

mobilTIMES - Konzepte für eine multifunktionale Nutzung des Mobilitäts-Zeitbudgets

HANDBUCH / ERGEBNISBERICHT

AutorInnen:

DI Dr.ⁱⁿ Edeltraud Haselsteiner (Konsortialführung), URBANITY – Architektur, Kunst, Kultur und Sprache

DI Dr. Harald Frey, Mag.^a Manuela Winder, TU-Wien, Institut für Verkehrswissenschaften

Mag.^a Petra Wetzel, Mag.^a Nadja Bergmann, L&R Sozialforschung

Mag.^a Margarete Havel, HAVEL & HAVEL Beratungs GesmbH

Ing. Chrysanth Ebner, DI Gerhard Gstöttner, DI Markus Thum, ÖBB-Postbus GmbH

Wien, September 2018

INHALT

1	MULTITASKING, MOBILE KOMMUNIKATION, MOBILITÄTS- UND AKTIVITÄTSMUSTER.....	9
1.1	Verkehrsleistung und Mobilitätsverhalten in Österreich	9
1.2	Pendlerinnen und Pendler in Österreich.....	13
1.3	Reisezeitbewertung (“Value of travel time”).....	14
1.4	Fahrzeiten produktiv nutzen!.....	16
1.5	Mobile Kommunikation	18
1.6	Smartphone- und Mediennutzung auf dem Weg zur Arbeit.....	20
1.7	Zeitverwendung und Multitasking unterwegs.....	22
1.8	Mobile Kommunikation in Zügen / Öffentl. Verkehrsmitteln (Internationaler Vergleich) ..	24
1.9	Aktivitäten während der Fahrt im ÖV	25
1.10	Nutzung der Funktionen am Smartphones.....	26
1.11	Einfluss der Reisedauer	27
1.12	Einfluss des Verkehrsmittels	27
1.13	Gender & Reisezeit-Nutzung	27
1.14	Unterstützungen / Maßnahmen für eine sinnvolle Nutzung der Reisezeit.....	28
1.15	Motivationen, Einstellung und Hindernisse für ÖV- /Auto Nutzung	28
1.16	Zusammenfassung.....	29
1.17	Literatur.....	30
2	MOBILITÄTS-ZEIT	34
2.1	Mobilitätszeitbudget	34
2.2	Zeitverwendungsstudie Statistik Austria	35
2.3	Analyse der Zeitverwendungsstudie	37
2.4	Grundauswertungen – Überblick	38
2.4.1	Vergleich der Zeitverwendung nach unterschiedlichen Wegzwecken	42
2.4.2	Geschlechtsspezifischer Vergleich der Zeitverwendung für unterschiedliche Wegzwecke ..	46
2.4.3	Betrachtung der Zeitverwendung nach Alter.....	52
2.4.4	Betrachtung der Zeitverwendung nach Urbanisierungsgrad.....	55
2.5	Literatur.....	58
3	SOZIAL-EMPIRISCHE NUTZER_ INNENERHEBUNG	60
3.1	Einleitung	60
3.2	ErwerbpendlerInnen: Pendeldistanz und genutzte Verkehrsmittel	61
3.3	Pendelzeiten.....	64
3.4	Ausstattung während der Fahrt.....	66
3.5	Aktivitäten während dem Pendeln	67
3.5.1	Zusammenfassung: Aktivitäten nach Zweck - Ruhe/Entspannung, Kommunikation und aktiven Tätigkeiten	72
3.5.2	Zusammenfassung: Aktivitäten zu beruflichen und privaten Zwecken.....	73
3.5.3	Zusammenfassung: Technologische Basis der Aktivitäten	74
3.6	Hinderliches für Aktivitäten	75
3.7	ÖV-NutzerInnen: Aktivitäten während Wartezeiten.....	77

3.7.1	Hinderliches im Wartebereich	80
3.8	Alternativen zum Hauptverkehrsmittel	80
3.8.1	Hauptverkehrsmittel MIV.....	81
3.8.2	Hauptverkehrsmittel ÖV	82
3.8.3	Bereitschaft längere Fahrt dauern in Kauf zu nehmen	84
3.9	Bewertung der Pendelzeit und Veränderungswünsche	86
3.10	Fazit.....	89
4	RAUMSTRUKTUR-ANALYSEN IN DEN MODELLREGIONEN	93
4.1	Einleitung	93
4.2	Modellregionen	93
4.2.1	Auswahl der Modellregionen.....	93
4.2.2	Beschreibung der Modellregionen	94
4.3	Kriterien- und Evaluierungskatalog.....	96
4.3.1	Multitasking-Aktivitätsmatrix.....	96
4.3.2	Evaluierungskatalog	97
4.4	Dokumentation der Begehung der Modellregionen.....	100
4.5	Analyse der Evaluierungsbögen.....	104
4.6	Analyse Infrastruktur – Fahren	106
4.6.1	Bus.....	106
4.6.2	Vergleich & Bewertung hinsichtlich Zeitznutzung.....	108
4.6.3	Bahn.....	109
4.6.4	Vergleich & Bewertung hinsichtlich Zeitznutzung.....	118
4.7	Analyse Infrastruktur – Warten	120
4.7.1	Bushaltestellen.....	120
4.7.2	Haltestelle der Wiener Lokalbahn	125
4.7.3	S-Bahn Haltestellen	127
4.7.4	(Haupt-) Bahnhöfe	131
4.7.5	Infrastruktur Warten – Zusammenfassung.....	142
4.8	Nationale Best Practice Beispiele	146
4.9	Literatur.....	150
5	MULTITASKING DESIGNS - IDEENKATALOG.....	152
5.1	Sitzen, Stehen, Lehnen, Liegen	152
5.1.1	IDEEN: Sitzen, Stehen, Lehnen, Liegen.....	152
5.1.2	BEISPIELE: Sitzen, Stehen, Lehnen, Liegen.....	154
5.2	(Privat-)Atmosphäre, Ambiente	171
5.2.1	IDEEN: (Privat-)Atmosphäre, Ambiente.....	171
5.2.2	BEISPIELE: (Privat-)Atmosphäre, Ambiente.....	172
5.3	Technische Infrastruktur	173
5.3.1	IDEEN: Technische Infrastruktur	174
5.3.2	BEISPIELE: Technische Infrastruktur	174
5.4	Informieren – Planen – Ticketkauf.....	175
5.4.1	IDEEN: Informieren – Planen – Ticketkauf.....	175
5.4.2	BEISPIELE: Informieren – Planen – Ticketkauf	176
5.5	Warten – Umsteigen – Erledigen	176
5.5.1	IDEEN: Warten – Umsteigen – Erledigen.....	177
5.5.2	BEISPIELE: Warten – Umsteigen – Erledigen.....	178

5.6	Services, Angebote & Incentives: Komfort und Entspannung.....	183
5.6.1	IDEEN: Services, Angebote & Incentives.....	183
5.6.2	BEISPIELE: Services, Angebote & Incentives.....	185
6	EXPLORATIVER FELDTTEST	189
6.1	Einleitung	189
6.2	Qualitative Erhebung.....	189
6.2.1	Auswahl der Zielgruppe	189
6.2.2	Gesprächsleitfaden	190
6.3	Ergebnisse.....	194
6.3.1	Pendelzeiten und -distanzen und benützte Verkehrsmittel	194
6.3.2	Hauptgründe für die Benützung des ÖV	197
6.3.3	Pendelzeit im ÖV und bevorzugte Aktivitäten	198
6.3.4	Gewünschte Aktivitäten und fehlende Rahmenbedingungen	200
6.3.5	Hauptgründe für die Benützung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)	201
6.3.6	Pendelzeit im MIV ist wenig genützte Zeit.....	202
6.4	Anforderungen der erwerbstätigen PendlerInnen an den ÖV.....	204
6.4.1	BAHN: Raumangebot / Sitzkomfort / Raumklima / Privatsphäre	204
6.4.2	AUTOBUS: Raumangebot / Sitzkomfort / Raumklima	208
6.4.3	Technische Infrastruktur	209
6.4.4	Einsteigen / Umsteigen / Warten.....	210
6.4.5	Information / Tarifgestaltung.....	213
6.4.6	Spezielle Angebote / Kundenservice.....	215
6.5	Was PendlerInnen noch erwarten	216
6.5.1	Verdichtung der Fahrpläne und Angebote in den Randzeiten.....	217
6.5.2	Multimodale Mobilität	217
6.5.3	Umstieg auf den ÖV	219
6.6	Betriebliches Mobilitätsmanagement.....	220
6.7	Pendeln mit selbstfahrenden Fahrzeugen.....	222
6.8	Zusammenfassung.....	224
7	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	225
8	TABELLENVERZEICHNIS	227
9	ANHANG: Überblick zur methodischen Vorgehensweise	
	Sozial-empirische NutzerInnenenerhebung	229
10	TABELLENANHANG	235

KURZFASSUNG

Mobilitätszeit ist Aktivitätszeit

Mobilitätszeiten werden, ermöglicht durch neue Anwendungslösungen der Informations- und Kommunikationstechnologie (Handy, Laptop), zusehends zu aktiv gestaltbaren Lebens- und Arbeitszeiten, zu sinnvoll „nutzbaren“ Aktivitätszeiten. Damit verändern sich die Möglichkeiten und Bedürfnisse der Menschen und in Folge auch die Erwartungen und Anforderungen an die Mobilitätsangebote. Dies gilt insbesondere für die rund 2,1 Millionen PendlerInnen in Österreich, welche im Fokus des Forschungsprojektes mobilTIMES standen.

Das Projekt mobilTIMES forschte in den vergangenen zwei Jahren zum Thema der multifunktionalen Nutzung der Mobilitätszeit in öffentlichen Verkehrsmitteln. Dazu wurden in drei Modellregionen mit starkem PendlerInnenaufkommen – Weinviertel, Wiener Umland Süd, Östliche Obersteiermark – PendlerInnen qualitativ und quantitativ befragt, Fahrzeuge und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs analysiert und das Thema mit ExpertInnen aus dem Mobilitätsbereich und aus Gemeinden, Unternehmen, Interessensvertretungen und Forschungseinrichtungen erörtert. Auf Basis dieser Arbeiten ist ein umfassender ERGEBNISBERICHT / HANDBUCH und ein kompakter IDEENKATALOG entstanden, in dem Projektergebnisse, Ideen und Maßnahmen aufgezeigt sind, um die multifunktionale Nutzung der Mobilitätszeit in öffentlichen Verkehrsmitteln als (zeit-)gewinnbringende Alternative zu forcieren.

Eine Auseinandersetzung mit diesem Thema ist nicht zuletzt wichtig, da die Möglichkeit zur sinnvollen Zeitnutzung die subjektiv wahrgenommene Reisezeit deutlich verkürzt, wodurch auch längere Fahrtzeiten eher in Kauf genommen werden. So empfinden Pendelnde eine Minute Fußwegzeit wie 2,5 Minuten Fahrzeit, eine Minute Wartezeit wie drei Minuten Fahrzeit, eine Minute Verspätungszeit wie sechs bis acht Minuten Fahrzeit oder eine Minute Stehzeit im Fahrzeug wie zwei bis drei Minuten Sitzzeit.

Potenzial der ÖV-Mobilitätszukunft: Fahrtzeit sinnvoll nutzen – aktiv sein, kommunizieren, entspannen

Bei der Verkehrsmittelwahl dominiert bei den PendlerInnen dieser Regionen, wie österreichweit insgesamt, der private PKW. Ein Großteil der Befragten, nämlich knapp 60 Prozent, könnten als Alternative jedoch auch öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) nutzen. Mangelnde Flexibilität und lange Fahrtzeiten sprechen wesentlich gegen den ÖV. Demgegenüber stehen Entspannung, weniger Stress und die Möglichkeit, die Pendelzeit sinnvoll zu nutzen, auf der Plusseite des ÖV. Fahrtzeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln – insbesondere in Zügen – werden als durchaus entspannte und vor allem auch sinnvoll genutzte Zeit erlebt. ‚Ruhe / Entspannung‘, ‚Kommunikation‘ und ‚aktive Tätigkeiten‘ (zum Beispiel Lesen, Schreiben) sind gerade auch im Gegensatz zum PKW grundsätzlich möglich. All diese Aktivitäten könnten durch gezielte (Weiter-)Entwicklungen noch besser unterstützt werden. Die

mobilTIMES-Ergebnisse verweisen auf verschiedenste Optimierungspotenziale, wodurch öffentliche Verkehrsmittel den Anspruch der Multifunktionalität besser erfüllen. Dies betrifft grundlegende quantitative Angebotsaspekte ebenso wie qualitative Ausstattungsmerkmale.

Multitasking: Ausstattung für Kommunikation, Ruhe und Aktivität

Eine ausreichende Anzahl an Sitzplätzen ist die grundlegende Voraussetzung für eine sinnvolle und angenehme Nutzung der Zeit im öffentlichen Verkehrsmittel, ungeachtet beruflicher oder privater Zwecke dieser Nutzung. Rund 40 Prozent aller befragten Zug- und BusnutzerInnen sind während der Fahrt (auch) beruflich aktiv. Sie arbeiten an Texten, lernen oder bearbeiten E-Mails etc. und haben dementsprechend Arbeitsunterlagen dabei, sei dies in Papierform oder digital. Für diese Personen ist es wichtig, im ÖV-Fahrzeug (aufklappbare) Tische zur Verfügung zu haben, die groß genug sind, um darauf Unterlagen oder Laptops nutzen zu können. Ebenso sollten Ideen einer wandelbaren Bestuhlung, - wie adaptierbare „multifunktionale Lehnen“ die bei weniger dichtem Personenverkehr auch als vollwertige Sitze fungieren, oder allgemein eine Erweiterung der multifunktionalen Verwendung von Tischen, Ablageflächen und Sitzgelegenheiten, Möblierung zum wegklappen, versenken, verwandeln – vermehrt in der Innenraumgestaltung öffentlicher Verkehrsmittel Anwendung finden. Auch die neueste Entwicklung eines Sensorsystems zur Anzeige freier Sitzplätze, könnte in Kürze die Suche nach freien Sitzplätzen erheblich erleichtern.

Weiters wird das Thema Privatsphäre im öffentlichen Verkehr von den Pendelnden kritisch adressiert: So klagt etwa jede/r sechste ÖV-NutzerIn über mangelnde Privatsphäre im Fahrzeug. Jeder vierte Zugpendelnde erlebt andere Fahrgäste als rücksichtslos und / oder fühlt sich durch Lärm – vor allem lautes Telefonieren und Musikhören – gestört. Ausgewiesene Arbeits-, Kommunikations- und Ruhezone, Sichtschutzabtrennungen oder Wohnlichkeit ausstrahlende Bodenbeläge und Wandtapedzierungen könnten verbessernde Maßnahmen sein.

ErwerbsspendlerInnen haben in der Regel langjährige Erfahrung mit der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Sie können auf die Minute genau abschätzen, wann sie die Wohnung verlassen müssen, um den Zug / Bus zu erreichen. Bereits Wartezeiten von wenigen Minuten werden als „nervig“ empfunden. Information verlässlich, zeitnah und umfassend bereitzustellen – zum Beispiel bei Störungen rasch informieren und alternative Routen vorzuschlagen – könnten positive Anreize schaffen. Auch Informationen im Verkehrsmittel selbst haben große Bedeutung für die Routenplanung.

Die Ausstattung mit Smartphone / Handy ist heutzutage Standard. Gut 80 Prozent der Bus- und ZugnutzerInnen sind während der Fahrt mit Hilfe von online / elektronischen Medien zu privaten und / oder beruflichen Zwecken aktiv. Wichtig ist der Ausbau eines stabilen und leistungsstarken Telefon- und Internetempfangs entlang der Strecke sowie ein ausreichendes Angebot an Steckdosen oder kontaktloser Anschlüsse und Ladetechnik. Kostenloses WLAN im ÖV-Fahrzeug und an den Haltestellen wird erwartet.

Erhöhte Anforderungen an den öffentlichen Verkehr werden in Zukunft nicht nur dessen Flexibilität und Verlässlichkeit betreffen sondern markant auf multifunktionale Ausstattung für Arbeit und Freizeit gerichtet sein, insbesondere für den Gebrauch elektronischer Medien. mobilTIMES zeigt diesbezüglich Optimierungspotenziale auf, um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als zeitgewinnbringende Alternative zum privaten PKW zu etablieren.

I. MULTITASKING, MOBILE KOMMUNIKATION, MOBILITÄTS- UND AKTIVITÄTSMUSTER

Literaturanalyse, Studien

Edeltraud Haselsteiner, URBANITY – Architektur, Kunst, Kultur und Sprache

1 MULTITASKING, MOBILE KOMMUNIKATION, MOBILITÄTS- UND AKTIVITÄTSMUSTER

LITERATURANALYSE UND STUDIEN

1.1 Verkehrsleistung und Mobilitätsverhalten in Österreich

In der Studie **Österreich unterwegs** (Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016) werden Mobilitätskennzahlen und Entwicklungen im Mobilitätsverhalten für 2013/14 dargestellt. Die Ergebnisse zeigen insgesamt einen starken Anstieg der Verkehrsleistung seit 1995 um mehr als ein Drittel beziehungsweise um rund 70 Mio. Personenkilometer pro Werktag: *„Dies ist neben der Steigerung bei der Bevölkerungsanzahl um etwa 8 Prozent vor allem auf die Entwicklung bei den Entfernungen zu den täglichen Zielen, also auf die gestiegenen Wegelängen bzw. Tageswegelängen der Personen, zurückzuführen.“* (Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016, S. 110). Dabei liegt die Steigerung im MIV, mit 43 Mio. Personenkilometer (37 Prozent), an erster Stelle. Starke Zuwächse gab es darüber hinaus beim Bahnverkehr mit einer Steigerung um 15 Mio. Personenkilometer und 48 Prozent sowie im Fahrradverkehr mit einer Steigerung von 2,3 auf 5,2 Mio. Personenkilometer.

Verkehrsleistung (Werktag, Mio. Personen-km)	zu Fuß	Fahrrad	MIV- LenkerInnen	MIV- MitfahrerInnen	Eisenbahn	sonstiger öffentlicher Verkehr	sonstige Verkehrsmittel	Summe
Herbst 1995	5,2	2,3	116,2	31,0	22,8	27,2	1,3	206,2
Herbst 2013/2014	5,1	5,2	158,7	33,5	34,0	31,2	4,7	273,4

Abbildung 1: Entwicklung der Verkehrsleistung seit 1995, Österreich unterwegs 2013/14
(Quelle: Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016)

Diese Steigerungen entfallen im Öffentlichen Verkehr zum überwiegenden Teil auf die Bahn, mit nahezu 50 Prozent und 11 Mio. Personenkilometern. Absolut betrachtet liegt die Steigerung im MIV, mit einem Anteil von rund 43 Mio. Personenkilometern an Werktagen, allerdings wesentlich höher.

Die Einordnung der Ergebnisse in vier Raumtypen – Wien, Großstädte ohne Wien, zentrale Bezirke, periphere Bezirke – ermöglicht grundsätzlich eine Interpretation der Ergebnisse nach räumlichen Einflussfaktoren und Verkehrserschließung. Darüber hinaus sind allerdings keine Merkmale bezüglich allgemeiner Raumstrukturen eingeflossen.

Die **mittlere Tageswegdauer pro Werktag und Person**, d. h. jene Reisezeit die eine Person im Durchschnitt pro Tag für alle werktäglichen Aktivitäten benötigt, liegt in **Wien mit 95 Minuten** pro mobiler Person und Werktag am höchsten, im deutlichem Abstand zu **allen übrigen Raumtypen mit 82 bis 83 Minuten**. Höher ist auch die durchschnittliche Wegedauer in Wien mit 28 Minuten und 24 bis 25 Minuten in allen übrigen Raumtypen.

Eine Detailbetrachtung der Wegelängen nach Verkehrsmitteln zeigt im Österreich-Schnitt mit 16 bis 17 km annähernd gleiche Wegelängen für den MIV und ÖV, allerdings größere Differenzen in periphereren Raumtypen, mit 17 Kilometern im MIV und 29 Kilometern im ÖV.

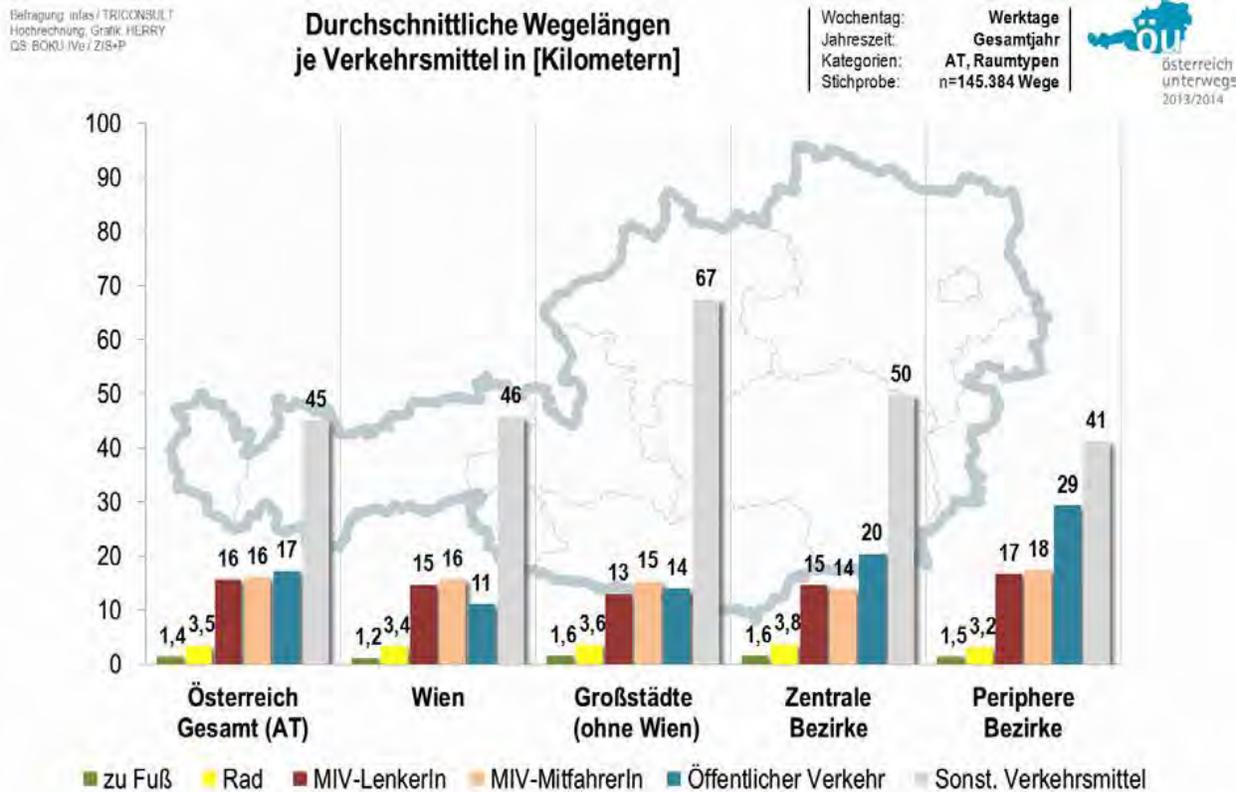


Abbildung 2: Durchschnittliche Wegelängen nach Verkehrsmittel und Raumtypen, Österreich unterwegs 2013/14
(Quelle: Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016)

Von allen Wegen sind im österreichischen Schnitt gesehen die größten Anteile mit 26 Prozent Wege zum und vom Arbeitsplatz, gefolgt mit 16 Prozent Wege für den täglichen Einkauf, 15 Prozent Freizeitwege und weitere 13 Prozent Wege für sonstige Erledigungen. Bring- und Holwege sind mit einem Anteil von 7-8 Prozent etwa ähnlich stark in allen Raumtypen vertreten.

Ein Vergleich der Entwicklung im Mobilitätsverhalten seit 1995 zeigt, dass die Anzahl der Wege an Werktagen **gegenüber 1995 in allen Raumtypen** rückläufig ist. Die Bevölkerung ist an Werktagen zwar **häufiger außer Haus unterwegs, legt andererseits aber weniger Wege zurück** (Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016, S. 96). Dies begründet sich durch die Entwicklung multifunktionaler Freizeit- und Einkaufszentren, die unterschiedliche Aktivitäten am selben Ort ermöglichen.

Die durchschnittliche Wegelänge ist seit 1995 um 27 Prozent gestiegen, während die durchschnittliche Wegedauer je Weg an Werktagen nur um 6 Prozent höher liegt. Am deutlichsten zeigt sich der Anstieg der Wegelängen mit rund 32 Prozent in peripheren Bezirken. Schnellere Verkehrsmittel, insbesondere

die Nutzung des PKW, bewirken im Vergleich zu 1995 deutlich längere Wege die Werktags zurückgelegt werden, allerdings nur eine um 12 Prozent gestiegene Wegedauer (Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016, S. 99).

Die Betrachtung des Modal-Split nach Raumtypen zeigt den nach wie vor hohen Anteil von mehr als 50 Prozent MIV-LenkerInnen in peripheren oder ländlicheren Regionen, gegenüber 25 Prozent in Wien und 39 Prozent in größeren Städten.

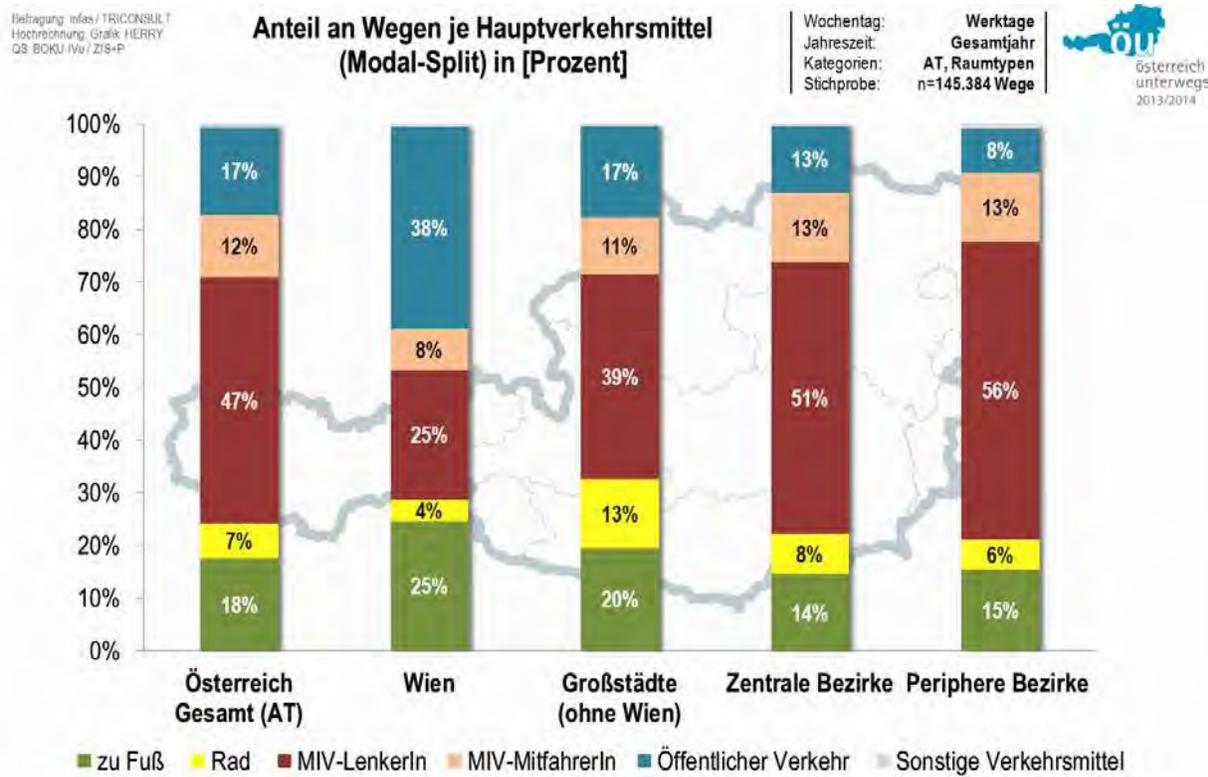


Abbildung 3: Ergebnisse der Studie Österreich unterwegs 2013/14, Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal-Split) nach Raumtypen (Quelle: Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016)

Die Veränderungen im **Modal-Split** im Vergleich zu 1995 zeigen insgesamt einen Rückgang des Anteils der Fußwege von 2,5 Prozent auf 1,9 Prozent. Umgekehrt gibt es eine Zunahme der Radverkehrs von 1,1 Prozent auf 1,9 Prozent. Im Öffentlichen Verkehr ist die Veränderung mit 14,1 Prozent im Jahr 1995 und 13,5 Prozent im Jahr 2013/14 in Summe nur geringfügig. Hingegen ist der **Anteil der MIV-LenkerInnen an der Verkehrsleistung um 2 Prozent, von 56 Prozent auf 58 Prozent, gestiegen.** (Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016, S. 109)

Die Entwicklung des werktäglichen Modal-Split und der **Wegzwecke nach Geschlecht** zeigt bei Frauen und Männern gleichermaßen einen Rückgang des Anteils der zu Fuß zurück gelegten Wege. Der Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs insgesamt (**FußgängerInnen und Radverkehr**) ist bei Frauen stärker rückläufig. Daneben wird der **Anstieg des motorisierten Individualverkehrs von Frauen als Lenkerinnen**

um ein Drittel, nur mit Einschränkung positiv interpretiert: „Aus der Gender-Perspektive ist diese Entwicklung einerseits positiv zu sehen, da es zu einer Chancenangleichung bei den Mobilitätsoptionen zwischen Männern und Frauen gekommen ist. Andererseits könnte der deutlich gestiegene MIV-Anteil bei den Frauen auf einen durch die raumstrukturellen Entwicklungen bestimmten Zwang zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs auf Grund von längeren Wegen zur Erreichung der täglichen Ziele insbesondere der Frauen hindeuten.“ (Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016, S. 103)

Ein Vergleich des **Modal-Splits nach Geschlecht** im Werktagverkehr zeigt, dass deutlich mehr Männer als Frauen mit dem **privaten Fahrzeug unterwegs** sind (**MIV: Männer 54 Prozent / Frauen 40 Prozent**), Frauen mehr zu Fuß gehen als Männer (21 Prozent Frauen / 14 Prozent Männer), häufiger öffentliche Verkehrsmittel benutzen (18 Prozent Frauen / 16 Prozent Männer) oder MIV-MitfahrerInnen sind (15 Prozent Frauen / 8 Prozent Männer).

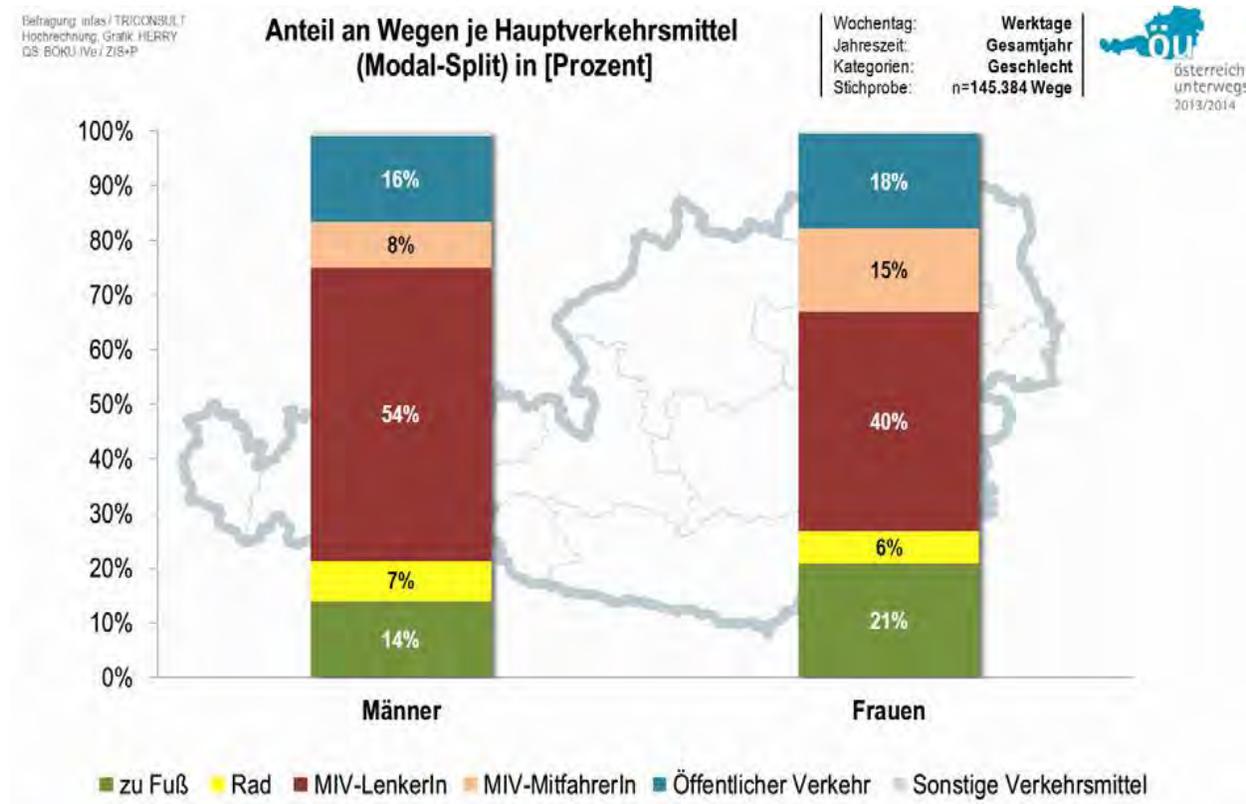


Abbildung 4: Modal-Split im Werkverkehr nach Geschlecht, Österreich unterwegs 2013/14 (Quelle: Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016)

Deutlich höher liegt der Anteil der **MIV-Wege bei Personen mit Betreuungstätigkeiten (55 Prozent MIV- und 12 Prozent ÖV-Anteil** bei Personen mit Betreuungspflichten, 44 Prozent MIV- und 18 Prozent ÖV-Anteil bei Personen ohne Betreuungspflichten).

1.2 Pendlerinnen und Pendlers in Österreich

In Österreich waren laut Statistik Austria **2014** mehr als die Hälfte aller Erwerbstätigen, **rund 2,1 Millionen Menschen, als PendlerInnen** unterwegs. Dabei legen die Österreicherinnen und Österreicher im **Durchschnitt rund 17 Kilometer pro Wegstrecke** zurück (IMAS Report 2015). Allerdings liegt für 57 Prozent die Distanz pro Strecke unter 10 Kilometern. Mehr als 20 Kilometer entfernt vom Wohnort arbeiten 16 Prozent, beziehungsweise 8 Prozent darüber hinaus mehr als 50 Kilometer. Die durchschnittliche Pendeldistanz von 11 bis 20 Kilometer entspricht nur einem Anteil von 15 Prozent. (IMAS Report 2015, S. 3)

Laut IMAS Studie fährt die überwiegende Mehrheit von rund 58 Prozent bei 1000 Befragten, mit dem privaten Auto. Weniger als die Hälfte, nur 19 Prozent, sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Weitere 8 Prozent fahren mit dem Fahrrad, 7 Prozent mit dem Firmenauto, ebenso 7 Prozent gehen zu Fuß und 1 Prozent pendelt per privater Fahrgemeinschaft zur Arbeit. Hauptgründe für die Nutzung des privaten PKWs sind Flexibilität, Zeitersparnis und Bequemlichkeit. Öffentlichen Verkehrsmittel werden wegen der niedrigeren Kosten, aus Umweltschutzgründen und zur Vermeidung von Staus bevorzugt. Finanzielle Motive sind neben Sport und Gesundheit auch bei Radfahrer- und FußgängerInnen vorrangig. (IMAS Report 2015, S. 2)

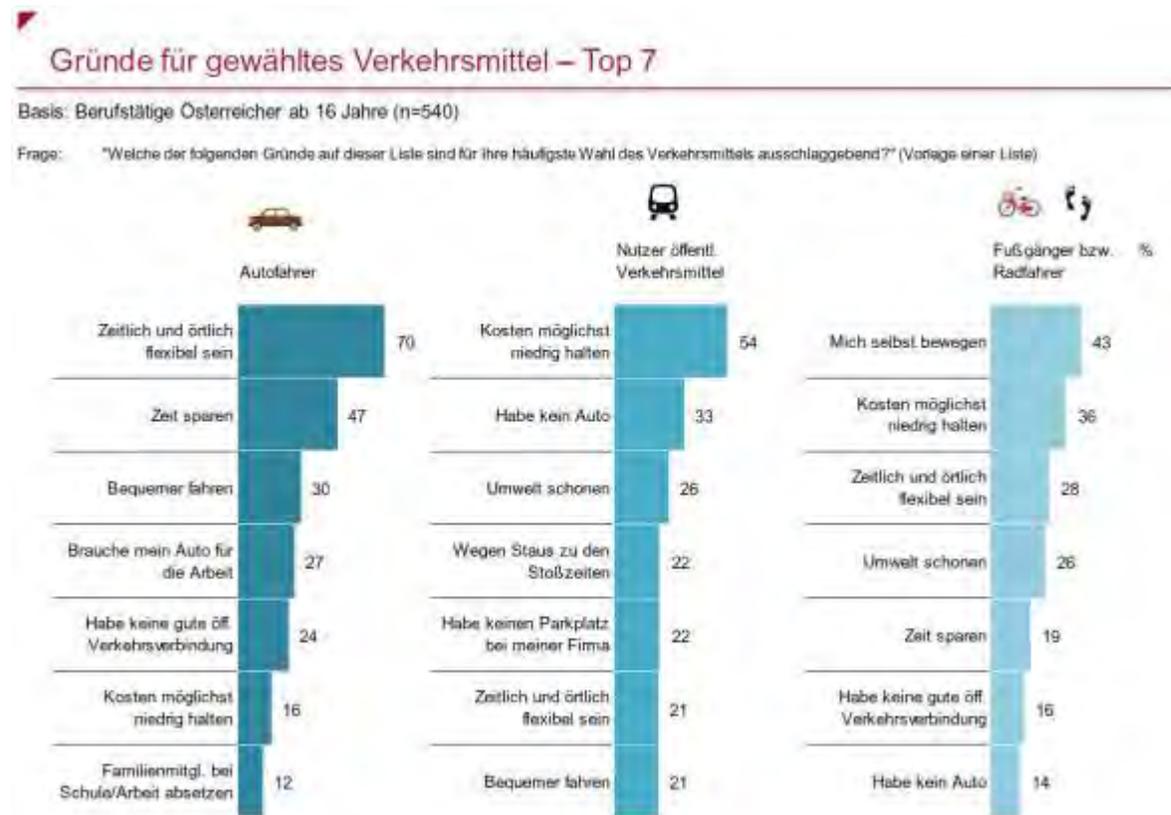


Abbildung 5: Gründe für die Verkehrsmittelwahl (Quelle: IMAS Report 2015)

Die Kostendifferenz zwischen Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln ist nicht unerheblich. Für den privaten PKW fallen rund 140 Euro im Monat an während Pendeln mit dem öffentlichen Verkehrsmittel im selben Zeitraum nur durchschnittlich 42 Euro kostet (IMAS Report 2015, S. 2).

Die Zahl der PendlerInnen steigt mit jedem Jahr kontinuierlich. Allein zwischen Wien, Niederösterreich und Burgenland ist ein Anstieg von 30.000 PendlerInnen seit 2004 zu verzeichnen (Hader 2016). Insgesamt pendeln in der Ostregion täglich rund 220.000 Personen aus Niederösterreich, Burgenland und der Steiermark nach Wien. Davon kommt mit 187.226 Personen der weitaus größte Teil aus Niederösterreich. Etwas weniger als die Hälfte, rund 75.000 Personen, pendeln wiederum aus Wien in diese drei Bundesländer, wobei rund 68.000 in Niederösterreich ihren Arbeitsplatz haben. (Statistik Austria, Erwerbsstatistik 2014).

Eine europaweite Transport- und Pendlerstudie zeigt, dass die **durchschnittliche Pendelzeit in Österreich von 38 Minuten** noch **geringfügig unter dem europäischen Durchschnitt von 40 Minuten** liegt (Michael Page 2016).

Von Autofahrenden wird der Weg zur Arbeit dabei von rund einem Drittel als Stressfaktor erlebt: *„Vor allem Frauen stört die tägliche Fahrt mit dem Auto – 44 Prozent von ihnen fühlen sich gestresst von Staus, zerbrechen sich den Kopf über mögliche Unfälle und technische Probleme auf dem Weg zur Arbeit oder ärgern sich spätestens beim Einparken über ihren fahrbaren Untersatz. Bei den Männern fühlen sich nur 26 Prozent vom Pendeln mit dem Auto gestresst – doch auch sie stören Staus, Unfälle und technische Gebrechen, aber auch das Verhalten anderer Autofahrer ist vielen ein Dorn im Auge.“* (Michael Page 2016)

1.3 Reisezeitbewertung (“Value of travel time”)

Die Reisezeitbewertung ist ein sehr wichtiger Parameter in der Verkehrsplanung, mit dem sich diverse Studien befassen (z.B. Lyons et al. 2007; Joly/Vincent-Geslin 2016, Mokhtarian/Salomon 2001, Wardman et al. 2016). Der Großteil der Studien beschäftigt sich dabei mit der Bewertung der Zeit im Verkehrsmittel (In-Vehicle-Time) (vgl. Wardmann et al. 2016). Beim Zeitwert bzw. Value of Travel Time (VTT) handelt es sich dabei streng genommen um den Wert der Zeiteinsparung bzw. Value of Travel Time Savings (VTTs). Da sich der Wert der Zeit als Gut von Aktivität zu Aktivität unterscheiden kann, können unterschiedliche Zeitwerte für z. B. Fahrzeit und Wartezeit, aber auch für verschiedene verkehrsmittel- oder wegezweckspezifische Reisezeitwerte mit dieser Theorie begründet werden (Jiang und Morikawa, 2004¹).

Reisezeit kann anhand verschiedener Faktoren bewertet werden, welche in der folgenden Tabelle aufgelistet sind:

¹ Jiang, M., und Morikawa, T. (2004), Theoretical Analysis on the Variation of Value of Travel Time Savings, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 38(8), S. 551-571.

Name	Description	Implications
Travel Time	Any time devoted to travel.	This is the least specific definition.
Clock Time	Travel time measured objectively.	This is how time is usually quantified.
Perceived Time	Travel time as experienced by users, which can vary greatly from clock time	This reflects traveler comfort.
Paid (also called <i>On-the-Clock</i> or <i>commercial</i>)	When workers are paid for their travel time (for deliveries, traveling to worksites etc.).	This type of travel tends to have a relatively high value per hour.
Personal Travel Time	Time devoted to personal travel (commuting, errands, etc.).	This is the largest category of time value in most economic studies.
Generalized Costs	Combined travel time and financial costs.	This is how travel time is incorporated into traffic models.
Effective Speed	Total time devoted to travel, including time spent earning money to pay transport costs.	Higher costs for more expensive modes.

Tabelle 1: Bewertung von Reisezeit - Perspektiven. (Quelle: Litman 2009): Bewertung von Reisezeit - Perspektiven. (Quelle: Litman 2009)

Besonders die „perceived time“, also die (subjektiv) wahrgenommene Zeit, kann sich enorm von der objektiv gemessenen, tatsächlichen Unterwegs-Zeit unterscheiden. Unbequeme Ausstattung von Fahrzeugen, Unsicherheiten, lange Wartezeiten oder Stau erhöhen die subjektiv wahrgenommene Zeitdauer und wirken sich negativ auf die Zeitbewertung aus (Litman 2009). Laut Sammer (2012) lassen sich folgende Werte für die Reisezeitbewertung festhalten:

- **1 Min. Fußwegzeit ~ 2,5 Min. Fahrzeit**
- **1 Min. Wartezeit ~ 3,0 Min. Fahrzeit**
- **1 Min. Verspätungszeit ~ 6 – 8 Min. Fahrzeit (ohne Anzeige)**
- **1 Min. Umsteigezeit ~ 3,0 Min. Fahrzeit (ohne Stufen)**
- **1 Min. Stehzeit im Fahrzeug ~ 2 – 3 Min. Sitzzeit**

Bei der Verkehrsmittelbewertung kommt noch der sogenannte (interne) „Schienenbonus“ dazu. Unter dem Stichwort „interner Schienenbonus“ versteht man den unterschiedlich wahrgenommenen Fahrgastkomfort in schienengebundenen Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zu Linienbussen. Fahrgastkomfort, Atmosphäre oder Fahrgefühl sind dabei subjektive Faktoren, die zu der Bevorzugung schienengebundener Fahrzeuge führen. Laut Sammer (2012) werden ca. 10 – 20 % der Reisezeit – abhängig vom Komfort im Verkehrsmittel – durch diesen Schienenbonus kompensiert.

Auch der Komfort im Wartebereich beeinflusst, wie die Unterwegszeit wahrgenommen und bewertet wird. Vor allem größere Bahnhöfe und Haltestellen sind zunehmend komfortabel gestaltet, größere Mängel gibt es v.a. im Busverkehr, wie die Begehung im Rahmen von AP4 aufzeigte. Der Komfort im Wartebereich wird erhöht durch Sauberkeit, Beleuchtung, vorhandenen Witterungsschutz (überdacht,

windgeschützt) sowie Warteräume, ausreichend Sitzgelegenheiten, Barrierefreiheit (Rampen, Rolltreppen, Lift), die technische Infrastruktur (WLAN in der Station), Reiseinformationen (Lautsprecher, Monitore, Fahrpläne, Ticketschalter, Personal vor Ort) sowie sonstige Infrastruktur im Wartebereich (Verpflegung, Snack- /Getränkeautomaten, Einkaufsmöglichkeiten, Trafik, Bäckerei, Supermarkt, Toiletten, Bankomat, etc.).

Unterwegs-Zeit kann als verlorene Zeit empfunden werden (wenn man täglich im Stau steht), Reisezeit kann aber auch als Zeit betrachtet werden, in der Personen die Möglichkeit haben, bestimmten Aktivitäten nachzugehen. Vor allem die Zeit, die im öffentlichen Verkehr verbracht wird, kann als angenehm empfunden werden (Entspannung, dösen, Entertainment – das öffentliche Verkehrsmittel als „Wohnzimmer“) und mitunter sogar produktiv zum Bearbeiten von E-Mails, Lesen von Texten, etc. genutzt werden (Joly/Vincent-Geslin 2016). Mit der zunehmenden Bedeutung mobiler Kommunikationstechnologien hat sich auch die Bewertung der Reisezeit und die Aktivitäten, denen unterwegs nachgegangen wird, verändert².

Eine VCÖ-Umfrage unter Pendelnden aus dem Jahr 2013 zeigt auf, dass 71% der ÖV-PendlerInnen angeben, ihre Reisezeit effektiv zu nutzen und darin einen Vorteil zu sehen. Längere Reisezeiten im öffentlichen Verkehr würden durch eine Erhöhung des Komforts oder einer effizienteren Nutzung der Reisezeit akzeptiert (VCÖ 2013a). Dass eine Erhöhung des Komforts im öffentlichen Verkehr großes Potential hat, zeigt sich auch an einer großen Zahl (50%) an umsteigewilligen Autopendler/innen (VCÖ 2013b).

