



erREICHbar – Soziale und räumliche Abschätzung Österreichs Betroffener von Mobilitätsarmut

Endbericht

März 2024

Dieses Projekt wird aus Mitteln des Klima- und Energiefonds gefördert und im Rahmen des Programms „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ durchgeführt.

Bearbeitung: ÖIR
Cristian Andronic
Manon Badoux
Erich Dallhammer
Stephanie Kirchmayr-Novak
Isabella Messinger

AIT
Flora Fessler
Alexandra Millonig
Christian Rudloff

ÖIR GmbH (100%-Tochter des Vereins Österreichisches Institut für Raumplanung)
A-1010 Wien, Franz-Josefs-Kai 27 | Telefon +43 1 533 87 47-0, Fax -66 | www.oir.at

Wien, März 2024 | ANr. 801637

INHALT

1. Einleitung	5
1.1 Armuts- oder Ausgrenzungsgefährdung	6
1.2 Mobilitätsarmut	6
1.3 Exkurs: Mobilitätsbeeinträchtigungen	7
2. Methode	9
2.1 Literaturrecherche und -analyse inklusive Best-Practice Screening	9
2.2 Datenscreening und Datenauswertungen	9
2.3 Fokusgruppe	10
2.4 Anwendung des Methodenmixes	10
3. Quantifizierung der von Mobilitätsarmut betroffenen Haushalte	12
3.1 Raumtypen in Österreich	12
3.2 ÖV-Güteklassen in Österreich	12
3.3 Armutsgefährdung	14
3.4 Mobilitätsarmutsgefährdung	15
3.5 Vorhandensein eines privaten PKW	19
3.6 Erreichbarkeitsarmut	21
3.7 Risiken für Mobilitätsarmut	26
4. Kategorisierung der betroffenen Haushalte	27
4.1 Relevante Erkenntnisse aus ÉGALITÉplus	27
4.2 Relevante Erkenntnisse aus pro:motion und pro:NEWMotion	29
4.3 erREICHbar Personas	30
5. Darstellung der existierenden Barrieren und Hemmnisse	31
5.1 Fokusgruppe und Umfrage zu Barrieren und Hindernissen von mobilitätsarmutsbetroffenen Personen	32
5.1.1 Einschätzung der Betroffenheit von Mobilitätsarmut nach verhaltenshomogenen Gruppen (Personas)	32
5.1.2 Barrieren und Hemmnisse der unterschiedlichen Personas	33
5.2 Barrieren nach Personas	38
6. Maßnahmen und zielgruppengerechte Kommunikation	41
6.1 Grundbedürfnisse der Versorgung	41
6.2 Zielgruppenspezifische Maßnahmenvorschläge nach Personas	42
6.3 Zielgruppengerechte Ansprache der Personas	45
6.4 Gruppenspezifische Kommunikationsstrategien	47
7. Schlussfolgerung und Ausblick	49
Verzeichnisse	50
Anhang	54
A.1 Raumtypen der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria	54
A.2 Fragebogen	55

1. Einleitung

Im Einklang mit dem Pariser Klimavertrag soll bis 2040 im Verkehrssektor Klimaneutralität erreicht werden. Um dieses Ziel erreichen zu können, muss eine Trendwende durch Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -verbesserung sowie durch eine deutliche Steigerung des Anteils des Umweltverbunds – bestehend aus Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln und Sharing-Konzepten – erreicht werden.

Dabei sollte bei der Transformation nach dem Prinzip der Pyramide einer klimaneutralen und nachhaltigen Mobilität vorgegangen werden. Die wichtigste Stufe stellt die Verkehrsvermeidung dar. Jener Verkehr, der nicht vermieden werden kann, sollte auf den Umweltverbund verlagert werden. Der verbleibende Verkehr, der weder vermieden noch verlagert werden kann, ist z.B. durch eine Reduktion des Energieverbrauchs zu verbessern (BMK, 2021) (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Pyramide einer klimaneutralen und nachhaltigen Mobilität. Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.



Quelle: BMK 2021, S. 18

Angesichts der dringend zu erreichenden CO₂-Reduktionsziele im Verkehr (von aktuell ca. 24 Mio. t CO₂-Äquivalente auf nur 1,2 Mio. t, was einer Reduktion um 95% bis 2040 entspricht) muss eine massive Verlagerung auf aktive Mobilität und öffentliche Verkehrsmittel gelingen. Dabei sollen bereits mobilitätsbenachteiligte Gruppen aber nicht noch schlechter gestellt werden. Es braucht also eine sozial- und klimagerechte Mobilitätswende. Diese kann nur erfolgreich erreicht werden, wenn die nicht-motorisierte Erreichbarkeit von Gelegenheiten besonders außerhalb der urbanen Gebiete deutlich verbessert wird. Dies entlastet besonders mobilitätsbenachteiligte Gruppen und kommt genauso auch allen anderen Gruppen zugute (Millonig, 2022; Millonig et al., 2022).

Die aktuell steigenden Energiepreise führen durch Preiserhöhungen im System Verkehr und Mobilität zu einer Verschärfung für zahlreiche mobilitätsbenachteiligte Gruppen. Zudem leiden jene Personen, die beispielsweise aufgrund ihrer peripheren Wohnlage mit schlechtem ÖV-Angebot auf einen eigenen PKW angewiesen sind, unter den steigenden Energiepreisen. Insbesondere für jene Personen, die zusätzlich armuts- oder ausgrenzungsgefährdet sind, kann dies zu Barrieren für die Erreichung alltäglicher Ziele führen (Klima- und Energiefonds, 2022). Durchschnittlich werden

nämlich etwa 14% des Haushaltseinkommens für das Nachkommen der Mobilitätsbedürfnisse aufgewendet (Stark, 2017).

1.1 Armuts- oder Ausgrenzungsgefährdung

Im Jahr 2021 galten 17,3% der Personen in Privathaushalten, also rund 1,5 Mio. Personen, entsprechend der in der EU verwendeten Definition von Armut, in Österreich als **armuts- oder ausgrenzungsgefährdet**. Darunter fallen Personen auf die in eine der folgenden Zielgruppen fallen:

- ▶ **Armutsgefährdung:** Personen, die aufgrund ihres Haushaltseinkommens (<60% des mittleren Pro-Kopf-Nettohaushaltseinkommens bzw. Median-Einkommens) armutsgefährdet sind.
- ▶ Erhebliche materielle und soziale Benachteiligung da wichtige Ausgaben (z.B. für Zahlungsrückstände bei Miete, Betriebskosten oder Krediten oder für angemessenen warme Wohnungen, etc.) nicht geleistet werden können.¹
- ▶ Keine oder nur sehr eingeschränkte Erwerbstätigkeit in Haushalten, die weniger als 20% des maximal möglichen Erwerbspotenzials nutzen (können).

Oftmals bedingen sich die oben beschriebenen Merkmale. Die Armutsgefährdung, die sich aus dem Haushaltseinkommen berechnet, stellt ein relatives Maß dar, in welchem bereits empfangene Sozialleistungen berücksichtigt sind. In Österreich lag die Armutsgefährdungsschwelle im Jahr 2021 für einen Einpersonenhaushalt bei 1.371 Euro pro Monat (16.457 Euro pro Jahr). D.h. im Jahr 2021 waren 14,7% der Personen in Österreich (ca. 1,3 Mio. Personen) **armutsgefährdet** (Statistik Austria, 2022).

1.2 Mobilitätsarmut

Armut kann zu Mobilitätsarmut führen. Es gibt zahlreiche Definitionen von Mobilitäts- bzw. Verkehrsarmut. So werden im Projekt TransFair-AT Mobilitätsarmutsbetroffene als jene Personen definiert, die im untersten Einkommensquartil liegen und anteilmäßig die höchsten Ausgaben für Mobilität haben. Zur Quantifizierung wurde die Konsumerhebung 2019/2020 sowie eine von der Universität für Bodenkultur durchgeführte Zusatzerhebung der Konsumerhebung 2019/2020 herangezogen. Entsprechend dieser Definition sind etwa 6,6% der österreichischen Haushalte mobilitätsarm (Pfaffenbichler, 2023).

In gegenständlichen Projekt „erREICHbar“ wird Mobilitätsarmut in Anlehnung an Lucas et al. (2016) und Dangschat & Segert (2011) definiert.

Im Zentrum stehen die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie die Geld- und Zeitarmut. Jede Art von Mobilitätsbeeinträchtigung oder eine schlechte ÖV-Anbindung kann zu Zeitarmut führen. Eine Person aus dem peripheren Raum mit schlechter ÖV-Anbindung ohne PKW, kann beispielsweise nicht in angemessener Zeit alle wichtigen Wege zur Befriedigung der Bedürfnisse zurücklegen. Eine

¹ Für die Definition siehe Statistik Austria (https://www.statistik.at/fileadmin/pages/338/EU-Definition_Armuts-_oder_Ausgrenzungsgefahrdung.pdf), am 29.1.2024

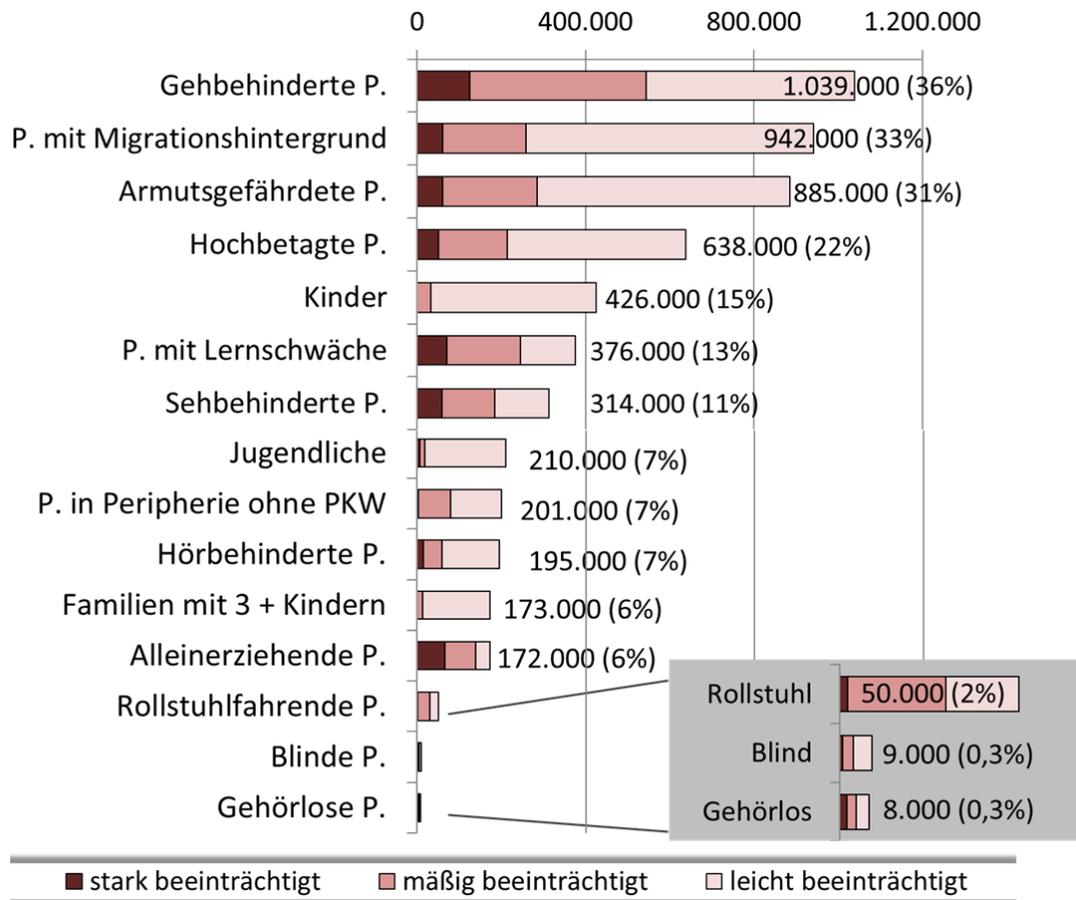
Person mit Migrationshintergrund, die mit dem österreichischen ÖV-System noch nicht so gut vertraut ist, kann Orientierungsschwierigkeiten begegnen. In diesem Projekt werden drei Dimensionen von Mobilitätsarmut verwendet:

- ▶ **Erschwinglichkeit des Verkehrs:** beschreibt die Herausforderung, die Kosten für den Verkehr zu decken im Sinne der ökonomischen Dimension der Mobilität. Betroffen sind armuts- oder ausgrenzungsgefährdete Haushalte. Dazu wird die Definition der EU-SILC herangezogen.
- ▶ **Defizite in der Erreichbarkeit von Gelegenheiten:** beschreibt den erschwerten Zugang zu wichtigen täglichen Zielen wie Arbeit, Ausbildung, Gesundheitsversorgung, Einkaufsmöglichkeiten in einer angemessenen Zeit, mit einem angemessenen Komfort und zu angemessenen Kosten als Nutzung der Mobilität für die Erfüllung der Alltagsbedürfnisse. Darunter wird die unzureichende Möglichkeit verstanden, notwendige Funktionalitäten innerhalb menschlicher Mobilitätsverhaltenskonstanten (konstantes Zeitbudget und konstante Anzahl von Wegen pro Tag) zu erreichen. Dazu wird das Modell der Mindestmobilitätsstandards aus dem Projekt MyFairShare herangezogen (Millonig, 2022).
- ▶ **Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** beschreibt den erschwerten Zugang zu (meist motorisierten) Verkehrsmitteln als Basis für Mobilität. Dazu werden Daten aus dem Projekt ÉGALITÉplus sowie Daten über die Qualität des ÖV-Angebotes gemäß den ÖV-Güteklassen der ÖROK herangezogen.

1.3 Exkurs: Mobilitätsbeeinträchtigungen

Unter dem Begriff Mobilitätsbeeinträchtigung werden zahlreiche Beeinträchtigungen zusammengefasst, dazu gehören sozialökonomische Faktoren wie körperliche Einschränkungen. Im Forschungsprojekt ÉGALITÉplus wurde für Österreich die Anzahl von Personen, die von einer von 15 verschiedenen Kategorien von Mobilitätsbeeinträchtigungen betroffen sind, abgeschätzt (siehe Abbildung 2). Es ist allerdings davon auszugehen, dass wenige Personen von nur einer der Beeinträchtigungen betroffen sind. Menschen mit Behinderungen haben meist auch nur geringe finanzielle Mittel ebenso wie Alleinerzieher:innen. Personen, die sich in Großfamilien um mehr als drei Kinder kümmern müssen, haben oft einen Migrationshintergrund und leiden unter Sprachbarrieren (Sammer et al., 2012).

Abbildung 2: Betroffene von Mobilitätsbeeinträchtigungen in Österreich



Quelle: ÉGALITÉplus Konsortium, 2011

2. Methode

Im Rahmen des Projekts werden unterschiedliche Methoden ergänzend und auf einander aufbauend angewendet. Der Methodenmix umfasst Datenscreening und -auswertungen, Literaturrecherche inklusive Best Practice-Screening und Fokusgruppen, die durch eine online Befragung unterstützt werden, angewendet. Zudem wird auf bereits bestehende bzw. laufende Projekte der Projektpartner:innen zurückgegriffen. Durch diesen Methodenmix werden quantitative Zahlen zur Betroffenheit ermittelt sowie eine vertiefte Kenntnis über die von Mobilitätsarmut betroffenen Gruppen und deren Herausforderungen im Alltag entwickelt. Dieser Methodenmix aus qualitativen und quantitativen Ansätzen ermöglicht eine hohe Praxisrelevanz der Ergebnisse.

2.1 Literaturrecherche und -analyse inklusive Best-Practice Screening

In diesem Projekt wurde ein Literaturscreening zu technischen, wirtschaftlichen, rechtlichen, sozialen und organisatorischen Barrieren und Hemmnissen durchgeführt. Im Rahmen der qualitativen Kategorisierung und Clusterung der von Mobilitätsarmut betroffenen Haushalte, die auf Vorgängerprojekten wie MyFairShare sowie ÉGALITÉplus aufbaute, erfolgte ein ergänzendes Literaturscreening.

In einem späteren Schritt und aufbauend auf den Ergebnissen der Literaturrecherche wurde ein Best-Practice Screening durchgeführt. Mit dieser Methode wurden gezielt jene Inhalte erfasst, welche für die weitere Bearbeitung der Maßnahmenvorschläge zur Bekämpfung von Mobilitätsarmut von Bedeutung sind.

2.2 Datenscreening und Datenauswertungen

Das vorrangige Ziel der Studie war die Recherche nach und Ermittlung von belastbaren Zahlen und Daten zu einer Quantifizierung der Mobilitätsarmut. Dazu wurden auch Daten zum Mobilitätsverhalten, der Armutsgefährdung und Raumtypisierung von Haushalten in Österreich analysiert. Dabei lag der Fokus insbesondere auf:

- ▶ Einschränkungen der Erschwinglichkeit des Verkehrs im Sinne der Armutsgefährdung,
- ▶ Defiziten in der Erreichbarkeit von Gelegenheiten sowie
- ▶ Einschränkungen des Zuganges zu Verkehrsmitteln mit Fokus auf öffentlichen Verkehr

Datenquellen waren Statistik Austria, EU-SILC, die ÖV-Güteklassen der ÖROK sowie die Vorgängerstudien MyFairShare und ÉGALITÉplus. Für die EU-SILC 2021 Daten wurde der Datensatz für Österreich von der Statistik Austria zur Verfügung gestellt.

2.3 Fokusgruppe

Durch die Einbeziehung intermediäre Expert:innen in zwei Online-Fokusgruppen wurde die Praxisrelevanz der Ergebnisse des Projekts erhöht. Die Erfahrung der intermediären Expert:innen gab einen zusätzlichen Einblick in die Thematik und brachte einen Mehrwert zu den literaturbasierten Analysen.

Zwei Fokusgruppen mit Expert:innen, die mit armuts- oder ausgrenzungsgefährdeten Haushalten arbeiten (z.B. Armutskonferenz, Caritas, Diakonie, Rotes Kreuz), wurden als online Workshops organisiert. An der ersten Fokusgruppe am 05.06.2023 nahmen neun Expert:innen teil. Es handelte sich bei der ersten Fokusgruppe um eine zweistündige online Veranstaltung, bei der unter anderem mithilfe von dem Umfragetool Mentimeter die entwickelten Personas und deren Betroffenheit von Mobilitätsarmut sowie mithilfe von Conceptboard die Barrieren und Hemmnisse, denen von Mobilitätsarmut betroffene Haushalte in ihrem Alltag begegnen, diskutiert wurden.

Im Anschluss an die erste Fokusgruppe wurde an Expert:innen, die nicht an der Fokusgruppe teilnehmen konnten, eine online Befragung ausgeschickt. Die online Befragung im Umfang von etwa fünf bis zehn Minuten wurde mit Hilfe von Lime Survey durchgeführt und im Zeitrahmen vom 10.06.2023 bis 31.08.2023 von 13 Personen ausgefüllt (Fragebögen sind im Anhang dargestellt).

Die zweite Fokusgruppe mit Schwerpunkt auf die Maßnahmenentwicklung zur Reduktion von Mobilitätsarmut fand am 23.11.2023 mit acht Expert:innen, die durch ihre Arbeit mit armuts- und ausgrenzungsgefährdeten Gruppen über einen reichen Erfahrungsschatz verfügen. Ein Teilnehmer brachte sich bereits im Rahmen der ersten Fokusgruppe ein und weitere Teilnehmer:innen zeichneten sich dadurch aus, dass sie selbst Armutserfahrungen haben und in der Plattform „Sichtbar Werden“ engagiert sind. Indem während des zweistündigen online Workshops Einblicke in Wissen und Erfahrungen mit Maßnahmen und zielgruppengerechter Kommunikation gegeben wurden, konnte die Praxisrelevanz der Projektergebnisse gestärkt werden. Mittels Miro-Board wurden zuerst pro vordefinierter Persona zielgruppenspezifische Maßnahmenvorschläge auf drei Ebenen (politische Verantwortungsebene, Raumentwicklungsebene, Angebotsverantwortungsebene) diskutiert sowie priorisiert und folglich praxisnahe Vorschläge zur zielgerichteten Ansprache von unter Mobilitätsarmut leidenden Gruppen erarbeitet. Damit wird das Ziel verfolgt, mit Hilfe zielgruppengerechter Kommunikationsstrategien langfristig zum Abbau von Barrieren beitragen zu können.

2.4 Anwendung des Methodenmixes

Die verschiedenen Methoden wurden in die Arbeitspakete 2 bis 5 eingebettet. AP1 (Projektmanagement) koordiniert die Benutzung und Implementierung der ausgewählten Methoden für das

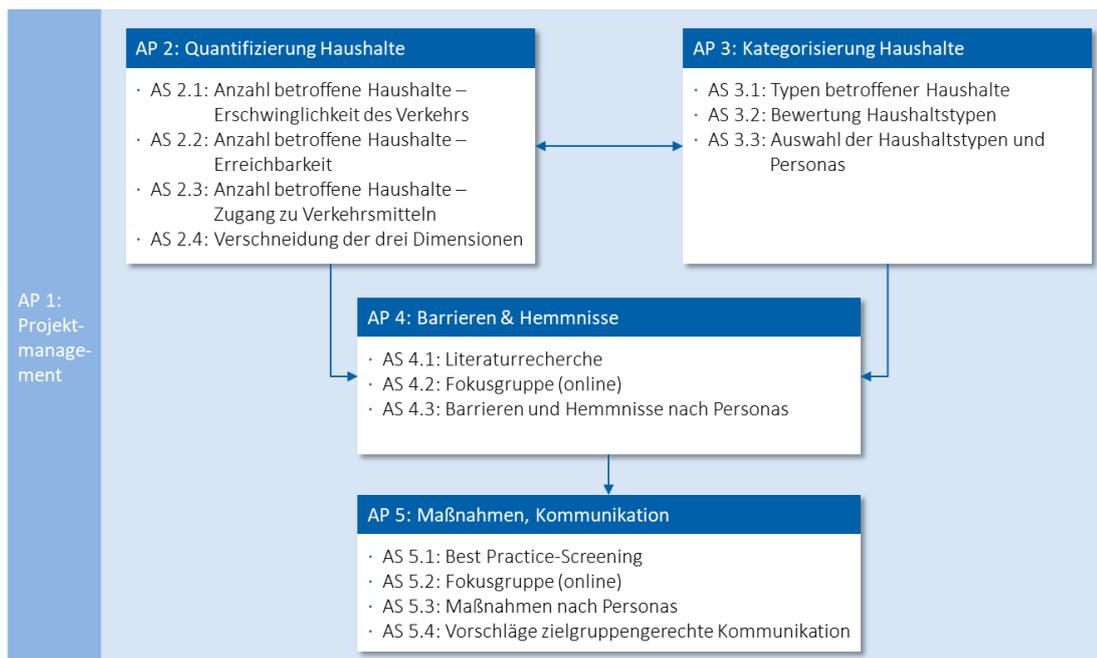
Projekt. Abbildung 3 zeigt das Zusammenspiel der verschiedenen Arbeitspakete und angewendeten Methoden.

