

# Publizierbarer Endbericht

Gilt für Studien aus der Programmlinie Forschung

## A) Projektdaten

Allgemeines zum Projekt	
<b>Kurztitel:</b>	MOSAİK
<b>Langtitel:</b>	Arbeits- und ausbildungsbezogene Mobilitätsarmut in Österreich - Verbreitung, Ausprägungen und mögliche Lösungsansätze am Beispiel des Innviertels
<b>Zitiervorschlag:</b>	Juschten, M.; Kretschmer, V.; Füssl, E.; Presinger, C.; Hössinger, R.; Ausserer, K.; Eckerstorfer, A. (2025). Arbeits- und ausbildungsbezogene Mobilitätsarmut in Österreich - Verbreitung und mögliche Lösungsansätze am Beispiel des Innviertels
<b>Programm inkl. Jahr:</b>	Nachhaltige Mobilität in der Praxis - 2023
<b>Dauer:</b>	01.03.2024 bis 28.02.2025
<b>KoordinatorIn:</b>	Grazer Energieagentur Ges.m.b.H.
<b>Kontaktperson Name:</b>	Dr. Maria Juschten, MM.Sc.
<b>Kontaktperson Adresse:</b>	Kaiserfeldgasse 5-7/3
<b>Kontaktperson Tel.:</b>	0316 - 811848-30
<b>Kontaktperson E-Mail:</b>	<a href="mailto:juschten@grazer-ea.at">juschten@grazer-ea.at</a>
<b>Projekt- und KooperationspartnerIn (inkl. Bundesland):</b>	Universität für Bodenkultur FACTUM - apptec Ventures GmbH Hotspot Innviertel e.V.
<b>Schlagwörter:</b>	Mobilitätsarmut, Arbeitswege, pendeln, Österreich
<b>Projektgesamtkosten:</b>	119.946,00 € (inkl. USt.) 99.955,00 € (exkl. USt.)
<b>Fördersumme:</b>	119.946,00 € (inkl. USt.) 99.955,00 € (exkl. USt.)
<b>Klimafonds-Nr:</b>	KC374341
<b>Erstellt am:</b>	19.01.2025

## B) Projektübersicht

### 1 Kurzfassung

*(max. 2 Seiten, Sprache Deutsch)*

*Kurze Darstellung des Projekts, Zusammenfassung der wesentlichen Projektergebnisse qualitativ und quantitativ (bei Szenarien, Kostenanalysen, volkswirtschaftlichen Studien, Potenzialstudien sind ausgewählte numerischen Werte festzuhalten – in % sowie die Werte selbst).*

#### **Ausgangssituation**

Aufgrund steigender Energiepreise wird die Nutzung von motorisiertem Individualverkehr teurer und für finanziell schlecht aufgestellte Personen und Familien immer mehr zu einem belastenden Faktor. Besonders in Regionen, in denen die Infrastruktur für öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) und aktive Mobilität schlecht ausgebaut oder nicht vorhanden ist, kann dies entweder zu einer starken finanziellen und/oder zeitlichen Belastung sowie zu einer Einschränkung der eigenen Mobilität führen. Konkret für Arbeitswege kann dies im schlimmsten Fall bedeuten, dass Arbeitsstellen nicht angenommen werden. Die Datenlage in Österreich über die Merkmale und Anzahl an Menschen, die von Mobilitätsarmut betroffen sind, ist aktuell noch unzureichend. Pendler:innen- und Ausbildungsverkehr machen einen großen Teil der Wege aus, die mit dem Pkw zurückgelegt werden und sind gerade in ländlichen Regionen Voraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben. Deshalb legt das Projekt MOSAIK einen besonderen Fokus auf arbeits- und ausbildungsbezogene Mobilität.

#### **Methoden & Ergebnisse**

Zur Erreichung dieser Ziele wurde eine Bandbreite an verschiedenen Methoden angewendet und miteinander verschnitten.

Ein zentraler Aspekt des Projekts ist die **quantitative räumliche Analyse der Betroffenheit** anhand von drei verschiedenen Datensätzen (Österreich Unterwegs 2013/14, Einkommensdaten der Statistik Austria auf Bezirksebene 2019 und Daten zum Mobilitäts- Zeitnutzungs- und Konsumverhalten 2019). Diese wurden statistisch ausgewertet und Risikofaktoren für Mobilitätsarmut identifiziert. Dabei zeigte sich, dass die ÖV-Qualität im Innviertel im Vergleich zu anderen ländlichen Regionen Österreichs geringer ist, wobei insbesondere lange Wartezeiten und niedrige Frequenzen außerhalb der Hauptverkehrszeiten hervorstechen. Dies spiegelt sich auch in der mangelnden Verfügbarkeit von Frühverbindungen im Vergleich zum ländlichen Durchschnitt wider. Zudem sind die Reisezeiten im ÖV vergleichsweise hoch, was unter anderem auf fehlende Direktverbindungen zurückzuführen ist.

Eine zusätzliche Analyse im Innviertel konzentriert sich auf **angebotsbezogene Risikofaktoren von Mobilitätsarmut**. Es werden dafür die infrastrukturelle und zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Unternehmensstandorte sowie Wohnorte im

Innviertel betrachtet und Personen- und Berufsgruppen, die hinsichtlich der ÖV-Qualität benachteiligt sind, identifiziert. Aus diesen Analysen werden Zielgruppen abgeleitet. Dabei zeigte sich, dass einige stark frequentierte Pendler Routen, z.B. im zentralen Innviertel, eine geringe ÖV-Anbindungsqualität aufweisen, was sich in längeren Reisezeiten und vermehrten Umstiegen niederschlägt. Bei Pendler:innen mit diesen Routen sowie jenen mit frühen Arbeitszeiten ist die ÖV-Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen eingeschränkt, da viele Innviertler Arbeitsplätze, v.a. im produzierenden Gewerbe, frühe Beginnzeiten (6 Uhr der früher) haben.

Als dritter Hauptbestandteil kommen **qualitative Interviews mit betroffenen Zielgruppen im Innviertel** zum Einsatz. Diese dienen dazu, ein vertiefendes Verständnis über die Rahmenbedingungen von Mobilitätsarmut ermöglichen sowie Lösungsansätze zur Abschwächung der Mobilitätsarmut aus Sicht der Betroffenen aufzuzeigen. Dabei wurde ersichtlich, dass Mobilitätsarmut durch eine starke Pkw-Abhängigkeit gekennzeichnet ist und sofern ein Pkw nicht permanent zur Verfügung steht die zusätzlichen bestehenden Problemlagen eine noch stärkere Belastung darstellen z.B. Einschränkung der Jobmöglichkeiten, schlechte Vereinbarkeit von Betreuungspflichten und Ausbildungs- und Arbeitszeiten, prekäre finanzielle Lage etc.. Expert:inneninterviews ergänzten Wissen zu Rahmenbedingungen, Lösungs- und Kommunikationsansätzen für bestimmte Zielgruppen.

Eine **Pilotstudie mit dem Unternehmen „JOSKO Fenster & Türen GmbH“** mit 3 Standorten im Innviertel sollte das Thema Mobilitätsarmut und Lösungsansätze mithilfe von Workshops und Analysen aus Mitarbeiter:innen- und Unternehmenssicht beleuchten und dahingehend Lösungen evaluieren. Dabei zeigte sich, dass die Mobilitätssituation der Mitarbeitenden stark von den standortspezifischen ÖV-Anbindungen und individuellen Arbeitszeiten abhängt. Während am Standort Andorf eine relativ gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln besteht, weist Kopfing erhebliche Defizite auf, insbesondere bei frühen Arbeitsstartzeiten. Maßnahmen wie ein Firmen-Shuttle und eine Mitfahrbörse wurden als praktikable Lösungsansätze identifiziert und in GIS-basierten Analysen vertieft untersucht. Diese zeigten, dass durch entsprechende Shuttle-Angebote und Mitfahrgelegenheiten ein attraktives Angebot für eine signifikante Anzahl von Mitarbeiter:innen geschaffen werden kann.

### **Schlussfolgerungen & Empfehlungen**

Am Ende des Projekts fand ein **Präsentationsworkshop** statt, um mit relevanten Stakeholdern die Ergebnisse sowie mögliche (verkehrsplanerische, unternehmerische und politische) Implikationen zu diskutieren. Die Ergebnisse und Diskussionen mit Stakeholdern legen nahe, dass es neben politischen Förderungen und Verbesserungen im frühmorgendlichen ÖV-Angebot vor allem verstärkte Kooperationen zwischen wirtschaftlichen Stakeholdern (organisiert durch überregionale öffentliche Institutionen, z.B. KEM, LEADER) benötigt, um das Risiko für arbeitswegbezogene Mobilitätsarmut durch gezielte zusätzliche Angebote und bewusstseinsbildende Maßnahmen zu reduzieren.

## 2 Executive Summary

*(max. 2 Seiten, Sprache Englisch)*

### **Problem statement**

Due to rising energy prices, the use of private motorised transport is becoming more expensive and an increasing burden for financially disadvantaged individuals and families. Particularly in regions where the infrastructure for public transport and active mobility is poorly developed or non-existent, this can lead to either a heavy financial and/or time burden as well as a restriction of personal mobility. In the worst case scenario, this can mean that people do not accept jobs when travelling to work. The data available in Austria on the characteristics and number of people affected by mobility poverty is currently still inadequate. Commuter and educational transport account for a large proportion of journeys made by car and are a prerequisite for a self-determined life, especially in rural regions. This is why the MOSAIK project places a special focus on work and education-related mobility.

### **Methods & Results**

To achieve these goals, a range of different methods were used and combined with each other.

A central aspect of the project is the **quantitative spatial analysis of vulnerable groups** using three different data sets (Österreich Unterwegs 2013/14, income data from Statistics Austria at district level 2019 and data on mobility, time use and consumption behaviour 2019). These were statistically analysed and risk factors for mobility poverty were identified. This showed that the quality of public transport in the Innviertel is lower than in other rural regions of Austria, with long waiting times and low frequencies outside peak hours standing out in particular. This is also reflected in the lack of availability of early connections compared to the rural average. In addition, journey times on public transport are comparatively long, which is partly due to the lack of direct connections.

An additional analysis in the Innviertel region focuses on **supply-related risk factors for mobility poverty**. To this end, the infrastructural and time-related accessibility of important business locations and residential areas in the Innviertel region are analysed and groups of people and professions that are disadvantaged in terms of public transport quality are identified. Target groups are derived from these analyses. This showed that some heavily frequented commuter routes, e.g. in the central Innviertel region, have poor public transport connections, which is reflected in longer journey times and an increased number of transfers. For commuters using these routes and those with early working hours, public transport accessibility to workplaces is limited, as many Innviertel workplaces, especially in the manufacturing industry, have early starting times (6 a.m. or earlier).

The third main component is **qualitative interviews with vulnerable groups** in the Innviertel region. These were used to gain a deeper understanding of the framework conditions of mobility poverty and to identify possible solutions to

alleviate mobility poverty from the perspective of those affected. The results reveal that mobility poverty is characterised by a strong dependency on the car and that, if a car is not permanently available, the additional existing problems represent an even greater burden. This may include restrictions on job opportunities, poor compatibility of childcare responsibilities with school/training or working hours as well as a precarious financial situation among others. Expert interviews supplemented knowledge on framework conditions, solutions and communication approaches for specific target groups.

A **pilot study with the company 'JOSKO Fenster & Türen GmbH'** with 2 locations in the Innviertel region was intended to shed light on the topic of mobility poverty and possible solutions with the help of workshops and analyses from the perspective of employees and the company and to evaluate solutions in this regard. It became evident that the mobility situation of employees strongly depends on location-specific public transport connections and individual working hours. While the Andorf site has relatively good accessibility via public transport, the Kopping site exhibits significant deficits, particularly for early work start times. Measures such as a company shuttle and carpooling were identified as practical solutions and further analyzed using GIS-based methods. These analyses demonstrated that appropriate shuttle services and carpooling options could create an attractive offering for a substantial number of employees.

### **Conclusions & recommendations**

At the end of the project, a **presentation workshop** took place to discuss the results and possible (planning, business and policy) implications with relevant stakeholders. The results and discussions with stakeholders suggest that, in addition to political funding and improvements in early morning public transport services, increased cooperation between economic stakeholders (facilitated by supra-regional public institutions, e.g. KEM, LEADER) is needed to reduce the risk of commuting-related mobility poverty through targeted additional services and awareness-raising measures.

## 3 Hintergrund und Zielsetzung

*(max. 2 Seiten) Beschreibung von Ausgangslage, Aufgabenstellung und Zielsetzung.*

### **Ausgangssituation**

Selbstbestimmte Mobilität ist essenziell für die soziale Teilhabe und individuelle Entwicklung, doch steigende Energiepreise und unzureichende Verkehrsanbindungen machen sie für armutsgefährdete Haushalte zunehmend unerreichbar. In Österreich haben 20 % der Bevölkerung keinen adäquaten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere in ländlichen Regionen wie dem Innviertel (Andronic et al., 2024; Hiess, 2017). Dies ist problematisch, da Arbeits- und Ausbildungswege, die 39 % aller werktäglichen Pkw-Fahrten ausmachen, eine zentrale Voraussetzung für finanzielle Eigenständigkeit darstellen. Gleichzeitig begünstigen bestehende Unterstützungsmodelle, wie die Pendlerpauschale, vor allem Besserverdienende, was Ungleichheiten zusätzlich verstärkt (VCÖ, 2020).

Mobilitätsarmut wird definiert als die eingeschränkte Verfügbarkeit und Leistbarkeit von Mobilitätsoptionen, sowie der unzureichenden Erreichbarkeit relevanter Ziele (Lucas et al., 2016). Keine oder eine unzureichende Mobilitätsinfrastruktur, insbesondere ÖV-Anbindung, zu haben verursacht eine hohe Angewiesenheit auf das Auto in den betroffenen Regionen (Mattioli, 2021). Vor allem für armutsgefährdete Haushalte, die in Regionen mit schwacher ÖV-Anbindung wohnen, ist die PKW-Abhängigkeit ein Risikofaktor für Mobilitätsarmut. Entweder entsteht "Zwangsmotorisierung", bei der die hohen Ausgaben für den PKW eine finanzielle Belastung verursachen (Scheiner, 2012; Mattioli, 2017), die mit Einsparungen in anderen lebensnotwendigen Bereichen wie Nahrung oder Energie kompensiert werden (Mattioli, 2021; Simcock et al., 2021). Alternativ gibt es Betroffene, die ihr Leben ohne einen PKW organisieren müssen, was zu erheblichen Einschränkungen führen kann (Scheiner et al., 2024). Neben dem PKW stellt auch die Erschwinglichkeit des öffentlichen Verkehrs vor allem für Personen mit geringem Einkommen eine Herausforderung dar (Kelly et al., 2023).

Eine weitere Dimension von Mobilitätsarmut bezieht sich auf Schwierigkeiten bei der Erreichung relevanter Orte und Services mit zumutbarem zeitlichem und finanziellem Aufwand (Lucas et al., 2016). Diese Orte dienen der Befriedigung von Grundbedürfnissen wie der Versorgung, Freizeitangeboten (Rottemberg et al., 2022) sowie Arbeit und Ausbildung (Viguié et al., 2023). Erreichbarkeitsarmut betrifft Personen, die auf Alternativen abseits des PKW - vorwiegend den ÖV - angewiesen sind, da bei der Pkw-Nutzung im Normalfall keine Erreichbarkeitsprobleme auftreten (Scheiner et al., 2024). Die Konsequenzen von Mobilitätsarmut für den Alltag und die Möglichkeiten Betroffener sind weitreichend. Neben den finanziellen Belastungen führt Mobilitätsarmut oft zu eingeschränkten Chancen auf dem Arbeits- und Bildungsmarkt (Bastiaanssen et al., 2022; Gates et al., 2019). Auch die physische und psychische Gesundheit leidet unter den

Belastungen, die durch lange Wege entstehen (Häfner, 2020) während gleichzeitig weniger Zeit für andere wichtige Lebensbereiche bleibt (Dorantes & Murauskaite-Bull, 2023). Insgesamt kann Mobilitätsarmut dadurch die gesellschaftliche Teilhabe der Betroffenen reduzieren und soziale Isolation fördern (Morris et al., 2020; Villeneuve & Kaufmann, 2020).

