

ARBEITSWEGE UND ARBEITSZEIT – ZEIT FÜR MEIN LEBEN?

Eine Analyse von Mobilitätsdaten von
Erwerbstätigen in Österreich

Susanne Wolf-Eberl, Patrick Posch

ARBEITSWEGE UND ARBEITSZEIT - ZEIT FÜR MEIN LEBEN?

Eine Analyse von Mobilitätsdaten von Erwerbstätigen in Österreich

Susanne Wolf-Eberl, Patrick Posch

Autoren: Mag. Susanne Wolf-Eberl
Patrick Posch, MA



Research & Data Competence OG
Wiedner Hauptstraße 39/Hofgebäude
1040 Wien
Internet: <http://rdc.co.at/>
E-Mail: office@rdc.co.at

Bearbeitung, Layout: Sabrina Pochop (AK Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Abteilung Umwelt und Verkehr
1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 20-22
Telefon: +43 1 / 501 65 2401
E-Mail: uv@akwien.at

Zitiervorschlag: *Wolf-Eberl, Posch (2018): Arbeitswege und Arbeitszeit – Zeit für mein Leben? Eine Analyse von Mobilitätsdaten von Erwerbstätigen in Österreich. In: Verkehr und Infrastruktur, 61. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien.*

Stand: Dezember 2018

*Medieninhaber: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 20-22*

Druck: Eigenvervielfältigung

Verlags- und Herstellort: Wien

ISBN: 978-3-7063-0756-7

Vorwort

Im Durchschnitt pendeln Erwerbstätige in Österreich 35 Kilometer pro Tag. Von der kostbaren Freizeit bleibt für den Arbeitsweg etwa eine Stunde auf der Strecke. Der Zugang zu leistbaren Mobilitätsangeboten ist damit eine Grundvoraussetzung, um einer Erwerbstätigkeit nachgehen und am gesellschaftlichen und sozialen Leben teilhaben zu können.

Die vorliegende Sonderauswertung der Befragung „Österreich unterwegs“ gibt Aufschluss über die wesentlichen Eckdaten der Mobilität von Erwerbstätigen in Österreich. Im Detail werden für die Ostregion – also Wien, Niederösterreich und das Burgenland – auch regionale Unterschiede analysiert, etwa in Bezug auf die Pkw-Verfügbarkeit, die zurückgelegten Distanzen und den Zeitaufwand für die Arbeitswege. Darüber hinaus werden auch Aussagen über Arbeitszeit und Betreuungspflichten gemacht und die Zusammenhänge der damit verbundenen Mobilitätsanforderungen dargestellt.

Mehr als 40 Stunden Arbeit pro Woche und dann noch täglich 40 Kilometer im Auto oder in öffentlichen Verkehrsmitteln, das ist Realität für über 220.000 PendlerInnen in Österreich. Fast 60.000 von ihnen legen täglich sogar 100 Kilometer oder mehr zurück. Derart lange Arbeitswege bei einem hohen wöchentlichen Arbeitsstundenausmaß werfen Fragen zu Sicherheit, Gesundheit und einer ausgewogenen Work-Life-Balance auf.

Weiters verdeutlichen die Daten einmal mehr, dass im Lebensalltag von Erwerbstätigen, neben Arbeit und Arbeitswegen, auch andere Bedürfnisse Mobilität erfordern. Die dazu notwendigen Wege summieren sich im Durchschnitt auf 1,5 Stunden pro Tag. Personen mit wöchentlichen Arbeitszeiten von mehr als 40 Stunden, das zeigen die Auswertungen, reduzieren diese Wege jedoch, um Zeit einzusparen. Einkäufe erledigen, das Bringen und Holen von Kindern und andere Wege werden somit häufiger von jenen übernommen, die kürzere Arbeitszeiten haben – in der Regel sind dies Frauen. Ein Beleg dafür, dass lange Arbeitszeiten das klassische Rollenbild des erwerbstätigen Mannes und der für die Versorgungsarbeit zuständigen Frau einzementieren.

Statt also Arbeitszeiten zu verlängern und Erwerbstätige zu noch längeren Arbeitswegen zu drängen, braucht es einerseits Lösungen zur Unterstützung der ArbeitnehmerInnen, wie etwa die Möglichkeit Arbeitszeiten zu blocken oder stärker an die tatsächlichen Bedürfnisse der Beschäftigten anzupassen und damit Wege einzusparen. Vor allem aber braucht es andererseits wesentlich größere Anstrengungen in der Raum- und Verkehrsplanung in der wachsenden Ostregion. Die Bundesländer müssen die Siedlungsentwicklung viel stärker an die Bedienbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln koppeln und insgesamt muss das Angebot des öffentlichen Verkehrs massiv ausgebaut werden. Denn nur so sind leistbare, ökologisch nachhaltige und möglichst stressfreie Arbeitswege möglich.

Sylvia Leodolter

Wien, Dezember 2018

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Inhaltsverzeichnis	5
1 Einleitung	1
2 Ergebnisse im Vergleich: Österreich gesamt – Erwerbstätige: Vergleich nach ausgewählten Merkmalen	3
2.1 Geschlecht und Alter	4
2.1 Personen nach Arbeitsstunden pro Woche	6
2.1 Betreuung von Kindern und Verwandten	6
3 Überblick zu den Arbeitswegen in Österreich	9
3.1 Arbeitsweglänge und -dauer	9
3.2 Wöchentliche Arbeitszeit und Arbeitsweglänge und -dauer.....	10
3.3 Arbeitsweglänge und -dauer in den Bundesländern	12
4 Vergleich Österreich, VOR-Region, Wien, Niederösterreich und Burgenland	15
4.1 Kurzzusammenfassung VOR-Region	15
4.2 Personenebene	18
4.2.1 Homeoffice/Telearbeit	18
4.2.2 Arbeitsstunden pro Woche	19
4.2.3 Betreuungsaufgaben für Kinder und Verwandte	20
4.2.4 Führerscheinbesitz Pkw	22
4.2.5 Fahrzeugverfügbarkeit Pkw.....	23
4.2.6 Nutzung von Navigationsgeräten (Pkw und ÖV)	24
4.3 Wegeebebe	26
4.3.1 Wegeanzahl, -dauer und -länge von erwerbstätigen Personen.....	26
4.3.2 Modal-Split von erwerbstätigen Personen	28
4.3.3 Wegzweckverteilung	30
4.3.4 Mittlere Arbeitsweglänge und -dauer in der VOR-Region.....	31
4.3.5 Modal Split für Arbeitswege – Österreich und VOR-Region	34
5 WIEN gesamt und zwei Regionen	35
5.1 Personenebene	36
5.1.1 Geschlecht und Alter	36
5.1.2 Betreuungsaufgaben für Kinder und Verwandte	37
5.1.3 Anteil Homeoffice/Telearbeit	39
5.1.4 Arbeitsstunden pro Woche	40
5.1.5 Führerscheinbesitz Pkw	44
5.1.6 Fahrzeugverfügbarkeit Pkw.....	45
5.1.7 Nutzung von Navigationsgeräten	46
5.2 Haushaltsebene.....	47
5.2.1 Anzahl der Pkw, Fahrzeugklassen und Firmenwagen.....	47

5.3	Wegeebene (Variante A).....	48
5.3.1	Anzahl der Wege, Wegedauer, -länge	48
5.3.2	Wegzweckverteilung	50
5.3.3	Wegelänge und -dauer der Arbeitswege und Zeitaufwand	52
5.3.4	Modal-Split für Arbeitswege	55
5.4	Wegeebene (Variante B).....	56
5.4.1	Anzahl der Wege, Wegedauer, -länge	56
5.4.2	Wegzweckverteilung	58
5.4.3	Wegelänge und -dauer der Arbeitswege und Zeitaufwand	58
5.4.4	Modal-Split für Arbeitswege	60
6	NIEDERÖSTERREICH gesamt und fünf Regionen	61
6.1	Personenebene	62
6.1.1	Geschlecht und Alter	62
6.1.2	Betreuungsaufgaben für Kinder	63
6.1.3	Anteil Homeoffice/Telearbeit	64
6.1.4	Arbeitsstunden pro Woche	64
6.1.5	Führerscheinbesitz Pkw	65
6.1.6	Fahrzeugverfügbarkeit Pkw.....	65
6.1.7	Nutzung von Navigationsgeräten	66
6.2	Haushaltsebene.....	66
6.2.1	Anzahl der Pkw, Fahrzeugklassen und Firmenwagen	66
6.3	Wegeebene	68
6.3.1	Anzahl der Wege, Wegedauer, -länge	68
6.3.2	Wegzweckverteilung	71
6.3.3	Wegelänge und -dauer der Arbeitswege, Zeitaufwand	73
6.3.4	Modal-Split für Arbeitswege	76
7	BURGENLAND gesamt und zwei Regionen	77
7.1	Personenebene	78
7.1.1	Geschlecht und Alter	78
7.1.2	Betreuungsaufgaben für Kinder und Verwandte	79
7.1.3	Anteil Home-Office/Telearbeit	80
7.1.4	Arbeitsstunden pro Woche	81
7.1.5	Führerscheinbesitz Pkw	83
7.1.6	Fahrzeugverfügbarkeit Pkw.....	84
7.1.7	Nutzung von Navigationsgeräten	85
7.2	Haushaltsebene.....	85
7.2.1	Anzahl der Pkw, Fahrzeugklassen und Firmenwagen	85
7.3	Wegeebene	87
7.3.1	Anzahl der Wege, Wegedauer, -länge	87
7.3.2	Wegzweckverteilung	89

7.3.3	Wegelänge und -dauer der Arbeitswege, Zeitaufwand	90
7.3.4	Modal-Split für Arbeitswege	93
8	Anhang	95
8.1	Literaturverzeichnis	95
8.2	Abbildungsverzeichnis.....	95
8.1	Abkürzungsverzeichnis	99
8.2	Aufteilung der Regionen in den Bundesländern.....	100
8.2.1	Wien	100
8.2.2	Niederösterreich	101
8.2.3	Burgenland	101
8.3	Einschränkungen bei der Analyse.....	102
	Verkehr und Infrastruktur	103

1 Einleitung

In diesem Ergebnisbericht wird im ersten Schritt überblicksmäßig der Vergleich zwischen der österreichischen Gesamtbevölkerung und erwerbstätigen Personen angestellt. Hierzu werden Daten aus der österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“¹ und Daten der Statistik Austria herangezogen. Kapitel 3 widmet sich überblicksmäßig den Arbeitswegen in Österreich. Im Kapitel 4 werden Ergebnisse auf Personen- und Wegeebe für die Bundesländer Wien, Niederösterreich, Burgenland, die VOR-Region und Österreich auf Basis von im Beruf stehenden Personen vergleichend dargestellt. Danach folgen die bundeslandspezifischen Auswertungen für Wien, Niederösterreich und das Burgenland.

¹ Weitere Informationen zu Österreich unterwegs 2013/2014 sind unter folgender URL abrufbar: www.oesterreich-unterwegs.at

2 Ergebnisse im Vergleich: Österreich gesamt – Erwerbstätige: Vergleich nach ausgewählten Merkmale

Der Tag von erwerbstätigen Personen umfasst viele Tätigkeiten und damit auch verschiedenste Wege – vor allem, wenn zusätzlich Betreuungsaufgaben für Kinder und/oder Verwandte bestehen. Viele Faktoren beeinflussen den Tagesablauf: Wege müssen organisiert werden und die Frage „Wie komme ich von A nach B?“, beschäftigen im Beruf stehende ÖsterreicherInnen.

An der Befragung „Österreich unterwegs 2013/2014“ nahmen österreichweit insgesamt 18.232 Haushalte (Rücklauf 28 %) teil. Nach der Datensatzbereinigung ergibt sich eine Nettostichprobe von 17.070 Haushalten (Anteil verwertbare Haushalte 26 %, vgl. Tomschy et al. 2016: I). In diesen Haushalten wurden in Summe 38.220 Personen befragt, die zu insgesamt 196.604 Wegen Auskunft gaben. Von diesen waren österreichweit 17.013 Personen zum Befragungszeitpunkt erwerbstätig und diese berichteten über 23.357 Wege. Eine Unterscheidung bei der Beschäftigung zwischen unselbständig/selbständig/in Karenz, wie ursprünglich im Fragebogen abgefragt wurde, war nicht möglich. Diese Unterteilung war nicht im zur Verfügung gestellten Datensatz enthalten.

Im folgenden Kapitel liegt der Fokus auf den Unterschieden zwischen erwerbstätigen Personen und der Gesamtbevölkerung. Es werden auf der Personenebene Ergebnisse der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ mit Daten der Statistik Austria verglichen. Dies dient der Überprüfung, ob die erhaltenen Ergebnisse zumindest auf Personenebene im Großen und Ganzen der Gesamtbevölkerung entsprechen. Wie sich zeigt, wurde mit der Gewichtung der Datensätze von Österreich unterwegs 2013/2014 eine Korrektur vorgenommen.

Anmerkung: Prozentangaben wurden auf ganze Zahlen gerundet, hierbei kann sich ein Gesamtprozentwert von unter oder über 100 aufgrund des Rundungsfehlers ergeben.

2.1 Geschlecht und Alter

Geschlecht

Unter den befragten erwerbstätigen Personen waren 55 % Männer und 45 % Frauen (Abbildung 1). Eine Übereinstimmung mit den Daten der Statistik Austria ist hier gegeben.

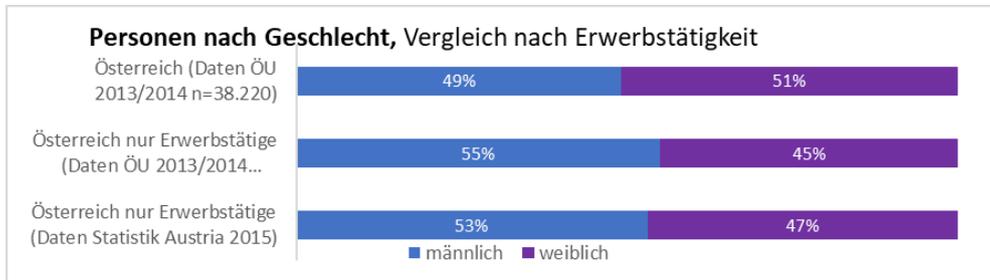


Abbildung 1: Personen nach Geschlecht. Vergleich: Erwerbstätige Personen und Gesamtbevölkerung. Daten aus Österreich unterwegs 2013/2014. Für das Jahr 2015 von Statistik Austria².

Alter

Vergleicht man die Altersverteilung der Stichprobe von Österreich unterwegs 2013/2014 mit Daten der Statistik Austria (Abbildung 2) wird ersichtlich, dass Personen in den beiden Altersklassen „30 bis 49 Jahre“ und „50 bis 64 Jahre“ überrepräsentiert und Personen über 65 Jahre unterrepräsentiert sind. Die Verteilung entspricht nicht der Altersklassenverteilung der österreichischen Bevölkerung nach den Daten der Statistik Austria. Bei der Mobilitätserhebung sind 30- bis 49-Jährige anteilmäßig fast doppelt so häufig vertreten, die 50- bis 64-Jährigen sind mit einem Anteilswert von 34 % um 13-Prozentpunkte überrepräsentiert. Die Altersklasse der über 65-Jährigen hingegen ist mit nur 1 % stark unterrepräsentiert.

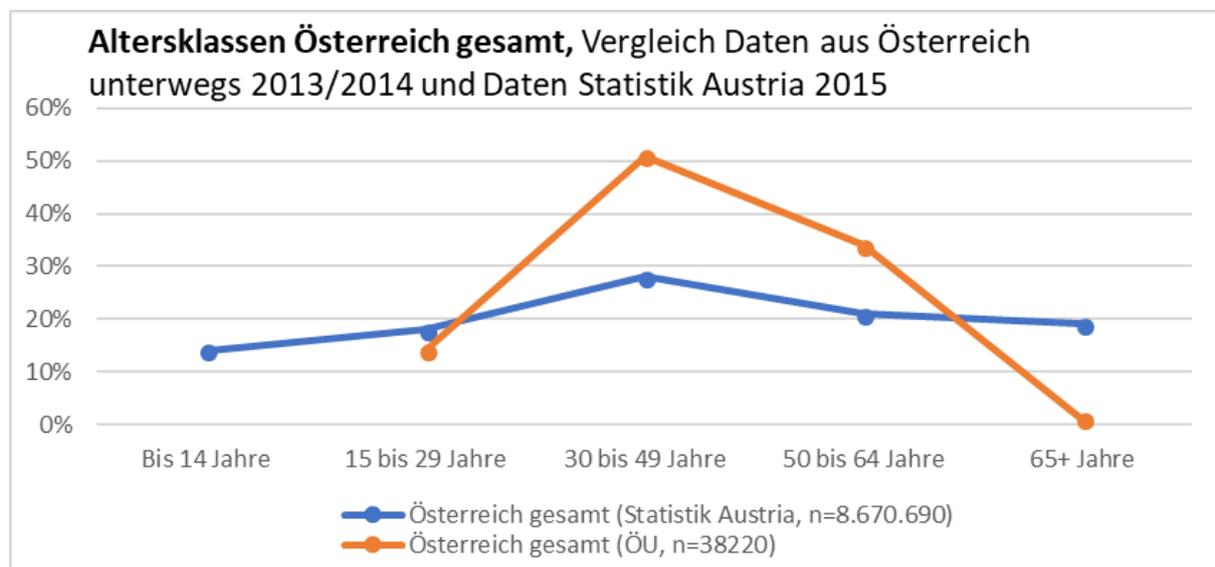


Abbildung 2: Gesamtbevölkerung Österreich nach Altersgruppen. Vergleich ungewichtete Daten aus „Österreich unterwegs 2013/2014“ und Daten Statistik Austria³ für das Jahr 2015.

² STATISTIK AUSTRIA, „Bevölkerung nach Erwerbsstatus und Geschlecht seit 1994“, ab 2004 Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung, Jahresdurchschnitt über alle Wochen. Erstellt von Statistik Austria am 21.03.2017. Bevölkerung in Privathaushalten exklusive Präsenz- und Zivildienstler. – Hochgerechnete Zahlen aus einer 0,6 %-Quartalsstichprobe. – Erwerbstätigkeit nach ILO-Konzept: Erwerbstätig sind Personen ab einer wöchentlichen Normalarbeitszeit von mindestens einer Stunde. Personen in Elternkarenz zählen als erwerbstätig.

³ STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015. Erstellt von Statistik Austria am 30.06.2017. Bevölkerung 1951 bis 2015 nach demographischen Merkmalen.

Diesem Umstand wird durch die Gewichtung der Stichprobe von „Österreich unterwegs 2013/2014“ entgegengewirkt (Für nähere Informationen zur Gewichtung der Daten von Österreich unterwegs 2013/2014 siehe Tomschy et al. 2016: 15). Als Beispiel werden in Abbildung 3 ausschließlich erwerbstätige Personen nach Altersklassen anhand der Daten aus Österreich unterwegs 2014/2014 und Daten der Statistik Austria betrachtet. Es zeigt sich, dass die beiden Alterskurven fast ident sind. Durch die Gewichtung wurden die Datensätze an die reale Situation in der Gesamtbevölkerung herangeführt.

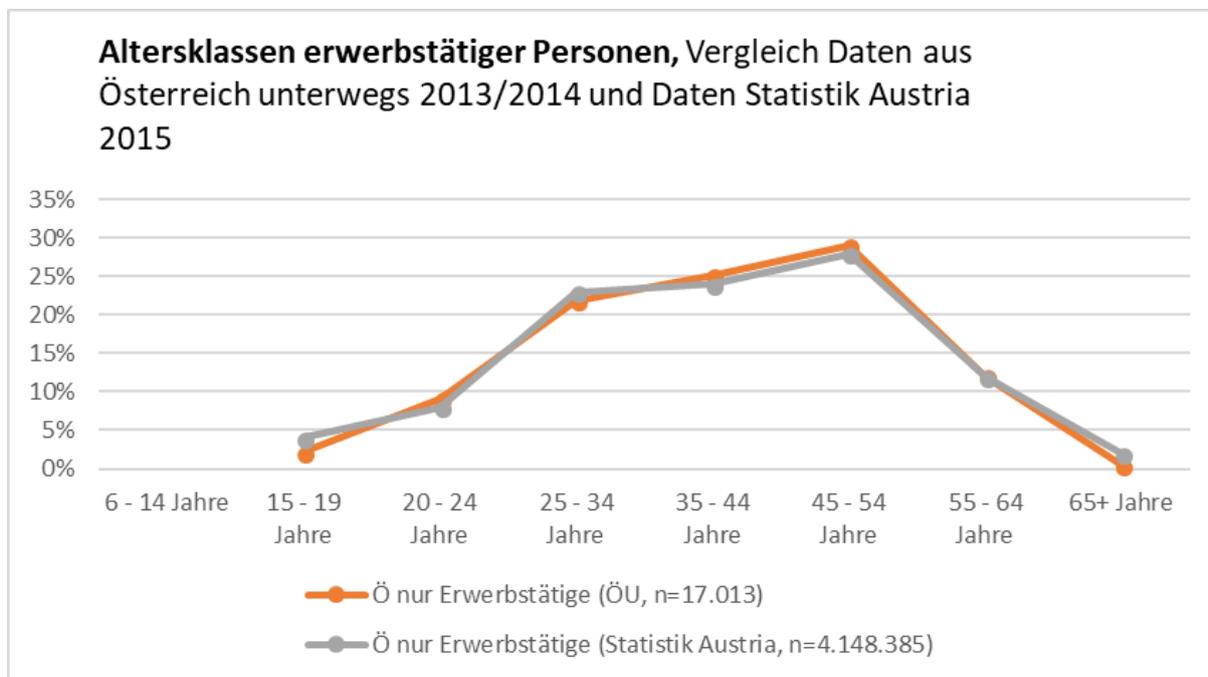


Abbildung 3: Altersstruktur der erwerbstätigen österreichischen Bevölkerung. Vergleich Daten Statistik Austria und Österreich unterwegs 2013/2014. Gewichtete Daten von Österreich unterwegs 2013/2014. Daten von Statistik Austria⁴ nur für erwerbstätige Personen für das Jahr 2015.

⁴ STATISTIK AUSTRIA, „Erwerbstätige nach Alter und Geschlecht seit 1994“ ab 2004 Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung, Jahresdurchschnitt über alle Wochen. Erstellt von Statistik Austria am 21.03.2017. Bevölkerung in Privathaushalten exklusive Präsenz- und Zivildienst. Erwerbstätigkeit nach ILO-Konzept: Erwerbstätig sind Personen ab einer wöchentlichen Normalarbeitszeit von mindestens einer Stunde. Personen in Elternkarenz zählen als erwerbstätig.

2.1 Personen nach Arbeitsstunden pro Woche

Die Frage nach den persönlichen Arbeitsstunden lautete bei der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“ wie folgt:

„Wie viele Stunden arbeiten Sie üblicherweise in der Woche?“

Es handelt sich daher um eine subjektive Einschätzung zur wöchentlichen Arbeitszeit der befragten Personen, die ihre tatsächliche Lebensrealität wiedergibt und weniger das vertraglich festgelegte Stundenmaß. Der Großteil der Männer (62 %) und 40 % der Frauen geben an, zwischen 36 bis 40 Stunden in der Woche zu arbeiten. Im Vergleich zu den Daten der Statistik Austria sind Männer in dieser Arbeitsstundenklasse etwas überrepräsentiert (Abbildung 4). Dagegen sind in der Stichprobe von „Österreich unterwegs 2013/2014“ berufstätige Frauen mit einer Stundenverpflichtung bis zu 11 Stunden unterrepräsentiert.

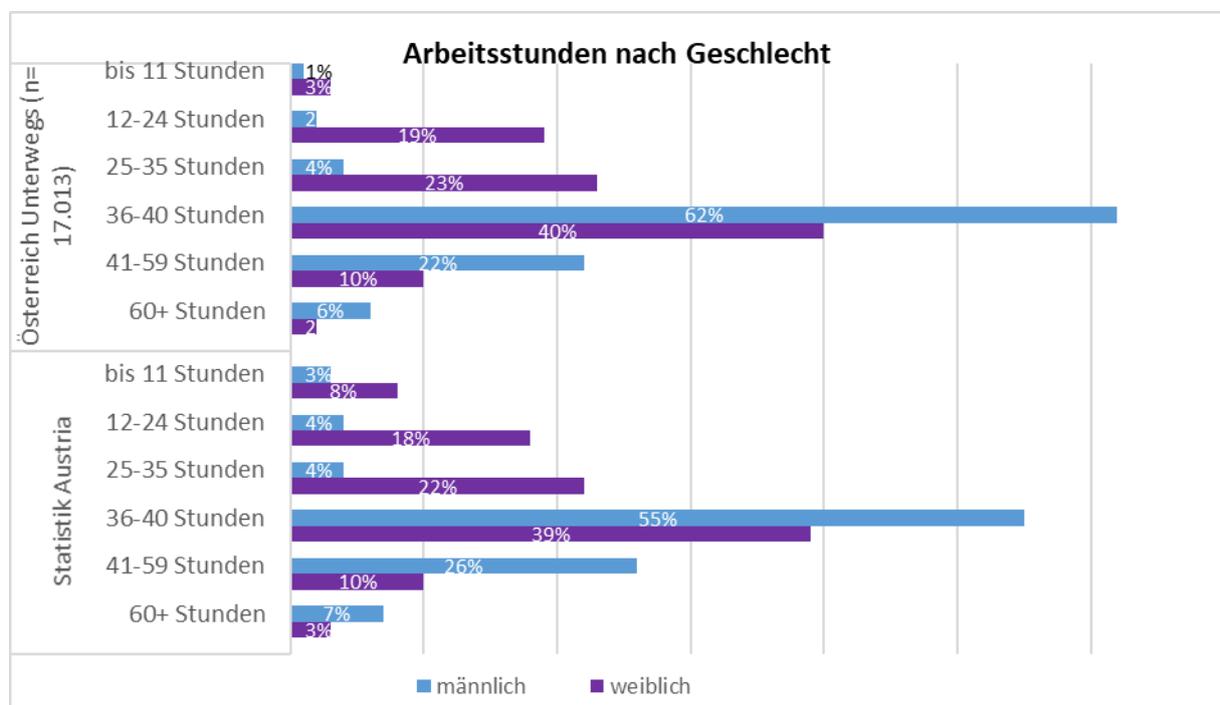


Abbildung 4: Erwerbstätige Personen nach Arbeitsstunden pro Woche und Geschlecht. Vergleich Daten Statistik Austria und Österreich unterwegs 2013/2014. Daten Österreich unterwegs 2013/2014 und Statistik Austria (2015), Ausgewertet nach Alterskategorien der Statistik Austria.

Der geringe Anteil von teilzeitarbeitenden Männern gegenüber teilzeitarbeitenden Frauen ist hinlänglich bekannt. Erstaunlich aber ist der relativ hohe Anteil der Erwerbstätigen, die über 40 Stunden arbeiten. Auch 12 % der Frauen arbeiten mehr als 40 Stunden pro Woche. In Österreich Unterwegs ist der Anteil, der über 40 Stunden pro Woche arbeitenden Männer etwas geringer repräsentiert.

2.1 Betreuung von Kindern und Verwandten

Im Fragebogen zu Österreich unterwegs 2013/2014 wurde die Betreuungssituation folgendermaßen abgefragt:

„Betreuen Sie regelmäßig und unentgeltlich Kinder bzw. andere Personen, die auf Ihre Hilfe oder Unterstützung angewiesen sind – egal ob diese zu Ihrem Haushalt gehören oder

nicht?“ (Antwortmöglichkeiten: nein; ja, und zwar: Kind/Kinder; andere Verwandte; andere Personen)

Durch diese Fragestellung ergeben sich folgende Unschärfen: Erstens wurde das Alter der zu betreuenden Person nicht abgefragt (Alter Kind, Verwandte oder Verwandter bzw. andere Person). Vergleiche mit anderen Publikationen, wie z.B. „Familie in Zahlen 2017“ von Kaindl/Schipfer 2017 oder familiensoziologische Auswertungen der Statistik Austria sind dadurch nicht möglich. Zweitens werden durch diese Fragestellung ebenso Personen erfasst, die auch außerhalb des Haushalts andere versorgen. Eine Differenzierung bei dieser Frage nach Ort der Betreuung wäre sinnvoll. Falls sich die zu betreuende Person weiter entfernt vom Wohnhaushalt befindet, sind hier zusätzlich Wege und damit Zeit zu investieren. Drittens fehlt eine Angabe zum Ausmaß der Betreuungsaufgaben, z.B. wie viel Zeit für diese Tätigkeiten aufgewendet werden. Diese Information ist wichtig, da vor allem erwerbstätige Personen im Sinne der Work-Life-Balance vor der Herausforderung stehen, berufliche und private Tätigkeiten zu vereinbaren.

Bei Auswertungen zur Kinderbetreuung und der Betreuung von Verwandten werden hier – im Gegensatz zu anderen schon veröffentlichten Publikationen zu Österreich unterwegs 2013/2014 – Personen jeden Alters herangezogen, die Betreuungsaufgaben übernehmen. Es zeigt sich, dass im geringen Ausmaß (3 %) auch schon Jugendliche zwischen 15 und 18 Jahren diesbezüglich Verantwortung übernehmen (2 % Betreuung von Verwandten, 1 % Kinderbetreuung). Laut Österreich unterwegs 2013/2014 betreiben 20 % aller ÖsterreicherInnen Kinder (Abbildung 5). Sind diese erwerbstätig ist der Anteilswert um 4-Prozentpunkte höher (24 %). Daten der Statistik Austria zeigen ähnliche Anteilswerte.

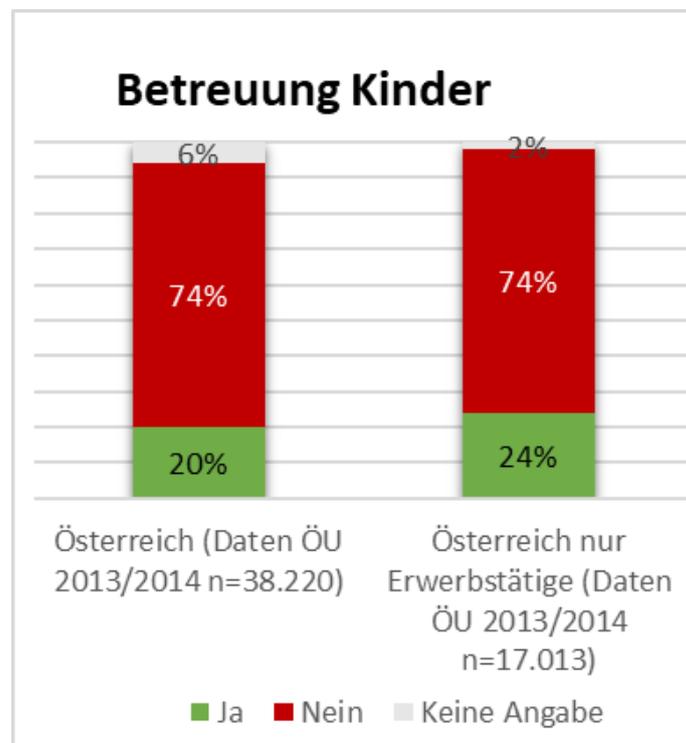


Abbildung 5: Personen nach Betreuungsaufgaben für Kinder.
Vergleich Österreich gesamt und ausschließlich erwerbstätige Personen.
Daten aus Österreich unterwegs 2013/2014.

Für das Jahr 2016 von Statistik Austria⁵, Betreuung von Kindern unter 15 Jahren, eigene Berechnung.

⁵ STATISTIK AUSTRIA, Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung 2016, „Erwerbsbeteiligung (ILO) und wöchentliche Normalarbeitszeit der 15- bis 64-Jährigen nach Geschlecht, Familientyp und Alter des jüngsten Kindes“, Kinderbetreuung für Kinder unter 15 Jahren, Erwerbstätige exkl. Elternkarenz, Jahresdurchschnitt über alle Wochen. Erstellt von Statistik Austria am 23.03.2017. Erwerbstätigkeit nach ILO-Konzept: Erwerbstätig sind Personen ab einer wöchentlichen Normalarbeitszeit von mindestens einer Stunde. Ohne Präsenz- und Zivildienst.

9 % aller befragten ÖsterreicherInnen betreuen Verwandte (Abbildung 6). Unerwartet dabei ist, dass diese Aufgabe ebenfalls jeder zehnten berufstätigen Person zufällt.

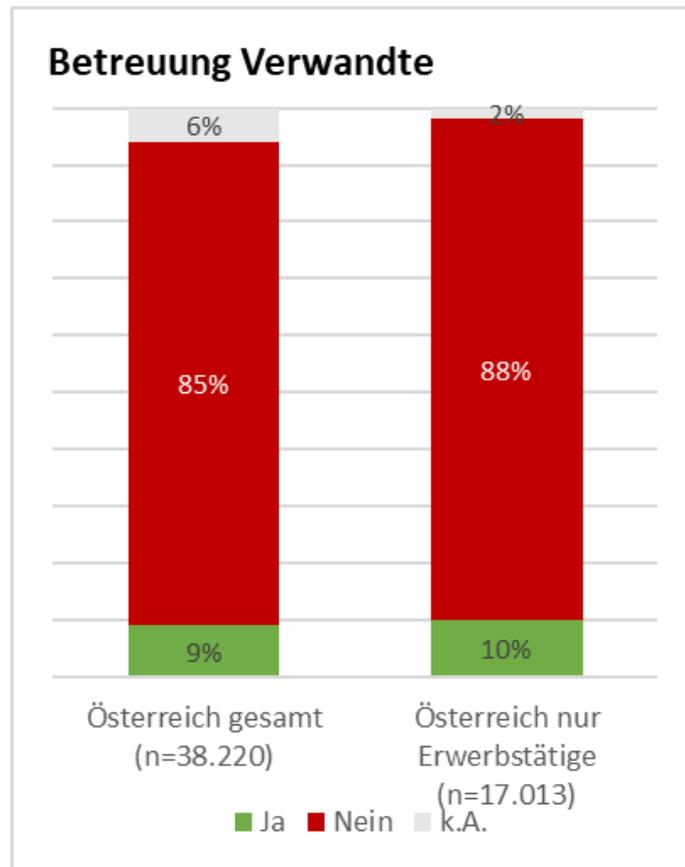


Abbildung 6: Personen nach Betreuung von Verwandten, Österreich gesamt und Österreich nur erwerbstätige Personen. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

3 Überblick zu den Arbeitswegen in Österreich

Nachfolgend werden die Arbeitswege⁶ in Österreich von erwerbstätigen Personen an einem Werktag (ohne Feiertage) betrachtet. Detaillierte Ergebnisse zu Arbeitswegen für Wien, Niederösterreich und Burgenland sind in den entsprechenden Kapiteln (Wegeebene) der Bundesländer ersichtlich. 44 % aller werktäglichen Wege von erwerbstätigen Personen in Österreich sind Wege zur Arbeit (siehe Abbildung 26 auf Seite 30).

3.1 Arbeitsweglänge und -dauer

37 % der Arbeitswege von erwerbstätigen Personen an einem Werktag haben eine Länge von bis zu 5 km (Abbildung 7) pro Richtung. Für diese Wege kann Aktive Mobilität (Fahrrad, Zu-Fuß-Gehen, Roller) bzw. E-Mobilitätslösungen (E-Bikes, E-Scooter etc.) eine gesunde und relativ günstige Alternative zu Pkw bzw. Zweit-Pkw darstellen. 40 % der Arbeitswege in Österreich sind zwischen mehr als 5 km bis 30 km und fast ein Viertel (23 %) über 20 km lang.

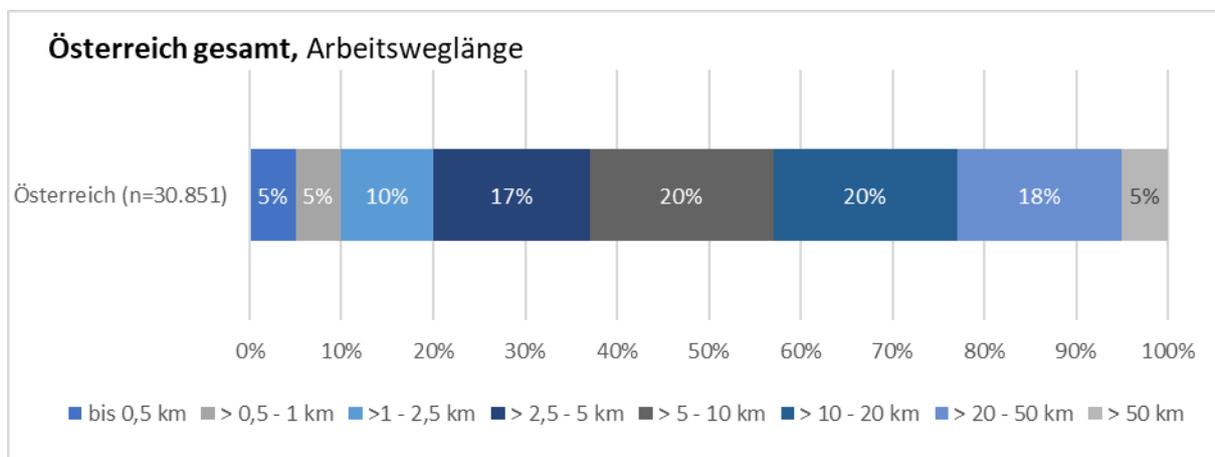


Abbildung 7: Arbeitsweglänge in Klassen von erwerbstätigen Personen an einem Werktag in Österreich. Daten aus der Mobilitätshebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

⁶ Bei den Arbeitswegen handelt es sich um die Wege von zu Hause zur Arbeit bzw. von der Arbeit nach Hause pro Richtung. Die gesamte Arbeitsweglänge bzw. Arbeitswegdauer ergibt sich durch die Multiplikation mit 2. [Lesebeispiel zur Arbeitsweglänge in Klassen](#): 20 % der Arbeitswege von erwerbstätigen Personen an einem Werktag sind zwischen mehr als 5 bis 10 km lang. Der gesamte Arbeitsweg für erwerbstätige Personen in dieser Kategorie liegt somit zwischen mehr als 10 bis 20 km (von zu Hause zur Arbeitsstätte und retour nach Hause).

Für 43 % der Arbeitswege werden bis zu 15 min, für weitere 43 % der Arbeitswege mehr als 15 bis 45 min pro Richtung benötigt (Abbildung 8). Immerhin 13 % der Arbeitswege dauern über 45 min.

In gewissen Regionen (zentrale Bezirke oder Städte) kann durchaus mit Aktiver Mobilität oder E-Mobilitätslösungen die Arbeitswegdauer verkürzt werden. In diesen Gebieten ist es möglich, mit Aktiven Mobilitätslösungen direktere Routen zu wählen, Staus zu umfahren bzw. Umsteigezeiten bei Öffentlichen Verkehrsmitteln gering zu halten.

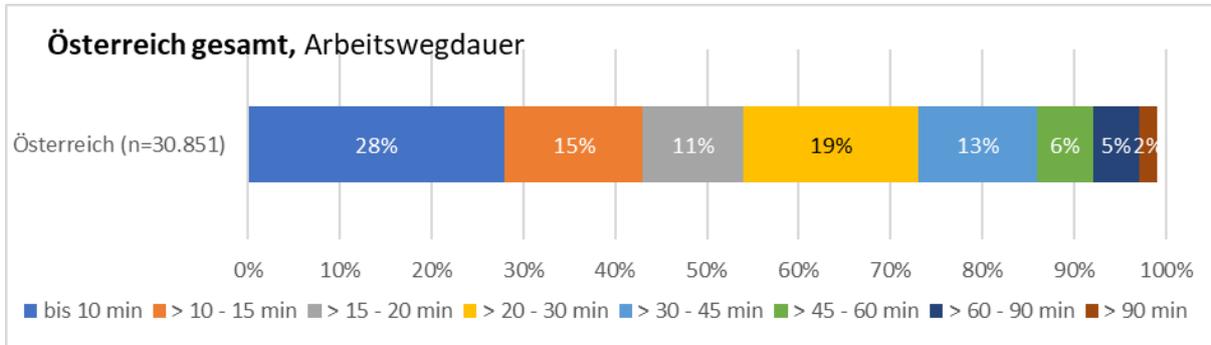


Abbildung 8: Arbeitswegdauer in Klassen von erwerbstätigen Personen an einem Werktag in Österreich. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

3.2 Wöchentliche Arbeitszeit und Arbeitsweglänge und -dauer

46 % der Arbeitswege von Personen mit einer wöchentlichen Arbeitszeit bis zu 30 Stunden haben eine Länge von bis zu 5 km (Abbildung 9). Weitere 42 % der Arbeitswege der Personen mit diesem wöchentlichen Stundenausmaß sind zwischen mehr als 5 bis 20 km und 12 % der Arbeitswege dieser Personengruppe mehr als 20 km lang.

Ein Drittel (33 %) der Arbeitswege von Personen, die zwischen mehr als 30 bis 40 Stunden pro Woche arbeiten sind bis zu 5 km und weitere 42 % der Arbeitswege dieser Gruppe zwischen mehr als 5 bis 20 km lang. Ein Viertel (25 %) der Wege zur Arbeit von Erwerbstätigen mit einer wöchentlichen Arbeitszeit zwischen mehr als 30 bis 40 Stunden sind über 20 km lang.

Interessant erscheint, dass immerhin etwas mehr als ein Viertel (26 %) der Arbeitswege von Personen, die mehr als 40 Stunden pro Woche arbeiten, über 20 km lang sind (7 % der Arbeitswege über 50 km lang). Derart lange Arbeitswege bei einem hohen wöchentlichen Arbeitsstundenausmaß werfen Fragen zur Sicherheit, Gesundheit und einer ausgewogenen Work-Life-Balance auf.

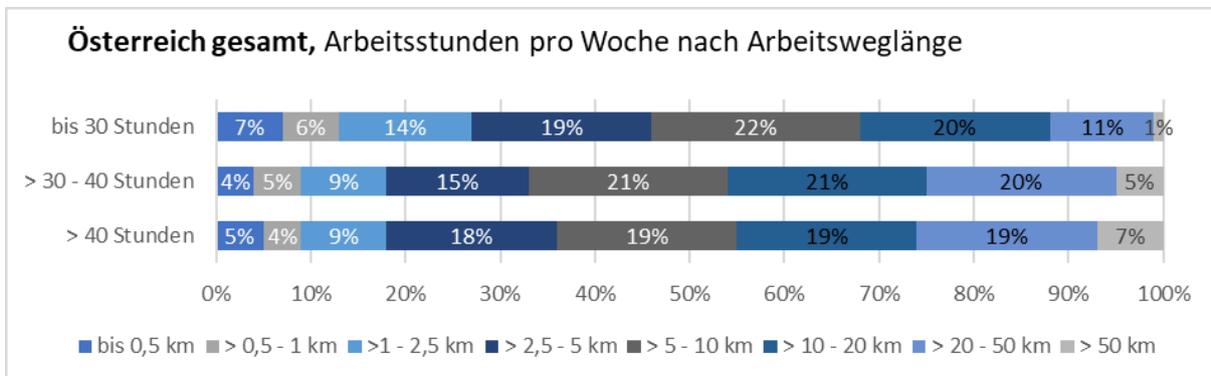


Abbildung 9: Wöchentliche Arbeitszeit von erwerbstätigen Personen an Werktagen nach Arbeitsweglänge in Österreich. (n=30.851 Arbeitswege), Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

51 % der Arbeitswege von erwerbstätigen Personen mit einem wöchentlichen Arbeitsstundenausmaß von bis zu 30 Stunden dauern bis 15 min (höchster Anteilswert im Vergleich mit den Arbeitswegen von Personen mit höherem Arbeitsstundenausmaß pro Woche). 40 % der Arbeitswege in dieser Arbeitszeitkategorie dauern zwischen mehr als 15 bis 45 min und weitere 8 % länger als 45 min pro Richtung. Damit zeigt sich auch im Vergleich mit der Arbeitsweglänge (Abbildung 9), dass Erwerbstätige mit weniger wöchentlichen Arbeitsstunden eher eine Arbeit in der Nähe suchen und für den Arbeitsweg nicht so viel Zeit investieren wollen bzw. können.

Mehr als ein Viertel (27 %) der Arbeitswege von Personen mit einer wöchentlichen Arbeitszeit zwischen mehr als 30 bis 40 Stunden dauern länger als 30 min. Dies bedeutet, der Weg von zu Hause zur Arbeit und wieder nach Hause retour dauert für diese Personengruppe pro Tag mindestens eine Stunde. Ähnlich verhält es sich mit den Arbeitswegen von Erwerbstätigen, die mehr als 40 Stunden pro Woche arbeiten: 28 % dieser Arbeitswege dauern länger als 30 min pro Richtung (14 % zwischen mehr als 30 bis 45 min; 7 % mehr als 45 bis 60 min und weitere 7 % länger als 60 min).

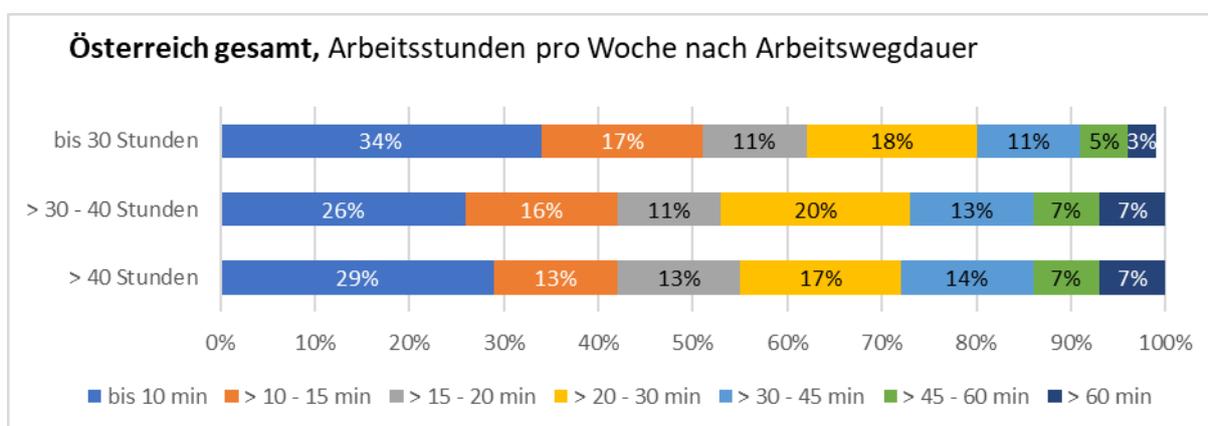


Abbildung 10: Wöchentliche Arbeitszeit von erwerbstätigen Personen an Werktagen nach Arbeitswegdauer in Österreich. (n=30.851 Arbeitswege), Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

3.3 Arbeitsweglänge und -dauer in den Bundesländern

Die Hälfte der Arbeitswege in Vorarlberg (50 %) haben eine Länge von maximal 5 km (Abbildung 11) pro Richtung. Dies ist im Bundesländervergleich der höchste Anteilswert. Den niedrigsten Wert in dieser Längenkategorie weist das Burgenland mit 30 % Arbeitsweglänge bis 5 km auf.

Erwartungsgemäß zeigen sich im Burgenland und Niederösterreich hohe Anteilswerte bei den Arbeitswegen über 20 km: Im Burgenland liegt dieser bei 39 %, in Niederösterreich bei 35 %. Relativ hohe Anteilswerte in dieser Längenkategorie weisen mit jeweils 28 % noch Kärnten und die Steiermark auf. In der Bundeshauptstadt sind interessanterweise 38 % der Arbeitswege bis 5 km, aber immerhin mehr als die Hälfte (52 %) zwischen mehr als 10 bis 20 km lang. Gründe für die etwas längeren Arbeitswege können Umsteigewege bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmittel sein oder Arbeitsplätze in Randbezirken, die eine Querung des Stadtgebiets notwendig machen.

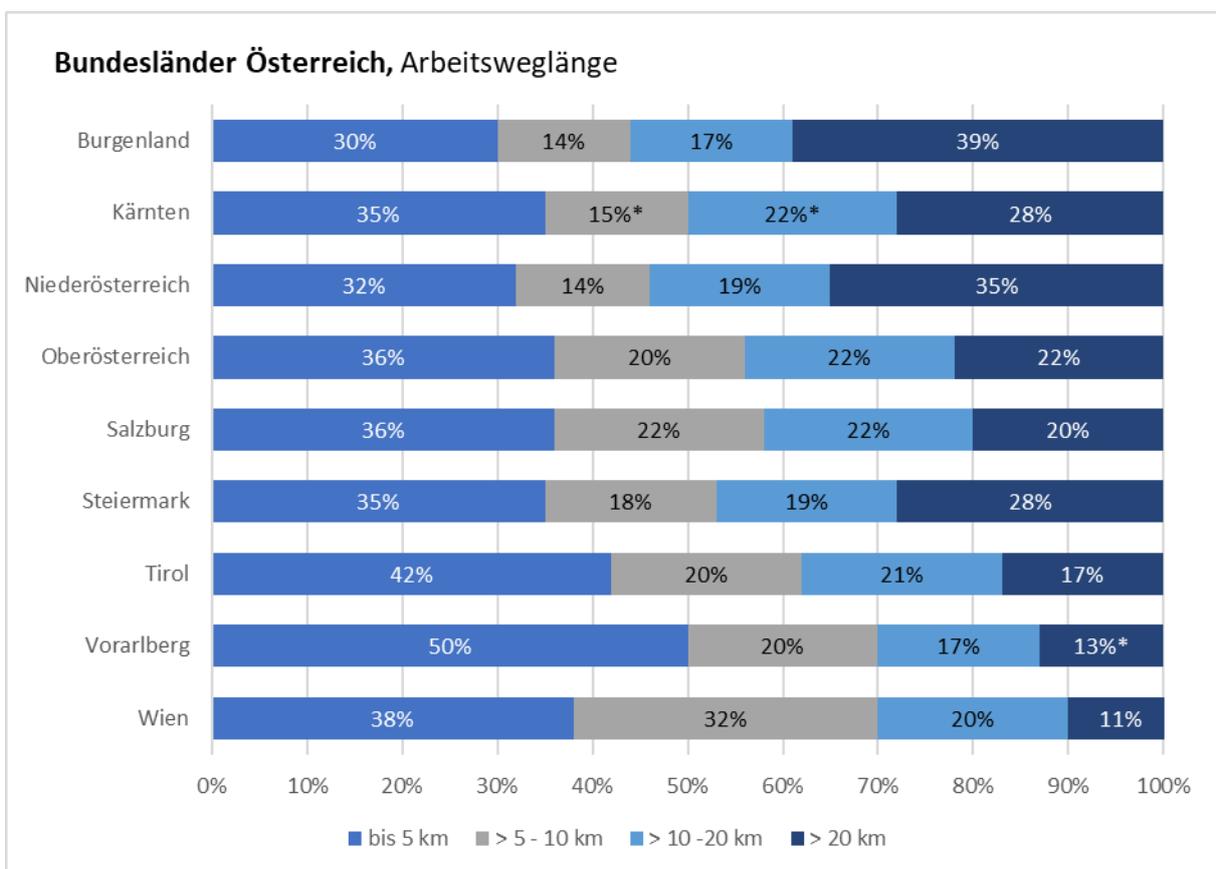


Abbildung 11: Arbeitsweglänge von erwerbstätigen Personen an einem Werktag in den neun österreichischen Bundesländern. (Bgl. n=2.564; Kärnten n=1.228; NÖ n=7.589; OÖ n=1.830; Salzburg n=1.529; Stmk. n=7.113; Tirol n=2.473; Vlb. n=1.641; Wien n=4.884), Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Die kürzere Arbeitsweglänge in Vorarlberg spiegelt sich auch im höheren Anteilswert von 59 % für die Arbeitswegdauer bis 15 min in diesem Bundesland wider (Abbildung 12). In Wien wiederum dauern nur 24 % der Arbeitswege bis 15 min und 61 % der Arbeitswege bis zu 30 min – dies ist österreichweit der niedrigste Anteilswert in dieser Kategorie. Im Österreichvergleich weisen die Bundesländer Kärnten und Steiermark ebenso eine höhere Arbeitswegdauer auf. Dauern in Kärnten 21 % der Arbeitswege mehr als 30 min, so sind dies in der Steiermark 26 % der Arbeitswege.

