

österREICHbar – örtliche Standortverbesserungen in ländlichen Gebieten für mobilitätsarme Zielgruppen

Kurzbericht | März 2025

Bearbeitung ÖIR: Stephanie Kirchmayr-Novak, Mailin Gaupp-Berghausen, Cristian Andronic, Erich Dallhammer, Jerome Lang, Joanne Tordy

AIT: Flora Fessler, Karin Markvica, Thomas Matyus, Alexandra Millonig, Christian Rudloff, Peter Pöchersdorfer

Im Rahmen des Projekts österREICHbar wurden Angebote und Lösungen für die verbesserte Erreichbarkeit im ländlichen Raum aufgezeigt, um Mobilitätskosten zu verringern und deren Umsetzungspotenzial im Rahmen der Testung eines Leitfadens für regionale und lokale Akteur:innen und Betroffene pilothaft erprobt.

In Österreich liegt die Armutsgefährdungsquote bei 15%. Der Fokus des Projektes lag dabei auf drei Schlüsselpersonengruppen mit erhöhter Armutsgefährdungsquote: Frauen ab 65 Jahren (20%, alleinlebend 28%), Alleinerziehenden (41%) und kinderreiche Familien (31%).¹

Dazu wurde zunächst eine räumlich differenzierte Quantifizierung der Schlüssel-personengruppen mit ÖV-Erreichbarkeitsdefiziten vorgenommen. Zudem wurden die (Mobilitäts-)Bedürfnisse der Schlüsselpersonengruppen und die räumlichen Unterschiede ihrer Versorgungsqualität dargestellt. Um den Abstraktionsgrad zu reduzieren, wurden „reale“ Personas als Referenzen der einzelnen Schlüsselpersonen entwickelt (z.B. Maria 70 Jahre alt mit ÖV-Güteklasse F) und die Daten anhand dieser Personas aufbereitet und diskutiert. Aus den Ergebnissen konnte die Zahl der Mobilitätsarmutsgefährdeten lokal und regional differenziert dargestellt werden.

In Niederösterreich verfügen 33% der Frauen ab 65 Jahren über keinen Pkw-Führerschein, weitere 4% geben an, nicht über einen Pkw zu verfügen.² Damit sind Fußwege, (Rad-) und ÖV-Fahrten wichtig für die tägliche Mobilität. Alleinerziehende stehen unter starkem finanziellem und zeitlichem Druck, sind häufiger berufstätig und arbeiten weniger Teilzeit. Wie Eltern in Mehrkinderfamilien haben Alleinerziehende überdurchschnittlich viele Wege zu absolvieren. Beide Gruppen stehen oft unter Terminzwang und sind bei schlechterer ÖV-Erreichbarkeit auf den Pkw angewiesen.