Das Innviertel, eine wachsende Wirtschaftsregion, ist durch niedrige Einkommen und eine hohe Pkw-Abhängigkeit gekennzeichnet. Nur 1 % der Einwohner:innen können überregionale Zentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln in 50 Minuten erreichen (ÖROK, 2024). Diese strukturellen Defizite verschärfen die Mobilitätsarmut, während gleichzeitig ein wachsender Fachkräftebedarf besteht – bis 2030 wird z.B. für Oberösterreich eine Lücke von 83.460 Personen prognostiziert (WKOÖ, 2024). Um Mobilitätsarmut gezielt zu begegnen, sind Maßnahmen erforderlich, die sowohl sozial verträgliche als auch klimafreundliche Arbeitswege ermöglichen.

### **Zielsetzung**

Das Projekt MOSAIK zielt darauf ab, die Datenlage zur Mobilitätsarmut in Österreich zu verbessern, da diese in ländlichen Regionen stärker ausgeprägt ist als in urbanen Gebieten (Martiskainen et al. 2021; Pot et al. 2020). Vor diesem Hintergrund liegt der Fokus auf ländlichen Regionen, konkret dem Innviertel, basierend auf den bisherigen Ergebnissen von erREICHbar. Besonders relevant ist der Pendler:innen- und Ausbildungsverkehr, der 26 % aller Wege in Österreich ausmacht und 53 % der Erwerbstätigen betrifft (VCÖ, 2018). Dabei verfolgt MOSAIK folgende Projektziele:

- 1. Erreichbarkeit wichtiger Arbeits- und Ausbildungsstandorte im Innviertel im Vergleich zu Gesamtösterreich:** Im Innviertel wird die Qualität der ÖV-Verbindungen zwischen 50 Ballungszentren und relevanten Firmenstandorten bewertet und mit anderen ländlichen Gebieten Österreichs verglichen. Ein ÖV-Qualitätsindikator erfasst Verbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsorten, um angebotsseitige Ursachen von Mobilitätsarmut zu beleuchten. Diese Ergebnisse fließen in die Bestimmung der Zielgruppen für qualitative Interviews ein.
- 2. Vertiefendes Verständnis der Rahmenbedingungen und Coping-Strategien:** Qualitative Interviews mit Betroffenen bieten Einblicke in persönliche Barrieren, Ursachen und Strategien im Umgang mit Mobilitätsarmut. Diese Erkenntnisse helfen, bedarfsgerechte Maßnahmen zu entwickeln, die mit Expert:innen und Stakeholdern abgestimmt werden.
- 3. Erarbeitung von Lösungsansätzen:** Auf Basis der Analysen werden Maßnahmen erarbeitet, um Barrieren abzubauen, die Pkw-Abhängigkeit zu reduzieren und die Mobilität der Betroffenen zu steigern.

**Berücksichtigung von Gender- und Diversity-Aspekten** Geschlechtsspezifische Unterschiede und diverse Bedürfnisse werden soweit möglich in die Analysen und die Maßnahmenentwicklung einbezogen.

## 4 Projektinhalt und Ergebnis(se)

(max. 20 Seiten)

Darstellung des Projektes, der Ziele und der im Rahmen des Projektes durchgeführten Aktivitäten. Darstellung der wesentlichen Arbeitspakete und Aktivitäten. Präsentation der Projektergebnisse.

### 4.1 Überblick

Das Projekt MOSAIK war in 4 Arbeitspakete untergliedert, die jeweils einen spezifischen methodischen Zugang haben. Nachfolgende Abbildung verdeutlicht das Zusammenspiel der drei inhaltlichen Arbeitspakete, die anschließend näher erläutert werden.

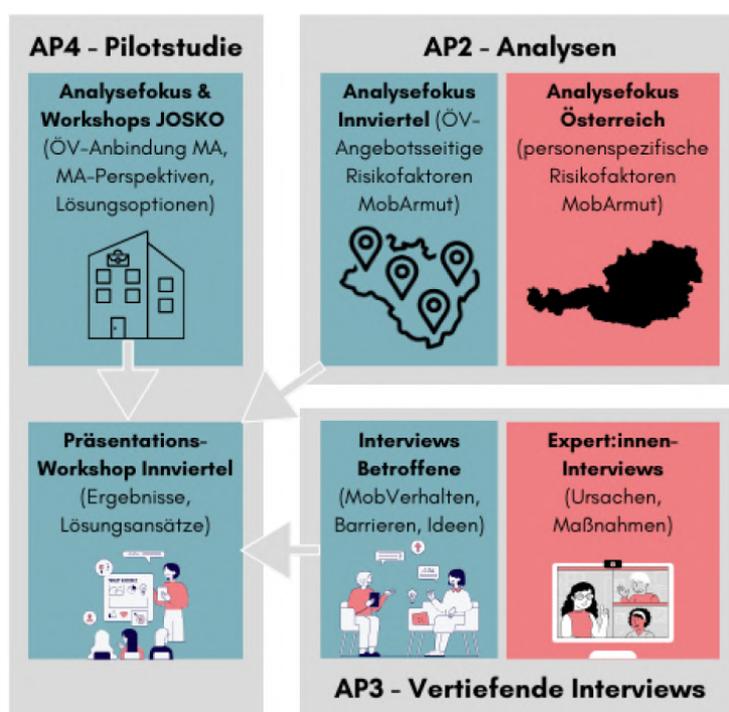


Abbildung 1: Projektübersicht

Die Arbeitspakete des Projekts MOSAIK greifen ineinander, um Mobilitätsarmut umfassend zu analysieren und praxisnahe Lösungsansätze zu entwickeln. **AP1** übernimmt das Projektmanagement, während **AP2** quantitative Analysen durchführt: österreichweit zur Identifikation sozioökonomischer Risikofaktoren und regional im Innviertel zur Untersuchung von angebotsseitigen Defiziten bezüglich der ÖV-Erreichbarkeit. Diese Daten bilden die Grundlage für **AP3**, in dem qualitative Interviews mit Betroffenen und Expert:innen ein vertieftes Verständnis der Ursachen und Barrieren von Mobilitätsarmut liefern. **AP4** beinhaltet die Pilotstudie mit JOSKO, bei der der ÖV-Erreichbarkeitsindikator auf die Arbeitswege von Mitarbeiter:innen angewendet wird und mittels Workshops und GIS-basierter Analysen Vorschläge für Mobilitätslösungen erarbeitet werden. Abschließend werden alle Ergebnisse in einem Abschluss-Workshop mit Stakeholdern zusammengeführt, um politische und planerische Implikationen abzuleiten.

## 4.2 Projektmanagement (AP1)

### **a) Ziele:**

Das Ziel von AP1 war es, einen reibungslosen und erfolgreichen Projektablauf sicherzustellen sowie die Rahmenbedingungen für die Kommunikation der Projektbeteiligten untereinander zu schaffen. Dies beinhaltete sowohl die organisatorischen und administrativen Aufgaben des Projekts als auch die Sicherstellung der Qualitätskontrolle und der zielgerichteten Dissemination der Ergebnisse.

### **b) Durchgeführte Aktivitäten & Ergebnisse:**

Im Rahmen des Projektmanagements wurden administrative Aufgaben wie die laufende Kommunikation mit dem Auftraggeber, die Dokumentation des Projektfortschritts sowie die Erstellung von Projektkostenabrechnungen und des Endberichts umgesetzt. Es wurde eine effiziente Kommunikationsstruktur aufgebaut, die zur Vernetzung des Konsortiums, zur Terminplanung und zum Datenaustausch diente.

**[Meetingstruktur]** Insgesamt fanden in der 12-monatigen Projektdauer fünf Projektmeetings statt (davon 1 in Graz, 2 in Wien und 2 im Innviertel, back-to-back mit den Pilotworkshops im Rahmen von AP4). Zusätzlich wurden monatliche Jour Fixe abgehalten, um eine kontinuierliche Abstimmung zwischen dem Projektteam und einen regulären Austausch über den Projektfortschritt sicherzustellen. Der Projektverlauf war durchgehend reibungslos, ohne personelle Änderungen. Das Projekt wurde innerhalb der geplanten Laufzeit erfolgreich abgewickelt. Alle geplanten Meilensteine wurden erreicht, darunter das Kick-Off-Meeting (zuerst digitale Vorbesprechung, tatsächliches Kick-Off im Innviertel in 03/2024) sowie das Abschlussmeeting (Innviertel, 01/2025). Als finales Deliverable wurde der Endbericht D1 erstellt.

**[Qualitätskontrolle]** Diese umfasste eine regelmäßige Überprüfung des Projektfortschritts und der Arbeitsschritte, sowie das Management von Problemen, Unstimmigkeiten oder sonstigen Vorfällen (wie z.B. anfängliche Probleme der Rekrutierung von Interview-Teilnehmer:innen im Rahmen von AP3). Dadurch konnten alle auftretenden Probleme mit geringfügigen Verschiebungen im Projektverlauf gelöst werden.

**[Dissemination]** Die Verbreitung der Projektergebnisse erfolgte durch regelmäßige Abstimmungen mit Projekt östERREICHbar und dem BMK/Klimafonds sowie durch gezielte Verbreitung der Ergebnisse. Hierzu zählten Medienarbeit, insbesondere über internetbasierte Kanäle, die Nutzung der Netzwerke der Projektpartner, Veröffentlichungen in Fachzeitschriften und Präsentationen auf einschlägigen Konferenzen. Darüber hinaus wurden die gewonnenen Erkenntnisse in die universitäre Lehre auf Bachelor- und Masterstufe integriert.

## 4.3 Erreichbarkeitsanalysen (AP2)

### **a) Ziele:**

Arbeitspaket 2 zielt darauf ab, Mobilitätsarmut auf Pendelwegen österreichweit und im Innviertel zu quantifizieren sowie persönliche, räumliche, infrastrukturelle und zeitliche Risikofaktoren zu analysieren. Auf österreichweiter Ebene werden personen- und haushaltsbezogene Risiken untersucht, während im Innviertel die angebotsseitigen Risikofaktoren von Wohn- und Arbeitsorten analysiert werden. Dazu soll ein relationaler ÖV-Qualitätsindikator entwickelt und anschließend mit Pendlerflussdaten kombiniert werden, um benachteiligte Personengruppen und regionale Unterschiede sichtbar zu machen.

### **b) Durchgeführte Aktivitäten & Ergebnisse:**

#### ***[Literaturrecherche zu Definitionen und Indikatoren für Mobilitätsarmut]***

Um eine gemeinsame Arbeitsdefinition zu formulieren, wurde eine nicht-systematische Literaturrecherche zu den bestehenden Definitionen und Indikatoren von Mobilitätsarmut durchgeführt. Die Recherche erfolgte mittels Schneeballprinzip und ermöglichte eine umfassendere Perspektive auf die Auslöser und Auswirkungen, denen Betroffenen gegenüberstehen. Bei der Recherche lagen vor allem der ländliche Raum, Arbeits- und Ausbildungswege sowie konkrete Ergebnisse zu Österreich im Fokus. Dabei zeigte sich, dass die räumliche und zeitliche Infrastruktur des Umweltverbunds vor allem in ruralen Gebieten mangelhaft ist und hohe Angewiesenheit auf den PKW verursacht. Als persönliche Risikofaktoren spielen Armutsgefährdung, atypische Arbeitszeiten und Betreuungspflichten eine große Rolle. Aufbauend auf den Erkenntnissen der Literaturrecherche wurde eine gemeinsame Arbeitsdefinition erarbeitet, die als Ausgangsbasis für die quantitativen Analysen dient:

Mobilitätsarmut beschreibt die eingeschränkte Möglichkeit, Arbeitswege im ländlichen Raum mit einem zumutbaren zeitlichen und finanziellen Aufwand zu bewältigen. Sie entsteht durch fehlende Infrastruktur für den Umweltverbund, geringe Taktungen und lange Reisezeiten, die zu erheblicher Zeitarmut führen. Besonders betroffen sind armutsgefährdete Personen, Personen mit Betreuungspflichten und fehlendem Pkw-Zugang. Der hohe Leidensdruck zeigt sich mittels psychischer Belastung, sozialer Isolation und finanziellen Problemen, die oft durch eine Zwangsmotorisierung oder unerschwingliche Mobilitätskosten verstärkt werden.

#### ***[Zusammenstellung und Harmonisierung der Datengrundlage]***

Für die Analyse der Pendlerströme im Innviertel sowie für ländliche Regionen in Österreich wurden verschiedene Datenquellen verwendet, die sich hinsichtlich Herkunft, Datengewinnung und Detailgrad unterscheiden. Für die österreichweite Analyse basieren die Ursprungs-Ziel-Relationen (O-D-Relationen) auf Mobilitäts-, Zeitnutzungs- und Konsumverhaltensdaten (Statistik Austria 2019), die 4.500 realisierte Pendelwege umfasst. Diese Daten bieten einen hohen Detaillierungs-

grad mit genauen Adressen sowohl für die Ausgangspunkte (Wohnorte) als auch für die Ziele (Arbeitsstätten). Die O-D-Relationen für das Innviertel basieren auf der Auswahl der 40 einwohnerstärksten Wohnorten (jeweils Haltestelle im Ortszentrum) sowie der 46 größten Unternehmen (adressgenau). Diese Relationen wurden mit der Nachfragedaten anhand der offiziellen Pendlerstatistiken der Statistik Austria verknüpft, um so die Anzahl der realisierten Pendelbewegungen zwischen allen Gemeinden der Region erfassen. Zusätzlich werden die Arbeitswege der Mitarbeiter:innen von Josko in diese O-D-Matrix integriert. Um die Vergleichbarkeit von Pendlerstrecken zwischen dem Innviertel und Österreich sicherzustellen, wurde ein "Most-Similar-Case"-Ansatz angewendet.

### **[Entwicklung eines ÖV-Qualitätsindikators]**

Zur Entwicklung eines ÖV-Qualitätsindikators wurden Merkmale des öffentlichen Verkehrs und die Fahrzeiten mit dem Auto mithilfe der „Verkehrsauskunft Österreich“ (VAO) in R generiert. Der Routing-Prozess wurde einheitlich für österreichweite und Innviertel-spezifische Pendelrelationen zwischen Wohn- und Arbeitsorten durchgeführt. Um zeitliche Schwankungen in der ÖV-Qualität zu erfassen, erfolgte die Datenerhebung in fünf Zeitfenstern, darunter typische Werktage und unübliche Arbeitszeiten (z. B. 2:00 Uhr, 7:30 Uhr). Die Bewertung der einzelnen ÖV-Merkmale erfolgte auf Basis eines Discrete Choice Modells, das anhand der Wege- und Verkehrsmittelwahlinformationen einer BOKU-eigenen, österreichweit repräsentativen Erhebung kalibriert wurde. Die Analyse zeigt, dass niedrig bewertete Verbindungen durch lange Fahrzeiten, viele Umstiege und häufige Verzögerungen geprägt sind (siehe nachfolgende Tabelle 1). Ein besonderes Problem ist die schlechte Abdeckung frühmorgendlicher Verbindungen, die oft nicht mit den frühen Arbeitszeiten vieler Pendler:innen kompatibel sind.