Im Burgenland und Niederösterreich sind die Anteilswerte für Arbeitswege, die mehr als 60 min dauern mit 13 % (Burgenland) und 14 % (Niederösterreich) im Österreichvergleich am höchsten.

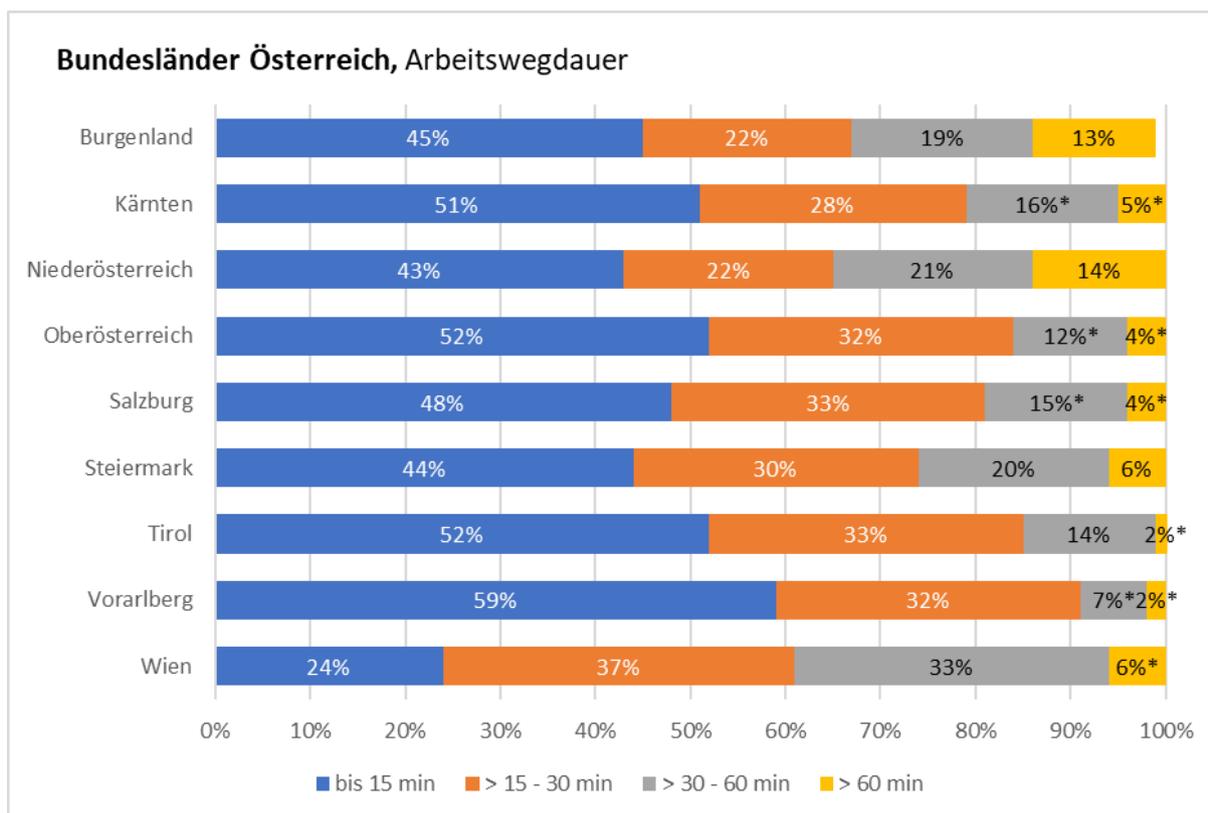


Abbildung 12: Arbeitswegdauer von erwerbstätigen Personen an einem Werktag in den neun österreichischen Bundesländern. (Bgl. n=2.564; Kärnten n=1.228; NÖ n=7.589; OÖ n=1.830; Salzburg n=1.529; Stmk. n=7.113; Tirol n=2.473; Vlb. n=1.641; Wien n=4.884), Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

4 Vergleich Österreich, VOR-Region, Wien, Niederösterreich und Burgenland

In der VOR-Region nahmen insgesamt 8.258 Haushalte an der Befragung „Österreich unterwegs 2013/2014“ teil. Aus diesen Haushalten wurden in Summe 18.014 Personen befragt, die zu insgesamt 95.710 Wegen Auskunft gaben.

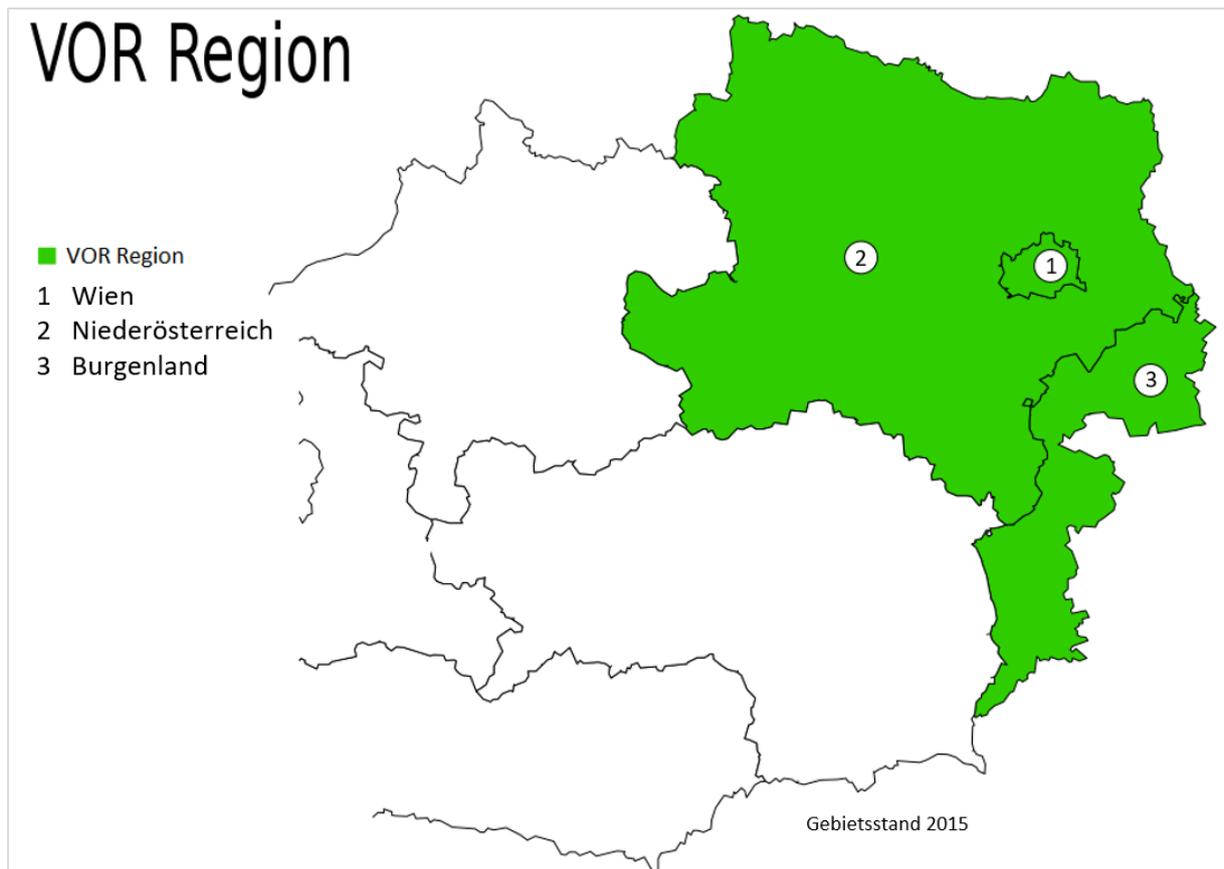


Abbildung 13: VOR-Region (Wien, Niederösterreich und Burgenland)

Die nachfolgenden Ergebnisse auf Personen- und Wegeebeane aus der Erhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ beziehen sich ausschließlich auf erwerbstätige Personen ab 16 Jahren. Bei Auswertungen auf Haushaltsebene sind alle Personen miteingeschlossen (nicht nur Erwerbstätige).

4.1 Kurzzusammenfassung VOR-Region

Personenebene

Ein Viertel der erwerbstätigen ÖsterreicherInnen in der VOR-Region haben Betreuungsaufgaben für ein oder mehrere Kinder und 11 % der berufstätigen Personen in dieser Region übernehmen **Betreuungstätigkeiten** für Verwandte. Bei einer Ausdehnung der wöchentlichen Arbeitszeit ergeben sich für Männer und Frauen mit Betreuungsaufgaben generell diverse Herausforderungen, aber auch im Hinblick auf ihre Mobilität. Bei 12-Stunden-Arbeitstagen müssen Kinderbetreuungsaktivitäten außerhalb der Arbeitszeit noch exakter abgestimmt werden als bisher, was die Nutzung des ÖV in Regionen mit schwachem ÖV-Angebot weiter negativ beeinflussen wird. Eine ständige Änderung

(Flexibilisierung) der Arbeitszeit braucht im öffentlichen Verkehr eine engere Taktung vor allem in den Abendstunden, um Zeitverluste über Wartezeiten zu vermeiden. Die klassische familiäre Rollenaufteilung wird durch 12-Stundentage vermutlich wieder zunehmen. Männer gehen eher einer Vollzeitbeschäftigung nach, während Frauen Teilzeit arbeiten oder ganz bei den Kindern zu Hause bleiben.

Über die Hälfte der erwerbstätigen Personen in der VOR-Region (56 %) arbeiten 2013/2014 mehr als 30 bis 40 Stunden in der Woche und müssen in ihrer Freizeit Hol- und Bringwege, Einkaufswege, Freizeitwege etc. in ihrer begrenzten Zeit unterbringen. Bestehen nicht ausreichende Mobilitäts Optionen (z.B. aufgrund fehlender ÖV-Angebote, Geldmangel oder Ähnliches), birgt dies die Gefahr der Überforderung von Personen bei ihrer Alltagsbewältigung.

Ein höheres wöchentliches Arbeitsstundenausmaß, einfachere Wegeketten und längere Pendlerdistanzen würde bei berufstätigen Männern die Nutzung von passenden ÖV-Angeboten nahelegen. De facto sind diese jedoch eher mit dem eigenen Fahrzeug unterwegs. Eine Ausweitung der Arbeitszeit würde dem Pkw aus Gründen des Komforts weiter Auftrieb verleihen. Etwas mehr als ein Fünftel der erwerbstätigen Personen (22 %) in der VOR-Region geben in der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ an, **Home-Office oder Telearbeit** zu nutzen. Home-Office kann im Erwerbsleben durchaus hilfreich sein, da gewisse Arbeiten von zu Hause aus erledigt werden können – die Grenze zwischen Privatem und Beruflichem ist für manche jedoch schwer zu trennen. Die ständige Erreichbarkeit kann für einige ArbeitnehmerInnen auch zur Belastung werden. Der **Pkw-Führerscheinbesitz** von erwerbstätigen Personen liegt mit 87 % in der VOR-Region zwar unter dem Österreichdurchschnitt (92 %), werden die Bundesländer einzeln betrachtet, zeigen sich große Unterschiede: Wien als Großstadt mit gutem ÖV-Angebot hat einen Anteilswert beim Führerscheinbesitz von 80 % und senkt damit den Durchschnitt erheblich. Im Gegensatz dazu besitzen 95 % der erwerbstätigen BurgenländerInnen und 93 % der berufstätigen NiederösterreicherInnen einen Führerschein für einen Pkw. Ähnliches gilt für die **Pkw-Fahrzeugverfügbarkeit**: In der gesamten VOR-Region können 68 % der erwerbstätigen Personen jederzeit über einen Pkw verfügen (dies liegt unter dem Österreichdurchschnitt von 73 %). Sonderfall ist wiederum Wien – in der Bundeshauptstadt verfügen nur 56 % der Berufstätigen jederzeit über einen Pkw. Der höchste Anteil ist im Burgenland mit 79 % (jederzeit Pkw verfügbar) zu sehen.

Wegeebene

Erwerbstätige Personen in der VOR-Region legen an einem Werktag durchschnittlich 3,1 Wege zurück. Die werktägliche durchschnittlich gesamte **Wegelänge**⁷ beträgt in der VOR-Region 49 km pro Tag. Dies liegt in etwa im Österreichdurchschnitt (47 km/Tag). Die durchschnittlich längsten Wege an Werktagen werden im Burgenland zurückgelegt (63 km/Tag), die kürzesten in Wien (37 km/Tag). Die werktägliche mittlere gesamte **Wegedauer** beträgt in der VOR-Region 90 Minuten pro Tag (um 10 Minuten länger als der Österreichdurchschnitt).

Der mit Abstand dominanteste **Wegzweck** an Werktagen von erwerbstätigen Personen in der VOR-Region ist der Arbeitsweg mit einem Anteil von 43 % aller Wege. Weit dahinter mit jeweils 12 % folgen Einkaufswege bzw. Freizeitwege. 7 % von allen Wegen Berufstätiger in der VOR-Region sind Hol- und Bringwege. Die Wegzweckverteilung unterscheidet sich in den Bundesländern der VOR-Region nur geringfügig von den österreichweiten Anteilswerten. Im Burgenland mit einem Anteilswert von 48 % ist noch eine stärkere Konzentration auf den Arbeitsweg vorhanden. Betrachtet man den **Modal Split**

⁷ Die mittlere gesamte Tageswegelänge und die mittlere gesamte Tageswegedauer ist die durchschnittliche gesamte Wegelänge bzw. Wegedauer, die an einem Werktag zurückgelegt wird. Um die mittlere Tageswegelänge bzw. Tageswegedauer für einen Weg zu erhalten, muss der Wert durch die mittlere Tageswegeanzahl des jeweiligen Bundeslands oder der Region dividiert werden. Beispiel: Mittlere Tageswegelänge für einen Weg für die VOR-Region: 49 km/3,1=16 km. In der VOR-Region ist ein Weg von erwerbstätigen Personen durchschnittlich 16 km lang.

erwerbstätiger Personen in der VOR-Region zeigt sich Folgendes: 57 % aller werktäglichen Wege von Berufstätigen werden mit dem Pkw (als LenkerIn und BeifahrerIn) zurückgelegt (Anteilswert Österreich: 68 %). Wien mit gutem ÖV-Angebot senkt diesen Anteilswert wiederum massiv. In Niederösterreich und dem Burgenland liegt der Anteilswert für das Hauptverkehrsmittel Pkw (als LenkerIn und als BeifahrerIn) für Wege an einem Werktag deutlich über dem Österreichdurchschnitt (Niederösterreich 71 %, im Burgenland sogar 81 %). Wege von erwerbstätigen Männern in der VOR-Region werden häufiger mit einem Kraftfahrzeug als Fahrer zurückgelegt, als dies für Wege von berufstätigen Frauen der Fall ist (Wege von Männern als Fahrer: 57 %, Wege von Frauen als FahrerIn: 43 %). Trotzdem spielt in der VOR-Region der Umweltverbund eine große Rolle. 43 % aller Wege werden von den erwerbstätigen Personen im Umweltverbund zurückgelegt (Wege von Frauen: 47 %; Wege von Männern: 39 %). Bezüglich der anderen verbleibenden Verkehrsmodi liegt die VOR-Region weitestgehend im Österreichdurchschnitt.

In den folgenden Kapiteln werden ausgewählte Ergebnisse im Vergleich zwischen Österreich, der VOR-Region als Gesamtes, Wien, Niederösterreich und dem Burgenland im Detail vorgestellt.

4.2 Personenebene

Auf der Personenebene werden ausgewählte soziodemografische Merkmale, wie auch Merkmale zu Betreuungsaufgaben, Führerscheinbesitz etc. betrachtet.

4.2.1 Homeoffice/Telearbeit

Die Möglichkeit, einen Teil des Arbeitspensums von zu Hause aus zu erledigen, kann einen Einfluss auf die Mobilität von Erwerbstätigen haben – Arbeitswege fallen bei mehreren Arbeitsstunden zu Hause teilweise weg. Bei der Mobilitätserhebung 2013/2014 geben 19 % der erwerbstätigen ÖsterreicherInnen an, Homeoffice zu nutzen (Abbildung 14). In Wien ist der Anteil „Homeoffice/Telearbeit“ mit 24 % am höchsten, in Burgenland mit 14 % am niedrigsten. Mehr Männer als Frauen geben an, von zu Hause aus arbeiten zu können. Burgenland bildet hier die Ausnahme, da in diesem Bundesland 16 % der Frauen aber nur 12 % der Männer die Frage nach Homeoffice/Telearbeit bejahen. Homeoffice bzw. Telearbeit wird von erwerbstätigen Personen aller Altersklassen genutzt – ein Trend zeigt jedoch ein wenig mehr zu den älteren Personen ab 45 Jahren. EPU's und neue Selbständige ohne Büroinfrastruktur haben sich vermutlich häufiger angesprochen gefühlt.

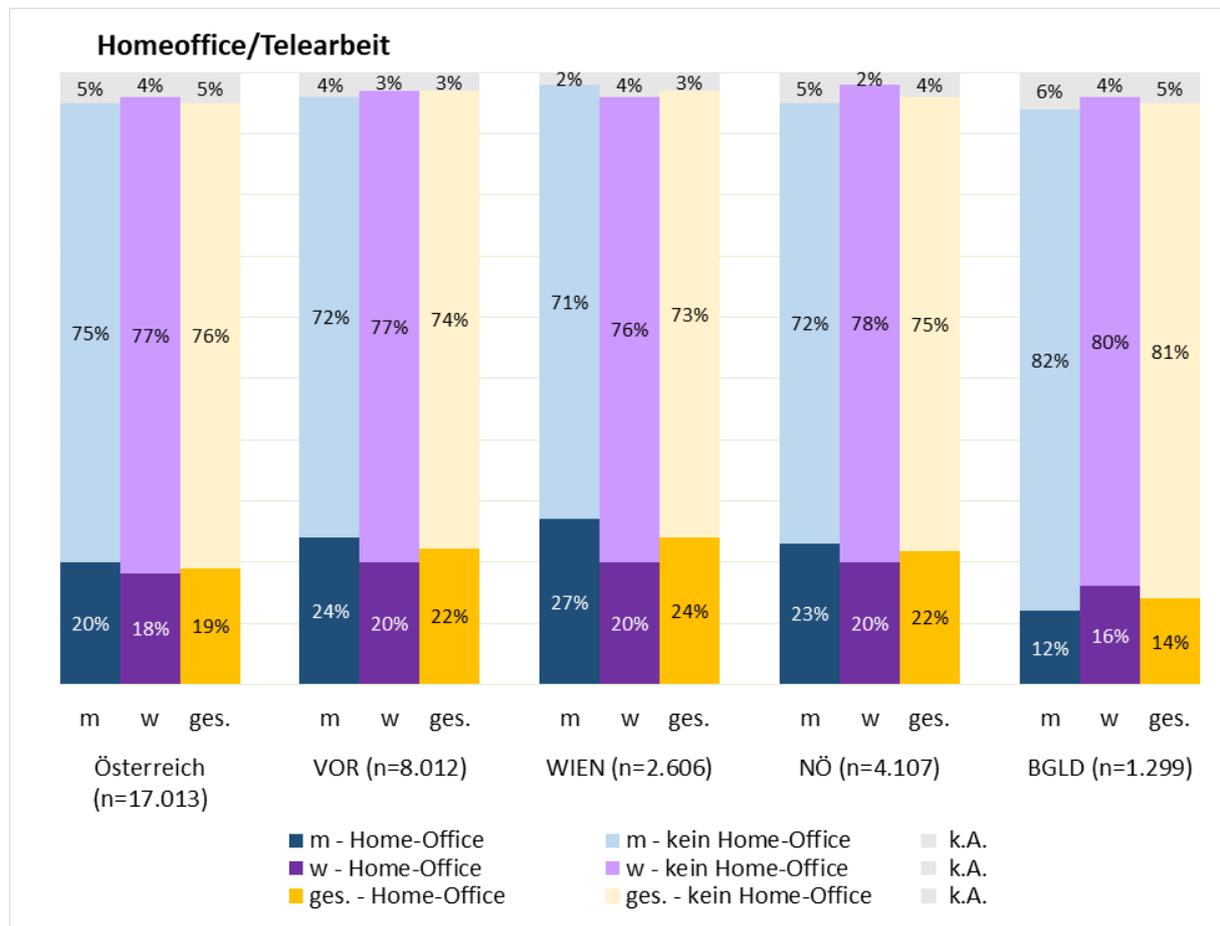


Abbildung 14: Erwerbstätige Personen nach Homeoffice/Telearbeit und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

4.2.2 Arbeitsstunden pro Woche

Bei Betrachtung der wöchentlichen Arbeitszeit⁸ von berufstätigen Personen, zeigen sich teilweise erhebliche Unterschiede bei der Betrachtung der einzelnen Bundesländer (Abbildung 15). Insgesamt verbringen österreichweit etwas mehr als ein Fünftel (22 %) bis zu 30 Stunden, mehr als die Hälfte (54 %) zwischen mehr als 30 bis 40 Stunden und wiederum ca. ein Fünftel (ein relativ hoher Anteil) mehr als 40 Stunden an ihrem Arbeitsplatz. Arbeiten österreichweit nur 6 % der Männer bis 30 Stunden in der Woche, liegt der Anteil der Frauen mit 41 % in dieser Kategorie fast beim 7-fachen der Männer.

Österreichweit arbeiten knapp drei Viertel der Frauen (44 %) mehr als 30 bis 40 Stunden, der Anteilswert der Männer beträgt 63 %.

In **Niederösterreich** ist der Anteil der Frauen, deren Arbeitszeit bis 30 Stunden pro Woche beträgt, mit 48 % am höchsten (im Vergleich zu den anderen hier dargestellten Bundesländern).

In der Kategorie mehr als 30 bis 40 Stunden sind Frauen mit einem Anteil von 54 % in **Wien** am stärksten vertreten.

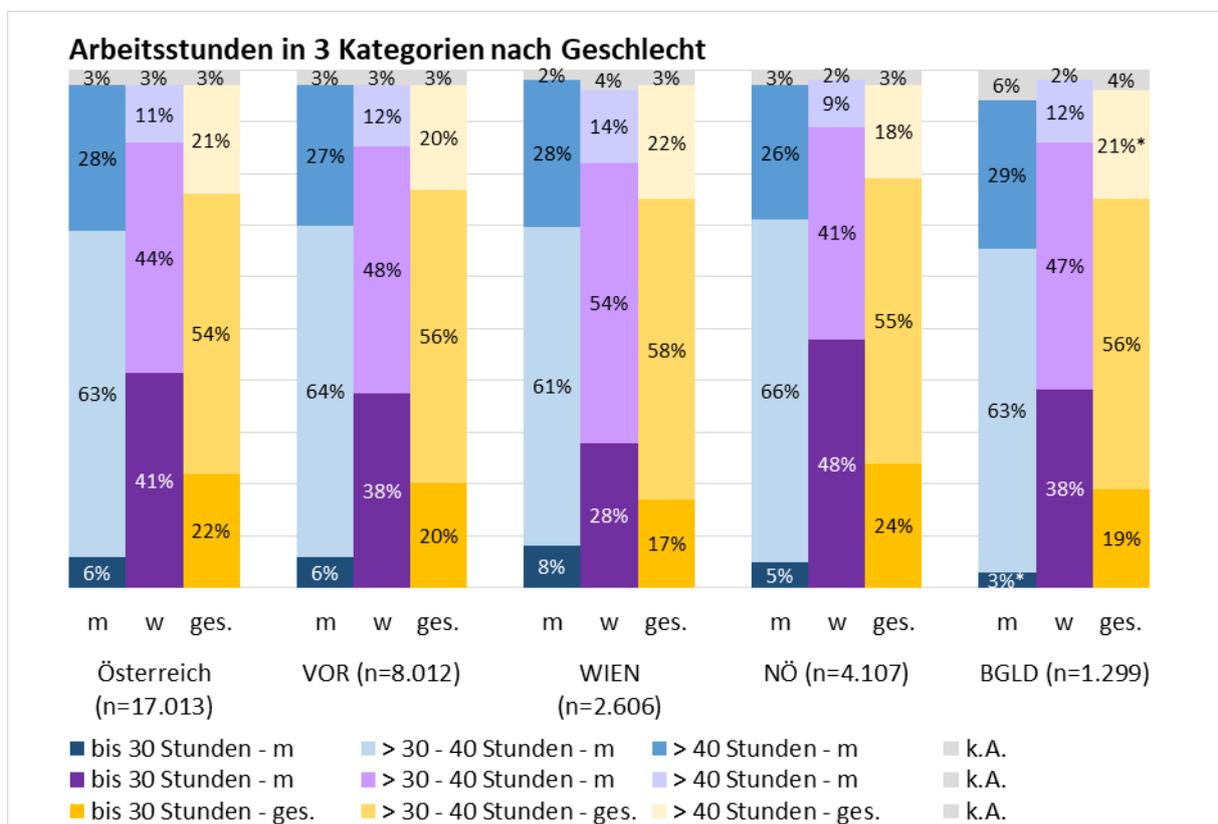


Abbildung 15: Personen nach wöchentlicher Arbeitszeit und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland.

Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

⁸ Aufgrund der Verteilung in der Stichprobe wurde nach Rücksprache mit der Auftraggeberin die 3-stufige Einteilung (bis 30 Stunden; mehr als 30 bis 40 Stunden; mehr als 40 Stunden) vorgenommen.

4.2.3 Betreuungsaufgaben für Kinder und Verwandte

Betreuungsaufgaben für Kinder und/oder Verwandte formen das Mobilitätsverhalten der ÖsterreicherInnen entscheidend mit. Detaillierte Ergebnisse bezüglich der Wege von erwerbstätigen Personen mit Betreuungsaufgaben sind in den Kapiteln der jeweiligen Bundesländer dargestellt. 24 % der befragten erwerbstätigen Personen in Österreich geben an, Betreuungsaufgaben gegenüber Kindern zu übernehmen (Abbildung 16). Der Anteilswert von erwerbstätigen Frauen in Österreich, die Kinder betreuen ist etwas höher (27 %) als der Anteil der Männer (22 %). Dieser relativ hohe Prozentwert bei Männern ist sehr wahrscheinlich auf die Fragestellung im Fragebogen zur Mobilitätserhebung zurückzuführen:

„Betreuen Sie regelmäßig und unentgeltlich Kinder bzw. andere Personen, die auf Ihre Hilfe oder Unterstützung angewiesen sind – egal ob diese zu Ihrem Haushalt gehören oder nicht?“ (nein / ja, und zwar: Kind/Kinder; andere Verwandte; andere Personen)

Es fehlt die Frage zum Ausmaß der Betreuungsaufgaben, z.B. wie viel Zeit für diese Tätigkeiten aufgewendet werden. Männer, die ihren Nachwuchs abends kurz sehen und zu Bett bringen oder am Morgen zum Kindergarten/Schule begleiten/mitnehmen, geben wahrscheinlich ebenfalls an, Betreuungsaufgaben zu übernehmen.

Niederösterreich hat (eventuell aufgrund des etwas höheren Wertes) einen tendenziell höheren Anteil an berufstätigen Frauen, die Betreuungsaufgaben für Kinder übernehmen – im Vergleich dazu liegen Wien und das Burgenland etwas darunter.

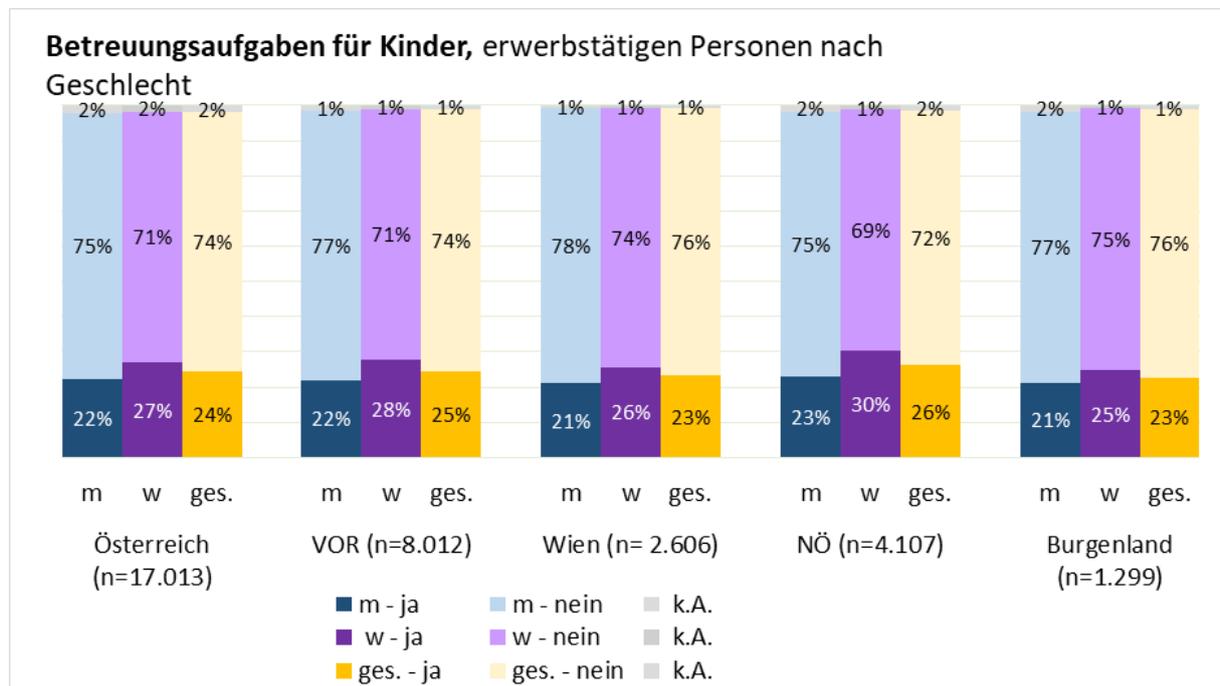


Abbildung 16: Erwerbstätige Personen nach Kinderbetreuung und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Bei der Mobilitätserhebung geben 10 % der erwerbstätigen ÖsterreicherInnen an, **Betreuungsaufgaben für Verwandte** (Abbildung 17) zu übernehmen. Die Anteilswerte in der VOR-Region und den einzelnen Bundesländern sind annähernd ident mit den österreichweiten Werten – außer im Burgenland ist der Gesamtanteilswert bei der Betreuung von Verwandten mit 13 % am höchsten.

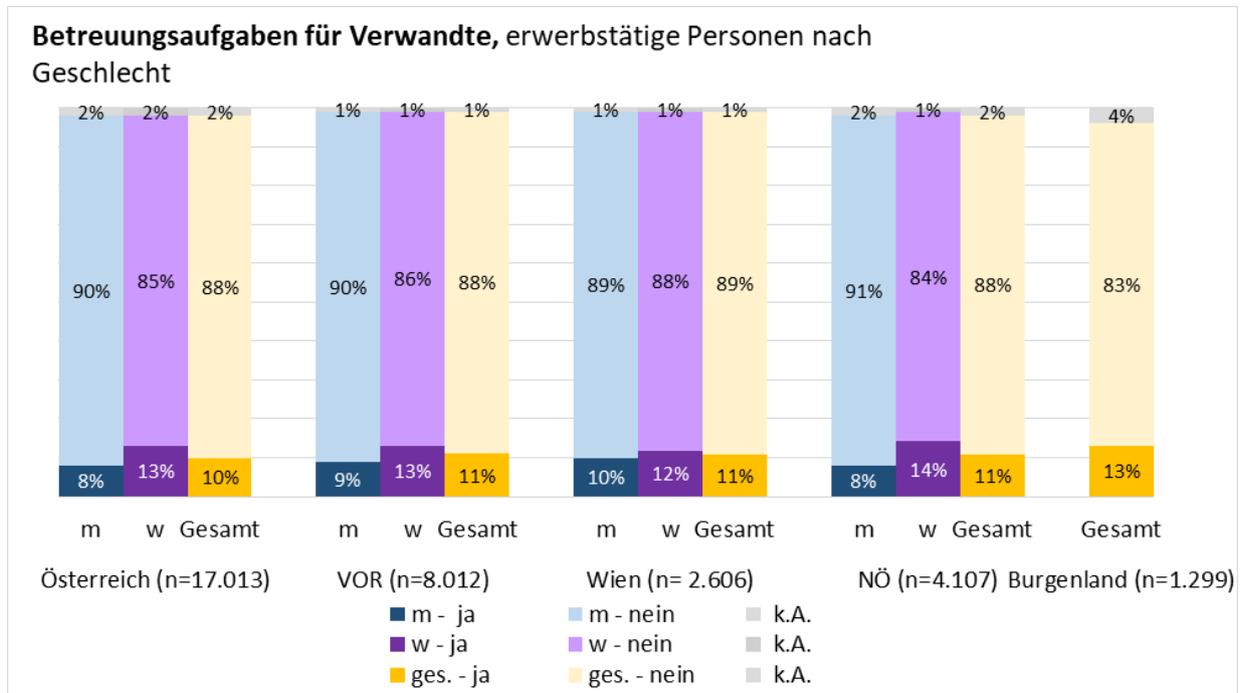


Abbildung 17: Erwerbstätige Personen nach Betreuung von Verwandten und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

4.2.4 Führerscheinbesitz Pkw

Der Anteil der FührerscheinbesitzerInnen (Abbildung 18) ist im Allgemeinen sehr hoch. 92 % der erwerbstätigen ÖsterreicherInnen besitzen eine LenkerInnenberechtigung. Sonderfall ist Wien: In der Bundeshauptstadt besitzen 80 % der Personen, die einer bezahlten Arbeit nachgehen einen Führerschein der Klasse B und dies ist der niedrigste Anteilswert in der VOR-Region. Mit einem Anteil von 95 % FührerscheinbesitzerInnen liegt das Burgenland im Vergleich an erster Stelle. Im Geschlechtervergleich zeigt sich, dass in Wien der Unterschied am größten ist: Dort besitzen 86 % der Männer, jedoch nur knapp 74 % der Frauen einen Führerschein der Klasse B. Die Notwendigkeit, eine Fahrerlaubnis für einen Pkw zu besitzen, ist angesichts des guten ÖV-Angebotes in einer Großstadt wie Wien deutlich weniger gegeben. In Niederösterreich (93 %) und dem Burgenland (95 %) ist das Geschlechterverhältnis bezüglich des Führerscheinbesitzes ausgeglichen.

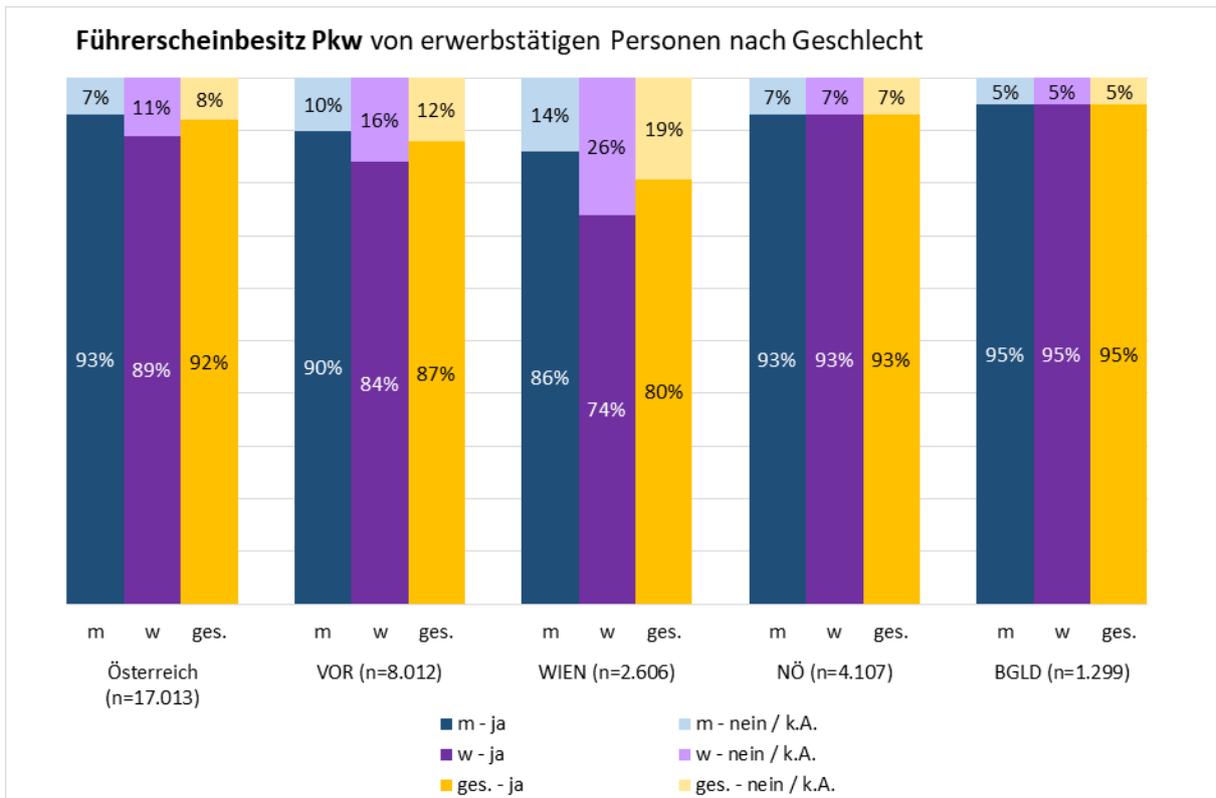


Abbildung 18: Erwerbstätige Personen nach Führerscheinbesitz und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

4.2.5 Fahrzeugverfügbarkeit Pkw

73 % der erwerbstätigen Personen in Österreich können jederzeit über einen Pkw verfügen (Abbildung 19). In Wien ist dieser Anteilswert am geringsten mit 56 %; im Burgenland mit 79 % am höchsten. Im Burgenland ist auch der Anteilswert zwischen den Geschlechtern weitgehend gleich. Der höhere Anteil an teilzeitarbeitenden Frauen im Burgenland und in Niederösterreich führt zur Notwendigkeit einer jederzeitigen Verfügbarkeit des Pkw für Frauen: Bei knappen Zeitressourcen und komplexen Wegeketten aufgrund Betreuungs- und Versorgungsaufgaben plus geringer ÖV-Angebote, kommt der Pkw-Verfügbarkeit ein hoher Stellenwert zu. Der größte Unterschied bei Betrachtung der Fahrzeugverfügbarkeit nach Geschlecht zeigt sich in Wien. In der Bundeshauptstadt haben 65 % der Männer jedoch nur 45 % der Frauen jederzeit ein Auto zur Verfügung.

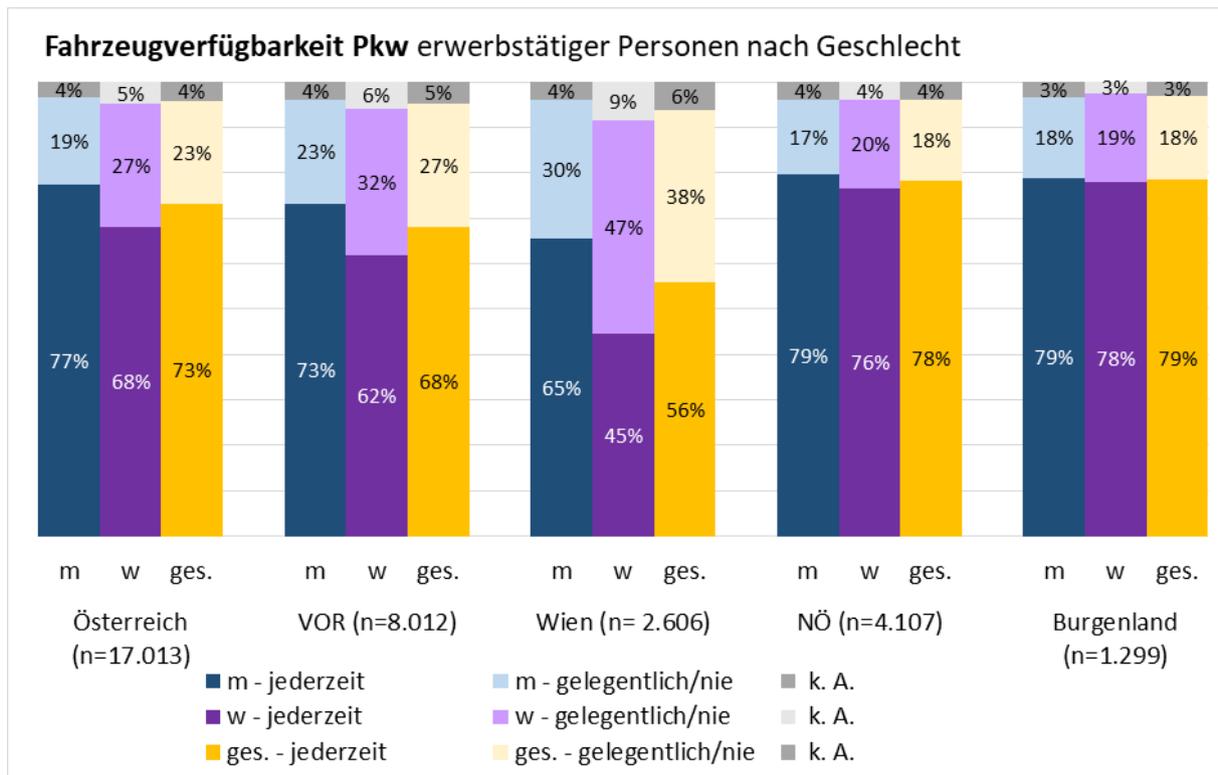


Abbildung 19: Erwerbstätige Personen nach Fahrzeugverfügbarkeit und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

4.2.6 Nutzung von Navigationsgeräten (Pkw und ÖV)

In Österreich verwenden 63 % der erwerbstätigen Personen (Abbildung 20) elektronische Navigationsgeräte (Navi, Handy oder anderes) für Autofahrten (vor Fahrtantritt oder unterwegs). Zum Vergleich: Österreichweit nutzen 48 % aller Personen – nicht nur erwerbstätige – elektronische Hilfsmittel zur Routenplanung. Am häufigsten informieren sich erwerbstätige NiederösterreicherInnen (68 %) mit Hilfe elektronischer Navigationsgeräte über Routen. Österreichweit und in allen Bundesländern der VOR-Region ist der Anteilswert der Männer, die elektronische Hilfsmittel zur Navigation verwenden höher, als der der Frauen.

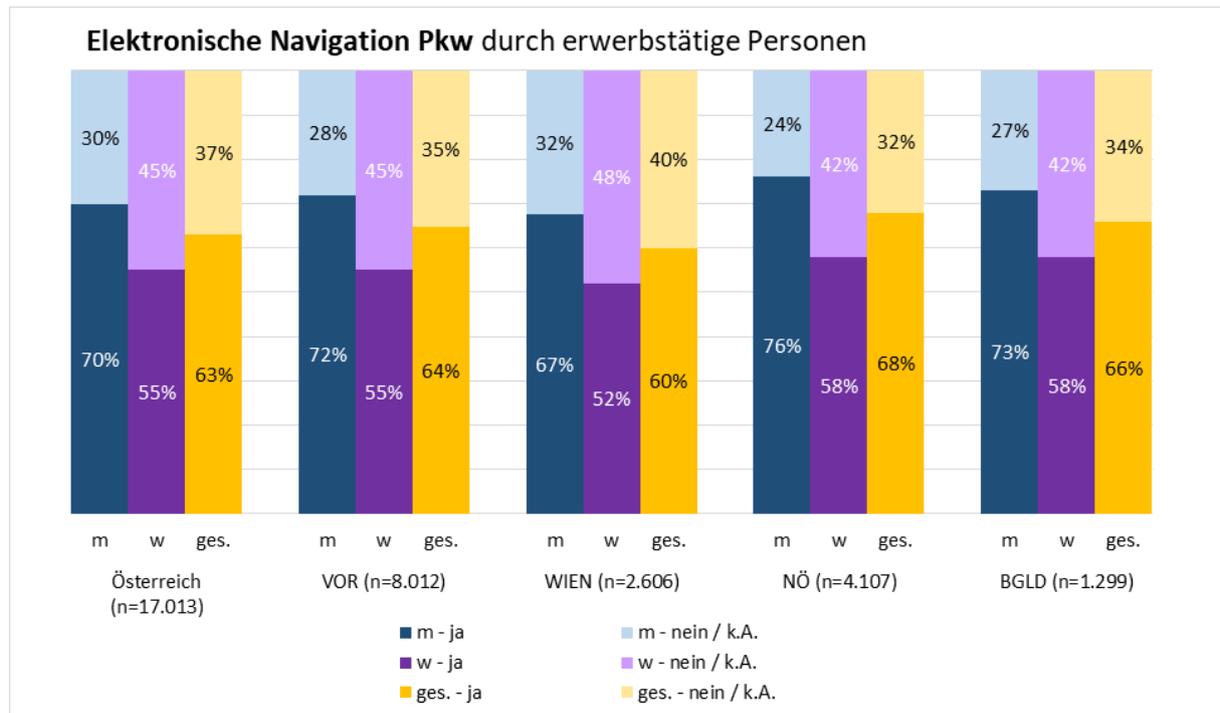


Abbildung 20: Erwerbstätige Personen nach Nutzung von elektronischer Navigation (Pkw) und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Eine **elektronische Navigation für den ÖV** verwenden nur knapp ein Drittel (31 %) der erwerbstätigen ÖsterreicherInnen (Abbildung 21). Erwartungsgemäß ist dieser Anteil in Wien jedoch deutlich höher mit 52 %. Das bedeutet, mehr als die Hälfte der erwerbstätigen Personen in der Bundeshauptstadt nutzen ihr Smartphone oder andere elektronische Devices zur Routenplanung vorab oder während ihrer Wege. Der hohe Wiener Anteil hebt den Schnitt in der VOR-Region. Die elektronische Navigation für den ÖV wird eher von Frauen genutzt. Am größten ist der Unterschied zwischen den Geschlechtern wiederum in Wien (Frauen 57 %; Männer 49 %). Am wenigsten werden elektronische Navigationsgeräte für den ÖV im Burgenland genutzt (Burgenland gesamt: 19 %; Männer: 16 %; Frauen 23 %), in Niederösterreich liegt der Gesamt-Anteilswert bei 31 %.

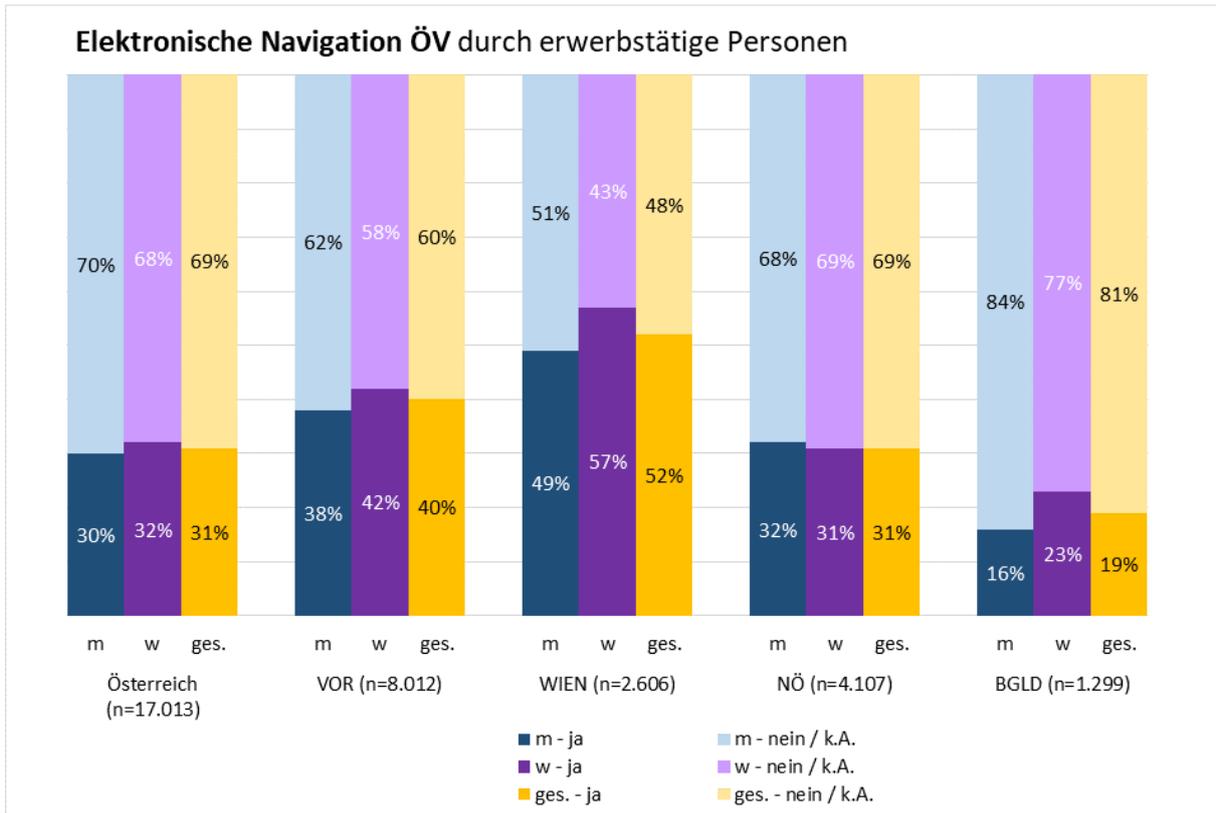


Abbildung 21: Erwerbstätige Personen nach Nutzung von elektronischer Navigation (ÖV) und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

4.3 Wegebene

Anmerkung zu den Mittelwerten: Bei der Mobilitätsenerhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ weisen Mittelwerte eine hohe Standardabweichung auf. Durch die Konzentration der Befragung der Wege auf zwei Berichtstage kann es zu einer hohen Streuung bei der Wegelänge, Wedauer und Anzahl der Wege kommen. Die Standardabweichung wird – wie mit den AuftraggeberInnen vereinbart – aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt.

