

Nachhaltige Mobilität in der Praxis

Endbericht

Programmsteuerung:

Klima- und Energiefonds

Programmabwicklung:

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)

1 Projektdaten

Projekttitel	österREICHbar, örtliche Standortverbesserungen in ländlichen Gebieten für mobilitätsarme Zielgruppen – Nachhaltige Mobilität in der Praxis	
Projektnummer	KC374350	
Programm	Nachhaltige Mobilität in der Praxis Ausschreibung 2023	
Beauftragter	ÖIR GmbH	
Projektpartner	AIT Austrian Institute of Technology GmbH	
Projektstart und Dauer	Projektstart: 12.02.2024	Dauer: 12 Monate

Synopsis:

Das Projekt hat zum Ziel aufzuzeigen, welche Mobilitätsmaßnahmen in ländlichen Regionen für mobilitätsarmutsgefährdete Personen eingerichtet werden können, um diese in der Abwicklung ihrer Alltagswege zu unterstützen. Auch soll die Zahl der Betroffenen quantifiziert werden. Im Rahmen des Projekts werden Angebote und Lösungen für die verbesserte Erreichbarkeit im ländlichen Raum aufgezeigt, welche die Mobilitätskosten bzw. das Mobilitätszeitbudget für die Zielgruppen verringern, und deren Umsetzungspotenzial im Rahmen der Testung eines Leitfadens für regionale und lokale Akteur:innen und Betroffene in einer Pilotregion erprobt. Der Fokus liegt dabei auf zwei besonders armutsgefährdeten Schlüsselpersonengruppen: Ältere Personen sowie Familien, insbesondere Alleinerziehende und kinderreiche Familien.

Dazu wird zunächst eine räumlich differenzierte Quantifizierung der Schlüsselpersonengruppen mit ÖV-Erreichbarkeitsdefiziten vorgenommen, die (Mobilitäts-)Bedarfe der Schlüsselpersonengruppen und die räumlichen Unterschiede ihrer Versorgungsqualität dargestellt. Aus den Ergebnissen kann die Zahl der Mobilitätsarmutsgefährdeten lokal und regional differenziert dargestellt werden.

Im zweiten Teil werden in mehreren transdisziplinär durchzuführenden Arbeitsschritten zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und der Versorgungsangebote erarbeitet und Kommunikationsstrategien zur Akzeptanzsteigerung und Bewusstseinsbildung entwickelt. Die Ergebnisse werden als Leitfaden für regionale und lokale Akteur:innen aufbereitet, dessen Umsetzungsrelevanz pilothaft mit regionalen und lokalen Akteur:innen und mittels „participatory research“-Ansatz mit potenziell Betroffenen am Beispiel einer besonders von Mobilitätsarmut betroffenen ländlichen Pilotregion erprobt wird.

2 Inhaltliche Beschreibung des Projektes

2.1 Kurzfassung

Aus dem Zusammenwirken beschränkter finanzieller Mittel und hohen Pkw-Erhaltungs- bzw. Mobilitätskosten entsteht Mobilitätsarmut. In Österreich liegt die Armutsgefährdungsquote bei 15%, wobei drei Schlüsselpersonengruppen erhöhte Armutsgefährdungsquoten aufweisen: Frauen ab 65 Jahren (20%, alleinlebend 28%), Alleinerziehende (41%) und kinderreiche Familien (31%).¹ Der Fokus des Projektes österREICHbar lag auf der Untersuchung von Lösungen für diese Gruppen. In Niederösterreich verfügen 37% der Frauen ab 65 Jahren über keinen Pkw-Führerschein oder keinen Pkw.² Damit sind Fußwege, (Rad-) und ÖV-Fahrten wichtig für die tägliche Mobilität. Alleinerziehende stehen unter starkem finanziellem und zeitlichem Druck, sind häufiger berufstätig und arbeiten weniger Teilzeit. Wie Eltern in Mehrkindfamilien haben Alleinerziehende überdurchschnittlich viele Wege zu absolvieren. Beide Gruppen stehen oft unter Terminzwang und sind bei schlechterer ÖV-Erreichbarkeit auf den Pkw angewiesen.

Im Rahmen des Projekts österREICHbar wird die Zahl der Mobilitätsarmutsbetroffenen der Schlüsselgruppen quantifiziert, ihre Mobilitäts- und Erreichbarkeitsbedarfe dargelegt sowie Maßnahmen und Lösungen für die verbesserte Erreichbarkeit im ländlichen Raum aufgezeigt, um Mobilitätskosten für die Schlüsselpersonengruppen zu senken. Dazu wurde ein Leitfaden für regionale und lokale Akteur:innen erarbeitet und die darin enthaltenen Maßnahmen mit Betroffenen und Gemeindevertreter:innen der KEM-Region Südliches Waldviertel in Hinblick auf deren Umsetzungspotenzial pilothaft erprobt. Die räumliche Differenzierung erfolgte auf Basis von Rasterdatenanalysen in Bezug auf Schlüsselpersonengruppen und ÖV-Erreichbarkeit sowie unter Zuhilfenahme des MyFairShare-Tools des AIT. Zudem wurden die Mobilitätsbedürfnisse der Schlüsselpersonengruppen und die räumlichen Unterschiede ihrer Versorgungsqualität dargestellt. Um den Abstraktionsgrad zu reduzieren, wurden „reale“ Personas als Referenzen der einzelnen Schlüsselpersonen entwickelt (z.B. Maria 70 Jahre alt mit ÖV-Güteklasse F) und die Daten anhand dieser Personas aufbereitet und diskutiert. Aus den Ergebnissen konnte die Zahl der Mobilitätsarmutsgefährdeten lokal und regional differenziert dargestellt werden. Im zweiten Teil wurden in mehreren transdisziplinär durchgeführten Arbeitsschritten zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und der Versorgungsangebote erarbeitet und Kommunikationsstrategien zur Akzeptanzsteigerung und Bewusstseinsbildung entwickelt. Die Ergebnisse wurden im Leitfaden aufbereitet und mit regionalen und lokalen Akteur:innen sowie potenziell Betroffenen am Beispiel von zwei Gemeinden der Kleinregion Südliches Waldviertel erprobt. Zudem wurden mit Expert:innen vertiefende Interviews – z.B. über das Informa-

¹ Statistik Austria (2023): EU SILC 2023. Abrufbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/einkommen-und-soziale-lage/armut> (abgerufen am 19.02.2025).

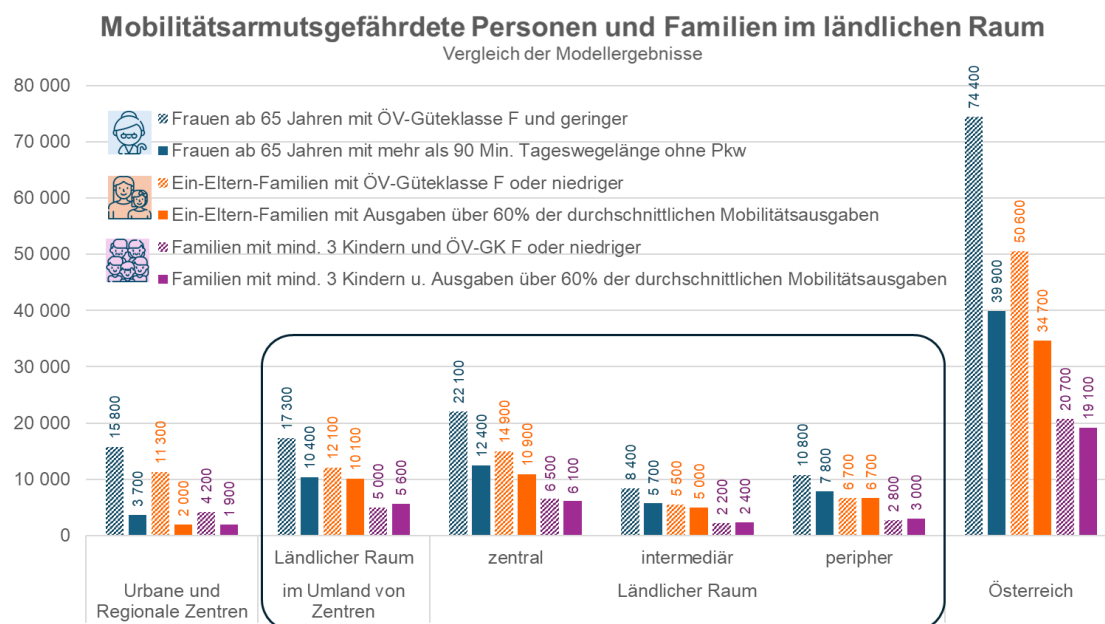
² Amt der NÖ Landesregierung (2020): Mobilität in NÖ: Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2018.

tionsverhalten oder die Entscheidungsfindung der Schlüsselpersonengruppen – geführt. Die Ergebnisse wurden schriftlich aufbereitet und in ein Maßnahmen-Portfolio transferiert.

Resultate und Schlussfolgerungen

Abbildung 1 zeigt die Ergebnisse der Mobilitätsarmutsgefährdung für die drei definierten Schlüsselpersonengruppen. Insgesamt sind in Österreich 39.900 bis 74.400 Frauen ab 65 Jahren mobilitätsarmutsgefährdet, 34.700 bis 50.600 Ein-Eltern-Familien und 19.100 bis 20.700 Mehrkindfamilien. Die jeweils niedrigeren Werte aus dem AIT-Modell ergeben sich v.a. aus der dort berücksichtigten Fahrradnutzung (ungeachtet der baulichen Verhältnisse).

Abbildung 1: Mobilitätsarmutsgefährdete Personen und Familien im ländlichen Raum



Straffierten Werte basieren auf Auswertungen der ÖV-Erreichbarkeitsdefizite; nicht straffierten Werte repräsentieren Ergebnisse aus dem AIT-Modell | Quelle: ÖIR und AIT auf Basis des MyFairShare-Modells, Statistik Austria, ÖV-Güteklassen (ÖROK/BMK)

In ländlichen Räumen sind kollektive Mobilitätslösungen für den Alltagsverkehr von Gemeindeseite aus finanziellen Gründen schwer umzusetzen. Kostengünstig und damit erfolgversprechender sind Bedarfsverkehre als E-Fahrtendienste, wo innerhalb einer Vereinsstruktur freiwillige Fahrer:innen für andere Vereinsmitglieder Fahrten durchführen. Gemeinden mit kompakten Siedlungen und gutem Zentrum profitieren, da sie effiziente Bedienggebiete haben. Die Gemeinden benötigen für die Umsetzung Unterstützung bei der Ansprache von ehrenamtlichen Fahrer:innen und bei der Beantwortung technisch-rechtlicher Fragen sowie der Anschaffung der E-Fahrzeuge. In stark zersiedelten Räumen ist der private Pkw die einzige effiziente Mobilitätslösung, auch weil durch E-Fahrtendienste lange Umwegverkehre entstehen würden. Hier werden (längere) Fahrten oft bewusst als zeit- und energieeffiziente Wegekette geplant, was die Mitnahme anderer Personen erschwert. In solchen Regionen sind betriebliche Mobilitätslösungen wie Mitfahrgemeinschaften wichtig, um den Bedarf an Zweit-Pkw zu verringern, wobei Arbeitgeber:innen hier gefordert sind, da solche Maßnahmen außerhalb der Gemeindekompetenz liegen.

3 Projektinhalte und Resultate

3.1 Ausgangssituation/Motivation

In Österreich liegt die Armutsgefährdungsquote bei 15%, wobei drei Schlüsselpersonengruppen überproportional betroffen sind. Frauen ab 65 Jahren (20%, alleinlebend 28%), Alleinerziehenden (41%) und kinderreiche Familien (31%).³ Besonders in ländlichen Räumen mit schlechter öffentlicher Verkehrsanbindung und geringer Dichte an Versorgungseinrichtungen sind diese Bevölkerungsgruppen in ihrer alltäglichen Mobilität eingeschränkt. Daraus ergibt sich eine hohe Pkw-Abhängigkeit, die in der Folge dazu führt, dass Personen, die sich keinen Pkw leisten können bzw. aus anderen Gründen (körperliche Einschränkungen, fehlender Führerschein etc.) keinen Pkw lenken können in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Die Definition von mobilitätsarmutsgefährdeten Haushalten folgt im Rahmen dieses Projektes drei Dimensionen:

- Der Erschwinglichkeit des Verkehrs: vereinfacht wurden hierbei Haushalte mit einem Einkommen unter 60% des Medianeinkommens gewählt.
- Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln: als mobilitätsarm wird hierbei die ÖV-Erschließung gemäß Güteklasse F (Basiserschließung⁴) oder niedriger verstanden.
- Defizite in der Erreichbarkeit von Gelegenheiten: dies beschreibt den erschwerten Zugang zu wichtigen Zielen des täglichen Bedarfs, welche durch Nutzung des MyFairShare-Modells⁵ ermittelt wurden.

3.2 Projektziele

Übergeordnetes Ziel des Projektes ist es, die Herausforderungen von armutsbetroffenen Menschen im Zusammenhang mit Mobilität sichtbar zu machen und zu quantifizieren sowie zielgruppenspezifische Lösungsansätze und passende Angebote für diese Bevölkerungsgruppen zu entwickeln. **Im Detail** zielt das Projekt darauf ab,

- belastbare, möglichst hoch aufgelöste **quantitative Grundlagen zur Betroffenheit der Schlüsselpersonengruppen**,
- die unterschiedlichen Bedürfnisse der ausgewählten, besonders betroffenen Personengruppen darzulegen, um

³ Statistik Austria (2023): EU SILC 2023. Abrufbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/einkommen-und-soziale-lage/armut> (abgerufen am 19.02.2025).

⁴ Fußweg zur nächsten Bushaltestelle über 500 m für einen Bus mit Tagesdurchschnittsintervall zwischen 20 und 40 Minuten, siehe auch Kapitel 3.4.1.

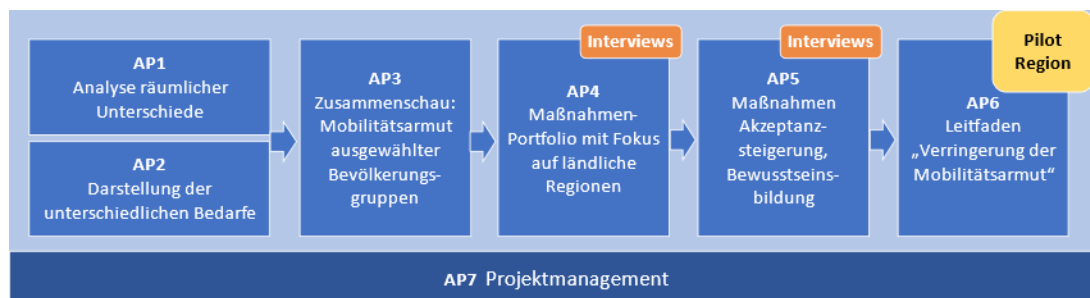
⁵ Millonig, A. (2022): Defining a minimum standard for mobility. Working Paper, MyFairShare project. Urban Accessibility and Connectivity (EN-UAC).

- einen **Leitfaden für regionale und lokale Akteur:innen** mit konkreten, in Österreich bereits umgesetzte Handlungsoptionen **zur Verbesserung der Mobilität und Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen** im ländlichen Raum, inkl. wichtiger rechtlicher, finanzieller und organisatorischer Aspekte zu erarbeiten,
- **die Umsetzbarkeit geeigneter Maßnahmen** in einer Pilotregion mit regionalen und lokalen Akteur:innen und mittels „participatory research“-Ansatz mit potenziell Betroffenen zu erproben,
- **Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung**, gestützt durch Interviews mit intermediären Stakeholdern zu erarbeiten.

3.3 Tätigkeiten im Rahmen des Projekts inkl. methodischem Zugang

Das Projekt wendete einen Methodenmix aus Datenauswertungen, GIS-Analysen, Interviews und Fokusgruppen an. Es war in sieben Arbeitspakete (APs) gegliedert. Als Pilotregion wurde in der Anfangsphase des Projektes die KEM-Region Südliches Waldviertel ausgewählt.

Abbildung 2: Projektablaufplan



Quelle: Projektteam, 2024

Analyse räumlicher Unterschiede (AP1)

Dazu wurden Rasterdaten zur ÖV-Qualität (Austria Tech, ÖV-Güteklassen) mit Rasterdaten von Statistik Austria (Volkszählung 2021, Regionalstatistisches Paket 250m Raster Familien per 31.10.2021, sowie Bevölkerung nach Altersklassen und Geschlecht per 1.1.2022) verschnitten. Der verwendete regionalstatistische Rasterdatensatz (250m) umfasste

- Frauen ab 65 Jahren (W10 Frauen 65 bis 84 Jahre, W11 Frauen ab 85 Jahren)
- Ein-Eltern-Familien (Vater in Ein-Eltern-Familie, Mutter in Ein-Eltern-Familie)
- Familien mit mindestens drei Kindern (Ehepaar mit mind. 1 Kind, Lebensgemeinschaft mit mind. 1 Kind, Vater ein Ein-Eltern-Familie, Mutter in Ein-Eltern-Familie)⁶

Im gegenständlichen Bericht werden jene ländlichen Bereiche als unterversorgt angesehen, die in Güteklasse F, G oder keine Güteklasse fallen. Dabei handelt es sich um Gebiete mit Bushaltestellen,

⁶ Im Rasterdatensatz ist kein Merkmal für Familien mit mindestens 3 Kindern verfügbar. Daher wurden alle Familien mit Kind als Proxy-Parameter herangezogen und mit den auf Ebene der Gemeinden verfügbaren Informationen zur Anzahl der Familien mit mind. drei Kindern verschnitten.

die mit einem durchschnittlichen Kursintervall von 20 bis 40 Min. befahren werden und die in einer fußläufigen Distanz von mehr als 500m liegen (Gütekategorie F). Obgleich eine Busverbindung mit Halbstundenintervall grundsätzlich eine gute ÖV-Versorgung darstellen kann, umfasst die Güteklasse auch Angebote, die stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind. Somit werden auch Fahrpläne berücksichtigt, die neben dichteren Schülerbusfrequenzen auch ausgedünnte Nebenverkehrszeiten (10-12.00 Uhr, ab 16.00 Uhr) beinhalten. Diese sind beispielsweise hinsichtlich Rückfahrten für andere Personengruppen weniger attraktiv. Neben Intervallen spielen auch weitere Faktoren in der Nutzung von ÖV-Systemen eine wesentliche Rolle. Diese umfassen die bereits erwähnte Entfernung von mehr als 500m zur nächstgelegenen Haltestelle, die je nach körperlicher Fitness und Mitnahme von Kindern und/oder Gegenständen längere Zeit (z.B. 10 Minuten) in Anspruch nimmt. Zudem müssen zusätzliche Wartezeiten (von 5-10 Minuten) an der Haltestelle einkalkuliert werden. Darüber spielen Witterungsverhältnisse, die Qualität der Gehwege zur Haltestelle sowie mögliche (überdachte) Sitzmöglichkeiten an der Haltestelle eine wichtige Rolle.

Darstellung der unterschiedlichen Bedarfe (AP2)

Es erfolgte eine Analyse der Mobilitätsbedarfe und Versorgungslücken der Zielgruppen über die Entwicklung realitätsnaher Personas. Bei der literaturbasierten Identifikation der Bedarfe dieser Gruppen wurden gruppenspezifische Merkmalskombinationen (z.B. multiple Beeinträchtigungen) in Bezug auf die Mobilität und zu erreichende Gelegenheiten berücksichtigt. Dabei kam der Verknüpfung der recherchierten (idealtypischen) Bedürfnisse, Einschränkungen und aufgesuchten Gelegenheiten bzw. Grundfunktionen des Alltäglichen Lebens mit spezifischen Mobilitätsverhaltens- und Einstellungsmustern große Bedeutung zu. Dazu gehören auch relevante Informations- und Kommunikationsbedürfnisse der betrachteten Personengruppe sowie deren Fähigkeit zur Adaptierung im Falle starker Armutsgefährdung.

Mittels Storytelling wurden die ausgewählten Bevölkerungsgruppen in realitätsnahe Personas übersetzt und eine Auswahl prototypischer Lebenswelten in Form von „Alltagsgeschichten“ narrativ dargestellt. Die fünf entwickelten Alltagsgeschichten geben neben der Schilderung typischer Lebensstile und Bedürfnisse Aufschluss über wiederkehrende Wege, zulässige bzw. verfügbare Transportmodi und Verkehrsdienste. Auch Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs spiegeln sich in den Geschichten wider.

Zusammenschau von Mobilitätsarmut ausgewählter Bevölkerungsgruppen (AP3)

Raumbezogene Verschneidung von Bedarf und Erreichbarkeit mit Hilfe des MyFairShare Tools zur Bestimmung mobilitätsarmutsgefährdeter Personen und Familien.

Um die Erreichbarkeitseinschränkungen der einzelnen Personas zu untersuchen, wurden – wie schon in eRREICHbar – die minimalen Mobilitätsstandards als Maß für Erreichbarkeitsarmut herangezogen. Dabei dienten die Profile der Personas (AP2) als Grundlage. Für die Berechnung wurde ein GIS-

Analysetool eingesetzt, das im Rahmen des transnationalen EN-UAC-Projekts MyFairShare⁷ entwickelt wurde. Das Tool analysiert den Mindestbedarf an motorisierter Mobilität und damit verknüpfte Emissionen, die in Kauf genommen werden müssen, um alltägliche Funktionalitäten erfüllen zu können. Die zugrundeliegende Definition für Mindestmobilitätsstandards lautet:

„Der minimale Mobilitätsbedarf einer Person ist definiert durch die minimale Menge an CO₂-Emissionen, die akzeptiert werden muss, damit diese Person 3-4 der nächstgelegenen Orte, die grundlegende Lebensfunktionen anbieten (jede geeignete Arbeit, Bildung, Versorgungseinrichtungen einschließlich Gesundheitsversorgung, Erholung und soziale Kontakte) innerhalb von maximal 80 Minuten pro Tag erreichen kann.“

Der Mindeststandard berücksichtigt nicht die persönlichen Präferenzen für Anbieter von Funktionen (z. B. die Marke des örtlichen Anbieters, die Art der Freizeitgestaltung), sondern die am besten erreichbare (nächstgelegene) Möglichkeit zur Befriedigung eines Grundbedürfnisses.“ (Millonig 2022, S. 6)⁸

Das Bewertungsmodell basiert dabei auf menschlichen Mobilitätsverhaltenskonstanten:

- dem durchschnittlichen täglichen Reisezeitbudget von 60 bis 80 Minuten⁹ auf insgesamt durchschnittlich 3-4 Wegen¹⁰,
- den Grundfunktionen des täglichen Lebens (Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Versorgung, Erholung, Sozialkontakte)¹¹ und
- den Emissionswerten unterschiedlicher Verkehrsmittel pro Personenkilometer (UBA 2022)¹².

