

Analysebericht

Ottensheim & St. Valentin

24.04.2026

MobiFlex Projektvorstellung

Im Projekt MobiFlex wird von 2025 bis 2027 in den Gemeinden St. Valentin und Ottensheim erforscht, wie die Mobilität für Menschen verbessert werden kann, die sonst weniger im Zentrum von Verkehrsplanung stehen:

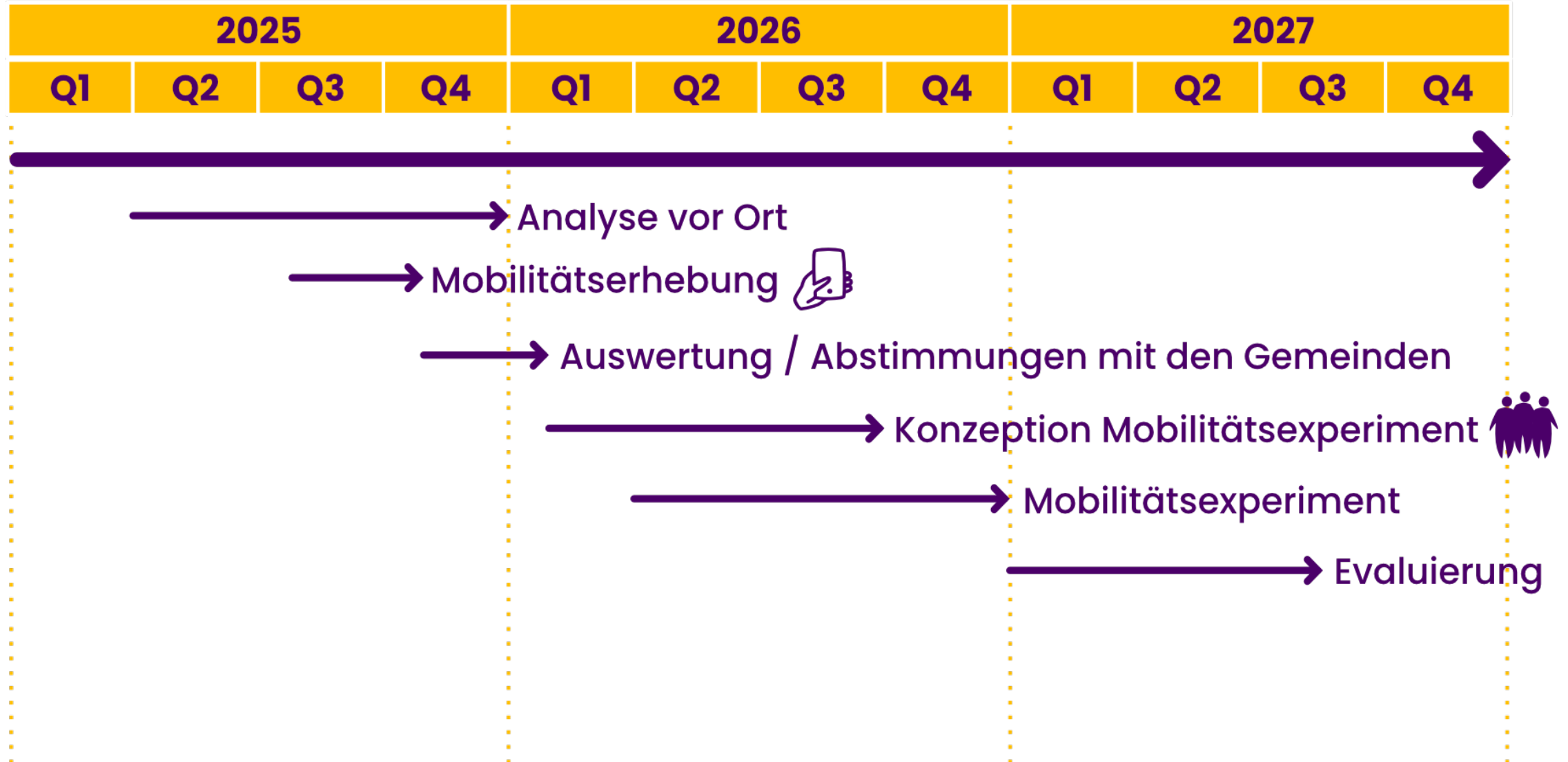
- **Menschen, die für andere unterwegs sind**
(z.B. Kinder zur Schule bringen, arbeiten, einkaufen, Kinder abholen)
- **Menschen, die andere brauchen, um unterwegs zu sein**
(z.B. ältere und einkommensschwache Menschen, Kinder, Jugendliche)

Ziel des Projekts ist es, herauszufinden und auszutesten, wie die Alltagsmobilität für diese Gruppen erleichtert werden kann.

Zusammen mit Menschen aus St. Valentin und Ottensheim werden die Probleme und Bedürfnisse im Bereich Mobilität herausgefunden und Lösungen entwickelt. **Das Besondere an MobiFlex ist, dass im Sommer 2026 einzelne Lösungen konkret in einem Mobilitätsexperiment umgesetzt werden.**

Das Projekt MobiFlex wird von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft gefördert und von dem Konsortium mobyome, TU Wien (Forschungsbereich Move), Bergfreund Smart City Products und Sonja Gruber durchgeführt.

Zeitplan



Forschungsstand Gender & Mobilität im ländlichen Raum

Zu Beginn des Forschungsprojektes wurde aktuelle wissenschaftliche Literatur zum Thema Gender und Mobilität, im Kontext des ländlichen Raumes, analysiert und zusammengefasst.

Die nächsten Folien geben einen Überblick zu den zentralen Erkenntnissen und Herausforderungen des Themenfeldes.

Verkehrsmittel im ländlichen Raum

Motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad, Moped,...)

Der ländliche Raum ist von Autoabhängigkeit geprägt – 58 % der ländlichen Bevölkerung nutzen täglich ein Auto, meist aus Gründen der Flexibilität und Unabhängigkeit (European Commission, 2019).

Hierdurch entsteht eine festgefahrene Situation in vielen ländlichen Gemeinden: Wer einmal in ein Auto investiert hat, nutzt kaum noch den öffentlichen Verkehr. Es fehlen dem öffentlichen Verkehr sozusagen die Autofahrer*innen als Nutzer*innengruppe, um den öffentlichen Verkehr suffizient zu gestalten (Knierim & Schlüter, 2021).

Männer fahren tendenziell häufiger Auto und besitzen öfter einen Führerschein als Frauen, wenngleich sich dieser Gender Gap bei der jüngeren Generation allmählich schließt (Miralles-Guasch et al., 2016; Cubells et al., 2020). Ältere Frauen besitzen seltener einen Führerschein und geben das Fahren früher auf (Pirra, 2021; Sagaris et al., 2024).

Verkehrsmittel im ländlichen Raum

Öffentlicher Verkehr

öffentliche Verkehrsmittel machen im ländlichen Raum im Vergleich zu Städten nur einen geringen Anteil der Alltagswege aus (Miralles-Guasch et al., 2016).

Während in Städten bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs ein großer Gender Gap besteht, gibt es diesen auf dem Land aufgrund der generellen Nicht-Verfügbarkeit kaum (Miralles-Guasch et al., 2016; Stiewe & Krause, 2004). Eine Ausnahme bilden ältere Frauen, die mangels Führerschein und Fahrpraxis deutlich öfter auf den ländlichen öffentlichen Verkehr angewiesen sind (Stiewe & Krause, 2004).

Aktive Mobilität (Gehen, Radfahren, Treter fahren,...)

In ländlichen Räumen wird generell weniger zu Fuß gegangen als in der Stadt (26,3 % der Wege auf dem Land vs. 41,5 % in der Stadt) (Miralles-Guasch et al., 2016). Dennoch gehen Frauen deutlich häufiger zu Fuß als Männer: In einer Studie legten Frauen 44,4 % ihrer Wege zu Fuß zurück, Männer nur 30,8 % (Miralles-Guasch et al., 2016). Dies wird unter anderem auf den kleineren Anteil an Auto- bzw. Führerscheinbesitz von Frauen höheren Alters zurückgeführt (Sagaris et al., 2024).

Gender und Mobilität

Gender & Wegezweck: Männliche und weibliche Alltagsmobilität unterscheiden sich stark. Wege von männlichen Personen sind meist linear (z. B. direkt zur Arbeit und zurück) und machen längere Distanzen aus (Pirra, 2021). In ländlichen Räumen sind 61,2 % der Wege von Männern berufsbedingt, bei Frauen sind es nur 38,3 % (Miralles-Guasch et al., 2016). Frauen legen tendenziell kürzere, aber wesentlich komplexere "Wegekettten" (Trip Chains) zurück, in denen sie Arbeit, Einkaufen und Kinderbetreuung verbinden (Pirra, 2021; Carboni et al., 2021).

Selbst wenn Frauen und Männer denselben Wegezweck haben (z. B. den Arbeitsweg), wählen sie unterschiedliche Verkehrsmittel: 63,9 % der Männer nutzen dafür das Auto, aber nur 41,3 % der Frauen (Miralles-Guasch et al., 2016).

Männliche Mobilitätspraktiken (oft CO₂-intensiver, risikoreicher und an schnelle Autos gekoppelt) bleiben in der Forschung als "Norm" oft unproblematisiert (Christensen et al., 2024; McIlroy, 2023).

Alter, Einkommen und weitere Einflussfaktoren auf Mobilität im ländlichen Raum

Alter & Einkommen: Die Hochrisikogruppe für Mobilitätsarmut auf dem Land sind alte, weibliche, alleinlebende und einkommensschwache Personen (Cohen, 2021; Mollenkopf et al., 2004). Die Kombination aus geringem Einkommen und den Gegebenheiten des ländlichen Raums schränken den Zugang zu Basisdienstleistungen und damit zur Daseinsvorsorge (Cohen, 2021).

Einkommensschwache Haushalte legen kürzere Distanzen zurück und bewegen sich stärker im direkten Wohnumfeld. Thesen der Literatur sind, dass aus Kostengründen auf weite Wege verzichtet werden – was zum Beispiel auch eine geringere Nutzung von Gesundheitsdiensten zur Folge hat (Gallez & Motte-Baumvol, 2017).

Andere soziale Kategorien und deren Einfluss: Die Datenlage zu Mobilität und Behinderung, sexueller Identität (LGBTQIA+) oder Migrationshintergrund im ländlichen Raum ist extrem mangelhaft. Menschen mit Behinderungen sind oft stark von der Mobilitätshilfe Dritter (die oft von Müttern geleistet wird) sowie angepassten Autos abhängig, da der ländliche öffentliche Verkehr nicht barrierefrei ist (Landby, 2024). Queere Personen erleben auf dem Land oft zusätzliche physische Immobilität durch geografische Isolation (Ivanova & O’Hern, 2024).

Weitere Einflussfaktoren auf Mobilität im ländlichen Raum

Care Arbeit (Sorgearbeit): Wege, die der Pflege, Kinderbetreuung oder dem Haushalt dienen, machen 32 % der täglichen Mobilität von Frauen und 25 % der von Männern aus (Sagaris et al., 2024). Eine weitere Studie zeigt die daraus entstehende Doppelbelastung: Arbeitende Mütter legen durchschnittlich 4,3 Wege pro Tag zurück, während der landesweite Durchschnitt bei nur 3,4 Wegen liegt (Stiewe & Krause, 2004). Die Elternschaft vergrößert somit die genderbezogene Ungleichheit im Mobilitätsverhalten (Yang et al., 2023).

Digitalisierung: Die Digitalisierung von Mobilitätsdiensten, vor Allem der Ticketverkauf beim öffentlichen Verkehrlichen Verkehr führt zum Ausschluss von Personengruppen mit wenig bis keinen digitalen Fähigkeiten („digital skills“), bzw. jene die keinen Zugang dazu haben („Digital Divide“). In ländlichen Räumen verfügen nur 48 % der Menschen über grundlegende digitale Fähigkeiten (im Vergleich zu 62 % in Städten), was die Mobilitätsarmut im ländlichen Raum verstärken kann (Eurostat, 2019; Durand, 2022).

Kulturelle Normen: Ländliche Räume sind stärker von traditionellen Familienbildern geprägt als städtische Räume (Tuitjer, 2018). Das Frauen primär für die Care Arbeit zuständig sind, schlägt sich in einer reduzierten Erwerbstätigkeit und den daraus resultierenden Mobilitätspraktiken nieder (ebd.)

Alltagsmobilität und Kinder & Jugendliche

Kinder und Jugendliche

- Mobilitätsgewohnheiten entstehen bereits im Kindesalter und sind schwer wieder aufzubrechen (*Schützhofer, 2025*)
- 83% der Schulkinder erreichen die empfohlene Bewegung von 60 Minuten pro Tag nicht (*Better Mobility, 2025*)
- Früher haben Kinder durchschnittlich 2 Stunden pro Tag im Freien gespielt, heute 15 Minuten (*Witzmann-Müller, 2025*)
- 33 % der Kinder (10-14 Jahre) wünschen sich mit dem Rad in die Schule zu fahren, 11 % machen es (*Witzmann-Müller, 2025*)
- Je kleiner die Kinder, desto mehr Platz brauchen sie für Mobilität (z.B. sichere Radwege) (*Schützhofer, 2025*)
- Mobilitätsbedürfnisse sind stark abhängig vom Alter der Kinder (*ebd.*)
- Kinder können nur dann ein gutes Gefahrenbewusstsein entwickeln, wenn sie sich aktiv im Straßenverkehr bewegen können. (*ebd.*)

Empfehlungen der Literatur für den ländlichen Raum

Um den unterschiedlichen Bedürfnissen der Bewohner*innen des ländlichen Raums gerecht zu werden, bedarf es diversifizierte, flexible Mobilitätsdienste und –angebote:

- **Bedarfsverkehr:** Flexible alternative Angebote, wie Rufbusse mit flexiblen Routen oder Tür-zu-Tür-Angebote, die öffentliche Verkehrliche Verkehrs-Linien ergänzen (SMARTA project consortium, 2019; Poltimäe et al., 2022).
- **Shared Mobility Solutions (Geteilte Mobilität):** Car-Pooling, lokale Plattformen für Mitfahrgelegenheiten oder Fahrgemeinschaften, Auto- & Bikesharing (SMARTA project consortium, 2019).
- **Gemeinschaftsbasierte Mobilitätsdienste:** Lokale soziale Netzwerke und Nachbarschaftsinitiativen (z.B. Bürgerbusse) helfen dabei ländliche Mobilitätslösungen sparsam und partizipativ zu gestalten (SMARTA project consortium, 2019).
- **MaaS (Mobility as a Service):** Digitale Apps, die verschiedene öffentliche Verkehrliche Verkehrs-, On-Demand- und Sharing-Dienste integrieren – unter der Voraussetzung, dass diese für alle Nutzer*innengruppen inklusiv und verständlich gestaltet sind (McIlroy, 2023; Barreto et al., 2018).

Kritische Punkte in der Mobilitäts- und Genderforschung

Vorsichtiger Umgang mit Labels: Es besteht ein Spannungsfeld: Einerseits müssen Unterschiede zwischen Frauen und Männern benannt werden, um Diskriminierung aufzuzeigen, andererseits muss die Geschlechterbinarität aufgelöst werden, um marginalisierte Gruppen nicht auszugrenzen (Ivanova & O'Hern, 2024).

Quantitative Analysen reichen nicht aus: Die Erhebung rein quantitativer Daten begrenzt die Komplexität der Unterschiedlichkeit von Bedürfnissen und Barrieren. Trotzdem ist eine Vielzahl von Studien aus der Verkehrssystemplanung rein quantitativ. Qualitative Studien helfen, um die eigentlichen Gründe für die unterschiedlichen Mobilitätspraktiken von Personen zu verstehen und nutzer*innen- und bedürfnisgerechte Empfehlungen für die Planung abzuleiten (Sagaris et al., 2024; Jirón et al., 2020).

Forschung über Gender hinaus: Der Fokus auf Gender birgt die Gefahr, Ungleichheiten oder Stereotypen zu reproduzieren (Christensen et al., 2024; Shaw et al., 2020). Erst die Betrachtung von weiteren sozialen Kategorien und deren Wechselwirkungen ermöglichen ein Verständnis für die Komplexität der Unterschiedlichkeit von Bedürfnissen.

Erkenntnisse der Orientierungsgespräche St. Valentin

Im Rahmen des Forschungsprojekts wurden im Oktober & November 2025 vor Ort wie auch telefonisch Orientierungsgespräche geführt. Mit den Bildungseinrichtungen (Kindergärten, Volksschulen, Mittelschulen, der Brückenschule und der Polytechnischen Schule), mit Einrichtungen für Senior*innen (Club 55), mit der Musikschule im Valentinum sowie mit Jugendlichen am Pumptrack und im JUZ.

Zu beachten: Die Erkenntnisse haben keinen Anspruch auf Allgemeingültigkeit. Sie leiten sich von Gesprächen mit Einzelpersonen ab und bilden dadurch nicht alle Perspektiven ab .

Vor Ort in St. Valentin



Allgemeiner Eindruck

- **Polyzentralität** macht Mobilität herausfordernd
- **Unterteilung St. Valentins** in den Stadtteil „drinnen“ in der Altstadt St. Valentin und „draußen“ in Langenhart und Herzograd → Grenze wird tendenziell weniger, v.a. durch neue Wohnbauten
- **Hoher MIV-Anteil**, in einigen Bereichen hohes Verkehrsaufkommen (entlang der Hauptstraße, am Hauptplatz, Langenharter Straße, Werkstraße)
- **Hohen Verkehrsaufkommen (Pkw) entlang der Bildungseinrichtungen**
- **Valentinum** als verbindendes Element im Mittelpunkt St. Valentins
 - Während der Musikschule wird der Aufenthaltsbereich gut genutzt
 - **Fehlende Querungsmöglichkeit** beim Valentinum macht die Erreichbarkeit für Fuß- und Radverkehr gefährlich, v.a. für ältere Menschen
 - „Galerie“ in der Unterführung wird als freundlich gestaltet wahrgenommen
- **Leerstehende Geschäftslokale entlang der Westbahnstraße** würden sich gut als Co Working Space eignen, aber die Gemeinde hat auf die Gebäude keinen Zugriff

Aktive Mobilität für viele immer noch zu gefährlich

- Fahrradfahren wird zunehmend attraktiver, wobei noch einige **Sicherheitsbedenken** genannt werden
 - (aus)parkende Autos blockieren die Sicht (im Zentrum)
 - Ältere Menschen haben Angst beim Radfahren (KFZ Verkehr fährt zu schnell) → weichen auf den Gehsteig aus
 - Nachdem Kinder den Radführerschein gemacht haben fahren sie in die Schule, andere Wege aber eher nicht
 - In manchen weitläufigeren Stadtteilen wird zu Fuß gehen und Radfahren als zu gefährlich eingestuft (z.B. Ernsthofen)
- Das **Bike-Sharing-Angebot** am Bahnhof St. Valentin, das vor 15 Jahren eingerichtet worden war, hat – u. a. aufgrund eines ungünstigen Fahrradstellplatzes beim Lagerhaus – nicht funktioniert.
- **Zu Fuß gehen** erscheint für viele Menschen gar keine Option zu sein, weil die Wege zu weit erscheinen bzw. vielen „am Weg“ passiert (z.B. zum Einkaufen)
- Der Park & Ride Parkplatz auf der Seite des Bahnhofs Richtung Langenhart wird von den Bewohner*innen St. Valentins sehr stark genutzt. Das trifft auch auf die Fahrradabstellplätze dort zu.

→ **Fahrradfahren und Zufußgehen ist in St. Valentin für jung und alt schon möglich, aber in vielen Bereich sehr unattraktiv und mitunter auch mit Gefahren verbunden ist.**

Senior*innen wünschen sich Teilhabe

- Viele organisieren sich in Fahrgemeinschaften oder nutzen das Stadt-Taxi, wenn sie nicht mehr selbst fahren wollen
- Von Menschen im Rollstuhl kann der Bus / das Stadt-Taxi nicht genutzt werden
 - Auch Apotheken und Drogerien sind **nicht barrierefrei** zugänglich
- Eine zentrale Möglichkeit zur Nahversorgung wird v.a. von älteren Menschen gewünscht
- Arzttermine werden am Nachmittag oder Abend ausgemacht, damit Angehörige/Bekanntes verfügbar sind zum Hinbringen/Abholen
- Wunsch nach einem **Orstaxi, wie in St. Pantaleon (EMIL)**
- **Citybus zur Verbindung der Ortsteile?** Der Vorteil zum Stadt-Taxi wäre, dass dieser nicht bereits am Vortag reserviert werden muss
 - v.a. am Vormittag, wo der öffentliche Verkehr nur schwach bedient wird gewünscht

→ **Senior*innen wollen mehr Möglichkeiten zur gesellschaftlichen Teilhabe haben und wünschen sich unterstützende Angebote!**

Jugendliche

- Anschlüsse von Bus und Bahn sind teilweise nicht optimal (für Jugendliche, die von außerhalb mit dem Bus reinfahren)
- Züge und die Beginnzeiten der Betriebe in Herzograd sind nicht aufeinander abgestimmt, was die Arbeiter*innen vom Auto abhängig macht
- Jugendtaxigutscheine werden kaum genutzt
- Autofahren ist für viele das einzig vorstellbare (sobald sie den Führerschein und ein Auto haben)
- Jugendliche sind allgemein schwer auffindbar und zu befragen
- Nur wenige Jugendliche kommen aktuell ins JUZ → **Verlagerung zum Pumptrack**
 - Fehlende Rad- und Scooterabstellanlagen am Pumptrack
 - Fehlende Beleuchtung beim Pumptrack
 - Idee: Mobiler Container vom JUZ am Gelände des Pumptracks

Kindergärten

- Viele Eltern arbeiten nicht in St. Valentin, sondern z. B. in Enns und Umgebung. Die Kinder werden nicht „extra“ im Kindergarten abgeliefert, sondern **auf dem Weg zur Arbeit**.
- Alle drei Kindergärten berichten, dass es beim Bringen der Kinder in der Früh regelmäßig zu einem großen Verkehrsaufkommen kommt → **Eltern mit Kinderwägen kommen nicht mehr vorbei!**
- Leitungen versuchen im September die Eltern auf die Hol- und Bringsituation anzusprechen
- Den meisten **fehlt die Zeit, die Kinder zu Fuß / mit dem Rad zu bringen**
- Fahrgemeinschaften sind nicht etabliert, weil die Hol- und Bringzeiten flexibel sind und in den jeweiligen Alltag integriert werden

Volksschulen und Brückenschule

- Eine Schätzung ist, **dass ungefähr die Hälfte der Volksschulkinder zu Fuß, mit dem Scooter oder mit dem Rad** in die Schule kommt
- VS Langenhardt: **viele Eltern bringen die Kinder am Weg zur Arbeit**
- VS am Hauptplatz kommen auch einige mit Bussen
- Es gibt in beiden Schulen Fahrgemeinschaften
- Zu Schulbeginn gibt es **viele Aktivitäten, um den nachhaltigen Schulweg zu fördern** (Klimameilen, Schulwegepläne, Äpfel und Zitronen)
- **Bring- und Abholzeiten sind auch bei Volksschulkindern sehr individuell** und an Tagesrhythmen der Eltern angepasst (am Weg zur Arbeit) → Veränderungspotenzial wird gering geschätzt
- **Pedibus oder Bicibus gab es bisher noch nicht**, Interesse war in der Vergangenheit gering, wird aber zunehmend mehr wahrgenommen (siehe Kidical Mass Interesse)
- Lokale Therapieangebote am Standort der Brückenschule verringern Wege und erleichtern den Alltag der Eltern

Mittelschule & Polytechnische Schule

- Anteil der selbstständig mobilen Kinder steigt in der Mittelschule und PTS
- **In beiden Mittelschulen starkes Aufkommen von Elterntaxis:** Die An- und Abreisesituation der Schüler*innen entspricht den Bedürfnissen der Eltern.
- Es wird aktuell wenig Augenmerk auf die Förderung nachhaltigen Mobilitätsverhaltens gelegt
→ Schulen sehen das nicht als ihre Aufgabe.
- **Unterrichtszeiten sind weitestgehend an die Buszeiten angepasst** (außer beim unverbindlichen Üben → Wartezeit wird dann im öffentlichen Verkehrsraum verbracht)
- Der Weg zur **Polytechnischen Schule** wird meistens mit dem **Moped** zurückgelegt
- Jugendliche können **nur für ein Bundesland ein Jugendticket** lösen, nur wenige PTS-Schüler*innen haben ein Jugendticket

Mobilität der Pädagog*innen

- Viele der Pädagog*innen kommen nicht aus St. Valentin und **reisen vorwiegend mit dem Auto an** → liegt auch an der ungünstigen Taktung des öffentlichen Verkehrs für die Beginnzeiten
- **Parkplatzauslastung ist angespannt** (v.a. zu den Bringzeiten der Eltern) → Pädagog*innen wünschen sich mehr Parkmöglichkeiten

Konkrete Herausforderungen im Schulumfeld

- Zu Hol- und Bringzeiten bei der **IMS Schubertviertel** entstehen sehr gefährliche Situationen (teilweise blockieren sich Autos in den engen Straßen und es entstehen Streits zwischen den Eltern)
 - Schule wünscht sich eine Schulstraße oder Einbahnregelung
 - Die Kreuzung, wo die Zufahrtsstraße in die Hauptstraße einmündet, wird ebenfalls als Konflikt- und Gefahrenort beschrieben → eine Einbahnregelung könnte hier ebenfalls zur Entspannung beitragen
- Die **Schulstraße vor der MS Langenhart** wird noch zu wenig eingehalten und es kommt immer noch zu Problemsituationen
 - Erwachsenen ist das Schild nicht bekannt, bzw. wissen sie nicht was es bedeutet
 - Eltern drehen unmittelbar vor der Schulstraße um, was zu gefährlichen Situationen für Fußgänger*innen führt
- Schüler*innen, die mit **E-Scooter zur MS Langenhart** fahren, sind ein Problem für die Fußgänger*innen am Gehsteig (Werkstraße zur Schulstraße)
 - Gespräche mit Eltern und Schüler*innen haben wenig gebracht
- **Durchgang zu den Langenharter Schulen** auf Höhe Spar/Obi wurde mehrmals als Problem genannt → es empfiehlt sich diesbzgl. bei der Schule nachzufragen
- Für Kinder, die zu Fuß kommen und über den Penny-Parkplatz die Werkstraße zur VS Langenhart kreuzen, stelle die **Einfahrt zum Penny-Parkplatz eine Gefahr** dar.