Zunächst wurden parallel das Datenscreening und Datenanalyse (AP2) sowie eine Literaturrecherche zur Kategorisierung der Haushalte (AP3) durchgeführt. Darauf basierend erfolgte die Quantifizierung der von Mobilitätsarmut betroffenen Haushalte sowie ihre Kategorisierung in Personas².

Anschließend erfolgte ein Literaturscreening mit Fokus auf Barrieren und Hemmnissen, denen die in AP3 erarbeiteten Personas in Bezug auf Mobilitätsarmut begegnen (AP4.1). Die Ergebnisse dieser Literaturrecherche wurden zur Vorbereitung der ersten Fokusgruppe benutzt (AP4.2). Zur Ergänzung der Fokusgruppe erfolgte eine zusätzliche online Befragung. Basierend auf den Ergebnissen beider Methoden wurden die spezifischen Barrieren und Hemmnisse je Persona definiert.

Zur Formulierung von möglichen Maßnahmen sowie der zielgruppengerechten Ansprache für die definierten Personas erfolgte zunächst basierend auf einer Literaturrecherche ein Best-Practice Screening (AP5.1). Die Ergebnisse dieser Methode wurden im Rahmen einer zweiten Fokusgruppe diskutiert und auf ihre Praxisrelevanz getestet (AP5.2). Die Ergebnisse des Best-Practice Screenings sowie der Fokusgruppe wurden zur Erarbeitung der nach Personas gegliederten Maßnahmenvorschläge und zielgruppengerechten Ansprache herangezogen.

Abbildung 3: Ablaufplan des Projekts



Quelle: ÖIR und AIT

² Personas sind fiktive Personen (oder Haushalte), die prototypisch eine reale Gruppe von Menschen repräsentieren. Personas werden anhand gemeinsamer Eigenschaften definiert.

3. Quantifizierung der von Mobilitätsarmut betroffenen Haushalte

In gegenständlichen Projekt „erREICHbar“ wurde für die Quantifizierung der von Mobilitätsarmut betroffenen Haushalte insbesondere die EU-SILC Erhebung 2021 sowie die ÖV-Erschließungsqualität herangezogen. Ergänzend wurden räumliche Unterschiede analysiert, denn die Verteilung von Armuts-, Erreichbarkeits- und Mobilitätsarmutsmustern ist abhängig von verschiedenen Variablen, wie zum Beispiel verfügbarer Infrastruktur und Boden- bzw. Immobilienpreisen. Diese sind wiederum von Raumtyp zu Raumtyp sehr unterschiedlich. Deswegen werden die Daten zu Mobilität, Erreichbarkeit, Armut, soziodemografischen Faktoren und Mobilitätsarmut bezüglich ihren Raumtypen entlang der Studie kontextualisiert. Dazu werden die elf Raumtypen der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria verwendet.

3.1 Raumtypen in Österreich

Die Klassifizierung der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria erfolgt auf Gemeindeebene, basierend auf den Siedlungsstrukturen und -dichten. Zusätzlich wird für die Klassifizierung von regionalen Zentren, dem ländlichen Raum im Umland von Zentren sowie dem ländlichen Raum die Erreichbarkeit von urbanen, regionalen bzw. ausländischen Kernzonen als Kriterium herangezogen (Saul, 2021). In der Karte A.1 im Anhang ist die Klassifizierung der Gemeinden im Dauersiedlungsraum entsprechend der Urban-Rural-Typologie dargestellt.

3.2 ÖV-Güteklassen in Österreich

Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat der Mobilitätsversorgung, insbesondere für Personen, die keinen Pkw zur Verfügung haben. Die ÖV-Güteklassen definieren für das gesamte Bundesgebiet den Grad der ÖV-Erschließung (nicht berücksichtigt wird derzeit das Angebot an Bedarfsverkehren). Wesentliche Faktoren für die ÖV-Güteklassen in Österreich sind die Entfernung zu Haltestellen, die an der jeweiligen Haltestelle verfügbaren Verkehrsmittel, die Intervalle dieser verfügbaren Verkehrsmittel. Basierend auf diesen Kategorien werden auf Rasterzellenebene sieben ÖV-Güteklassen unterschieden (ÖROK, 2022).

Die Klassifikation geht von A – Höchstangiger ÖV-Erschließung in urbanen Gebieten über B – hochrangige ÖV-Erschließung in urbanen Gebieten, C – sehr gute ÖV-Erschließung (ÖV-Achsen/Knoten), D- Gute ÖV-Erschließung (ÖV-Achsen/Knoten), E- sehr gute Basiserschließung im ländlichen Raum, F Gute Basiserschließung im ländlichen Raum und G Basiserschließung im ländlichen Raum. So bezeichnet z.B. ÖV-Gütekategorie G Räume, in denen Haltestellen fußläufig erreichbar sind, an denen zumindest alle ein bis zwei Stunden ein Bus oder mindestens vier Bahn-Abfahrten pro Tag und Richtung verfügbar sind bzw. längere Fußwege zu stärker frequentierten Haltestellen in Kauf genommen werden müssen.

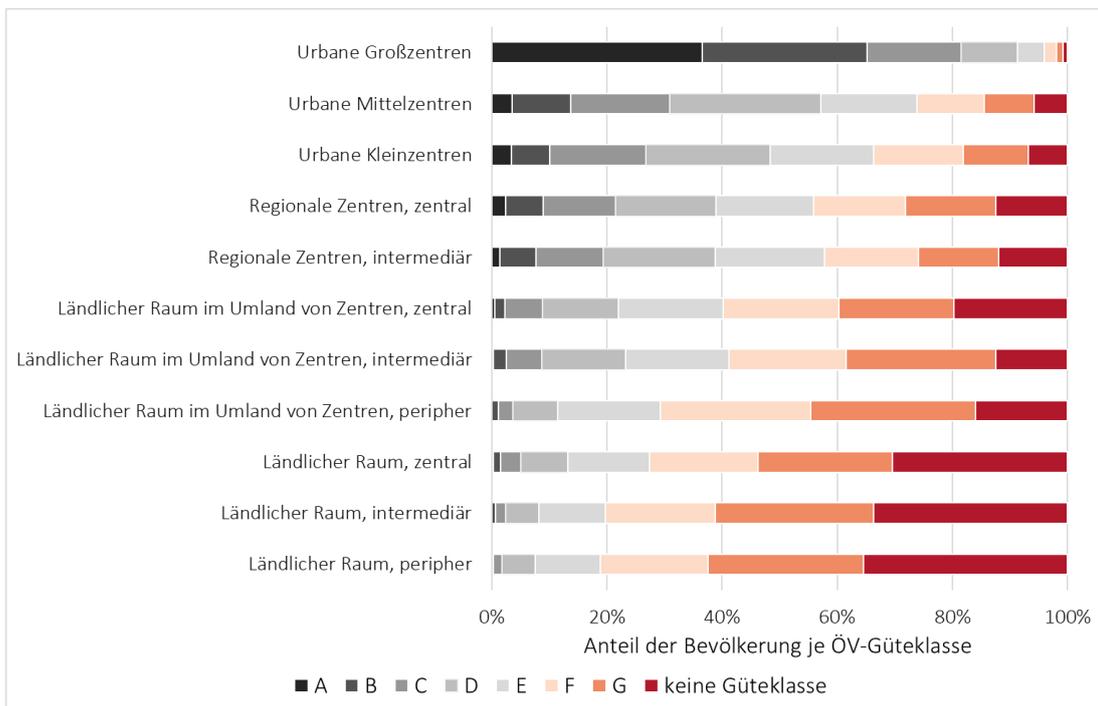
Die ÖV-Güteklassen erlauben in Verknüpfung mit der Raumstruktur bzw. Siedlungsdichte Darstellungen von Erreichbarkeitsdefiziten, dort, wo hohe Nutzungsdichten und geringe(re) ÖV-Erschließung zusammentreffen.

Insgesamt haben an Werktagen mit Schule etwa 63% der österreichischen Bevölkerung mindestens eine sehr gute Basiserschließung (zumindest ÖV-Güteklasse E). Dies bedeutet, dass 37% der österreichischen Bevölkerung keine ÖV-Erschließung bzw. nur eine Basiserschließung oder eine gute Basiserschließung (ÖV-Güteklasse F und niedriger) haben.

Bei der ÖV-Erschließungsqualität gibt es zudem deutliche regionale Unterschiede. Je ländlicher der Raumtyp, umso höher ist der Anteil der Bevölkerung ohne sehr gute Basiserschließung. Im ländlichen Raum, peripher haben 81% der Bevölkerung keinen Zugang zu einer sehr guten Basiserschließung mit dem ÖV (siehe Abbildung 4).

Bei der österreichweiten Ermittlung der ÖV-Güteklassen im Herbst 2021 konnten zudem 1.17 Mio. der österreichischen Bevölkerung (13%) an Werktagen mit Schule (Stichtag 22.10.2021) keine ÖV-Güteklasse zugeordnet werden. An Werktagen während Schulferien (Stichtag 28.10.2021) hatten 1,52 Mio. Personen (17%) keinen Zugang zu einer Haltestelle mit einer ÖV-Güteklasse A bis G (ÖROK, 2022). Diese Personen verfügen über kein akzeptables ÖV-Angebot.

Abbildung 4: ÖV-Güteklasse je Raumtyp und Anteil der Bevölkerung [%] an Werktagen mit Schule (Stichtag 22.10.2021) (N = 2.117 Gemeinden inkl. Wiener Bezirke)



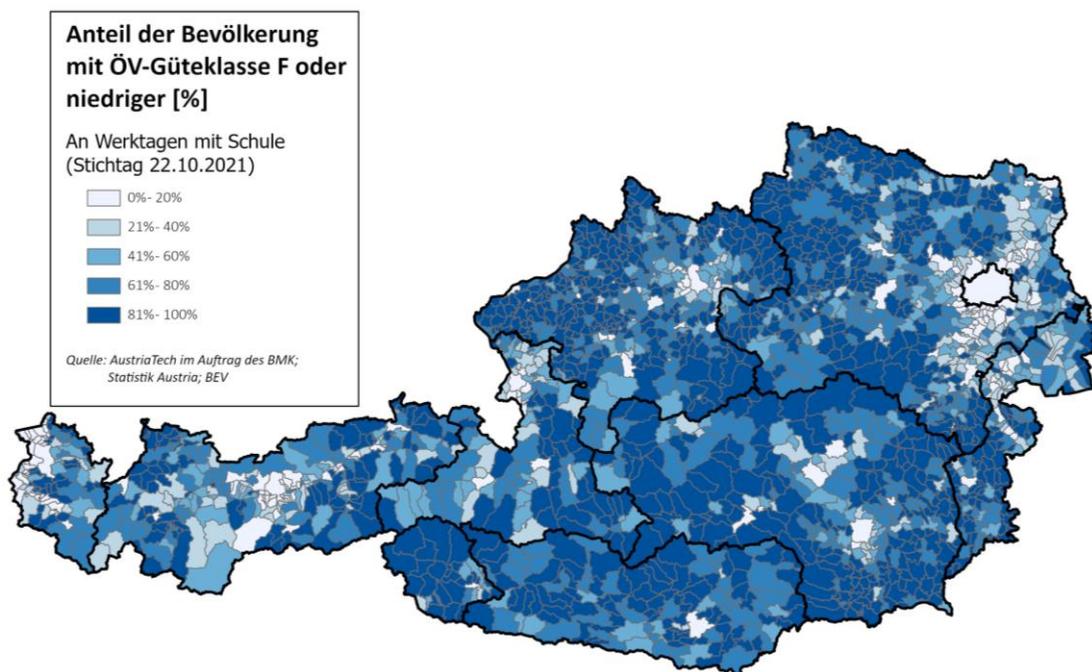
Quelle: ÖIR, auf Basis von AustriaTech im Auftrag des BMK, Statistik Austria, BEV

Karte 1 zeigt den relativen Anteil der Bevölkerung je Gemeinde mit einer ÖV-Güteklasse F und niedriger bzw. keiner ÖV-Güteklasse und verdeutlicht die regionalen Unterschiede bei der ÖV-Erschließung in den Gemeinden Österreichs. Die Landeshauptstädte sowie teilweise deren Umland stechen durch ihre hohe ÖV-Erschließungsqualität hervor. In der regionalen Verteilung zeigt sich, dass die ÖV-Erschließungsqualität im Osten (Wien und Umgebung) sowie im Westen (Vorarlberg,

Tirol und zu einem gewissen Anteil Salzburg) höher ist als in den anderen Bundesländern. Die Bundesländer Steiermark und Kärnten zeigen hohe Bevölkerungsanteile mit einer ÖV-Güteklasse F und niedriger.

Außerhalb von Schul- und Werktagen verschärft sich diese Situation. An Werktagen während der Schulferien vermindert sich die ÖV-Erschließungsqualität für die in Österreich lebende Bevölkerung um etwa 4%. Am meisten reduziert sich die ÖV-Erschließungsqualität für die Bevölkerung in intermediären regionalen Zentren, im peripheren sowie im intermediären ländlichen Raum im Umland von Zentren (Plus von ca. 9%). In urbanen Großzentren gibt es eine geringfügige Reduktion der ÖV-Erschließungsqualität (+0,4%).

Karte 1: Anteil der Bevölkerung mit ÖV-Güteklasse F oder niedriger [%] an Werktagen mit Schule (Stichtag 22.10.2021) (N = 2.117 Gemeinden inkl. Wiener Bezirke)



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

3.3 Armutsgefährdung

Im Rahmen der EU-SILC Erhebung (Community Statistics on **I**ncome and **L**iving **C**onditions) werden Daten über die Lebensbedingungen in der Europäischen Union erhoben. Seit 2003 nehmen auch österreichische Haushalte an der Befragung teil (Statistik Austria, 2023). Entsprechend der EU-SILC Definition gelten jene Haushalte als armutsgefährdet, deren äquivalisiertes Haushaltseinkommen unter der Armutsgefährdungsschwelle von 60% des Medians liegt. Diese Schwelle wurde EU-weit festgelegt. Das äquivalisierte Haushaltseinkommen bezeichnet dabei das gewichtete verfügbare Haushaltseinkommen. Im Jahr 2021 lag die Armutsgefährdungsschwelle eines Einpersonenhaushalts bei etwa 16.457 Euro pro Jahr. Entsprechend der EU-Skala wird für jede weitere erwachsene Person im Haushalt ein Konsumäquivalent von 0,5 und für jedes Kind unter 14 Jahren ein Konsumäquivalent von 0,3 angenommen (Blüher et al., 2022).

Im Jahr 2021 wurden in Österreich im Rahmen der repräsentativen EU-SILC Erhebung 6.018 Haushalte befragt. Um eine Hochrechnung auf alle österreichischen Haushalte zu ermöglichen, wurde von der Statistik Austria für jeden Haushalt ein Gewichtungsfaktor berechnet und angegeben. Dies ergibt eine hochgerechnete Grundgesamtheit von 4.013.636 Haushalten.

Entsprechend dieser Definition von Armutsgefährdung waren im Jahr 2021 etwa 14,7% der österreichischen Haushalte armutsgefährdet. Dabei gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Raumtypen. Die Armutsgefährdung ist mit 19,8% in Urbanen Kleinzentren am höchsten, während sie im ländlichen Raum im Umland von Zentren, zentral mit 9,9% den geringsten Wert hat. Zusammenfassend ist die Armutsgefährdung im urbanen Raum tendenziell höher als im ländlichen Raum. Am geringsten ist sie in den regionalen Zentren sowie im zentralen ländlichen Raum im Umland von Zentren.

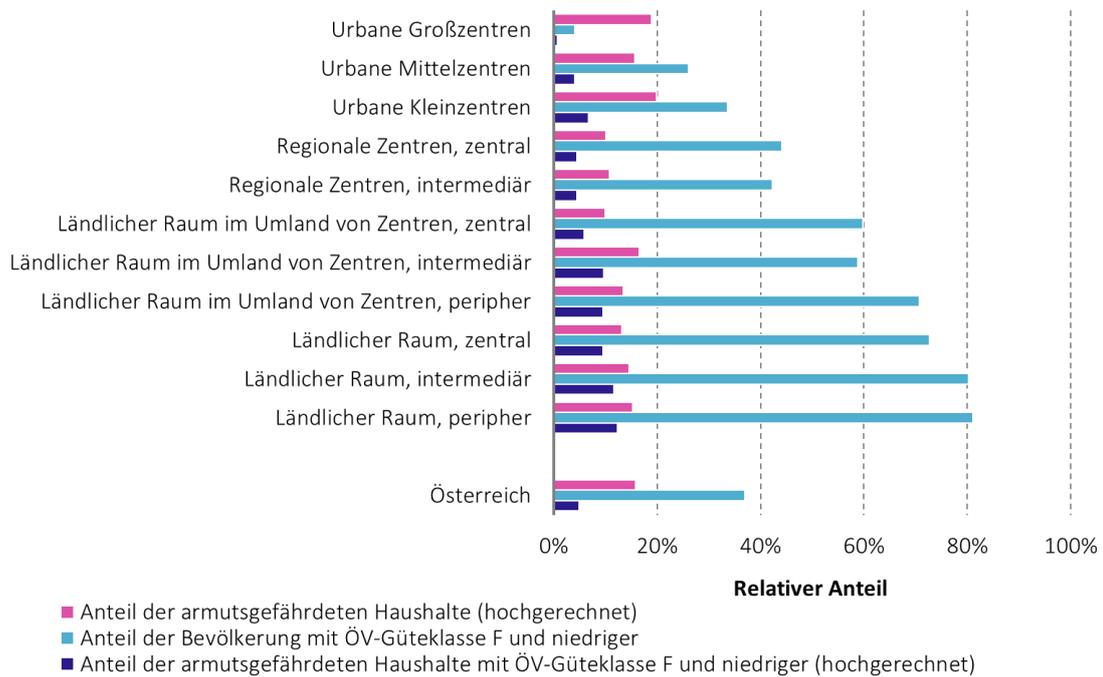
3.4 Mobilitätsarmutsgefährdung

Die Kombination von Armutsgefährdung und geringer ÖV-Erschließungsqualität zeigt das Risiko für Mobilitätsarmut. Dementsprechend waren etwa fünf bis sechs Prozent der österreichischen Haushalte im Jahr 2021 mobilitätsarmutsgefährdet. Die Tendenz dieses Anteils ist steigend. Zudem handelt es sich tendenziell um eine Unterschätzung, da in dieser Definition von Mobilitätsarmut weitere mobilitätseinschränkende Barrieren (z.B. Alter, Beeinträchtigungen, Behinderungen) nicht berücksichtigt werden.

Abbildung 5 zeigt mit einer Differenzierung nach den elf Raumtypen für einen Werktag mit Schule (Stichtag 22.10.2021)

- ▶ den Anteil der armutsgefährdeten Haushalte (rosa Balken),
- ▶ den Anteil der Bevölkerung mit ÖV-Güteklasse F und niedriger (hellblaue Balken) sowie
- ▶ den Anteil der armutsgefährdeten Haushalte mit ÖV-Güteklasse F und niedriger (dunkelblaue Balken).

Abbildung 5: Armutsgefährdung und geringe ÖV-Erschließungsqualität je Raumtyp [%] an Werktagen mit Schule (Stichtag 22.10.2021) (N = 2.117 Gemeinden inkl. Wiener Bezirke)



Quelle: ÖIR, auf Basis von EU-SILC 2021; AustriaTech im Auftrag des BMK; Statistik Austria

Karte 2 zeigt eine weitere räumliche Differenzierung von Armutsgefährdung, geringer ÖV-Erschließungsqualität und Mobilitätsarmutsgefährdung an einen Werktag mit Schule (Stichtag 22.10.2021). Der Nicht-Dauersiedlungsraum ist in Dunkelgrau über die Karte gelegt.

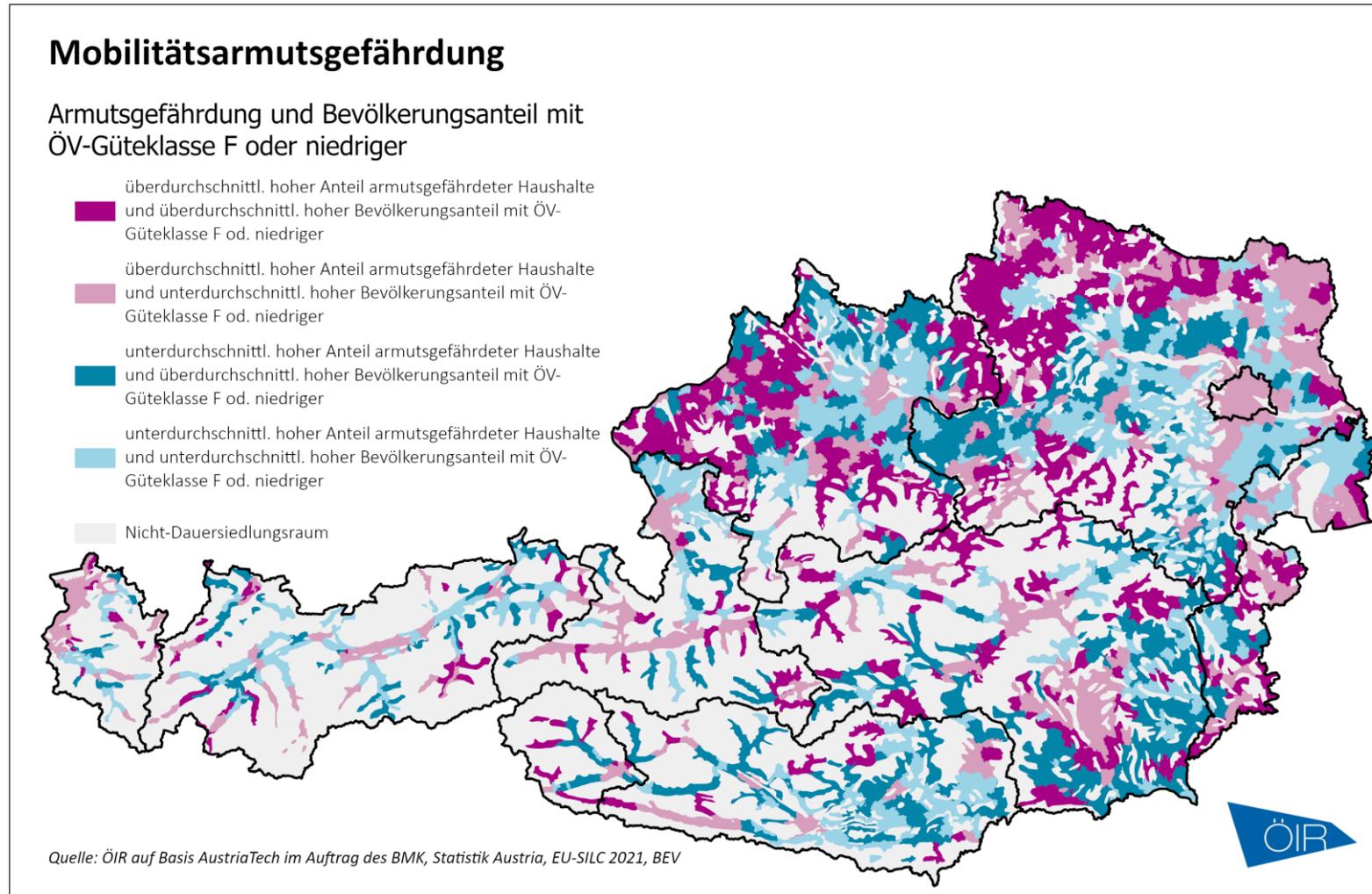
In Dunkelrosa sind jene Regionen dargestellt, in denen das Risiko für Mobilitätsarmut hoch ist. In diesen Regionen ist die Armutsgefährdung tendenziell erhöht und der Großteil der Bevölkerung hat keinen direkten Zugang zu einer ÖV-Haltestelle mit Güteklasse E oder höher. Es handelt sich in erster Linie um Regionen im Innviertel, Mühlviertel, Waldviertel, Mostviertel, aber auch viele Siedlungsgebiete in Tallagen.