4.3.1 Wegeanzahl, -dauer und -länge von erwerbstätigen Personen⁹

Anzahl der Wege pro erwerbstätiger Person an Werktagen

In Österreich legen erwerbstätige Personen an einem Werktag (ohne Feiertag) durchschnittlich 3,1 Wege zurück (Abbildung 22). Inkludiert sind hier alle Wege, wie z.B. Hol- und Bringwege, Einkaufswege, Freizeitwege etc. Die Mittelwerte der Bundesländer unterscheiden sich kaum in der VOR-Region. Frauen, die einer bezahlten Arbeit nachgehen legen im Schnitt mehr Wege zurück (3,2 Wege) als Männer (3,0). Eine Ausnahme bildet das Burgenland, wo erwerbstätige Frauen und Männer durchschnittlich gleich viele Wege an einem Werktag zurücklegen.

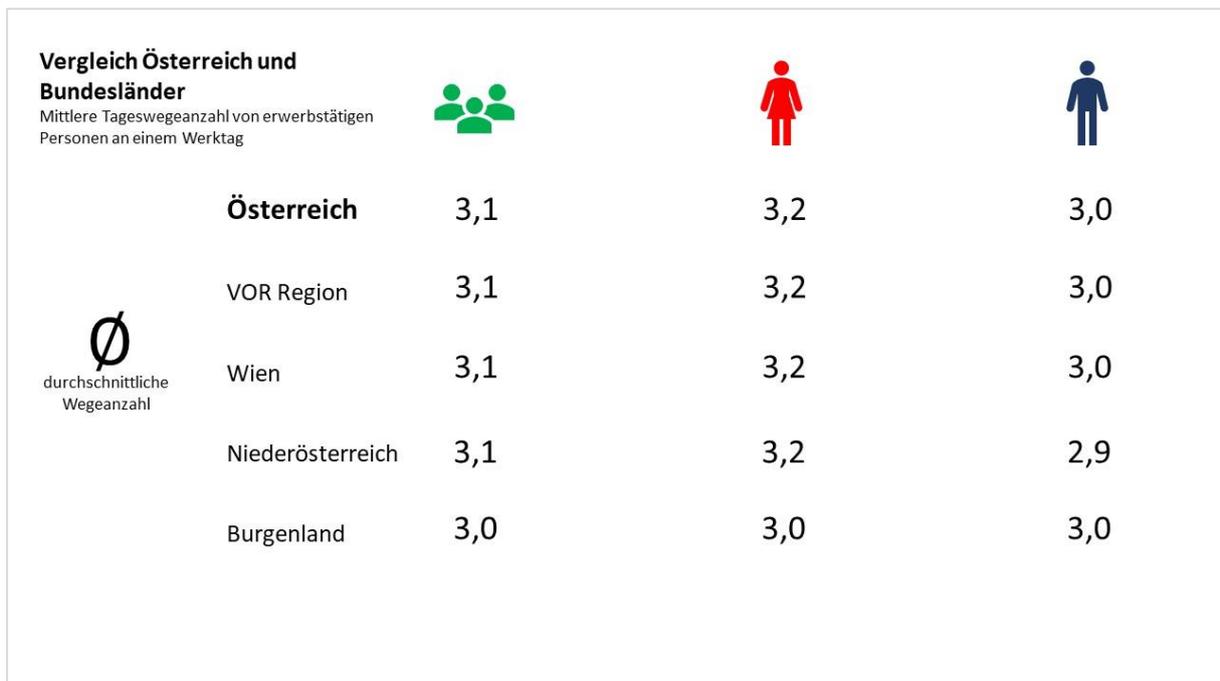


Abbildung 22: Durchschnittliche werktägliche Wegeanzahl von erwerbstätigen Personen. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland. (Österreich n=23.357 Wege; VOR n=11.425 Wege; Wien n=3.715 Wege; NÖ n=5.829 Wege; Bgld. n=1.881 Wege), Daten aus der Mobilitätsenerhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

⁹ Die mittlere gesamte Tageswegelänge ist die durchschnittliche gesamte Wegelänge, die an einem Werktag über alle Wege zurückgelegt wird. Um die mittlere Tageswegelänge für einen Weg zu erhalten, muss der Wert durch die mittlere Tageswegeanzahl dividiert werden. Beispiel: Mittlere Tagesweglänge für einen Weg für Wien: 37/3,1=12 km. In Wien ist ein Weg von erwerbstätigen Personen durchschnittlich 12 km lang.

Mittlere gesamte Tageswegelänge

Die durchschnittliche gesamte Tageswegelänge (Abbildung 23) von erwerbstätigen Personen an einem Werktag in der VOR-Region beträgt 49 Kilometer pro Tag. Wege von Frauen (44 km/Tag) sind um einiges kürzer als die Wege von Männern (53 km/Tag). Die kürzesten Wege mit durchschnittlich 37 km pro Tag legen WienerInnen zurück. Die Wegelängen von berufstätigen Personen in Niederösterreich (58 km/Tag) und im Burgenland (63 km/Tag) liegen deutlich über dem Österreichdurchschnitt von 47 km pro Tag. Hier macht sich die Sogwirkung der Bundeshauptstadt beziehungsweise die Betriebsansiedelungen rund um Kleinstädte bemerkbar.

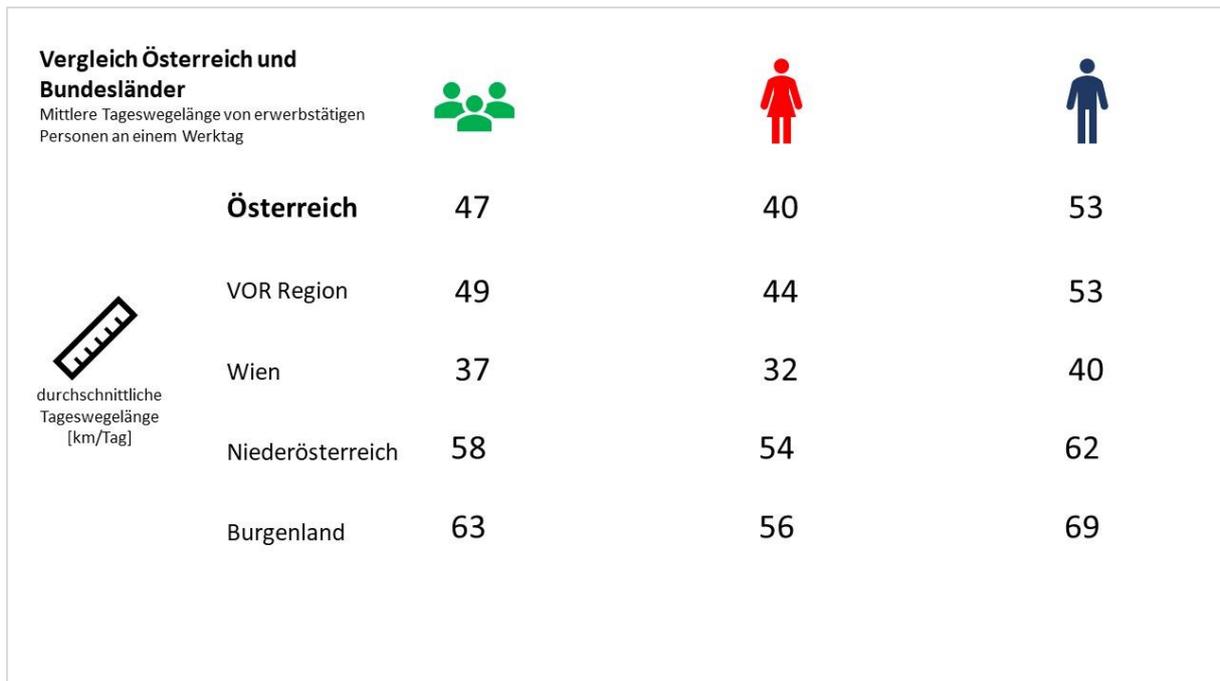


Abbildung 23: Durchschnittliche werktägliche Tageswegelänge von erwerbstätigen Personen. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland.

(Wege an zwei Berichtstagen. Österreich n=23.357 Wege; VOR n=11.425 Wege; Wien n=3.715 Wege; NÖ n=5.829 Wege; Bgld. n=1.881 Wege), Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Mittlere gesamte Tageswegedauer

Österreichweit wenden erwerbstätige Personen für all ihre Wege an einem Werktag im Schnitt 1 Stunde und 20 Minuten auf (Abbildung 24). Auf gesamt Österreich bezogen zeigt sich, dass Wege von im Beruf stehenden Frauen (75 min/Tag) um 9 Minuten pro Tag weniger Zeit in Anspruch nehmen als Wege von Männern (84 min/Tag). In der VOR-Region dauern die Wege der Berufstätigen um 10 Minuten länger (90 min/Tag) als im gesamt Österreichdurchschnitt (80 min/Tag). Außerdem dauern in Wien die Wege insgesamt im Schnitt um 12 Minuten pro Tag länger als im Österreichdurchschnitt. Die hohe ÖV Nutzung bzw. kombinierte Verkehrsmittelnutzung, insbesondere die Notwendigkeit umzusteigen, kann dafür ein Grund sein. In Wien und Niederösterreich ist die Tageswegedauer zwischen den Geschlechtern relativ ähnlich und liegt bei ca. 90 Minuten pro Tag. Ausreißer ist hier das Burgenland: Wege von Männern nehmen in diesem Bundesland um sechs Minuten mehr Zeit in Anspruch (83 min/Tag) als Wege von Frauen (77 min/Tag).

Ein sehr interessantes Ergebnis im Geschlechtervergleich in der VOR Region ist, dass Wege von Frauen zwar etwas kürzer sind als die Wege von Männern, Frauen jedoch in Niederösterreich und Wien annähernd gleich lang für diese Wege unterwegs sind. Grund hierfür kann die häufigere ÖV-Nutzung von Frauen für ihre Wege sein.

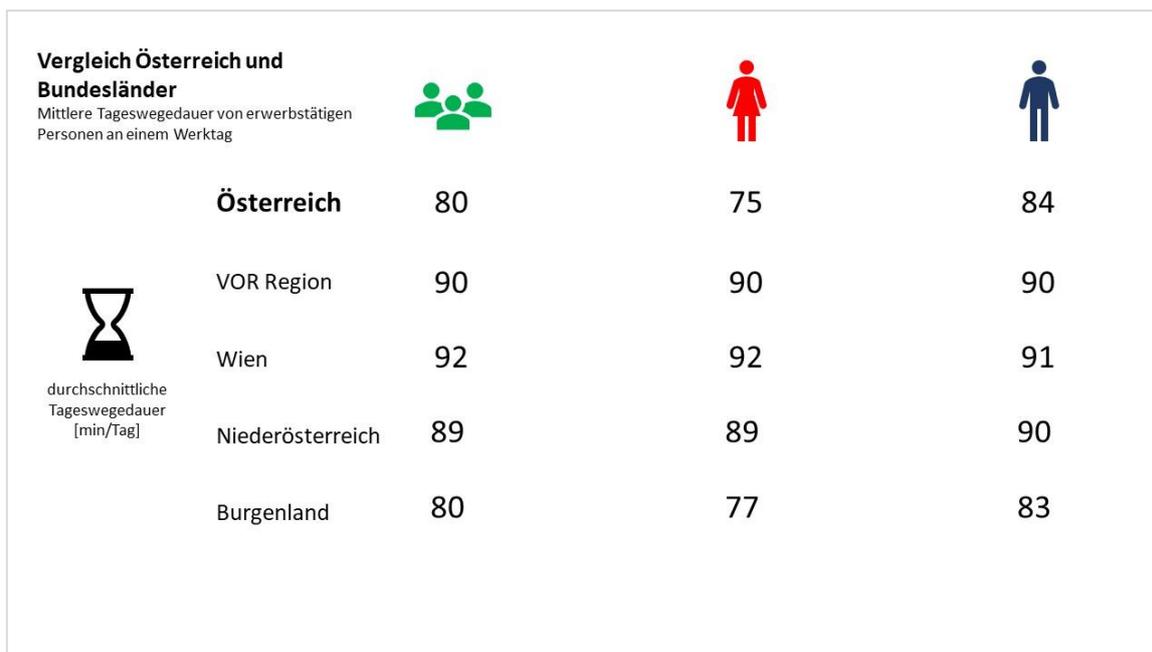


Abbildung 24: Durchschnittliche werktägliche Tageswegedauer von erwerbstätigen Personen. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland. (Österreich n=23.357 Wege; VOR n=11.425 Wege; Wien n=3.715 Wege; NÖ n=5.829 Wege; Bgld. n=1.881 Wege), Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

4.3.2 Modal-Split von erwerbstätigen Personen

In Abbildung 25 ist der Modal Split (Hauptverkehrsmittelwahl) von erwerbstätigen Personen für alle Wege an einem Werktag dargestellt. Das anteilmäßig am häufigsten genutzte Verkehrsmittel für werktägliche Wege – gesamt Österreich betrachtet – ist bekanntlich der Pkw mit einem Anteil von 68 % von allen Wegen. 61 % der Wege werden mit dem Pkw als LenkerIn und 7 % der Wege als BeifahrerIn zurückgelegt. Knapp ein Drittel (32 %) der Wege in Österreich an Werktagen werden im Umweltverbund getätigt. Aufgeschlüsselt sind dies: 14 % ÖV und sonstige Verkehrsmittel inklusive Taxi, 12 % Zu-Fuß-Anteil und 6 % Radfahranteil.

Betrachtet nach **Geschlecht** zeigt sich, dass österreichweit 65 % der werktäglichen Wege von Männer und 55 % der werktäglichen Wege von Frauen mit einem Pkw als LenkerIn zurückgelegt werden. Bei allen Wegen von erwerbstätigen Personen sind auch Frauen häufiger Beifahrerinnen (10 %) als Männer (5 %). 15 % aller Wege von erwerbstätigen Frauen, aber nur 10 % der Wege von Männern werden Zu-Fuß zurückgelegt (Möglicher Grund: Nutzung des ÖV bedingt auch Fußwege).

57 % aller Wege von erwerbstätigen Personen in der **VOR-Region** werden mit dem Hauptverkehrsmittel Pkw (als LenkerIn und BeifahrerIn) zurückgelegt. Dies sind um 11-Prozentpunkte weniger als der österreichweite Anteilswert von 68 %. Wien als Großstadt mit gutem ÖV-Angebot senkt diesen Anteilswert. Bei der Betrachtung der übrigen Bundesländer der VOR-Region (Niederösterreich und Burgenland) zeigt sich, dass das Hauptverkehrsmittel Pkw (als LenkerIn und als BeifahrerIn) für Wege an einem Werktag deutlich über dem Gesamtanteilswert für Österreich liegt. In Niederösterreich beträgt dieser 71 %, im Burgenland sogar 81 %. 57 % der Wege von erwerbstätigen Männern in der VOR-Region werden als Pkw-Lenker zurückgelegt, der Anteilswert für Wege von Frauen liegt hier bei 43 %. Trotzdem spielt in der VOR-Region der Öffentliche Verkehr, sonstige Verkehrsmittel und das Taxi eine große Rolle: Für ein Viertel der Wege von erwerbstätigen Personen in der VOR-Region wird das öffentliche Angebot in Anspruch genommen (Wege von Frauen mit 27 % mehr als Wege von Männern mit 22 %). Bezüglich der anderen verbleibenden Verkehrsmodi liegt die VOR-Region weitestgehend im Österreichdurchschnitt.

Wien als Großstadt mit gut ausgebauter ÖV-Infrastruktur ist hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl im Österreichvergleich ein Sonderfall. Knapp zwei Drittel (62 %) der Wege von berufstätigen WienerInnen werden im Umweltverbund zurückgelegt. Der Anteil der Wege mit ÖV-Nutzung ist mit 39 % wesentlich höher als der Anteilswert für gesamt Österreich (14 %). Für 46 % der Wege von Frauen, aber nur für ein Drittel der Wege von Männern (33 %) dient der ÖV als Verkehrsmittel. Für ihre Wege nutzen in Wien anteilmäßig wenig erwerbstätige Menschen einen Pkw (34 %), das Autofahren ist aber auch in der Stadt „männlich“. Nur ein Viertel der Wege von Frauen (25 %) werden als Pkw LenkerInnen zurückgelegt. Der Anteilswert für Wege von Männern in dieser Kategorie liegt bei 42 %. Zu-Fuß werden in Wien 18 % der Wege zurückgelegt (Männer 16 %, Frauen 19 %) – dieser Anteil liegt um 6-Prozentpunkte über dem österreichweiten Anteil der Zu-Fuß-Wege (12 %). Die fußläufige Erreichbarkeit von beispielsweise Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen ist ein großer Vorzug der urbanen Siedlungsstrukturen. Der Anteil des Verkehrsmittels Rad liegt bei 5 %. In Wien werden doppelt so viele Wege von berufstätigen Männern mit dem Rad zurückgelegt als dies für Wege von Frauen der Fall ist.

Niederösterreich hat einen hohen Anteil mit 63 % an Wegen, die erwerbstätige Personen mit dem Pkw als LenkerInnen zurücklegen (69 % der Wege von erwerbstätigen Männern; 56 % der Wege von erwerbstätigen Frauen). Am höchsten ist der Anteil an Wegen als Pkw-LenkerInnen im **Burgenland**: Fast drei Viertel der Wege von erwerbstätigen burgenländischen Personen (73 %) werden in dieser Kategorie zurückgelegt. Der Anteilswert für Wege von Männern liegt bei 76 %, für Wege von Frauen bei 70 %. Der Verkehrsmodus Zu-Fuß (8 %) liegt im Burgenland um 4-Prozentpunkte unter dem Gesamtanteilswert für Österreich (12 %). Auch der ÖV wird im Gegensatz zu den anderen hier untersuchten Regionen von berufstätigen BurgenländerInnen anteilmäßig unterdurchschnittlich für werktägliche Wege genutzt – nur 7 % der Wege von Männern und Frauen werden mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (Gesamtanteilswert für Österreich beträgt 14 %).

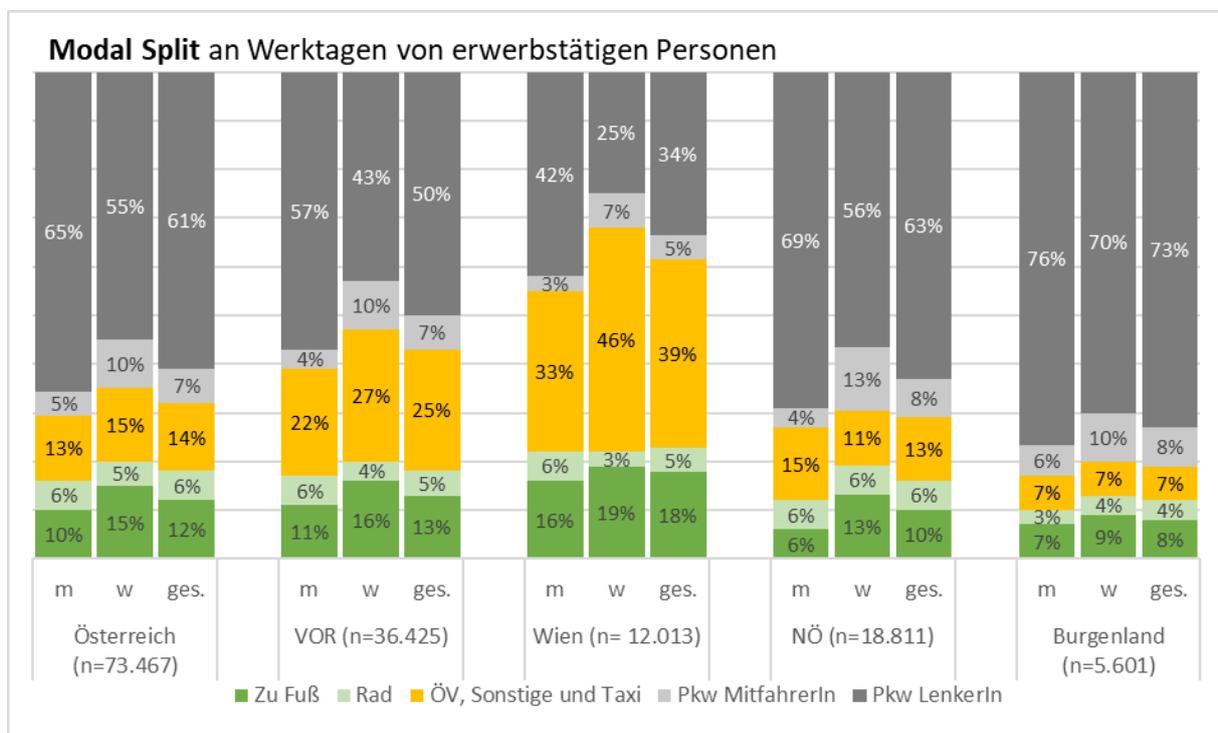


Abbildung 25: Werktäglicher Modal Split von erwerbstätigen Personen nach Geschlecht und gesamt. Vergleich Österreich, VOR-Region, Wien, Niederösterreich und Burgenland. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

4.3.3 Wegzweckverteilung

Der Arbeitsweg mit 44 % ist mit Abstand der häufigste Wegzweck für alle Wege von erwerbstätigen ÖsterreicherInnen an Werktagen. Weit dahinter – mit jeweils 11 % – folgen Einkaufswege bzw. Freizeitwege. 7 % aller Wege von berufstätigen Personen sind Hol- und Bringwege. Die Wegzweckverteilung unterscheidet sich in den Bundesländern der VOR-Region nur geringfügig von den österreichweiten Anteilswerten. Im Burgenland ist noch eine stärkere Konzentration auf den Arbeitsweg vorhanden.

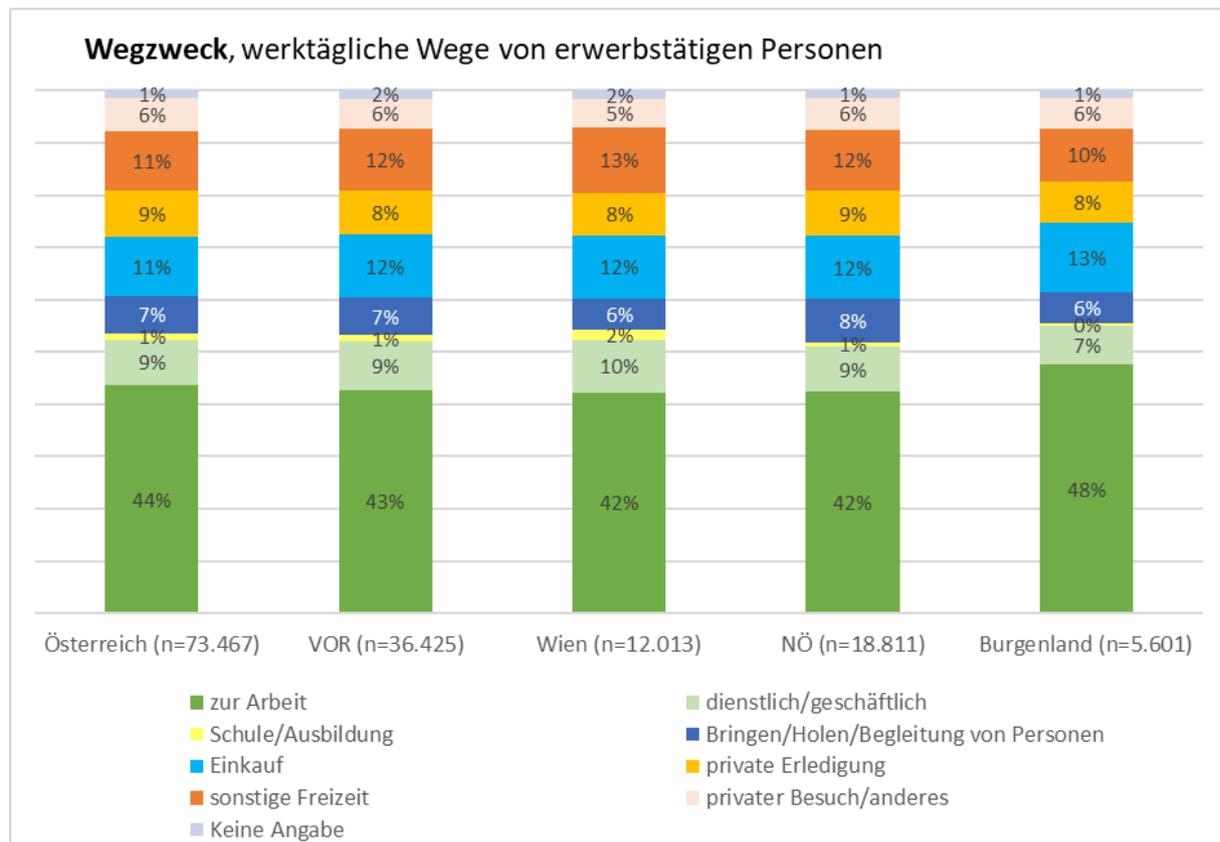


Abbildung 26: Wegzweck für alle werktäglichen Wege von erwerbstätigen Personen. Vergleich Österreich, VOR-Region, Wien, Niederösterreich und Burgenland. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Da die Arbeitswege an einem Werktag den Großteil der Wege ausmachen, werden diese in den folgenden drei Kapiteln für die VOR-Region genauer betrachtet. Ebenso finden sich bei den Auswertungen der drei Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland eigene Kapitel über die Arbeitswege.

4.3.4 Mittlere Arbeitsweglänge und -dauer in der VOR-Region

In Wien sind im Mittel die Arbeitswege mit 11 km pro Richtung am kürzesten (Abbildung 27), im Burgenland mit durchschnittlich 27 km am längsten. In allen drei Bundesländern sind die Arbeitswege von Frauen kürzer als die von Männern: In Wien im Schnitt um 4 km, in Niederösterreich und im Burgenland um jeweils 5 km pro Richtung. In den Regionen der Bundesländer gibt es teilweise starke Unterschiede bei der Arbeitsweglänge, auf die in den Detailauswertungen näher eingegangen wird.

Vergleich Bundesländer				
Mittlere Arbeitsweglänge an einem Werktag				
Wien	11	9	13	
Zentrum/West	9	8	9	
Süd/Donau	13	10	16	
 Niederösterreich	21	18	23	
Zentralraum	18	13	21	
Mostviertel	15	12	18	
Waldviertel	21	20	22	
Weinviertel	28	26	31	
Industrieviertel	21	18	22	
Burgenland	27	24	29	
peripher	28	23	32	
zentral	26	24	27	

Mittlere Arbeitsweglänge [km]

Abbildung 27: Mittlere Arbeitsweglänge in der VOR-Region gesamt und nach Geschlecht.
 (Wien: n=4.884; Region Zentrum/West n=2.177; Region Wien Süd/Donau n=2.707. NÖ: n=7.589; Zentralraum n=1.639; Mostviertel n=891; Waldviertel n=1.022; Weinviertel n=1.716; Industrieviertel n=2.321. Bgld.: n=2.564; periphere Bezirke n=1.062; zentrale Bezirke n=1.502), Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Die **mittlere Arbeitswegdauer** gesamt betrachtet unterscheidet sich nicht zwischen den Bundesländern der VOR-Region und liegt bei 32 min pro Richtung (Abbildung 28). Unterschiede werden erst im Vergleich der Wege in den Regionen und denen von Frauen und Männern erkennbar. In Niederösterreich und im Burgenland dauern die Arbeitswege von Frauen im Schnitt 30 min pro Richtung. Die Arbeitswege von Männern in diesen Bundesländern nehmen im Schnitt um 4 min (Niederösterreich) bzw. 3 min (Burgenland) mehr Zeit in Anspruch. Ausnahme ist wieder Wien: Dort ist die Arbeitsweglänge bei Frauen und Männern ident bei 32 min pro Richtung.

Vergleich Bundesländer Mittlere Arbeitswegdauer an einem Werktag				
	Wien	32	32	32
	Zentrum/West	27	29	26
	Süd/Donau	36	35	37
	Niederösterreich	32	30	34
Mittlere Arbeitswegdauer [min]	Zentralraum	30	25	34
	Mostviertel	21	19	23
	Waldviertel	25	26	25
	Weinviertel	44	44	44
	Industrieviertel	34	31	35
	Burgenland	32	30	33
	peripher	31	28	33
	zentral	32	31	32

Abbildung 28: Mittlere Arbeitswegdauer in der VOR-Region gesamt und nach Geschlecht.
 (Wien: n=4.884; Region Zentrum/West n=2.177; Region Wien Süd/Donau n=2.707. NÖ: n=7.589; Zentralraum n=1.639; Mostviertel n=891; Waldviertel n=1.022; Weinviertel n=1.716; Industrieviertel n=2.321. Bgld.: n=2.564; periphere Bezirke n=1.062; zentrale Bezirke n=1.502), Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Mittlere Arbeitsweglänge und -dauer nach Arbeitsstunden in der VOR-Region

Betrachtet nach dem wöchentlichen Arbeitsstundenausmaß (Abbildung 29) zeigt sich, dass die Arbeitswege von Personen, die bis zu 30 Stunden pro Woche arbeiten tendenziell kürzer sind. Ausnahme ist dabei wieder Wien: Die Arbeitswegdauer von Frauen mit bis zu 30 Stunden pro Woche Arbeitszeit ist annähernd gleich (32 min), wie die Arbeitswegdauer von Frauen, die mehr Arbeitsstunden pro Woche leisten (bei mehr als 30 bis 40 Stunden: 33 min). Beziehungsweise dauert ihr Arbeitsweg im Schnitt um 3 min pro Richtung länger, als Arbeitswege von Frauen, die über 40 Stunden pro Woche arbeiten (29 min).

Ein interessantes Ergebnis zeigt sich beim Vergleich der Arbeitsweglänge und -dauer von Frauen in Niederösterreich, die über 40 Stunden pro Woche arbeiten: Erstens sind deren Arbeitswege im Schnitt um 7 km länger, als die der Männer mit derselben wöchentlichen Arbeitszeit. Zweitens dauern diese Arbeitswege von Frauen auch im Schnitt um fast 20 min pro Tag länger, als die der Männer. Grund dafür kann sein, dass Frauen für ihre Arbeitswege eher den ÖV nutzen und damit länger unterwegs sind.

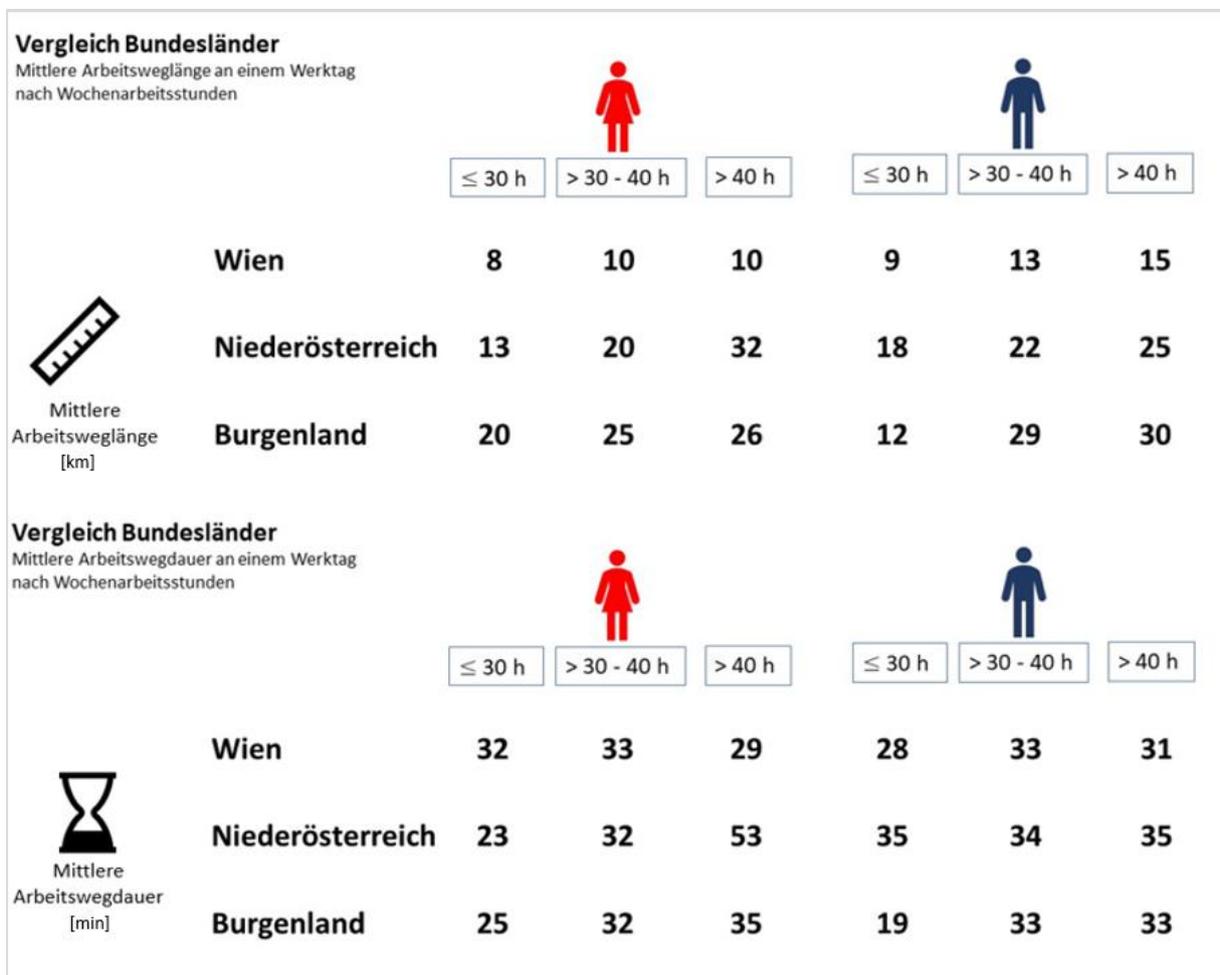


Abbildung 29: Mittlere Arbeitsweglänge bzw. mittlere Arbeitswegdauer nach Geschlecht und wöchentlichem Arbeitsstundenausmaß im Bundesländervergleich der VOR-Region. (Wien: n=4.884; Region Zentrum/West n=2.177; Region Wien Süd/Donau n=2.707. NÖ: n=7.589; Zentralraum n=1.639; Mostviertel n=891; Waldviertel n=1.022; Weinviertel n=1.716; Industrieviertel n=2.321. Bgld.: n=2.564; periphere Bezirke n=1.062; zentrale Bezirke n=1.502), Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

4.3.5 Modal Split für Arbeitswege – Österreich und VOR-Region

In Abbildung 30 ist ersichtlich, dass es bezüglich der Verkehrsmittelwahl bei Arbeitswegen in den Bundesländern der VOR-Region starke Unterschiede gibt. So liegt der Anteilswert für Arbeitswege mit dem Pkw als LenkerIn und BeifahrerIn in Wien bei genau einem Drittel (33 %), im Burgenland bei 81 %. Niederösterreich liegt hierbei im österreichweiten Durchschnitt mit 65 %. In Wien ist der Anteilswert für Arbeitswege im Umweltverbund erwartungsgemäß sehr hoch bei zwei Drittel (66 %) – im Burgenland wiederum sehr niedrig bei 18 %. Niederösterreich liegt bei Arbeitswegen im Umweltverbund mit einem Wert von 34 % in etwa im Österreichdurchschnitt (35 %).

Bei der detaillierteren Betrachtung der Arbeitswege im Umweltverbund sticht die **Bundeshauptstadt** bei Wegen mit dem ÖV heraus: Für über die Hälfte der Arbeitswege (52 %) wird dieser genutzt. 5 % der Arbeitswege werden Zu-Fuß und weitere 9 % mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Niederösterreich liegt hier im österreichweiten Durchschnitt: Knapp über ein Fünftel der Arbeitswege (21 %) werden mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, 5 % zu-Fuß und 9 % mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Für das **Burgenland** sind die Fallzahlen des Modal Split zu gering (außer für „Pkw LenkerIn“), daher stark zufallsbehaftet und werden nicht interpretiert.

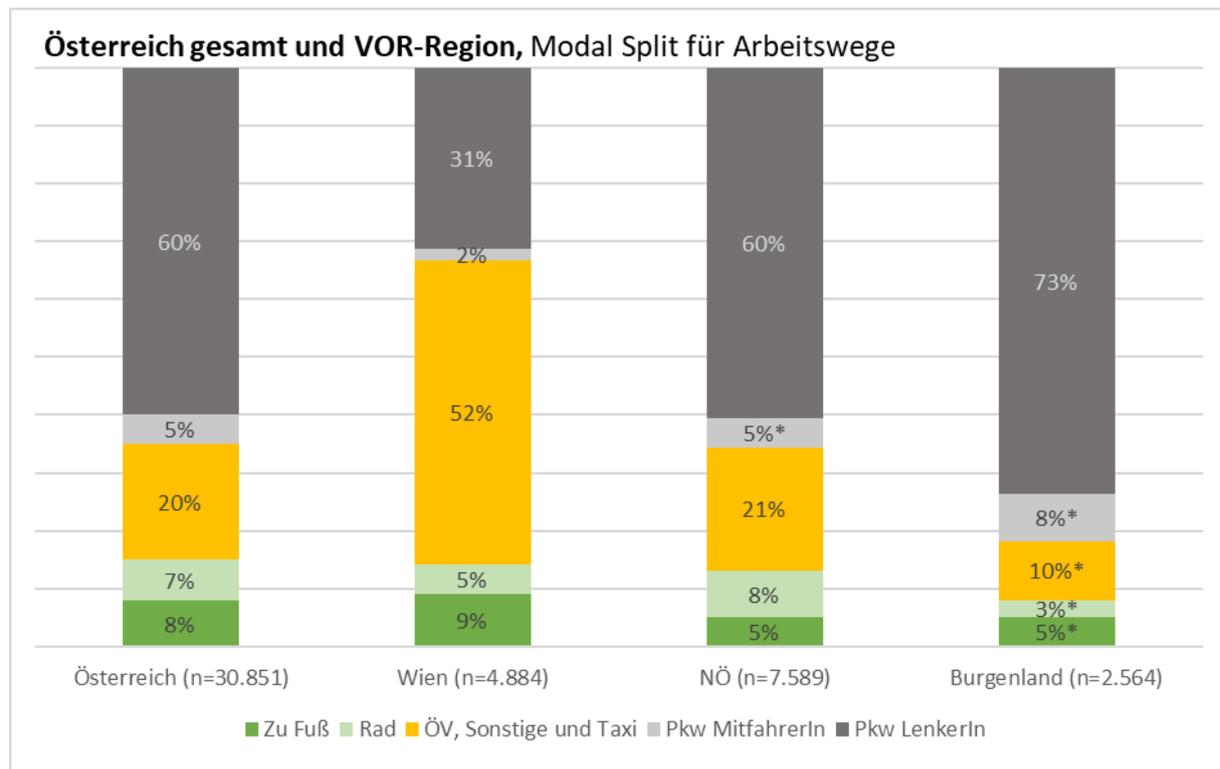


Abbildung 30: Modal Split für Arbeitswege erwerbstätiger Personen an einem Werktag in Österreich, Wien, Niederösterreich und Burgenland. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

5 WIEN gesamt und zwei Regionen

In Wien nahmen insgesamt 3.045 Haushalte an der Befragung „Österreich unterwegs 2013/2014“ teil. In diesen Haushalten wurden in Summe 5.907 Personen befragt, die zu insgesamt 31.777 Wegen Auskunft gaben. In den nachfolgenden Analysen werden (außer auf der Haushaltsebene¹⁰) ausschließlich erwerbstätige Personen berücksichtigt. Damit ergeben sich als Basis 2.606 berufstätige Männer und Frauen in Wien. Auf der Wegeebene werden nur Wege von berufstätigen Personen an Werktagen berücksichtigt. Die Basis ist bei den jeweiligen Darstellungen ersichtlich. Wien wird im Folgenden als Gesamtes und aufgeteilt nach zwei Regionen betrachtet. Auf der Personenebene wurde eine Aufteilung der Bundeshauptstadt in zwei Regionen nach der **Kaufkraft der Haushalte** vorgenommen. Der Kaufkraftindex (Daten von der GfK Kaufkraft Österreich 2015) für Haushalte¹¹ in gesamt Wien lag im Jahr 2015 bei 88,4. Dieser Haushaltskaufkraftindex wurde für eine Einteilung der Haushalte in Bezirke mit „unterproportionaler Kaufkraft“ (jene unterhalb des Wertes von 88,4) und „überproportionaler Kaufkraft“ (jene Haushalte oberhalb des Wertes von 88,4) herangezogen.

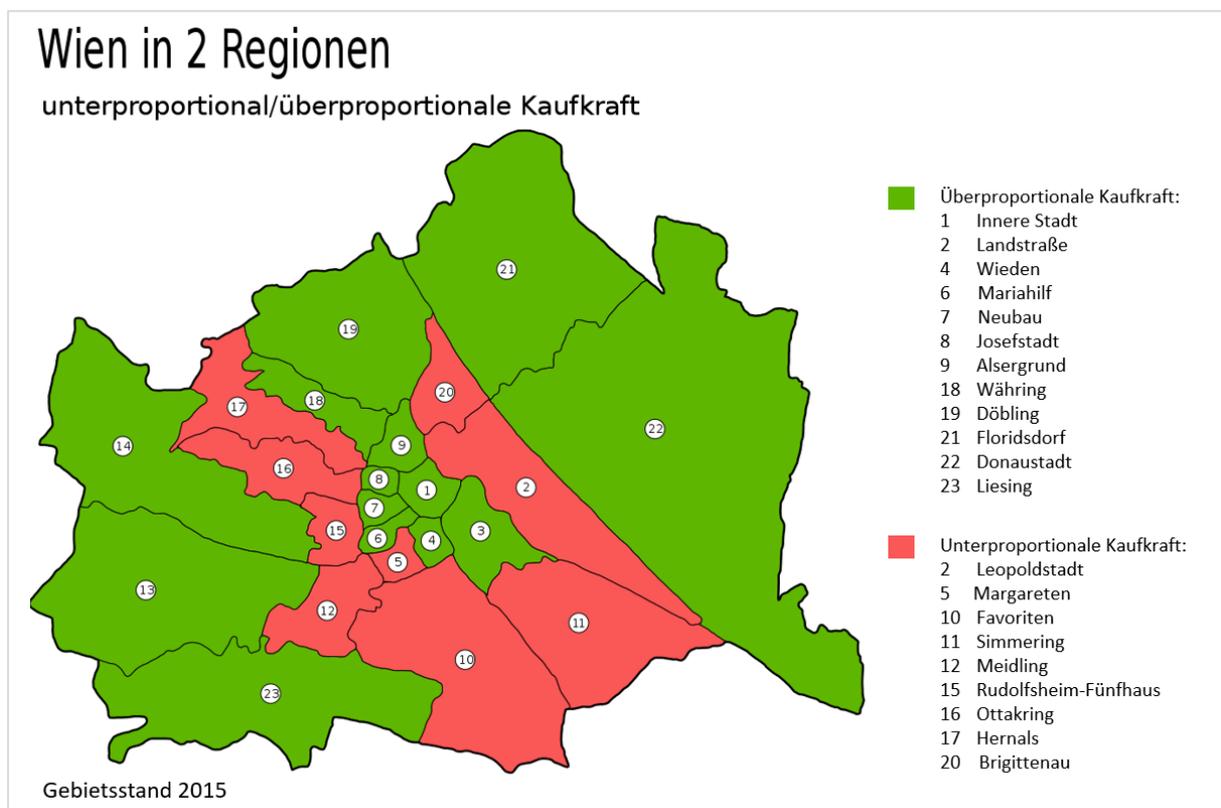


Abbildung 31: Wien und zwei Regionen (nach Kaufkraft gebildet). Für Ergebnisse auf Personen- und Haushaltsebene.

Die Gliederung auf Wegeebene erfolgte nicht nach Kaufkraft, sondern für Variante A nach geografischen Kriterien bzw. für Variante B nach der Lage sowie der räumlichen als auch der baulichen Struktur. Die Ergebnisse der beiden Varianten sind in den jeweiligen Kapiteln Wegeebene A (ab Seite 48) und Wegeebene B (ab Seite 56) nachzulesen.

¹⁰ Eine Zuordnung zu Haushalten, in denen ein oder mehrere erwerbstätige Personen wohnen, erscheint für die Auswertung nicht sinnvoll und würde in weiterer Folge auch zu Problemen mit den jeweiligen Fallzahlen führen.

¹¹ Dieser Kaufkraftindex liegt auf Bezirksebene vor.

5.1 Personenebene

Nachfolgend werden Ergebnisse für die Bundeshauptstadt Wien gesamt und unterteilt für die zwei Regionen (Bezirke) mit „unterproportionaler Kaufkraft“ und „überproportionaler Kaufkraft“ dargestellt.

5.1.1 Geschlecht und Alter

Geschlecht

Unter den befragten erwerbstätigen Personen in Wien waren 54 % Männer und 46 % Frauen. Dies entspricht in etwa den Anteilswerten für Gesamt-Österreich (vgl. dazu S. 5 ff). (ohne Bildarstellung).

Alter

Von allen befragten Wiener Berufstätigen sind 9 % im Alter von 15-24 Jahren, 78 % im Alter von 25 bis 54 Jahren und 13 % 55 Jahre oder älter.

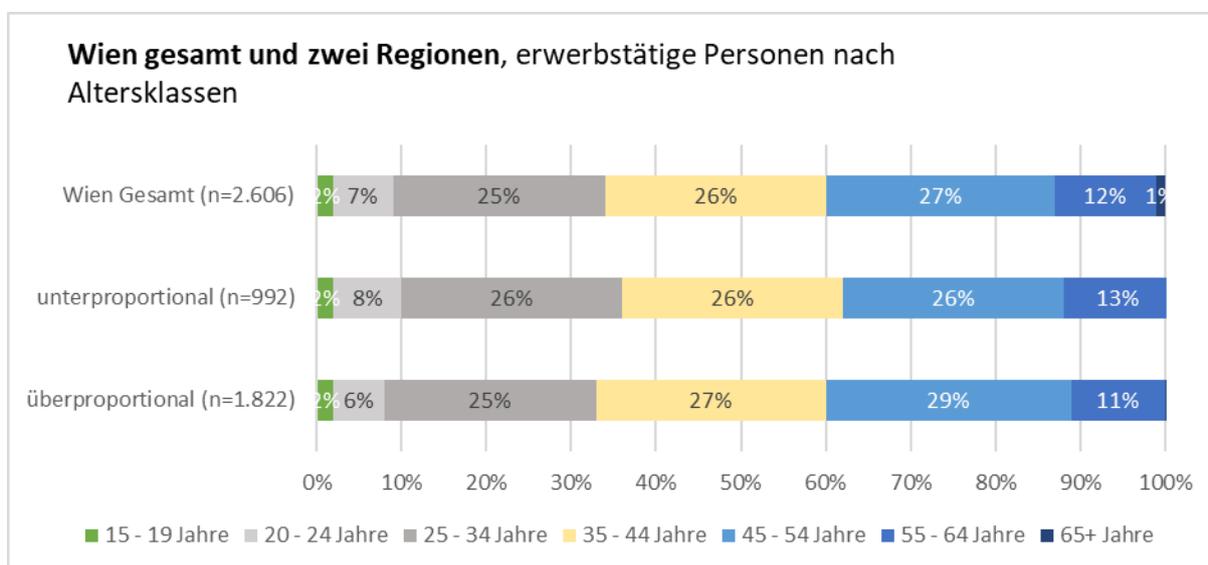


Abbildung 32: Erwerbstätige Personen in Wien gesamt und in den zwei Regionen mit unter- und überdurchschnittlicher Kaufkraft nach Altersklassen. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

5.1.2 Betreuungsaufgaben für Kinder und Verwandte

In Wien geben 23 % der befragten erwerbstätigen Personen an, Betreuungsaufgaben gegenüber Kindern zu übernehmen (Abbildung 33). Die Gesamtanteilswerte in den beiden Regionen mit unter- und überdurchschnittlicher Kaufkraft unterscheiden sich nur geringfügig vom Anteilswert Wien. Gesamt Wien betrachtet, geben häufiger erwerbstätige Frauen (26 %) als Männer (21 %) an, regelmäßig Kinder zu betreuen. Interessant sind die Ergebnisse der beiden Regionen mit unterschiedlicher Kaufkraft: In Wiener Bezirken mit unterproportionaler Kaufkraft leisten Frauen etwas häufiger Betreuungsarbeit für ihren Nachwuchs (29 %), Männer hingegen etwas weniger (18 %). In Bezirken mit überproportionaler Kaufkraft leisten Männer und Frauen etwa gleich viel an Betreuungsarbeit mit ca. 24 %. Gründe dafür können sein, dass in diesen kaufkraftstärkeren Haushalten aufgrund der höheren Bildung ein egalitäres Familienbild gelebt wird, wo häufiger Männer Aufgaben die Kinder betreffend wahrnehmen. Dieser Ansatz würde auch den größeren Geschlechterunterschied in den kaufkraftärmeren Bezirken erklären. In diesen Familien macht sich ein traditionelleres Familienbild bemerkbar, bei dem Frauen eher die Kinderbetreuung übernehmen und Männer eher einer Erwerbstätigkeit nachgehen (Male-Breadwinner-Model).