Auswertung der Orientierungsgespräche Ottensheim

Im Rahmen des Forschungsprojekts wurden im Mai & Juni 2025 vor Ort Orientierungsgespräche geführt. Mit den Bildungseinrichtungen (Kindergärten, Volksschule, Mittelschule und der Polytechnischen Schule), mit dem Seniorencafé, mit dem Elternverein, mit der Musikschule sowie mit der Leiterin des EKIZ.

Zu beachten: Die Erkenntnisse haben keinen Anspruch auf Allgemeingültigkeit. Sie leiten sich von Gesprächen mit Einzelpersonen ab und bilden dadurch nicht alle Perspektiven ab .

Vor Ort in Ottensheim



Allgemeiner Eindruck

- Weitläufiges Gemeindegebiet, aber **ein klares Zentrum**
- Trennung der Gemeindeteile durch die B127 und Mühlkreisbahn
 - Bahnübergänge und Kreuzungen werden als potenzielle Gefahrenstellen genannt
 - Unterführungen sind nicht für alle Menschen nutzbar (z.B. mit Rollstuhl oder Kinderwagen)
- Menschen fahren im Alltag **viel mit dem Fahrrad oder gehen zu Fuß** – auch beim Bringen von Kindern
- **Hohes Bewusstsein für alternative Mobilitätsformen**
- 20–30 km/h im Ortsgebiet fördern bereits jetzt das Radfahren und zu Fuß gehen
 - Manche Personen halten sich nicht an die Geschwindigkeitsbeschränkung
- Eine große Ressource sind die eigeninitiativen und engagierten Menschen in Ottensheim
- Ein anderer Teil der Bevölkerung ist schwer für das soziale Leben und ziviles Engagement erreichbar – es bestehen teilweise Ängste, dass sich Ottensheim zunehmend zur Schlafstadt entwickelt

Aktive Mobilität ist stark etabliert

- Hoher Anteil an Kindern, die selbstständig mit dem Fahrrad / Scooter unterwegs sind
- Für die Ortsteile auf der anderen Seite der B127 (Niederrottensheim, Dürnberg) werden Initiativen wie Bici-/Pedibus als sinnvoll betrachtet



Aktive Radgruppen fordern mehr

- Aus der Sicht der radaffinen Menschen (u.a. Radlobby) ließe sich noch viel verbessern:
 - Mehr Radwege
 - Aufladestationen für E-Bikes
 - Auf den großen Straßen würde (auch bei Sanierungen) der Kfz-Verkehr nach wie vor mit Priorität behandelt werden
- **Radfahrer*innen und Scooterfahrer*innen, die am Gehweg fahren,** werden als Problem wahrgenommen



Gegenseitige Unterstützung durch (familiäre) Netzwerke

- **Jüngere Senior*innen unterstützen** die noch ältere Generation und Enkelkinder in ihren Wegen
 - dafür greifen sie vermehrt auf das Auto zurück
- **Personen ohne familiäres Netzwerk** in Ottensheim, v.a. Alleinerzieher*innen, benennen große **Herausforderungen in der alleinigen Bewältigung von Sorgearbeit**
 - Für die Menschen ist das EKIZ eine wichtige Anlaufstelle



Workshop mit dem Seniorencafé im Gemeindeamt am 04.06.2025

Musikschule

- Die Musikschule ist ein wichtiger **Ort für Begegnung**
- Großer Einzugsbereich: viele kommen mit dem Auto bzw. werden gebracht
- Bei Gruppenunterricht ergeben sich bereits jetzt manchmal Fahrgemeinschaften
- Die Wartezeit auf Musikschüler*innen werden gerne mit anderen Erledigungen, wie Einkaufen, verbracht
- Eine Gebäudesanierung und Umorientierung der Musikschule steht in Aussicht
 - Gewünscht werden für den Wartebereich ein Kaffee- und Getränkeautomat, gemütlichere Möbel, ein abgegrenzter Bereich für Arbeiten im Stillen



Einkaufen in Ottensheim

- Viele ältere Menschen nutzen das **Apotaxi oder den Linienbus, um zum Einkaufszentrum zu fahren** (es wird kritisiert, dass die Busfahrt innerhalb Ottensheims fast so viel kostet, wie nach Linz)
- V.a. **ältere Menschen wünschen sich** am Weg zum Einkaufszentrum **Sitzgelegenheiten und Schatten**
- Die **Gehwege** zum Einkaufszentrum werden als **sehr schmal** wahrgenommen (mit Kindern und Einkäufen zu eng)
- Der Weg ist mit Kindern am Fahrrad zu **gefährlich** – sichere Radwege werden sich gewünscht



Kindergärten & EKIZ

- In den letzten Jahren wird das **EKIZ weniger genutzt**, vermutlich, weil es jetzt auch Kleinkindergruppen ab 1,5 Jahren im Kindergarten gibt (gratis)
- Nur die wenigsten Kinder werden mit dem Auto zum/vom Kindergarten gebracht/geholt
- Die meisten werden zu Fuß / am Rad begleitet oder im Kinderwagen / -anhänger / Lastenrad gebracht (aus Dürnberg mit dem Kindergartenbus)
- Für die Kinder **aus Niederrottensheim gibt es noch keine optimale Lösung**
 - Distanz ist zu gering für den Kindergartenbus
 - Gemeinschaftliche Initiativen, wie Bici- oder Pedibus haben sich noch nicht etabliert
 - Aktuell wird jedes Kind individuell gebracht
- Es wird als praktisch wahrgenommen, dass Kinderwagen / -anhänger beim Kindergarten bis zur Abholung abgestellt werden können



Volksschule & Mittelschule

- viele Kinder aus Ottensheim **kommen zu Fuß, mit dem Rad oder Scooter in die Volksschule**
 - Sie legen den Schulweg früh selbstständig oder in Gruppen zurück
- Vor beiden Schulen gibt es immer wieder **zu wenig Abstellmöglichkeiten** für Räder / Scooter
- Schüler*innenlotsen-System aus den vierten Klassen der Mittelschule für Volksschulkinder hat sich bereits als erfolgreich etabliert
- Vor allem zu **Schulbeginn kommt es zu erhöhtem Verkehrsaufkommen** durch Elterntaxis
- Schüler*innen **fehlt ein witterungsgeschützter Aufenthaltsbereich im Freien** (bei Schlechtwetter werden schnell die Eltern angerufen)



Polytechnische Schule

- Schüler*innen überwiegend nicht aus Ottensheim und haben wenig Bezug zum Ort
- Der Erwerb des (Moped-)Führerscheins ist für viele ein zentrales Ziel
- Ein überdachter Abstellplatz für Mopeds wird gewünscht
- Das Klimaticket spielt für die Jugendlichen der PTS kaum eine Rolle

Mobilität der Pädagog*innen

- Viele Pädagog*innen fahren, wenn möglich, mit dem Rad in die Arbeit
- Lehrpersonen von außerhalb reisen tendenziell mit dem Auto an und klagen über die **angespannte Parkplatzsituation**
 - V.a. Nachmittagsbetreuung ist davon betroffen
- Die angespannte Parkplatzsituation **trägt u.a. dazu bei, dass Pädagog*innen, die können, mit dem Rad oder zu Fuß kommen**
- Die Pädagog*innen haben allgemein ein hohes Bewusstsein für die Wichtigkeit eines aktiven und selbstständig zurückgelegten Schulwegs bei Kindern
 - Fürsorgliche Mütter werden im Gespräch oft als „Verhinderinnen“ der Selbstständigkeit ihrer Kinder dargestellt



Gemeindeübergreifende Erhebungsergebnisse

Von **18.9. bis 31.10.2025** hat eine digitale Mobilitätserhebung in Ottensheim und St. Valentin stattgefunden.

Es haben 471 Personen an der Erhebung teilgenommen. 268 Personen und 1301 Wegeketten konnten ausgewertet werden.

Repräsentativität der Erhebungsteilnehmenden für Österreich/für den ländlichen Raum

Je nachdem wer an der Erhebung teilgenommen hat, sind die Ergebnisse repräsentativ für den Querschnitt der Österreichischen Bevölkerung. Um das in den Ergebnissen zu kontextualisieren, beschreibt diese Seite inwiefern bestimmte soziale Gruppen über- oder unterrepräsentiert sind unter den Erhebungsteilnehmenden.

- **Gender:** Die Erhebung hat mehr Frauen als Männer im Vergleich zur Gesamtbevölkerung Österreichs erreicht (Statistik Austria; 2026).
- **Alter:** Aus Datenschutzgründen konnten nur Personen über 18 an der Erhebung teilnehmen, das heißt die Erhebung bildet nur Mobilitätspraktiken von Personen älter als 18 ab. Der Großteil der Befragten hat die Angabe ihres Alters ausgelassen, weshalb nicht nachvollziehbar ist ob die Altersverteilung der Erhebungsteilnehmenden repräsentativ für die Bevölkerung Österreich ist.
- **Care Arbeit:** Ein Großteil der Befragten hat eine Alltagsmobilität die stark von Versorgungspflichten geprägt ist (sichtbar im Diagramm Wegezwecke nach Wegeketten, siehe Folie 61), daraus lässt sich schließen, dass vermehrt Personen mit Versorgungspflichten an der Erhebung teilgenommen haben.
- **Migration:** 27,8% aller Österreicher*innen haben einen Migrationshintergrund, d.h. sie selbst oder ihre beide Elternteile sind nicht in Österreich geboren (Statistik Austria, 2025). Für Niederösterreich (St.Valentin) liegt der Anteil von Personen mit Migrationshintergrund bei 18,8%, für Oberösterreich (Ottensheim) sind es 24,2% Migrationsanteil (ibid.). In der Erhebung haben weniger als 1% der teilnehmenden Personen einen Migrationshintergrund, was dazu führt das Alltagsmobilität von dieser Personengruppe kaum repräsentiert werden. (Statistik Austria; 2026).

Repräsentativität der Erhebungsteilnehmenden für Österreich/ für den ländlichen Raum

- **Mobilitätseinschränkungen:** Im Vergleich zu den 24,7% der Bevölkerung Österreichs, die dem GAL-Indikator nach bei Tätigkeiten des normalen Alltags gesundheitsbedingt etwas oder stark eingeschränkt sind, müsste diese Personengruppe in der Erhebung unterrepräsentiert sein (Statistik Austria; 2024). In der Erhebung sind es unter einem Prozent, die angeben eine Mobilitätseinschränkung zu haben und Unterstützung in ihrer Alltagsmobilität benötigen.
- **Beschäftigung:** In Bezug auf Beschäftigung gestaltet sich die Einordnung der Teilnehmenden der Erhebung in die Grundgesamtheit schwer: Da viele Personen ihr Alter nicht angegeben haben und Personen ab 18 an der Erhebung teilnehmen ist kein relativer Vergleich mit beispielsweise der Erwerbsquote in Österreich möglich. Diese liegt für Personen zwischen 15 und 64 Jahren in Österreich bei 74,3%. Ohne das Alter der Erhebungsteilnehmer*innen nachvollziehen zu können ist auch kein Vergleich möglich (Statistik Austria; 2025).
- **Formelle Bildung:** Unter den Teilnehmenden der Erhebung haben mehr als doppelt so viele Personen einen Hochschul- oder Akademieabschluss als für die Grundgesamtheit Österreichs repräsentativ wäre. Während in der Gesamtbevölkerung Österreichs 17,1% einen Pflichtschulabschluss als höchste Qualifikation vorweisen können, sind es unter den Teilnehmenden der Erhebung unter einem Prozent (Statistik Austria; 2023).
- **Familienform:** Es wurden mehr Familien mit Kindern (Ehepaare, eingetragene Partnerschaften und Lebensgemeinschaften mit Kindern) erreicht im Vergleich zur Grundgesamtheit der Bevölkerung Österreichs (Statistik Austria; 2026)

Gemeinden im Vergleich

Ottensheim

- Weitläufiges Gemeindegebiet, aber **ein klares Zentrum**
- Trennung der Gemeindeteile durch die B127 und Mühlkreisbahn
- Menschen fahren im Alltag **viel mit dem Fahrrad oder gehen zu Fuß** – auch beim Bringen von Kindern
- **Hohes Bewusstsein für alternative Mobilitätsformen**
- 20-30 km/h im Ortsgebiet fördern bereits jetzt das Radfahren und zu Fuß gehen - Manche Personen halten sich nicht an die Geschwindigkeitsbeschränkung

St. Valentin

- **Polyzentralität** macht Mobilität herausfordernd
- **Unterteilung St. Valentins** in den Stadtteil „drinnen“ in der Altstadt St. Valentin und „draußen“ in Langenhart und Herzograd → Grenze wird tendenziell weniger, v.a. durch neue Wohnbauten
- **Hoher MIV-Anteil**, in einigen Bereichen hohes Verkehrsaufkommen
- **Das Valentinum** (Veranstaltungszentrum), als verbindendes Element im Mittelpunkt St. Valentins
- **Leerstehende Geschäftslokale entlang der Westbahnstraße** - würden sich gut als Co Working Space eignen, aber die Gemeinde hat auf die Gebäude keinen Zugriff

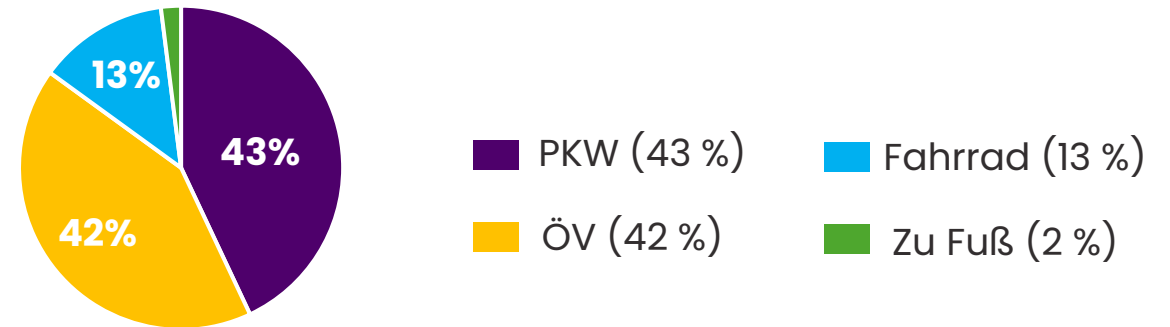
Gemeinden im Vergleich

Ottensheim

Pro Teilnehmer*in werden täglich
30 km Strecke zurückgelegt.

Die tägliche durchschnittliche Reisezeit pro
Teilnehmer*in beträgt **58 min.**

Modal Split (Tageskilometer) Ottensheim

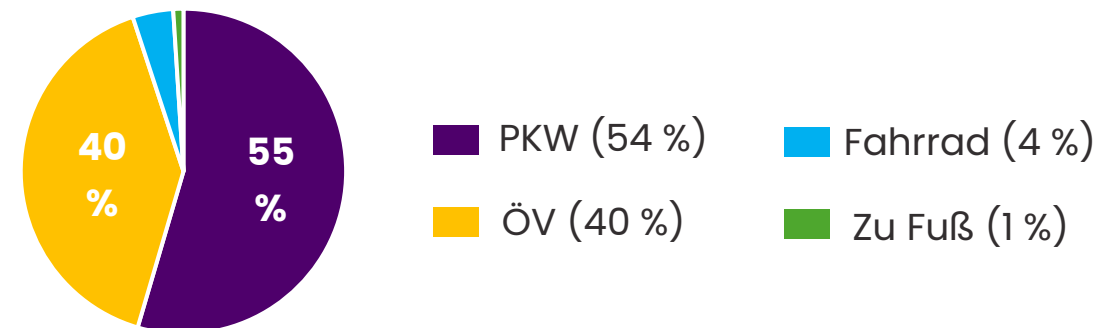


St. Valentin

Pro Teilnehmer*in werden täglich
36 km Strecke zurückgelegt.

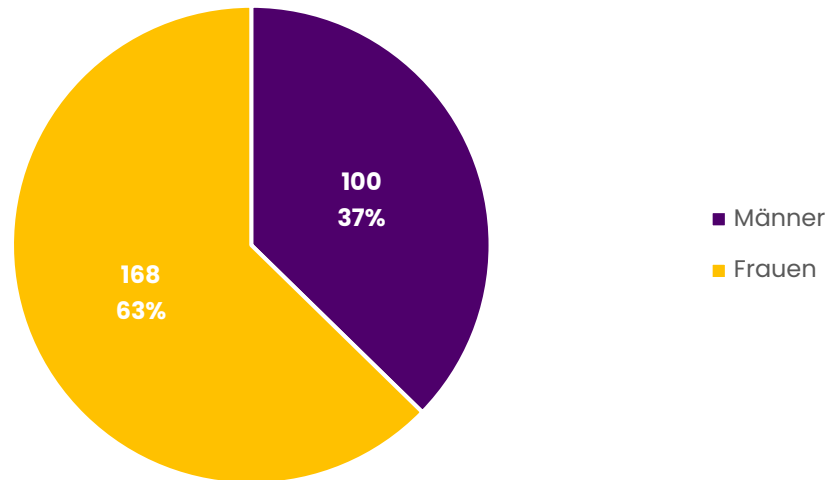
Die tägliche durchschnittliche Reisezeit pro
Teilnehmer*in beträgt **42 min.**

Modal Split (Tageskilometer) St Valentin



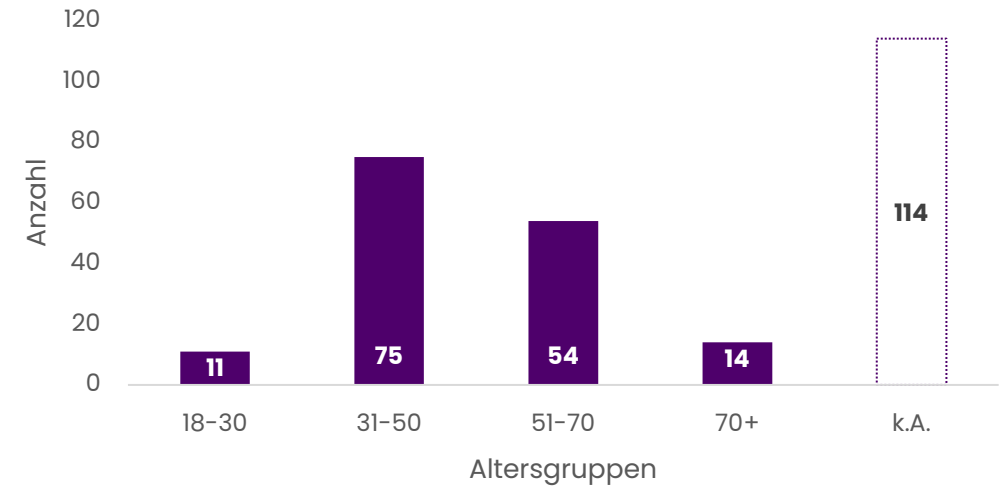
Anzahl und Verteilung der Erhebungsteilnehmer*innen

Genderverteilung, n=268



Zum Vergleich: Der Frauenanteil in Österreich liegt im Jahr 2026 bei 50,7% (Statistik Austria, 2026). Die Erhebung hat mit einem Frauenanteil von 63% demnach mehr Frauen angesprochen und ist nicht direkt repräsentativ für die Gesamtbevölkerung Österreichs.