1.4 Fahrzeiten produktiv nutzen!

Eine Umfrage des Verkehrs Club Österreich ergab, dass prinzipiell 50 Prozent der PendlerInnen dazu bereit wären ohne Auto zur Arbeit zu fahren. 21 Prozent würden zumindest auf einem Teil der Strecke umsteigen. Lediglich 20 Prozent können sich nicht vorstellen, öffentliche Verkehrsmittel am Weg zur Arbeit zu nutzen (VCÖ-Forschungsinstitut 2013b, S. 16). Argumente für die Wahl des Autos sind an erster Stelle Zeitgewinn, und in weiterer Folge die fehlende Übereinstimmung zwischen Arbeitszeiten und den Fahrplänen öffentlicher Verkehrsmittel sowie Bequemlichkeit. Umgekehrt besteht durchaus die Bereitschaft etwas längere Fahrtzeiten in Kauf zu nehmen, wenn dadurch ein erhöhter Komfort verbunden oder die Zeitersparnis durch eine sinnvolle Nutzung der Mobilitätszeit ausgeglichen ist. **Die Bereitschaft vom PKW auf Alternativen umzusteigen ist bei einem Arbeitsweg zwischen 20 und 45 Minuten am größten.** Vor allem die **nutzbare Zeit in öffentlichen Verkehrsmitteln ist für Autofahrende ein starkes Argument.** Dies wird bestätigt durch 71 Prozent der ÖV-Pendelnden, die angeben die Zeit in Zug, U-Bahn und Straßenbahn sei sinnvoll nutzbar und ein Gewinn (VCÖ-Forschungsinstitut 2013a, S. 8).

² Vgl. Lyons, G., Jain, J., Susilo, Y., Atkins, S.: Comparing rail passengers' travel time use in Great Britain between 2004 and 2010, *Mobilities* 8(4), pp. 560–579, 2013.

Im Rahmen der Studie PENDO, Wirkungen von innovativer Technologie auf die PendlerInnen der Ostregion, wurden neben der Sekundäranalyse vorhandener statistischer Daten auch 400 PendlerInnen in der Ostregion Österreichs befragt. Dabei wurden mittels vorgegebener Items mehrere Aspekte der Verkehrsmittel-Auswahl bewertet. 280 BahnpendlerInnen stimmten in hohem Maße u.a. folgenden Aussagen zu (Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR), Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (IVV) der Technischen Universität Wien, FACTUM Chaloupka & Risser OHG 2010, S. 114):

	trifft sehr zu	trifft zu	Mittelwert
Ich muss mich nicht mehr um Parkmöglichkeiten kümmern	75 %	12 %	1,49
Es ist umweltfreundlich	52 %	37 %	1,62
Es bietet mir und meiner Familie Sicherheit, das Unfallrisiko ist gering	38 %	45 %	1,87
Ich kann Fahrzeit produktiv nutzen lesen, arbeiten, entspannen, telefonieren etc.	45 %	32 %	1,89

Tabelle 2: Studie PENDO: Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR), Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (IVV) der Technischen Universität Wien, FACTUM Chaloupka & Risser OHG 2010

Aber BahnpendlerInnen fühlen sich gestört durch läutende Handys und laute SchülerInnen.

Befragte, die als **Hauptverkehrsmittel das Auto** bzw. ein einspuriges Kfz wählen, schätzen daran, dass sie damit komfortabel an ihren Arbeitsplatz gelangen (MW 1,28). Weiters ist man damit flexibel und unabhängig (MW 1,32), man kommt ohne Umsteigen zum Ziel (MW 1,35) und kann damit mehrere Wege erledigen (MW 1,37). Dass ein **produktives Nutzen der Fahrzeit im MIV nicht möglich ist, wird am negativsten an diesem Fortbewegungsmittel bewertet** (MW 3,98) (ebd. 2010, S. 109). 18 Prozent der befragten AutopendlerInnen sind in den letzten 3 Jahren von einem öffentlichen Verkehrsmittel auf das Auto umgestiegen. Die **Gründe für den Umstiege vom ÖV auf das Auto sind an erster Stelle Komfort (45 Prozent)**, dann Qualität (Service, Pünktlichkeit 31 Prozent) sowie Zeitersparnis (18 Prozent) (ebd. 2010, S. 114). Obwohl das produktive Nutzen der Fahrzeit von BahnpendlerInnen sehr positiv bewertet wird, rangieren bei der **Verbesserung des ÖV die Installation von Steckdosen in den Waggonen und Internetanschlüsse in den Zügen an den letzten Plätzen** (2010, S. 119). Hinsichtlich der Verbesserung der Ausstattung der Bahnhöfe wünschen sich AutopendlerInnen mehr Parkplätze am Bahnhof und komfortablere Warteräume, BahnpendlerInnen hingegen bessere Einkaufsmöglichkeiten am Bahnhof, sichere Fahrradabstellplätze, den Zugang zu den Bahnsteigen ohne Stiegen, funktionierende Aufzüge oder Rolltreppen (ebd. 2010, S. 123).

1.5 Mobile Kommunikation

Mobile Kommunikation, konkret die Nutzung von Smartphone-Funktionen unterwegs, erweitert wesentlich die Möglichkeiten zur multifunktionalen Nutzung von Reisezeit. Der **Mobile Communications Report** (MindTake Research GmbH 2013, 2016) erfasst das Mobiltelefon-Nutzungsverhalten in Österreich. Dabei liegt der Fokus der Befragung auf der Nutzung des Internets sowie der Nutzung von Apps. Befragt wurden im Jahr 2016 insgesamt 1.015 Personen, im Alter zwischen 15 und 69 Jahren. Die Ergebnisse zeigen, dass quer durch alle Altersgruppen, nur mehr ein verschwindender Teil nicht über ein Privat- oder Firmenhandy verfügt. Der höchste Wert mit 6 Prozent sind Personen im Alter von 40 bis 49 Jahren, am geringsten ist der Anteil mit 1 Prozent bei 15-29-Jährigen, bei Personen im Alter von 60 bis 69 Jahre liegt der Anteil bei 0 Prozent.

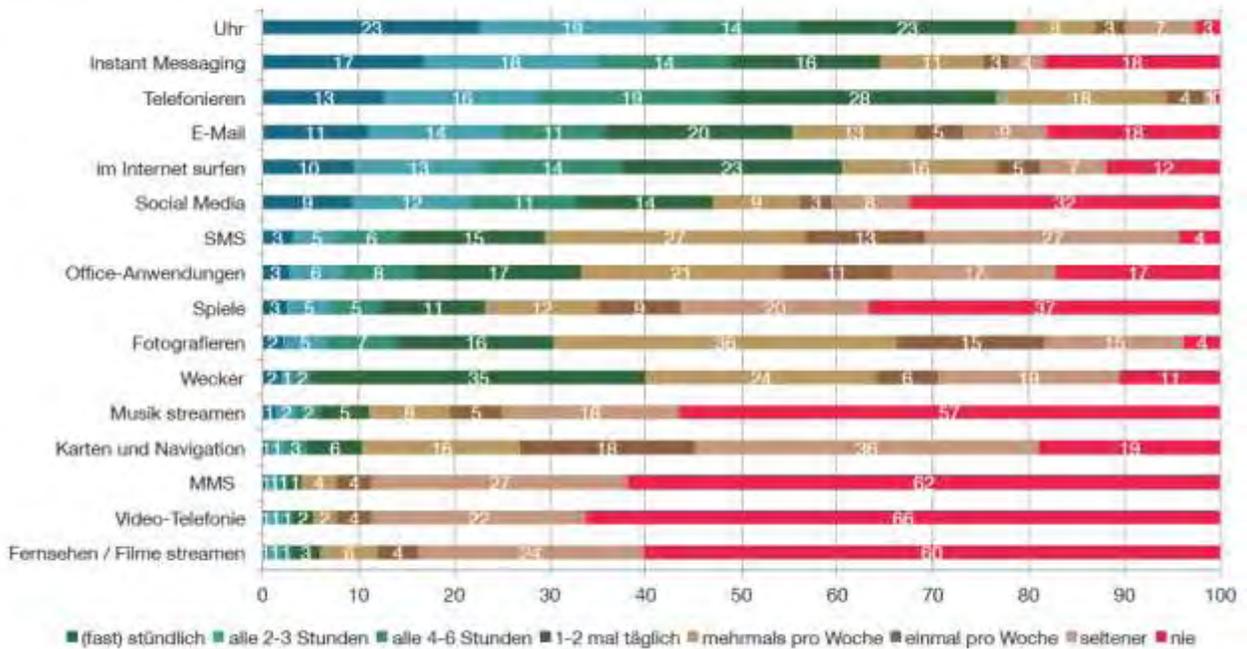
Ältere Menschen nutzen allerdings mit deutlichem Abstand seltener ein Smartphone. Während 98 Prozent der 15-29-Jährigen ein Smartphone verwenden, sind es bei den 60-69-Jährigen nur mehr 78 Prozent. Insgesamt betrachtet ist die **Smartphone-Nutzung** aber deutlich im Steigen begriffen, von 86 Prozent im Jahr **2015** auf **92 Prozent im Jahr 2016**. Die Häufigkeit der **Internetnutzung am Handy** ist zwischen 2012 und **2016** von 64 Prozent auf **90 Prozent** gestiegen.

	2013 (Prozent)	2016 (Prozent)
Insgesamt	74	90
Männlich	78	91
Weiblich	70	88
15-29 Jahre	89	98
30-39 Jahre	80	93
40-49 Jahre	66	92
50-59 Jahre	55	85
60-69 Jahre	k.A.	74

Tabelle 3: Häufigkeit der Internetnutzung am Handy (Quelle: MindTake Research GmbH 2016, 2013)

Detailliertere Ergebnisse zur Häufigkeit der Nutzung von verschiedenen Handy-Funktionen zeigen mit der Zusatzfunktion der „Uhr“ einen, den eigentlichen Funktionen, untergeordneten Dienst an erster Stelle. Bereits an zweiter Stelle steht das Versenden oder Empfangen von Kurznachrichten, gefolgt von Telefonieren, dem Versenden von E-Mails und Surfen im Internet. Einen vergleichsweise geringen Anteil von nur 40 Prozent hat Fernsehen oder das Streamen von Filmen.

„Wie häufig nutzen Sie die folgenden Dienste über Ihr Handy?“



In %, Einfachantwort-Matrix, sortiert nach (fast) stündlich, n=1.015

Tabelle 4: Häufigkeit der Nutzung von Handysfunktionen (Quelle: MindTake Research GmbH 2016, 2013)

Eine differenziertere **Auswertung nach Geschlecht und Alter** zeigt kaum geschlechts- oder altersspezifische Unterschiede bei den Grundfunktionen, wie Telefonieren, Fotografieren, SMS und Internet-Surfen. Deutliche **Unterschiede zwischen Männer und Frauen** zeigen sich allerdings **in der medialen Nutzung des Handys** (Karten und Navigation, Musik -, Fernsehen-, Filme streamen) und der Video-Telefonie. Ältere Menschen versenden häufiger MMS Nachrichten (Fotos), nutzen dafür aber sehr viel seltener Social-Media Dienste. Ähnlich groß sind die Unterschiede bei der Nutzung des Handys für unterschiedlicher Medien, wie Spiele, Musik, Film oder Fernsehen.

„Wie häufig nutzen Sie die folgenden Dienste über Ihr Handy?“



Tabelle 5: Häufigkeit der Nutzung von Handyfunktionen (Quelle: MindTake Research GmbH 2016, 2013)

Die Frage nach den „Orten“ an denen das Internet am Handy genutzt wird zeigt, dass im Durchschnitt 50,7 Prozent der Befragten, davon 54,1 Prozent Männer und 46,9 Prozent Frauen, angeben das Internet in öffentlichen Verkehrsmitteln zu nutzen. Deutliche Unterschiede sind zu dieser Frage auch nach Alter festzustellen. Während 67,2 Prozent der 15-29-Jährigen das Internet im ÖV nutzen, sind es bei den 30-39-Jährigen 46,2 Prozent, bei den 40-49-Jährigen nur mehr 39,2 Prozent beziehungsweise 36,5 Prozent bei Personen zwischen 50 und 59 Jahren. (MindTake Research GmbH 2013)

1.6 Smartphone- und Mediennutzung auf dem Weg zur Arbeit

Durch den Aufschwung virtueller Medien und der Möglichkeit des kabellosen Zugangs zu Informationsquellen (W-LAN) ist die Zeit unterwegs und in öffentlichen Verkehrsmitteln zunehmend von Multitasking geprägt. Die Nutzung eines Smartphones gehört zum alltäglichen Gebrauch. Unterwegs werden E-Mails bearbeitet, Social-Media Plattformen gecheckt, News gepostet und Aufgaben erledigt, die früher nur auf lokalen PCs erledigt werden konnten.

Eine aktuelle Studie in Deutschland untersuchte „Wie Pendler täglich ihre Mobilgeräte nutzen“ (Mediaplus. Innovationsagentur für markenindividuelle Media 2014). Deutschlandweit wurden 2.114 PendlerInnen befragt. **96 Prozent der Befragten gaben an ein Smartphone zu besitzen, 42 Prozent besitzen zusätzlich ein Tablet. Laptops oder größere Geräte werden erst bei längeren Fahrzeiten genutzt, Smartphones hingegen sowohl zur Überbrückung kürzerer Wartezeiten als auch bei längeren Fahrten.** Die häufigste Nutzung dient nach wie vor der Kommunikation: eingegangene

Anrufe, SMS oder Emails überprüfen und Surfen auf Social Network Plattformen. Die **Art der Nutzung unterscheidet sich allerdings auch tageszeitenabhängig: Morgens werden Nachrichten gelesen und neue Informationen gesucht, abends dominiert der Gebrauch von Kommunikationsplattformen** wie WhatsApp und Facebook Messenger. Die hohe Verbreitung von Smartphones und dessen Nutzung legt daher nahe einen Schwerpunkt bei Rahmenbedingungen zur Smartphone Nutzung zu setzen.

Die Studie unterscheidet sechs PendlerInnen-Typen mit unterschiedlichem Nutzungsverhalten hinsichtlich Medien und Werbung, die sie wie folgt charakterisieren (Mediaplus. Innovationsagentur für markenindividuelle Media 2014):

Always on the run: häufig mit dem ÖPNV unterwegs, Dauerpendler, zwischen 18 und 35 Jahre, häufige App-Nutzung, bevorzugt Video- und Musik-Apps.

Social Networkers: zwischen 18 und 35 Jahren alt, nutzen Apps im Bereich der sozialen Netzwerke bzw. der Kommunikation am intensivsten, besitzt bisher ausschließlich ein Smartphone, insbesondere Studenten sind in dieser Gruppe vertreten, 53 Prozent davon Frauen.

Mobile Addicts: 36 bis 59 Jahre alt, hohe Bildung, zu drei Vierteln Vollzeit beschäftigt und sehr karriereorientiert (89 Prozent), relativ hohes Haushaltsnettoeinkommen, sind durchwegs mit Smartphone und Tablet ausgestattet, besitzen diverse weitere elektronische oder technische Geräte, etwa Laptops oder eBook-Reader, bei der Nutzung von Apps liegt ihr Fokus auf den Kategorien News, Verkehr und Online-Shopping.

Laid Backs: 36 bis 59 Jahre alt, ausgeglichen und zufrieden, die meisten Teilzeitbeschäftigten, besitzen nur ein Smartphone, nutzen weniger Apps als andere PendlerInnen-Typen, überwiegend aktiv in den Bereichen Online-Shopping, News und bei der Nutzung von Nachschlagewerken, Tageszeitungleser.

Actives: zwischen 18 und 35 Jahren alt, besitzen ein Smartphone und ein Tablet, viele Studenten, aber auch Vollzeitbeschäftigte, sind insgesamt sehr aktiv, immer up to date, sportlich, bis spät in die Nacht unterwegs und gerne mit Freunden zusammen, suchen nach Spaß und sind abenteuerlustig.

Weekend Traveler: kleinste Gruppe der PendlerInnen – ausschließlich am Wochenende mit dem öffentlichen Nahverkehr und insbesondere mit dem Zug unterwegs, zu 60 Prozent 36 bis 59 Jahre alt, besitzen nur ein Smartphone (57 Prozent), ein kleinerer Teil verfügt zusätzlich über ein Tablet (43 Prozent), Nutzung der Mobilgeräte ist hauptsächlich auf längere Wartezeiten ausgerichtet, App-Nutzung geringer als bei anderen PendlerInnen-Typen – am häufigsten genutzt werden Apps aus den Kategorien Verkehr, Kochen, Bücher und Musik.

In Österreich nutzt jeder zweite Pendelnde (49 Prozent) die Zeit im öffentlichen Verkehrsmittel zum Arbeiten, die Möglichkeit von zu Hause aus zu arbeiten wird hingegen nur von knapp 13 Prozent der Befragten genutzt. (Michael Page 2016).

1.7 Zeitverwendung und Multitasking unterwegs

In den Zeitverwendungsstudien wurde das Thema „Multitasking“ bislang nur am Rande thematisiert. Die meisten Länder, in denen regelmäßig Zeitverwendungsstudien durchgeführt werden, bieten zwar die Möglichkeit an neben einer Haupttätigkeit auch parallele Aktivitäten anzugeben, die Anzahl der Nebentätigkeiten wird allerdings sehr unterschiedlich gehandhabt (z. B. eine Nebentätigkeit in Österreich, bis zu drei Nebentätigkeiten in Irland).

Eine Auswertung der **Schweizer Time Use Study 2015/2016** gibt Aufschluss über die Mediennutzung während der Autofahrt beziehungsweise im ÖV. Demnach ist **im Auto Radio hören mit 44 Prozent die am häufigsten angegebene Aktivität**. Im ÖV hingegen gibt die Mehrheit, 53 Prozent der Befragten, an keine Medien zu nutzen. **24 Prozent verbringen im ÖV die Zeit mit Lesen von Zeitungen oder Büchern**, nur 3 Prozent surfen im Internet.

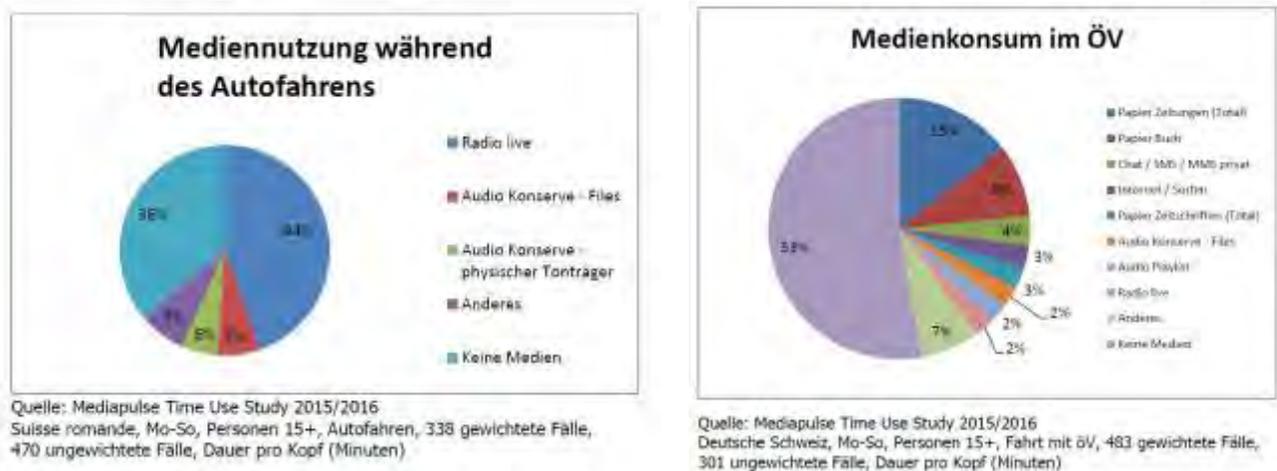


Abbildung 6: Deutsche Schweiz, Time Use Study 2015/2016, Mediennutzung (Quelle: Mediapulse 2016a)

Die Ergebnisse zur Mediennutzung im Tagesverlauf zeigen etwas differenzierter, dass „Radio hören“ **vorrangig am Vormittag bis 12 Uhr** einen hohen Stellenwert einnimmt, während „Lesen“ oder die interaktive Nutzung von Medien über den gesamten Tag verteilt vorkommt (Mediapulse 2016b).

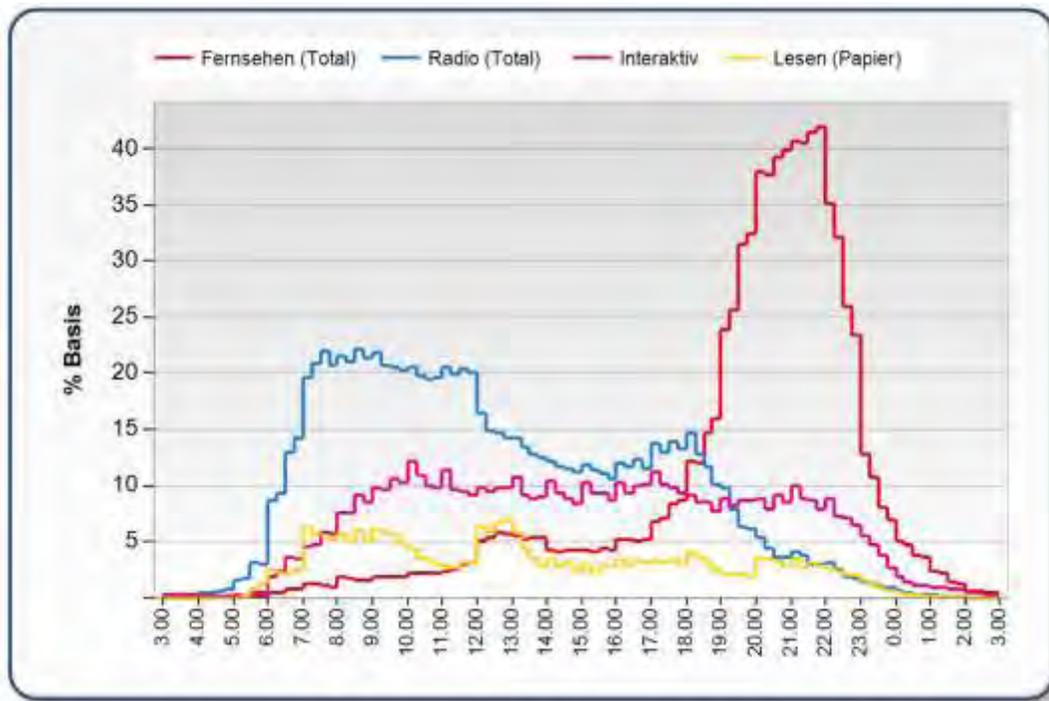


Abbildung 7: Deutsche Schweiz, Time Use Study 2015/2016, Mediennutzung im Tagesverlauf (Quelle: Mediapulse 2016a)

Eine Studie des GfK, in der Wiener U-Bahnlinie U6, bestätigt, dass Lesen zu den beliebtesten Hauptbeschäftigungen unterwegs zählt. Bei dieser Umfrage, an der 300 Fahrgäste teilnahmen, gaben im Durchschnitt 38 Prozent der Befragten an, dass sie während der durchschnittlich zehn bis 15 Minuten langen Fahrzeit lesen. Einen wesentlichen Einflussfaktor dürften dabei allerdings die überall verfügbaren Gratiszeitungen einnehmen. Während Personen die älter als 45 Jahre sind am häufigsten „Beim Fenster hinaus schauen“ überwiegt bei Jüngeren „Musik hören“, „Telefonieren“ oder „SMS schreiben“ (derStandard.at 2011)

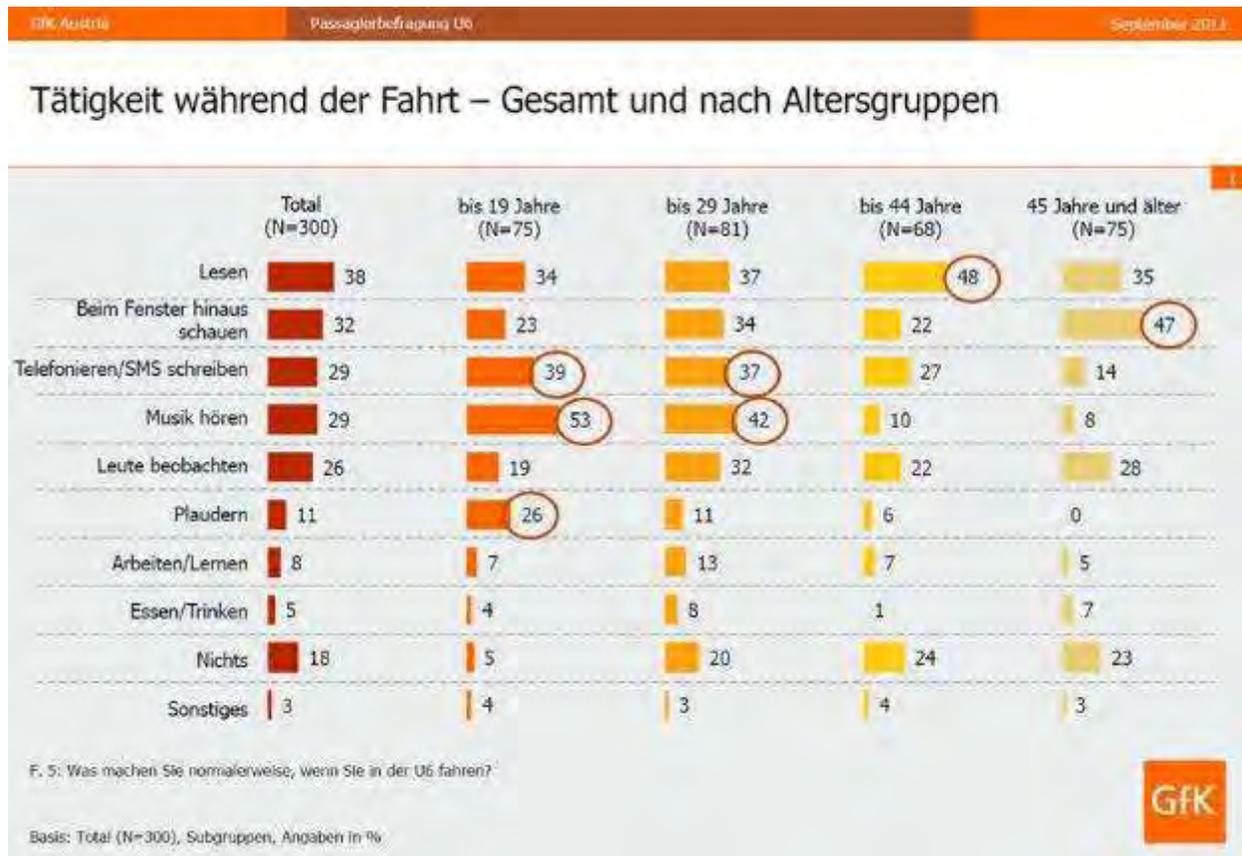


Abbildung 8: GfK Austria, Fahrgastbefragung U6, 2011, Tätigkeiten während der Fahrt (Quelle: GfK Austria)

1.8 Mobile Kommunikation in Zügen / Öffentl. Verkehrsmitteln (Internationaler Vergleich)

Eine Analyse internationaler Studien und Publikationen zum Thema Zeitnutzung in öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt, dass die Frage nach Veränderungen im Mobilitätsverhalten durch Entwicklungen im Bereich mobiler Informations- und Kommunikationstechnologie erst langsam thematisiert wird. Darüber hinaus werden gültige Aussagen über eine längere Zeitdauer hinweg durch rasche Entwicklungen und Veränderungen erschwert. Ebenso sind regional-strukturelle Einflussfaktoren zu berücksichtigen, welche Ergebnisse aus internationalen Studien nicht verlässlich als übertragbar auf die österreichische Situation annehmen lassen. Die Studie bezieht dennoch zahlreiche Anregungen aus dem internationalen wissenschaftlichen Diskurs mit ein. Insbesondere werden aus den Ergebnissen einer umfassenden Literaturrecherche wesentliche Einflussfaktoren identifiziert, die als Basis für die sozialwissenschaftliche Erhebung, die Entwicklung von Anforderungsprofilen und die Multitasking-Aktivitätsmatrix herangezogen werden. Einige relevante Studienergebnisse werden folgend dargestellt.

1.9 Aktivitäten während der Fahrt im ÖV

Aufgrund einer Reihe von Entwicklungen in der Informations- und Kommunikationstechnologie (z. B. Verbreitung Smartphones und Tablets, W-LAN in Zügen und an Verkehrsknotenpunkten, verbesserter öffentlicher Internetzugang, kostengünstige Angebote für mobile Dienste) haben sich die Möglichkeiten zur Nutzung der Zeit während der Fahrt im ÖV wesentlich erweitert. In England wurde „Travel-time Use in the Information Age“ 2004 bis 2007 erstmals zum Thema eines dreijährigen Forschungsprojekts gemacht (Lyons ; Urry 2005; Lyons ; Jain ; Holley 2007 etc.). 2010 wurde eine Vergleichsstudie durchgeführt die Veränderungen durch die Nutzung mobiler Medien deutlich macht (Lyons u. a. 2013).

Hauptaktivitäten während der Reise	Alle Reisenden				PendlerInnen			
	Hinreise (Prozent Reisende)		Rückreise (Prozent Reisende)		Hinreise (Prozent Reisende)		Rückreise (Prozent Reisende)	
	2004	2010	2004	2010	2004	2010	2004	2010
Lesen (Freizeit)	37	38	39	38	47	46	46	44
Beim Fenster hinaus schauen	20	20	20	19	13	12	13	12
SMS senden / Telefonieren (privat)	1	2	1	2	1	2	1	3
SMS senden / Telefonieren (beruflich)	1	1	1	1	1	2	1	1
Internet surfen*	-	1	-	1	-	1	-	1
Emails checken*	-	2	-	2	-	3	-	2
Arbeiten / Lernen	15	14	14	14	14	13	15	14
Musik / Radio / Podcast hören	4	8	4	8	5	10	5	10
Essen / Trinken	0	1	1	1	0	0	0	0
Plaudern	7	6	6	5	5	3	4	3
Schlafen / Dösen	3	3	4	4	5	4	5	4
Nichts	2	2	2	2	3	2	3	2

- * 2004 nicht erhoben

Tabelle 6: Zeitverwendung während der Reise im Zug, Vergleich der Hauptaktivitäten 2004 und 2010, England (Quelle: Lyons u. a. 2013, S. 568)

Aktivitäten während einem Teil der Reise	Alle Reisenden				PendlerInnen			
	Hinreise (Prozent Reisende)		Rückreise (Prozent Reisende)		Hinreise (Prozent Reisende)		Rückreise (Prozent Reisende)	
	2004	2010	2004	2010	2004	2010	2004	2010
Lesen (Freizeit)	53	54	57	56	62	63	64	62
Beim Fenster hinaus schauen	56	53	58	54	50	45	48	48
SMS senden / Telefonieren (privat)	17	29	22	32	18	32	25	37
SMS senden / Telefonieren (beruflich)	8	15	8	15	7	18	9	16
Internet surfen*	-	10	-	10	-	13	-	13
Emails checken*	-	17	-	17	-	21	-	20
Arbeiten / Lernen	26	27	26	27	27	31	29	31
Musik / Radio / Podcast hören	9	20	9	21	12	28	13	28
Essen / Trinken	13	17	18	17	8	12	11	14
Plaudern	16	14	14	13	11	11	10	10

Schlafen / Dösen	13	13	19	16	16	17	24	19
Nichts	11	10	14	11	13	13	17	14

* 2004 nicht erhoben

Tabelle 7: Zeitverwendung Reisender im Zug, Vergleich der Teilaktivitäten 2004 und 2010, England (Quelle: Lyons u. a. 2013, S. 568)

Während bei den Hauptaktivitäten nur geringfügig prozentuale Verschiebungen auszumachen sind, werden bei den angegebenen Tätigkeiten auf Teilen der Reise deutlichere Veränderungen sichtbar. Mehr Reisende geben an berufliche oder private Telefonate zu führen, SMS zu versenden, im Internet zu surfen, Emails zu checken oder Musik zu hören. Die Ergebnisse bestätigen, dass die aktive Nutzung der Mobilitätszeit im Anwachsen begriffen ist. Dahingegen ist der Anteil der passiven Betätigungen (Beim Fenster hinaus schauen, Schlafen / Dösen) zurückgegangen. Erhöht hat sich auch jener Anteil der Reisenden welche die Zeit im Zug für Essen und Trinken nützen. Besonders deutlich ist diese Steigerung bei PendlerInnen auf der Hinreise, besser gesagt Frühstücken unterwegs hat an Beliebtheit zugenommen. Dennoch, Lesen und zum Fenster hinaus schauen sind nach wie vor jene Aktivitäten, mit denen alle Personen die meiste Zeit ihrer Reise verbringen. (Lyons u. a. 2013, S. 567) Zu ähnlichen Ergebnissen kommen auch aktuelle Studie aus anderen Ländern, z. B. Dänemark (Bjørner 2016), Norwegen (Gripsrud ; Hjorthol 2012), Kanada (Guo ; Derian ; Zhao 2015) oder Neuseeland (Russell u. a. 2011).

1.10 Nutzung der Funktionen am Smartphones

Herstellung eines „privaten Raums“ im öffentlichen Verkehrsmittel mittels Smartphone

Ein häufig genanntes Hemmnis öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, und umgekehrt ein starkes Argument für das Auto, ist die fehlende Privatheit im ÖV. Dieses Gefühl von Privatheit dennoch herzustellen wird durch die Funktionen eines Smartphones wesentlich befördert (vgl. Berry ; Hamilton 2010). Es ist möglich unterwegs seine Lieblingsmusik oder Radio zu hören, mit Freunden per SMS, Email oder Telefon zu kommunizieren oder berufliche und private Erledigungen zu tätigen. Die Grenzen des privaten Raumes werden zunehmend verschwommen. Im öffentlichen Raum laute Privatgespräche am Telefon zu führen wird, selbst wenn sich dadurch Mitreisenden in ihrem Empfinden von Privatheit beeinträchtigt fühlen, zur gängigen sozialen Praxis.

Planung: Termin- und Zeitplanung

Die Nutzung von Smartphones hat die gebräuchliche Form der Termin- und Zeitplanung wesentlich verändert. Häufig werden keine verbindlichen Treffpunkte und Zeiten mehr vereinbart sondern ein gegenseitiger Anruf oder die Kontaktaufnahme Vorort. Das Smartphone fungiert mittlerweile als wesentliches Termin- und Zeitplanungsmittel, das Termine speichert, zeitgerecht daran erinnert und eine flexible oder kurzfristige Planung ermöglicht. Demnach sind auch die Aktivitäten im ÖV häufig mit

jenen Funktionen des Smartphones verbunden, die der Kategorie „Planung“ zuzuordnen sind. Die Studie von Mind Make Research (2016, 2013), wonach in Österreich der am häufigsten genutzte Dienst am Handy die „Uhr“ ist, wird auch in internationalen Studien bestätigt. Rund 80 Prozent gaben 2010 in einer Studie in Melbourne an auf die Uhr zu sehen sei die häufigste Tätigkeit (Berry ; Hamilton 2010, S. 120).

Kommunikation: Telefonieren, SMS versenden etc.

Kommunikation via Smartphone, Textnachrichten versenden oder Telefonieren rangiert während einer Fahrt im ÖV auch international gesehen an vorderster Stelle bei der Nutzung von Handyfunktionen (z. B. Berry ; Hamilton 2010, S. 121; u. a.)

Unterhaltung: Musik hören, Spiele spielen, etc.

Die Zeit mit Musikhören oder Spiele spielen zu vertreiben ist vor allem bei der jüngeren Generation sehr beliebt. Während im Durchschnitt 35 – 40 Prozent der Reisenden diese Möglichkeiten eines Smartphones nutzen, sind es bei den 18-25-Jährigen nahezu 45 Prozent die Spiele spielen bzw. 60 Prozent der 18-21-Jährigen die angeben Musik zu hören (Berry ; Hamilton 2010, S. 123).

1.11 Einfluss der Reisedauer

Einflüsse auf die Aktivitäten werden von verschiedenen AutorInnen aufgrund der Reisedauer festgestellt. Reisende, die zwischen 1 - 3 Stunden unterwegs sind, geben am häufigsten Arbeiten und Lernen an. Sehr kurze Fahrzeiten werden häufiger mit „Zum Fenster hinaus schauen“ oder „Leute beobachten“ verbracht. (Lyons u. a. 2013, S. 567)

1.12 Einfluss des Verkehrsmittels

Deutliche Unterschiede hinsichtlich der Aktivitäten werden auch aufgrund des gewählten Verkehrsmittels festgestellt. Eine Studie in Neuseeland zeigt, dass Personen, die im Bus unterwegs sind, häufiger passiven Aktivitäten, z. B. beim Fenster hinaussehen, nachgehen als Bahnreisende. Umgekehrt ist der Anteil der Lesenden in Zügen mehr als doppelt so hoch als jener in Bussen (Russell u. a. 2011, S. 135).

1.13 Gender & Reisezeit-Nutzung

Männer, die pendeln, verbringen die Zeit unterwegs häufiger mit arbeitsbezogenen Tätigkeiten während Frauen diese Zeit häufiger für Kommunikation mit Mitreisenden und im Privaten oder der Erledigung von privaten Angelegenheiten nutzen (Lyons u. a. 2013, S. 569f).

1.14 Unterstützungen / Maßnahmen für eine sinnvolle Nutzung der Reisezeit

Folgende hilfreichen und unterstützenden Maßnahmen zur sinnvollen Nutzung der Reisezeit werden genannt:

- Multifunktionalität mobiler Technologie (z. B. Smartphones die über Telefonieren hinausgehend eine Reihe von Funktionen ermöglichen)
- Gegenstände die mitgebracht oder unterwegs verfügbar sind (Einfluss von Größe, Gewicht, Handlichkeit etc.)
- Vorausgehende Planung der Reisezeit
- Ausstattung der Verkehrsmittel
- Möglichkeiten sich einen eigenen „privaten“ Raum zu schaffen

1.15 Motivationen, Einstellung und Hindernisse für ÖV- /Auto Nutzung

Die Motivation zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist von wesentlichen Faktoren beeinflusst. Dabei stehen verschiedene Vorteile jenen der Nutzung eines privaten Autos gegenüber:

- Vorteile ÖV	- Vorteile Privatfahrzeug / Auto
- Kosten	- Freiheit / Unabhängigkeit / Flexibilität
- Weniger Stress	- Bequemlichkeit, Komfort
- Keine Verantwortung / Konzentration selbst zu fahren	- Fahrzeit / Schnelligkeit
- Entspannen, Lesen, Arbeiten etc. während der Fahrt	- Zu wissen was einem erwartet
- Unterhaltung / Kommunikation mit Mitreisenden oder Anderen	- Privatheit
- Geringere Umweltbelastung	- Persönliche Sicherheit

Tabelle 8: Vorteile von Öffentlichen Verkehrsmitteln und privatem Auto (Quelle: Beirão ; Sarsfield Cabral 2007)

Zu den Vorteilen des Autos kommen erschwerende Hindernisse im ÖV hinzu, die sowohl räumlich oder strukturell bedingt sind, aber auch mangelnde Information oder das Image der öffentlichen Verkehrsmittel betreffen, wie Folgende, werden genannt (Quelle: Beirão ; Sarsfield Cabral 2007):

- Zu wenig / Kein passendes Angebot
- Keine direkten Verbindungen
- Mehrere Reiseziele / Wege
- Lange Reisezeiten

- Zu große Intervalle
- Zuwenig dichtes Haltestellennetz
- Unverlässlichkeit / Verspätungen
- Schlechte Information
- Schmutzig, unangenehmer Geruch, überfüllt
- Schlecht ausgestattete Wartebereiche
- Unberechenbarkeit was einem erwartet
- Negatives Image, Gefühl von Unsicherheit etc.

1.16 Zusammenfassung

Neueste Studien zeigen in den vergangenen 20 Jahren einen starken Anstieg der Verkehrsleistung um rund 70 Mio. Personenkilometer pro Werktag. Neben einem geringen Anteil von etwa 8 Prozent durch die ansteigende Bevölkerungszahl ist dieser Anstieg vor allem auf längeren Entfernungen zu täglichen Zielen, d. h. gestiegenen Tageswegelängen der Personen zurückzuführen. Dabei liegt die **Steigerung im MIV, mit 43 Mio. Personenkilometer (37 Prozent), an erster Stelle**. Im öffentlichen Verkehr entfallen Steigerungen zum überwiegenden Teil auf die Bahn, mit nahezu 50 Prozent und 11 Mio. Personenkilometern, allerdings verglichen mit dem MIV nur rund ein Viertel.

Die Veränderungen im Modal-Split zeigen einen Rückgang des Anteils der Fußwege, eine Zunahme der Radverkehrs und in Summe nur geringfügige Anstiege im Öffentlichen Verkehr im Vergleich zum gestiegenen Anteil der MIV-LenkerInnen an der Verkehrsleistung. Ein Vergleich des Modal-Splits nach Geschlecht im Werktagverkehr zeigt, dass deutlich mehr Männer als Frauen mit dem privaten Fahrzeug unterwegs sind (MIV: Männer 54 Prozent / Frauen 40 Prozent), Frauen mehr zu Fuß gehen als Männer (21 Prozent Frauen / 14 Prozent Männer), häufiger öffentliche Verkehrsmittel benutzen (18 Prozent Frauen / 16 Prozent Männer) oder MIV-MitfahrerInnen sind (15 Prozent Frauen / 8 Prozent Männer). (Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016)

In Österreich waren laut Statistik Austria **2014** mehr als die Hälfte aller Erwerbstätigen, **rund 2,1 Millionen Menschen, als PendlerInnen** unterwegs. Dabei legen die Österreicherinnen und Österreicher im **Durchschnitt rund 17 Kilometer pro Wegstrecke** zurück (IMAS Report 2015). Die **Bereitschaft vom PKW auf Alternativen umzusteigen** ist bei einem Arbeitsweg zwischen 20 und 45 Minuten am größten. Vor allem die **nutzbare Zeit in öffentlichen Verkehrsmitteln ist für Autofahrende ein starkes Argument**. Dies wird bestätigt durch **71 Prozent der ÖV-Pendelnden**, die angeben die Zeit in Zug, U-Bahn und Straßenbahn sei sinnvoll nutzbar und ein Gewinn (VCÖ-Forschungsinstitut 2013a, S. 8).

Durch den Aufschwung virtueller Medien und der Möglichkeit des kabellosen Zugangs zu Informationsquellen (W-LAN) ist die Zeit unterwegs und in öffentlichen Verkehrsmitteln zunehmend von Multitasking geprägt. Die Nutzung eines Smartphones gehört zum alltäglichen Gebrauch. Unterwegs werden E-Mails bearbeitet, Social-Media Plattformen gecheckt, News gepostet und Aufgaben erledigt die früher nur auf lokalen PCs erledigt werden konnten. **Laptops oder größere Geräte werden erst bei**

längeren Fahrzeiten genützt, Smartphones hingegen sowohl zur Überbrückung kürzerer Wartezeiten als auch bei längeren Fahrten.

Ein häufig genanntes Hemmnis öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, und umgekehrt ein starkes Argument für das Auto, ist die fehlende Privatheit im ÖV. Dieses **Gefühl von Privatheit dennoch herzustellen wird durch die Funktionen eines Smartphones wesentlich befördert** (vgl. Berry ; Hamilton 2010). Es ist möglich unterwegs seine Lieblingsmusik oder Radio zu hören, mit Freunden per SMS, Email oder Telefon zu kommunizieren oder berufliche und private Erledigungen zu tätigen. Die Grenzen des privaten Raumes werden zunehmend verschwommen. Im öffentlichen Raum laute Privatgespräche am Telefon zu führen wird, selbst wenn sich dadurch Mitreisenden in ihrem Empfinden von Privatheit beeinträchtigt fühlen, zur gängigen sozialen Praxis. **Kommunikation via Smartphone, Textnachrichten versenden oder Telefonieren rangiert während einer Fahrt im ÖV auch international gesehen an vorderster Stelle bei der Nutzung von Handyfunktionen** (z. B. Berry ; Hamilton 2010, S. 121; u. a.)

1.17 Literatur

Beirão, Gabriela ; Sarsfield Cabral, J.A. (2007): „Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study.“ In: *Transport Policy*, 14 (2007), 6, S. 478–489.

Berry, Marsha ; Hamilton, Margaret (2010): „Changing Urban Spaces: Mobile Phones on Trains.“ In: *Mobilities*, 5 (2010), 1, S. 111–129.

Bjørner, Thomas (2016): „Time Use on Trains: Media Use/Non-use and Complex Shifts in Activities.“ In: *Mobilities*, 11 (2016), 5, S. 681–702.

Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie (2016): Österreich unterwegs 2013/2014. Wien.

derStandard.at (2011): Schweiß und Alk stören U6-Fahrgäste am meisten. derStandard.at. Online im Internet: <http://derstandard.at/1315006429674/Wiener-U-Bahn-Studie-Schweiss-und-Alk-stoeren-U6-Fahrgaeste-am-meisten> (Zugriff am: 21.04.2017).

Gripsrud, Mattias ; Hjorthol, Randi (2012): „Working on the train: from ‘dead time’ to productive and vital time.“ In: *Transportation*, 39 (2012), 5, S. 941–956.

Guo, Zhan ; Derian, Alexandra ; Zhao, Jinhua (2015): „Smart Devices and Travel Time Use by Bus Passengers in Vancouver, Canada.“ In: *International Journal of Sustainable Transportation*, 9 (2015), 5, S. 335–347.

Hader, Thomas (2016): AK PendlerInnenbefragung 2016 o. J.

IMAS Report (2015): Wenn der Weg nicht das Ziel ist - Pendlersituation in Österreich. Linz: IMAS international.

- Joly, I., Vincent-Geslin, S. (2016): Intensive travel time: an obligation or a choice, *European Transport Research Review* 8:10, 2016, doi: 10.1007/s12544-016-0195-7.
- Litman, T. (2009): *Transportation Cost and Benefit Analysis. Techniques, Estimates and Implications. Second Edition.* Victoria Transport Policy Institute.
- Lyons, Glenn u. a. (2013): „Comparing Rail Passengers’ Travel Time Use in Great Britain Between 2004 and 2010.“ In: *Mobilities*, 8 (2013), 4, S. 560–579.
- Lyons, Glenn ; Jain, Juliet ; Holley, David (2007): „The use of travel time by rail passengers in Great Britain.“ In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41 (2007), 1, S. 107–120.
- Lyons, Glenn ; Urry, John (2005): „Travel time use in the information age.“ In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice, (= Positive Utility of Travel Positive Utility of Travel)*, 39 (2005), 2–3, S. 257–276.
- Mediaplus. Innovationsagentur für markenindividuelle Media (2014): Studie: Wie Millionen Pendler täglich ihre Mobilgeräte nutzen. Online im Internet: <http://www.serviceplan.com/de/presse-detail/pendler.html> (Zugriff am: 09.02.2017).
- Mediapulse (2016a): Factsheet: Time Use Study 2015/2016 Mediennutzung und Tätigkeiten im Tagesverlauf. Bern: mediapulse AG.
- Mediapulse (2016b): Medienmitteilung: Time Use Study 2015/2016. Bern: mediapulse AG. Online im Internet: <https://www.mediapulse.ch/de/news/aktuell/detailansicht/archive/2016/march/article/publikation-der-time-use-study-20152016.html>.
- Michael Page (2016): Pendler Report: Die Hälfte der Öffi-Nutzer arbeitet während der Fahrt. Online im Internet: <http://www.michaelpage.at/studien-und-wissenswertes/pressemitteilungen/die-haelfte-der-oeffi-nutzer-arbeitet-waehrend-der-fahrt> (Zugriff am: 09.02.2017).
- MindTake Research GmbH (2013): *Mobile Communications Report - MMA 2013.* Wien: Mobile Marketing Association Austria.
- MindTake Research GmbH (2016): *Mobile Communications Report - MMA 2016.* Wien: Mobile Marketing Association Austria.
- Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR), Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (IVV) der Technischen Universität Wien, FACTUM Chaloupka & Risser OHG (2010): *PENDO: Wirkungen von innovativer Technologie auf die PendlerInnen der Ostregion.* Wien (= Endbericht im Rahmen der Programmlinie ways2go).
- Russell, Marie u. a. (2011): „What Do Passengers Do During Travel Time? Structured Observations on Buses and Trains.“ In: *Journal of Public Transportation*, 14 (2011), 3, S. 123–146.