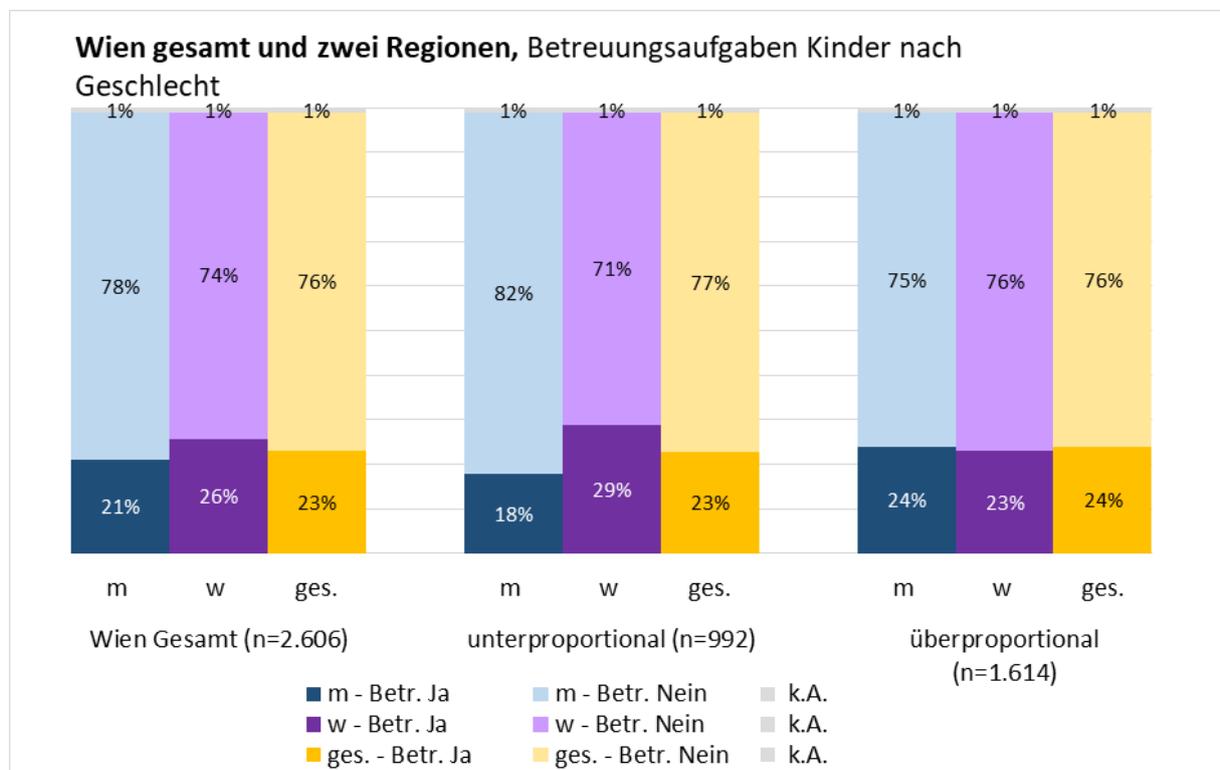


Abbildung 33: Betreuungsaufgaben für Kinder von erwerbstätigen Personen in Wien und den beiden Regionen nach Geschlecht. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

¹² Zur Erklärung des hohen Anteilswert der Männer bei der Kinderbetreuung siehe Kapitel 4.2.3 auf Seite 18ff.

11 % der berufstätigen WienerInnen geben an, in ihrer Freizeit zusätzlich Familienangehörige zu betreuen (Abbildung 34; Frauen 12 %, Männer 10 %). Betreuungsaufgaben für Verwandte in Bezirken mit unterproportionaler Kaufkraft übernehmen 9 % der dort wohnhaften Personen, in Wiener Bezirken mit überproportionaler Kaufkraft liegt der Anteilswert bei 12 %.

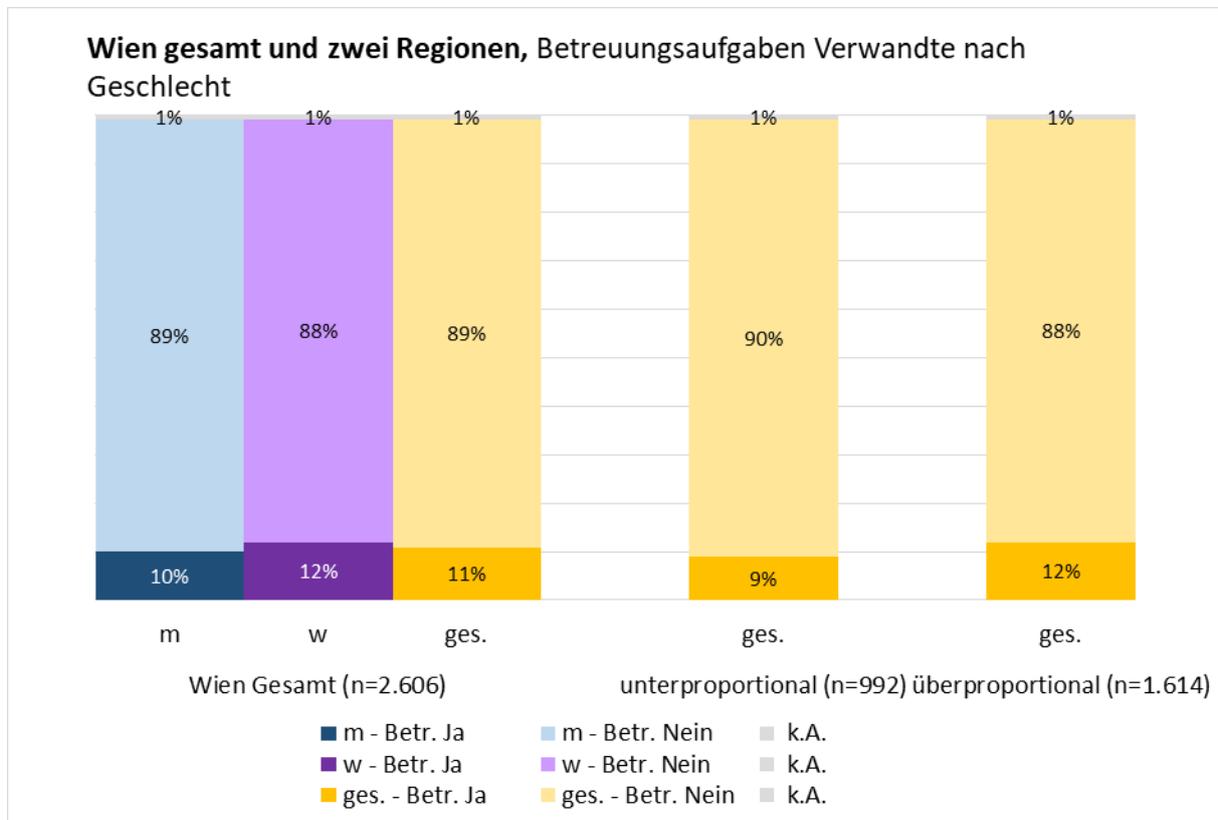


Abbildung 34: Betreuungsaufgaben für Verwandte von erwerbstätigen Personen in Wien und den beiden Regionen (für Wien gesamt und der Region mit überproportionaler Kaufkraft nach Geschlecht).
 Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

5.1.3 Anteil Homeoffice/Telearbeit

24 % aller berufstätigen WienerInnen geben an, auch von zu Hause aus arbeiten zu können, knapp Dreiviertel (73 %) haben diese Möglichkeit nicht (Abbildung 35). Betrachtet nach Geschlecht zeigt sich, dass eher Männer (27 %) angeben, ihrer Arbeit in den eigenen vier Wänden nachgehen zu können – der Anteil der Frauen beträgt nur 20 %, das sind 4-Prozentpunkte weniger als der Gesamtanteilswert für Wien. In den Bezirken Wiens mit unterproportionaler Kaufkraft geben insgesamt 22 % der erwerbstätigen Personen an, Homeoffice oder Telearbeit zu nutzen. Wieder zeigt sich, dass mehr Männer (25 %) als Frauen (20 %) zu Hause arbeiten. In Bezirken mit überproportionaler Kaufkraft geben 25 % der im Beruf stehenden Personen an, Homeoffice bzw. Telearbeit leisten zu können. Der Trend, dass mehr Männer (29 %) als Frauen (21 %) angeben, einen Teil des Arbeitspensums von zu Hause aus zu leisten, setzt sich aber auch in dieser Region fort.

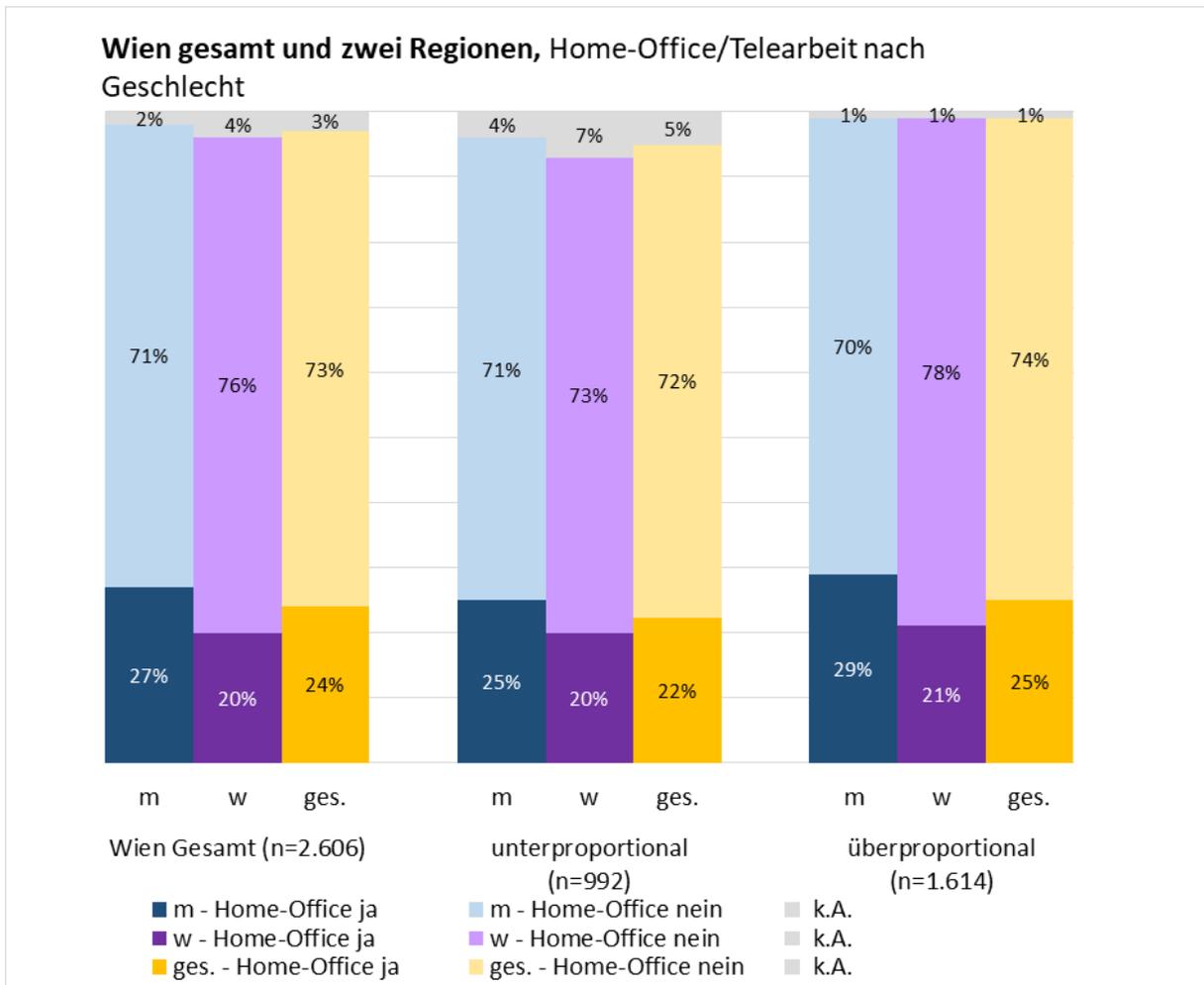


Abbildung 35: Home-Office / Telearbeit von erwerbstätigen Personen in Wien gesamt und den zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft nach Geschlecht. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Kinderbetreuungsaufgaben und Homeoffice

Haben erwerbstätige Frauen und Männer in Wien Kinderbetreuungsaufgaben, geben 28 % der Erwerbstätigen an, Homeoffice oder Telearbeit zu nutzen (Abbildung 36). Interessant ist wiederum die Betrachtung nach Geschlecht: Übernehmen Frauen Betreuungsarbeit für Kinder, liegt bei ihnen der Anteil für Homeoffice/Telearbeit nur bei 22 %, der Anteil der Männer bei 34 %.

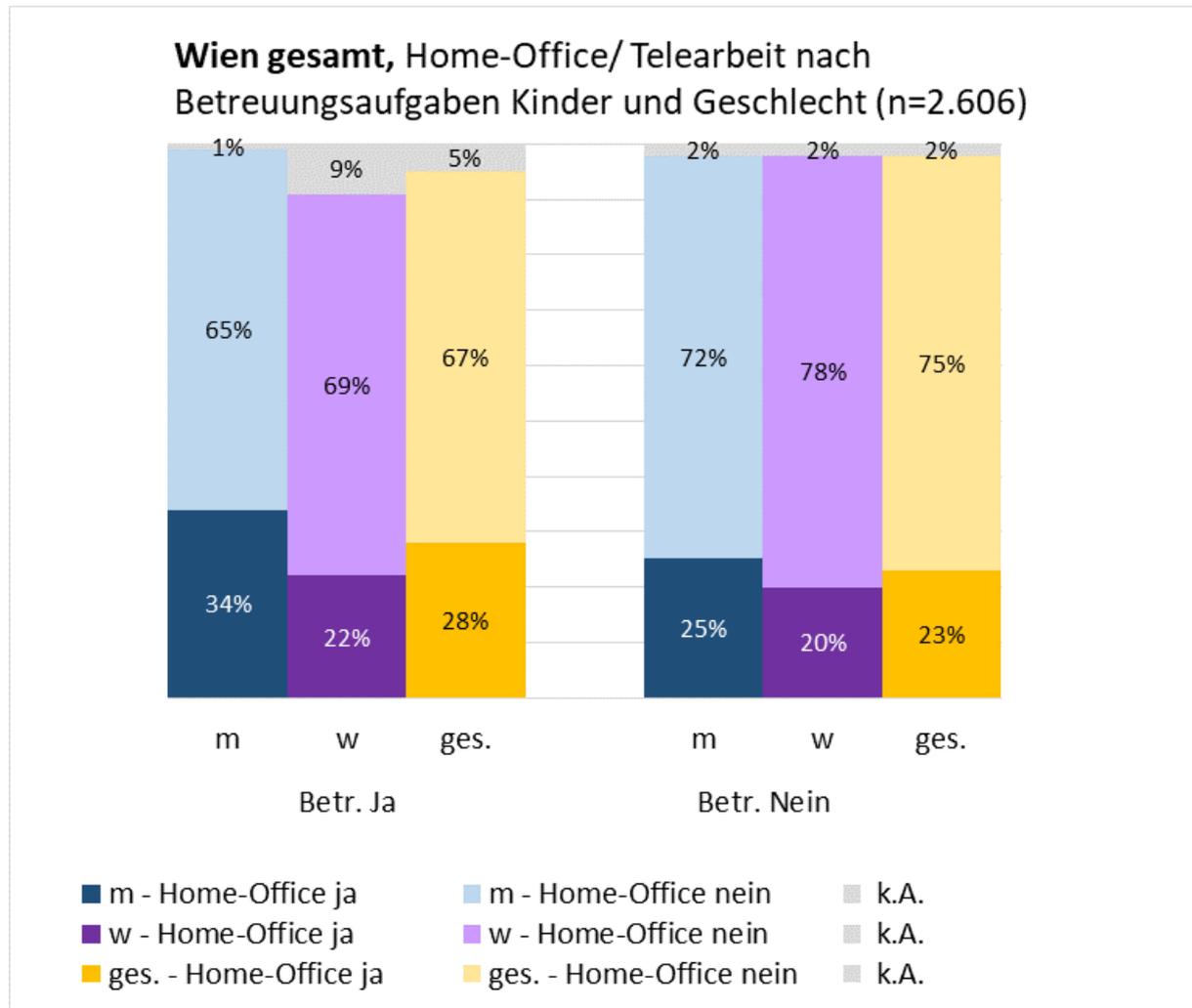


Abbildung 36: Home-Office / Telearbeit von erwerbstätigen Personen in Wien nach Betreuungsaufgaben für Kinder und Geschlecht. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“

5.1.4 Arbeitsstunden pro Woche

58 % der in Wien lebenden erwerbstätigen Personen arbeiten nach eigenen Angaben 30 bis 40 Stunden¹³ in der Woche (Abbildung 37). Somit bilden diese Personen anteilmäßig die größte Gruppe bezüglich der Wochenarbeitsstunden. Interessanterweise ist die zweitgrößte Personengruppe jene, die mehr als 40 Stunden pro Woche arbeiten mit 22 %. Bis 30 Stunden arbeiten 17 % der berufstätigen WienerInnen.

In den **zwei Wiener Regionen** mit unterschiedlicher Kaufkraft zeigen sich bezüglich der Wochenarbeitsstunden folgende Verteilungen der Anteilswerte: In Bezirken mit unterproportionaler Kaufkraft arbeiten 60 % der Erwerbstätigen 30 bis 40 Stunden, 22 % mehr als 40 Stunden und 14 % bis

¹³ Aufgrund der Verteilung in der Stichprobe wurde nach Rücksprache mit der Auftraggeberin die 3-stufige Einteilung (bis 30 Stunden; mehr als 30 bis 40 Stunden; mehr als 40 Stunden) vorgenommen.

zu 30 Stunden pro Woche. In Bezirken mit überproportionaler Kaufkraft beträgt der Anteil der Personen, die 30 bis 40 Stunden in der Woche arbeiten, 56 %, 22 % arbeiten über 40 Stunden und 20 % arbeiten bis zu 30 Stunden pro Woche. In Bezirken mit höherer Kaufkraft gibt es also eine starke Tendenz zu Teilzeitarbeit.

Unterschieden **nach Geschlecht**, wird ein bekanntes Muster erkennbar: Es geben mehr Männer (61 %) als Frauen (54 %) an, für ihre berufliche Tätigkeit 30 bis 40 Wochenstunden aufzuwenden. Der Anteil der Männer, die mehr als 40 Stunden in der Woche arbeiten, ist mit 28 % doppelt so hoch, wie der der weiblichen Arbeitnehmerinnen (14 %). Der Anteil der Wiener Frauen mit einer Wochenarbeitszeit von bis zu 30 Stunden ist mit 28 % wesentlich höher, als der Anteil der Männer mit lediglich 8 %. Der Unterschied zwischen den Geschlechtern wird bei Betrachtung der Bezirke mit unter- und überproportionaler Kaufkraft und der Arbeitszeit bis 30 Stunden deutlich sichtbar: Der Anteil der Frauen, die bis zu 30 Stunden arbeiten, liegt in Bezirken mit überproportionaler Kaufkraft mit 32 % deutlich über dem Anteil der Frauen in dieser Arbeitsstundenkategorie in Bezirken mit unterproportionaler Kaufkraft (22 %).

Interessant erscheint, dass bei schwächerer Kaufkraft auch 7 % keine Angabe zum Ausmaß der Arbeitszeit machen konnte oder wollte. In Wien gibt es sehr viele EPU von Frauen (oder neue Selbständige), wo die Gesamtarbeitszeit nicht (exakt) bemessen werden kann, bzw. ein „Werkstück“ abgegeben wird.

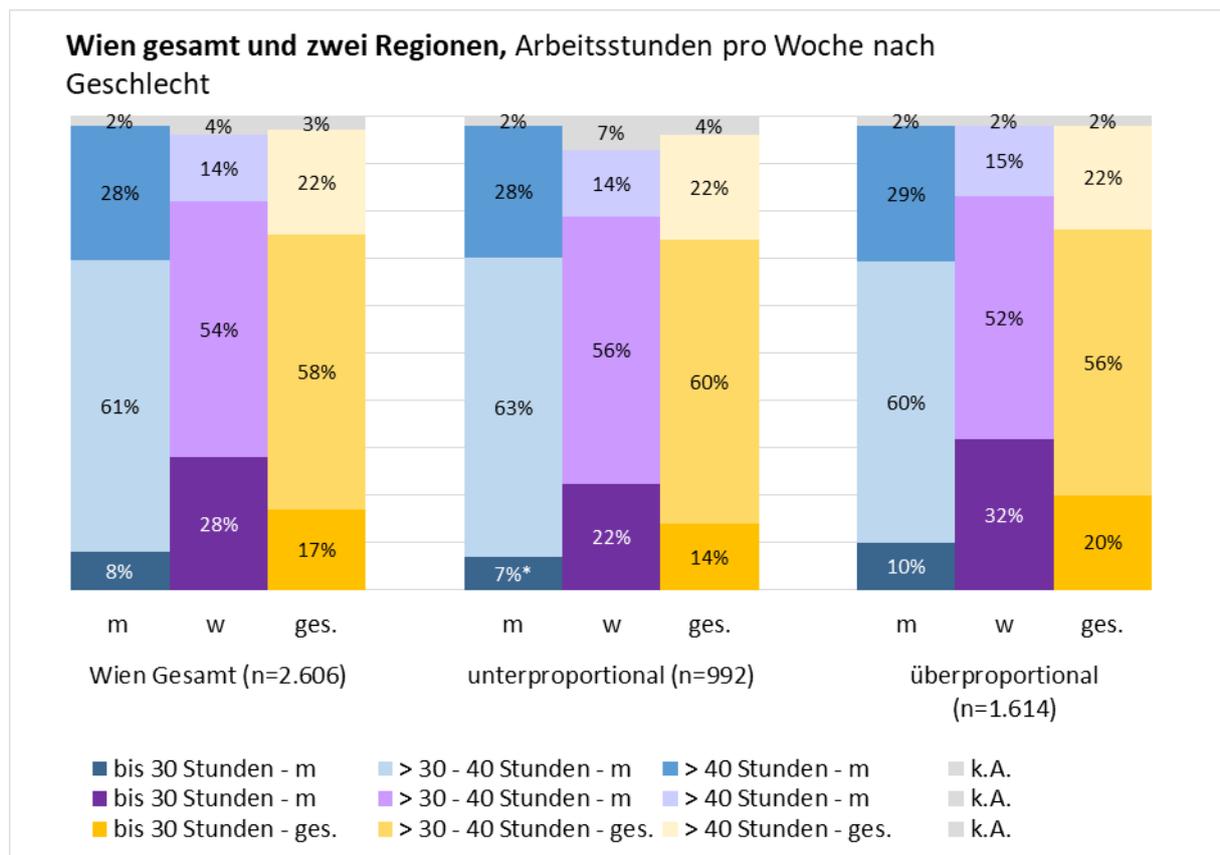


Abbildung 37: Angegebene Wochenarbeitszeit der erwerbstätigen WienerInnen gesamt und zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft nach Geschlecht. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Kinderbetreuung und wöchentliche Arbeitszeit

Betreuen erwerbstätige Personen Kinder, wird dieser Umstand auch am wöchentlichen Arbeitszeitausmaß sichtbar (Abbildung 38). Knapp ein Viertel der befragten Personen in Wien (24 %) mit Kinderbetreuungsaufgaben geben an, bis zu 30 Stunden pro Woche zu arbeiten – dies sind um 9-Prozentpunkte mehr, als der Anteilswert von Personen ohne Betreuungsaufgaben (15 %). Knapp die Hälfte der Erwerbstätigen mit Betreuungsaufgaben (49 %) arbeiten 30 bis 40 Stunden pro Woche (Anteilswert für Personen ohne Betreuungsaufgaben: 61 %).

Ein unerwartet hoher Anteil, und zwar etwas mehr als ein Fünftel (21 %) der Personen mit Betreuungsaufgaben für Kinder geben an, über 40 Stunden pro Woche zu arbeiten. Personen ohne Betreuungstätigkeiten arbeiten weitestgehend mehr Stunden in der Woche. Auch ohne Betreuungsaufgaben sind Frauen deutlich häufiger bis 30 Stunden beschäftigt – diese Tatsache ist für Pensionsansprüche problematisch.

Betrachtet man die wöchentliche Arbeitszeit von Personen mit Betreuungsaufgaben für Kinder **nach Geschlecht**, ergibt sich ein differenziertes Bild: Der Anteil der Frauen mit Betreuungsaufgaben, die bis zu 30 Arbeitsstunden pro Woche angeben, liegt bei über einem Drittel (36 %) gegenüber den 12 % von Männern. Mehr als die Hälfte der Männer (53 %), die angeben, Kinder zu betreiben, arbeiten 30 bis 40 Stunden pro Woche, aber nur 44 % der Frauen.

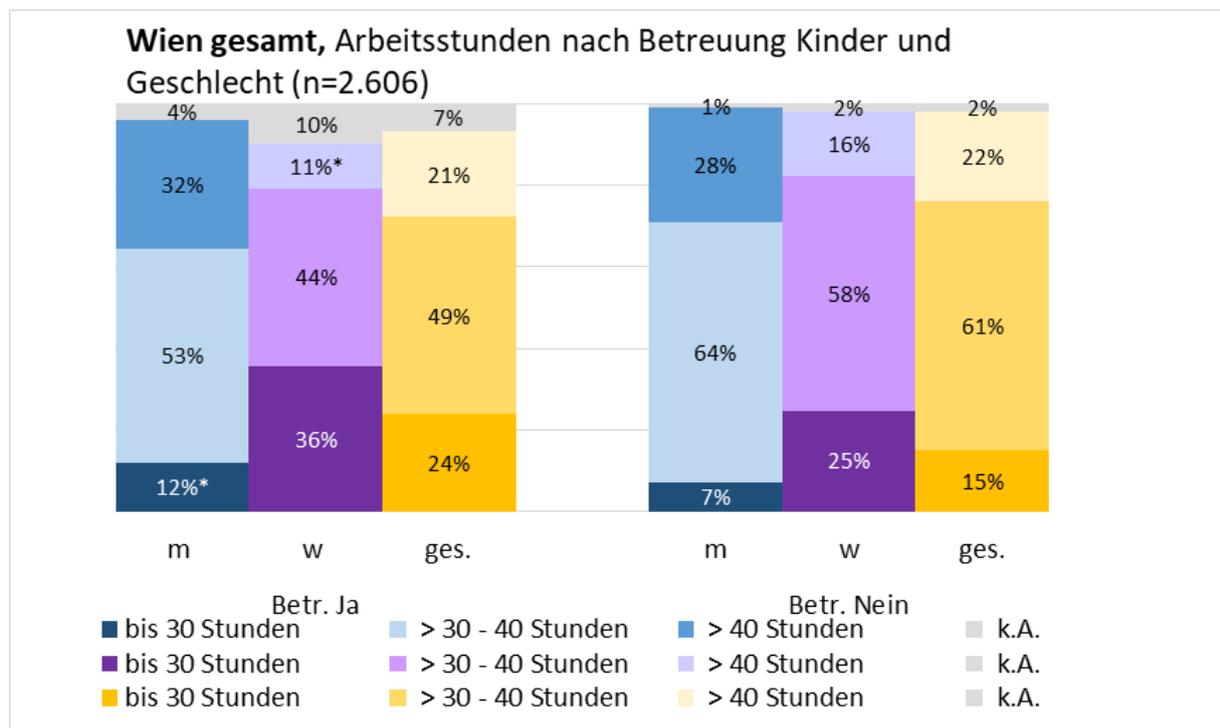


Abbildung 38: Angegebene Wochenarbeitszeit aller erwerbstätigen WienerInnen nach Betreuungsaufgaben für Kinder und Geschlecht. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

In Wiener Bezirken mit unterproportionaler Kaufkraft liegt der Anteil der Personen, die Betreuungsaufgaben für Kinder übernehmen und 30 bis 40 Stunden pro Woche arbeiten bei 46 % (Abbildung 39). In der Region mit überproportionaler Kaufkraft zeigt sich vergleichsweise ein etwas höherer Anteil mit 51 %. Durch den deutlich niedrigeren Anteil der bis zu 30 Stunden arbeitenden Personen in Bezirken mit unterproportionaler Kaufkraft, verstärkt sich der Eindruck, dass dort vor allem Frauen eher beim Nachwuchs zu Hause bleiben. Dies würde die These der traditionelleren familialen Arbeitsteilung in kaufkraftärmeren Haushalten stützen. In Bezirken mit höherer Kaufkraft zeigt sich ein höherer Anteil von Personen mit Betreuungsaufgaben, die bis 30 Stunden arbeiten. Auch dieser Umstand unterstützt die These, dass in diesen Bezirken eine eher egalitäre Aufteilung der Rollen in den Familien vorgenommen wird: Frauen kehren nach einer Karenzphase schneller in das Berufsleben zurück und sei es nur in einem Stundenausmaß von bis zu 30 Stunden pro Woche.

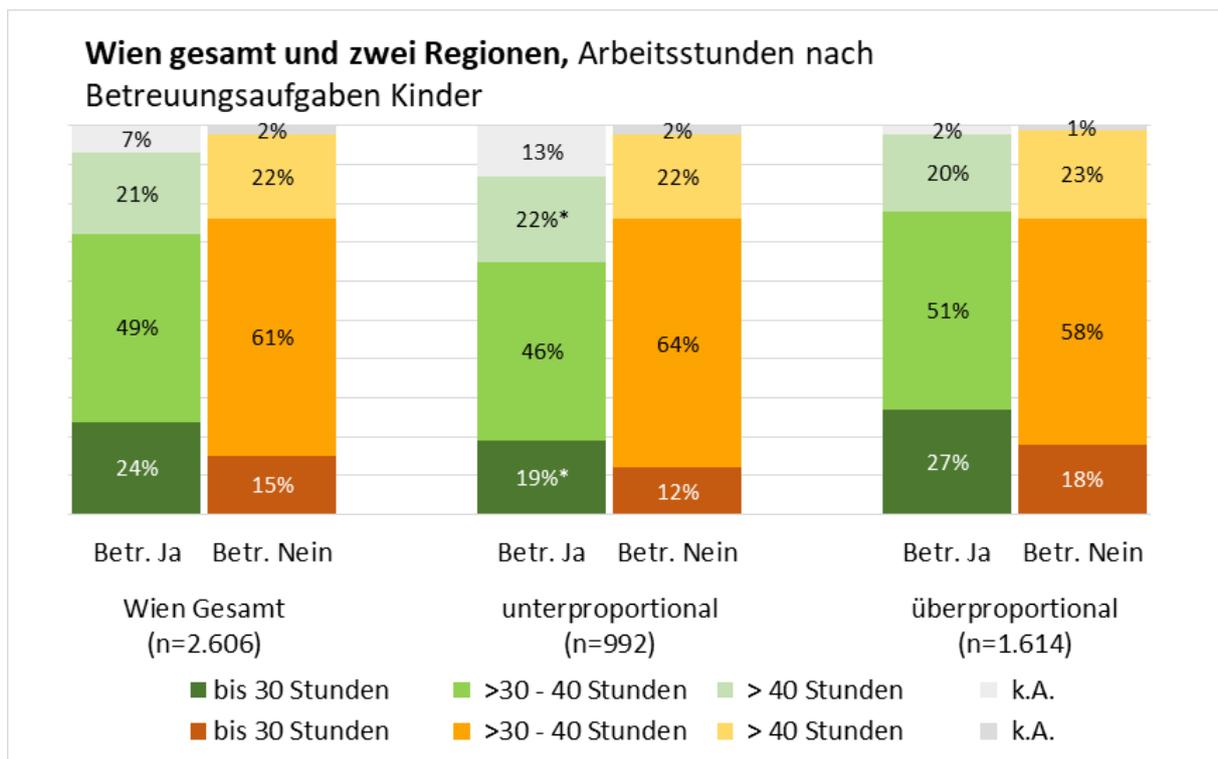


Abbildung 39: Angegebene Wochenarbeitszeit der erwerbstätigen WienerInnen gesamt und zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft nach Betreuungsaufgaben für Kinder. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Insgesamt betrachtet zeigt sich, dass der Unterschied zwischen den Geschlechtern beim Arbeitsstundenausmaß in Wien mit den allgemein bekannten Befunden korrespondieren. Überraschend ist dennoch der hohe Anteil der Personen (22 %), die über 40 Stunden pro Woche arbeiten.

5.1.5 Führerscheinbesitz Pkw

In Wien besitzen 81 % der erwerbstätigen Personen eine Lenkberechtigung für einen Pkw (86 % der Männer; 74 % der Frauen). Dies ist österreichweit der niedrigste Anteilswert (Anteil Führerscheinbesitz von erwerbstätigen Personen in Österreich: 92 %). Markant ist der niedrige Wert bei berufstätigen Frauen (74 %), der auch als Statement pro öffentlichem Verkehr aufgefasst werden kann.

Beim Vergleich nach Geschlecht zeigt sich ein ebenso interessantes Ergebnis: In den Wiener Bezirken mit unterproportionaler Kaufkraft besitzen nur 69 % der Frauen einen Führerschein für einen Personenkraftwagen. Das bedeutet, dass 30 % der berufstätigen Wienerinnen aus kaufkraftschwächeren Bezirken aktiv mobil oder/und öffentlich unterwegs sind. In Haushalten mit überproportionaler Kaufkraft liegt dieser Anteilswert (kein Führerscheinbesitz) für Frauen bei 21 % und bei Männern bei 12 %.

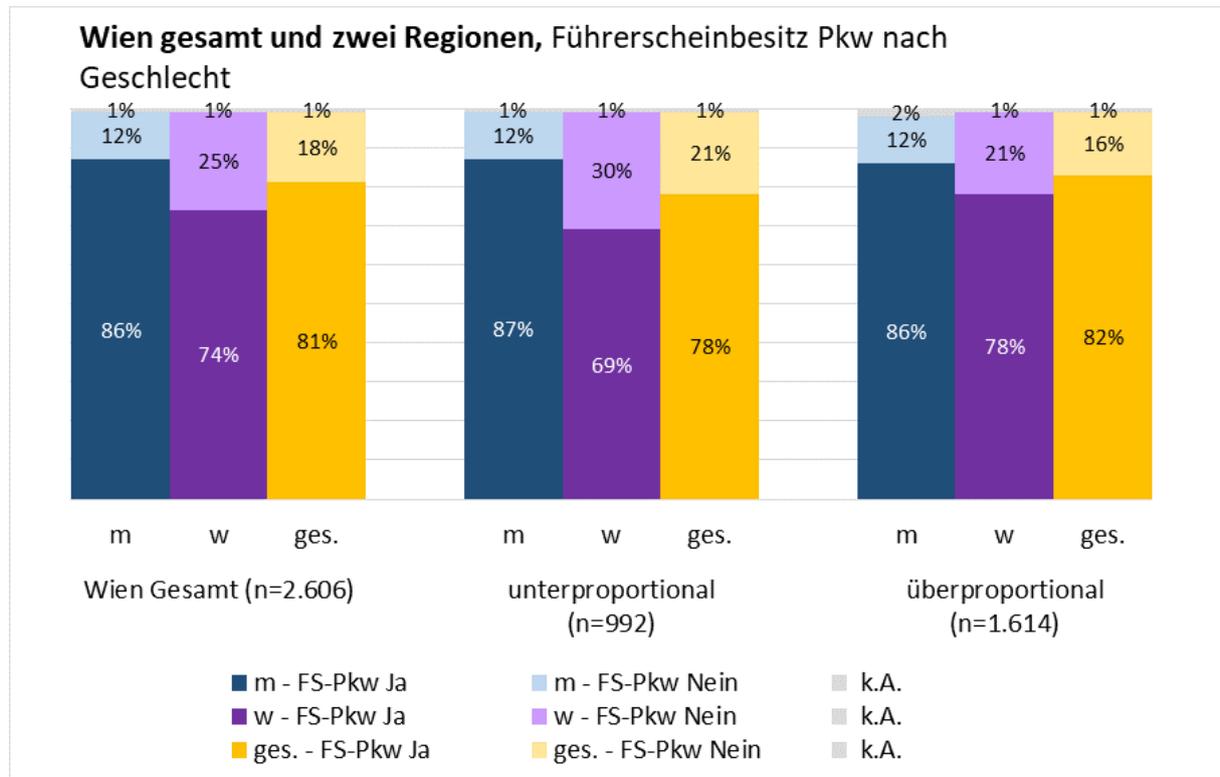


Abbildung 40: Führerscheinbesitz Pkw der erwerbstätigen WienerInnen gesamt und zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft nach Geschlecht. (Der Unterschied beim Gesamtanteilswert um 1-Prozentpunkt gegenüber Abbildung 13 ergibt sich aus der dortigen Zusammenfassung der Kategorien „Nein“ und „keine Angabe“.)
 Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

5.1.6 Fahrzeugverfügbarkeit Pkw

In Wien verfügen 56 % der erwerbstätigen Personen jederzeit über einen Pkw. Erneut zeigt sich ein großer Unterschied bei der Betrachtung nach Geschlecht. So können 65 % der Männer, jedoch nur 45 % der Frauen jederzeit auf ein Auto als Transportmittel zurückgreifen. Somit ist es für Frauen deutlich häufiger notwendig, sich mit Mobilitätsalternativen auseinanderzusetzen. In Regionen mit unterproportionaler Kaufkraft ist dieser Gegensatz noch stärker ausgeprägt: 64 % der Männer (dieser Anteilswert liegt nur etwas unter dem von gesamt Wien) aber nur 35 % der Frauen (10-Prozentpunkte unter dem Anteilswert von gesamt Wien) können jederzeit über ein Auto verfügen. In Regionen mit überproportionaler Kaufkraft liegt die Fahrzeugverfügbarkeit Pkw generell höher bei 60 %. Auch der Unterschied zwischen den Geschlechtern ist geringer, als in Regionen mit unterproportionaler Kaufkraft und auf gesamt Wien betrachtet. Berufstätige Frauen aus Bezirken mit unterproportionaler Kaufkraft haben eindeutig weniger Zugang zu einem Pkw.

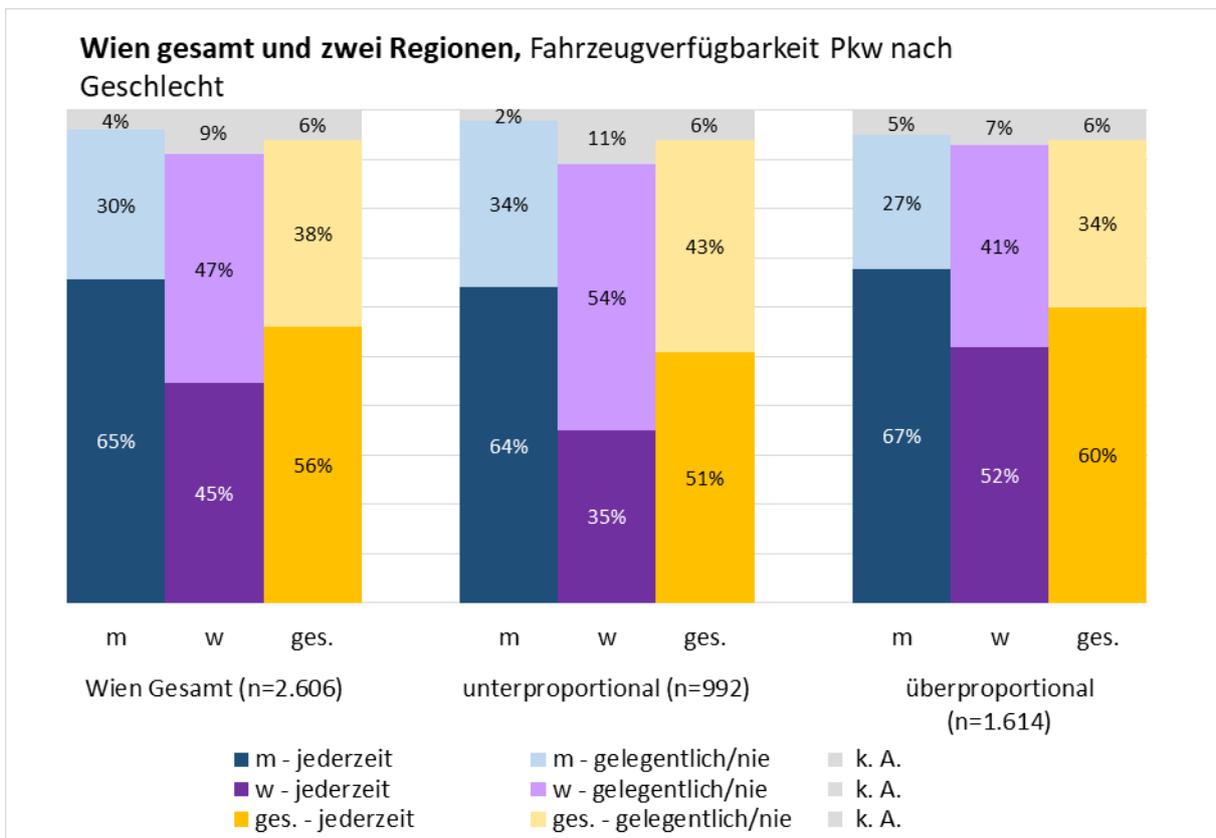


Abbildung 41: Fahrzeugverfügbarkeit Pkw der erwerbstätigen WienerInnen gesamt und zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft nach Geschlecht. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

5.1.7 Nutzung von Navigationsgeräten

Elektronische Navigationsgeräte für Autofahrten werden in Wien häufiger von Männern genutzt als von Frauen. Über zwei Drittel (68 %) der erwerbstätigen Männer verwenden diese technologischen Hilfsmittel, jedoch nur knapp mehr als die Hälfte (52 %) der erwerbstätigen Frauen. In Regionen mit überproportionaler Kaufkraft wird elektronische Navigation im Pkw häufiger genutzt (63 %) als in Bezirken mit unterproportionaler Kaufkraft. Die beiden Regionen haben jedoch gemeinsam, dass mehr Männer diese Technologie verwenden als Frauen.

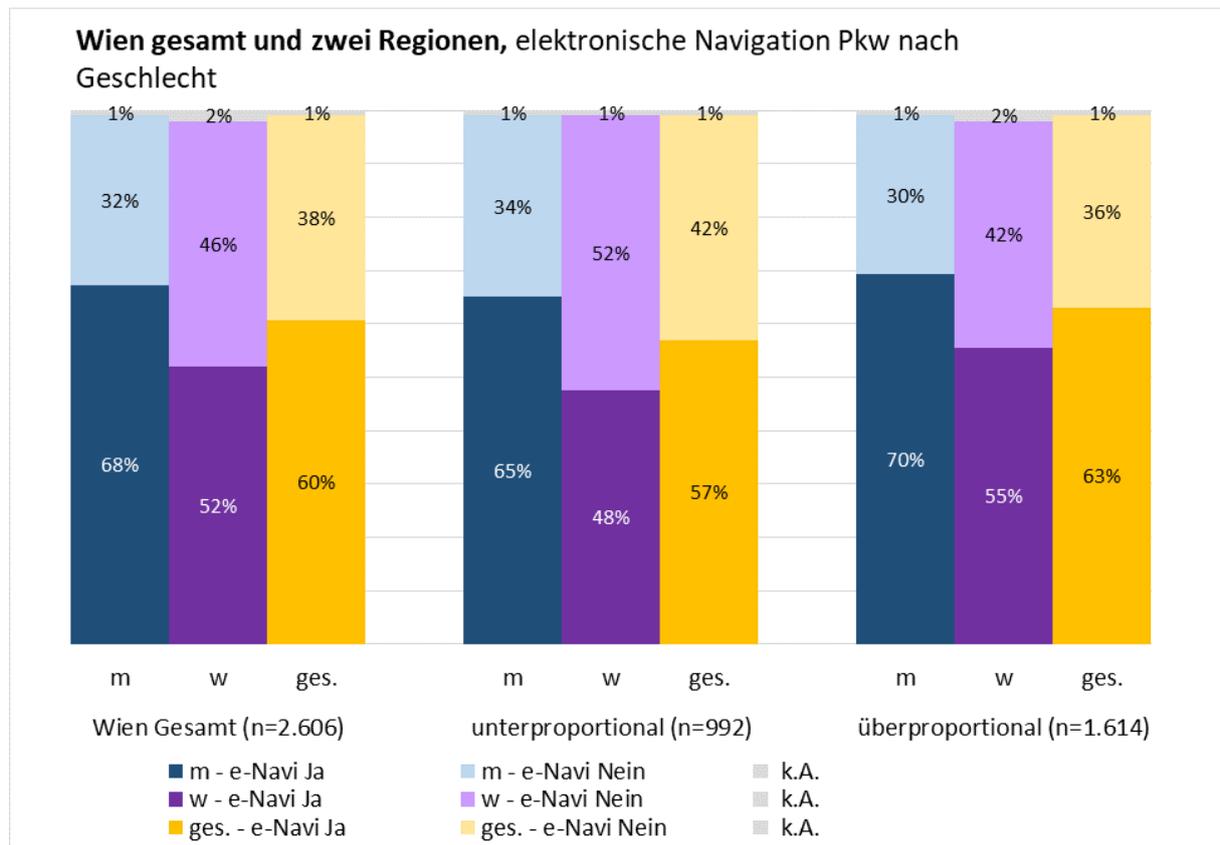


Abbildung 42: Nutzung elektronischer Navigation im Pkw durch erwerbstätige WienerInnen gesamt und zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft nach Geschlecht. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

5.2 Haushaltsebene

In Wien nahmen insgesamt 3.045 Haushalte an der Befragung „Österreich unterwegs 2013/2014“ teil. Diese teilen sich in die Region mit unterproportionaler Kaufkraft (1.223 Haushalte) und die Region mit überproportionaler Kaufkraft (1.882 Haushalte) auf. Eine Zuordnung der Haushalte zu erwerbstätigen Personen ist aufgrund des Datensatzdesigns methodisch nicht sinnvoll und würde in weiterer Folge auch zu Problemen mit den jeweiligen Fallzahlen führen.

5.2.1 Anzahl der Pkw, Fahrzeugklassen und Firmenwagen

In Wien befinden sich in den Haushalten durchschnittlich 0,8 Pkw (Durchschnitt gesamt Österreich: 1,2 Pkw/Haushalt). Knapp zwei Drittel (65 %) der Wiener Haushalte besitzen einen oder mehr Pkw, 36 % besitzen keinen.

Detaillierter betrachtet zeigt sich, dass der Anteil von Haushalten mit einem Pkw in Wien gesamt und in den beiden Regionen gleichbleibend bei 52 % liegt. In Bezirken mit unterproportionaler Kaufkraft haben erwartungsgemäß weniger Haushalte zwei oder mehr Pkw. In Bezirken mit überproportionaler Kaufkraft ist ein doppelt so hoher Anteil (14 %) an Haushalten mit zwei Pkw zu erkennen. Das eigene Auto dürfte auch in Wien nach wie vor ein hohes Prestigeobjekt und ein Statussymbol für einige Familienmitglieder sein.

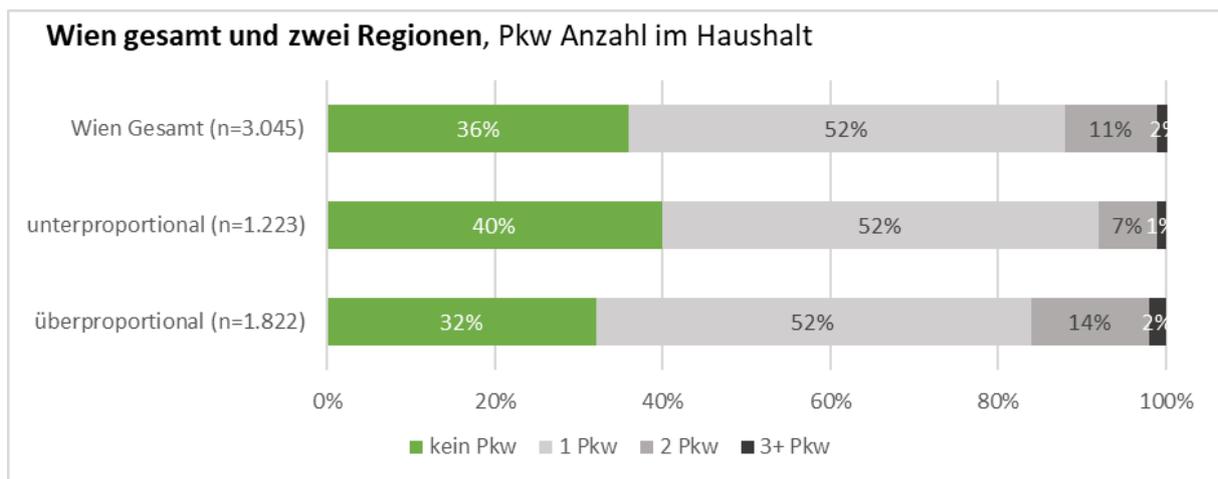


Abbildung 43: Anteilswerte für die Anzahl der Pkw in den Haushalten für Wien gesamt und den zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft. (Die angegebenen n beziehen sich auf Haushalte). Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Fahrzeugklassen

Ein Pkw der Mittelklasse ist in Wien und den beiden Regionen mit 58 % bzw. 59 % die anteilmäßig bevorzugte Variante, 31 % der Pkw in den Haushalten sind Kleinwagen. Interessanterweise sind die Regionen mit unterschiedlicher Kaufkraft in dieser Hinsicht fast ident (ohne Bilddarstellung).