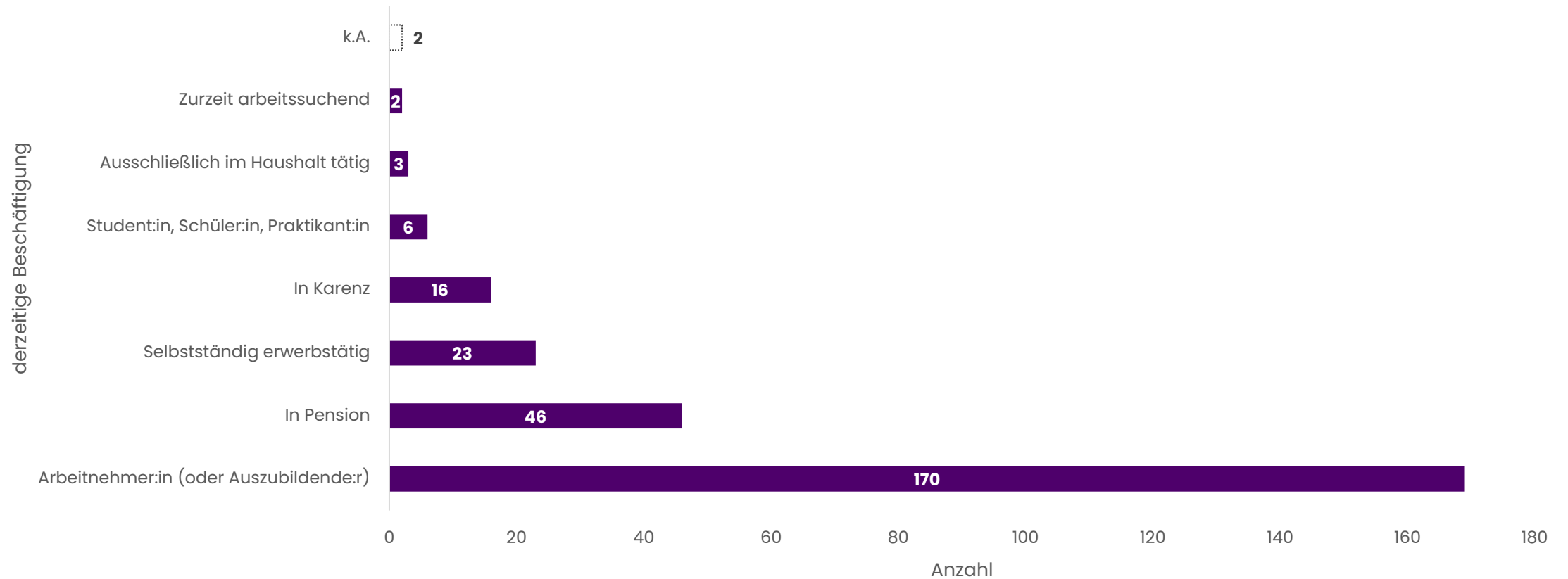
Altersverteilung, n=268



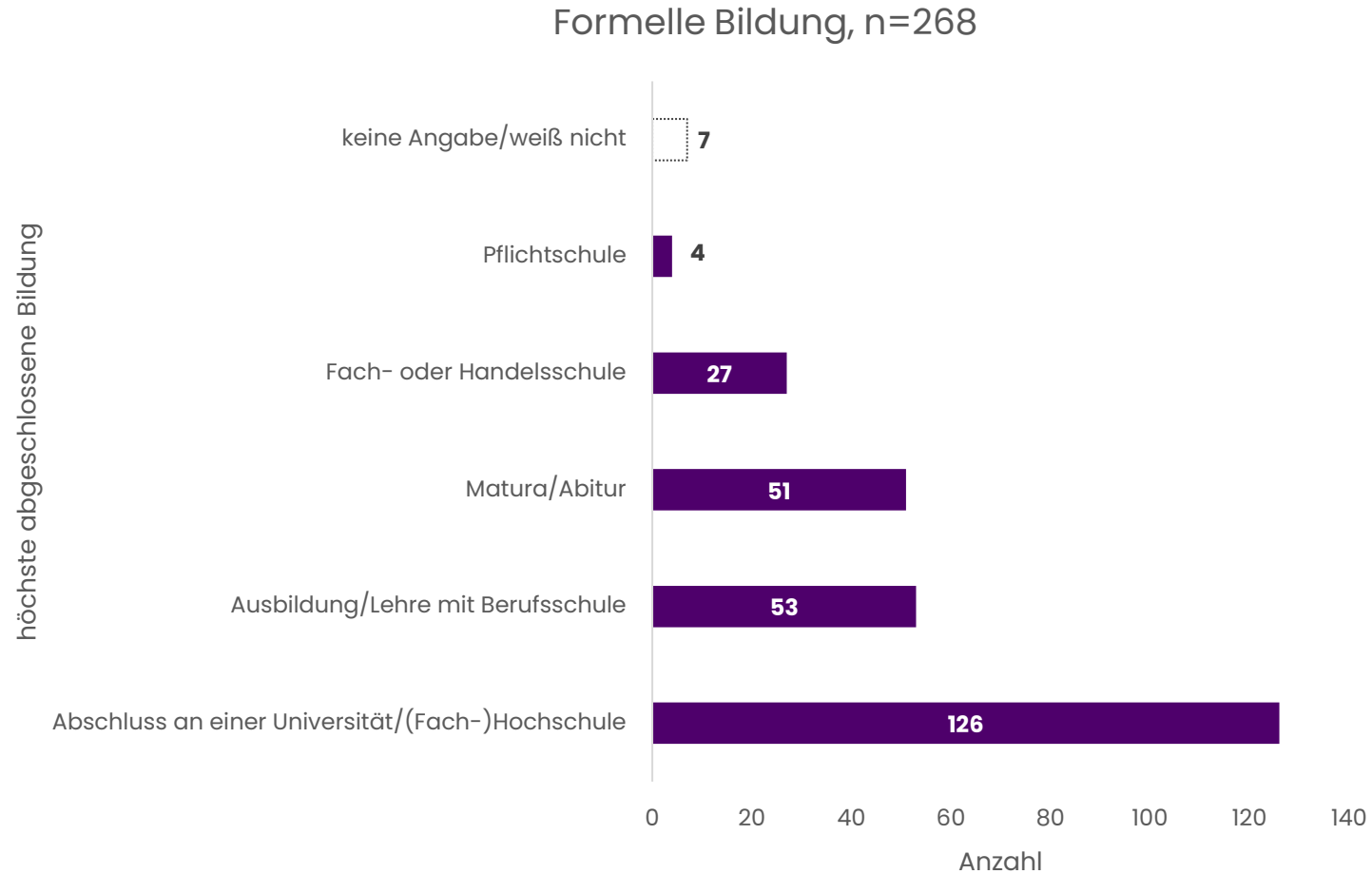
43 % der Befragten, beziehungsweise 114 Personen haben in der Erhebung die Frage nach dem Alter ausgelassen. Dadurch waren altersbezogene Auswertungen nur stark beschränkt möglich.

Anzahl und Verteilung der Erhebungsteilnehmer*innen

Beschäftigung, n=268

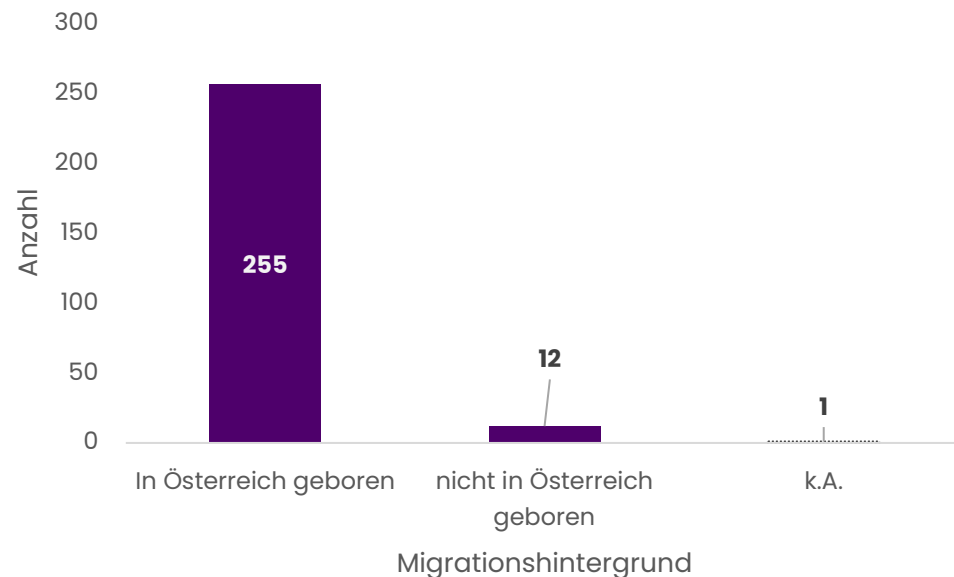


Anzahl und Verteilung der Erhebungsteilnehmer*innen



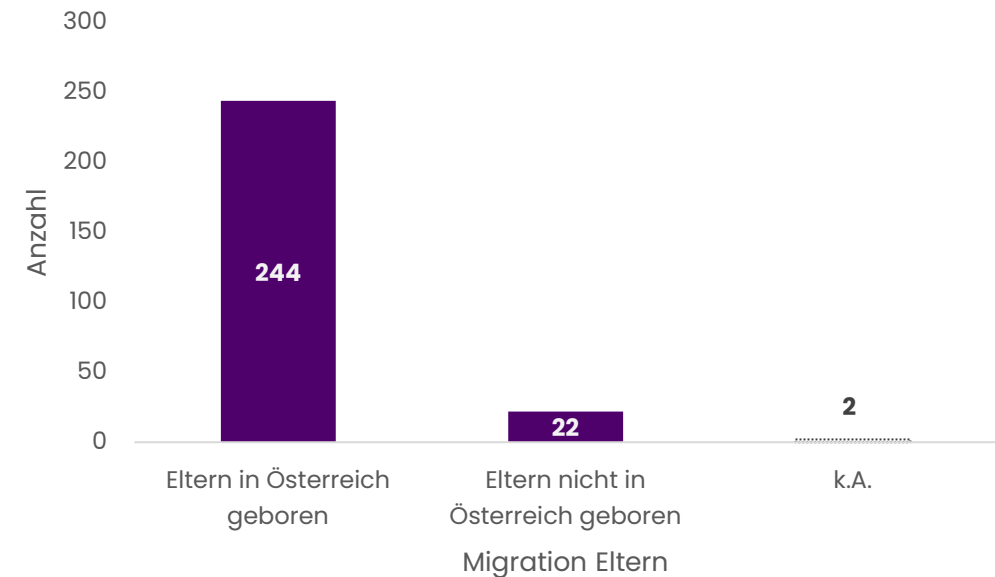
Anzahl und Verteilung der Erhebungsteilnehmer*innen

Migration, n=268



27,8% aller Österreicher*innen haben einen Migrationshintergrund, d.h. sie selbst oder ihre beide Elternteile sind nicht in Österreich geboren (Statistik Austria, 2025). Für Niederösterreich (St.Valentin) liegt

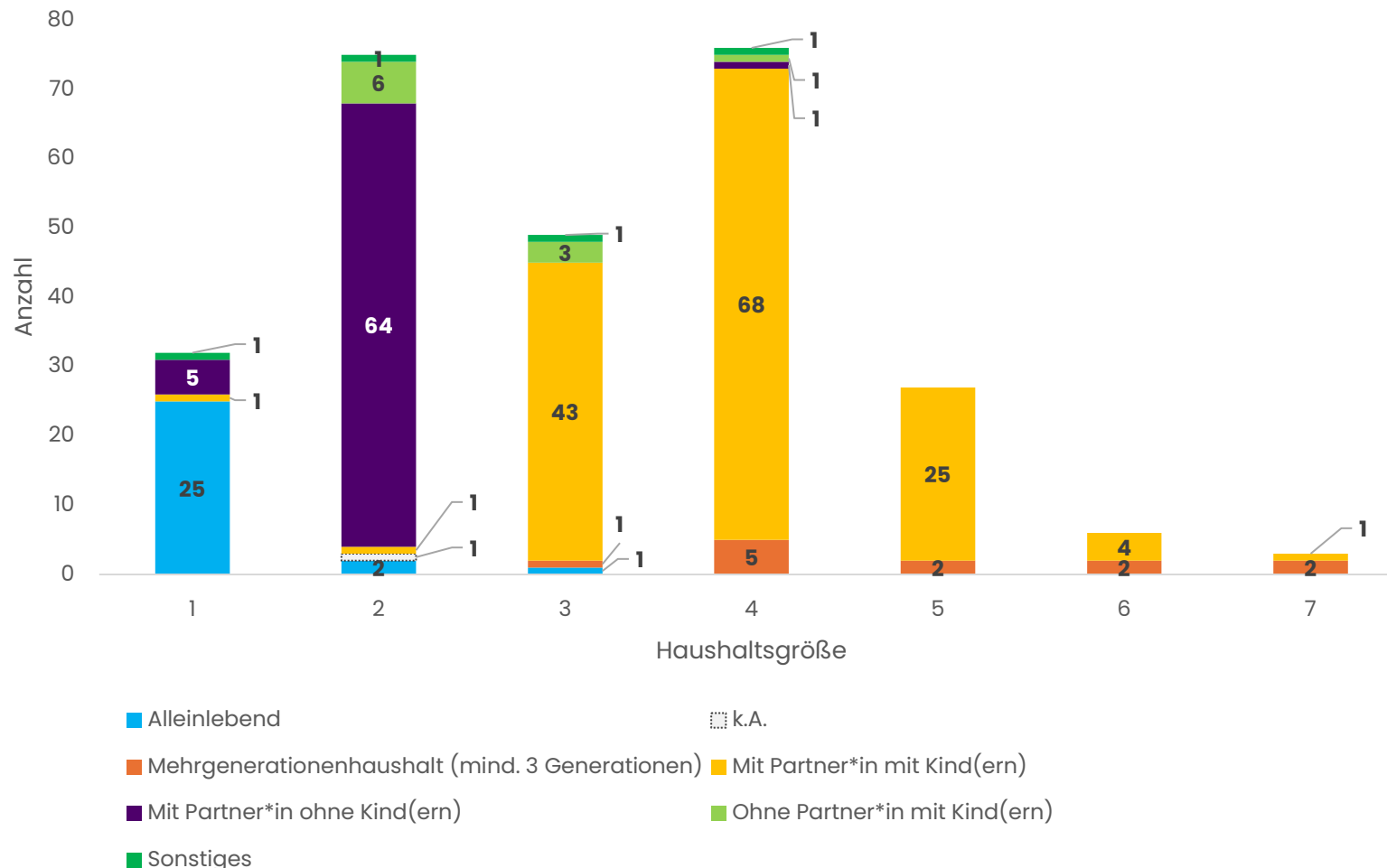
Migration der Eltern, n=268



der Anteil von Personen mit Migrationshintergrund bei 18,8%, für Oberösterreich (Ottensheim) sind es 24,2% Migrationsanteil (ibid.). In der Erhebung sind Personen mit Migrationshintergrund demnach stark unterrepräsentiert.

Wie ist der Haushalt organisiert

Haushaltsorganisation nach Haushaltsgöße, n=268

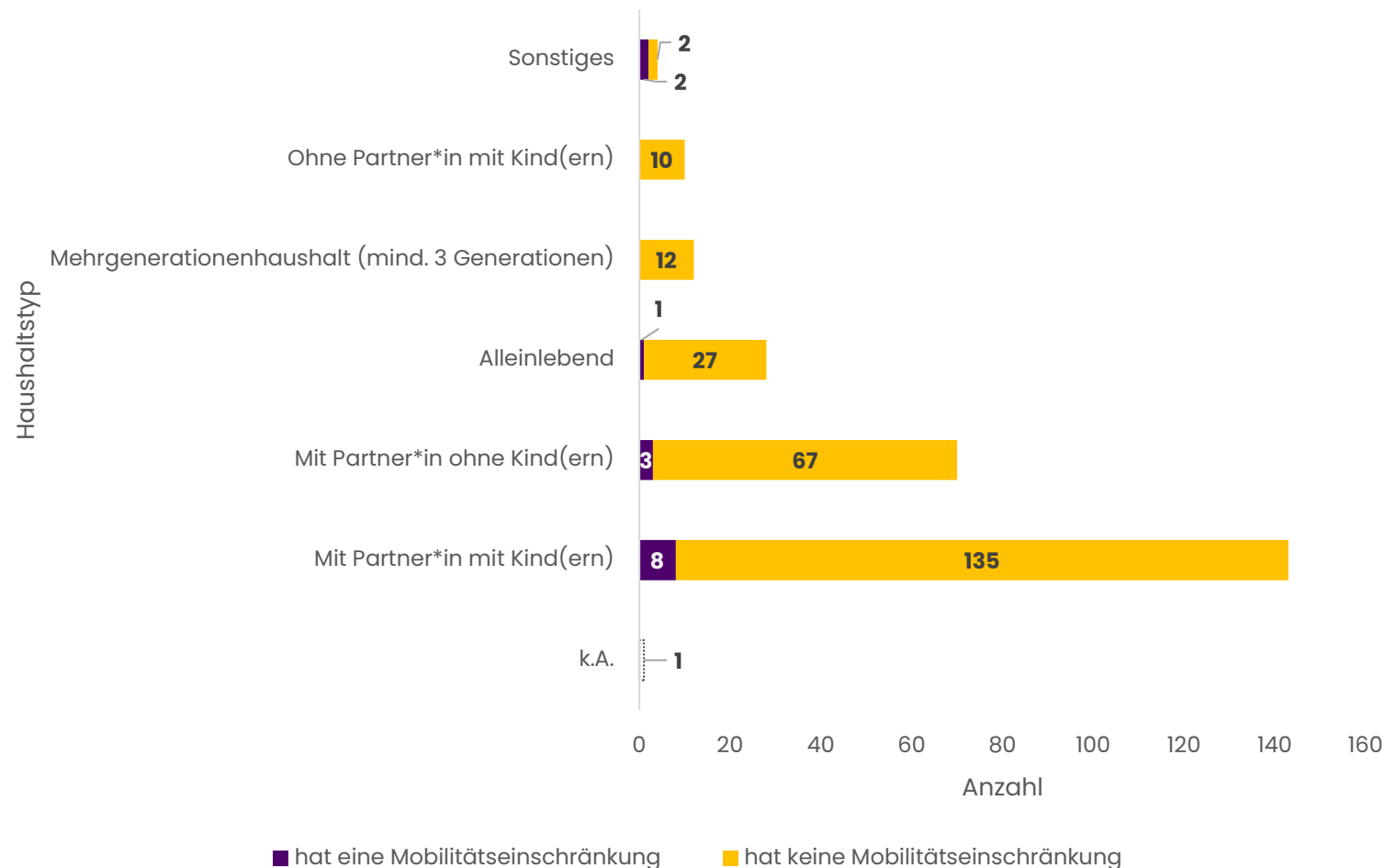


Zu beachten: Die Frage nach der Haushaltsorganisation in der Erhebung hat zu Unklarheiten geführt, beziehungsweise war missverständlich gestellt. Fünf Befragte geben an mit Partner*in im Haushalt zu leben und haben demnach die Haushaltsgröße von mind. Zwei Personen. Sie geben jedoch bei der Frage nach ihrer Haushaltsgröße kein weiteres Haushaltsmitglied an.

Bei den vier Antworten in der Kategorie „**Sonstiges**“ handelt es sich um Wohngemeinschaften, Mehrgenerationenhaushalte mit zwei Generationen und zeitweise allein- & in Partnerschaft lebenden Personen.

Wie ist der Haushalt organisiert

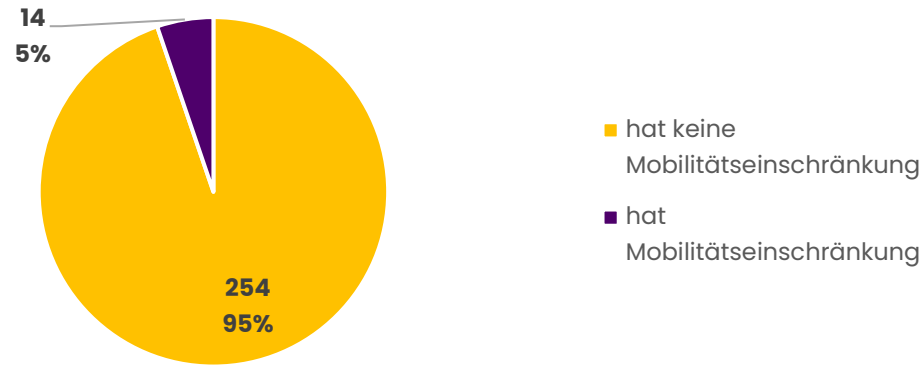
Haushaltstyp & Mobilitätseinschränkung der befragten Personen,
n=268



Je mehr Mobilitätseinschränkungen Personen erfahren, desto wichtiger ist für sie Unterstützung in der Bewältigung ihrer Alltagsmobilität. Oft leisten auch Personen im selben Haushalt Unterstützung. Dieses Diagramm zeigt, dass die meisten befragten Personen die Mobilitätseinschränkungen erfahren mit Partner*in und mit oder ohne Kind(ern) leben. Sie können potenziell Unterstützung von Mitbewohner*innen bekommen.

Anteil der selbstständig mobilen Personen / Personen die Unterstützung brauchen

Personen mit/ohne Mobilitätseinschränkung,
n=268



Frauen mit/ohne Mobilitätseinschränkung, n=168



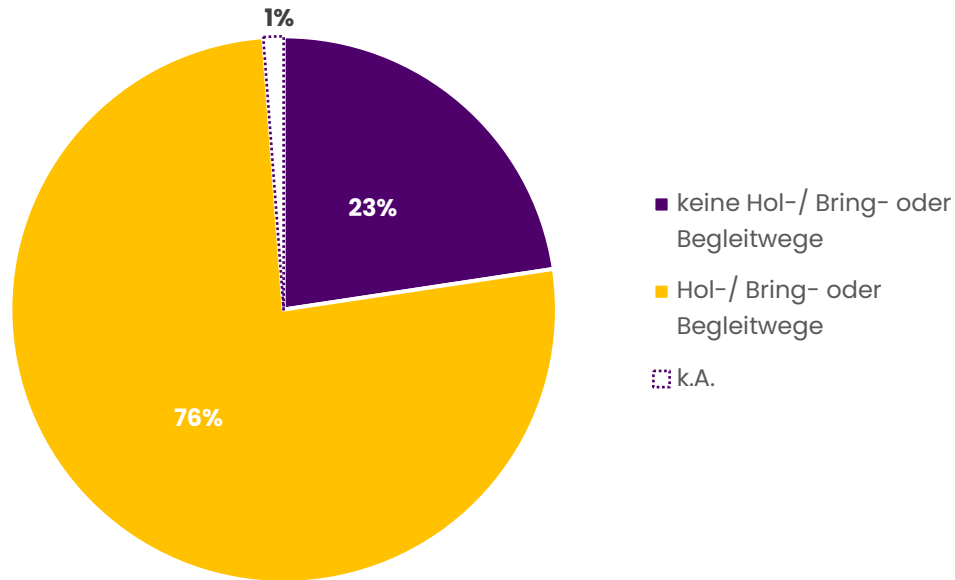
Männer mit/ohne Mobilitätseinschränkung, n=100



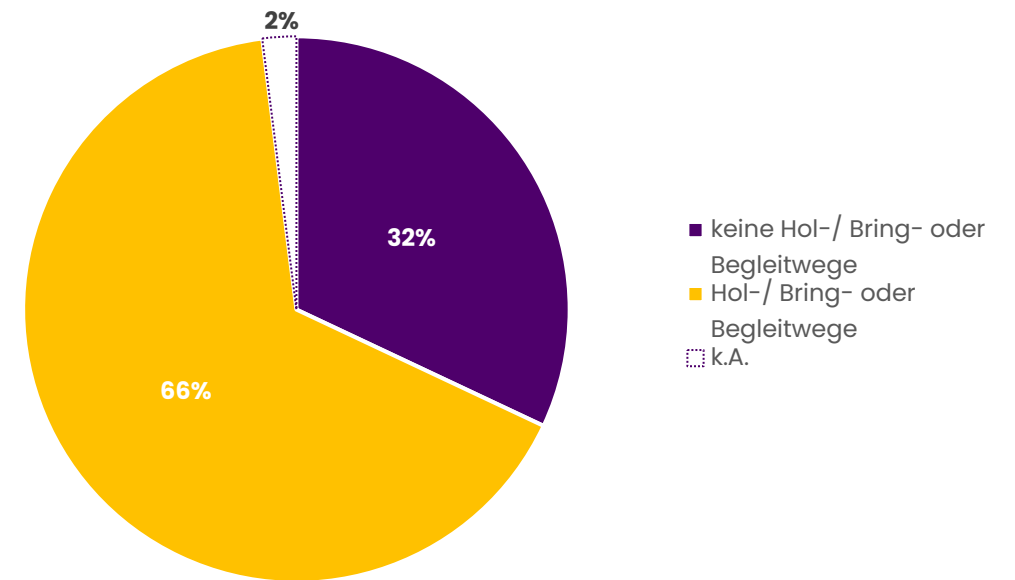
Altersgruppen mobilitätseingeschränkter Personen: Sechs Personen mit Mobilitätseinschränkung befinden sich in der Altersgruppe 31-50. Zwei Personen sind zwischen 18 und 30 und nur eine Person ist älter als 51. Fünf der mobilitätseingeschränkten Personen geben kein Alter an.

Hol- /Bring- & Begleitwege

Alltagsmobilität von **Frauen**, n=168



Alltagsmobilität von **Männern**, n=100

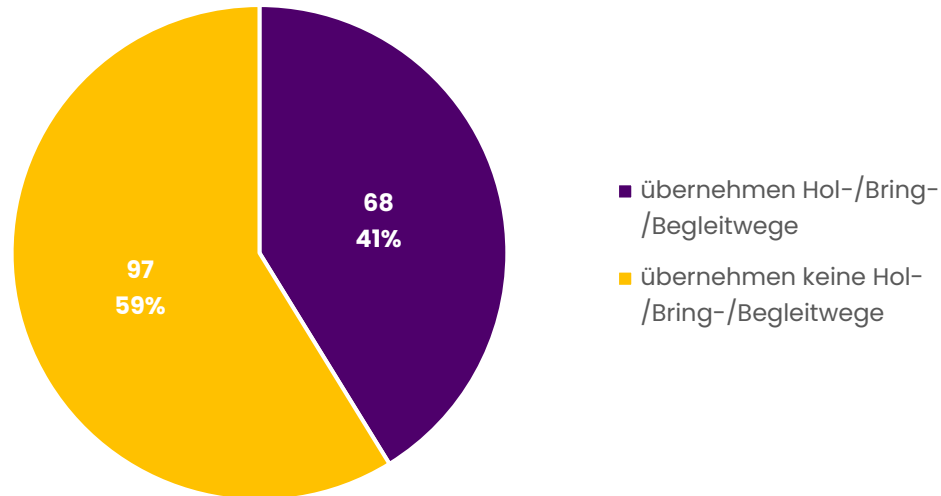


Im relativen Vergleich befinden sich unter den befragten Frauen mehr Personen mit Hol-, Bring- oder Begleitwegen als unter den Männern. Dadurch, dass die Erhebung sich an Personen mit Versorgungspflichten richtet, kann es sein, dass der Gender Gap zwischen Männern und Frauen in der

Gesamtbevölkerung größer ist, als in der Erhebung. Dieses Phänomen wird auch als „self-selection bias“, oder Selbstselektionsverzerrung bezeichnet. Diese, wie auch andere Verzerrungen der Repräsentativität in der Erhebung müssen in der Auswertung und Interpretation der Ergebnisse mitgedacht werden.