Sammer, G. (2012): S-Bahn als Rückgrat der Mobilität in europäischen Ballungsräumen (?). Fachtagung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, „50 Jahre S-Bahn in Wien“, 21. Juni 2012, Wien.

VCÖ-Forschungsinstitut (2013a): Intermodale Schnittstellen zwischen hochrangigem Straßennetz und Öffentlichem Verkehr“. Zusammenfassung der VCÖ-Umfrage unter Pendelnden. Wien.

VCÖ-Forschungsinstitut (2013b): Zukunft der Mobilität in der Region. Wien (= VCÖ Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“).

II. MOBILITÄTS-ZEIT

Analyse von Zeitverwendungsstudien

DI Dr. Harald Frey, Mag.^a Manuela Winder, TU-Wien, Institut für Verkehrswissenschaften

2 MOBILITÄTS-ZEIT

ANALYSE VON ZEITVERWENDUNGSSTUDIEN

2.1 Mobilitätszeitbudget

Ein konstantes Mobilitätszeitbudgets (travel time budget – TTB) gilt inzwischen in der Verkehrswissenschaft als weitgehend anerkannt. Die Konstanz der Reisezeiten wurde bereits bei Bendtsen (1968) bei Untersuchungen in Kopenhagen (seit 1914) nachgewiesen und später durch zahlreiche empirische Arbeiten bestätigt. Schäfer et al. (2000: 171) kam in einer wegweisenden Studie zum Ergebnis, dass unabhängig von kulturellen oder regionalen Gegebenheiten im Durchschnitt 1,1 Std. pro Tag für Mobilität verwendet wird. Dieses konstante „Mobilitätszeitbudget“ in Verbindung mit einer klaren Vorstellung der monetären Ausgaben für Mobilität – in Abhängigkeit des jeweiligen Einkommens – lässt klare Aussagen für Entwicklungen oder Auswirkungen von stadträumlichen Gegebenheiten zu.

Eine Analyse von Wegezeitverteilungen (Summenkurven) unterschiedlicher Gemeinden und Verkehrsmittel zeigt, basierend auf der Zeitkonstanz gleiche Verteilungen für Fuß, Rad und motorisierten Individualverkehr (MIV) (Knoflacher, 1996). Abweichungen ergeben sich lediglich beim öffentlichen Verkehr. Meier (1989) hat die Hypothese aufgestellt, dass mit zunehmender Größe der Agglomeration die Reisezeiten länger werden, wobei eine sorgfältige Prüfung des Datenmaterials allerdings zeigte, dass mit der Stadtgröße der Anteil des öffentlichen Verkehrs zunimmt und dieser gegenüber (zumindest zum Zeitpunkt der Untersuchung) allen individuellen Verkehrsbewegungen Zeitnachteile aufweist, womit diese Abweichung erklärt werden konnte (Knoflacher, 1996). Auch die Auswertung der österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ (BMVIT 2016) zeigt, dass die mittlere Tageswegedauer mit zunehmender Größe der Agglomeration ansteigt, die mittlere Tageswegelänge jedoch analog dazu abnimmt. Auch in diesen aktuellen Daten ist ein steigender Anteil an Wegen im öffentlichen Verkehr ersichtlich.

	Mittlere Tageswegedauer [min/Tag und Person]	Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	Öffentlicher Verkehr [%]
Wien	80,2	28,1	38,3
Großstädte (ohne Wien)	70	29,6	17,3
Zentrale Bezirke	68	35,2	12,6
Periphere Bezirke	67,2	40,6	8,4

Tabelle 9: Zusammenhang Tageswegedauer, Tageswegelänge und Anteil öffentlicher Verkehr nach Größe der Agglomeration, BMVIT 2016.

Es ist anzunehmen, dass hierbei auch die nutzbare Zeit in der individuellen Verkehrsmittelwahl eine Rolle spielt und diese beeinflusst. Wissenschaftliche Arbeiten führen deshalb die Konstanz des Mobilitätszeitbudgets auf ein Energiebudget zurück, das diesem zu Grunde liegt (Spiegel, 1992). Dieser Ansatz erklärt auch die Bereitschaft zur Akzeptanz höherer Reisezeiten im öffentlichen Verkehr unter

bestimmten Rahmenbedingungen. Benutzer des öffentlichen Verkehrs sind bei der Fahrt abgelenkt und mit anderen Dingen beschäftigt. Die Belastung durch die Reisezeit wird dadurch verringert. Die Benutzer des öffentlichen Verkehrs bleiben deshalb länger im System, weil sie pro Zeiteinheit spezifisch weniger Körperenergie (für Verkehr) einsetzen als die übrigen Verkehrsteilnehmer (Spiegel, 1992).

2.2 Zeitverwendungsstudie Statistik Austria

Eine Reihe von Europäischen Staaten führen regelmäßig Zeitverwendungsstudien durch (z.B. Österreich 1981, 1992 und 2008/2009; Deutschland 1991/1992, 2001/2002; Finnland 2009/2010; Frankreich 1998/1999 und 2009/2010,...). Diese geben Aufschluss über die Zeitverwendung von Personen in unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen und Haushaltstypen.

Auswertungen der Zeitverwendungsdaten nach hoher, mittlerer oder geringer Besiedlungsdichte zeigen zum Beispiel, dass in Gebieten mit hoher Besiedlungsdichte (01:10) in Summe die Wegezeit 15 Minuten höher liegt als in Wohngemeinden mit niedriger Besiedlungsdichte (00:54). Eine weitere Analyse der Daten nach verwendeten Verkehrsmitteln kann Aufschluss geben darüber, ob dieser insgesamt höhere Anteil an Wegezeit mit mehr Wegen zu Fuß oder mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln (Fahrrad) korrespondiert, d.h. konkret mit einem höheren Anteil an aktiver Mobilität bei höherer Dichte. Empirische Analysen zeigen, dass der Anteil an PendlerInnen im öffentlichen Verkehr mit der Siedlungsdichte logarithmisch ansteigt. Gleichzeitig werden im öffentlichen Verkehr höhere Reisezeiten in Kauf genommen bzw. akzeptiert. Unter welchen Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren soll im Projekt MobilTIMES untersucht werden.

In der **Zeitverwendungsstudie der Statistik Austria** wurden Personen ab 10 Jahren in privaten Haushalten befragt, bzw. gebeten einen Tag lang ihre Aktivitäten in Zeiteinheiten von 15 Minuten zu dokumentieren. Insgesamt haben 8.234 Personen Zeittagebücher ausgefüllt. Dabei konnten die TeilnehmerInnen sowohl Hauptaktivitäten als auch gleichzeitige Aktivitäten, die nebenher erfolgten, mit eigenen Worten beschreiben. Zusätzlich war durch einfaches Ankreuzen die Angabe möglich, wo und mit wem die Zeit verbracht wurde. Für die Analyse werden die Aktivitätsmuster und Wege von Erwerbstätigen (n=4.238) bzw. Personen zwischen 20 und 59 Jahren betrachtet und in Abhängigkeit zur Gebietszuordnung (hoher, mittlerer oder geringer Besiedlungsdichte), Geschlecht und Alter analysiert.

2008/09 wurde folgende Stichprobe an Personen über 10 Jahren befragt:

	Anzahl der Personen (nicht hochgerechnet)			Anzahl der Personen (hochgerechnet)		
	Frauen	Männer	Insgesamt	Frauen	Männer	Insgesamt
Alle Personen	4.514	3.720	8.234	3.826.278	3.610.209	7.436.487
Alter						

bis 19 Jahre	416	427	843	463.422	501.763	965.185
20 - 39 Jahre	1.301	1.059	2.360	1.133.377	1.114.473	2.247.851
40 - 59 Jahre	1.552	1.286	2.838	1.212.808	1.200.986	2.413.794
über 60 Jahre	1.245	948	2.193	1.016.670	792.987	1.809.657
Erwerbsstatus				202.768	256.857	459.624
SchülerInnen, Studierende	216	169	385	267.222	226.713	493.936
Arbeitslose	88	80	168	88.265	87.629	175.894
Erwerbstätige	2.045	2.193	4.238	1.664.850	2.137.090	3.801.941
PensionistInnen	1.154	983	2.137	963.988	803.055	1.767.043
Alle übrigen	816	75	891	639.184	98.866	738.048
Besiedlungsdichte						
hohe Besiedlungsdichte	1.207	932	2.139	1.375.919	1.279.541	2.655.460
mittlere Besiedlungsdichte	1.246	1.045	2.291	945.568	886.208	1.831.776
niedrige Besiedlungsdichte	2.061	1.743	3.804	1.504.791	1.444.460	2.949.251
Ausgewählte Haushaltstypen						
Alleinlebende Personen	910	536	1.446	891.098	604.089	1.495.187
Alleinerziehende mit Kind/ern unter 16 Jahren	166	10	176	111.178	6.808	117.986
Personen in Paarhaushalten unter 60 Jahren ohne Kinder	617	480	1.097	448.302	414.103	862.405
Personen in Paarhaushalten mit Kind/ern unter 16 Jahren	929	829	1.758	816.905	825.705	1.642.610
Q: STATISTIK AUSTRIA, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.						

Tabelle 10: Erhebung der Zeitverwendung, Statistik Austria 2008/2009.

2.3 Analyse der Zeitverwendungsstudie

Im Rahmen des Projektes mobilTIMES wurden die Daten der österreichischen Zeitverwendungsstudie nach allen Tätigkeiten, die einen Weg (Weg als Hauptbeschäftigung) beinhalten, analysiert. Dabei wurde nach Haupttätigkeit und Nebentätigkeit unterschieden, die Dauer dieser Wegzeiten (Haupttätigkeit, Nebentätigkeit) betrachtet und für ausgewählte Wegezwecke die Zeitverwendung nach MIV – ÖV und Haupt-/Nebentätigkeit ermittelt.

Für die Analyse der Zeitverwendungsdaten wurden jene vier Wegezwecke ausgewählt, die in Summe (MIV und ÖV) die meisten Personen als Hauptbeschäftigung angegeben haben. Diese sind Arbeitswege, Einkaufswege, Wege im Zusammenhang mit sozialen Kontakten sowie Wege zum Sport. Betrachtet man nur den MIV, so decken sich die vier häufigsten Wegezwecke mit den oben genannten. Betrachtet man nur den ÖV, so wären die vier häufigsten Wegezwecke Arbeitswege, Ausbildungswege, Einkaufswege, Wege zu sozialen Kontakten.

Für diese vier häufigsten Wegearten wurde die Zeitverwendung genauer betrachtet und zwischen Wegen mit öffentlichen Verkehr und Wegen mit dem motorisierten Individualverkehr unterschieden und verglichen.

Wenig überraschend unterscheidet sich die Zeitverwendung auf allen analysierten Wegen zwischen einem größeren Anteil an „passiven“ Tätigkeiten wie beispielsweise Radio hören im motorisierten Individualverkehr und im Gegensatz dazu einem höheren Anteil „aktiven“ Tätigkeit wie lesen im öffentlichen Verkehr.

Überraschenderweise ist der Anteil der Nebentätigkeiten bei den Wegen mit dem motorisierten Individualverkehr bei allen vier untersuchten Wegearten höher als bei den Wegen, die im öffentlichen Verkehr zurückgelegt wurden:

Arbeitswege: 34% der Zeit im MIV wird mit einer Nebentätigkeit verbracht, im öffentlichen Verkehr sind es nur 28%.

Einkaufswege: 24% der Zeit im MIV wird mit einer Nebentätigkeit verbracht, im öffentlichen Verkehr nur 13%.

Wege soziale Kontakte: 28% der Zeit im MIV wird mit einer Nebentätigkeit verbracht, im öffentlichen Verkehr nur 13%.

Wege Sport: 26% der Zeit im MIV wird mit einer Nebentätigkeit verbracht, im öffentlichen Verkehr nur 15%.

Eine mögliche Erklärung für den geringen Anteil an Nebentätigkeiten im öffentlichen Verkehr kann die untergeordnete Rolle von Smartphones & Co. im Jahr 2008/09 darstellen. Die Anzahl an Personen, die über ein internetfähiges Mobiltelefon verfügen ist zwischen 2002 und 2007 von 14% auf 46%

angestiegen. 2011: Mobile Internetnutzung mittels Laptop 29%, 33% Handy oder Smartphone; 2013: knapp 63% der Personen mit Internetnutzung in letzten 3 Monaten nutzen tragbare Geräte für den mobilen Internetzugang (Mobiltelefon, Smartphone oder tragbare Computer wie Laptops, Tablets); 2016: Fast 82% aller Personen, die in den letzten 3 Monaten das Internet genutzt haben, geben an, das Internet über das Mobiltelefon oder Smartphone zu nutzen, 69,4% über Laptop oder Netbook, 55,7% über PC oder Desktop Computer und 35% über ein Tablet (Quelle: Statistik Austria).

Durch die enorme Smartphone-Durchdringung erscheinen Kategorien der Zeitverwendungsstudie 2008/09 der Statistik Austria aus heutiger Sicht teilweise überholt. Für das Erstellen der Aktivitätenmatrix als Basis für die Befragung in AP3 müssen daher fehlende Kategorien im Bereich der mobilen Endgeräte mit einbezogen werden.

2.4 Grundausswertungen – Überblick

Abbildung 9 zeigt die Anzahl der Personen, welche Wege im MIV bzw. ÖV als Haupttätigkeit angegeben haben ($n = 4.589$). Die Anzahl der Personen, die angeben, Wege mit dem MIV zurückgelegt zu haben, übersteigt die Anzahl der Personen, die im ÖV unterwegs waren, in allen Wegkategorien/Wegezwecken um ein Vielfaches.

Abbildung 10 zeigt den Anteil der Wegzeiten mit Nebentätigkeiten an der Summe der Wegzeiten mit Haupttätigkeiten im MIV bzw. im ÖV (in Stunden).

Abbildung 11 zeigt die Wegzeitenverteilung pro Tag nach Wegzwecken. Wege im ÖV weisen höhere Wegzeiten als Wege im MIV auf.

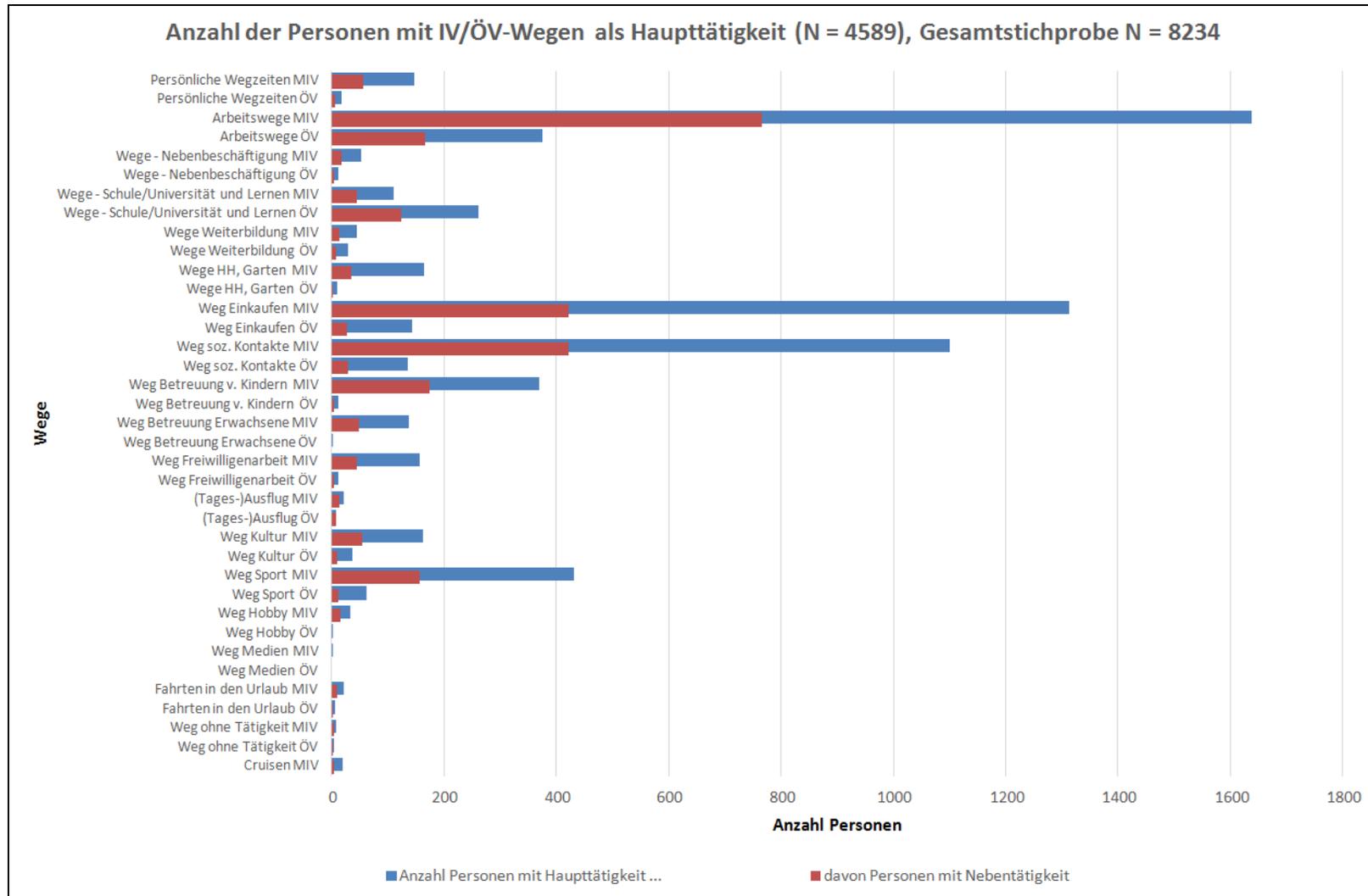


Abbildung 9: Anzahl Personen mit MIV-/ÖV-Wegen als Haupttätigkeit. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

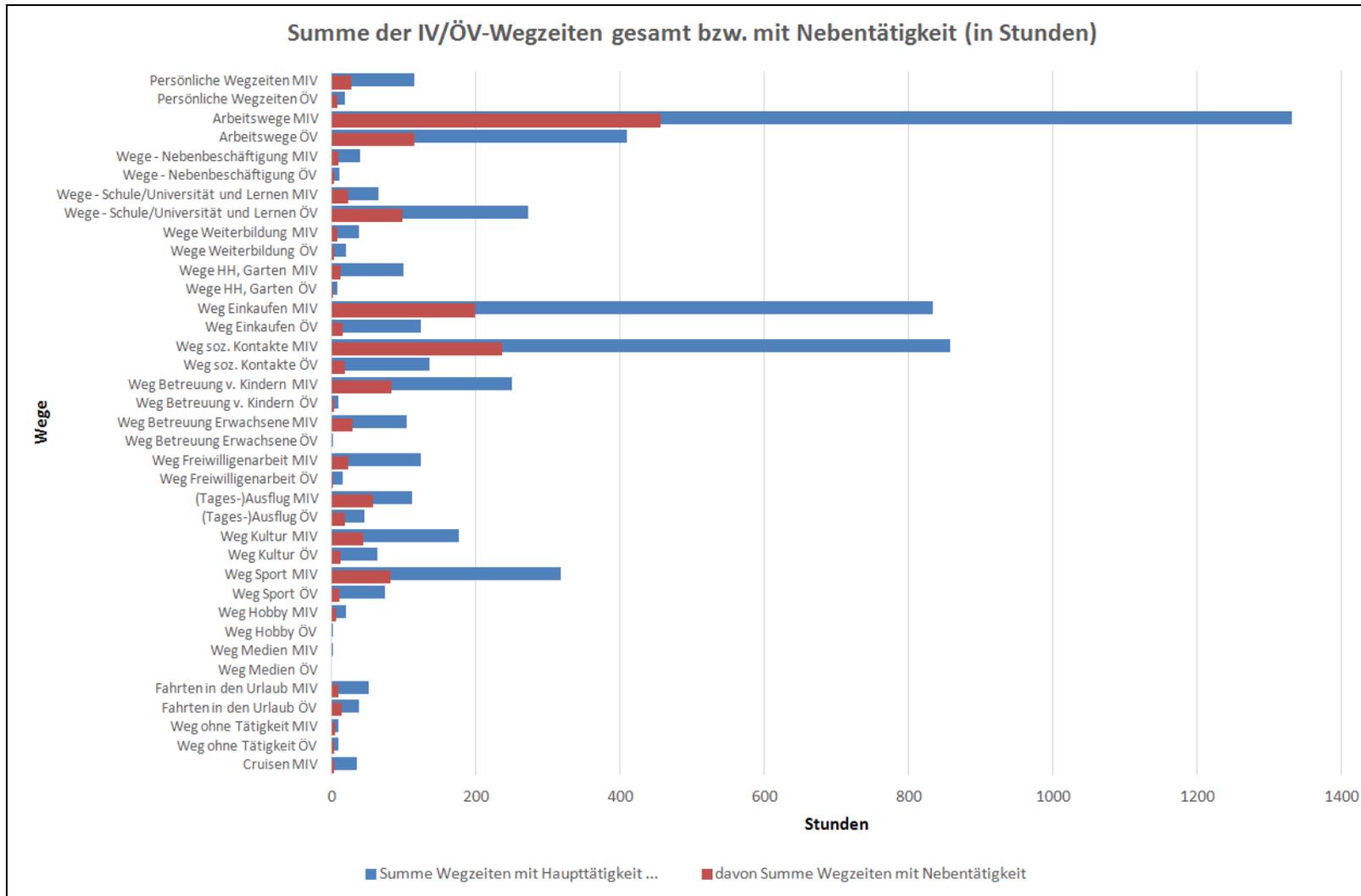


Abbildung 10: Summe der MIV/ÖV-Wegzeiten gesamt und mit Nebentätigkeit. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

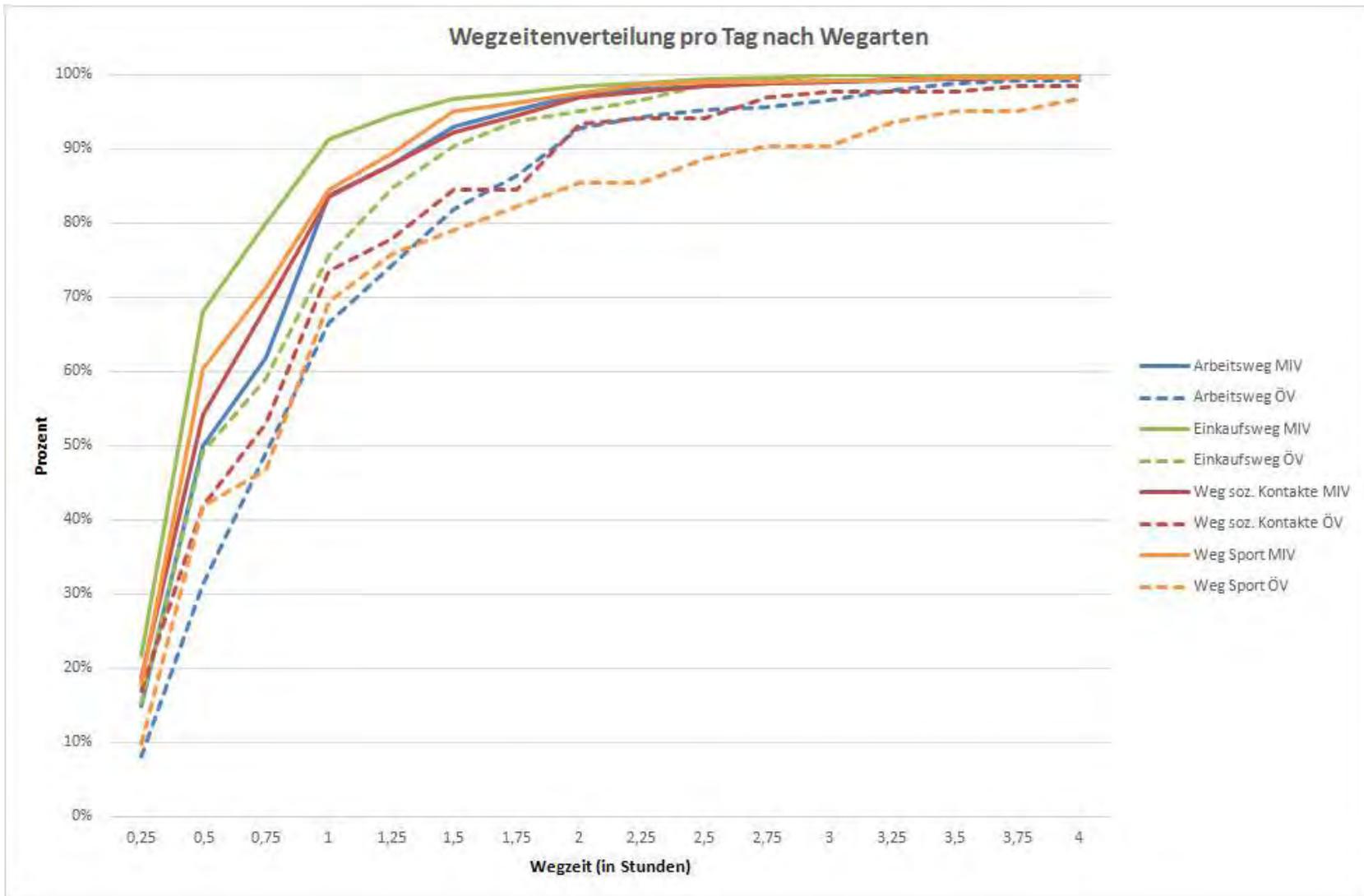


Abbildung 11: Wegzeitenverteilung pro Tag nach Wegezweck. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

2.4.1 Vergleich der Zeitverwendung nach unterschiedlichen Wegzwecken

Zeitverwendung auf Arbeitswegen

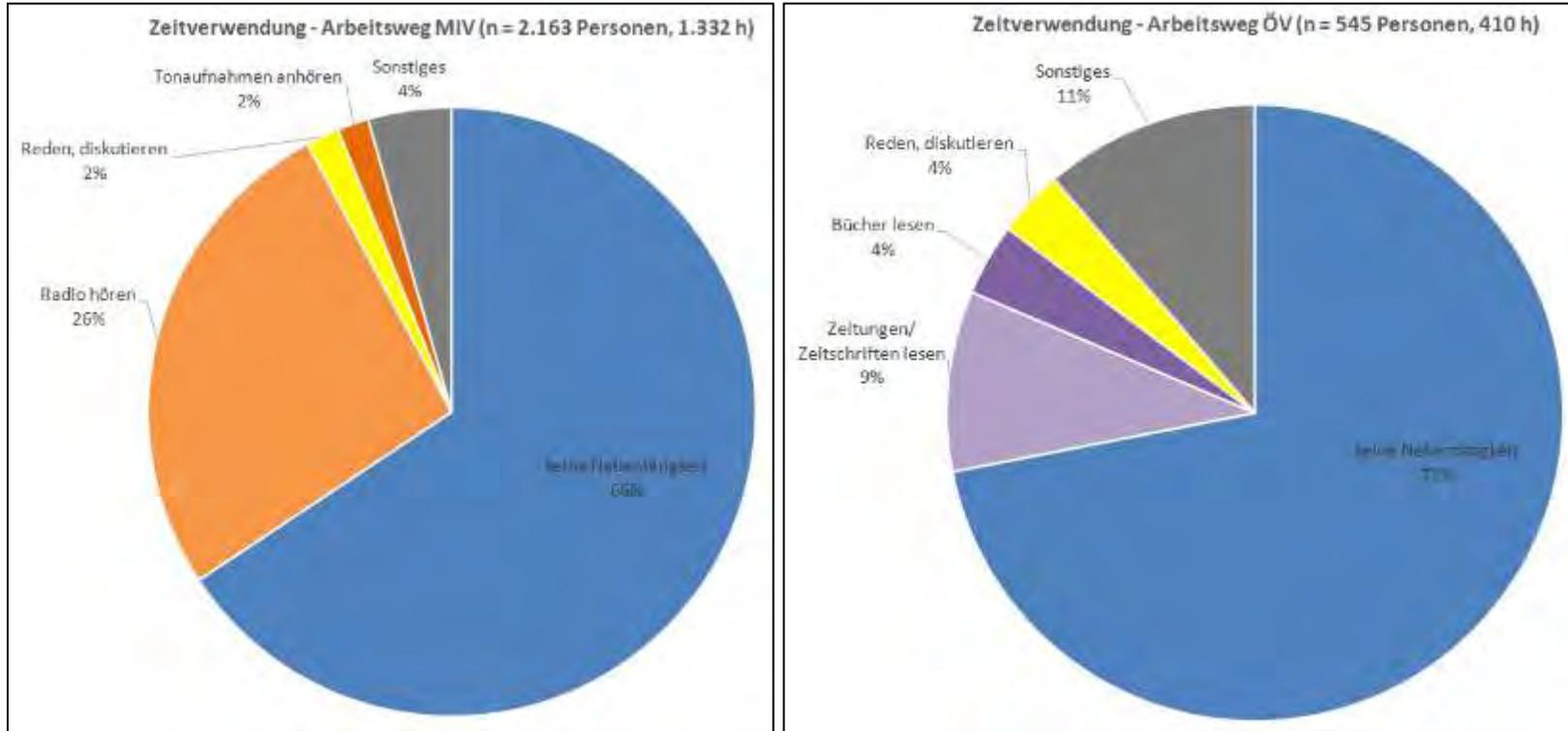


Abbildung 12: Zeitverwendung auf Arbeitswegen. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Eine Detailbetrachtung der Zeitverwendung auf Arbeitswegen zeigt, dass 34 Prozent der Zeit im MIV mit einer/mehreren Nebentätigkeit/en verbracht wird (66 Prozent keine Nebentätigkeit), im öffentlichen Verkehr sind es nur 28 Prozent (72 Prozent keine Nebentätigkeit). Auf MIV-Wegen sind es vor allem Aktivitäten wie Musik hören (insgesamt 28 Prozent) und Gespräche führen (2 Prozent). Im öffentlichen Verkehr stellt die Haupttätigkeit das Lesen von Zeitungen oder Büchern dar (insgesamt 13 Prozent), gefolgt von Reden, diskutieren (4

Prozent). Der Teil „Sonstiges“ im öffentlichen Verkehr setzt sich aus Kategorien wie Entspannen/Nickerchen (2 Prozent), Telefonieren (2 Prozent) oder Tonaufnahmen hören (2 Prozent) zusammen.

Zeitverwendung auf Einkaufswegen

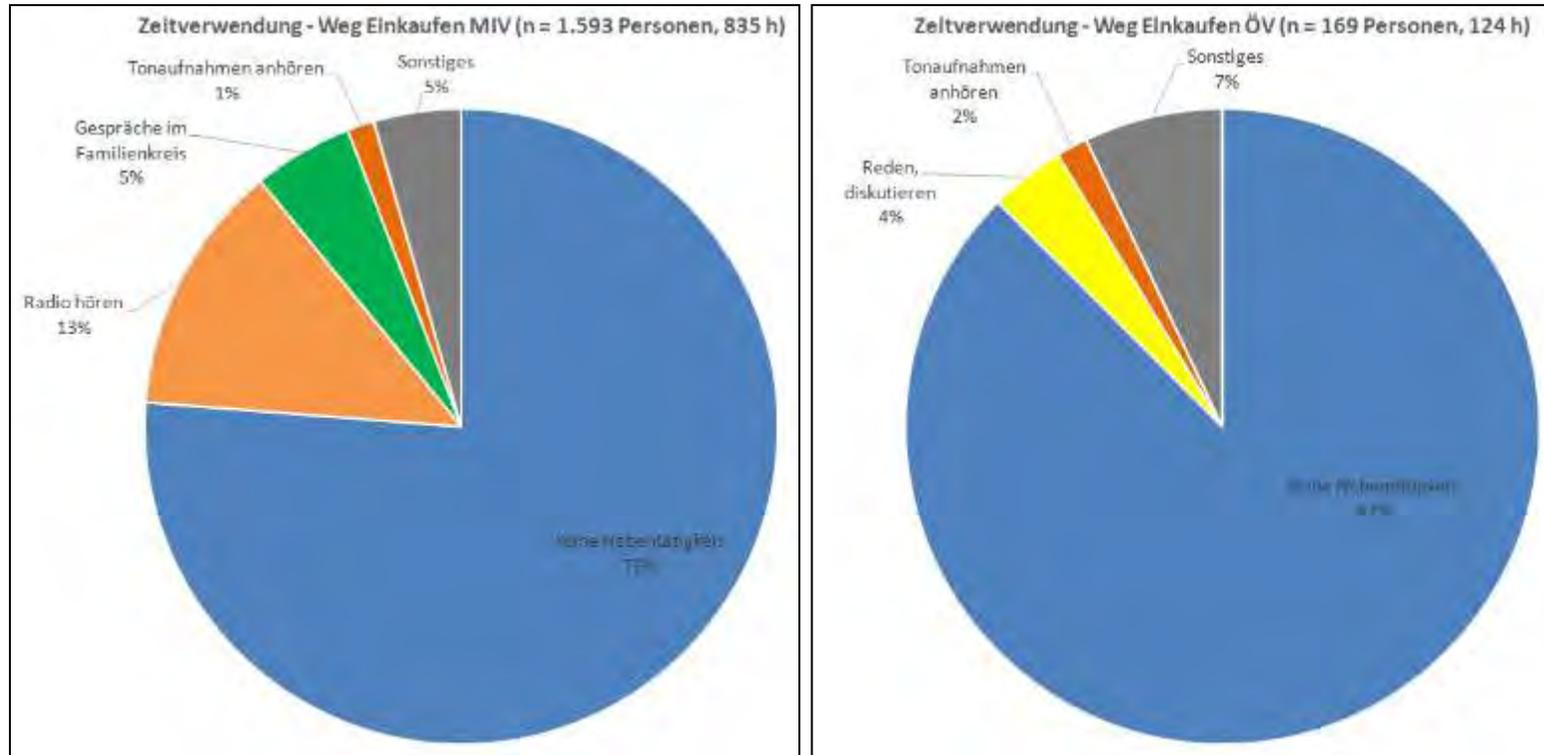


Abbildung 13: Zeitverwendung auf Einkaufswegen. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Eine Detailbetrachtung der Zeitverwendung auf Einkaufswegen zeigt, dass 24 Prozent der Zeit im MIV mit einer/mehreren Nebentätigkeit/en verbracht wird (76 Prozent keine Nebentätigkeit), im öffentlichen Verkehr sind es nur 13 Prozent (87 Prozent keine Nebentätigkeit). Auf MIV-Wegen sind es vor allem Aktivitäten wie Musik hören (insgesamt 14 Prozent) und Gespräche im Familienkreis (5 Prozent). Im öffentlichen Verkehr stellt die Haupttätigkeit Reden/diskutieren (4 Prozent) dar, gefolgt von Tonaufnahmen hören (2 Prozent) oder Unterrichtsvorbereitung (1 Prozent).

Zeitverwendung auf Wegen in Zusammenhang mit sozialen Kontakten

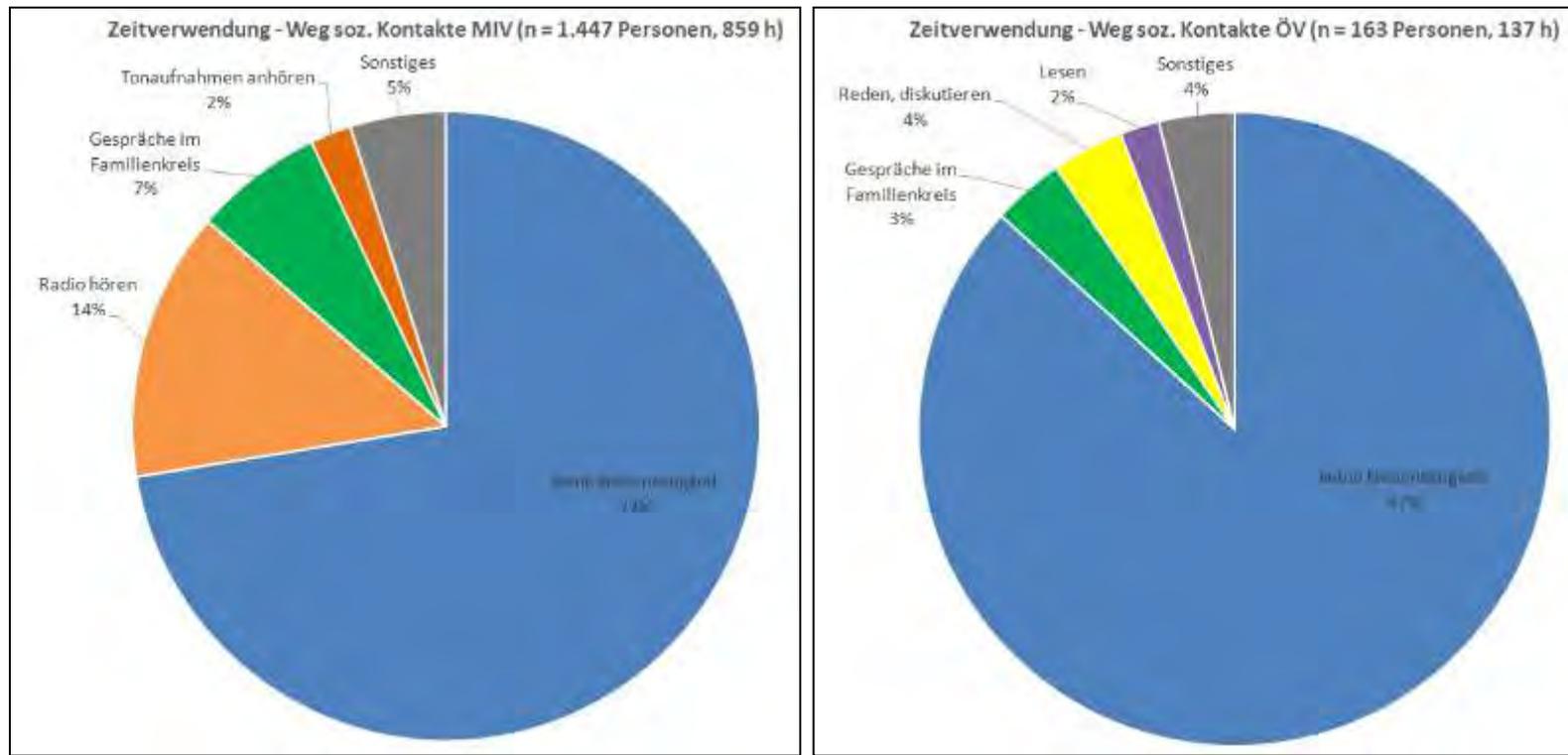


Abbildung 14: Zeitverwendung auf Wegen in Zusammenhang mit sozialen Kontakten. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Eine Detailbetrachtung der Zeitverwendung auf Einkaufswegen zeigt, dass 28 Prozent der Zeit im MIV mit einer/mehreren Nebentätigkeit/en verbracht wird (72 Prozent keine Nebentätigkeit), im öffentlichen Verkehr sind es nur 13 Prozent (87 Prozent keine Nebentätigkeit). Auf MIV-Wegen sind es vor allem Aktivitäten wie Musik hören (insgesamt 16 Prozent) und Gespräche im Familienkreis (7 Prozent). Im öffentlichen Verkehr stellt die Haupttätigkeit Reden/Gespräche (7 Prozent) dar, gefolgt von Lesen (2 Prozent).

Zeitverwendung auf Wegen in Zusammenhang mit Sport

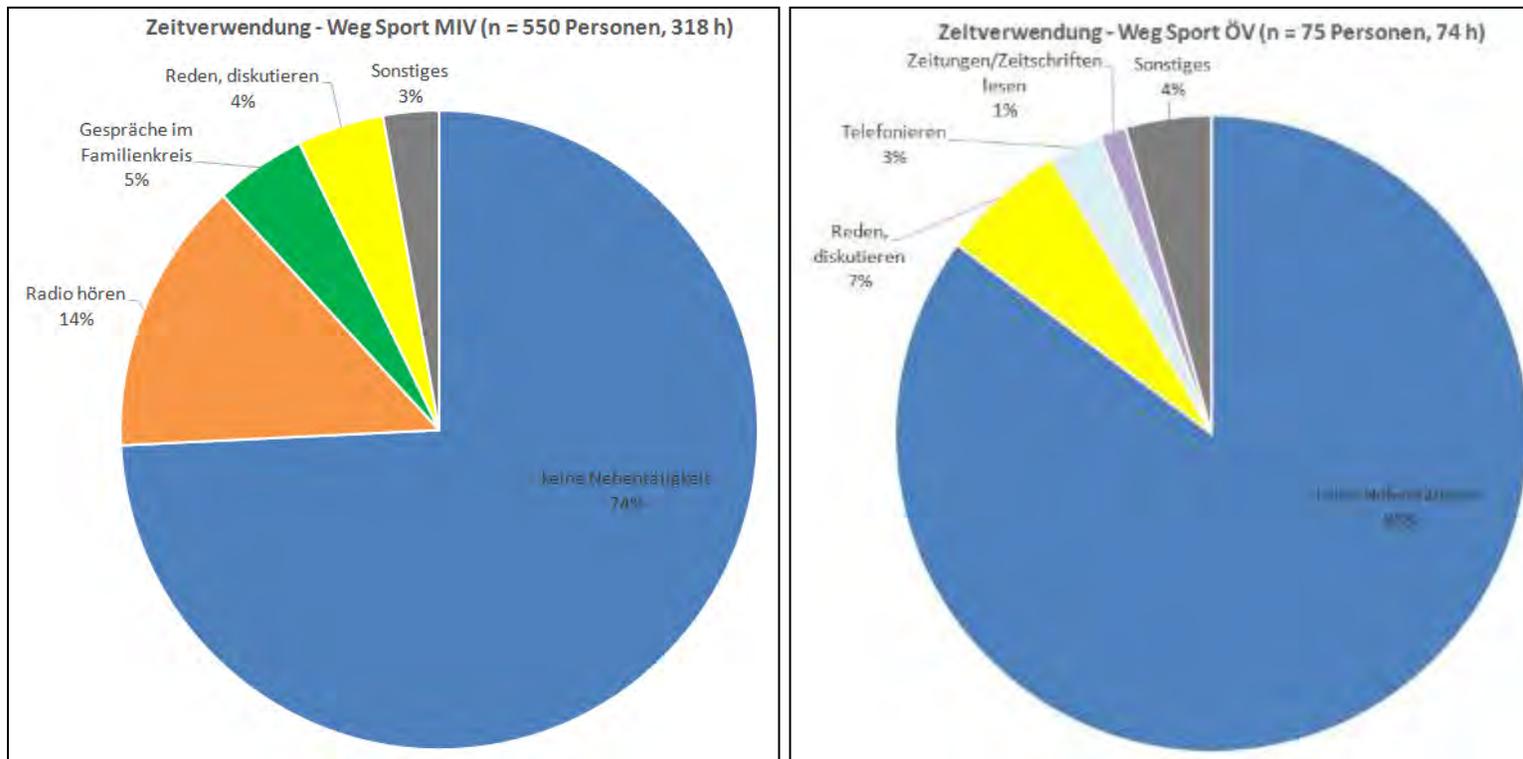


Abbildung 15: Zeitverwendung auf Wegen in Zusammenhang mit Sport. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Eine Detailbetrachtung der Zeitverwendung auf Einkaufswegen zeigt, dass 26 Prozent der Zeit im MIV mit einer/mehreren Nebentätigkeit/en verbracht wird (74 Prozent keine Nebentätigkeit), im öffentlichen Verkehr sind es nur 15 Prozent (85 Prozent keine Nebentätigkeit). Auf MIV-Wegen sind es vor allem Aktivitäten wie Musik hören (insgesamt 14 Prozent) und Reden/Gespräche im Familienkreis (insgesamt 9 Prozent). Im öffentlichen Verkehr stellt die Haupttätigkeit Reden (7 Prozent) dar, gefolgt von Telefonieren (3 Prozent) und Lesen (1 Prozent).

2.4.2 Geschlechtsspezifischer Vergleich der Zeitverwendung für unterschiedliche Wegzwecke

Zeitverwendung auf Arbeitswegen

Zeitverwendung Arbeitsweg MIV	
Männer: n = 1.202 Zeitverwendung gesamt: 824 h	Frauen: n = 961 Zeitverwendung gesamt: 508 h
Zeitverwendung Arbeitsweg ÖV	
Männer: n = 253 Zeitverwendung gesamt: 205 h	Frauen: n = 292 Zeitverwendung gesamt: 205 h

Tabelle 11: Zeitverwendung auf Arbeitswegen im MIV und ÖV, geschlechtsspezifischer Vergleich. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Auf Wegen von/zur Arbeit mit dem MIV gehen Männer in 68 Prozent der Zeit keiner Nebentätigkeit nach, bei den Frauen liegt dieser Anteil etwas niedriger bei 62 Prozent. Die Hauptaktivität beider Geschlechter stellt das Radio/Musik hören dar (Männer 26 Prozent, Frauen 31 Prozent), gefolgt von reden/diskutieren (jeweils 2 Prozent). Die Zeitverwendung bei Männern umfasst außerdem zu 2 Prozent telefonieren, bei Frauen Gespräche im Familienkreis (2 Prozent).

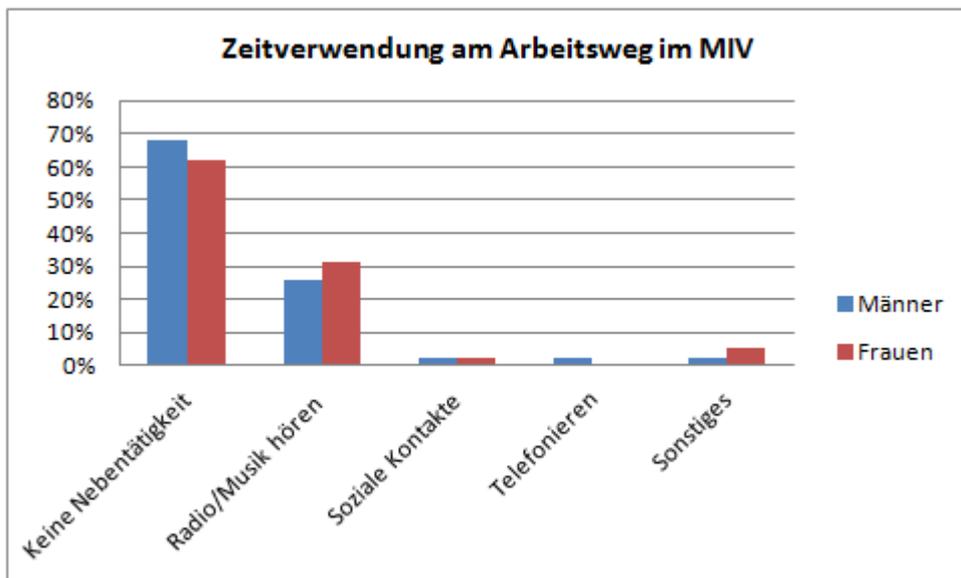


Abbildung 16: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung am Arbeitsweg im MIV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Die Zeitverwendung auf Wegen von/zur Arbeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt folgendes Bild: Männer geben an, 73 Prozent dieser Zeit keiner Aktivität nachzugehen, bei Frauen liegt dieser Anteil mit 71 Prozent etwas niedriger. Die Hauptaktivität beider Geschlechter auf Arbeitswegen im öffentlichen Verkehr stellt Lesen dar: Männer verwenden 11 Prozent der Zeit mit dem Lesen von Zeitschriften/Büchern, Frauen 15 Prozent. Männer verbringen 5 Prozent der Zeit im öffentlichen Verkehr mit reden/diskutieren, bei Frauen ist dieser Anteil niedriger bei 3 Prozent. Beide Geschlechter verbringen 3 Prozent der Zeit mit

Musik/Radio hören. Männer nutzen außerdem 3 Prozent der Zeit für ein Nickerchen/Entspannung, bei Frauen liegt dieser Anteil nur bei 0,5 Prozent. Im Gegensatz dazu nutzen 3 Prozent der Frauen die Zeit im ÖV für Telefonate, während Männer dafür nur 1 Prozent der Zeit verwenden.