Für die Berechnungen werden die Bedürfnisse der oben Beschriebenen Personas herangezogen. Details zur Berechnung der Erreichbarkeiten sind in Krajzewicz et al. (2024)¹³ beschrieben.

Maßnahmen-Portfolio mit Fokus auf ländliche Regionen (AP4)

Als Basis für die Auswahl der Maßnahmen und der Erstellung des Leitfadens diente eine umfassende Literaturrecherche. Sie wurde ergänzt durch Interviews mit diversen Umsetzenden aus der Praxis. Dies erlaubte tiefere Einblicke in Voraussetzungen, Hürden und konkrete Umsetzungsschritte der einzelnen Maßnahmen. Zur Ergänzung der im Leitfaden enthaltenen Informationen wurden insge-

⁷ <https://www.myfairshare.eu/>

⁸ Millonig, A. (2022). Defining a minimum standard for mobility. Working Paper, MyFairShare pro-ject. Urban Accessibility and Connectivity (EN-UAC).

⁹ Ahmed, A. & Stopher, P. (2014). Seventy Minutes Plus or Minus 10: A Review of Travel Time Budget Studies. *Transport Reviews*, 34 (5), 607–625. doi:10.1080/01441647.2014.946460

Marchetti, C. (1994). Anthropological invariants in travel behavior. *Technological Forecasting and Social Change*, 47 (1). doi:10.1016/0040-1625(94)90041-8

Metz, D. (2012). *The limits to travel: How far will you go?* London.

¹⁰ Tomschy, R. et al. (2016). Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

¹¹ Schönfelder, S. & Axhausen, K. W. (2003). Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy*, 10 (4), 273–286. doi:10.1016/j.tranpol.2003.07.002

¹² Umweltbundesamt (UBA). (2022). Emissionskennzahlen Datenbasis 2020. Wien. Zugriff am 3.10.2022. Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_pkm_tkm_verkehrsmittel.pdf

¹³ Krajzewicz, D., Rudloff, C., Straub, M., & Millonig, A. (2024). Measuring and visualising 15-min-areas for fair CO₂ budget distribution. *European Transport Research Review*, 16(1), 16.

samt 15 Interviews mit unterschiedlichen Umsetzer:innen von Mobilitätslösungen als auch Nahversorger:innen geführt. Die Interviews fanden telefonisch oder per Video-Call statt und basierten methodisch auf einem halbstrukturierten Interviewleitfaden, welcher den Interviewpartner:innen im Vorfeld zugeschickt wurde. Inhaltlich deckte der Fragebogen die Themenbereiche der im Leitfaden enthaltenen Factsheets ab und lieferte Informationen zu Implementierungsvoraussetzungen bzw. -hürden, Umsetzungskosten, Nutzen für Gemeinden und Zielgruppen sowie hilfreiche Tipps für die konkrete lokale Realisierung. Die Ergebnisse wurden in die entsprechenden Factsheets eingearbeitet und durch Informationen auf relevanten Internetseiten ergänzt.

Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung, Bewusstseinsbildung (AP5)

Mit dem Ziel der Analyse und Entwicklung von Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung und Bewusstseinsbildung wurden intermediäre Vertreter:innen unterschiedlicher intermediärer Einrichtungen kontaktiert. Nach Ausarbeitung eines Interviewleitfadens wurden Vertreter:innen unterschiedlicher intermediärer Einrichtungen kontaktiert. Diese Einrichtungen umfassen die Armutskonferenz, Caritas Beratungsstellen für Frauen/Familien und Mobilität, Hilfswerk NÖ Familienberatungsstelle, Zentrum für Getrennt und Alleinerziehende Niederösterreich sowie Frauenberatungstellen im Waldviertel und Mostviertel. Aufgrund der Lage der Pilotregion (Südliches Waldviertel) wurde bei der Auswahl verstärkt auf Interviewpartner:innen aus Niederösterreich geachtet. Im Zeitraum Oktober 2024 bis Jänner 2025 wurden fünf vertiefende Interviews geführt.

Leitfaden „Verringerung der Mobilitätsarmut“ (AP6)

Auf Basis der zuvor gesammelten Daten und Informationen erfolgte die Erstellung und pilothafte Erprobung eines Leitfadens zur Verringerung von Mobilitätsarmut mit zwei Gemeinden in der KEM Region Südliches Waldviertel (Pilotregion). Es fand eine Projektvorstellung vor der KEM-Gemeinde statt sowie zwei Fokusgruppen, einmal mit dem Fokus auf Senior:innen und einmal mit dem Fokus auf Familien.

Projektmanagement und Kommunikation (AP7)

Das Projektmanagement umfasste die organisatorische und qualitätssichernde Begleitung des Arbeitsablaufes des Projektes und der Dokumentation der Ergebnisse, sowie die interne Kommunikation für die Projektzusammenarbeit, das Berichtswesens, die Kommunikation mit dem Auftraggeber, Projektmonitoring und Projektabrechnung, Überprüfung der Einhaltung des Zeitplans und des Ressourcenverbrauchs.

3.4 Beschreibung der Resultate und Meilensteine

3.4.1 Analyse räumlicher Unterschiede von ÖV-Erreichbarkeitsdefiziten armutsgefährdeter Bevölkerungsgruppen (AP1)

Im Rahmen des Arbeitspaketes wurden

Schlüsselpersonengruppen bzgl. ihrer ÖV-Erreichbarkeitsdefizite kleinräumig lokalisiert und quantifiziert

Kleinregionale Muster von ÖV-Erreichbarkeitsdefiziten der Schlüsselpersonengruppen dargestellt und beschrieben, diese Veränderungen dieser Muster im Zusammenhang mit den vorliegenden Bevölkerungsprognosen sind dargestellt

3.4.1.1 ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von älteren Frauen

Ausgangslage: Mobilität von älteren Personen

Die Mobilität von Personen ab 65 Jahren unterscheidet sich von der Durchschnittsbevölkerung sowohl hinsichtlich der Häufigkeit der außerhäuslichen Wege, der Anzahl der Wege pro Tag, der Verkehrsmittelwahl, als auch der Wahl der Ziele, wie Mobilitätsbefragungen zeigen.

In Niederösterreich verlassen Personen ab 65 Jahren ihren Wohnsitz mit 79% der Tage deutlich seltener als der Durchschnitt mit 89%.¹⁴ Die Gründe dafür sind unterschiedlich. Nahe liegt, dass mit dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben ein wichtiger Grund für das Verlassen des Wohnsitzes wegfällt. Zudem werden in manchen Studien auch andere Faktoren wie z.B. das Wetter genannt, welche ein Zuhause bleiben begünstigen. Insgesamt zeigt sich jedoch, dass „Krankheit“ oder „körperliche Mobilitätseinschränkungen/Behinderung“ als Gründe für das Zuhausebleiben häufiger werden.¹⁵ Im Folgenden werden die einzelnen Gründe näher beleuchtet:

- **Menschen ab 65 Jahren legen weniger Wege pro Tag zurück:** in Niederösterreich liegt Durchschnitt bei 3,0 Wegen pro Person und Tag. Während bei den 35–64-Jährigen 3,3 Wege pro Person und Tag anfallen, liegt dieser Wert bei Personen ab 65 Jahren bei durchschnittlich 2,9.¹⁶ Ähnliche Werte wurden auch für Personen, die in Vorarlberg leben, ermittelt.¹⁷ Dabei ist die Gruppe der über 65-Jährigen gleichzeitig sehr heterogen. So zeigt sich, dass mit fortschreitendem Alter weitere Veränderungen im Mobilitätsverhalten auftreten. Laut Sammer und Röschel (1999) nimmt die Zahl der Wege pro Tag bei Personen ab 74 Jahren weiter ab und belaufen sich auf einen Wert von 1,9 bei Männern und 2,6 bei Frauen.¹⁸ Zudem ist die Mobilität älterer Menschen in Zusammenhang mit ihrer sozialen Eingebundenheit relevant. Die Zahl der

¹⁴ Herry Consult (2020): NÖ Mobilitätsbefragung 2018.

¹⁵ Sammer, G., Röschel, G. (1999): Mobilität älterer Menschen in der Steiermark. <https://homepage.unigraz.at/de/gerald.schoepfer/steirischer-seniorenreport/inhaltsverzeichnis/mobilitaet-aelterer-menschen/>

¹⁶ Herry Consult (2020): NÖ Mobilitätsbefragung 2018.

¹⁷ Herry Consult (2024): Mobilitätsbefragung Vorarlberg 2023.

¹⁸ Sammer, G. und Röschel, G. (1999): Anzahl der Wege pro Tag und mobiler Person nach Geschlecht und Alter, Befragung 1998

Außer-Haus-Aktivitäten steigt, je stärker Menschen in sozialen Netzwerken eingebunden sind. Auch zeigt sich, dass unter den allein lebenden Senior:innen, der Außer-Haus-Anteil geringer ist, als bei Senior:innen in Zweipersonenhaushalten.¹⁹

- **Die Verkehrsmittelwahl ändert sich im Alter: weniger Pkw- hingegen mehr Fuß- und Radwege:** Personen ab 65 Jahren legen 23% ihrer Wege zu Fuß zurück, jüngere Personen ab 18 Jahren nur 11-13% der Wege. Zudem wird von älteren Personen der Pkw häufiger als Mitfahrer:in genutzt (15% der Wege der älteren Personen ab 65 Jahren im Vergleich zu 6-10% innerhalb der Gruppe der 18-bis-65-Jährigen).
- **Die Pkw-Verfügbarkeit ist hoch:** In Niederösterreich gaben 89% der Befragten mit Führerschein im Alter von 65 Jahren und älter an, jederzeit einen Pkw nutzen zu können, 4% hingegen nie, weitere 3% machten keine Angabe. Allerdings haben nur 67% der Frauen ab 65 Jahren einen Führerschein, d.h. rund 40% verfügen nicht über die Möglichkeit selbst einen Pkw zu lenken.²⁰
- **Einkaufs- und Freizeitwege werden für ältere Menschen zu den wichtigsten Verkehrszwecken:** dies ist insbesondere jenem Umstand geschuldet, dass die sonst sehr dominanten Arbeits- und Ausbildungswege wegfallen. Einkaufen ist dabei mit 40% aller Wege pro Tag der häufigste Wegezweck für ältere Personen.
- **Deutliche Einschnitte in der Mobilität ergeben sich insbesondere für Personen über 85 Jahren:** diese Gruppe ist dadurch charakterisiert, dass sie deutlich weniger mobil sind und seltener weite Strecken zurücklegen.

Die Analysen in den folgenden Abschnitten fokussiert auf die Personengruppe der noch mobileren Personen zwischen 65 und 84 Jahren.

ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Frauen ab 65 Jahren

Anfang 2022 lebten in Österreich 983.500 Frauen ab 65 Jahren, davon 372.200 Frauen ab 65 Jahren in Wohngebieten mit ÖV-Güteklasse F oder geringer (Abbildung 3).

Im ländlichen Raum sind es 293.100 Frauen mit ÖV-Güteklasse F oder geringer.

- Berücksichtigt man, dass rund 40% dieser Frauen keinen Führerschein besitzen oder nur eine eingeschränkte Pkw-Verfügbarkeit haben, befinden sich 117.240 Frauen ab 65 Jahren im ländlichen Raum ohne Pkw Zugang und sind somit in ihrer Mobilität eingeschränkt.
- Berücksichtigt man zudem, dass rund 20% der Frauen ab 65 Jahren armutsgefährdet sind, kann man von rd. 58.620 mobilitätsarmutsgefährdeten Frauen ab 65 Jahren ausgehen.

Abbildung 3 zeigt die räumliche Verteilung von Frauen ab 65 Jahren mit einer Güteklasse F und niedriger. Städtische Gebiete und wichtige regionale Zentren treten durch geringe Anteile mit 2,5% oder weniger hervor (gelb). In den peripheren Lagen im Norden Niederösterreichs, der Steiermark und im

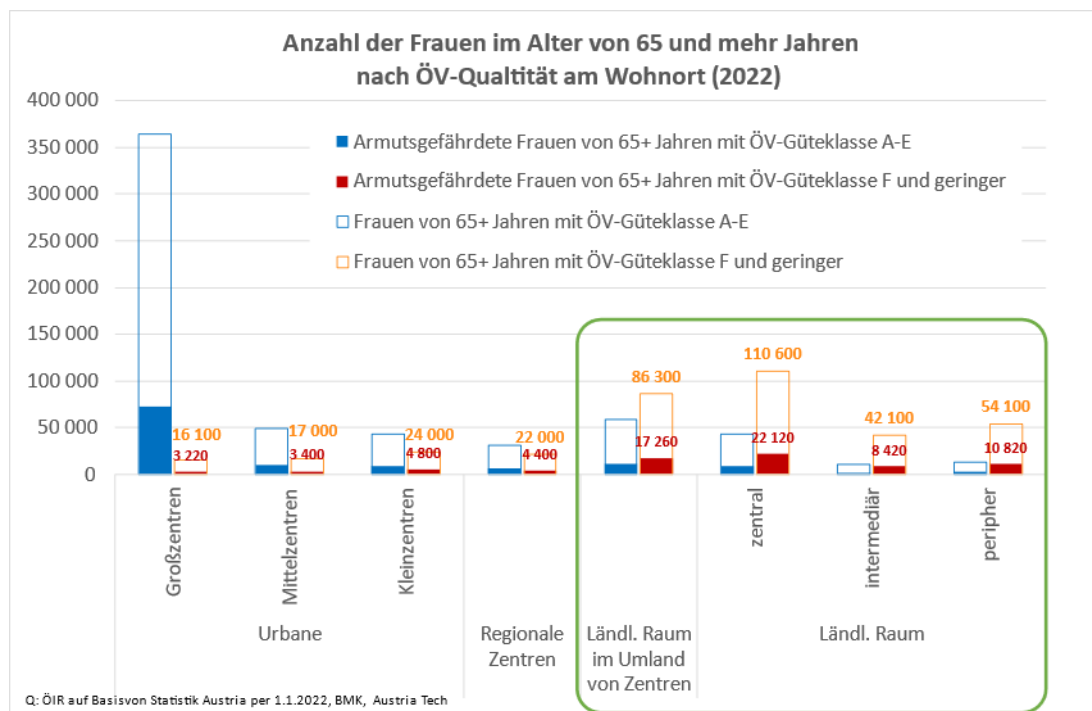
¹⁹ FACTUM (2010): SZENAMO – Szenarien zukünftiger Mobilität älterer Personen. Endbericht ERA-NET TRANSPORT ways2go.

²⁰ Amt der NÖ Landesregierung (2020): Mobilität in NÖ: Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2018. (33% ohne Führerschein und 7% ohne Pkw-Nutzung 67% mit Führerschein = 4,7%; 33%+4,7%= 37,7%).

Mittel- und Südburgenland sind die Anteile von älteren Frauen mit schlechter ÖV-Güteklasse mit über 12,5% an der Gesamtbevölkerung besonders stark ausgeprägt.

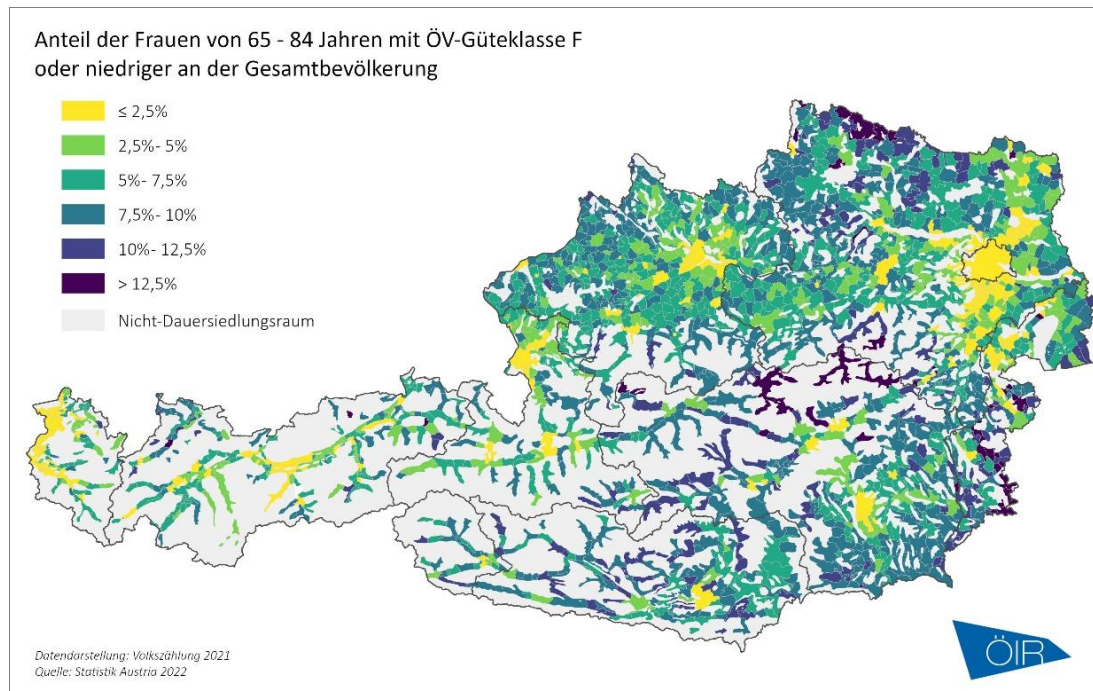
Insgesamt folgt die räumliche Verteilung der Frauen ab 65 Jahren mit ÖV-Güteklasse F oder geringer, jener der Gesamtbevölkerung. Es gibt weniger als 30 Gemeinden, in welchen Frauen über 65 Jahren stärker von Wohnlagen mit ÖV-Güteklassen F oder geringer betroffen sind, als der Durchschnitt der Gesamtbevölkerung. Im überwiegenden Teil der Gemeinden mit schlechter ÖV-Güteklasse wohnt sowohl ein hoher Anteil an Frauen ab 65 Jahren, als auch ein hoher Anteil der Gesamtbevölkerung. Verbessert man somit die Erreichbarkeitsverhältnisse für ältere Frauen in solchen Gemeinden, verbessert man diese auch für die Gesamtbevölkerung.

Abbildung 3: Anzahl der Frauen im Alter von 65 und mehr Jahren nach ÖV-Qualität am Wohnort (2022)



Quelle: ÖIR auf Basis von Statistik Austria per 1.1.2022, BMK, Austria Tech

Karte 1: Räumliche Verteilung von Frauen im Alter ab 65 Jahren mit Güteklasse F



Quelle: ÖIR Auf Basis AustriaTech im Auftrag des BMK, Statistik Austria 2022

Bevölkerungsprognose zur Entwicklung der über 65-Jährigen

Die kleinräumige Bevölkerungsprognose geht bis zum Jahr 2050 von einer Bevölkerungszahl von 9,63 Mio. Menschen in Österreich aus (+7,8% gegenüber dem Jahr 2021). Starke Bevölkerungszuwächse werden dabei vor allem in Städten und deren Umland erwartet.

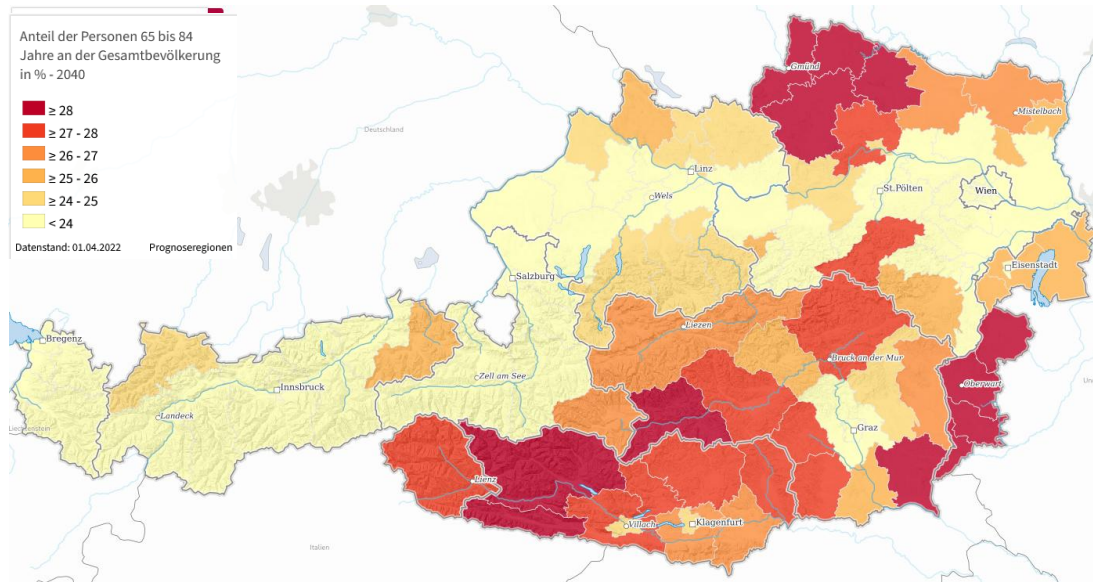
Für diese Regionen wird ein Wachstum von rund 10% prognostiziert. Dabei handelt es sich neben dem Großraum Wien – der bis ins Weinviertel und Nordburgenland reicht – auch um die Regionen der Landeshauptstädte Graz, Salzburg, Klagenfurt, Innsbruck und Bregenz sowie der oberösterreichische Zentralraum (Linz-Wels). Zudem wird entlang der Ost-West-Achse (Donauraum – Salzburg – Innsbruck – Bregenz) ein stärkeres Wachstum erwartet. Diese Bevölkerungsentwicklung basiert auf Zuwanderung und Binnenmigrationsprozessen sowie der Geburtenüberschüsse in den zentraleren Lagen.