Firmen-Pkw im Haushalt

In Wien sind 9 % der Fahrzeuge Firmenwagen (Anteilswert für Österreich: 8 %). In Bezirken mit überproportionaler Kaufkraft liegt dieser Anteilswert bei 11 % (ohne Bilddarstellung). Für die Bezirke mit unterproportionaler Kaufkraft sind die Fallzahlen zu gering für eine Auswertung.

5.3 Wegeebene (Variante A)

Auf der Wegeebene werden nur Wege von berufstätigen Personen an Werktagen bzw. in den ausgewiesenen Kapiteln nur Arbeitswege berücksichtigt. Die Regionen für die Auswertungen der **Variante A** wurden nach geografischen Kriterien ausgewählt. Nach Absprache mit den AuftraggeberInnen wurden die südlichen Bezirke und die Bezirke Leopoldstadt, Brigittenau sowie Bezirke östlich der Donau (Floridsdorf und Donaustadt) zu einer Region zusammengefasst. Die Annahme ist, dass es Unterschiede beim Zurücklegen der Wege zwischen dieser Region und den zentralen bzw. westlichen Bezirken in Wien gibt. Die Regionen in Wien für **Variante B** (ab Seite 56) für Auswertungen auf Wegeebene wurden nach der Lage sowie der räumlichen als auch der baulichen Struktur gebildet.

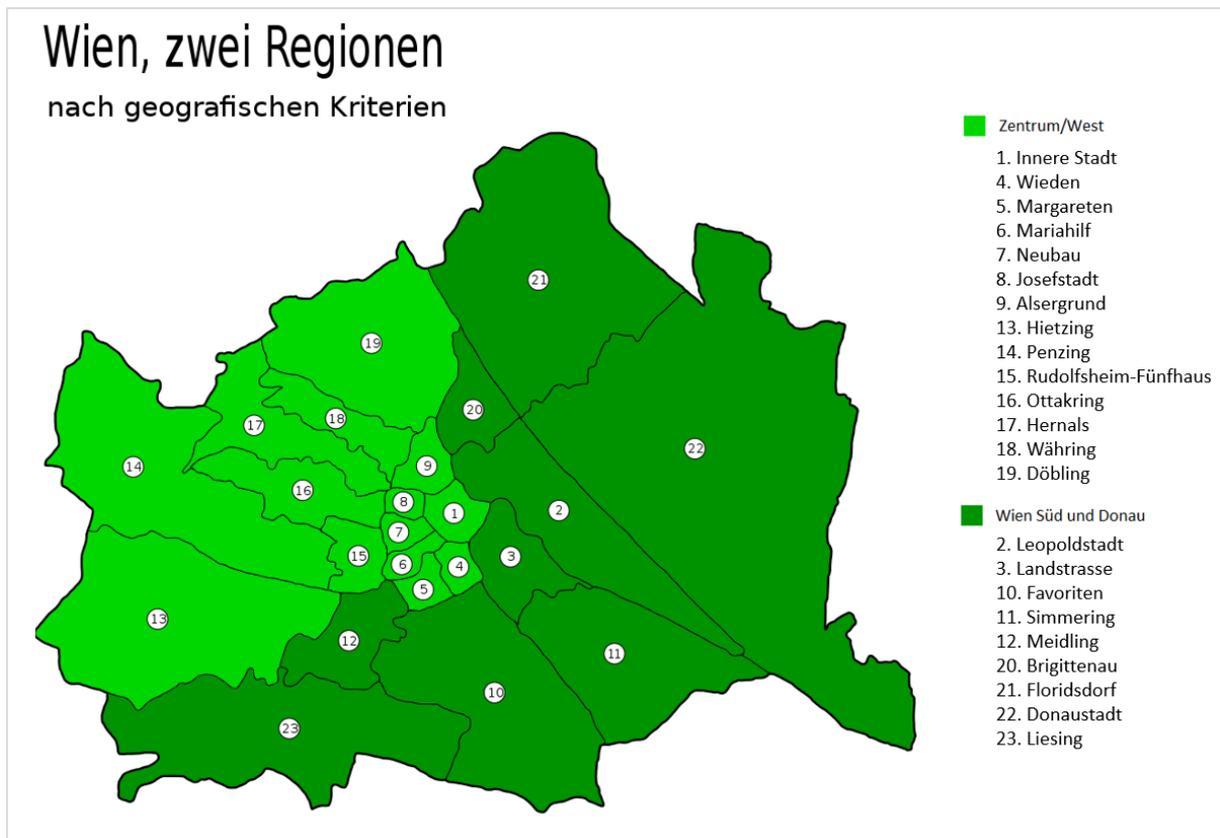


Abbildung 44: Wien in zwei Regionen Variante A (nach geografischen Kriterien).

5.3.1 Anzahl der Wege, Wegedauer, -länge¹⁴

Anzahl der Wege pro erwerbstätiger Person an Werktagen

Erwerbstätige Personen in Wien legen an einem Werktag durchschnittlich 3,1 Wege zurück (Abbildung 45). Frauen etwas mehr (3,2 Wege) als Männer (3,0 Wege). Haben diese Personen Betreuungsaufgaben für Kinder, steigt die mittlere Wegeanzahl auf 3,5 Wege pro erwerbstätiger Person

¹⁴ Die **mittlere gesamte Tageswegelänge** ist die durchschnittliche gesamte Wegelänge, die an einem Werktag über alle Wege zurückgelegt wird. Um die mittlere Tageswegelänge für einen Weg zu erhalten, muss der Wert durch die mittlere Tageswegeanzahl dividiert werden. **Beispiel:** Mittlere Tageswegelänge für einen Weg für Wien gesamt: $37/3,1=12$ km. In Wien ist ein Weg von erwerbstätigen Personen durchschnittlich 12 km lang.

Die **mittlere gesamte Tageswegedauer** aller Wege ist als die Zeit (in Minuten) definiert, die erwerbstätige Personen an einem Werktag durchschnittlich für alle Wege bzw. Wegzwecke benötigen.

an. Personen aus der Region Zentrum/West legen mehr Wege (3,2 Wege) zurück als Berufstätige aus der Region Wien Süd/Donau (3,0 Wege).

Mittlere gesamte Tageswegelänge

Wege von Erwerbstätigen in Wien weisen eine gesamte durchschnittliche Länge von 37 km pro Tag auf (Wege von Männern: 40 km/Tag; Wege von Frauen: 32 km/Tag). Die Tageswegelänge unterscheidet sich ebenfalls in den beiden Wiener Regionen: Wege von erwerbstätigen Personen aus der Region Wien Süd/Donau sind um 7 km pro Tag länger als die von Berufstätigen aus der Region Zentrum/West.

Mittlere gesamte Tageswegedauer

Die mittlere Tageswegedauer von erwerbstätigen Personen an einem Werktag beträgt 92 Minuten pro Tag. Zwischen den Wegen von Männern und Frauen gibt es dabei kaum relevante Unterschiede (Wege von Männer: 91 min/Tag; Wege von Frauen: 92 min/Tag). Die durchschnittliche Tageswegedauer steigt mit Kinderbetreuungsaufgaben nur gering auf 94 Minuten pro Tag an. Auch hier zeigt sich, dass Wege von Personen aus der Region Wien Süd/Donau um 8 Minuten pro Tag länger dauern, als Wege von Personen aus der Region Zentrum/West.

Wien gesamt und zwei Regionen, alle Wege		 gesamt	 Frauen	 Männer	 Betreuungsaufgaben
 durchschnittliche Wegeanzahl	Wien gesamt	3,1	3,2	3,0	3,5
	Zentrum/West	3,2	3,3	3,2	3,5
	Wien Süd/Donau	3,0	3,0	2,9	3,5
 durchschnittliche Tageswegelänge [km/Tag]	Wien gesamt	37	32	40	35
	Zentrum/West	33	32	34	36
	Wien Süd/Donau	40	33	46	34
 durchschnittliche Tageswegedauer [min/Tag]	Wien gesamt	92	92	91	94
	Zentrum/West	87	89	86	86
	Wien Süd/Donau	95	95	95	101

Abbildung 45: Mittlere Tageswegeanzahl, -länge und -dauer von erwerbstätigen Personen für alle Wege an Werktagen (ohne Feiertage) für Wien gesamt und den beiden Regionen. (Wien gesamt n=3.715; Region Zentrum/West n=1.669; Region Wien Süd/Donau n=2.046), Daten aus der Mobilitätshebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

5.3.2 Wegzweckverteilung

Der häufigste Wegzweck **aller Wege von erwerbstätigen Wienern und Wienerinnen an Werktagen** ist der Arbeitsweg mit einem Anteil von 42 % (Abbildung 46). Weit dahinter mit einem Anteilswert von 13 % folgen Einkaufswege bzw. mit 14 % Freizeitwege. Hol- und Bringwege weisen nur einen Anteil von 6 % auf. Die Wegzweckverteilung unterscheidet sich in den beiden Regionen Zentrum/West und Wien Süd/Donau nur geringfügig von den Anteilswerten für gesamt Wien.

Betrachtet nach **Geschlecht** zeigen sich dennoch Unterschiede: Der dominante Wegzweck für Wege von erwerbstätigen Personen bleibt erwartungsgemäß „zur Arbeit“ – jedoch ist der Anteil bei Männern mit 44 % um 4-Prozentpunkte höher als der der Frauen mit 40 %. Auch ist der Anteilswert des Wegzwecks für dienstlich oder geschäftliche Wege bei Männer mit 13 % etwas mehr als doppelt so hoch wie der Anteil für den selben Wegzweck bei Frauen (6 %). 11 % aller Wege von erwerbstätigen Männern sind Einkaufswege, bei Frauen liegt dieser Anteilswert um 2-Prozentpunkte höher bei 13 %. 10 % der Wege von Frauen (Männer 6 %) hatten den Wegzweck „private Erledigung“. Weitere 7 % der Wege von erwerbstätigen Wienerinnen (4 % der Wiener) wurden zwecks eines privaten Besuchs unternommen.

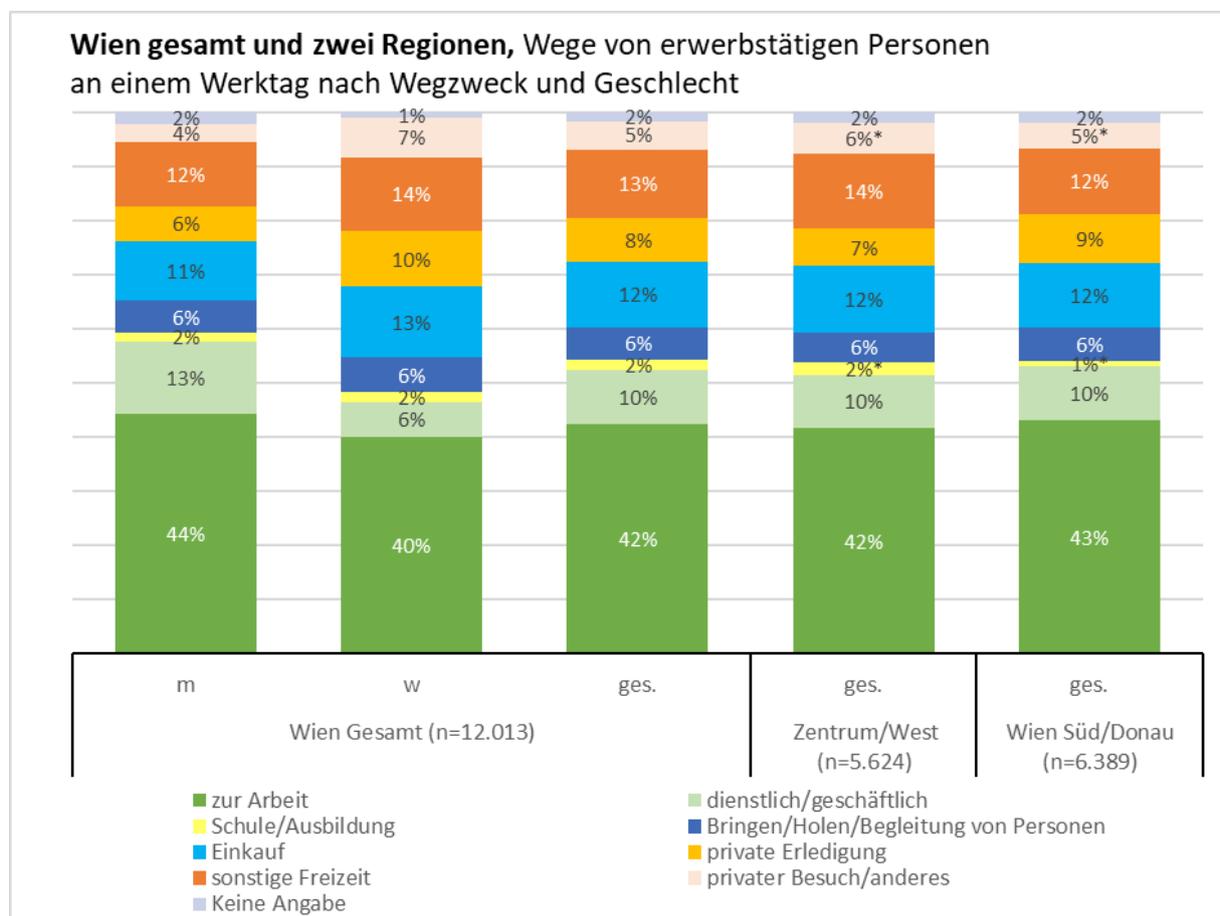


Abbildung 46: Wegzweckverteilung für alle Wege von erwerbstätigen Personen in Wien und den zwei Regionen an einem Werktag. (Für Wien gesamt zusätzlich nach Geschlecht). Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Bei der Betrachtung der Wegzweckverteilung **aller Wege von erwerbstätigen Personen in Wien nach Arbeitsstunden** (Abbildung 47) zeigt sich, dass die Anteilswerte für den dominanten Wegzweck „zur Arbeit“ teilweise beachtlich variieren. 39 % der Arbeitswege werden von Personen zurückgelegt, die bis 30 Stunden pro Woche arbeiten. Ist das Arbeitsstundenausmaß höher (zwischen 30 bis 40 Stunden pro Woche) ist auch der Anteil der Wege zur Arbeit und nach Hause um 6-Prozentpunkte höher und liegt bei 45 %. Ebenfalls ist der Anteil für Wege zum Einkauf von Personen, die bis 30 Stunden pro Woche arbeiten mit 15 % höher, als Wege von Personen, die zwischen 30 bis 40 Stunden pro Woche einer bezahlten Arbeit nachgehen (12 %).

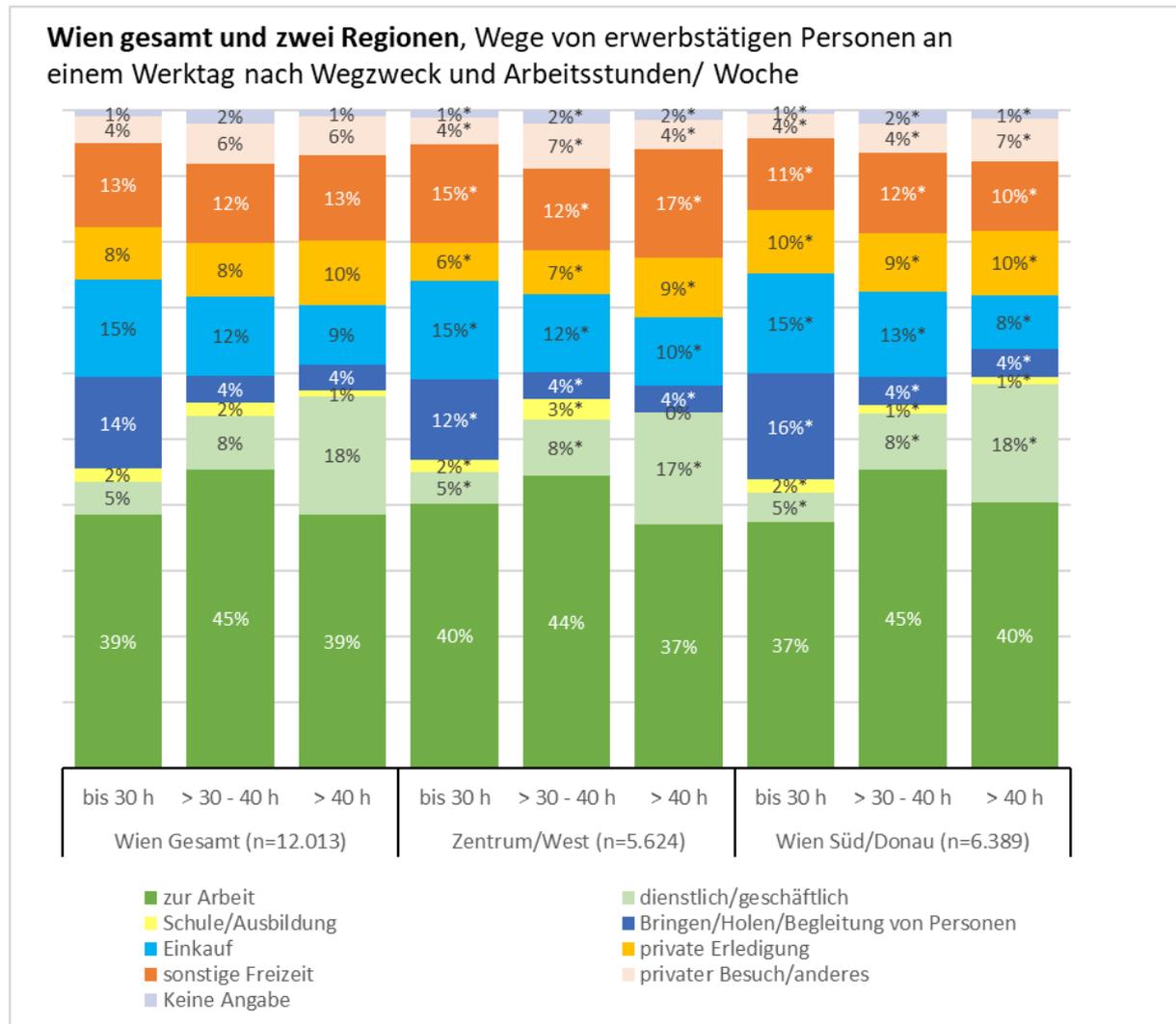


Abbildung 47: Wegzweckverteilung für alle Wege von erwerbstätigen Personen in Wien und den zwei Regionen an einem Werktag nach wöchentlicher Arbeitszeit. Für die Regionen Zentrum/West und Wien Süd/Donau ist ausschließlich der Anteil für den Wegzweck „zur Arbeit“ interpretierbar! Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

5.3.3 Wegelänge und -dauer der Arbeitswege und Zeitaufwand

Werden ausschließlich die Arbeitswege¹⁵ betrachtet, zeigt sich folgendes Bild (Abbildung 48), Anmerkung: Wege von Personen mit Kinderbetreuungsaufgaben werden aufgrund der geringen Fallzahlen in den Regionen nicht dargestellt):

An einem Werktag beträgt die **Arbeitsweglänge** für Wiener und Wienerinnen durchschnittlich 11 km pro Richtung (Österreichdurchschnitt: 17 km; VOR-Region: 17 km). Arbeitswege von Frauen (9 km) sind im Durchschnitt um 4 km kürzer als jene von Männern (13 km). Die Arbeitsweglänge unterscheidet sich auch zwischen den beiden Wiener Regionen: Arbeitsweglänge Zentrum/West beträgt im Schnitt 9 km pro Richtung – dies ist um 4 km pro Richtung kürzer als die Arbeitswege von Personen aus der Region Wien Süd/Donau.

Dauer der Arbeitswege

Berufstätige Wiener und Wienerinnen wenden an einem Werktag gleichermaßen 32 min pro Richtung für ihre Arbeitswege auf. Trotz kürzerer zurückzulegender Distanz ergibt sich für Frauen – aufgrund der Verkehrsmittelwahl bzw. Umsteigesituationen – ein gleicher Zeitbedarf wie für Männer, die mit dem Pkw weitere Distanzen schneller zurücklegen. Frauen suchen aufgrund ihrer häufigeren Teilzeitbeschäftigung eher Arbeitsplätze im Umkreis, sodass die komplexen Wegeketten rascher umsetzbar sind.

Die durchschnittlichen 32 min pro Richtung für die Dauer der Arbeitswege in Wien liegen um 5 min höher als der Österreichdurchschnitt mit 27 min. Personen wohnhaft in der Region Wien Süd/Donau brauchen im Schnitt 36 min pro Richtung für ihre Arbeitswege – um 9 min länger als die Arbeitswegdauer von erwerbstätigen Personen aus der Region Zentrum/West (27 min).

Wien gesamt und zwei Regionen Arbeitswege				
 Mittlere Arbeitsweglänge [km]	Wien gesamt	11	9	13
	Zentrum/West	9	8	9
	Wien Süd/Donau	13	10	16
 Mittlere Arbeitswegdauer [min]	Wien gesamt	32	32	32
	Zentrum/West	27	29	26
	Wien Süd/Donau	36	35	37

Abbildung 48: Mittlere Arbeitswegelänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen in Wien und den beiden Regionen nach Geschlecht und alle Erwerbstätigen gesamt. (Wien gesamt n=4.884; Region Zentrum/West n=2.177; Region Wien Süd/Donau n=2.707). Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

¹⁵ Bei den Arbeitswegen handelt es sich um die Wege von zu Hause zur Arbeit bzw. von der Arbeit nach Hause pro Richtung. Die gesamte Arbeitsweglänge bzw. Arbeitswegdauer ergibt sich durch die Multiplikation mit 2.

Fast drei Viertel (72 %) der Arbeitswege von Wiener Frauen und zwei Drittel (66 %) der von Wiener Männern sind nicht länger als 10 km pro Richtung. Weitere 27 % der Arbeitswege von Frauen bzw. 32 % der Arbeitswege von Männern haben eine Länge über 10 bis 50 km.

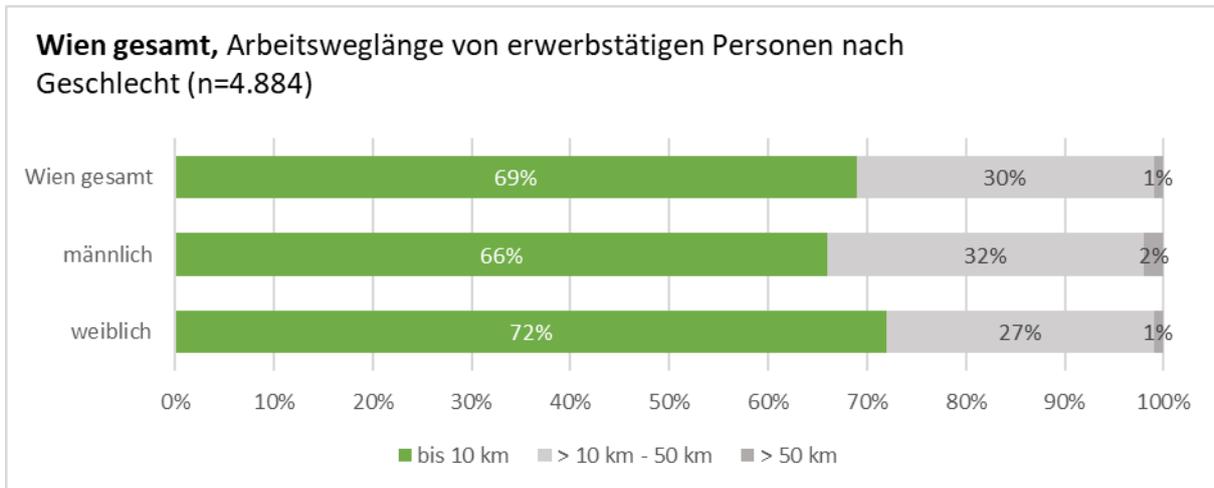


Abbildung 49: Anteile der Arbeitsweglänge in drei Klassen von erwerbstätigen WienerInnen an Werktagen nach Geschlecht. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Bei der Betrachtung der **wöchentlichen Arbeitszeit** und der **Arbeitsweglänge** (Abbildung 50) zeigt sich, dass Arbeitswege von Frauen im Allgemeinen kürzer sind – unabhängig vom Arbeitsstundenausmaß. Arbeitswege von Frauen, die mehr als 30 bis 40 Stunden pro Woche arbeiten, weisen eine durchschnittliche Länge von 10 km pro Richtung auf. Arbeitswege von Männern in derselben Kategorie sind um 3 km länger (13 km). Wege von männlichen Berufstätigen mit über 40 Stunden pro Woche Arbeitszeit haben eine durchschnittliche Länge von 15 km pro Richtung.

		Frauen (♀)			Männer (♂)		
		≤ 30 h	> 30 - 40 h	> 40 h	≤ 30 h	> 30 - 40 h	> 40 h
Mittlere Arbeitsweglänge [km]	Wien gesamt	8	10	10	9*	13	15
	Zentrum/West	7	8	11*	7*	9	12
	Wien Süd/Donau	9	11	10*	13*	16	17
Mittlere Arbeitswegdauer [min]	Wien gesamt	32	33	29	28*	33	31
	Zentrum/West	31	28	29*	25*	27	26
	Wien Süd/Donau	33	27	29*	34*	39	34

Abbildung 50: Mittlere Arbeitsweglänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen in Wien und den beiden Regionen nach Wochenarbeitszeit und Geschlecht. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. (Wien gesamt n=4.884; Region Zentrum/West n=2.177; Region Wien Süd/Donau n=2.707), Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

78 % der Arbeitswege von WienerInnen, die bis zu 30 Stunden in der Woche arbeiten, haben eine Länge von bis zu 10 km pro Richtung, weitere 21 % der Arbeitswege der Beschäftigten mit diesem Stundenausmaß sind mehr als 10 bis zu 50 km lang. 67 % der Arbeitswege von Personen, die mehr als 30 bis 40 Stunden/Woche arbeiten, haben eine Länge bis zu 10 km und 31 % der Arbeitswege zwischen mehr als 10 bis 50 km. Fast ein Drittel (32 %) der Arbeitswege von Personen mit einem wöchentlichen Stundenausmaß von über 40 Stunden sind zwischen mehr als 10 bis 50 km lang.

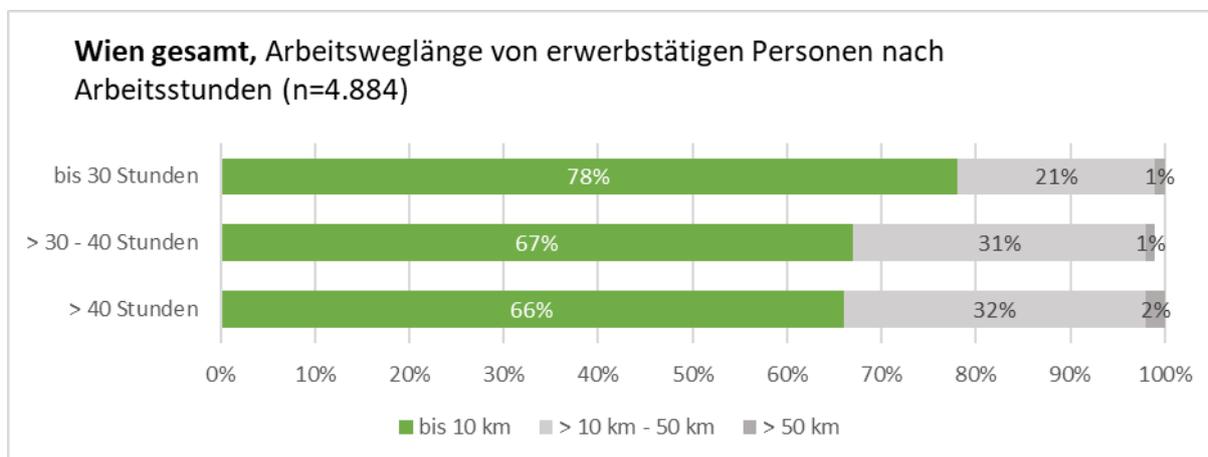


Abbildung 51: Anteile der Arbeitsweglänge in drei Klassen von erwerbstätigen WienerInnen an Werktagen nach wöchentlicher Arbeitszeit. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

5.3.4 Modal-Split für Arbeitswege

In Wien werden zwei Drittel (66 %) der Arbeitswege im Umweltverbund zurückgelegt (Abbildung 52). Die dominanten Verkehrsmittel sind dabei „ÖV, Sonstige und Taxi“ mit 52 %. Der Modal Split Anteil für aktive Modi liegt insgesamt bei 14 % (Fahrrad 5 %, Zu-Fuß-Gehen 9 %). Ein Drittel der Arbeitswege von WienerInnen (33 %) werden mit dem MIV (Wege als LenkerIn: 31 %, Wege als BeifahrerIn: 2 %) zurückgelegt. In der Region Zentrum/West ist die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs für Arbeitswege etwas geringer als in gesamt Wien (48 %), im Gegensatz dazu werden in diesen Bezirken Arbeitswege häufiger Zu-Fuß bestritten (14 %). In der Region Wien Süd/Donau werden für Arbeitswege der ÖV, Sonstige und Taxis überdurchschnittlich häufig genutzt (56 %). Interessanterweise sind die Anteilswerte für das Hauptverkehrsmittel Pkw (als FahrerIn) für Wege zur Arbeit in allen Regionen gleich bei 31 %.

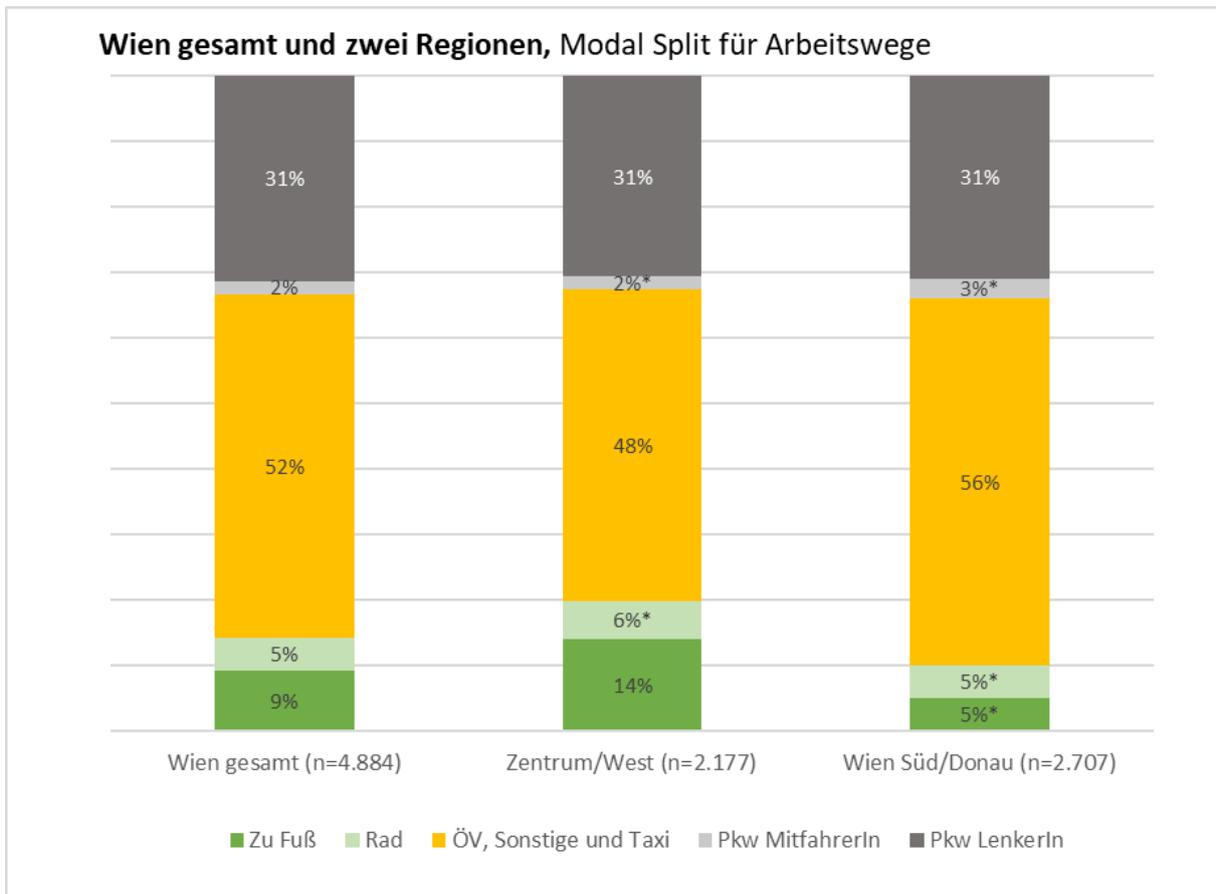


Abbildung 52: Werkтäglicher Modal-Split von Arbeitswegen erwerbstätiger Personen in Wien und den beiden Regionen. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

5.4 Wegeebene (Variante B)

Die Regionen in Wien für **Variante B** (Abbildung 53) wurden nach der Lage sowie der räumlichen als auch der baulichen Struktur gebildet.

Anmerkung: Die Fallzahlen in diesen beiden Regionen unterscheiden sich stark voneinander. In den Außenbezirken sind fast doppelt so viele Wege zu verzeichnen, als in den Innenbezirken. Aufgrund dessen konnten nicht alle Auswertungen, die für Variante A vorgenommen wurden auch für die Variante B durchgeführt werden. Ebenso ergeben sich dadurch Verzerrungen beim Vergleich der Mittelwerte.

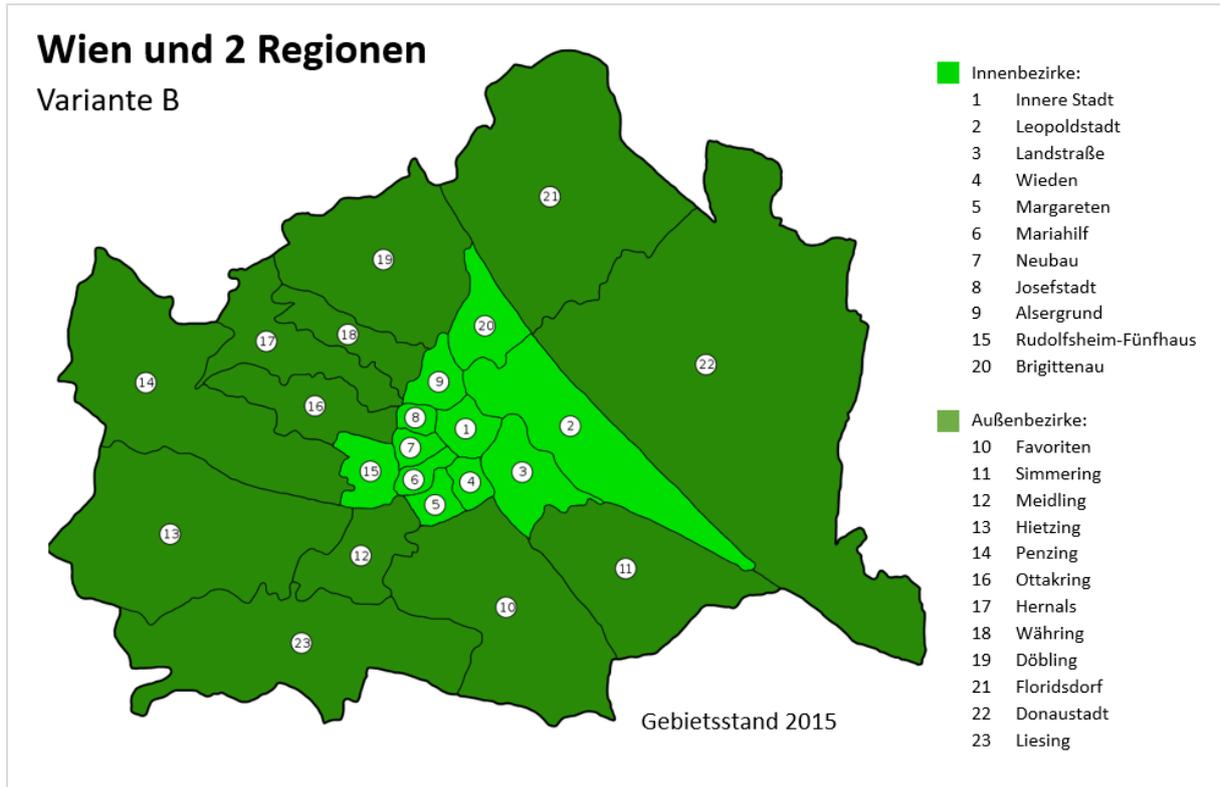


Abbildung 53: Wien in zwei Regionen Variante B
(nach Kriterien der Lage sowie der räumlichen als auch der baulichen Struktur gebildet).

5.4.1 Anzahl der Wege, Wegedauer, -länge¹⁶

Anzahl der Wege pro erwerbstätiger Person an Werktagen

Erwerbstätige Personen in Wien legen an einem Werktag durchschnittlich 3,1 Wege zurück (Abbildung 54). Frauen etwas mehr (3,2 Wege) als Männer (3,0 Wege). Haben diese Personen Betreuungsaufgaben für Kinder, steigt die mittlere Wegeanzahl auf 3,5 Wege pro erwerbstätiger Person an. Personen aus den Innenbezirken legen mehr Wege (3,3 Wege) zurück als Berufstätige aus den Außenbezirken (3,0 Wege).

¹⁶ Diese **mittlere gesamte Tageswegelänge** ist die durchschnittliche Wegelänge, die an einem Werktag über alle Wege zurückgelegt wird. Um die mittlere Tageswegelänge für einen Weg zu erhalten, muss der Wert durch die mittlere Tageswegeanzahl dividiert werden. Beispiel: Mittlere gesamte Tageswegelänge für einen Weg für Wien gesamt: $377/3,1=12$ km. In Wien ist ein Weg von erwerbstätigen Personen durchschnittlich 12 km lang.

Die **mittlere gesamte Tageswegedauer** aller Wege ist als die Zeit (in Minuten) definiert, die erwerbstätige Personen an einem Werktag durchschnittlich für alle Wege bzw. Wegzwecke benötigen.

Mittlere gesamte Tageswegelänge

Wege von Erwerbstätigen in Wien weisen eine gesamte durchschnittliche Länge von 37 km pro Tag auf (Wege von Männern: 40 km/Tag; Wege von Frauen: 32 km/Tag). Die Tageswegelänge unterscheidet sich in den beiden Wiener Regionen der Variante B: Wege von erwerbstätigen Personen aus Innenbezirken sind um 5 km pro Tag länger als die von Berufstätigen aus den Außenbezirken (Innenbezirke: 40 km/Tag; Außenbezirke: 35 km/Tag). Die durchschnittliche gesamte Tageswegelänge in den Innenbezirken sinkt auf 25 km pro Tag, wenn erwerbstätige Personen Betreuungsaufgaben haben (Durchschnittliche gesamte Tageswegelänge ohne Betreuungsaufgaben: 40 km/Tag). In Außenbezirken steigt sie jedoch auf 39 km pro Tag (Durchschnittliche gesamte Tageswegelänge ohne Betreuungsaufgaben: 35 km/Tag). Frauen haben im Schnitt in beiden Regionen kürzere gesamte Tageswegelängen als Männer.

Mittlere gesamte Tageswegedauer

Die mittlere Tageswegedauer von erwerbstätigen Personen an einem Werktag beträgt 92 Minuten pro Tag. Zwischen den Wegen von Männern und Frauen gibt es dabei kaum relevante Unterschiede (Wege von Männer: 91 min/Tag; Wege von Frauen: 92 min/Tag). Die durchschnittliche Tageswegedauer steigt mit Kinderbetreuungsaufgaben nur gering auf 94 Minuten pro Tag an. In den beiden Regionen der Variante B gibt es bezüglich der mittleren gesamten Tageswegedauer bei den Männern und gesamt betrachtet kaum Unterschiede. Die mittlere gesamte Tageswegedauer von Frauen in den Innenbezirken dauert um 5 min pro Tag kürzer, als die mittlere gesamte Tageswegedauer von Frauen in den Außenbezirken. Im Vergleich zu den Innenbezirken (90 min/Tag) ist im Schnitt die gesamte Tageswegedauer von Berufstätigen mit Betreuungsaufgaben in den Außenbezirken um 9 min pro Tag länger (99 min/Tag).

Wien gesamt und zwei Regionen, alle Wege von erwerbstätigen Personen		 gesamt	 Frauen	 Männer	 Betreuungsaufgaben
 durchschnittliche Wegeanzahl	Wien gesamt	3,1	3,2	3,0	3,5
	Innenbezirke	3,3	3,1	3,4	3,6*
	Außenbezirke	3,0	3,2	2,9	3,4
 durchschnittliche Tageswegelänge [km/Tag]	Wien gesamt	37	32	40	35
	Innenbezirke	40	34	45	25
	Außenbezirke	35	32	38	39
 durchschnittliche Tageswegelänge [min/Tag]	Wien gesamt	92	92	91	94
	Innenbezirke	90	89	90	90
	Außenbezirke	92	94	91	99

Abbildung 54: Mittlere Tageswegeanzahl, -länge und -dauer von erwerbstätigen Personen für alle Wege an Werktagen (ohne Feiertage) für Wien gesamt und den Innen- und Außenbezirken. (Wien gesamt n=3.715; Innenbezirke n=1.262; Außenbezirke n=2.453), Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

5.4.2 Wegzweckverteilung

Für eine Darstellung der Wegzweckverteilung nach Regionen (Innen- und Außenbezirke) sind die Fallzahlen in der Region „Innenbezirke“ nicht ausreichend.

5.4.3 Wegelänge und -dauer der Arbeitswege und Zeitaufwand

An einem Werktag beträgt die **Arbeitsweglänge** für Wiener und Wienerinnen durchschnittlich 11 km pro Richtung (Abbildung 55; Österreichdurchschnitt: 17 km; VOR-Region: 20 km). Arbeitswegewege von Frauen (9 km) sind im Durchschnitt um 4 km pro Richtung kürzer als jene von Männern (13 km). Die Arbeitsweglänge unterscheidet sich auch zwischen den Innen- und Außenbezirken: Die Arbeitsweglänge in den Innenbezirken beträgt im Schnitt 9 km – dies ist um 3 km kürzer als die Arbeitswege von Personen aus den Außenbezirken. Arbeitswege von Männern sind in beiden Regionen länger als die von Frauen.

Dauer der Arbeitswege

In Wien dauern die Arbeitswege 32 min pro Richtung – dies ist um 5 min pro Richtung länger als im Österreichdurchschnitt (27 min pro Richtung). Arbeitswege in den Innenbezirken dauern etwas kürzer (27 min) als Arbeitswege in den Außenbezirken (34 min). Unterschiede zeigen sich auch im Geschlechtervergleich in den Innenbezirken: Arbeitswege von Frauen (30 min) dauern dort um 5 min pro Richtung länger als Arbeitswege von Männern (25 min). In den Außenbezirken ist die Arbeitswegdauer in etwa gleich (Frauen: 33 min; Männer: 35 min)

Wien gesamt und zwei Regionen Arbeitswege				
 Mittlere Arbeitsweglänge [km]	Wien gesamt	11	9	13
	Innenbezirke	9	8	10
	Außenbezirke	12	10	14
<hr/>				
 Mittlere Arbeitswegdauer [min]	Wien gesamt	32	32	32
	Innenbezirke	27	30	25
	Außenbezirke	34	33	35

Abbildung 55: Mittlere Arbeitswegelänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen in Wien und den beiden Regionen nach Geschlecht und alle Erwerbstätigen gesamt. (Wien gesamt n=4.884; Innenbezirke n=1.664; Außenbezirke n=3.220), Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Bei der Betrachtung der **wöchentlichen Arbeitszeit** und der **Arbeitsweglänge** (Abbildung 56) zeigt sich, dass Arbeitswege von Frauen im Allgemeinen kürzer sind – unabhängig vom Arbeitsstundenausmaß. Arbeitswege von Frauen, die mehr als 30 bis 40 Stunden pro Woche arbeiten, weisen eine durchschnittliche Länge von 10 km pro Richtung auf. Arbeitswege von Männer in derselben Kategorie sind um 3 km länger (13 km). Arbeitswege von männlichen Berufstätigen mit über 40 Stunden pro Woche Arbeitszeit haben eine durchschnittliche Länge von 15 km.

Wien gesamt und zwei Regionen		Frauen 			Männer 		
		Arbeitswege nach Wochenarbeitszeit	≤ 30 h	> 30 - 40 h	> 40 h	≤ 30 h	> 30 - 40 h
 Mittlere Arbeitsweglänge [km]	Wien gesamt	8	10	10	9*	13	15
	Innenbezirke	8*	8	8*	8*	9	14
	Außenbezirke	8	10	11*	10*	14	16
 Mittlere Arbeitswegdauer [min]	Wien gesamt	32	33	29	28*	33	31
	Innenbezirke	31*	31	26*	23*	27	24
	Außenbezirke	33	34	31*	31*	36	35

Abbildung 56: Mittlere Arbeitsweglänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen in Wien und den beiden Regionen nach Wochenarbeitszeit und Geschlecht. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. (Wien gesamt n=4.884; Innenbezirke n=1.664; Außenbezirke n= 3.220), Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

5.4.4 Modal-Split für Arbeitswege

Über drei Viertel (77 %) der Arbeitswege werden in den Innenbezirken im Umweltverbund zurückgelegt – in den Außenbezirken nur zu 61 %. 23 % der Arbeitswege in den Innenbezirken werden mit dem MIV (als LenkerIn oder als BeifahrerIn) zurückgelegt; in den Außenbezirken ist der MIV-Anteil bei den Arbeitswegen um 16-Prozentpunkte höher und liegt bei 39 %.

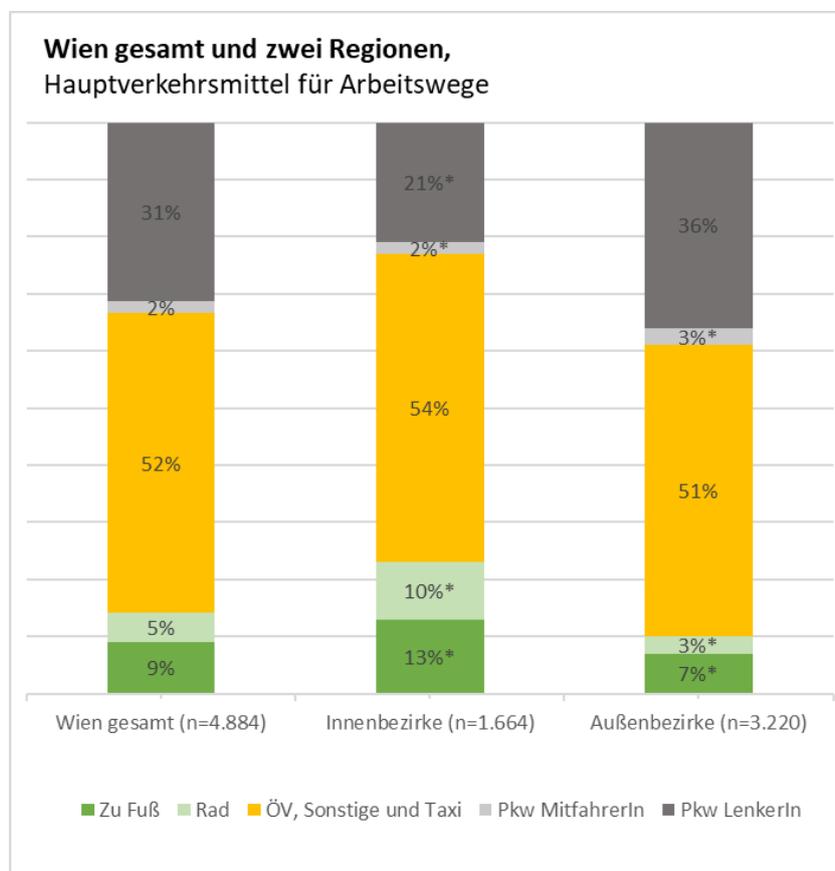


Abbildung 57: Werktäglicher Modal-Split von Arbeitswegen erwerbstätiger Personen in Wien und den beiden Regionen (Innen- und Außenbezirke). Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

6 NIEDERÖSTERREICH gesamt und fünf Regionen

In Niederösterreich nahmen insgesamt 3.965 Haushalte an der Befragung „Österreich unterwegs 2013/2014“ teil. Aus diesen Haushalten wurden in Summe 9.182 Personen befragt, die zu insgesamt 48.862 Wegen Auskunft gaben. In den nachfolgenden Analysen werden (außer auf der Haushaltsebene) ausschließlich die 4.107 erwerbstätigen Personen berücksichtigt.