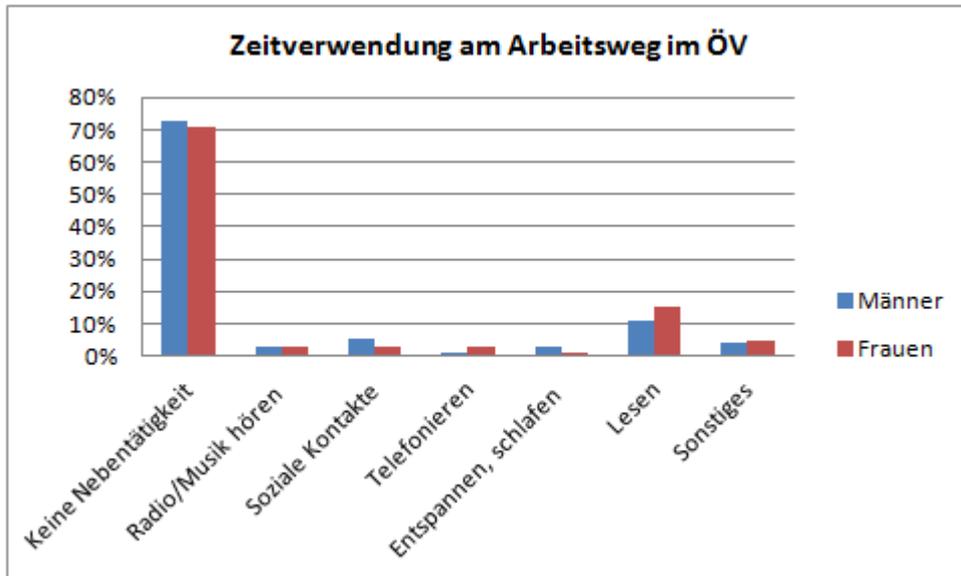


Abbildung 17: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung am Arbeitsweg im ÖV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Zeitverwendung auf Einkaufswegen

Zeitverwendung Einkaufsweg MIV	
Männer: n = 631 Zeitverwendung gesamt: 348 h	Frauen: n = 962 Zeitverwendung gesamt: 487 h
Zeitverwendung Einkaufsweg ÖV	
Männer: n = 31 Zeitverwendung gesamt: 28 h	Frauen: n = 138 Zeitverwendung gesamt: 96 h

Tabelle 12: Zeitverwendung auf Einkaufswegen im MIV und ÖV, geschlechtsspezifischer Vergleich. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Auf Einkaufswegen mit dem MIV üben Männer in 79 Prozent der Zeit keine Nebentätigkeit aus, bei den Frauen liegt dieser Anteil etwas niedriger bei 74 Prozent. Die Hauptaktivität beider Geschlechter auf diesen Wegen stellt das Radio/Musik hören dar (Männer 12 Prozent, Frauen 15 Prozent), gefolgt von Gesprächen im Familienkreis (Männer 5 Prozent, Frauen 6 Prozent). Die Zeitverwendung bei Männern umfasst außerdem zu 2 Prozent telefonieren, bei Frauen Gespräche im Familienkreis (2 Prozent). Männer nutzen außerdem 0,4 Prozent der Zeit für Essen oder Trinken, weitere 0,4 Prozent für telefonieren.

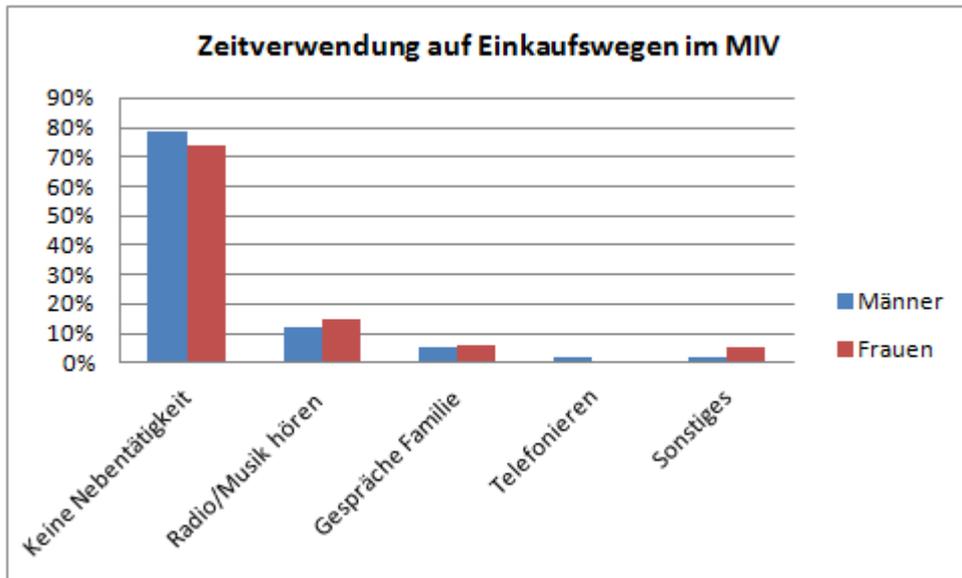


Abbildung 18: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung auf Einkaufswegen im MIV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Die Zeitverwendung auf Einkaufswegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt folgendes Bild: Männer geben an, 88 Prozent dieser Zeit keiner Aktivität nachzugehen, bei Frauen liegt dieser Anteil bei 87 Prozent. Die Hauptaktivität bei Männern stellt auf diesen Wegen reden/diskutieren dar (6 Prozent), gefolgt von Musik hören (4 Prozent) und 2 Prozent mit telefonieren. Frauen hingegen verbringen 3 Prozent der Zeit im ÖV mit reden/diskutieren, 2,5 Prozent mit Musik hören, 2 Prozent mit Unterrichtsvorbereitungen, 1 Prozent mit Telefonieren, 1 Prozent Beschäftigung mit dem Kind.

Bei der Betrachtung der Zeitverwendung auf Einkaufswegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die geringe Samplegröße bei Männern (n = 31) zu beachten.

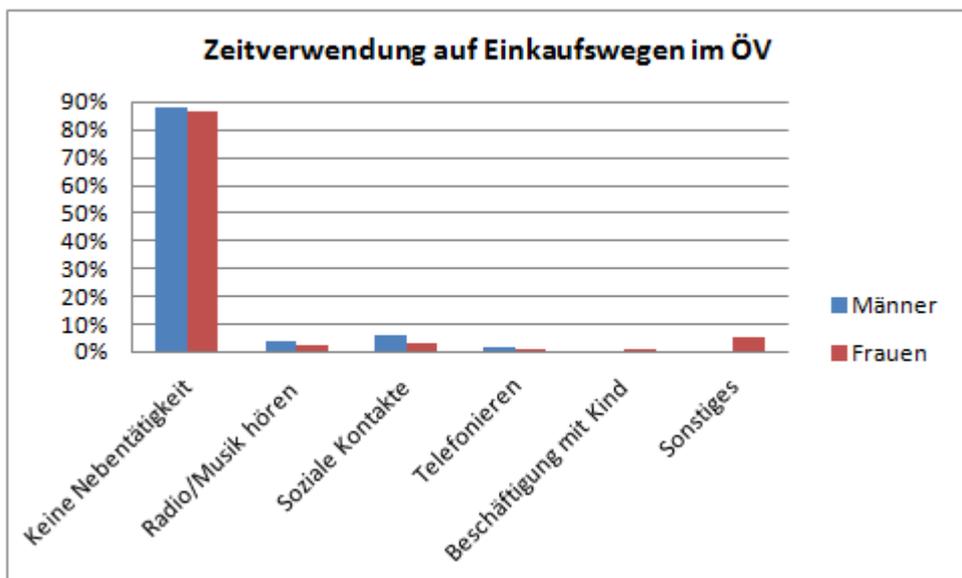


Abbildung 19: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung auf Einkaufswegen im ÖV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Zeitverwendung auf Wegen in Zusammenhang mit sozialen Kontakten

Zeitverwendung Wege soziale Kontakte MIV	
Männer: n = 624 Zeitverwendung gesamt: 388 h	Frauen: n = 823 Zeitverwendung gesamt: 471 h
Zeitverwendung Wege soziale Kontakte ÖV	
Männer: n = 60 Zeitverwendung gesamt: 50 h	Frauen: n = 103 Zeitverwendung gesamt: 87 h

Tabelle 13: Zeitverwendung auf Wegen in Zusammenhang mit sozialen Kontakten im MIV und ÖV, geschlechtsspezifischer Vergleich. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Auf Wegen zu sozialen Kontakten mit dem MIV gibt es kaum geschlechtsspezifische Unterschiede: Männer üben in 72 Prozent Zeit keine Nebentätigkeit aus, bei den Frauen liegt dieser Anteil leicht darüber bei 73 Prozent. Die Hauptaktivität beider Geschlechter auf diesen Wegen stellt das Radio/Musik hören dar (Männer 17 Prozent, Frauen 15 Prozent), gefolgt von Gesprächen im Familienkreis (jeweils 7 Prozent). Die Zeitverwendung bei Männern umfasst außerdem 2 Prozent Gespräche außerhalb des Familienkreises, 0,5 Prozent Beschäftigung mit dem Kind, 0,5 Prozent telefonieren sowie 0,3 Prozent Essen/Trinken. Die Zeitverwendung bei Frauen umfasst weiters 2 Prozent Gespräche außerhalb des Familienkreises, 1,2 Prozent Beschäftigung mit dem Kind, sowie 0,6 Prozent telefonieren.

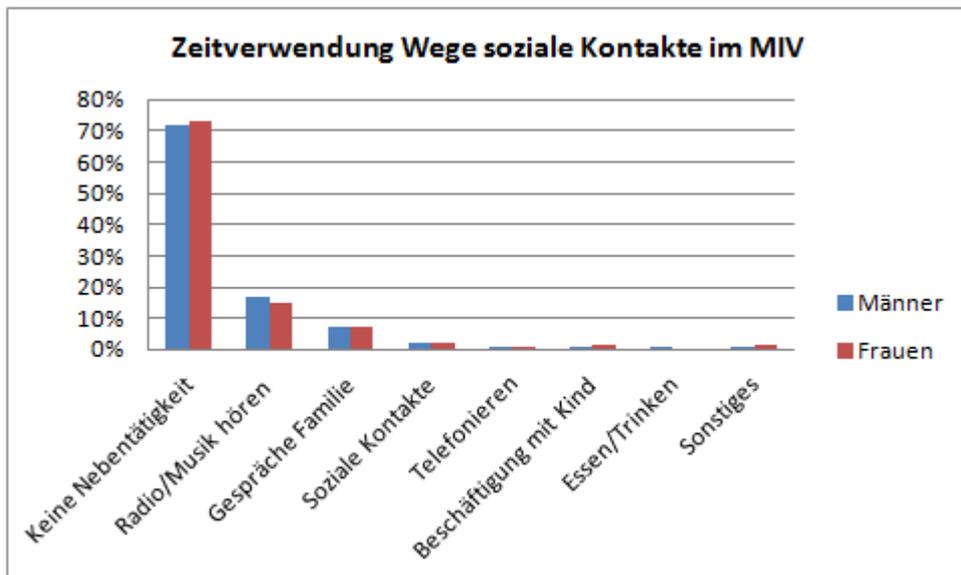


Abbildung 20: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung auf Wegen zu sozialen Kontakten im MIV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Die Zeitverwendung auf Wegen zu sozialen Kontakten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt folgendes Bild: Männer geben an, 81 Prozent der Zeit keiner Nebentätigkeit nachzugehen, bei Frauen ist dieser Anteil deutlich höher bei 90 Prozent. Die Zeitverwendung für Nebentätigkeiten, denen Männer auf Wegen zu sozialen Kontakten nachgehen, teilt sich folgendermaßen auf: 8 Prozent Gespräche im Familienkreis, 7 Prozent reden/diskutieren mit sonstigen sozialen Kontakten außerhalb der Familie, 2 Prozent lesen und 1 Prozent

telefonieren. Die Zeitverwendung für Nebentätigkeiten, denen Frauen nachgehen, verteilt sich auf 5 Prozent lesen, 1,7 Prozent reden/diskutieren mit sonstigen sozialen Kontakten außerhalb der Familie, 1,7 Prozent Musik hören, 1 Prozent Gespräche im Familienkreis und 0,3 Prozent telefonieren.

Bei der Betrachtung der Zeitverwendung auf Wegen zu sozialen Kontakten mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die geringe Samplegröße bei Männern (n = 60) zu beachten.

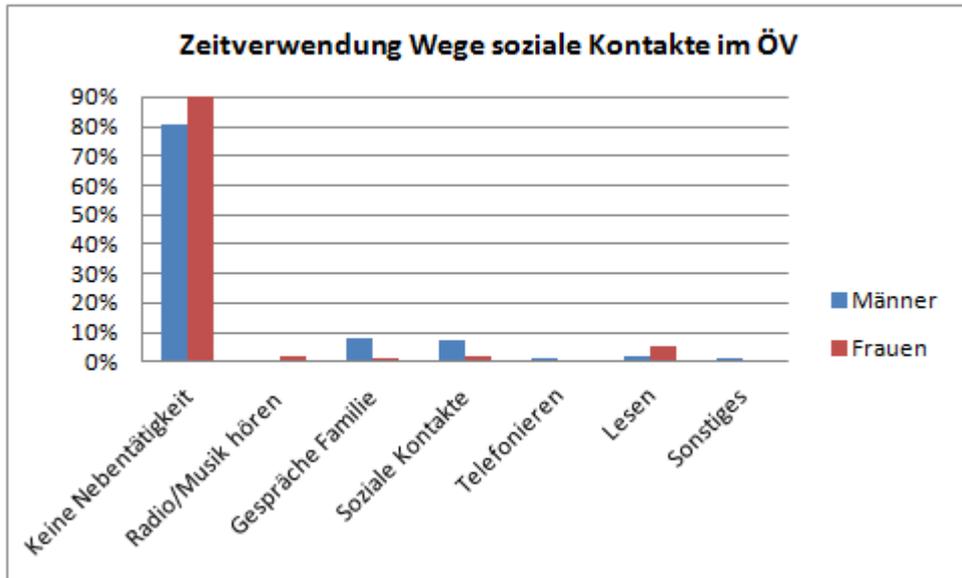


Abbildung 21: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung auf Wegen zu sozialen Kontakten im ÖV.. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Zeitverwendung auf Wegen von/zum Sport

Zeitverwendung Wege Sport MIV	
Männer: n = 302 Zeitverwendung gesamt: 182 h	Frauen: n = 248 Zeitverwendung gesamt: 136 h
Zeitverwendung Wege Sport ÖV	
Männer: n = 39 Zeitverwendung gesamt: 40 h	Frauen: n = 36 Zeitverwendung gesamt: 34 h

Tabelle 14: Zeitverwendung auf Wegen von/zum Sport im MIV und ÖV, geschlechtsspezifischer Vergleich. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Auf Wegen von/zum Sport mit dem MIV geben Männer an, 86 Prozent der Zeit keiner Nebentätigkeit nachzugehen, bei Frauen liegt dieser Anteil etwas niedriger bei 72 Prozent. Die Hauptaktivität beider Geschlechter auf diesen Wegen stellt das Radio/Musik hören dar (jeweils knapp 15 Prozent), gefolgt von Gesprächen im Familienkreis (Männer 5 Prozent, Frauen 4 Prozent) sowie reden/diskutieren mit sonstigen sozialen Kontakten (Männer 2 Prozent, Frauen 7 Prozent) sowie telefonieren (Männer 0,3 Prozent, Frauen 1 Prozent).

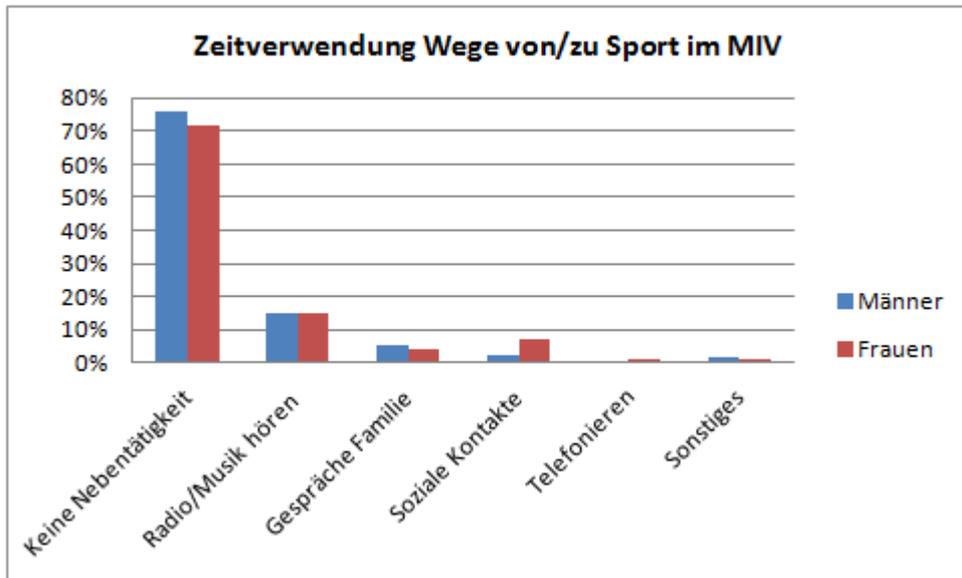


Abbildung 22: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung auf Wegen von/zu Sport im MIV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Die Zeitverwendung auf Wegen von/zum Sport mit öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt einen deutlichen geschlechtsspezifischen Unterschied, der jedoch aufgrund der geringen Fallzahl kritisch betrachtet werden muss: Männer geben an, 73 Prozent der Zeit keiner Nebentätigkeit nachzugehen, während dieser Anteil bei Frauen 95 Prozent beträgt. Die Zeitverwendung für Nebentätigkeiten, denen Männer auf diesen Wegen nachgehen, teilt sich folgendermaßen auf: 11 Prozent reden/diskutieren mit sonstigen sozialen Kontakten außerhalb der Familie, 4 Prozent telefonieren, 4 Prozent lesen, 1 Prozent Gespräche im Familienkreis, 1 Prozent Musik hören. Die Zeitverwendung für Nebentätigkeiten, denen Frauen auf Sportwegen im öffentlichen Verkehr nachgehen, verteilt sich auf 2 Prozent reden/diskutieren mit sonstigen sozialen Kontakten außerhalb der Familie, 1,5 Prozent telefonieren, 0,7 Prozent Gespräche im Familienkreis und 0,7 Prozent Musik hören.

Bei der Betrachtung der Zeitverwendung auf Wegen von/zum Sport mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die geringe Samplegröße bei Männern (n = 39) sowie bei Frauen (n = 36) zu beachten.

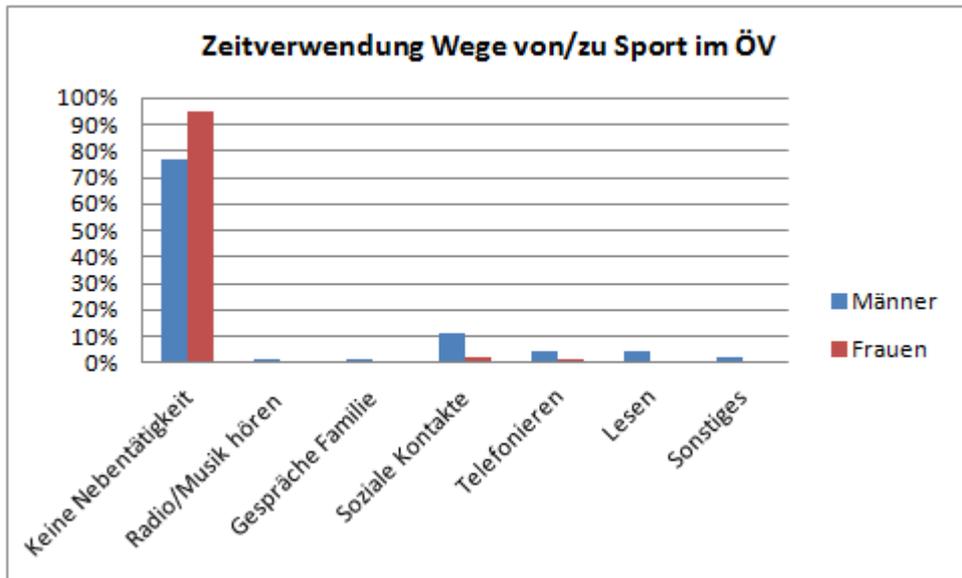


Abbildung 23: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung auf Wegen von/zum Sport im ÖV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

2.4.3 Betrachtung der Zeitverwendung nach Alter

Die Zeitverwendungsdaten der Statistik Austria aus dem Jahr 2008/09 wurden auch nach Altersklassen analysiert. Die Betrachtung des Verhältnisses zwischen der Verrichtung von Nebentätigkeit und keiner Nebentätigkeit auf Arbeitswegen im motorisierten Individualverkehr zeigt den Trend, dass mit steigendem Alter weniger Nebentätigkeiten ausgeübt werden (siehe *Abbildung 24*).

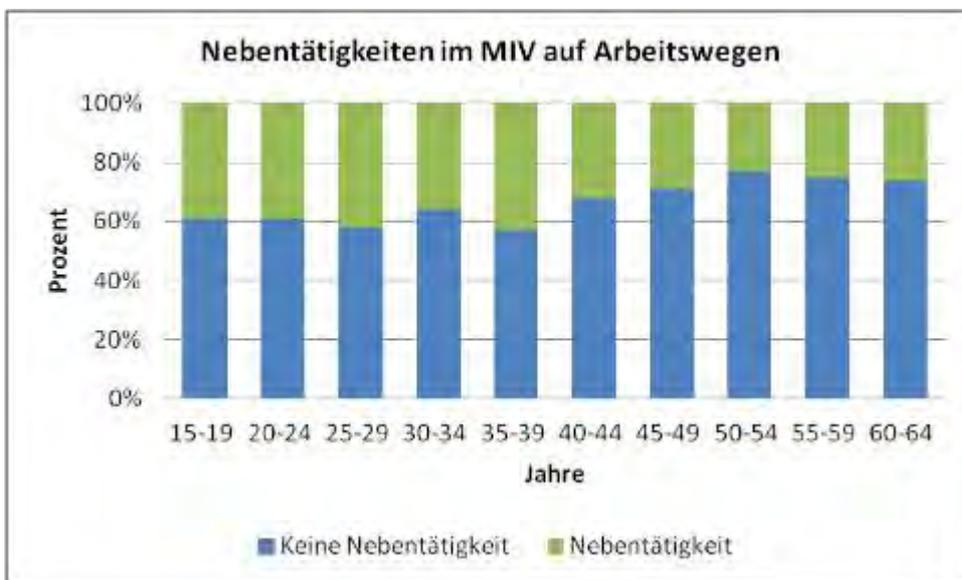


Abbildung 24: Nebentätigkeiten im MIV auf Arbeitswegen nach Alter. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Die Detailbetrachtung der Nebentätigkeiten im MIV (siehe *Abbildung 25*) zeigt, dass bis zu einem Alter von 39 Jahren neben der größten Kategorie Musik hören andere Nebentätigkeiten wie telefonieren, Gespräche im Familienkreis oder Reden, diskutieren mit

sonstigen sozialen Kontakten angegeben werden, was auf die Gruppe der Familien bzw. Personen mit Betreuungsaufgaben schließen lässt. Mit steigendem Alter nehmen die angegebenen Nebentätigkeiten insgesamt ab. Während Musik hören die größte Kategorie bleibt, nimmt bei den 55-59-jährigen sowie bei den 60-64-jährigen der Anteil der Nebentätigkeit Telefonieren zu.

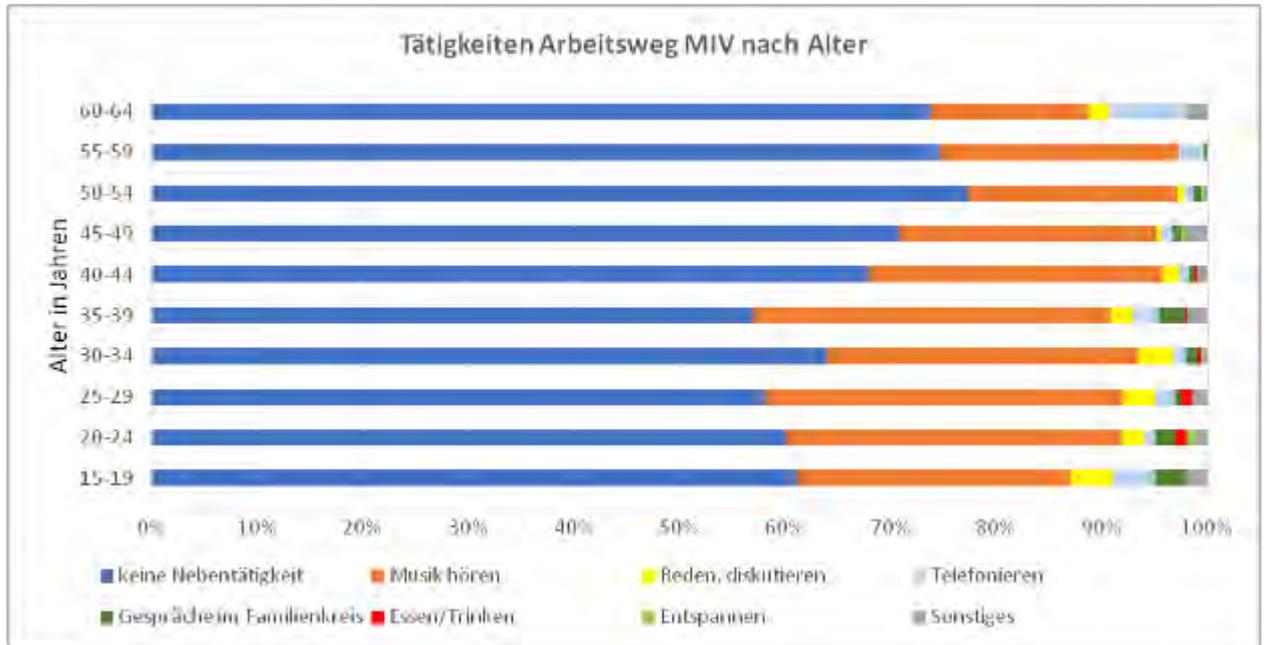


Abbildung 25: Aufschlüsselung der Tätigkeiten - Nebentätigkeiten im MIV auf Arbeitswegen nach Alter. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Die Betrachtung des Verhältnisses zwischen der Verrichtung von Nebentätigkeit und keiner Nebentätigkeit auf Arbeitswegen im öffentlichen Verkehr zeigt kein eindeutiges Bild, wie in Abbildung 26 ersichtlich ist. Ein hoher Anteil an Nebentätigkeiten weist die Altersgruppe der 25-29-jährigen, der 30-34-jährigen sowie der 55-59-jährigen Personen auf.

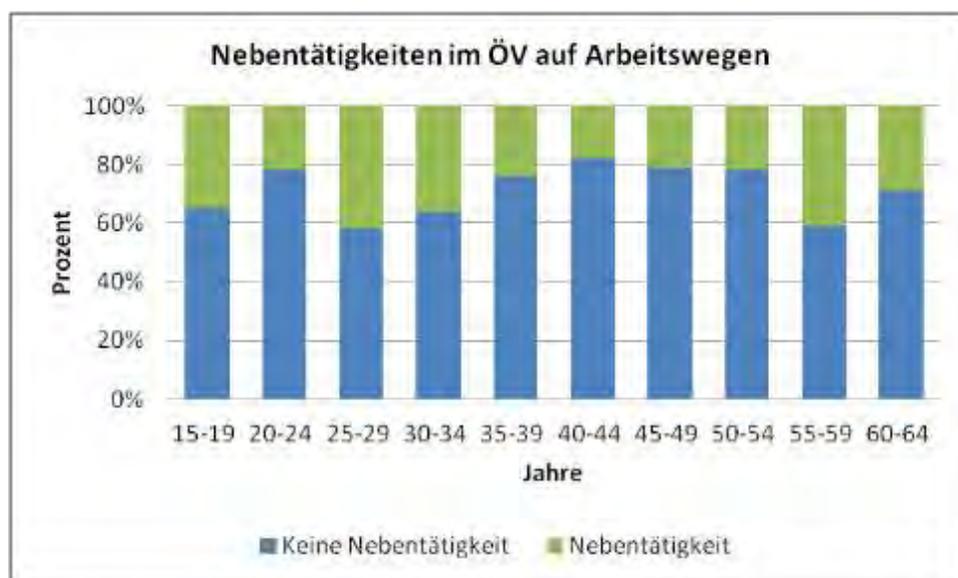


Abbildung 26: Nebentätigkeiten im ÖV auf Arbeitswegen nach Alter. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Die Detailbetrachtung der Nebentätigkeiten im ÖV (siehe

Abbildung 27) zeigt, dass die Nebentätigkeit Lesen bei Personen ab 20 Jahren die meist genannte Nebentätigkeit ist. Besonders häufig wird diese Nebentätigkeit bei den 55-59-jährigen angegeben. Die Nebentätigkeit Musik hören wird besonders von den jungen Altersgruppen angegeben, und sinkt aber mit steigendem Alter. Nickerchen/Entspannen geben ebenfalls die junge Altersgruppe als häufige Nebentätigkeit an, und diese Kategorie wird dann vermehrt erst wieder bei Personen ab 40 Jahren als Nebentätigkeit angegeben. Telefonieren spielt für die Altersgruppen bis Mitte 30 eine Rolle, nimmt dann ab und wird am längsten von der Gruppe der 60-64-jährigen als Nebentätigkeit angegeben.

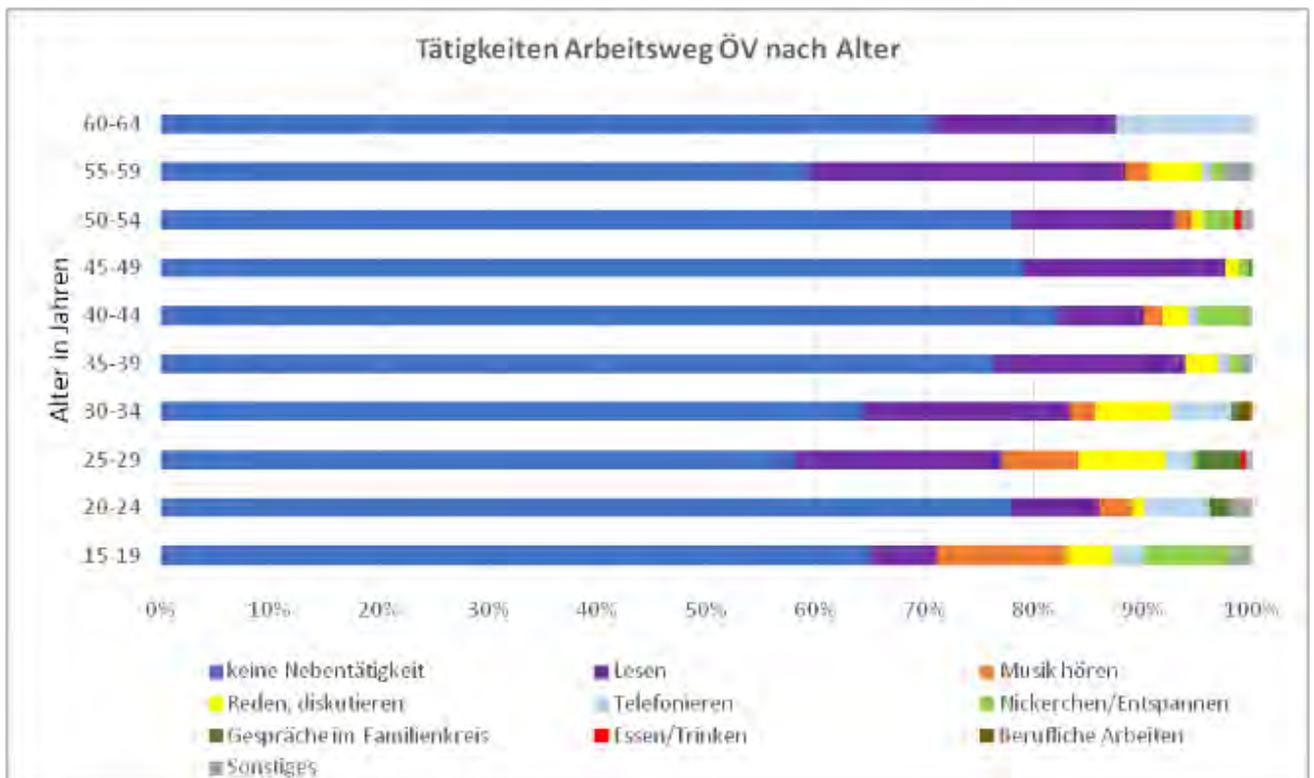


Abbildung 27: Aufschlüsselung der Tätigkeiten - Nebentätigkeiten im ÖV auf Arbeitswegen nach Alter. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungsstudie 2008/2009.

2.4.4 Betrachtung der Zeitverwendung nach Urbanisierungsgrad

Die Zeitverwendungsdaten der Statistik Austria wurden auch nach der Variable Eurostat-Urbanisierungsgrad ausgewertet, welche folgendermaßen definiert wird (Eurostat 2004):

Dicht besiedeltes Gebiet: eine Gruppe aneinander grenzender örtlicher Einheiten, die eine Bevölkerungsdichte von jeweils mindestens 500 Einwohnern pro Quadratkilometer und zusammengenommen eine Bevölkerung von mindestens 50 000 Einwohnern aufweisen.

Gebiet mit mittlerer Besiedlungsdichte: Gruppe aneinander grenzender, nicht zu einem dicht besiedelten Gebiet gehörender örtlicher Gebietseinheiten, die eine Bevölkerungsdichte von jeweils mehr als 100 Einwohnern pro Quadratkilometern aufweisen und zusammengenommen eine Bevölkerung von mindestens 50 000 Einwohnern haben oder an ein dicht besiedeltes Gebiet grenzen.

Gering besiedeltes Gebiet: Gruppe aneinander grenzender örtlicher Gebietseinheiten, die weder zu einem dicht noch zu einem gering besiedelten Gebiet gehören.

In Abbildung 28 zeigt sich, dass mit sinkender Bevölkerungsdichte die aufgewendete Zeit für Arbeitswege steigt. Bei Wegen, die mit dem MIV zurückgelegt werden, zeigt sich nur eine leichte Steigung (hohe Bevölkerungsdichte – 45 min/Person, niedrige Bevölkerungsdichte – 50 min/Person), während auf Wegen im ÖV die Zeitverwendung in Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte mit 55 min/Person auf 73 min/Person in Gebieten mit mittlerer Bevölkerungsdichte ansteigt und in Gebieten mit niedriger Bevölkerungsdichte bei 71 min/Person liegt.

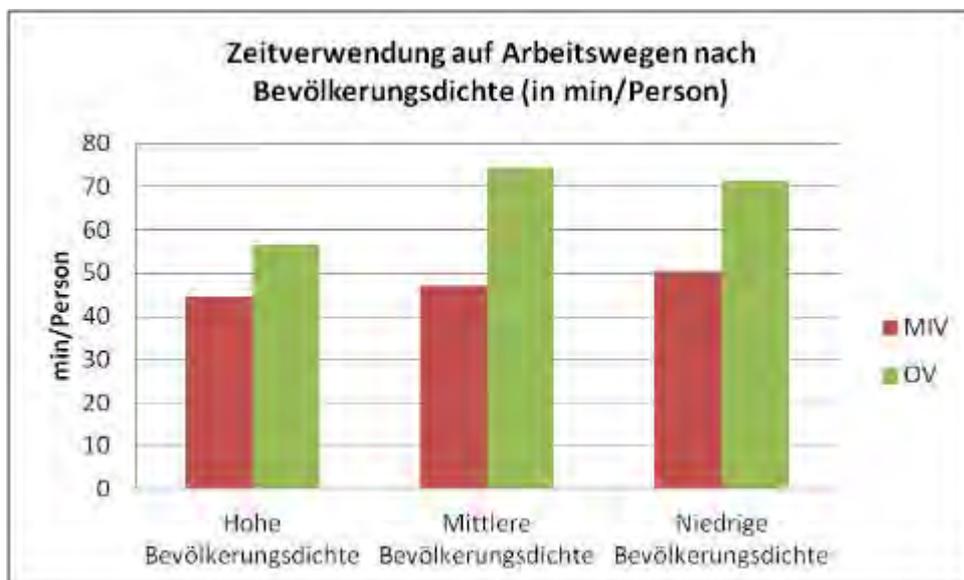


Abbildung 28: Zeitverwendung auf Arbeitswegen nach Bevölkerungsdichte. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungshebung 2008/2009.

Die Aufschlüsselung der Zeitverwendung auf Arbeitswegen im MIV nach Aktivitäten und Urbanisierungsgrad (siehe Abbildung 29) lässt keine Aussagen zu eindeutigen Trends in den einzelnen Nebentätigkeiten nach Urbanisierungsgrad zu.

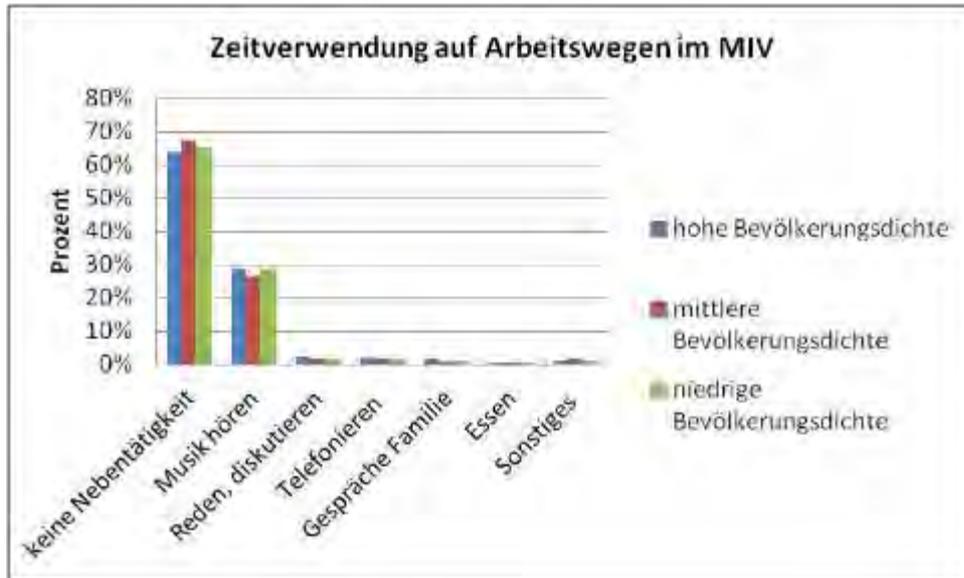


Abbildung 29: Aufschlüsselung der Zeitverwendung auf Arbeitswegen im MIV nach Urbanisierungsgrad. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Zeitverwendung auf Arbeitswegen im MIV			
Anzahl Personen,	N = 533	N = 649	N = 981
Summe Stunden	301 h	400 h	631 h
	Hohe Bevölk.- dichte (in %)	Mittlere Bevölk.- dichte (in %)	Niedrige Bevölk.- dichte (in %)
keine Nebentätigkeit	64,0	67,5	65,3
Musik hören	28,6	26,8	28,7
Reden, diskutieren	2,3	1,5	1,7
Telefonieren	2,0	1,4	1,5
Gespräche Familie	1,6	0,9	1,2
Essen	0,3	0,4	0,2
Sonstiges	1,2	1,5	1,3

Tabelle 15: Zeitverwendung auf Arbeitswegen im MIV, nach Urbanisierungsgrad. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Auch die Aufschlüsselung der Zeitverwendung auf Arbeitswegen im ÖV nach Aktivitäten und Urbanisierungsgrad (siehe Abbildung 30) lässt keine Aussagen zu eindeutigen Trends in den einzelnen Nebentätigkeiten nach Urbanisierungsgrad zu. Besonders in Gebieten mit mittlerer Besiedlungsdichte, in denen am meisten Zeit im ÖV auf Arbeitswegen verbracht wird, werden vor allem die Aktivitäten Lesen und Nickerchen/Entspannen häufiger angegeben als in Gebieten mit hoher bzw. niedriger Bevölkerungsdichte.



Abbildung 30: Aufschlüsselung der Zeitverwendung auf Arbeitswegen im ÖV nach Urbanisierungsgrad. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

Zeitverwendung auf Arbeitswegen im ÖV				
Anzahl Personen, Summe Stunden	N = 270 181 h	N = 153 126 h	N = 122 102 h	
	Hohe Bevölk.- -dichte (in %)	Mittlere Bevölk.- dichte (in %)	Niedrige Bevölk.- dichte (in %)	Bevölk.- dichte (in %)
keine Nebentätigkeit	74,1	68,1	72,9	
Musik hören	3,6	0,8	4,4	
Reden, diskutieren	3,6	1,8	5,4	
Telefonieren	2,4	2,6	1,0	
Gespräche Familie	0,6	2,0	0,0	
Essen	0,3	0,2	0,2	
Lesen	14,2	18,3	14,7	
Entspannen, Nickerchen	0,3	5,0	1,2	
Sonstiges	1,0	1,4	0,2	

Tabelle 16: Zeitverwendung auf Arbeitswegen im ÖV, nach Urbanisierungsgrad. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.

2.5 Literatur

Bendtsen, P.H., 1968: Pyplanlægning. Kopenhagen.

BMVIT - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Österreich unterwegs 2013/2014. Wien, BMVIT, Juni 2016.

Eurostat: Europäische Regionalstatistik. Leitfaden. Methoden und Nomenklaturen. Ausgabe 2004. Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2004.

Knoflacher, Hermann: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Böhlau Verlag Wien, 1996.

Meier, Eugen,: Neuverkehr infolge Ausbau und Veränderung des Verkehrssystems. Dissertation an der ETH Zürich. Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Straßen und Eisenbahnbau (IVT) – Nr.81, Zürich, 1989.

Schäfer, Andreas; Victor, David G.: „The future mobility of the world population.“ In: Transportation Research Part A: Policy and Practice, 34 (2000), 3, 171–205.

Spiegel, Thomas: Die Empfindung des Widerstandes von Wegen unterschiedlicher Verkehrsmittelbenützung und deren Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten. Dissertation eingereicht an der Fakultät für Bauingenieurwesen, Technische Universität Wien, 1992.

Statistik Austria: Wo bleibt unsere Zeit? Zeitverwendungserhebung 2008/09. Wien: Statistik Austria 2009.

III. SOZIAL-EMPIRISCHE NUTZER_INNENERHEBUNG

Anforderungsprofile für einen multimodalen-multifunktionalen öffentlichen Verkehr

Mag.^a Petra Wetzel, Mag.^a Nadja Bergmann, L&R Sozialforschung

3 SOZIAL-EMPIRISCHE NUTZER_INNENERHEBUNG

Anforderungsprofile für einen multimodalen-multifunktionalen öffentlichen Verkehr

3.1 Einleitung

Im Vordergrund der **sozial-empirischen NutzerInnenerhebung** (Arbeitspaket 3 – AP 3) stand – u.a. basierend auf den Ergebnissen und Überlegungen des Arbeitspaketes 2 – die Erhebung von Rahmenbedingungen und Anforderungen multifunktionaler Mobilitätsangebote aus Sicht von ErwerbsspendlerInnen.

Die **vorliegenden Ergebnisse** von AP 3 **dienen den anderen Arbeitspaketen** des Projektes ‚MobilTIMES - Konzepte für eine multifunktionale Nutzung des Mobilitäts-Zeitbudgets‘ als Informationen auf quantitativer **Basis zur weiteren Entwicklung von Anforderungsprofilen für einen multimodalen-multifunktionalen öffentlichen Verkehr** und flossen dementsprechend in die jeweiligen Konzeptionsarbeiten ein (siehe Ergebnisberichte der verschiedenen Arbeitspakete).

Dazu wurden im AP 3 – basierend auf Literaturarbeiten und Diskussionen im Projektteam – in drei infrastrukturell und sozial-räumlich differierenden Erhebungsregionen (Weinviertel, Wiener Umland – Süd, östliche Obersteiermark), Rahmenbedingungen, Anforderungen und die Eignung bestehender multifunktionaler Mobilitätsangebote unter ErwerbsspendlerInnen erhoben. Von Interesse waren neben objektiven Merkmalen der Pendelzeit (Verkehrsmittel, Dauer etc.) auch subjektive Komponenten der erlebten Fahrzeit und infrastruktureller Aspekte (Zugangskomponenten, Komfortkriterien) sowie soziale und organisatorische Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen. Die folgende Abbildung fasst die einzelnen Erhebungsdimensionen im Überblick zusammen.

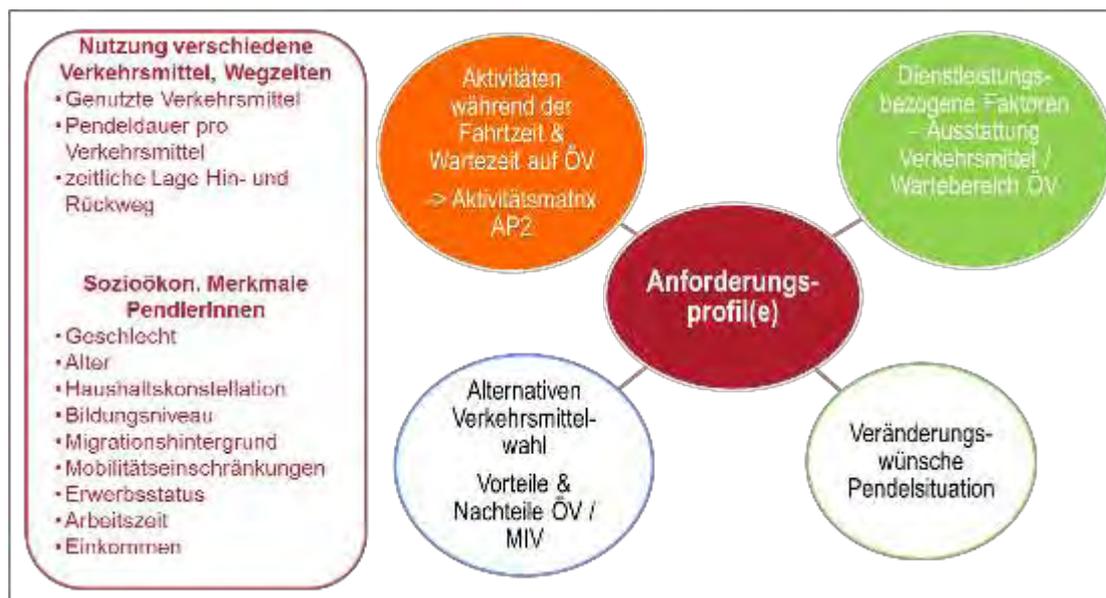


Abbildung 31: Erhebungsdimensionen im Überblick (Quelle: eigene Darstellung)

Die Darstellung der Ergebnisse im vorliegenden Bericht fokussiert auf die Gesamtergebniswerte. Ergebnisse und Verteilungen für die drei Wohnregionen, ebenso wie nach weiteren sozioökonomischen Merkmalen, werden bei relevanten Unterschieden im Textteil thematisiert und sind im Falle der drei Wohnregionen jedenfalls den Ergebnistabellen im Anhang zu entnehmen.