In Bezug auf die 65-Jährigen ist zu erwarten, dass ihre Zahl im Vergleich zum Jahr 2021 bis zum Jahr 2040 um +43,8% auf 2,64 Mio. Menschen steigen wird und bis zum Jahr 2050 um 54%. Dies liegt in erster Linie am „Nachrücken“ der bevölkerungsstarken Jahrgänge der Babyboomer und insbesondere in den westlicheren Bundesländern, wo diese in der fernerer Vergangenheit besonders starke Geburtenraten verzeichneten. In Summe fällt jedoch der Anteil der über 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung in den westlichen Bundesländern geringer aus (Karte 2).

Daher werden – aufgrund der fehlenden jungen Bevölkerungsgruppen – die Anteile der 65-84-jährigen bis 2040 in peripheren Lagen stärker zunehmen als in den zentralen Lagen. Dies gilt insbesondere für das nördliche Waldviertel, das Mittel- und Südburgenland und weite Teile der Steiermark und Kärntens. Bis zum Jahr 2050 lässt diese Dynamik nur insofern nach, als diese Bevölkerungsgrup-

pen dann in die Bevölkerungsklasse der Hochbetagten, weniger mobilen Bevölkerung kommen, deren Anteil in vielen Regionen bei 8-10% liegen wird (Karte 2).

Karte 2: Kleinräumige Bevölkerungsprognose der 65 bis 84-Jährigen an der Gesamtbevölkerung 2040 in %



Quelle: Statistik Austria, STATatlas. Datenstand 01.03.2022.

Aus Sicht der Gewährleistung der sozialen Teilhabe und Mobilität erfordert dies eine Stärkung des ÖV-Angebots sowie der Fuß- und Radwegeinfrastruktur im Umland von Zentren und den zentralen Lagen des ländlichen Raums.

3.4.1.2 ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Alleinerziehenden

Ausgangslage: Mobilität von Alleinerziehenden

Alleinerziehende sind stark von Zeitdruck und Zeitarmut betroffen und müssen einen deutlich höheren Prozentsatz des Haushaltbudgets für Wohnung, Energiekosten und Lebenserhaltungskosten sowie für Mobilität aufwenden.²¹ Der hohe finanzielle Druck zeigt sich auch in der Erwerbsquote. Nach der Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung 2022 sind 71,2% der alleinerziehenden Mütter aktiv erwerbstätig. Zudem ist die Teilzeitquote mit 66% deutlich geringer als bei Müttern mit Partner im Haushalt (77,1%).²² Alleinerziehende sind somit häufiger vollzeitbeschäftigt. Für die Ausübung dieser Erwerbstätigkeit bedarf es neben der verkehrlichen Erreichbarkeit auch entsprechende Kinderbetreuungseinrichtungen und soziale Netzwerke. Diese Netzwerke sind oft auch ausschlaggebend für die Wohnortwahl und wichtiger als das Mobilitätsangebot vor Ort²³.

Aufgrund des starken Zeitdrucks ergibt sich insbesondere in Gebieten mit schlechter ÖV-Versorgung bzw. deutlich schlechterem Reisezeitverhältnis zwischen Pkw- und ÖV-Fahrten eine starke Pkw-

²¹ Liebhart, K., Mayer, S., Hasenauer, A. (2024): Alleinerziehende: Gesellschaftliche Bilder, Selbstwahrnehmung und Wege zur Selbstermächtigung, i.A. Wien MA 57, AK Wien

²² Statistik Austria, Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung 2022

²³ B-NK (2016): Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben. Qualitative Studie (Gender Modul) zur österreichweiten Mobilitätsforschung „Österreich unterwegs 2013/2014“. S. 119

Abhängigkeit von Alleinerziehenden. Diese müssen neben ihren Arbeitswegen, auch sämtliche Einkaufs- und Erledigungen sowie auch Hol- und Bringdienste meist selbst abwickeln bzw. organisieren. Während die Fahrten der schulpflichtigen Kinder in die Schule in der Regel gut durch ÖV-Leistungen abgedeckt sind, stehen für die Bewältigung des Arbeitsweges sowie der Einkaufs- und Erledigungsverkehre in Gebieten mit schlechter ÖV-Versorgung kaum Alternativen zum Pkw zur Verfügung. Dies gilt ungeachtet der Kosten für den Pkw-Besitz, welche monatlich durchschnittlich 418 EUR pro Haushalt betragen (Preisbasis 2019).²⁴

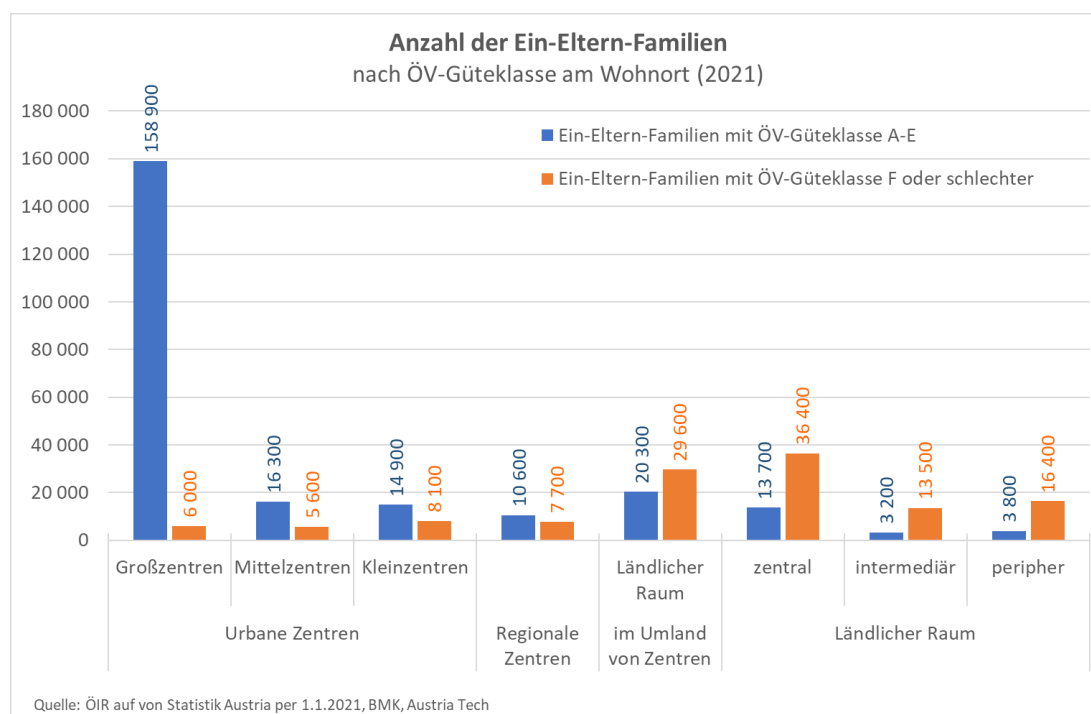
ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Alleinerziehenden

Insgesamt gibt es in Österreich 365.200 Ein-Eltern-Familien (2021). Der Anteil der Ein-Eltern-Familien an allen Familien mit Kindern ist im Lauf der Zeit leicht gestiegen. Lag er in den 1990er Jahren noch bei 19,2% so machte er im Jahr 2023 21,3% aus.

Zumeist leben die Kinder bei den Müttern. Insgesamt ist der Anteil der Ein-Eltern-Familien in Städten etwas höher als in ländlichen Gemeinden. Es gibt aber auch innerhalb der Großstädte starke Unterschiede (Wien 19,8%, Innsbruck 18,7%, Salzburg 17,9%, Graz 15,9%, Linz 16,2%).²⁵ In Gemeinden bis 10.000 Einwohner:innen gibt es in Summe mehr Ein-Eltern-Haushalte, als in Wien. Ein-Eltern-Familien sind damit kein „Großstadtphänomen“.

Insgesamt wohnen rund 123.300 oder 33,8% der Ein-Eltern-Familien an Wohnstandorten mit ÖV-Güteklasse F oder schlechter (Abbildung 4), davon 95.900 im ländlichen Raum.

Abbildung 4: Anzahl der Ein-Eltern-Familien nach ÖV-Güteklasse am Wohnort (2021)

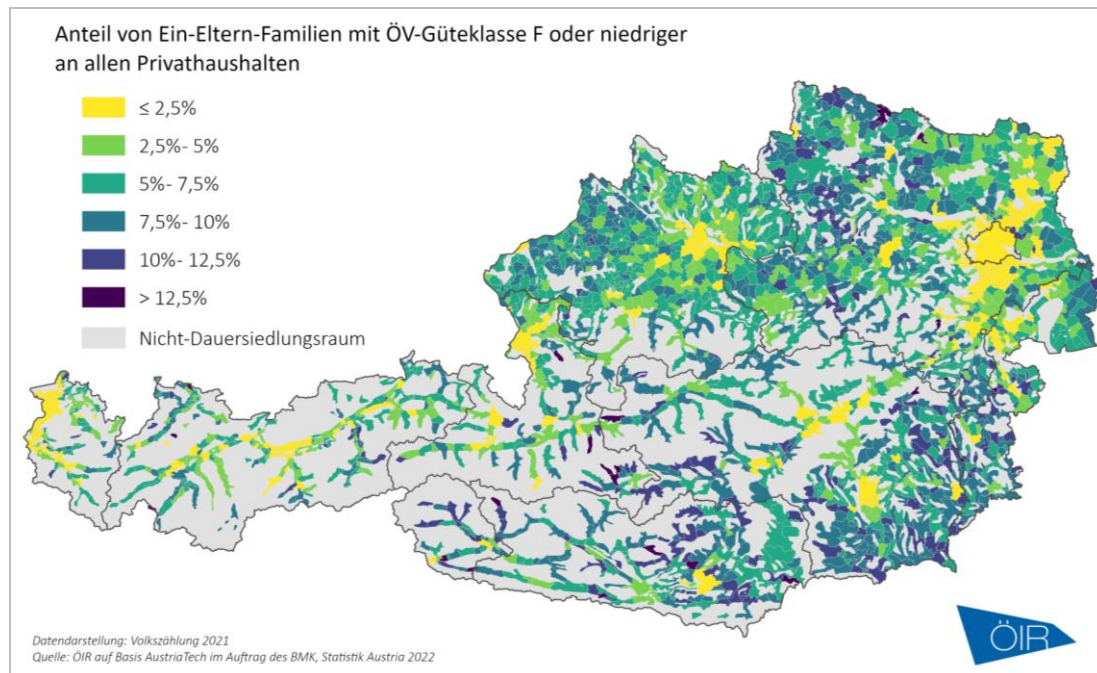


Quelle: ÖIR Auf Basis AustriaTech im Auftrag des BMK, Statistik Austria 2021

²⁴ Statistik Austria, Konsumerhebung 2019/20: Monatliche Verbrauchsausgaben der privaten Haushalte.

²⁵ Statistik Austria, Familien nach Familientyp und politischem Bezirk 2022.

Karte 3: Anteil der Ein-Eltern-Familien mit ÖV-Gütekategorie F oder niedriger an der Gesamtzahl an Haushalten



Quelle: ÖIR auf Basis AustriaTech im Auftrag des BMK, Statistik Austria 2021

Berücksichtigt man, dass 41% der Ein-Eltern-Haushalte armutsgefährdet sind, kann man österreichweit von 50.600 – im ländlichen Raum von 39.300 – mobilitätsarmutsgefährdeten Ein-Eltern-Haushalten ausgehen.

Wie Karte 3 zeigt, ist der Anteil der Ein-Eltern-Familien mit ÖV-Gütekategorie F oder niedriger gemessen an allen Haushalten in den ländlichen Regionen im Burgenland, der Steiermark, im Waldviertel, in St. Johann im Pongau und Kärnten am höchsten, während in den städtischen Gebieten mit guter ÖV-Qualität weniger als 2,5% der Privathaushalte betroffen sind.

3.4.1.3 ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Familien mit mindestens drei Kindern

Mobilität von Familien mit mindestens drei Kindern

Im Jahr 2021 gab es in Österreich 173.000 Familien mit mindestens drei Kindern. Insgesamt leben 894.000 Personen in diesen Familien oder durchschnittlich 5,2 Personen pro Haushalt. Mehr als die Hälfte der Familien mit mindestens drei Kindern lebt in Gemeinden mit weniger als 10.000 Einwohner:innen, ein weiteres Fünftel in Wien²⁶.

In Familien mit mehreren Kindern sind es zumeist die Frauen, die Bring- und Holwege absolvieren. Sie haben dadurch überdurchschnittlich viele Wege, insbesondere wenn sie berufstätig sind.²⁷ Der daraus entstehende Zeit- und Termindruck beeinflusst die Möglichkeiten der Verkehrsmittelwahl.

²⁶ Statistik Austria (2024): Soziodemographische Merkmale von armutsgefährdeten Personen im Jahr 2022

²⁷ Bnk (2016): Österreich unterwegs 2013/2014, Begleitstudie Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben

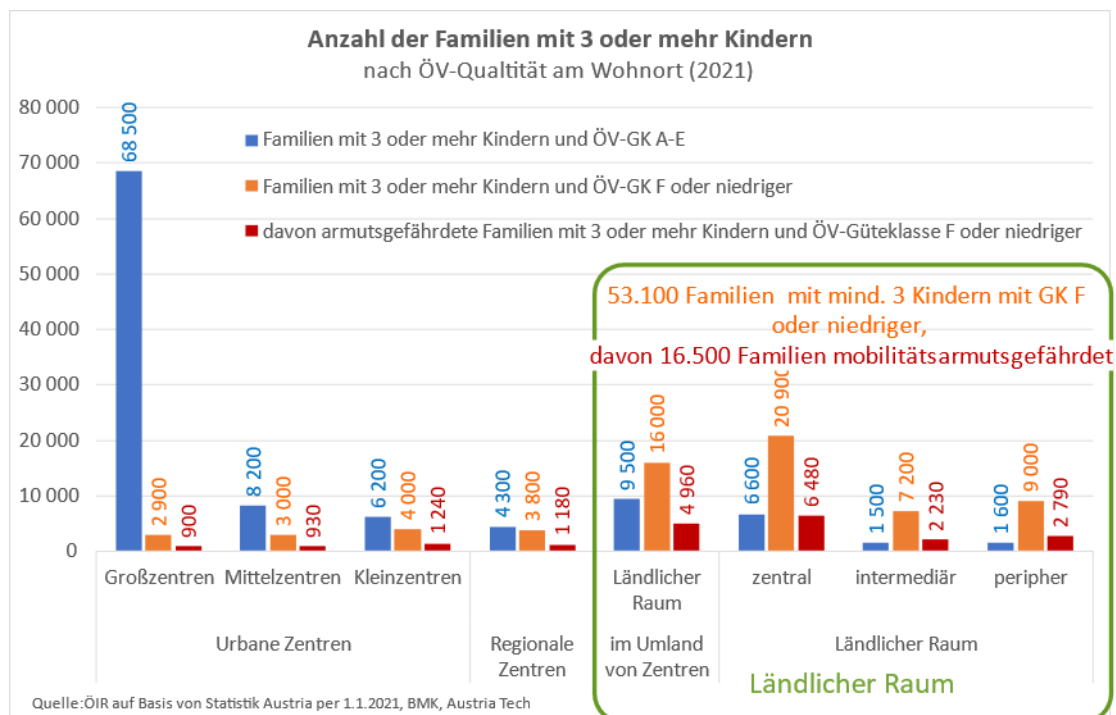
ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Familien mit mehr als drei Kindern

Von den insgesamt 137.000 Familien mit mehr als drei Kindern (2021), befinden sich 72.200 Familien im ländlichen Raum. Österreichweit wohnen rund 39% oder 66.700 Familien an Wohnstandorten mit schlechter ÖV-Gütekategorie, davon 53.100 im ländlichen Raum.

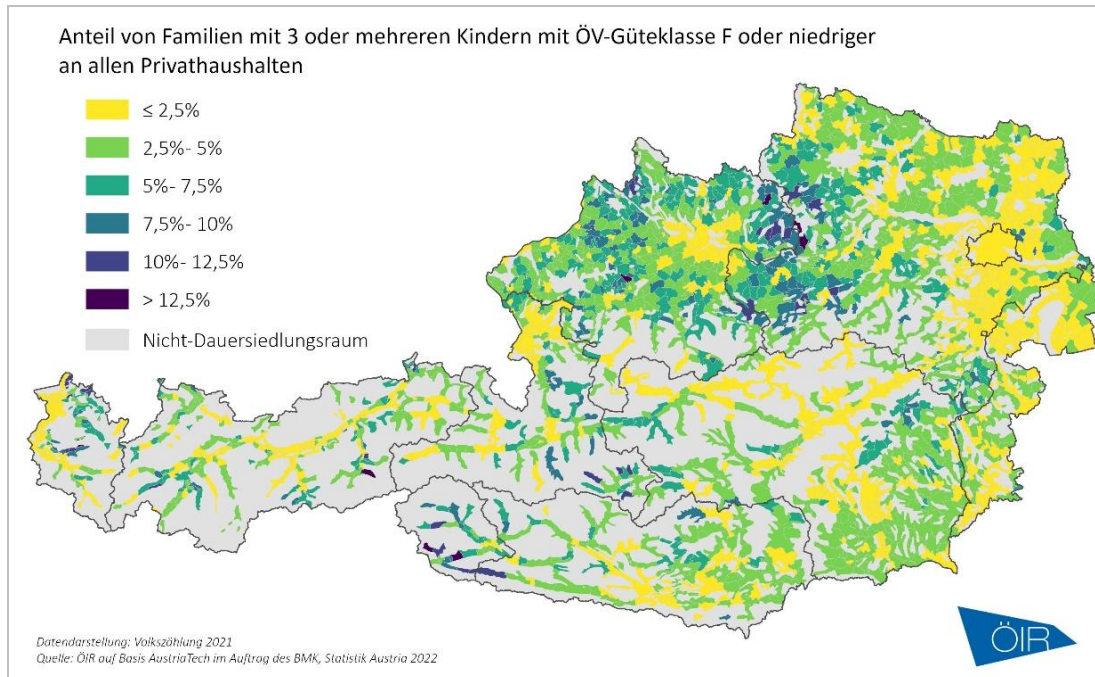
Bei einer Armutsgefährdungsquote dieser Familien von 31%, sind im ländlichen Raum 16.500 Familien mit mindestens 3 Kindern mobilitätsarmutsgefährdet. Da durchschnittlich 5,2 Personen in einer solchen Familie zusammenleben, sind insgesamt 85.800 Einwohner:innen im ländlichen Raum betroffen. Familien mit mindestens drei Kindern wohnen häufiger in Wohnlagen mit niedrigerer ÖV-Qualität als Durchschnittshaushalte. Dies könnte mit unter daran liegen, dass größere Familien mehr Wohnraum benötigen und dieser in weniger zentralen und damit auch weniger gut mit ÖV ausgestatteten Gebieten leistbarer ist.

Karte 4 zeigt, dass der Anteil der Familien mit mindestens drei Kindern mit niedriger ÖV-Gütekategorie insbesondere dort hoch ist, wo kinderreiche Familien in peripheren Gebieten wohnen – beispielsweise im Mühlviertel, im Waldviertel, in Osttirol oder in St. Johann in Pongau.

Abbildung 5: Anzahl der Familien mit drei oder mehr Kindern nach ÖV-Qualität am Wohnort (2021)



Karte 4: Anteil von Familien mit mindestens drei Kindern in Güteklasse F oder niedriger an allen Privathaushalten



3.4.2 Darstellung der unterschiedlichen Bedarfe (AP2)

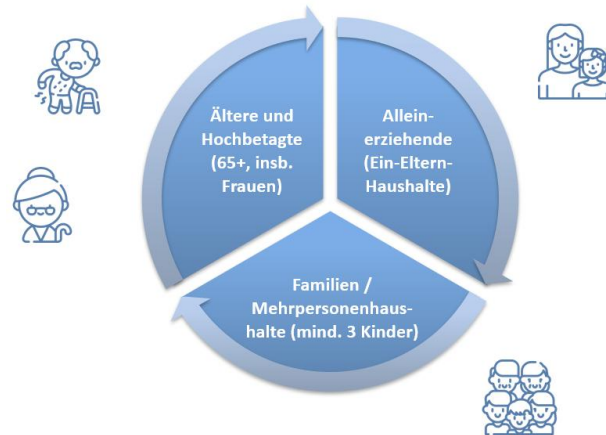
Im Rahmen des Arbeitspaketes wurden

- Zentrale (Mobilitäts-)Bedarfe der Schlüsselpersonengruppen definiert und mit typspezifischen Charakteristika verknüpft (z.B. Informationsverhalten, Anpassungsfähigkeit)
- Schlüsselpersonengruppen in „Alltagsgeschichten“ prototypischer Personas übersetzt
- Angebotsorientierter Erreichbarkeitsindikator auf Rasterzellenbasis ermittelt

Zentrale (Mobilitäts-)Bedarfe der Schlüsselpersonengruppen

Zur Darstellung der unterschiedlichen Bedarfe der besonders von Mobilitätsarmut betroffenen Bevölkerungsgruppen wurde eine Fokussierung auf 3 Schlüsselpersonenhaushalte (siehe Abbildung 6) vorgenommen: Ältere und Hochbetagte, Alleinerziehende und Familien mit mind. 3 Kindern.