Auf der Wegeebene werden nur Wege von berufstätigen Personen an Werktagen (ohne Feiertag) berücksichtigt. Die Basis ist bei den jeweiligen Darstellungen ersichtlich. Niederösterreich wird im Folgenden aufgeteilt auf fünf Regionen (Zentralraum, Most-, Wald-, Wein- und Industrieviertel) betrachtet (Abbildung 58):

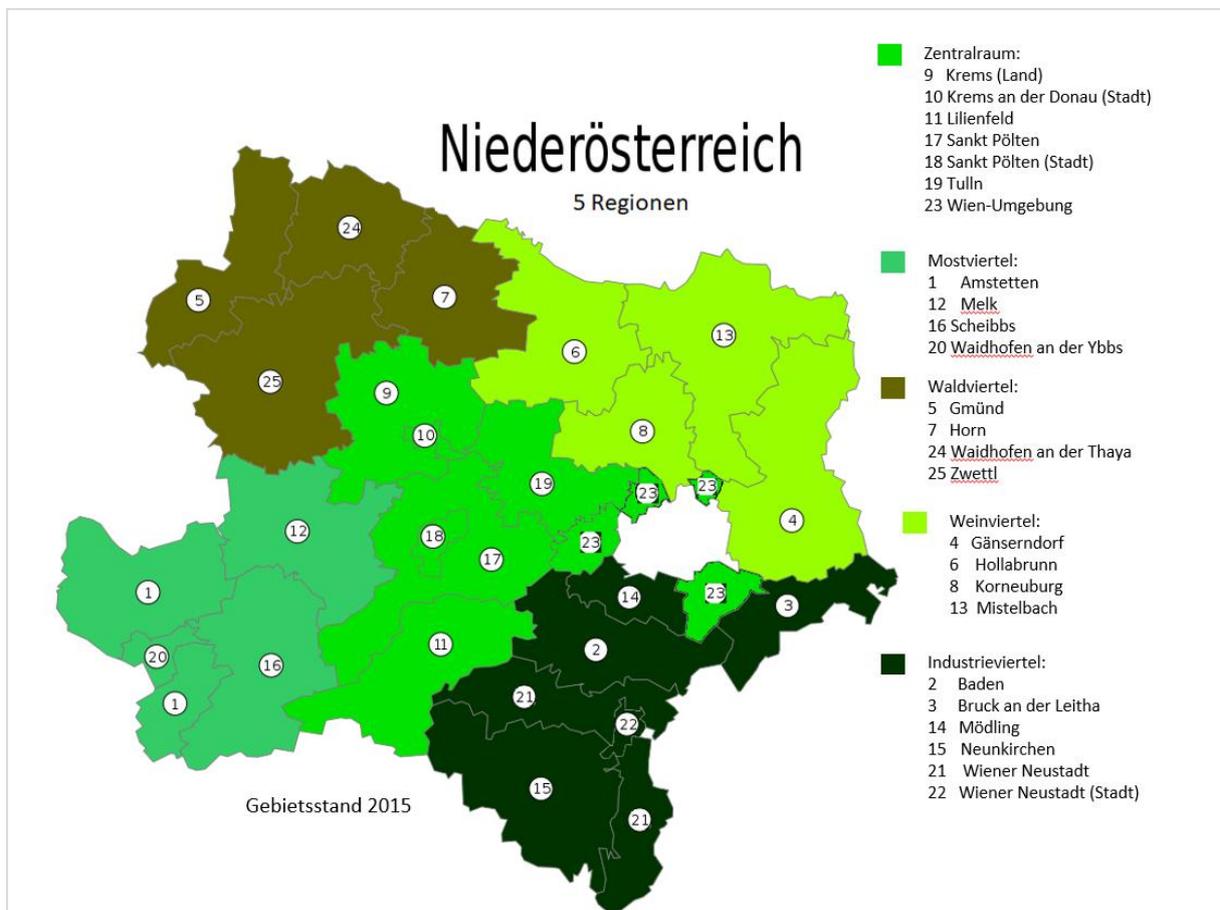


Abbildung 58: Niederösterreich und fünf Regionen.

Anmerkung: Die Karte stellt den Gebietsstand aus dem Jahr 2015 dar. Der Bezirk Wien-Umgebung wurde Ende 2016 aufgelöst und auf die angrenzenden Bezirke aufgeteilt.

6.1 Personenebene

Auf der Personenebene werden soziodemografische, wie auch Merkmale zu Betreuungsaufgaben, Führerscheinbesitz etc. betrachtet. Nachfolgend werden Ergebnisse für Niederösterreich gesamt und für fünf Regionen dargestellt.

6.1.1 Geschlecht und Alter

Geschlecht

Unter den befragten erwerbstätigen Personen in Niederösterreich waren 55 % Männer und 45 % Frauen (ohne Bildarstellung).

Alter

Von den befragten niederösterreichischen Berufstätigen sind 56 % im Alter von 16 bis 44 Jahren, 31 % im Alter von 45 bis 54 Jahren und 13 % sind 55 Jahre oder älter (Abbildung 59).

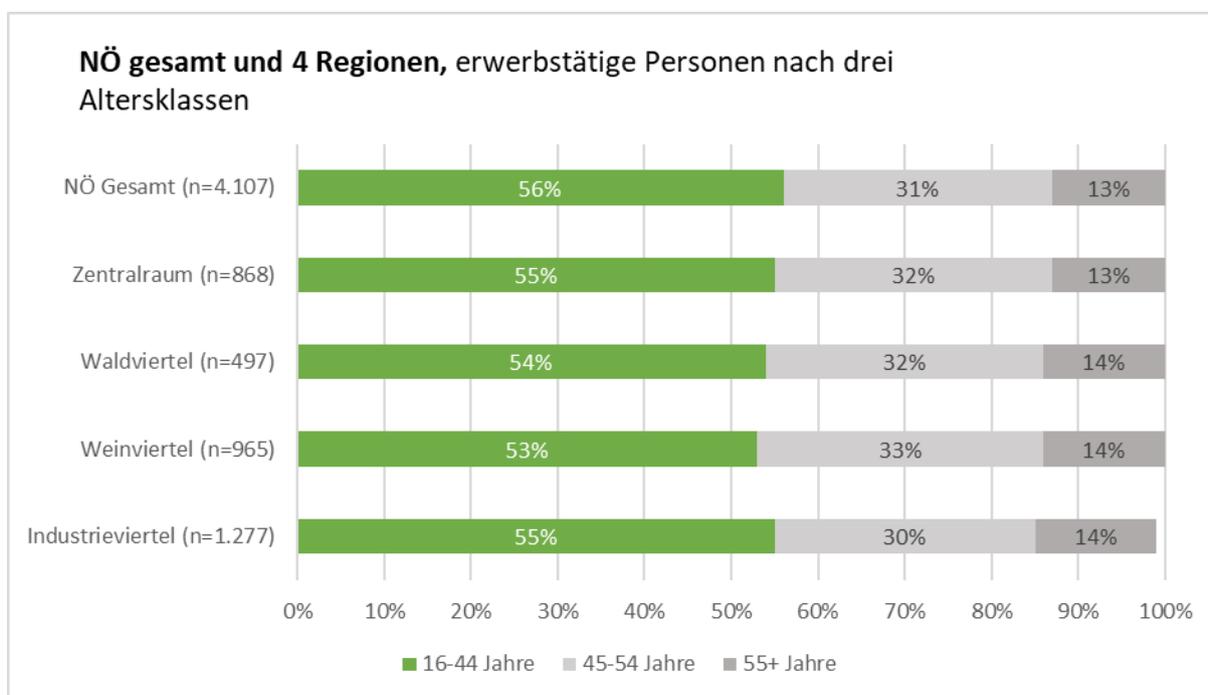


Abbildung 59: Erwerbstätige Personen in Niederösterreich gesamt und in vier Regionen nach Altersklassen. (Für die Region „Mostviertel“ sind die Fallzahlen zu gering). Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

6.1.2 Betreuungsaufgaben für Kinder

26 % der berufstätigen NiederösterreicherInnen geben an, regelmäßig Kinder zu betreuen. Den höchsten Anteilswert bei der Kinderbetreuung in den Regionen hat der Zentralraum mit 29 %, den niedrigsten das Waldviertel mit 22 %. Betrachtet nach Geschlecht zeigt sich wenig überraschend, dass in Niederösterreich häufiger Frauen angeben, die Betreuung der Kinder zu übernehmen (30 %) und immerhin knapp ein Viertel der Männer (23 %¹⁷).

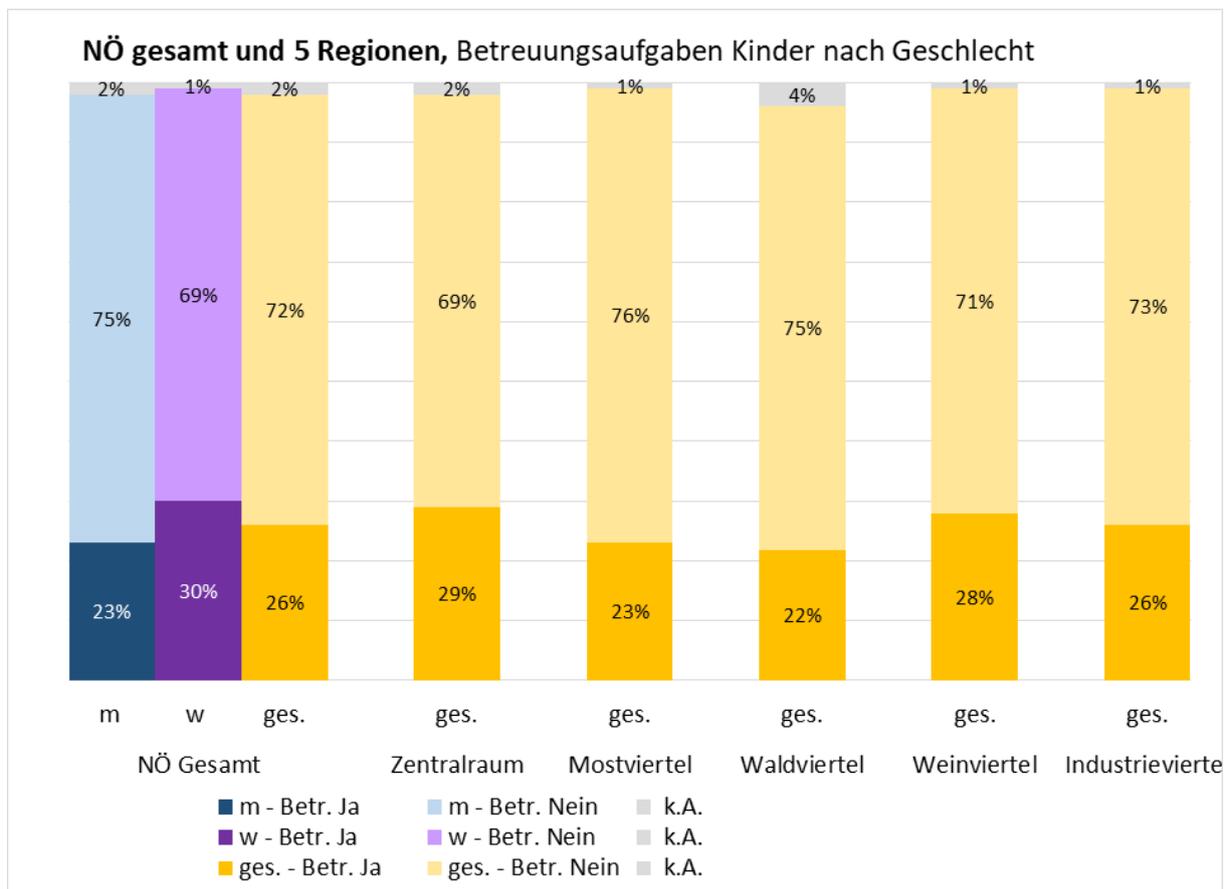


Abbildung 60: Betreuungsaufgaben für Kinder von erwerbstätigen Personen nach Geschlecht. Niederösterreich und fünf Regionen. NÖ Gesamt (n=4.107); Zentralraum (n=868); Mostviertel (n=500); Waldviertel (n=497); Weinviertel (n=965); Industrieviertel (n=1.277), Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

¹⁷ Zur Erklärung des hohen Anteilswert der Männer bei der Kinderbetreuung siehe Kapitel 4.2.3 auf Seite 18ff.

6.1.3 Anteil Homeoffice/Telearbeit

22 % aller berufstätigen NiederösterreicherInnen geben an, auch von zu Hause aus arbeiten zu können (Abbildung 61). Betrachtet nach Geschlecht zeigt sich, dass diese Option eher Männer (27 %) nutzen. Den geringsten Anteilswert weist das Mostviertel mit 17 %, den höchsten der Zentralraum mit 26 % auf.

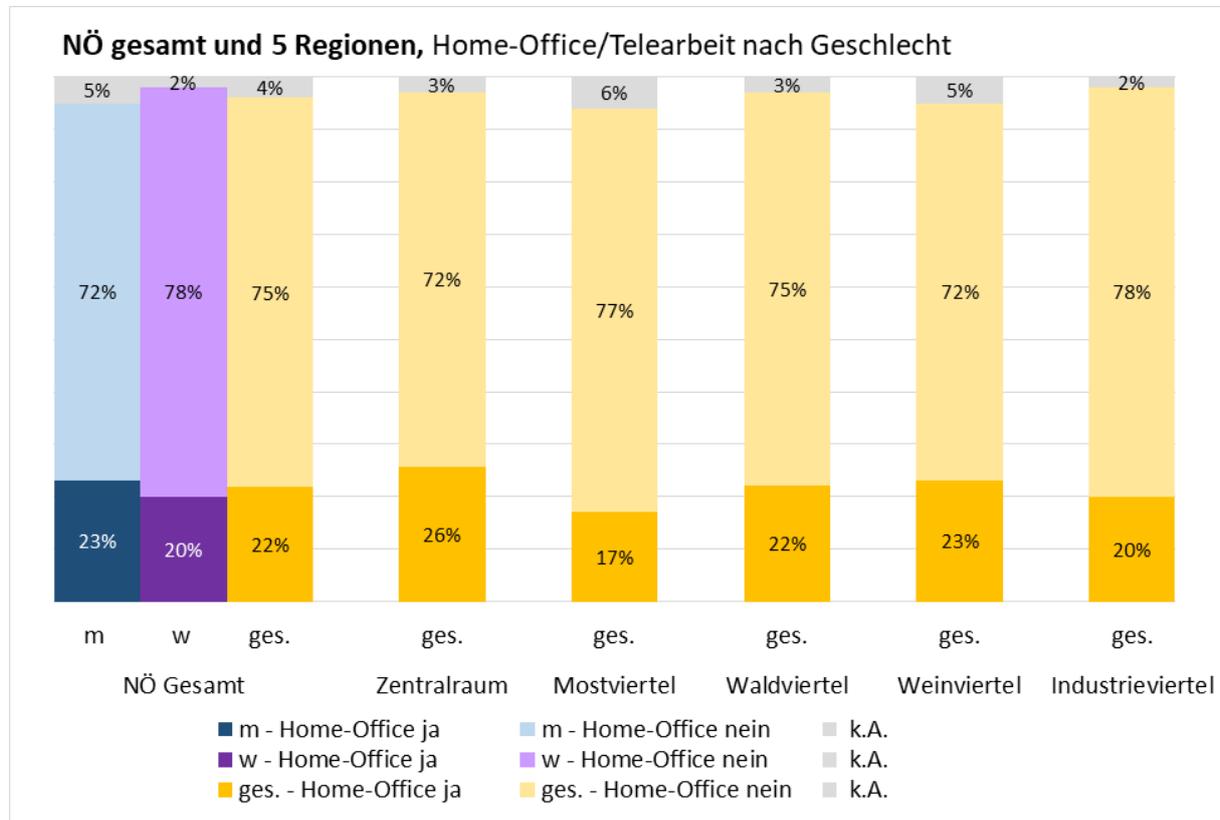


Abbildung 61: Home-Office / Telearbeit von erwerbstätigen Personen in Niederösterreich gesamt und den fünf Regionen nach Geschlecht. NÖ Gesamt (n=4.107); Zentralraum (n=868); Mostviertel (n=500); Waldviertel (n=497); Weinviertel (n=965); Industrieviertel (n=1.277), Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

6.1.4 Arbeitsstunden pro Woche

Von den in Niederösterreich lebenden erwerbstätigen Personen geben 55 % an, 30 bis 40 Stunden¹⁸ in der Woche zu arbeiten (Abbildung 62). Somit bilden diese anteilmäßig die größte Gruppe bezüglich der Wochenarbeitsstunden. Die zweitgrößte Personengruppe ist jene, die bis maximal 30 Stunden pro Woche arbeiten (24 %). 18 % arbeiten mehr als 40 Stunden.

Betrachtet nach **Geschlecht** zeigt sich, dass fast die Hälfte der Frauen (48 %) und lediglich 5 % der Männer angeben, bis 30 Stunden pro Woche zu arbeiten. Dieser Unterschied ist der größte in der VOR-Region (vgl. Abbildung 15 auf Seite 19).

Zwei Drittel (66 %) der berufstätigen Männer in Niederösterreich geben an, eine wöchentliche Arbeitszeit zwischen 30 bis 40 Stunden zu haben, Frauen nur zu 41 %. Nur 4 von 10 Frauen sagen von sich, dass sie zwischen 30 bis 40 Stunden arbeiten, während fast 5 von 10 Frauen Teilzeit (bis 30 Stunden) und nur 1 von 10 Frauen mehr als 40 Stunden im Beruf arbeiten. Im Vergleich dazu sagen 26 % der Männer, dass sie mehr als 40 Stunden in der Woche arbeiten. Im Industrieviertel liegt der Anteilswert für Personen mit 30 bis 40 Arbeitsstunden pro Woche bei 61 % und damit um 6-

¹⁸ Aufgrund der Verteilung in der Stichprobe wurde nach Rücksprache mit der Auftraggeberin die 3-stufige Einteilung (bis 30 Stunden; mehr als 30 bis 40 Stunden; mehr als 40 Stunden) vorgenommen.

Prozentpunkte über dem niederösterreichischen Durchschnitt von 55 %. Am niedrigsten ist der Anteilswert für diese Kategorie im Wald- und im Weinviertel. Ein strukturschwaches Gebiet wie das Waldviertel, bietet eventuell eher Teilzeitjobs an, da Vollzeitarbeitsplätze zu teuer sind bzw. arbeiten LandwirtInnen als Zuverdienst in Teilzeit.

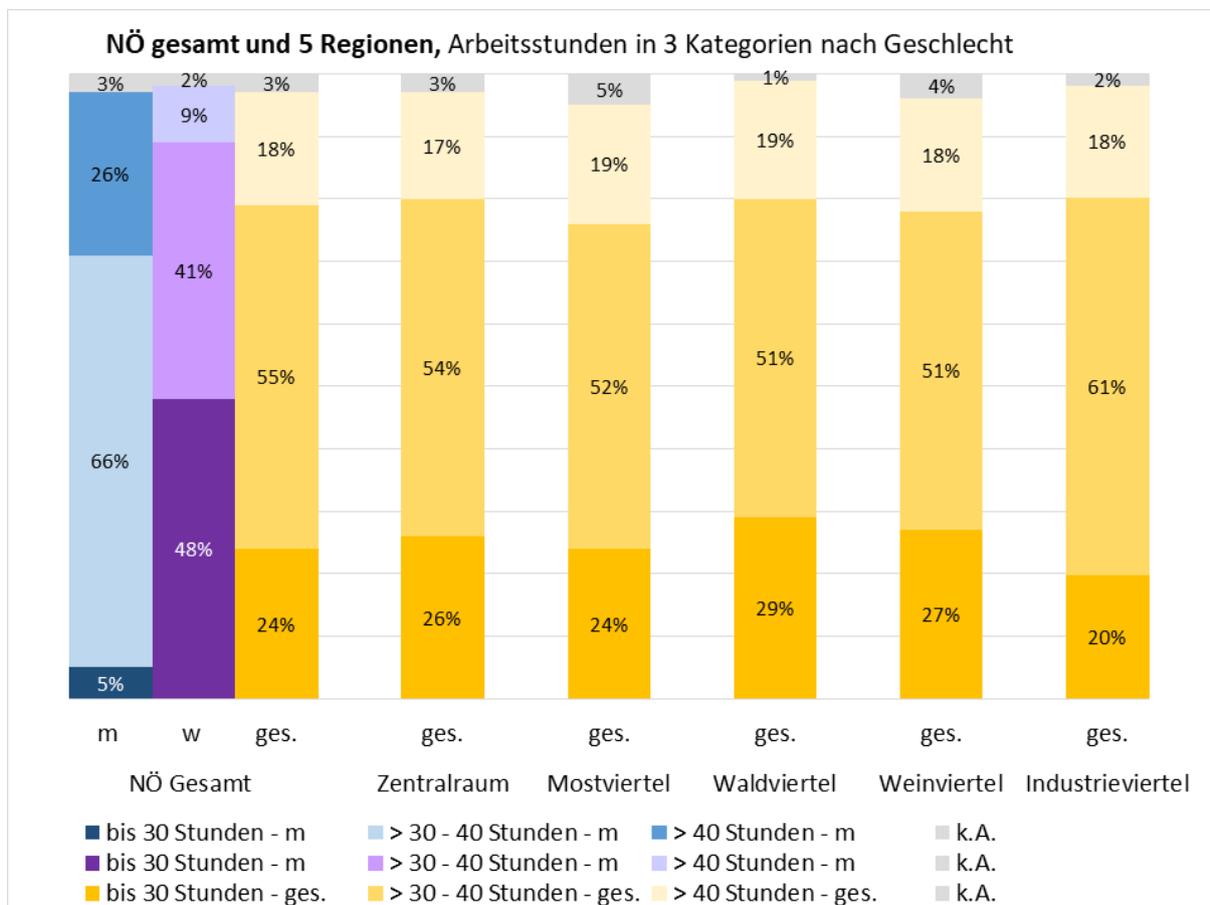


Abbildung 62: Angegebene Wochenarbeitszeit der erwerbstätigen NiederösterreicherInnen gesamt und fünf Regionen (für Niederösterreich gesamt zusätzlich nach Geschlecht). NÖ Gesamt (n=4.107); Zentralraum (n=868); Mostviertel (n=500); Waldviertel (n=497); Weinviertel (n=965); Industrieviertel (n=1.277), Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

6.1.5 Führerscheinbesitz Pkw

In Niederösterreich besitzen 93 % der erwerbstätigen Personen eine Lenkberechtigung für einen Pkw. Hier gibt es keinen Geschlechterunterschied, da viele Erwerbstätige gleichermaßen auf den Pkw angewiesen sind (ohne Bildarstellung).

6.1.6 Fahrzeugverfügbarkeit Pkw

In Niederösterreich können 78 % der erwerbstätigen Personen jederzeit, weitere 18 % gelegentlich bzw. nie über einen Pkw verfügen (ohne Bildarstellung). Betrachtet nach Geschlecht ist der Unterschied minimal: Jederzeit können 79 % der Männer und 76 % der Frauen einen Pkw für ihre Fahrten nutzen. Die Fahrzeugverfügbarkeit ist in den vier Vierteln und dem Zentralraum tendenziell ähnlich dem niederösterreichischen Durchschnitt.

6.1.7 Nutzung von Navigationsgeräten

68 % der erwerbstätigen NiederösterreicherInnen nutzen elektronische Navigationsgeräte vor oder während der Autofahrt zur Routenplanung – mehr als drei Viertel der Männer (76 %) und 58 % der Frauen (Abbildung 63). Der höchste Anteilwert zeigt sich bei BewohnerInnen des Industrieviertels (75 %), der niedrigste im Waldviertel mit 61 %.

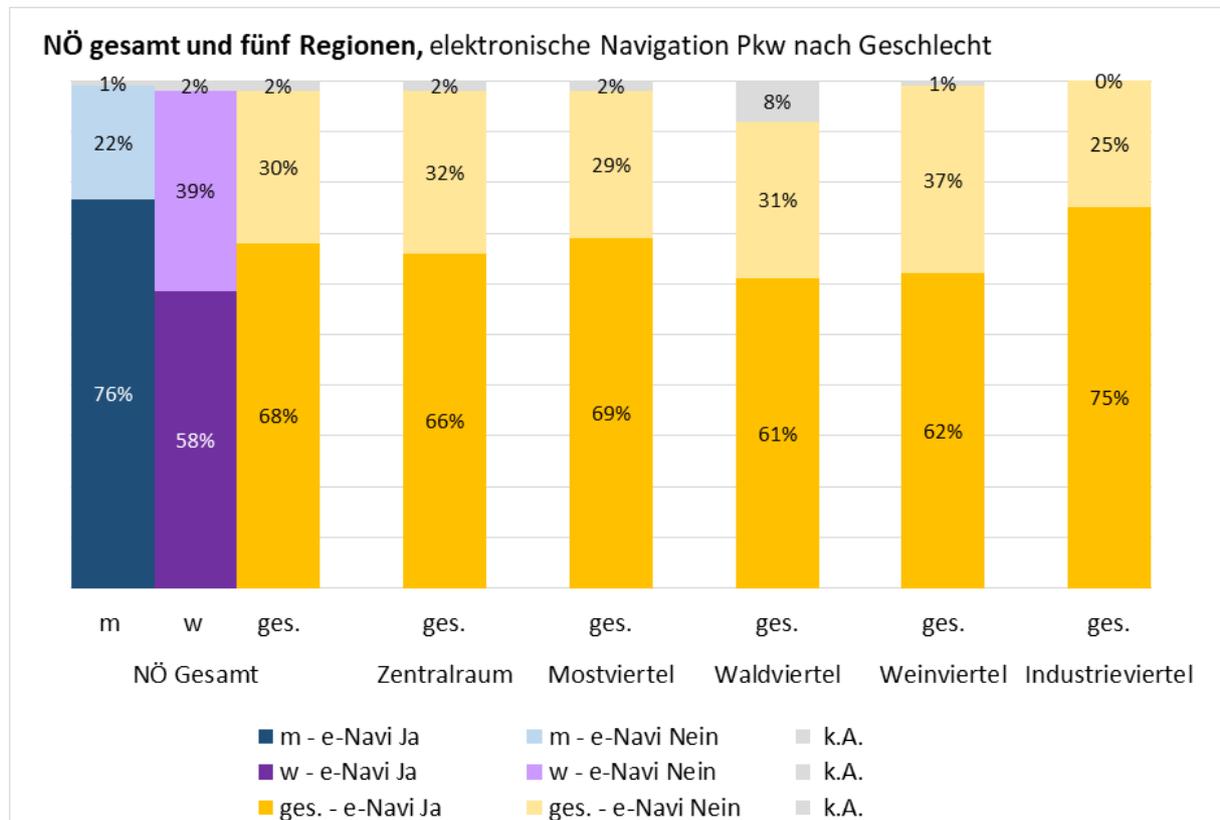


Abbildung 63: Nutzung elektronischer Navigation im Pkw durch erwerbstätige NiederösterreicherInnen gesamt und fünf Regionen (für Niederösterreich gesamt zusätzlich nach Geschlecht). NÖ Gesamt (n=4.107); Zentralraum (n=868); Mostviertel (n=500); Waldviertel (n=497); Weinviertel (n=965); Industrieviertel (n=1.277), Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

6.2 Haushaltsebene

In Niederösterreich nahmen insgesamt 3.965 Haushalte an der Befragung „Österreich unterwegs 2013/2014“ teil.

6.2.1 Anzahl der Pkw, Fahrzeugklassen und Firmenwagen

In niederösterreichischen Haushalten befinden sich durchschnittlich 1,4 Pkw (Durchschnitt gesamt Österreich: 1,2 Pkw/Haushalt). Die hohe Pkw-Dichte in Niederösterreich, kann einerseits die Folge der guten wirtschaftlichen Situation bzw. andererseits die Folge des schwachen öffentlichen Verkehrsangebotes sein. Das Auto ist in diesem Bundesland noch immer vor allem für die junge Bevölkerung in peripheren Regionen ein wichtiger Autonomiefaktor. Eltern entbindet ein Pkw von Hol- und Bringdiensten. Ein dritter Pkw im Haushalt für den Nachwuchs verhindert vermutlich ebenso das Abwandern in urbane Regionen. Ein eigenes Auto ist vor allem in ruralen Gebieten nach wie vor ein Statussymbol, besonders für jüngere Erwachsene.

15 % der Haushalte in Niederösterreich besitzen keinen Pkw, 38 % einen Pkw, weitere 34 % zwei Pkw und mit 13 % ein relativ hoher Anteil an Haushalten mehr als drei Pkw. Im Most- Wald- und Weinviertel ist der Anteil der Haushalte mit mehr als drei Pkw mit ca. 15 % besonders hoch.

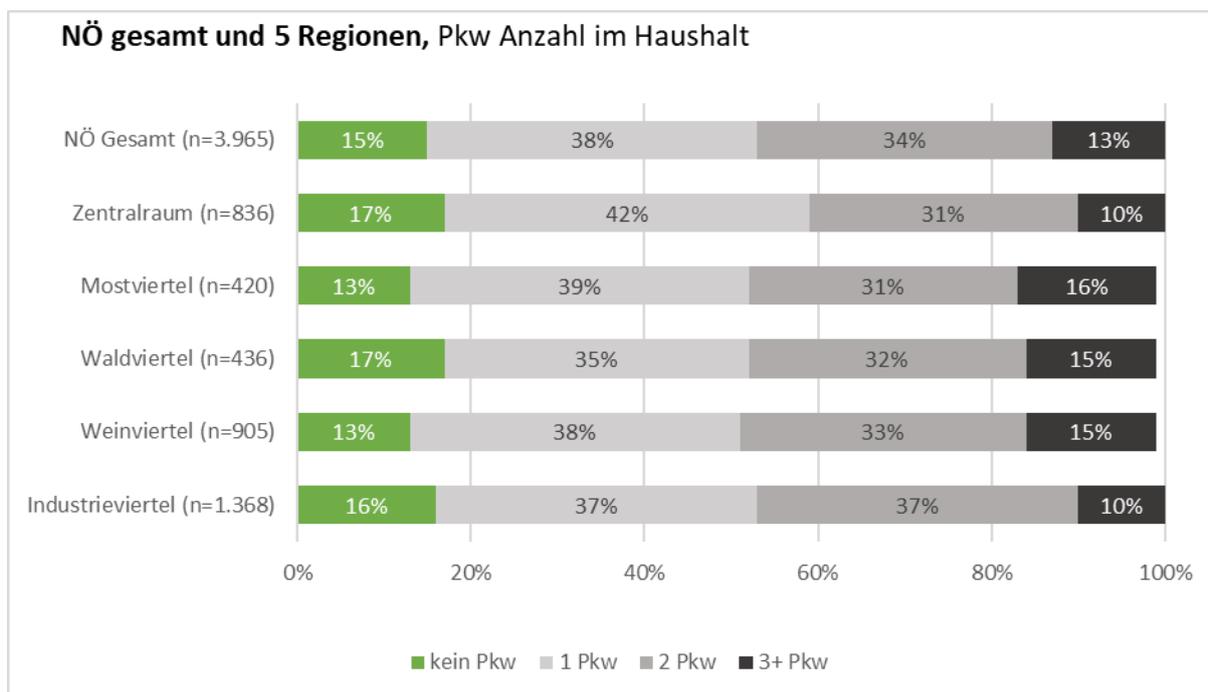


Abbildung 64: Anteilswerte für die Anzahl der Pkw in den Haushalten für Niederösterreich gesamt und den fünf Regionen. (Die angegebenen n beziehen sich auf Haushalte). Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Fahrzeugklassen

Mehr als die Hälfte der Pkw in Niederösterreichs Haushalten sind Mittelklassewagen (56 %), mehr als ein Drittel (35 %) Kleinwagen. Weitere 8 % der Fahrzeuge können der Oberklasse oder Anderes zugeschrieben werden. Most- und Waldviertel weisen etwas häufiger Kleinwagen und weniger häufig Oberklassewagen auf. Im Zentralraum gibt es etwas häufiger Oberklasse Wagen (ohne Bilddarstellung).

Firmen-Pkw im Haushalt

8 % der Fahrzeuge in Niederösterreich sind Firmen-Pkw. Das liegt im österreichweiten Durchschnitt (Anteilswert für Österreich: 8 %, ohne Bilddarstellung).

6.3 Wegebene

Auf der Wegebene werden nur Wege von berufstätigen Personen an Werktagen bzw. in den ausgewiesenen Kapiteln nur Arbeitswege berücksichtigt.

6.3.1 Anzahl der Wege, Wegedauer, -länge¹⁹

Anzahl der Wege pro erwerbstätiger Person an Werktagen (für alle Wege)

Erwerbstätige Personen in Niederösterreich legen für alle Wegzwecke (zur Arbeit, Einkauf, bringen/holen) an einem Werktag durchschnittlich 3,1 Wege zurück (Abbildung 65). Frauen etwas mehr (3,2 Wege) als Männer (2,9 Wege). Personen aus den Regionen Zentralraum und Mostviertel legen mehr Wege (3,2 Wege) zurück als Berufstätige aus dem Waldviertel (2,8 Wege) und dem Weinviertel (2,9 Wege). Die durchschnittliche Wegeanzahl sinkt bei männlichen Erwerbstätigen im Waldviertel auf durchschnittlich 2,5 Wege. Im Zentralraum und Waldviertel ist der Unterschied zwischen den Wegen bei den Geschlechtern besonders groß.

NÖ und 5 Regionen Mittlere Tageswegeanzahl von erwerbstätigen Personen an einem Werktag, alle Wege		 gesamt	 Frauen	 Männer	 Betreuungsaufgaben
NÖ		3,1	3,2	2,9	3,1
 durchschnittliche Wegeanzahl	Zentralraum	3,2	3,5	3,0	2,9
	Mostviertel	3,2	3,3	3,1	*
	Waldviertel	2,8	3,1	2,5	*
	Weinviertel	2,9	3,0	2,9	2,9
	Industrieviertel	3,1	3,3	3,0	3,4

Abbildung 65: Mittlere Tageswegeanzahl pro erwerbstätiger Person an Werktagen für Niederösterreich und fünf Regionen. Mit (*) gekennzeichnete Zellen sind aufgrund der geringen Fallzahl nicht darstellbar. (NÖ n=5.829 Wege; Zentralraum n=1.271 Wege; Mostviertel n=700 Wege; Waldviertel n=740 Wege; Weinviertel n=1.310 Wege; Industrieviertel n=1.808 Wege). Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

¹⁹ Die **mittlere gesamte Tageswegelänge** ist die durchschnittliche gesamte Wegelänge, die an einem Werktag über alle Wege zurückgelegt wird. Um die mittlere Tageswegelänge für einen Weg zu erhalten, muss der Wert durch die mittlere Tageswegeanzahl dividiert werden. **Beispiel:** Mittlere Tageswegelänge für einen Weg für Niederösterreich gesamt: 58/3,1=19 km. In Niederösterreich ist ein Weg von erwerbstätigen Personen durchschnittlich 19 km lang.

Die **mittlere gesamte Tageswegedauer** aller Wege ist als die Zeit (in Minuten) definiert, die erwerbstätige Personen an einem Werktag durchschnittlich für alle Wege bzw. Wegzwecke benötigen.

Mittlere gesamte Tageswegelänge

Wege von Personen, die einer bezahlten Arbeit nachgehen, haben in Niederösterreich an einem Werktag eine durchschnittliche gesamte Länge von 58 km pro Tag (Wege von Männern: 62 km/Tag; Wege von Frauen: 54 km/Tag; Abbildung 66). Trotz komplexer Wegeketten sind die Wege von Frauen im Schnitt kürzer, da sie unter anderem eher die lokalen Einkaufs-, Freizeit- und Kinderbetreuungsangebote nutzen bzw. einen Arbeitsplatz im näheren Umkreis suchen. Bei durchschnittlich 54 km gesamter Tageswegelänge wird auch klar, dass Frauen einen eigenen Pkw erstrebenswert finden. Der Zeitverlust durch Wartezeiten und Umstiege bei der Nutzung des ÖV ist für einige Frauen und Männer wahrscheinlich zu groß. Die mittlere gesamte Tageswegelänge unterscheidet sich teilweise erheblich zwischen den Regionen. So ergibt sich eine mittlere gesamte Tageswegelänge für Personen aus dem Industrieviertel von 62 km pro Tag, für Erwerbstätige aus dem Waldviertel nur 49 km pro Tag.

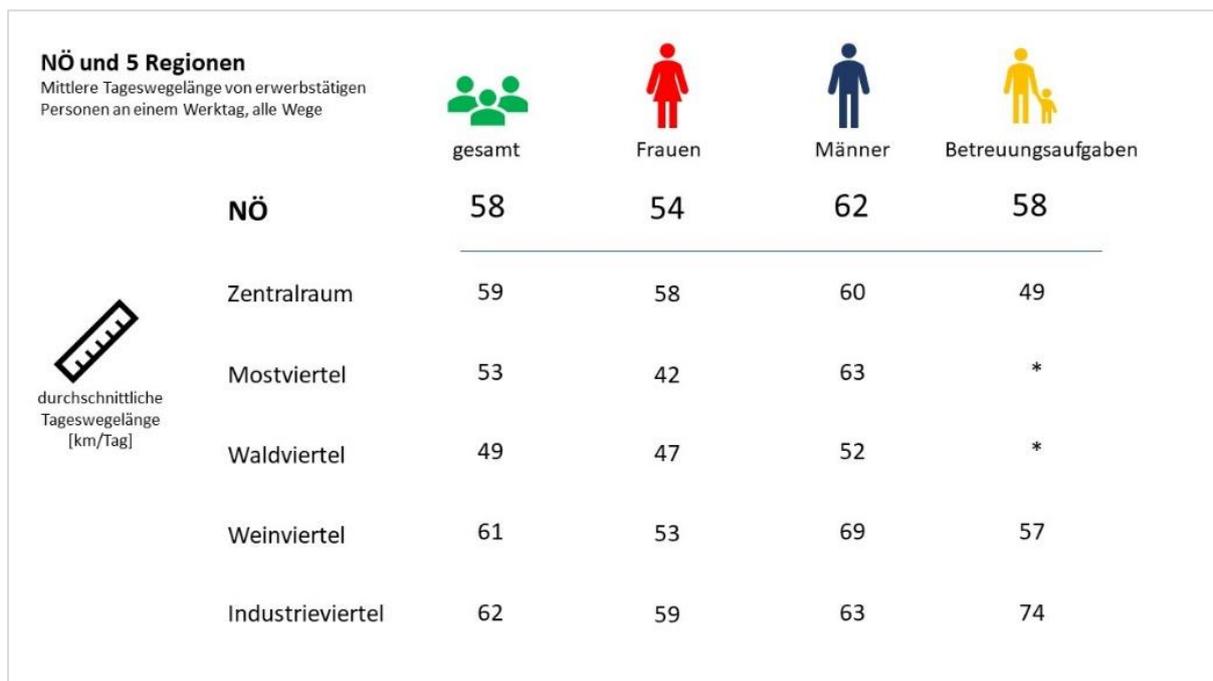


Abbildung 66: Mittlere Tageswegelänge pro erwerbstätiger Person an Werktagen für Niederösterreich und fünf Regionen. (NÖ n=5.829; Zentralraum n=1.271; Mostviertel n=700; Waldviertel n=740; Weinviertel n=1.310; Industrieviertel n=1.808), Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Mittlere gesamte Tageswegedauer

Die mittlere gesamte Tageswegedauer von erwerbstätigen Personen an einem Werktag beträgt 89 Minuten pro Tag (Abbildung 67). Bei der Betrachtung der Wege von Frauen und Männern für Niederösterreich gesamt unterscheiden sich diese kaum hinsichtlich der gesamten mittleren Tageswegedauer (Männer 90 min/Tag; Frauen 89 min/Tag). Unterschiede werden erst beim Vergleich der Regionen erkennbar. Mit 104 Minuten pro Tag ist die mittlere gesamte Tageswegedauer Wege von Frauen im Industrieviertel am längsten, im Mostviertel mit 64 min pro Tag am kürzesten. Interessanterweise wird die durchschnittliche gesamte Tageswegedauer von Personen mit Kinderbetreuungsaufgaben mit 85 Minuten pro Tag etwas kürzer als der Durchschnitt für ganz Niederösterreich. Grund dafür kann sein, dass Berufstätige mit Kinderbetreuungsaufgaben eher weiblich sind, diese ein geringeres wöchentliches Arbeitsstundenausmaß haben und im Umkreis des Wohnortes arbeiten).

NÖ und 5 Regionen Mittlere Tageswegedauer von erwerbstätigen Personen an einem Werktag, alle Wege		 gesamt	 Frauen	 Männer	 Betreuungsaufgaben
NÖ		89	89	90	85
 durchschnittliche Tageswegedauer [min/Tag]	Zentralraum	93	95	92	80
	Mostviertel	75	64	84	*
	Waldviertel	68	67	69	*
	Weinviertel	93	90	96	77
	Industrieviertel	98	104	94	103

Abbildung 67: Mittlere Tageswegedauer pro erwerbstätiger Person an Werktagen für Niederösterreich und fünf Regionen. (NÖ n=5.829; Zentralraum n=1.271; Mostviertel n=700; Waldviertel n=740; Weinviertel n=1.310; Industrieviertel n=1.808), Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014.“

6.3.2 Wegzweckverteilung

Der mit Abstand häufigste Wegzweck aller Wege von erwerbstätigen NiederösterreicherInnen an Werktagen ist der Arbeitsweg, mit einem Anteil von 42 % (Abbildung 68). Weit dahinter mit jeweils 12 % folgen Einkaufs- bzw. Freizeitwege. Hol- und Bringwege weisen gesamt nur einen Anteil von 8 % für alle Wege auf.

Betrachtet nach **Geschlecht** zeigen sich folgende Unterschiede: Beim Wegzweck „zur Arbeit“ ist der Anteil bei Männern mit 46 % um 8-Prozentpunkte höher, als der der Frauen mit 38 %. Nur 9 % aller Wege von erwerbstätigen Männern sind Einkaufswege, bei Frauen liegt dieser Anteilswert um 6-Prozentpunkte höher bei 15 %.

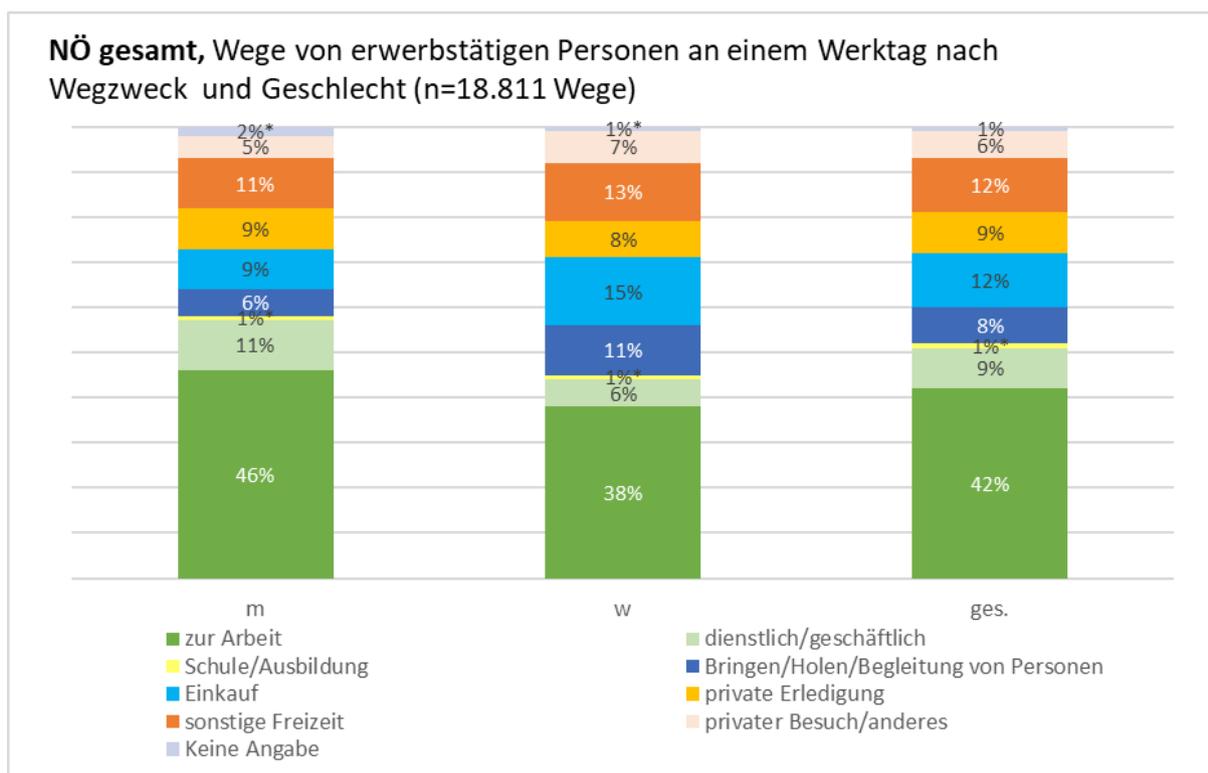


Abbildung 68: Wegzweckverteilung für alle Wege von erwerbstätigen Personen in Niederösterreich an einem Werktag nach Geschlecht. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Bei der Betrachtung der Wegzweckverteilung **aller Wege von erwerbstätigen Personen in Niederösterreich nach Arbeitsstunden** (Abbildung 69) zeigt sich, dass die Anteilswerte für den dominanten Wegzweck „zur Arbeit“ teilweise beachtlich variieren. Bei Personen, die bis zu 30 Stunden pro Woche arbeiten (vorwiegend Frauen), machen Arbeitswege 33 % aller Wege aus. Einkaufswege (17 %) und Bring- und Holwege (16 %) übernehmen eher teilzeitarbeitende Frauen. Bei einer Ausweitung der Arbeitszeit auf 12 Stunden pro Tag gibt es dabei sehr wahrscheinlich große Probleme, diese Tätigkeiten (Einkaufen, Bringen und Holen von Kindern) mit der Lebenssituation in Einklang zu bringen.

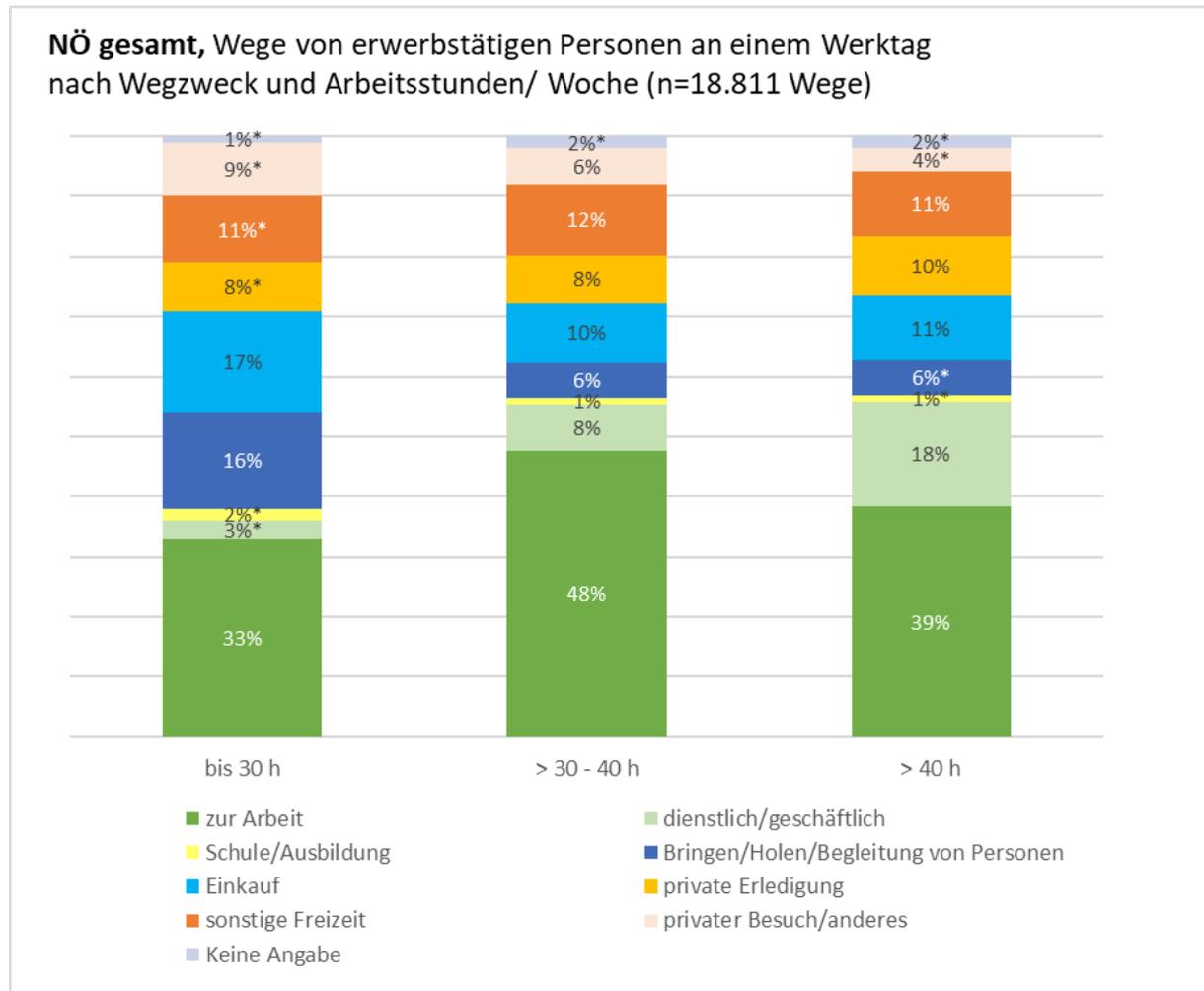


Abbildung 69: Wegzweckverteilung für alle Wege von erwerbstätigen Personen in Niederösterreich an einem Werktag nach wöchentlicher Arbeitszeit. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

6.3.3 Wegelänge und -dauer der Arbeitswege, Zeitaufwand

Werden ausschließlich die Arbeitswege²⁰ betrachtet, zeigt sich folgendes Bild (Abbildung 70): Die durchschnittliche **Arbeitsweglänge** an einem Werktag beträgt für NiederösterreicherInnen 21 km pro Richtung (Durchschnitt Österreich: 17 km, VOR: 20 km). Arbeitswege von Frauen (18 km) sind im Durchschnitt um 5 km pro Richtung kürzer als jene von Männern (23 km). Da in Niederösterreich fast die Hälfte (48 %) und damit ein großer Anteil der befragten Frauen angeben, bis 30 Stunden (Teilzeit) zu arbeiten, ist es verständlich, dass Arbeitsplätze besonders im Nahbereich des Wohnortes bevorzugt werden. Die Arbeitsweglänge unterscheidet sich teilweise stark zwischen den Regionen. Die Arbeitsweglänge von Personen aus dem Mostviertel beträgt im Schnitt 15 km pro Richtung, Arbeitswege im Weinviertel sind im Schnitt 28 km pro Richtung lang. Nach Regionen betrachtet werden auch größere Unterschiede bei den Arbeitsweglängen zwischen den Geschlechtern erkennbar. Hier spielt es eine Rolle, ob größere Städte oder überhaupt Arbeitsstätten in der Nähe sind.

Dauer der Arbeitswege

Die Arbeitswegdauer von Frauen in Niederösterreich beträgt im Schnitt 30 min pro Richtung, die Arbeitswegdauer von Männern ist etwas länger (34 min). Der Durchschnitt für Niederösterreich beträgt somit 32 min Arbeitswegdauer pro Richtung – dies ist um 5 min länger als im Österreichdurchschnitt mit 27 min. Wiederum werden teilweise markante Unterschiede beim Vergleich der fünf Regionen sichtbar. Arbeitswege von Frauen im Weinviertel dauern im Schnitt 44 min, Arbeitswege von MostviertlerInnen, mit einer Dauer von 19 min, nehmen deutlich weniger Zeit in Anspruch.