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

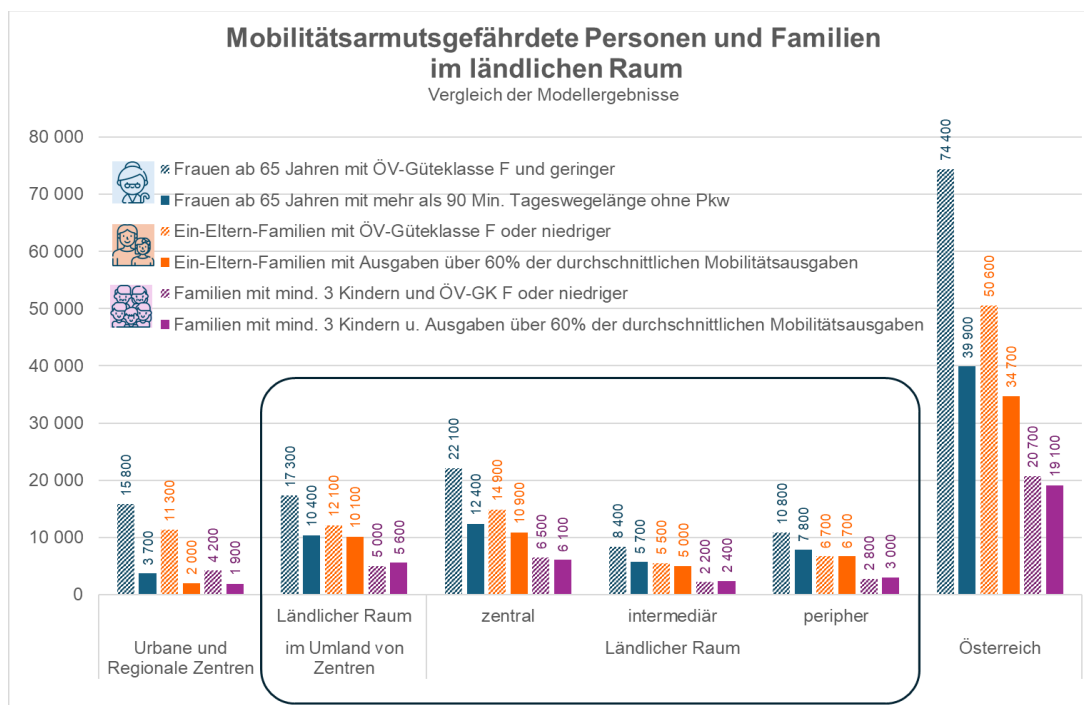
Im zweiten Teil wurden in mehreren transdisziplinär durchzuführenden Arbeitsschritten zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und der Versorgungsangebote erarbeitet und Kommunikationsstrategien zur Akzeptanzsteigerung und Bewusstseinsbildung entwickelt. Die Ergebnisse wurden in einem Leitfaden aufbereitet, dessen Umsetzungsrelevanz

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

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

pilothaft mit regionalen und lokalen Akteur:innen und mittels „participatory research“-Ansatz mit potenziell Betroffenen am Beispiel von zwei Gemeinden der Kleinregion Südliches Waldviertel erprobt. Zudem wurden mit diversen Expert:innen vertiefende Interviews – beispielsweise über das Informationsverhalten oder die Entscheidungsfindung der Schlüsselpersonengruppen – geführt. Die Ergebnisse wurden schriftlich aufbereitet und in ein Maßnahmen-Portfolio transferiert.

Mobilitätsarmutsgefährdete Personen und Familien im ländlichen Raum



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

Es zeigte sich, dass in stark von Streusiedlungen geprägten Räumen die Schüler:innenverkehre sehr gut organisiert sind, weitere kollektive Mobilitätslösungen für den Alltagsverkehr von kommunaler Seite jedoch aus finanziellen Gründen schwer umzusetzen sind.

Erfolgversprechend, weil kostengünstig, sind für ländliche Gemeinden Bedarfsverkehre als E-Fahrendienste innerhalb einer Vereinsstruktur, wo freiwillige Fahrer:innen Fahrten für andere Vereinsmitglieder durchführen. Hier sind Gemeinden mit kompakten Siedlungsstrukturen und guter Zentrumsfunktion von Vorteil, da die Bediengebiete effizient abgedeckt werden können. Die Gemeinden benötigen für die Umsetzung allerdings Unterstützung bei der Ansprache von ehrenamtlichen Fahrer:innen und bei der Beantwortung technisch-rechtlicher Fragen.

In stark zersiedelten Räumen mit ohne Zentrumstruktur ist der private Pkw oft die einzige effiziente Mobilitätslösung, wenn durch E-Fahrendienste lange Umwegverkehre entstehen. Hier sind betriebliche Mobilitätsmanagementlösungen (wie z. B. Mitfahrgemeinschaften) wichtig, die es Familien ermöglichen, zumindest auf den Zweit-Pkw zu verzichten. Gefordert ist hier das Engagement der Arbeitgeber:innen, da diese Maßnahmen außerhalb der Gemeindekompetenz liegen.

Auch wenn längere Fahrten oft bewusst als zeit- und energieeffiziente Wegeketten geplant werden – was oftmals die Mitnahme anderer Personen erschwert – zeigt sich, dass gerade in ländlichen Gemeinden der nachbarschaftliche Zusammenhalt oft groß ist. Dies spiegelt sich auch in der Mitnahme von mobilitätseingeschränkten Personen wider.