Abbildung 6: Schlüsselpersonenhaushalte, die besonders von Mobilitätsarmut betroffen sind



Quelle: AIT

Bei der literaturbasierten Identifikation der Bedarfe dieser Gruppen wurden gruppenspezifische Merkmalskombinationen (z.B. multiple Beeinträchtigungen) in Bezug auf die Mobilität und zu erreichende Gelegenheiten berücksichtigt (Abbildung 7). Dabei kam der Verknüpfung der recherchierten (idealtypischen) Bedürfnisse, Einschränkungen und aufgesuchten Gelegenheiten bzw. Grundfunktionen des Alltäglichen Lebens mit spezifischen Mobilitätsverhaltens- und Einstellungsmustern große Bedeutung zu. Dazu gehören auch relevante Informations- und Kommunikationsbedürfnisse der betrachteten Personengruppe sowie deren Fähigkeit zur Adaptierung im Falle starker Armutsgefährdung.

Abbildung 7: Gruppenspezifische Merkmalskombinationen der Zielgruppe



Idealtypische Bedürfnisse bzgl. Mobilität

Ältere und Hochbetagte (65+, insb. Frauen)	Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte)	Familien / Mehrpersonenhaushalte (mind. 3 Kinder)
- Unterschiedlich je nach: Demografie, körperlicher und geistiger Gesundheit, sozialem Leben, Lebensumfeld etc. → Maßgeschneiderte Lösungen evtl. durch spezielle Transportdienstleistungen - Ziel: Wahrung der Unabhängigkeit und sozialen Teilhabe	- Verlässliche Mobilitätsangebote → Schulbus, Schülerlotsen - Gute Mobilitätsinfrastruktur, hohe Frequenz/Taktung für schnelle Bewältigung der Wege - kurze Wege/ räumliche Nähe der täglich besuchten Einrichtungen → hoher Zeitdruck	- Verlässliche Mobilitätsangebote → Schulbus, Schülerlotsen - Gute Mobilitätsinfrastruktur, hohe Frequenz/Taktung für schnelle Bewältigung der Wege - kurze Wege/ räumliche Nähe der täglich besuchten Einrichtungen → hoher Zeitdruck - höhere Kapazität nötig (großes Auto, viele Räder/ ÖV Tickets) - hohe Anzahl von Hol- und Bringdiensten → Nutzung verschiedener Mobilitätsformen



Einschränkungen bzgl. Mobilität

Ältere und Hochbetagte (65+, insb. Frauen)	Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte)	Familien / Mehrpersonen- haushalte (mind. 3 Kinder)
- Körperliche und geistige Gesundheits- einschränkungen → ÖV wichtig (fahruntüchtig, Tragen von Gepäck problematisch) - Reduzierte soziale Aktivitäten, Angst vor Kriminalität, Abhängigkeit von anderen - Probleme bei der Nutzung von Technologien (Internet, Ticketautomaten, Navigationssystemen und Online- Routenplanern) - Barrierefreiheit notwendig (Rollator, Rollstuhl etc.)	- Ressourcenknappheit → zeitlich, finanziell, materiell - Schlechte Qualität und Verfügbarkeit von ÖV in abgelegenen bzw. schlecht angebundenen Wohnorten - Komplexe Wegeketten: Arbeit – Bringen – Abholen – Einkaufen etc. → hohe Kosten/ Aufwand - Unregelmäßige Arbeitszeiten - Barrierefreiheit notwendig (Kinderwagen)	



Gelegenheiten / Grundfunktionen des alltäglichen Lebens

Ältere und Hochbetagte (65+, insb. Frauen)	Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte)	Familien / Mehrpersonen- haushalte (mind. 3 Kinder)
- Gesundheitseinrichtungen (Apotheke, Hausarzt, Spital) - Nahversorgung - Botengänge - Freunde und Familie - Freizeitaktivitäten, Aufenthalt im öffentlichen Raum - Vereine, Gemeinschaften, Ehrenamt	- Wohnen, Pendeln - Arbeiten/Ausbildung (Kinder-) Betreuung - Nahversorgung - Botengänge - Arztbesuche (selbst und Kinder) - Freizeitaktivitäten, Aufenthalt im öffentlichen Raum - Vereine, Gemeinschaften	



Fähigkeit zur Adaptierung im Falle von Armutsgefährdung

Ältere und Hochbetagte (65+, insb. Frauen)	Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte)	Familien / Mehrpersonen- haushalte (mind. 3 Kinder)
- Evtl. auf Unterstützung angewiesen → Kinder/Verwandte, Nachbarn, Freunde - sonst: Finanzplanung und finanzielle Bildung - staatliche Hilfsprogramme, soziale Unterstützungsnetzwerke - geringfügige Beschäftigungsmöglichkeiten, Gemeinschaftsressourcen	- Evtl. auf Unterstützung angewiesen → (Groß-) Eltern/Verwandte, Nachbarn, Freunde - Unterhalt bzw. Kindergeld - Finanzplanung und finanzielle Bildung - staatliche Hilfsprogramme, soziale Unterstützungsnetzwerke	



Informationsverhalten- und Bedürfnisse der Gruppen

Ältere und Hochbetagte (65+, insb. Frauen)	Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte)	+	Familien / Mehrpersonen- haushalte (mind. 3 Kinder)
Traditionelle Informationsquellen: • Befragung von Familie und Freunden • Rücksprache mit anderen Passagieren • Nutzung von Info-Schaltern • Verlass auf Print- und Lineare Medien • Internetnutzung gering	• Einfach und schnell verfügbare Informationen, besonders über spezielle Angebote für Kinder (kostenfreie Tickets, Ferienpass etc.) • Evtl. kindergerechte Aufbereitung für Bildung im Bereich Mobilität		



Regionsspezifische Unterschiede und Sonstiges

Ältere und Hochbetagte (65+, insb. Frauen)	Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte)	+	Familien / Mehrpersonen- haushalte (mind. 3 Kinder)
• Höhere Dichte an Angeboten im städtischen Raum • Abhängigkeit von Verwandten/Nachbarn/Freunden	• Fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen im Dorf (KIGA, Volksschule, Sporteinrichtungen, Vereine) • KIGA-/Schul-Bus am Land in peripheren Lagen (z.B. Waldviertel) • Sehr schlechte Ausfallsicherheit bei Eltern-Fahrgemeinschaften (Erkrankung/Verletzung Kind des Fahrers/der Fahrerin) • Leistungssport bei Kindern als Management-Herausforderung (Turniere)		

Quelle: AIT und ÖIR, 2024

Beschreibung der Personas

Mittels Storytelling wurden die ausgewählten Bevölkerungsgruppen in realitätsnahe Personas übersetzt und eine Auswahl prototypischer Lebenswelten in Form von „Alltagsgeschichten“ narrativ dargestellt. Die fünf entwickelten Alltagsgeschichten geben neben der Schilderung typischer Lebensstile und Bedürfnisse Aufschluss über wiederkehrende Wege, zulässige bzw. verfügbare Transportmodi und Verkehrsdienste. Auch Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs spiegeln sich in den Geschichten wider.

Steckbriefe: Ältere Personen (insbesondere Frauen) im Alter von 65-84 Jahren

Abbildung 8: Kurzstreckbrief für Alleinlebende ältere Frau im Alter von 65-84 Jahren



► Steckbrief: **Maria, 70 Jahre**

- **Verfügbare Transportmodi:** öffentlicher Verkehr – Bus; Zufußgehen
- **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum im Umland von Zenten, intermediär
- **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
 - **Leistungsfähigkeit von Mobilität:** armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung; Witwenpension
 - **Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** ÖV-Güteklasse G
 - **Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs:** Einkaufsmöglichkeiten (Einkaufszentrum, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bankfiliale, Drogerie, Ärzte und Apotheken, öffentliche Toiletten, Bürgerhaus od. Dorfgemeinschaftshaus zum sozialen Austausch, ...

Maria ist 70 Jahre alt und lebt in einem Dorf (unter 1.500 Einwohner:innen) in der Nähe einer größeren Stadt. Sie hat in ihrem Leben wenig Erwerbsarbeit geleistet, da sie sich um den Haushalt und den Sohn gekümmert hat und lebt seit dem überraschenden Tod ihres Mannes vor allem von der (eher geringen) Witwenpension. Dass sie keinen Führerschein besitzt, ist nun zum großen Problem bei der Bewältigung des Alltags geworden.

Ihre Heimatgemeinde ist eine Streusiedlung, die Wege zwischen den einzelnen Gemeindeteilen sind lang. Gehsteige gibt es innerhalb der Siedlungsbereiche, aber zwischen den Streusiedlungen muss sie am Rand der Landstraße gehen.

Maria hat Glück, denn es gibt in ihrem Ort einen Arzt und sie kann mit dem Bus hinfahren. Der Bus ist stark auf die Schülerfahrten abgestimmt und hat am Vormittag nur drei Abfahrten bzw. Rückfahrten. Sie gelangt damit auch in den nächsten großen Ort. Nahversorger:innen gibt es in ihrer Gemeinde nicht, wöchentlich kommt ein Bäckerbus, alle 14 Tage ein Fleischhauer mit einem mobilen Angebot in die Gemeinde.

Maria nimmt derzeit kaum Gesundheitsdienstleistungen in Anspruch, da sie körperlich fit ist.

Die nächste größere Marktgemeinde liegt ca. 15 Min. mit dem Bus entfernt. Hier gibt es Fachärzte, eine Bankfiliale und einige Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe. Für Fußgänger gibt es zumindest einseitig einen Gehsteig. An ihren „Einkaufstagen“ ist Maria viel zu Fuß unterwegs, bis sie alles erledigt hat. Innerhalb des Hauptortes kann sie aufgrund der langen Intervalle nicht mit dem Bus fahren. Maria nimmt den umständlicheren Weg aber dennoch auf sich, da sie den stationären Handel dem Onlinehandel vorzieht. Dieser entspricht mehr ihren Einkaufsgewohnheiten, denn sie legt viel Wert auf persönliche Beratung, insbesondere wenn sie spezielle Produkte (z.B. Technik & Elektronik-Produkte) benötigt oder zum Frisör muss.

Einmal pro Woche kommt Marias Sohn zu Besuch mit seinem Pkw. Freitags macht er bei ihr im Haus Home-Office damit er sie am Nachmittag für Erledigungen mit dem Auto herumführen und ihr ansonsten bei Arbeiten in Haus und Garten helfen kann. Maria hat ein Haus mit Garten im Eigentum. Durch die gestiegenen Energiepreise sind die Erhaltungskosten jedoch relativ hoch. Außerdem muss sie nun für fast alle handwerklichen Tätigkeiten und Arbeiten im Garten, die früher ihr Mann verrichtet hat, Handwerker bzw. Gärtner bezahlen. Wenn sie Hilfe braucht, dann ist Maria sehr stark von ihrem Sohn abhängig oder von externen Dienstleistern. Sie lebt zwar schon sehr lange im Dorf, ist jedoch nicht sehr gut integriert, weil ihr Mann wenig gesellig war. Der Zusammenhalt im Dorf ist

grundsätzlich gut, trotzdem möchte sie sich nicht immer nur auf die Hilfe von Verwandten oder Nachbarn verlassen. Außerdem ist es ihr eher unangenehm zu fragen.

Abbildung 9: Kurzstreckbrief für Paar, beide im Alter von 65-84 Jahren



- ▶ Steckbrief: **Karl, 87 Jahre und Hilde, 85 Jahre**
 - **Verfügbare Transportmodi:** motorisierter Individualverkehr - Pkw, Traktor (früher); Zufußgehen
 - **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum im Umland von Zenten
 - **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
 - Leistbarkeit von Mobilität: armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung
 - Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln: keine weiten (> 500m) Fußwege zur Haltestelle
 - Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs: Einkaufsmöglichkeiten (Bäcker, Konditor, Fleischer, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bank- und Postfiliale, Drogerie, Ärzte, Krankenhaus und Apotheken, Kaffeehaus, Wirt, Bürgerhaus od. Dorfgemeinschaftshaus/Musikverein zum sozialen Austausch, ...

Steckbrief: Alleinerziehende

Abbildung 10: Kurzsteckbrief für Alleinerziehende mit Pkw im ländlichen Raum



- ▶ Steckbrief: **Silvia, 39 Jahre und Tochter Lena, 10 Jahre**
 - **Verfügbare Transportmodi:** motorisierter Individualverkehr – Pkw; Zufußgehen; Fahrradfahren; öffentlicher Verkehr - Bus
 - **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum, zentral
 - **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
 - Leistbarkeit von Mobilität: armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung; Alleinverdienerin
 - Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln: ÖV-Güteklasse F
 - Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs: Einkaufsmöglichkeiten (Einkaufszentrum, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bankfiliale, Drogerie, Arbeitsplätze, Ausbildungsstandort/Schulstandorte (für Tochter), Ärzte und Apotheken, Freizeiteinrichtung (z.B. Gemeinschaftszentrum, Kultur- od. Bürgerhaus evtl. auch Sozialeinrichtung zum Austausch mit anderen Müttern, Spielplätze und evtl. Jugendzentrum für Tochter), ...

Silvia ist Ende Dreißig und lebt mit ihrer Tochter Lena in einem sehr touristisch geprägten Dorf. Ihre Familie hat dort nie gewohnt und sie selbst ist dort zur Schule gegangen (berufsbildende Oberstufe mit Internat) und vor ein paar Jahren wieder hingezogen. Ihre 10-jährige Tochter Lena besucht mittlerweile die höhere Schule in einem Nachbarort und kommt dort gut mit dem Bus hin. Silvia geht einer Teilzeitbeschäftigung nach, die einiges an Flexibilität erfordert und mit dem Pkw etwa 15min entfernt ist. Sie hat verschiedene Schichtdienste, die häufig auch nachmittags stattfinden. Zur Arbeit könnte sie auch öffentlich mit dem Bus anreisen. Das ist ihr jedoch zu unsicher, falls sie ihre Tochter spontan abholen muss (etwa im Fall einer Erkrankung).

Früher hat Silvias Mutter sehr viel auf ihre Enkelin aufgepasst und ist dafür extra angereist. Ihr Vater war nach der Pensionierung auch eine große Unterstützung – beispielsweise bei Arztgängen seiner damals noch jüngeren Enkelin (in die nächstgelegene Stadt) oder deren Betreuung während Silvias Diensten. Mittlerweile sind Silvias Eltern beide verstorben und sie ist auf die Hilfe von Freunden angewiesen, wenn sie eine Betreuung für ihre Tochter braucht. Silvias Geschwister leben weit entfernt und haben noch nie auf ihre Nichte aufgepasst. Im Dorf ist Silvia gut vernetzt und hat viele Freunde und Bekannte, die auf Lena aufpassen. Bei längeren Abwesenheiten, wie Krankenhausaufenthalten, ist das jedoch etwas kompliziert zu organisieren.

Es gibt im Dorf überhaupt keine Angebote für außerschulische Betreuung. In den Sommermonaten ist der Betreuungsengpass ein großes Problem und der Bürgermeister hat letzten Sommer ein gefördertes Pilot-Projekt zur Kinderbetreuung gestartet. Silvia hofft, dass es während der nächsten Sommerferien wiederholt wird, denn individuelle Sportcamps etc. sind ohne Unterstützungsleistung sehr kostspielig und kaum leistbar für sie als Alleinverdienerin.

Silvia wohnt in einer Mietwohnung in 5min Gehdistanz zum Ortskern. Der Supermarkt ist in unmittelbarer Umgebung und größere Einkäufe macht sie mit dem Pkw. Im Ort gibt es eine praktische Ärztin, eine Apotheke, einige Geschäfte und viele Restaurants und Hotels. Außerdem sind die Nachbarrtschaften gut zu erreichen mit Bussen oder dem Pkw. Innerhalb des Orts fährt Silvia häufig mit dem Fahrrad, weil das am schnellsten ist.

Problematisch ist, dass Silvia über wenige finanzielle Mittel verfügt. Nach der Scheidung von ihrem Mann erhält sie nur unregelmäßig Alimente. Verwandte, die sie finanziell unterstützen, hat sie keine. Die Wohnung im Dorf ist teuer, weil es im Ortszentrum insgesamt wenige Wohnungen gibt, was der räumlichen Lage geschuldet ist. Silvia kann aufgrund ihrer Betreuungspflicht nur einer Teilzeitbeschäftigung nachgehen und hat in ihrer Region wenig Auswahl an Arbeitgeber:innen. Der Pkw-Besitz macht sie zwar flexibler, ist jedoch kostspielig. Sie verfügt immerhin über einen Stellplatz bei ihrer Wohnung und muss darüber hinaus keine Parkgebühren zahlen. Ihre Tochter Lena ist über sechs Jahre alt, wodurch sie nur am Schulweg kostenlos mit dem ÖV fahren kann.

Steckbriefe: Familie mit mindestens drei Kindern

Abbildung 11: Kurzsteckbrief für Familie mit drei Kindern mit Pkw



- ▶ Steckbrief: **Klemens, 47 Jahre und Partnerin Sofia, 43 Jahre mit Kindern Matthias (14), Sarah (10) und Thea (8)**
 - **Verfügbare Transportmodi:** motorisierter Individualverkehr – Pkw („Eltern-Taxi“); Z Fußgehen; Fahrradfahren; Zugfahren
 - **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum im Umland von Zentren, zentral
 - **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
 - Leistbarkeit von Mobilität: armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung; armutsgefährdete Doppelverdiener mit 3 Kindern
 - Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln: ÖV-Güteklasse F
 - Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs: Einkaufsmöglichkeiten (Einkaufszentrum, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bankfiliale, Drogerie, Arbeitsplätze, Ausbildungsstandort/Schulstandorte (für Kinder), Ärzte und Apotheken, Freizeiteinrichtung (z.B. Jugendzentrum, Sporteinrichtungen, Musikschule, Reiterhof, Spielplätze für Kinder), ...

Klemens und Sofia leben mit ihren drei Kindern am äußersten Stadtrand. Klemens befindet sich in einem Angestelltenverhältnis und arbeitet 40h/Woche. Am Wochenende hat er häufig Bereitschaftsdienst. Sofia ist Kindergarten-Assistentin in Teilzeit mit Hortbetreuung, wodurch sie sehr unterschiedliche Dienstzeiten hat. Häufig legt sie ihre Dienste auf den späten Nachmittag, weil Klemens dann für die Kinder Zeit hat. Das geht jedoch nicht immer und die Großeltern müssen aufpassen oder die Kinder sind bei Freunden.

Mittlerweile ist ihre Freizeit mit Eltern-Taxi-Fahrten verplant. Sie freuen sich zwar, dass ihre Kinder so viele Interessen haben, es ist jedoch eine logistische Herausforderung jedes einzelne Kind zu seinen sozialen Aktivitäten zu begleiten. Matthias (14) hat nicht nur zwei Mal die Woche Fußballtraining in

fußläufiger Erreichbarkeit, sondern ist praktisch jeden Sonntag bei einem Fußballspiel eingeteilt. Die Spiele sind häufig weit entfernt und er muss mit dem Pkw gebracht und geholt werden. Abgesehen davon spielt er Samstagvormittag Tennis. Dorthin fährt er bei schönem Wetter mit dem Fahrrad, bei Schlechtwetter wird er wiederum mit dem Pkw gefahren. Sarah (10) ist musikalisch aktiv. Sie hat zwei Mal pro Woche Musikunterricht in der Innenstadt und hat darüber hinaus häufig Auftritte (auch unter der Woche) zu denen sie gebracht werden muss. Am Wochenende hat sie Reitunterricht am Land und muss Samstagnachmittag gebracht und geholt werden. Thea (8) geht Samstagnachmittag ebenfalls reiten. Darüber hinaus macht sie zwei Mal pro Woche Ballett, wohin sie von einem Elternteil und Sarah begleitet wird. Die Tanzschule ist zwar gut mit dem Zug erreichbar, doch Thea wird noch für zu jung erachtet, um (insbesondere im Winter) am späteren Nachmittag allein mit diesem nach Hause zu fahren und vor allem die letzten Gehminuten vom Bahnhof weg im Dunkeln zu bestreiten. Ihre Eltern assoziieren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zudem einen zu großen Zeitverlust und nehmen somit trotz aller Widrigkeiten (Rush Hour nach Arbeitsschluss, Parkplatzsuche etc.) das Auto in Anspruch.

Alle Kinder gehen in Ganztagschulen. In ihrem Bezirk gibt es Ganztagschulen nur in offener Form mit der schulischen Nachmittagsbetreuung. Das ist praktisch, aber teuer, da Mittagessen und die Nachmittagsbetreuung für alle Kinder gezahlt werden müssen. Die Mädchen müssen zudem spätestens um 17h abgeholt werden. Teilweise übernehmen das die Großeltern, teilweise Klemens am Heimweg von der Arbeit oder Sofia, wenn sie frei hat. Die anschließenden Fahrten zu Freizeitzielen werden gänzlich von Klemens oder Sofia übernommen damit die Großeltern, die nicht ums Eck wohnen, nicht so spät heimkommen. Nur in Krankheitsfällen springen die Großeltern ein und übernehmen Fahrten.

Da viele Fahrten nicht ohne Pkw gemacht werden können (aufgrund der Anbindung bzw. Distanz oder zeitlicher Engpässe) sind die Familienfinanzen bei Sprit-Preissteigerungen stark betroffen. Da die Kosten mittlerweile sehr hoch sind, wurde bereits mit den Kindern vereinbart keinen zusätzlichen Aktivitäten mehr nachzugehen und diese bestenfalls zusammenzulegen, wie im Falle des Reitunterrichts. Außerdem versuchen Klemens und Sofia sich die Fahrten zu den Fußballspielen am Sonntag mit den Eltern anderer Spieler aufzuteilen. Das funktioniert generell gut, ist jedoch problematisch, wenn das Kind der Fahrer:in erkrankt und kurzfristig umdisponiert werden muss.

