Pkw groß. Ist ein Pkw vorhanden, wird dies oft als Last empfunden, da viele Begleitwege notwendig sind, die zeitlich aufwändig sind. Zudem zeigt sich, dass Frauen mehr Wege pro Tag zurücklegen als Männer. Diese Wege sind zwar kürzer als jene der Männer, insgesamt wenden Frauen allerdings mehr Zeit für ihre Mobilität auf.

Daten des AMS zeigen, dass die Problematik der Mobilitätshemmnisse beim Zugang zum Erwerbsleben für Arbeitslose überdies noch vehementer vorhanden ist: wie in Kap. 3.3.4 näher ausgeführt, haben rund 30 Prozent der vorgemerkten Arbeitslosen aus den Untersuchungsgemeinden mangels Führerschein oder Privat-Pkw keinen Zugang zum motorisierten Individualverkehr. Eine Sonderauswertung der Mobilitätsbefragung in Niederösterreich 2008 zeigt, dass arbeitslose Frauen und Männer zu 49 Prozent nicht jederzeit über einen Pkw verfügen können, bei den im Haushalt tätigen Frauen sind es mit 44 Prozent nur geringfügig weniger. Auch unter den Vollzeitbeschäftigten zwischen 18 und 64 Jahren können rund 20 Prozent nicht jederzeit über einen Pkw verfügen (für das Jahr 2009 werden in den 30 Untersuchungsgemeinden 21.097 Erwerbstätige am Arbeitsort festgestellt.) Es scheint aber, dass die Zielgruppe der Nicht-Automobilisten nicht leicht zu erreichen ist bzw. legen die Ergebnisse nahe, dass ohne Pkw eine Erwerbstätigkeit in Gebieten mit geringem ÖV-Angebot kaum realisiert wird. Die Ergebnisse der quantitativen und qualitativen Befragungen sowie der Workshops in der Untersuchungsregion bestätigen, dass der private Pkw als Voraussetzung für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie bezeichnet wird. Offenbar ist für Personen, die sich kein Auto leisten können, der mangelnde Zugang zu Mobilität oftmals nicht der alleinige oder offensichtliche Grund für geringere Chancengerechtigkeit im Erwerbsleben. Vielmehr dürften Mobilitätsprobleme hinter anderen Hemmnissen, wie der traditionellen Verteilung der Geschlechterrollen, der Qualifikationsniveau oder den ungünstigen Bedingungen am Arbeitsmarkt, verborgen sein.

Die Erhebungsergebnisse machen deutlich, dass berufstätige Frauen und Männer mit Betreuungspflichten im Alltag diverse Aufgaben an verschiedenen Orten erledigen müssen. Sie streben danach, möglichst viele Wege auf möglichst flexible Weise innerhalb ihres Zeitbudgets unterzubringen. Im ländlichen Raum bietet vor allem die Nutzung des privaten Pkws die Garantie für eine hohe und flexible Mobilität. Dieses aus individueller Sicht logische Verhalten hat aber auch problematische Aspekte. Folgende Punkte können anhand der Erhebungsergebnisse festgehalten werden:

Die hohe finanzielle Belastung der Haushalte durch die Automobilität wurde in den Interviews nur vereinzelt angesprochen. Es ist anzunehmen, dass der Stellenwert der Auto-Mobilität so hoch ist, dass dafür auch hohe Kosten in Kauf genommen werden. Darüber hinaus ist das Leben am Land in anderen Lebensbereichen oft günstiger als in der Stadt, so dass mehr Ressourcen für die Mobilität verfügbar sind.

- Mit Projekten, die die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen fördern, können die Auto-Abhängigkeit verringert und die Kosten gesenkt werden. Akzeptierte Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw ist in erster Linie das private Car Pooling (63,1%), Car Sharing (36,5%), die Nutzung von Leihrädern (36,5%)

Menschen mit Betreuungspflichten verbringen viel Zeit mit Begleitwegen, vor allem im Auto, und sie empfinden dies oft als Belastung. Die Befragungsergebnisse zeigen, dass viele dieser Wege kurz sind. Es ist anzunehmen, dass das Auto oft wohl auch dann verwendet wird, wenn Alternativen – entweder zu Fuß gehen, Radfahren oder Angebote der öffentlichen Verkehrsmittel – vorhanden sind. Gerade Wege für die Begleitung von Kindern werden meist automobil zurückgelegt – aus Gründen der Gewohnheit, Bequemlichkeit, Schnelligkeit und Sicherheit. Gleichzeitig wird mitunter die mangelnde Selbständigkeit der Kinder bedauert. In einer längerfristigen Perspektive ist zu befürchten, dass zukünftig in ländlichen Gebieten die Vertrautheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Alltagsradfahren und Gehen weiter abnimmt und die Auto-Abhängigkeit steigt. (Vgl. auch Flade, Antje; Limbourg, Maria: 1997).

- Die Unterstützung der selbstständigen Mobilität von Kindern kann die kindliche Entwicklung fördern und gleichzeitig die Personen mit Betreuungsverantwortung, in erster Linie also die Mütter, im Alltag entlasten. Dazu müssen die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen sowohl im öffentlichen als auch im nichtmotorisierten Verkehr besonders beachtet werden. Ebenso notwendig wie infrastrukturelle Verbesserungen ist die Bewusstseinsbildung für Kinder, Eltern und LehrerInnen, damit Bedenken und Ängste überwunden und neue Handlungspotenziale eröffnet werden können. Auch organisatorische Verbesserungen, wie zeitliche Abstimmungen zwischen Schulen und Verkehrsbetrieben, können die selbständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen verbessern.

Der öffentliche Verkehr wird von Erwachsenen wegen seiner mangelnden Flexibilität sehr wenig genutzt, mitunter sicher auch dann, wenn dies beispielsweise bei regelmäßigen Pendelwegen grundsätzlich möglich wäre. Wer daran gewöhnt ist, die Alltagswege immer mit dem Pkw zurückzulegen, hat oft einen geringen Informationsstand über das bestehende Angebot im öffentlichen Verkehr, zeigt wenig Bereitschaft, sich mit Fahrplänen oder Fahrkartenkauf zu beschäftigen und will keine Fußwege zur Haltestelle in Kauf nehmen. In der Befragung wurden dennoch viele Verbesserungswünsche für den öffentlichen Verkehr geäußert, oftmals im Namen der Kinder.

- Mit infrastrukturellen Verbesserungen auf der einen und gezielten Info-Kampagnen und bewusstseinsbildenden Aktionen auf der anderen Seite könnten mehr Menschen für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden. Durch die erhöhte Nachfrage könnte die ÖV-Erreichbarkeit auch für jene Personengruppen gesichert werden, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind.

Radfahren gilt vor allem als Sport und Freizeitvergnügen, spielt aber in der Alltagsmobilität nur eine geringe Rolle. Wenn Kinder begleitet werden, kommt Radfahren oft gar nicht in Frage, weil es als unsicher, langsam und unbequem wahrgenommen wird. Gerade viele Begleitwege sind so kurz, dass hier aber grundsätzlich Potenzial für das Radfahren und auch für Fußwege besteht.

- Mit gezielten Verbesserungen der Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr und mit begleitenden Imagekampagnen kann die aktive Mobilität und insbesondere das Alltags-Radfahren

gefördert werden. Die Verknüpfung zwischen Radverkehr und öffentlichem Verkehr kann dazu beitragen, dass größere Gebiete für den öffentlichen Verkehr erschlossen werden.

Die auf dem Land aus gutem Grund übliche Dominanz des Autos ist Teil eines Teufelskreises: In langfristiger Sicht nimmt die Zahl jener Menschen, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, ab. Sowohl die berufstätigen Erwachsenen als auch die Kinder und Jugendlichen sind immer weniger vertraut mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Alltagsradfahren und mit längeren Fußwegen. Viele Menschen sind über das bestehende ÖV-Angebot schlecht informiert und sind nicht bereit, sich mit Fahrplänen oder Ticketautomaten zu befassen. Radfahren im Alltag und Fußwege werden vielfach vor allem als gefährlich und beschwerlich wahrgenommen – dies führt auch dazu, dass die Reichweite der Bahnen beschränkt ist. Schließlich ist zu befürchten, dass die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln und die Auslastung des ÖVs zurückgehen, und dass Maßnahmen zur Verbesserung der Fuß- und Radinfrastruktur in der Gemeindepolitik nur geringe Priorität genießen, sodass sich langfristig das ÖV-Angebot und die Bedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr weiter verschlechtern und die Abhängigkeit vom Auto steigt.

Mobilitätslösungen im Sinne einer guten Vereinbarkeit von Familie und Beruf müssten demnach nicht nur auf eine kurzfristig wirksame Vergrößerung des individuellen Zeitbudgets abzielen, sondern auch darauf, dass Menschen ihren Handlungsspielraum zur Nutzung von Mobilitätsalternativen vergrößern können und dass Auto-Abhängigkeiten nicht verstärkt werden.

Wie ist also Mobilität auf zukunftsfähige und gendergerechte Art, d. h. im Sinne einer guten Vereinbarkeit von privaten Verpflichtungen, Familie und Beruf, zu gestalten? Verkehrs- und mobilitätsbezogene Entscheidungen sollen nicht nur darauf abzielen, dass Schulen, Kindergärten und andere im Alltagsleben wichtige Orte ebenso wie Arbeitsplätze schnell erreicht werden können, sondern auch darauf, dass Menschen ihren Handlungsspielraum zur Nutzung von Alternativen zum Pkw vergrößern können.

Neben raumplanerischen Maßnahmen, die für eine hohe wohnortnahe Versorgungsqualität und kurze Wege sorgen, sind sowohl jene Verkehrs- und Mobilitäts-Maßnahmen wichtig, die den betreuenden Personen direkt zugutekommen, als auch solche, die den betreuten Personen mehr selbstständige Mobilität ermöglichen. Somit können das freie Zeitbudget der betreuenden Personen erhöht, die Pkw-Orientierung gesenkt und damit auch die Kosten reduziert werden, die für die Mobilität aufzubringen sind.

## 6.2 Anforderungskatalog

Gendergerechte Mobilitätslösungen sind auf Verkehr und Mobilität bezogene Handlungen (Investitionen, Projekte, Vereinbarungen, ...), die dazu beitragen, dass für Menschen mit Betreuungspflichten die chancengerechte selbstbestimmte Teilhabe am Erwerbsleben erleichtert wird, bzw. dass Mobilitätshemmnisse abgebaut werden, die dem entgegenstehen. Doch was bedeutet chancengerechte selbstbestimmte Teilhabe am Erwerbsleben für die betroffenen Personen? Personen, gleich welchen Geschlechtes, welcher räumlichen Konfiguration und Lebenssituation soll die Aus- und Weiterbildung und der (Wieder-) Einstieg ins Erwerbsleben im Rahmen des jeweiligem Qualifikationsniveaus, die Beschäftigung zu geeigneten Arbeitszeiten, die Verbesserung von Einkommen, und Arbeitsbedingungen, beruflicher Aufstieg sowie der Wechsel des Arbeitsplatzes, des Unternehmens, des Berufs möglich sein. Gendergerechte Mobilitätslösungen unterstützen das Erreichen dieser Ziele,

- wenn dadurch Arbeitsplätze, Weiterbildungsangebote und diverse Einrichtungen (v. a. Kindergarten, Schule) besser erreichbar (zu Fuß, mit Rad, ÖV, Auto) werden;
- wenn dadurch die frei disponierbaren Anteile des individuellen Zeitbudgets größer werden, z.B. durch die Reduktion des Zeitaufwands für Hol- und Bringwege;
- wenn die betroffenen Personen ihren Handlungsspielraum zur Nutzung von Mobilitätsalternativen (zum eigenen Auto) vergrößern können, z.B. durch verbesserte Information;
- Wenn die Mobilitätskosten der Betroffenen dadurch gesenkt werden, z.B. durch gemeinschaftliche Aktivitäten (z. B. beim Einkaufen, Abwechseln bei Begleitwegen).