In Rosa sind jene Raumtypen je Bundesland dargestellt, in denen der Anteil der hochgerechneten armutsgefährdeten Haushalte über dem Median von 13% liegt, aber der Großteil der Bevölkerung eine gute ÖV-Erschließungsqualität hat. Dies trifft zumeist auf die größeren Städte und ihr dicht besiedelte Umland zu.

In Dunkeltürkis sind jene Gemeinden dargestellt, in denen der Großteil der Bevölkerung nicht in der unmittelbaren Umgebung von einer ÖV-Haltestelle mit Güteklasse E oder höher wohnt. Die Armutsgefährdung ist in diesen Gemeinden jedoch basierend auf dem Raumtyp und dem Bundesland gering.

In Helltürkis sind jene Regionen dargestellt, in denen sowohl der Anteil der hochgerechneten armutsgefährdeten Haushalte (auf Raumtypenebene nach Bundesland) sowie der Anteil der Bevölkerung mit einer geringen ÖV-Erschließungsqualität (ÖV-Güteklasse F oder niedriger; basierend auf Gemeindeauswertungen) unter dem Median von 13% bzw. 77% liegt. Diese Regionen liegen häufig im Umland von städtischen Agglomerationen.

Karte 2: Armutsgefährdung und geringe ÖV-Erschließungsqualität [%] an Werktagen mit Schule (Stichtag 22.10.2021) (N = 2.117 Gemeinden inkl. Wiener Bezirken)



Quelle: ÖIR, auf Basis von EU-SILC 2021; AustriaTech im Auftrag des BMK; Statistik Austria; BEV

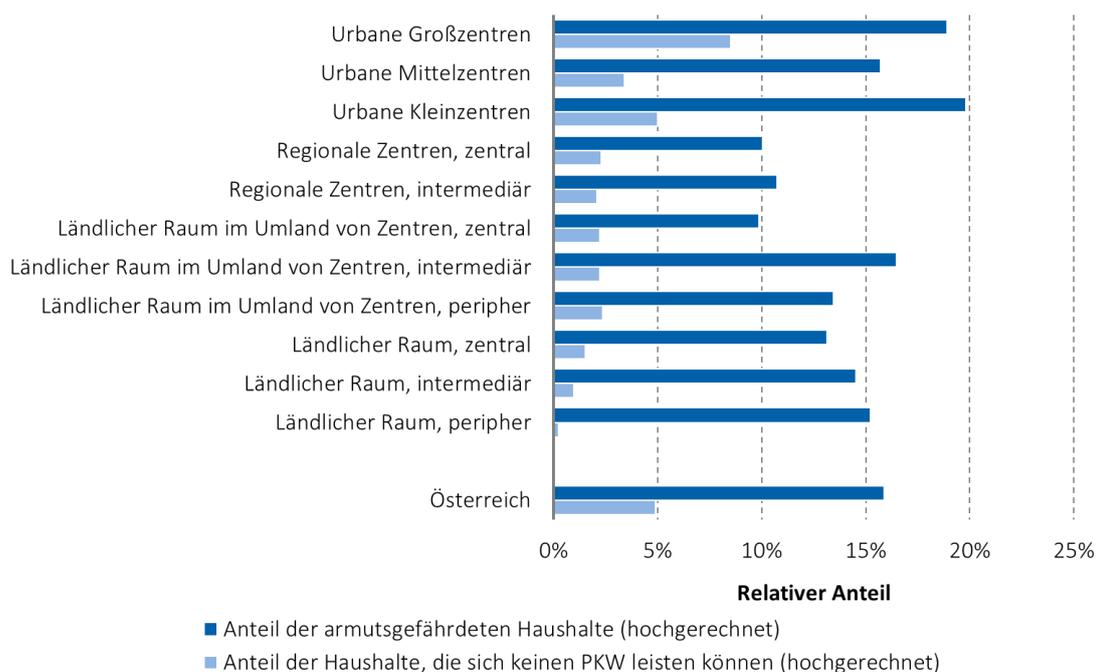
3.5 Vorhandensein eines privaten PKW

Im Zuge der Auswertungen wurde auch die Leistbarkeit eines PKWs betrachtet. Im Rahmen der EU-SILC Befragung wurde unter anderem nach dem Vorhandensein eines PKWs gefragt. Dabei standen folgende Antwortmöglichkeiten zur Verfügung:

- ▶ Ja, im Haushalt vorhanden
- ▶ Nein, aus finanziellen Gründen nicht vorhanden
- ▶ Nein, der Haushalt will das nicht haben

Etwa 4,9% der hochgerechneten Haushalte konnten sich im Jahr 2021 entsprechend eigenen Angaben keinen PKW leisten. In urbanen Großzentren und urbanen Kleinzentren können sich überdurchschnittlich viele Haushalte laut eigenen Angaben keinen PKW leisten, wie Abbildung 6 zeigt.

Abbildung 6: Anteil der armutsgefährdeten Haushalte (hochgerechnet; mittelblau) und Anteil der Haushalte, die sich aus eigenen Angaben keinen PKW leisten können (hochgerechnet; hellblau)



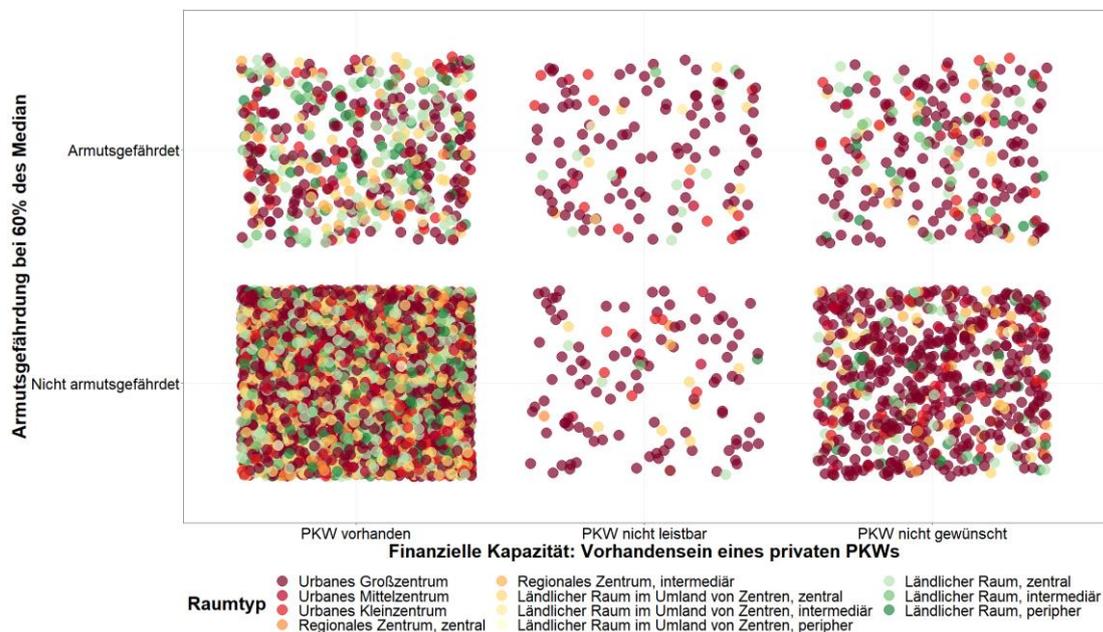
Quelle: ÖIR, auf Basis von EU-SILC 2021

Abbildung 7 zeigt die Gegenüberstellung von Armutsgefährdung und dem Vorhandensein eines privaten PKW. Jeder Punkt repräsentiert einen Haushalt, seine Farbe den Raumtyp des Wohnorts des Haushalts. Auf der X-Achse ist die Verfügbarkeit eines privaten PKWs bzw. die gegebene Begründung für die Nichtverfügbarkeit dargestellt. Auf der Y-Achse ist die Armutsgefährdung dargestellt: Nicht armutsgefährdet (unten) sowie armutsgefährdet (oben).

Die Angabe, ob ein PKW leistbar ist, ist eine subjektive Einschätzung der befragten Haushalte. Aus Abbildung 7 geht hervor, dass selbst nicht armutsgefährdete Haushalte angaben, sich keinen PKW

leisten zu können. Es ist anzunehmen, dass die Grenze zwischen den Kategorien „nicht leistungsfähig“ und „nicht gewünscht“ fließend ist.

Abbildung 7: Gegenüberstellung Armutsgefährdung und Vorhandensein eines privaten PKWs



Quelle: ÖIR, auf Basis von EU-SILC 2021

Tabelle 1 sind die Anzahlen an Beobachtungen je Kategorie zu entnehmen. Bei 85% der nicht armutsgefährdeten Haushalte ist ein PKW vorhanden, bei armutsgefährdeten Haushalten sind es nur 58%. 15% der armutsgefährdeten Haushalte können sich laut eigenen Angaben keinen privaten PKW leisten, während es bei nicht armutsgefährdeten Haushalten nur 2% sind. 27% der armutsgefährdeten Haushalte gaben an, keinen privaten PKW haben zu wollen, während dies nur 13% der nicht armutsgefährdeten Haushalten nannten.

Die Gründe der mangelnden Leisbarkeit eines privaten PKW wurden in dieser Studie nicht erforscht, allerdings könnten dazu Faktoren wie die Verfügbarkeit von (gratis) Parkplätzen und Wohnkostenbelastung führen.

Tabelle 1: Vorhandensein eines PKW vs. Armutsgefährdung – Anzahl an Beobachtungen (N = 6.018 Haushalte)

Vorhandensein PKW / Armutsgefährdung		Keine Angabe				Gesamt
		Keine Angabe	PKW vorhanden	PKW nicht leistungsfähig	PKW nicht gewünscht	
Armutsgefährdet	Abs.	0	518	137	242	897
	in %	0%	58%	15%	27%	100%
Nicht Armutsgefährdet	Abs.	1	4.349	124	647	5.121
	in %	0%	85%	2%	13%	100%
Gesamt	Abs.	1	4.867	261	889	6.018
	in %	0%	81%	4%	15%	100%

Quelle: ÖIR, auf Basis von EU-SILC 2021

3.6 Erreichbarkeitsarmut

Als wesentlicher Bestandteil der Mobilitätsarmut werden in diesem Projekt Defizite in der Erreichbarkeit von Gelegenheiten definiert (siehe Kapitel 1.2). Ist diese Erreichbarkeit fußläufig bzw. ohne (motorisierte) Verkehrsmittel nicht gegeben und müssen daher Kosten für die Nutzung von Mobilitätsangeboten getragen werden, ergibt sich daraus ein erhöhtes Risiko für Mobilitätsarmut. Mangelnder Zugang zu Verkehrsangeboten per se ist noch kein Risiko für Mobilitätsarmut, da vor allem im dicht besiedelten Gebiet von Städten mit ausreichend kurzen Distanzen zwischen Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Versorgung, Erholung, Sozialkontakte) auch bei Armutsgefährdung die Erreichbarkeit gegeben ist.

In diesem Zusammenhang kann auch zur Diskussion gestellt werden, ob der Begriff der „Mobilitätsarmut“ nicht durch den Begriff der „Erreichbarkeitsarmut“ ersetzt werden sollte, um zu verdeutlichen, dass es sich hier nicht um eine Unzulänglichkeit der Betroffenen handelt, sondern der Umgebung.

Analog zu Anregungen aus der Diskussion um Deutungen und Begriffe im Zusammenhang mit körperlichen Beeinträchtigungen sollte auch sprachlich der Fokus auf den Bereich gelenkt werden, bei dem die Verantwortung für die Lösung des Problems liegt. Körperlich beeinträchtigte Menschen *sind* nicht behindert, sie *werden* behindert, es ist also kein Mangel auf Seiten der Betroffenen, sondern der Umgebung, welche anders gestaltet werden muss, um diese Menschen nicht mehr in ihrer Bewegung zu behindern.

Entsprechend suggeriert „Mobilitätsarmut“, dass die Betroffenen „mobiler“ gemacht werden müssen, dass sie also nicht mobil genug sind. Angesichts der erforderlichen Mobilitätswende ist es aber gar nicht sinnvoll, alle Menschen möglichst mobil zu machen, um auch weiter entfernte Funktionen zu erreichen. Die Verantwortung sollte eigentlich bei den Gestaltungsebenen liegen, die die räumliche Verteilung und Zugänglichkeit von Funktionen verändern können, um diese leichter und mit weniger (motorisierter) Mobilität erreichbar zu machen. Ebenso wie alle Menschen – nicht nur Behinderte – von barrierefreien Umgebungen profitieren, würden auch alle Menschen – nicht nur Mobilitätsarme – von besseren nicht-motorisierten Erreichbarkeiten profitieren. Dass es möglich ist, diese Erreichbarkeiten zu schaffen, zeigt der Umstand, dass die großen Distanzen zwischen den Funktionen vor allem im ländlichen Raum erst ein Phänomen der jungen Vergangenheit sind und nur eine oder zwei Generationen früher auch in ländlichen Gebieten ein wesentlich breiteres Spektrum an Funktionen erreichbar war.

Um diesen Perspektivenwechsel auch sichtbar und konkreter werden zu lassen, wurden in erREICHbar zusätzlich zur raumbezogenen Quantifizierung der Haushalte auch eine raumbezogene Quantifizierung der Erreichbarkeitsaufwände durchgeführt. Basis dafür war ein GIS-Analysetool, das im Rahmen des transnationalen EN-UAC-Projekts MyFairShare 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)

Das Bewertungsmodell basiert dabei auf menschlichen Mobilitätsverhaltenskonstanten:

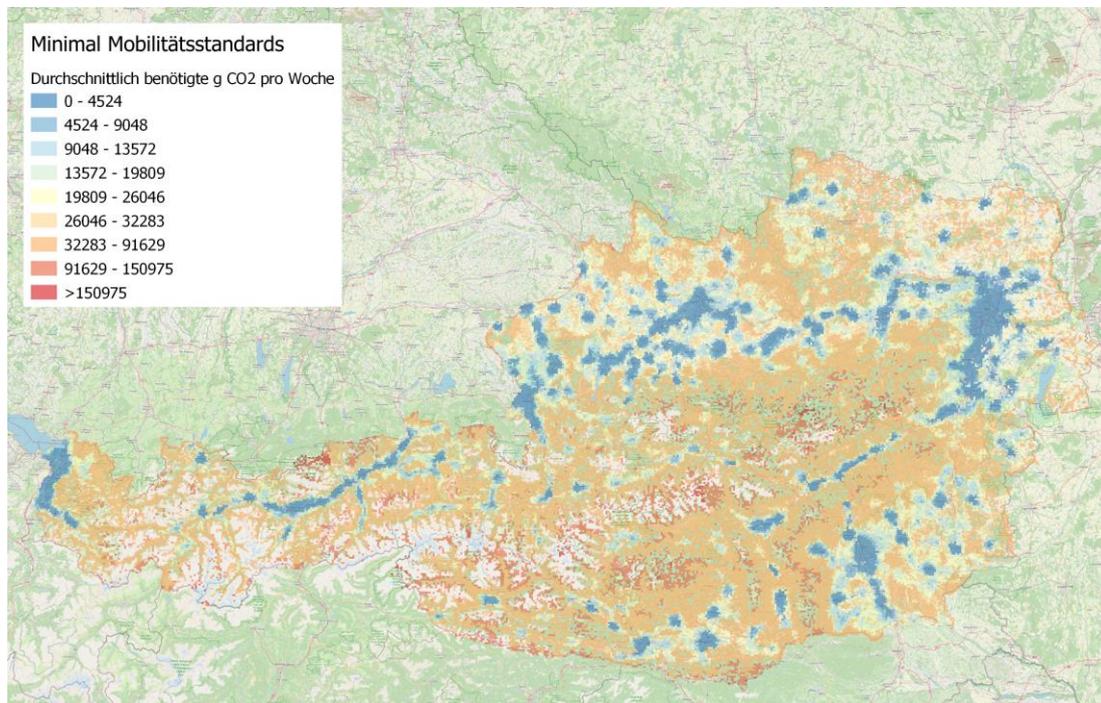
- ▶ dem durchschnittlichen täglichen **Reisezeitbudget** von 60 bis 80 Minuten (Ahmed & Stopher, 2014; Marchetti, 1994; Metz, 2012) auf insgesamt durchschnittlich 3-4 Wegen (Tomschy et al., 2016),
- ▶ den **Grundfunktionen** des täglichen Lebens (Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Versorgung, Erholung, Sozialkontakte) (Schönfelder & Axhausen, 2003) und
- ▶ den **Emissionswerten** unterschiedlicher Verkehrsmittel pro Personenkilometer (UBA. 2022).

Für die Berechnungen wurden Daten über Mobilitätsmuster unterschiedlicher Zielgruppen aus der österreichweiten Mobilitätsbefragung Österreich unterwegs (ÖU), Daten über die räumliche Verteilung von Funktionalitäten (Arbeitsplätze, Einkaufsgelegenheiten, Schulen, etc.) aus OpenStreetMap (OSM) und Routingberechnungen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln herangezogen. Details zur Berechnung der Erreichbarkeiten sind in Krajzewicz et al. (2023) beschrieben.

Abbildung 8 zeigt das ortsbezogene durchschnittliche minimale CO₂-Budget, das erforderlich ist, um die Daseinsgrundfunktionen erreichen zu können. In blauen Regionen ist die Erreichbarkeit von Grundfunktionen gut genug, um die Einhaltung der 2030 CO₂-Reduktionsziele bereits jetzt zu ermöglichen. In den roten Bereichen ist dies mit den derzeitigen durchschnittlichen CO₂-Emissionen ohne eine Verbesserung von Erreichbarkeiten nicht möglich.

Die Werte stellen 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.

Abbildung 8: Darstellung des örtlichen durchschnittlichen Mindestmobilitätsaufwandes in g CO₂ pro Woche und Person in Österreich



Quelle: AIT

Armutsgefährdung und CO₂-Budget

Karte 3 zeigt die räumliche Verschneidung von Armutsgefährdung und minimalem CO₂-Budget pro Woche.

Räume mit hoher Mobilitätsarmutsgefährdung sind in dunkelrosa dargestellt. Hier ist der Anteil armutsgefährdeter Haushalte überdurchschnittlich hoch und die Erreichbarkeit aller Ziele des täglichen Bedarfs innerhalb des täglichen Mobilitätszeitbudgets nur mit Hilfe eines Pkws möglich. Dadurch steigt das CO₂-Budget auf mehr als 20 kg CO₂/Woche. In Bezug auf Mobilitätsarmut ist die Bevölkerung in diesen Regionen stark auf die Verfügbarkeit eines Pkws angewiesen. Fällt dieser aus finanziellen oder persönlichen Gründen weg, können nicht mehr alle Ziele erreicht werden.

Räume mit hoher Armutsgefährdung, aber geringem CO₂-Budget dank guter Versorgungsqualität in hellrosa. Hier ist die Armutsgefährdung überdurchschnittlich hoch, die jedoch aufgrund der lokalen Versorgungsstruktur in der Lage sind ihre Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr zu bewältigen (hohe Armutsgefährdung mit guter Grundversorgung);

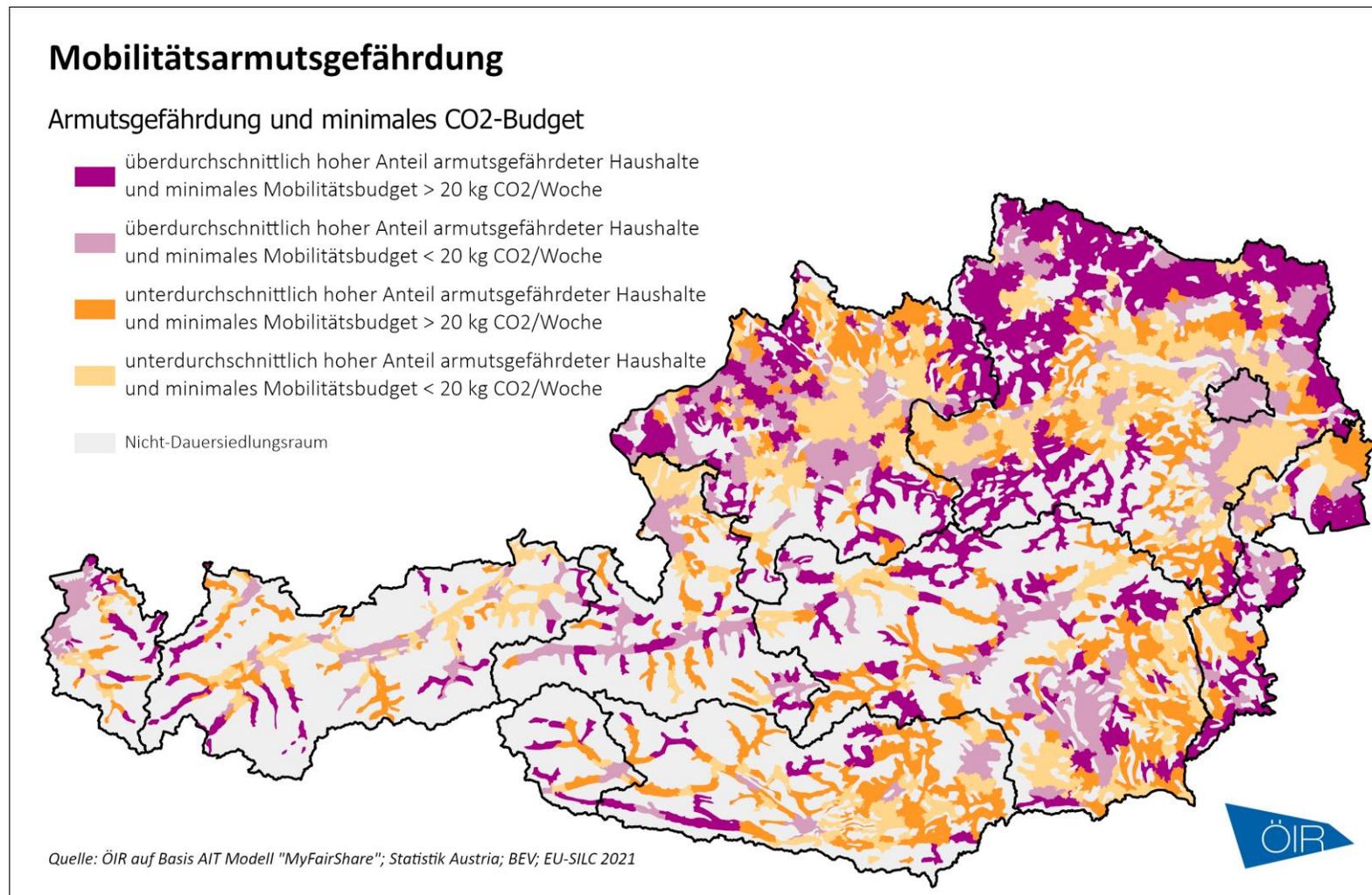
Räume mit hohem CO₂-Budget, aber geringer Armutsgefährdung in dunkelorange. Hier ist der CO₂-Bedarf der Einwohner:innen für die Erreichbarkeit der Grundfunktionen hoch, da sie aufgrund der Versorgungsstruktur stark auf den Pkw angewiesen sind (Erreichbarkeitsarmut). Der Anteil der armutsgefährdeten Bevölkerung ist gering.