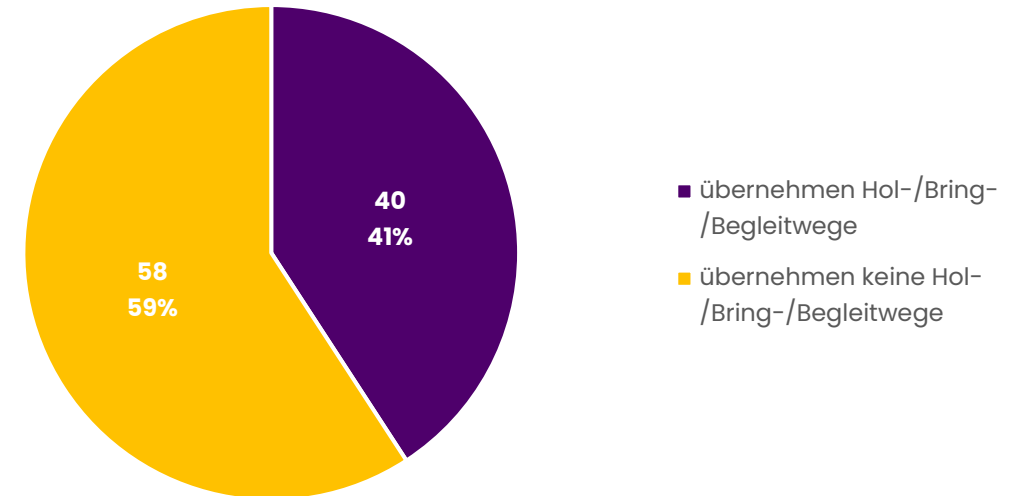
Hol- /Bring- & Begleitwege

Frauen: Hol- / Bring- & Begleitwege außerhalb des Haushalts, n=165



Dieses Diagramm zeigt, wie viel Prozent der Frauen Bring-, Hol- und Begleitwege für Personen zurücklegen, mit denen sie nicht im selben Haushalt leben. Bei den unterstützten Personen handelt es sich wahrscheinlich meist um die eigenen Eltern oder andere Angehörige.

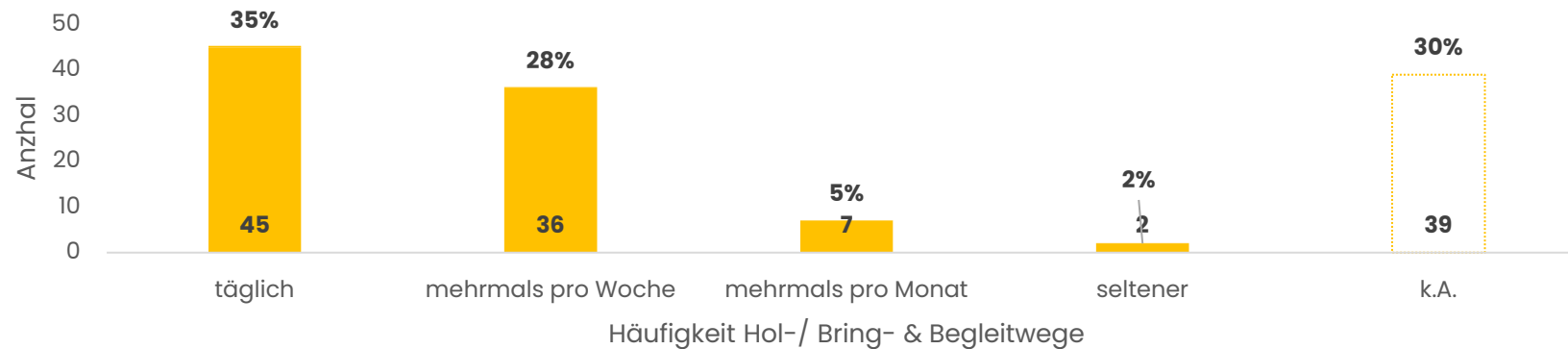
Männer: Hol- / Bring- & Begleitwege außerhalb des Haushalts, n=98



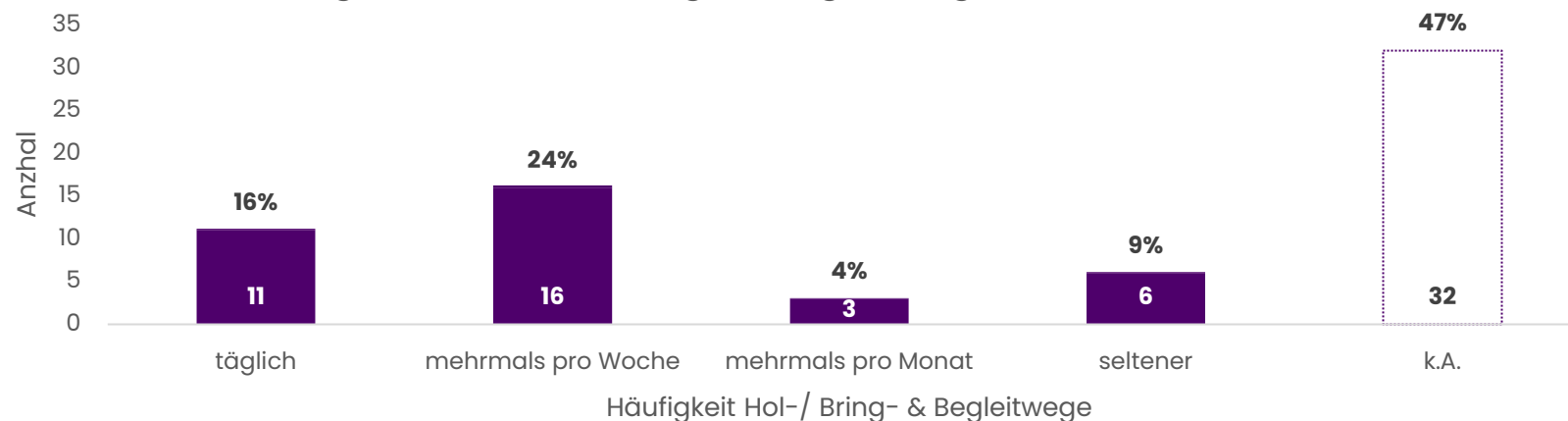
Kein Gender Gap in den Erhebungsergebnissen sichtbar: Es holen, bringen oder begleiten prozentuell gleich verteilt Männer Personen außerhalb ihres Haushalts. Auch hier ist die Selbstselektionsverzerrung zu beachten.

Hol- / Bring- & Begleitwege

Häufigkeit von Hol- / Bring- & Begleitwegen von Frauen, n=129



Häufigkeit von Hol- / Bring- & Begleitwegen von Männern, n=68

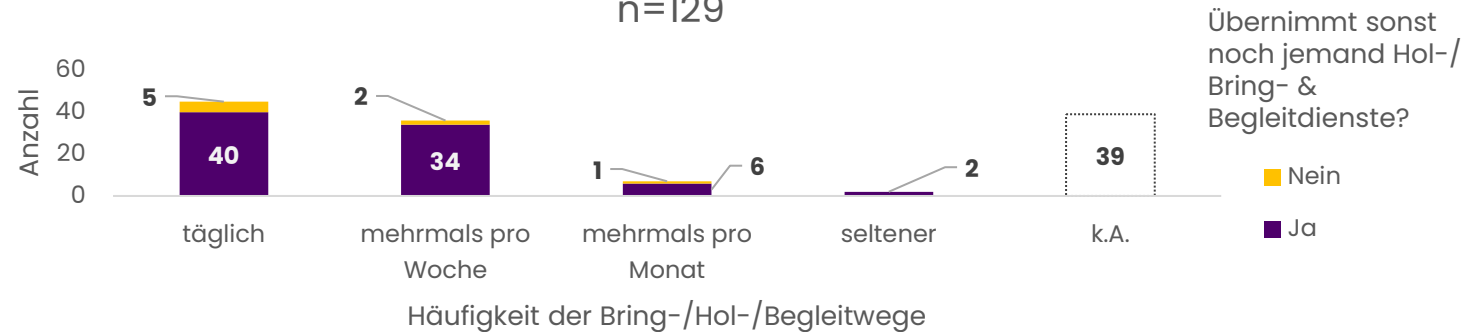


Gender Gap: In der Erhebung zeigt sich vor Allem in der Häufigkeit der Hol-, Bring und Begleitwege ein Unterschied zwischen den Männern und Frauen die mobilitätsbezogene Care Arbeit leisten.

Hol- /Bring- & Begleitwege

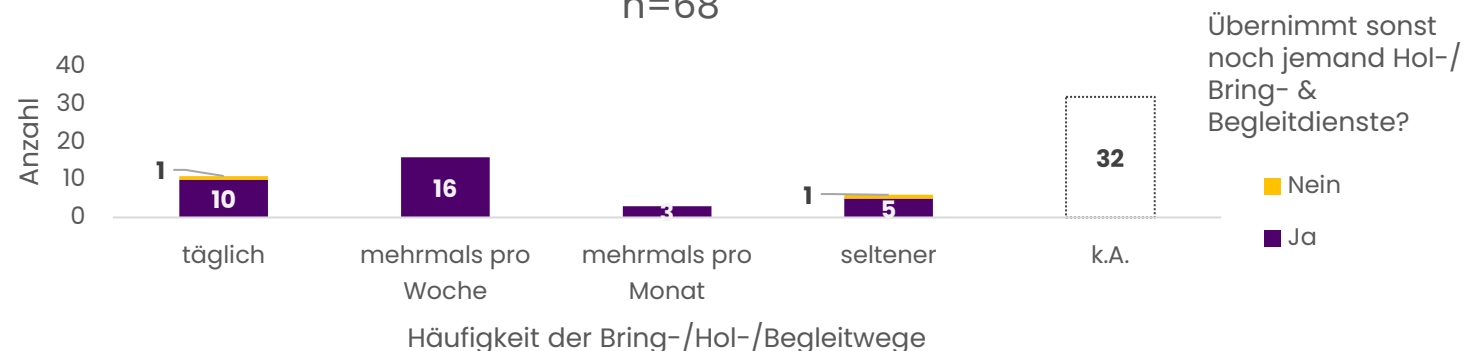
Häufigkeit der Bring-/Hol-/Begleitwege anteilig nach sonstiger Unterstützung (Partner*in, Eltern, ..) bei **Frauen**,

n=129



Häufigkeit der Bring-/Hol-/Begleitwege anteilig nach sonstiger Unterstützung (Partner*in, Eltern, ..) bei **Männern**,

n=68

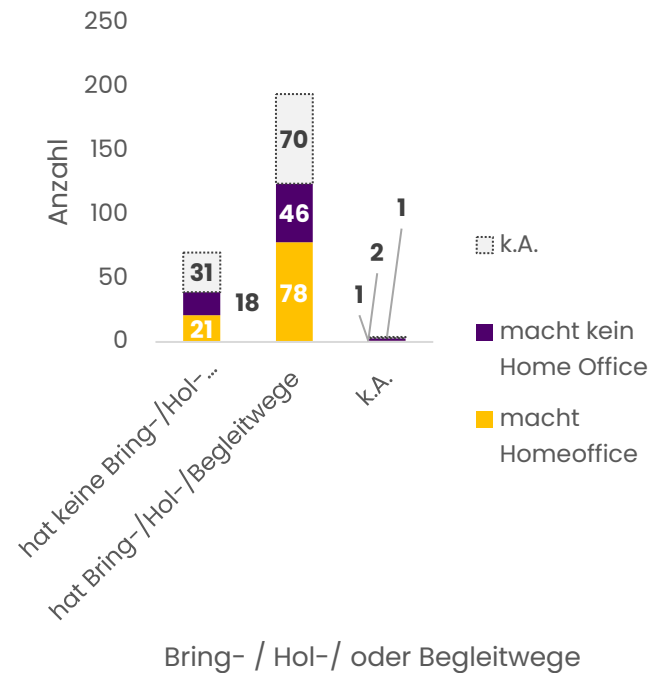


Der relative Vergleich zeigt, wie viel Prozent der Frauen und Männer, je nachdem wie häufig sie bringen, holen oder begleiten Unterstützung bei der zu verrichtenden Care Arbeit erfahren. Damit ist gemeint, ob sich neben ihnen noch weitere Personen kümmern, beziehungsweise Mobilitätsdienstleistungen in Anspruch genommen werden, oder ob die Person alleinig die benötigte, mobilitätsbezogene Care Arbeit leistet.

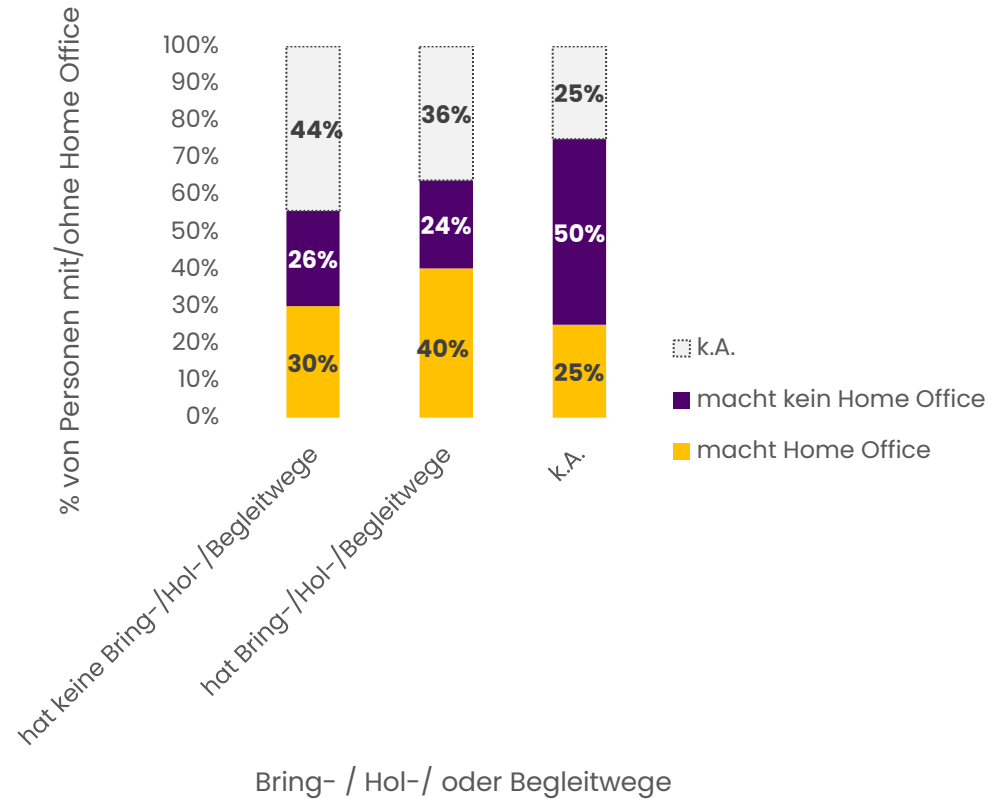
Es zeigt sich, dass Frauen, die tägliche Bring-, Hol- oder Begleitwege für andere Personen zurücklegen diejenige Gruppe ist, bei der am häufigsten neben Ihnen noch jemand anders oder ein Mobilitätsservice bringt, holt oder begleitet.

Hol- /Bring- & Begleitwege

Anteil an Personen mit oder ohne Bring- / Hol- / oder Begleitwege die Home Office machen, absolut, n=268



Anteil an Personen mit oder ohne Bring- / Hol- / oder Begleitwege die Home Office machen, relativ, n=268

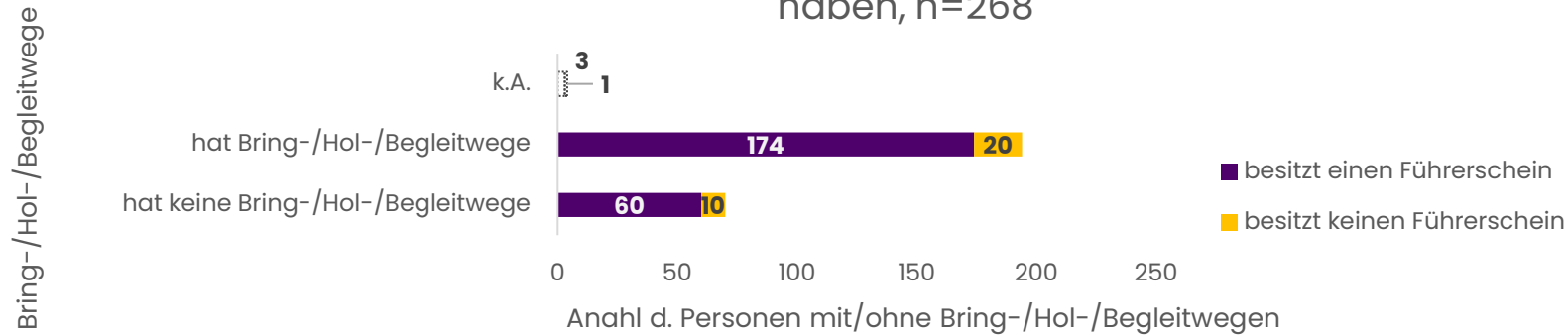


Die These, die mittels dieses relativen Vergleichs getestet werden sollte ist, dass Personen mit Versorgungspflichten häufiger in flexiblen Arbeitsmodellen tätig sind, um die Anforderungen der Care Arbeit leisten zu können.

Zu beachten: Ein großer Anteil der Befragten lässt die Antwort auf die Frage, ob sie im Home Office tätig ist aus.

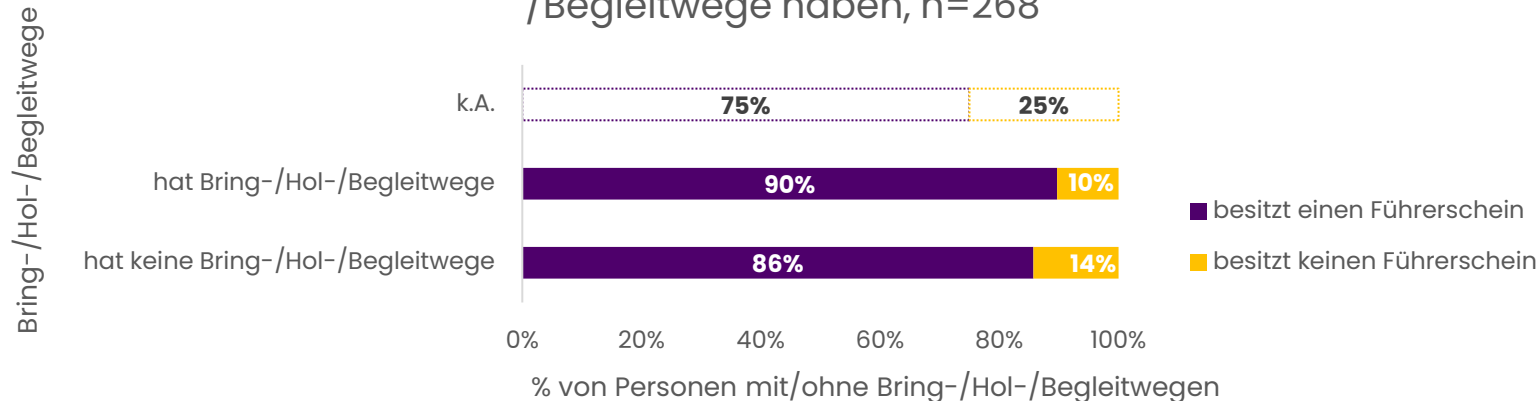
Hol- /Bring- & Begleitwege

Führerscheinbesitz von Personen mit/ohne Bring-/Hol-/Begleitwege haben, n=268



Personen mit Hol-, Bring- oder Begleitwegen sind im ländlichen Raum stark auf ihr Auto angewiesen (Siehe Forschungsstand, Folie 6).

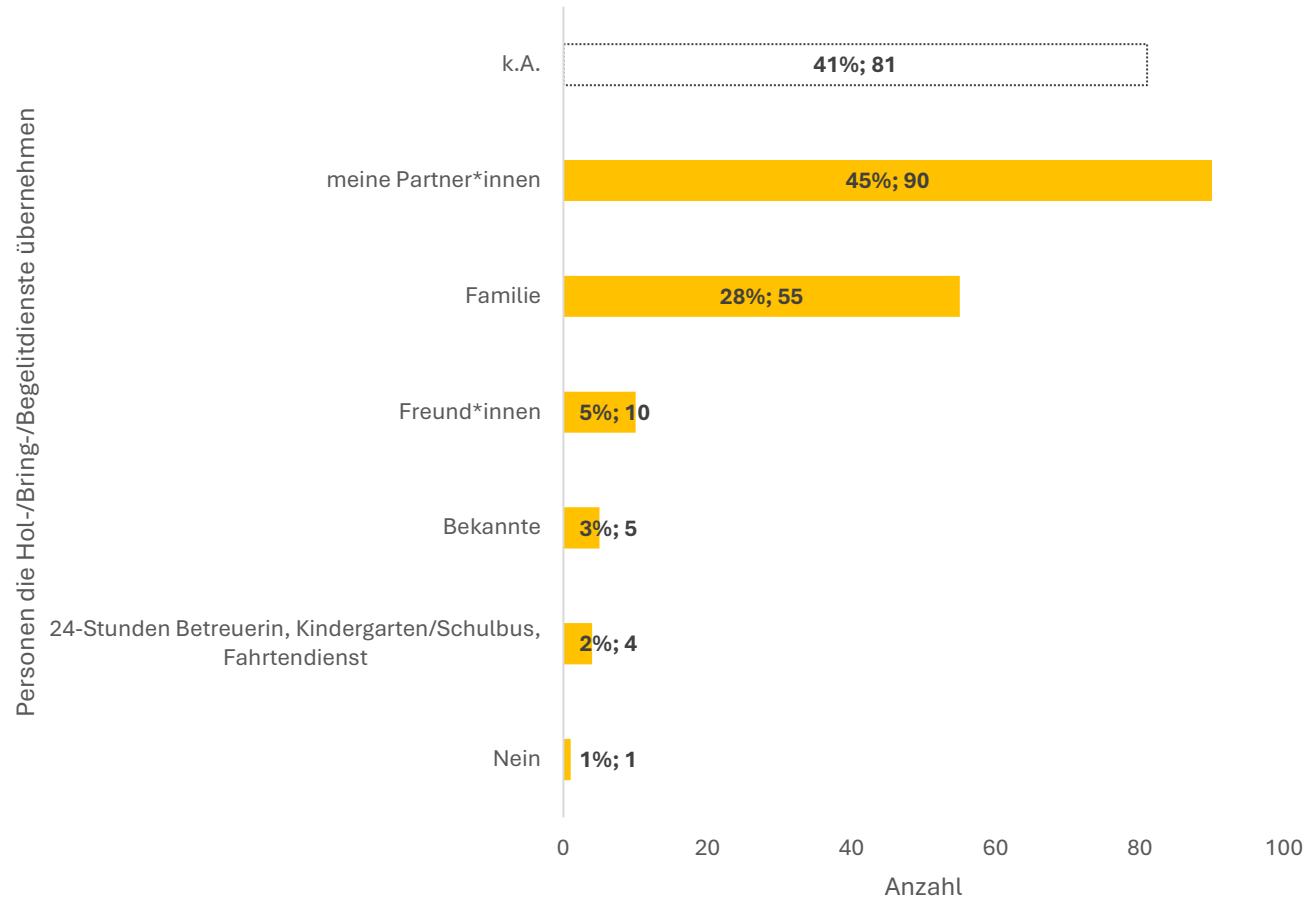
Führerscheinbesitz von Personen mit/ohne Bring-/Hol-/Begleitwege haben, n=268



Dieses Diagramm zeigt, dass sich diese Angewiesenheit im Führerscheinbesitz widerspiegelt: Bei Personen mit Hol-, Bring- oder Begleitwegen ist Führerscheinbesitz um 4 Prozentpunkte wahrscheinlicher als bei Personen ohne Hol-, Bring- oder Begleitwege.