## Handlungsfelder für gendergerechte und zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum

Berufstätige Frauen und Männer mit Betreuungspflichten müssen im Alltag diverse Aufgaben an verschiedenen Orten erledigen. Dazu müssen sie viele Wege auf möglichst flexible Weise innerhalb ihres verfügbaren Zeitbudgets unterbringen. Im ländlichen Raum erfüllt vor allem der Pkw diese Anforderungen. Das Auto wird vielfach aus Gründen der Gewohnheit, Bequemlichkeit, Schnelligkeit und Sicherheit auch dann verwendet, wenn Alternativen mit anderen Verkehrsmitteln vorhanden wären. In Zukunft ist zu befürchten, dass in ländlichen Gebieten die Vertrautheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Alltagsradfahren und Gehen abnimmt und die Auto-Abhängigkeit bei Betreuenden und Betreuten steigt<sup>3</sup>.

Neben raumplanerischen Maßnahmen, die für eine wohnortnahe Versorgung und kurze Wege sorgen, sind sowohl jene Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen wichtig, die den betreuenden Personen direkt zugutekommen, als auch solche, die den betreuten Personen mehr selbstständige Mobilität ermöglichen.

### Unterstützung der aktiven Mobilität – zu Fuß und mit dem Rad



**?** Sind Alltagsorte sicher und komfortabel zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar? Können Kinder, Jugendliche und hilfsbedürftige Erwachsene gefahrlos eigenständig zu Fuß oder mit dem Rad mobil sein? Ist der öffentliche Raum attraktiv und sicher gestaltet?

#### Empfehlungen:

- Durchgängige Fußwegenetze mit ausreichenden Breiten und direkten Verbindungen schaffen, Schwachstellen sanieren und Lücken schließen
- Anforderungen verschiedener Nutzerinnen und Nutzungsarten beachten
- Alltagsgerechte Radwegenetze mit direkten Verbindungen schaffen
- Gefahrenstellen sanieren, dabei besonders Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen und hilfsbedürftigen Erwachsenen berücksichtigen
- Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsbeschränkung und Verkehrsraumgestaltung erhöhen
- Öffentliche Räume für aktive Mobilität attraktiv und sicher gestalten
- Lärm- und Luftschadstoffbelastung verringern

### Öffentlicher Verkehr – Netze und Schnittstellen

**?** Sind Alltagsorte auch ohne Auto gut erreichbar? Dies auch zu Zeiten und an Orten, die für die Versorgungsarbeit und für Berufe mit einem hohen Frauenanteil (wie z. B. Handel, Gesundheitswesen) relevant sind? Sind Haltestellen gut zu Fuß und mit dem Rad erreichbar?

#### Empfehlungen:

- Bei der Fahrplangestaltung Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen, die aus Versorgungsarbeit, Teilzeitarbeit sowie Schichtarbeitszeiten entstehen
- Öffentliche Verkehrsmittel untereinander abstimmen: Anschlusssicherheit, Direktverbindungen, kurze Wartezeiten
- Bedarfsgerechte attraktive und flexible Zubringerdienste zu den Hauptverbindungsachsen einrichten
- Verkehrsmittelübergreifende Tarife sowie verständliche Informationen dazu anbieten
- Angebote zur Absicherung bei Fahrzeugausfällen bereitstellen, z. B. Taxi
- Haltestellen und Bahnhöfe in Fuß- und Radwegenetze einbinden und die dazu notwendige Infrastruktur bereit halten
- Informationen über lokale Mobilitätsangebote anbieten: Taxi-Kontaktdaten, Rad- und Fußrouten etc.





### Qualitäten von Haltestellen und Verkehrsmitteln

**?** Sind Bahnhöfe, Haltestellen und Verkehrsmittel übersichtlich, barrierefrei und komfortabel? Entsprechen sie den Bedürfnissen verschiedener Personengruppen? Wirken sie einladend und freundlich? Bieten sie ausreichend Information für die Benützung des öffentlichen Verkehrs?

**Empfehlungen:**

- Aufenthaltsqualität von Haltestellen und Bahnhöfen verbessern: Sitzgelegenheiten, Überdachung, Zu- und Abgang, ansprechende Gestaltung
- Busse und Züge sowie Bahnhöfe und Haltestellen barrierefrei gestalten
- Infrastruktur in Zügen und Bussen an Personen unterschiedlicher Größe, Kraft und Fähigkeiten anpassen, unterschiedliche Bedürfnisse an Ticket-Kauf, Information und Gepäcktransport berücksichtigen
- Bahnhöfe und Haltestellen durch Beleuchtung, Einsehbarkeit, Verwendung durchsichtiger Materialien etc. sicher gestalten
- Verkehrsinformation sowie Haltestellen- und Umgebungspläne bereitstellen

### Bewusstseinsbildung für aktive und umweltschonende Mobilitätsformen



**?** Sind die vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel sowie die bestehende Radinfrastruktur bekannt? Werden Informationen an öffentlichen Orten und über verschiedene Medien bereitgestellt? Sind die BewohnerInnen mit dem Alltagsradfahren und der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel vertraut?

**Empfehlungen:**

- Information über Angebote im Umweltverbund aufbereiten und verbreiten, gezieltes Marketing und Info-Kampagnen insbesondere dann, wenn Angebote verbessert werden
- Bewusstseins- und Imagebildung für den Umweltverbund und dessen Vorteile für Umwelt, Gesundheit und Kosten; zum Ausprobieren anregen
- Training für mehr Wissen, Übung und Selbstsicherheit beim Radfahren anbieten
- Training für den Umgang mit Fahrplänen, Tarifen und Ticketautomaten anbieten
- Bewusstseinsbildung für Rücksichtnahme und Verkehrssicherheit durchführen

### Gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen



**?** Gibt es Möglichkeiten für die gelegentliche Auto-Nutzung auch für Personen, die nicht immer über einen eigenen PKW verfügen? Werden BewohnerInnen bzw. Beschäftigte eines Betriebs bei der Bildung von Fahrgemeinschaften unterstützt?

**Empfehlungen:**

- Gemeinschaftliche Nutzungsmöglichkeiten für Fahrzeuge in der Gemeinde schaffen: Gemeindeauto, Car Sharing, E-Bikes, Lastenfahrräder- und Anhängerleih etc.
- Privates Car-pooling (d. h. gemeinschaftliche PKW-Nutzung) unterstützen, z. B. durch die Schaffung von Parkplätzen für Fahrgemeinschaften, oder durch die Einrichtung von Mitfahrzentralen
- Versicherungs- und Haftungstragen klären und darüber informieren

### Planungskultur und Partizipation

**?** Ist den Raum- und VerkehrsplanerInnen bewusst, dass Menschen je nach Lebensphase unterschiedliche Bedürfnisse an ihr Wohnumfeld und ihre Alltagswege haben? Haben alle Bevölkerungsgruppen in den Gemeinden die Möglichkeit, ihre Anliegen zu Mobilität zu äußern? Werden Kinder und Jugendliche sowie sozial benachteiligte oder mobilitätseingeschränkte Menschen dabei unterstützt?

**Empfehlungen:**

- Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Personengruppen erfassen und berücksichtigen
- Gender-Expertise in den Planungsprozess einbeziehen, Maßnahmen auf Geschlechtergerechtigkeit prüfen
- Gendersensible Partizipationsprozesse zu Mobilitätsthemen einrichten
- Bestehende Kommunikationsforen (wie z. B. Fahrplandialoge) ausbauen und aufwerten
- Bottom-Up-Initiativen zur Verbesserung der Mobilitätssituation unterstützen





### Über das Projekt mobility4job

mobility4job untersucht die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und Männern mit Versorgungs- und Betreuungspflichten im ländlichen Raum. Ziel des Projektes ist es, mobilitätsbedingte Hemmnisse für den Einstieg in die Erwerbstätigkeit zu identifizieren und Mobilitätsvoraussetzungen für den ländlichen Raum zu definieren, die Menschen mit Betreuungspflichten die Teilhabe am Erwerbsleben erleichtert. In den Regionen Triestingtal und Schneebergland in Niederösterreich wurden dafür die Mobilitätsbedürfnisse und -hemmnisse sowie die Ideen zur Verbesserung der Situation erhoben. In einem partizipativen Prozess wurden Lösungsvorschläge für die Pilotregion konkretisiert. Dabei wurden die vielfältigen Lebensrealitäten, Bedürfnisse und Zeitrestriktionen von Frauen und Männern mit Betreuungs- und Versorgungsaufgaben berücksichtigt.

### Für weitere Beratungen stehen Ihnen die folgenden Organisationen gerne zur Verfügung

#### Universität für Bodenkultur Wien (Projektleitung)

Institut für Verkehrswesen  
 Peter-Jordan-Straße 82, 1190 Wien  
<http://www.rati.boku.ac.at/verkehr.html>  
 Tel. +43 (0)1 476 54 5340 (Wiebke Unbehaun)  
 mobility4job@boku.ac.at



#### Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH

<http://www.b-nk.at>  
 Tel. +43 (0)676 646 10 15 (Bente Knoll)  
 office@b-nk.at



#### Rosinak & Partner ZT GmbH

Tel. +43 (0)1 544 07 04-56 (Eva Favry)  
 favry@rosinak.at



#### Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

Abteilung Umwelt und Verkehr  
<http://wien.arbeiterkammer.at>  
 Tel. +43 (0)1 501 65 2668 (Thomas Hader)  
 thomas.hader@akwien.at



Impressum: Herausgeberin: Projektkonsortium mobility4job, 2014

#### Literatur:

- 1 Ghazsemi, Soraja; Kronsbeiner-Mann, Christa, 2009. Zeitenwendung 2008/09. Ein Überblick über geschlechtsspezifische Unterschiede. Wien: Statistik Austria
- 2 Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung für Gesamtverkehrsangelegenheiten NÖ Landesakademie, Umwelt und Energie (2003): Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003
- 3 Rode Anja, Limbourg Maria, 1997. Das Hinsinwachsen in die motorisierte Gesellschaft. Zeitschrift für Verkehrsziehung, 47(3), pp 7–25.