Räume mit geringem CO₂-Budget und geringer Armutsgefährdung in hellorange.

Zu großen Teilen bestätigt die Karte das bereits gezeigte Bild der Mobilitätsarmutsgefährdung durch Verschneidung von ÖV-Erreichbarkeit und Armutsgefährdung. In einigen Regionen, wie z.B. in Niederösterreich an der Grenze zur Slowakei und Tschechien führt die lokal dispersere

Versorgungsstruktur zu erhöhter Mobilitätsarmutsgefährdung. Gleiches gilt z.B. auch für Gemeinden im Gailtal oder im Bezirk Zell am See abseits der regionalen Zentren. Demgegenüber „entschärft“ die relative gute Versorgungsstruktur im Innviertel die Erreichbarkeit der armutsgefährdeten Haushalte in vielen Gemeinden deutlich.

Karte 3: CO₂-Budget und Armutsgefährdete Haushalte in Österreich



3.7 Risiken für Mobilitätsarmut

Ganz allgemein handelt es sich bei Mobilitätsarmut um auftretende Probleme bei der Befriedigung der Bedürfnisse im Zusammenhang mit der Organisation der Wege. Mobilitätsarmut führt also dazu, dass sich eine Person schwieriger von der Quelle zum Ziel bewegen kann.

Das Risiko, von Mobilitätsarmut betroffen zu sein, setzt sich für Haushalte aus mehreren Dimensionen zusammen:

- ▶ **Räumliche Lage:** Die räumliche Lage und die damit einhergehende Distanz zu Gelegenheiten des Lebensalltags und die Verkehrsangebote, um diese zu erreichen, ist das wichtigste Einflussmerkmal auf Mobilitätsmuster. Sowohl in der Verfügbarkeit unterschiedlicher Verkehrsmittelooptionen als auch in den zu überwindenden Distanzen zu Gelegenheiten ergibt sich eine starke Stadt-Land Disparität.
- ▶ **Soziale Lage:** Die soziale Lage, also einerseits die Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln als auch soziale Rollen, wie etwa Versorgungspflichten, ergeben konkrete Chancen und Zwänge in gegebenen räumlichen Kontexten. Höhere finanzielle Mittel ermöglichen das Kompensieren von räumlich schlecht angebundenen Orten mit schnellen, privaten Fahrzeugen. Umfassende Versorgungspflichten, z.B. für Kinder oder ältere Familienangehörige, belasten den Mobilitätsalltag, sofern sie nicht finanziell (z.B. durch Anstellen von Betreuungspersonal) kompensiert werden können.
- ▶ **Verhaltenstyp:** Gruppen, die ähnliche Wertvorstellungen, Einstellungen und Entscheidungsmuster besitzen, zeigen ähnliche Verhaltensmuster, um mit ihrer sozialräumlichen Situation umzugehen (siehe pro:motion Typologie).

Außerdem wird das Risiko für Mobilitätsarmut durch weitere Beeinträchtigungen bzw. Erschwerisse erhöht. Darunter fallen beispielsweise ein erhöhtes Alter, eine Gehbehinderung, eine Seheinschränkung, Gehörlosigkeit, mangelnde Sprach- und Lesekenntnis der deutschen Sprache oder Mehrfachbelastungen. Auch alleinerziehende Personen sowie Patchworkfamilien können durch spezifische Bedürfnisse von Mobilitätsarmut betroffen sein. Etwa aufgrund der Abhängigkeit von Entscheidungen von Erziehungsberechtigten bzw. die erforderliche Begleitung durch Bezugspersonen, können auch Jugendliche und Kinder von Mobilitätsarmut betroffen sein.

4. Kategorisierung der betroffenen Haushalte

Zur Ermittlung spezifischer Mobilitäts- bzw. Erreichbarkeitsansprüche erfolgte eine qualitative Kategorisierung betroffener Menschen bzw. Haushalte in prototypische Personas, um zielgerichtet CO₂-vermeidende Antworten auf die Mobilitätsarmut unterschiedlicher Personengruppen abzuleiten. Eine Persona steht in diesem Zusammenhang für eine spezifisch beeinträchtigende Merkmalskombination (z.B. hochbetagte Person, armutsgefährdet, ohne PKW, im ländlichen Raum ansässig). Das Ziel dieser Kategorisierung war, herauszufinden in welchen Raumtypen die definierten Merkmalskombinationen häufig vorkommen, oder eine besonders hohe Barriere darstellten.

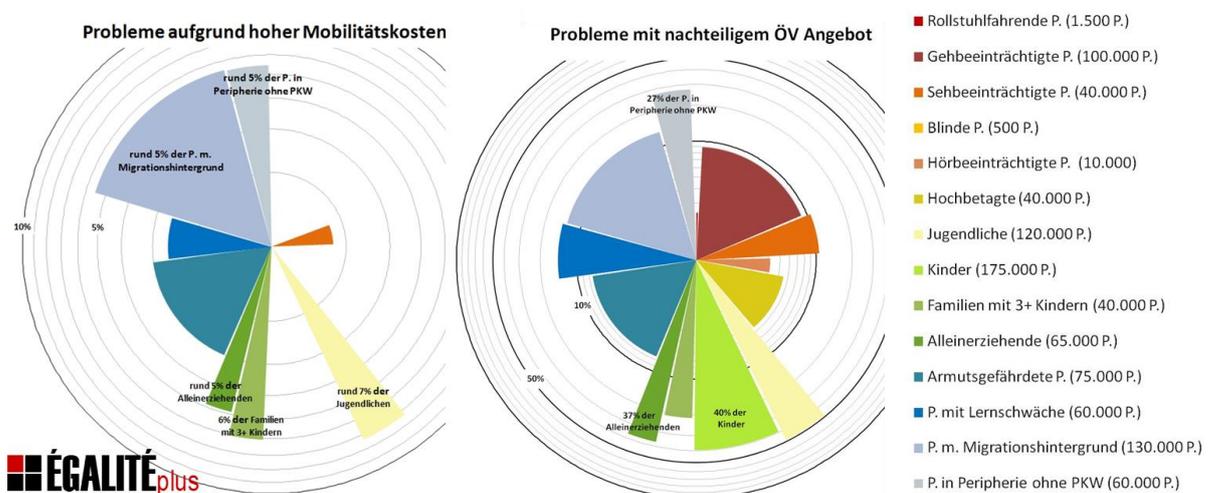
Als Basis für die qualitative Kategorisierung wurde wissenschaftliche Evidenz herangezogen, die durch ein Literaturscreening und die Berücksichtigung prognostizierter (demographischer) Trends sowie durch Vorgängerstudien besteht:

- ▶ „ÉGALITÉplus“ (Quantifizierung von mobilitätsbeeinträchtigten Personengruppen)
- ▶ „pro:motion“ bzw. „pro:NEWMotion“ (Typologie von Informationsbedürfnisgruppen)

4.1 Relevante Erkenntnisse aus ÉGALITÉplus

Das Projekt ÉGALITÉplus beschäftigte sich intensiv mit mobilitätsbeeinträchtigten Personengruppen in Österreich mit dem Ziel das Mobilitätsverhalten dieser Personengruppen in angemessener Differenzierung zu analysieren und in diesem Zuge „objektive“, wie z.B. materiell-physische, gesetzliche, finanzielle, kulturelle etc. und auch subjektiv wahrgenommene Mobilitätsbarrieren zu identifizieren (ÉGALITÉplus, 2011). Es wurden 15 Personengruppen identifiziert, die potenziell mobilitätsbeeinträchtigende Merkmale aufweisen und aus diesen Zielgruppen 541 Personen vertieft zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt sowie die Anzahl der Betroffenen von spezifischen Mobilitätsbeeinträchtigungen für Österreich hochgerechnet. Abbildung 9 zeigt die subjektive Belastung der betroffenen Gruppen aufgrund von hohen Mobilitätskosten und unzureichendem ÖV-Angebot. Probleme berichteten vor allem Personen in der Peripherie ohne Pkw, Alleinerziehende und Kinder sowie auch Personen mit Migrationshintergrund.

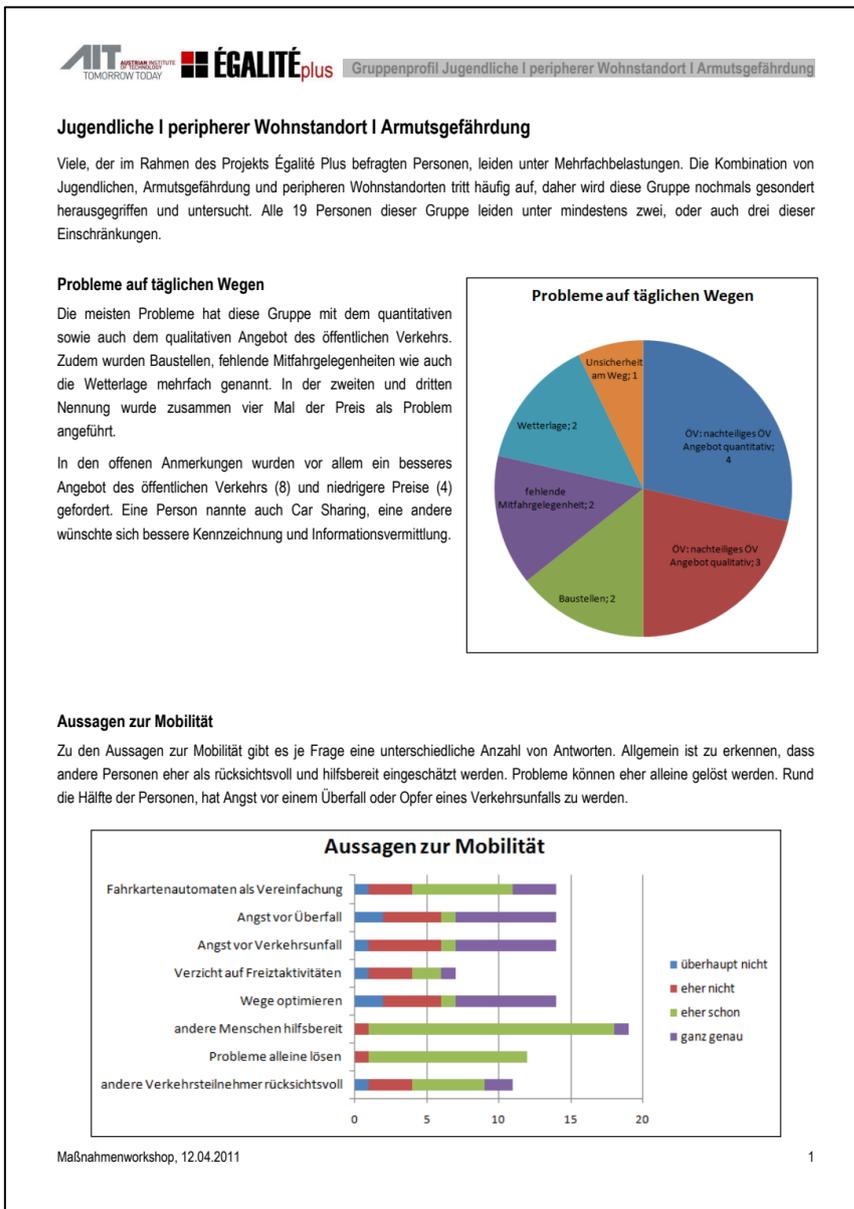
Abbildung 9: Subjektive Einschätzung der Schwere von Mobilitätsbeeinträchtigungen bei Betroffenen.



Als Ergebnis liegen nicht nur zahlreiche Auswertungen über die Mobilitätssituation der betrachteten Zielgruppen vor, sondern auch Profilbeschreibungen von Menschen, die von mehreren Beeinträchtigungen gleichzeitig betroffen sind. Für diese Profile liegen Erkenntnisse in dem Bereichen Mobilitätsprobleme, Probleme mit der Informationsbeschaffung, Verzicht auf Wege, Einstellungen zu Mobilität sowie genutzte und gewünschte Hilfsmittel vor.

Auch bei Mobilitätsarmut sind Betroffene immer von mehreren Mobilitätsbeeinträchtigungen gleichzeitig belastet. Dazu gehören in jedem Fall Armutsgefährdung, periphere Wohnstandorte und ein durch diese Kombination bedingter eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln und damit Grundfunktionen. Für die Personentwicklung in erREICHbar wurden diese Mehrbelastungsprofile herangezogen, um die unterschiedlichen Auswirkungen von Mobilitätsarmut auf den Alltag und die Belastungen der betroffenen Gruppen zu beschreiben.

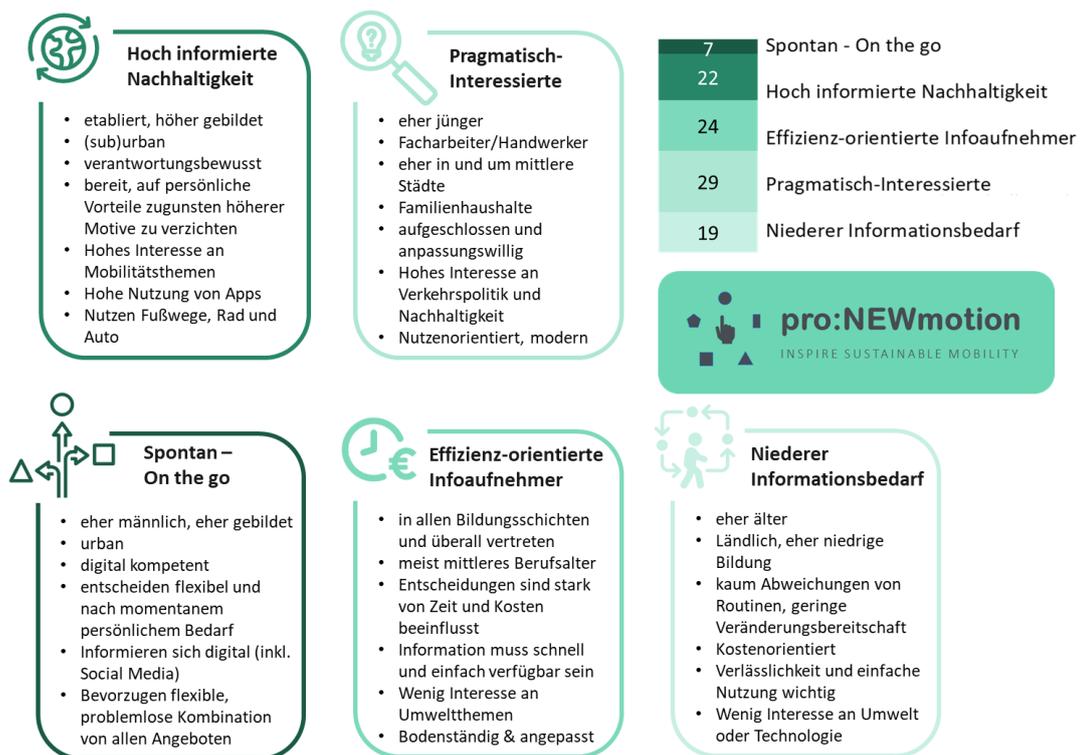
Abbildung 10: Beispiel für Mehrbelastungsprofil Jugendliche/peripherer Wohnstandort/Armutsgefährdung (erste von zwei Seiten Profilbeschreibung).



4.2 Relevante Erkenntnisse aus pro:motion und pro:NEWmotion

Im Projekt pro:motion (2015) und dem Folgeprojekt pro:NEWmotion (2023) wurden unterschiedliche Mobilitätsverhaltenstypen auf Basis von repräsentativen Befragungen in Österreich identifiziert. Diese Typen beschreiben nicht nur spezifische Verhaltens- und Einstellungsmuster sowie charakteristische Merkmale (z.B. Wechselbereitschaft auf aktive Mobilität umzusteigen), sondern auch die Informations- und Kommunikationsbedürfnisse. Die Typologie ist dabei auf dem international etablierten Modell der Sinus-Milieus aufgebaut und ermöglicht damit sowohl eine umfassendere Beschreibung der typspezifischen Lebenswelten als auch die Abschätzung von Ausgleichsstrategien im Falle von Mobilitätsbeeinträchtigungen. Während beispielsweise die Typen „Spontan – On the go“ (jung, multimodal, urban) oder „Effizienzorientierte Info-Aufnehmer“ auf geänderte Rahmenbedingungen (z.B. höhere Energiepreise, steigende Zeit- und Kostenaufwände) reagieren, indem sie sich Informationen besorgen, um unter diesen Bedingungen besser zurechtzukommen, sind z.B. Menschen des „Niederer Informationsbedarfs“ (auch aufgrund ihres höheren Alters und der fehlenden Digitalkompetenz) weniger flexibel und haben auch Schwierigkeiten, andere Optionen zu recherchieren und sind daher stärker gefährdet, von Mobilitätsarmut betroffen zu sein.

Abbildung 11: Kurzprofil der pro:NEWmotion Typen



Die Typologien wurden für die Einschätzung der Anpassungsfähigkeit bei sich verändernden Rahmenbedingungen berücksichtigt, wenn es darum ging, die Wirkung von Maßnahmen zu beurteilen. Die Typologie ist zudem frei verfügbar und kann für Untersuchungen in Projekten angewendet werden, um weitere Fragestellungen im Zusammenhang mit Mobilitätsarmut und Wirksamkeit von Maßnahmen zu untersuchen³.

³ Siehe https://www.changemobility.at/wiki/index.php?title=Verhaltenskategorien#pro:NEWmotion_Typologie_282023.29

4.3 erREICHbar Personas

Auf Basis der Zusammenführung der relevanten Erkenntnisse aus den Vorprojekten und weiterer Literatur wurden prototypische Personas entwickelt, die jeweils für eine spezifisch beeinträchtigende Merkmalskombination stehen. Für alle abgeleiteten Personas gelten die Charakteristika Armutsgefährdung, (nicht) verfügbare Transportmodi sowie der von ihnen bewohnte Raumtyp als in der Mobilitätsarmutsgefährdung besonders zu beachtende bzw. verstärkende Faktoren.

Tabelle 2: Kurzbeschreibungen der erREICHbar Personas

	<p>Ältere Personen Gehbehinderung Seh Einschränkung</p> <p>Diese Persona ist charakterisiert durch körperliche Beeinträchtigungen, welche die Nutzung von Verkehrsangeboten, besonders wenn diese keine ausreichende Barrierefreiheit aufweisen, erschweren. Sie können selbst (zumindest in bestimmten Situationen) keine Fahrzeuge mehr lenken oder sich diese nicht leisten. Mobilitätsbezogene Informationen sind ihnen nur schwer zugänglich, wenn diese über digitale Medien vermittelt werden. Sie verzichten oft auf Wege und beschränken sich auf das Notwendigste.</p>
	<p>Gehörlosigkeit Mangelnde Sprach- und Lesefähigkeit</p> <p>Bei dieser Persona handelt es sich um Menschen, die aufgrund von Höreinschränkungen und anderen körperlichen Beeinträchtigungen der Kommunikationsfähigkeiten Schwierigkeiten mit der Nutzung von Mobilitätsangeboten haben. Dazu kommt, dass ihre Beeinträchtigung nicht „sichtbar“ ist und daher auch weniger Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse erfolgen kann. Hilfsmittel, die dies kompensieren könnten, sind nicht leistbar.</p>
	<p>Alleinerziehende Patchworkfamilien</p> <p>Bei dieser Persona besteht eine hohe zeitliche Belastung, da die Verantwortung für die Organisation und Begleitung der Mobilität von Kindern getragen werden muss. Gestaltet sich diese Organisation aufgrund mangelnder Erreichbarkeiten und unzureichender Mobilitätsangebote schwierig, kommt es zum Verzicht auf Wege und auf die Teilhabe an Aktivitäten, wodurch die Entwicklungschancen der Kinder eingeschränkt werden.</p>
	<p>Migrationshintergrund Mangelnde Sprach- und Lesekenntnis</p> <p>Diese Persona ist ebenfalls von Beschränkungen ihrer Kommunikation betroffen, welche es ihnen erschwert, Angebote zu identifizieren und Möglichkeiten zu nutzen. Oft sind die Informationen zu komplex, auch wenn eine sprachliche Grundkompetenz gegeben ist. Hinzu kommt, dass kulturell bedingt gruppenspezifische soziale Normen die Nutzung von Mobilitätsangeboten einschränken können.</p>
	<p>Jugendliche</p> <p>Die Persona der Jugendlichen ist eine häufig übersehene Gruppe, deren wahrgenommene Einschränkungen ihres Bewegungsfreiraums aber deutliche Auswirkungen auf spätere Mobilitätsmuster haben. Diese Persona ist nicht nur von Mobilitätseinschränkungen betroffen, sondern sehr häufig auch durch einen Mangel an Erreichbarkeiten von altersgerechten Funktionen wie Freizeitangeboten und Möglichkeiten zur sozialen Teilhabe.</p>
	<p>Kinder</p> <p>Bei der Persona der Kinder liegt vor allem die Einschränkung der Möglichkeiten zur selbstbestimmten Mobilität im Fokus. Diese bestehen nicht nur aufgrund von rechtlichen Bestimmungen, die die Nutzung von Mobilitätsangeboten für Kinder betreffen, sondern besonders auch die unzureichend kindergerechte Gestaltung der öffentlichen Verkehrsräume, die eine selbstständige Mobilität selbst dann erschweren, wenn Grundfunktionen (z.B. Schule, Spielplatz) zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar wären.</p>

5. Darstellung der existierenden Barrieren und Hemmnisse

Als grobe Strukturierung der Barrieren werden Verhaltenstheorien herangezogen (siehe Tabelle 3 und Abbildung 12), z.B. die Theorie der sozialen Praktiken, die drei verschiedene Komponenten beschreibt, die für ein Verhalten erforderlich sind (Reckwitz, 2002; Shove et al., 2012):

- ▶ das „Material“ (im Mobilitätskontext „access“), also z.B. ein öffentliches oder privates Fahrzeug,
- ▶ die „Kompetenz“ („ability“), um z.B. ein Fahrzeug oder Mobilitätsangebot zu nutzen, und
- ▶ die „Bedeutung“ („ambition“), die man der Nutzung zuschreibt und die bestimmt, ob man gewillt ist, es zu tun.