Hol- /Bring- & Begleitwege

Wer übernimmt sonst noch Hol-/ Bring- oder Begleitdienste?, n=198

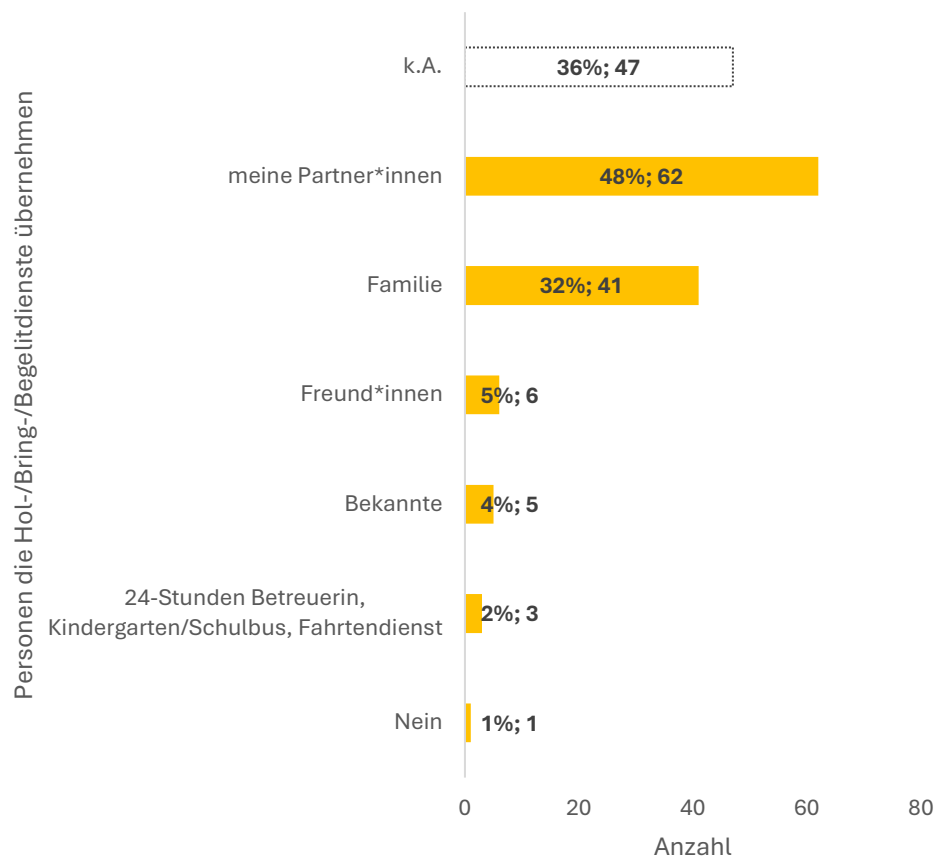


Zu beachten: Unter den Befragten, die keine Angabe gemacht haben befinden sich auch jene, die keine Unterstützung bei der Verantwortung für die Bring-, Hol- oder Begleitwege bekommen/in Anspruch nehmen. Die Antwortmöglichkeit „Nein“ (1%; 1) befand sich nicht unter den vorgegebene Antwortkategorien, sondern war die Antwort einer einzelnen Person im Freitextfeld.

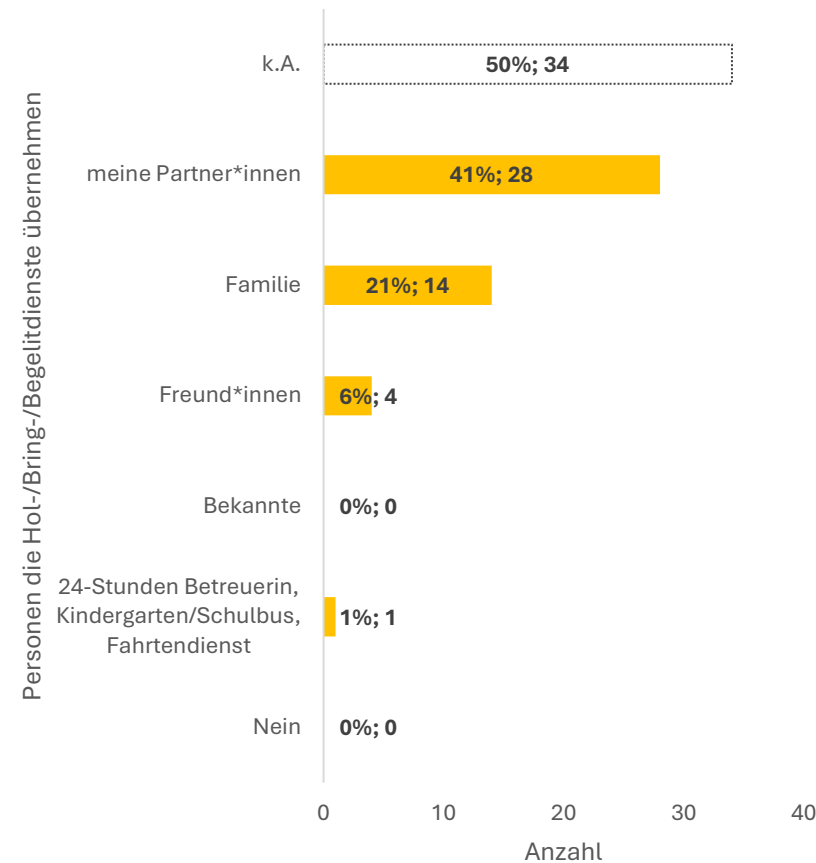
Weiters zu beachten: Durch die Unterscheidung der Antwortmöglichkeiten „Partner*in“ und „Familie“ kann es zu einer Überschneidung bei den Antworten kommen. Zum Beispiel: Wenn eine Befragte mit der Unterstützung ihres Partners Hol-, Bring- oder Begleitwege für ihr Kind leistet kann es sein, dass sie beide Antwortmöglichkeiten, also „Familie“ und „meine Partner*innen“ gewählt hat.

Hol- /Bring- & Begleitwege

Bei **Frauen** mit Hol-/Bring-/Begleitwegen: Wer übernimmt sonst noch Hol-/Bring-/Begleitdienste?, n=130



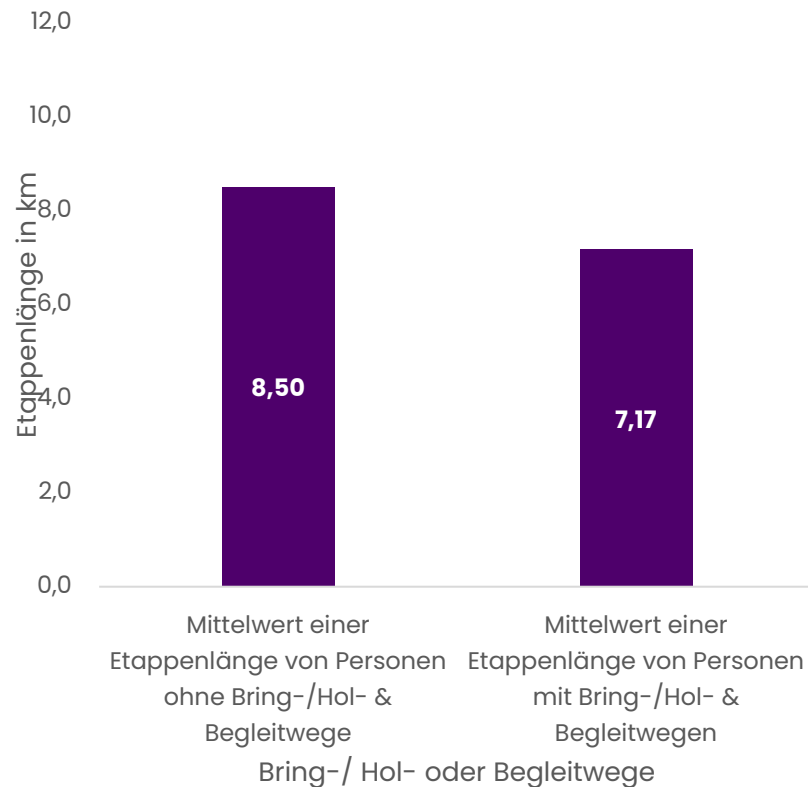
Bei **Männern** mit Hol-/Bring-/Begleitwegen: Wer übernimmt sonst noch Hol-/Bring-/Begleitdienste?, n=68



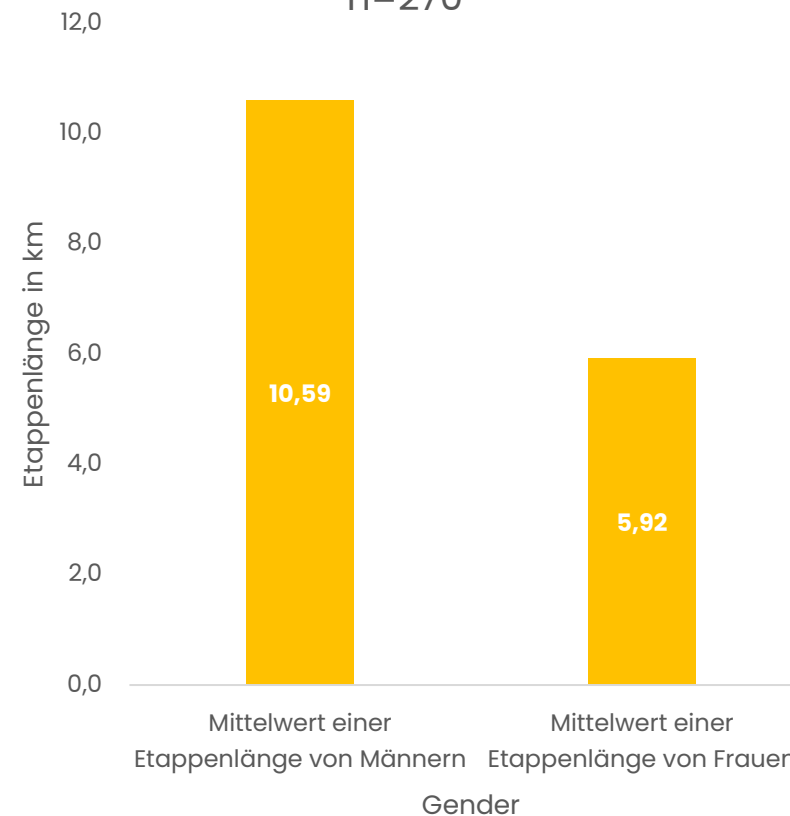
Das Männer im Vergleich zu Frauen weniger Unterstützung bekommen, beziehungsweise in Anspruch nehmen muss im Kontext der Häufigkeit ihrer verrichteten Bring-, Hol- und Begleitwege interpretiert werden: 35 % der Frauen haben tägliche Care-Wege während es unter den befragten Männern nur 16% sind. Bei Bring-, Hol- oder Begleitdiensten, die seltener anfallen ist zusätzliche Unterstützung weniger benötigt.

Durchschnittliche Etappenlänge

Mittelwert einer Etappenlänge in km nach Personen mit/ohne Bring-/ Hol- oder Begleitwegen, n=270



Mittelwert einer Etappenlänge in km nach Alltagsmobilität nach Gender, n=270

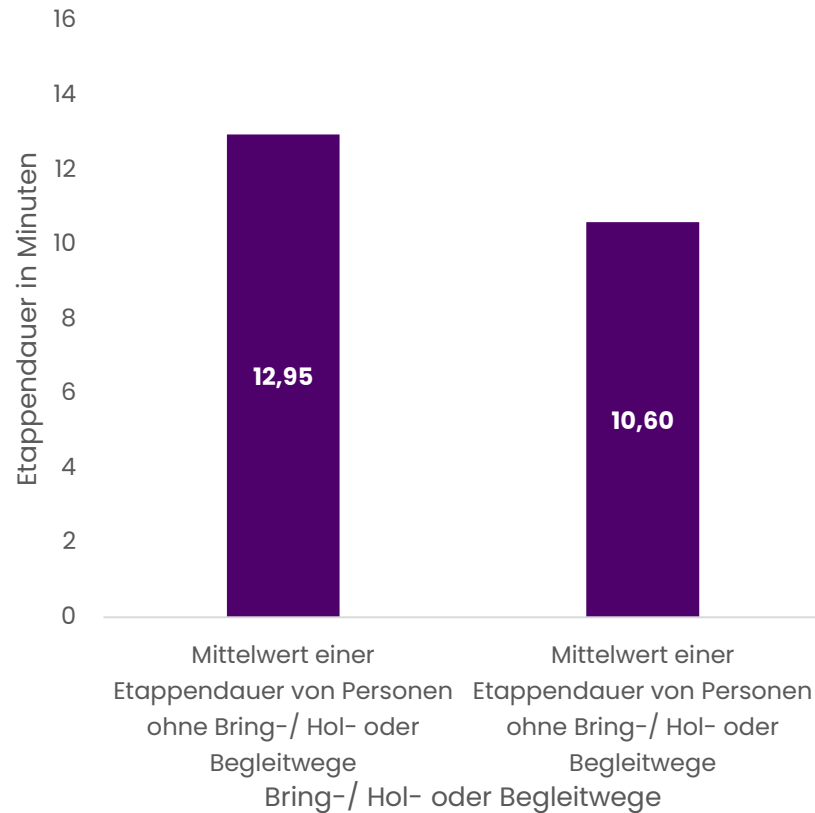


Erklärung: Eine Wegekette besteht aus mehreren Etappen. Immer wenn ein Verkehrsmittel oder Modus (Fahrrad, zu Fuß, öffentliche Verkehrsmittel, Auto, Roller,...) gewechselt wird beginnt eine neue Etappe innerhalb der Wegekette.

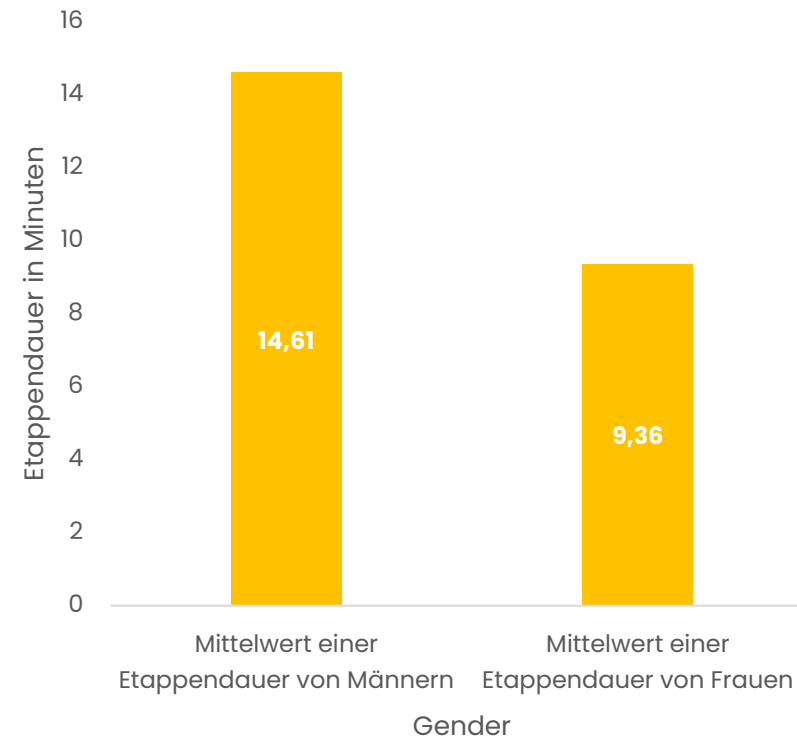
Beispiel: Wenn ich mit dem Bus einkaufen fahre, gehe ich erst zu Fuß zu Bushaltestelle (Etappe 1), steige dann in den Bus (Etappe 2) und laufe dann das letzte Stück zum Supermarkt (Etappe 3).

Durchschnittliche Etappendauer

Mittelwert einer Etappendauer in Minuten nach Personen mit/ohne **Bring- /Hol- & Begleitwegen**, n=270

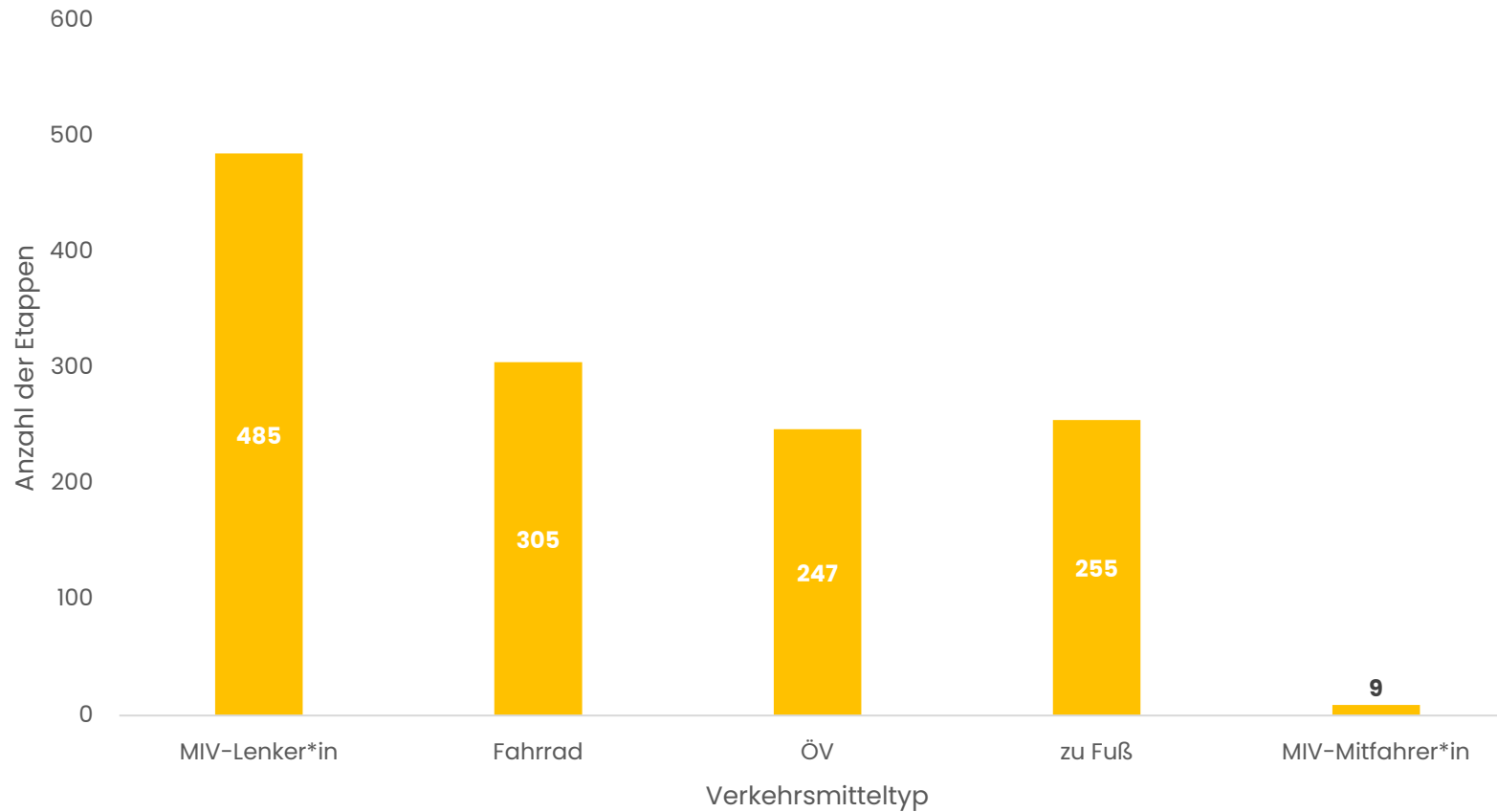


Mittelwert einer Etappendauer in Minuten nach **Gender**, n=270



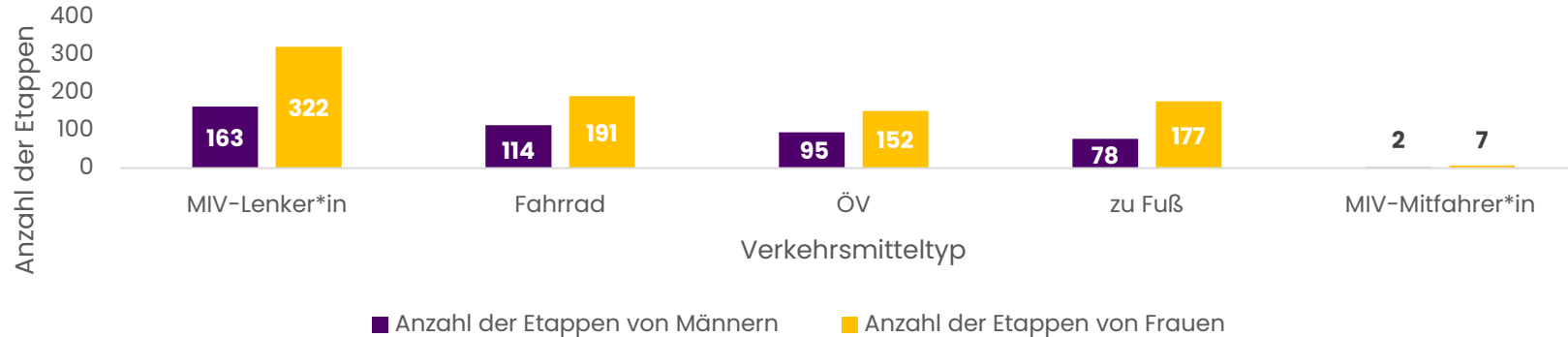
Etappenanzahl an einem Tag

Etappenanzahl eines Tages nach Verkehrsmitteltyp, n=270

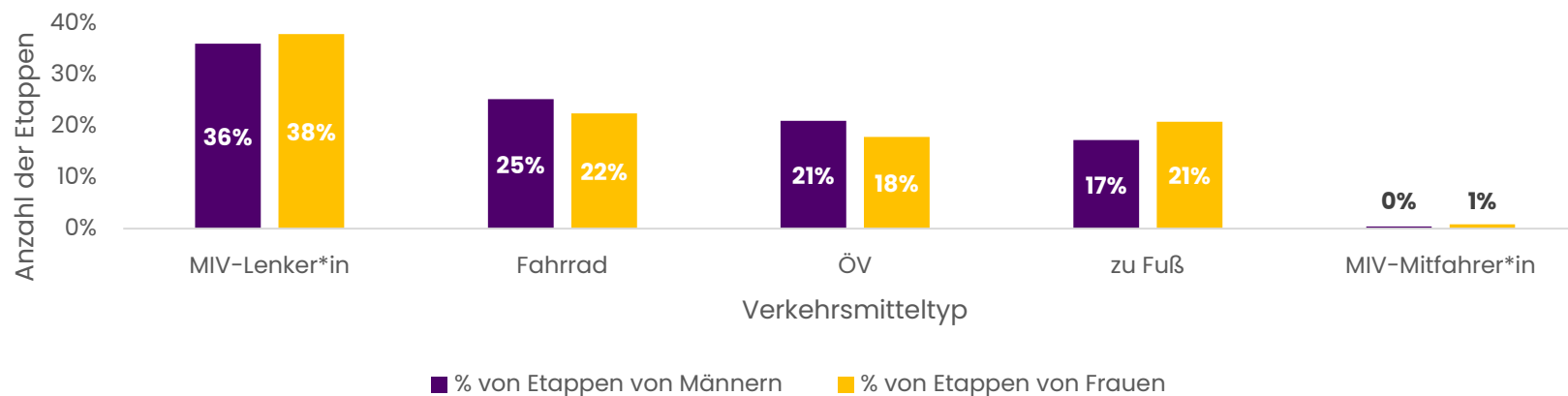


Etappenanzahl an einem Tag

Etappenanzahl nach Gender und Verkehrsmitteltyp, absolut n=270

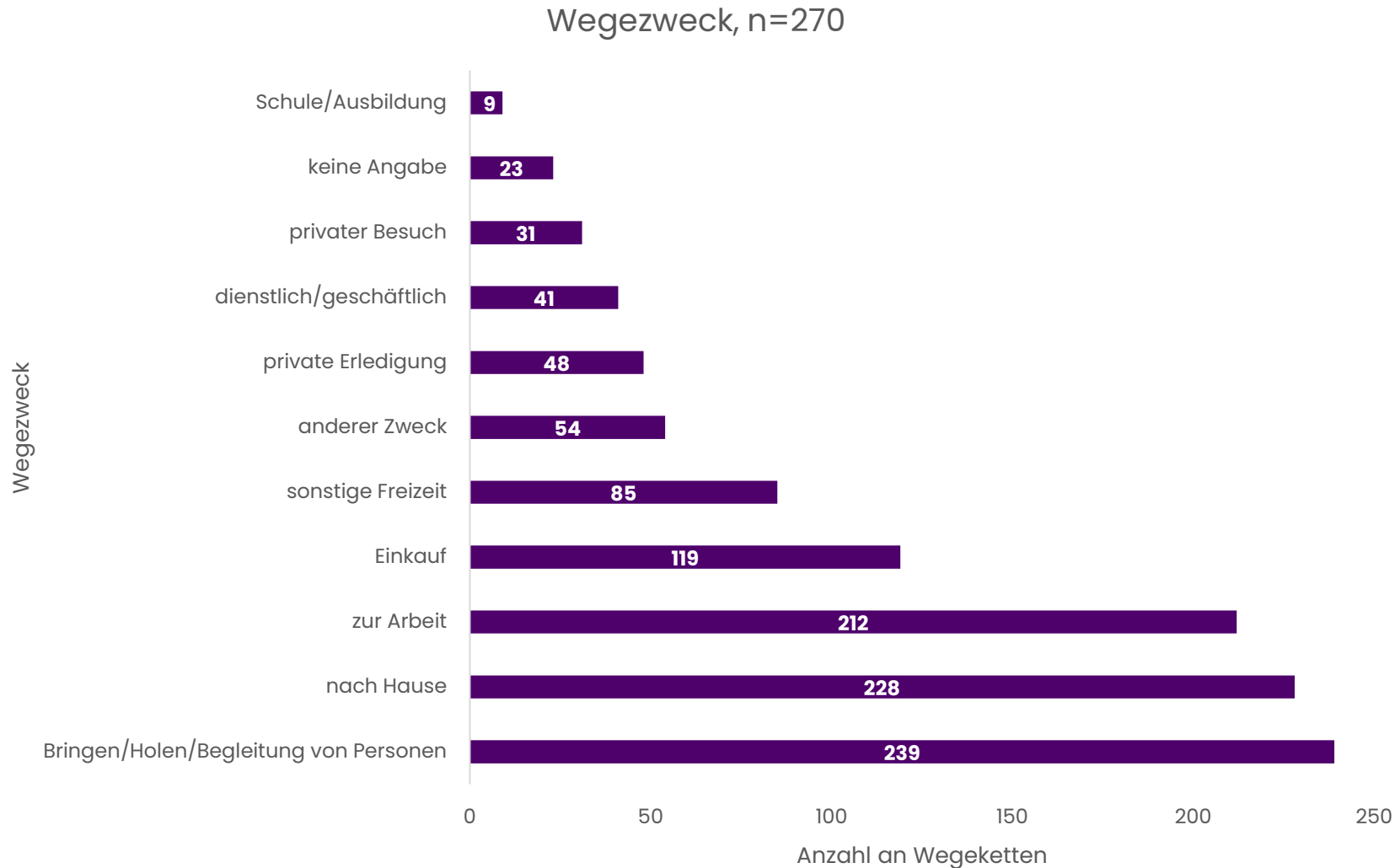


Anteil der Etappenanzahl nach Gender und Verkehrsmitteltyp, relativ n=270



Zu beachten: Die hier dargestellte Etappenanzahl ist aus den Wegeeingaben der befragten Personen errechnet. Die Befragten wurden nach ihrem Weg an einem typischen Tag gefragt und haben deshalb unterschiedlich viele Wege angegeben. Weil es deshalb nicht dieselbe Anzahl an Etappen bei jeder befragten Person sind, sondern die Anzahl der Etappen je nach Wegeeingabe und demnach bei jeder Person variiert, kann es zu Verzerrungen in dieser Auswertung kommen.