Abbildung 12: Kurzsteckbrief für Familie mit drei Kindern ohne Pkw



- ▶ Steckbrief: Hania, 26 Jahre und Partner Pero, 30 Jahre mit Kindern Melina (6), Oskar (4), Marian (18M) und Damian (18M)
 - **Verfügbare Transportmodi:** öffentlicher Verkehr - Bus, Zug; Zu Fuß gehen; Tretrollerfahren
 - **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum im Umland von Zentren, zentral
 - **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
 - **Leistungsfähigkeit von Mobilität:** armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung; armutsgefährdete Alleinverdiener mit vier Kindern
 - **Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** ÖV-Güteklasse F
 - **Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs:** Einkaufsmöglichkeiten (Einkaufszentrum, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bank- und Postfiliale, Drogerie, Arbeitsplätze, Ausbildungsstandort/Schulstandorte und Kindergarten, (Kinder-)Ärzte und Apotheken, Freizeiteinrichtung (z.B. Jugendzentrum, Sporteinrichtungen, Spielplätze für Kinder), ...

Erreichbarkeitsdefizite und Versorgungslücken der Personas

Um die Erreichbarkeitseinschränkungen der einzelnen Personas zu untersuchen, wurden – wie schon in erREICHbar – die minimalen Mobilitätsstandards als Maß für Erreichbarkeitsarmut herangezogen. Dabei dienten die Profile der Personas. Basis dafür war ein GIS-Analysetool, das im Rahmen des transnationalen EN-UAC-Projekts MyFairShare²⁸ entwickelt wurde. Das Tool analysiert den Mindestbedarf an motorisierter Mobilität und damit verknüpfte Emissionen, die in Kauf genommen werden müssen, um alltägliche Funktionalitäten erfüllen zu können. Die zugrundeliegende Definition für Mindestmobilitätsstandards lautet:

„Der minimale Mobilitätsbedarf einer Person ist definiert durch die minimale Menge an CO₂-Emissionen, die akzeptiert werden muss, damit diese Person 3-4 der nächstgelegenen Orte, die grundlegende Lebensfunktionen anbieten (jede geeignete Arbeit, Bildung, Versorgungseinrichtungen einschließlich Gesundheitsversorgung, Erholung und soziale Kontakte) innerhalb von maximal 80 Minuten pro Tag erreichen kann.

Der Mindeststandard berücksichtigt nicht die persönlichen Präferenzen für Anbieter von Funktionen (z. B. die Marke des örtlichen Anbieters, die Art der Freizeitgestaltung), sondern die am besten erreichbare (nächstgelegene) Möglichkeit zur Befriedigung eines Grundbedürfnisses.“
(Millonig 2022, S. 6)²⁹

Das Bewertungsmodell basiert dabei auf menschlichen Mobilitätsverhaltenskonstanten:

- dem durchschnittlichen täglichen Reisezeitbudget von 60 bis 80 Minuten³⁰ auf insgesamt durchschnittlich 3-4 Wegen³¹,
- den Grundfunktionen des täglichen Lebens (Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Versorgung, Erholung, Sozialkontakte)³² und
- den Emissionswerten unterschiedlicher Verkehrsmittel pro Personenkilometer (UBA 2022)³³.

Für die Berechnungen werden die Bedürfnisse der oben Beschriebenen Personas herangezogen. Details zur Berechnung der Erreichbarkeiten sind in Krajewicz et al. (2024)³⁴ beschrieben.

²⁸ <https://www.myfairshare.eu/>

²⁹ Millonig, A. (2022). Defining a minimum standard for mobility. Working Paper, MyFairShare pro-ject. Urban Accessibility and Connectivity (EN-UAC).

³⁰ Ahmed, A. & Stopher, P. (2014). Seventy Minutes Plus or Minus 10: A Review of Travel Time Budget Studies. *Transport Reviews*, 34 (5), 607–625. doi:10.1080/01441647.2014.946460

Marchetti, C. (1994). Anthropological invariants in travel behavior. *Technological Forecasting and Social Change*, 47 (1).

doi:10.1016/0040-1625(94)90041-8

Metz, D. (2012). *The limits to travel: How far will you go?* London.

³¹ Tomschy, R. et al. (2016). Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

³² Schönfelder, S. & Axhausen, K. W. (2003). Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy*, 10 (4), 273–286. doi:10.1016/j.tranpol.2003.07.002

³³ Umweltbundesamt (UBA). (2022). Emissionskennzahlen Datenbasis 2020. Wien. Zugriff am 3.10.2022. Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_pkm_tkm_verkehrsmittel.pdf

³⁴ Krajewicz, D., Rudloff, C., Straub, M., & Millonig, A. (2024). Measuring and visualising 15-min-areas for fair CO₂ budget distribution. *European Transport Research Review*, 16(1), 16.

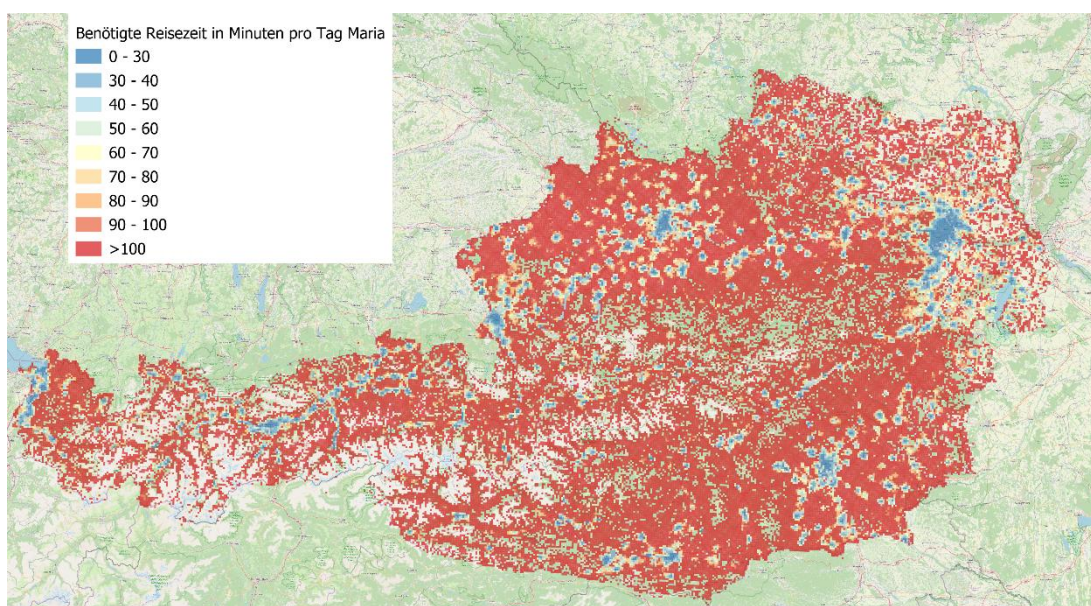
Der minimale Mobilitätsbedarf stellt den Mindestanspruch einer Person an Mobilität dar, um die Daseinsgrundfunktionen des Lebens erfüllen zu können. Im Kontext von CO₂-Reduktionserfordernissen geben die Standards z.B. an, wie viel durchschnittliche CO₂-Emissionen für eine Person aus einer sozialen Gruppe an einem Ort unvermeidlich sind, um die grundlegendsten Bedürfnisse wie Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit, Versorgung und soziale Teilhabe erfüllen zu können. Im Zusammenhang mit Mobilitätsarmut gibt der Mindeststandard an, welche Kosten für eine Person einer gefährdeten Gruppe unvermeidbar sind. Damit stellt die GIS-Anwendung ein wertvolles Tool dar, um orts- und zielgruppen-abhängig einen Indikator für die Versorgungsqualität zu erhalten. Mit diesem Indikator können nicht nur konkrete Versorgungslücken identifiziert werden, sondern er ermöglicht auch die Identifikation von Maßnahmen, die orts- und zielgruppenspezifischen Kosten und Emissionen gezielt durch Investitionen in bessere lokale Erreichbarkeiten senken. Für die unterschiedlichen Personas können die Ergebnisse des GIS-Tools herangezogen werden, um die Art der Mobilitätsarmut zu untersuchen und Maßnahmen zu entwickeln, um die Gruppen zu unterstützen.

Neben den Untersuchungen für ganz Österreich, die auf einem Grid mit 1 km² großen Zellen beruhen wurden in österREICHbar auch noch feingliedrige Untersuchungen auf Adressebene durchgeführt um den Einfluss der Siedlungsstruktur auf Mobilitätsarmut zu untersuchen.

Mobilität von älteren Personen (insbesondere Frauen) im Alter von 65-84 Jahren

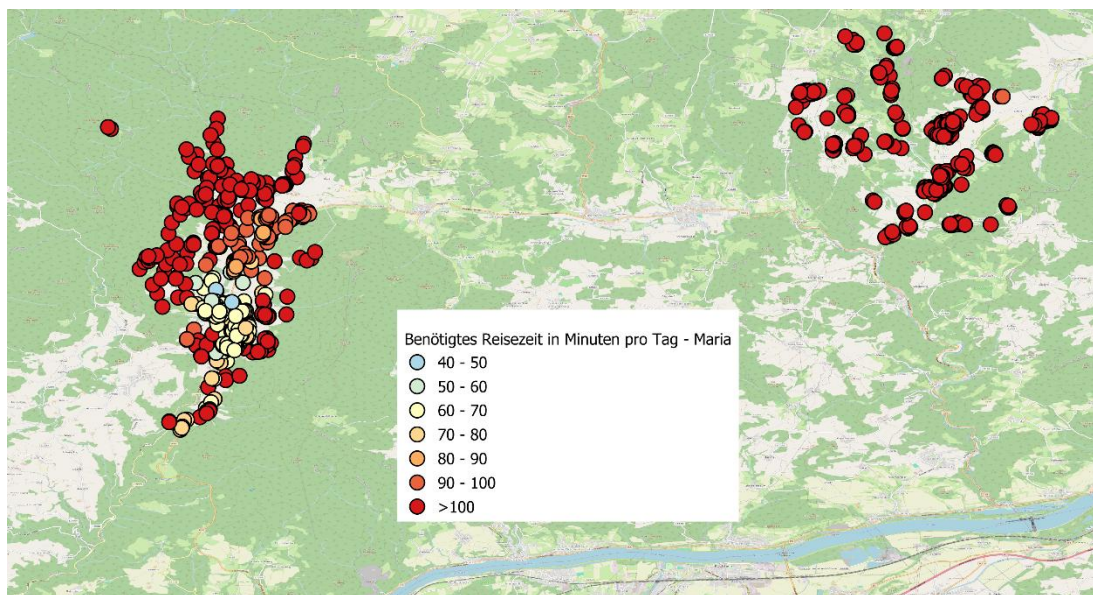
Im Folgenden sind die Berechnungen für Maria 70 Jahre (siehe Steckbrief in Abbildung 8) beschrieben. Dadurch, dass Maria ihre relativ große Anzahl an Wegen ohne Pkw zurücklegt, sind einerseits die Kosten und der CO₂-Ausstoss ihrer Mobilität gering, andererseits – wie aus Abbildung 13 hervorgeht – ihre durchschnittlichen Reisezeiten außerhalb der Ballungsräume an vielen Orten sehr hoch. Diese können sogar über 100 Minuten pro Tag betragen. Es ist also schwierig für Maria zeitlich ohne zusätzliche Mobilitätsangebote ihre Aktivitäten durchzuführen.

Abbildung 13: Durchschnittliche tägliche Reisezeiten für Maria in Minuten pro Tag



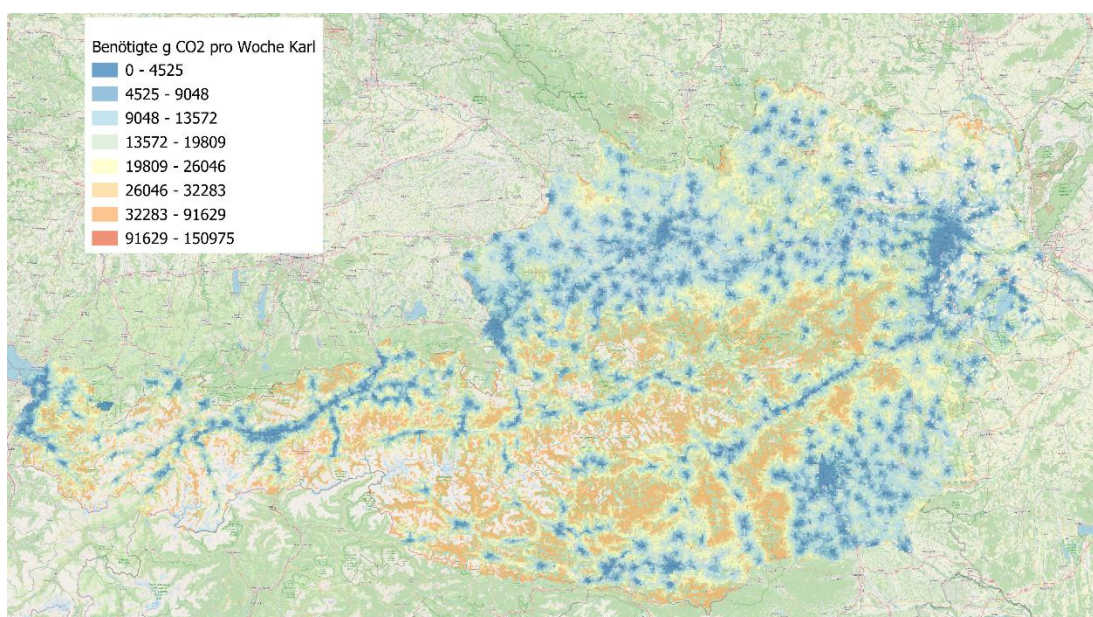
In Abbildung 14 kann man die durchschnittlichen Reisezeiten der Persona Maria nach Wohnadressen im Bereich von Yspertal und Raxendorf sehen. Man erkennt, dass in der Gemeinde Yspertal zumindest in zentrumsnahen Bereichen durchaus gute Erreichbarkeiten vorliegen, und dass die Mobilitätsbedürfnisse von Maria in durchschnittlich 60-70 Minuten erfüllbar sind. In den Randbereichen und im zerstreuten Siedlungsraum von Raxendorf, in denen die ÖV-Anbindung schlecht ist und es zudem wenige Angebote für die Aktivitäten gibt, liegt die durchschnittliche, tägliche Reisezeit wieder bei über 100 Minuten.

Abbildung 14: Durchschnittliche tägliche Reisezeiten, Maria in Minuten in den Regionen Yspertal und Raxendorf



Im Folgenden sie die Berechnungen für Karl und Hilde (siehe Steckbrief in Abbildung 9) beschrieben.

Abbildung 15: Durchschnittlich benötigtes CO₂ in g pro Woche für Karl



Durch die Demenzerkrankung von Hilde und die damit verbundenen Betreuungsaufgaben haben Karl und Hilde nur wenige Wege. Neben den Arztterminen von Hilde hat Karl nur noch Wege zum Einkaufen und zu einer Erledigung in der Woche. Dadurch, dass auch Karl nur noch eingeschränkt zu Fuß unterwegs ist, werden gerade im ländlichen Raum die wenigen Wege alle mit dem Auto erledigt. Wegen der wenigen Wege fallen aber nur eingeschränkt Kosten an und die Wege können mit dem Auto auch in angemessener Zeit zurückgelegt werden. Während Zeit und Kosten gering sind, ist in Regionen mit schlechten Erreichbarkeiten der CO₂-Ausstoss von Karl relativ groß, da er für alle Wege auf das Auto angewiesen ist (siehe Abbildung 10).

Mobilität von Alleinerziehenden

Im Folgenden sind die Berechnungen für Silvia und Tochter Lena (siehe Steckbrief in Abbildung 10) beschrieben. Die alleinerziehende Mutter Silvia hat in einer normalen Woche neben Arbeitswegen nur noch Wege zum Einkaufen und zu einer Erledigung. Ihre Tochter Lena hat neben den Schulwegen, noch drei Freizeitwege zurückzulegen. Diese Wege legt sie so weit wie möglich selbstständig zurück. Da Silvia alle Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, hat Sie derzeit keine großen Einschränkungen, was das Zeitbudget für Ihre Mobilität angeht. Auch die Fahrtkosten halten sich – abgesehen von Fahrten in sehr abgelegenen Gebieten – in Grenzen, da relativ wenige Wege zurückgelegt werden. Allerdings ist Silvia in vielen Regionen auf das Auto angewiesen, was ihren CO₂-Verbrauch gerade in ländlichen Regionen in die Höhe treibt. In Regionen, in denen die Schulwege von Lena nicht im öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, kommen zusätzlich noch Bring- und Holwege zu den Wegen von Silvia, was den CO₂-Verbrauch weiter negativ beeinflusst (siehe Abbildung 16).

In ländlichen Regionen, gerade dort wo die Zersiedelung hoch ist, ist der öffentliche Verkehr auf Schüler:innen ausgerichtet. Allerdings sind gerade in Regionen mit hoher Zersiedelung die Schulbuslinien nicht mehr für die Mehrzahl der Kinder und Jugendlichen einfach erreichbar. Oft werden diese Wege dann entweder von den Eltern mit dem Auto oder den Jugendlichen mit dem Mofa zurückgelegt, was den CO₂-Verbrauch der Familien stark erhöht. Allerdings besteht die Möglichkeit, für Volksschüler:innen mit unzumutbar weiten Wegen zur ÖV-Haltestelle, einen Linienverkehr zur Schule bzw. der nächsten ÖV-Haltestelle zu beantragen³⁵. In der Praxis erfordert dies ein lokales Transportunternehmen, welches diese Transporte durchführt und eine entsprechende Finanzierung beantragen kann. Abbildung 17 zeigt, dass Lena in Yspertal die Schulwege von vielen Adressen in der näheren Umgebung des Ortes zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen könnte. Für die Nutzung des Fahrrades sind jedoch entsprechend sichere – bei Schüler:innen baulich getrennte – Radwege wichtig, die es jedoch in vielen Gemeinden aufgrund der geringen Breiten der Straßenquerschnitte nicht gibt.

³⁵ BM für soziale Sicherheit und Generationen (2003): Wiederverlautbarung der Durchführungsrichtlinien betreffend Schüler:innenfreifahrten im Gelegenheitsverkehr bzw. Kostenersatz an Gemeinden oder Schulhalter für Schüler:innenbeförderungen gem. §30f Abs.3 des FLAF 1967. 14.4.2023, abrufbar unter: <https://www.wko.at/ooe/transport-verkehr/befoerderungsgewerbe-personenkraftwagen/durchfuehrungsrichtlinien-schuelerbefoerderung-bmsg.pdf> (abgerufen am 18.3.2025)

Abbildung 16: Durchschnittlicher CO₂-Verbrauch in g pro Woche für Silvia

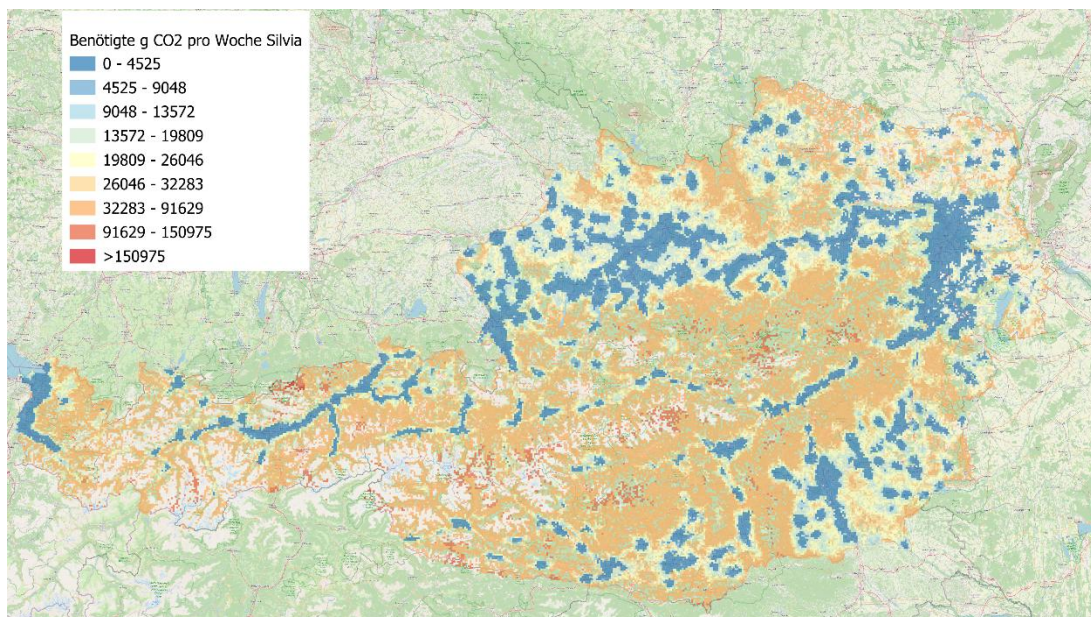
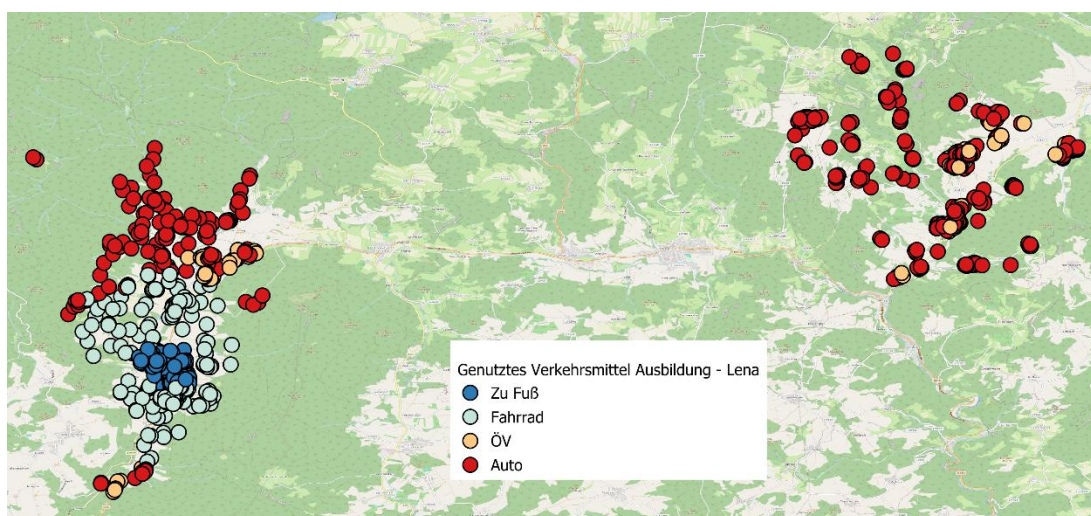


Abbildung 17: Mögliche Verkehrsmittelnutzung für den Schulweg von Lena in Yspertal und Raxendorf



Mobilität von Familien mit mehr als drei Kindern

Im Folgenden sind die Berechnungen für Klemens, Sofia und ihre Familie beschrieben (siehe Steckbrief in Abbildung 11). In der Familie fallen viele Wege an, da beide Elternteile arbeiten und alle Kinder in die Schule gehen und auf dem Weg in die Schule von der Mutter begleitet werden. Daneben fallen auch viele Freizeitwege, Einkäufe und Erledigungen an. Gerade die Mutter erledigt neben ihren Arbeitswegen die Bring- und Holwege in die Schule. Daher hat sie höhere Kosten und Zeitaufwände als Klemens. In Abbildung 18 sieht man, dass gerade in schlecht angebundenen Gegenden abseits der Ballungsräume hohe Mobilitätskosten für Silvia anfallen. Zusätzlich fallen in der Familie noch die Kosten für die Wege von Klemens an, die die Situation verschärfen, insbesondere wenn zwei Autos im Haushalt vorhanden sind.