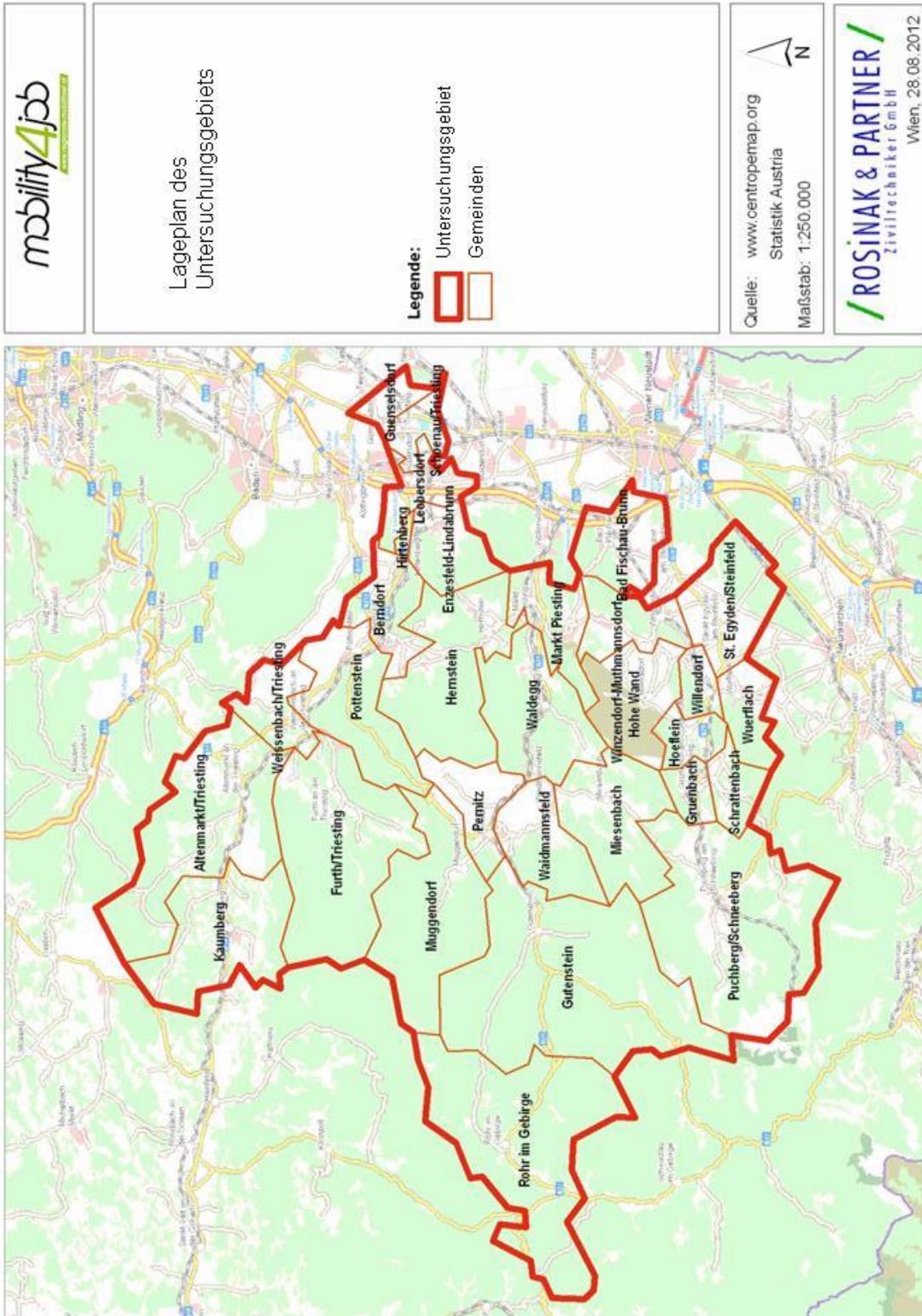
Ein Projekt gefördert durch das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in dem Förderschwerpunkt „Talente“: Chancengleichheit: FEMtech Forschungsprojekte. Gendergerechte Innovation, 1. Ausschreibung



# ANHANG

## Karten des Untersuchungsgebiets

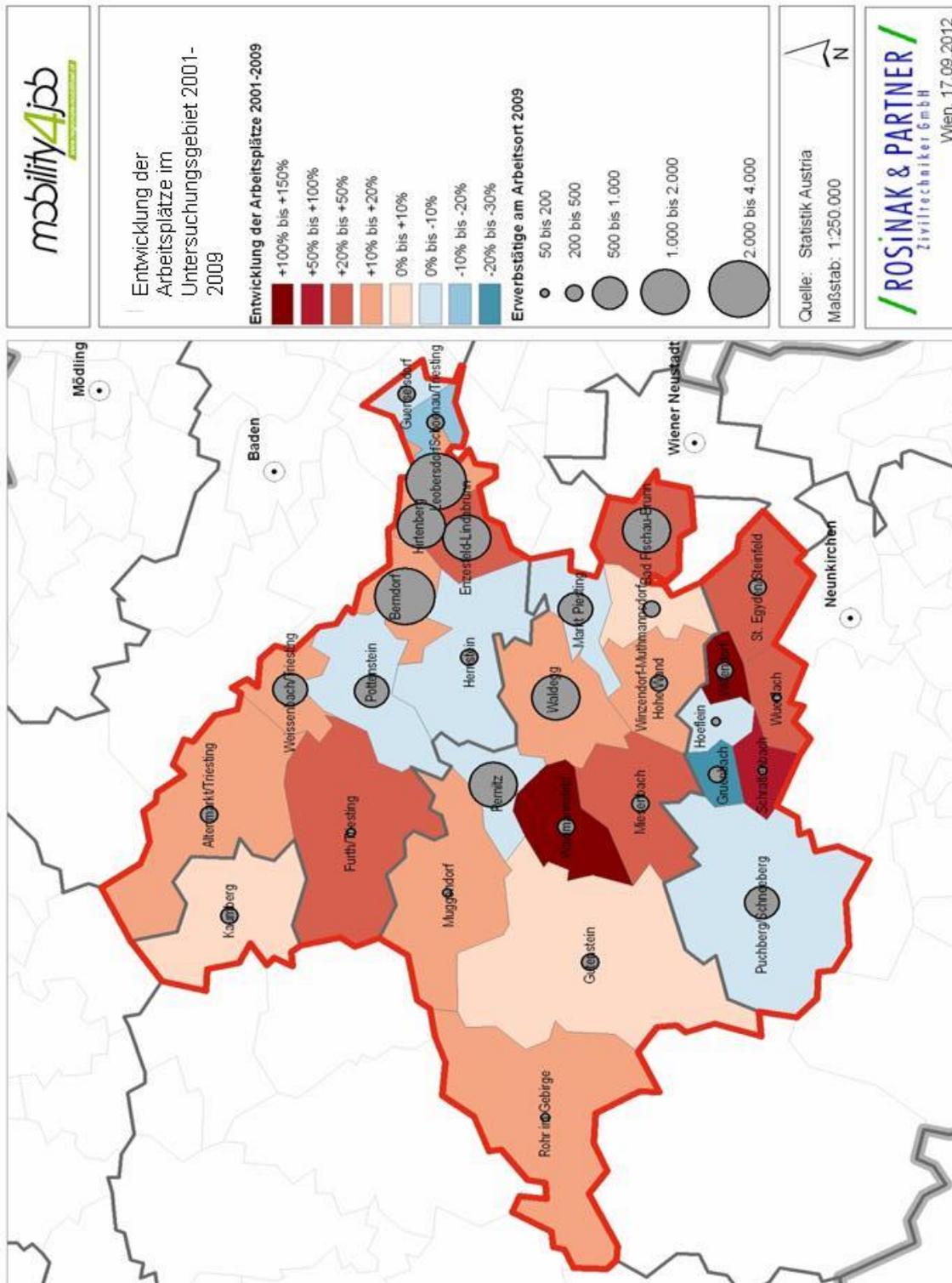
Karte 1:	Lage des Untersuchungsgebiets _____	164
Karte 2:	Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet 2001 bis 2012 _____	165
Karte 3:	Arbeitsplatzentwicklung im Untersuchungsgebiet 2001 bis 2009 (Erwerbstätige am Arbeitsort) _____	166
Karte 4:	Bildungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet 2010 _____	167
Karte 5:	Lebensmittel-Einzelhandel im Untersuchungsgebiet _____	168
Karte 6:	Medizinische Versorgung und Apothekenstandorte im Untersuchungsgebiet ____	169
Karte 7:	Dichte an Einrichtungen der Daseinsvorsorge im Untersuchungsgebiet _____	170



Karte 1: Lage des Untersuchungsgebiets<sup>85</sup>

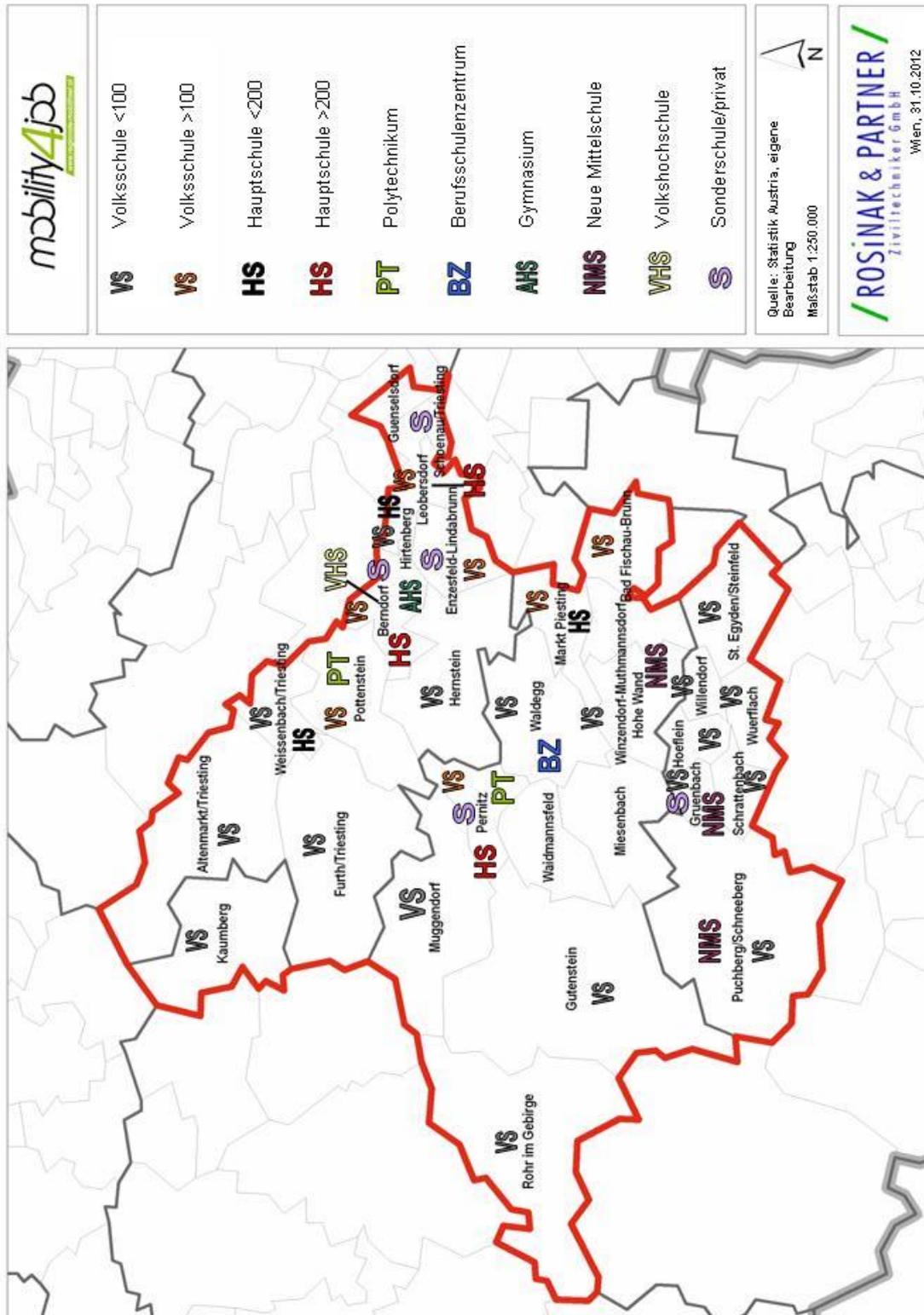
<sup>85</sup> Kartengrundlage: [www.centropemap.org](http://www.centropemap.org), eigene Bearbeitung