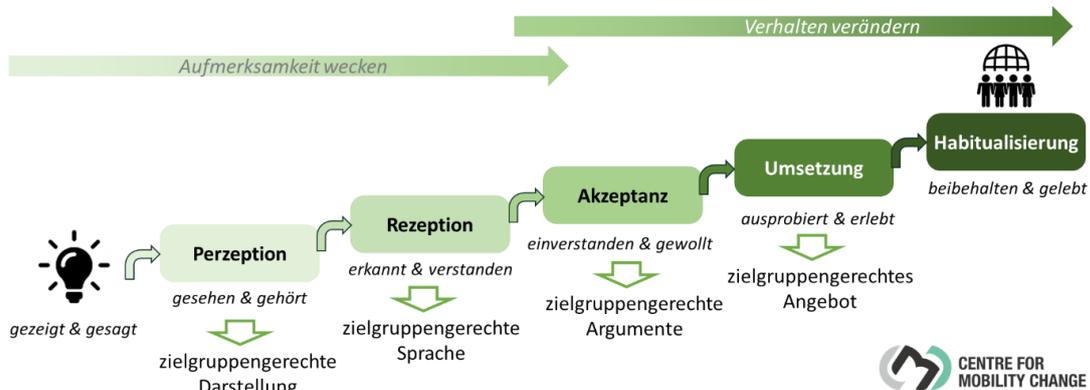
Tabelle 3: Potenzielle Barrieren, die den Zugang, die Fähigkeit und den Antrieb zur Nutzung von Mobilitätsoptionen beeinflussen

	Mögliche Barrieren	Beispiele für Auswirkungen
ACCESS	Sozio-ökonomische Hindernisse: begrenzte finanzielle/zeitliche Mittel	Wohnen in sicheren bzw. gut versorgten Umgebungen mit hohen Erreichbarkeiten nicht möglich
	Informationsbarrieren: unzureichende (zu wenige, schwer erreichbare oder zu komplizierte) Informationen über erreichbare Gelegenheiten, Verkehrsangebote, Tarife etc.	Umwege bzw. Beschränkung auf Strecken und Ziele, für die ausreichende Informationen oder Erfahrungen vorliegen
	Physische Gesundheitsbarrieren: eingeschränkte körperliche bzw. motorische Funktionen (Beweglichkeit, Körperkraft, Müdigkeit, körperliche Behinderungen); eingeschränkte Sinneswahrnehmungen (Sehen, Hören)	Beschränkung auf barrierefreie bzw. leicht bewältigbare Strecken
ABILITY	Kognitive Gesundheitsbarrieren: eingeschränkte körperliche bzw. motorische Funktionen (Aufmerksamkeit, Reaktionszeit, Arbeitsgedächtnis, Lernkapazität)	Beschränkung auf bekannte Strecken, Vermeidung neuer oder komplexer Wege
	Nutzungsbarrieren: mangelnde Erfahrung/Schulung mit neuen/ungewohnten Angeboten bzw. Informationsquellen oder Infrastrukturen	Beschränkung auf bekannte Routen, Angebote bzw. Informationsquellen
AMBITION	Barrieren im Zusammenhang mit sozialen Normen: unzureichende Übereinstimmung mit akzeptablen bzw. wünschenswertem Verhalten (bezogen auf Alter, Zugehörigkeit zu sozialer Gruppe, Milieu, Geschlecht)	Vermeiden von nicht angemessenen bzw. aus der Norm der Zugehörigkeitsgruppe fallendem Verhalten
	Barrieren im Zusammenhang mit persönlichen Werten: mangelnde Überzeugung der Sinnhaftigkeit bzw. des Wertes des Zielverhaltens (z.B. Umweltschutz/Gesundheit nicht ausreichend motivierend) oder Ängste im Zusammenhang mit der Nutzung (vor Gefahren, vor möglichem Fehlverhalten etc.)	Fehlende Motivation zu bestimmten Verhalten

Quelle: AIT

Ebenso werden potenzielle Barrieren entlang von Verhaltensänderungsprozessen betrachtet, die relevant für Beeinträchtigungen sein können, weil sie eine Anpassung an geänderte Verhältnisse bzw. ein erfolgreiches Ausweichverhalten erschweren (Reusswig et al., 2004).

Abbildung 12: Barrieren im Verhaltensänderungsprozess



Quelle: CMC Centre for Mobility Change

5.1 Fokusgruppe und Umfrage zu Barrieren und Hindernissen von mobilitätsarmutsbetroffenen Personen

Am 05.06.2023 fand die erste Fokusgruppe als zweistündiger online Workshop statt, an der neun intermediäre Expert:innen teilnahmen. Diese vertraten Menschen mit psychischen Problemen, Menschen mit Sehbehinderungen oder anderen Behinderungen sowie Kinder. Auch die Arbeiterkammer Wien (Abteilung Mobilität und Verkehr) sowie die Caritas Wien waren bei der Fokusgruppe vertreten. Zudem nahmen 13 Personen die Möglichkeit wahr, im Rahmen einer Online-Befragung von ihren Erfahrungen zu berichten. Die Umfrage war grundsätzlich anonym gestaltet, teilgenommen haben Vertreter:innen des Werkstättenrates sowie 12 weitere Vertreter:innen aller Personas.

5.1.1 Einschätzung der Betroffenheit von Mobilitätsarmut nach verhaltenshomogenen Gruppen (Personas)

Im Rahmen dieser ersten Fokusgruppe wurden die Teilnehmer:innen gebeten, eine Einschätzung der Betroffenheit von Mobilitätsarmut je Persona abzugeben. Im Allgemeinen bestand Konsens, dass alle sechs Personengruppen ein großes Risiko für Mobilitätsarmut haben – allesamt auf eine sehr spezifische Art und Weise. Insbesondere wurden Ältere Personen und Personen mit Geh- und Seheinschränkung als stark beeinträchtigt empfunden (Abbildung 13).

Eine Person merkte an, dass insbesondere im ländlichen Raum die „Care-Arbeit“ nach wie vor häufig Aufgabe von Frauen ist, diese also mehr Wege (Arbeit, Bringen, Holen, Einkauf, etc.) abzuwickeln hätten und daher stärker von Mobilitätsarmut betroffen seien als die entsprechende Personengruppe im urbanen Raum. Steht nur ein Pkw je Haushalt zur Verfügung, würde der im ländlichen Raum meist vom (männlichen) Hauptverdiener genutzt und die Mobilität für die anderen Haushaltsmitglieder entsprechend eingeschränkt.

Dies wird durch die Tatsache unterstützt, dass der Anteil der armutsgefährdeten Haushalte (< 60% des Medianeinkommens) ohne Pkw bei 66% liegt, während er im Durchschnitt bei 86% liegt. Auch der Anteil der Einelternhaushalte mit Pkw liegt mit 62% unter dem Durchschnitt.⁴ Dementsprechend sind Familien mit geringerem Einkommen stärker auf lokale Einrichtungen angewiesen.

Abbildung 13: Einschätzung der Betroffenheit von Mobilitätsarmut je Personas (N = 9)



Quelle: ÖIR, 2023; via Mentimeter

Die Personengruppe der Kinder ist gesondert von den anderen fünf definierten Personas zu betrachten. Mit der Abhängigkeit der Kinder von ihren Eltern, sind sie im Regelfall ebenfalls von den Erschwernissen ihrer Eltern betroffen. Der Fokus liegt jedoch darauf, dass Kinder bzw. Jugendliche weniger leicht alleine mobil sein können – einerseits aufgrund der Verkehrsmittelverfügbarkeit (z.B. PKW-Führerschein), andererseits aufgrund der Verkehrssicherheit.

5.1.2 Barrieren und Hemmnisse der unterschiedlichen Personas

Mithilfe eines Conceptboards⁵ (Ergebnis siehe Abbildung 14) wurden im Rahmen der ersten Fokusgruppe Barrieren und Hemmnisse je Persona diskutiert. Dabei wurde zwischen drei Arten von Barrieren und Hemmnissen unterschieden:

- ▶ **technische, wirtschaftliche, rechtliche, soziale und organisatorische Barrieren und Hemmnisse, wie z.B.:**
 - technische/bauliche Einschränkungen: Barrierefreiheit, Informationszugang
 - wirtschaftliche/finanzielle Einschränkungen: Armutsgefährdung
 - personenbezogene Einschränkungen: Alter, Sehbeeinträchtigung, Gehbeeinträchtigung, alleinerziehend, sprachliche Barrieren, Migrationshintergrund, Angst, Lärmempfindlichkeit
 - rechtliche Einschränkungen: Nutzungsbeschränkungen
 - organisatorische Einschränkungen: Zugang zu und Angebot an Verkehrsmitteln (Fuß, Rad, ÖV, PKW), Erreichbarkeit von wichtigen Zielen und Einrichtungen (Arzt, Einkaufen, Ausbildung, Arbeit, etc.)

⁴ Statistik Austria (2022): Tabellenband EU SILC 2021, Einkommen, Armut und Lebensbedingungen, S. 50

⁵ Siehe <https://conceptboard.com/de/>

- ▶ **raumtypenspezifische Unterschiede der Barrieren und Hemmnisse**, wie z.B. Unterschiede zwischen Stadt und Land
- ▶ **Einfluss der Lebens- und Wohnsituation auf die Barrieren und Hemmnisse**, wie z.B. Haushaltsgröße

▶▶ **Armutsgefährdete Personengruppen in Berufen mit Tagesrandbeschäftigung**

Oft sind Personen mit geringem Einkommen in Berufen beschäftigt, die die Verfügbarkeit eines PKWs voraussetzen, da das ÖV-Angebot für die An- oder Abreise nicht ausreichend ist. Dies gilt z.B. für Schichtarbeitende oder Reinigungspersonal. Hier ist der Ausbau des ÖV-Systems wichtig oder aber kostengünstige Leihfahrzeuge.

In Wien kann von einkommensschwachen Personen ein Mobilpass beantragt werden, der zur Inanspruchnahme von Ermäßigungen (für ÖV-Tickets, Büchereien, Bäder, Volkshochschule, Pensionistenklubs) berechtigt. Eine Ausweitung auf ganz Österreich wäre wünschenswert.

▶▶ **Ältere Personen | Gehbehinderung | Seheinschränkung**

Abbildung 14 (oben links) zeigt Barrieren und Hemmnisse der Personengruppe der älteren Personen, Personen mit einer Gehbehinderung oder einer Seheinschränkung. Diese Personengruppe ist mit zahlreichen Barrieren und Hemmnissen konfrontiert. Dazu zählen beispielsweise die fehlende Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrplanaushängen. Zusätzlich wird das Mehrsinne-Prinzip (z.B. akustische und visuelle Informationen) von verschiedenen Verkehrsbetrieben in unterschiedlichem Ausmaß bei der Kommunikation umgesetzt. Insbesondere die Kommunikation der Routenführung bzw. Routenänderung eines öffentlichen Verkehrsmittels ist ausbaufähig. Auch bei Fußgänger:innen-Übergängen über Radwege bzw. Straßenbahnschienen fehlt häufig bis gänzlich eine akustische Regelung. Dies führt insbesondere zu Barrieren für sehbeeinträchtigte Personen.

Insbesondere im ländlichen Raum stehen zu wenige barrierefreie öffentliche Verkehrsmittel zu Verfügung bzw. ist der Zugang zu den Verkehrsmitteln oft nicht barrierefrei. Auch Bedarfsverkehre sind für Rollstuhlnutzer:innen oft nicht barrierefrei. Im öffentlichen Verkehr gilt oft auch eine Anmeldepflicht für Rollstuhlfahrer, wenn Assistenz am Bahnhof erforderlich ist – je nach Reiseziel 12 Stunden (Österreich) oder 36 Stunden vor der Abreise ins Ausland.

Gegenwärtig erfolgt der Informationsfluss vermehrt digital. Personen ohne Smartphone bzw. Internetverbindung können daher Schwierigkeiten beim Zugang zu relevanten Informationen haben. Die Leistbarkeit sowie fehlende Kompetenzen für die Bedienung von Smartphones stellen besondere Herausforderungen dar. Neben einem digitalen Zugang sollte daher auch der analoge Zugang zu Informationen (Über Infopoints und Helpdesks) erhalten bleiben. Hier ist auf leicht verständliche Sprache zu achten

Abhängig vom Verkehrsbetrieb, werden bis zu 50% Ermäßigung mit Behindertenpass gewährt. Eine Ausnahme stellen jedoch die Wiener Linien dar, bei denen Menschen mit Behinderung den Vollpreis zahlen müssen.

Grundsätzlich können Personen, die in diese Personengruppe fallen, in der Stadt wichtige Ziele und Einrichtungen besser erreichen als am Land. Selbstbestimmtes Leben ist somit in der Stadt leichter als am Land.

▶▶ Gehörlosigkeit | Mangelnde Sprach- und Lesekenntnis

Abbildung 14 (oben Mitte) zeigt Barrieren und Hemmnisse der Personengruppe der Personen mit Gehörbeeinträchtigungen sowie mangelnden Sprach- und Lesekenntnissen. Wie auch in der zuvor beschriebenen Personengruppe, gibt es auch in dieser Personengruppe Probleme mit der digitalen Mobilität bzw. digitalen Angeboten im Mobilitätskontext.

Personen mit mangelnden Sprach- und Lesekenntnissen würden von einem vermehrten Einsatz von einfacher Sprache im Alltag profitieren. Dies würde auch Menschen mit einer intellektuellen Beeinträchtigung bei der Orientierung im (öffentlichen) Raum unterstützen.

▶▶ Alleinerziehende | Patchworkfamilien

Abbildung 14 (oben rechts) zeigt Barrieren und Hemmnisse der Personengruppe der Alleinerziehenden und Patchworkfamilien. Insbesondere das zur Verfügung stehende Zeitbudget für Mobilität kann zu Mobilitätsarmut führen. Im ländlichen Raum ohne zufriedenstellendes ÖV-Angebot und/oder Radweganbindung kann auch der PKW-Zugang insbesondere für einkommensschwächere Haushalte eine Herausforderung darstellen.

Der große Zeitaufwand für Fahrten mit dem ÖV (insbesondere am Land) ist hier ein Problem, sowie auch fehlende Informationen der Nutzer:innen.

▶▶ Migrationshintergrund | Mangelnde Sprach- und Lesekenntnis

Abbildung 14 (unten links) zeigt Barrieren und Hemmnisse der Personengruppe der Personen mit Migrationshintergrund und/oder mangelnden Sprach- und Lesekenntnissen. Diese Personengruppe war bei der ersten Fokusgruppe unterrepräsentiert und es gibt auch kaum eine Lobby für diese.

Oft ist die Vielzahl an Fahrplänen unterschiedlicher Verkehrsunternehmen verwirrend bzw. fehlen niederschwellige Informationen oder Informationsveranstaltungen, um sich im öffentlichen Verkehrssystem zurechtzufinden. Ein Kontingent an kostenfreien Fahrscheinen wäre für diese Gruppe wichtig.

Ein:e Teilnehmer:in verwies auf eine Studie der Universität für Bodenkultur im Auftrag der Wiener Linien und der Arbeiterkammer Wien zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Wien und Umgebung⁶. Demnach steigt der Jahreskartenbesitz mit dem Bildungsgrad, da auch die Arbeitsplätze dieser Bevölkerung meist gut mit dem ÖV erreichbar sind. Fachmarktzentren hingegen sind mit dem öffentlichen Verkehr in vielen Fällen bzw. im Regelfall nicht (gut) erreichbar. Dies reduziert die Arbeits- und Einkommensmöglichkeiten von Personen ohne PKW-Zugang.

⁶ Siehe https://wien.arbeiterkammer.at/service/veranstaltungen/rueckblicke/Nutzung_oeffentlicher_Verkehrsmittel_in_Wien.pdf

» Jugendliche

Abbildung 14 (unten Mitte) zeigt Barrieren und Hemmnisse der Personengruppe der Jugendlichen. In Österreich besteht bis zum Alter von 18 Jahren eine Ausbildungspflicht. Dennoch ist das Top-Jugendticket bzw. das Jugendticket⁷ vom Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) gebunden an das Vorhandensein eines Schüler:innen- bzw. Lehrlingsausweis'. Es gibt Ausbildungsstätten, die keinen Berechtigungsausweis für Top-Jugendtickets bzw. Jugendtickets ausstellen können. Fahren betroffene Jugendliche mit dem Top-Jugendticket bzw. Jugendticket und können keinen Berechtigungsausweis vorweisen, können Strafzahlungen die Folge sein. Die Kompetenz dafür liegt beim Familienlastenausgleichsfonds.

Neben diesen Einschränkungen, die lediglich Jugendliche ohne Berechtigungsausweis betreffen, können insbesondere Jugendliche im ländlichen Raum von Mobilitätsarmut betroffen sein. Distanzen zu Freizeitaktivitäten liegen häufig nicht in fußläufigen bzw. radläufigen Distanzen und müssen bei einem defizitären ÖV-Angebot oft mit dem Eltern-Taxi zurückgelegt werden. Jugendliche sind daher von dem Zeitbudget ihrer Eltern oder anderen Bezugspersonen abhängig.

Armutsbetroffene Jugendliche fühlen sich auch ausgegrenzt, wenn sie ihren Aktionsradius aufgrund der Kosten des ÖV oder der fehlenden Verfügbarkeit nicht z.B. zur einer weiter entfernten Stadt ausdehnen und diese Erfahrungen mit Gleichaltrigen nicht teilen können.

Der Werkstättenrat, eine Vertretung von Menschen mit Lernschwierigkeiten, Behinderung und Mitarbeiter:innen von „Jugend am Werk“, weist ebenfalls auf die hohen Kosten von Fernreisen hin. Bemängelt werden auch die oft fehlenden Aufzüge zu den Verkehrsmitteln und das Fehlen von barrierefreien WC's im öffentlichen Raum. Gewünscht wird zudem die Ausweitung des Mobilpasses und eine persönliche Assistenz für Fernreisen für Menschen mit Beeinträchtigung.

» Kinder

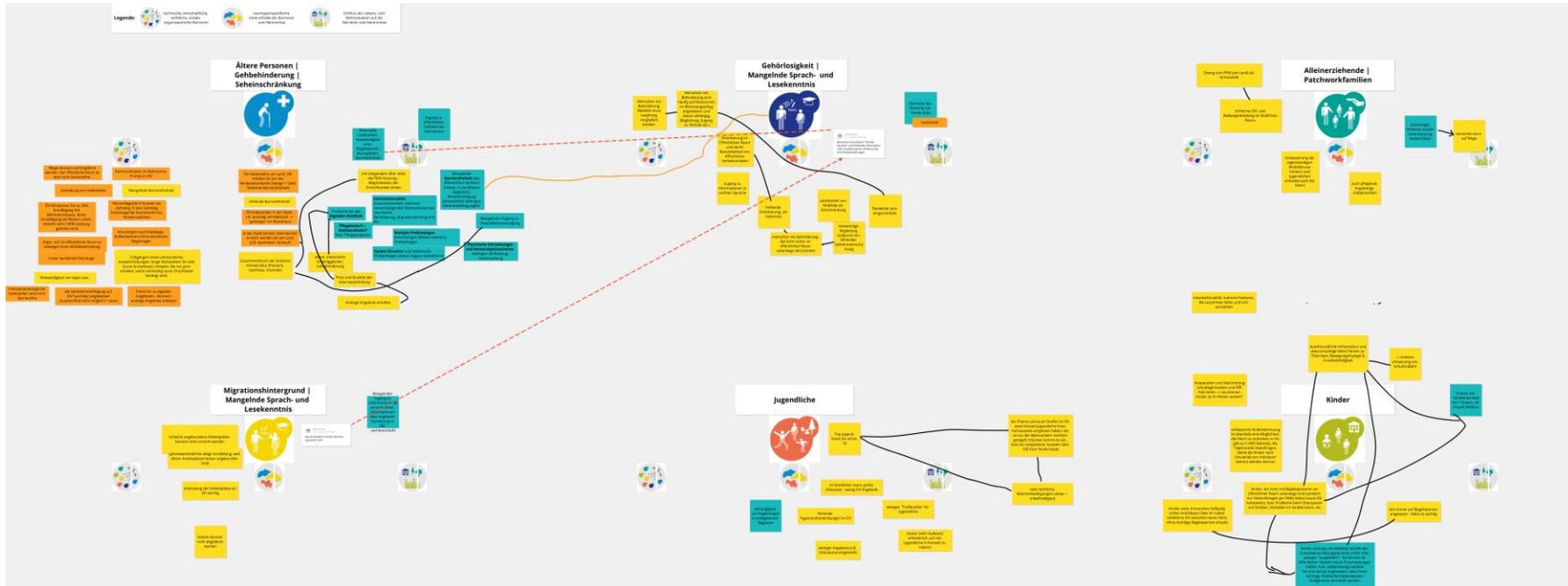
Abbildung 14 (unten rechts) zeigt Barrieren und Hemmnisse der Personengruppe der Kinder. Bei Kindern ist zu unterscheiden zwischen

- ▶ Kindern, die aufgrund der Mobilitätsarmut ihrer Eltern oder anderen Bezugspersonen betroffen sind,
- ▶ Kindern, die aufgrund von Beeinträchtigungen betroffen sind, sowie
- ▶ Kindern, die aufgrund der Erforderlichkeit von Bringwegen ihre Mobilitätsbedürfnisse nicht befriedigen können.

Aus der Umfrage kam zudem der Hinweis, dass die Benutzung von Radwegen für Kinder zumeist nicht möglich wäre, weil sie von anderen Radfahrer:innen verdrängt werden. Wichtig sind generell mehr Platz für Geh- und Radwege und kindersichere Radrouten. SUV-Fahrer:innen sehen Kinder, die zu Fuß unterwegs sind oft aufgrund ihrer geringen Größe nicht. Der öffentliche Verkehr sollte für Kinder und Jugendliche kostenlos sein, da sich viele Familien die Tickets nicht leisten könnten.