*Tabelle 1: Ergebnisse des Modells zur Attraktivität verschiedener ÖV-Merkmale*

<b>Eigenschaft der ÖV-Verbindung</b>	<b>Einfluss auf Attraktivität</b>
Uhrzeit des ersten Kurses in der Früh	— — t-Wert: -3,654
Anzahl der Verbindungen pro Stunde	+ + t-Wert: +3,442
Gehzeit zur Einstiegs- / von Zielhaltestelle	— — t-Wert: -10,279
Fahrzeit im ÖV	— — t-Wert: -3,062
Schienenanteil der Fahrt im ÖV	+ + t-Wert: +3,396
Anzahl der Umstiege	— t-Wert: -2,093

### **[Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen im Innviertel im Vergleich zu anderen ländlichen Regionen]**

Während die ÖV-Qualität in nicht-ländlichen Gebieten bei 0,71 liegt, sinkt sie auf 0,64 im ländlichen Raum, wie in Abbildung 2 ersichtlich wird. Das Innviertel liegt im Vergleich zu anderen ländlichen Regionen Österreichs nochmal deutlich unter diesem Wert mit nur 0,49. Dies spiegelt die geringe Servicequalität wider,

insbesondere die langen Verzögerungen und niedrigen Frequenzen außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

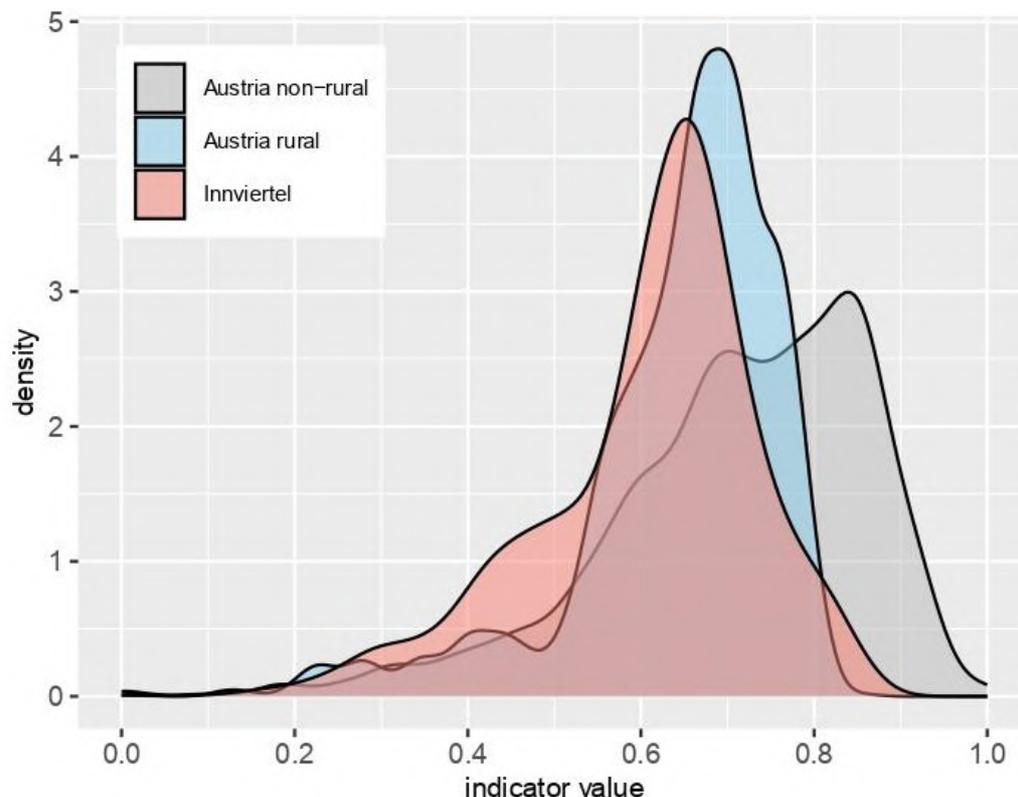


Abbildung 2: ÖV-Qualitätsmerkmal Werte für nicht-rurale und rurale Gebiete Österreichs sowie das Innviertel

Abbildung 3 vergleicht die ÖV-Verfügbarkeit frühmorgendlicher Fahrzeiten mit der generellen Verfügbarkeit für die unterschiedlichen räumlichen Analyseebene. Die Verfügbarkeit von ÖV für eine Ankunft vor 6 Uhr morgens liegt im Innviertel bei nur 13% der Verbindungen, während sie in anderen ländlichen Gebieten 37% beträgt. Für eine Ankunft bis 7 Uhr sind es lediglich 57% der Verbindungen, im Vergleich zu 66% in anderen ländlichen Regionen. Diese Diskrepanz ist problematisch, da viele Arbeitsplätze im Innviertel frühe Schichtzeiten haben, die mit den Betriebszeiten des ÖV nicht kompatibel sind.

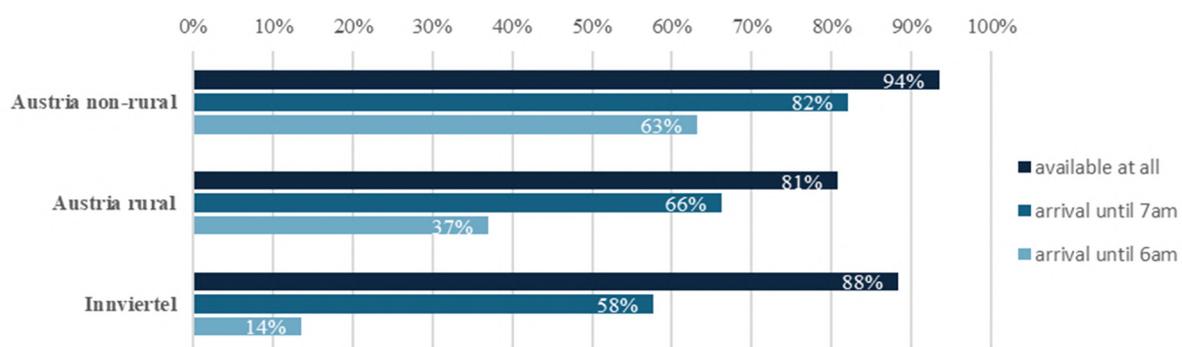


Abbildung 3: ÖV-Verfügbarkeit der Pendelwege zu verschiedenen Uhrzeiten

Die längeren Fahrzeiten und die geringere Direktheit der Verbindungen im Innviertel tragen ebenfalls zur niedrigeren ÖV-Qualität bei. Im Durchschnitt

benötigen Pendler:innen im Innviertel 37,5 Minuten für eine Fahrt im ÖV, verglichen mit 27,5 Minuten in anderen ländlichen Regionen.

**[Erreichbarkeit aus Wohnort- und Unternehmensperspektive]**

Nachfolgende Abbildung 4 zeigt die mittleren Indikatorwerte für alle 40 inkludierten Wohnortgemeinden (links), so wie für alle 46 inkludierten Unternehmen (rechts). Die linke Abbildung stellt also dar, wie gut man von Wohnort X im Schnitt alle 46 großen Innviertel Unternehmen öffentlich erreichen kann und ist somit ein Gradmesser für die Wahlfreiheit in der Berufs- und Jobwahl. Im Gegenzug zeigt die rechte Abbildung, wie gut ein Unternehmensstandort X im Schnitt von allen Gemeinden aus öffentlich erreichbar ist und ist somit ein Gradmesser für mögliche Potenzialgebiete des unternehmerischen Recruitings, v.a. wenn auch Personen ohne eigenen PKW angesprochen werden sollen.

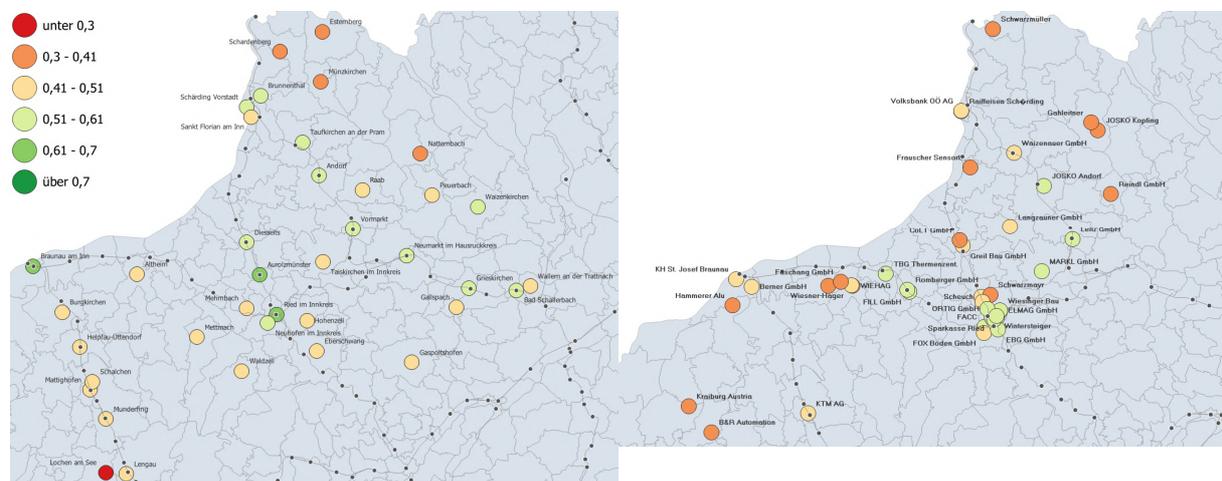


Abbildung 4: Erreichbarkeit aus Wohnort- und Unternehmensperspektive

**[Räumliche und zeitliche Unterschiede innerhalb des Innviertels]**

Die räumliche Analyse soll jene Pendler Routen aufzeigen, die stark nachgefragt sind und eine gute ÖV-Qualität (Abbildung 5 - links), sowie jene die nur eine geringe ÖV-Qualität aufweisen obwohl sie von vielen Pendler:innen – vermutlich ausschließlich mit dem Auto - befahren werden (Abbildung 5 - rechts). Dabei zeigen sich im Innviertel deutliche Unterschiede zwischen gut und schlecht angebotenen Verbindungen. Die am besten bewerteten Relationen (oberste zwei Quantile) konzentrieren sich entlang zentraler Korridore in der Nähe von Bahnstrecken oder rund um Ballungszentren wie Ried, Andorf und Schärding. Schlechter angebotene Verbindungen hingegen sind dispers verteilt, aber umfassen teilweise Verbindungen mit hoher Pendelnachfrage, wie beispielsweise Andorf-Kopfung oder Ziele im zentralen Innviertel, die nur schwer per Bahn erreichbar sind.

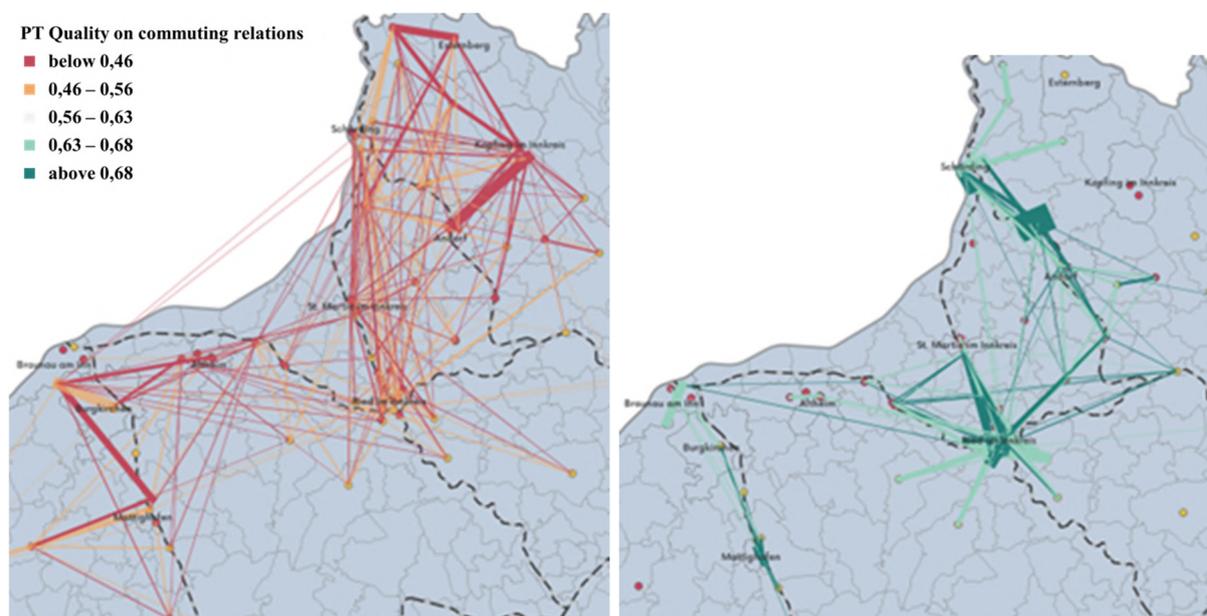


Abbildung 5: Qualität der ÖV-Verbindungen im Innviertel; Gelbe Punkte: Wohnorte; rote Punkte: Arbeitsorte

Die Analyse der ÖV-Merkmale (Tabelle 2) zeigt erhebliche Unterschiede in den Fahrzeiten: Gut angebundene Verbindungen (oberstes Quantil) haben eine durchschnittliche Fahrzeit von 14,9 Minuten, während schlecht bewertete Verbindungen (unterstes Quantil) im Mittel 116,9 Minuten benötigen. Auch die Anzahl der Umstiege unterscheidet sich deutlich: Gut bewertete Relationen haben im Schnitt 0,1 Umstiege, während schlecht bewertete Relationen durchschnittlich 2,0 Umstiege erfordern. Im Gegensatz dazu bleiben Zugangs- und Abgangszeiten zu Fuß über alle Gruppen hinweg relativ konstant.

Tabelle 2: Verbindungsmerkmale der fünf Quantilen

PT characteristics	Quantil1	Quantil2	Quantil3	Quantil4	Quantil5
# Relationen	127	127	127	128	128
# Pendler:innen auf Relationen	1222	1181	2057	3154	3948
ÖV: mittlerer Indikatorwert	0,35	0,51	0,60	0,65	0,74
ÖV: # Verbindungen/Std	1,1	1,4	1,7	2,0	2,9
ÖV: Reisezeit Fahrzeug [min]	116,9	65,9	40,7	22,2	14,9
ÖV: % in Zügen [%]	36%	38%	21%	14%	48%
ÖV: Umstiege	2,0	1,6	0,7	0,3	0,1
ÖV: Zugangszeit [min]	21,3	20,4	19,4	17,2	16,4
ÖV: Job-Erreichbarkeit bis 7 Uhr	0%	23%	69%	93%	100%
ÖV: Job-Erreichbarkeit bis 6 Uhr	0%	0%	8%	17%	60%
ÖV: Wartezeit bis zur ersten Verbindung bei Start 04:30 Uhr	114,9	89,4	75,8	83,0	49,6
Auto: Reisezeit [min]	26,7	24,6	21,0	15,4	12,7

Ein weiteres Problem betrifft die frühmorgendliche Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen. Nur 9,4 % der Verbindungen (entsprechend 16,3 % der Pendelnachfrage) ermöglichen eine Ankunft vor 6 Uhr. In den obersten Quantilen liegt dieser Wert jedoch deutlich höher als in den unteren, wo eine Erreichbarkeit vor 6 Uhr auf keiner einzigen Relation möglich ist. Zwischen 6 und 7 Uhr steigt dieser Anteil auf 29,1 % (entsprechend 45 % der Nachfrage). Allerdings können 38,7 % der Pendelnden mittels ÖV keinen der 47 größten Betriebe im Innviertel

vor 7 Uhr erreichen und sind daher auf andere Verkehrsmittel angewiesen. Die Ausrichtung des ÖV-Betriebszeiten am Schulverkehr stellt hier einen wesentlichen Einflussfaktor dar.