NÖ gesamt und 5 Regionen Arbeitswege				
	NÖ gesamt	21	18	23
 Mittlere Arbeitsweglänge [km]	Zentralraum	18	13	21
	Mostviertel	15	12	18
	Waldviertel	21	20	22
	Weinviertel	28	26	31
	Industrieviertel	21	18	22
	NÖ gesamt	32	30	34
 Mittlere Arbeitswegdauer [min]	Zentralraum	30	25	34
	Mostviertel	21	19	23
	Waldviertel	25	26	25
	Weinviertel	44	44	44
	Industrieviertel	34	31	35

Abbildung 70: Mittlere Arbeitsweglänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen in Niederösterreich und den fünf Regionen nach Geschlecht. (NÖ n=7.589; Zentralraum n=1.639; Mostviertel n=891; Waldviertel n=1.022; Weinviertel n=1.716; Industrieviertel n=2.321), Daten aus der Mobilitätshebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

²⁰ Bei den Arbeitswegen handelt es sich um die Wege von zu Hause zur Arbeit bzw. von der Arbeit nach Hause pro Richtung. Die gesamte Arbeitsweglänge bzw. Arbeitswegdauer ergibt sich durch die Multiplikation mit 2.

Bei Betrachtung der **wöchentlichen Arbeitszeit** und der **Arbeitsweglänge** (Abbildung 71) zeigt sich Folgendes: Arbeitswege von Frauen, die angeben mehr als 30 bis 40 Stunden pro Woche zu arbeiten, sind durchschnittlich 20 km lang. Arbeitswege von Männern in derselben Kategorie sind im Schnitt um 2 km pro Richtung länger und betragen 22 km. Die Tagesweglänge von männlichen Berufstätigen mit über 40 Stunden pro Woche Arbeitszeit liegt bei 25 km, die Arbeitswege von Frauen mit demselben wöchentlichen Arbeitsstundenausmaß sind deutlich länger mit 32 km. Bei längeren Arbeitszeiten werden auch längere Wegestrecken in Kauf genommen.

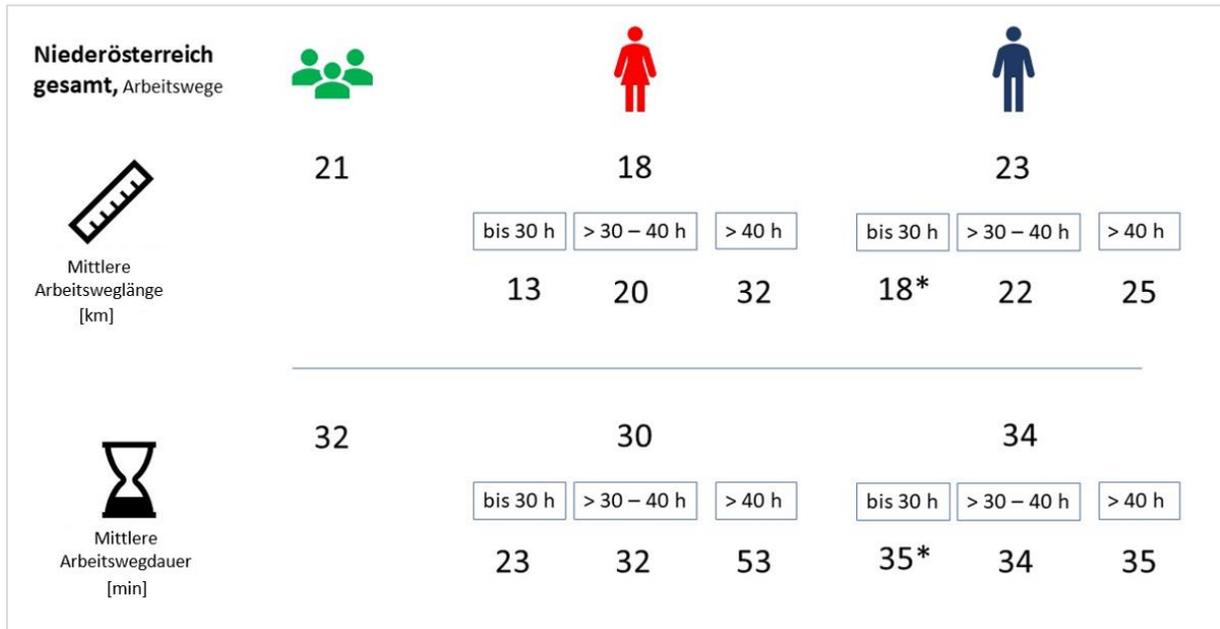


Abbildung 71: Mittlere Arbeitsweglänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen in Niederösterreich nach Geschlecht und Arbeitsstunden in der Woche. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. (NÖ n=7.589; Zentralraum n=1.639; Mostviertel n=891; Waldviertel n=1.022; Weinviertel n=1.716; Industrieviertel n=2.321), Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

47 % der Arbeitswege von Frauen und dem gegenüber 44 % der Arbeitswege von Männern sind bis zu 10 km pro Richtung lang (Abbildung 72). Weitere 46 % der Arbeitswege von Frauen bzw. knapp die Hälfte (48 %) der Arbeitswege von Männern sind zwischen mehr als 10 bis 50 km lang und nur ein kleiner Prozentsatz der Arbeitswege von Frauen (6 %) und Männern (7 %) sind länger als 50 km.

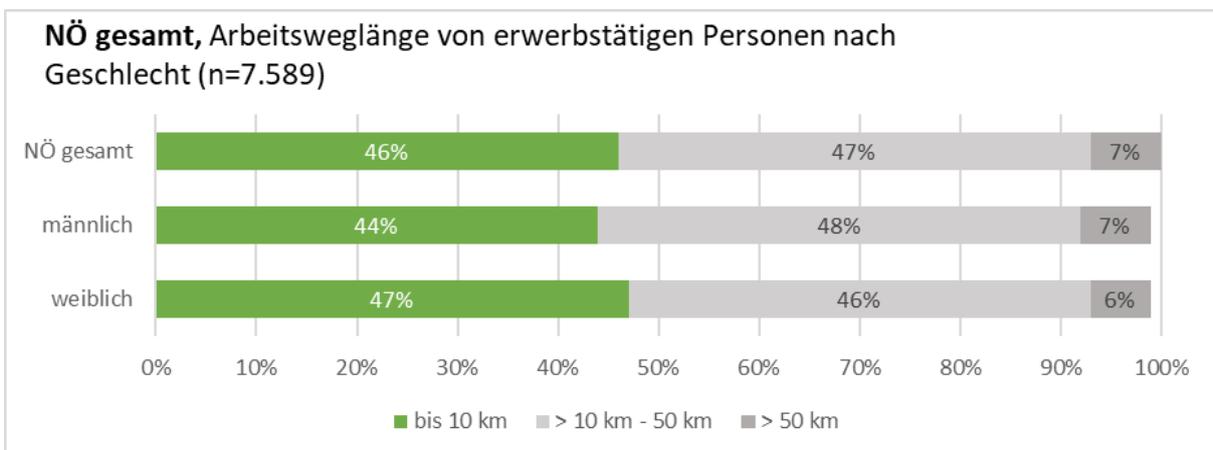


Abbildung 72: Anteile der Arbeitsweglängen in drei Klassen von erwerbstätigen NiederösterreicherInnen an Werktagen nach Geschlecht. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

60 % der Arbeitswege von NiederösterreicherInnen mit bis zu 30 Arbeitsstunden pro Woche sind bis zu 10 km lang und weitere 38 % der Arbeitswege der in diesem Ausmaß Beschäftigten haben eine Länge von mehr als 10 bis 50 km (Abbildung 73). 50 % der Arbeitswege von Personen mit einem wöchentlichen Arbeitsstundenausmaß von mehr als 40 Stunden pro Woche sind bis zu 10 km lang. 13 % der Arbeitswege von Personen, die mehr als 40 Stunden arbeiten haben eine Länge von mehr als 50 km.

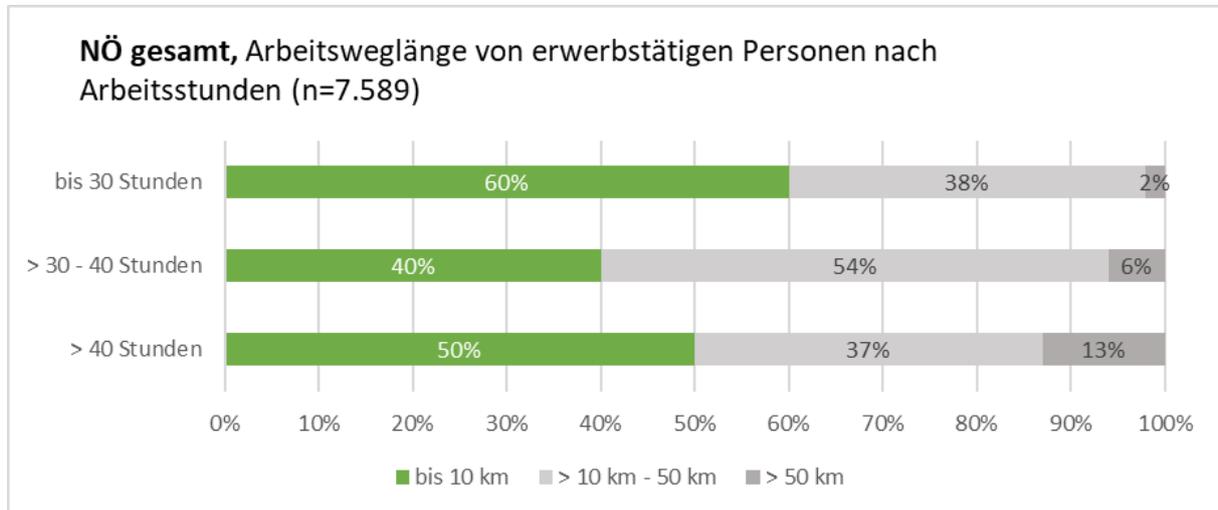


Abbildung 73: Anteile der Arbeitsweglänge in drei Klassen von erwerbstätigen NiederösterreicherInnen an Werktagen nach wöchentlicher Arbeitszeit. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

6.3.4 Modal-Split für Arbeitswege

In Niederösterreich werden im Vergleich zu Wien (mit 66 %) nur knapp über ein Drittel (34 %) der Arbeitswege im Umweltverbund zurückgelegt (Abbildung 74). Im Umweltverbund dominanter Verkehrsmodus ist dabei „ÖV, Sonstige und Taxi“ mit 21 %. Der Modal Split Anteil für aktive Modi liegt insgesamt bei 13 % (Fahrrad 8 %, Zu-Fuß-Gehen 5 %). Für 65 % der Arbeitswege von NiederösterreicherInnen wird der MIV (60 % als LenkerInnen) genutzt.

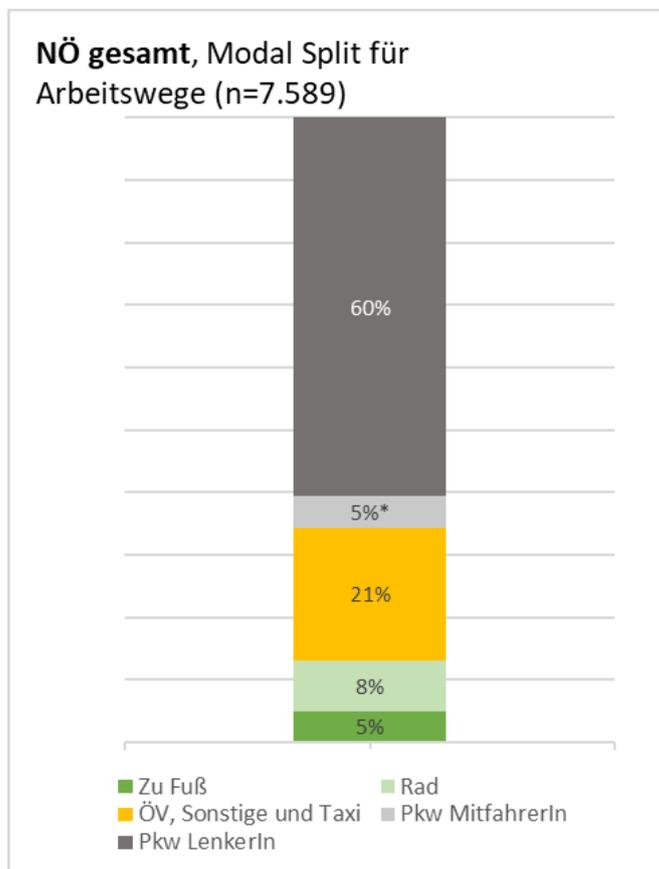


Abbildung 74: Werktäglicher Modal-Split von Arbeitswegen erwerbstätiger Personen in Niederösterreich. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

7 BURGENLAND gesamt und zwei Regionen

Im Burgenland nahmen insgesamt 1.248 Haushalte an der Befragung „Österreich unterwegs 2013/2014“ teil. Aus diesen Haushalten wurden in Summe 2.925 Personen befragt, die zu insgesamt 15.071 Wegen Auskunft gaben. In den nachfolgenden Analysen werden (außer auf der Haushaltsebene) ausschließlich erwerbstätige Personen berücksichtigt. Auf der Wegeebene werden nur Wege von berufstätigen Personen an Werktagen berücksichtigt und wo gekennzeichnet, nur Arbeitswege. Die Basis ist bei den jeweiligen Darstellungen ersichtlich. Das Burgenland wird im Folgenden als Gesamtes und aufgeteilt nach zwei Regionen (zentrale Bezirke bzw. periphere Bezirke) betrachtet (Abbildung 75). Aufgrund der Vergleichbarkeit mit anderen Publikationen zu „Österreich unterwegs 2013/2014“ wurde davon abgesehen, die Regionen als „Nordburgenland“ bzw. „Südburgenland“ zu definieren.

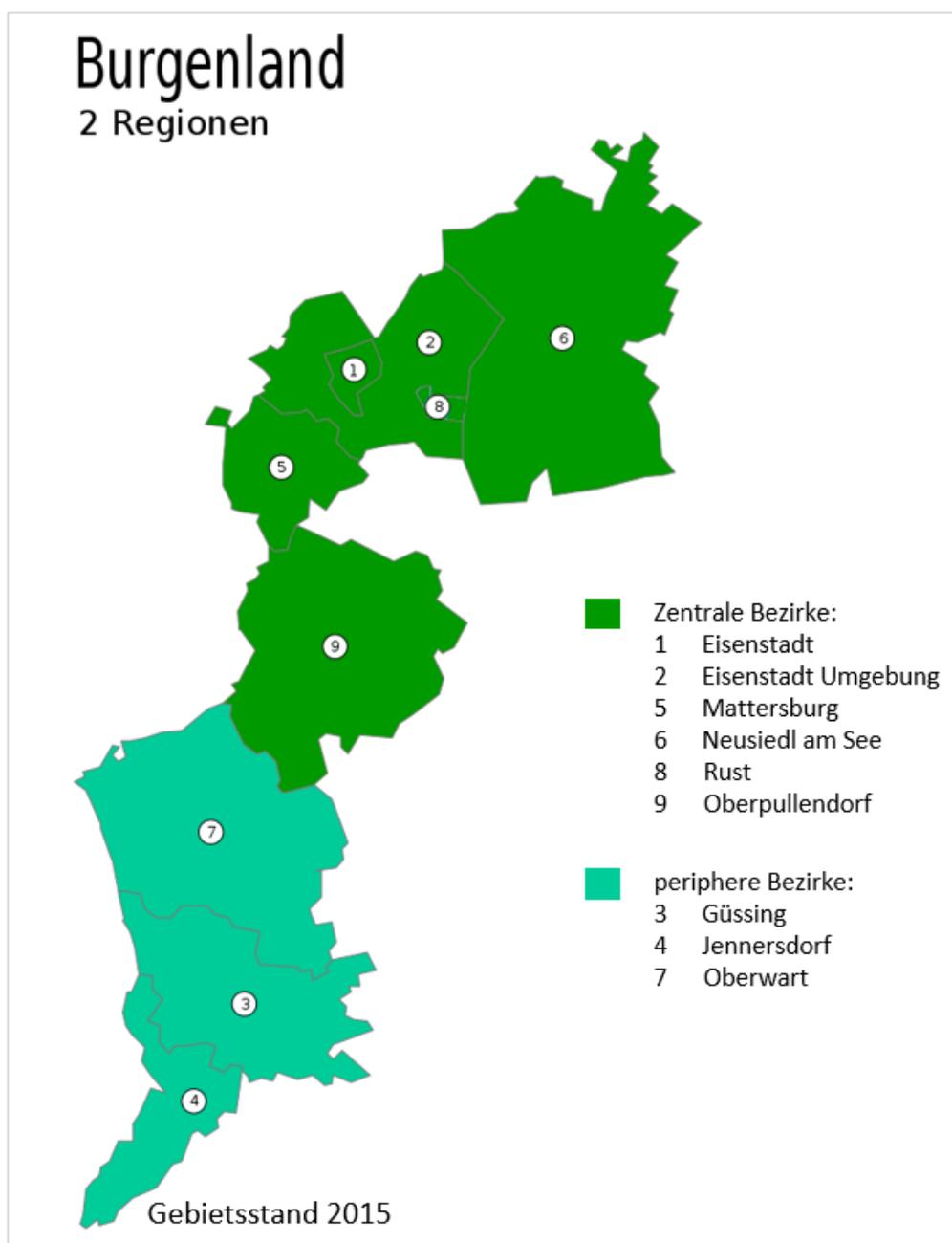


Abbildung 75: Burgenland und zwei Regionen

7.1 Personenebene

Auf der Personenebene werden soziodemografische, wie auch Merkmale zu Betreuungsaufgaben, Führerscheinbesitz etc. betrachtet. Nachfolgend werden Ergebnisse für Burgenland gesamt und den beiden Regionen dargestellt.

7.1.1 Geschlecht und Alter

Geschlecht

Unter den befragten erwerbstätigen Personen im Burgenland waren 55 % Männer und 45 % Frauen (ohne Bildarstellung).

Alter

Von allen befragten burgenländischen Berufstätigen sind 57 % im Alter von 16 bis 44 Jahren, 31 % im Alter von 45 bis 54 Jahren und 13 % 55 Jahre oder älter (Abbildung 76). In den Regionen gibt es nur marginale Unterschiede.

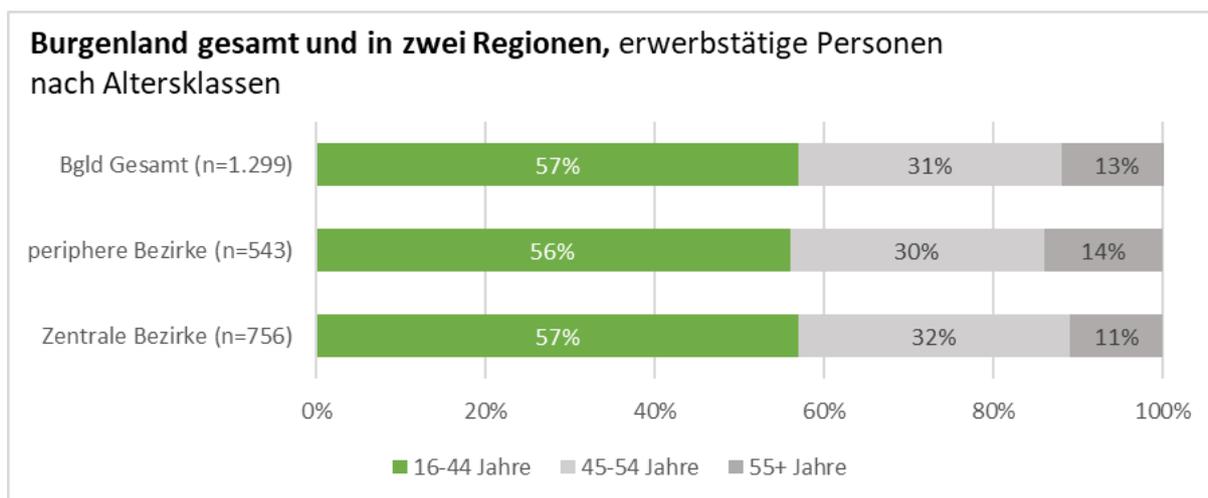


Abbildung 76: Erwerbstätige Personen im Burgenland gesamt und in den zwei Regionen nach Altersklassen. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

7.1.2 Betreuungsaufgaben für Kinder und Verwandte

Im Burgenland geben 23 % der erwerbstätigen Personen an, Betreuungsaufgaben gegenüber Kindern zu übernehmen (Abbildung 77) – erwerbstätige Frauen mit 25 % häufiger (wie auch in den anderen Betrachtungsgebieten) – als Männer (21 %)²¹.

Interessant ist der Vergleich der beiden Regionen. Mit 19 % ist der Anteilswert bezüglich der Kinderbetreuung in peripheren Bezirken um 7-Prozentpunkte niedriger als in zentralen Bezirken (26 %). Zusätzlich betreuen 11 % der berufstätigen BurgenländerInnen in ihrer Freizeit auch noch Familienangehörige (ohne Bildardarstellung).

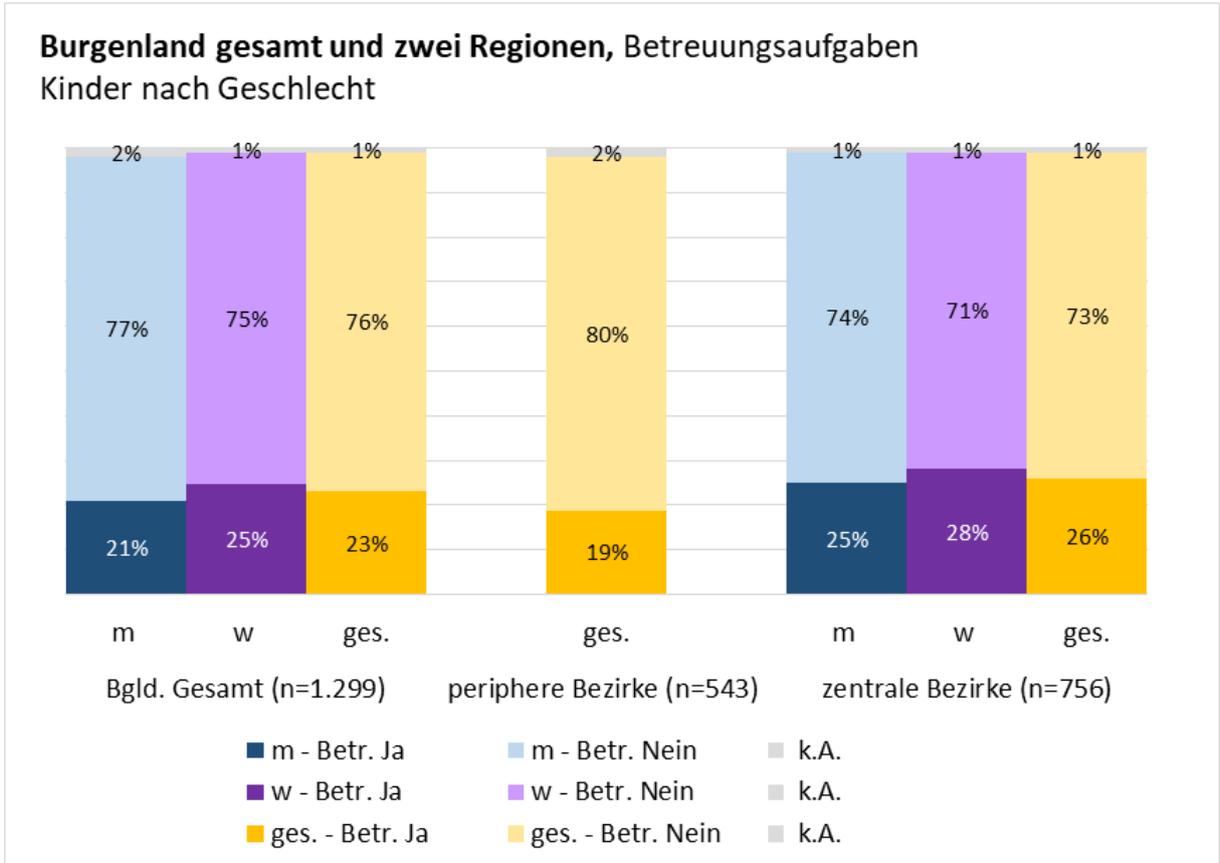


Abbildung 77: Betreuungsaufgaben für Kinder von erwerbstätigen Personen im Burgenland und den beiden Regionen nach Geschlecht. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

²¹ Zur Erklärung des hohen Anteilswert der Männer bei der Kinderbetreuung siehe Kapitel 4.2.3 auf Seite 18ff.

7.1.3 Anteil Home-Office/Telearbeit

14 % der befragten berufstätigen BurgenländerInnen geben an, von zu Hause aus arbeiten zu können (Abbildung 78). Betrachtet nach Geschlecht zeigt sich, dass diese Option eher Frauen (16 %) als Männer (12 %) nutzen können. Für die beiden Regionen zeigen sich bei den Gesamt-Anteilswerten geringe Unterschiede.

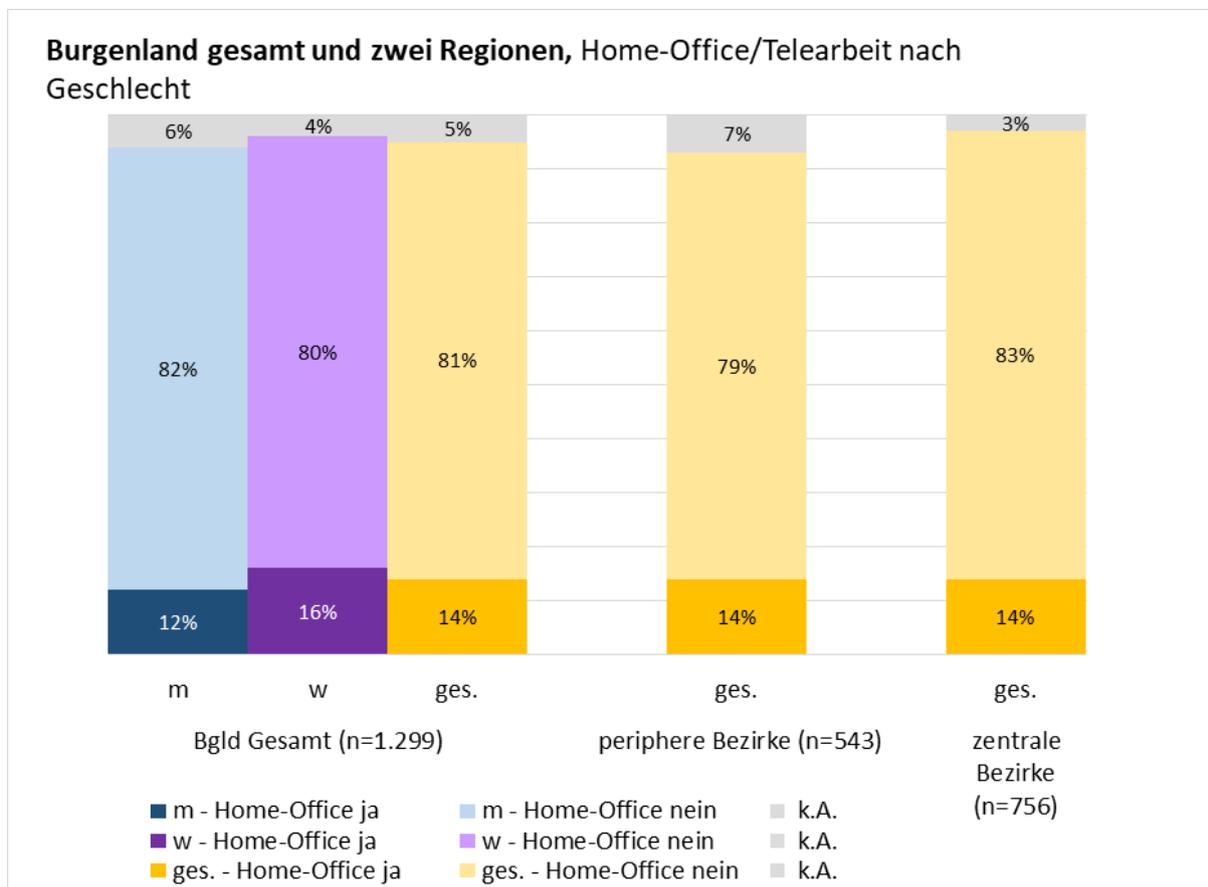


Abbildung 78: Anteile Home-Office / Telearbeit von erwerbstätigen Personen im Burgenland gesamt und den beiden Regionen (für Burgenland gesamt und zentrale Bezirke nach Geschlecht).
Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

7.1.4 Arbeitsstunden pro Woche

56 % der im Burgenland befragten erwerbstätigen Personen arbeiten nach eigenen Angaben 30 bis 40 Stunden²² in der Woche (Abbildung 79). Somit bilden diese Personen anteilmäßig die größte Gruppe bezüglich der Wochenarbeitsstunden. Interessanterweise ist die zweitgrößte Personengruppe jene, die mehr als 40 Stunden pro Woche arbeiten (21 %).

Betrachtet nach **Geschlecht** zeigt sich, dass 38 % der Frauen bis 30 Stunden pro Woche erwerbstätig sind. Knapp zwei Drittel (63 %) der erwerbstätigen Männer und knapp die Hälfte der Frauen (47 %) im Burgenland haben eine wöchentliche Arbeitszeit von 30 bis 40 Stunden. Große Unterschiede zeigen sich in der Kategorie „mehr als 40 Stunden“ Arbeitszeit pro Woche: 29 % der Männer, aber nur 12 % der Frauen arbeiten in diesem zeitlichen Ausmaß.

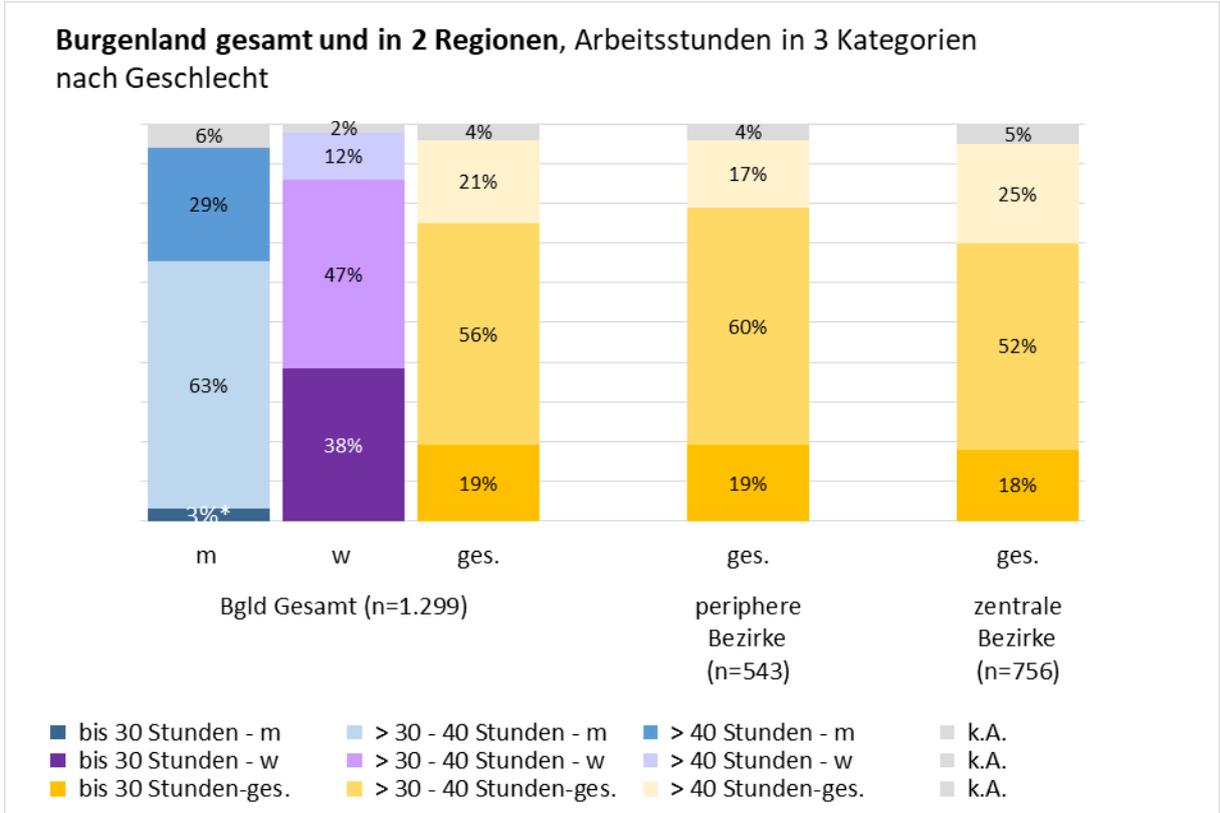


Abbildung 79: Angegebene Wochenarbeitszeit der erwerbstätigen BurgenländerInnen gesamt und den beiden Regionen (für Burgenland gesamt und zentrale Bezirke zusätzlich nach Geschlecht). Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

²² Aufgrund der Verteilung in der Stichprobe wurde nach Rücksprache mit der Auftraggeberin die 3-stufige Einteilung (bis 30 Stunden; mehr als 30 bis maximal 40 Stunden; mehr als 40 Stunden) vorgenommen.

Kinderbetreuung und wöchentliche Arbeitszeit

Betreuen erwerbstätige Personen Kinder, wird dieser Umstand auch am wöchentlichen Arbeitszeitausmaß sichtbar (Abbildung 80). 29 % der BurgenländerInnen mit Kinderbetreuungsaufgaben geben an, bis zu 30 Stunden pro Woche und knapp die Hälfte (48 %) zwischen 30 bis 40 Stunden pro Woche zu arbeiten. Ein unerwartet hoher Anteil (23 %) der Personen mit Betreuungsaufgaben für Kinder arbeitet über 40 Stunden pro Woche. Bei einer Ausweitung der wöchentlichen Arbeitszeit hat genau diese Gruppe von erwerbstätigen Personen wahrscheinlich große Schwierigkeiten, die Betreuung der Kinder zu gewährleisten – vor allem in peripheren Bezirken.

Bestehen keine Kinderbetreuungsaufgaben, so arbeiten trotzdem 16 % der Berufstätigen nur bis zu 30 Stunden pro Woche. 58 % der BurgenländerInnen ohne Betreuungsaufgaben für Kinder stehen mit 30 bis maximal 40 Arbeitsstunden pro Woche im Berufsleben. Knapp über ein Fünftel (21 %) der Erwerbstätigen ohne Kinderbetreuungsaufgaben arbeitet über 40 Stunden – im Vergleich zu Berufstätigen mit Betreuungsaufgaben ist dieser Anteil interessanterweise etwas niedriger.

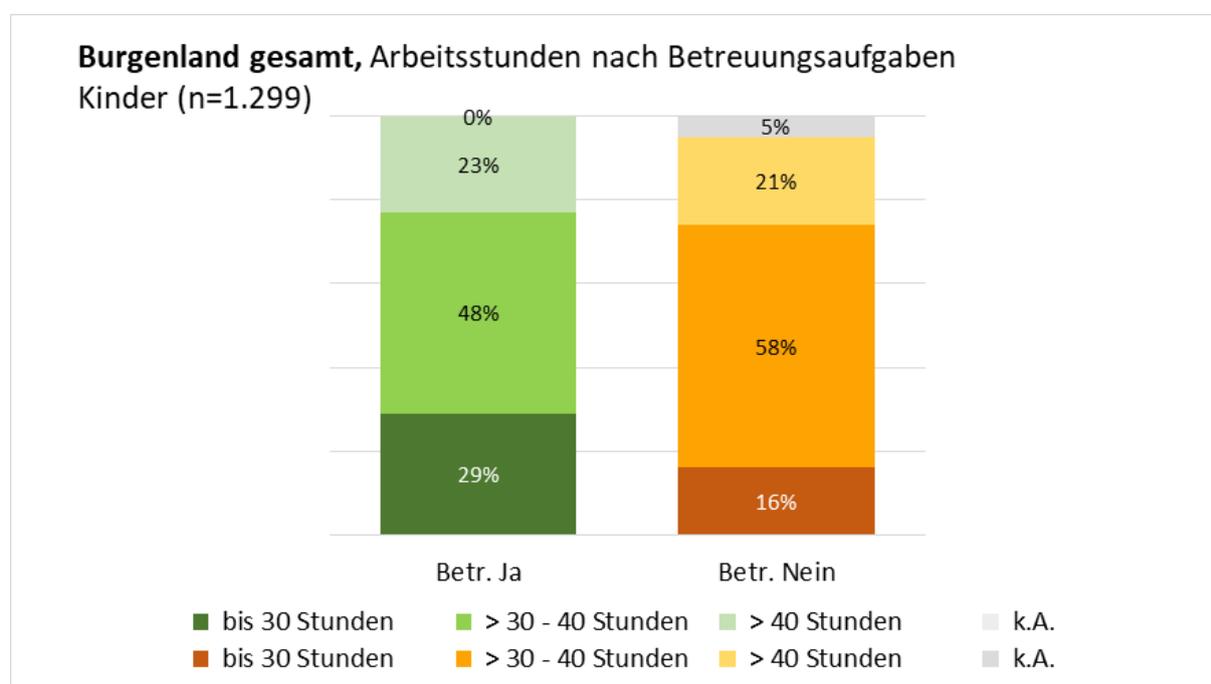


Abbildung 80: Angegebene Wochenarbeitszeit aller erwerbstätigen BurgenländerInnen nach Betreuungsaufgaben für Kinder. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

7.1.5 Führerscheinbesitz Pkw

Im Burgenland besitzen 95 % der erwerbstätigen Personen eine Lenkberechtigung für einen Pkw (Abbildung 81). Dieser Wert liegt um 3-Prozentpunkte über dem Österreichdurchschnitt von 92 %. Der Anteilswert für Frauen und Männer, die einen Führerschein für ein Auto besitzen, liegt ident bei 95 %.

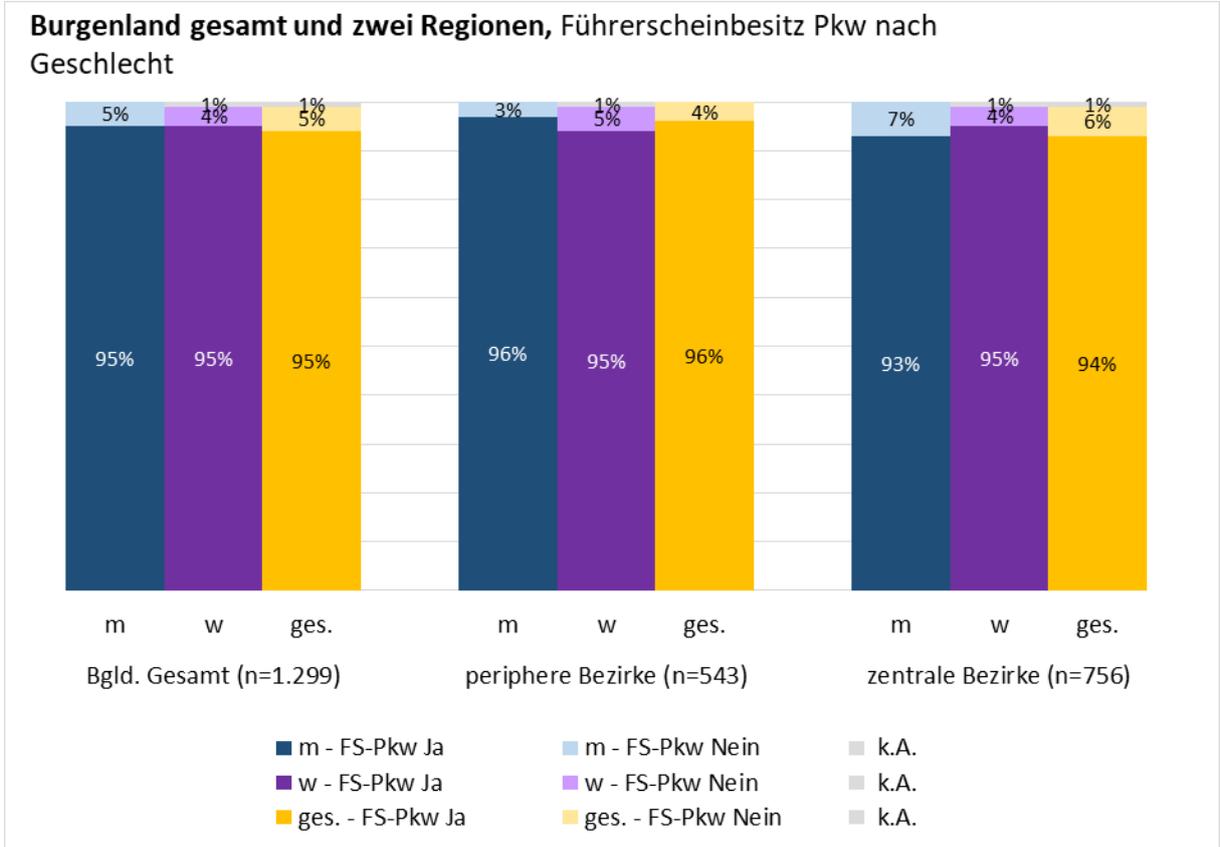


Abbildung 81: Führerscheinbesitz Pkw der erwerbstätigen BurgenländerInnen gesamt und zwei Regionen nach Geschlecht. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

7.1.6 Fahrzeugverfügbarkeit Pkw

Im Burgenland können 79 % der erwerbstätigen Personen jederzeit über einen Pkw verfügen (Abbildung 82). Zwischen den Geschlechtern gibt es hierbei (so gut wie) keinen Unterschied. In peripheren Bezirken ist die Pkw-Verfügbarkeit mit einem Anteilswert von 83 % um 4-Prozentpunkte höher als im Burgenlanddurchschnitt. Des Weiteren können mehr Männer (86 %) als Frauen (79 %) jederzeit einen Pkw nutzen. In zentralen Bezirken kehrt sich dieses Verhältnis um: In dieser Region können mehr berufstätige Frauen (mit einem Anteilswert von 77 %) als Männer (73 %) jederzeit über einen Pkw verfügen. Außerdem liegt in zentralen Bezirken die Pkw-Verfügbarkeit mit 75 % um 4-Prozentpunkte unter dem Durchschnitt für das ganze Burgenland.

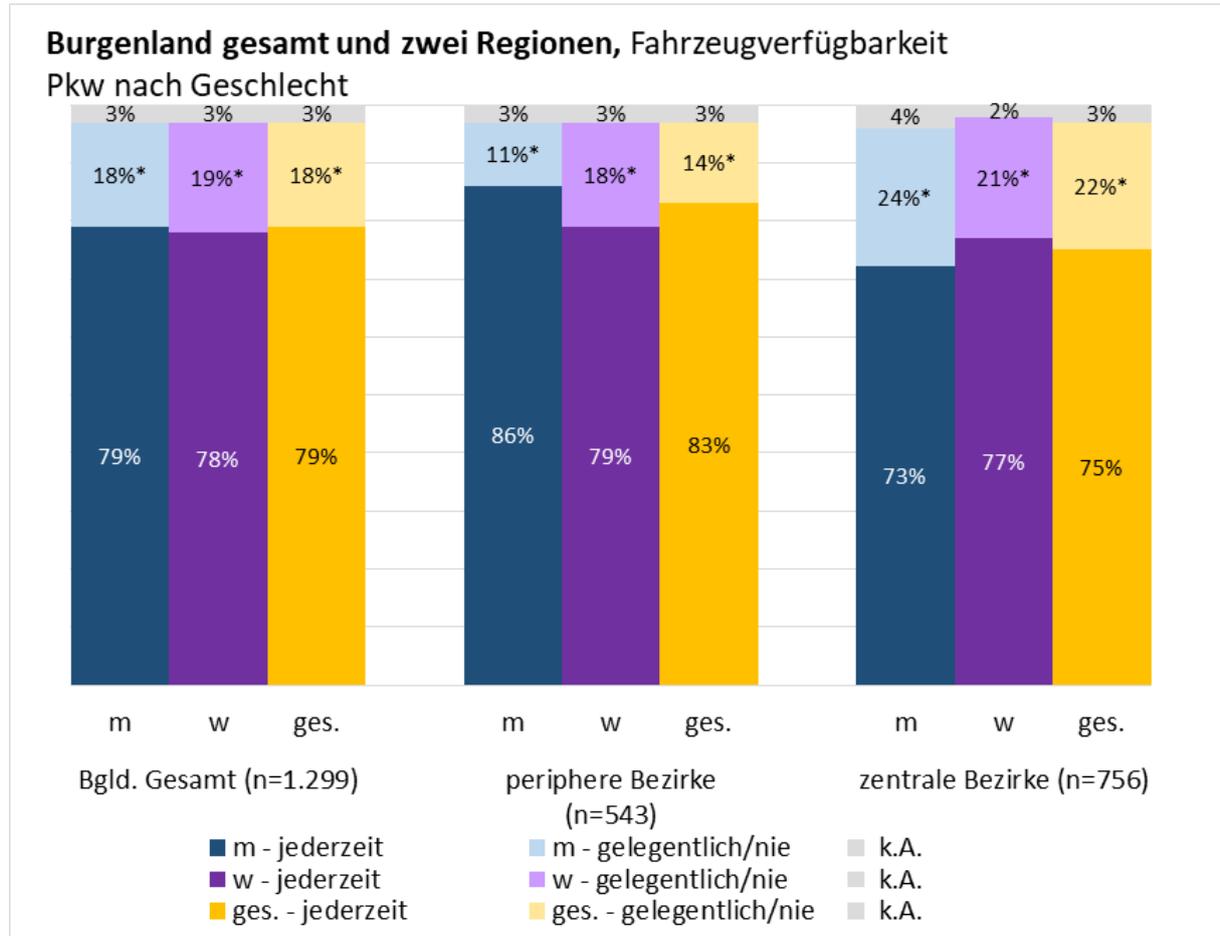


Abbildung 82: Fahrzeugverfügbarkeit Pkw der erwerbstätigen BurgenländerInnen gesamt und für beide Regionen nach Geschlecht. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

7.1.7 Nutzung von Navigationsgeräten

66 % der erwerbstätigen BurgenländerInnen nutzen elektronische Navigationsgeräte vor oder während der Autofahrt zur Routenplanung. Der Geschlechterunterschied bei Berufstätigen ist beträchtlich – etwas weniger als drei Viertel der Männer (73 %) aber nur 58 % der Frauen (Abbildung 83) haben ein Navi in Verwendung.

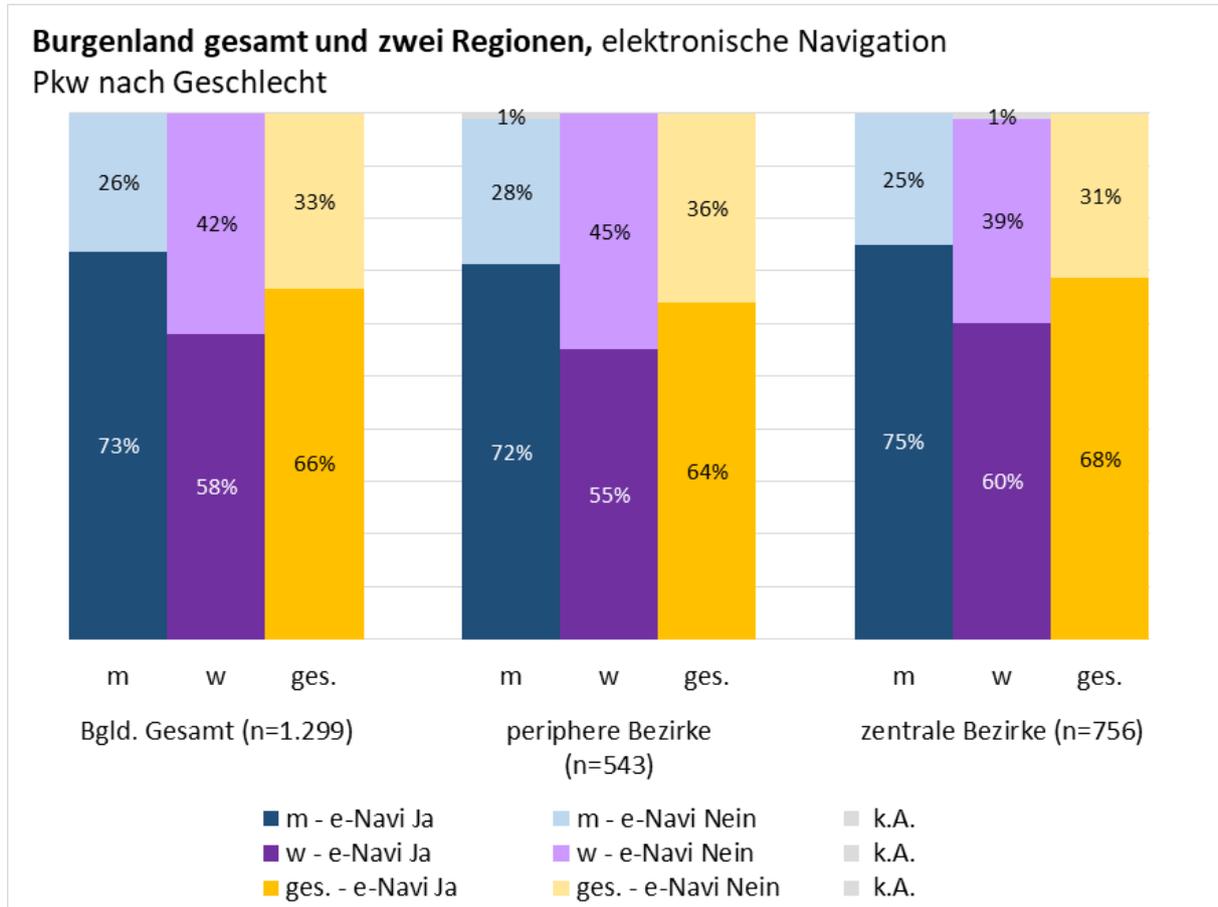


Abbildung 83: Nutzung elektronischer Navigation Pkw durch erwerbstätige BurgenländerInnen gesamt und zwei Regionen nach Geschlecht. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

7.2 Haushaltsebene

Im Burgenland nahmen insgesamt 1.248 Haushalte an der Befragung „Österreich unterwegs 2013/2014“ teil.