Abbildung 18: Kosten in Euro pro Woche für Sofia

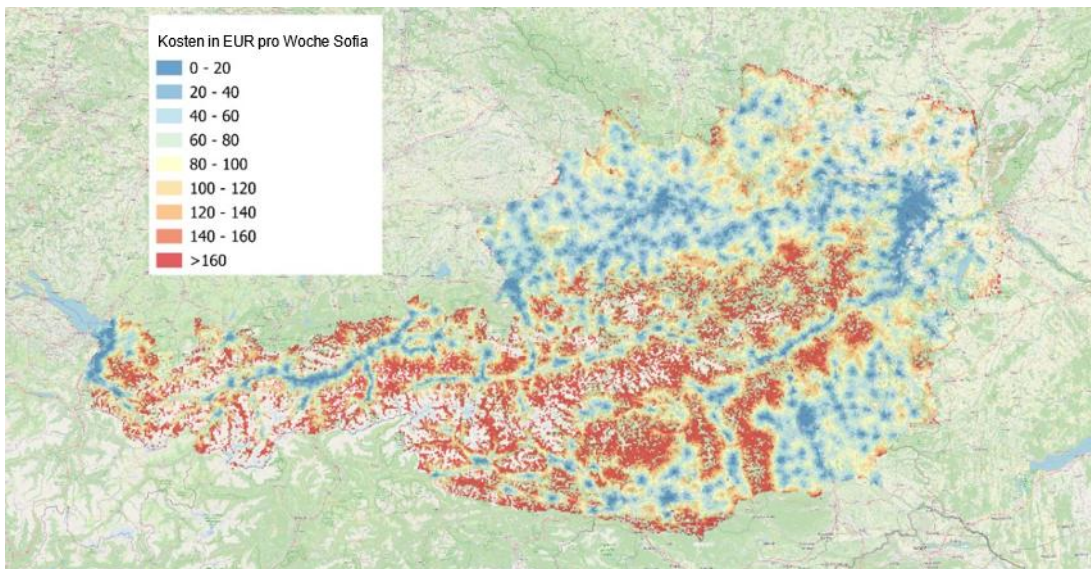
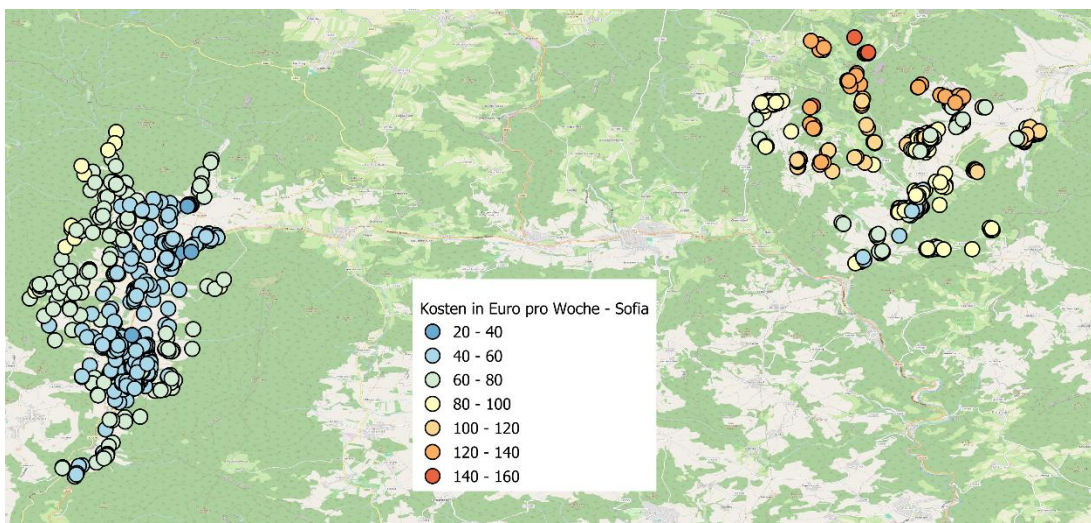


Abbildung 19: Kosten in Euro pro Woche für Sofia für die Regionen Yspertal und Raxendorf



Für die Regionen Yspertal und Raxendorf sieht man, dass die Kosten in Yspertal relativ gering sind, da dort viele Wege kurz sind und die Wege zumeist in der Region Yspertal selbst durchgeführt werden. Im Gegensatz dazu, sind die Kosten in Raxendorf um einiges höher. Dies liegt daran, dass dort weniger Angebote zu finden sind und daher die notwendigen Wege länger werden (siehe Abbildung 19).

Im Folgenden sind die Berechnungen für eine Familie ohne Pkw beschrieben (siehe Steckbrief in Abbildung 12). Die Familie hat kein Auto verfügbar, was gerade für Pero, der pro Woche fünf Arbeitswege hat, im ländlichen Raum problematisch ist. In Abbildung 20 sieht man, dass abseits der Großstädte der Zeitaufwand für die Persona Pero für die Mobilität sehr groß ist, da sowohl Auto wie auch Fahrrad keine Option sind. Obwohl bei Hania keine Arbeitswege anfallen, hat sie viele Wege mit den Kindern. Auch hier dauern die Wege außerhalb der Großstädte, die über eine gute ÖV-Anbindung verfügen, sehr lange und sind kaum durchzuführen.

Im ländlichen Raum führt die Pkw Abhängigkeit – gerade bei fehlender Möglichkeit das Rad alternativ zu nutzen – zu sehr hohen Reisezeiten. In Yspertal gibt es kleine Regionen, in denen die Wege in unter 100 Minuten täglich durchgeführt werden können, aber außerhalb dieser kleinen Gebiete und in der ganzen Region Raxendorf liegen die täglichen Reisezeiten über 100 Minuten, was auf Dauer nicht tragbar ist (siehe Abbildung 21).

Abbildung 20: Zeitaufwand für Mobilität in Minuten pro Tag für Pero

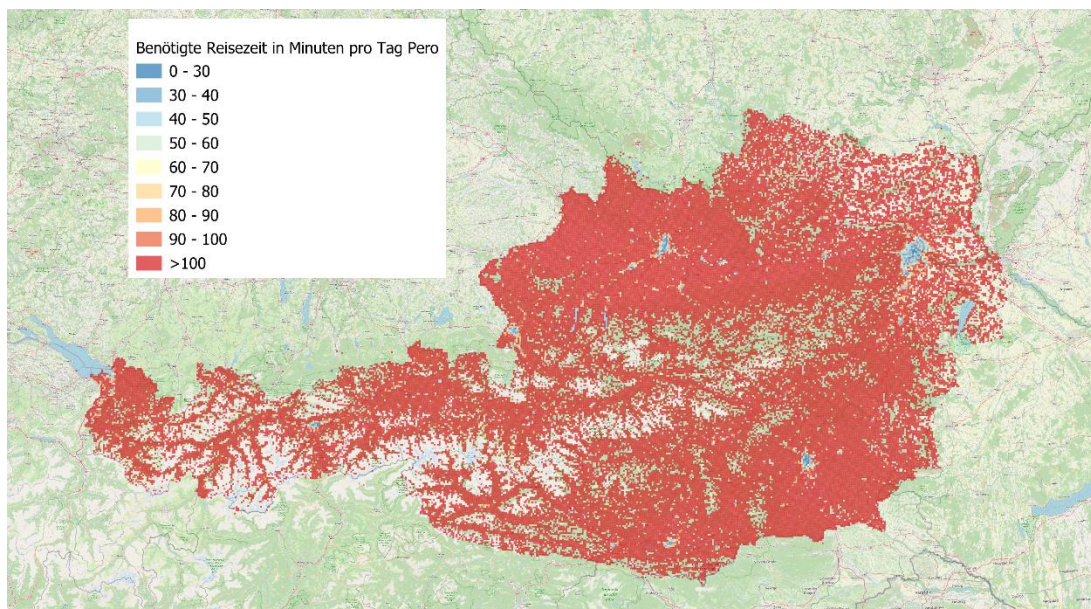
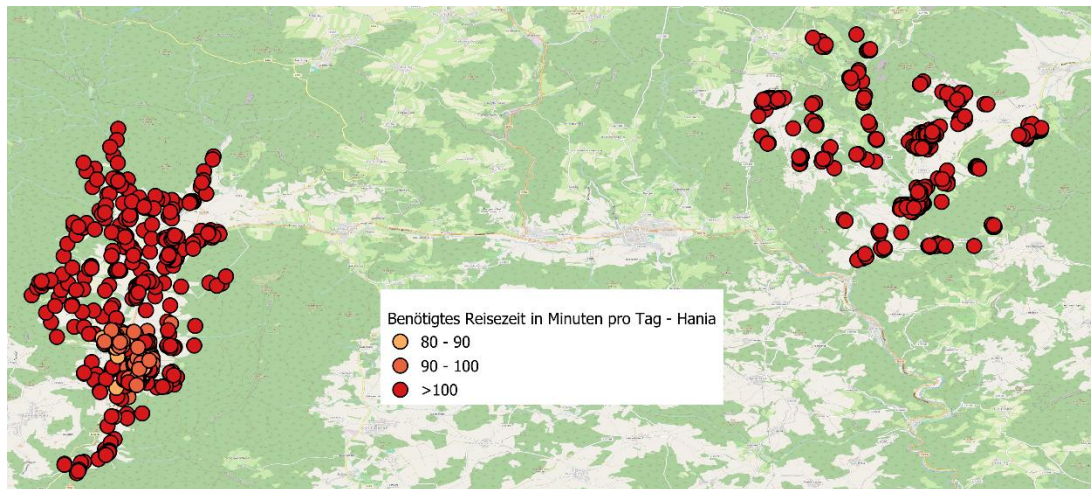


Abbildung 21: Durchschnittliche Reisezeiten für Hania in der Region Yspertal und Raxendorf



3.4.3 Räumliche Verschneidung der ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von armutsgefährdeten Bevölkerungsgruppen mit den regionalen Versorgungsangeboten (AP3)

Die Ergebnisse aus dem MyFairShare Modell wurden mit den Bevölkerungsrasterdaten der Frauen ab 65 Jahren, der Ein-Eltern-Familien und der Familien mit mindestens drei Kindern verschnitten. Aussagen über die Armutsgefährdung der Gruppen wurde durch die Einbeziehung von Schwellenwerten für Armutsgefährdung vereinfacht. So werden Kleinregionale Muster von Mobilitätsarmut nach Schlüsselpersonengruppen differenziert dargestellt und beschrieben. Aufgrund der Vorziehung der Suche der Pilotregion (siehe 3.3) hatte die Verschneidung keine Auswirkungen mehr auf die Regionsauswahl, bestätigt diese jedoch.

Mobilitätsarmutsschwelle Tageswegedauer für Frauen ab 65 Jahren ohne Pkw

Für Frauen ab 65 Jahren ohne Pkw ergaben die Auswertung des MyFairShare Modells, dass – bei minimalen Mobilitätsbudgets für Alltagswege, d.h. bei Nutzung der nächsten Einkaufs-, Freizeit- und Versorgungsziele – in erster Linie die hohe Tageswegedauer beschränkend ist. Dies resultiert aus der langsameren Gehgeschwindigkeit wie auch den geringen Transportkosten, die aus Fuß-, Rad- und ÖV-Wegen resultieren. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass insbesondere lange Reisezeiten – auch wenn sie sitzend im öffentlichen Verkehr verbracht werden – anstrengend sind.

Die durchschnittliche Tageswegedauer in Niederösterreich beträgt für mobile Menschen 90 Min.³⁶ In der weiteren Betrachtung, wurde untersucht, wie viele Frauen ab 65 Jahren diese Tageswegedauer überschreiten, wenn sie keinen Pkw zur Verfügung haben.

³⁶ NÖ Landesregierung (2020): Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018
Seite 33 / 50

Mobilitätsarmutsschwelle Reisekosten für Ein-Eltern-Familien und Familien mit mindestens drei Kindern

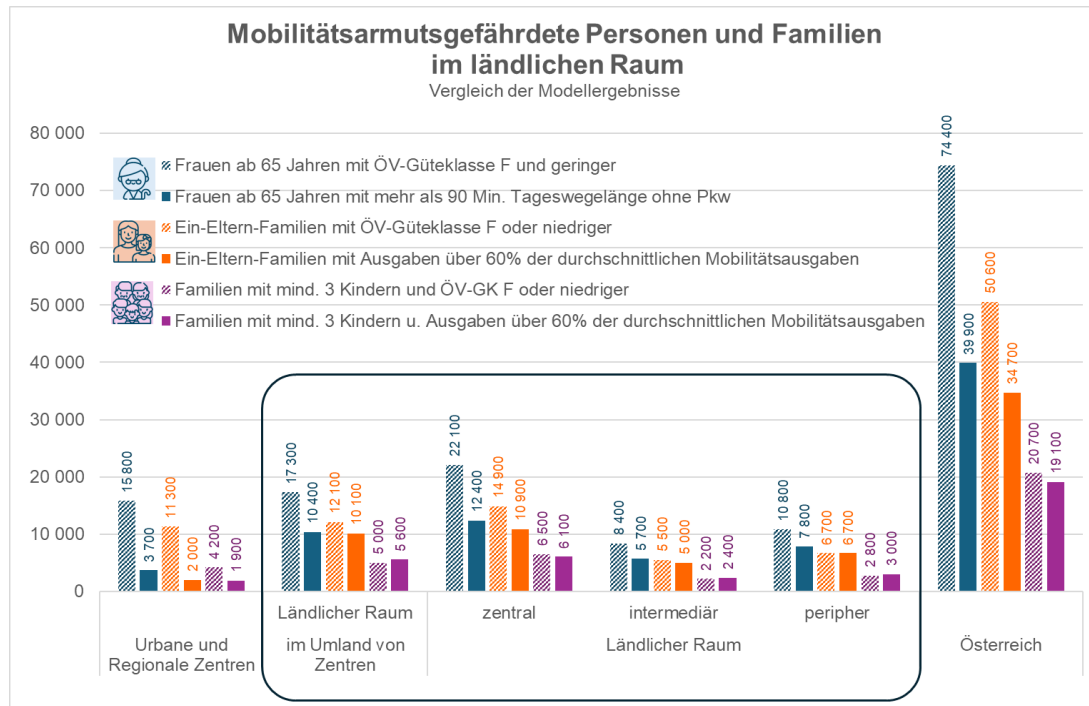
Alleinerziehende und Personen mit Betreuungspflichten in Familien mit mehreren Kindern legen aufgrund ihrer erhöhten Bring- und Holwege überdurchschnittlich viele Wege zurück. Während bei Alleinerziehenden die Bring- und Holwege meist auf einer Person lasten, fallen bei mehreren Kindern mehr Wege an, womit insgesamt die zurückgelegten Distanzen steigen. Für viele Familien am Land sind die Alltagswege nicht ohne Pkw absolvierbar. Daher wurden die Reisekosten als beschränkende Größe für diese Schlüsselpersonengruppen gewählt.

Die durchschnittlichen Monatsausgaben von Haushalten für Verkehr, konkret für Kfz-Abschreibung, -Instandhaltung, Treibstoffe und ÖV-Kosten, belaufen sich auf 453 EUR/Monat (Statistik Austria, Konsumerhebung 2019). Die Schwelle für die weitere Betrachtung wurde, in Anlehnung an den Armutsbegriff, bei 60% dieser Kosten oder 272 EUR/Monat festgelegt. Zufällig betragen die durchschnittlichen Monatsausgaben von Haushalten für Verkehr (s.o.) exkl. Kfz-Abschreibung ebenfalls 272 EUR/Monat.

Abbildung 5 zeigt die Ergebnisse für alle drei Personengruppen im Vergleich. Dabei sind die Frauen ab 65 Jahren in blau, die Ein-Eltern-Familien in orange und die Familien mit mindestens drei Kindern in violett dargestellt. Die schraffierten Werte beziehen sich jeweils auf die Auswertungen der ÖV-Erreichbarkeitsdefizite (siehe Kapitel 3), die nicht schraffierten Werte sind die Ergebnisse aus dem AIT-Modell.

Insgesamt sind in Österreich 39.900 bis 74.400 Frauen ab 65 Jahren mobilitätsarmutsgefährdet, 34.700 bis 50.600 Ein-Eltern-Familien und 19.100 bis 20.700 Mehrkindfamilien. Die jeweils niedrigeren Werte aus dem AIT-Modell ergeben sich aus der dort berücksichtigten Fahrradnutzung. Dabei wurde die Fahrradtauglichkeit der Wege jedoch nur aufgrund der Fahrzeit berücksichtigt, Parameter wie Sicherheit der Fahrradinfrastruktur oder körperliche Fitness flossen in dieses Modell nicht mit ein.

Abbildung 22: Mobilitätsarmutsgefährdete Personen und Familien im ländlichen Raum



Quelle: ÖIR und AIT auf Basis des MyFairShare-Modells, Statistik Austria, ÖV-Güteklassen (ÖROK/BMK)

3.4.4 Maßnahmenportfolio mit Fokus auf ländliche Regionen (AP4)

Im Arbeitspaket wurden Maßnahmen um Mobilitätsarmut zu reduzieren recherchiert und dargestellt. Diese beinhalten sowohl Maßnahmen in Bezug auf Verbesserungen des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum, als auch Maßnahmen zur Verbesserung der Versorgungsangebote. Die Ergebnisse wurden zur Gänze in den Leitfaden (siehe AP6) eingearbeitet und sind in diesem übersichtlich dargestellt (siehe Leitfaden im Anhang).

3.4.5 Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung, Bewusstseinsbildung (AP5)

Es wurden Interviews mit den folgenden Personen geführt: Evelyn Dawid – Armutskonferenz (30.10.24), Lina Mosshammer – Punkt vor Strich GmbH (04.11.24), Sabine Göls – JUNO Beratung für Alleinerziehende (06.11.24), Michaela Miklautz – Amt der Kärntner Landesregierung – Abteilung 5 Gesundheit und Pflege (05.12.24). Die Hauptaussagen werden im folgenden Abschnitt kurz zusammengefasst.

3.4.5.1 Interviewergebnisse

Eigener Wirkungsbereich

Informationsangebote für (mobilitäts)armutsgefährdete Personen können von öffentlichen Institutionen unterschiedlich gut verbreitet werden. Insbesondere Familien mit mehreren Kindern und Alleinerziehende sind schwer zu erreichen und können häufig nur über Interessensvertretungen und Netzwerke kontaktiert werden. Die Armutskonferenz und ihre Netzwerke sind ein guter Multiplikator, da die Zielgruppen über diese leicht erreicht werden können. Andere Einrichtungen, dessen Ka-

näle weniger erfolgreich sind, versuchen diese Gruppen über die Gemeinden und Magistrate zu adressieren. Demgegenüber haben Unternehmen, die gezielt im Mobilitätsbereich tätig sind, Personen, die von Mobilitätsarmut betroffen sind, häufig nicht im direkten Fokus und müssen erst auf sie aufmerksam und sensibilisiert werden.

Basierend auf den Einschätzungen der Interviewpartner:innen, sind Familien mit mehreren Kindern und Alleinerziehende besonders stark von Mobilitätsarmut betroffen. Dies ist vor allem dem höheren Mobilitätsbedürfnis zur Abwicklung ihrer Arbeitswege und der Versorgungswege der Kinder geschuldet. Auch Menschen im Pensionsalter sind von Mobilitätsarmut betroffen, aber nach Erfahrungswerten weniger stark, da diese weniger Wege zurücklegen „müssen“.

Dennoch kommt dem Wohnort eine höhere Bedeutung in diesem Kontext als der eigentlichen Zielgruppe zu. Menschen – unabhängig ihrer Zielgruppenzugehörigkeit – haben es in ländlichen Räumen einfach schwerer ihre Mobilitätsbedürfnisse zu stillen. Bei älteren Personen kommt oft erschwerend hinzu, dass diese teilweise über keinen Führerschein verfügen oder aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr fahren können.

Im Wohnungskontext war deutlich, wie wichtig eine gute Infrastruktur ist. Wohnungen mit guter verkehrlicher Anbindung spiegeln sich jedoch in hohen Wohnkosten wider.