⁷ Siehe <https://www.vor.at/tickets/ticketuebersicht/jugendtickets>

Abbildung 14: Barrieren und Hemmnisse je Persona (N = 9)



Quelle: ÖIR GmbH, 2023; via Conceptboard

5.2 Barrieren nach Personas

Die in Kapitel 3.6 beschriebene Methode wurde nach der Definition der minimalen Mobilitätsprofile zur Erreichung der wichtigsten Grundfunktionen der oben beschriebenen Personas auf diese angewendet. Dabei wurden neben den minimalen CO₂ Budgets auch noch der für die anfallenden Wege notwendige Zeitaufwand und die anfallenden Kosten mit berechnet. Für die Reisezeiten wurden die im Routing berechneten Wegzeiten addiert, die anfallen um die definierte, minimale Anzahl der Ziele zu im jeweils CO₂-effizientesten Verkehrsmittel innerhalb von 20 Minuten zu erreichen. Für die anfallenden Kosten wurden die in Tabelle 4 beschriebenen Kosten pro Kilometer genutzt, um die Kosten für die minimal notwendigen Wege zu berechnen.

Tabelle 4: Kosten pro Kilometer in unterschiedlichen Verkehrsmitteln.

Verkehrsmittel	Kosten in Euro pro Kilometer
Auto	0,42
Fahrrad	0,38
Öffentlicher Verkehr	0,08

Quelle: AIT auf Basis des amtlichen Kilometergeldes, Statistik Austria (2013): Konsumerhebung⁸

Daraus wurden dann Karten erstellt, die die unterschiedlichen Varianten von Erreichbarkeitsarmut darstellen. Diese Karten werden mit den Ergebnissen für die österreichische Durchschnittsbevölkerung in Abbildung 8 verglichen, um die Unterschiede zwischen den Personas herauszuarbeiten. Die Karten geben ein allgemeines Bild, nehmen aber keine Rücksicht auf zusätzliche Einschränkungen z.B. in Hinblick auf die Barrierefreiheit von öffentlichen Verkehrsmitteln.

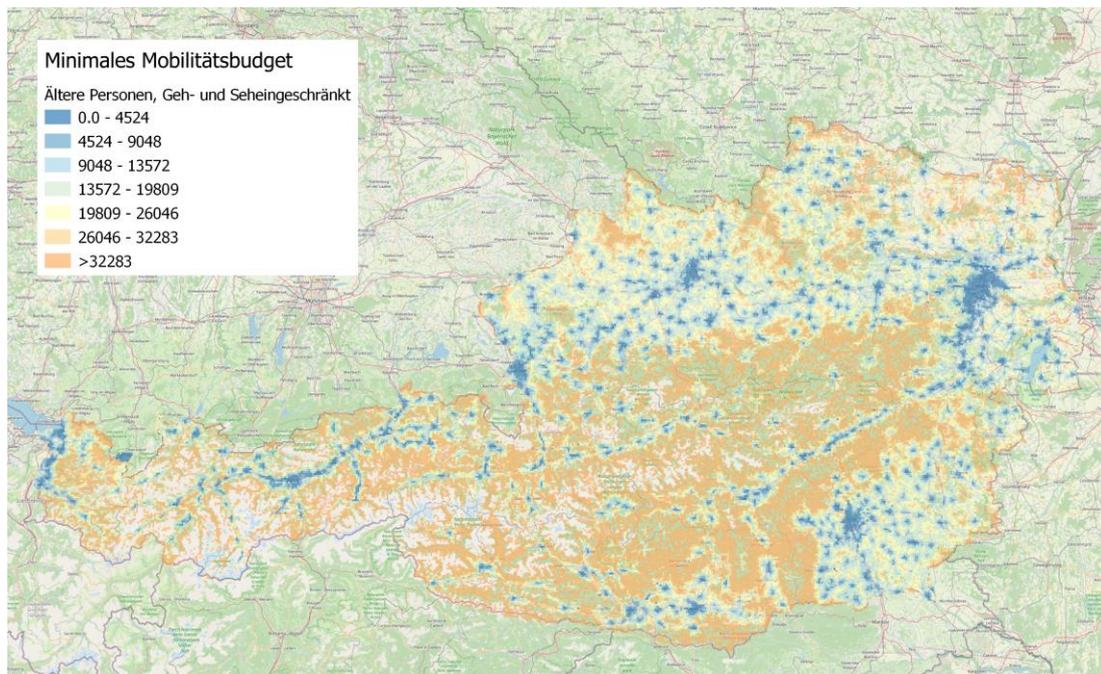
Das minimale Mobilitätsbudget unterscheidet sich dabei, mit Ausnahme der älteren, geh- und sehingeschränkten Persona nicht grundlegend von dem oben gezeigten minimalen Mobilitätsbudget.

Für die **Älteren, geh- und sehingeschränkten Personen** gehen die Erreichbarkeiten an den Stadträndern im Vergleich zur Durchschnittsbevölkerung stark zurück, da das Fahrrad als mögliches alternatives Verkehrsmittel zur Erreichung der notwendigen Ziele nicht genutzt werden kann und die ÖV-Erschließung im Umland der Städte zumeist schlechter wird. In kleineren ländlichen Gemeinden ist das minimale CO₂ Budget geringer als für durchschnittliche Personen, da die Arbeitswege wegfallen (Karte 4).

Für die Personas **Gehörlos, fehlende Sprachkenntnisse sowie Migrationshintergrund** sind keine Unterschiede in der Erreichbarkeit anders als bei der Durchschnittsbevölkerung, festzustellen. Allein die notwendigen Reisezeiten für die minimalen Mobilitätsstandards sind etwas länger als bei der Durchschnittsbevölkerung, allerdings abgesehen von abgelegeneren Regionen in den Alpen immer noch bei durchschnittlich unter 60 Minuten pro Tag und damit in den meisten Regionen noch im annehmbaren Bereich.

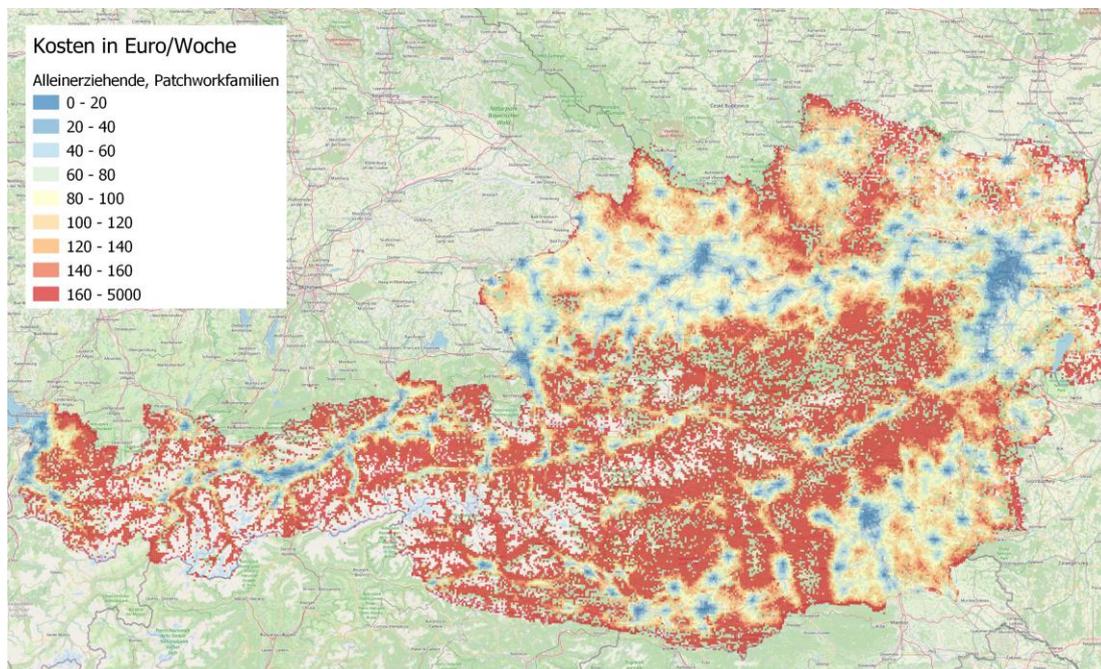
⁸ Werte für Auto und Fahrrad entsprechen dem amtlichen Kilometergeld (<https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/kraftfahrzeuge/kilometergeld.html>). Die Kosten für ÖV wurden berechnet aus den durchschnittlichen Jahresausgaben für öffentlichen Verkehr (aus der Konsumerhebung 2019/2020, <https://www.statistik.at/ueber-uns/erhebungen/personen-und-haushalterhebungen/konsumerhebung>) und den durchschnittlich gereisten Kilometern im ÖV aus Österreich Unterwegs (https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:fbe20298-a4cf-46d9-bbee-01ad771a7fda/oeu_2013-2014_Ergebnisbericht.pdf).

Karte 4: Minimale Mobilitätsbudgets für die Persona Ältere, geh- und seheingeschränkte Personen



Quelle: AIT, 2023

Karte 5: Kosten von Alleinerziehende/Patchworkfamilien für die minimalen Mobilitätsstandards



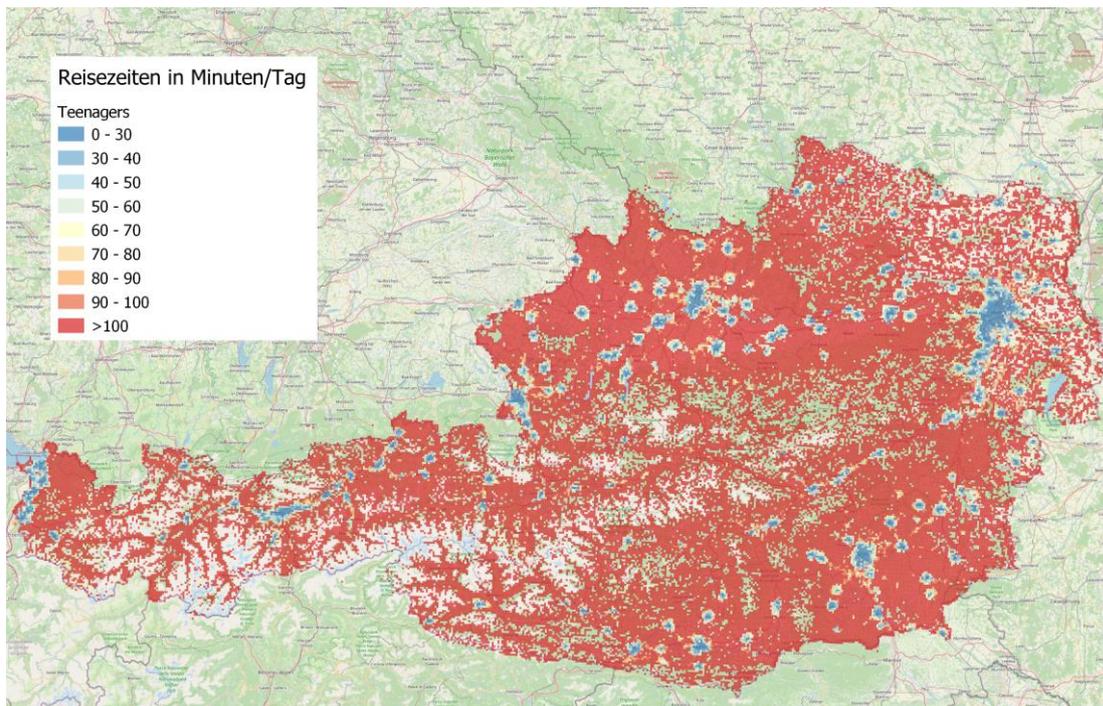
Quelle: AIT, 2023

Bei der Persona **Alleinerziehende Eltern/Patchworkfamilie** sind die minimalen CO₂-Budgets am Land etwas größer als bei Durchschnittspersonen, da sie viele Wege innerhalb ihres verfügbaren Zeitbudgets bewältigen müssen und aufgrund der damit insgesamt längeren Gesamtwegelängen die Nutzung eines PKWs erforderlich ist. Ähnliches ist für Haushalte mit vielen Kindern zu erwarten. Die große Einschränkung für diese Persona sind aber die Kosten, die außerhalb der näheren

Einzugsbereiche von Städten aufgrund von Wegelängen, Wegehäufigkeit und der Abhängigkeit vom PKW schnell sehr hoch werden (siehe Karte 5).

Für **Kinder und Jugendliche** selbst, (nicht für ihre Betreuungspersonen) sind weder Kosten noch das minimale CO₂-Budget ein Problem für die Erreichbarkeiten, vor allem, da hier die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen keine Rolle spielt. Allerdings sind hier die Reisezeiten um einiges höher als bei den anderen Gruppen und können abseits von Ballungsräumen schnell zu Mobilitätsarmut führen. Dies liegt vor allem daran, dass diesen Gruppen ein eigener Pkw als das am Land mit Abstand schnellste Verkehrsmittel nicht für eine selbstständige Fortbewegung zur Verfügung steht.

Karte 6: Durchschnittliche Reisezeiten pro Tag für minimale Mobilitätsstandards von Jugendlichen



Quelle: AIT, 2023

6. Maßnahmen und zielgruppengerechte Kommunikation

Am 23.11.2023 fand die zweite Fokusgruppe, ebenso als zweistündiger online Workshop, statt. Acht intermediäre Expert:innen, die mit armuts- und ausgrenzungsgefährdeten Haushalten arbeiten, und einzelne Teilnehmende, die teilweise selbst Armutserfahrungen mitbringen (Plattform „Sichtbar Werden“), unterstützten das Projektteam dabei, die Praxisrelevanz der Projektergebnisse zu stärken. Indem sie Einblicke in ihre Erfahrungen mit Maßnahmen und zielgruppengerechter Kommunikation boten, konnte gemeinsam reflektiert werden, wie mobilitätsbenachteiligten Personen der Alltag erleichtert werden kann. Der Austausch diente vor allem dazu, zielgruppenspezifische Maßnahmenvorschläge zu diskutieren, praxisnahe Vorschläge zur zielgerichteten Ansprache von unter Mobilitätsarmut leidenden Gruppen zu erarbeiten und mittels identifizierter Kommunikationsstrategien zum zielgruppengerechten Abbau von Barrieren beizutragen.

Die Fokusgruppenteilnehmer:innen repräsentierten Menschen mit Behinderungen und psychischer Erkrankung, sehbehinderte und blinde Menschen, Alleinerziehende, Kinder und Jugendliche sowie Menschen mit Armutserfahrung (teilw. selbst betroffen z.B. Mindestpensionsbezieher:in). Zudem war das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation & Technologie (Stabstelle Barrierefreiheit), die Volkshilfe Österreich (Bereich Kinderarmut) sowie das Koordinationsteam der Armutskonferenz vertreten.

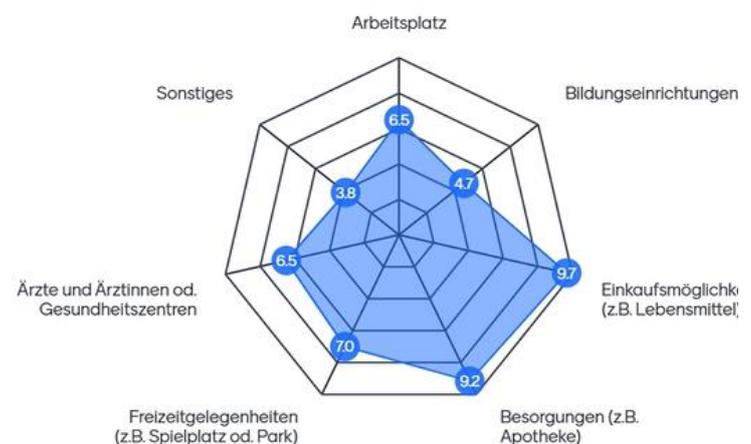
6.1 Grundbedürfnisse der Versorgung

Im Rahmen der zweiten Fokusgruppe wurde mittels Mentimeter eine ad-hoc Umfrage durchgeführt. Dabei wurden die Teilnehmenden gebeten, abzuschätzen, was für sie bzw. ihren Haushalt in ihrer Nähe besser erreichbar sein sollte, um die Grundbedürfnisse erfüllen zu können. Nach individueller Punktevergabe (0 = nicht sehr wichtig, 10 = sehr wichtig) für die einzelnen Bereiche (Arbeitsplatz, Bildungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Besorgungen, Freizeitgelegenheiten, Ärztinnen und Ärzte od. Gesundheitszentren, Sonstiges) ergab sich folgendes Bild (siehe Abbildung 15):

Die durchschnittlich höchste Bewertung kam der Versorgung (Einkaufsmöglichkeiten und Besorgungen) als Grundfunktion des täglichen Lebens zu, gefolgt von Freizeitgelegenheiten, die für die Erholung und Pflege von Sozialkontakten essenziell sind. Weiters wurden in der Diskussion des Ergebnisses vor allem Ärzt:innen und Gesundheitseinrichtungen hervorgehoben (insbesondere aus der

Abbildung 15: Abschätzung der Wichtigkeit von Erreichbarkeiten nach Funktionen (N = 6), zwei Wortmeldungen wurden mündlich bzw. über den Chat übermittelt

Was brauchen Sie in Ihrer Nähe, das besser erreichbar sein sollte?



Quelle: AIT, 2023; via Mentimeter

Perspektive älterer und unter Behinderungen leidender Menschen). Zudem betonte ein Teilnehmer die Wichtigkeit nahegelegener Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und von Sammeltaxiangeboten zur Überbrückung der letzten Meile bis zum Wohnort.

6.2 Zielgruppenspezifische Maßnahmenvorschläge nach Personas

Mit Hilfe eines Miro-Boards⁹ wurden in der Folge zielgruppenspezifische Maßnahmenvorschläge festgehalten, je Persona kategorisiert und mittels Punktevergabe aus Sicht der jeweils vertretenen Gruppe bewertet.

Dabei wurden die zielgruppenspezifischen Maßnahmenvorschläge auf drei Ebenen gesammelt und genauer betrachtet:

- ▶ **Finanzielle Unterstützung (politische Verantwortungsebene):** sozio-ökonomische Maßnahmen, wie gezielte finanzielle/soziale Entlastung betroffener Haushalte anhand konkreter Kriterien; direkte oder spezifische Ermäßigungen
- ▶ **Verbesserte Mobilitätsangebote (Raumentwicklungsebene):** verkehrspolitische Maßnahmen, wie z.B. die Schaffung zusätzlicher Mobilitätsangebote (ÖV, Sharing, Last Mile Angebote) im ländlich-peripheren Raum, die die nicht-motorisierte Erreichbarkeit stärken
- ▶ **Verbesserte lokale Erreichbarkeit von Funktionen (Angebotsverantwortungsebene):** u.a. räumliche Maßnahmen, wie die Verbesserung der Nahversorgung und Erreichbarkeit z.B. auch durch temporäre Angebote, die Dienstleistungen erreichbar machen

Die Personas-spezifischen Maßnahmen wurden mit Hilfe virtueller Post-Its dokumentiert und den drei Maßnahmenebenen zugeordnet. Auf der Angebotsverantwortungsebene wurden die Vorschläge wiederum nach drei Maßnahmentypen kategorisiert: in Maßnahmen,

- ▶ die Aktivitäten leichter erreichbar machen,
- ▶ die Aktivitäten zu den Betroffenen nachhause bringen, oder
- ▶ die Aktivitäten in den digitalen Raum verschieben (Stichwort virtuelle Mobilität).

▶▶ Ältere Personen | Gehbehinderung | Seheinschränkung

Der am stärksten präferierte Maßnahmenvorschlag auf der **Ebene der finanziellen Unterstützung** ist aus Perspektive der älteren Personen, Personen mit einer Gehbehinderung oder Seheinschränkung ein leistbares oder sogar kostenloses KlimaTicket. Als eine sehr sinnvolle Maßnahme, die armutsgefährdete Haushalte in ihrer Alltagsmobilität unterstützt, wird insbesondere der Mobilpass für einkommensschwache Menschen in Wien angesehen. Nachbesserungsbedarf besteht auch hier in einer (finanziellen sowie regionalen) Ausweitung der Unterstützungsleistungen. Erste Ansätze eines Fahrkostenersatzes für öffentliche Verkehrsmittel für blinde und sehbehinderte Menschen (Jahreskarte Wiener Linien oder alternativer Zuschuss zu gültigem KlimaTicket) verfolgt beispielsweise der Fonds Soziales Wien. Auch preiswerte Taxigutscheine oder vergünstigte

⁹ Siehe https://miro.com/app/board/uXjvNROzqZE=?share_link_id=903088318747

Sammeltaxiangebote werden, zusätzlich zu bereits bestehenden Angeboten des öffentlichen Verkehrs (z.B. ermäßigter Seniorentarif), von den Teilnehmenden der Fokusgruppe gewünscht.

Ebenso in der politischen Verantwortung wird der barrierefreie Ausbau von Haltestellenbereichen und Bahngarnituren gesehen. Dazu zählt die Erweiterung von Sitzgelegenheiten für mobilitätseingeschränkte Personen an Haltestellen und in öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Vergrößerung qualitativvoller Aufenthaltsbereiche (Stichwort Hitzeschutz).

In Bezug auf **verbesserte Mobilitätsangebote** werden vor allem ausgeweitete Sammeltaxiangebote (in Bezug auf die Förderung von Erreichbarkeiten sowie der Leistbarkeit und somit On-Demand-Angebote zu einem „vernünftigen Preis“) und generell neue und kleinräumige Mobilitätsangebote bzw. Bedarfsverkehre („Mikro-ÖV“ z.B. Rufbus zur Überwindung der letzten Meile) gefordert. Auch informell organisierte Nachbarschaftsdienste und Mitfahrgelegenheiten (ergänzt durch Communityprojekte oder Kooperationen mit sozialen Projekten) werden als bedeutungsvoll erachtet. Eine Voraussetzung für verbesserte Angebote auf der Raumentwicklungsebene, ist allerdings die Auflösung physischer Barrieren sowie deren Barrierefreiheit im Sinne einfacher, Nutzer:innenfreundlicher Buchungsmöglichkeiten (online und analog), schlussfolgern die Workshopteilnehmer:innen.

Maßnahmenvorschläge zur **Verbesserung der lokalen Erreichbarkeit von Funktionen** orientieren sich vor allem an aufsuchenden Services, wie mobiler Pflegedienste (z.B. im Bereich „Kosmetik“: Fußpflege, Frisör etc.) oder Altenarbeit (z.B. Seniorenbegleitung). Insbesondere unterstützende Begleit- und Besuchsdienste zur Pflege von Sozialkontakten und zur Prävention sozialer Isolation und Einsamkeit werden von den Teilnehmer:innen der Fokusgruppe als äußerst sinnvoll angesehen. Zu den aufsuchenden sozialen Dienstleistungen für Pflegebedürftige oder Menschen mit Behinderung gehöre auch das Angebot regelmäßiger Arztbesuche zu Hause, insistierte eine Teilnehmerin. Zudem seien vor allem Menschen mit Gehbehinderung und Seheinschränkung auf die Begleitung einer unterstützenden Person angewiesen, wenn ein Ziel eigenständig und unabhängig von der Verwendung motorisierten Verkehrsmitteln erreicht werden soll, beispielsweise beim Spaziergehen, oder Aufsuchen von Freizeiteinrichtungen (Pensionist:innenklubs etc.). Unter den Teilnehmer:innen bestand Konsens, dass die behandelte Personengruppe den physischen sozialen Austausch jenem im virtuellen Raum vorzieht, zumal es sich um eine ältere, nicht voll im Arbeitsleben stehende Gruppe handelt.