7.2.1 Anzahl der Pkw, Fahrzeugklassen und Firmenwagen

In burgenländischen Haushalten befinden sich durchschnittlich 1,5 Pkw (Durchschnitt gesamt Österreich: 1,2 Pkw/Haushalt). 17 % der burgenländischen Haushalte verfügen über keinen Pkw, in den peripheren Bezirken – wo ein Auto für die Mobilität an und für sich einen hohen Stellenwert hat – sind dies jedoch nur 14 % der Haushalte, in zentralen Bezirken immerhin 18 % (Abbildung 84). Der Anteil von Haushalten mit einem bzw. zwei Pkw liegt für Burgenland gesamt jeweils bei 35 %. 14 % der Haushalte verfügen über mehr als drei Pkw. Daraus ergibt sich, dass im Burgenland 84 % der Haushalte über ein oder mehrere Pkw verfügen.

In peripheren Bezirken gibt es tendenziell mehr Ein-Pkw-Haushalte (36 %) als in zentralen Bezirken (33 %). Interessanterweise sind in zentralen Bezirken mehr Haushalte mit zwei Pkw (37 %) zu finden als in der peripheren Region (33 %). Dies könnte mit der höheren Kaufkraft der Haushalte in zentralen Bezirken zusammenhängen, da der mittlere Kaufkraftindex für Haushalte in den zentralen Bezirken für das Jahr 2015 107,3 und für Haushalte in den peripheren Bezirken nur 104,9 beträgt²³.

Wie zuvor beschrieben, steht in den zentralen Regionen anteilmäßig mehr berufstätigen Frauen als Männern jederzeit ein Pkw zur Verfügung. In peripheren Lagen ist der Anteil der Haushalte mit einem oder mehr Pkw um 3-Prozentpunkte höher als in zentralen Bezirken. Ein Grund dafür kann das geringere Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln sein.

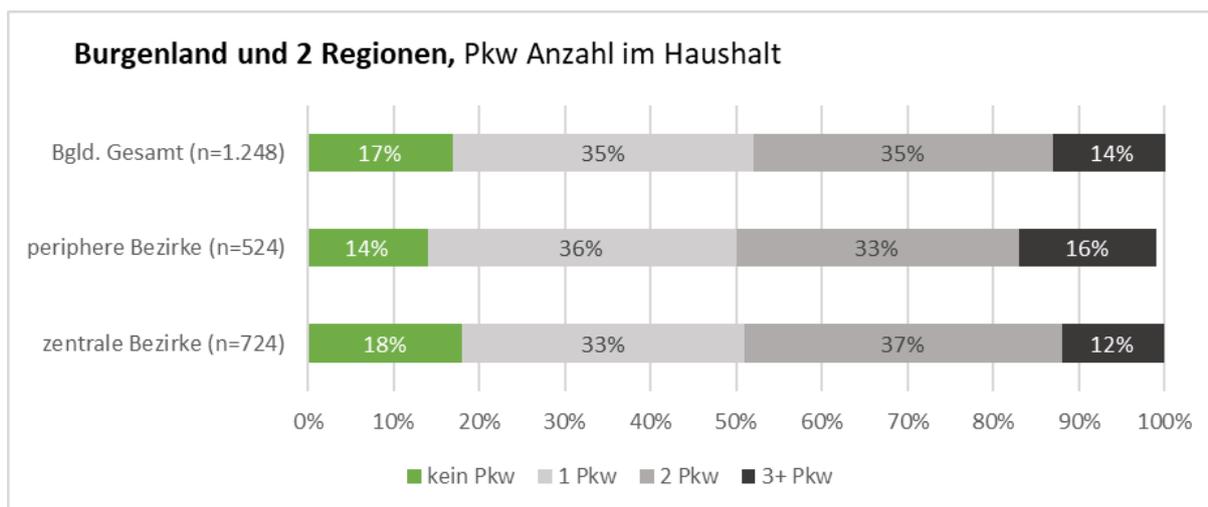


Abbildung 84: Anteilswerte für die Anzahl der Pkw in den Haushalten für Burgenland gesamt und den beiden Regionen. (Die angegebenen n beziehen sich auf Haushalte), Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Fahrzeugklassen

58 % der Pkw im Burgenland sind Mittelklassewagen, etwas mehr als ein Drittel (34 %) sind Kleinwagen (ohne Bilddarstellung).

Firmenwagen

7 % der Fahrzeuge im Burgenland sind Firmen-Pkw (ohne Bilddarstellung).

²³ Kaufkraftdaten von GfK Kaufkraft Österreich 2015, eigene Berechnung.

7.3 Wegeebene

Auf der Wegeebene werden nur Wege von berufstätigen Personen an Werktagen berücksichtigt bzw. in ausgewiesenen Kapiteln nur Arbeitswege.

7.3.1 Anzahl der Wege, Wegedauer, -länge²⁴

Anzahl der Wege pro erwerbstätiger Person an Werktagen

Erwerbstätige Personen im Burgenland legen für alle Wegzwecke (zur Arbeit, Einkauf, bringen/holen) an einem Werktag durchschnittlich 3,0 Wege pro Tag zurück (Frauen und Männer im Schnitt 3,0 Wege; Abbildung 85). Haben diese Personen Betreuungsaufgaben für Kinder, steigt die mittlere Wegeanzahl auf 3,3 Wege pro Tag. Personen aus zentralen Bezirken legen mehr Wege (3,2 Wege) zurück, als Berufstätige aus peripheren Bezirken (2,7 Wege).

Mittlere gesamte Tageswegelänge

Werktägliche Wege von Personen, die einer bezahlten Arbeit nachgehen, haben eine durchschnittliche gesamte Länge von 63 km pro Tag (Männer 69 km/Tag; Frauen 56 km/Tag). Die mittleren gesamten Tageswegelängen von Frauen sind in den beiden Regionen kürzer, als die der Männer.

Mittlere gesamte Tageswegedauer

Die mittlere gesamte Tageswegedauer von erwerbstätigen Personen an einem Werktag beträgt 1 Stunde und 20 Minuten. Betrachtet nach Geschlecht zeigt sich Folgendes: Wege von Männern dauern im Schnitt 1 Stunde und 23 Minuten pro Tag, Wege von Frauen hingegen im Schnitt 1 Stunde und 17 Minuten pro Tag. Die mittlere gesamte Tageswegedauer unterscheidet sich in den beiden Regionen und den Geschlechtern teilweise recht stark: So beträgt diese in peripheren Bezirken für Wege von Frauen nur 68 min, in zentralen Bezirken jedoch 84 min pro Tag. Auch bei Wegen von Männern sind Unterschiede erkennbar: In peripheren Bezirken beträgt die mittlere gesamte Tageswegedauer 78 min, in zentralen Bezirken 87 min pro Tag.

²⁴ Die **mittlere gesamte Tageswegelänge** ist die durchschnittliche gesamte Wegelänge, die an einem Werktag über alle Wege zurückgelegt wird. Um die mittlere Tageswegelänge für einen Weg zu erhalten, muss der Wert durch die mittlere Tageswegeanzahl dividiert werden. **Beispiel:** Mittlere Tageswegelänge für einen Weg im Burgenland gesamt: $63/3,0=21$ km. Im Burgenland ist ein Weg von erwerbstätigen Personen durchschnittlich 21 km lang.

Die **mittlere gesamte Tageswegedauer** aller Wege ist als die Zeit (in Minuten) definiert, die erwerbstätige Personen an einem Werktag durchschnittlich für alle Wege bzw. Wegzwecke benötigen.

Burgenland gesamt und zwei Regionen, alle Wege von erwerbstätigen Personen		 gesamt	 Frauen	 Männer	 Betreuungsaufgaben
 durchschnittliche Wegeanzahl		3,0	3,0	3,0	3,3
	peripher	2,7	2,8	2,7	(*)
	zentral	3,2	3,2	3,2	3,4
 durchschnittliche Tageswegelänge [km/Tag]		63	56	69	68
	peripher	61	51	69	(*)
	zentral	65	61	68	72
 durchschnittliche Tageswegedauer [min/Tag]		80	77	83	83
	peripher	73	68	78	(*)
	zentral	86	84	87	86

Abbildung 85: Mittlere Tageswegeanzahl pro erwerbstätiger Person an Werktagen für das Burgenland und den beiden Regionen. (*) Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und werden nicht dargestellt. (Burgenland gesamt n=1.881 Wege; periphere Bezirke n=798 Wege; zentrale Bezirke n=1.083 Wege).
Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

7.3.2 Wegzweckverteilung

Der mit Abstand häufigste Wegzweck aller Wege von erwerbstätigen BurgenländerInnen an Werktagen ist der Arbeitsweg mit einem Anteil von 48 % (Abbildung 86). Weit dahinter mit einem Anteilswert von 13 % folgen Einkaufswege bzw. mit 10 % die Freizeitwege. Weitere 6 % sind Hol- und Bringwege. 8 % der Wege werden für private Erledigungen unternommen.

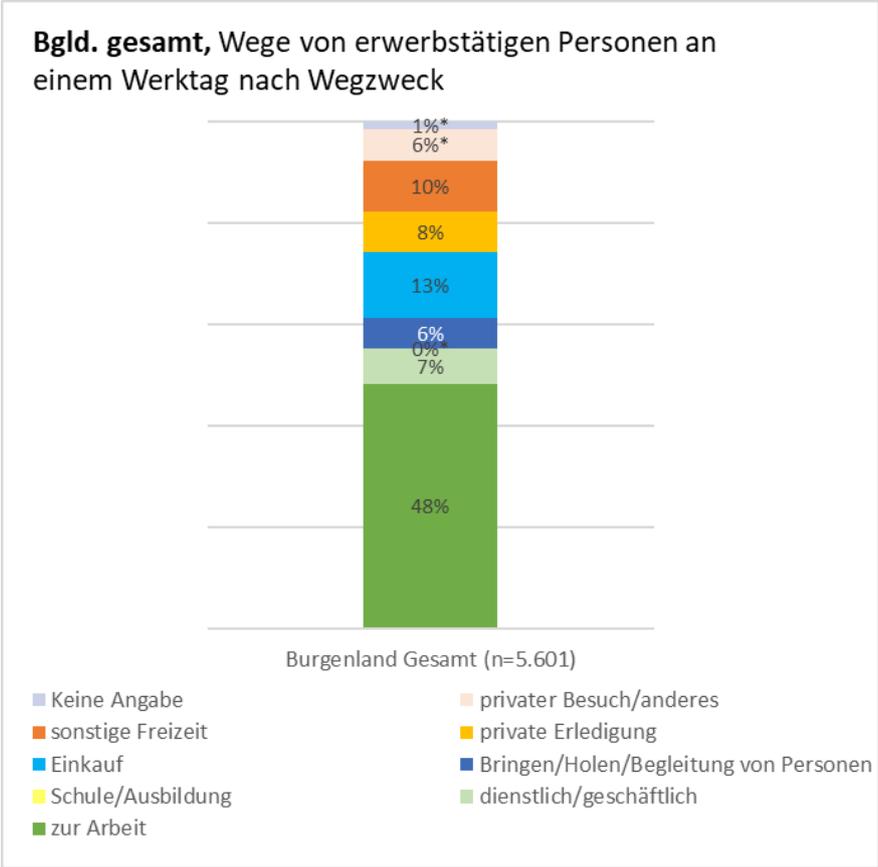


Abbildung 86: Wegzweckverteilung für alle Wege von erwerbstätigen Personen im Burgenland an einem Werktag. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

7.3.3 Wegelänge und -dauer der Arbeitswege, Zeitaufwand

Werden ausschließlich die Arbeitswege²⁵ im Burgenland betrachtet, zeigt sich folgendes Bild (Abbildung 87, Anmerkung: Wege von Personen mit Kinderbetreuungsaufgaben werden aufgrund der geringen Fallzahlen in den Regionen nicht dargestellt):

Die Arbeitsweglänge an einem Werktag beträgt für BurgenländerInnen durchschnittlich 27 km pro Richtung (Österreichdurchschnitt: 17 km; VOR-Region: 20 km). Arbeitswege von Frauen (24 km) sind im Durchschnitt um 5 km kürzer als jene von Männern (29 km). In den beiden Regionen unterscheiden sich die Arbeitsweglängen nur bei den Arbeitswegen der Männer: In peripheren Bezirken sind diese um 5 km pro Richtung mit 32 km länger als in zentralen Bezirken (27 km).

Dauer der Arbeitswege

Arbeitswege von Frauen dauern durchschnittlich 30 min, die von Männern etwas länger (33 min). Der Durchschnitt für die Arbeitswegdauer im Burgenland beträgt 32 min – dies bedeutet, sie dauern um 5 min länger als im Österreichdurchschnitt (27 min).

Burgenland gesamt und zwei Regionen Arbeitswege				
 Mittlere Arbeitsweglänge [km]	BGLD gesamt	27	24	29
	peripher	28	23	32
	zentral	26	24	27
 Mittlere Arbeitswegdauer [min]	BGLD gesamt	32	30	33
	peripher	31	28	33
	zentral	32	31	32

Abbildung 87: Mittlere Arbeitsweglänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen im Burgenland und den beiden Regionen nach Geschlecht. (BGLD gesamt n=2.564; periphere Bezirke n=1.062; zentrale Bezirke n=1.502). Daten aus der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

²⁵ Bei den Arbeitswegen handelt es sich um die Wege von zu Hause zur Arbeit bzw. von der Arbeit nach Hause pro Richtung. Die gesamte Arbeitsweglänge bzw. Arbeitswegdauer ergibt sich durch die Multiplikation mit 2.

Bei der Betrachtung der **wöchentlichen Arbeitszeit** und der **Arbeitsweglänge** (Abbildung 88) zeigt sich, dass Arbeitswege von Frauen im Allgemeinen kürzer sind – unabhängig vom Arbeitsstundenausmaß. Arbeiten diese bis 30 Wochenstunden, sind ihre Arbeitswege am kürzesten mit 20 km pro Richtung. Arbeitswege von Frauen, die 30 bis 40 Stunden pro Woche arbeiten, haben eine durchschnittliche Länge von 25 km. Wege von Männer in derselben Kategorie sind um 4 km pro Richtung länger und betragen 29 km. Arbeitswege von männlichen Berufstätigen mit über 40 Arbeitsstunden pro Woche haben eine durchschnittliche Länge von 30 km pro Richtung.

Bei der Betrachtung der **Tageswegedauer** zeigt sich, dass Arbeitswege von Frauen und Männern, die 30 bis 40 Stunden pro Woche arbeiten, etwas mehr als eine halbe Stunde dauern.

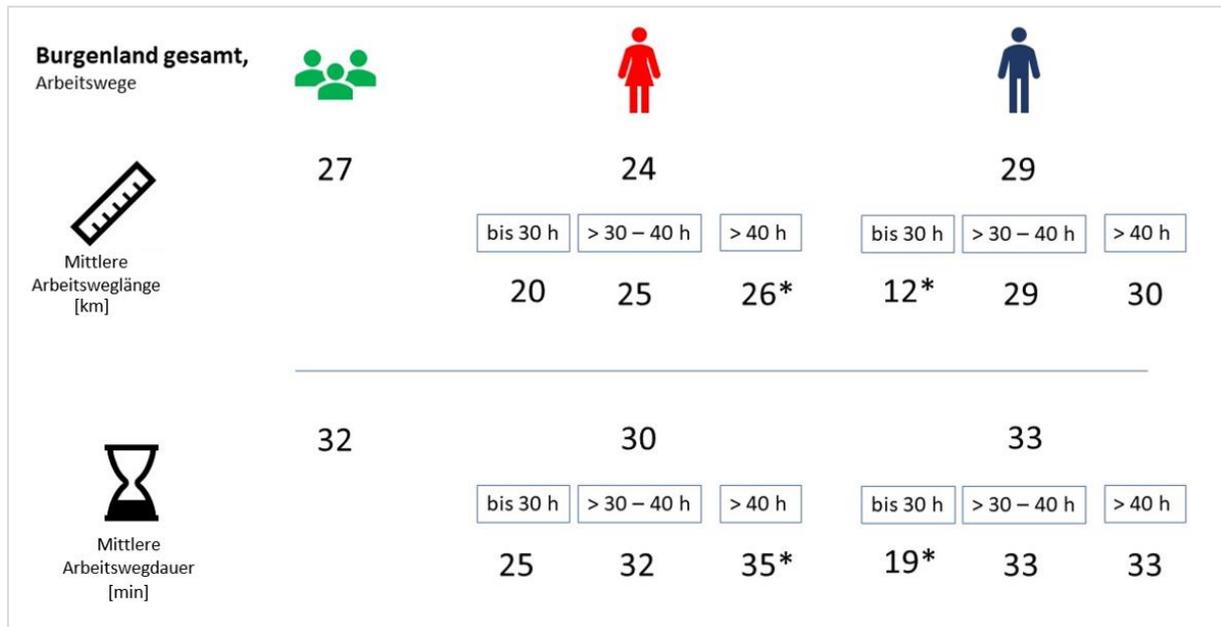


Abbildung 88: Mittlere Arbeitsweglänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen im Burgenland und den beiden Regionen nach Geschlecht und wöchentlicher Arbeitszeit. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. (BGLD gesamt n=2.564; periphere Bezirke n=1.062; zentrale Bezirke n=1.502), Daten aus der Mobilitätshebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

45 % der Arbeitswege von Frauen und 44 % der Arbeitswege von Männer haben eine Länge von 10 km pro Richtung (Abbildung 89). Über ein Drittel (35 %) der Arbeitswege von Frauen und 38 % der Arbeitswege von Männer sind zwischen mehr als 10 bis 50 km lang. Mit über einem Fünftel (21 %) ist der Anteil der Arbeitswege, die länger als 50 km sind, bei Männer relativ groß – aber auch 17 % der Arbeitswege von Frauen fallen in diese Längenkatgorie.

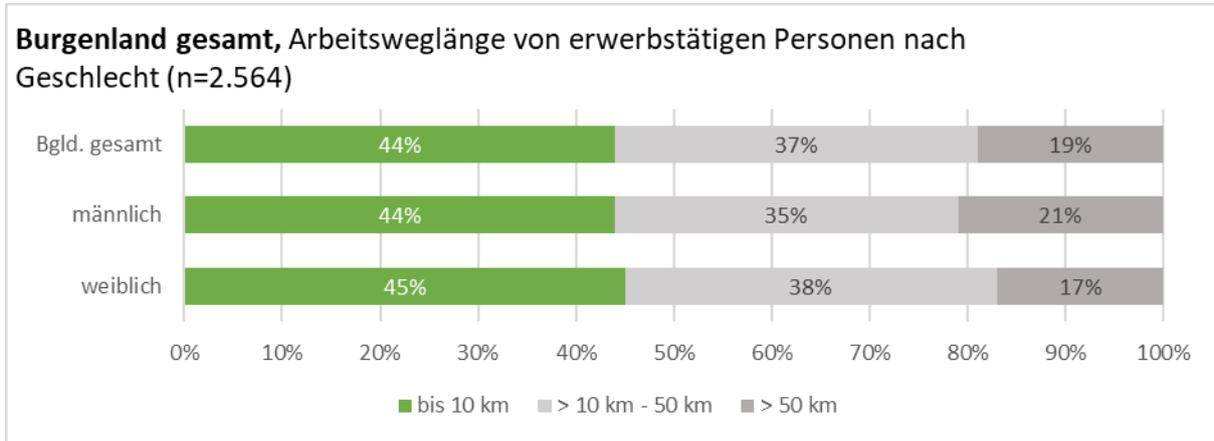


Abbildung 89: Anteile der Arbeitsweglänge in drei Klassen von erwerbstätigen BurgenländerInnen an Werktagen nach Geschlecht. Daten aus der Mobilitätshebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

44 % der Arbeitswege von BurgenländerInnen, die 30 bis 40 Stunden in der Woche arbeiten, haben eine Länge von bis zu 10 km, weitere 35 % der Wege von Beschäftigten in derselben Arbeitsstundenkategorie haben eine Länge zwischen mehr als 10 bis 50 km. 22 % der Wege von erwerbstätigen BurgenländerInnen mit einer wöchentlichen Arbeitszeit zwischen 30 bis 40 Stunden sind länger als 50 km. Bei Arbeitswegen von Personen mit mehr als 40 Arbeitsstunden pro Woche verhalten sich die Anteilswerte ähnlich wie bei den Erwerbstätigen mit einer wöchentlichen Arbeitszeit von 30 bis 40 Stunden. Dies ist insofern interessant, als immerhin ein Fünftel der Arbeitswege (20 %) über 50 km pro Richtung lang sind.

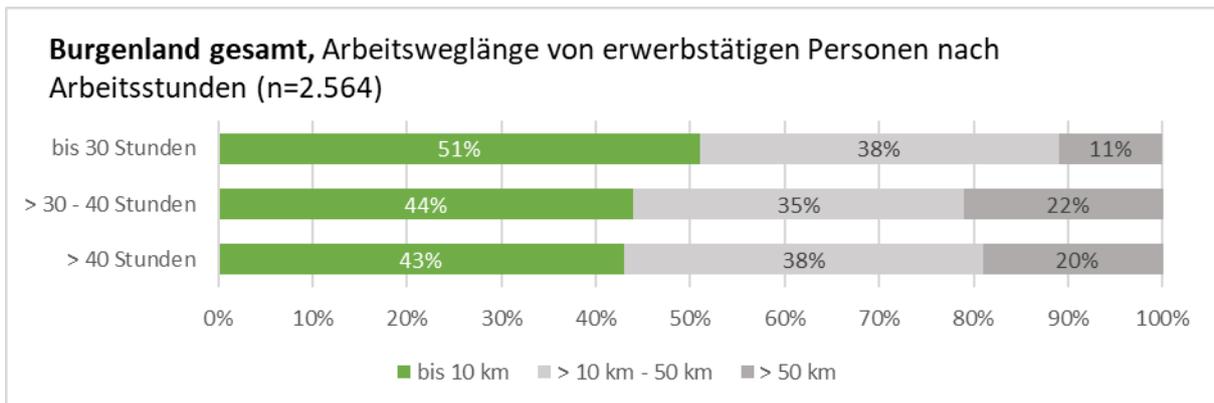


Abbildung 90: Anteile der Arbeitsweglänge in drei Klassen von erwerbstätigen BurgenländerInnen an Werktagen nach wöchentlicher Arbeitszeit. Daten aus der Mobilitätshebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

7.3.4 Modal-Split für Arbeitswege

Im Burgenland werden 18 % der Arbeitswege im Umweltverbund, im Gegensatz dazu 81 % der Arbeitswege mit dem MIV (73 % der Wege als Pkw-LenkerInnen) zurückgelegt. Der Pkw nimmt für BurgenländerInnen aufgrund der Situation im ÖV-Angebot vor allem in peripheren Bezirken einen hohen Stellenwert ein. Wegen der Arbeitszeiten im Dienstleistungssektor, in der Tourismusbranche und Industrie ist der MIV im Gegensatz zum ÖV oft die einzige Möglichkeit, zum Arbeitsplatz zu gelangen.

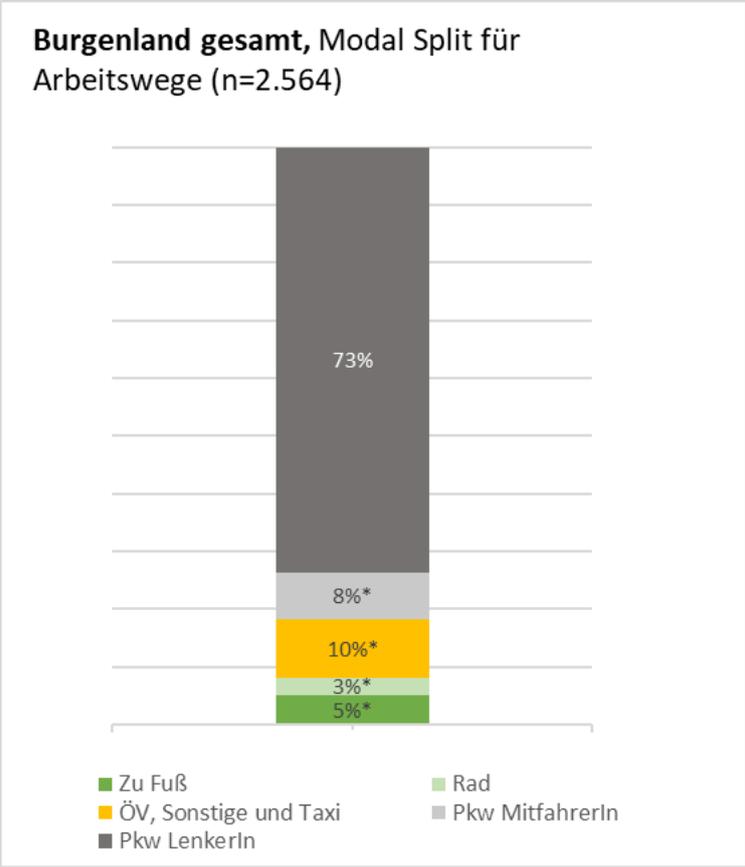


Abbildung 91: Werktäglicher Modal-Split von Arbeitswegen erwerbstätiger Personen im Burgenland. Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar. Daten aus der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

8 Anhang

8.1 Literaturverzeichnis

Kaindl, M.; Schipfer, R. (2017): Familie in Zahlen 2017. Statistische Informationen zu Familien in Österreich. Wien: Österreichisches Institut für Familienforschung an der Universität Wien.

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

8.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Personen nach Geschlecht. Vergleich: Erwerbstätige Personen und Gesamtbevölkerung.	4
Abbildung 2: Gesamtbevölkerung Österreich nach Altersgruppen.	4
Abbildung 3: Altersstruktur der erwerbstätigen österreichischen Bevölkerung.	5
Abbildung 4: Erwerbstätige Personen nach Arbeitsstunden pro Woche und Geschlecht.	6
Abbildung 5: Personen nach Betreuungsaufgaben für Kinder. Vergleich Österreich gesamt und ausschließlich erwerbstätige Personen.	7
Abbildung 6: Personen nach Betreuung von Verwandten, Österreich gesamt und Österreich nur erwerbstätige Personen.	8
Abbildung 7: Arbeitsweglänge in Klassen von erwerbstätigen Personen an einem Werktag in Österreich.	9
Abbildung 8: Arbeitswegdauer in Klassen von erwerbstätigen Personen an einem Werktag in Österreich.	10
Abbildung 9: Wöchentliche Arbeitszeit von erwerbstätigen Personen an Werktagen nach Arbeitsweglänge in Österreich.	10
Abbildung 10: Wöchentliche Arbeitszeit von erwerbstätigen Personen an Werktagen nach Arbeitswegdauer in Österreich.	11
Abbildung 11: Arbeitsweglänge von erwerbstätigen Personen an einem Werktag in den neun österreichischen Bundesländern.	12
Abbildung 12: Arbeitswegdauer von erwerbstätigen Personen an einem Werktag in den neun österreichischen Bundesländern.	13
Abbildung 13: VOR-Region (Wien, Niederösterreich und Burgenland)	15
Abbildung 14: Erwerbstätige Personen nach Homeoffice/Telearbeit und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland.	18

Abbildung 15: Personen nach wöchentlicher Arbeitszeit und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland.	19
Abbildung 16: Erwerbstätige Personen nach Kinderbetreuung und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland.....	20
Abbildung 17: Erwerbstätige Personen nach Betreuung von Verwandten und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland.	21
Abbildung 18: Erwerbstätige Personen nach Führerscheinbesitz und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland.	22
Abbildung 19: Erwerbstätige Personen nach Fahrzeugverfügbarkeit und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland.	23
Abbildung 20: Erwerbstätige Personen nach Nutzung von elektronischer Navigation (Pkw) und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland.....	24
Abbildung 21: Erwerbstätige Personen nach Nutzung von elektronischer Navigation (ÖV) und Geschlecht. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland.....	25
Abbildung 22: Durchschnittliche werktägliche Wegezanzahl von erwerbstätigen Personen. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland.	26
Abbildung 23: Durchschnittliche werktägliche Tageswegelänge von erwerbstätigen Personen. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland.	27
Abbildung 24: Durchschnittliche werktägliche Tageswegedauer von erwerbstätigen Personen. Vergleich Österreich, VOR, Wien, Niederösterreich und Burgenland.....	28
Abbildung 25: Werktäglicher Modal Split von erwerbstätigen Personen nach Geschlecht und gesamt. Vergleich Österreich, VOR-Region, Wien, Niederösterreich und Burgenland.	29
Abbildung 26: Wegzweck für alle werktäglichen Wege von erwerbstätigen Personen. Vergleich Österreich, VOR-Region, Wien, Niederösterreich und Burgenland.	30
Abbildung 27: Mittlere Arbeitsweglänge in der VOR-Region gesamt und nach Geschlecht.	31
Abbildung 28: Mittlere Arbeitswegdauer in der VOR-Region gesamt und nach Geschlecht.	32
Abbildung 29: Mittlere Arbeitswegelänge bzw. mittlere Arbeitswegedauer nach Geschlecht und wöchentlichem Arbeitsstundenausmaß im Bundesländervergleich der VOR-Region.	33
Abbildung 30: Modal Split für Arbeitswege erwerbstätiger Personen an einem Werktag in Österreich, Wien, Niederösterreich und Burgenland.	34
Abbildung 31: Wien und zwei Regionen (nach Kaufkraft gebildet).	35
Abbildung 32: Erwerbstätige Personen in Wien gesamt und in den zwei Regionen mit unter- und überdurchschnittlicher Kaufkraft nach Altersklassen.	36
Abbildung 33: Betreuungsaufgaben für Kinder von erwerbstätigen Personen in Wien und den beiden Regionen nach Geschlecht.	37
Abbildung 34: Betreuungsaufgaben für Verwandte von erwerbstätigen Personen in Wien und den beiden Regionen	38
Abbildung 35: Home-Office / Telearbeit von erwerbstätigen Personen in Wien gesamt und den zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft nach Geschlecht.	39

Abbildung 36: Home-Office / Telearbeit von erwerbstätigen Personen in Wien nach Betreuungsaufgaben für Kinder und Geschlecht.	40
Abbildung 37: Angegebene Wochenarbeitszeit der erwerbstätigen WienerInnen gesamt und zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft nach Geschlecht.	41
Abbildung 38: Angegebene Wochenarbeitszeit aller erwerbstätigen WienerInnen nach Betreuungsaufgaben für Kinder und Geschlecht.	42
Abbildung 39: Angegebene Wochenarbeitszeit der erwerbstätigen WienerInnen gesamt und zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft nach Betreuungsaufgaben für Kinder.	43
Abbildung 40: Führerscheinbesitz Pkw der erwerbstätigen WienerInnen gesamt und zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft nach Geschlecht.	44
Abbildung 41: Fahrzeugverfügbarkeit Pkw der erwerbstätigen WienerInnen gesamt und zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft nach Geschlecht.	45
Abbildung 42: Nutzung elektronischer Navigation im Pkw durch erwerbstätige WienerInnen gesamt und zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft nach Geschlecht.	46
Abbildung 43: Anteilswerte für die Anzahl der Pkw in den Haushalten für Wien gesamt und den zwei Regionen mit unter- und überproportionaler Kaufkraft.	47
Abbildung 44: Wien in zwei Regionen Variante A (nach geografischen Kriterien).	48
Abbildung 45: Mittlere Tageswegeanzahl, -länge und -dauer von erwerbstätigen Personen für alle Wege an Werktagen (ohne Feiertage) für Wien gesamt und den beiden Regionen.	49
Abbildung 46: Wegzweckverteilung für alle Wege von erwerbstätigen Personen in Wien und den zwei Regionen an einem Werktag.	50
Abbildung 47: Wegzweckverteilung für alle Wege von erwerbstätigen Personen in Wien und den zwei Regionen an einem Werktag nach wöchentlicher Arbeitszeit.	51
Abbildung 48: Mittlere Arbeitswegelänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen in Wien und den beiden Regionen nach Geschlecht und alle Erwerbstätigen gesamt.	52
Abbildung 49: Anteile der Arbeitswegelänge in drei Klassen von erwerbstätigen WienerInnen an Werktagen nach Geschlecht.	53
Abbildung 50: Mittlere Arbeitswegelänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen in Wien und den beiden Regionen nach Wochenarbeitszeit und Geschlecht.	53
Abbildung 51: Anteile der Arbeitswegelänge in drei Klassen von erwerbstätigen WienerInnen an Werktagen nach wöchentlicher Arbeitszeit.	54
Abbildung 52: Werktäglicher Modal-Split von Arbeitswegen erwerbstätiger Personen in Wien und den beiden Regionen.	55
Abbildung 53: Wien in zwei Regionen Variante B (nach Kriterien der Lage sowie der räumlichen als auch der baulichen Struktur gebildet).	56
Abbildung 54: Mittlere Tageswegeanzahl, -länge und -dauer von erwerbstätigen Personen für alle Wege an Werktagen (ohne Feiertage) für Wien gesamt und den Innen- und Außenbezirken.	57
Abbildung 55: Mittlere Arbeitswegelänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen in Wien und den beiden Regionen nach Geschlecht und alle Erwerbstätigen gesamt.	58

Abbildung 56: Mittlere Arbeitswegelänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen in Wien und den beiden Regionen nach Wochenarbeitszeit und Geschlecht.	59
Abbildung 57: Werktäglich Modal-Split von Arbeitswegen erwerbstätiger Personen in Wien und den beiden Regionen (Innen- und Außenbezirke).	60
Abbildung 58: Niederösterreich und fünf Regionen.	61
Abbildung 59: Erwerbstätige Personen in Niederösterreich gesamt und in vier Regionen nach Altersklassen.	62
Abbildung 60: Betreuungsaufgaben für Kinder von erwerbstätigen Personen nach Geschlecht. Niederösterreich und fünf Regionen.	63
Abbildung 61: Home-Office / Telearbeit von erwerbstätigen Personen in Niederösterreich gesamt und den fünf Regionen nach Geschlecht.	64
Abbildung 62: Angegebene Wochenarbeitszeit der erwerbstätigen NiederösterreicherInnen gesamt und fünf Regionen (für Niederösterreich gesamt zusätzlich nach Geschlecht).	65
Abbildung 63: Nutzung elektronischer Navigation im Pkw durch erwerbstätige NiederösterreicherInnen gesamt und fünf Regionen (für Niederösterreich gesamt zusätzlich nach Geschlecht).	66
Abbildung 64: Anteilswerte für die Anzahl der Pkw in den Haushalten für Niederösterreich gesamt und den fünf Regionen.	67
Abbildung 65: Mittlere Tageswegeanzahl pro erwerbstätiger Person an Werktagen für Niederösterreich und fünf Regionen.	68
Abbildung 66: Mittlere Tageswegelänge pro erwerbstätiger Person an Werktagen für Niederösterreich und fünf Regionen.	69
Abbildung 67: Mittlere Tageswegedauer pro erwerbstätiger Person an Werktagen für Niederösterreich und fünf Regionen.	70
Abbildung 68: Wegzweckverteilung für alle Wege von erwerbstätigen Personen in Niederösterreich an einem Werktag nach Geschlecht.	71
Abbildung 69: Wegzweckverteilung für alle Wege von erwerbstätigen Personen in Niederösterreich an einem Werktag nach wöchentlicher Arbeitszeit.	72
Abbildung 70: Mittlere Arbeitswegelänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen in Niederösterreich und den fünf Regionen nach Geschlecht.	73
Abbildung 71: Mittlere Arbeitsweglänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen in Niederösterreich nach Geschlecht und Arbeitsstunden in der Woche.	74
Abbildung 72: Anteile der Arbeitsweglängen in drei Klassen von erwerbstätigen NiederösterreicherInnen an Werktagen nach Geschlecht.	74
Abbildung 73: Anteile der Arbeitsweglänge in drei Klassen von erwerbstätigen NiederösterreicherInnen an Werktagen nach wöchentlicher Arbeitszeit.	75
Abbildung 74: Werktäglich Modal-Split von Arbeitswegen erwerbstätiger Personen in Niederösterreich.	76
Abbildung 75: Burgenland und zwei Regionen.	77
Abbildung 76: Erwerbstätige Personen im Burgenland gesamt und in den zwei Regionen nach Altersklassen.	78

Abbildung 77: Betreuungsaufgaben für Kinder von erwerbstätigen Personen im Burgenland und den beiden Regionen nach Geschlecht.	79
Abbildung 78: Anteile Home-Office / Telearbeit von erwerbstätigen Personen im Burgenland gesamt und den beiden Regionen (für Burgenland gesamt und zentrale Bezirke nach Geschlecht).	80
Abbildung 79: Angegebene Wochenarbeitszeit der erwerbstätigen BurgenländerInnen gesamt und den beiden Regionen (für Burgenland gesamt und zentrale Bezirke zusätzlich nach Geschlecht).	81
Abbildung 80: Angegebene Wochenarbeitszeit aller erwerbstätigen BurgenländerInnen nach Betreuungsaufgaben für Kinder.	82
Abbildung 81: Führerscheinbesitz Pkw der erwerbstätigen BurgenländerInnen gesamt und zwei Regionen nach Geschlecht.	83
Abbildung 82: Fahrzeugverfügbarkeit Pkw der erwerbstätigen BurgenländerInnen gesamt und für beide Regionen nach Geschlecht.	84
Abbildung 83: Nutzung elektronischer Navigation Pkw durch erwerbstätige BurgenländerInnen gesamt und zwei Regionen nach Geschlecht.	85
Abbildung 84: Anteilswerte für die Anzahl der Pkw in den Haushalten für Burgenland gesamt und den beiden Regionen.	86
Abbildung 85: Mittlere Tagesweegeanzahl pro erwerbstätiger Person an Werktagen für das Burgenland und den beiden Regionen.	88
Abbildung 86: Wegzweckverteilung für alle Wege von erwerbstätigen Personen im Burgenland an einem Werktag.	89
Abbildung 87: Mittlere Arbeitswegelänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen im Burgenland und den beiden Regionen nach Geschlecht.	90
Abbildung 88: Mittlere Arbeitswegelänge und -dauer von erwerbstätigen Personen an Werktagen im Burgenland und den beiden Regionen nach Geschlecht und wöchentlicher Arbeitszeit.	91
Abbildung 89: Anteile der Arbeitsweglänge in drei Klassen von erwerbstätigen BurgenländerInnen an Werktagen nach Geschlecht.	92
Abbildung 90: Anteile der Arbeitsweglänge in drei Klassen von erwerbstätigen BurgenländerInnen an Werktagen nach wöchentlicher Arbeitszeit.	92
Abbildung 91: Werktägliches Modal-Split von Arbeitswegen erwerbstätiger Personen im Burgenland.	93

8.1 Abkürzungsverzeichnis

etc.	et cetera
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Öffentliches Verkehrsmittel)
z.B.	zum Beispiel

8.2 Aufteilung der Regionen in den Bundesländern

8.2.1 Wien

Variante A (geografische Kriterien)	Region „Zentrum/West“	Innere Stadt
		Wieden
		Margareten
		Mariahilf
		Neubau
		Josefstadt
		Alsergrund
		Hietzing
		Penzing
		Rudolfsheim-Fünfhaus
		Ottakring
		Hernals
		Währing
		Döbling
	Region „Wien Süd und Donau“	Leopoldstadt
		Landstrasse
		Favoriten
		Simmering
		Meidling
Brigittenau		
Floridsdorf		
Donaustadt		
Liesing		
Variante B (Kriterien: Lage sowie räumliche und bauliche Struktur)	Region „Innenbezirke“	Innere Stadt
		Leopoldstadt
		Landstraße
		Wieden
		Margareten
		Mariahilf
		Neubau
		Josefstadt
		Alsergrund
		Rudolfsheim-Fünfhaus
		Brigittenau
		Region „Außenbezirke“
	Simmering	
	Meidling	
	Hietzing	
	Penzing	
	Ottakring	
	Hernals	
	Währing	
	Döbling	
	Floridsdorf	
	Donaustadt	
Liesing		

8.2.2 Niederösterreich

Fünf Regionen in Niederösterreich nach geografischen Kriterien	
Region „NÖ Zentralraum“	Krems an der Donau (Stadt)
	Sankt Pölten (Stadt)
	Krems (Land) (teilweise, höhere Fallzahl)
	Lilienfeld
	Melk (teilweise, geringe Fallzahl)
	Sankt Pölten (Land)
	Tulln
	Wien-Umgebung (teilweise, hohe Fallzahl)
Region „NÖ Mostviertel“	Waidhofen an der Ybbs (Stadt)
	Amstetten
	Melk (teilweise, höhere Fallzahl)
	Scheibbs
Region „NÖ Waldviertel“	Gmünd
	Horn
	Krems (Land) (teilweise, geringe Fallzahl)
	Waidhofen an der Thaya
	Zwettl
Region „NÖ Weinviertel“	Gänserndorf
	Hollabrunn
	Korneuburg
	Mistelbach
	Wien-Umgebung (teilweise, geringe Fallzahl)
Region „NÖ Industrieviertel“	Wiener Neustadt (Stadt)
	Baden
	Bruck an der Leitha
	Mödling
	Neunkirchen
	Wiener Neustadt (Land)
	Wien-Umgebung (teilweise, geringere Fallzahl)

8.2.3 Burgenland

Die zwei Regionen im Burgenland nach geografischen Kriterien	
Region „zentrale Bezirke“	Eisenstadt (Stadt)
	Eisenstadt-Umgebung (inkl. Rust)
	Mattersburg
	Neusiedl am See
Region „periphere Bezirke“	Güssing
	Jennersdorf
	Oberpullendorf
	Oberwart

8.3 Einschränkungen bei der Analyse

Allgemein

Analysen, die zu sehr ins Detail gehen (z.B. Aufteilung nach soziodemografischen Merkmalen, Arbeitsstunden etc.) sind teilweise aufgrund der zu geringen Fallzahlen nicht möglich.

Fallzahlengrenze

In Fällen, wo die Fallzahlgrenze unterschritten wurde, wurden diese mit einem Stern (*) versehen und unter der Abbildung mit folgendem Text darauf aufmerksam gemacht: „Mit (*) gekennzeichnete Werte sind aufgrund der geringen Fallzahl stark zufallsbehaftet und statistisch nicht interpretierbar.“

Ebene	Grenze der Fallzahlen in den Zellen
Personenebene	70
Haushaltsebene	100
Fahrzeugebene	100
Wegeebene	300

Altersgruppen

Die Stichprobe ist hinsichtlich der Altersverteilung sehr schief (siehe Tabelle Deskriptive Statistik zu Alter). Personen über 40 Jahren sind überrepräsentiert.

Statistik zu Alter

Alter		
N	Gültig	38220
	Fehlend	0
Mittelwert		46,41
Median		48,00
Std.-		20,784
Abweichung		
Minimum		6
Maximum		100

Mittelwerte

Anmerkung zu den Mittelwerten: Bei der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ weisen Mittelwerte eine hohe Standardabweichung auf. Durch die Konzentration der Befragung der Wege auf zwei Berichtstage kann es zu einer hohen Streuung bei der Wegelänge, Wegedauer und Anzahl der Wege kommen. Die Standardabweichung wird – wie mit den AuftraggeberInnen vereinbart – aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt.

Die Mittelwerte auf Wegeebene wurden teilweise aus zwei verschiedenen Datensätzen berechnet (Berichttagsdatensatz, Wegedatensatz). Aufgrund der großen Streuung bzw. Standardabweichung ergeben sich in manchen Fällen Differenzen bei den Mittelwerten.

VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

"Verkehr und Infrastruktur" sind unregelmäßig erscheinende Hefte, in denen aktuelle Fragen der Verkehrspolitik behandelt werden. Sie sollen in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 20 | <i>Werbung für Bus, Bahn und Bim</i>
soft Policies für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehrs, 2004 | 31 | <i>Legal – Illegal – Egal?</i>
Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr und auf der Donau Tagungsband, 2007 |
| 21 | <i>Speiseplan und Transportaufkommen</i>
Was haben unsere Ernährungsgewohnheiten mit dem LKW-Verkehr zu tun? 2004 | 32 | <i>Aktuelle Verkehrsentwicklung im grenzüberschreitenden Güterverkehr</i>
Analyse Verkehrsmarkt 2005; 2007 |
| 22 | <i>Die unterschlagene Arbeitszeit</i>
Pflichten von Lkw- und Buslenkern vor Fahrtantritt, 2004 | 33 | <i>Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt</i>
Tagungsband, 2007 |
| 23 | <i>Arbeitsbedingungen im Straßengütertransport, 2004</i> | 34 | <i>Neue Aus- und Weiterbildungsstandards für Bus- und LKW-LenkerInnen</i>
Was kommt auf LenkerInnen, UnternehmerInnen, AusbilderInnen und PrüferInnen zu?, Tagungsband, 2008 |
| 24 | <i>Ostverkehr nach der EU-Erweiterung, 2005</i> | 35 | <i>LKW-Maut für die Umwelt?</i>
Handlungsspielräume und Strategien im EU-Kontext auf dem Prüfstand, Tagungsband, Franz Greil (Hrsg), 2009 |
| 25 | <i>Überfordert durch den Arbeitsweg?</i>
Was Stress und Ärger am Weg zur Arbeit bewirken können, 2006 | 36 | <i>Regionale Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion</i>
Auswertung der Online-Umfrage „Pendler/in am Wort“
Thomas Hader, 2009 |
| 26 | <i>Arbeiten im Tourismus: Chance oder Falle für Frauen? 2006</i> | 37 | <i>Privatisierung der Verkehrsinfrastruktur</i>
Erfahrungen mit Public Private Partnership (PPP) in Österreich und Europa
Tagungsband, 2009 |
| 27 | <i>Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge</i>
2. Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2006 | 38 | <i>Leitfaden für Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr</i>
Qualitäts- und Sozialkriterien, 2009 |
| 28 | <i>Weichenstellung für Europas Bahnen</i>
Wem nützt der Wettbewerb?
Tagungsband, 2006 | 39 | <i>Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion: geschlechtsspezifische und soziale Hindernisse</i>
Auswertung der Online-Umfrage „Pendler/in am Wort“ – Teil 2
Thomas Hader, 2009 |
| 29 | <i>LKW-Roadpricing abseits der Autobahn</i>
Machbarkeit und Auswirkungen einer LKW-Maut am unterrangigen Straßennetz.
Tagungsband, 2006 | | |
| 30 | <i>LKW-Roadpricing – Trends und Ausbaumöglichkeiten, 2006</i> | | |

- 40 *LKW-Stellplatzbedarf im hochrangigen österreichischen Straßennetz*
Österreichisches Institut für Raumplanung, 2010
- 41 *PendlerInnen und Infrastruktur-Ausbau in der Ostregion*
Ergebnisse der AK-Befragung 2009/2010
Thomas Hader, 2010
- 42 *Mangelware LKW-Parkplatz*
Perspektiven und Lösungen für den Arbeitsplatz Autobahn
Tagungsband, 2010
- 43 *Tourismus in Österreich 2011*
mit einer Sonderauswertung des Österreichischen Arbeitsklimaindex
Kai Biehl, Rudolf Kaske (Hrsg), 2011
- 44 *Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen*
Erhebung und Analyse der Lkw-Geschwindigkeiten auf ausgewählten Streckenabschnitten österreichischer Autobahnen
Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2011
- 45 *Die Lkw-Maut als Öko-Steuer*
Verursachergerechte Lösungen gegen Lärm und Abgase. Tagungsband, 2012
- 46 *BerufslenkerInnen am Wort*
Befragung von Lkw- und BuslenkerInnen zu Lenkzeitüberschreitungen, Sicherheit und Qualität von Rastanlagen und Erfahrungen mit der verpflichtenden Aus- und Weiterbildung
Greil, Hader, Ruziczka, 2012
- 47 *Aktiv und selbstbestimmt zur Arbeit*
Warum der Arbeitsweg zu Fuß und mit dem Rad die gesündere Alternative ist, was am Arbeitsweg besonders Stress macht und wie subjektive Aspekte die Verkehrsmittelwahl beeinflussen
Johanna Schaupp, 2012
- 48 *Problem Solidarhaftung im Bundesstraßenmautsystem*
Verfassungsrechtliche Analyse
Nicolas Raschauer, 2012
- 49 *Öffentlicher Verkehr hat Zukunft!*
Herausforderungen und Gefahren für den Öffentlichen Nahverkehr in Österreich
Tagungsband, 2013
- 50 *Volkswirtschaftliche Aspekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich*
Fjodor Gütermann, 2013
- 51 *Wettbewerb im österreichischen Güterverkehrsmarkt*
- 52 *Modal Split im Güterverkehr*
Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene
Max Herry, Norbert Sedlacek, 2014
- 53 *Analyse der Erfahrungen mit dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz im Eisenbahnwesen*
Edwin Mächler, 2014
- 54 *Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit*
Eine Analyse in den niederösterreichischen Regionen Triestingtal und Schneebergland
Wiebke Unbehaun et.al., 2014
- 55 *Flächendeckende LKW-Maut und Nahversorgung*
Auswirkungen einer flächendeckenden LKW-Maut auf Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum
Josef Baum, Reinhold Deußner, Sebastian Beiglböck, Johannes Hofinger, 2015
- 56 *Pendeln in der Ostregion – Potenziale für die Bahn*
Auswirkungen einer flächendeckenden LKW-Maut auf Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum
Josef Baum, Reinhold Deußner, Sebastian Beiglböck, Johannes Hofinger, 2015
- 57 *Pendelanalyse Wien und Ostregion 2014*
Zahlen und Fakten auf Basis der Vollerhebung 2014
Odilo Seisser
- 58 *Zukunftsfähige Straßeninfrastruktur*
Kosten und Lösungen für auffällige Landes- und Gemeindestraßen 2016
Josef Baum, Johann Litzka, Alfred Weninger-Vycudil
- 59 *Rechtssetzung durch Private im Eisenbahnrecht*
Rechtswissenschaftliche Studie 2016
Konrad Lachmayer
- 60 *Gewerkschaften und nachhaltige Mobilität*
Astrid Segert, 2017
- 61 *Arbeitswege und Arbeitszeit – Zeit für mein Leben?*
Eine Analyse von Mobilitätsdaten von Erwerbstätigen in Österreich
Susanne Wolf-Eberl, Patrick Posch, 2018