### **[Vergleich von ÖV-Qualität und Einkommen]**

Der Zusammenhang zwischen ÖV-Qualität und Einkommen wurde national und im Innviertel auf Gemeindeebene untersucht, um potenzielle soziale Ungleichheiten in der Mobilität sichtbar zu machen. Die österreichweite Analyse zeigt eine leicht negative Korrelation zwischen Haushaltseinkommen und ÖV-Qualität. Haushalte mit niedrigerem Einkommen haben tendenziell besseren Zugang zu ÖV, was vor allem auf urbane Ballungsräume zurückzuführen ist, wo sowohl Einkommen als auch ÖV-Qualität höher sind. Im Innviertel konnte aufgrund fehlender detaillierter Einkommensdaten kein klarer Zusammenhang festgestellt werden.

## 4.4 Analyse der Betroffenheiten (AP3)

### **a) Ziele:**

Das Ziel von Arbeitspaket 3 bestand darin, vertiefende Erkenntnisse über die Rahmenbedingungen und Ursachen von Mobilitätsarmut zu gewinnen. Dabei wurden die Wahrnehmungen und Barrieren, die im Zusammenhang mit Mobilitätsarmut stehen, identifiziert. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Sensibilisierung für Gender- und Diversity-Aspekte. Abschließend wurden mögliche Maßnahmen und Lösungsansätze diskutiert, die dazu beitragen können, Mobilitätsarmut entgegenzuwirken.

### **b) Durchgeführte Aktivitäten:**

Um das Ziel zu erreichen, wurden Personen aus dem Raum Innviertel interviewt einerseits 12 von Mobilitätsarmut Betroffene, andererseits 8 Expert:innen aus unterschiedlichen Fachbereichen.

**[Zielgruppe Expert:innen]** Die Expert:innen kamen aus den Bereichen offene Jugendarbeit, Ausbildung und Personalvermittlung, Arbeitsmarktservice, Regionalmanagement, Frauenförderung. Die Einrichtungen, bei denen die ausgewählten Expert:innen beschäftigt sind und die jeweiligen Haupttätigkeiten als Hintergrund der Expertise finden sich in nachfolgender Tabelle 3.

*Tabelle 3: Beschreibung der Expert:innen und deren Tätigkeitsfeld*

<b>Einrichtung/Unternehmen</b>	<b>Betätigungsfeld/Expertise</b>
Verein Initiative Lebensraum Innviertel	Geschäftsführerin; Expertin für die Regionalentwicklung im Innviertel
AMS Ried	Leiter des AMS Ried, Experte für die Probleme am Arbeitsmarkt aus Sicht von Arbeitssuchenden und Arbeitgebenden

Einrichtung/Unternehmen	Betätigungsfeld/Expertise
IBIS ACAM (privates Bildungsinstitut)	Projektkoordinator, Experte in der der Ausbildung von arbeitssuchenden Jugendlichen und der Vermittlung von Arbeitsstellen
Verein ISI Initiativen für soziale Integration	Geschäftsführerin; Expertin für offenen Jugendarbeit (Streetwork)
Frauennetzwerk 3	Geschäftsführerin, Expertin in der Beratung von Frauen zu unterschiedlichsten Themen
Miteinander/Leben miteinander	Expertin in der Begleitung von Jugendlichen mit psychischen oder körperlichen Beeinträchtigungen auf ihrem Ausbildungsweg
AusbildungsFit Ried im Innkreis	Projektleiterin, Expertin in der Ausbildung von Jugendlichen nach Beendigung der Schulpflicht
Regionalmanagement OÖ	Regionalmanager, Experte für regionales Mobilitätsmanagement

### [Zielgruppe Betroffene]

Das Sample der Betroffenen umfasste 5 junge Menschen (3 weiblich, 2 männlich) in Ausbildung (Schüler, Lehrlinge und junge Arbeitssuchende) im Alter von 15-20 Jahren. Diese Interviewpartner:innen wohnten noch bei ihren Eltern, alle in Dörfern. Zwei Lehrlinge verfügten über ein eigenes Auto, ein Lehrling benutzte den Lehrlingsbus, die Arbeitssuchende und der Schüler waren öffentlich unterwegs.

Zusätzlich wurden 7 Erwachsene aus dem Raum Innviertel interviewt:

- Frau mit Mehrfachbelastung, hohe PKW-Abhängigkeit
- Mann mit temporärem Pflegestatus, Abhängigkeit von Frau
- Pflegende Angehörige, hohe Pkw-Abhängigkeit
- Pendler nach Bayern, hohe Pkw-Abhängigkeit
- Vater mit zwei Kleinkindern, zeitweilige Pkw-Abhängigkeit
- Verh. Frau ohne Kinder, geringe Pkw-Abhängigkeit
- Berufstätige Mutter mit zwei Kindern im VS-Alter, hohe Pkw-Abhängigkeit

Alle Interviewten verfügten über einen Pkw, waren aber zum Teil multimodal unterwegs. Die Interviewten waren im Alter zwischen 30 und 55 Jahre.

### c) Ergebnisse

Die Ergebnisse der Expert:inneninterviews und der Betroffenen werden zusammenfassend dargestellt in Bezug auf die Problemlagen, die sich dadurch ergeben.

### [Die Rolle von Mobilität im Ausbildungs- und Arbeitsbereich]

*„Das Thema Mobilität ist ein sehr großes in unserer Region...Es gibt immer mehr Frauen, die sich eigentlich keinen Pkw leisten können und folglich immer mehr auf den ÖV angewiesen sind, den es zum Teil einfach nicht gibt.“ (Frauennetzwerk3)*

Die Expert:innen sind sich unabhängig von ihrem beruflichen Schwerpunkt (Jugendliche, Frauen oder generell Arbeitssuchende) einig, dass das Thema Mobilität für den Ausbildungs- und Arbeitsbereich eine zentrale Rolle spielt. Als explizites Thema in den Beratungen und Weiterbildungen wird es jedoch nicht behandelt, da die Mobilität der Kund:innen ein Aspekt in einem komplexen Zusammenspiel unterschiedlicher Herausforderungen ist.

### **[Herausforderungen in der Mobilität in der Region Innviertel]**

*„Wenn sich ein Jugendlicher kein Moped leisten kann, dann wird die Mobilität ein Problem.“ (AMS-Ried)*

Die Mobilitätssituation stellt sich dabei in der Region Innviertel zum Teil als prekär dar:

- Eingeschränkte öffentliche Erreichbarkeit von Betrieben, Ausbildungsstätten und Praktikumsplätzen
- Unattraktive öffentliche Verkehrsmittel: Lange Wege zu den Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel- erste bzw. letzte Meile; lange Wartezeiten von bis zu zwei Stunden täglich aufgrund schlechter ÖPNV-Anbindung, nicht Einhalten von Fahrplänen, überfüllte Busse, kein Witterungsschutz bei den Haltestellen
- Orientierung der Buszeiten an Schulverkehr, Einstellung von Busverbindungen in den Sommermonaten (ÖV auf Schulverkehr ausgerichtet)
- Fehlende Freifahrten für Teilnehmende von Ausbildungsmaßnahmen
- Mangelhafte Fuß—und Radinfrastruktur
- Fehlende fußläufige Nahversorgungen
- Verkehrssicherheitsprobleme

### **[Betroffene Zielgruppen]**

*„Immer, wenn ich einen Nachteil am Arbeitsmarkt habe, dann ist die Mobilität für diese Personen meist ein großes Problem.“ (AMS-Ried)*

Von den Expert:innen werden eine Reihe von Zielgruppen genannt, die von einer prekären Mobilitätssituation besonders betroffen sind:

- Lehrlinge (insbesondere jene, die wenig oder keine Unterstützung von Eltern/dem sozialen Umfeld haben)
- Alleinerziehende Frauen
- Alleinstehende, schlecht ausgebildete Frauen
- Frauen in Trennungssituationen
- Personen mit einer Problemlage (kein formeller Bildungsabschluss; kognitive oder physische Einschränkungen; Mangel an sozialer Motivation bzw. fehlender Empathie, Personen, die sich kein Auto leisten können; Migrationshintergrund; geringes Einkommen; Familien mit nur 1 Auto im Haushalt, das meistens der Mann nutzt)

Die Betroffenen selbst nehmen die mangelnden Mobilitätsmöglichkeiten oft hin, ohne zu thematisieren, da sie dies als ihre Normalität akzeptiert haben.

## [Kennzeichen von Mobilitätsarmut im Ausbildungs- und Arbeitsbereich]

*„In der Schule und in der Lehre nimmt keiner Rücksicht auf die Mobilität. Sie müssen einfach pünktlich in der Arbeit sein, fertig.“ (Verein isi)*

Wie sich Mobilitätsarmut äußert, ist sehr vielfältig, wobei folgende Aspekte eine tragende Rolle spielen:

- Geringe finanzielle/personelle Ressourcen
  - hohen Ausgaben für die Pkw-Mobilität
  - Aufnahme von Schulden, um Führerschein finanzieren zu können bzw. um sich Pkw zu leisten
  - Kosteneinsparung in anderen Bereichen z.B. Freizeitaktivitäten
  - Fehlendes unterstützendes soziales Netzwerk
- Eingeschränkte Mobilität
  - Abhängigkeit von Dritten, um mobil sein zu können
  - Eingeschränkter Aktionsraum
  - Hoher Zeitaufwand bei Wegeketten
  - Verkehrssicherheitsbedenken z.B. bei Mopednutzung (z.B. bei schlechter Witterung, Wildwechsel, von anderen Verkehrsteilnehmenden abgedrängt zu werden)
- Auswirkungen auf den Alltag
  - Eingeschränkte soziale Teilhabe durch eingeschränkte Mobilitätsmöglichkeiten
  - Hoher Organisations- und Zeitaufwand, um Alltag zu bewältigen
  - Schlechte Vereinbarkeit von Betreuungspflichten und Ausbildungs- und Arbeitszeiten
  - Einschränkung der Mobilität in Abendstunden aufgrund von Sicherheitsbedenken
  - Geringe Eigenmotivation (Antriebslosigkeit) von Betroffenen (z.B. fehlende Flexibilität in Bezug auf den Ausbildungs- und Arbeitsort; z.B. wenig Jugendliche, die in einem anderen Bundesland eine Lehrstelle mit bezahlter Unterkunft antreten würden)
- Unverständnis von Unternehmen, Ausbildungsstätten in Bezug auf die Mobilitätssituation der Arbeitnehmenden, Auszubildenden
 

*„Wenn ich einem Chef sage, ich muss um 16:00 Uhr gehen, weil ich sonst keine Busverbindung mehr habe, obwohl die Arbeitszeiten bis 17:00 gehen, dann wird die Person nicht angestellt werden.“ (ibisacam)*

## Auswirkungen auf Ausbildungs- und Berufschancen

*„Wenn wir Jugendlichen einen Job vermitteln, schauen wir zuerst, ob die Firma überhaupt erreichbar ist, ist für unser Klientel ist es sowieso schwierig eine funktionierende Lehrstelle zu bekommen und wenn noch die Anreise so mühsam ist.“ (Verein ISI)*

Die mangelnde Mobilität hat negative Folgen für die berufliche Integration:

- Einschränkung der Berufswahl aufgrund nicht erreichbarer Ausbildungsbetriebe
- Ablehnung von Ausbildungs- und Arbeitsplätzen in entfernteren Regionen durch Auszubildende bzw. Arbeitssuchende

- Schwierigkeiten bei der Besetzung von Lehrstellen in schlecht angebundenen Betrieben
- Jobverlust bei Nichtverfügbarkeit eines Pkws (z.B. Führerscheinaufzug in der Probezeit aufgrund regelwidrigem Verhalten)
- Resignation: *„Manche Frauen resignieren und sagen, dann lebe ich lieber von der Sozialhilfe oder dem Arbeitslosengeld, aber das macht auch mental etwas mit den Frauen“ (Frauennetzwerk3)*

## Bewältigungsstrategien

*„Manche Jugendliche versuchen mobiler zu sein, in dem sie mit dem E-Scooter unterwegs sind oder so schnell wie möglich einen Moped-Führerschein machen, sofern es finanziell möglich ist.“ (AFit)*

Die Betroffenen entwickeln verschiedene Strategien zur Bewältigung der Mobilitätsprobleme:

- Einschränkung des Job-Suchradius in Abhängigkeit von der Erreichbarkeit
- Einschränkung des alltäglichen Aktionsradius
- Anpassung der Arbeitszeiten: Ballung der Arbeitsstunden auf weniger Tage
- Elterntaxi oder nutzen von Lehrlingsbussen (falls vorhanden)
- Fahrgemeinschaften: Umhorchen in der Nachbarschaft, ob jemand in dieselbe Richtung fährt; bei den Jugendlichen Elterntaxi
- Organisieren eines Schlafplatzes (z.B. bei Freunden) in Arbeitsnähe
- Nutzung von E-Scootern als Alternative (nicht zu jeder Jahreszeit nutzbar)
- Erwerb Moped-Führerscheins (wenn finanziell/wettertechnisch möglich)
- Wohnortwechsel

Einrichtungen unterstützen durch die Berücksichtigung der Erreichbarkeit bei der Praktikumsvermittlung, indem Kompetenzen zur ÖV-Nutzung wie Fahrplannutzung vermittelt werden oder über finanzielle Risiken beim Autokauf aufgeklärt wird.

## Lösungsansätze

*„Ich würde mir wünschen, dass man in Kauf nimmt, dass der ÖV ein Verlustgeschäft ist, aber ein Verlustgeschäft, in den man gerne investiert.“ (Frauennetzwerk3)*

Als zentrale Handlungsbedarfe wurde Folgendes identifiziert:

- Sensibilisierung politischer Entscheidungsträger:innen für die Mobilitätsproblematik im ländlichen Raum
- Ausbau des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum: Gut getakteter öffentlicher Personennahverkehr im ländlichen Raum; Abstimmen der Fahrpläne an die Dienstzeiten der Betriebe, keine Streichung von Busverbindungen im Sommer etc., Ausbau des Micro-ÖV, MAAS (mobility as a service Plattform)
- Ausbau von Carsharing bzw. sonstigen Sharing-Angeboten (E-Scooter, E-Bikes, Transportrad) in ländlichen Regionen
- Mitfahrbörsen, Mitfahrbankerl: Überarbeitung des bestehenden Konzepts, um höhere Nutzungsfrequenz zu erzielen
- Angebote in Bezug auf Fahrtrainings in der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel
- Mobilitätsmanagementmaßnahmen in Betrieben: Shuttlebusse, E-Autos (wenn, man zu dritt oder zu viert in die Firma kommt, wird Auto zur

Verfügung gestellt), E-Bikes, Lehlingsbusse, Bezahlung der Führerscheine, Lernunterstützung bei Führerscheinprüfung

- Einführung von Freifahrten für Arbeitssuchende und Teilnehmer:innen von Ausbildungsmaßnahmen analog zur Schüler:innenfreifahrt
- Stärkung des Selbstbewusstseins und der Flexibilität von Betroffenen
- Bewusstseinsarbeit im Kindes- und Jugendalter in Bezug auf nachhaltige Verkehrsmittel: Aufwertung des negativen Images des ÖV
- Berufsinformation von klein auf beginnend mit dem Kindergarten
- Lobby, die die Interessen von „Mobilitätsarmut-Betroffenen“ vertritt

Die Ergebnisse verdeutlichen die Relevanz von Mobilitätsarmut als Barriere für die berufliche Integration Betroffener im ländlichen Raum. Weitere Forschung und die Entwicklung zielgruppenspezifischer Mobilitätskonzepte erscheinen notwendig.