Informationsverhalten

Da es sich um eine sehr heterogene Gruppe handelt, ist die Erreichbarkeit mittels unterschiedlicher Informationskanäle schwer abzuschätzen. Zu den wichtigsten Informationsquellen im ländlichen Raum gehören die Lokalzeitung und die Beratungsstellen für die jeweiligen Gruppen (Sozialämter, Bezirkshauptmannschaft, AMS). Um eine erhöhte Erreichbarkeit zu gewährleisten, ist es ratsam mehrere Kanäle gleichzeitig zu bespielen.

Zudem sind Aushänge/Ansprachen an gezielten Orten wie in Arztpraxen, Schulen, o.ä. wichtig. Postwürfe funktionieren bei Alleinerziehenden gut, da sich diese dadurch persönlich angesprochen fühlen. Ebenfalls bei der Verbreitung von Informationen vielversprechend, sind „allgemein zugängliche Medien“ wie die Lokalzeitung. Wesentliche Multiplikator:innen stellen vor allem Freunde und Bekannte dar. Auch Soziale Medien können eine zusätzliche Hilfe darstellen. Informationen über diese Kanäle sind aber nicht für alle im gleichen Maße zugänglich bzw. wirkt ihre „Flut“ und Geschwindigkeit rasch überfordernd. Interessensvertretungen können ebenfalls als Schnittstelle bei der Verbreitung von Informationen dienen.

Bei der Aufbereitung und Präsentation der Informationen können unterschiedliche Stile – jedoch mit einem durchgängig roten Faden – gewählt werden. Bei Themen der Armutskonferenz kommt beispielsweise der Comic-hafte Stil bei unterschiedlichen Zielgruppen gut an. Darüber hinaus ist auf eine klare und einfache Botschaft mit wenig Text zu achten. Alleinerziehende können gut über provokante Aussagen erreicht werden. Auf die Verwendung von Fachbegriffen sollte generell verzichtet werden und die Botschaft sollte sich an den Bedürfnissen/Problemen der jeweiligen Zielgruppe ausrichten. Wichtig ist, dass für diese der individuelle Nutzen klar erkennbar ist.

Die Informationen werden von betroffenen Personen selten vorab eingeholt, sondern vorrangig bei Bedarf (Planung eines Weges) und direkt am Weg. Bei neuen Mobilitätsangeboten ist es daher wichtig diese rechtzeitig bzw. vor Ort zu bewerben (z.B. Bushaltestelle). Bei Ausfällen sollten Informationen über Alternativen rasch bereitgestellt werden. Generell sind Personen leichter zu erreichen, wenn sie am Land keinen Pkw nutzen. Mehrfaches Sehen der Angebote/Informationen kann dabei helfen diese dafür zu sensibilisieren.

Eine Kombination von „im Vorhinein“ und „im Nachhinein“ kann sinnvoll sein, wenn an den Zielorten entsprechende Informationen aufliegen bzw. bereitgestellt werden (z.B. Arztpraxis, Caritas, AMS). Am Weg selbst, sind insbesondere Familien mit mehreren Kindern – da ihr Fokus wo anders liegt – schwer zu erreichen. Ältere Personen hingegen, können – durch entsprechende Informationsbereitstellung – auch am Weg selbst gut erreicht werden.

Argumente für die Nutzung bestimmter Modi sind für alle Gruppen in erster Linie die Ungebundenheit/Flexibilität, die Effizienz sowie die Kosten. Bei Alleinerziehenden dominiert zudem die soziale Verantwortung gegenüber ihren Kindern (und nicht jener gegenüber der Gesellschaft). Wenn Kinder (von Familien generell) durch andere eine Mitfahrmöglichkeit erhalten, spielt Vertrauen eine wesentliche Rolle. Gesundheit ist für alle Gruppen relevant. Das Thema der Nachhaltigkeit scheint eher für ältere Menschen, die aufgrund der Pension mehr gedankliche Zeitressourcen dafür aufwenden können, relevant. Bei dieser Gruppe werden viele Wege auch mit sozialen Kontakten verbunden.

Bedeutende Multiplikator:innen am Land sind verschiedene Einrichtungen inklusive der Pfarre, Gesundheits- und Betreuungseinrichtungen.

Entscheidungsfindung

Für die Entscheidungsfindung sind verschiedene Parameter ausschlaggebend. Alleinerziehende sind durch die Mehrfachbelastung und den Zeitdruck häufig in Routinen gefangen. Ältere Menschen haben häufig einen stabilen Tages- oder Wochenrhythmus.

Generell spielen bei armutsgefährdeten Personen die folgenden Faktoren eine Rolle: Kosten, Unabhängigkeit von Wetter/Witterung, Flexibilität, Sicherheit, Gesundheitsaspekte, Zeitaufwand, Sauberkeit, Verlässlichkeit, Barrierefreiheit. Gerade Menschen in Armut haben häufig gesundheitliche Probleme und Beeinträchtigungen, die bei der Angebotsplanung und -kommunikation mitbedacht werden müssen.

Witterungsbedingte Einschränkungen (Eis, Schnee, Regen) sollten bei älteren Personen nicht vernachlässigt werden. Tägliche Gehwege werden oft der Gesundheit zuliebe unternommen. Familien mit mehreren Kindern und Alleinerziehende sind sehr auf die Sicherheit der Kinder bedacht. Gefährliche Stellen am Weg können davon abhalten das Kind zu Fuß gehen bzw. mit dem Fahrrad fahren zu lassen. Außerdem sind die Wegeketten komplizierter und die Ausfallsicherheit ein großes Thema.

Veränderungen im Wegeverhalten können bei berufstätigen Personen (Familien mit mehreren Kindern, Alleinerziehende) vor allem auf Arbeitswegen und den Wegen mit Kindern erzielt werden, sofern diese sicher ausgestaltet sind. Von Arztgängen sind alle Gruppen betroffen, jedoch ältere Menschen etwas stärker. Freizeit und Reisen können bei armutsgefährdeten Personen ausgeklammert

werden, da dafür das Geld fehlt. Bei den Themen Freizeit und Naherholung besteht weniger Zeitdruck und man ist flexibler.

Die Einstellung gegenüber verschiedenen Mobilitätsformen ist sehr unterschiedlich und hängt von dem bestehenden Angebot und den bisherigen Erfahrungen ab. Neue Angebote (z.B. auch bessere Taktungen) werden häufig nicht wahrgenommen.

Sharing-Angebote könnten interessant sein, da sie Individualität adressieren und eigenständige Mobilität ermöglichen. Laut Studien nutzen Familien und Alleinerziehende diese Angebote derzeit jedoch selten. Um den dafür notwendigen Organisationsaufwand zu kompensieren, müsste dessen Nutzung sehr unkompliziert gestaltet sein. Zudem ist eine (im ausreichenden Umfang) Bereitstellung von Babyschalen und Kindersitzen ein Faktor, welcher bei der Attraktivierung für Familien nicht zu vernachlässigen ist. Wichtig sind außerdem die Standorte der Leihautos, wobei davon ausgegangen werden kann, dass der Service eher genutzt wird, wenn man diese schnell und einfach erreicht. Topografie und Wetter spielen bei der ersten und letzten Meile eine Rolle. Ältere Menschen sind eher unterrepräsentiert, da sie häufig entweder über ein eigenes Auto verfügen oder ein Fahrzeug – unabhängig von den Eigentumsverhältnissen – nicht mehr fahren können/wollen.

Auch die Potentiale von Mitfahrgelegenheiten sind schwer abzuschätzen. Voraussetzung – in erster Linie für den Transport von Kindern – ist Vertrauen und eine nutzer:innenfreundliche Organisation. Insbesondere für Alleinerziehende sind zudem die Ersparnisse bei Kosten und die Flexibilität wichtige Kriterien. Bei älteren Kindern und bei Tür-zu-Tür-Verbindungen könnten Eltern-Wege eingespart werden (erste/letzte Meile). Bei jüngeren Kindern ist die rechtliche Situation bei der Mitnahme durch Dritte problematischer, da sichergestellt werden muss, dass diese angeschnallt sind (ggf. Begleitperson erforderlich). Förderlich in der Nutzung von Mitfahrgelegenheiten sind die gegenseitige Bekanntschaft von Fahrer:in und Mitfahrer:innen und ein gewisses Maß an wechselseitiger zeitlicher Flexibilität.

Bei älteren Menschen sind „low tech“-Varianten, wie „Mitfahrbankerl“, vielversprechender. Sie brauchen die Sicherheit, dass sie auch tatsächlich mitgenommen werden. Dies ist beim informellen Mitfahren innerhalb der Familie leichter zu gewährleisten. Der Abholpunkt ist zudem entscheidend, da (ältere) Personen meist nur bereit sind einen 300 bis 500 Meter Radius zurückzulegen.

Barrieren

Als größtes Hindernis wird die mangelnde Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten (inkl. Taktung) gesehen. Primär geht es außerdem darum möglichst nahtlose Übergänge zu ermöglichen, sodass Personen nicht „irgendwo stranden“. Personen mit fixen Arbeitszeiten sind zudem nicht flexibel. Der ÖV-Nutzung entgegen stehen unregelmäßige Arbeitszeiten und Spätschichten, von denen Familien mit mehreren Kindern und Alleinerziehende besonders betroffen sind. Bei diesen Gruppen ist zudem der Zeitaufwand eine Barriere bei der Nutzung von Angeboten. Für Alleinerziehende sind unzureichende Informationen, mangelnder Zugang und Vertrauen in die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten weitere Einstiegshürden. Diese Aspekte können aber auch bei den anderen Zielgruppen das Entscheidungsverhalten negativ

beeinflussen. Barrierefreie Angebote sind für alle Zielgruppen relevant und werden durch den Accessibility Act³⁷ und weiteren rechtlichen Vorgaben adressiert.

Darüber hinaus gelten für alle Zielgruppen die mangelnde Anbindung der Ziele an öffentliche Verkehrsmittel, ein unattraktiver Fahrplan, hohe Kosten, Unsicherheiten oder Unwohlsein bei der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel als weitere Haupthindernisse. Der Zeitdruck ist bei Personen mit Kindern am größten. Ältere Menschen sind häufig flexibler, können aber mit Unsicherheiten in Form von Ausfällen schlechter umgehen.

Lücken und Schwachstellen im Radwegenetz stören eher Familien mit mehreren Kindern und Alleinerziehende bei der Bewältigung von (Begleit-)Wegen. Von Lücken im Gehwegenetz sind alle Zielgruppen gleichermaßen betroffen.

Bei der Umsetzung neuer Mobilitätsangebote durch Gemeinden werden finanzielle Restriktionen und fehlende Motivation der Verantwortlichen als Barrieren empfunden. Es macht zudem einen Unterschied, ob in einer Gemeinde bereits ein Linien- oder Bedarfsangebot besteht (z.B. mit Ehrenamtlichen). Sind Services in der Umsetzung nicht erfolgreich, bedarf es „Treiber:innen“. Das Gelegenheitsverkehrsgesetz hat die Konfliktpotenziale mit Taxiunternehmen o.ä. eingegrenzt, die mitunter Gebietsschutz geltend gemacht haben, ohne alle Orte gleichermaßen zu bedienen. Da die Bereitstellung von Bedarfsverkehr nie kostendeckend ist, bedarf es langfristig zur Verfügung stehende Förderungen. Um die Akzeptanz bei ärmeren Menschen zu erhöhen, ist darauf zu achten, dass durch die Nutzung von solchen Mobilitätsangeboten keine Ausgrenzung oder Stigmatisierung erfolgt. Öffentliche Verkehrssysteme, welche i.d.R. primär von Schulkindern genutzt werden, können bei Nutzung durch Erwachsene in der Gemeinschaft kritisch beäugt werden. Durch eine richtige Thematisierung und Attraktivierung für alle Personen, kann diesem Ausgrenzungsgefühl sozial entgegengewirkt werden.

Potenziale

Die Bedürfnisse der Zielgruppen spiegeln sich auch in der Gesamtbevölkerung wider, sodass keine speziellen Angebote für diese notwendig sind. Solange die Mobilitätsvariante gut funktioniert, wird sie auch genutzt. Bedarfsverkehre sind nicht nur in der Alltagsbewältigung mit Kindern eine Erleichterung, sondern bringen auch einen Mehrwert für ältere Personen.

Geschützte Wartebereiche mit Sitzmöglichkeiten sind insbesondere für ältere Personen wichtig (Schutz vor Hitze, Regen, etc.). Ebenso sind für diese Zielgruppe (beschattete) Sitzmöglichkeiten entlang des Fußweges bis zur Haltestelle aber auch auf Wegen zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs wesentlich. Darüber hinaus sollten die Fuß- und Radwege von möglichen Gefahrenstellen befreit sein. Hinsichtlich der Bewältigung der Alltagsfahrten, stellen Elektroautos eine mögliche Alternative dar. Trotz der Potenziale der E-Mobilität sind diese noch unterrepräsentiert.

Alle Gruppen würden von einer Verbesserung der lokalen Versorgungsinfrastruktur sowie der medizinischen Versorgung und finanziellen Unterstützungen (direkt und indirekt) profitieren. Für ältere Menschen könnten „Mobilitäts-Buddies“ eine wertvolle Option sein. Alleinerziehende könnten von Leih-Lastenrädern profitieren. Der Alltag könnte für Alleinerziehende und Familien mit mehreren

³⁷ Europäischer Rechtsakt zur Barrierefreiheit, welcher ab 2025 in Kraft tritt.

Kindern durch Geh-/Rad-Gemeinschaften auf Schulwegen (Pedibus, Bicibus) erleichtert werden. Voraussetzung dafür ist, dass die Wege gesichert, gut ausgeleuchtet und die zurückgelegten Distanzen nicht zu weit sind. Von öffentlich organisierten und überwachten regionalen Mitfahrplattformen könnten Familien und Alleinerziehende im Alltag profitieren.

Auch wenn eine örtliche Grundversorgung wesentlich ist, sollten die Menschen dennoch in der Lage sein, Wege auch in andere Gemeinden/Städte zurückzulegen. Eine Kontaktstelle für Mobilitätsanliegen seitens der Gemeinde kann den Informationsfluss erleichtern. Generell erhöht sich die Erfolgchance eines Angebots, wenn sich die unterschiedlichen Akteur:innen/Adressat:innen kennen und man „leichter ins Reden kommt“.

Im Folgenden werden die wichtigsten Maßnahmen zur Implementierung anhand einer Portfolio-Auflistung dargestellt.

Maßnahmen-Portfolio

Maßnahmen – Bereich Information

- Einbindung von ÖV-Fahrplanauskünften und Routenplanern als Eingabemaske oder Direkt-Verlinkung zu Verkehrsunternehmen auf Webseiten von Multiplikator:innen
- Verbindung mit lokalen Attraktor:innen, um den Zugang zur breiteren Öffentlichkeit zu verbessern
- Briefing von Multiplikator:innen zu Mobilitätsangeboten in der Kleinregion
- Informationen zu bedarfsorientiertem Verkehr an Bus-Haltestellen (inkl. Kontaktinformationen von ergänzenden Angeboten)
- Kostentransparenz und Hervorhebung von Preisvorteilen aktiver Mobilität und des ÖV
- Infobroschüre für Wartezimmer (Arzt, Gemeinde, o.ä.) mit aktuellen Mobilitätsangeboten
- Gebrandete Fahrzeuge für bedarfsorientierten Verkehr (Info-Banner)

Maßnahmen – Bereich Straßenraumgestaltung

- Bereitstellung von Infrastruktur für Sharing-Optionen
- Witterungsschutz bei Haltestellen (inkl. Treffpunkte von Bedarfsverkehren)
- Langfristiger Schutz und Ausbau von Räumen der aktiven Mobilität
- Betrachtung des Raums als Innovationsquelle (Multifunktionalität, Designelemente usw.)
- Förderung einer effizienten Straßengestaltung für einen verbesserten Verkehrsfluss

Maßnahmen – Bereich Angebotsplanung

- Schaffung von Vertrauen zwischen den Parteien und starke Arbeitsbeziehungen mit klaren Verantwortlichkeiten
- Ausfallsicherheit von Angeboten gewährleisten (Mobilitätsgarantie)
- Erweiterung der Reichweite der Transportsysteme zur besseren Erreichbarkeit
- Implementierung von Laboren zur Erprobung zielgruppenspezifischer Dienstleistungen
- Aktivierung des öffentlichen Bewusstseins und einer Debatte in Bezug auf die Entwicklung des Verkehrsnetzes durch geeignete Beteiligungsmöglichkeiten (z.B. offenes Forum)

- Replikation dessen, was funktioniert – Nutzung von Best-Practices unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen
- Festlegung von Richtlinien für Piloten, die in Partnerschaft mit dem Privatsektor durchgeführt werden (Outsourcing an Dritte)

3.4.5.2 Entwicklung eines Leitfadens „Verringerung der Mobilitätsarmut“ für regionale und lokale Akteur:innen (AP6)

Als einer der ersten Arbeitsschritte wurde mit der Suche einer Pilotregion begonnen. Nachdem die regionalen und lokalen Akteur:innen als Ansprechpartner:innen sind gefunden waren wurden Vorstellungstermine vereinbart. Parallel wurde aus den Erkenntnissen von AP4 ein Entwurf für den Leitfaden erstellt. Die Maßnahmen des Leitfadens wurden im Rahmen von zwei Fokusgruppen Betroffenen vorgestellt und die Umsetzbarkeit der Maßnahmen an der konkreten Gemeinde diskutiert. Zusätzlicher Informationsbedarf wurde erhoben und auf Basis der Rückmeldungen der finale Leitfaden „Verringerung der Mobilitätsarmut“ für regionale und lokale Akteur:innen erstellt (siehe Anhang).

Inhalte des Leitfadens im Überblick

Der Leitfaden „Verringerung der Mobilitätsarmut“, stellt Gemeinden und Regionen unterschiedliche – bereits in anderen ländlichen Gemeinden erfolgreich erprobte und umgesetzte – Maßnahmen in den Bereichen „Bedarfsverkehr“, „Car-Sharing“, „Mitfahrgemeinschaften“ und „Aktiver Mobilität“ vor. Neben erfolgreichen Beispielen aus Österreich, werden auch Beispiele aus anderen EU-Ländern angeführt. Am Ende des Leitfadens befindet sich ein „Gemeinde-Mobilitäts-Faktencheck“, mit dem interessierte Gemeinden, ihre „Fitness“ für neue Mobilitätsmaßnahmen testen können.

Die Zielgruppen, die gezielt erreicht werden sollen, umfassen dabei:

- Ältere Personen (65+, insbesondere Frauen) 
- Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte) 
- Familien/Mehrpersonenhaushalte (mind. 3 Kinder) 

Einleitend sind im Leitfaden Infoboxen mit wichtigen Informationen zu den Mobilitätsbedürfnissen der jeweiligen Zielgruppe enthalten.

Maßnahmen-Factsheets sollen den Gemeinden Möglichkeiten aufzeigen, wie diese Zielgruppen zur Bewältigung ihrer persönlichen Alltagswege unterstützt werden können. Dabei wurde insbesondere darauf geachtet, auch relevante Kontaktinformationen zu Best Practise-Umsetzer:innen und wichtigen Förderstellen anzuführen.

Abbildung 23 zeigt einen Überblick der im Leitfaden vorgestellten Mobilitätslösungen, sowie eine erste Einschätzung, welche Schlüsselpersonengruppen davon profitieren könnten. In der Praxis wird die Nutzbarkeit der Mobilitätslösungen immer von der Anpassung der Maßnahme an die örtlichen Rahmenbedingungen abhängig sein.

Auswahl und Arbeiten in der Pilotregion

Als Pilotregion für die Erprobung des Leitfadens wurde die Region südliches Waldviertel ausgewählt. Der Kontakt entstand über den Mobilitätsbeauftragten der Region und vor dem Hintergrund, dass die Region bereits einen Versuch unternommen hatte, einen Bedarfsverkehr in der Region einzurichten, der jedoch aufgrund der hohen Systemkosten nicht umgesetzt werden konnte. Im Rahmen einer Kleinregionssitzung wurde am 27.5.2025 in Laimbach das Projekt vorgestellt und Mobilitätslösungen mit den 10 anwesenden Bürgermeister:innen diskutiert. Im Anschluss meldeten sich zwei Gemeinden für die Weiterarbeit in Fokusgruppen.

Es fanden zwei Fokusgruppen statt. In der Gemeinde Yspertal diskutierten insgesamt 10 Senior:innen zusammen mit der Bürgermeisterin Lösungsmöglichkeiten für Senior:innen ab 65 Jahren. In der Gemeinde Raxendorf nahmen Bürgermeister, Amtsleiterin und Elternvertreterinnen von Schule und Kindergarten an der Fokusgruppe teil.

Im Rahmen der Fokusgruppen wurde einleitend das Projekt österREICHbar vorgestellt. Anschließend wurde über die täglichen Wege der Diskussionsteilnehmer:innen in der Gemeinde und der Region gesprochen. Diese wurden in zwei Karten (Gemeindeausschnitt, Regionsausschnitt) räumlich verortet. Anschließend wurden Mobilitätslösungen für die Gemeinden vorgestellt und mit den Teilnehmenden diskutiert. Dabei wurden sowohl die eigenen Mobilitätsbedürfnisse, als auch jene anderer Senior:innen/Eltern in der Gemeinde thematisiert und bestehende Angebote in diesem Zusammenhang (Essen auf Rädern für Hochbetagte, Kindernachmittagsbetreuung in der Schule) beleuchtet. Im Rahmen eines Endworkshops wurden die Ergebnisse am 05.03.2025 online präsentiert.