3.2 ErwerbsspendlerInnen: Pendeldistanz und genutzte Verkehrsmittel

Durchschnittlich pendeln die befragten Erwerbstätigen zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort 39 km. Knapp ein Drittel pendelt zwischen 10 und 19 km, ähnlich viele Personen 50 km und mehr. Letzteres, relativ lange Pendeldistanzen, treffen im Vergleich der drei untersuchten Regionen verstärkt für das Weinviertel zu. Die überwiegende Mehrheit der Erwerbstätigen in allen Regionen (rd. 60 Prozent) nützt dabei (auch) den privaten PKW. Der private PKW stellt für einen ähnlich hohen Anteil auch das Hauptverkehrsmittel dar, ist also jenes Verkehrsmittel, in welchem beim Pendeln die längste Fahrtzeit verbracht wird.

In allen Fällen pendeln die befragten Beschäftigten von ihrem Wohnort zu ihrem Arbeitsplatz eine Strecke von mindestens 10 km (einfache Strecke von Tür zu Tür). Die höchste genannte **Pendeldistanz** liegt bei 200 km³. Im Durchschnitt aller Befragten beträgt die Distanz rund 39 km, der Medianwert liegt mit 30 km etwas darunter (siehe Tabelle 33ff).

Regional betrachtet nennen die Befragten aus dem Weinviertel mit durchschnittlich 47 km die längste Pendeldistanz, knapp dahinter liegen PendlerInnen aus der Östlichen Obersteiermark mit durchschnittlich 44 km. Deutlich geringer fällt die Distanz für BewohnerInnen des Wiener Umlands Süd mit 27 km aus. Insgesamt liegt die Pendeldistanz somit – in allen drei Regionen – mehrheitlich bei über 20 km.

Bei der **Verkehrsmittelwahl** dominiert der private PKW. Gut 60% der befragten Erwerbstätigen pendeln (auch) mit dem Auto zur Arbeit bzw. von der Arbeit nach Hause (siehe Abbildung 32, auch

Tabelle 35ff). In den allermeisten Fällen wird hier ein privater PKW alleine genutzt. Fahrgemeinschaften oder die Nutzung von Firmen-PKWs kommt eine relativ geringe Bedeutung zu.

Bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, insbesondere von Zügen, dominieren Regionalzüge/S-Bahnen, wobei dies – auf Grund unterschiedlicher infrastruktureller Aspekte – in den drei Regionen divergent ausfällt. So werden Regionalzüge/S-Bahnen verstärkt von PendlerInnen aus dem Weinviertel genutzt, während die Inanspruchnahme von RailJets, jenen Zügen, welche die vergleichsweise modernste Ausstattung der ÖBB-Flotte aufweisen,

³ Dabei handelt es sich um eine selbstständig erwerbstätige Person, die nicht täglich pendelt.

für manche PendlerInnen aus dem Wiener Umland und der Östlichen Obersteiermark entlang der Südbahnstrecke möglich ist.

Busse, seien dies öffentliche Angebote oder Werkbusse, werden von vergleichsweise wenigen Befragten genutzt. In einem ähnlichen Ausmaß wie Busse werden auch U-Bahnen / Straßenbahnen genannt. Verstärkt trifft letzteres auf PendlerInnen des Weinviertels und aus dem Wiener Umland zu, was auf die Bedeutung des Einpendelns nach Wien verweist.⁴

Zu einem geringen Maße nützen die Befragten auf ihrem Arbeitsweg (auch) Mopeds/Motorräder oder Fahrräder. Hingegen gibt gut jede/r Dritte an, einen Teil des Arbeitsweges auch zu Fuß zurückzulegen.

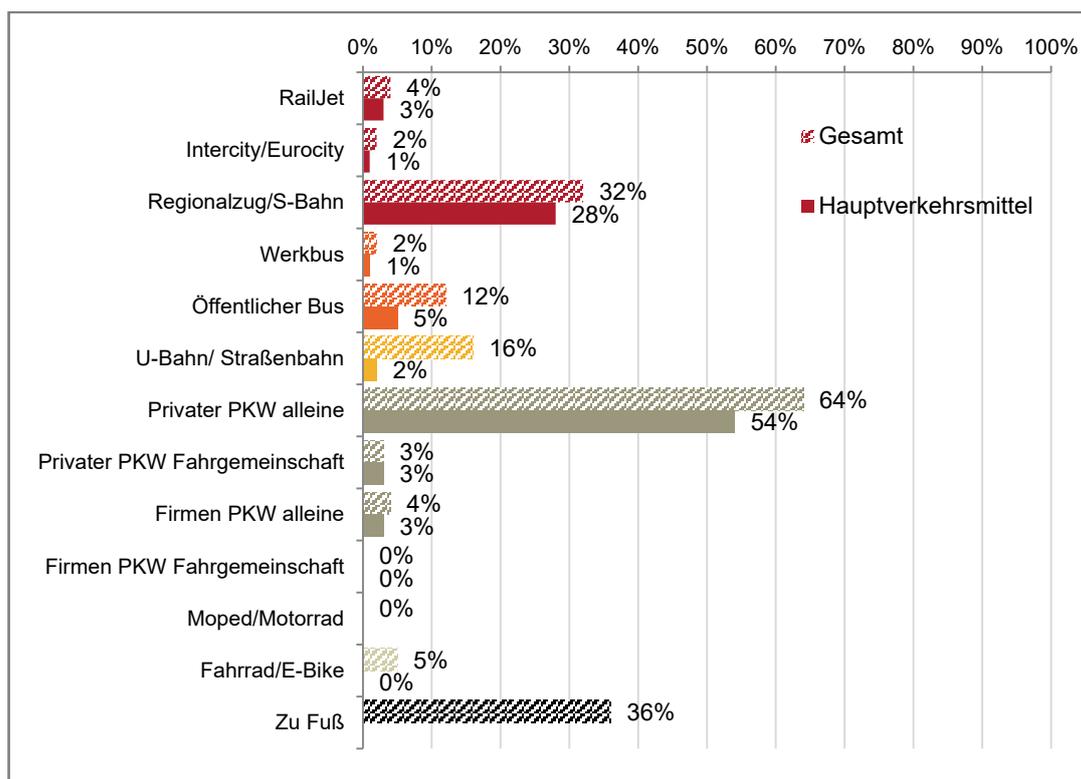


Abbildung 32: Sämtliche genutzte Verkehrsmittel (inkl. Fußwege) (Mehrfachnennungen möglich) und Hauptverkehrsmittel* (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400; *Verkehrsmittel mit der längsten Nutzungsdauer)

Für die weiteren Analysen wurde pro Person das **Hauptverkehrsmittel** aus der Gruppe Zug / Bus / PKW / Motorrad generiert. Dies ist definiert als jenes Verkehrsmittel in dem die längste Fahrtzeit verbracht wird⁵. Dabei wird die Dominanz des MIV (Motorisierter Individualverkehr) nochmals deutlich: Für 60 Prozent stellt der PKW das Hauptverkehrsmittel auf ihrem

⁴ Der Arbeitsort wurde im Rahmen der Erhebung zwar nicht systematisch erfasst. Zugleich ist aus den verschiedenen Antworten und Anmerkungen jedoch ersichtlich, dass ein großer Teil der Befragten aus diesen beiden Regionen nach Wien pendelt.

⁵ Vereinzelt wird die längste Fahrtzeit nicht im Zug / Bus / PKW / Motorrad verbracht, sondern bspw. in der U-Bahn. In diesen Fällen erfolgte die Zuordnung zum Hauptverkehrsmittel Zug / Bus / PKW / Motorrad über die jeweils längstvorliegende Fahrdauer innerhalb der interessierenden Gruppe.

Arbeitsweg dar, für 40 Prozent öffentliche Verkehrsmittel (ÖV), wobei hier die Nutzung von Zügen klar überwiegt (siehe Abbildung 32 und Abbildung 33).

Das Verhältnis der MIV- und ÖV-NutzerInnen ist in den drei Wohnregionen sehr ähnlich. Die Ergebnisse zeigen auch keine statistisch relevanten Unterschiede nach Gemeindegröße. Ein deutlicher Zusammenhang besteht jedoch im Kontext der Wegezeit. So nimmt mit steigender Wegezeit der Anteil der ÖV-NutzerInnen deutlich zu. Ähnliches, wenn auch weniger stark ausgeprägt, zeigt sich in der Verbindung von Pendeldistanz und Verkehrsmittelwahl. Bei längeren Distanzen (einfache Fahrt: 20 und mehr km) liegt der Anteil der ÖV-NutzerInnen über jenem der MIV-NutzerInnen. Dass dieser Zusammenhang jedoch weniger stark ausfällt, als in Verbindung mit der Wegezeit, verweist darauf, dass bei identer Wegedistanz die ÖV-Nutzung in allen erhobenen Fällen mit einer höheren Wegezeit verbunden ist (siehe auch nächstes Kapitel). Die Resultate zeigen auch Unterschiede nach dem Alter der PendlerInnen – jüngere Personen (15 bis 29 Jahre) nutzen häufiger ÖV als Hauptverkehrsmittel – während hingegen beispielsweise zwischen Frauen und Männern kein relevanter Unterschied vorliegt.

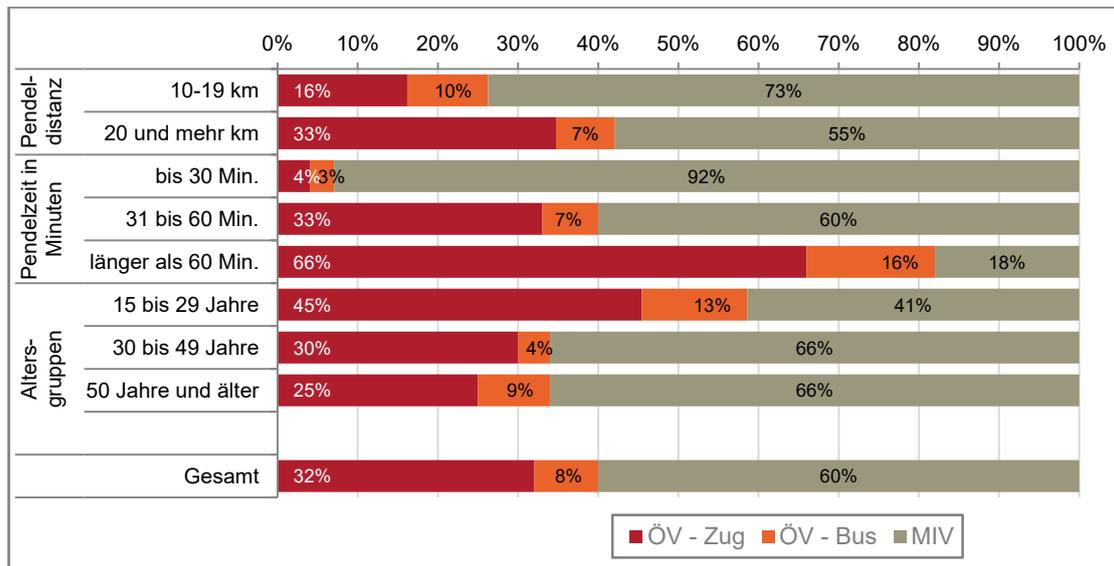


Abbildung 33: Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV, nach ausgewählten Indikatoren (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)

Nicht zuletzt bestehen auch Unterschiede im Kontext **nicht erwerbsbezogener Wege**. Es sind deutlich stärker MIV-NutzerInnen als ÖV-NutzerInnen, die diverse zusätzliche Wege auf ihrem Weg in die Arbeit bzw. nach Hause ‚miterledigen‘, was auf eine höhere räumliche und zeitliche Flexibilität verweist. Jede/r Fünfte – ohne nennenswerte geschlechtsspezifische Unterschiede – bringt Kinder zum Kindergarten oder zur Schule bzw. holt diese von dort ab, während dies bei Zug-, BusnutzerInnen unter 10 Prozent sind. Knapp 60 Prozent der PKW-FahrerInnen erledigen auf ihrem Arbeitsweg auch Einkäufe des täglichen Bedarfs. Im ÖV-Bereich trifft dies ‚nur‘ auf rund 40 Prozent zu. Unabhängig des Verkehrsmittels geben Frauen gehäuft die Erledigung von Einkäufen des täglichen Bedarfs an.

3.3 Pendelzeiten

Die durchschnittliche Pendelzeit liegt – mit Schwankungen in den drei Regionen – bei knapp 50 Minuten für einen Weg. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel führt – auch bei gleichen Wegdistanzen – zu längeren Pendelzeiten als bei der Nutzung von PKWs.

Die Wegezeit für eine einfache Strecke zwischen Wohn- und Arbeitsort liegt im Median aller Befragten bei 41 Minuten, das arithmetische Mittel beträgt 47 Minuten (siehe Tabelle 45ff). Durchschnittlich am längsten pendeln Befragte des Weinviertels, gefolgt von jenen aus der östlichen Obersteiermark und dem Wiener Umland. Erwartungsgemäß steigt die Dauer in Abhängigkeit der zurückzulegenden Distanz. Personen, die 50 km und mehr pendeln, sind zu über der Hälfte länger als eine Stunde auf dem Weg. Hingegen wird eine Distanz zwischen 10 und 19 km mehrheitlich innerhalb 30 Minuten zurückgelegt.

Beeinflussend auf die Pendelzeit wirkt aber auch das genutzte Hauptverkehrsmittel. Bereits im Kapitel zuvor wurde darauf verwiesen, dass die Nutzung von ÖV – bei identer Distanz - mit längeren Wegezeiten verbunden ist. Nimmt man beispielsweise eine Wegdistanz von 30 km, so benötigen ÖV-NutzerInnen im Durchschnitt 48 Minuten auf ihrem Arbeitsweg, MIV-NutzerInnen ‚nur‘ 35 Minuten. Basierend auf den gruppierten Pendeldistanzen zeigt sich, dass die Nutzung von ÖV zwischen 16 Minuten (Distanz 10-19 km) und 22 Minuten (50 km und mehr) mehr Zeitaufwand bedeutet. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel stellt somit in der Regel keine zeitgewinnbringende Alternative dar. Welche andere Faktoren – trotz des benötigten höheren Zeitaufwandes – im ÖV als ‚gewinnbringend‘ gesehen werden (können), wird später u.a. in Kapitel 3.8 diskutiert.

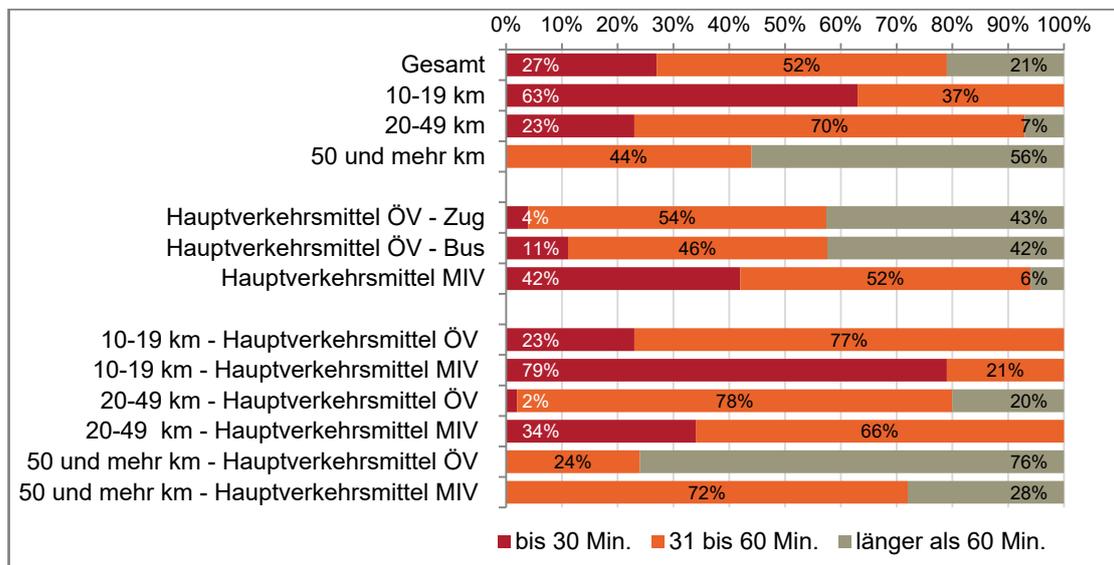


Abbildung 34: Pendelzeit, nach ausgewählten Indikatoren (Quelle: L&R Datafile 'VHS-LB', 2017, n=298, n miss zwischen 7 und 14)

Ein Blick auf sämtliche genutzte Verkehrsmittel entlang dem Hauptverkehrsmittel verdeutlicht, dass ÖV-NutzerInnen ein deutlich breiteres Spektrum an Verkehrsmitteln auf

ihrem Arbeitsweg nutzen (müssen). Während MIV-NutzerInnen nahezu die gesamte Pendelzeit im Auto verbringen, entfällt beim Hauptverkehrsmittel Zug oder Bus gut zwei Drittel der Pendelzeit auf die Nutzung derselben. Hinzu kommen verschiedene andere Verkehrsmittel. Insbesondere Fußwege und Fahrten mit der U-Bahn/Straßenbahn nehmen mit bis zu gut 10 Prozent einen durchaus relevanten Anteil der Pendelzeit ein.

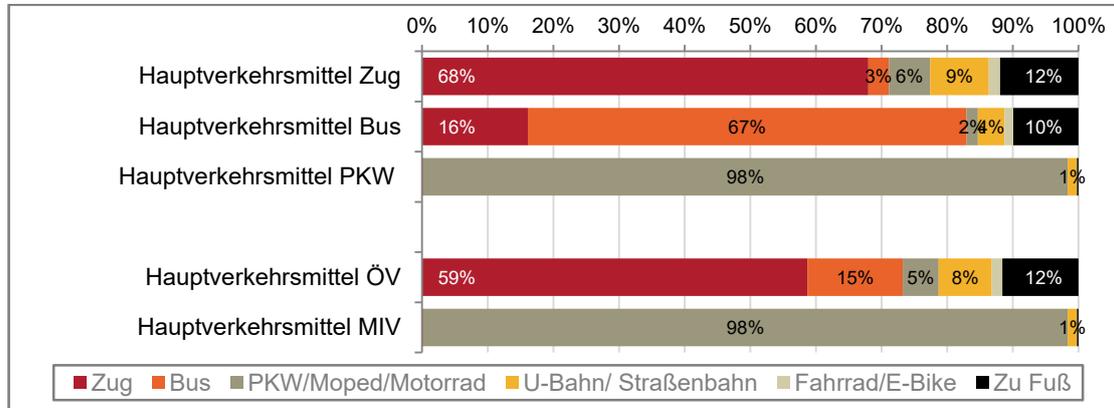


Abbildung 35: Verteilung der Pendelzeit entlang Verkehrsmittel, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400; Basis: arithmetisches Mittel)

Während die Pendelzeit wesentlich in einem Zusammenhang mit den genutzten Verkehrsmitteln und in Abhängigkeit der zurückzulegenden Distanz zu sehen ist, steht die **zeitliche Lage der Fahrtzeiten** zentral im Kontext der jeweiligen Arbeitssituation. Die Wegstrecke markiert zwar einen gewissen Unterschied in den Abfahrtszeiten. Beispielsweise brechen jene mit einer Entfernung von mindestens 20 km zwischen Wohnung und Arbeitsplatz deutlich häufiger bereits vor 7:00 morgens auf (63 Prozent vs. 38 Prozent im Falle einer Distanz zw. 10 und 19 km). Überlagert wird der Faktor Wegdistanz jedoch von den täglichen Arbeitszeiten und Arbeitszeitlagen. So sind frühe Abfahrtszeiten in die Arbeit (bis 6:00) erwartungsgemäß vor allem bei SchichtarbeiterInnen häufig verbreitet (49 Prozent vs. 25 Prozent insgesamt). Vergleichsweise oft (je rd. 35 Prozent) trifft dies auch noch auf jene zu, welche regelmäßig relativ früh am Morgen arbeiten oder wechselnde Einsatz- und Arbeitsorte haben. Vergleichsweise spät in die Arbeit starten hingegen jene, die regelmäßig am Abend und/oder am Wochenende arbeiten (bspw. im Gastronomiebereich). Ihren Nachhauseweg treten sie in Folge oft erst nach 19 Uhr an (rund ein Drittel vs. 11 Prozent insgesamt).

Die zeitliche Lage der Pendelzeiten zeigt dabei keine statistisch signifikanten Zusammenhänge im Kontext des Hauptverkehrsmittels MIV oder ÖV, und auch, in der später noch näher zu erörternden Frage nach Alternativen zum jeweiligen Hauptverkehrsmittel (siehe Kapitel 3.8), wurde von MIV-NutzerInnen nur vereinzelt die Nicht-Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel zu den benötigten Zeiten angeführt. Insgesamt deutet dieses Ergebnis damit darauf hin, dass, wenn eine öffentliche Anbindung besteht, dieses Angebot gut an den – zumindest häufigen – Pendelzeiten orientiert ist und keine übergeordnete Relevanz in der Verkehrsmittelwahl einnimmt.

3.4 Ausstattung während der Fahrt

Die Mitnahme eines Smartphone oder Handy auf den Weg zur Arbeit ist heute ‚Standard‘. Damit eröffnen sich PendlerInnen ganz andere Möglichkeiten der Zeitnutzung als dies noch vor wenigen Jahren der Fall war. Eine Vielzahl an privaten als auch beruflichen Aktivitäten lassen sich potentiell während der An- und Rückfahrt von der Arbeit erledigen. Die Mitnahme anderer Geräte / Dinge wie beispielsweise Bücher, Tablets etc. stehen hingegen stärker im Kontext der Faktoren Fahrtzeit und genutzte Verkehrsmittel.

Um während der Fahrt verschiedene Aktivitäten (siehe nächsten Kapitel) ausüben zu können, ist nicht nur die Frage der Ausstattung der Verkehrsmittel entscheidend. Genauso wichtig ist die Frage, was die PendlerInnen bei sich haben. Die vorliegenden Ergebnisse belegen, dass die Ausstattung mit Smartphone / Handy heutzutage ‚Standard‘ ist. Im Prinzip alle MIV- und ÖV-PendlerInnen haben dies während ihrer Fahrt dabei und haben damit ein wesentlich breiteres Feld an Möglichkeiten zur Nutzung ihrer Zeit als dies noch vor einigen Jahren der Fall war.

Die Mitnahme weiterer Geräte / Dinge steht in einem Kontext zur Dauer der Fahrt und unterscheidet sich teils zwischen MIV und ÖV. So werden beispielsweise Tablet / Laptop vor allem bei einer vergleichsweise langen Fahrdauer mitgenommen. Dass hier kein signifikanter Unterschied zwischen ÖV und MIV sichtbar wird, verweist darauf, dass eine Mitnahme nicht mit einer Nutzung gleichzusetzen ist.

Zeitungen und Zeitschriften haben unabhängig von der Fahrdauer rund 30 Prozent der Befragten bei sich, verstärkt ÖV-NutzerInnen. Letztere haben auch häufiger als jene im MIV Bücher auf der Fahrt mit dabei; ein Anteil der mit steigender Fahrdauer zunimmt. Im MIV wird hingegen verstärkt die Mitnahme von ‚ipod / mp3 / CD Player / Radio‘ angegeben.

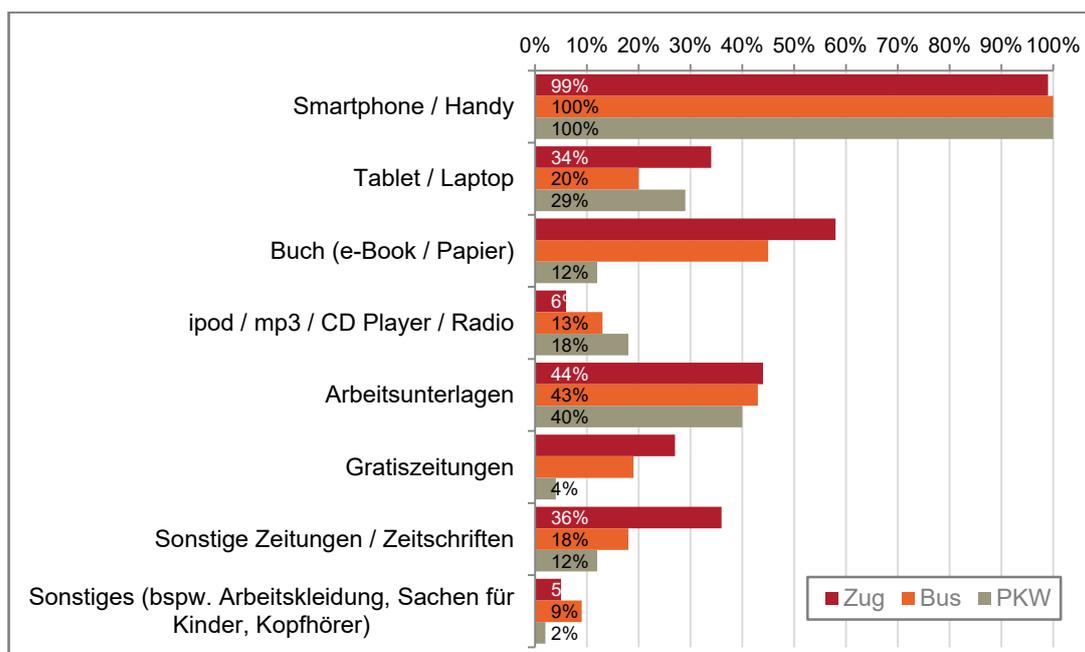


Abbildung 36: Ausstattung während der Fahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=3)

3.5 Aktivitäten während dem Pendeln

Die Nutzung von ÖV ist mit deutlich mehr Aktivitäten bzw. Aktivitätsmöglichkeiten verbunden. ‚Ruhe/Entspannung‘, ‚Kommunikation‘ als auch ‚aktiven Tätigkeiten zu beruflichen und/oder privaten Zwecken‘ treffen im ÖV häufiger zu als im MIV. Am relativ meisten Zeit wird dabei für nicht-geschäftliche Tätigkeiten, wie schreiben oder lesen (analog), verwendet.

Im MIV steht die Konzentration auf das Fahren deutlich im Vordergrund. Unter den genannten Aktivitäten nimmt Radio/Musik hören den relativ größten Stellenwert ein.

Rund jede/r zehnte MIV- und ÖV-NutzerIn möchte weitere Aktivitäten ausüben, kann dies jedoch auf Grund der gegebenen Rahmenbedingungen nicht tun. Zentrale hinderliche Faktoren für ÖV-NutzerInnen sind mangelnde Sitzplätze, schlechtes Raumklima und unzureichende technische Ausstattung für die Verwendung technischer Geräte (insb. mangelnde WLAN-Ausstattung).

Die verstärkte Nutzung der Fahrtzeit für berufliche Aktivitäten wird auch durch die Frage der Anerkennung dieser ‚Arbeitszeit‘ durch den/die ArbeitgeberIn beeinflusst. Bei jenen, welche die Pendelzeit (auch) für berufliche Tätigkeiten nutzen, wird diese Zeit mehrheitlich nicht als Arbeitszeit anerkannt.

Wie verbringen PendlerInnen ihre Fahrt, welchen Aktivitäten gehen sie nach? Um einen Einblick zu erhalten, wurde die Ausübung unterschiedlichster Aktivitäten im Hauptverkehrsmittel während der Hin- und Rückfahrt erhoben. Bei diesen Aktivitäten handelt es sich sowohl um solche zu beruflichen als auch zu privaten Zwecken.

Blickt man auf die einzelnen abgefragten **Aktivitäten im Detail**, wird erstens deutlich, dass sich die Aktivitäten auf der Hin- und Rückfahrt nicht wesentlich unterscheiden (siehe Abbildung 37). Ersichtlich wird zweitens auch, dass ÖV-NutzerInnen ein deutlich breiteres Aktivitätsspektrum aufweisen als jene, die mit dem PKW unterwegs sind. Drittens verrichten PendlerInnen auf ihrem Arbeits- bzw. Nachhauseweg deutlich häufiger Aktivitäten zu privaten Zwecken als zu beruflichen Zwecken. *Berufliche Aktivitäten* werden von höchstens von einem Viertel der Befragten auf dem Arbeitsweg ausgeübt. Während im ÖV hier vor allem online/elektronisch gearbeitet wird, steht bei AutofahrerInnen die medial/technische Kommunikation im Vordergrund.

Bei *privaten Aktivitäten* dominieren im ÖV das Tagträumen und die Entspannung. Andere Aktivitäten (schriftliche Kommunikation online/elektronisch, Schlafen, nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog oder online/elektronisch und face to face Kommunikation) folgen mit je ähnlichen Anteilswerten. Im MIV entfällt der höchste Anteilswert auf die Aktivitätskategorie ‚Entertainment online/elektronisch‘, womit in erster Linie Radio/Musik hören gemeint ist. Von gewisser Bedeutung ist daneben noch die medial/technische unterstützte Kommunikation.

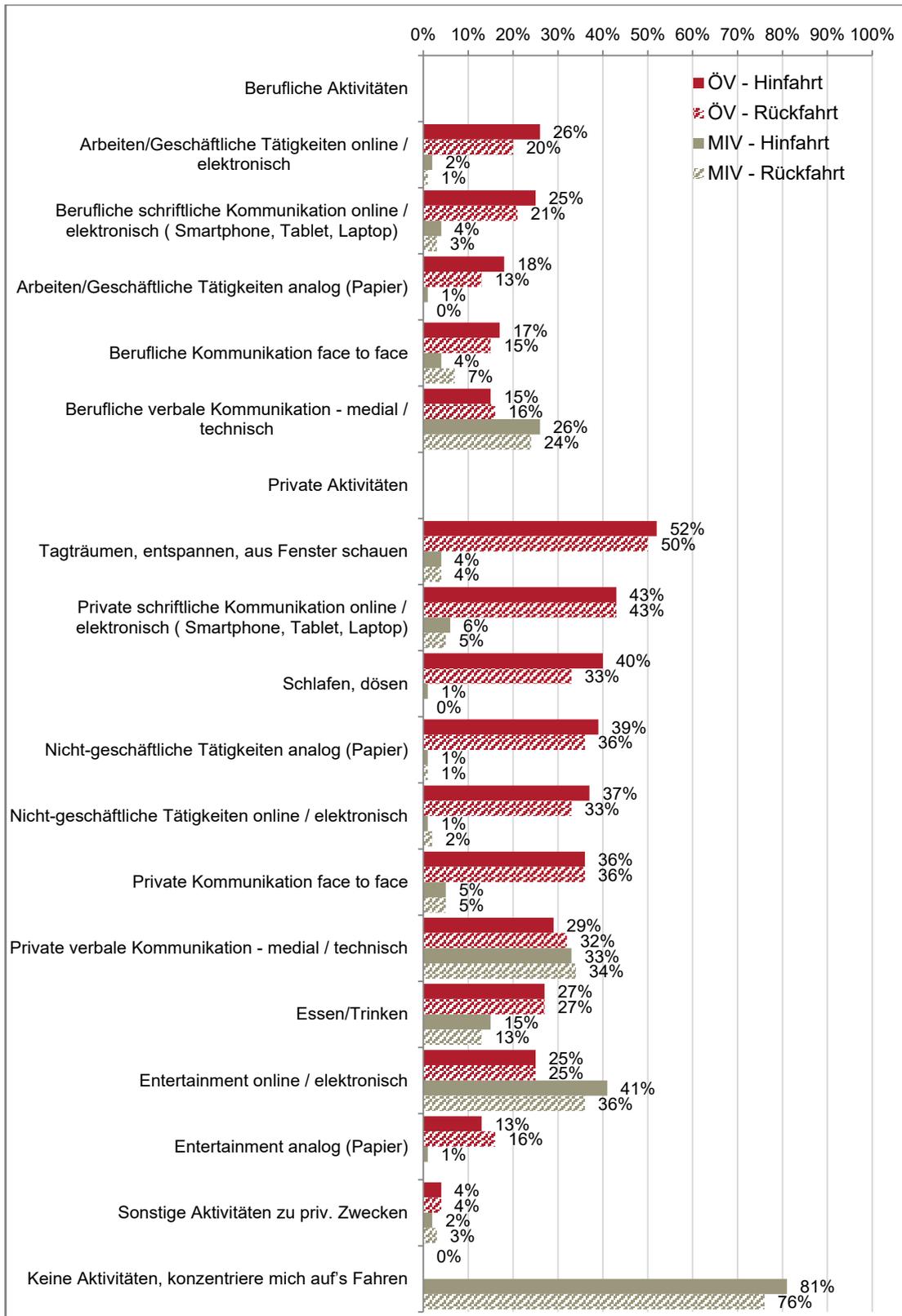


Abbildung 37: Aktivitäten auf der Hin- und Rückfahrt zu der Arbeit / von der Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV (Mehrfachnennungen möglich) (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, Hinfahrt n miss=1, Rückfahrt n miss=5)

Durchschnittlich üben die Befragten auf der Hinfahrt üblicherweise 2,87 verschiedene Tätigkeiten aus, auf der Rückfahrt nach Hause sinkt dieser Wert leicht auf 2,61 Tätigkeiten

(Tabelle 17). Die höchste Zahl verschiedener Aktivitäten nennen ZugfahrerInnen (knapp fünf im Durchschnitt), gefolgt von BusnutzerInnen (gut 4,5) und PKW-FahrerInnen (gut eine Aktivität). Auf beiden Wegen liegt, vor dem Hintergrund der zuvor schon skizzierten Ergebnisse, die Anzahl privater Aktivitäten erwartungsgemäß über jener der beruflichen.

		Mittelwert	Median	Minimum	Maximum
Summe Anzahl berufliche Aktivitäten Hinfahrt	PKW	,40	,00	,00	4,00
	Zug	1,05	,00	,00	6,00
	Bus	1,04	,00	,00	4,00
	Gesamt	,66	,00	,00	6,00
Summe Anzahl private Aktivitäten Hinfahrt	PKW	1,11	1,00	,00	8,00
	Zug	3,89	3,00	,00	10,00
	Bus	3,72	3,00	,00	9,00
	Gesamt	2,22	2,00	,00	10,00
Summe Anzahl Aktivitäten Hinfahrt	PKW	1,51	1,00	,00	10,00
	Zug	4,94	4,00	1,00	13,00
	Bus	4,76	4,00	,00	13,00
	Gesamt	2,87	2,00	,00	13,00
Summe Anzahl berufliche Aktivitäten Rückfahrt	PKW	,35	,00	,00	2,00
	Zug	,93	,00	,00	5,00
	Bus	,62	,00	,00	4,00
	Gesamt	,56	,00	,00	5,00
Summe Anzahl private Aktivitäten Rückfahrt	PKW	1,00	1,00	,00	6,00
	Zug	3,65	3,00	,00	10,00
	Bus	3,54	3,00	,00	9,00
	Gesamt	2,05	1,00	,00	10,00
Summe Anzahl Aktivitäten Rückfahrt	PKW	1,35	1,00	,00	8,00
	Zug	4,58	4,00	1,00	14,00
	Bus	4,15	3,00	,00	13,00
	Gesamt	2,61	2,00	,00	14,00

Tabelle 17: Anzahl der Aktivitäten auf der Hin- und Rückfahrt zu der Arbeit / von der Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)

Werden die **zeitintensivsten Tätigkeiten** gereiht, zeigt sich im ÖV – sowohl bei der Hin- als auch der Rückfahrt –, dass für die Ausübung nicht-geschäftlicher Tätigkeiten (analog) am relativ meisten Zeit aufgewendet wird (Abbildung 37, Übersicht **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Die Ausübung nicht-geschäftlicher Tätigkeiten online/elektronisch, entspannende Tätigkeiten und die private face-to-face Kommunikation folgen mit je gleichen Anteilen auf den Rängen. Im MIV dominieren, sofern Aktivitäten neben dem Fahren angegeben werden, Entertainment und Telefonieren.

Rang	ÖV Hinfahrt	ÖV Rückfahrt	MIV Hinfahrt	MIV Rückfahrt
1	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier) - 25%	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier) - 19%	Keine Aktivität - 68%	Keine Aktivität - 68%

2	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online/elektronisch & die private face-to-face Kommunikation - je 9%	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online/elektronisch - 11%	,Entertainment online/elektronisch' – 9%	,Entertainment online/elektronisch' – 8%
3	,Schlafen/dösen' & ,Tagträumen/entspannen/aus dem Fenster schauen' - je 8%	,Schlafen/dösen' & ,Tagträumen/entspannen/aus dem Fenster schauen' & ,private face-to-face Kommunikation' & ,Entertainment online/elektronisch' - je 9%	,Private verbale Kommunikation – medial/technisch' – 6%	,Private verbale Kommunikation – medial/technisch' – 7%

Tabelle 18: Top 3 der zeitintensivsten Aktivitäten auf der Hin- und Rückfahrt zu der Arbeit / von der Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, Hinfahrt n miss=1, Rückfahrt n miss=5)

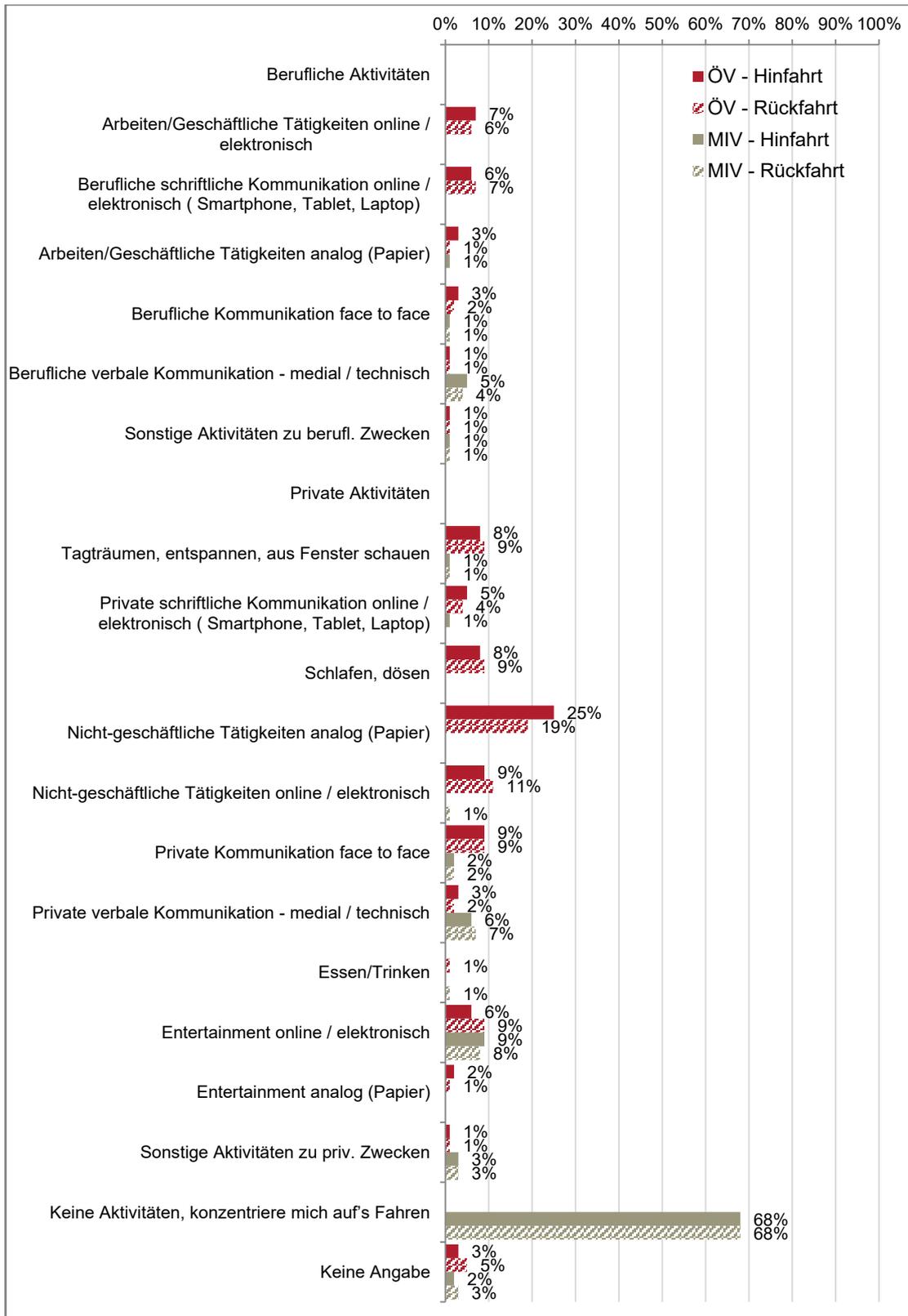


Abbildung 37: Zeitintensivste Aktivität auf der Hin- und Rückfahrt zu der Arbeit / von der Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, Hinfahrt n miss=1, Rückfahrt n miss=5)

Differenzierungen zeigen sich in Zusammenhang mit dem Aktivitätsspektrum entlang der Faktoren Dauer der Fahrtzeit und Alter der Befragten.

Mit der Dauer der Fahrtzeit nimmt im MIV der Anteil der Personen ab, welche angeben keine Aktivitäten auszuüben. Jene, die bis zu 30 Minuten unterwegs sind, geben zu knapp 90 Prozent an keine Aktivitäten auszuüben. Ein Anteil der bei einer Wegedauer von 31 bis 60 Minuten auf rund drei Viertel abnimmt. Im ÖV Bereich erhöht sich mit steigender Fahrtdauer der Anteil jener, die sich erholen/entspannen als auch der zu beruflichen/privaten Zwecken (bspw. lesen, schreiben) Aktiven, während die Kommunikation etwas an Bedeutung verliert.

Aus einem altersspezifischen Blickwinkel bestehen im ÖV – weder auf der Hin-, noch auf der Rückfahrt von der Arbeit – keine relevanten Unterschiede was kommunikative Aktivitäten oder berufliche/private Aktivitäten betreffen. ‚Ruhe, Entspannung‘ ist hingegen bei der jüngsten Altersgruppe (15-29 Jahre) deutlich bedeutsamer als bei Älteren. Im MIV gilt dies nicht; hier geben die Jungen allerdings vergleichsweise verstärkt an, während der Fahrt zu kommunizieren.

3.5.1 Zusammenfassung: Aktivitäten nach Zweck - Ruhe/Entspannung, Kommunikation und aktiven Tätigkeiten

Zusammengefasst lässt sich dieses gesamte Aktivitätsspektrum nach den **Dimensionen ‚Ruhe/Entspannung‘, ‚Kommunikation‘ und ‚aktiven Tätigkeiten‘** (bspw. lesen, schreiben), sei dies zu beruflichen oder privaten Zwecken‘ differenzieren (siehe Abbildung 38, Tabelle 76ff).

Diese Zusammenfassung verdeutlicht nochmals, dass sich die Aktivitäten je nach Hauptverkehrsmittel unterscheiden. ‚Ruhe/Entspannung‘, ‚Kommunikation‘ als auch ‚aktiven Tätigkeiten‘ treffen im ÖV häufiger zu, während im MIV die Konzentration auf das Fahren deutlich im Vordergrund steht.

Aber auch innerhalb des ÖV zeigen die Resultate, dass in Zügen und Bussen unterschiedliche Aktivitäten ausgeübt werden bzw. möglich sind. BusfahrerInnen nützen ihre Fahrtzeit vor allem zur ‚Ruhe/Entspannung‘. An zweiter Stelle folgt die Kommunikation und an dritter Stelle die Ausübung privater/beruflicher Aktivitäten. Bei jenen die im Zug fahren, stehen demgegenüber berufliche/private Aktivitäten an erster Stelle, gefolgt von der Kommunikation mit anderen und ‚Ruhe/Entspannung‘ folgt erst an dritter Stelle.

Insgesamt verweisen diese Ergebnisse somit erwartungsgemäß darauf, dass insbesondere Zugfahren die Ausübung eines relativ breiten Aktivitätsspektrums ermöglicht, während die Möglichkeiten vor allem im MIV wesentlich eingeschränkter sind.

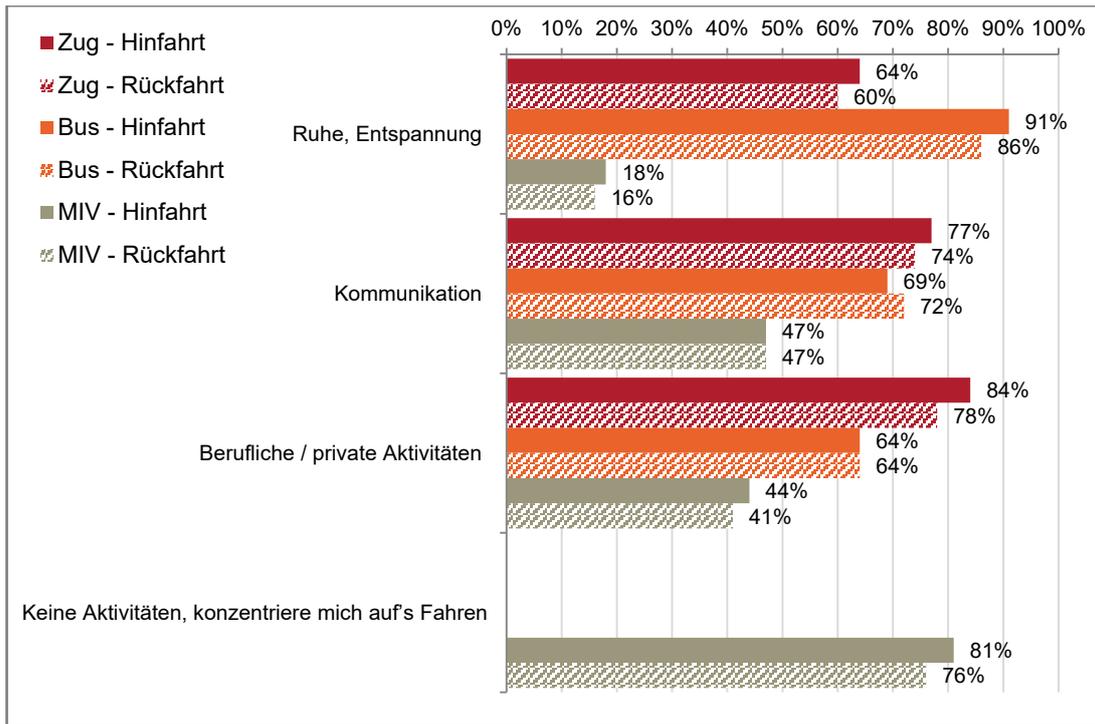


Abbildung 38: Aktivität (gruppiert) auf der Hin- und Rückfahrt zu der Arbeit / von der Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich).

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, Hinfahrt n miss=1, Rückfahrt n miss=5; Ruhe/Entspannung: ‚Tagträumen, entspannen, aus dem Fenster schauen‘, ‚Schlafen/dösen‘, ‚Essen/Trinken‘. Kommunikation: ‚Berufliche Kommunikation - medial / technisch‘, ‚Private Kommunikation - medial / technisch‘, ‚Schriftlich Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)‘, ‚Private Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)‘, ‚Berufliche Kommunikation face to face‘, ‚Private Kommunikation face to face‘. Berufliche/private Aktivitäten: ‚Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch‘, ‚Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)‘, ‚Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch‘, ‚Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)‘, ‚Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken‘, ‚Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken‘, ‚Entertainment online / elektronisch‘, ‚Entertainment analog (Papier)‘.

3.5.2 Zusammenfassung: Aktivitäten zu beruflichen und privaten Zwecken

Aus der Perspektive des Aktivitätszwecks betrachtet, also der Frage ob Aktivitäten primär berufliche oder privater Natur sind, spiegelt sich die relativ hohe Bedeutung von ‚Ruhe, Entspannung‘ in entsprechend hohen Anteilswerten privater Aktivitäten (Abbildung 39). Insgesamt über 60 Prozent der Befragten üben auf der Hin- und Rückfahrt ausschließlich private Aktivitäten aus, Anteile die bei PKW-FahrerInnen jeweils über jenen der NutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel liegen. Aber auch bei Letzteren sind private Aktivitäten häufiger anzutreffen als berufliche Aktivitäten, auch wenn hier das Aktivitätsspektrum vergleichsweise ausgeglichener ausfällt. Ausschließlich berufliche Aktivitäten treffen so gut wie nie zu.