## 4.5 Pilotstudie Josko (AP4)

### **a) Ziele:**

Im Rahmen von Arbeitspaket 4 wurde die Pilotstudie gemeinsam mit der Firma JOSKO Fenster und Türen GmbH durchgeführt. Ziel war es, firmenspezifische Mobilitätsprobleme zu identifizieren, bestehende Lösungsansätze zu evaluieren und weitere Maßnahmen zu entwickeln. Zudem wurden die Ergebnisse aller Arbeitspakete zusammengetragen, um sie bei einem abschließenden Präsentationsworkshop mit regionalen Stakeholdern zu diskutieren.

### **b) Durchgeführte Aktivitäten & Ergebnisse:**

**[Workshop – Bedarfserhebung: 03/2024]** Die Pilotstudie begann mit einem Kennenlernermin mit dem firmeneigenen Mobilitätsmanagement von JOSKO in Andorf (Innviertel). Dabei wurden standortspezifische Mobilitätsprobleme sowie bestehende Lösungsansätze, wie der Lehlingsbus oder geplante Fahrgemeinschaftsmodelle sowie bisherige Herausforderungen der Umsetzung diskutiert. Außerdem wurde die Übergabe der Mitarbeiter:innendaten sowie die damit verbundenen geplanten Auswertungen besprochen.

**[Abstimmung externer Experten – 04-06/2024]** Zur Unterstützung der Projektaktivitäten wurden externe Expert:innen konsultiert. Dazu fand ein Abstimmungstermin mit den Betreibern der App "ummadum" als digitales Anreizsystem für nachhaltige Arbeitswege statt. Parallel dazu wurden Gespräche mit Herry Consult als Verantwortliche für die "klimaaktiv"-Förderprogramme des BMK geführt, um Einblicke in Förderoptionen für Unternehmen zu erhalten.

**[Analysen – ÖV-Erreichbarkeit Josko-Mitarbeiter:innen: 03-07/2024]** Gezielte Erreichbarkeitsanalysen (analog der Analysen in AP2) wurden durchgeführt, um die ÖV-Verbindungsqualität zwischen den Wohn- und Arbeitsorten der Mitarbeitenden der Standorte Kopfing und Andorf zu bewerten. Hierfür wurden Wohnortdaten anonymisiert und die Erreichbarkeit anhand von Fahrtdauer, Umstiegen, Zugangszeit, Serviceintervallen und Bahnanteil bewertet.

Um die Arbeitswege umfassend zu analysieren und auch auf verschiedene berufliche Anforderungen einzugehen, wurden die oben gelisteten Merkmale für fünf verschiedene Zeitfenster abgefragt und in den ÖV-Indikator einbezogen.

Die Analyse zeigte erhebliche Unterschiede in der Erreichbarkeit der beiden Standorte, wie nachfolgende Grafik verdeutlicht. In Andorf liegen die meisten Indikatorwerte im mittleren bis hohen Bereich ( $>0,5$ ), was auf eine gute und homogene Erreichbarkeit, vor allem innerhalb des zentralen Innviertels, hinweist. Kopfing weist hingegen eine breitere Verteilung auf, mit mittleren bis niedrigen Werten, was auf eine schlechtere und ungleichmäßige ÖV-Anbindung hindeutet. Abbildung 6 verdeutlicht diese Unterschiede für die ÖV-Anbindungsqualität der Mitarbeiter:innen am Standort Kopfing (links) und Andorf (rechts).

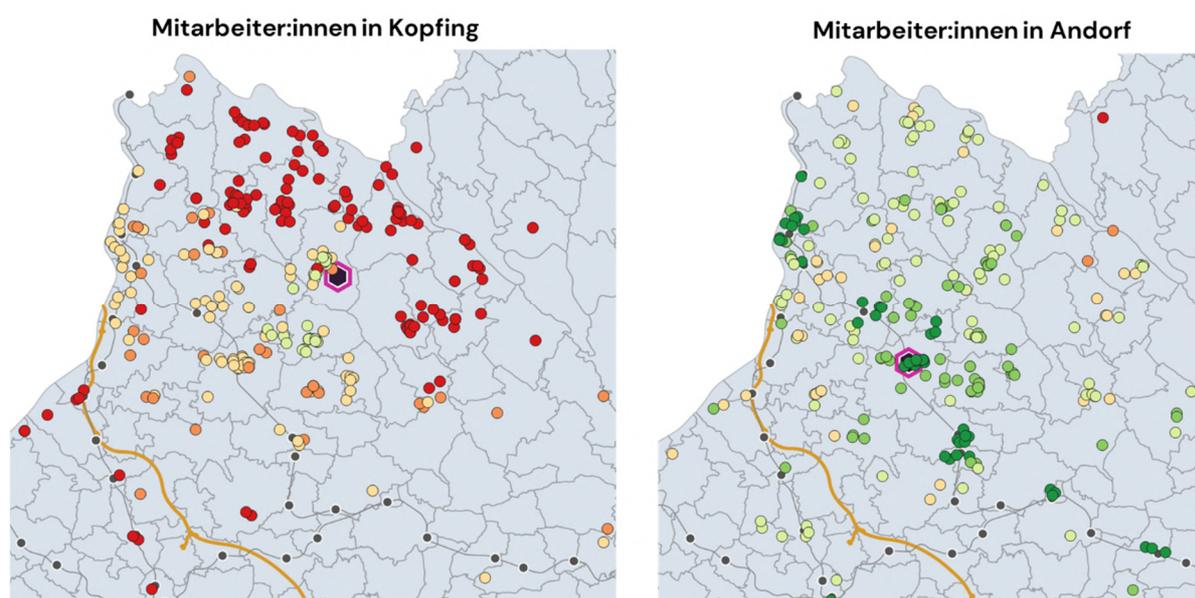


Abbildung 6: ÖV-Verbindung der Mitarbeiter:innen (rechts:Kopfing, links:Andorf)

Die Analyse der Verfügbarkeit nach Arbeitsstartzeiten (siehe Abbildung 7) zeigte ebenfalls klare Unterschiede: Im gesamten Innviertel können im Tagesverlauf (also unabhängig von der benötigten Ankunftszeit) theoretisch 89% der Pendelrelationen mit dem ÖV zurückgelegt werden. Allerdings ist eine Ankunft um 7 Uhr nur noch auf 57% der Relationen möglich; eine Ankunft um 6 Uhr sogar nur noch für 13%. Für den Josko-Standort Andorf liegen die Werte bei 81% tagsüber, 50% bis 7 Uhr und 11% bis 6 Uhr ähnlich wie im gesamten Innviertel. Für Kopfing unterscheiden sie sich allerdings maßgeblich: dort gibt es tagsüber eine theoretische ÖV-Erreichbarkeit von 81%, jedoch erlaubt keiner dieser Verbindungen eine Ankunft bis 6 oder 7 Uhr, was die praktische Nutzung für Josko-Pendelnde auf null reduziert. Im AP4-Pilotbericht wurden diese Daten nach Wohnort-Gemeinden aufgelistet, um potenzielle Gebiete für die Mitarbeitersuche zu identifizieren.

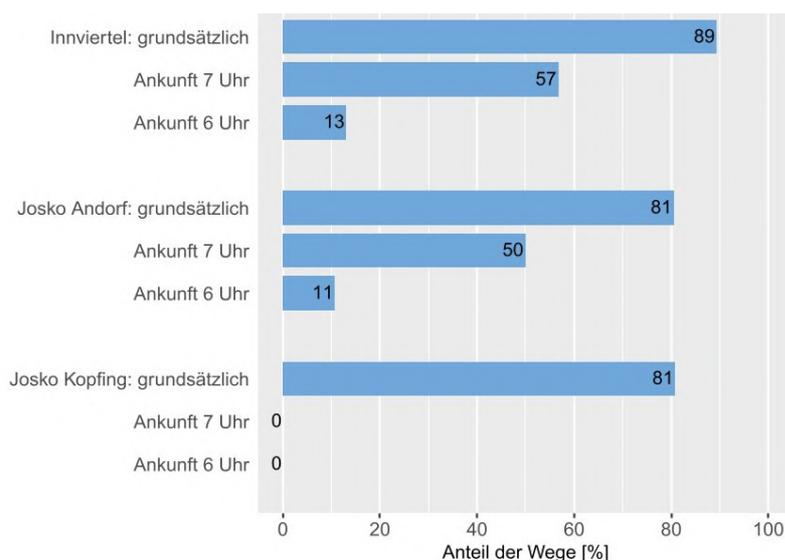


Abbildung 7: Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen bei Startzeit um 6 bzw. 7 Uhr

**[Workshop mit Josko-Mitarbeiter:innen: 07/2024]** Der Workshop bei der Firma *JOSKO* in Kopfing hatte das Ziel, ein besseres Verständnis für die Mobilitätsanforderungen &-gewohnheiten der Mitarbeiter:innen zu erlangen. Außerdem sollten 3 verschiedene Mobilitätsmaßnahmen diskutiert und Ideen zur Verbesserung der Mobilitätssituation gesammelt werden. Abschließend sollten die Teilnehmer:innen bewerten, ob diese Maßnahmen für ihre Wege denkbar wären. Dies wurde für folgende 3 Maßnahmen im World-Café-Format durchgeführt:

- **Firmen-Shuttle:** An dieser Station sollten die Teilnehmer:innen die Ausgestaltung eines Firmen-Shuttles diskutieren.
- **Mitfahrbörse:** Die Teilnehmer:innen sollten überlegen, wie eine Mitfahrbörse gestaltet werden könnte, um attraktiv zu sein.
- **Fahrradoption:** Hier sollten die Teilnehmer:innen überlegen, wie ein Fahrradangebot gestaltet werden könnte, um attraktiv zu sein.

Es wurde festgestellt, dass alle befragten Mitarbeitenden aus der Kategorie "Büro" und "Produktion" den PKW nutzen, während Lehrlinge hauptsächlich den firmeneigenen Lehrlingsbus oder private Mitfahrgelegenheiten in Anspruch nehmen. Als zentrale Herausforderung für Alternativen zum Auto wurden die fehlende Flexibilität für Fahrgemeinschaften und Shuttle-Modelle aufgrund unterschiedlicher Arbeitszeiten sowie saisonaler Schwankungen bzw. anderweitiger kurzfristiger Änderungen identifiziert.

Grundsätzlich wurden aber vor allem die Option eines Shuttles (sofern die Route für die passt) und einer Mitfahrbörse positiv bewertet. Allerdings wurde angemerkt, dass man bei vielen Kolleg:innen den Wohnort nicht kennt und somit nicht eigenständig Mitfahrgelegenheiten bilden kann. Diese beiden Aspekte (Shuttle Route + Matching zu Mitfahrgelegenheiten) wurde daher im Rahmen der GIS-basierten Analysen vertiefend untersucht.

**[GIS-basierte Analysen vorgeschlagener Optionen: 08-12/2024]** Im Anschluss an den Workshop wurden GIS-basierte Analysen durchgeführt, um die Machbarkeit der vorgeschlagenen Mobilitätsmaßnahmen zu prüfen und konkrete Umsetzungsmöglichkeiten zu erarbeiten. Dabei wurden zwei Hauptbereiche untersucht: Firmenshuttle-Routen und Mitfahrgelegenheiten.

Für die Analyse der **Firmenshuttle-Routen** wurden die Wohnorte der Mitarbeitenden geclustert, um potenzielle Sammelpunkte zu identifizieren. Diese Clusteranalyse ermöglichte die Entwicklung zweier Hauptstrecken, die theoretisch bis zu 264 Mitarbeitende bedienen könnten (siehe Abbildung 8).

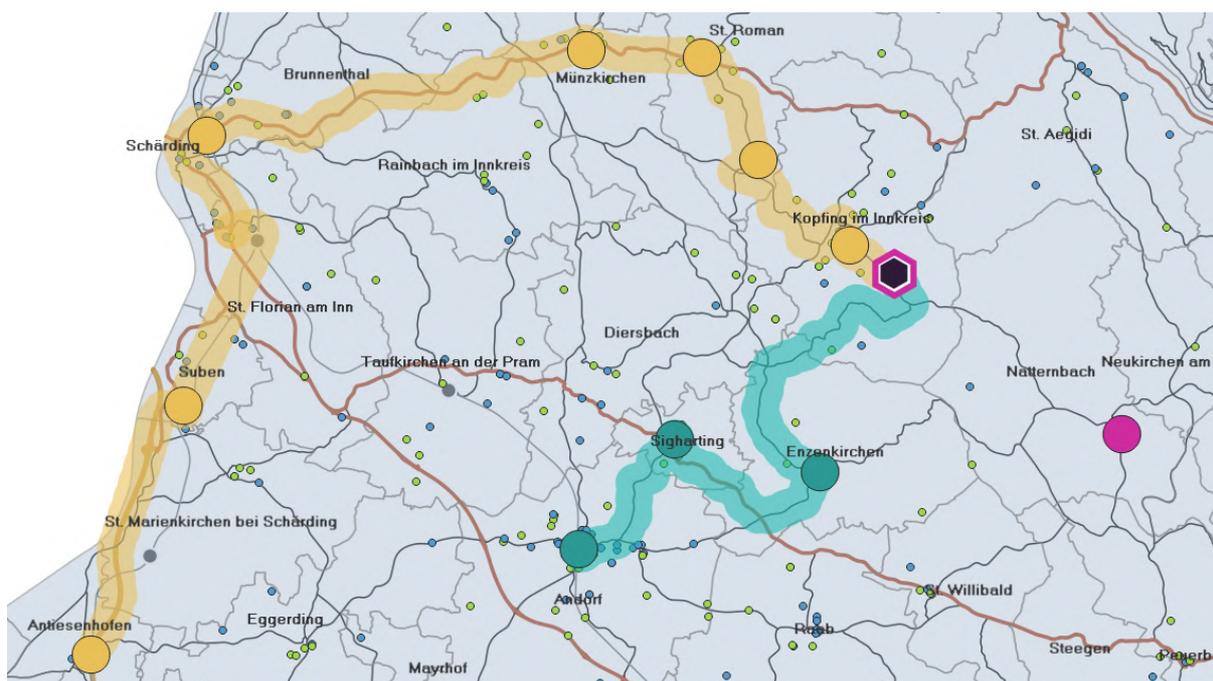


Abbildung 8: Abbildung der vorgeschlagenen Shuttle-Routen

Anschließend wurden die geplanten Shuttle-Routen hinsichtlich der Gesamtreisezeit bewertet. Dazu zählten die Fahrtzeiten von den Wohnorten zu den Shuttle-Einstiegspunkten (mit Auto oder Fahrrad), die Shuttle-Fahrzeit selbst und die Abweichung zur direkten PKW-Nutzung. Um nur realistische Nutzer:innen einzubeziehen wurden anschließend noch verschiedene Filter bzgl. Anfahrtsdistanz zum Shuttle sowie absolute und relative Abweichung von der Pkw-Zeit einbezogen. Diese Filter reduzierten die Anzahl realistischer Nutzungen auf 161 Personen (Filter1) bzw. 80 Personen (Filter2). Tabelle 4 enthält die deskriptiven Ergebnisse. Eine Excel-Liste (im Anhang zum Bericht) ordnet jedem Mitarbeitenden die nächste Shuttle-Haltestelle zu und ermittelt die jeweiligen Fahrtzeiten/Abweichungen.