Abbildung 23: Lösungsansätze für die Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum

Ansätze	Umsetzungsarten	Zielgruppe
Bedarfs- verkehre ▪ Haltestelle zu Haltestelle ▪ Haltestelle zu Tür ▪ Tür zu Tür	Transportunternehmen (Taxi- oder Verkehrsunternehmen)	
	Beauftragung eines Systemanbieters (oft inkl. Disposition, Telefonzentrale, Marketing → lokale Unternehmen)	
	Kommunaler Eigenbetrieb (inkl. Fahrzeug, Anstellung Fahrer:innen, Gemeinde hat Taxikonzession)	
	Freiwilligensystem (ehrenamtlich Fahrende, öffentliches Fahrzeug)	
Car-Sharing	Kommerzielles Carsharing (weniger für Alltagsmobilität)	
	Gemeinnützige (Gemeinde-)Vereine	
	Car Sharing von Privatpersonen (Teilen von Privatfahrzeugen)	
Mitfahr- gemein- schaften	Langstrecken (meist webbasiert)	
	Kurzstrecken (meist Pendlerfahrten)	
	Pendlerfahrt (Betriebliches Mobilitätsmanagement)	
Aktive Mobilität	Klimaaktiv mobil – Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen	
	Fahrradverleih (konventionelle Räder, E-Bikes und E-Lastenräder)	
	Fahrradgemeinschaft	
	Gehgemeinschaften	
	Belohnungssystem/Punktesystem für aktive und umweltfreundliche Mobilität	
Versorgung im ländlichen Raum	Hybrider Supermarkt mit Selbstservice	
	Direktvertrieb Regionalerzeugnisse	
	Mobile Versorgung mit ausgewählten Waren	

Feedback aus Perspektive der Betroffenen

Im Folgenden werden die in den Fokusgruppen (siehe 2.4) genannten Diskussionspunkte im Zusammenhang mit den in den Fokusgruppen vorgestellten Mobilitätslösungen zusammengefasst.

- **Interesse an Bedarfsverkehren hoch – hohe Skepsis hinsichtlich Freiwilligenarbeit**

Bereits im Zuge des ersten Treffens mit den Bürgermeister:innen der Pilotregion zeigte sich das hohe Interesse an Bedarfsverkehren. Den meisten Bürgermeister:innen war zumindest ein Beispiel für Bedarfsverkehre geläufig. Allerdings schreckten alle die hohen Kosten dafür ab. Auch über die Bereitschaft der Bevölkerung weitere ehrenamtliche Tätigkeiten zu übernehmen, herrschte in vielen Gemeinden Ernüchterung und Skepsis. Dennoch spielte für viele Gemeinden das Thema Mobilität, aber auch Nachhaltige Entwicklung allgemein eine wesentliche Rolle.

- **Finanzierung von Maßnahmen aus dem Gemeindehaushalt schwer umsetzbar**

Obwohl Maßnahmen wie „Taxigutscheine“ und Bedarfsverkehre/Sammeltaxis als hilfreich für die Betroffenen angesehen wurden, haben die Gemeinden angesichts gleichbleibender Gemeindebudgets, aber inflationsbedingter Kostensteigerungen bei Personal und Energie keinen Spielraum für die Finanzierung weiterer Angebote. Dies betrifft insbesondere die Umsetzung von Bedarfsverkehren durch Verkehrsunternehmen (Taxiunternehmen). So wurde in der Kleinregion Ökoregion Südliches Waldviertel bereits ein Bedarfsverkehr konzipiert und ausgeschrieben, der aufgrund der hohen Kosten jedoch nicht umgesetzt werden konnte.

- **Bedarfsverkehre mit Freiwilligensystem: Herausforderungen bei der Suche nach Freiwilligen**

Eine Vielzahl an Funktionen in den Gemeinden funktioniert heute bereits über Leistungen von Freiwilligen, wie z.B. die Verteilung des „Essens auf Rädern“ zur Versorgung hilfsbedürftiger, alter und kranker Menschen. Auch die Freiwillige Feuerwehr baut auf das Engagement von ehrenamtlich tätigen Personen. Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sehen sich als Bittsteller:innen und wägen ab, für welche Funktionen sie aktiv werben, um die bereits ehrenamtlich Tätigen nicht zu überfordern.

Unsicherheiten möglicher Fahrer:innen bestehen hinsichtlich der Haftung für Beifahrer:innen bei Unfällen. Grundsätzlich bevorzugen potenziell ehrenamtliche Fahrer:innen die Beförderung fremder Personen mit einem Gemeinde-Pkw als mit dem eigenen Privat-Pkw.

Exkurs: Auf Rückfrage bei Umsetzer:innen nach den Fokusgruppen wurde aus der Praxis berichtet, dass sich für freiwillige Fahrtendienste oft andere Personen melden, die sonst nicht ehrenamtlich tätig sind, weil es sich um flexiblere Dienste mit weniger Verantwortung bzw. breiterer Streuung der Verantwortung handelt. Für einen Bedarfsverkehr mit Freiwilligensystem wird jedenfalls jeweils ein/e „Kümmerer:in“ für die Instandhaltung des Pkws und ein/e Kümmer:in für die Koordination von mindestens 20 ehrenamtlichen Fahrer:innen benötigt.

- **Starker familiärer Rückhalt und Nachbarschaftshilfe in den ländlichen Gemeinden**

In allen Gesprächen in der Kleinregion Ökoregion Südliches Waldviertel wurde vielfach auf den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Region hingewiesen. Viele ältere Personen können für die Abwicklung von Einkaufsfahrten und Arztbesuchen auf die Hilfe der Familie oder von Nachbar:innen zählen („Junge fahren Alte“). Umgekehrt übernehmen Großeltern vielfach die Abholung von Schüler:innen

aus der Schule oder die Betreuung am Nachmittag, um so die Eltern zu entlasten. Es lässt sich festhalten, dass das soziale Netzwerk die Mobilitätsarmut abfedert.

- **Zeit- und kosteneffiziente Fahrtenlogistik und Wegeketten**

Insbesondere in den Gemeinden, wo für Einkaufs- und Erledigungsfahrten längere Wege in Kauf genommen werden müssen, werden Fahrten als Wegeketten organisiert. D.h. bei Fahrten ins regionale Zentrum werden mehrere Zwecke (Einkauf, Erledigung, Arztbesuch, soziale Kontakte) verknüpft. Dies ist grundsätzlich sehr zeit-, kosten- und energieeffizient, erschwert aber oftmals auch die Mitnahme von anderen Personen in Form von Mitfahrgemeinschaften (siehe unten).

- **Bereitschaft zu Mitfahrgemeinschaften bei Gelegenheitsfahrten gering**

Bei der Organisation vieler Fahrten überwiegt zumeist der Komfortgedanke, wenn es sich nicht um familiäre Verbundenheit oder explizit bedürftige Nachbar:innen handelt. Umwege für Haus-zu-Haus-Abholung werden ungern in Kauf genommen. Bei Fahrten zu Veranstaltungen werden vorab oder danach oftmals zusätzliche Besuche/Einkäufe eingeplant, die die Mitnahme von anderen Personen erschweren und letztlich verhindern.

- **Gut funktionierendes betriebliches Mobilitätsmanagement**

Die wenigen, existierenden Mitfahrgemeinschaften zum Arbeitsplatz funktionieren hingegen häufig sehr gut, sodass Haushalte auch in Streulagen auf einen Zweit-Pkw verzichten können. Diese Mitfahrgemeinschaften setzen jedoch entsprechendes Engagement und Unterstützung der Arbeitgeber:innen voraus. Diese müssen die Voraussetzungen schaffen, indem Arbeitskolleg:innen aus einer Region gleiche Schichtdienste oder im Falle von Handwerkern gleiche Arbeitsorte zugeteilt werden.

- **Fahrgemeinschaften für vereinsmäßig organisierte Freizeitaktivitäten in Gruppen**

Auch Fahrgemeinschaften zum Bringen/Holen von Kindern zu/von regelmäßig wiederkehrenden Freizeitaktivitäten (Fußballtraining, etc.) funktionieren meist sehr gut, insbesondere bei Gruppenaktivitäten und Mannschaftssportarten. Dies gilt weniger bis kaum für individuelle Freizeitaktivitäten (z.B. Instrumentalunterricht).

- **Regionale und lokale Grundversorgung mit Lebensmitteln des täglichen Bedarfs**

Innerhalb der Pilotregion wird die Grundversorgung mit Lebensmitteln und Gütern des täglichen Bedarfs als gut bewertet. Der Minimarkt in Laimbach bietet auch abseits der regulären Öffnungszeiten ein gutes Versorgungsangebot. Zudem gibt es in der Gemeinde Raxendorf einen Selbstbedienungshofladen der Milch und Milchprodukte, Brot, Mehl, Nudeln, Fleisch- und Wurstprodukte anbietet. In der Gemeinde Yspertal gibt es einen Supermarkt. Alle befinden sich in fußläufiger Entfernung von Bushaltestellen. Allerdings fand sich in den Fokusgruppen keine Person, die mit dem Bus Versorgungsfahrten innerhalb der Gemeinde unternahm. Entweder wurde die Strecke zu Fuß oder mit dem Pkw zurückgelegt.

- **ÖV wird als Schüler:innen-Verkehr wahrgenommen**

Der ÖV in den Gemeinden ist ausschließlich mit Bussen organisiert. Dieser Busverkehr wird ausschließlich als Verkehrsmittel der Schüler:innen wahrgenommen. Mit einer Ausnahme geben die Teilnehmer:innen beider Fokusgruppen an, zwar über Linienführung und den ungefähren Zeitplan

Bescheid zu wissen, aber den Bus seit ihrer Schulzeit nicht mehr als Verkehrsmittel in Betracht zu ziehen. Der Komfortgedanke (und wohl auch das Reisezeitverhältnis) steht bei Nutzung des Pkw im Vordergrund.

- **Pkw bleibt für Siedlungsgebiete in Streulagen das effizienteste Verkehrsmittel**

Es wurde diskutiert, inwieweit Bedarfsverkehre in Siedlungsgebieten mit starker Streulage aufgrund der großen Distanzen und geringen Bevölkerungsdichte (Nachfrage) für Gemeinden finanziell tragbar sind. Das bestehende „System“ aus familiärer und Nachbarschaftshilfe scheint zudem auch in Sinne des Klimaschutzes besser geeignet, da lange Zu- und Abfahrtswege von/zu einer zentralen Dienststelle entfallen. Aufgeworfen wurde die Idee, Fahrtendienste für ältere Personen als Zuverdienst-Jobs für z.B. junge Mütter zu organisieren, wenn deren Kinder in Schule oder Betreuungseinrichtungen sind. Diskutiert wurde vor diesem Hintergrund, ob nicht Jungfamilien oft eher unter finanziellen Engpässen litten als die ältere Bevölkerung (ohne Kreditkosten, etc.).

- **Probleme von E-Carsharing in Streulagen**

Diskutiert wurde, dass Car-Sharing in Siedlungen mit vielen Streulagen insofern ungünstig ist, als stationsbasierte Systeme einen zentralen Standplatz (z.B. Gemeindeamt) voraussetzen. Diese wäre aber nur einer beschränkten Anzahl von fußläufig bzw. radläufig erreichbaren Personen zugänglich. Andererseits würde ein stationsbasiertes System mit Standorten in allen Streusiedlungen wiederum teuer kommen. In der Praxis berichtet eine Fokusteilnehmerin sich bei Bedarf (Reparatur des eigenen Fahrzeuges) eher einen Pkw in der Nachbarschaft zu leihen, als den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

- **E-Pkws als klimafreundlichere Alternative**

Bleibt der Pkw das Verkehrsmittel der Wahl, ist der Umstieg auf E-Mobilität eine Möglichkeit, die Klimafolgen der Mobilität zu verringern. Hinzu kommt, dass diese in ländlichen Gebieten mit privaten PV-Anlagen verknüpft werden kann. Für Armutsgefährdete Personen bestehen derzeit jedoch noch hohe finanzielle Hürden im Ankauf (sowohl des Pkws, als auch der PV-Anlage).

Nicht diskutiert, aber recherchiert wurde eine Lösung auf Bundesebene aus Frankreich. Dort können geringverdienende Arbeitnehmer:innen (Referenzeinkommen 15.400 EUR/Jahr, 15 km Anreise zum Arbeitsplatz) günstige Sozial-Leasing Angebote für E-Pkws in Anspruch nehmen. Dies könnte zumindest Pkw-abhängige Ein-Eltern-Familien und Familien mit drei oder mehr Kindern finanziell entlasten. Die Finanzierung kann jedoch nicht von Seiten der Gemeinden erfolgen, sondern müsste als Bundesweite Initiative gestaltet sein.

3.4.6 Beschreibung von Schwierigkeiten bei der Zielerreichung

Die im Rahmen des Antrages formulierten Projektziele konnten erreicht werden. Hinsichtlich der Umsetzung eines konkreten Mobilitätsprojektes, das mit den Pilotregion anzustoßen ein Zusatznutzen des Projektes hätte sein können, zeigten sich folgende Herausforderungen:

- **Umsetzungs-/Finanzierungsproblematik:** Gemeinden zeigten großes Interesse, verwiesen jedoch auf fehlende finanzielle Mittel zur Umsetzung von Bedarfsverkehren. Auch die Ausgabe von Taxigutscheinen wurde in kleinen ländlichen Gemeinden als finanziell kritisch erachtet.

- **Skepsis bei Freiwilligenarbeit:** Trotz grundsätzlicher Offenheit der Bevölkerung war die Akquise freiwilliger Fahrer:innen nicht erfolgreich. Große Unsicherheit herrschte bezüglich den Haftungsfragen bei informellen Fahrgemeinschaften außerhalb des Bekanntenkreises.

3.4.7 Beschreibung und Begründung von Abweichungen zum Antrag

Es gab keine wesentlichen Abweichungen vom Antrag. Alle Arbeitspakete wurden vollständig bearbeitet. Kleinere methodische Anpassungen (z. B. Umfang der Interviews) wurden im Sinne der Effizienz und Qualität der Ergebnisse vorgenommen.

Die darüberhinausgehenden Bemühungen bereits im Rahmen des Projektes einen Bedarfsverkehr in einer Gemeinde umzusetzen, waren nicht erfolgreich. Trotz Auswahl einer Pilotgemeinde mit verfügbarem E-Pkw und großem Interesse der Bürgermeisterin an der Umsetzung eines freiwilligen Bedarfsverkehrs, scheiterte die Suche nach freiwilligen Fahrer:innen.

3.5 Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus den Resultaten

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Pilotregion Südliches Waldviertel zeigte sich, dass das Interesse der Gemeinden an der Verbesserung der Mobilitätssituation durchaus groß ist.

Die finanziellen, logistischen und organisatorischen Möglichkeiten von Gemeinden, selbst innerhalb einer Kleinregion, sind jedoch sehr unterschiedlich und abhängig von der Entfernung zu höherrangigen Verkehrsmitteln, der Siedlungsdichte, dem Zersiedelungsgrad, der Bevölkerungszahl und auch des Engagements und des Unternehmergeistes innerhalb der Region.

Bedarfsverkehre durch Transportunternehmen sind oft aus Kostengründen auf bestimmte Nutzer:innengruppen beschränkt (z.B. Empfänger:innen von Pflegegeld, Schüler:innen). Andere wurden primär als Dienstleistung für Tourist:innen initiiert und haben damit auch einen wirtschaftlichen Hintergrund. So wird die Finanzierung des Fahrtendienstes erleichtert, wenn z.B. der Tourismusverband an der Finanzierung beteiligt ist, wiewohl der Fahrtendienst auch von der Bevölkerung mitgenutzt wird. Viele gut funktionierende Beispiele für Bedarfsverkehre gibt es zudem in Gemeinden, die eine bestimmte Siedlungsdichte und damit verhältnismäßig kurze Wege innerhalb der Gemeinde bzw. zum nächsten Zentrum oder zur hochrangigen Haltestelle aufweisen.

Für kleinere Gemeinden mit gut ausgebildetem Zentrum, in dem wichtige Funktionen wie Schulen, Gasthäuser, Banken, Gesundheitsversorgung, Einkaufsmöglichkeiten, etc. fußläufig erreichbar sind, scheinen Bedarfsverkehre auf Basis von ehrenamtlicher Tätigkeit angesichts angespannter Gemeindebudgets am vorteilhaftesten. Hier benötigen Bürgermeister:innen jedoch Unterstützung bei der Anwerbung von Freiwilligen. Auch könnten Möglichkeiten zur Förderung von Freiwilligendiensten (z.B. Anerkennung, Entschädigung des Zeitaufwandes für nachbarschaftliche Fahrtendienste) geprüft werden.

Für Gemeinden mit geringer Bevölkerungsdichte bzw. starker Zersiedelung könnte die bundesweite Einführung eines Sozial-Leasing-Angebots für E-Autos für Eltern von Mehrkindfamilien und Ein-Eltern-Familien ein Mittel sein, um mobilitätsarmutsgefährdete Haushalte zu unterstützen. Diese Art der Förderung wurde vor kurzem in Frankreich eingeführt (siehe Leitfaden).

Die Ergebnisse des Projektes sind auch hinsichtlich der Diskussion um die Unterstützung von Gemeinden beim Bodenschutz wichtig. Aus Sicht der Raumplanung ist das Ziel der Verringerung von Mobilitätsarmut durch den sparsamen Umgang mit der Ressource Boden, kompaktes Bauen in Ortskernen und Ortskernnähe, Bevorrangung von gemeinnützigem Wohnbau bei Umwidmungen im Ortskern zu erreichen. Dadurch können die Ortskerne gestärkt und die fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Funktionen des täglichen Lebens gewährleistet werden. Daraus lässt sich ein starker Appell an Gemeinden – auch suburbaner Räume – und an die Raumplanungsabteilungen der Bundesländer ableiten, klare Siedlungsgrenzen zu definieren bzw. durchzusetzen, die Siedlungsentwicklung nach Innen zu forcieren und Zersiedelung zu verhindern.

Das Projektteam wird das Thema Mobilitätsarmut daher auch in die österreichische Diskussion zum Bodenschutz gegenüber den Koordinierungsstellen (z.B. ÖROK) einbringen. Zudem werden die Informationen zum Projekt über die Informationskanäle des ÖIR (u.a. ÖIR-Newsletter) veröffentlicht.

3.6 Ausblick

Der Leitfaden zeigt für interessierte lokale und regionale Akteure österreichweite Umsetzungsbeispiele auf und gibt Detailinformationen über die Ausgestaltung und Kontakte zu Umsetzer:innen. Damit kann mittel- und langfristig die Umsetzung dieser Projekte unterstützt werden. Auch wurden in der Pilotregion Südliches Waldviertel unterschiedliche Umsetzungsmaßnahmen diskutiert und Ansatzpunkte für die Implementierung von Bedarfsverkehren vorgestellt.

Die Ergebnisse des Projektes österREICHbar zeigen auch auf, dass bei der Planung von Maßnahmen zur Mobilitätsverbesserung im ländlichen Raum stark auf die räumlichen Strukturen der Umsetzungsgemeinden geachtet werden muss. Die Regionen des ländlichen Raums unterscheiden sich stark hinsichtlich ihrer topographischen Gegebenheiten, die zumeist signifikant die Siedlungsstruktur beeinflussen und diese wiederum die Voraussetzungen erfolgreiche und nachhaltige Verkehrsmaßnahmen umzusetzen. Bedarfsverkehre zur Überbrückung der „letzten Meile“ sind für ländliche Gemeinden mit Zentrumsfunktionen deutlich einfacher und effizienter umzusetzen, da Sternfahrten möglich sind und Umwegverkehre kurz gehalten werden können. Eine vertiefte Analyse und Gliederung der Maßnahmen hinsichtlich ihrer Umsetzungseignung für unterschiedliche Raumstrukturen könnte mittelfristig eine wichtige Hilfestellung für lokale und regionale Akteure, aber auch Fördergeber sein.

4 Auswertung

– Präsentationen und Abstimmungen:

- a. Abstimmungsworkshop mit Klima- und Energiefonds: Austausch mit den zuständigen Stellen beim Klima- und Energiefonds (Mag.a Caroline Nwafor) am 19.02.2024
- b. Abstimmung mit dem Forschungsprojekt MOSAIK – Arbeits- und ausbildungsbezogene Mobilitätsarmut in Österreich“ der Grazer Energieagentur GmbH (virtuell 02/2024 und 05/2024, persönlich im Rahmen des Abstimmungstreffens mit BMK und Klima- und Energiefonds in Wien 05/2024): Inhalte und Synergien der Projekte, Vorstellung der Ergebnisse erREICHbar; Schärfung der Schlüsselpersonengruppe „Ältere Personen“ in Hinblick auf Mobilitätsarmutsbetroffenheit auf Anregung des MOSAIK-Teams (Vorprojekt SIZE, Amann, A., Reiterer, B., Risser, R., Haindl, G., 2006).
- c. Vorstellung des Projektes österREICHbar im Rahmen einer KEM-Versammlung der KEM Südliches Waldviertel (05/2025 in Lambach)
- d. Telefonische Abstimmung mit den zwei Pilotgemeinden Yspertal und Raxendorf (08/2024)
- e. Workshop: Mobilitätslösungen für Senior:innen in Yspertal (12/2024)
- f. Workshop: Mobilitätslösungen für Familien in Raxendorf (01/2025)
- g. Abschlusspräsentation mit Klima- und Energiefonds, Clemens Gattringer, MSc und den Pilotgemeinden (virtuell, 03/2025).
- h. Informationen zu Projektstart (03/2024) sowie Projektfortschritt (06/2024) und Projektabschluss (03/2025) über den ÖIR-Newsletter an die interessierte Fachöffentlichkeit

– Weitere Dokumente:

- a. Leitfaden „Verringerung der Mobilitätsarmut“

5 Unterschrift

Hiermit wird bestätigt, dass der Endbericht vollständig ist und von den Projektpartnern freigegeben wurde sowie vom Auftraggeber veröffentlicht werden kann.

Wien, 23.5.2025

Ort, Datum


ÖIR  A-1010 Wien
ÖIR GmbH Franz-Josefs-Kai 27

Unterschrift und Stempel des Beauftragten

Dipl.-Ing. Dr. Erich Dalthammer
Geschäftsführer/Managing Director