Deutlich wird auch, dass rein private Aktivitäten auf der Rückfahrt tendenziell häufiger ausgeübt werden, auch wenn diese Zunahme nur sehr geringfügig ausfällt und in Folge nicht davon gesprochen werden kann, dass sich die Aktivitäten entlang der hier erhobenen Kategorien auf der Hin- und Rückfahrt typischerweise voneinander unterscheiden.

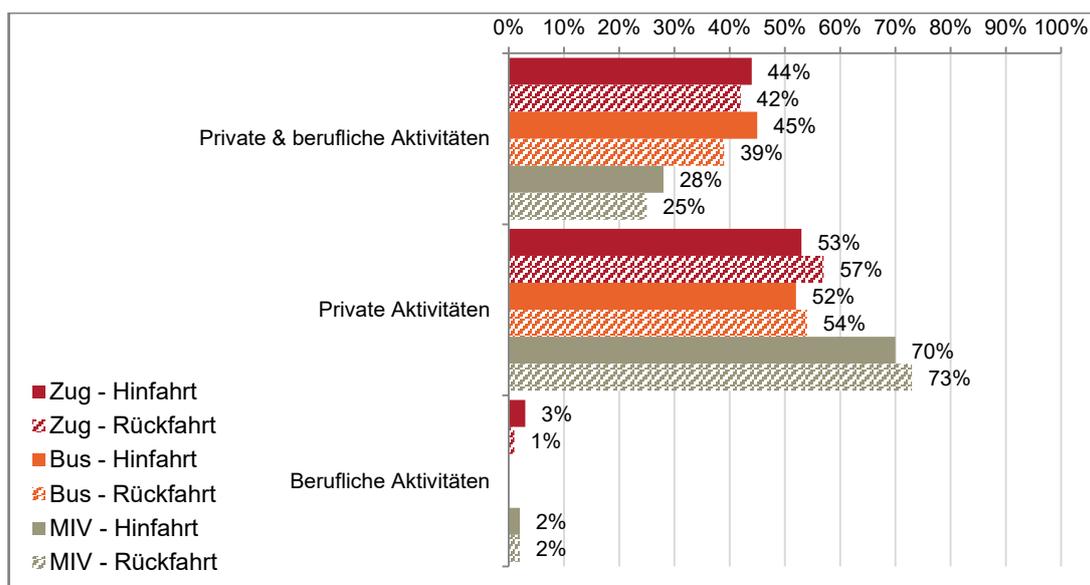


Abbildung 39: Berufliche und private Aktivität (gruppiert) auf der Hin- und Rückfahrt zu der Arbeit / von der Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich) (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, Hinfahrt n miss=1, Rückfahrt n miss=5)

3.5.3 Zusammenfassung: Technologische Basis der Aktivitäten

Innerhalb der erfragten Aktivitäten wurde jeweils unterschieden, ob diese mit Hilfe von online/elektronischer Medien, medial/technischer Tools (Telefonieren / videotelefonieren) oder auf analoger Basis stattfinden. Um einen Überblick über den Einsatz der jeweiligen Medien zu gewinnen, wurden diese – abseits der konkreten Aktivitäten – zusammengefasst.

Das Ergebnis zeigt erwartbare Unterschiede zwischen MIV- und ÖV-NutzerInnen und zwar dahingehend, dass analog basierte Tätigkeiten in erster Linie im ÖV relevant sind (siehe Tabelle 19). Knapp 60 Prozent üben – auf der Hin-, wie auch auf der Rückfahrt – analoge Tätigkeiten aus. Auch die Nutzung von online/elektronischen Medien wird im ÖV mit rd. 80 Prozent häufiger genannt als bei AutofahrerInnen (rd. 70 Prozent). Telefonieren / videotelefonieren wird hingegen von PKW-NutzerInnen häufiger genannt als von ÖV-NutzerInnen.

	Zug	Bus	PKW	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Aktivitäten analog, Hinfahrt	60%	51%	3%	29%
Aktivitäten elektronisch, Hinfahrt	81%	86%	70%	76%
Aktivitäten medial / technisch (Telefonieren / Videotelefonieren), Hinfahrt	40%	39%	63%	52%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Tabelle 19: Hinfahrt: Technologische Basis von Aktivitäten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich) (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)

	Zug	Bus	PKW	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Aktivitäten analog, Rückfahrt	57%	46%	1%	28%
Aktivitäten elektronisch, Rückfahrt	78%	90%	67%	73%
Aktivitäten medial / technisch (Telefonieren / Videotelefonieren), Rückfahrt	44%	43%	66%	55%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Tabelle 20: Rückfahrt: Technologische Basis von Aktivitäten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich) (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)

3.6 Hinderliches für Aktivitäten

Die Ausübung von Aktivitäten während einer Fahrt ist immer auch an die jeweils vorgefundenen Rahmenbedingungen gebunden. Die RespondentInnen wurden um eine Bewertung verschiedener Aspekte in ihrem jeweiligen Hauptverkehrsmittel gebeten. Blickt man zuerst auf die MIV-NutzerInnen, so wird hier in erster Linie das Verkehrsaufkommen als hinderlich erlebt (siehe Abbildung 40, Tabelle 80ff). 40 Prozent führen dies als sehr/eher hinderlich an, und 25 Prozent ergänzen ‚sonstige‘ hinderliche Gründe, wobei hier v.a. nochmals auf ein hohes Verkehrsaufkommen, Baustellen und/oder rücksichtslose VerkehrsteilnehmerInnen verwiesen wird. Die Ausstattung der PKWs, beispielsweise mit Tools, welche verschiedene Aktivitäten, etwa eine verbale/schriftliche Kommunikation, unterstützten, erleben mit 10 Prozent vergleichsweise wenige als hinderlich. In erster Linie wird in diesen Fällen das Nicht-Vorhandensein einer Freisprechanlage genannt.

Deutlich differenzierter fällt die Betrachtung für den ÖV-Bereich aus. Dabei wird deutlich, dass NutzerInnen von Zügen vergleichsweise öfter Hinderungsgründe für Aktivitäten benennen als jene, die primär mit dem Bus pendeln. Etwa die Hälfte der Personen (48 Prozent), die primär mit dem Zug in die Arbeit pendeln, kritisieren, dass keine **ausreichende Anzahl an Sitzplätzen** gewährleistet ist (Bus 31 Prozent). Ebenfalls fast die Hälfte der Befragten empfindet das **Raumklima** in Zügen als unangenehm, während BusnutzerInnen dies zu 31 Prozent angeben. An dritter Stelle folgt mit knapp 40 Prozent die Kritik, dass Züge über eine unzureichende **technische Ausstattung** für die Verwendung von technischen Geräten verfügen. Dieser Anteil fällt für Busse ähnlich hoch aus. Dabei wird vor allem das Fehlen einer kostenlosen WLAN Verbindung genannt (von knapp 30 Prozent aller Zug-, BusnutzerInnen bzw. 70 Prozent jener, die sich unzufrieden zeigen). Die meisten der in der Befragung inkludierten ZugpendlerInnen nützen Regionalzüge/S-Bahnen, welche – im Gegensatz zu RailJets – nicht mit kostenlosem WLAN ausgestattet sind. Im Busverkehr ist die Ausstattung je nach Linie bzw. Anbieter unterschiedlich. Ein weiterer Kritikpunkt an der technischen Ausstattung v.a. im Zug ist, dass es keine / zu wenige Steckdosen gibt (14 Prozent aller ZugnutzerInnen bzw. 30 Prozent jener die sich kritisch äußern).

Gut ein Drittel der ZugnutzerInnen empfinden auch die **Innenraumausstattung** als unzureichend. Dieser Anteil fällt damit im Zugbereich wieder deutlich höher aus als für Buse (23 Prozent). Auf Nachfrage wird hier nochmals auf mangelnde Sitzplätze verwiesen (s.o.). Kritisch angeführt wird aber auch, dass es zu wenig oder gar keine Tische gibt, ein genereller Platzmangel bestehe (u.a. für Gepäck, im Gangbereich) sowie verschiedene weitere Einzelnennungen vorliegen (bspw. zu wenig Haltemöglichkeiten, unbequeme Sitze) (jeweils rund 7 Prozent aller Zug-, BusnutzerInnen bzw. ein Fünftel jener, die sich unzufrieden zeigen).

Alle weiteren erfragten Faktoren sehen mit jeweils unter 30 Prozent deutlich weniger Personen als hinderlich. Gegebene Verkehrsverbindungen benennen 21 Prozent der ZugnutzerInnen und 14 Prozent der BusfahrerInnen als Hindernis. Die Notwendigkeit umzusteigen, Verspätungen, lange Intervalle und/oder lange Wartezeiten werden am häufigsten als nähere Begründungen angeführt. Vibrationen/Erschütterungen und eine mangelnde Privatsphäre erleben je 16 Prozent als störend, wobei letzteres bei BusfahrerInnen mit 21 Prozent etwas öfter genannt wird als bei ZugfahrerInnen.

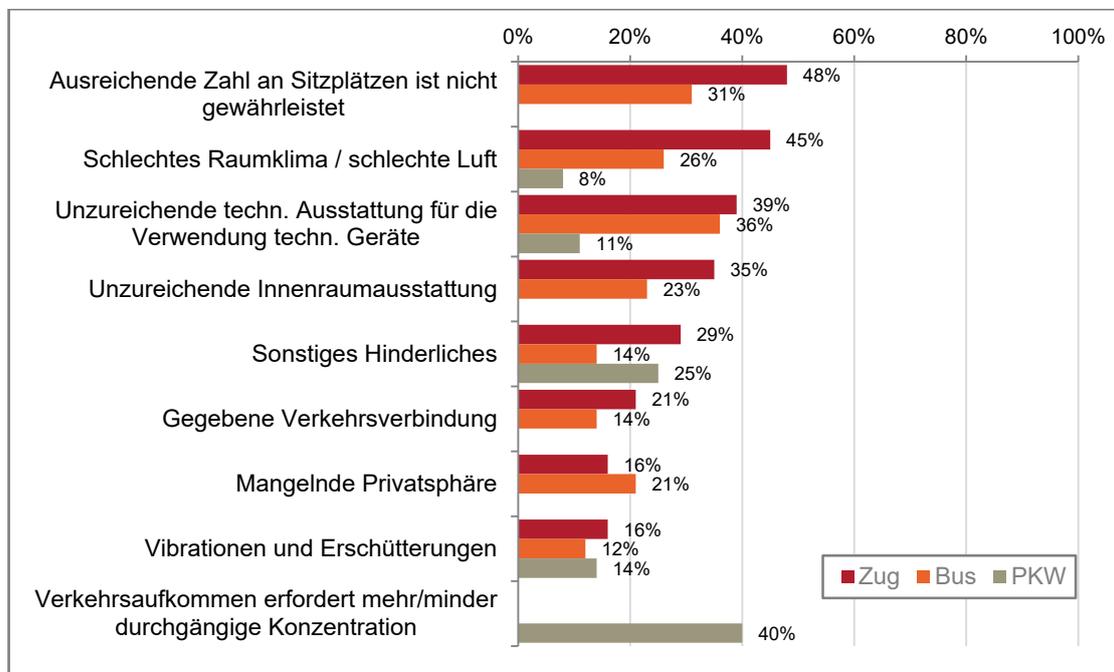


Abbildung 40: Sehr/eher hinderliches für die Ausübung von Aktivitäten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)

Letztlich gaben auch 29 Prozent jener, die Züge als Hauptverkehrsmittel nutzen und 14 Prozent jener, welche die meiste Fahrtzeit im Bus verbringen, noch weitere Aspekte an. Rund ein Viertel der ZugfahrerInnen (bzw. knapp 10 Prozent aller NutzerInnen) erleben andere Fahrgäste als rücksichtslos oder unangenehm. Ebensoviele, verstärkt in Bussen, kritisieren, dass keine Klimaanlage vorhanden ist bzw. diese schlecht temperiert ist. Von manchen wird auch ein zuviel an Lärm in Zügen und Bussen kritisiert. Weitere Nennungen werden lediglich von Einzelpersonen getätigt und inkludieren unter anderem die Kritik an zu viel oder zu wenig Lautsprecherdurchsagen oder unfreundliches Personal.

Etwa jede/r zehnte Befragte in allen drei untersuchten Regionen gibt vor diesem Hintergrund an, dass er/sie beim Pendeln weitere Aktivitäten ausüben möchte, dies aber nicht kann

(siehe Tabelle 92ff). Der Anteil fällt bei jenen, welche Züge als Hauptverkehrsmittel nutzen mit 15 Prozent etwas höher aus, als bei BusnutzerInnen (8 Prozent) und PKW-FahrerInnen (10 Prozent). Es äußern dabei – unabhängig von MIV oder ÖV – verstärkt Jüngere (15 bis 29 Jahre) den Wunsch nach weiteren Aktivitätsmöglichkeiten (siehe Abbildung 41). Dies verweist darauf, dass sich Bedarfe und Ansprüche über die Generationen verändern und sich eine zukunftsorientierte Auseinandersetzung mit Rahmenbedingungen und Anforderungen multifunktionaler Mobilitätsangebote insbesondere auch mit der jüngeren Generation auseinandersetzen sollte.

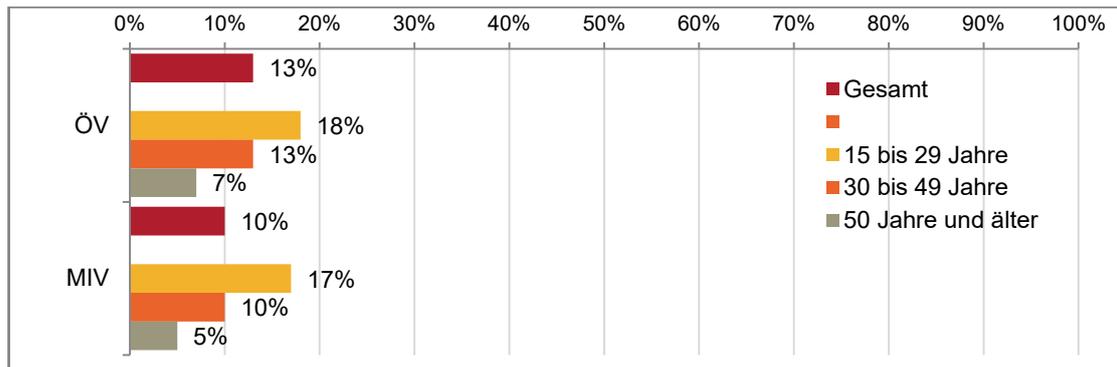


Abbildung 41: Anteil Personen, die sonstige Aktivitäten ausüben möchten aber nicht können, nach ÖV / MIV und Altersgruppen (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)

Im Detail nachgefragt, werden von jenen, die sich zusätzliche Aktivitätsmöglichkeiten wünschen, unterschiedliche Dinge genannt, welche oben zuvor genannte hinderliche Faktoren widerspiegeln. Bezogen auf den ÖV-Bereich ist es – mangels kostenlosem WLAN – nicht immer möglich onlinebasierten Aktivitäten nachzugehen. Zu wenig (ruhige) Sitzplätze und Tische erweisen sich als hinderlich, möchte man die Pendelzeit zum Lesen, Arbeiten, Schlafen oder Entspannen nützen.

Nur sehr vereinzelt geben die Befragten an, dass sie berufliche Tätigkeiten während der Fahrtzeit erledigen möchten. Dies könnte auch darin begründet liegen, dass ArbeitgeberInnen dies nur eingeschränkt als Arbeitszeit anerkennen. Bei jenen, die bereits jetzt ihre **Fahrtzeit** (auch) **für berufliche Tätigkeiten** nützen, wird jedenfalls nur bei einem geringen Anteil (ÖV: 10 Prozent, MIV: 16 Prozent, verstärkt bei Personen mit wechselnden Arbeits- und Einsatzorten) dies von ArbeitgeberInnenseite zur Gänze **als Arbeitszeit anerkannt**. Bei weiteren 15 Prozent (ÖV) bzw. 5 Prozent (MIV) erfolgt eine teilweise Anerkennung. Zu rund 70 Prozent liegt somit keine Anerkennung dieser ‚Arbeitszeiten‘ vor.

3.7 ÖV-NutzerInnen: Aktivitäten während Wartezeiten

Wartephasen werden vor allem zur Kommunikation (online/elektronisch schriftliche Kommunikation), zu Gespräche mit Mitwartenden und/oder zum Einkaufen genutzt. Wichtige Aktivitäten während Wartephasen weisen eine Entsprechung zur Verteilung privater Aktivitäten während der Fahrt auf. Berufliche Aktivitäten werden hingegen in Wartezeiten deutlich seltener ausgeübt.

Bei der Ausstattung der Haltestellen/Bahnhöfe werden jene von Zügen kritischer beurteilt als jene im Busbereich. Mängel werden vor allem beim Witterungsschutz, der ausreichenden Zahl an Sitzplätzen, Verfügbarkeit von WLAN, WCs und Einkaufsmöglichkeiten benannt.

NutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel sind immer wieder mit Wartezeiten konfrontiert. Die Bahnhöfe und Haltestellen bieten dabei mehr oder minder viele Möglichkeiten die Wartezeit zu überbrücken. In Anlehnung an die Aktivitäten während der Fahrt im Hauptverkehrsmittel wurde um eine Angabe gebeten, wie in der Regel Wartezeiten überbrückt werden.

Im Falle von Wartezeiten werden diese am häufigsten zur online/elektronisch vermittelten schriftlichen Kommunikation genutzt, gefolgt von Gespräche mit Mitwartenden und/oder die Nutzung der Zeit zum Einkaufen (siehe Abbildung 42, Tabelle 97ff). Damit weisen wichtige Aktivitäten während Wartephasen durchaus eine Entsprechung zur Verteilung privater Aktivitäten während der Fahrt auf. Berufliche Aktivitäten werden hingegen in Wartezeiten deutlich seltener ausgeübt als während der Fahrt.

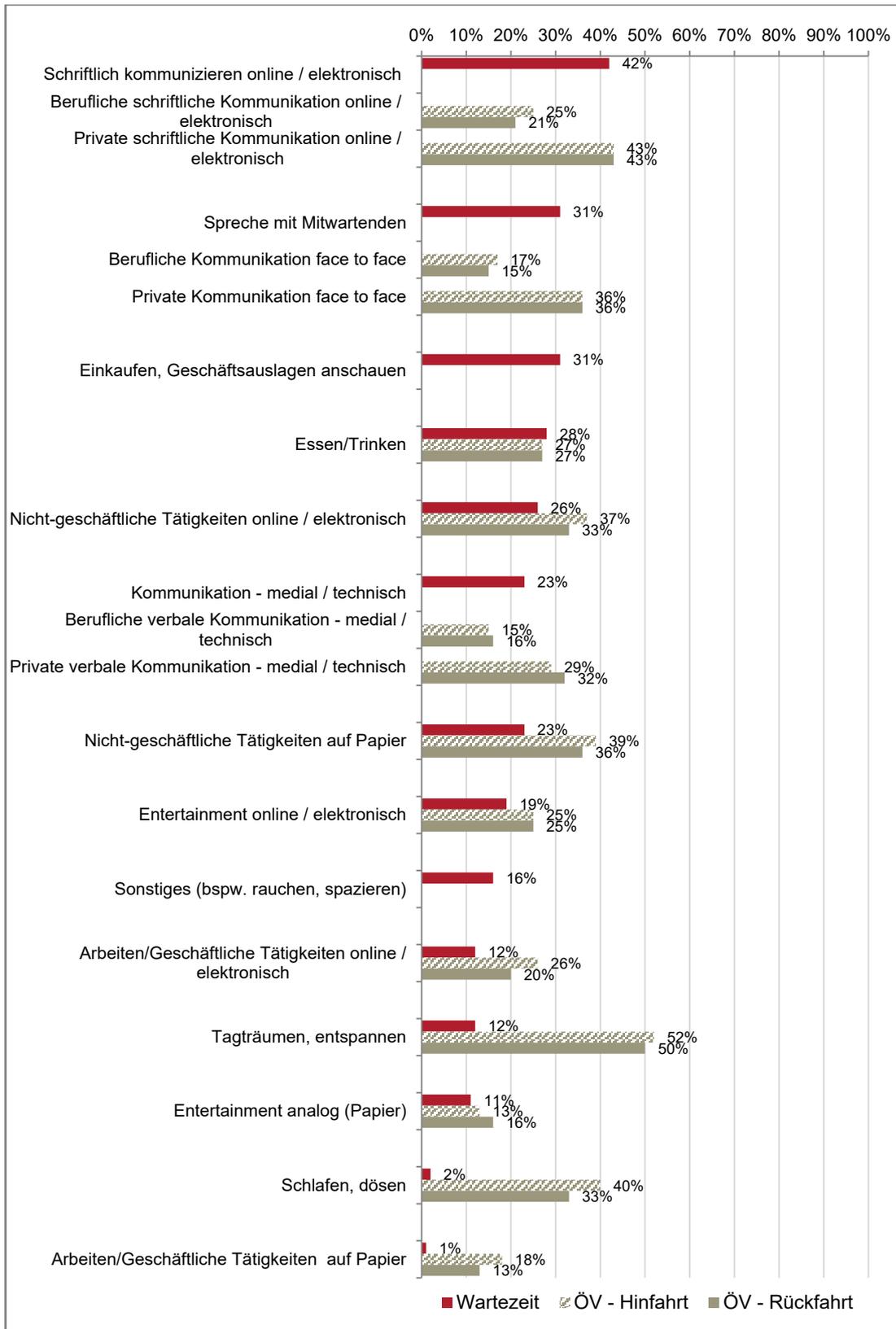


Abbildung 42: Aktivitäten während Wartezeiten und Hin-, Rückfahrt im ÖV (Mehrfachnennungen möglich) (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Aktivitäten Wartezeit Gewichtete Stichprobe n=74, n miss=1; Aktivitäten ÖV Gewichtete Stichprobe n=162, n miss=1)

3.7.1 Hinderliches im Wartebereich

Fast ein Drittel der ÖV-NutzerInnen sieht im Wartebereich bzw. an Haltestellen (bezogen auf Zustieg vom Weg von zu Hause in die Arbeit) keine fehlenden oder hinderlichen Elemente. Dabei schneiden Bushaltestellen deutlich besser ab (54 Prozent sehen nichts Fehlendes), als Wartebereiche von Zügen, wo mit 25 Prozent vergleichsweise wenige Personen keine Defizite verorten (siehe Abbildung 43).

Bei den genannten Defiziten steht ein ausreichender Witterungsschutz an erster Stelle. Dies trifft bei Zug- wie auch Bushaltestellen zu. Demgegenüber werden alle anderen Aspekte von ZugfahrerInnen deutlich häufiger angeführt. Dazu gehören vor allem eine ausreichende Zahl an Sitzplätzen, kein WLAN, kein WC und/oder Einkaufs- und Parkmöglichkeiten.

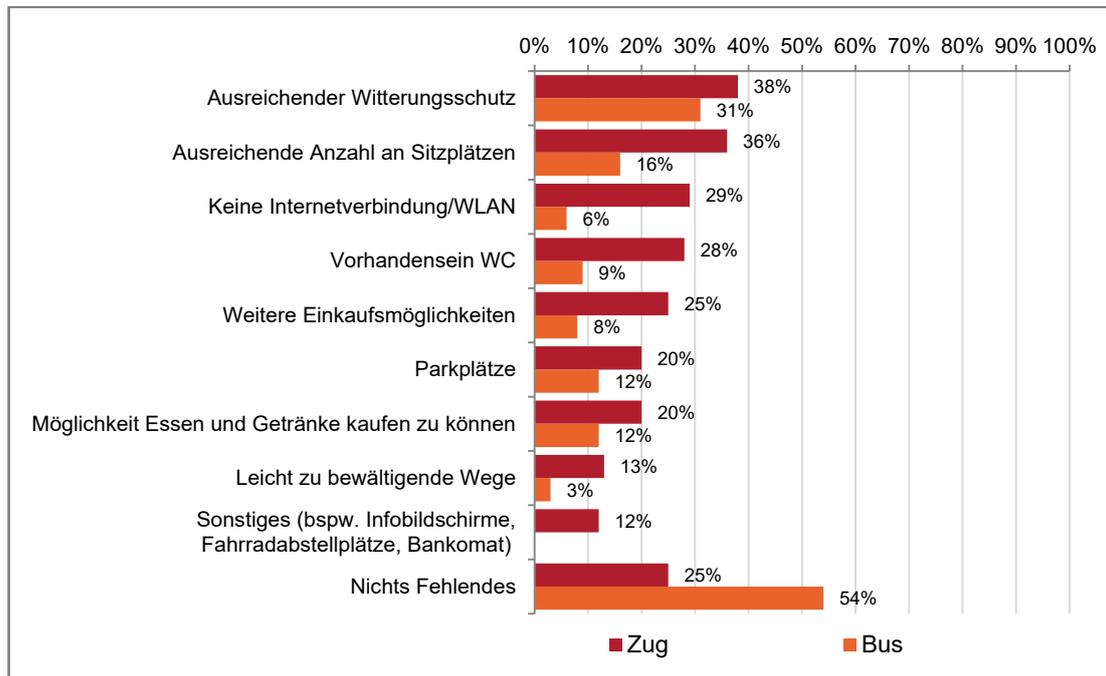


Abbildung 43: Sehr/eher Hinderliches im Wartebereich, nach Hauptverkehrsmittel Zug/Bus (Mehrfachnennungen möglich) (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=162)

3.8 Alternativen zum Hauptverkehrsmittel

Der Großteil jener Personen, welche beim Weg zur Arbeit den ÖV oder MIV nutzen, hätte auch die jeweils andere Möglichkeit zur Verfügung. Gründe für und gegen das jeweilige Verkehrsmittel bewegen sich zentral um Fragen von Flexibilität, Zeit- und Kostenfaktoren.

Der MIV Bereich punktet mit Flexibilität und einer kürzeren Pendelzeit. Höhere Kosten, Stress, mangelnde Parkplatzmöglichkeiten und ein hohes Verkehrsaufkommen halten ÖV Benutzer vom Umstieg auf ein privates Fahrzeug ab. Der ÖV Bereich kann hingegen vor allem mit Entspannung und der Möglichkeit die Pendelzeit sinnvoll zu nutzen punkten. Lange Fahrtdauern, Inflexibilität und teils schlechte Verkehrsanbindungen stehen auf der Negativseite.

Längere Fahrtzeiten könnten sich PendlerInnen, verstärkt ÖV-NutzerInnen, vor allem dann vorstellen, wenn berufliche Aktivitäten während der Fahrt von ArbeitgeberInnenseite abgegolten würden. Für MIV-NutzerInnen stellt die Möglichkeit selbstfahrender Autos eine vergleichsweise attraktive Option dar.

3.8.1 Hauptverkehrsmittel MIV

Die überwiegende Mehrheit der Erwerbstätigen aller Regionen (rd. 60 Prozent) nützt als Hauptverkehrsmittel den privaten PKW. Die meisten, nämlich knapp 60 Prozent, könnten als Alternative auch öffentliche Verkehrsmittel nutzen und haben dies – vereinzelt – früher auch getan (3 Prozent) (siehe Abbildung 44, Tabelle 101ff).

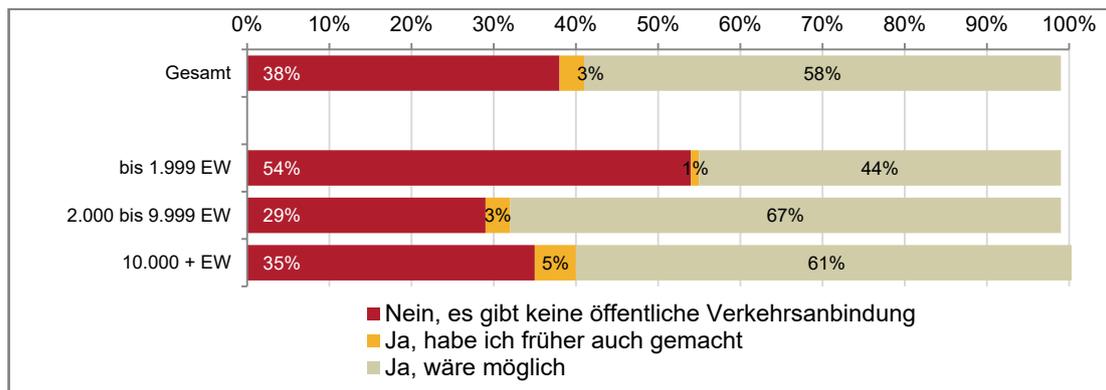


Abbildung 44: Hauptverkehrsmittel MIV: Öffentlicher Verkehr als Alternative (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=238, Darstellung exkl. Keine Angabe)

Anders formuliert bedeutet dies, dass 40 Prozent keine öffentliche Verkehrsanbindung zur Verfügung haben. Dabei handelt es sich signifikant häufiger um EinwohnerInnen kleinerer Gemeinden (bis 1.999 EinwohnerInnen), auch wenn die grundsätzliche Nutzung von MIV oder ÖV statistisch in keinem relevanten Zusammenhang zur Gemeindegröße steht. Dies darauf verweist, dass die Wahl zwischen ÖV und MIV letztlich (auch) durch andere Faktoren als die ausschließliche Verfügbarkeit bestimmt wird. Vor allem Flexibilität / Unabhängigkeit ist für EinwohnerInnen kleinerer Gemeinden noch gewichtiger (67 Prozent), als für jene, die in Gemeinden bzw. Städten mit 10.000 und mehr EinwohnerInnen leben (54 Prozent). Dahinter stehen lange Fahrtzeiten und schlechte Verkehrsanbindungen, welche in kleinen Gemeinden verstärkt gegen die Nutzung von ÖV-Angeboten sprechen.

Diese Argumente sind allesamt auch auf Gesamtebene zentral. **Flexibilität / Unabhängigkeit** stellt das ausschlaggebende Argument **pro PKW** dar, unabhängig verschiedenster Merkmale (bspw. Alter, Arbeitszeiten). Kürzere Fahrtzeiten folgen an zweiter Stelle, werden mit gut einem Drittel der Nennungen jedoch bereits deutlich seltener angeführt. Demgegenüber sprechen vor allem **lange Fahrtzeiten, Inflexibilität** und **schlechte Verkehrsanbindungen gegen eine ÖV-Nutzung**.

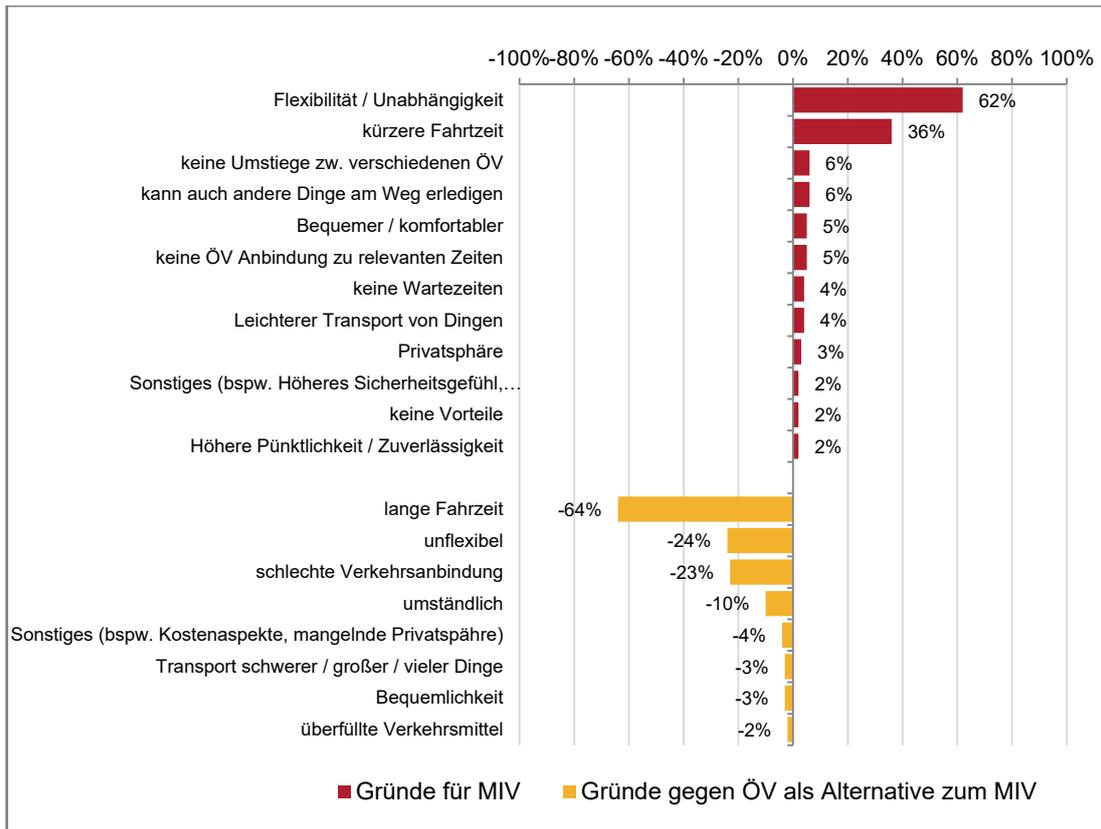


Abbildung 45: Gründe für MIV und Gründe gegen den Öffentlichen Verkehr als Alternative (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gründe für MIV Gewichtete Stichprobe n=238, Gründe gegen öffentlichen Verkehr Gewichtete Stichprobe n=145; Darstellung exkl. Keine Angabe)

3.8.2 Hauptverkehrsmittel ÖV

Rund 60 Prozent der MIV-NutzerInnen könnten auch mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit pendeln. Umgekehrt könnte ein vergleichbarer Teil der ÖV-NutzerInnen (70 Prozent) auch mit einem privaten Fahrzeug zur Arbeit zu gelangen (siehe Abbildung 46, Tabelle 110ff). Für jede/n Fünften wäre dies mangels eigenem Fahrzeug jedoch nicht möglich, was verstärkt für junge Erwerbstätige (bis 29 Jahre) mit knapp 40 Prozent zum Tragen kommt. Dabei können finanzielle Motive bzw. zu geringe finanzielle Rücklagen, um sich einen PKW oder ein Motorrad anzuschaffen als relevant angenommen werden, auch wenn der Anteil Jüngere, welche die Kostenfragen (Anschaffungskosten, laufende Kosten) als Motiv gegen den MIV ansprechen, geringer ausfällt als bei älteren Befragten. Dass die finanzielle Ausstattung der Haushalte dennoch relevant ist, zeigt sich jedenfalls daran, dass – in der im Sample kleinen Gruppe von Erwerbstätigen in armutsgefährdeten Haushalten – der Großteil über kein privates Fahrzeuge verfügt.

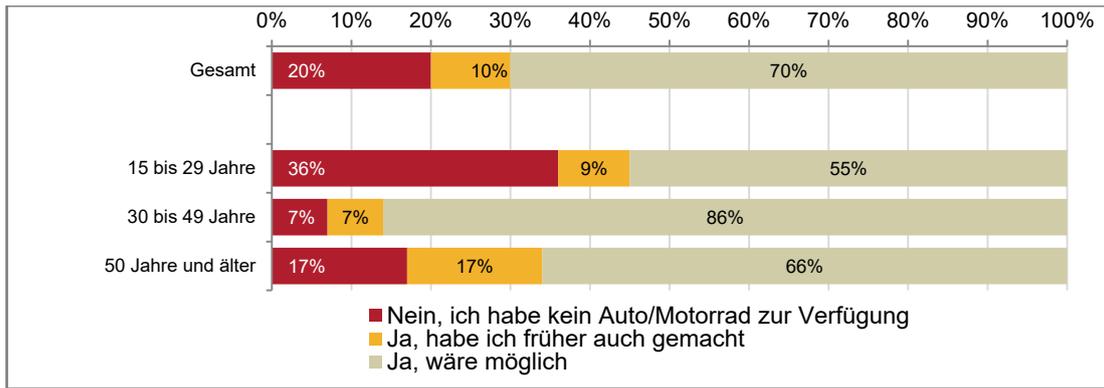


Abbildung 46: Hauptverkehrsmittel ÖV: MIV als Alternative (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=162, Darstellung exkl. Keine Angabe)

Der wichtigste Grund für die Nutzung von ÖV beim Weg zur Arbeit ist in allen Altersgruppen (insb. bei ZugnutzerInnen), dass dies als entspannender/weniger stressvoll erlebt wird. In engem Zusammenhang damit kann das Argument gesehen werden, dass Fahrtzeiten in ÖV sinnvoll genutzt werden können (bspw. zum Lesen oder Arbeiten). Diese Argumente spiegeln sich auch in der Frage was gegen die Nutzung des MIV spricht. Am häufigsten werden hier nämlich mit je rund 30 Prozent ‚weniger Entspannung/mehr Stress‘ und ‚höhere Kosten‘ genannt. Während ZugnutzerInnen ihre Pendelzeit vor allem als Entspannung und sinnvolle Zeitgestaltung sehen, sieht die relative Mehrheit der BusfahrerInnen dies als eine kostengünstige Alternative zum MIV (26 Prozent vs. 14 Prozent ZugnutzerInnen).

An vierter Stelle folgt das Argument (verstärkt von ZugfahrerInnen), dass mit ÖV der Arbeitsplatz schneller zu erreichen ist. Auch wenn meist die Fahrtdauer für den MIV spricht, so trifft dies also nicht in allen Fällen zu. Hohes Verkehrsaufkommen und Parkplatzsuche bzw. zu wenig Parkmöglichkeiten stellen so auch zwei Argumente gegen den MIV dar. Jede/r Vierte gibt an, dass am Arbeitsort zu wenig Parkplatzmöglichkeiten bestehen und das hohe Verkehrsaufkommen ist für jede/n Fünften ein Argument gegen den MIV.

Allen anderen Argumenten für den ÖV (bspw. geringere Umweltbelastung, keine Parkplatzsuche) kommt mit maximal 10 Prozent eine relativ geringere Bedeutung zu.

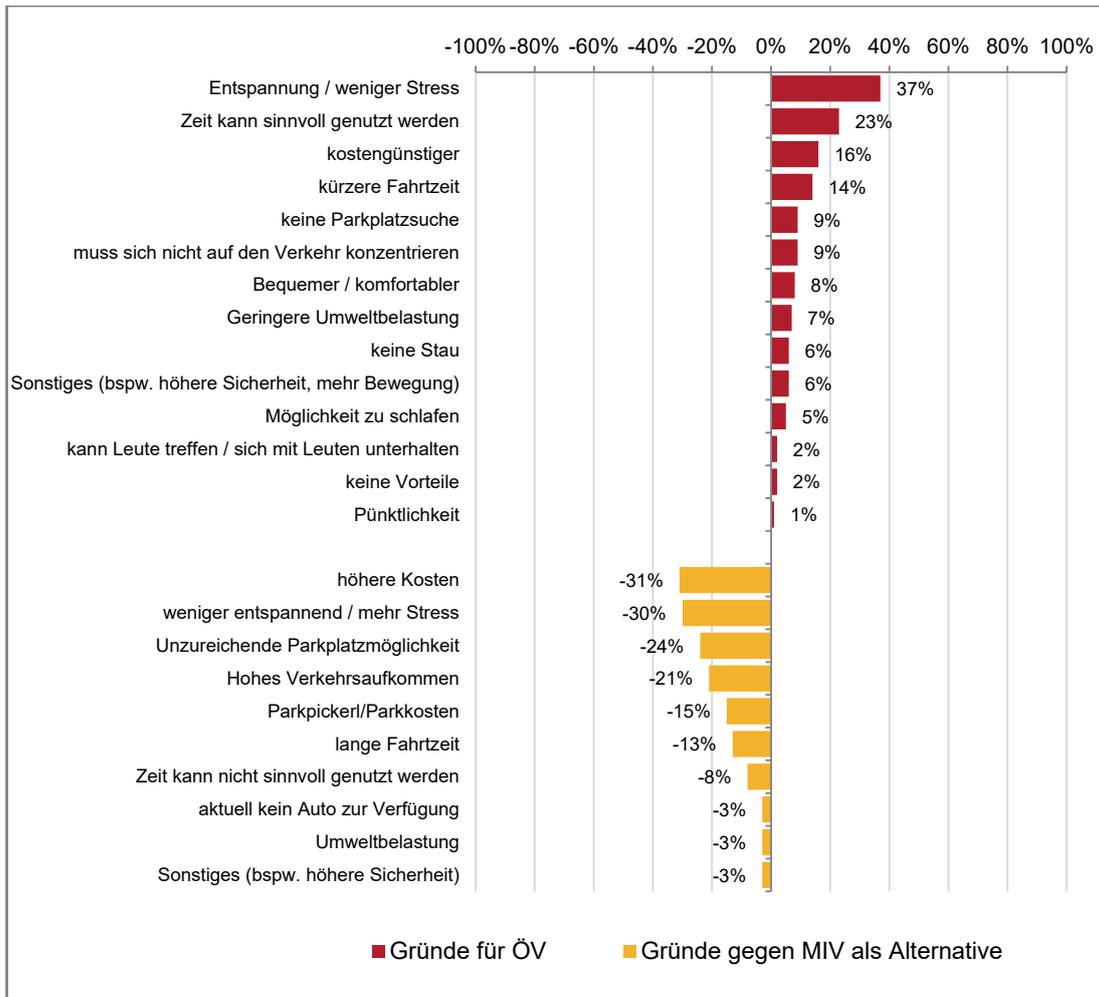


Abbildung 47: Gründe für ÖV und Gründe gegen den Öffentlichen Verkehr als Alternative (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gründe für ÖV Gewichtete Stichprobe n=162, Gründe gegen MIV Gewichtete Stichprobe n=132; Darstellung exkl. Keine Angabe)

Zusammenfassend formuliert sprechen für den MIV Bereich vor allem Flexibilität und eine kürzere Pendelzeit. Höhere Kosten, Stress, mangelnde Parkplatzmöglichkeiten und ein hohes Verkehrsaufkommen halten ÖV Benutzer vom Umstieg auf ein privates Fahrzeug ab. Der ÖV Bereich kann hingegen kann vor allem mit Entspannung und der Möglichkeit die Pendelzeit sinnvoll zu nutzen punkten. Lange Fahrdauern, Inflexibilität und teils schlechte Verkehrsanbindungen stehen auf der Negativseite.

3.8.3 Bereitschaft längere Fahrdauern in Kauf zu nehmen

Die Fahrdauer ist ein wichtiges Argument für die Verkehrsmittelwahl. Im Rahmen der Befragung wurden alle RespondentInnen gebeten anzugeben, unter welchen Bedingungen sie bereit wären längere Pendelzeiten in Kauf zu nehmen. Dazu wurden drei Möglichkeiten vorgegeben und zusätzlich konnten weitere Faktoren genannt werden. Ergänzend wurden dabei in erster Linie Arbeitsplatzfaktoren genannt. 5 Prozent aller Befragten gaben an, längere Pendelzeiten für einen besser bezahlten oder insgesamt attraktiveren Arbeitsplatz in Kauf zu nehmen.

Auch innerhalb der drei vorgegebenen Kategorien erfuhr die ‚Abgeltung beruflicher Aktivitäten durch den/die ArbeitgeberIn‘ mit rund 30 Prozent die höchste Zustimmung (siehe Abbildung 48, Tabelle 115ff). Bei ÖV-PendlerInnen (Bus, Zug) wäre die Bereitschaft für längere Fahrtzeiten unter dieser Bedingung noch häufiger vorstellbar als unter MIV-PendlerInnen. Vor allem jene, die aktuell eine mittlere Pendeldauer (30 bis 60 Minuten) haben, könnten sich bei Abgeltung beruflicher Aktivitäten während der Fahrt eine längere Fahrtdauer vorstellen (40 Prozent).

Eine bessere Ausstattung des Verkehrsmittels ist ebenfalls verstärkt für ÖV-NutzerInnen, vor allem für KurzzeitpendlerInnen (46 Prozent vs. rd. ein Viertel aller ÖV-NutzerInnen), ein Argument um längere Fahrtzeiten in Kauf zu nehmen, im MIV Bereich mit gut 10 Prozent deutlich seltener.

Umgekehrtes gilt für selbstfahrende Autos: Unter dieser Bedingung könnte sich gut jede/r Vierte MIV-NutzerIn eine Verlängerung der Pendelzeit vorstellen, aber ‚nur‘ rund 10 Prozent der ÖV-NutzerInnen.

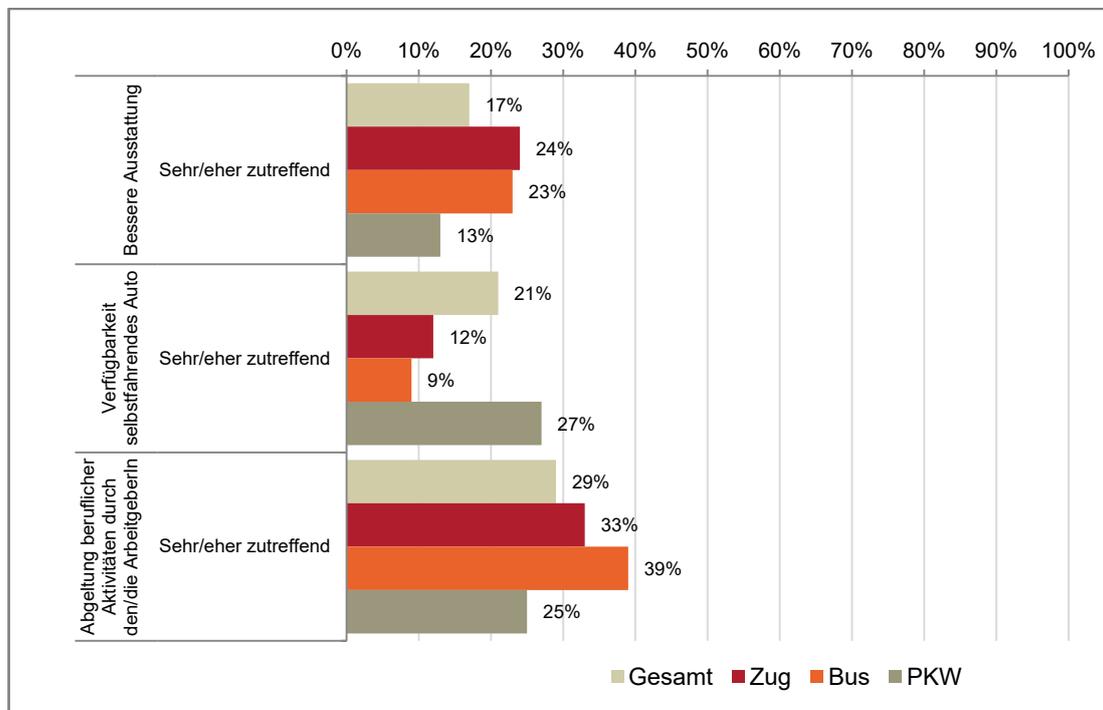


Abbildung 48: Bedingungen für die Bereitschaft zu längeren Fahrtzeiten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)

3.9 Bewertung der Pendelzeit und Veränderungswünsche

Die Pendelzeit wird, v.a. von ZugfahrerInnen, als eine ‚sinnvoll genutzte‘ und ‚entspannte Zeit‘ erlebt.

Jede/r Vierte wünscht sich eine Veränderung der Pendelsituation. Je länger die Pendelzeit ist, desto häufiger wird der Wunsch nach einer Veränderung geäußert.