Tabelle 4: Ergebnisse der deskriptiven Auswertung für die Shuttle-Routen 1 und 2

	Zugang Shuttle / Rad		Fahrzeit gesamt + Abweichung [min]			Anzahl MA ohne Filter			Anzahl MA mit Filter	
	Dist [km]	Zeit [min]	Vgl: Pkw	Shuttle+Rad	Abweichung	Büro	Produktion	Lehrlinge	F1: Distanz + Abw_abs	F2: Filter1 + Abw_rel
R1_H1	1,4	4,6	33,4	53,6	20,2	1	3			
R1_H2	3,5	11,5	28,0	50,5	22,5	3	8		2	1
R1_H3	2,7	8,8	24,0	35,8	11,8	15	10		17	14
R1_H4	2,8	12,6	15,7	28,6	12,9	10	30	2	25	21
R1_H5	3,2	15,5	13,5	26,5	13,0	5	12		11	5
R1_H6	4,9	19,5	9,5	27,5	18,0	1	16	1	6	2
R1_H7	2,1	8,7	3,9	10,7	6,7	18	42	1	47	15
R2_H1	1,7	5,8	18,8	32,8	13,9	7	11	7	18	2
R2_H2	3,4	12,4	14,2	31,4	17,2	7	11		9	
R2_H3	2,7	9,3	13,5	21,3	7,8	14	29		26	20
Rx_Hx	2,9	9,8	10,4	9,8	-0,6	6	18	3		

Die Analyse der Mitfahrgelegenheiten folgte einem ähnlichen Prinzip. Es wurden Cluster von Mitarbeitenden gebildet, die sich aufgrund räumlicher Nähe und ähnlicher Arbeitszeiten zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen könnten. Diese Analyse ergab 61 potenzielle Fahrgemeinschaften für Produktionsangestellte (siehe Abbildung 9) und 28 für Büroangestellte. Eine Excel-Liste (im Anhang zum Bericht) ordnet jedem Mitarbeitenden den entsprechenden MFG-Cluster zu.

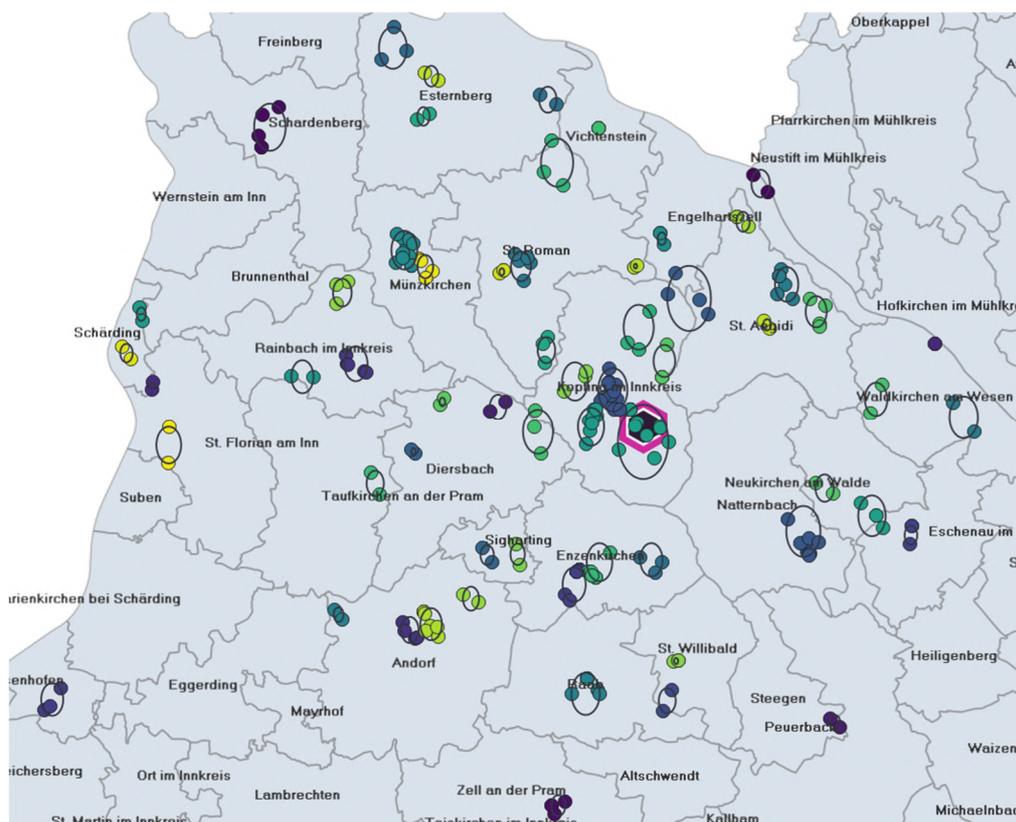


Abbildung 9: Darstellung möglicher Mitfahrgelegenheitscluster in Wohnortnähe

**[JOSKO-Präsentation der AP4-Ergebnisse: 12/2024]** Ein digitaler Präsentationstermin mit der Mobilitätsmanagerin und einem der Geschäftsführer von JOSKO ermöglichte die Vorstellung der Ergebnisse und eine Diskussion zu den vorgeschlagenen Maßnahmen sowie deren Machbarkeit. Kooperationen mit anderen Firmen im Raum Kopping wurden als Option für die Finanzierung des Firmen-Shuttles angedacht; mögliche Synergien mit anderen Firmen sollen im Rahmen des Abschlussworkshops diskutiert werden.

**[Team-interner Synthese-Workshop: 12/2024]** In AP 4 findet außerdem die Synthese aller Arbeitspakete mittels eines internen Team-Workshops statt, der in Graz stattfand. Dabei wurden für jedes AP die zentralen Erkenntnisse diskutiert und auf einem Flipchart festgehalten. Die Notizen (siehe Abbildung 10) dienen anschließend als Grundlage für die Abschlusspräsentation im Innviertel.

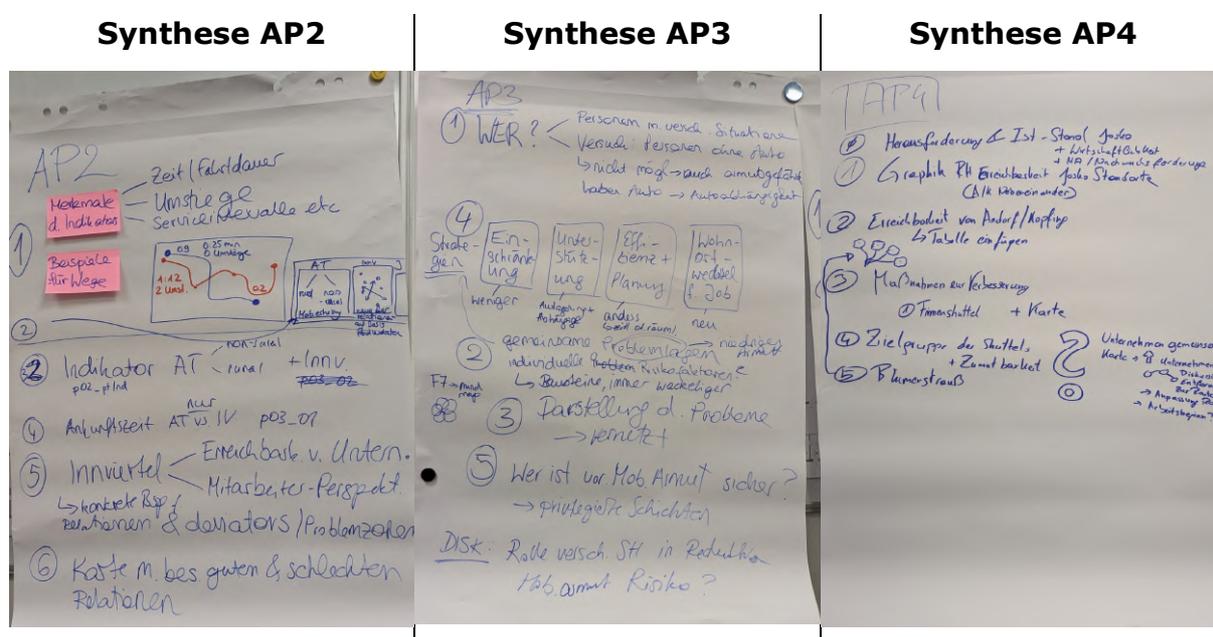


Abbildung 10: Notizen vom team-internen Synthese-Workshop

**[Stakeholder-Abschluss-Workshop: 01/2025]** Außerdem wurde im Rahmen von AP4 ein externer Präsentationsworkshops organisiert, bei dem Projektergebnisse vorgestellt und politische und planerische Implikationen mit Stakeholdern aus dem öffentlichen Bereich, der Wirtschaft, Wissenschaft und dem sozialen Bereich diskutiert wurden. Nachfolgende Abbildung zeigt den Aufbau des Workshops und eine Übersicht der drei diskutierten Themenblöcke.

14:00 – 14:15 Intro zu MOSAIK	14:15 – 14:45 <b>TEIL A - (ÖV-)Erreichbarkeit verbessern</b>	Ergebnispräsentation → Gruppendiskussion zu Maßnahmen	15:45 – 16:00 <b>Synthese &amp; Abschluss</b>
	14:45 – 15:15 <b>TEIL B - Betroffenheiten reduzieren</b>	Ergebnispräsentation → Gruppendiskussion zu Maßnahmen	
	15:15 – 15:45 <b>TEIL C - Unternehmen stärken</b>	Ergebnispräsentation → Gruppendiskussion zu Maßnahmen	

Abbildung 11: Ablauf des digitalen Abschlussworkshops

Entgegen dem ursprünglichen Plan wurde der Abschlussworkshop nicht in Ried durchgeführt, sondern als interaktive Online-Veranstaltung konzipiert. Dadurch konnte eine größere regionale Reichweite erzielt und die Teilnahme verschiedener Stakeholdergruppen ermöglicht werden. Durch den Einsatz von Breakout-Sessions und Whiteboard-gestützten Diskussionen konnten unterschiedliche Perspektiven effektiv eingebunden und die Zusammenarbeit gefördert werden. Im Vergleich zu einer Präsenzveranstaltung ermöglichte dieses Format eine breitere Beteiligung und einen intensiveren fachlichen Austausch, wodurch wertvolle Impulse für die weiteren Entwicklungen gewonnen wurden.

Am Workshop nahmen 28 Stakeholder (13w / 15m): aus dem öffentlichen Bereich, der Wirtschaft, dem Sozialen Bereich, aus dem Verkehr, der Wissenschaft (ÖIR, tbwr) sowie interessierte Privatpersonen teil (siehe Tabelle 5 für Details).

*Tabelle 5: Teilnehmer:innenübersicht*

#	Institution	Gruppe
1	Domino App	1 Person
2	Leitz GmbH & Co. KG	1 Person
3	Josko	1 Person
4	fluidtime	1 Person
5	Klima- & Energiefonds	2 Personen
6	Interviewteilnehmer:in	1 Person
7	KEM / Klimazukunft Oberinnviertel	1 Person
8	KEM / Klimazukunft Mattigtal	1 Person
9	Regionalmanagement OÖ	2 Personen
10	Stadt Ried	1 Person
11	LEADER-Region Mitten im Innviertel	1 Person
12	KEM / Inn-Hausruck	1 Person
13	Frauennetzwerk	1 Person
14	Steetwork Braunau / Ried	3 Personen
15	Verein ISI	1 Person
16	BFI	1 Person
17	OÖVG	2 Personen
18	WKO Ried	1 Person
19	AK Braunau / Schärding	2 Personen
20	AK Wien, Verkehr & Umwelt	2 Personen
21	tbw resarch	1 Person

Die Ergebnisse der insgesamt 9 Gruppendiskussionen (jeweils 3 Gruppen zu allen 3 Themen) wurden jeweils in einem digitalen Whiteboard festgehalten; wo die vorgeschlagenen Maßnahmen seitens der Teilnehmer:innen auch hinsichtlich ihres Hebels und ihrer Umsetzbarkeit bewertet wurden. Die Ergebnisse wurden bereits im Rahmen der Workshop-Synthese überblicksartig zusammengefasst und anschließend näher ausgewertet für die Entwicklung von Schlussfolgerungen und Empfehlungen. Diese werden hier nicht detailliert ausgeführt, sondern im Rahmen von Kapitel 5 diskutiert.

## 5 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Um das Risiko, von Mobilitätsarmut betroffen zu sein, zu verringern, sind Maßnahmen auf mehreren zeitlichen und inhaltlichen Ebenen erforderlich. Einerseits zeigen die Projektergebnisse langfristige Maßnahmen auf, die über den Projektrahmen hinausgehen, aber für eine nachhaltige Verbesserung weiter verfolgt werden müssen. Dazu zählen bundesländerübergreifende Maßnahmen, z.B. im Bereich der Harmonisierung des ÖV-Angebots. Von Seiten der Raum- und Verkehrsplanung müssen Zersiedelung und Pkw-fokussierte Infrastrukturentwicklung reduziert werden, um ein effizientes ÖV-Netz und eine höhere Versorgungsdichte zu ermöglichen. Für die konkrete Umsetzung von Fahrgemeinschaften und Betriebsshuttles ergeben sich vor allem bei überbetrieblichen Ansätzen Unklarheiten hinsichtlich der Versicherungsmodalitäten, die in einem anderen Rahmen geklärt werden müssen. Auch die Klärung der rechtlichen Anforderungen an die Errichtung von Haltestellen, z.B. für Betriebsshuttles, kann im Rahmen des Projektes nicht beantwortet werden. Neben diesen wichtigen langfristigen Maßnahmen können im Rahmen des MOSAIK-Projekts jedoch gezielte Maßnahmen abgeleitet werden, die unterschiedliche Aspekte sowie unterschiedliche Akteur:innen umfassen und in der nachfolgenden Auflistung dargelegt sind.