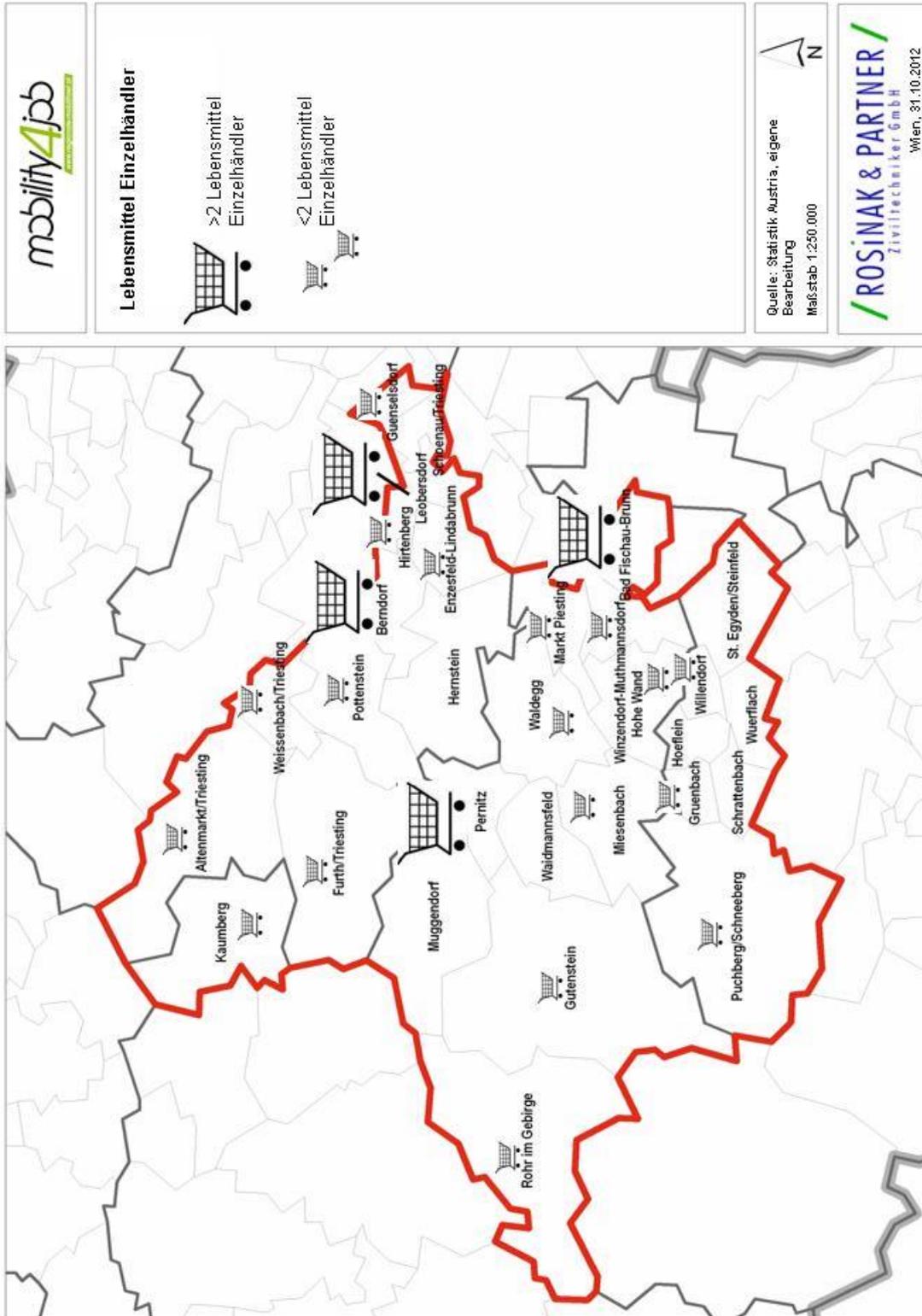
**Karte 3:** Arbeitsplatzentwicklung im Untersuchungsgebiet 2001 bis 2009 (Erwerbstätige am Arbeitsort)<sup>87</sup>

<sup>87</sup> Quelle: www.statistik.at, eigene Bearbeitung



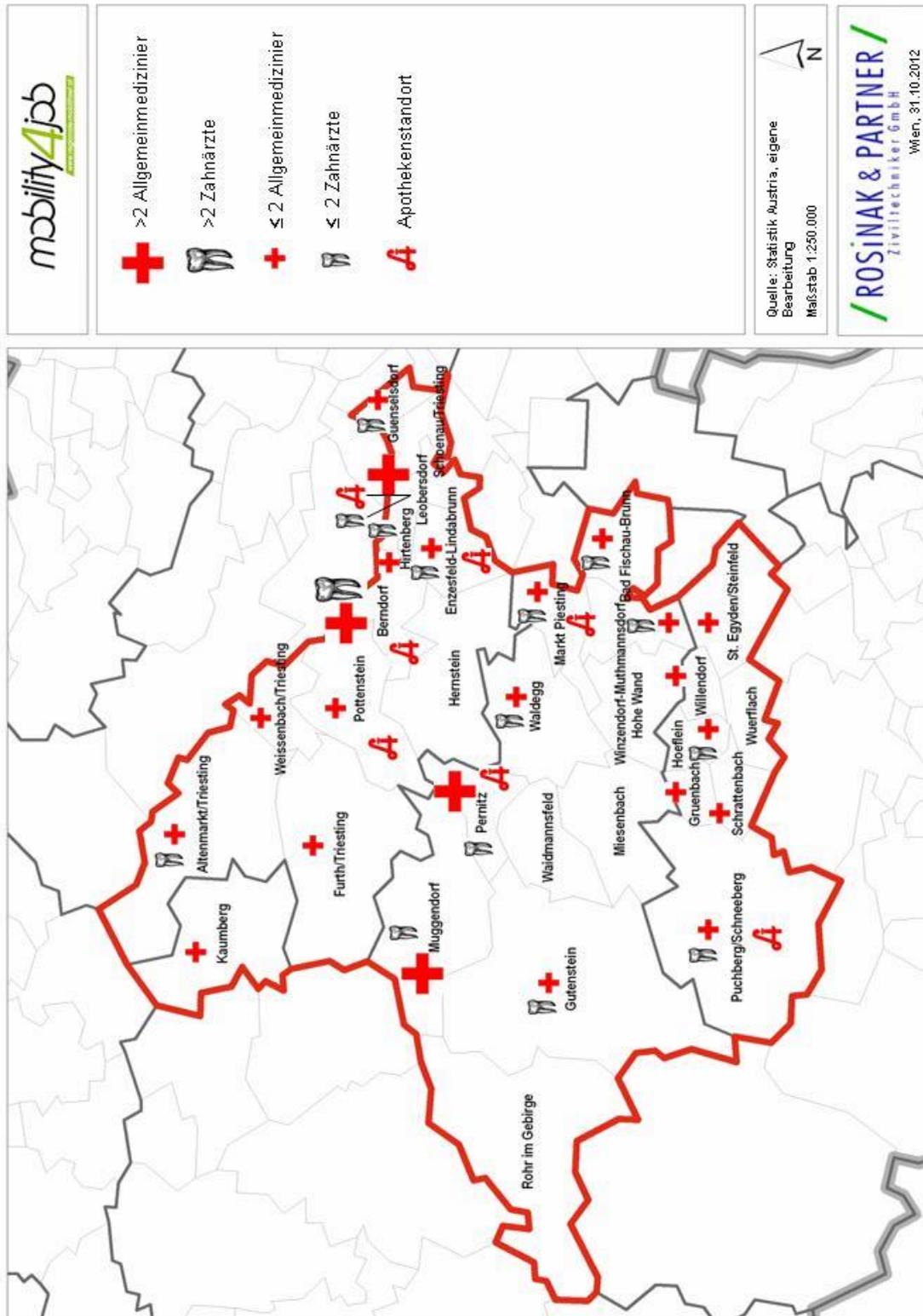
Karte 4: Bildungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet 2010<sup>88</sup>

<sup>88</sup> Quelle: www.statistik.at, eigene Bearbeitung



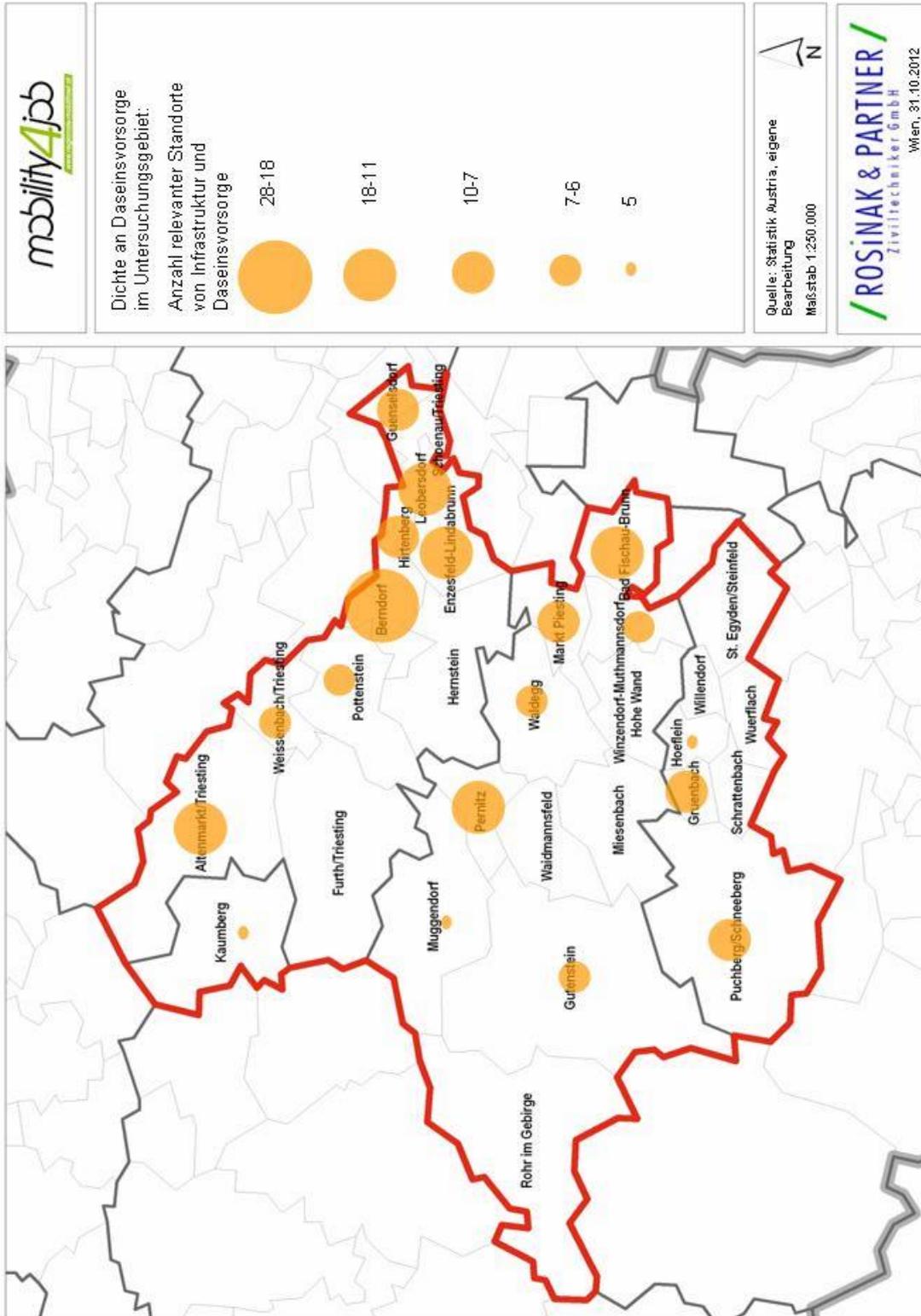
Karte 5: Lebensmittel-Einzelhandel im Untersuchungsgebiet<sup>89</sup>

<sup>89</sup> Quelle: www.statistik.at, www.herold.at, www.yellowpages.at, Gemeindehomepages, 6.11.2012



Karte 6: Medizinische Versorgung und Apothekenstandorte im Untersuchungsgebiet<sup>90</sup>

<sup>90</sup> Quelle: www.statistik.at, www.arztverzeichnis.at, www.apotheker.or.at



**Karte 7:** Dichte an Einrichtungen der Daseinsvorsorge im Untersuchungsgebiet<sup>91</sup>

<sup>91</sup> Quelle: www.statistik.at, eigene Bearbeitung

## Über die AutorInnen

**Eva Favry**, Dipl.-Ing.in Raumplanung, ist Projektleiterin bei der Rosinak & Partner ZT GmbH. Sie bearbeitet und leitet Forschungs- und Beratungsprojekte zu den Themenschwerpunkten Gendergerechtigkeit in der Mobilität, Mobilität und Daseinsvorsorge im ländlichen Raum, betriebliches Mobilitätsmanagement, Nutzung von Verkehrsinformationssystemen. Bei transdisziplinären Forschungsprojekten ist sie verantwortlich für Projekt- und Kommunikationsmanagement.