▶ Gehörlosigkeit | Mangelnde Sprach- und Lesekenntnis

Auf der politischen Verantwortungsebene wird aktuell **finanzielle Unterstützung** über den Fahrkostensatz für öffentliche Verkehrsmittel für gehörlose Menschen geboten. In Wien übernimmt z.B. der Fonds Soziales Wien (FSW) beispielsweise 50% der Kosten für eine Jahreskarte der Wiener Linien. Alternativ dazu kann ein Zuschuss zum KlimaTicket erhalten werden. Damit Menschen mit Gehörlosigkeit oder mangelnder Sprach- und Lesekenntnis **verbesserte Mobilitätsangebote** überhaupt in Anspruch nehmen zu können, müsse auf einfache Sprache geachtet und zudem bessere mehrsprachige Angebote geschaffen werden.

▶ Alleinerziehende | Patchworkfamilien

Aus der Perspektive Alleinerziehender und Patchworkfamilien werden in puncto **finanzieller Unterstützung** bestimmte Ermäßigungen wie z.B. die ÖBB Vorteils card Family oder der „Mobilpass“

für einkommensschwache Menschen in Wien als zukunftsweisende Maßnahmen angesehen. Es mangle jedoch immer noch an zielgruppenspezifischen Angeboten wie vergünstigten Monats- oder KlimaTickets.

Hinsichtlich **verbesserter Mobilitätsangebote** käme auf Raumentwicklungsebene vor allem Maßnahmen, wie der zusätzlichen Schaffung entlastender Angebote für Familien große Bedeutung zu. Einerseits kann es sich hierbei um koordinierte Hol- und Bringdienste (anstatt halb befüllter „Elterntaxis“), kostengünstige Sharing-Angebote, oder die Bildung von Fahrgemeinschaften (z.B. Nachbarschaftsdienste, die nicht zwingend reziprok in ihrer Ausgestaltung sein müssen) handeln. Andererseits tragen aufsuchende Angebote (z.B. Familienarbeit), für deren Inanspruchnahme die Familie das Haus nicht verlassen muss, zur Reduktion komplexer täglicher Wegeketten (zwischen Arbeit, Betreuungs- und Bildungseinrichtungen), aber auch psychischer Belastungen – vor allem von Alleinerziehenden (Stichwort Mental Load) – bei.

Das räumliche „Näherrücken“ von für den gesamten Haushalt wichtigen Funktionen (Versorgung, Arbeitsplatz, Bildungseinrichtung etc.) führe aufgrund der **verbesserten Erreichbarkeit** nicht nur zur Reduktion der täglich zurückzulegenden Wegstecken, sondern gehe auch mit einer Kosten- und Zeitersparnis einher.

» Migrationshintergrund | Mangelnde Sprach- und Lesekenntnis

Für Menschen mit Migrationshintergrund und mangelnder Sprach- und Lesekenntnis wird auf **Ebene der finanziellen Unterstützung** das Recht auf Zuschuss bei Familienbesuch im Ausland diskutiert. Dies gehöre, laut einer Teilnehmerin, zwar nicht zur Alltagsmobilität der Betroffenen, würde aber zu deren psychischer Gesundheit beitragen.

Diese Personengruppe würde – genauso wie Jugendliche – von Schulungen zur gekonnten Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote profitieren. Die Einführung von „Mobilitäts-Buddies“ könne dabei behilflich sein, sich in Bezug auf neue, **verbesserte Mobilitätsangebote** (ÖV, Sharing etc.) zu informieren und den Umgang mit diesen zu erlernen (Was gibt es alles? Wie finde ich mich zurecht?). Nachbarschaftsdienste werden zudem als Möglichkeit gesehen, sozialen Anschluss zu finden.

Die **verbesserte lokale Erreichbarkeit** von Weiterbildungszentren käme dieser Gruppe entgegen.

» Jugendliche

Abbildung 14 (unten Mitte) zeigt Barrieren und Hemmnisse der Personengruppe der Jugendlichen. In Österreich besteht bis zum Alter von 18 Jahren eine Ausbildungspflicht. Dennoch ist das Top-Jugendticket bzw. das Jugendticket¹⁰ vom Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) ungeachtet des Alters an das Vorhandensein eines Schüler:innen- bzw. Lehrlingsausweis gebunden, was Jugendliche, deren Ausbildungsstätten keinen Berechtigungsausweis ausstellen können von der Nutzung ausschließt.

Insbesondere im ländlichen Raum können Jugendliche von Mobilitätsarmut betroffen sein. Distanzen zu Freizeitaktivitäten liegen häufig nicht in fußläufigen bzw. radläufiger Entfernung und müssen bei unzureichendem ÖV-Angebot oft mit dem „Elterntaxi“ zurückgelegt werden. Jugendliche

¹⁰ Siehe <https://www.vor.at/tickets/ticketuebersicht/jugendtickets>

sind daher vom Zeitbudget ihrer Eltern oder anderen Bezugspersonen abhängig. Für Jugendliche ist, genauso wie für Kinder (siehe weiter unten), die **finanzielle Unterstützung** von ÖV-Tickets (z.B. Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, Semesterticket für Studierende etc.) wesentlich.

Um von **verbesserten Mobilitätsangeboten** profitieren und deren Nutzung zukünftig besser unterstützen zu können, sollten bewusstseinsfördernde Schulungen für Jugendliche (zu vorhandenem Angebot und persönlichen Nutzungsmöglichkeiten) angeboten werden.

Für Jugendliche sei es zudem essenziell, die **verbesserte lokale Erreichbarkeit** von Schul- und Lehrstandorten zu garantieren. Auch konsumfreien und kostenlosen Freizeitangeboten (z.B. Jugendzentren) kommt große Bedeutung zu, da diese als Aufenthaltsorte eine wichtige Sozialfunktion übernehmen. Homeschooling und die Verlagerung kultureller und sozialer Angebote in den virtuellen Raum werden mehr als zusätzliche Maßnahmen und weniger als Dauerlösung zur Überwindung physischer Distanzen in Betracht gezogen.

► Kinder

Maßnahmenvorschläge für die Gruppe der Kinder umfassen auf der **Ebene der finanziellen Unterstützung** teilweise bereits umgesetzte vergünstigte Kinder- und Jugendtickets sowie Freifahren im Öffentlichen Verkehr, werden aber als durchaus ausbaufähig gewertet. Als sinnvoll wurden bewusstseinsbildende Maßnahmen in Schulen zum besseren Verständnis und zur intensivierten Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebotes angesehen. Die „neue Generation“ müsse an konkrete klimafreundliche Angebote herangeführt werden.

Zu **verbesserten Mobilitätsangeboten** könnten z. B. der Ausbau von kleinräumigen ÖV-Angeboten (insbesondere in ländlichen Regionen) sowie die vermehrte Bildung von Fahrgemeinschaften zu und von Schulen oder Freizeiteinrichtungen beitragen. Auch auf dieser Ebene sind Maßnahmen im Bereich Bewusstseinsbildung oder auch „Mobilitäts-Buddys“ vielversprechende Ansätze.

Mehr Schul- und Kindergartenstandorte würden deren **lokale Erreichbarkeiten** deutlich verbessern. Auf der Angebotsverantwortungsebene müsse auch die flächendeckende Versorgung mit Freizeit- und Betreuungseinrichtungen für Kinder gewährleistet werden. Nur so könne auch in peripher gelegenen Orten Mobilitätsarmut vorgebeugt werden, schlussfolgern die Teilnehmenden.

6.3 Zielgruppengerechte Ansprache der Personas

Nach einer abschließenden Reflexionsrunde darüber, in welchen Bereichen bzw. auf welchen Ebenen Änderungen notwendig wären bzw. Rahmenbedingungen dringend verändert werden müssten, um das Risiko der Mobilitätsarmut zu verringern (neben benötigten finanziellen Unterstützungen und Verkehrsangeboten kam insbesondere der Mindestausstattung mit Daseinsgrundfunktionen eine große Bedeutung zu), wurden Hinweise zur **zielgruppengerechten Ansprache von Zielgruppen bzw. Personas** gesammelt (siehe Tabelle 5).

Für die Abwägung der geeigneten Kommunikationsstrategien entsprechend der spezifischen Informationsbedürfnisse der Personas, wurden die Teilnehmenden dazu aufgefordert zu überlegen, inwiefern mittels zielgruppengerechter Kommunikation die von ihnen vertretene Zielgruppe in die

Entwicklung von Lösungen eingebunden werden kann. Nachfolgend wurden sowohl die vorliegenden Informationsbedürfnisse als auch die zu bespielenden Kommunikationskanäle je Persona auf dem Miro-Board geclustert und abschließend diskutiert. Folgende Informationsbedürfnisse und Kommunikationsstrategien wurden je Persona diskutiert, um die entsprechenden Maßnahmen „salonfähig“ zu machen:

Ältere Personen | Gehbehinderung | Seheinschränkung: Von dieser Personengruppe werden, den Workshopteilnehmer:innen zufolge, neben Gesundheitsinformationen (z.B. über community nurses, Öffnungszeiten von Ärzt:innen, Apotheken, aber auch Geschäften) insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs Weeginformationen (Straßensperren, Baustellen etc.) sowie Details zu Linien und Fahrplänen, aber auch der Haltestellenausstattung, minimalen Umsteigezeiten und der Anschlussicherung nachgefragt. Zudem sind Informationen zu kulturellen Angeboten (Kino, Theater etc.) und über Veranstaltungen bzw. soziale Treffpunkte und deren Erreichbarkeit gefragt. Wie diverse Beihilfen bezogen werden können, gehört ebenso zu den wichtigsten Informationsbedürfnissen.

Bei der Kommunikation und Angebotsausgestaltung sollten barrierefreie Apps und bestenfalls analoge Alternativen zum Einsatz kommen. Mehrere Wortmeldungen bestätigten, dass die Möglichkeit analoger Kommunikation (z.B. Buchung über Telefon, Service-Büros) nicht durch rein digitale Kanäle abgelöst werden sollte. Oftmals scheiterte es daran, dass weder das Angebot noch die Informationsbeschaffung barrierefrei gestaltet sei. Es gehe nicht nur darum, die Angebote in Anspruch nehmen zu können, sondern in erster Linie die entsprechenden Informationen für ihre Nutzung zugänglich zu haben. Vor allem der Digital Divide müsse bei der Ansprache älterer Personen beachtet werden, denn durch fehlende analoge Angebote und nicht-barrierefreie Apps drohe die Gefahr, einen Teil der Gesellschaft auszuschließen. Zu den klassischen analogen Kommunikationskanälen zählen Zeitungsartikel, Briefe oder Postwurfsendungen, Radio und Fernsehen. Letztere Medien sowie die Mundpropaganda sind nach wie vor bewährte Instrumente, wenn es um die akustische Informationsvermittlung, insbesondere gegenüber sehbeeinträchtigten Personen, geht. Ein Teilnehmer der Fokusgruppe betreibt selbst einen Newsletter für sehbehinderte Menschen. Nicht zuletzt werden Interessensvertretungen als wichtige Informationsverbreiter genannt.

Gehörlosigkeit | Mangelnde Sprach- und Lesekenntnis: Auch diese Gruppe benötigt Informationen über mögliche Unterstützungsangebote sowie Angebote des öffentlichen Verkehrs, die mittels „einfacher Sprache“ und bestenfalls durch entsprechende Vereine und Organisationen vermittelt werden. Die ÖGS.barrierefrei¹¹ stellt beispielsweise einen kostenlosen Relay-Service bzw. Telefon-Dolmetschdienst¹² für gehörlose und schwerhörige Menschen zur Verfügung.

Alleinerziehende | Patchworkfamilien: Als Informationsquellen für alleinerziehende Menschen oder Angehörige von Patchworkfamilien werden beispielsweise Aushänge an Orten des täglichen Bedarfs (Supermarkt, Ärzt:innen, Schulen etc.) genannt und eine Zusammenarbeit mit Institutionen der sozialen Arbeit empfohlen. Über deren Informations- und Erreichbarkeitsbedürfnisse ist innerhalb der Fokusgruppe wenig bekannt, weshalb eine systematische Erhebung empfohlen wird.

Migrationshintergrund | Mangelnde Sprach- und Lesekenntnis: Die mehrsprachigen Informationsbedürfnisse von Menschen mit Migrationshintergrund und mangelnder Sprach- und Lesekenntnis könnten, laut den Teilnehmenden der Fokusgruppe, beispielsweise über „Mobilitäts-

¹¹ Siehe <https://www.oegsbarrierefrei.at/>

¹² Siehe <https://www.relayservice.at/>

Buddies“ oder Workshops („Mobility Walks“) gedeckt werden und Informationen zu relevanten Mobilitätsangeboten liefern. Die Informationen sollten zudem in entsprechenden Weiterbildungszentren vermittelt werden.

Jugendliche: In der Ansprache von Jugendlichen wird empfohlen, geeignete Kommunikationskanäle zu evaluieren, da sich diese schnell verändern. Kurze Videos werden als mögliche Vermittlungsform genannt. Auch für diese Gruppe wird eine systematische Erhebung der Informations- und Erreichbarkeitsbedürfnisse gewünscht.

Kinder: Kinder sollten, so die Teilnehmer:innen, mobilitätsrelevante Informationen über geeignete Workshops wie z.B. eigens dafür organisierte Walks (Kinder + Eltern) vermittelt bekommen. Ein organisiertes Kennenlernen von "Mobilitäts Buddies" wie Begleitpersonen oder Fahrer:innen von Fahrgemeinschaften könnte die Informationsvermittlung sowie den Lernprozess beschleunigen

6.4 Gruppenspezifische Kommunikationsstrategien

Die Erkenntnisse aus dem Workshop wurden abschließend noch in die Ableitung von Vorschlägen für die Entwicklung von Kommunikationsstrategien herangezogen. Diese Strategien können dabei helfen, bestimmte Gruppen für die Nutzung neuer Möglichkeiten zu motivieren oder zur Mitgestaltung von Ansätzen zur Verbesserung ihrer Situation einzuladen. Zu diesem Zweck wurden die Personas mit einer Typologie von Kommunikationsbedürfnissen im Mobilitätsbereich aus dem Projekt pro:NEWmotion¹³ verschnitten. Die folgende Tabelle zeigt, welche Kommunikationsbedürfnistypen für welche Personas besonders relevant sind, welche personas- bzw. typspezifischen Ansprüche an die Kommunikation bestehen und welche Themen für welche Gruppe besonders wichtig sind und das Interesse an der Kommunikation wecken können. Als Anknüpfungspunkte für die Initiierung der Kommunikation sollten in jedem Fall Möglichkeiten genutzt werden, die die Betroffenen bereits nutzen. Das kann auch über Intermediäre (Betreuungspersonen, Interessensvertretungen) erfolgen, wenn keine direkte Kontaktaufnahme über bereits genutzte Kanäle (z.B. digitale Gemeinschaften über Social Media, vertraute Medien oder Apps etc.) möglich ist.

¹³ https://www.changemobility.at/wiki/index.php?title=Verhaltenskategorien#pro%3ANEWmotion_Typologie_.282023.29

Tabelle 5: Ansätze für Kommunikationsstrategien auf Basis der Verschneidung der Zielgruppen-Personas mit der Kommunikationsbedürfnistypologie aus pro:NEWMotion

(+) kaum relevant + teilweise relevant ++ relevant +++ hochrelevant	Spontan – On the Go Medien: Apps, Social Media Stil: frisch, kreativ, vielschichtig	Hoch informierte Nachhaltigkeit Medien: Apps, Web, Qualitätsmedien Stil: anspruchsvoll, kritisch, horzionerweiternd	Effizienz-orientierte Infoaufnehmer Medien: Apps, Social Media, Printmedien Stil: klar, unverblümt, bodenständig	Pragmatisch-Interessierte Medien: Apps, Social Media, persönlich Stil: nützlich, zeitgemäß, modern	Niederer Informationsbedarf Medien: persönlich, Printmedien Stil: direkt, verständlich, respektvoll, anschaulich
 Ältere Personen I Gehbehinderung I Seheinschränkung Anforderung: barrierefreie, eher analog als digitale Kommunikation	Geringe Überschneidung (ggf. vertreten bei jungen, urbanen Betreuungspersonen/Intermediären) Themen: Gesundheit, einfache Verfügbarkeit, zeitgemäßer Lebensstil, Erlebnis (+)	Betroffene mit höherer Bildung bzw. einschlägigem (früheren) Berufsweg Themen: Verantwortung, Gesellschaft, Umwelt (+)	Tendenziell eher über Printmedien zu erreichen Themen: Erleichterung des Alltags, Kostenersparnis, Zeitersparnis ++	Geringere Relevanz in dieser Gruppe, vermutlich aber relevant bei Betreuung/Intermediären Themen: Innovationen, technische Hilfsmittel, Trends +	Häufig vertreten, schwer zu erreichen, da sehr gefestigt in Routinen Themen: Kostenersparnis, Erleichterung des Alltags, Entlastung, Gemeinschaft +++
 Gehörlosigkeit I mangelnde Sprach- und Lesekenntnis Anforderung: barrierefreie, einfache Kommunikation	Vertreten vor allem unter den jüngeren Angehörigen der Gruppe Themen: schneller und präziser Informationszugang, Alltagserleichterung ++	In dieser Gruppe weniger relevanter Informationstyp, da dieser eher komplexe und tiefgründige Informationen bevorzugt Themen: persönlicher Beitrag, Handlungsmöglichkeiten +	Vermutlich häufiger vertreten, wichtig ist unkomplizierte und unmissverständliche Informationsbeschaffung Themen: persönliche Vorteile, Zeitersparnis +++	Relevant für jüngere Angehörige der Gruppe in der gesellschaftlichen Mitte Themen: (technologische) Hilfsmittel, neue Angebote, Gemeinschaft +++	Eher vertreten unter älteren und weniger gebildeten Betroffenen Themen: Alltagserleichterung, Vereinfachung von Abläufen ++
 Alleinerziehende I Patchworkfamilien Anforderung: klare, unaufwändige, kompakte Kommunikation	Sehr relevant bei komplexen Tagesabläufen und hohem Anspruch an Flexibilität Themen: Flexibilität, Erleichterung der Alltagsorganisation +++	Relevant im urbanen und höher gebildeten Segment Themen: persönlicher Beitrag, Gesellschaft, Verantwortung gegenüber kommenden Generationen ++	Vermutlich häufig relevant aufgrund des hohen Zeit- und Kostendrucks, besonders bei berufstätigen Eltern Themen: Kosten-/Zeitersparnis, Erleichterung der Alltagsorganisation +++	Aufgeschlossene junge gesellschaftliche Mitte Themen: Gemeinschaft, Hilfsmittel/Angebote für gegenseitige Unterstützung, zeitliche Entlastung ++	Weniger relevant, da Tagesabläufe meist komplex sind Themen: Kostenersparnis, Gemeinschaft, gegenseitige Unterstützung (+)
 Migrationshintergrund I Mangelnde Sprach- und Lesekenntnis Anforderung: mehrsprachige, klare Kommunikation	Eher bei jungen und urbanen Betroffenen Themen: Erlebnis, Gemeinschaft, Autonomie +	Weniger relevant aufgrund des geringen Anteils an höher gebildeten Angehörigen der Gruppe Themen: persönlicher Beitrag, Handlungsspielraum, Zukunftsorientierung (+)	Hohe Relevanz aufgrund des Anspruchs an unkomplizierte Kommunikation Themen: Erleichterter Zugang zu Angeboten/Informationen, Alltagserleichterung +++	Relevant für Betroffene mit hoher Anpassungsbereitschaft Themen: Innovationen, Austausch mit anderen Gruppen, moderner Lebensstil ++	Betroffene, die in lokalen Gemeinschaften stark verwurzelt sind Themen: Gemeinschaft, gegenseitige Unterstützung, Sicherheit +++
 Jugendliche Anforderung: anerkennende, kreative Kommunikation	Häufig vertreten aufgrund der hohen digitalen Kompetenz Themen: Gemeinschaft, Erlebnis, Flexibilität/Spontanität, Unabhängigkeit +++	Relevant aufgrund des hohen Klimabewusstseins in der Gruppe Themen: persönlicher Beitrag, Sicherung der eigenen Zukunft, Vorbildwirkung, Mitgestaltung ++	Betrifft eher Jugendliche, die bereits im Arbeitsleben stehen Themen: Kosten- und Zeitersparnis, Selbstoptimierung, persönlicher Vorteil +	Häufig anzutreffen, da die Gruppe Neuem gegenüber generell sehr aufgeschlossen ist Themen: Innovationen, Trendsetting, Selbstoptimierung, moderner Lebensstil +++	Aufgrund des eher geringen Anteils in der Gruppe an Menschen, die sehr in Routinen verhaftet sind, weniger relevant Themen: Alltagsoptimierung, Autonomie/Sicherheit (+)
 Kinder Anforderung: einfache, spielerische Kommunikation	Wachsen mit neuen Medien auf, daher sehr relevant Themen: Gemeinschaft, Erlebnis, Selbstorganisation, Unabhängigkeit +++	Relativ hohes Bewusstsein für Klima- und Umweltaspekte in dieser Gruppe Themen: persönlicher Beitrag, Mitgestaltung, Handlungsspielraum ++	Eher geringes Bewusstsein für bzw. Anspruch an Effizienz in der Gruppe Themen: Selbstorganisation, Unabhängigkeit (+)	Grundsätzlich hohe Wissbegierde und Interesse an Neuem, daher sehr relevant Themen: Innovationen, Erhöhung der eigenen Unabhängigkeit und Sicherheit +++	Eher bei jüngeren Kindern, die noch größere Abhängigkeit von elterlichen Routinen aufweisen Themen: Sicherheit, Gemeinschaft, gegenseitige Unterstützung, Entlastung der Eltern +

Quelle: AIT, 2023

7. Schlussfolgerung und Ausblick

In Österreich sind rund 6% der Bevölkerung von Mobilitätsarmut betroffen. Da Armut ein dynamisches Phänomen ist, das sich lebensabschnittsbedingt verändern kann (z.B. durch Lebensumbrüche wie Scheidung, Arbeitsplatzverlust, Beginn eines Studiums ohne Nebenerwerbstätigkeit, geringe Pensionsansprüche), ist der Anteil der Mobilitätsarmutsgefährdeten deutlich höher.

Insbesondere im ländlichen Raum und in urbanen Kleinzentren ohne ausreichendes ÖV-Angebot und dispersen Siedlungsstrukturen ist die PKW-Abhängigkeit groß und damit auch die monetäre Belastung für Mobilität bzw. die Erreichung der Grundfunktionen des täglichen Lebens (Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Versorgung, Erholung, Sozialkontakte). Eine Verbesserung des ÖV-Angebots und die Einführung von Bedarfsverkehren hilft den Betroffenen, die täglichen Wege mit geringerem finanziellen Aufwand und umweltfreundlich zu bewältigen. Dies setzt die Leistbarkeit dieser Angebote voraus. Finanzielle Unterstützungen für einkommensschwache Personen wie der Wiener Mobilpass für Ermäßigungen im öffentlichen Verkehr und die Nutzung öffentlicher städtischer Einrichtungen helfen hier gezielt.