### **Politische und strukturelle Maßnahmen:**

Nachhaltige Mobilitätslösungen erfordern nicht nur technische und infrastrukturelle Anpassungen, sondern auch politische und strukturelle Rahmenbedingungen, die ihre Umsetzung ermöglichen. Die folgenden Maßnahmen tragen dazu bei, Mobilitätsarmut auf übergeordneter Ebene zu adressieren und strukturelle Hürden abzubauen:

- **Lobbyarbeit für Betroffene:** Interessenvertretungen könnten die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Gruppen in politischen Diskussionen stärker einbringen
- **Unterstützung der Gemeinden:** Gemeinden brauchen finanzielle und personelle Ressourcen, um nachhaltige Mobilitätsangebote zu schaffen und zu erhalten
- **Regionale Mobilitätskonzepte:** Ein Mobilitätskonzept für die Stadt Ried und das Umland könnte als Vorbild dienen
- **Gemeindeübergreifende Initiativen** ins Leben rufen, die sich gemeinsam für Verbesserungen einsetzen, was ÖV Angebot und Sharing Angebote (z.B. E-Bikes, Transporträder, ...) betrifft
- **Fahrgemeinschafts-Apps:** Eine regionale oder bundesweite Initiative zur besseren Vernetzung wäre ein sinnvoller Ergänzungsansatz
- **ÖV-Freifahrten** für Arbeitssuchende und Teilnehmer:innen von AMS-Maßnahmen analog zur Schüler:innenfreifahrt

- **PKW-reduzierende Verkehrskonzepte** verstärkt priorisieren, Straßenausbau hintanstellen

### **Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs:**

Ein attraktiver öffentlicher Verkehr bildet das Rückgrat nachhaltiger und leistbarer Mobilität und ist besonders für Personen ohne eigene Pkw-Option von zentraler Bedeutung. Verbesserungen wie ein erweitertes Angebot in den Randzeiten, bessere Taktungen oder optimierte Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern erhöhen die Nutzungsmöglichkeiten und reduzieren Mobilitätsarmut. Die folgenden Maßnahmen zielen darauf ab, das ÖV-Angebot gezielt an den Bedürfnissen der Pendler:innen auszurichten:

- **Angebotsverbesserung:** Tagesrandzeitenverbindungen und eine bessere Abstimmung mit Arbeitszeiten könnten die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern
- **Samstags- und Wochenendverbindungen ausbauen:** Gerade in ländlichen Gebieten fehlen oft (gute) Verkehrsverbindungen am Wochenende, was für Arbeitnehmer:innen, die auch an Wochenenden arbeiten, die Nutzung des ÖV verunmöglicht
- **Fahrradmitnahme erleichtern:** Während das Fahrrad in Salzburg kostenlos im ÖV mitgenommen werden kann, muss in OÖ dafür bezahlt werden. Eine Harmonisierung zwischen den Verkehrsverbänden zugunsten des Umweltverbundes wäre sinnvoll
- **Ausbau der Güteklasse A-D:** Eine Erweiterung des regionalen Busnetzes mit mehr Haltestellen und besseren Takten wäre wünschenswert

### **Maßnahmen zur Attraktivierung von Mobilität abseits vom ÖVs:**

Verkehrsmodi abseits des klassischen ÖVs spielen gerade im ländlichen Raum eine wichtige Rolle, um flexible Mobilitätslösungen anzubieten, ohne auf den privaten Pkw zurückgreifen zu müssen. Gerade im Kontext der letzten Meile kann aktive Mobilität aufgrund der eher kurzen Distanzen besser genutzt werden. Durch die folgenden Maßnahmen kann nachhaltige Mobilität und erhöhte Intermodalität in der Region gefördert werden:

- **Infrastruktur für aktive Mobilität:** Um die Nutzung aktiver Mobilität zu ermöglichen und zu fördern, müssen ausreichend sichere Verkehrswege und Querungsmöglichkeiten für Radfahren und zu Fuß gehen bereitgestellt werden.
- **Kostenloser Fahrradcheck:** Kooperationen mit regionalen Werkstätten sowie Betrieben und Schulen könnten die Umsetzung einer jährlichen kostenlosen Fahrradüberprüfung ermöglichen, und so nachhaltige Mobilität fördern.
- **Bike Sharing:** Das Angebot von Leihfahrrädern kann die flexible Nutzung dieses Verkehrsmodus erleichtern, vor allem für kurze Distanzen.

- **Bike & Ride:** Um den ÖPNV einfacher mit dem Fahrrad und Mikromobilität kombinieren zu können, werden sichere Fahrradabstellanlagen an Haltestellen benötigt.
- **Bedarfsverkehr:** Da im Innviertel bisher kaum Bedarfsverkehr als Ergänzung zum klassischen ÖV angeboten wird, ist die Etablierung flexibler Mobilitätslösungen ein wichtiger Baustein, um die Erreichbarkeit zu erhöhen. Eine Möglichkeit wäre die Lokalisierung relevanter Abholpunkte, an denen wichtige Versorgungsfunktionen mit dem Bedarfsverkehr vereint werden können.

### **Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und individuellen Unterstützung:**

Mobilitätsentscheidungen sind nicht nur von vorhandenen Angeboten abhängig, sondern auch von Wissen, Gewohnheiten und finanziellen Anreizen. Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und individuellen Unterstützung helfen, bestehende nachhaltige Mobilitätsoptionen besser zu nutzen und Hemmnisse abzubauen. Die folgenden Maßnahmen tragen dazu bei:

- **Bewusstsein schaffen und ÖV-Kompetenzen stärken:** Junge Menschen, insbesondere Lehrlinge, gilt es besser über die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und die Vorteile davon zu informieren
- **Role Models:** Wenn Entscheidungsträger:innen selbst öffentliche Verkehrsmittel nutzen, mit dem Rad fahren und Zufußgehen, trägt das zur Glaubwürdigkeit und Akzeptanz bei
- **Incentives bieten:** Anreize für die Nutzung nachhaltiger Mobilität, wie Rabatte oder Prämien könnten die Nutzung des Umweltverbundes steigern
- **Förderungen für individuelle, aber nachhaltige Mobilität:** Günstige Fahrräder, kostenlose Fahrradchecks

### **Maßnahmen zur Einbindung der Firmen in die Pendler:innenmobilität**

Arbeitgeber:innen spielen eine zentrale Rolle in der Gestaltung nachhaltiger Pendelmobilität. Durch betriebliche Mobilitätskonzepte können Unternehmen aktiv dazu beitragen, die Abhängigkeit ihrer Mitarbeiter:innen vom privaten Pkw zu reduzieren. Die folgenden Maßnahmen zeigen, wie Firmen gezielt in die Förderung nachhaltiger Pendler:innenmobilität eingebunden werden können:

- **Regionale und branchenübergreifende Vernetzung:** Regionale Akteure (z. B. Klima- und Energiemodellregionen, Regionalmanagement) sowie Arbeitgeber:innen aus verschiedenen Branchen (z. B. Gesundheitswesen, Industrie) sollten enger zusammenarbeiten, um überbetriebliche Mobilitätslösungen zu entwickeln. Ein strukturierter regionaler Austausch kann helfen, gemeinsame Anforderungen zu identifizieren, Arbeitszeiten besser abzustimmen und attraktive Mobilitätsangebote zu gestalten.
- **Arbeitszeiten an Erreichbarkeit anpassen:** Unternehmen sollten Arbeitszeiten flexibler gestalten, um Mitarbeiter:innen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen. Ein branchenübergreifender

Austausch (z. B. zwischen Pflegeheimen, Krankenhäusern, Schulen und Produktionsbetrieben) kann helfen, Anforderungen abzugleichen und gemeinsame Lösungen zu entwickeln. Dabei sollten auch mögliche Konkurrenzsituationen bedacht werden.

- **Betriebliches Mobilitätsmanagement:** Die Einführung verpflichtender Konzepte zur betrieblichen Mobilitätsplanung kann Anreize für die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen schaffen. Während eine verpflichtende Umsetzung sicherstellt, dass alle Unternehmen sich mit der Thematik auseinandersetzen, könnte sie auch zusätzlichen bürokratischen Aufwand mit sich bringen.
- **Firmenbusse für die Allgemeinheit zugänglich machen:** Unternehmen, die eigene Shuttlebusse betreiben, sollten diese auch für andere Nutzer:innen (z. B. Mitarbeiter:innen aus anderen Unternehmen, (Ausbildungs-)Pendler:innen etc.) verfügbar machen. Derzeit bestehen hierbei jedoch rechtliche und versicherungstechnische Herausforderungen, die geklärt werden müssen.
- **Finanzielle Unterstützung von Mitarbeiter:innen:** Arbeitgeber:innen könnten Zuschüsse für ÖV-Tickets gewähren und gezielt Pull-Faktoren nutzen, um Alternativen zum Pkw attraktiver zu machen.
- **Öffentlichkeitsarbeit, Sensibilisierung, Beratung:** Wege im Umweltverbund zurückzulegen muss aktiv beworben werden. Es braucht gezielte Informationskampagnen, Image-Verbesserungen für den ÖV und eine Sensibilisierungsarbeit, die idealerweise schon in jungen Jahren ansetzt.
- **Standortwahl:** Neue Unternehmensstandorte sollten dort angesiedelt werden, wo eine gute Infrastruktur für den Umweltverbund vorhanden ist.

## C) Projektdetails

### 6 Methodik

(max. 10 Seiten)

Begründung und Darstellung des gewählten Forschungsansatzes.

#### 6.1 Forschungsansatz allgemein

Zur Erreichung der Projektziele wird in MOSAIK ein interdisziplinärer Mixed-Methods-Ansatz verfolgt, der quantitative und qualitative Methoden kombiniert. Die **quantitativen Analysen** basieren auf drei großen Datensätzen („Österreich Unterwegs 2013/14“, Pendlerdaten der Statistik Austria 2019, Mobilitätsdaten der Zusatzerhebung zur Konsumerhebung 2019/2020) und verknüpfen diese mit Routing-Abfragen aus der Verkehrsankunft Österreich zur Ermittlung von ÖV-Merkmalen relevanter Pendelrelationen. **Qualitative Interviews** mit Betroffenen vertiefen das Verständnis für Mobilitätsarmut und bieten Einblicke in Lösungsansätze. Expert:inneninterviews ergänzen die Perspektiven um praxisnahe Rahmenbedingungen und Kommunikationsansätze. Eine **Pilotstudie** bei der Firma JOSKO im Innviertel untersucht in partizipativen Workshops sowie quantitativen und GIS-basierten Auswertungen von Mitarbeiter:innendaten, wie Arbeitswege auch ohne Auto gestaltet werden können und welche Lösungsansätze auch aus Sicht der Mitarbeiter:innen attraktiv wären. Die Ergebnisse werden abschließend in einem abschließenden **Stakeholder-Workshop** diskutiert, um konkrete planerische, unternehmerische und politische Implikationen abzuleiten.

#### 6.2 Literaturrecherchen (AP2)

**[Ziel der Recherche]** Im Rahmen der Untersuchung wurde eine Literaturrecherche durchgeführt, deren Ziel es war, relevante Definitionen von Mobilitätsarmut zu erfassen und Risikofaktoren zu identifizieren, die eine erhöhte Gefährdung auslösen. Darauf aufbauend soll ein vertieftes Verständnis von Mobilitätsarmut geschaffen und eine gemeinsame Arbeitsdefinition ausformuliert werden.

**[Methode]** Die Recherchemethode für dieses Projekt folgte keiner systematischen Herangehensweise, stattdessen wurde das Schneeballprinzip angewendet. Ziel der Literaturrecherche war es, Definitionen und Risikofaktoren für die Betroffenheit von Mobilitätsarmut zu identifizieren. Ausgangsbasis dafür waren zentrale Begriffsbestimmungen wie

- transport poverty
- indicators
- risk factors
- Mobilitätsarmut
- car dependency

- transport disadvantages
- transport related social exclusion

und Schlüsselpublikationen wie

- Lucas et al., 2016
- Mattioli, 2021
- das Projekt „erREICHbar“ (ÖIR, 2024)

Die Suchergebnissen der Schlüsselbegriffe und die angeführten Publikationen wurden in einem ersten Schritt gesichtet, um einerseits inhaltliche Erkenntnisse und andererseits relevante Literaturverweise zu identifizieren. Enthaltene Quellen und Empfehlungen wurden analysiert und genutzt, um weitere passende Quellen zu erschließen. Diese Herangehensweise ermöglichte es, einen raschen Überblick über die bestehende Literatur zur Mobilitätsarmut zu erhalten und verschiedene Perspektiven und Erkenntnisse zu integrieren. Dadurch konnten sowohl internationale als auch nationale Forschungserkenntnisse zu Mobilitätsarmut recherchiert und als Grundlage für die Formulierung einer gemeinsamen Arbeitsdefinition herangezogen werden.

### 6.3 Erreichbarkeitsanalysen für Arbeitswege im Innviertel (AP2)

Zur Analyse der ÖV-Erreichbarkeit der Arbeitswege im Innviertel insgesamt sowie der Josko-Mitarbeiter:innen im Besonderen wurde wie folgt vorgegangen:

**[Modellentwicklung]** Auf der Basis von 5.455 über ganz Österreich verteilte Arbeitswege mit bekannter Verkehrsmittelwahl aus einer BOKU-eigenen Erhebung wurde ein Modell entwickelt, das die Einflussstärke verschiedener ÖV-Attribute auf die Verkehrsmittelwahl in Form von Gewichtungsparemtern schätzt (Betriebsbeginn, Bedienungsintervall, Fahrzeit etc.)

**[Auswahl Pendelrelationen]** Die 40 größten Gemeinden sowie die 47 größten Unternehmen in der Region wurden als typische Start- und Zielorte von Arbeitswegen im Innviertel ausgewählt. Für diese  $40 \cdot 47 = 1.880$  Relationen wurden von der VAO-Schnittstelle jene ÖV-Attribute abgefragt, die gemäß dem o.g. Modell die Attraktivität einer ÖV-Verbindung bestimmen; und zwar infünf verschiedenen Zeitfenstern, die für Pendler:innen typische Arbeitsbeginn- und Endzeiten repräsentieren.

**[Durchführung ÖV-Routing]** Für diese 1.880 Arbeitsweg-Relationen wurde anhand der abgefragten ÖV-Attribute sowie der Gewichtungsparemtern aus dem o.g. Modell ein ÖV-Attraktivitätsindikator entwickelt und anschließend zwischen 0 (maximal unattraktiv) und 1 (maximal attraktiv) standardisiert.

**[Berechnung ÖV-Attraktivitätsindikator]** Zur Berechnung der mittleren ÖV-Attraktivität für das Innviertel insgesamt sowie für einzelne Gemeinden und Unternehmen wurden die Relationen mit der tatsächlichen Nachfrage aus der Pendler:innenstatistik gewichtet. Zur Ermittlung der ÖV-Attraktivität der

Arbeitswege der Mitarbeiter:innen der beiden Josko-Standorte in Andorf und Kopfing wurden in der gleichen Weise verfahren. Dieser ÖV-Attraktivitätsindikator von ländlichen Arbeitswegen (in Österreich insgesamt, im Innviertel, sowie von Josko-Mitarbeiter:innen) ist die Basis für die Erreichbarkeitsanalysen (Kap. 4.3).

## 6.4 Interviews mit Expert:innen (AP3)

**[Methodenauswahl]** Bei Expert:inneninterviews handelt es sich um eine qualitative Befragungsmethode. Das qualitative Interview eignet sich, um Themen zu explorieren und unterschiedliche Aspekte davon zu erfassen. Dabei geht es um das Beschreiben, Interpretieren und Verstehen von Tatbeständen und Zusammenhängen, mit der Zielsetzung Kategorien zu definieren und die Generierung von Hypothesen. Die Expert:inneninterviews dienen in diesem Projekt dazu, ein differenziertes und ausführliches Bild über Rahmenbedingungen und Ursachen von Mobilitätsarmut zu bekommen, wobei der Fokus auf Arbeits- und Ausbildungswege gelegt wurde.

**[Timing der Interviews]** Ursprünglich war geplant, die Expert:inneninterviews nach den Interviews mit den Betroffenen zu machen, da vor allem Maßnahmvorschläge zur Verbesserung von Mobilitätsarmut diskutiert werden sollten. Nach dem ersten gemeinsamen Projekttreffen wurde jedoch festgehalten, dass die Expert:innen aus dem Ausbildungs-, Sozial und Mobilitätsbereich ebenfalls wertvolle Informationen über die Herausforderungen von Betroffenen liefern könnten und Interviews daher vor bzw. auch gleichzeitig mit den Betroffeneninterviews stattfinden können.

**[Zielgruppen & Rekrutierung]** Wie in Kap. 4.4 erwähnt, wurden insgesamt 8 Expert:innen aus dem Innviertel in den Bereichen offene Jugendarbeit, Ausbildung und Personalvermittlung, Arbeitsmarktservice, Regionalmanagement, Frauenförderung befragt. Die Rekrutierung der Teilnehmer:innen der Expert:innen erfolgte mit Unterstützung der Geschäftsführerin von Lebensraum Innviertel.