**Regine Gerike** leitet das Institut für Verkehrswesen an der Universität für Bodenkultur (BOKU) in Wien. Ihre Forschungsinteressen umfassen alle Aspekte der Verkehrsökologie und -wirtschaft, einschließlich der Modellierung von Umweltwirkungen, empirische Forschung und ganzheitliche Ansätze zur Bewertung nachhaltiger Mobilität.

**Thomas Hader**, Arbeitspsychologe, vertritt als Referent der Arbeiterkammer Wien sowohl die Anliegen der PendlerInnen als auch die Interessen der Beschäftigten im Verkehrssektor. Die verkehrspolitischen Arbeitsschwerpunkte im Sinne von Qualität im öffentlichen Verkehr umfassen dabei Forschungsvorhaben zu Belastungen am Arbeitsweg genauso wie die Einforderung von konkreten Maßnahmen im öffentlichen Verkehr in der Ostregion.

**Bente Knoll**, Dipl.-Ing.in Dr.in, Landschaftsplanerin (Diplom), Verkehrsplanerin (Doktorat), Geschäftsführerin im Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH, Gender- und Diversitätsexpertin, Lehrbeauftragte an der Johannes Kepler Universität Linz und der Technischen Universität Wien im Bereich Gender Studies in den Ingenieurwissenschaften. Schwerpunktsetzung: Mobilitätsforschung, Raumaneignung, Techniknutzung, Nachhaltige Entwicklung.

**Teresa Schwaninger**, B.Sc., Geografin (Bakk.), Masterstudentin der Raumplanung, Junior Researcher in im Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH. Sie ist insbesondere mit Raum- und Mobilitätsforschungsprojekten sowie mit raumplanerischen und geographischen Fragestellungen und Methoden befasst.

**Tina Uhlmann**, Geografin, ist Senior Scientist am Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien. Dort leitet und bearbeitet sie nationale und internationale Projekte zu den Themen Chancengerechtigkeit in der Mobilität, Gesundheit und Mobilität sowie nachhaltige Maßnahmen im Verkehr. Die Vorbereitung, Organisation und Durchführung von Mobilitäts- und Einstellungserhebungen ist ein Schwerpunkt ihrer Arbeit.

**Wiebke Unbehaun**, Raumplanerin, ist Senior Scientist am Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien. Sie lehrt im Bereich Verkehrsplanung, Verkehrskonzepte, Verkehrserhebungen und Straßenplanung. Sie leitet und bearbeitet nationale und internationale Forschungsprojekte zur Mobilitätsforschung mit den Schwerpunkten Genderunterschiede und Chancengerechtigkeit, Entscheidungshilfemodelle, Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsbeteiligung sowie Mobilitätserhebungen.

## Literaturverzeichnis

- Ammoser, Hendrik; Hoppe, Mirko (2006): Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften Definitionen und Erläuterungen zu Begriffen des Transport- und Nachrichtenwesens. Technische Universität Dresden; Fakultät für Verkehrswissenschaften; Institut für Wissenschaft und Verkehr. Dresden. Online verfügbar unter [http://tu-dresden.de/die\\_tu\\_dresden/fakultaeten/vkw/iwv/diskuss/2006\\_2\\_diskusbtr\\_iwv.pdf](http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/iwv/diskuss/2006_2_diskusbtr_iwv.pdf).
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Hg.) (2011): Statistisches Handbuch des Landes Niederösterreich 35. Jahrgang (NÖ-Schriften, 199).
- Arbeiterkammer Niederösterreich (Hg.) (2009): Pendeln in NÖ. Zahlen und Fakten 2009. Online verfügbar unter [http://media.arbeiterkammer.at/noe/pdfs/broschueren/Pendleranalyse\\_2009.pdf](http://media.arbeiterkammer.at/noe/pdfs/broschueren/Pendleranalyse_2009.pdf).
- Arbeiterkammer Niederösterreich (Hg.) (2012): Kinderbetreuungsatlas. Kinderbetreuungsplätze in Niederösterreich.
- Arbeitsmarktservice Österreich (Hg.) (2011): Gleichstellung am Österreichischen Arbeitsmarkt. Bericht. Wien.
- Aufhauser, Elisabeth; Herzog, Siegrun; Hinterleitner, Vera; Oedl-Wieser, Theresia; Reisinger, Eva (2003): Grundlagen für eine "Gleichstellungsorientierte Regionalentwicklung". Endbericht. Studie im Auftrag des Bundeskanzleramtes. Wien. Online verfügbar unter <http://www.bka.gv.at/DocView.axd?CobId=3374>.
- Banister, David: Rural Transport. In: International Encyclopedia of Human Geography, S. 460–464.
- Becker, Heinrich; Gombert, Pia; Moser, Andrea (2006): Perspektiven und Probleme von Frauen in ländlichen Räumen. Online verfügbar unter [http://download.ble.de/02HS012\\_2F.pdf](http://download.ble.de/02HS012_2F.pdf).
- Beier, Roland; Friedwagner, Andreas; Fürst, Bernhard; Gmeinhardt, Gernot; Kurat, Katharina; Niko, Wolfgang (2007): Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich 2005. Modellrechnungen für den ÖPNV und den MIV. Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). Wien (ÖROK Schriftenreihe, 174).
- Beik, Ute; Spitzner, Meike (1996): Reproduktionsarbeitsmobilität - theoretische und empirische Erfassung. Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Handlungsstrategien. Hg. v. Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität. Wuppertal (Forschungsbericht, 5). Online verfügbar unter [http://www.researchgate.net/publication/259182750\\_Reproduktionsarbeitsmobilitaet\\_-\\_theoretische\\_und\\_empirische\\_Erfassung\\_Dynamik\\_ihrer\\_Entwicklung\\_und\\_Analyse\\_ologischer\\_Dimensionen\\_und\\_Handlungsstrategien](http://www.researchgate.net/publication/259182750_Reproduktionsarbeitsmobilitaet_-_theoretische_und_empirische_Erfassung_Dynamik_ihrer_Entwicklung_und_Analyse_ologischer_Dimensionen_und_Handlungsstrategien).
- Biffel, Gudrun; Faustmann, Anna; Skrivanek, Isabella (2011): Frauen und die Wirtschaftskrise. Vernetzung sozialer Dienstleistungen als Antwort auf Konjunktur- und Strukturkrise. Gesamtbericht. Hg. v. Donau-Universität Krems. Online verfügbar unter [http://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/studien/Studie\\_Soziale\\_Dienstleistungen\\_Maerz2011.pdf](http://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/studien/Studie_Soziale_Dienstleistungen_Maerz2011.pdf).
- Biffel, Gudrun; Leoni, Thomas (2006): Handlungsoptionen für eine Erhöhung der Einkommensgerechtigkeit und Chancengleichheit für Frauen in Oberösterreich. WIFO. Wien. Online verfügbar unter [http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person\\_dokument/person\\_dokument.jart?publikationsid=26424&mime\\_type=application/pdf](http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=26424&mime_type=application/pdf).
- Bortz, Jürgen (1993): Statistik. Für Sozialwissenschaftler. Berlin: Springer (Springer-Lehrbuch).

- Buber-Ennser, Isabella; Neuwirth, Norbert; Testa, Maria Rita (Hg.) (2013): Familienentwicklung in Österreich 2009–2013. Partnerschaft, Kinderwunsch, Kinderbetreuung und ökonomische Situation. Generations and Gender Programme. Online verfügbar unter [http://www.univie.ac.at/oif/typo3/fileadmin/ggp-austria/Publikationen/ggp\\_broschuere\\_2013.pdf](http://www.univie.ac.at/oif/typo3/fileadmin/ggp-austria/Publikationen/ggp_broschuere_2013.pdf), zuletzt geprüft am 31.08.2014.
- Bundeskanzleramt - Bundesministerin für Frauen und Öffentlichen Dienst (Hg.) (2010): Gleichstellung von Frauen und Männern am Arbeitsmarkt. Nationaler Aktionsplan. Wien. Online verfügbar unter <http://bka.gv.at/DocView.axd?CobId=40025>.
- Bundeskanzleramt, Bundespressedienst (Hg.) (2013): Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung 2013-2018.
- Bundesministerin für Frauen und Öffentlichen Dienst im Bundeskanzleramt (Hg.) (2010): Frauenbericht 2010. Bericht betreffend die Situation von Frauen in Österreich im Zeitraum 1998 bis 2008. Wien. Online verfügbar unter <http://www.bka.gv.at/site/7207/default.aspx>.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.) (2002): Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4161/J-NR/2002. Online verfügbar unter [http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXI/AB/AB\\_04189/daten\\_000000.doc](http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXI/AB/AB_04189/daten_000000.doc), zuletzt geprüft am 04.09.2014.
- Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (Hg.) (2010): 5. Familienbericht 1999-2009. Online verfügbar unter <http://www.bmfj.gv.at/ministerium/familienforschung/familienbericht/5-familienbericht-2009.html>.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas (2002): Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien, Köln, Weimar: Böhlau Verlag.
- Cebollada, Angel (2009): Mobility and labour market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region. In: *Journal of Transport Geography* (17), S. 226–233.
- Clementi, Heidi; Hoyer-Neuhold, Andrea (2006): Ergebnisbericht Fokusgruppen zum Projekt "Frauenwege-Männerwege". Zentrum für Sozialforschung und Wissenschaftsdidaktik. Wien.
- DfT Department for Transport. (Hg.) (2007): Evidence Base Review on Mobility: Choices & Barriers for Different Social Groups.
- Duchène (2011): Gender and Transport. International Transport Forum, discussion paper 2011-11. International Transport Forum, OECD/ITF.
- ÉGALITÉplus Konsortium (Hg.) (2011): Ein gleichberechtigter Alltag im Verkehrsgeschehen. Quantifizierung von mobilitätsbeeinträchtigten Personengruppen. Endbericht. Wien.
- Fasching, Melitta; Forster, Judith; Moser, Cornelia (2013): Arbeitsmarktstatistiken. Ergebnisse der Mikrozensus Arbeitskräfteerhebung und der Offenen-Stellen-Erhebung. Hg. v. Statistik Austria. Online verfügbar unter [http://www.statistik.at/web\\_de/dynamic/services/publikationen/3/publdetail?id=3&listid=3&detail=592](http://www.statistik.at/web_de/dynamic/services/publikationen/3/publdetail?id=3&listid=3&detail=592)
- Favry, Eva; Hader, Thomas; Knoll, Bente; Uhlmann, Tina; Unbehaun, Wiebke (2014): Gendergerechte Teilhabe am Erwerbsleben - welche Rolle spielt die Mobilität? In: Manuela Larcher, Theresia Oedl-Wieser, Mathilde Schmitt und Gertraud Seiser (Hg.): Frauen am Land. Potentiale und Perspektiven. Innsbruck, Wien, Bozen: Studien Verlag, S. 159–172.
- Fenner, Heike (2013): Väterkarenz – Es gibt noch zu wenig Vorbilder. Online verfügbar unter <http://www.karriere.at/blog/vaeterkarenz.html>, zuletzt geprüft am 31.08.2014.

Flade, Antje; Limbourg, Maria (1997): Das Hineinwachsen in eine motorisierte Gesellschaft. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt.

Frey, Harald; Schopf, Josef-Michael; Rüger, Bernhard (2011): Analyse und Bewertung der Bedeutung von Last-Mile-Links für Tourismus- und Geschäftsreisen. In: *Das österreichische Verkehrsjournal*. Online verfügbar unter [http://www.verkehrsjournal.at/upload/pdf/%C3%96VJ\\_Aug2011\\_gesamt.pdf](http://www.verkehrsjournal.at/upload/pdf/%C3%96VJ_Aug2011_gesamt.pdf), zuletzt geprüft am 31.08.2014.