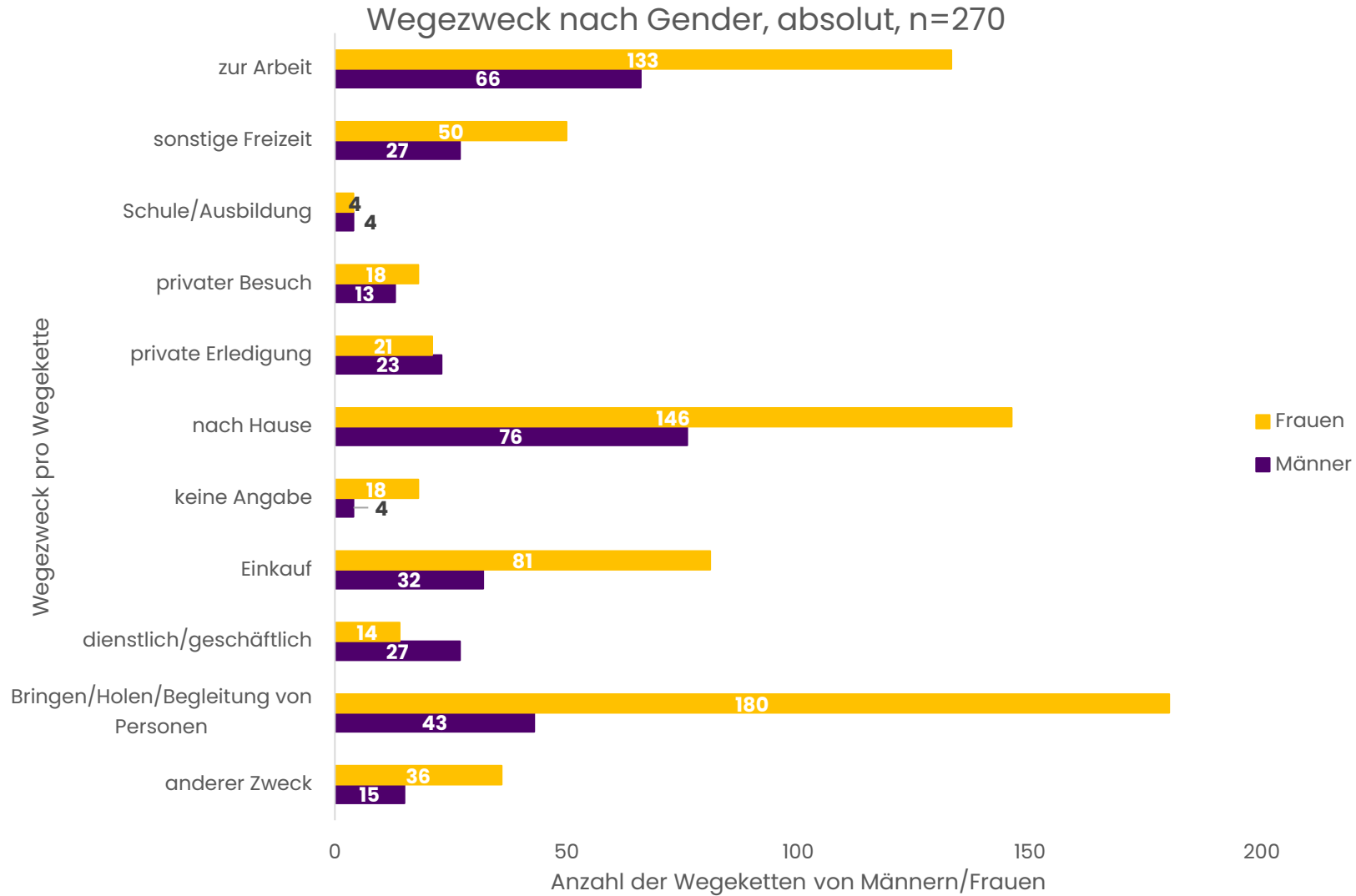
Wegezwecke nach Wegekette



Zu beachten: Die Verteilung von Wegezwecke auf Wegekette ist nicht repräsentativ. Zum Vergleich: In der landesweiten und für die Gesamtbevölkerung Österreichs nahezu repräsentativen Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs“ liegen bei Wegezwecken prozentuell Arbeitswege vorne, gefolgt von Einkaufs- und Freizeitwegen (BMVIT; 2014/2015).

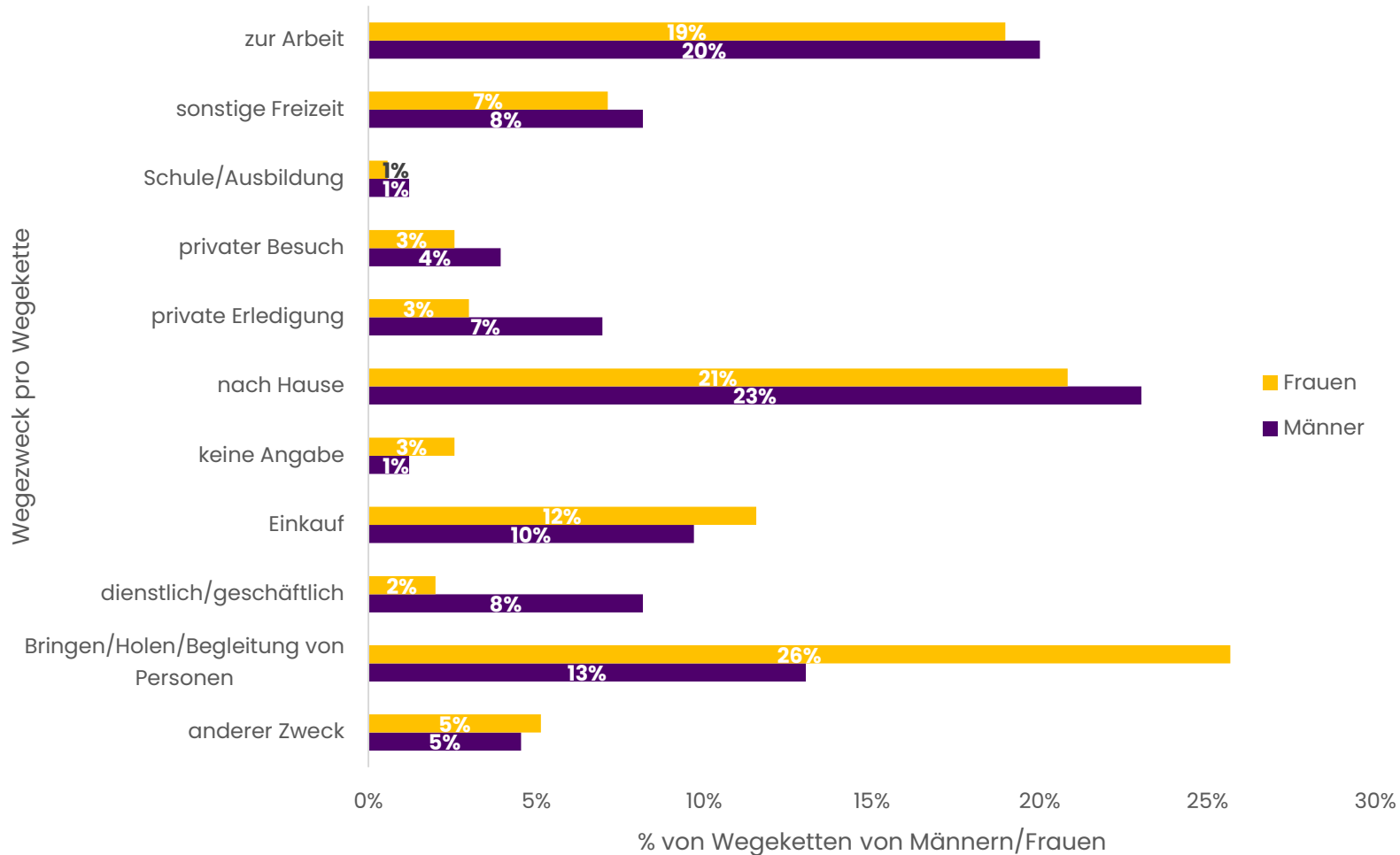
Auch hier zeigt sich die Selbstselektionsverzerrung: Die Erhebung hat vermehrt Personen die Versorgungsarbeit leisten erreicht und diese Gruppe hat dementsprechende Wegeeingaben getätigt.

Wegezwecke



Wegezwecke

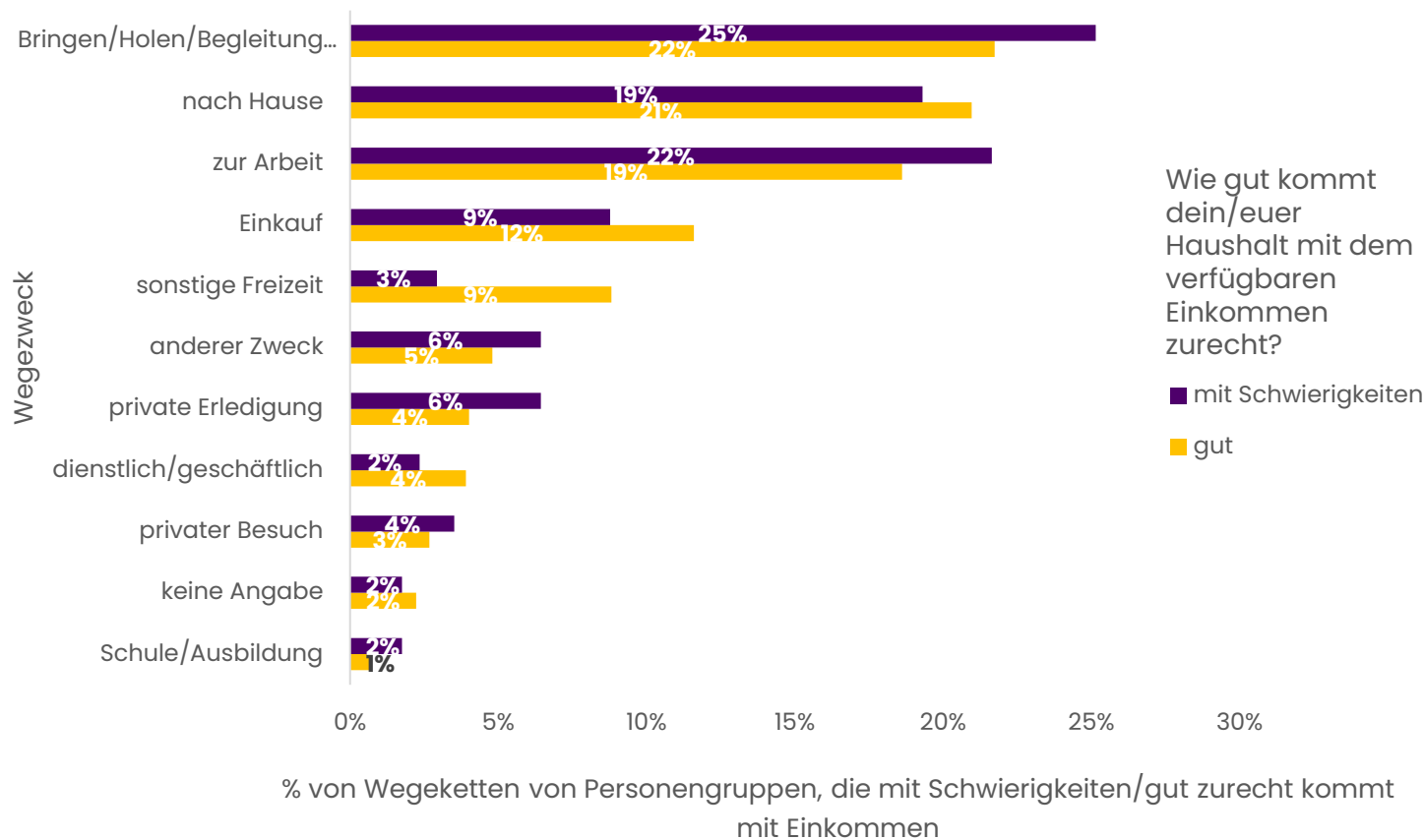
Wegezweck nach Gender, relativ, n=270



Die Wegezwecke „Einkauf“ und „Bringen/Holen/Begleitung von Personen“ fallen unter die Kategorie der Care-Wege. Im relativen Vergleich der Wegezwecke zeigt sich ein Gender Gap bei den Care-Wegen, obwohl die Selbstselektionsverzerrung in der Erhebung den Gender Gap nicht repräsentativ für die Gesamtbevölkerung darstellt und abschwächt.

Wegezwecke

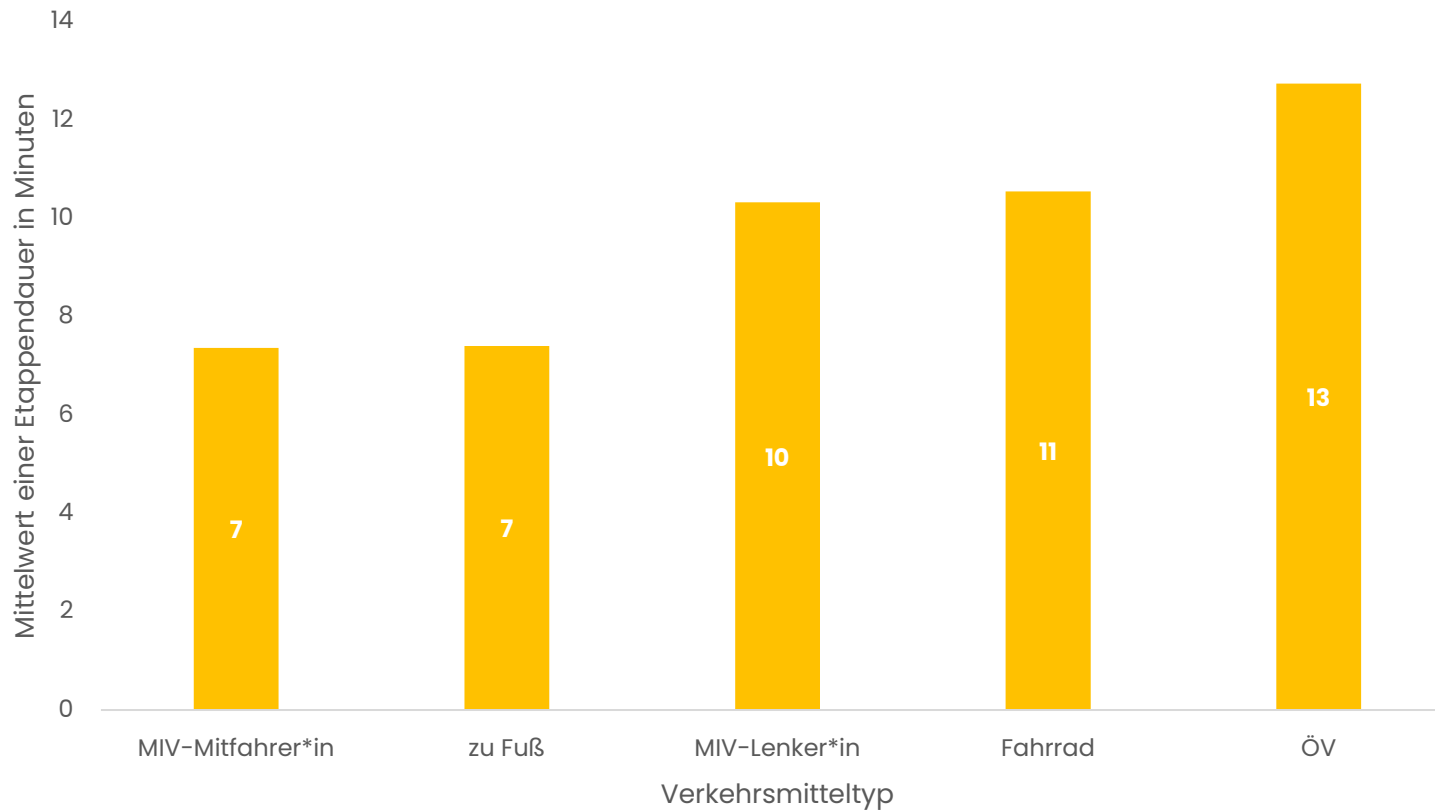
Wegezweck nach subjektiver Einschätzung des Einkommens
(Wie gut kommt ihr Haushalt mit dem verfügbaren
Einkommen zurecht?), n=264



Wissenschaftliche Literatur zeigt, dass nicht nur Gender und Alter ein wichtiger Faktor ist, der Mobilitätspraktiken, -bedürfnisse und -barrieren beeinflusst. Auch der sozioökonomische Status spielt eine wichtige Rolle: Studien zeigen, dass beispielsweise der Aktivitätsradius von Personen mit niedrigem Einkommen kleiner ist als der von Personen mit höherem Einkommen (siehe Forschungsstand, Folie 9). Der relative Vergleich in dieser Auswertung prüft die These aus der Literatur, dass Personen mit kleineren bis größeren finanziellen Schwierigkeiten weniger Wege zu Freizeitwecken zurücklegen. Tatsächlich zeigt die Erhebung, dass die Personengruppe, die in ihrem Haushalt mit finanziell gut zurecht kommen prozentuell mehr Wege mit Freizeitweck angegeben haben.

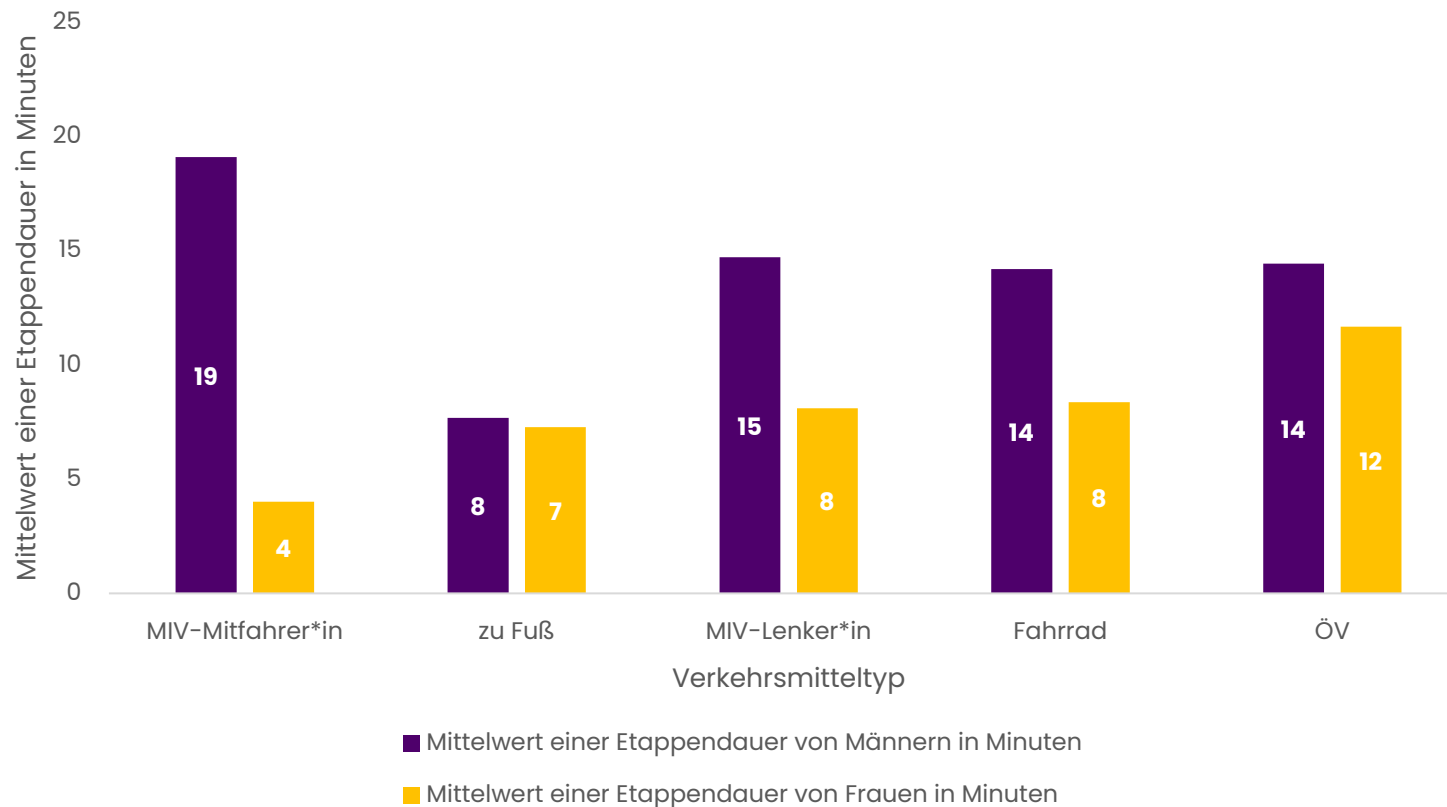
Tägliche durchschnittliche Reisezeit pro Teilnehmer*in

Durchschnittliche Etappendauer in Minuten nach Gender und Verkehrsmitteltyp, n=270



Tägliche durchschnittliche Reisezeit pro Teilnehmer*in

Durchschnittliche Etappendauer in Minuten nach Gender und Verkehrsmitteltyp, n=270