Grundsätzlich wird von allen Gruppen die Erreichbarkeit von Einkaufs- und Besorgungseinrichtungen, aber auch Freizeiteinrichtungen am wichtigsten erachtet, wohl auch weil diese mit dem verfügbaren Zeit- und Geldbudget nach Abzug der Arbeits- und Ausbildungswege erreicht werden müssen. Hier erfahren ältere Personen und Jungfamilien mit zusätzlich zu begleitenden Hol- und Bringwegen schnell Erreichbarkeitseinschränkungen.

Über verfügbare und verbesserte Mobilitätsangebote muss aber auch informiert werden. Informationen und Buchungen sind, vor allem wenn zur Mobilitätsarmut noch weitere Einschränkungen wie Alter, Sehschwäche oder mangelnde Lese- und Schreibkenntnisse hinzukommen, nicht nur in digitaler, sondern auch in analoger Form wichtig. Persönliche Assistenzen, inoffiziell organisierte Nachbarschaftshilfen und „Buddies“ kommt in der Begleitung von Wegen und der Vermittlung von Information ebenfalls hohe Bedeutung zu.

Ein Großteil der genannten Maßnahmen erfordert den Einsatz finanzieller Ressourcen auf Ebene der Länder bzw. Gemeinden. Dazu brauchen insbesondere die Gemeinden im ländlichen Raum Empfehlungen, welche Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen am sinnvollsten, aber auch leistbar sind bzw. welche Verbesserungen durch Planungsrechtliche Vorgaben erzielt werden können.

Angesichts der erforderlichen Mobilitätswende ist es aber gar nicht sinnvoll, alle Menschen möglichst mobil zu machen, um auch weiter entfernte Funktionen zu erreichen. Vielmehr sollte die räumliche Verteilung und Zugänglichkeit von Funktionen verändert werden, um diese leichter und mit weniger (motorisierter) Mobilität erreichbar zu machen.

Verzeichnisse

Abkürzungsverzeichnis

MIV	Motorisierter Individualverkehr
OSM	OpenStreetMap
ÖU	Österreich unterwegs
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PKW	Personenkraftwagen

Literaturverzeichnis

- Ahmed, A. & Stopher, P. (2014). Seventy Minutes Plus or Minus 10: A Review of Travel Time Budget-et Studies. *Transport Reviews*, 34 (5), 607–625. doi:10.1080/01441647.2014.946460
- Blüher, M., Lamej, N., Bacher, M., Glaser, T., Hammer, A., Heuberger, R. et al. (2022, April 28). Tabellenband EU-SILC 2021 und Bundesländertabellen mit Dreijahresdurchschnitt EU-SILC 2019 bis 2021: Einkommen, Armut und Lebensbedingungen. Statistik Austria. Zugriff am 5.4.2023. Verfügbar unter: https://www.stat.at/fileadmin/pages/338/Tabellenband_EUSILC_2021.pdf
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). (2021). *Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich: Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor Nachhaltig – resilient – digital*. Wien. Zugriff am 3.10.2022. Verfügbar unter: <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html>
- Dangschat, J. S. & Segert, A. (2011). Nachhaltige Alltagsmobilität — soziale Ungleichheiten und Milieus. *Österreichische Zeitschrift für Soziologie*, 36 (2). doi:10.1007/s11614-011-0033-z
- Daubitz, S. (2016). Mobilitätsarmut: Die Bedeutung der sozialen Frage im Forschungs- und Politikfeld Verkehr. In O. Schwedes, W. Canzler & A. Knie (Hrsg.), *Handbuch Verkehrspolitik* (S. 433–447). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. doi:10.1007/978-3-658-04693-4_20
- ÉGALITÉplus Konsortium (2011). *ÉGALITÉplus Projektendbericht*.
- European Environment Agency (EEA). (2001). *External Costs of Transport*. Zugriff am 3.10.2022. Verfügbar unter: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/external-costs-of-transport/external-costs-of-transport-term-2001>
- Klima- und Energiefonds. (2022). *Leitfaden Nachhaltige Mobilität in der Praxis: Jahresprogramm 2022*. Wien. Zugriff am 3.10.2022. Verfügbar unter: <https://www.klimafonds.gv.at/call/nachhaltige-mobilitaet-in-der-praxis/>
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E. & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport*, 169 (6), 353–365. doi:10.1680/jtran.15.00073
- Marchetti, C. (1994). Anthropological invariants in travel behavior. *Technological Forecasting and Social Change*, 47 (1). doi:10.1016/0040-1625(94)90041-8
- Krajzewicz, D., Rudloff, C. & Millionig, A. (2023). *Measuring and Visualising 15-Minute-Areas for Fair CO2 Budget Distribution*. Accepted for TRA 2024, Dublin. Preprint.

https://www.myfairshare.eu/wp-content/uploads/2023/09/MyFairShare_Krajzewicz-et-al_2023_15-minute-areas-for-fair-co2-budget-distribution.pdf

Markvica, K., Millonig, A., Haufe, N. & Leodolter, M. (2020). Promoting active mobility behavior by addressing information target groups: The case of Austria. *Journal of Transport Geography*, 83, 1–13. doi:10.1016/j.jtrangeo.2020.102664

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

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

Millonig, A., Rudloff, C., Richter, G., Lorenz, F. & Peer, S. (2022). Fair mobility budgets: A concept for achieving climate neutrality and transport equity. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 103. doi:10.1016/j.trd.2021.103165

Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). (2022, November). Die österreichweiten ÖV-Güteklassen: Rahmen, Struktur & Beispiele. Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). Zugriff am 27.4.2023. Verfügbar unter: https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/publikationen/Broschueren/O__ROK-Broschuere_Heft_10_O__V-Gu__teklassen.pdf

Pfaffenbichler, P. (2023, April 26). Stakeholder-Workshop: Charakteristik mobilitäts- und energiearmer Haushalte in Österreich – Auswertung einer Zusatzerhebung zur Konsumerhebung 2019/2020. Stakeholder-Workshop, .

Polst, S. & Stüpfert, P. (2019). A Comprehensive Persona Template to Understand Citizens' Mobility Needs (Lecture Notes in Computer Science). In H. Krömker (Hrsg.), *HCI in Mobility, Transport, and Automotive Systems* (Band 11596, S. 295–306). Cham: Springer International Publishing. doi:10.1007/978-3-030-22666-4_22

Reckwitz, A. (2002). Toward a Theory of Social Practices: A Development in Culturalist Theorizing. *European Journal of Social Theory*, 5 (2), 243–263. doi:10.1177/13684310222225432

Reusswig, F., Gerlinger, K. & Edenhofer, O. (2004). *Lebensstile und globaler Energieverbrauch: Analyse und Strategieansätze zu einer nachhaltigen Energiestruktur*. No. 90. Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e.V. Zugriff am 4.10.2022. Verfügbar unter: https://www.pik-potsdam.de/de/produkte/publikationen/pik-reports/.files/pr90.pdf/at_download/file

Sammer, G., Uhlmann, T., Unbehaun, W., Millonig, A., Mandl, B., Dangschat, J. et al. (2012). Identification of Mobility-Impaired Persons and Analysis of Their Travel Behavior and Needs. *Transportation Research Record*, 2320 (1), 46–54. doi:10.3141/2320-06

Saul, S. (2021). *Urban-Rural-Typologie: Stand 2021*. No. Methodologie 06.16. Wien: Statistik Austria. Zugriff am 2.5.2023. Verfügbar unter: <https://www.statistik.at/fileadmin/pages/453/urban-RuralTypologie.pdf>

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

Shove, E., Pantzar, M. & Watson, M. (2012). *The dynamics of social practice: Everyday life and how it changes*. London: SAGE Publications.

Stark, K. (2017). Mobilitätsarmut in der sozialwissenschaftlichen Debatte. In K. Großmann, A. Schaffrin & C. Smigiel (Hrsg.), *Energie und soziale Ungleichheit* (S. 79–100). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. doi:10.1007/978-3-658-11723-8_3

Statistik Austria. (2019, Dezember 10). *Urban-Rural-Typologie: Basierend auf Abgestimmter Erwerbsstatistik 2013: Gemeindegliederung 1.1.2020*.

Statistik Austria. (2022). Armut und soziale Eingliederung – FAQs: EU-SILC 2021. Zugriff am 26.9.2022. Verfügbar unter: https://statistik.at/fileadmin/pages/338/FAQs_Armut_April2022.pdf

Statistik Austria. (2023, April 20). EU-SILC Einkommen und Lebensbedingungen. Zugriff am 6.6.2023. Verfügbar unter: <https://www.statistik.at/ueber-uns/erhebungen/personen-und-haushalterhebungen/eu-silc-einkommen-und-lebensbedingungen>

Tomschy, R., Herry, M., Sammer, G., Klementsitz, R., Riegler, S., Follmer, R. et al. (2016). Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien: im Auftrag von: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Amt der Steiermärkischen Landesregierung und Amt der Tiroler Landesregierung.

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

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Vorhandensein eines PKW vs. Armutsgefährdung – Anzahl an Beobachtungen (N = 6.018 Haushalte)	20
Tabelle 2:	Kurzbeschreibungen der erREICHbar Personas	30
Tabelle 3:	Potenzielle Barrieren, die den Zugang, die Fähigkeit und den Antrieb zur Nutzung von Mobilitätsoptionen beeinflussen	31
Tabelle 4:	Kosten pro Kilometer in unterschiedlichen Verkehrsmitteln.	38
Tabelle 5:	Ansätze für Kommunikationsstrategien auf Basis der Verschneidung der Zielgruppen-Personas mit der Kommunikationsbedürfnistypologie aus pro:NEWmotion	48

Kartenverzeichnis

Karte 1:	Anteil der Bevölkerung mit ÖV-Güteklasse F oder niedriger [%] an Werktagen mit Schule (Stichtag 22.10.2021) (N = 2.117 Gemeinden inkl. Wiener Bezirken)	14
Karte 2:	Armutsgefährdung und geringe ÖV-Erschließungsqualität [%] an Werktagen mit Schule (Stichtag 22.10.2021) (N = 2.117 Gemeinden inkl. Wiener Bezirken)	18
Karte 3:	CO ₂ -Budget und Armutsgefährdete Haushalte in Österreich	25
Karte 4:	Minimale Mobilitätsbudgets für die Persona Ältere, geh- und seheingeschränkte Personen	39
Karte 5:	Kosten von Alleinerziehende/Patchworkfamilien für die minimalen Mobilitätsstandards	39
Karte 6:	Durchschnittliche Reisezeiten pro Tag für minimale Mobilitätsstandards von Jugendlichen	40
Karte A.1:	Raumtypen der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria (N = 2.095 Gemeinden)	54

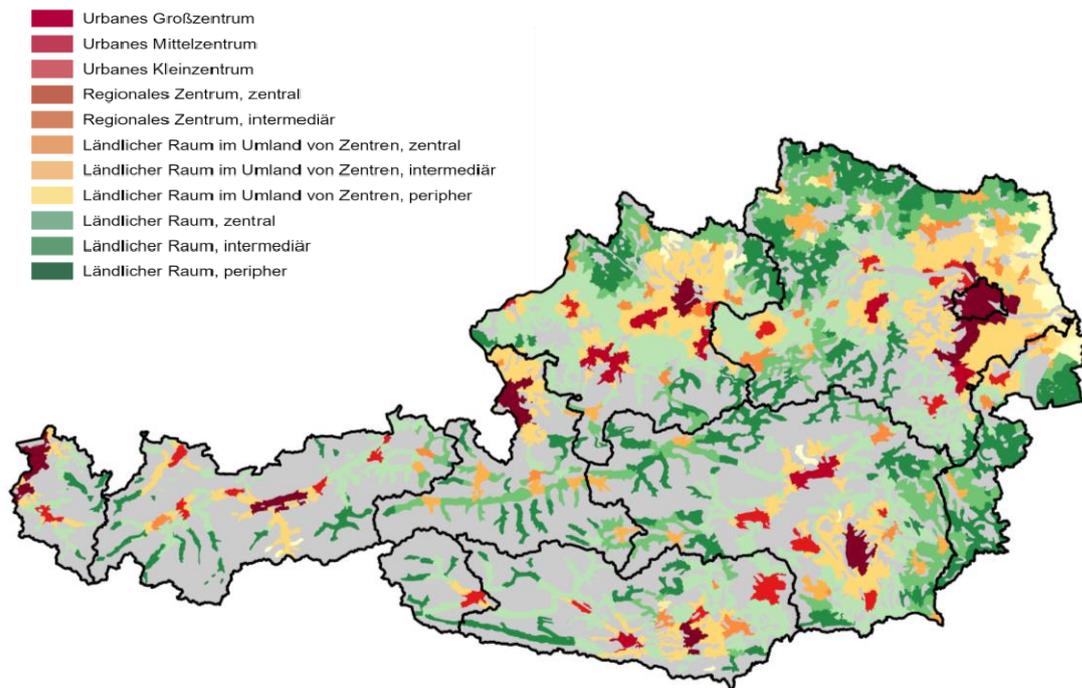
Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Pyramide einer klimaneutralen und nachhaltigen Mobilität (BMK 2021, S. 18)	5
Abbildung 2:	Betroffene von Mobilitätsbeeinträchtigungen in Österreich	8
Abbildung 3:	Ablaufplan des Projekts	11
Abbildung 4:	ÖV-Gütekategorie je Raumtyp und Anteil der Bevölkerung [%] an Werktagen mit Schule (Stichtag 22.10.2021) (N = 2.117 Gemeinden inkl. Wiener Bezirke)	13
Abbildung 5:	Armutsgefährdung und geringe ÖV-Erschließungsqualität je Raumtyp [%] an Werktagen mit Schule (Stichtag 22.10.2021) (N = 2.117 Gemeinden inkl. Wiener Bezirke)	17
Abbildung 6:	Anteil der armutsgefährdeten Haushalte (hochgerechnet; mittelblau) und Anteil der Haushalte, die sich aus eigenen Angaben keinen PKW leisten können (hochgerechnet; hellblau)	19
Abbildung 7:	Gegenüberstellung Armutsgefährdung und Vorhandensein eines privaten PKWs	20
Abbildung 8:	Darstellung des örtlichen durchschnittlichen Mindestmobilitätsaufwandes in g CO ₂ pro Woche und Person in Österreich	23
Abbildung 9:	Subjektive Einschätzung der Schwere von Mobilitätsbeeinträchtigungen bei Betroffenen.	27
Abbildung 10:	Beispiel für Mehrbelastungsprofil Jugendliche/peripherer Wohnstandort/Armutsgefährdung (erste von zwei Seiten Profilbeschreibung).	28
Abbildung 11:	Kurzprofil der pro:NEWmotion Typen	29
Abbildung 12:	Barrieren im Verhaltensänderungsprozess	32
Abbildung 13:	Einschätzung der Betroffenheit von Mobilitätsarmut je Personas (N = 9)	33
Abbildung 14:	Barrieren und Hemmnisse je Persona (N = 9)	37
Abbildung 15:	Abschätzung der Wichtigkeit von Erreichbarkeiten nach Funktionen (N = 6), zwei Wortmeldungen wurden mündlich bzw. über den Chat übermittelt	41
Abbildung A.1:	Fragebogen im Anschluss an Fokusgruppe I (Teil 1)	55
Abbildung A.2:	Fragebogen im Anschluss an Fokusgruppe I (Teil 2)	56
Abbildung A.3:	Fragebogen im Anschluss an Fokusgruppe I (Teil 3)	57

Anhang

A.1 Raumtypen der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria

Karte A.1: Raumtypen der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria (N = 2.095 Gemeinden)



Quelle: Statistik Austria, 2019; BEVÖV-Güteklassen

A.2 Fragebogen

Abbildung A.1: Fragebogen im Anschluss an Fokusgruppe I (Teil 1)

Mobilitätsarmut betrifft immer mehr Personen. Wir möchten im Rahmen des Projekts „erREICHbar – Soziale und räumliche Abschätzung Österreichs Betroffener von Mobilitätsarmut“ die Barrieren und Hemmnisse aufzeigen, mit denen die betroffenen Personen konfrontiert sind. Dabei ist die soziale Komponente von besonderer Bedeutung.

Das Projekt wird von der ÖIR GmbH und dem AIT Austrian Institute of Technology GmbH im Auftrag des Klima- und Energiefonds durchgeführt.

Mobilitätsarmut wird im Projekt definiert durch:

Leistbarkeit von Mobilität Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln (z.B. öffentlicher Verkehr, Fahrrad, privater PKW)

Wir bitten Sie, Ihre Erfahrungen durch die Teilnahme an einer Befragung (ca. 5-10 Minuten) mit uns zu teilen. Ihre Antworten werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Teil A: Angaben zu Ihrem beruflichen Kontext

Im Rahmen des Projekts wurden folgende Personengruppen definiert, deren Risiko für Mobilitätsarmut besonders hoch ist:

Ältere Personen | Personen mit Gehbehinderung | Personen mit Sehbeeinträchtigung | Personen mit Gehörlosigkeit | Personen mit mangelnden Sprach- und Lesekenntnissen | Alleinerziehende | Patchworkfamilien | Personen mit Migrationshintergrund | Personen mit mangelnden Sprach- und Lesekenntnissen | Jugendliche Kinder

Aufgrund des Umfangs des Projekts und der Datenlage können nicht alle Personengruppen abgedeckt werden.

A1. Mit welcher Personengruppe/welchen Personengruppen beschäftigen Sie sich in Ihrem beruflichen Alltag?

Ältere Personen | Personen mit Gehbehinderung | Personen mit Sehbeeinträchtigung

Personen mit Gehörlosigkeit | Personen mit mangelnden Sprach- und Lesekenntnissen

Alleinerziehende Personen | Patchworkfamilien

Personen mit Migrationshintergrund | Personen mit mangelnden Sprach- und Lesekenntnissen

Quelle: ÖIR GmbH; via LimeSurvey

Abbildung A.2: Fragebogen im Anschluss an Fokusgruppe I (Teil 2)

Jugendliche

Kinder

Sonstiges

Sonstiges

Teil B: Barrieren und Hemmnisse

Bitte denken Sie bei den Barrieren und Hemmnissen beispielsweise an folgende Faktoren:

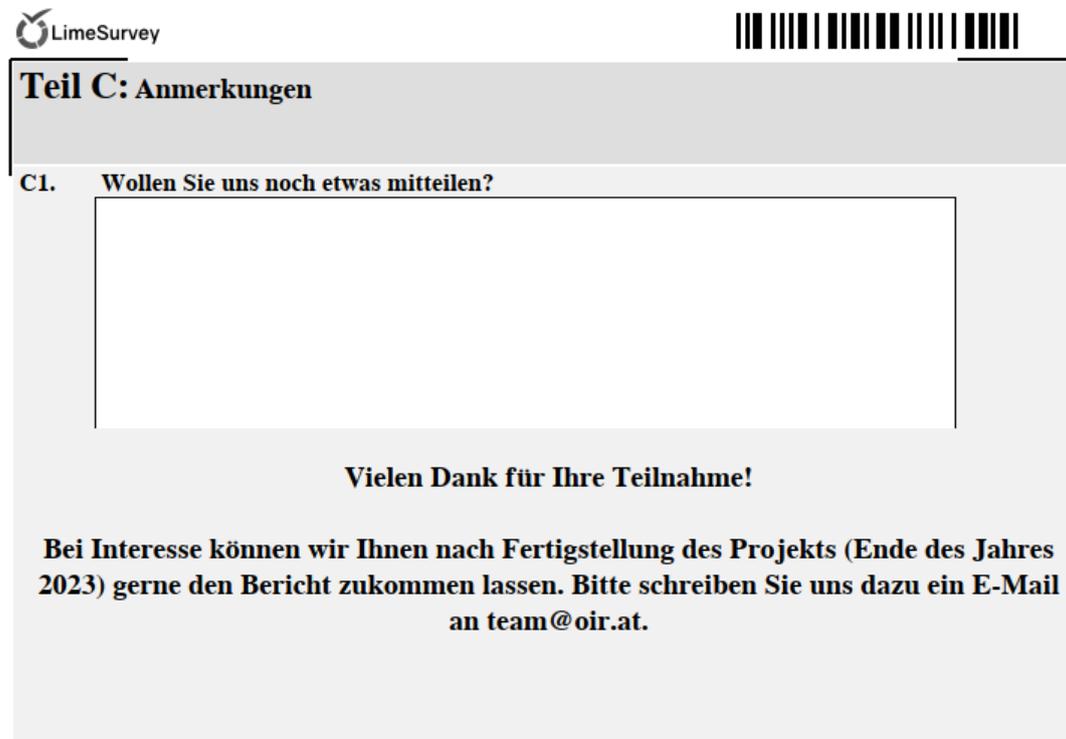
technische/bauliche Einschränkungen (z.B. Barrierefreiheit, Informationszugang) finanzielle Einschränkungen (z.B. Armutsgefährdung) personenbezogene Einschränkungen (z.B. Alter, Sehbeeinträchtigung, Gehbeeinträchtigung, alleinerziehende Personen, sprachliche Barrieren, Migrationshintergrund, Angst, Lärmempfindlichkeit) rechtliche Einschränkungen (z.B. Nutzungsbeschränkungen) Zugang zu und Angebot an Verkehrsmitteln (z.B. Fuß, Rad, Bus, Bahn, PKW) Erreichbarkeit von wichtigen Zielen und Einrichtungen (z.B. Arzt, Einkaufen, Ausbildung, Arbeit) Unterschiede zwischen Stadt und Land Lebens- und Wohnsituation (z.B. Haushaltsgröße)

B1. Welchen einschränkenden Barrieren und Hemmnissen begegnet diese Personengruppe/begegnen diese Personengruppen in Bezug auf Mobilität?

B2. Wie können Ihrer Meinung diese Barrieren und Hemmnisse in Bezug auf Mobilität reduziert werden werden?

Quelle: ÖIR GmbH; via LimeSurvey

Abbildung A.3: Fragebogen im Anschluss an Fokusgruppe I (Teil 3)



The image shows a screenshot of a LimeSurvey questionnaire. At the top left is the LimeSurvey logo. To the right is a barcode. The main title of the survey is 'Teil C: Anmerkungen'. Below this, there is a question labeled 'C1. Wollen Sie uns noch etwas mitteilen?' followed by a large empty text box for the respondent's answer. At the bottom of the survey, there is a thank you message: 'Vielen Dank für Ihre Teilnahme!' and a request for feedback: 'Bei Interesse können wir Ihnen nach Fertigstellung des Projekts (Ende des Jahres 2023) gerne den Bericht zukommen lassen. Bitte schreiben Sie uns dazu ein E-Mail an team@oir.at.'

Quelle: ÖIR GmbH; via LimeSurvey