Ghassemi, Sonja; Kronsteiner-Mann, Christa (2009): Zeitverwendung 2008/09. Ein Überblick über geschlechterspezifische Unterschiede. Hg. v. Statistik Austria. Wien. Online verfügbar unter [http://www.statistik.at/web\\_de/static/zeitverwendung\\_200809\\_ein\\_ueberblick\\_ueber\\_geschlechtsspezifische\\_untersc\\_052108.pdf](http://www.statistik.at/web_de/static/zeitverwendung_200809_ein_ueberblick_ueber_geschlechtsspezifische_untersc_052108.pdf)

Giddens, Anthony (1995): Soziologie. 1. Aufl. Graz, Wien: Nausner und Nausner.

Gregoritsch, Petra (2007): Kinderbetreuungspflichten. Mit welchen Einkommensverlusten müssen Mütter rechnen? Hg. v. Arbeitsmarktservice Österreich (AMS Info, 104). Online verfügbar unter <http://www.forschungsnetzwerk.at/downloadpub/info104.pdf>.

Geisberger, Tamara (2012): Verdienststrukturerhebung 2010. Entwicklung und Struktur der Löhne und Gehälter im Produktions- und Dienstleistungsbereich. In: *Statistische Nachrichten* (9), S. 669–681.

Geisberger, Tamara; Glaser, Thomas (2014): Geschlechtsspezifische Verdienstunterschiede. Analysen zum „Gender Pay Gap“ auf Basis der Verdienststrukturerhebung 2010. In: *Statistische Nachrichten* (3), zuletzt geprüft am 31.08.2014.

Hackl, Marion (2013): Väter und Mütter in (Eltern-)Teilzeit. Motive, Auswirkungen und Reaktionen. Forschungsbericht. Hg. v. Bundesministerin für Frauen und Öffentlichen Dienst im Bundeskanzleramt Österreich. Online verfügbar unter [https://www.bmbf.gv.at/frauen/publikationen/eltern\\_teilzeit\\_fb\\_27050.pdf?4dz8a1](https://www.bmbf.gv.at/frauen/publikationen/eltern_teilzeit_fb_27050.pdf?4dz8a1), zuletzt geprüft am 31.08.2014.

Hader, Thomas (2009): Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion: geschlechtsspezifische und soziale Hindernisse. Auswertung der Online-Umfrage „Pendler/in am Wort“ – Teil 2. Wien (Verkehr und Infrastruktur). Online verfügbar unter [http://media.arbeiterkammer.at/PDF/Verkehr\\_und\\_Infrastruktur\\_39.pdf](http://media.arbeiterkammer.at/PDF/Verkehr_und_Infrastruktur_39.pdf).

Hader, Thomas (2010): PendlerInnen und Infrastruktur - Ausbau in der Ostregion. Ergebnisse der AK-Befragung 2009/2010. Hg. v. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien. Wien (Verkehr und Infrastruktur, 41). Online verfügbar unter [http://media.arbeiterkammer.at/PDF/Verkehr\\_und\\_Infrastruktur\\_41.pdf](http://media.arbeiterkammer.at/PDF/Verkehr_und_Infrastruktur_41.pdf).

Hader, Thomas; Lahounik, Gregor; Leodolter, Sylvia (2012): Verkehrs- und Verteilungspolitik: Mobilität ist ein soziales Grundrecht. In: Vera Lacina (Hg.): Verteilungspolitik: Verteilungsgerechtigkeit. Band 1 Wirtschaftspolitische Dimensionen, S. 143–150. Online verfügbar unter [http://media.arbeiterkammer.at/PDF/Verteilungspolitik\\_Band1.pdf](http://media.arbeiterkammer.at/PDF/Verteilungspolitik_Band1.pdf).

Hajek, Katharina (2013): Familienduell. Von der politischen Regulierung und den Kämpfen um Familie. In: *PROKLA Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft* (173), S. 519–535. Online verfügbar unter <http://www.prokla.de/wp/wp-content/uploads/2013/hajek.pdf>.

Hanson (2010): Gender and mobility: new approaches for informing sustainability Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography 17(1):5-23.

- Herry, Max; Sedlacek, Norbert; Steinacher, Irene (2012): Verkehr in Zahlen. Ausgabe 2011. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Abteilung 2/Infra 5. Wien. Online verfügbar unter [http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/downloads/viz\\_2011\\_gesamtbericht\\_270613.pdf](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/downloads/viz_2011_gesamtbericht_270613.pdf).
- Herry, Max; Steinacher, Irene; Tomschy, Rupert (2009): Mobilität in NÖ. Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2008. Hg. v. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten. St. Pölten (Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, 26). Online verfügbar unter [http://www.noel.gv.at/bilder/d42/LVK\\_Mobilitaet.091.pdf](http://www.noel.gv.at/bilder/d42/LVK_Mobilitaet.091.pdf).
- Hiess, Helmut (2010): Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung. Entwicklungen, Politiken, Anforderungen, Zielkonflikte, Lösungen. ÖREK 2011 (Bericht der Arbeitsgruppe Verkehr und Mobilität).
- Hine, Julian (2009): Transport and Social Exclusion. In: International Encyclopedia of Human Geography. Elsevier, S. 429-434.
- Hirschbichler, Brigitte; Klapfer, Karin (2011): Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Modul der Arbeitskräfteerhebung 2010. Hg. v. Statistik Austria. Online verfügbar unter [http://www.statistik.at/web\\_de/dynamic/services/publikationen/3/publdetail?id=3&listid=3&detail=631](http://www.statistik.at/web_de/dynamic/services/publikationen/3/publdetail?id=3&listid=3&detail=631), zuletzt geprüft am 15.09.2013..
- Hirschbichler, Brigitte; Klapfer, Karin (2012): Mikrozensus – Ad-hoc-Modul 2010 "Vereinbarkeit von Beruf und Familie". Online verfügbar unter <http://www.statistik.at/wcmsprod/groups/gd/documents/stdok/061393.pdf>, zuletzt geprüft am 15.09.2013.
- Infas. Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH; Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Institut für Verkehrsforschung (Hg.) (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Online verfügbar unter [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008\\_Abschlussbericht\\_I.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf), zuletzt geprüft am 15.09.2013.
- Jakowitsch, Judith (2009a): Integrationsbarrieren burgenländischer Frauen am Arbeitsmarkt. Kurzfassung / Empfehlungen. Hg. v. Burgenländische Forschungsgemeinschaft. Online verfügbar unter [http://www.burgenland.at/fileadmin/user\\_upload/Downloads/Buerger\\_und\\_Service/Frauen/1450\\_Integrationsbarrieren\\_burgenl\\_ndischer\\_Frauen\\_am\\_Arbeitsmarkt\\_Kurzfassung.pdf](http://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Buerger_und_Service/Frauen/1450_Integrationsbarrieren_burgenl_ndischer_Frauen_am_Arbeitsmarkt_Kurzfassung.pdf).
- Jakowitsch, Judith (2009b): Integrationsbarrieren burgenländischer Frauen am Arbeitsmarkt. Langfassung. Hg. v. Burgenländische Forschungsgemeinschaft. Online verfügbar unter [http://www.burgenland.at/fileadmin/user\\_upload/Downloads/Buerger\\_und\\_Service/Frauen/1451\\_Integrationsbarrieren\\_burgenl\\_ndischer\\_Frauen\\_am\\_Arbeitsmarkt\\_Langfassung.pdf](http://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Buerger_und_Service/Frauen/1451_Integrationsbarrieren_burgenl_ndischer_Frauen_am_Arbeitsmarkt_Langfassung.pdf), zuletzt geprüft am 13.08.2014.
- Jelinek, Bernhard (2005): Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Triestingtal. Diplomarbeit. Universität Wien, Wien. Fakultät für Geowissenschaften, Geographie und Astronomie.
- Jurczyk, Karin; Schmied, Gabriele (2010): Veränderungen im Verhältnis von Familie und Arbeitswelt und ihre Folgen. In: Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (Hg.): 5. Familienbericht 1999-2009, Bd. 1, S. 771–814.
- Käfer, Andreas; Steiniger, K.; Axhausen, Kay; Burian, E.; Clees, Liette; Fritz, O. et al. (2009): Verkehrsprognose Österreich 2025+. Endbericht. Teil/Kapitel 4 Personenverkehr Ergebnisse. Hg. v. bmvit. Wien.

Kaindl, Markus; Dörfler, Sonja (2007): Einstellungen zum Erwerbsverhalten von Müttern. Die Sichtweise von Müttern, Frauenreferentinnen und Frauenorganisationen. Hg. v. Österreichisches Institut für Familienforschung der Universität Wien. Wien (Working Paper, 64). Online verfügbar unter [http://www.oif.ac.at/fileadmin/OEIF/Working\\_Paper/wp\\_64\\_einstellungen\\_erwerbsverhalten\\_muetter.pdf](http://www.oif.ac.at/fileadmin/OEIF/Working_Paper/wp_64_einstellungen_erwerbsverhalten_muetter.pdf).

Kalmár, Monika; Lehner, Ursula; Städtner, Karin; Prammer-Waldhör, Michaela; Wagner-Pinter, Michael (2010): Frauen und Männer am Österreichischen Arbeitsmarkt 2000 bis 2009. GM-Kennzahlen des Gleichstellungsmonitorings. Hg. v. Arbeitsmarktservice Österreich. Wien. Online verfügbar unter [http://www.forschungsnetzwerk.at/downloadpub/2010\\_AMS\\_Syndx10\\_OE\\_gesamt.pdf](http://www.forschungsnetzwerk.at/downloadpub/2010_AMS_Syndx10_OE_gesamt.pdf).

Kapella, Olaf; Rille-Pfeiffer, Christiane (2007): Einstellungen und Werthaltungen zu Themen der Vereinbarkeit von Familie und Erwerb. Deskriptive Ergebnisse einer Einstellungs- und Wertestudie zu Mutter- Vaterrolle, Kinderbetreuung und Erwerbstätigkeit der Frau. Hg. v. Österreichisches Institut für Familienforschung der Universität Wien. Wien (Working Paper, 66). Online verfügbar unter [http://www.univie.ac.at/oif/typo3/fileadmin/OEIF/Working\\_Paper/wp\\_66\\_wertestudie.pdf](http://www.univie.ac.at/oif/typo3/fileadmin/OEIF/Working_Paper/wp_66_wertestudie.pdf).

Kapella, Olaf (2010): Familienfreundlichkeit. Definition und Indikatoren. Österreichisches Institut für Familienforschung, Working Paper, Nr. 58, 2007. Online verfügbar unter [http://www.oif.ac.at/fileadmin/OEIF/Working\\_Paper/wp\\_58\\_familienfreundlichkeit.pdf](http://www.oif.ac.at/fileadmin/OEIF/Working_Paper/wp_58_familienfreundlichkeit.pdf), zuletzt geprüft am 19.04.2014.

Kapeller, Doris; Leitner, Andrea (1999): Hemmnisse der Frauenerwerbstätigkeit. Hg. v. Arbeiterkammer Wien. Wien (Forschungsberichte aus Sozial- und Arbeitsmarktpolitik, 62).

Kapeller, Doris; Sladek, Ulla; Stiftinger, Anna (2009): learn forever. "... weil für mich hat es sowieso nie Angebote gegeben". Bildungswünsche und -bedarfe von nicht erwerbstätigen bildungsbenachteiligten Frauen mit Pflichtschule als höchstem Bildungsabschluss. Hg. v. Peripherie. Institut für praxisorientierte Genderforschung. Graz, Salzburg. Online verfügbar unter <http://learnforever.at/uploads/000993.pdf>.

Knittler, Käthe; Stadler, Bettina: Atypische Beschäftigung während der Krise nach soziodemographischen Merkmalen. In: *Statistische Nachrichten* 2012 (7), S. 476–495.

Knoll, Bente; Szalai, Elke (2005): Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich. Hg. v. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten. St. Pölten (Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, 22). Online verfügbar unter [http://www.noe.gv.at/bilder/d4/16674P\\_GenderMain\\_II\\_indd.pdf](http://www.noe.gv.at/bilder/d4/16674P_GenderMain_II_indd.pdf), zuletzt geprüft am 15.09.2013.