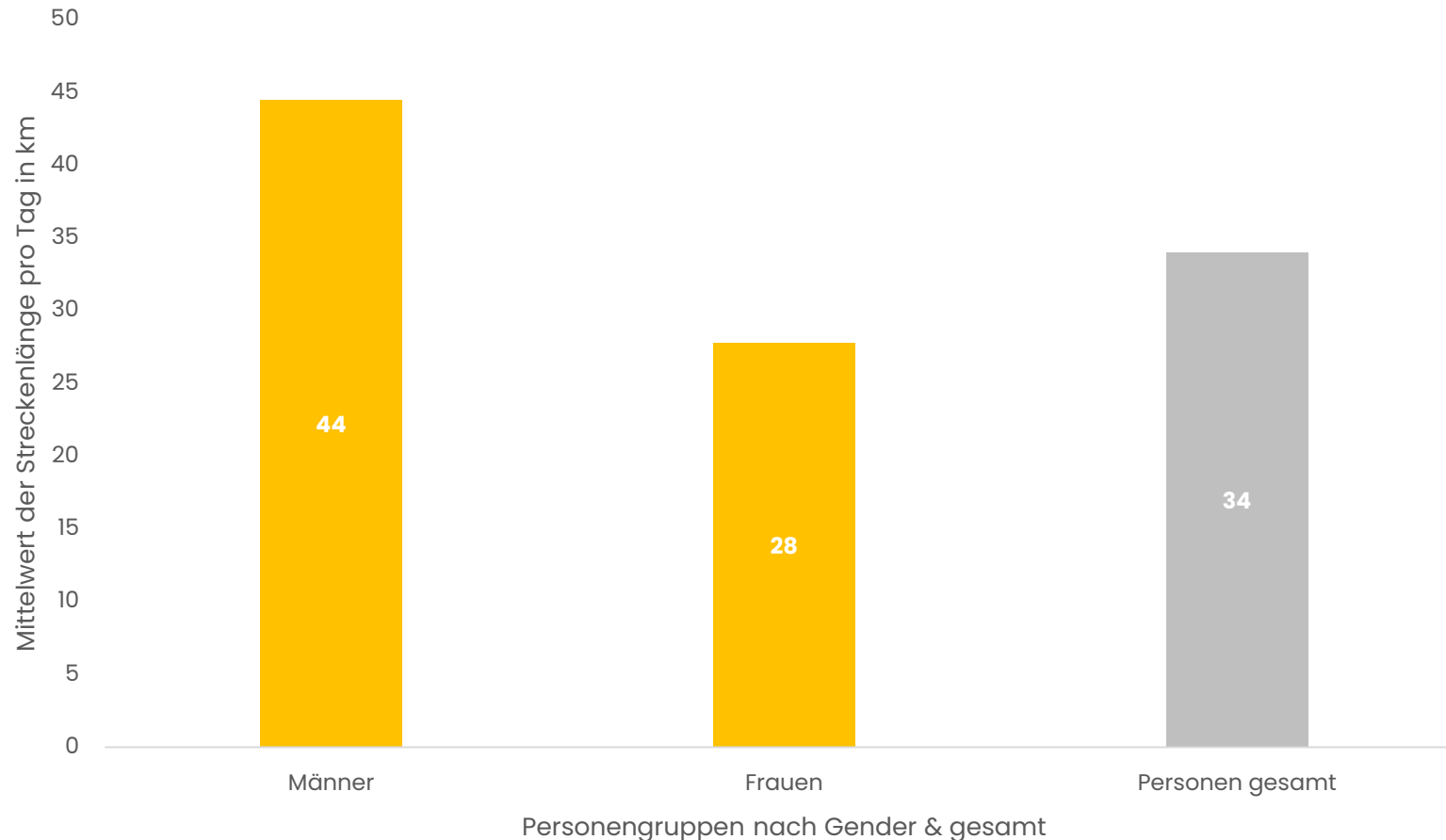


Gender Gap: Frauen haben im Vergleich zu den Männern in der Erhebung kürzere durchschnittliche Etappendauern bei allen Verkehrsmitteltypen.

Zu beachten: Nur neun der 1301 angegebenen Etappen sind als MIV-Mitfahrer*in zurückgelegt worden. Ausgehend von einer so geringen Anzahl an Etappen bildet die davon abgeleitete durchschnittliche Etappendauer keinen repräsentativen Durchschnitt ab.

Tägliche durchschnittliche Reisedstrecke pro Teilnehmer*in

Mittelwert der täglichen Streckenlänge in km nach Gender, n=270



Gender Gap: Auch hier wird der genderspezifische Unterschied in der Alltagsmobilität sichtbar. Frauen haben im Vergleich zu Männern in der Erhebung auch eine deutlich niedrigere durchschnittliche tägliche Streckenlänge.

Tägliche durchschnittliche Reisedstrecke pro Teilnehmer*in

Mittelwert der täglichen Streckenlänge in km nach Alltagsmobilität
mit/ohne Bring- /Hol- & Begleitwegen, n=270



Personengruppen nach Alltagsmobilität mit/ohne Bring- / Hol- oder Begleitwegen

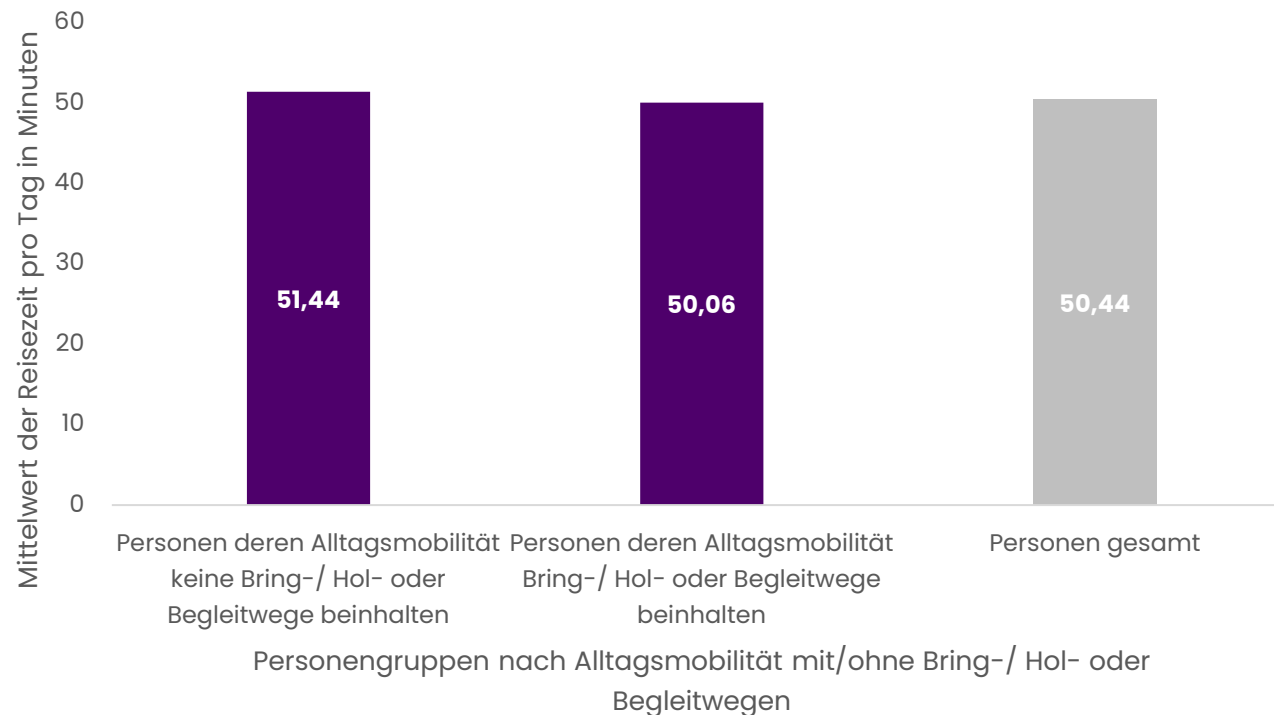
Tägliche durchschnittliche Reisezeit pro Teilnehmer*in

Mittelwert der täglichen Streckenlänge in km nach Gender, n=270



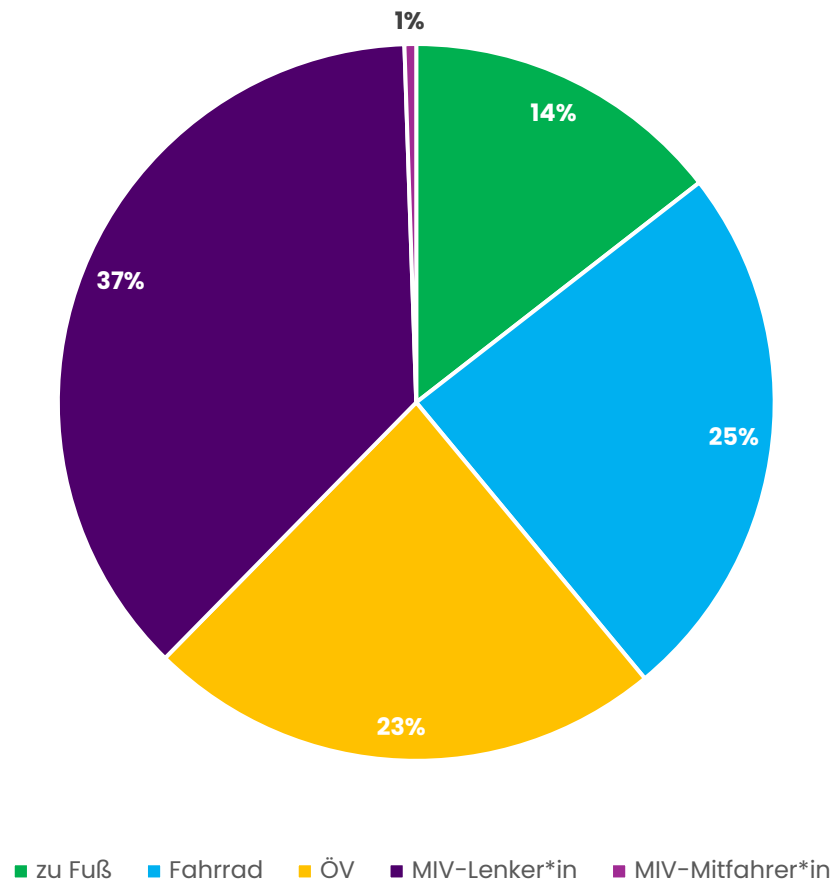
Tägliche durchschnittliche Reisezeit pro Teilnehmer*in

Mittelwert der täglichen Reisezeit in Minuten nach Alltagsmobilität mit/ohne Bring- /Hol- & Begleitwegen, n=270



Modal Split

Modal Split nach Etappen und Wegedauer, n=270

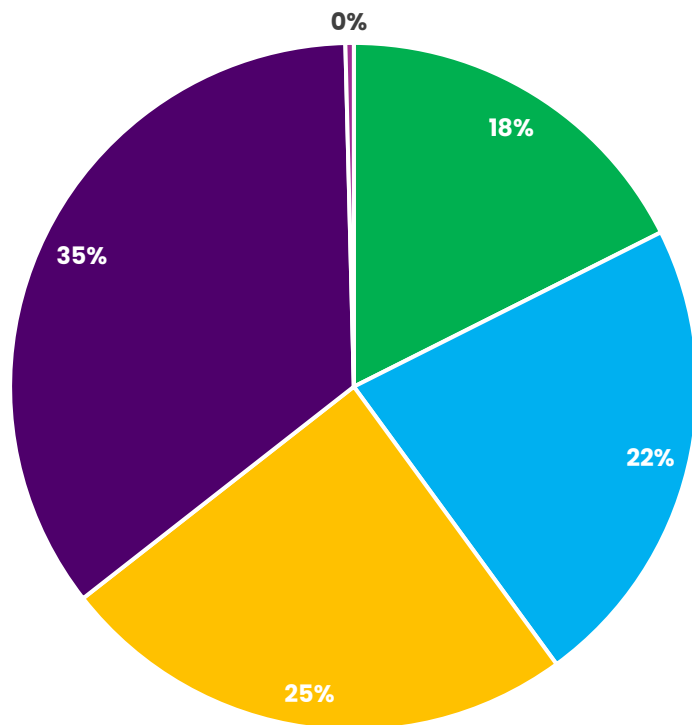


In vielen klassischen Mobilitätserhebungen wird der Modal Split auf Basis des Hauptverkehrsmittels eines gesamten Weges berechnet. Diese Vorgehensweise wird in der Literatur kritisiert, da kurze Etappen (insbesondere Fußwege als Zu- und Abgang zu anderen Verkehrsmitteln) häufig nicht berücksichtigt werden (Bühler & Pucher, 2024). Dadurch kann die tatsächliche Bedeutung des Zufußgehens für die Alltagsmobilität unterschätzt werden, was auch Auswirkungen auf die Wahrnehmung und Priorisierung entsprechender Infrastruktur in der Verkehrsplanung haben kann.

Die Berechnung dieses Modal Split Diagramms basiert hingegen auf allen erhobenen Etappen eines Weges. Dadurch werden sämtliche verwendeten Verkehrsmittel in der Auswertung berücksichtigt.

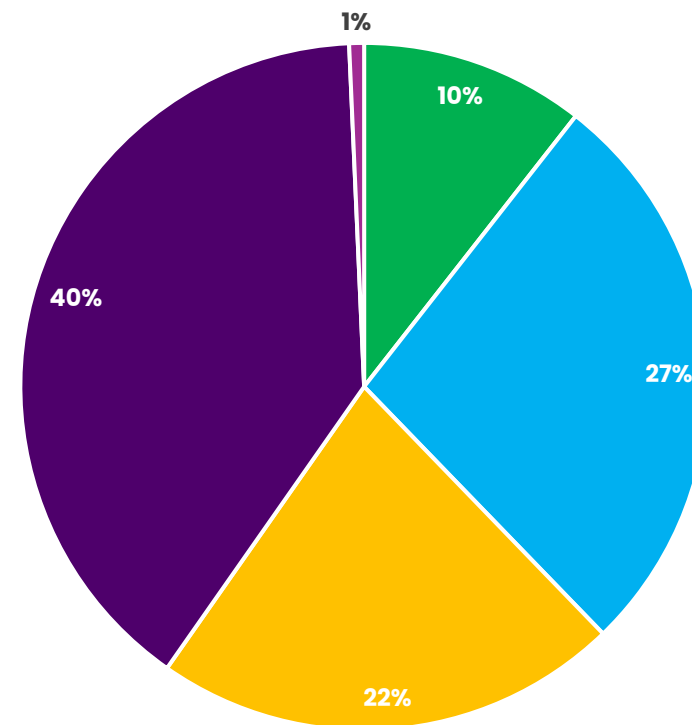
Modal Split

Modal Split nach Etappen und Wegedauer von Frauen, n=130



■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ ÖV ■ MIV-Lenker*in ■ MIV-Mitfahrer*in

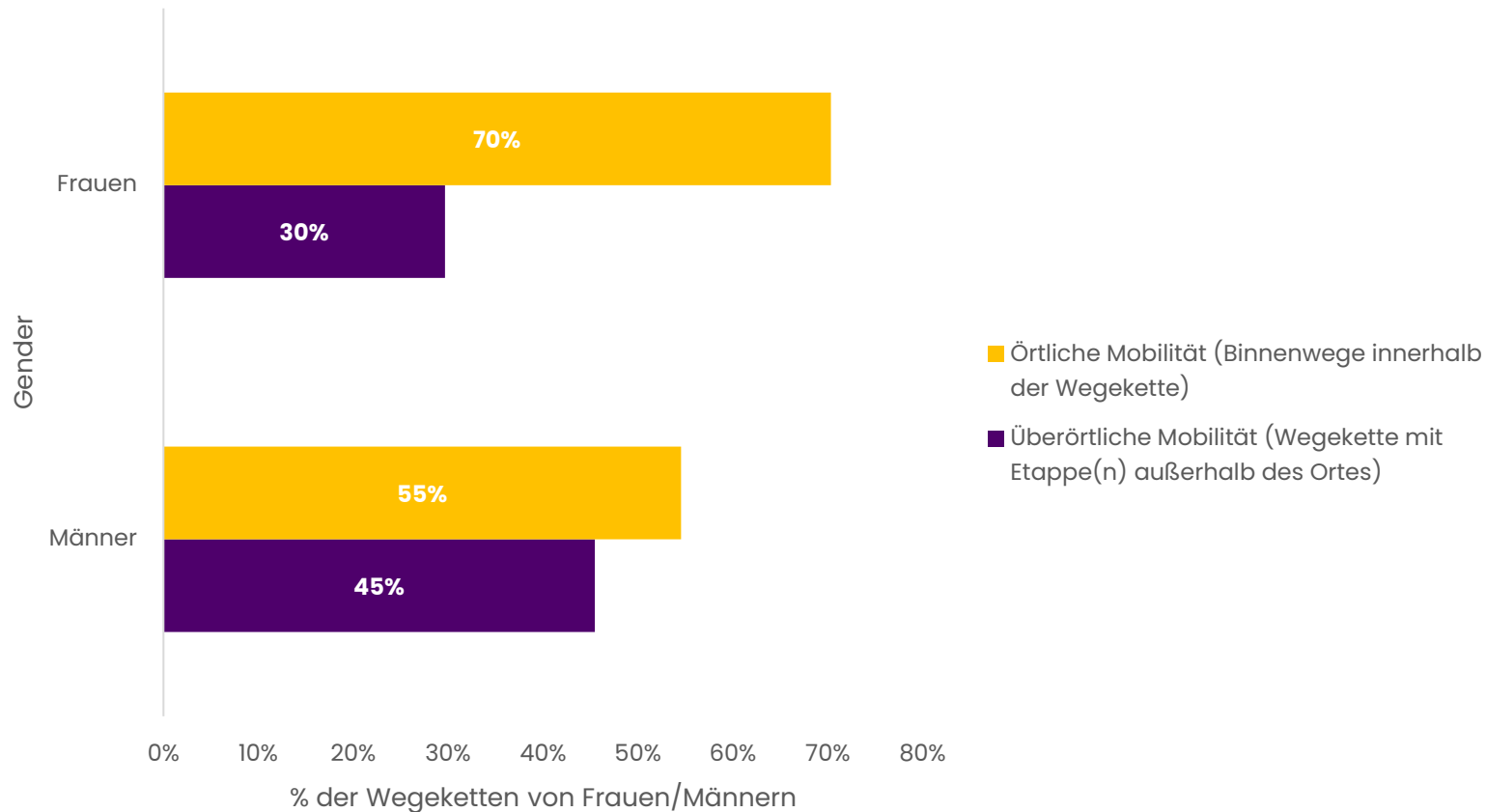
Modal Split nach Etappen und Wegedauer von Männern, n=68



■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ ÖV ■ MIV-Lenker*in ■ MIV-Mitfahrer*in

Örtliche & Überörtliche Mobilität

Örtliche und überörtliche Mobilität nach Wegeketten und Gender,
n=270

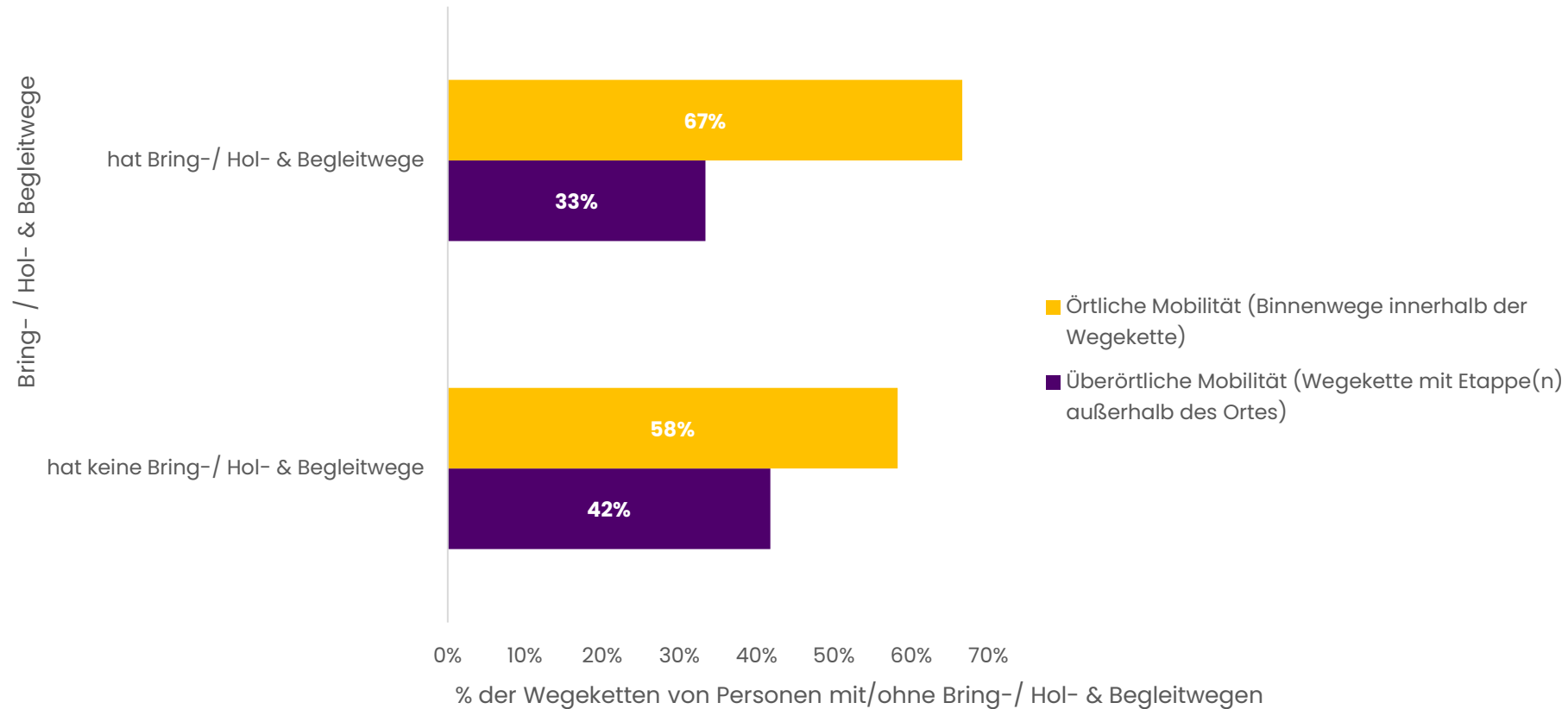


Erklärung:

Überörtliche Wege sind Wegeketten, bei denen mindestens eine Etappe außerhalb der administrativen Grenzen der Gemeinde beginnt oder endet.