**[Ablauf & Leitfaden]** Die Expert:innen wurden anhand eines Leitfadens mit offenen Fragen interviewt – ganz im Sinn des explorativen Vorgehens. Im Zentrum stand das Ziel die multidisziplinäre Sichtweise der Expert:innen festzuhalten. Der Leitfaden wurde gemeinsam im Forschungsteam erarbeitet und an die Expertise der jeweiligen Expert:innen angepasst. Er gliederte sich wie folgt:

- **Warm-up:** Rolle bzw. Aufgabe in der Institution, aktuellen Projekte und Themen, inwiefern ist Mobilität ein Thema
- **Herausforderungen Mobilität in der Region:** Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsstätten, Veränderungen in den Mobilitätsbedingungen
- **Mobilitätsarmut:** Wie äußert sich Mobilitätsarmut? Diskussionen über Mobilitätsarmut, Betroffenheit unterschiedlicher Zielgruppen, Umgang mit Mobilitätsarmut

- **Lösungsansätze:** vorhandene Lösungsansätze, nachhaltige Lösungsvorschläge, Chancen und Barrieren für nachhaltige Mobilitätslösungen für das Innviertel

**[Durchführung]** Die Expert:inneninterviews erfolgten teils online und teils telefonisch. Die Interviewdauer variierte dabei je nach Zeitbudget der Interviewten zwischen einer halben Stunde und einer Stunde und wurden mittels Diktiergerät aufgezeichnet und anschließend für die Auswertung transkribiert

**[Auswertung]** Die Auswertung erfolgte anhand der Themenanalyse nach Froschauer & Lueger (2003) ausgewertet. Dabei wurde vor allem die Strategie des Textreduktionsverfahrens und des Kodierverfahrens angewandt. Bei diesem Verfahren wird das vorhandene Interviewmaterial in Kategorien analog zu den behandelten Themen/Fragen zusammengefasst und benannt, damit man einen Überblick über die Vielzahl an Aspekten erhält. Die erhaltenen Aussagen werden anhand von zusammenfassenden Begriffen strukturiert, so dass sie den gestellten Fragen zugeordnet werden können. Damit werden die charakteristischen Elemente der unterschiedlichen Themen herausgearbeitet.

## 6.5 Interviews mit Betroffenen (AP3)

**[Zielgruppen & Rekrutierung]** Als Zielgruppen für die Betroffeneninterviews wurden zunächst Personen angesehen, die im Raum Innviertel wohnten und nicht bzw. nicht permanent über einen Pkw verfügten. Trotz intensiver Rekrutierungsmaßnahmen (Kanäle für die Rekrutierung: Frauennetzwerk, Verein Isi, Sozialmarkt Aushang, Flohmarkt Announce, Verbreitung über Bekannte im Raum Innviertel, Facebook Post) meldeten sich lediglich ein Schüler und eine Arbeitssuchende. Drei weitere Lehrlinge wurden über die Firma Josko rekrutiert. Die Definition der Zielgruppe wurden daher um Personen, die im Besitz eines Pkws sind, erweitert und zusätzlich erfolgte ein Aufruf über Social Media und über die Regionalzeitschrift Tips. Auf diese Aufrufe hin meldeten sich mehrere Personen und die angestrebte Interviewanzahl von 12 Personen konnte erreicht werden.

**[Ablauf & Leitfaden]** Die Interviews mit Betroffenen wurden ebenfalls als qualitative leitfadengestützte Interviews durchgeführt. Der Leitfaden wurden von der BOKU in Zusammenarbeit mit Factum ausgearbeitet. Er gliederte sich in sechs Abschnitte:

- **Fragen zur Lebenssituation und Mobilität:** Alter, Geschlecht, Wohn- und Arbeitsort, Haushaltsgröße, Betreuungspflichten, Zeitkarten-, Fahrrad- und Führerscheinbesitz
- **Wegemuster und Barrieren:** Verkehrsmittelwahl auf unterschiedlichen Wegen, Zufriedenheit mit Alltagswegen und Herausforderungen
- **Zeit und Geld:** Zeitaufwand für alltägliche Mobilität, Kosten für Mobilität, alternative Mobilitätsmöglichkeiten, Strategien, um Mobilitätskosten zu sparen, um Zeit zu „sparen“

- **Skills und Sicherheit:** Erfahrungen mit ÖV, Sicherheitsempfinden auf unterschiedlichen Wegen zu unterschiedlichen Tageszeiten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- **Soziales Umfeld/Mobilität und Alltag:** Vereinbarkeit von Beruf, Familie, Betreuungsaktivitäten mit den Mobilitätsoptionen, Beeinflussung der Mobilitätsoptionen in Bezug auf die Berufswahl,
- **Wünschen und Anregungen:** Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Mobilitätssituation

**[Auswertung]** Die Auswertung erfolgte anhand der Software MAXQDA. Die Interviewtranskripte wurden mittels Kodierverfahren mit den deduktiven Kategorien, die aus der Literaturstudie hervorgegangen sind und im Leitfaden verwendet wurden, gelabelt. Die Ergebnisse aus diesem Auswertungsverfahren zeigen die Vielschichtigkeit aus den identifizierten Bereichen auf und wie sich die Verflechtung mit der Möglichkeit mobil zu sein, darstellen.

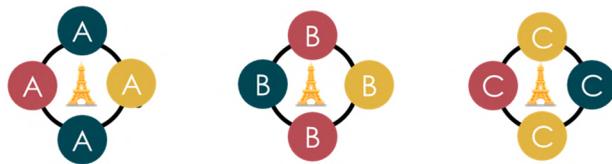
## 6.6 Workshop mit Josko-Mitarbeiter:innen (AP4)

**[Ziel des Workshops]** Der Mitarbeiter:innen-Workshop bei der Firma JOSKO wurde im World-Café-Format durchgeführt, um die Mobilitätsanforderungen der Teilnehmenden zu analysieren und Ideen zur Verbesserung der Arbeitswegmobilität zu sammeln. Ziel des Workshops war es, unterschiedliche Perspektiven zu erfassen und potenzielle Mobilitätsmaßnahmen zu evaluieren.

**[Teilnehmende]** 16 Mitarbeiter:innen aus verschiedenen Anstellungskategorien (Lehrlinge, Büro, Produktion) der Standorte Kopfing und Andorf nahmen teil. Zu Beginn des Workshops wurden die Teilnehmenden durch Farben und Buchstaben (A= Lehrlinge; B = MA Büro; C = MA Produktion) in Gruppen eingeteilt, um die Rotationen zwischen den Stationen effizient zu gestalten.

**[Ablauf]** Nach einer kurzen Einführung wurde die Relevanz des Themas Mobilitätsarmut auf Arbeitswegen anhand von Beispielen aus unterschiedlichen Lebenssituationen (Lehrlinge, alleinerziehende in Teilzeit, arbeitsloser Bewerber) verdeutlicht, um für verschiedene mobilitätsbezogene Herausforderungen zu sensibilisieren (Teil 1). Anschließend zeichneten die Teilnehmenden ihre Arbeitswege auf Karten ein und beschrieben Herausforderungen wie zeitliche Einschränkungen oder mangelnde Verkehrsmittel (Teil 2). Anschließend folgte eine Kurzpräsentation mit Ergebnissen der Josko-spezifischen Erreichbarkeitsanalyse (Teil 3). Daran anschließend wurden an drei thematischen Stationen (Thema Firmenshuttle, Mitfahrgelegenheiten, Fahrrad+ÖV-Optionen) mögliche Ausgestaltungen und (materielle, finanzielle und infrastrukturelle) Anreizsysteme zur Steigerung der Nutzung diskutiert. Abschließend sollten die Teilnehmer:innen bewerten, ob diese Maßnahmen für ihre Wege denkbar wären (Teil 4). Die Ergebnisse wurden abschließend im Plenum vorgestellt und kurz diskutiert (Teil 5). Abbildung 11 zeigt den Ablauf des Workshops.

1) Einführung & Icebreaker



2) Arbeitswege aktuell



3) Mobilitätsmuster JOSKO



4) Diskussion Mobilitätsoptionen



5) Schlussworte



Abbildung 12: Ablauf des Workshops bei der Firma Josko

## 6.7 GIS-basierte Analysen von Mobilitätslösungen (AP4)

GIS (Geographische Informationssysteme) bieten eine leistungsstarke Methode, um Mobilitätslösungen räumlich und analytisch zu untersuchen. In AP4 wurden GIS-gestützte Analysen genutzt, um die im Rahmen der Mitarbeiter:innen-Workshops diskutierte Maßnahmen a) Firmenshuttle und b) Mitfahrgelegenheiten räumlich auszugestalten und dadurch zielgerichtete Lösungen für spezifische Gruppen von Mitarbeitenden zu entwickeln.

**[Vorbereitung für beide Ansätze]** Zur Vorbereitung der Analysen wurden die Wohnortdaten der Mitarbeiter:innen in QGIS eingepflegt und anhand der Adressen mithilfe des Google Maps Batch Geocoders geokodiert. Dies bildete die Grundlage für die anschließenden räumlichen und statistischen Untersuchungen.

**[Shuttle-Routen-Analyse]** Zur Ermittlung der Shuttle-Zustiegsorte wurde ein dualer Ansatz verfolgt. Zunächst wurden mithilfe einer k-means Clusteranalyse Sammelpunkte basierend auf den Wohnorten der Mitarbeitenden identifiziert. Ergänzend dazu wurden manuell Shuttle-Zentren positioniert, die auf den Inputs aus den Workshops basierten und vorhandene P&R-Stationen im Innviertel einbezogen. Die finalen Einstiegspunkte wurden durch einen Abgleich der manuell und statistisch ermittelten Cluster-Zentren festgelegt.

Anschließend wurde für jede:n Mitarbeiter:in der **nächstgelegene Shuttle-Einstiegspunkt** identifiziert, sofern diese innerhalb einer maximalen Luftliniendistanz von 5 km lagen. Mitarbeitende mit einer größeren Entfernung zu den Einstiegspunkten wurden von der Shuttle-Option ausgeschlossen. Für jeden Mitarbeiter:in wurde anschließend die Fahrtzeit zum nächstgelegenen Shuttle-Einstiegspunkt (First/Last Mile, mit Auto oder Fahrrad) bzw. im Shuttle selbst entlang der Route bis zum Standort Kopfing mithilfe der VAO-Schnittstelle

(Verkehrsauskunft Österreich, Informationen zu Fahrplandaten) berechnet. Auf dieser Basis erfolgte eine **personenspezifische Berechnung der Gesamtfahrzeit** und ein Vergleich mit der direkten PKW-Fahrtzeit, um die Abweichung in die Ermittlung realistischer Nutzungspotenziale einzubeziehen.

Um praxisnahe Ergebnisse zu gewährleisten, wurden abschließend zwei **Filterkriterien** angewendet. Der erste Filter (weniger strikt), erlaubte eine maximale Zugangsdistanz (Streckendistanz per Fahrrad) zum Shuttle von 3 km und eine maximale Abweichung der Gesamtfahrzeit zur reinen PKW-Fahrtzeit von 15 Minuten. Dieses Kriterium reduzierte das ursprüngliche Sample von 264 auf 161 Personen. Der zweite Filter (strikt) begrenzte zusätzlich die relative Abweichung der Gesamtfahrzeit auf maximal +50% zur PKW-Fahrtzeit, wodurch das Sample auf 80 Personen reduziert wurde. Die Ergebnisse wurden abschließend in Karten und Excel-Tabellen visualisiert.

**[Mitfahrgelegenheiten]** Die Analyse der Mitfahrgelegenheiten begann mit einer Aufteilung der Mitarbeitenden in die Gruppen "Büro" und "Produktion", da diese Gruppen aufgrund ihrer unterschiedlichen Arbeitszeiten und Regelungen nicht für gemeinsame Fahrgemeinschaften geeignet sind. Anschließend wurden nahe beieinander wohnende Mitarbeitende mithilfe einer k-means Clusteranalyse identifiziert. Cluster mit nur einer zugeordneten Person wurden ausgeschlossen, da keine Mitfahrgemeinschaft gebildet werden konnte. Die Ergebnisse der Clusteranalyse wurden in Karten und Excel-Tabellen dargestellt und an Josko übermittelt.



## 8 Publikationen und Disseminierungsaktivitäten

Tabellarische Angabe von wissenschaftlichen Publikationen, die aus dem Projekt entstanden sind, sowie sonstiger relevanter Disseminierungsaktivitäten.

### Präsentationen & Abstimmungen

- Vorstellung auf LEADER- & KEM-Versammlung im Innviertel (Ried, 04/2024)
- Abstimmung mit östERREICHbar / erREICHbar (digital in 03/2024 und 05/2024; in Präsenz gemeinsam mit dem BMK und dem Klimafonds im 05/2024). Austausch bezüglich bisheriger Projektergebnisse (erREICHbar) und geplanter Aktivitäten (östERREICHbar/MOSAİK) sowie möglicher Synergien.
- Abstimmung mit Egon Prünster von ummadum (digital, 04/2024): Vorstellung von MOSAİK und der Pilotstudie mit Josko bzw. Vorstellung der Funktionalitäten und Anwendungsgebiete von ummadum.
- Abstimmung mit Markus Schuster von Herry Consult als Verantwortlicher für klimaaktiv-Förderungen (digital, 06/2024): Vorstellung von MOSAİK und der Pilotstudie mit Josko bzw. Besprechung relevanter bzw. für JOSKO infrage kommender Förderungen im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement.

### Publikationen & Konferenzbeiträge

- Juschten, M. & Hössinger, R. (2025, under revision). Assessing commuting-related accessibility inequalities in rural Innviertel, Austria. *Submitted to Journal of Transport Geography in February 2025.*
- In Vorbereitung: Gold, O.; Juschten, M.; Kretschmer, V.; Gühnemann, A. (2025). How does mobility poverty affect commuting practices? Findings of two qualitative studies on mobility disadvantaged groups in Austria. *Submission planned for 03/2025.*
- In Vorbereitung: Kretschmer, V.; Juschten, M.; Gold, O. (2025). Perceptions and coping strategies regarding commuting-related mobility poverty for apprentices in rural vs. urban settings. *Submission planned for 04/2025.*

### Lehre

- Kretschmer, Vera. Mobilitätsarmut in der Berufsausbildung: Eine Untersuchung arbeitswegbezogener Schwierigkeiten und Bewältigungsstrategien von Lehrlingen in Oberösterreich und der Stadtregion Wien. *Masterarbeit im Rahmen des M.Sc. Studium Umwelt- & Bioressourcenmanagement and der Universität für Bodenkultur Wien.* Abgabe geplant für Ende Februar 2025.
- Gold, Olivia. Dissertation zum Thema Mobilitätsarmut in Österreich. Dissertation im Rahmen der Transition2Sustainability Doctoral School der Universität für Bodenkultur Wien. Abgabe geplant für 2026

Diese Projektbeschreibung wurde von der Fördernehmerin/dem Fördernehmer erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte sowie die barrierefreie Gestaltung der Projektbeschreibung, übernimmt der Klima- und Energiefonds keine Haftung.

Die Fördernehmerin/der Fördernehmer erklärt mit Übermittlung der Projektbeschreibung ausdrücklich über die Rechte am bereitgestellten Bildmaterial frei zu verfügen und dem Klima- und Energiefonds das unentgeltliche, nicht exklusive, zeitlich und örtlich unbeschränkte sowie unwiderrufliche Recht einräumen zu können, das Bildmaterial auf jede bekannte und zukünftig bekanntwerdende Verwertungsart zu nutzen. Für den Fall einer Inanspruchnahme des Klima- und Energiefonds durch Dritte, die die Rechteinhaberschaft am Bildmaterial behaupten, verpflichtet sich die Fördernehmerin/der Fördernehmer den Klima- und Energiefonds vollumfänglich schad- und klaglos zu halten.