Knoll, Bente (2008): Gender Planning. Grundlagen für Verkehrs- und Mobilitätserhebungen. Saarbrücken: VDM Verlag Dr. Müller.

Kronsteiner-Mann, Christa: Verbrauchsausgaben sowie IKT-Ausstattung und Nutzung. Ausgaben der privaten Haushalte. In: Bundesministerin für Frauen und Öffentlichen Dienst im Bundeskanzleramt (Hg.): Frauenbericht 2010. Bericht betreffend die Situation von Frauen in Österreich im Zeitraum 1998 bis 2008. Wien, S. 246–247. Online verfügbar unter [http://www.bka.gv.at/studien/frauenbericht2010/Frauenbericht\\_Teil1\\_4Soziooekonomie.pdf](http://www.bka.gv.at/studien/frauenbericht2010/Frauenbericht_Teil1_4Soziooekonomie.pdf).

Kronsteiner-Mann, Christa (2012): Verbrauchsausgaben 2009/10. Sozialstatistische Ergebnisse der Konsumerhebung. Hg. v. Statistik Austria. Wien. Online verfügbar unter [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/soziales/verbrauchsausgaben/konsumerhebung\\_2009\\_2010/](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/verbrauchsausgaben/konsumerhebung_2009_2010/).

- Limmer, Ruth (2005): Berufsmobilität und Familie in Deutschland. In: *Zeitschrift für Familienforschung* 17 (2), S. 96–114.
- Lutz, Hedwig (2004): Wiedereinstieg und Beschäftigung von Frauen mit Kleinkindern. Ein Vergleich der bisherigen Karenzregelung mit der Übergangsregelung zum Kinderbetreuungsgeld. Studie des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung im Auftrag der Kammer. Online verfügbar unter [http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person\\_dokument/person\\_dokument.jart?publikationsid=24945&mime\\_type=application/pdf](http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=24945&mime_type=application/pdf), zuletzt geprüft am 31.08.2014.
- Mairhuber, Ingrid; Papouschek, Ulrike (2010): Frauenerwerbsarbeit in Österreich - Brüche und Kontinuitäten einer begrenzten Integration seit Mitte der 90er Jahre. In: Bundesministerin für Frauen und Öffentlichen Dienst im Bundeskanzleramt (Hg.): *Frauenbericht 2010. Bericht betreffend die Situation von Frauen in Österreich im Zeitraum 1998 bis 2008*. Wien. Online verfügbar unter [http://www.bka.gv.at/studien/frauenbericht2010/Frauenbericht\\_Teil2\\_2Forba.pdf](http://www.bka.gv.at/studien/frauenbericht2010/Frauenbericht_Teil2_2Forba.pdf).
- Marik-Lebeck, Stephan (2010): *Frauenbericht 2010 Teil I: Statistische Analysen zur Entwicklung der Situation von Frauen in Österreich. Kapitel 6 Frauen im ländlichen Raum*. In: Bundesministerin für Frauen und Öffentlichen Dienst im Bundeskanzleramt (Hg.): *Frauenbericht 2010. Bericht betreffend die Situation von Frauen in Österreich im Zeitraum 1998 bis 2008*. Wien. Online verfügbar unter [http://www.bka.gv.at/studien/frauenbericht2010/Frauenbericht\\_Teil1\\_6Land.pdf](http://www.bka.gv.at/studien/frauenbericht2010/Frauenbericht_Teil1_6Land.pdf).
- Mayrhuber, Christine (2010): Erwerbsunterbrechungen, Teilzeitarbeit und ihre Bedeutung für das Frauen-Lebenseinkommen. Zentrale Ergebnisse einer aktuellen Studie im Auftrag des AMS Österreich. Hg. v. Arbeitsmarktservice Österreich. Wien (AMS Info, 173). Online verfügbar unter <http://www.forschungsnetzwerk.at/downloadpub/AMSInfo173.pdf>.
- Mose, Ingo; Nischwitz, Guido (2009): Anforderungen an eine regionale Entwicklungspolitik für strukturschwache ländliche Räume (E-Paper der ARL, 7). Online verfügbar unter [http://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/e-paper\\_der\\_arl\\_nr7.pdf](http://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/e-paper_der_arl_nr7.pdf).
- Moser, Cornelia (2010): Erwerbstätigkeit im regionalen Vergleich. In: Bundesministerin für Frauen und Öffentlichen Dienst im Bundeskanzleramt (Hg.): *Frauenbericht 2010. Bericht betreffend die Situation von Frauen in Österreich im Zeitraum 1998 bis 2008*. Wien, S. 307–309. Online verfügbar unter [http://www.bka.gv.at/studien/frauenbericht2010/Frauenbericht\\_Teil1\\_6Land.pdf](http://www.bka.gv.at/studien/frauenbericht2010/Frauenbericht_Teil1_6Land.pdf).
- Müller, Beatrice (2013): Wert-Abjektion als grundlegende Herrschaftsform des patriarchalen Kapitalismus 'Sorge(n)freie' Gesellschaft als Resultat. In: *PROKLA Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft* (174), S. 31–52. Online verfügbar unter <http://www.prokla.de/wp/wp-content/uploads/2014/Prokla174.pdf>.
- Nave-Herz, Rosemarie (2004): *Ehe- und Familiensoziologie. Eine Einführung in Geschichte, theoretische Ansätze und empirische Befunde*. Weinheim: Juventa Verlag.
- Paul, Verena; Kien, Christina (2007): *Teilzeitbeschäftigung Oberösterreich zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Ergebnisse einer empirischen Untersuchung der Teilzeitwünsche von beim AMS Oberösterreich als arbeitssuchend gemeldeten Frauen und der Teilzeitpraxis in oberösterreichischen Betrieben*. Hg. v. Arbeitsmarktservice Oberösterreich Landesgeschäftsstelle. Wien. Online verfügbar unter [http://www.forschungsnetzwerk.at/downloadpub/Endbericht\\_AMSOOE\\_Teilzeit.pdf](http://www.forschungsnetzwerk.at/downloadpub/Endbericht_AMSOOE_Teilzeit.pdf).
- Republik Österreich: *Gesamte Rechtsvorschrift für Arbeitslosenversicherungsgesetz 1977*, vom 14.09.2014. Online verfügbar unter <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung/Bundesnormen/10008407/AIVG%2c%20Fassung%20vom%2008.09.2014.pdf>, zuletzt geprüft am 14.09.2014.

Rittler, Christian (2011): Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010. Hg. v. Planungsgemeinschaft Ost. Wien. Online verfügbar unter <http://www.pgo.wien.at/download/kordonerhebung.pdf>.

Rosenbloom (2006): Understanding women's and men's travel patterns: The research challenge. In Research on women's issues in transportation: Volume 1 Conference overview and plenary papers, Conference Proceedings 35. Washington, DC, United States: National Research Council, pp7–28.

Rüling, Anneli; Kassner, Karsten (2007): Familienpolitik aus der Gleichstellungsperspektive. Ein europäischer Vergleich. Hg. v. Friedrich-Ebert-Stiftung Forum Politik und Gesellschaft. Online verfügbar unter <http://library.fes.de/pdf-files/do/04262.pdf>, zuletzt geprüft am 31.08.2014.

Scheikl, Stefanie (2010): Einkommen in Städten und im ländlichen Raum. In: Bundesministerin für Frauen und Öffentlichen Dienst im Bundeskanzleramt (Hg.): Frauenbericht 2010. Bericht betreffend die Situation von Frauen in Österreich im Zeitraum 1998 bis 2008. Wien, S. 306–307. Online verfügbar unter [http://www.bka.gv.at/studien/frauenbericht2010/Frauenbericht\\_Teil1\\_6Land.pdf](http://www.bka.gv.at/studien/frauenbericht2010/Frauenbericht_Teil1_6Land.pdf).

Scheiner, Joachim; Bauer, Ute; Wohltmann, Heike; Rittmeier, Bernd; Schlump, Christian (2012): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Exklusion. Fähigkeiten und Ressourcen einer ländlichen Bevölkerung für eine angemessene Versorgung und Teilhabe am öffentlichen Leben. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS-Online Publikation, 27). Online verfügbar unter [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2012/DL\\_ON272012.pdf?blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2012/DL_ON272012.pdf?blob=publicationFile&v=2).

Scheiner Joachim, 2013, Der Pkw als knappe Ressource. Wie Frauen und Männer in Partnerschaften über ein Auto verhandeln und welche Rolle Mobilität und räumlicher Kontext spielen. In: Berichte. Geographie und Landeskunde, 87. Band, Heft 1, 2013. S. 65-85. Leipzig: Selbstverlag Deutsche Akademie für Landeskunde e.V.

Schwanen, Tim (2007): Gender differences in chauffeuring children among dual-earner families. The Professional Geographer, 59(4), 447-462.

Statistik Austria (Hg.) (s.a.a): Ausstattung privater Haushalte. Online verfügbar unter [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/soziales/ausstattung\\_privater\\_haushalte/055975.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/ausstattung_privater_haushalte/055975.html), zuletzt geprüft am 28.07.2014.

Statistik Austria (Hg.) (s.a.b): Datenbank zur Registerzählung 2011 - Personen. Online verfügbar unter [http://statcube.at/superwebquest/autoLoad.do?db=dereg\\_z\\_rzpers](http://statcube.at/superwebquest/autoLoad.do?db=dereg_z_rzpers), zuletzt geprüft am 28.07.2014.

Statistik Austria (Hg.) (2002): Geschlechtsspezifische Disparitäten. Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen (BMSG); Frauensektion; Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur. Online verfügbar unter <https://www.bka.gv.at/DocView.axd?CobId=20864>.

Statistik Austria (Hg.) (2007a): Datenerhebung EU-SILC im Jahr 2007. Erhebungsunterlagen und Plausibilitäts-Checks. Wien. Online verfügbar unter [http://www.statistik.at/web\\_de/static/fragebogen\\_eu-silc\\_2007\\_030379.pdf](http://www.statistik.at/web_de/static/fragebogen_eu-silc_2007_030379.pdf).

Statistik Austria (Hg.) (2007b): Frauen und Männer in Österreich. Statistische Analysen zu geschlechtsspezifischen Unterschieden. im Auftrag des Bundeskanzleramts – Bundesministerin für Frauen, Medien und Öffentlichen Dienst. Online verfügbar unter <https://www.bka.gv.at/DocView.axd?CobId=26402>.

Statistik Austria (Hg.) (2010): Arbeitskräfteerhebung 2009. Ergebnisse des Mikrozensus. Wien.