Die Zeit, welche für das Pendeln zum Arbeitsplatz aufgebracht werden muss, kann als ‚verlorene‘ Zeit oder auch positiv genützte wahrgenommen werden. Die Befragungsergebnisse zeigen, dass ein hoher Anteil der PendlerInnen in allen drei Regionen die Pendelzeit durchaus positiv bewerten (siehe Abbildung 49, Tabelle 120ff). Etwa die Hälfte bewertet die Fahrtzeit als ‚sinnvoll genutzte Zeit‘ und zwei Drittel als ‚entspannte Zeit‘. Bei beiden Dimensionen stimmen ZugfahrerInnen am häufigsten zu, gefolgt von jenen, welche mit einem Bus pendeln und den PKW-FahrerInnen. ZugfahrerInnen erleben am häufigsten auch die Zeit sowohl als sinnvoll genutzt und entspannt (56 Prozent), können also am vergleichsweise besten die Pendelzeit für Aktivitäten und zur Entspannung nutzen. Am seltensten trifft dies auf PKW-FahrerInnen mit 21 Prozent zu.

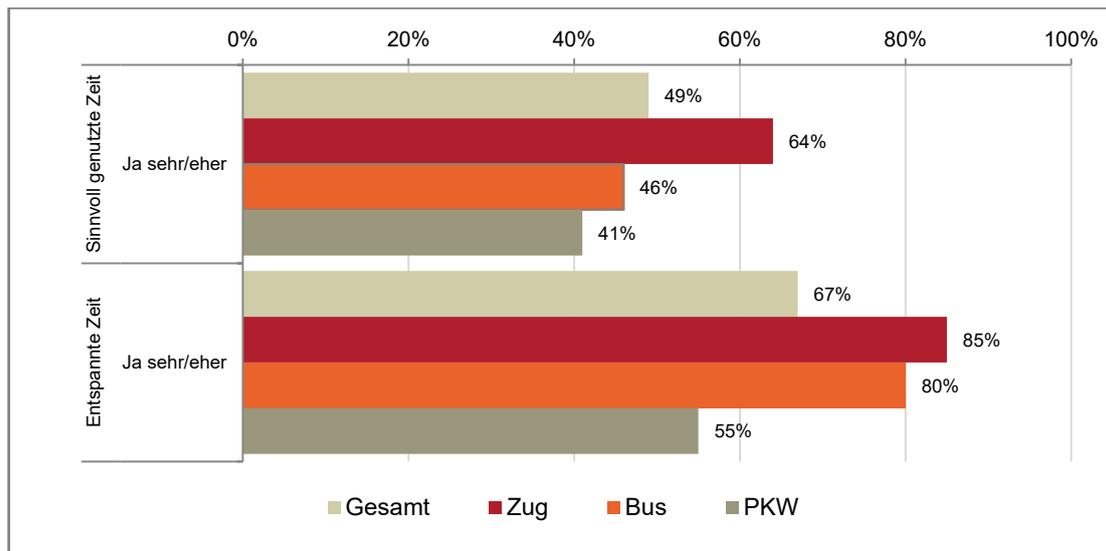


Abbildung 49: Bewertung Pendelzeit als sehr/eher sinnvoll genutzte und entspannte Zeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)

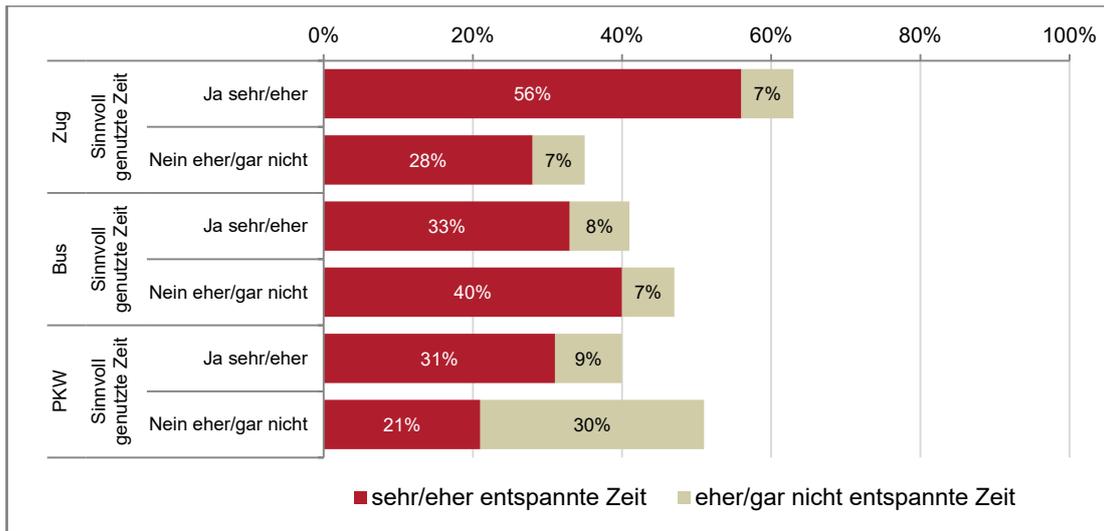


Abbildung 50: Bewertung Pendelzeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)

Interessanterweise spielen in der Bewertung verschiedene Faktoren wie beispielsweise die Pendeldauer, die Beurteilung von Ausstattungsmerkmalen oder auch soziodemographische Merkmale wie Geschlecht, Alter oder Vorhandensein von Kindern keine Rolle. In keinem der untersuchten Zusammenhänge zeigen sich klare statistische Unterschiede. Dies gilt auch im Kontext einer **gewünschten Veränderung** der Pendelsituation. So haben jene, welche die Pendelzeit als nicht sinnvoll genutzte Zeit und/oder wenig entspannend erleben, lediglich geringfügig verstärkt den Wunsch nach einer Veränderung. Deutlich ist hingegen die Situation in Abhängigkeit der Pendeldauer: Je länger die RespondentInnen pendeln, desto häufiger wünschen sie eine Veränderung ihrer Situation (siehe Abbildung 51, Tabelle 123ff). Während ‚nur‘ 12 Prozent jener, die bis zu einer halben Stunde unterwegs sind, ihre Pendelsituation verändern möchten, steigt der Anteil in der Gruppe ‚31 bis 60 Minuten‘ auf 25 Prozent und bei einer Pendeldauer von mehr als einer Stunde strebt gut jede/r Dritte eine Veränderung an. Die Pendeldauer erweist sich somit durchaus als zentraler Faktor, auch selbst dann, wenn die Zeit durchaus sinnvoll genutzt oder entspannt erlebt wird. Insgesamt dürfte das persönliche Zeitmanagement, das Erreichen einer Ausgewogenheit zwischen Pendel-, Arbeits- und Freizeit bei längerer Pendeldauer schlechter gelingen und den Wunsch nach einer Veränderung verstärken.

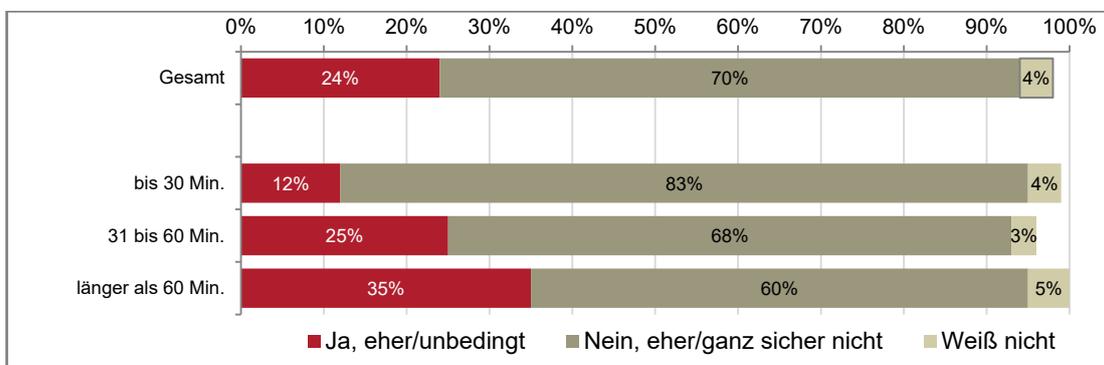


Abbildung 51: Mittelfristige Veränderung der Pendelsituation, nach Pendeldauer (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, Darstellung exkl. Keine Angabe)

Jene, welche mittelfristig eine Veränderung anstreben, wurden um eine nähere Erläuterung gebeten (siehe Tabelle 21). Etwa jede/r Fünfte plant bzw. wünscht sich einen Wohnortwechsel, also den Wohnort näher zum Arbeitsplatz zu verlagern (gemessen an allen Befragten 4 Prozent). Gut 10 Prozent streben den umgekehrten Weg an, also die Suche eines Arbeitsplatzes näher am Wohnort (gemessen an allen Befragten 3 Prozent). Rund 15 Prozent geben den Wunsch nach einer Verkürzung der Pendelzeit an, ohne dies näher ausführen (zu können).

Weitere Überlegungen betreffen Veränderungen der Arbeitsform und/oder -zeit (5 Prozent Arbeitszeitreduktion, 4 Prozent Telearbeit) sowie der Verkehrsmittelwahl. So gibt jede/r fünfte PKW-FahrerIn an, auf den ÖV Bereich umsteigen zu wollen, sofern eine bessere Leistung gegeben ist (5 Prozent aller befragten Personen, welche den PKW als Hauptverkehrsmittel nutzen). Konkret wird damit vor allem der Wunsch nach dem Vorhandensein öffentlicher Verkehrsanbindung (tw. einer schnelleren und häufigeren) geäußert. Weitere 8 Prozent planen den Umstieg vom MIV auf den ÖV ‚fix‘ (2 Prozent aller befragten Personen, welche den PKW als Hauptverkehrsmittel nutzen). Umgekehrt wollen 10 Prozent der ÖV-NutzerInnen künftig mit einem privaten Fahrzeug pendeln (5 Prozent aller befragten Personen, welche Zug oder Bus als Hauptverkehrsmittel nutzen) und ebensoviele wünschen sich einen Ausbau und bessere Leistung des ÖV, um auch weiterhin mit Zug/Bus zu pendeln.

Für jede/n Zehnten stellt sich die Frage in mittelfristiger Perspektive nicht (mehr), da ein Übertritt in die Pension erfolgt.

	Hauptverkehrsmittel		
	MIV	ÖV	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil
Wohnortwechsel geplant/gewünscht - Wohnort näher zu Arbeitsplatz	17%	22%	19%
kürzere Fahrtzeit	12%	22%	16%
Jobwechsel geplant/gewünscht - Arbeitsplatz näher zu Wohnort	16%	8%	13%
Umstieg auf ÖV, wenn bessere Leistung	20%		12%
baldiger Pensionsantritt	8%	12%	10%
Ausbau / bessere Ausstattung ÖV	4%	11%	7%
Sonstiges	9%	3%	6%
Arbeitszeit verkürzen / mehr Freizeit	3%	8%	5%

	Hauptverkehrsmittel		
	MIV	ÖV	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil
Veränderung nicht realistisch	7%	3%	5%
Umstieg auf ÖV	8%		4%
Umstieg auf MIV		10%	4%
Telearbeit	2%	7%	4%
Gesamt	100%	100%	100%

*Tabelle 21: Begründungen für eher/unbedingte Veränderung der Pendelsituation, nach ÖV / MIV
Mehrfachnennungen möglich (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=91)*

3.10 Fazit

Im Fokus sozial-empirischen NutzerInnenerhebung stand der Arbeitsweg, also jene Wege, welche den größten Anteil gemessen an allen Wegen einnehmen (siehe Kapitel 1). Dabei wurden ausschließlich Erwerbstätige befragt, welche von ihrem Wohnort zu ihrem Arbeitsplatz eine Strecke von zu mindestens 10 km (einfache Strecke von Tür zu Tür) zurücklegen und/oder für diesen Weg mindestens 30 Minuten benötigen. Wege im Kontext von Freizeitgestaltung etc., welche möglicherweise mit anderen Aktivitäten während der Fahrt oder beim Warten verbunden werden, wurden nicht analysiert.

Mehrheitlich stellt der PKW das Hauptverkehrsmittel dar (60 Prozent), also jenes Verkehrsmittel mit der längsten Nutzungsdauer. Ein Umstieg auf den ÖV wäre nur für einen Teil der Befragten möglich und/oder vorstellbar. Mangelnde öffentliche Verkehrsanbindungen markieren somit einen Teil der Problematik. Vor allem aber sind es mangelnde **Flexibilität und Unabhängigkeit** des ÖV, welche aus Sicht von 62% der PendlerInnen, welche mit dem PKW in die Arbeit fahren, gegen den ÖV sprechen. Dies ist in einem breiteren Kontext zu sehen: Zum Tragen kommen beispielsweise zusätzlich zu erledigende Wege, wie Kinder in die Schule zu bringen/abzuholen, arbeitsbezogene Faktoren wie das Vorliegen flexibler Arbeitszeiten oder auch Standortfaktoren, wenn etwa Einkaufsmöglichkeiten abseits der öffentlichen Verkehrsanschlüsse liegen. Die gegenwärtigen Veränderungen in der Arbeitswelt lassen hierbei keine Trendumkehr erwarten, so dass anzunehmen ist, dass für Erwerbstätige Flexibilität und Unabhängigkeit auch künftig eine hohe, wenn nicht gar zunehmende Bedeutung haben werden. Dies stellt beträchtliche Herausforderungen an ein öffentliches Verkehrsangebot und verweist auf die Wichtigkeit **multimodaler Verkehrsangebote**. Neue Modelle wie beispielsweise ISTmobil (siehe <https://istmobil.at>), welche bedarfs- und nachfrageorientiert Mobilität abseits vom eigenen Auto ermöglichen, weisen in diese Richtung und könnten sich zu einer wichtigen Säule eines breiten öffentlichen Verkehrsangebotes entwickeln.

Im Fokus der vorliegenden Befragung stand jedoch nicht die Frage der Multimodalität sondern jene nach **Multifunktionalität** öffentlicher Verkehrsmittel. Im Grunde zeigen die Befragungsergebnisse, dass erstens ein breites Spektrum an Aktivitäten vorliegt und zweitens – sieht man von kommunikativen Aktivitäten ab – mit Bus und Zug durchaus unterschiedliche Aktivitäten ermöglicht werden. BusfahrerInnen nützen bzw. können ihre Fahrtzeit vor allem zur ‚Ruhe/Entspannung‘ nützen. Bei ZugfahrerInnen ist insgesamt ein breiteres Spektrum an Aktivitäten beobachtbar und vor allem ‚berufliche/private Aktivitäten‘ (bspw. geschäftliche Tätigkeiten, sei dies online, elektronisch oder am Papier) werden häufiger ausgeübt als bei BusfahrerInnen. Zugleich verweisen die Ergebnisse auf verschiedenste **Optimierungspotentiale**, wollen öffentlicher Verkehrsmittel dem Anspruch der Multifunktionalität genüge tun. Dies betrifft grundlegende **quantitative Angebotsaspekte** ebenso wie **qualitative Ausstattungsmerkmale**. Für viele Aktivitäten ist ein Sitzplatz ein wesentlicher Faktor, der aus Sicht der Hälfte der Befragten in Zügen (knapp ein Drittel der BusnutzerInnen) keineswegs gesichert ist. Ein entsprechend **ausreichendes Sitzplatzangebot** wäre also eine grundlegende Anforderung, um während Fahrtzeiten Aktivitäten ausüben zu können. Vergleichbar viele Personen kritisieren ein **schlechtes Raumklima/schlechte Luft** und nahezu ebenso viele bemängeln, dass öffentliche Verkehrsmittel nicht dem heutigen **technischen Standard** entsprechen. Kostenlose WLAN Verbindungen und ausreichende Zahl von Steckdosen sind heute grundlegende Voraussetzung um zu arbeiten oder sich bspw. online zu unterhalten. Aber auch weitere Aspekte der Innenraumausstattung verweisen auf Optimierungsmöglichkeiten soll es Fahrgästen ermöglicht werden, ihre Zeit nach ihren Bedürfnissen sinnvoll zu nutzen (bspw. Vorhandensein von **Tischen**, in einer Größe, welche bspw. ein Abstellen eines Laptops und/oder sonstiger Arbeitsunterlagen ermöglichen, Vorhandensein von ausreichend Gepäcksablagen, Beinfreiheit). Denn im Grunde wird – vor allem die Fahrtzeit in Zügen – als durchaus **entspannte** und vor allem auch **sinnvoll genutzte Zeit** erlebt – ‚**Ruhe/Entspannung**‘, ‚**Kommunikation**‘ und ‚**aktiven Tätigkeiten**‘ (bspw. lesen, schreiben) – alles ist grundsätzlich möglich und all diese Aktivitäten könnten durch gezielte (Weiter-)Entwicklungen noch deutlich besser unterstützt werden.⁶ Dies ist nicht zuletzt wichtig, da etwa die Möglichkeit zur sinnvollen Zeitnutzung die subjektiv wahrgenommene Reisezeit deutlich verkürzen und zu einer gesteigerten Akzeptanz höherer Reisezeiten führen kann (siehe Kapitel 1), denn die Pendeldauer erwies sich in der Befragung als zentraler Faktor einer Gesamtbewertung – je länger die RespondentInnen pendeln, desto häufiger wünschen sie eine Veränderung ihrer Situation – , auch selbst dann, wenn die Zeit durchaus sinnvoll genutzt oder entspannt erlebt wird. Eine verstärkte multifunktionale Ausrichtung könnte hier also einen Beitrag zur erhöhten Akzeptanz (auch längerer) Wegezeiten im öffentlichen Verkehr leisten. Aber auch arbeitgeberInnenseitige Maßnahmen wären verstärkt zu diskutieren. So können sich PendlerInnen längere Fahrtzeiten vor allem dann vorstellen, wenn berufliche Aktivitäten während der Fahrt von ArbeitgeberInnenseite auch abgegolten würden. Bei jenen, welche die Pendelzeit (auch) für berufliche Tätigkeiten nutzen (knapp 40%), wird diese Zeit bislang mehrheitlich nicht als Arbeitszeit anerkannt (rd. 70%), was auf

⁶ Dies gilt auch für die Ausstattung von Haltestellen/Bahnhöfe: Eine ausreichende Zahl an Sitzplätzen, Verfügbarkeit von WLAN etc. zählen zu den Erwartungen der PendlerInnen.

die Bedeutung einer näheren Analyse **betrieblicher Mobilitätsmanagementansätze** verweist (siehe näher dazu Arbeitspaket 6).

IV. RAUMSTRUKTUR-ANALYSEN IN DEN MODELLREGIONEN

„Walkthrough“

DI Dr. Harald Frey, Mag.^a Manuela Winder, TU-Wien, Institut für
Verkehrswissenschaften

4 RAUMSTRUKTUR-ANALYSEN IN DEN MODELREGIONEN

„WALKTHROUGH“

4.1 Einleitung

Ziel des Arbeitspaketes 4 ist die Erhebung spezifischer Voraussetzungen und Ausstattungsmerkmale entlang ausgewählter Wegeketten, um Einflussfaktoren auf die Zeitverwendung exemplarisch auszuwerten. Basis dafür stellt die Synthese zwischen den Analysen zur Zeitnutzung (AP2), den NutzerInnenanforderungen (AP3) sowie räumlich-struktureller Infrastruktur dar.

Zunächst werden Eckdaten der zwei Modellregionen östliche Obersteiermark und Mödling auf Bezirks- und Gemeinde vorgestellt. Anschließend werden die drei Evaluierungskataloge, die aufbauend auf der Aktivitätenmatrix (AP2) erstellt wurden, dargestellt (Evaluierungskatalog Infrastruktur Fahren, Evaluierungskatalog Infrastruktur Warten – Bahnhofsgelände, Evaluierungskatalog Infrastruktur Warten – Bahnhofsumgebung). Nach der Dokumentation der Begehung folgt eine detaillierte Analyse der Evaluierungsbögen, in der die untersuchten Verkehrsmittel (Infrastruktur Fahren) und Haltestellen (Infrastruktur Warten) in Form von Kurzportfolios dargestellt und abschließend miteinander verglichen und hinsichtlich ihrer Bedeutung für Zeitnutzungsaktivitäten bewertet werden.

4.2 Modellregionen

4.2.1 Auswahl der Modellregionen

Für die Raum-Struktur-Analyse wurden die Region östliche Obersteiermark (Bezirk Bruck-Mürzzuschlag und Bezirk Leoben) sowie die Region Mödling (Bezirk Mödling) ausgewählt. Die Region östliche Obersteiermark ist eine ländliche Region, die von demografischen und strukturellen Veränderungen stark betroffen ist. Im Gegensatz dazu ist die Region Mödling eine wachsende Region im Umfeld des urbanen Ballungszentrums Wien.

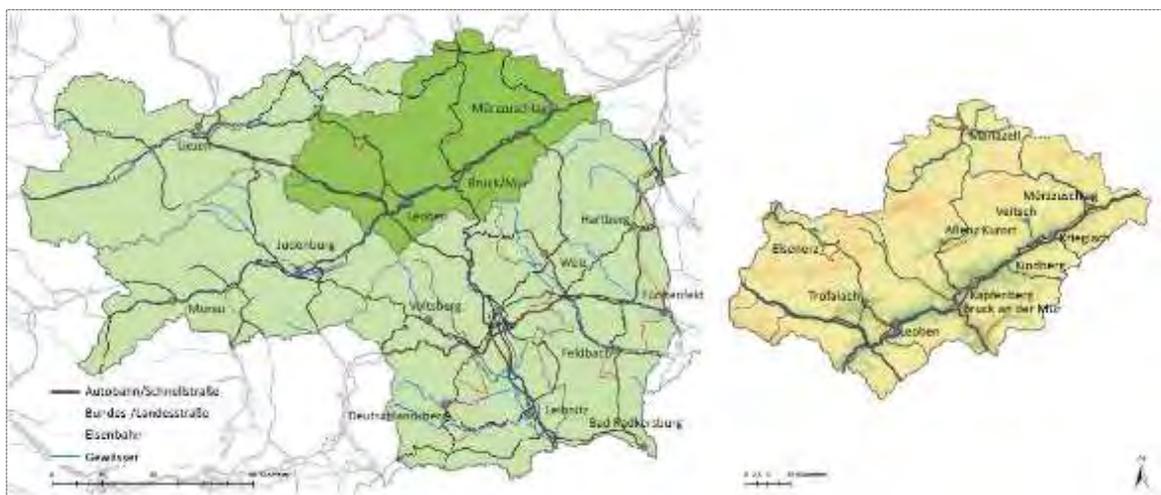


Abbildung 52: Modellregion Östliche Obersteiermark (Quelle: Gstinig et al. 2016)



Abbildung 53: Modellregion Mödling (Quelle: Radlobby Niederösterreich)

4.2.2 Beschreibung der Modellregionen

Eckdaten Modellregionen – Bezirksebene

Der dicht besiedelte Bezirk Mödling weist eine steigende EinwohnerInnenzahl auf, während die dünn besiedelten Bezirke in der östlichen Obersteiermark sinkende EinwohnerInnenzahlen aufweisen.

Bezirksebene	Bezirk Mödling	Bezirk Bruck-Mürzzuschlag	Bezirk Leoben
Fläche	277,5 km ²	2.155 km ²	1.100 km ²
Bevölkerungsdichte	426 EW/km ²	46 EW/km ²	55 EW/km ²
EinwohnerInnen (2017)	118.088	99.834	60.943
Trend EinwohnerInnenzahl	Steigend	Sinkend	Sinkend
	2001: 106.374 2011: 114.086	2001: 107.934 2011: 101.979	2001: 66.748 2011: 61.912

Tabelle 22: Eckdaten Bezirksebene. (Quelle: Statistik Austria „Ein Blick auf die Gemeinde“)

Eckdaten Modellregionen – Gemeindeebene

Gemeindeebene	Gemeinde Mödling	Gemeinde Bruck/Mur	Gemeinde Mürzzuschlag	Gemeinde Leoben
Fläche	9,95 km ²	85,24 km ²	51,31 km ²	107,73 km ²
Bevölkerungsdichte	2.082 EW/km ²	186 EW/km ²	168 EW/km ²	231 EW/km ²
EinwohnerInnen (2017)	20.713	15.850	8.592	24.915

Trend EinwohnerInnenzahl	Steigend 2001: 20.405 2011: 20.411	Sinkend/ stagnierend 2001: 16.381 2011: 15.649	Sinkend 2001: 9.957 2011: 9.038	Sinkend/ stagnierend 2001: 25.804 2011: 24.598
Erwerbstätige am Wohnort (2014)	9.548	7.051	3.532	10.415
Nichtpendler und Nichtpendlerinnen	776 (8%)	426 (6%)	238 (7%)	457 (4%)
Gemeindebinnenpendler und -pendlerinnen	1.800 (19%)	2.840 (40%)	1.624 (46%)	5.886 (57%)
AuspendlerInnen (2014)	6.972	3.785	1.670	4.072
Anteil AuspendlerInnen an Erwerbstätigen am Wohnort (2014) gesamt	73%	54%	47%	39%
in eine andere Gemeinde des Politischen Bezirks	1.952 (28%)	1.845 (49%)	804 (48%)	1.190 (29%)
in einen anderen Politischen Bezirk des Bundeslandes	1.035 (15%)	1.474 (39%)	252 (15%)	2.002 (49%)
in ein anderes Bundesland	3.961 (57%)	442 (12%)	602 (36%)	842 (21%)
EinpendlerInnen (2014)	7.769	5.310	2.362	9.462
aus einer anderen Gemeinde des Politischen Bezirks	2.487 (32%)	3.458 (65%)	1.896 (80%)	4.864 (51%)
aus einem anderen Politischen Bezirk des Bundeslandes	2.835 (36%)	1.706 (32%)	358 (15%)	4.067 (43%)
aus einem anderen Bundesland	2.447 (31%)	146 (3%)	108 (5%)	531 (6%)
Erwerbstätige am Arbeitsort	10.345	8.576	4.224	15.805
Anteil EinpendlerInnen an Erwerbstätigen am Arbeitsort (2014) gesamt	75%	62%	56%	60%

Tabelle 23: Eckdaten Gemeindeebene (Quelle: Statistik Austria „Ein Blick auf die Gemeinde“)

Im Vergleich zur Gemeinde Mödling (19%) weisen die Gemeinden in der östlichen Obersteiermark, allen voran Leoben (57%), einen hohen Anteil an GemeindependerInnen, gemessen an der Zahl der Erwerbstätigen am Wohnort, auf.

Bei den AuspendlerInnen weist die Gemeinde Mödling mit 73% auspendelnden Erwerbstätigen den höchsten Anteil an AuspendlerInnen (gemessen an der Zahl der Erwerbstätigen am Wohnort) auf, gefolgt von der Gemeinde Bruck/Mur (54%), Mürtzschlag (47%) und Leoben (39%). 57% der AuspendlerInnen aus Mödling pendeln dabei in eine

anderes Bundesland (Wien, NÖ), während knapp die Hälfte der AuspendlerInnen aus Bruck/Mur (49%) und Mürzzuschlag (48%) in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks pendeln. Knapp die Hälfte der AuspendlerInnen der Gemeinde Leoben hingegen pendelt in einen anderen Politischen Bezirk des Bundeslandes.

Bei den EinpendlerInnen weist ebenfalls die Gemeinde Mödling mit 75% einpendelnden Erwerbstätigen den höchsten Anteil an EinpendlerInnen (gemessen an der Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort) auf, gefolgt von der Gemeinde Bruck/Mur (62%), Leoben (60%) und Mürzzuschlag (56%).

Alle vier untersuchten Gemeinden sind damit EinpendlerInnen-Gemeinden, wobei die Gemeinden der östlichen Obersteiermark, hier allen voran Leoben, einen deutlich höheren Anteil an EinpendlerInnen (Leoben: 60%) als AuspendlerInnen (Leoben: 39%) aufweisen (zum Vergleich Mödling: EinpendlerInnen 75%, AuspendlerInnen: 73%).

Raumtypologie

Raumtypologie	Gemeinde Mödling	Gemeinde Bruck/Mur	Gemeinde Mürzzuschlag	Gemeinde Leoben
Erreichbarkeitsgrade:				
MIV ZO57 in 50min	100%	92,3%	98%	99%
ÖV ZO5 in 50 min	97%	46%	6%	79%
Raumtyp (ÖROK2005) ⁸	Zentraler Bezirk	Peripherer Bezirk	Peripherer Bezirk	Peripherer Bezirk

Tabelle 24: Raumtypologie Gemeinden nach ÖROK2005 (Quelle: Österreich unterwegs, BMVIT 2016)

Die untersuchten Modellregionen unterscheiden sich auch anhand des Raumtyps: so zählt die Gemeinde Mödling aufgrund hoher Erreichbarkeitsgrade im motorisierten und öffentlichen Verkehr als zentraler Bezirk, während die drei Bezirke in der östlichen Obersteiermark als periphere Gebiete gelten. Besonders niedrige Erreichbarkeitsgrade im öffentlichen Verkehr weist Mürzzuschlag mit 6% auf, gefolgt von der Gemeinde Bruck an der Mur (46%) und der Gemeinde Leoben mit 79%.

4.3 Kriterien- und Evaluierungskatalog

4.3.1 Multitasking-Aktivitätsmatrix

In Arbeitspaket 2 wurde eine Multitasking-Aktivitätsmatrix erstellt. Ausgehend von dieser wurde sowohl der Fragebogen für AP3 entwickelt, als auch Kriterien für die Erhebung vor Ort festgelegt.

⁷ ZO5 = zentraler Ort der Stufe 5 oder zentraler

⁸ Die Zuordnung basiert auf Erreichbarkeitsverhältnissen (ÖROK 2005) von überregionalen Zentren. Ist der Anteil der Bevölkerung je Bezirk, der das nächstgelegene überregionale Zentrum (ZO5 - zentraler Ort der Stufe 5 oder zentraler) sowohl mit dem MIV als auch mit dem ÖV innerhalb von 50 Minuten erreichen kann, geringer als 73%, wurde der Bezirk der Gruppe der peripheren Bezirke zugeordnet. Ausnahme Gemeinde Leoben – auf Wunsch des Bundeslandes wird Leoben trotz 79% als peripheres Gebiet gekennzeichnet.

Aktivitätenmatrix						
Sammlung von Nebentätigkeiten im MIV und						
Art der Tätigkeit	Tätigkeit - Kategorie	Geschäftliche Tätigkeiten	Private Tätigkeiten	MIV	ÖV	Einflussgrößen im Verkehrsmittel
Verbale Kommunikation Telefonieren / Videotelefonieren	Kommunikation - medial / technisch	x	x	x	x	Steckdose/Ladegerät
Schriftliche Kommunikation Online (SMS, Email, Whatsapp, Facebook, etc.)	Kommunikation - elektronisch (Smartphone, Laptop)	x	x	x	x	Steckdose/Ladegerät, Free WLAN
Verbale Kommunikation Face2Face (Gespräch mit Mitreisenden/Mitfahrenden)	Kommunikation - Face2Face	x	x	x	x	
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch (E-Mails, Schreiben, Lesen, Vorbereiten, Recherchieren, Internet surfen etc.)	Arbeiten - elektronisch (Smartphone, Laptop)	x			x	Tisch/Ablagefläche, Sitzplatz, Steckdose, Free WLAN
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Schreiben, Lesen, Vorbereiten, Recherchieren etc.)	Arbeiten - analog (Papier)	x			x	Beleuchtung, Tisch/Ablagefläche, Sitzplatz
Freizeitaktivität online / elektronisch (Schreiben, Lesen, Internet surfen etc.)	Freizeitaktivität- elektronisch (Smartphone, Laptop)		x		x	Tisch/Ablagefläche, Sitzplatz, Steckdose, Free WLAN
Freizeitaktivität analog (Schreiben, Lesen, Planen etc.)	Freizeitaktivität- analog (Papier)		x		x	Beleuchtung, Tisch/Ablagefläche, Sitzplatz
Unterhaltung online / elektronisch - Spiele spielen / Musik, Radio hören / Filme, Videos schauen	Entertainment - elektronisch (Smartphone, Laptop)		x	x	x	Steckdose/Ladegerät, Free WLAN
Unterhaltung analog (Papier)- Spiele spielen, Rätsel lösen, ...	Entertainment - analog (Papier)		x		x	Tisch/Ablagefläche, Sitzplatz
Essen/Trinken	Ruhe, Entspannung		x	x	x	Tisch, Sitzplatz
Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	Ruhe, Entspannung		x	x	x	Sitzplatz
Schlafen, dösen	Ruhe, Entspannung		x		x	Sitzplatz

Abbildung 54: Aktivitätenmatrix (AP2)

4.3.2 Evaluierungskatalog

Als Vorbereitung für die Begehung der Modellregionen wurde in Anlehnung an die Aktivitätenmatrix ein Evaluierungskatalog erstellt, anhand dessen während der Begehung Ausstattungs- und Komfortkriterien von Bahnhöfen, Haltestellen sowie öffentlichen Verkehrsmitteln festgehalten werden konnten. Im Evaluierungskatalog konnte für die jeweilige Infrastruktur bzw. das Verkehrsmittel auch eine Gesamtbewertung des Komforts/Ausstattung sowie eine Gesamtbewertung der Eignung für mobiles Arbeiten abgegeben werden.

Evaluierungskatalog – Infrastruktur Fahren

S-Bahn/Regionalzug/Railjet			
Aufenthaltsqualität	Vorhanden		Sonst. Anm.:
	Ja	Nein	
Waggon-Typ			
<input type="checkbox"/> Abteile (6er)			

<input type="checkbox"/> Großraumwaggon			
Klimatisiert			
Fenster öffnen möglich			
Sitzplätze (pro Waggon)			Anzahl:
<input type="checkbox"/> Anzahl Sitzgruppe 2er:			
<input type="checkbox"/> Anzahl Sitzgruppe 4er:			
<input type="checkbox"/> Anzahl Sitzgruppen in Fahrtrichtung:			
<input type="checkbox"/> Anzahl Sitzgruppen gegen Fahrtrichtung:			
Sitz – verstellbare Rückenlehne			
Sitz – verstellbare Armlehnen			
Sitz – verstellbare Fußstützen			
Nackenstütze/-kissen			
Aufklappbare Tische/Sitz			
Tische, die ausreichend groß sind, um als Arbeitstisch genutzt werden zu können			
(Lese-)Lampen/Sitz			
Netztasche/Fach zum Verstauen von kleinen Gegenständen am Vordersitz			
Ablagefläche für mittlere bis große Gepäckstücke über den Sitzreihen			
Eigene Ablagefläche für mittlere bis große Gepäckstücke			
Steckdosen/Sitz			
Selbst regulierbare Jalousien			
Kleiderhaken am Platz			
Kostenloses WLAN			
Toiletten/Waggon			Anzahl:
Abfalleimer/Sitz			Anzahl:
Ruheabteil/-bereich			
Gastronomie			
<input type="checkbox"/> Speisewagen im Zug			
<input type="checkbox"/> Sitzplatzbetreuung/mobiler Service			
(Echtzeit-)Information – Monitore			
Information – Durchsagen/Lautsprecher			
Radmitnahme möglich			Anzahl: Anschluss-/ Absperrmöglichkeit vorhanden:
Platz für Kinderwagen			Anzahl: Anschluss-/ Absperrmöglichkeit

			vorhanden:
Barrierefreiheit (Einstieg, Toiletten, etc.)			
(Ungenutzte) Raumpotenziale (z.B. Fitnesssecke, ...)			Vorhanden? Wo?
Gesamtbewertung Komfort / Ausstattung (1 – 5 Punkte, 5 Punkte ist beste Bewertung):			
Gesamtbewertung (1 – 5): Eignung für mobiles Arbeiten und andere Aktivitäten abseits von Fahren			

Tabelle 25: Beispiel Evaluierungskatalog Infrastruktur Fahren

Evaluierungskatalog – Infrastruktur Warten (Bahnhofsgebäude)

Bahnhofsgebäude			
Aufenthaltsqualität	Vorhanden		Sonst. Anm.:
	Ja	Nein	
Warteraum vorhanden			
Warteraum beheizt			
Ablagefläche vorhanden			
(Arbeits)Tische vorhanden			
Sitzgelegenheiten – generell			Anzahl
Sitzgelegenheiten – gepolstert			
Sitzgelegenheiten – Metall/Kunststoff/Holz			
Mistkübel			Anzahl
Öffentliche Steckdosen			
Beleuchtung			Art d. Beleuchtung
Toilette vorhanden			Kosten
Öffentliches Telefon			
Getränke/Snackautomat			
Einkaufsmöglichkeit (Bäckerei, Trafik, Kiosk, etc.)			
Ticketschalter – besetzt			Anzahl / Öffnungszeiten:
Fahrkartenautomat			Anzahl
Information – Durchsagen/Lautsprecher			
Information – Monitore			
Information – ausgehängte Fahrpläne			
Beschilderung/Orientierung – allgemeine Facilities (WC...)			
Beschilderung/Orientierung – ÖV, MIV-Parkplätze, ...			
Barrierefreiheit (Rampen, Rolltreppen, Lift, etc.)			
Personal vor Ort (ÖBB Securities, etc.)			
Gratis WLAN im Stationsgebäude			
Gesamtbewertung Komfort / Ausstattung (1 – 5 Punkte, 5 Punkte ist beste Bewertung):			
Gesamtbewertung: Eignung für mobiles			

Arbeiten und andere Aktivitäten abseits von Warten, ... (evtl. kurze Beschreibung, Einschätzung und Begründung)			
---	--	--	--

Tabelle 26: Beispiel Evaluierungskatalog Infrastruktur Warten (Bahnhof)

Evaluierungskatalog – Infrastruktur Warten (Bahnhofsumgebung)

Bahnhofsumgebung/Vorplatz			
Infrastruktur	Vorhanden		Sonst. Anm.:
	Ja	Nein	
PKW Stellplätze			Anzahl: Auslastung am Stichtag: Distanz zum Warteraum (in m):
Taxi-Standplatz			Aushang Rufnummer: Distanz zum Warteraum (in m):
Radabstellplatz Überdacht Nicht überdacht Absperrvorrichtung: Anschließen möglich Absperrvorrichtung: Anschließen nicht möglich			Anzahl: Auslastung am Stichtag: Distanz zum Warteraum (in m):
Öffentlicher Verkehr – Abstimmung/Taktung			Entfernung Haltestelle (in m):
Sonstige Mobilitätsangebote: Ladeinfrastruktur E-Mobilität Bike-Sharing CarSharing Sonstiges:			
Gesamtbewertung Komfort / Ausstattung (1 – 5 Punkte, 5 Punkte ist beste Bewertung):			

Tabelle 27: Beispiel Evaluierungskatalog Infrastruktur Warten (Bahnhofsumgebung, Vorplatz)

4.4 Dokumentation der Begehung der Modellregionen

Die Begehung („Walkthrough“) fand am Donnerstag, 22.06.2017, in der Region östliche Obersteiermark und am Freitag, 23.06.2017, im Bezirk Mödling statt. Anhand der Ein- und AuspendlerInnenzahlen der Statistik Austria („Ein Blick auf die Gemeinde“) und der bestehenden öffentlichen Verkehrsverbindungen wurden bestimmte Wegstrecken ausgewählt, befahren und dokumentiert. Die Dokumentation umfasst das Bahnhofsgelände (inkl. Vorplatz), Bushaltestellen, Ausstattung in Zug/S-Bahn und Postbus. Neben der Dokumentation mithilfe des Evaluierungskataloges wurde auf allen Streckenabschnitten auch eine Fotodokumentation durchgeführt.

In der Region **östliche Obersteiermark** wurden folgende Streckenabschnitte befahren und dokumentiert:

- **Wien – Graz (Dokumentation Railjet),**
- **Begehung und Dokumentation Graz Bahnhof,**
- **Graz – Leoben (Dokumentation Railjet & S-Bahn),**
- **Begehung und Dokumentation Leoben Bahnhof,**
- **Leoben – Bruck/Mur (Dokumentation S-Bahn),**
- **Begehung und Dokumentation Bruck/Mur Bahnhof,**
- **Bruck – Langenwang (Dokumentation S-Bahn),**
- **Begehung und Dokumentation Bahnhof und Haltestelle Langenwang,**
- **Langenwang – Mürzzuschlag (Dokumentation ÖBB Postbus),**
- **Begehung und Dokumentation Mürzzuschlag Bahnhof,**
- **Mürzzuschlag – Wien (Dokumentation Railjet).**

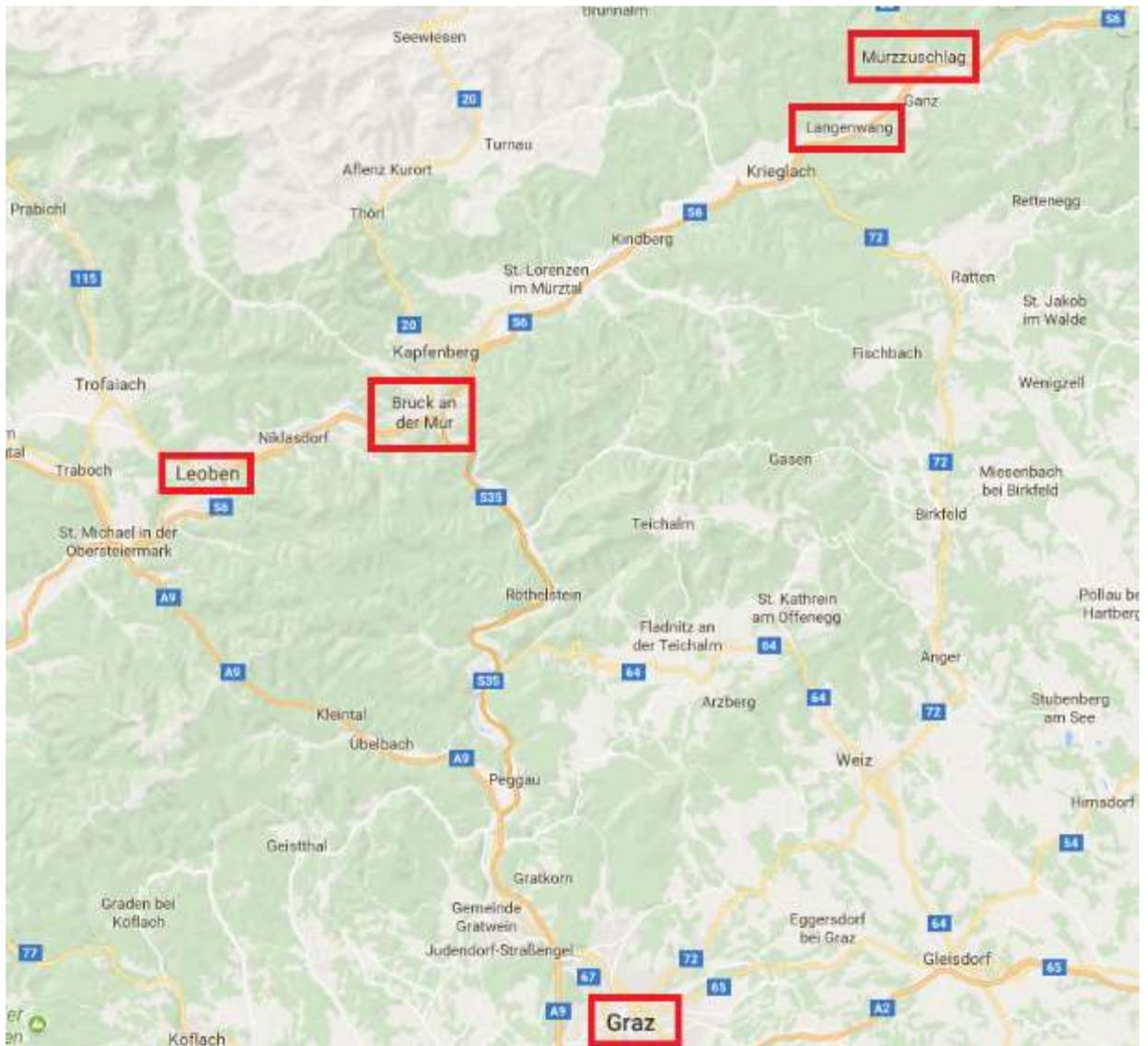


Abbildung 55: Modellregion östliche Obersteiermark (Quelle: google Maps, eigene Bearbeitung)

Im **Bezirk Mödling** wurden folgende Streckenabschnitte befahren und dokumentiert:

- **Wien – Baden (Dokumentation Regionalzug),**
- **Begehung und Dokumentation Baden Bahnhof,**
- **Baden – Guntramsdorf (Dokumentation Wiener Lokalbahn),**
- **Begehung und Dokumentation Guntramsdorf Bahnhof,**
- **Guntramsdorf – Wiener Neudorf (Dokumentation Wiener Lokalbahn),**
- **Begehung und Dokumentation Wiener Neudorf Bahnhof,**
- **Wiener Neudorf – Laxenburg (Dokumentation ÖBB Postbus),**
- **Begehung und Dokumentation Bushaltestellen Laxenburg,**

- **Laxenburg – Mödling (Dokumentation ÖBB Postbus),**
- **Begehung und Dokumentation Mödling Bahnhof,**
- **Mödling – Perchtoldsdorf (Dokumentation ÖBB Postbus),**
- **Begehung und Dokumentation Perchtoldsdorf Bushaltestelle am Marktplatz,**
- **Perchtoldsdorf – Liesing (Dokumentation ÖBB Postbus),**
- **Begehung und Dokumentation Bahnhof Liesing,**
- **Liesing – Brunn a. G. (Dokumentation S-Bahn),**
- **Begehung und Dokumentation Bahnhof Brunn a. G.,**
- **Brunn a. G. – Gumpoldskirchen (Dokumentation S-Bahn),**
- **Begehung und Dokumentation Bahnhof Gumpoldskirchen,**
- **Gumpoldskirchen – Wien (Dokumentation Regionalzug).**

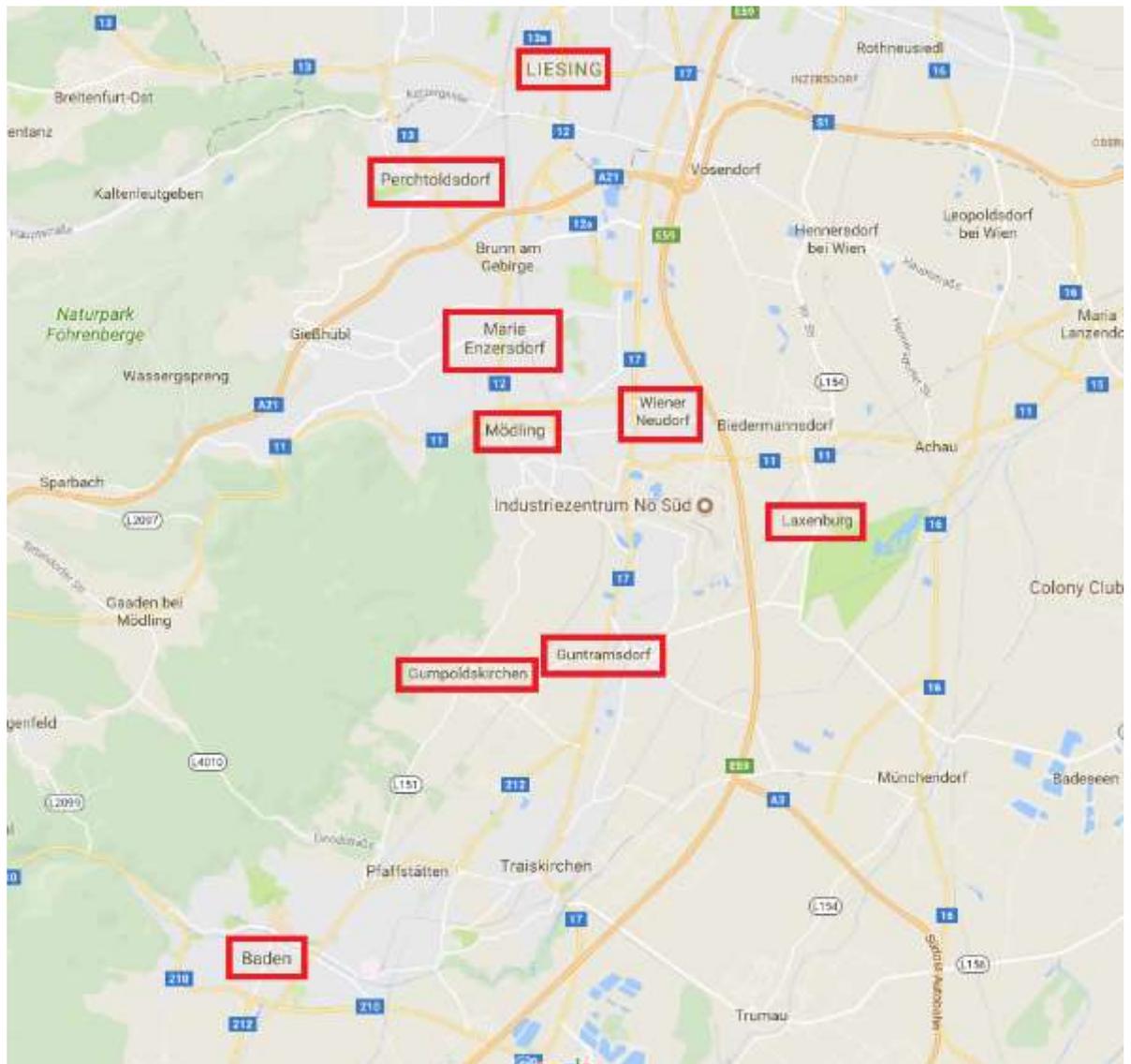


Abbildung 56: Modellregion Bezirk Mödling (Quelle: google Maps, eigene Bearbeitung)

4.5 Analyse der Evaluierungsbögen

Alle ausgefüllten Evaluierungsbögen wurden einer Analyse unterzogen. In enger Abstimmung mit AP 3 wurden dabei die Ergebnisse zunächst in einer Excel-Tabelle dargestellt, und zwar für jene drei Aktivitäten, welche in der Befragung (AP3) als die drei wichtigsten Zeitnutzungs-Aktivitäten genannt wurden. Dies sind:

Kommunikation

- Telefonieren / videotelefonieren (facetime, skype)
- Schriftlich kommunizieren online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)
- Sprechen mit Mitreisenden (Kinder, KollegInnen, Bekannte, Freunde,...)