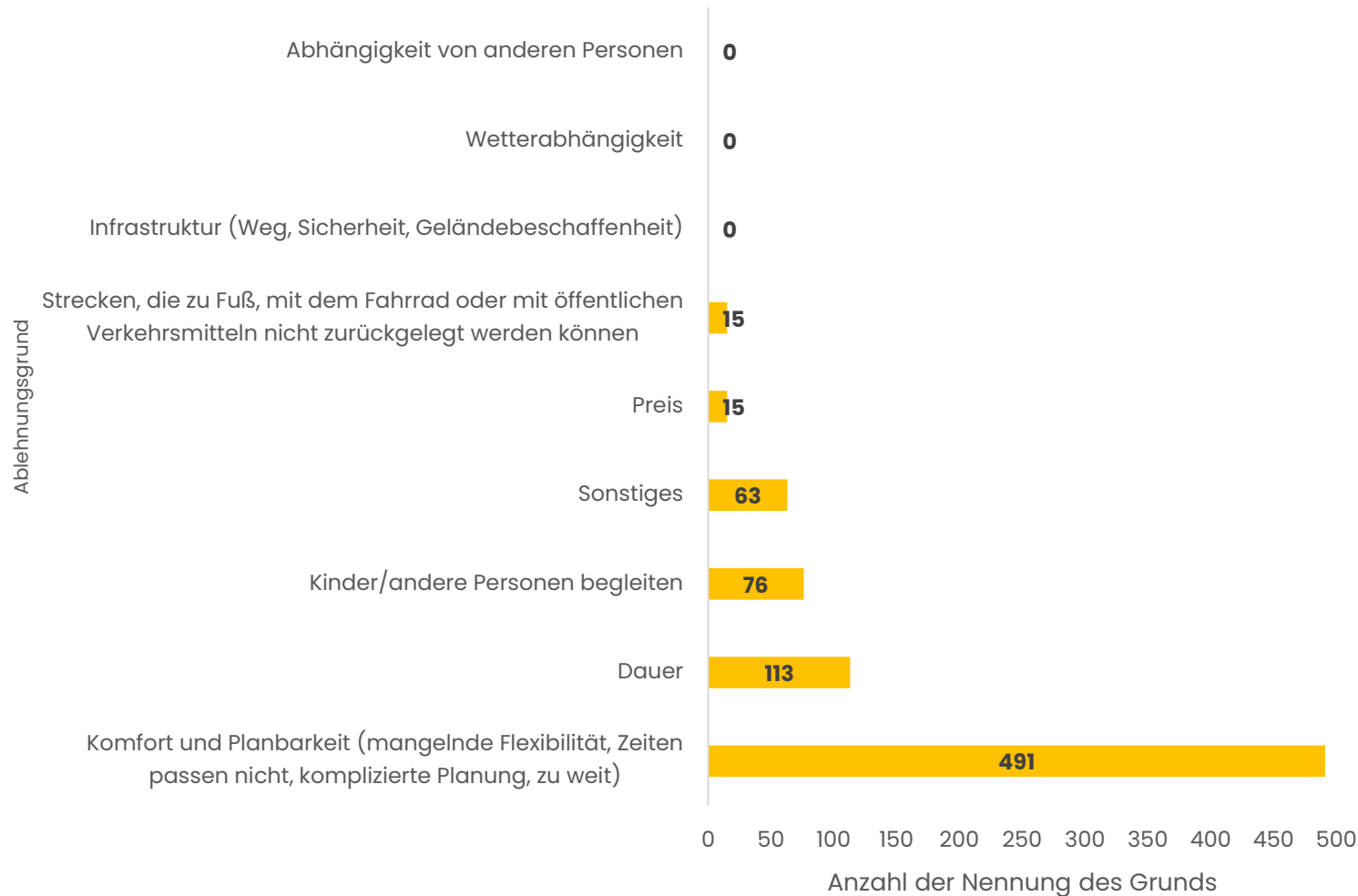
Örtliche & Überörtliche Mobilität

Örtliche und überörtliche Mobilität nach Wegekettens und Bring- / Hol- & Begleitwegen, n=270



Alternativen: Gründe für die Ablehnung

Ablehnungsgründe für den öffentlichen Verkehr



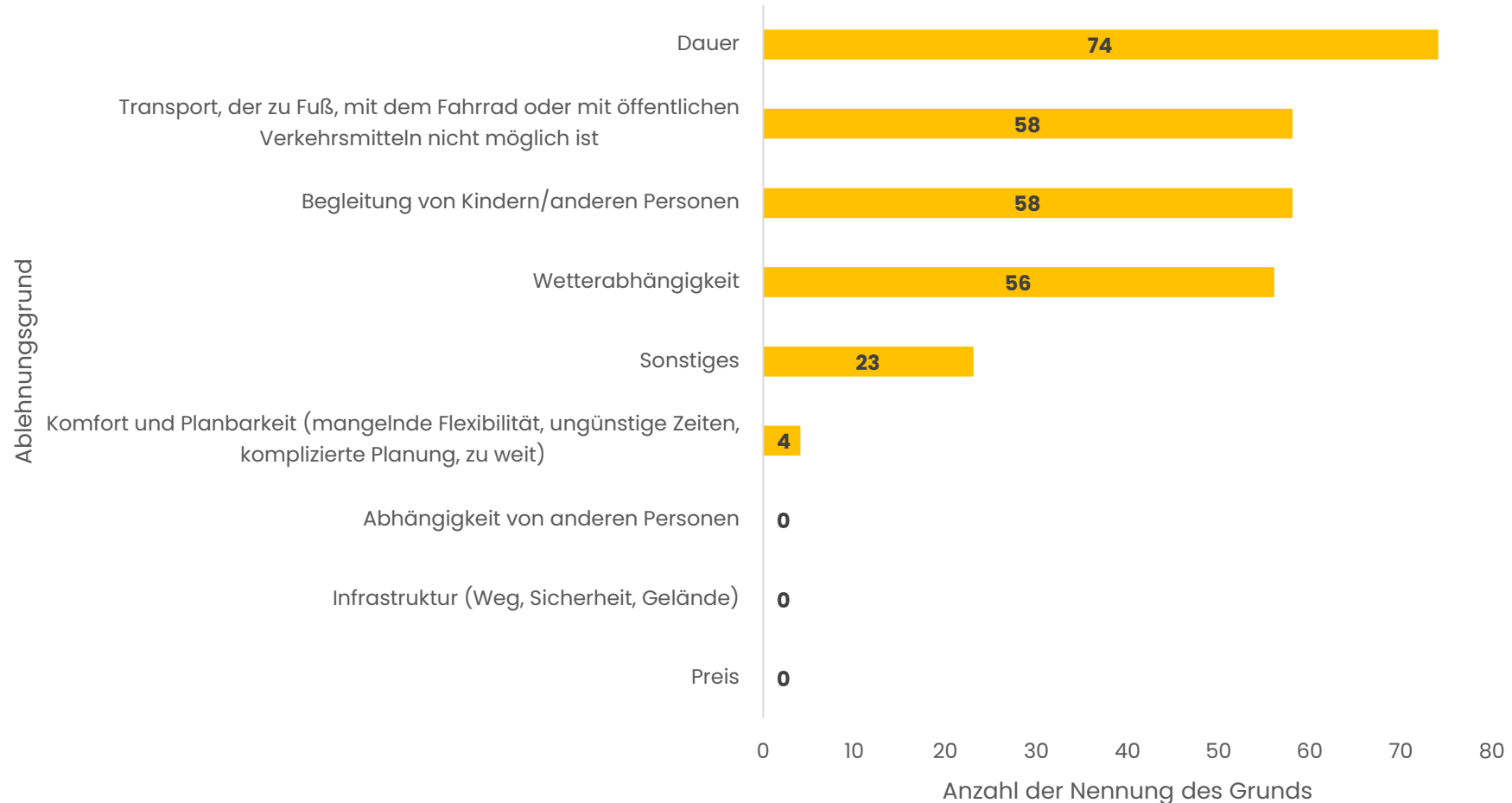
Erklärung:

In der Erhebung wurden für eingegebene Wege Alternativen berechnet. Die berechneten Alternativen haben das Ziel der Kosten- & CO₂-Einsparungen, basieren auf einem Wechsel des Verkehrsmittels und variieren je nach Streckenlänge. Beispielsweise wird für einen mit dem Auto zurückgelegten Weg vorgeschlagen das Fahrrad zu nutzen. Wenn die vorgeschlagene Alternative abgelehnt wurde gab es die Möglichkeit anzugeben, warum die Alternative für diesen Weg nicht funktioniert. In den folgenden Diagrammen sind die Begründungen je Verkehrsmittel dargestellt.

Für die Darstellung im Balkendiagramm wurden die angegebenen Ablehnungsgründe thematisch geclustert.

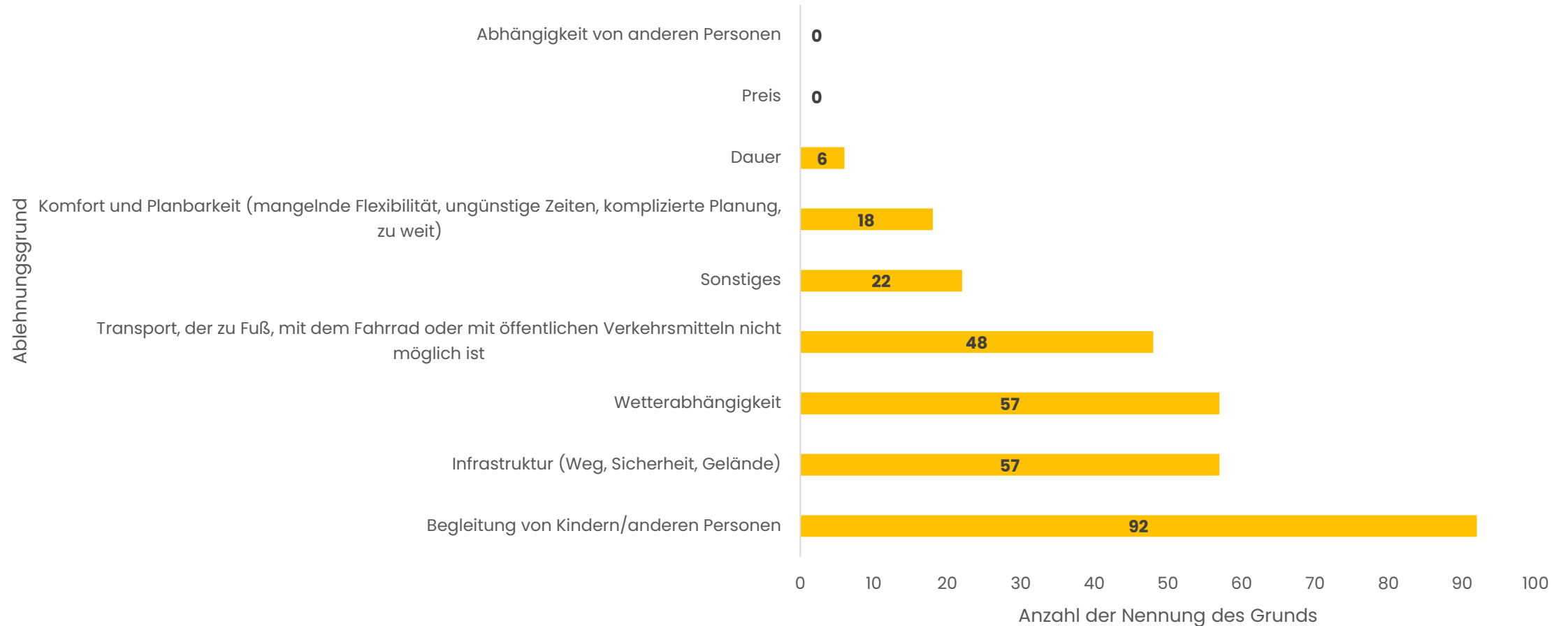
Alternativen: Gründe für die Ablehnung

Ablehnungsgründe für die Alternative zu Fuß



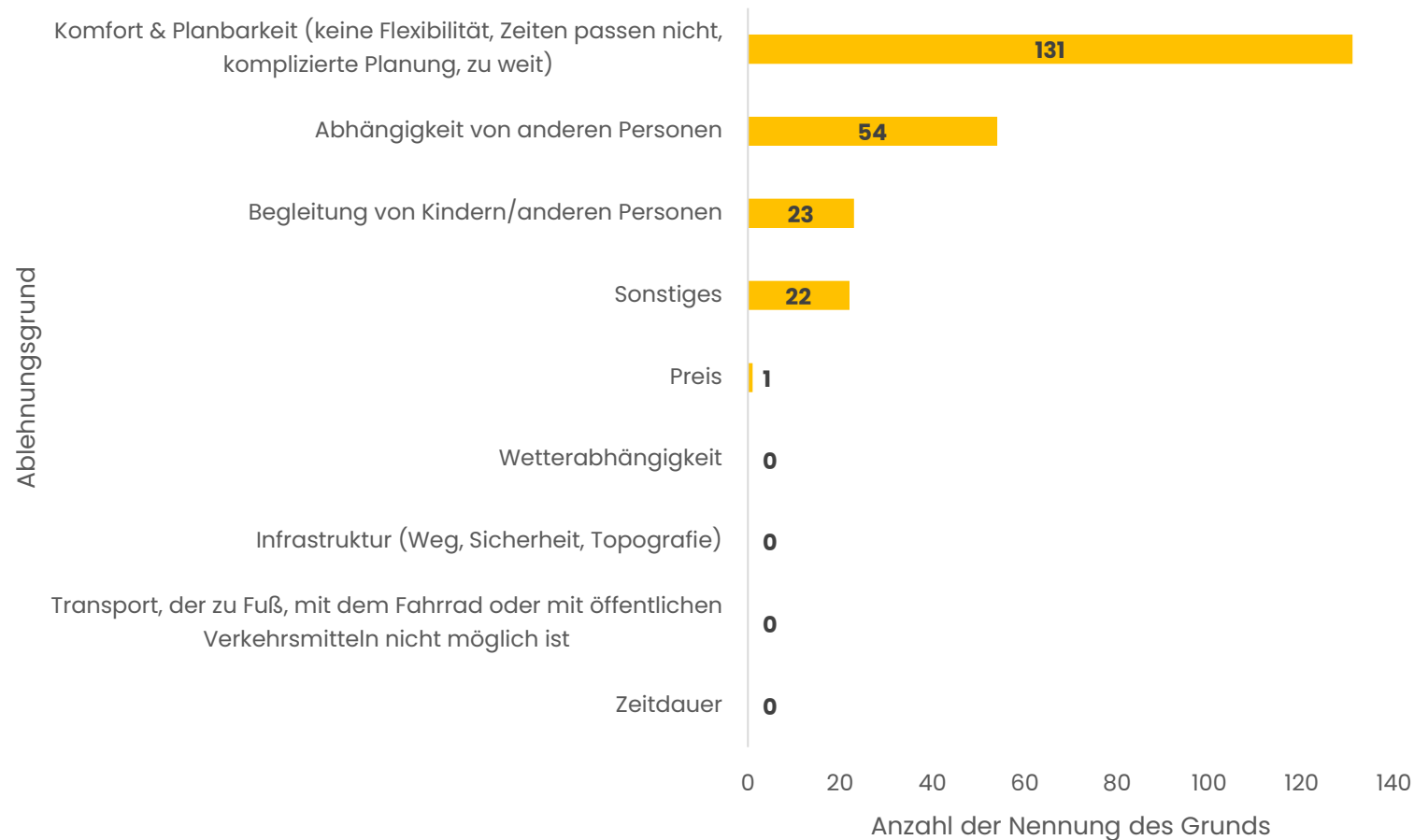
Alternativen: Gründe für die Ablehnung

Ablehnungsgründe für das Fahrrad



Alternativen: Gründe für die Ablehnung

Ablehnungsgründe für Sharing (Fahrgemeinschaft, kommerzielles- und P2P-Carsharing)



Erklärung:

Eine **Fahrgemeinschaft** bezeichnet die gemeinsame Nutzung eines privaten Pkw durch mehrere Personen.

Beim **P2P-Carsharing** stellen Privatpersonen ihre Fahrzeuge über digitale Vermittlungsplattformen anderen Nutzer*innen temporär zur Verfügung.

(Kommerzielles) **Carsharing** bezeichnet die organisierte gemeinschaftliche Nutzung gewerblich betriebener Fahrzeuge.

Alternativen: Gründe für die Ablehnung

Ablehnungsgründe für den Bedarfsverkehr



Zu beachten:
Ein Angebot für
Bedarfsverkehrs ist nur
in St. Valentin verfügbar.

Quellen des Forschungsstands

Ambrosino, G. (2019). Time to re-think rural mobility. <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/09/SMARTA-WS-The-SMARTA-approach-Ambrosino-vers-final.pdf>

Anja Neubauer. (2017). Es bewegt sich was im ländlichen Raum: Vom Wandel und Erhalt der Alltagsmobilität älterer Menschen in Sarow. Universitätsverlag der TU Berlin.

Anne Durand, T. Z., Niels Oort, Sascha Hoogendoorn-Lanser, Serge Hoogendoorn. (2022). Access denied? Digital inequality in transport services. *Transport Reviews*, 42(1), 32–57.

Barreto, L., Amaral, A., & Baltazar, S. (2018). Mobility as a Service (MaaS) in rural regions: An overview. 2018 International Conference on Intelligent Systems (IS), 856–860. <https://doi.org/10.1109/IS.2018.8710455>

Binder, J., & Matern, A. (2020). Mobility and social exclusion in peripheral regions. *European Planning Studies*, 28(6), 1049–1067. <https://doi.org/10.1080/09654313.2019.1689926>

bmvit. (2016). Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/14“. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Carboni, A., Pirra, M., Costa, M., & Kalakou, S. (2021). Gender perceptions of active mobility: Insights from three European cities. *Gender perceptions of active mobility: Insights from three European cities*, 85.

Christensen, H. R., Breengaard, M. H., & Levin, L. (2024). *Gender Smart Mobility: Concepts, Methods, and Practices*. Taylor & Francis.

Cohen, A. (2021). *The Challenges of Intersectionality in the Lives of Older Adults Living in Rural Areas with Limited Financial Resources*. Sagepub, 7.

Cubells, J., Marquet, O., & Miralles-Guasch, C. (2020). Gender and Age Differences in Metropolitan Car Use. *Recent Gender Gap Trends in Private Transport. Sustainability*, 12(18), 7286. <https://doi.org/10.3390/su12187286>

Quellen des Forschungsstands

- Ivanova, O., & O'Hern, S. (2024). Mobility of non-binary and gender nonconforming individuals: A systematic literature review. *Journal of Transport Geography*, 121, 104008. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.104008>
- Javier Caletrió. (2016). Mobilities paradigm. In *Mobility research institut*. <https://forumviesmobiles.org/en/dictionary/3289/mobilities-paradigm>
- Jirón, P., Carrasco, J.-A., & Rebolledo, M. (2020). Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 140, 204–214. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.08.018>
- Knierim, L., & Schlüter, J. C. (2021). The attitude of potentially less mobile people towards demand responsive transport in a rural area in central Germany. *Journal of Transport Geography*, 96, 103202. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103202>
- Landby, E. (2024). A family perspective on daily (im) mobilities and gender-disability intersectionality in Sweden. *Gender, Place & Culture*, 31(5), 614–631.
- Lehmann, T. (2020). Enhanced knowledge and new gender content.
- Levin, L. (2019). How to Integrate Gender Equality in the Future of “Smart” Mobility: A Matter for a Changing Planning Practice. 393–412.
- Lorenzini, A. (2019). Funding and implementation challenges for the take-up of good practice in rural mobility. https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/09/13_SMARTA-WS-Funding-and-Implementation-challenges-Lorenzini-Final-version.pdf
- Marie-Christin Schulze, Manuel Wegener, Astrid Großmann, & Sven Kohlschmidt. (2017). Accessibility for all—Youth, Elderly, Disabled, Ethnic Minorities, Gender, Low Income.
- McDonald, N. (2004). Does Residential Density Affect the Travel “Gender Gap”? In *Research on Women’s Issues in Transportation*. 35.
- McIlroy, R. C. (2023). Mobility as a service and gender: A review with a view. *Travel Behaviour and Society*, 32, 100596. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2023.100596>

Quellen des Forschungsstands

McNally, M. (2007). The four step model. Department of Civil and Environmental Engineering and Institute of Transportation Studies.

Mechtild Stiewe & Juliane Krause. (2004). Geschlechterverhältnisse und Mobilität–Welchen Beitrag leisten Mobilitätserhebungen?

Miralles-Guasch, C., Melo, M. M., & Marquet, O. (2016). A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: From challenges to sustainability. *Gender, Place & Culture*, 23(3), 398–417.

Miriam Pirra, S. K., Angela Carboni, Mariana Costa, Marco Diana, Ana Lynce. (2021). A Preliminary Analysis on Gender Aspects in Transport Systems and Mobility Services: Presentation of a Survey Design. *Sustainability*, 13. <https://doi.org/10.3390/su13052676>

Mollenkopf, H., Marcellini, F., Ruoppila, I., Szeman, Z., Tacken, M., & Wahl, H.-W. (2004). Social and behavioural science perspectives on out-of-home mobility in later life: Findings from the European project MOBILATE. *European Journal of Ageing*, 1(1), 45–53. <https://doi.org/10.1007/s10433-004-0004->

Nazari, Z. (2019). New Paradigm of Mobility, Public Transport, and Sharing Economy.

Ökosoziales Forum. (2022). Factsheet Leben in Stadt und Land.

Osti, G. (2010). Mobility Demands and Participation in Remote Rural Areas. *Sociologia Ruralis*, 50(3), 296–310. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00517.x>

Perpiña Castillo, C., Ribeiro Barranco, R., Curtale, R., Kompil, M., Jacobs-Crisioni, C., Vallecillo Rodriguez, S., Aurambout, J.-P., Batista E Silva, F., Sulis, P., & Auteri, D. (2024). Are remote rural areas in Europe remarkable? Challenges and opportunities. *Journal of Rural Studies*, 105, 103180. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2023.103180>

Poltimäe, H., Rehema, M., Raun, J., & Poom, A. (2022). In search of sustainable and inclusive mobility solutions for rural areas. *European Transport Research Review*, 14(1), 13. <https://doi.org/10.1186/s12544-022-00536-3>

Point & Family First, (2025). Wie familiengerechte Mobilität neue Zielgruppen begeistert und Städte & Regionen für alle lebenswerter macht., Webinar Better Mobility am 23.10.2025

Quellen des Forschungsstand

Ravensbergen, L., Buliung, R., & Laliberté, N. (2019). Toward feminist geographies of cycling. *Geography compass*, 13(7), e12461.

Sagaris, L., Baker, L., & Woodcock, A. (2024). Gender, transport, and health: Emerging trends and gaps in global research. In J. S. Mindell & S. J. Watkins (Hrsg.), *Advances in Transport Policy and Planning: Health on the Move 3: The Reviews* (Bd. 13, S. 379–434). Academic Press. <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2023.11.007>

Samantha Harris. (2019). Insight paper: Austria rural shared mobility.

Schützhofer (2025) sicher unterwegs - Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH, Webinar Better Mobility am 23.10.2025

Shaw, C., Russell, M., Keall, M., MacBride-Stewart, S., Wild, K., Reeves, D., Bentley, R., & Woodward, A. (2020). Beyond the bicycle: Seeing the context of the gender gap in cycling. *Journal of Transport & Health*, 18, 100871. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100871>

Siren, A. (2005). Older women's mobility and transportation issues: Restraints and regulations, lust and splendour.

SMARTA project consortium. (2019). Rural mobility matters.

Tuitjer, G. (2016). Ländliche Lebensverhältnisse im Wandel 1952, 1972, 1993, 2012 (Bd. 6). Johann Heinrich von Thünen-Institut. <https://doi.org/10.3220/REP1463745839000>

Tuitjer, G. (2018). „Aber dann, mit Familie, ist einfach das Dorfleben viel, viel besser“: Sinn, Praxis und Materialität in der Konstruktion von Raum und Geschlecht. <https://doi.org/10.15488/3424>

Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2), 255–274.

Weber, J., & Prietl, B. (2021). AI in the age of technoscience: On the rise of data-driven AI and its epistem-ontological foundations. In *The Routledge social science handbook of AI* (S. 58–73). Routledge.

Quellen des Forschungsstands

Witzmann-Müller, UWM.Mobilität (2025). Direkt an der Zielgruppe, Erfahrungen aus Radfahrkursen und der Zusammenarbeit in Kommunen, Webinar Better Mobility am 23.10.2025

Yang, H.-C., Jin, L., Lazar, A., Todd-Blick, A., Sim, A., Wu, K., Chen, Q., & Spurlock, C. A. (2023). Gender Gaps in Mode Usage, Vehicle Ownership, and Spatial Mobility When Entering Parenthood: A Life Course Perspective. *Systems*, 11(6), 314. <https://doi.org/10.3390/systems11060314>

Yuan, Y., Masud, M., Chan, H., Chan, W., & Brubacher, J. R. (2023). Intersectionality and urban mobility: A systematic review on gender differences in active transport uptake. *Journal of Transport & Health*, 29, 101572. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101572>

Zillien, N. (2006). Neue Technologien und alte Ungleichheiten. *Digitale Ungleichheit: Neue Technologien und alte Ungleichheiten in der Informations- und Wissensgesellschaft*, 235–242.

Quellen der Texte zu den gemeindeübergreifende Erhebungsergebnisse

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (2016): Österreich unterwegs 2013/2014 – Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung. Wien.

Bühler, Ralph; Pucher, John (2024): The challenge of measuring walk trips in travel surveys: problems of undercounting and incomparability among countries and over time. *Transport Reviews*, 44(5), 937–943. <https://doi.org/10.1080/01441647.2024.2319415>

Statistik Austria (2025): Statistisches Jahrbuch – Migration & Integration. ISBN: 978-3-903547-20-9 . Wien.

Statistik Austria (o. J.): Statistiken. Online verfügbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken> (Zugriff am: 16.03.2026).



Bei Fragen, Anmerkungen oder
Interesse gerne melden bei:

Vicky Gabriel (mobyome)

E-Mail: vic.gabriel@mobyome.at

Telefonnummer: +43 660 4477203