- Statistik Austria (Hg.) (2011): Familien und Haushaltsstatistik. Ergebnisse der Mikrozensus-Arbeitskräfte-Erhebung 2011. Wien.
- Statistik Austria (Hg.) (2013a): Kraftfahrzeugstatistik 2013. Online verfügbar unter [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/verkehr/strasse/](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/), zuletzt aktualisiert am 2013.
- Statistik Austria (Hg.) (2013b): Österreich Karte zum Motorisierungsgrad in Österreich. Online verfügbar unter [http://www.statistik.at/web\\_de/interaktive\\_karten/075250.html](http://www.statistik.at/web_de/interaktive_karten/075250.html), zuletzt aktualisiert am 2013.
- Statistik Austria (2013c): Internationaler Frauentag 8. März: Bildungsniveau und Erwerbsbeteiligung von Frauen steigt, Einkommensunterschiede zu Männern nur leicht rückläufig. Online verfügbar unter [http://www.statistik.at/web\\_de/dynamic/statistiken/soziales/gender-statistik/einkommen/070176](http://www.statistik.at/web_de/dynamic/statistiken/soziales/gender-statistik/einkommen/070176), zuletzt geprüft am 31.08.2014.
- Statistik Austria (2014): Verfügbares Haushaltseinkommen und äquivalisiertes Nettohaushaltseinkommen. Online verfügbar unter [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/soziales/haushalts-einkommen/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/haushalts-einkommen/index.html), zuletzt geprüft am 13.09.2014
- Steinrück, Barbara; Küpper, Patrick (2010): Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV (Arbeitsberichte aus der vTI-Agrarökonomie). Online verfügbar unter <http://d-nb.info/100228743X/34>.
- Strahl, Wibke; Machold, Ingrid (2012): Internationale Zuwanderung - ein entscheidender demographischer Stabilisierungsfaktor für ländliche Regionen in Österreich. Online verfügbar unter <http://www.oeaw.ac.at/kmi/Jahrestagung%20Abstracts/Strahl.pdf>.
- Till, Matthias; Datler, Georg; Glaser, Thomas; Heuberger, Richard; Mahidi, Margareta; Skina, Magdalena et al. (2009): Einkommen, Armut und Lebensbedingungen. Erlebnisse aus EU-SILC 2007. Hg. v. Statistik Austria. Wien.
- Ulich, Eberhard (2001): Arbeitspsychologie. Zürich, Stuttgart: vdf Hochschulverlag.
- Uteng; Cresswell (2008): Gendered mobilities. Aldershot, United Kingdom: Ashgate.
- Wanger, Susanne (2011): Viele Frauen würden gerne länger arbeiten. Ungenutzte Potenziale in der Teilzeit (IAB Kurzbericht - Aktuelle Analysen aus dem Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung). Online verfügbar unter <http://doku.iab.de/kurzber/2011/kb0911.pdf>.
- Weber, Friederike; Bauer, Dietmar; Reidl, Christine; Reiter, Andrea (2009): Frauenbeschäftigungspotenzialen auf der Spur. Eine Kontext- und Strukturanalyse. Hg. v. Prospect Unternehmensberatung im Auftrag des Landes Burgenland. Online verfügbar unter [http://www.burgenland.at/fileadmin/user\\_upload/Downloads/Buerger\\_und\\_Service/Frauen/1449\\_Frauenbeschftigungspotenzialen\\_auf\\_der\\_Spur.pdf](http://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Buerger_und_Service/Frauen/1449_Frauenbeschftigungspotenzialen_auf_der_Spur.pdf).
- Weber, Gerlind; Fischer, Tatjana (2012): Gehen oder Bleiben? Die Motive des Wanderungs- und Bleibeverhaltens junger Frauen im ländlichen Raum der Steiermark und die daraus resultierenden Handlungsoptionen im Rahmen der Lokalen Agenda 21- Prozesse. Hg. v. Universität für Bodenkultur und Institut für Raumplanung und Ländliche Neuordnung. Wien.
- Wegscheider-Pichler, Alexandra (2009): Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2007. Ergebnisse des Mikrozensus. Hg. v. Statistik Austria. Wien. Online verfügbar unter [http://www.statistik.at/dynamic/wcmsprod/idcplg?IdcService=GET\\_NATIVE\\_FILE&dID=52173&dDocName=036388](http://www.statistik.at/dynamic/wcmsprod/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&dID=52173&dDocName=036388).

Wirtschaftskammer Niederösterreich (Hg.) (2012): Tourismusstatistik 2011. Bezirksergebnisse. Online verfügbar unter <http://wko.at/wknoe/stat/tourismus%201998/TOURISMUSSTATISTIK%202011.pdf>.

Wolf-Eberl, Susanne; Seisser, Odilo (2010): Pendleruntersuchung 2009. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien (Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, 200).

XorteX eBusiness GmbH: Die kleinen und großen Sorgen des Alltags. Mit welchen Alltagsproblemen sieht sich Frau von heute konfrontiert? Hg. v. Market » market Aktuell. Online verfügbar unter <http://www.market.at/de/market-aktuell/news/entity.detail/action.view/key.792.html>, zuletzt geprüft am 28.07.2014.

Zartler, Ulrike (2010): Vielfalt und Dynamik von Partnerbeziehungen. Partnerbeziehungen und Mobilität. In: Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (Hg.): 5. Familienbericht 1999-2009, S. 329–353. Online verfügbar unter [http://www.soz.univie.ac.at/fileadmin/user\\_upload/inst\\_soziologie/Personen/Institutsmitglieder/Zartler/Zartler\\_2010\\_Vielfalt\\_und\\_Dynamik\\_von\\_Partnerbeziehungen.pdf](http://www.soz.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/inst_soziologie/Personen/Institutsmitglieder/Zartler/Zartler_2010_Vielfalt_und_Dynamik_von_Partnerbeziehungen.pdf).

## Weitere Internetquellen

Apothekenverzeichnis: [www.apotheker.or.at](http://www.apotheker.or.at)

Arbeiterkammer online:

<http://www.arbeiterkammer.at/beratung/arbeitsrecht/Arbeitslosigkeit/Zumutbarkeit.html>

Arztverzeichnis: [www.arztverzeichnis.at](http://www.arztverzeichnis.at)

Branchenbuch für Österreich: [www.yellomap.at](http://www.yellomap.at)

Bundespolizei Österreich: [www.bundespolizei.gv.at/organisation](http://www.bundespolizei.gv.at/organisation)

Centropemap: [www.centropemap.org](http://www.centropemap.org)

Das Land Niederösterreich: [www.noel.gv.at](http://www.noel.gv.at)

Familie und Beruf Management GmbH: [www.familieundberuf.at](http://www.familieundberuf.at)

Gelbe Seiten, Telefonbuch und Routenplaner: [www.herold.at](http://www.herold.at)

Routenplaner Vienna Region: [www.anachb.at](http://www.anachb.at)

Schulendatei des Bundesministeriums für Unterricht, Kunst und Kultur: [www.schulen-online.at](http://www.schulen-online.at)

Statistik Austria – Die Informationsmanager: [www.statistik.at](http://www.statistik.at)



# VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

"Verkehr und Infrastruktur" sind unregelmäßig erscheinende Hefte, in denen aktuelle Fragen der Verkehrspolitik behandelt werden. Sie sollen in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

- |     |  |    |  |
|-----|--|----|--|
| 13a | <i>Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge, Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2002</i>   | 24 | <i>Ostverkehr nach der EU-Erweiterung, 2005</i>  |
| 14  | <i>Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr, 2001</i>  | 25 | <i>Überfordert durch den Arbeitsweg? Was Stress und Ärger am Weg zur Arbeit bewirken können, 2006</i>  |
| 15  | <i>Eisenbahnliberalisierung: Sicherheit am Abstellgleis? Anforderungen für einen fairen Wettbewerb auf Österreichs Schienen, 2003</i>                                  | 26 | <i>Arbeiten im Tourismus: Chance oder Falle für Frauen?, 2006</i>  |
| 16  | <i>EU-Erweiterung und Alpentransit Tagungsband, 2003</i>   | 27 | <i>Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge 2. Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2006</i>   |
| 17  | <i>Strafrechtliche Haftung des Arbeitgebers bei Lkw-Unfällen mit Personenschaden, Rechtsgutachten, 2003</i>  | 28 | <i>Weichenstellung für Europas Bahnen Wem nützt der Wettbewerb? Tagungsband, 2006</i>  |
| 18  | <i>Tourismus in Österreich: Zukunftsbranche oder Einstieg in die Arbeitslosigkeit? 2003</i>  | 29 | <i>LKW-Roadpricing abseits der Autobahn Machbarkeit und Auswirkungen einer LKW-Maut am unterrangigen Straßennetz. Tagungsband, 2006</i>                                      |
| 19  | <i>Arbeitsbedingungen im Hotel- und Gastgewerbe Eine Branche im Wandel? 2004</i>   | 30 | <i>LKW-Roadpricing – Trends und Ausbaumöglichkeiten, 2006</i>  |
| 20  | <i>Werbung für Bus, Bahn und Bim soft Policies für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehrs, 2004</i> | 31 | <i>Legal – Illegal – Egal? Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr und auf der Donau Tagungsband, 2007</i>  |
| 21  | <i>Speiseplan und Transportaufkommen Was haben unsere Ernährungsgewohnheiten mit dem LKW-Verkehr zu tun? 2004</i>  | 32 | <i>Aktuelle Verkehrsentwicklung im grenzüberschreitenden Güterverkehr Analyse Verkehrsmarkt 2005; 2007</i>   |
| 22  | <i>Die unterschlagene Arbeitszeit Pflichten von Lkw- und Buslenkern vor Fahrtantritt, 2004</i>   | 33 | <i>Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt Tagungsband, 2007</i>  |
| 23  | <i>Arbeitsbedingungen im Straßengütertransport, 2004</i>   | 34 | <i>Neue Aus- und Weiterbildungsstandards für Bus- und LKW-LenkerInnen Was kommt auf LenkerInnen, UnternehmerInnen, AusbilderInnen und PrüferInnen zu?, Tagungsband, 2008</i> |

- 35 *LKW-Maut für die Umwelt?*  
Handlungsspielräume und Strategien im EU-Kontext auf dem Prüfstand, Tagungsband, Franz Greil (Hrsg), 2009
- 36 *Regionale Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion*  
Auswertung der Online-Umfrage „Pendler/in am Wort“  
Thomas Hader, 2009
- 37 *Privatisierung der Verkehrsinfrastruktur*  
Erfahrungen mit Public Private Partnership (PPP) in Österreich und Europa  
Tagungsband, 2009
- 38 *Leitfaden für Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr*  
Qualitäts- und Sozialkriterien, 2009
- 39 *Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion: geschlechtsspezifische und soziale Hindernisse*  
Auswertung der Online-Umfrage „Pendler/in am Wort“ – Teil 2  
Thomas Hader, 2009
- 40 *LKW-Stellplatzbedarf im hochrangigen österreichischen Straßennetz*  
Österreichisches Institut für Raumplanung, 2010
- 41 *PendlerInnen und Infrastruktur-Ausbau in der Ostregion*  
Ergebnisse der AK-Befragung 2009/2010  
Thomas Hader, 2010
- 42 *Mangelware LKW-Parkplatz*  
Perspektiven und Lösungen für den Arbeitsplatz Autobahn  
Tagungsband, 2010
- 43 *Tourismus in Österreich 2011*  
mit einer Sonderauswertung des Österreichischen Arbeitsklimaindex  
Kai Biehl, Rudolf Kaske (Hrsg), 2011
- 44 *Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen*  
Erhebung und Analyse der Lkw-Geschwindigkeiten auf ausgewählten Streckenabschnitten österreichischer Autobahnen  
Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2011
- 45 *Die Lkw-Maut als Öko-Steuer*  
Verursachergerechte Lösungen gegen Lärm und Abgase. Tagungsband, 2012
- 46 *BerufslenkerInnen am Wort*  
Befragung von Lkw- und BuslenkerInnen zu Lenkzeitüberschreitungen, Sicherheit und Qualität von Rastanlagen und Erfahrungen mit der verpflichtenden Aus- und Weiterbildung  
Greil, Hader, Ruziczka, 2012
- 47 *Aktiv und selbstbestimmt zur Arbeit*  
Warum der Arbeitsweg zu Fuß und mit dem Rad die gesündere Alternative ist, was am Arbeitsweg besonders Stress macht und wie subjektive Aspekte die Verkehrsmittelwahl beeinflussen  
Johanna Schaupp, 2012
- 48 *Problem Solidarhaftung im Bundesstraßenmautsystem*  
Verfassungsrechtliche Analyse  
Nicolas Raschauer, 2012
- 49 *Öffentlicher Verkehr hat Zukunft!*  
Herausforderungen und Gefahren für den Öffentlichen Nahverkehr in Österreich  
Tagungsband, 2013
- 50 *Volkswirtschaftliche Aspekte der Liberalisierung des Eisenbahn-personenverkehrs in Österreich*  
Fjodor Gütermann, 2013
- 51 *Wettbewerb im österreichischen Güterverkehrsmarkt*  
Konstellationen zwischen Straße und Schiene  
Ronald Scheucher, 2014
- 52 *Modal Split im Güterverkehr*  
Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene  
Max Herry, Norbert Sedlacek, 2014
- 53 *Analyse der Erfahrungen mit dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz im Eisenbahnwesen*  
Edwin Mächler, 2014