Berufliche/private Aktivitäten (umfasst Unterhaltung/Entertainment, aber auch mobiles Arbeiten zu beruflichen Zwecken)

- Unterhaltung online / elektronisch - bspw. Spiele spielen / Radio hören / Filme schauen
- Unterhaltung offline / Papier - bspw. Rätsel lösen
- Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch - wie schreiben, lesen, vorbereiten, recherchieren etc.
- Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten auf Papier - wie schreiben, lesen, vorbereiten, etc.
- Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch - wie Schreiben, lesen, recherchieren, etc.
- Nicht-geschäftliche Tätigkeiten auf Papier - wie Schreiben, lesen, planen, etc.

Entspannung & Ruhe

- Essen/Trinken
- Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen
- Schlafen, dösen

Anschließend wurden die Ausstattungsmerkmale verschiedener Zug- bzw. Bustypen entsprechend den jeweiligen Aktivitäten und deren Relevanz für die Zeitnutzung einer qualitativen Bewertung unterzogen.

Im Folgenden werden die analysierten Verkehrsmittel (Infrastruktur – Fahren) und Haltestellen bzw. Bahnhöfe (Infrastruktur – Warten) in einem Kurzportfolio vorgestellt und jeweils nach Verkehrsmitteltyp (Bus und Zug) miteinander verglichen und hinsichtlich der Relevanz für die drei Zeitnutzungs-Aktivitäten qualitativ bewertet.

Bewertung (★) :

Die untersuchten öffentlichen Verkehrsmittel und Haltestellen wurden neben einer detaillierten Beschreibung auch in Hinblick auf Ausstattung und Komfort einer Bewertung unterzogen:

- 1 – 2 Sterne (★, ★★): bietet keinen bzw. unzureichenden Komfort für NutzerInnen des ÖV; keine bzw. kaum Möglichkeit, Zeit unterwegs sinnvoll zu nützen; fehlender Witterungsschutz an Haltestellen, keine multimodalen Angebote an Haltestellen
- Sterne (★★★): Komfort und Ausstattungselemente sind zwar vorhanden, liegen aber im Mittelfeld mit Verbesserungspotential.
- 4 – 5 Sterne (★★★★, ★★★★★): bietet Komfort für NutzerInnen des ÖV; bietet Möglichkeiten, Zeit unterwegs sinnvoll zu nützen; ausreichend Witterungsschutz und multimodale Angebote an Haltestellen

4.6 Analyse Infrastruktur – Fahren

4.6.1 Bus

Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	Postbus (Citaro Niederflur)
Sitzplätze (Anzahl/Wagon)	34 Sitzplätze, 56 Stehplätze, 1 Rollstuhlplatz
Räume/Sitze	Der Citaro Niederflur verfügt über einen geringen Sitzkomfort (funktionelle Gestaltung der Sitzmöglichkeiten, keine verstellbaren Elemente). Im Fahrzeug sind keine (ausklappbaren) Tische sowie keine gesondert ausgewiesenen Ablageflächen für Gepäck vorhanden. Mitgebrachtes Gepäck muss am Sitzplatz oder im Gang platziert werden.
Technische Infrastruktur	Im Fahrzeug gibt es kein WLAN, Steckdosen oder ähnliche technische Ausstattung.
Fahrgastinformationen	Fahrtzielinformationen werden auf einem Monitor im Fahrzeug angezeigt, Haltestellen werden per Durchsage angekündigt.
Raumklima	Das Fahrzeug ist klimatisiert, ein Öffnen der Fenster ist nicht möglich.
Radmitnahme	Nicht erlaubt
Barrierefreiheit	Barrierefreier Einstieg (Niederflur) ist möglich, es gibt zwei Kinderwagenplätze im Fahrzeug.
Raumpotentiale	Keine
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★ ★

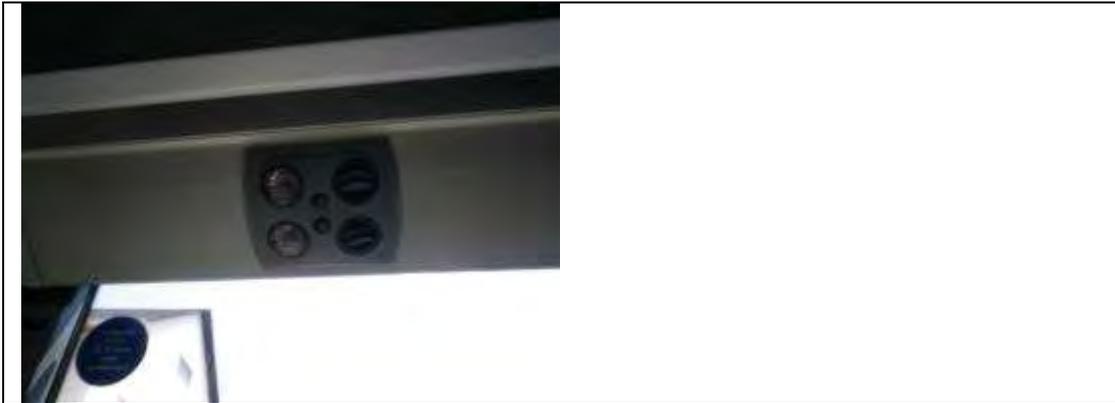
Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)



Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	Postbus (Linienbus 12m)
Sitzplätze (Anzahl/Wagon)	53 Sitzplätze
Räume/Sitze	Der „klassische“ Postbus verfügt über einen eher geringen Sitzkomfort (Nackentstütze, ansonsten keine verstellbaren Elemente). Im Fahrzeug sind keine (ausklappbaren) Tische, jedoch Ablageflächen für Gepäckstücke über den Sitzreihen vorhanden. Es befinden sich zudem Kleiderhaken an jedem Platz.
Technische Infrastruktur	Im Fahrzeug gibt es weder WLAN noch Steckdosen, jedoch verfügt jeder Sitzplatz über Leselampen.
Fahrgastinformationen	Im Fahrzeug gibt es weder Monitore mit Fahrtzielinformationen noch Durchsagen mit Informationen zur nächsten Haltestelle.
Raumklima	Das Fahrzeug ist klimatisiert, ein Öffnen der Fenster ist nicht möglich.
Radmitnahme	Nicht erlaubt
Barrierefreiheit	Kein barrierefreier Einstieg möglich; im Fahrzeug gibt es Platz für einen Kinderwagen oder Rollstuhl.
Raumpotentiale	Abstellbereich für Kinderwagen oder Rollstuhl
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)





4.6.2 Vergleich & Bewertung hinsichtlich Zeitnutzung

Postbus Citaro (Niederflur) und „klassischer“ Postbus (Linienbus, 12 m)

Sitzkomfort: der Sitzkomfort hat vor allem für die Aktivität Ruhe/Entspannung eine hohe Relevanz. In beiden untersuchten Bus-Modellen ist der Sitzkomfort durch fehlende verstellbare Elemente (Rückenlehnen, Armlehnen, Fußstützen, Nackenstütze) eher gering. Einen leicht höheren Sitzkomfort weist der klassische Postbus im Gegensatz zum Niederflurfahrzeug durch das Vorhandensein von Nackenstützen am Sitzplatz auf.

In beiden Fahrzeugen sind keine selbst regulierbaren Jalousien zur Verdunkelung des Sitzplatzes vorhanden. Dieses Ausstattungsmerkmal weist jedoch vor allem bei der Aktivität Ruhe/Entspannung eine sehr hohe Relevanz auf.

Arbeitsplatz/Tisch: in beiden untersuchten Bussen sind keine Tische an den Sitzplätzen vorhanden, welche als Ablagefläche oder als Arbeitstische genutzt werden könnten. Dieser Mangel hat jedoch eine hohe Relevanz für die drei Aktivitäten Kommunikation (z.B. Ablage von Tablet oder Laptop), Beruflich /Freizeit (z.B. Ablage von Laptop für mobiles Arbeiten) sowie für den Bereich Ruhe/Entspannung (z.B. Ablage von Essen oder Getränken).

Verstauen von Gegenständen/Ablage von Gepäck: in beiden untersuchten Bussen gibt es keine Fächer/Netztasche, in der mitgebrachte Gegenstände verstaut werden könnten. In Bezug auf Ablageflächen für mitgebrachtes Gepäck weist das klassische, ältere Modell des Postbusses zumindest eine Ablagefläche über den Sitzreihen auf, im modernen Niederflur-Fahrzeug (Postbus, Citaro) fehlt auch dieses. Größere Gepäckstücke können in beiden untersuchten Fahrzeugen auf den für Rollstühle oder Kinderwagen reservierten Flächen in der Mitte des Fahrzeuges abgestellt werden. Im älteren Postbus-Modell gibt es zudem an jedem Sitzplatz die Möglichkeit, Kleidungsstücke an einen Kleiderhaken zu hängen, dieses Ausstattungsmerkmal fehlt beim neueren Niederflur-Modell. Das Verstauen von Gegenständen ist für alle drei Zeitnutzungs-Aktivitäten von Relevanz und erhöht den Sitzkomfort.

Technische Infrastruktur: bei der technischen Infrastruktur im Bus schneiden beide untersuchten Modelle schlecht ab: beide verfügen über kein WLAN an Bord, es sind außerdem keine Steckdosen im Fahrzeug vorhanden. Beim älteren Postbusmodell sind

Leselampen am Sitzplatz vorhanden, diese fehlen im neueren Niederflur-Modell. Alle drei genannten technischen Ausstattungsmerkmale weisen für die Aktivitäten Kommunikation sowie berufliche/Freizeit Aktivitäten eine sehr hohe Relevanz auf. Weniger wichtig sind diese für die Aktivität Ruhe/Entspannung.

Informationen/Planung: In Bezug auf Informationen im Fahrzeug schneidet das neuere Niederflur-Modell mit Monitoren an Bord und Informationen/Durchsagen im Fahrzeug deutlich besser ab als das ältere Postbus-Modell, in dem beides nicht vorhanden ist. Informationen via Monitore oder Durchsagen sind für alle drei Zeitnutzungs-Aktivitäten von Relevanz.

Sonstige Infrastruktur: Bei der sonstigen Infrastruktur gibt es bei beiden untersuchten Modellen Klimaanlage, Abfalleimer sowie mindestens einen Platz für das Abstellen von Kinderwagen oder Rollstuhl, was den Fahrkomfort erhöht. Diese Behelfe müssen aufgrund des hohen Einstiegs jedoch in das Fahrzeug getragen/gehoben werden. Das Öffnen der Fenster ist in beiden Modellen nicht möglich, Toiletten sind keine vorhanden, die Radmitnahme ist nicht möglich/erlaubt und es gibt in beiden Modellen keinen gekennzeichneten Ruhebereich. Eine solche Abtrennung wäre aufgrund der Fahrzeuggröße und Sitzplatzanzahl nicht sinnvoll, ein gesonderter Bereich wäre jedoch besonders für die Aktivitäten beruflich - arbeiten/Freizeit von hoher Relevanz.

In Bezug auf die Nutzbarkeit der Fahrzeuge gibt es einen großen Unterschied bezüglich der Barrierefreiheit des Fahrzeuges, welche beim Niederflur-Fahrzeug gewährleistet ist. Ein barrierefreier Einstieg ist im klassischen Postbus-Modell nicht möglich.

4.6.3 Bahn

Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	Wiener Lokalbahn (BR 400/100)
Sitzplätze (Anzahl/Wagon)	70 Sitzplätze
Räume/Sitze	Die Fahrzeuge der Wiener Lokalbahn verfügen über einen geringen Sitzkomfort (funktionelle Gestaltung der Sitzmöglichkeiten, keine verstellbaren Elemente). Im Fahrzeug sind an bestimmten Plätzen Tische vorhanden, die zwar für mitgebrachte Arbeitsunterlagen in DIN A4 Größe ausreichend sind, jedoch kaum groß genug sind, um als Arbeitstisch genutzt werden zu können. Es gibt über den Sitzen auch Ablageflächen für mittlere Gepäckstücke, zudem Kleiderhaken an allen Plätzen.
Technische Infrastruktur	Im Fahrzeug gibt es weder WLAN noch Steckdosen oder Leselampen.
Fahrgastinformationen	Im Fahrzeug gibt es keine Monitore mit Fahrtzielinformationen, jedoch Lautsprecherdurchsagen mit Informationen zur nächsten Haltestelle.
Raumklima	Das Fahrzeug ist nicht klimatisiert und ein Öffnen der Fenster ist nicht möglich.
Radmitnahme	Nicht erlaubt
Barrierefreiheit	Barrierefreier Einstieg (Niederflur) ist möglich (Rollstuhllift vorhanden), es gibt zwei Kinderwagenplätze pro Wagen.

Raumpotentiale	Keine
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)


Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	Regionalzug / S-Bahn (ÖBB S-Bahn 4020, Doppelgarnitur)
Sitzplätze (Anzahl/Wagon)	184 Sitzplätze
Räume/Sitze	Der Regionalzug verfügt durch weich gepolsterte Sitze über einen mittelmäßigen Sitzkomfort (Nackenstütze, ansonsten keine verstellbaren Elemente). Im Fahrzeug sind an den Vierersitzen kleine Tische vorhanden, diese sind jedoch zu schmal um als Arbeitstisch verwendet zu werden. Über den Sitzreihen gibt es schmale Ablageflächen für kleinere Gepäckstücke, und an jedem Platz befinden sich Kleiderhaken.
Technische Infrastruktur	Im Fahrzeug gibt es weder WLAN noch Steckdosen oder Leselampen.
Fahrgastinformationen	Im Fahrzeug gibt es keine Monitore mit Fahrtzielinformationen, jedoch Lautsprecherdurchsagen mit Informationen zur nächsten Haltestelle.
Raumklima	Das Fahrzeug ist nicht klimatisiert, ein Öffnen der Fenster ist jedoch möglich.

Sonstige Ausstattung	Im Fahrzeug sind Toiletten vorhanden.
Radmitnahme	Erlaubt (Platz für 4 Räder pro Garnitur)
Barrierefreiheit	Kein barrierefreier Einstieg möglich. Es gibt zwei Kinderwagenplätze pro Garnitur.
Raumpotentiale	Keine
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)

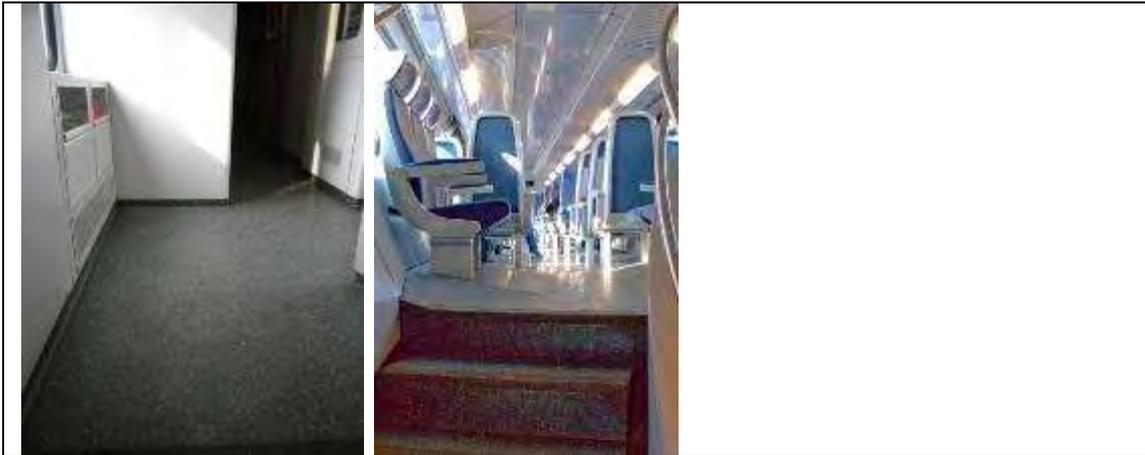


Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	Regionalzug (ÖBB Wiesel), Doppelstock Wendezug
Sitzplätze (Anzahl/Wagon)	200 Sitzplätze
Räume/Sitze	Der doppelstöckige Regionalzug verfügt durch verstellbare Elemente über einen höheren Sitzkomfort (Nackenstütze, verstellbare Armlehnen, verstellbare Fußstützen bei Zweiersitzgruppen) als die S-Bahn 4020. Im Fahrzeug sind an den Zweiersitzen ausklappbare Tische vorhanden, die groß genug sind, um als Arbeitstisch genutzt werden zu können (die Tische sind sogar größer als jene im Railjet). Über den Sitzreihen gibt es schmale Ablageflächen für kleinere Gepäckstücke, und an jedem Platz befinden sich Kleiderhaken. Zudem können die Fenster mit regulierbaren Jalousien abgedunkelt werden. Im Mehrzweckabteil befinden sich aufklappbare Sitze.
Technische Infrastruktur	Im Fahrzeug gibt es weder WLAN noch Steckdosen oder Leselampen.

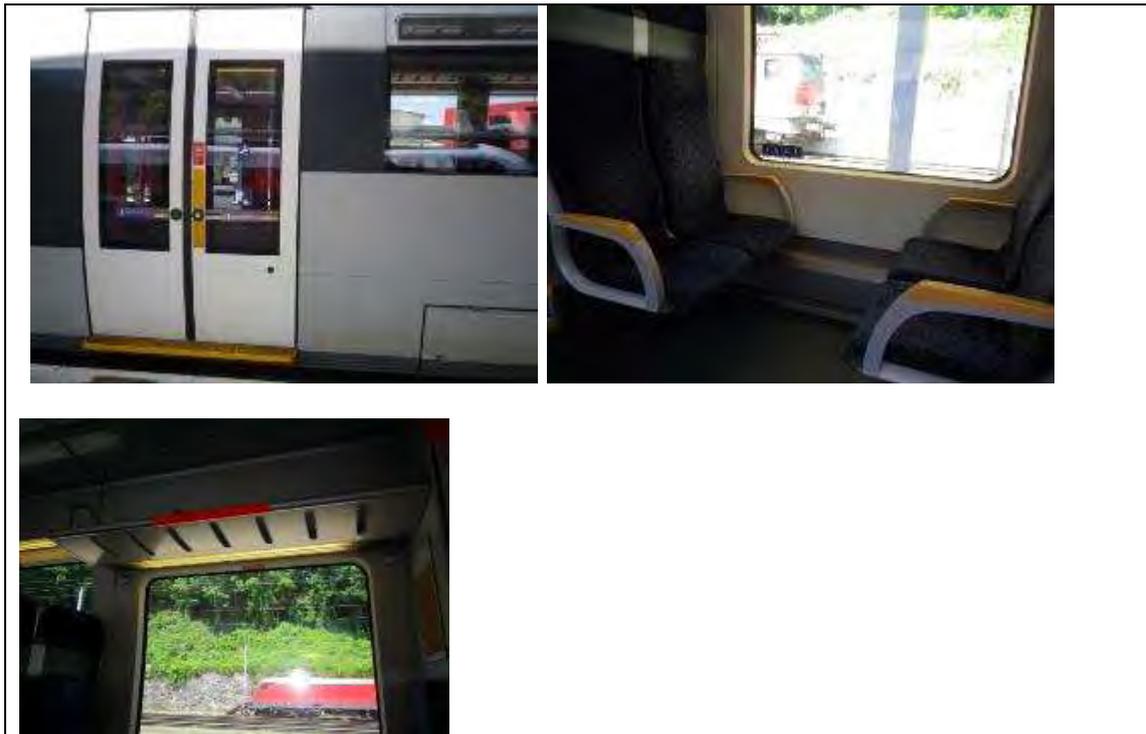
Fahrgastinformationen	Im Fahrzeug gibt es Monitore mit Fahrtzielinformationen sowie Lautsprecherdurchsagen mit Informationen zur nächsten Haltestelle.
Raumklima	Das Fahrzeug ist klimatisiert, ein Öffnen der Fenster ist nicht möglich.
Sonstige Ausstattung	Im Fahrzeug sind Toiletten vorhanden sowie ein Mehrzweckabteil
Radmitnahme	Erlaubt – im Mehrzweckabteil gibt es Platz für 6 Räder pro Garnitur
Barrierefreiheit	Barrierefreier Einstieg ist möglich. Im Mehrzweckabteil können Kinderwagen abgestellt werden.
Raumpotentiale	Mehrzweckabteil sowie im Aufgangsbereich in den oberen Stock
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)





Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	Regionalzug (ÖBB Talente)
Sitzplätze (Anzahl/Wagon)	199 Sitzplätze
Räume/Sitze	Der Regionalzug verfügt über einen geringen Sitzkomfort (funktionelle Gestaltung der Sitzmöglichkeiten, keine verstellbaren Elemente). Im Fahrzeug sind keine (ausklappbaren) Tische, jedoch Ablageflächen für Gepäckstücke über den Sitzreihen vorhanden. Es befinden sich zudem Kleiderhaken an jedem Platz. Im Mehrzweckabteil befinden sich aufklappbare Sitze.
Technische Infrastruktur	Im Fahrzeug gibt es weder WLAN noch Steckdosen oder Leselampen.
Fahrgastinformationen	Im Fahrzeug gibt es kleine Anzeigen mit Fahrtzielinformationen sowie Lautsprecherdurchsagen mit Informationen zur nächsten Haltestelle.
Raumklima	Das Fahrzeug ist klimatisiert, ein Öffnen der Fenster ist nicht möglich.
Sonstige Ausstattung	Im Fahrzeug sind Toiletten vorhanden sowie ein Mehrzweckabteil
Radmitnahme	Erlaubt – im Mehrzweckabteil gibt es Platz für 20 Räder
Barrierefreiheit	Barrierefreier Einstieg ist möglich. Im Mehrzweckabteil können Kinderwagen oder Rollstühle abgestellt werden.
Raumpotentiale	Mehrzweckabteil
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★
Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)	

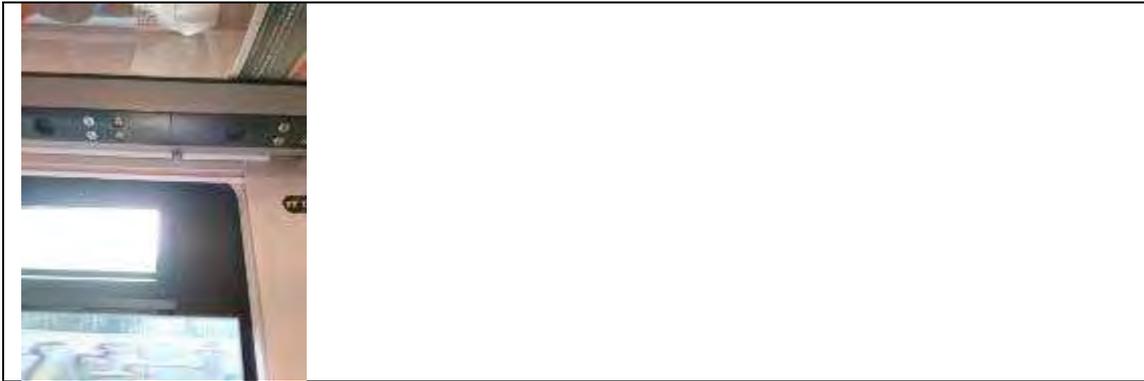


Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	ÖBB Cityjet, Desiro ML
Sitzplätze (Anzahl/Wagon)	259 (Regionalzug) oder 244 (S-Bahn)
Räume/Sitze	Der Cityjet verfügt über einen hohen Sitzkomfort durch verstellbare Sitzflächen und Armlehnen sowie ergonomische Kopfstützen. Jeder Sitzplatz (in den Zweierreihen) verfügt über einen aufklappbaren Tisch am Vordersitz, der ausreichend groß sind, um als Arbeitstisch genutzt zu werden. Über den Sitzreihen gibt es eine Ablagefläche für mittlere bis große Gepäckstücke. An jedem Platz befinden sich Kleiderhaken. Im Mehrzweckabteil befinden sich aufklappbare Sitze.
Technische Infrastruktur	Im Fahrzeug gibt es kostenfreies WLAN, eine Steckdose pro Zweierplatz/2 Steckdosen pro Viererplatz, die sich über den Sitzreihen befinden, sowie Leselampen.
Fahrgastinformationen	Im Fahrzeug gibt es zahlreiche Monitore mit Fahrtzielinformationen sowie Lautsprecherdurchsagen mit Informationen zur nächsten Haltestelle.
Raumklima	Das Fahrzeug ist klimatisiert, ein Öffnen der Fenster ist nicht möglich.
Sonstige Ausstattung	Im Fahrzeug sind (barrierefreie) Toiletten vorhanden. Es gibt ein Mehrzweckabteil („Servicezone“) zum Abstellen von Kinderwägen, Rollstühlen und Fahrräder.
Radmitnahme	Erlaubt (18 Fahrradplätze im Regionalzug, oder 12 in der S-Bahn)
Barrierefreiheit	Barrierefreier Einstieg ist möglich.

Raumpotentiale	Mehrzweckabteil
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★★★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos, Christian Schwarzl, ÖBB, vida Inklusionstag, 07.03.2017)



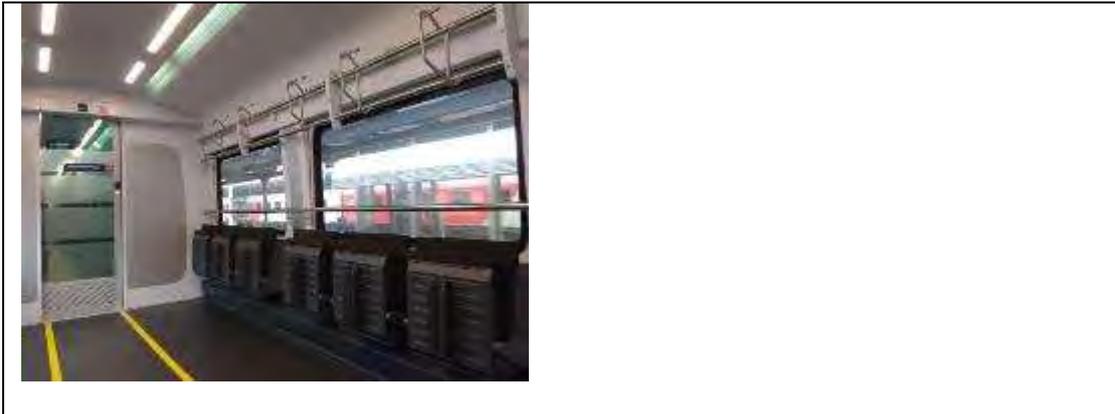


Fahrzeug	
Fahrzeugtyp	Railjet (CD Railjet, RJ 553), Fernreisezug
Sitzplätze (Anzahl/Wagon)	442 Sitzplätze (CD), 408 Sitzplätze (ÖBB)
Räume/Sitze	Der Railjet verfügt über einen höheren Sitzkomfort durch verstellbare Armlehnen sowie Nackenlehnen, Fußstützen sind jedoch keine vorhanden. Jeder Sitzplatz verfügt über einen aufklappbaren Tisch (größerer Tisch in der 1. Klasse), der Platz für einen Laptop bietet, sowie über Netzaschen an der Rückseite des vorderen Sitzes zum Verstauen kleiner Gegenstände. Über den Sitzreihen gibt es eine Ablagefläche für mittlere bis große Gepäckstücke, sowie eine Ablageflächen neben den Türen. An jedem Platz befinden sich Kleiderhaken, zudem können die Fenster mit regulierbaren Jalousien abgedunkelt werden.
Technische Infrastruktur	Im Fahrzeug gibt es kostenfreies WLAN, eine Steckdose pro Zweierplatz/2 Steckdosen pro Viererplatz, sowie Leselampen an jedem Sitzplatz.
Fahrgastinformationen	Im Fahrzeug gibt es zahlreiche Monitore mit Echtzeitinformationen sowie Lautsprecherdurchsagen mit Informationen zur nächsten Haltestelle. Über das kostenfreie Railnet haben Passagiere Zugang zu Magazinen, ORF Mediathek, etc.
Raumklima	Das Fahrzeug ist klimatisiert, ein Öffnen der Fenster ist nicht möglich.
Sonstige Ausstattung	Im Fahrzeug sind (barrierefreie) Toiletten vorhanden. Es gibt Ruhebereiche, Family-Abteile, Business-Abteile und 1. Klasse. Gastronomie – es gibt ein Speiseabteil sowie mobilen Bordservice. Multifunktionsabteil mit Klappsitzen & für Radmitnahme
Radmitnahme	Erlaubt, allerdings beschränkte Anzahl (5 Räder, nur mit Vorreservierung).
Barrierefreiheit	Barrierefreier Einstieg ist über einen Rollstuhlift möglich. Es gibt einen Platz zum Abstellen von Kinderwägen oder Rollstühlen.
Raumpotentiale	Abstellplatz des Cateringwagens, Nische mit Feuerlöscher

Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★★★
-------------------------------------	-------

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)





4.6.4 Vergleich & Bewertung hinsichtlich Zeitnutzung

S-Bahn, Regional- und Fernzüge

Sitzkomfort:

Der Sitzkomfort hat vor allem für die Aktivität Ruhe/Entspannung eine hohe Relevanz. Die untersuchten Züge weisen große Unterschiede diesbezüglich auf. Während der Sitzkomfort in Zügen der Wiener Lokalbahn, in der älteren Doppelgarnitur sowie im ÖBB Talente, also in Zügen des städtischen/regionalen Bereichs mit kürzeren Fahrtzeiten sehr gering ist (keine verstellbaren Sitzelemente oder Nackenstützen), weist der Railjet im Fernverkehr einen hohen Sitzkomfort auf. Der neue City Jet wurde in Hinblick auf Komfotelemente ausgestaltet und weist neben ergonomischen Kopfstützen und Armlehnen auch verstellbare Sitzflächen auf.

Im ÖBB Wiesel sowie im ÖBB Railjet können zudem die Jalousien zur Verdunkelung des Sitzplatzes selbst reguliert werden. Dieses Ausstattungsmerkmal weist vor allem bei der Aktivität Ruhe/Entspannung eine sehr hohe Relevanz auf.

Arbeitsplatz/Tisch:

Die untersuchten Züge unterscheiden sich stark nach dem Vorhandensein von Arbeitsflächen am Sitzplatz: in Zügen der Wiener Lokalbahn, in der älteren Doppelgarnitur sowie im ÖBB Talente, also in Zügen des städtischen/regionalen Bereichs mit kürzeren Fahrtzeiten fehlen solche Arbeitsflächen bzw. -tische, welche als Ablagefläche oder als Arbeitstische genutzt werden könnten. Dieser Mangel hat jedoch eine hohe Relevanz für die drei Aktivitäten Kommunikation (z.B. Ablage von Tablet oder Laptop), Beruflich /Freizeit (z.B. Ablage von Laptop für mobiles Arbeiten) sowie für den Bereich Ruhe/Entspannung (z.B. Ablage von Essen oder Getränken). Im ÖBB Wiesel Doppelstöcker finden sich nur bei den 2er Sitzgruppen aufklappbare Tische, diese sind jedoch groß genug, um einen Laptop darauf abzustellen. Mit Blick auf vorhandene Arbeitstische schneiden der neue ÖBB City Jet sowie der Railjet sehr gut ab, jedoch auch hier gibt es Unterschiede: während im Railjet die Tische nur in der 1. Klasse groß genug sind, um als Arbeitsplatz verwendet werden zu können, ist im neuen City Jet jeder Sitzplatz mit einem ausklappbaren Laptop Tisch in entsprechender Größe ausgestattet.

Verstauen von Gegenständen/Ablage von Gepäck:

In den untersuchten Zügen gibt es bis auf den Railjet keine Fächer/Netztasche, in der mitgebrachte Gegenstände verstaut werden könnten. In Bezug auf Ablageflächen für mitgebrachtes Gepäck weisen nur der neue City Jet sowie der Railjet genug Verstaumöglichkeiten auf. Die anderen Züge weisen zumindest eine Ablagefläche über den Sitzreihen auf. In allen untersuchten Zügen gibt es an jedem Sitzplatz die Möglichkeit, Kleidungsstücke an einen Kleiderhaken zu hängen. Das Verstauen von Gegenständen ist für alle drei Zeitnutzungs-Aktivitäten von Relevanz und erhöht den Sitzkomfort.

Technische Infrastruktur:

Bei der technischen Infrastruktur im Zug schneiden erneut der ÖBB City Jet sowie der ÖBB Railjet am besten ab: beide verfügen über kostenloses WLAN an Bord, es sind außerdem Steckdosen (eine pro Zweierplatz, zwei pro Viererplatz; im Railjet unter den Sitzreihen, im City Jet über den Sitzreihen) sowie eine Leselampe pro Sitz vorhanden. Während die Steckdosen sich im Railjet unter den Sitzen befinden, sind sie im CityJet jedoch ober den Sitzreihen, neben den Leselampen angebracht, was deren Nutzung bei nicht ausreichend langen Ladekabeln erschwert. WLAN an Bord, Steckdosen und Leselampen fehlen in den anderen vier untersuchten Zügen. Alle drei genannten technischen Ausstattungsmerkmale weisen für die Aktivitäten Kommunikation sowie berufliche/Freizeit Aktivitäten eine sehr hohe Relevanz auf. Weniger wichtig sind diese für die Aktivität Ruhe/Entspannung.

Mit dem Einbau von Signalverstärkern in Railjets will die ÖBB zukünftig den Reiskomfort durch besseren Handyempfang erhöhen.

Informationen/Planung:

In Bezug auf Informationen im Fahrzeug schneiden der ÖBB Wiesel, der ÖBB City Jet sowie der ÖBB Railjet mit Monitoren und Echtzeitangaben an Bord deutlich besser ab als Züge der Wiener Lokalbahn, das ältere S-Bahn Modell 40/20 und der ÖBB Talente. Informationen über Lautsprecherdurchsagen sind in allen sechs untersuchten Zügen vorhanden. Informationen via Monitore oder Durchsagen sind für alle drei Zeitnutzungs-Aktivitäten von Relevanz.

Sonstige Infrastruktur:

Bei der sonstigen Infrastruktur gibt es bei beiden untersuchten Zügen folgende Unterschiede: Klimatisiert sind außer den Zügen der Wiener Lokalbahnen und dem älteren S-Bahn Modell 40/20 alle untersuchten Züge. Das ältere Modell 40/20 ist jedoch das einzige, in dem ein eigenständiges Öffnen der Fenster noch möglich ist. Außer im Zug der städtischen Wiener Lokalbahn sind in allen anderen untersuchten Zügen Toiletten vorhanden, Abfalleimer gibt es in jedem der untersuchten Modelle.

Außer im ÖBB Railjet gibt es in keinem der untersuchten Züge einen gekennzeichneten Ruhebereich, der besonders hohe Relevanz für die Aktivitäten beruflich - arbeiten/Freizeit und auch Ruhe/Entspannung aufweist. Der ÖBB Railjet ist zudem der einzig untersuchte Zug, in dem es einen Speisewagen und Service am Sitzplatz gibt, was relevant für die Zeitnutzungs-Aktivität Ruhe/Entspannung (auch Essen, Trinken) ist. Zudem kann das

elektronische Zeitungs- und Zeitschriftenangebot im neu gestalteten onboard Portal Railnet (railnet.oebb.at) kostenfrei genutzt werden. Damit sich die Ruhezone im Railjet künftig stärker von den anderen Bereichen unterscheidet, werden die Eingänge in den Ruhebereich mit grünen Umrandungen und Hinweis-Piktogrammen versehen, außerdem wird das Licht im Ruhewagon gedimmt. Die Familienzone hingegen wird hellblau gekennzeichnet, außerdem werden Tischspiele, Wissens- und Malbücher für Kinder zur Verfügung gestellt⁹.

Die Radmitnahme ist in allen Zügen außer in der Wiener Lokalbahn möglich, die Räder können im vorhandenen Mehrzweckabteil oder in eigenen Radbereichen (Railjet) transportiert werden. In allen untersuchten Zügen gibt es einen Platz für die Mitnahme von Kinderwägen (Mehrzweckabteil oder eigener Bereich).

Bis auf das ältere S-Bahn Modell 40/20, welches nicht barrierefrei zugänglich ist, können alle anderen untersuchten Züge entweder direkt oder mithilfe von Rampen/Lift barrierefrei bestiegen werden.

4.7 Analyse Infrastruktur – Warten

Bei der Vor-Ort Begehung wurde neben der Fahrzeugausstattung auch die Ausstattung an Haltestellen und Bahnhöfen erhoben. Diese werden im Folgenden in Form von Kurzportfolios vorgestellt.

4.7.1 Bushaltestellen

Bushaltestelle	
Modellregion	Bezirk Mödling
Name	Perchtoldsdorf-Marktplatz
Linie(n)	1, 2, 3, 256
Warteräume	Überdachtes Wartehaus nur auf einer Straßenseite vorhanden, kein Windschutz, aber ausreichend Sitzplätze vorhanden. Aber – attraktive Warteumgebung (Marktplatz).
Technische Infrastruktur	Keine
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel
Sonstige Mobilitätsangebote	E-Bike-Sharing Station nebenan
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★ ★ ★
Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)	

⁹ Vgl. http://railaxed.at/articles/view/55/das_bringt_der_neue_fahrplan



Bushaltestelle	
Modellregion	Bezirk Mödling
Name	Laxenburg Franz-Joseph-Platz
Linie(n)	200, 215, 217
Warteräume	Überdachtes und windgeschütztes Wartehaus auf beiden Straßenseiten vorhanden, ausreichend Sitzplätze. Attraktiv gestaltetes Wartehaus und Warteumgebung.
Technische Infrastruktur	Keine
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel
Sonstige Mobilitätsangebote	Nextbike Station nebenan
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★
Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)	



Bushaltestelle	
Modellregion	Bezirk Mödling
Name	Bushaltestelle am Bahnhof Liesing
Linie(n)	Diverse Buslinien, Regionalzüge & S-Bahnen
Warteräume	Überdachter Busbahnhof mit mehreren Busstegen, kein Windschutz draußen, jedoch können die Warteräume des Bahnhof Liesings genutzt werden. Ausreichend Sitzplätze vorhanden.
Technische Infrastruktur	Keine
Fahrgastinformationen	Digitale Fahrgastinformationen auf Monitoren, Fahrplanaushang
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel
Sonstige Mobilitätsangebote	nextbike und e-Bikesharing Mobilitätsangebote am Bahnhof Liesing (Bahn)
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★
Fotodokumentation (Quelle: meinbezirk.at)	



Bushaltestelle	
Modellregion	Östliche Obersteiermark
Name	Mürzzuschlag Busbahnhof (Frachtenstraße)
Linie(n)	180, 195
Warteräume	Überdachter Busbahnhof mit mehreren Busstegen, kein Windschutz. Dürrftig Sitzplätze vorhanden.
Technische Infrastruktur	Keine
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel
Sonstige Mobilitätsangebote	Keine Mobilitätsangebote am Bahnhof Mürzzuschlag (Bahn), aber sehr schlechte Kennzeichnung der Zugehörigkeit zum Bahnhof
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★

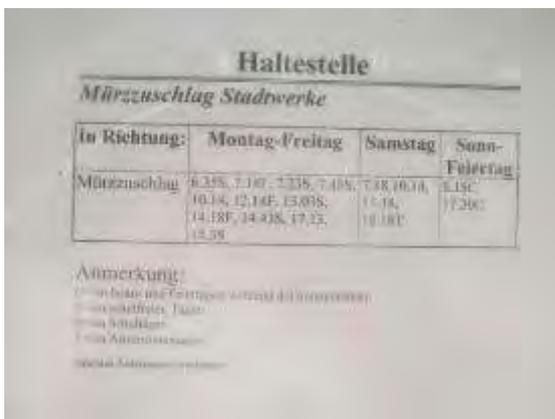
Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)



Bushaltestelle	
Modellregion	Östliche Obersteiermark
Name	Mürzzuschlag Stadtwerke
Linie(n)	195

Warteräume	Keine
Technische Infrastruktur	Keine
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang
Sonstige Infrastruktur	Keine
Sonstige Mobilitätsangebote	Keine
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)

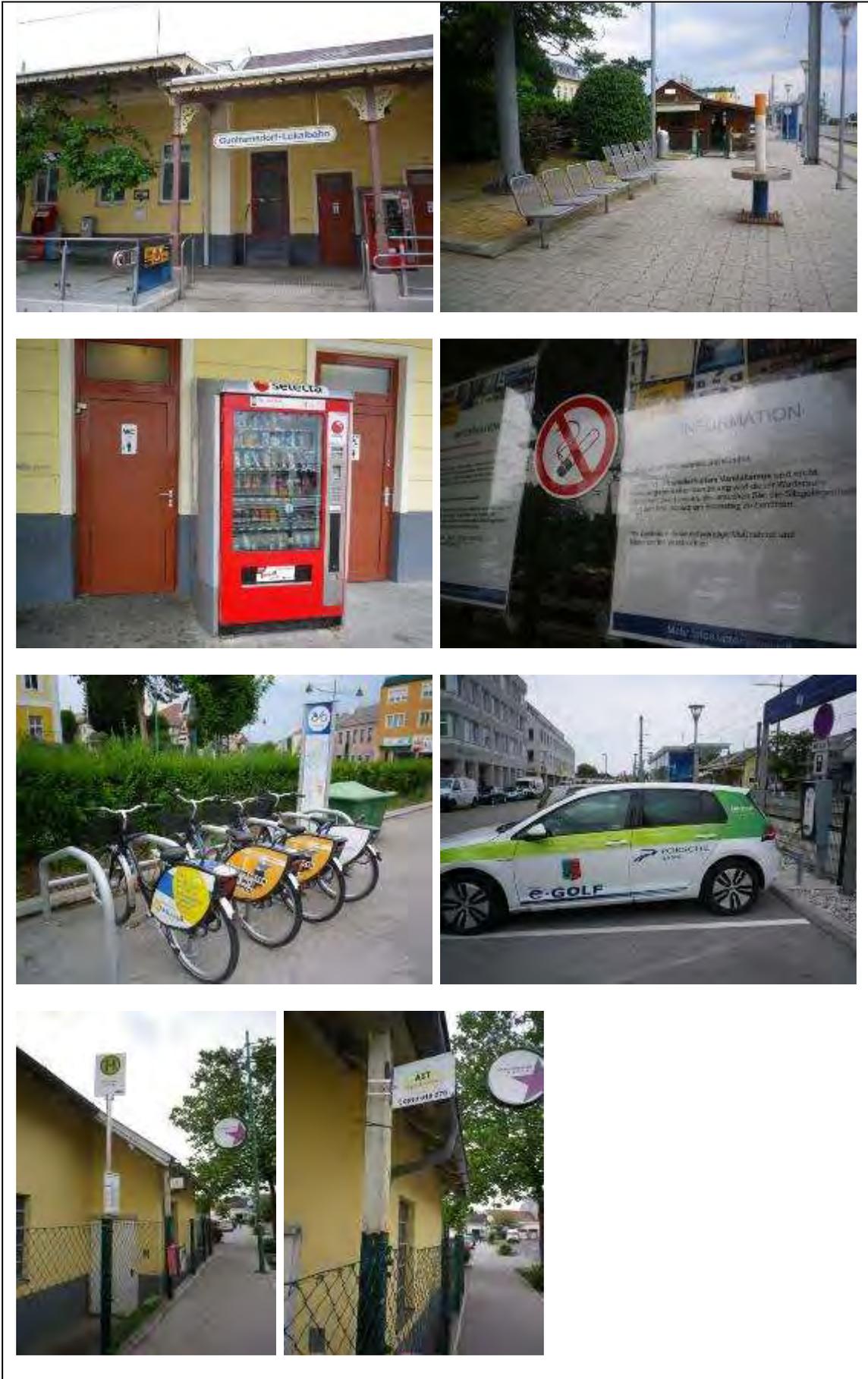


Bushaltestelle	
Modellregion	Östliche Obersteiermark
Name	Langenwang/Mürz (GH) Zur Post
Linie(n)	180
Warteräume	Keine, schmale Überdachung durch angrenzende Gebäude, Sitzbank
Technische Infrastruktur	Keine
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel
Sonstige Mobilitätsangebote	Keine

Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★
Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)	
	

4.7.2 Haltestelle der Wiener Lokalbahn

Haltestelle der Wiener Lokalbahn	
Modellregion	Bezirk Mödling
Name	Guntramsdorf
Linie(n)	S3, S4, WLB, R7415, Bus 361, 363, AST
Warteräume	Warteraum wegen Vandalismus dauerhaft geschlossen. Überdachte Warteplätze, ausreichend Sitzgelegenheiten (tlw. nicht überdacht). Barrierefrei.
Technische Infrastruktur	Keine
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang, Monitore
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel, 2 Fahrkartenautomaten, Toiletten, öffentliches Telefon, Snackautomat, Würstelstand nebenan
Sonstige Mobilitätsangebote	1 E-Tankstelle, 1 E-Carsharing Auto, nextbike Räder, Anrufsammeltaxi (AST), Bushaltestelle
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★
Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)	





4.7.3 S-Bahn Haltestellen

S-Bahn Haltestelle	
Modellregion	Bezirk Mödling
Name	Brunn Maria-Enzersdorf
Linie(n)	S2, S3, S4
Warteräume	2 Warteräume vorhanden, einer davon aber gesperrt. Überdachte und windgeschützte Warteplätze, ausreichend Sitzgelegenheiten. Barrierefrei.
Technische Infrastruktur	Keine
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang, Monitore, Durchsagen
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel, 2 Fahrkartenautomaten, Toiletten (befinden sich aber im versperrten Warteraum), Café
Sonstige Mobilitätsangebote	nextbike Räder, Bushaltestelle, Park&Ride
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★ ★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)



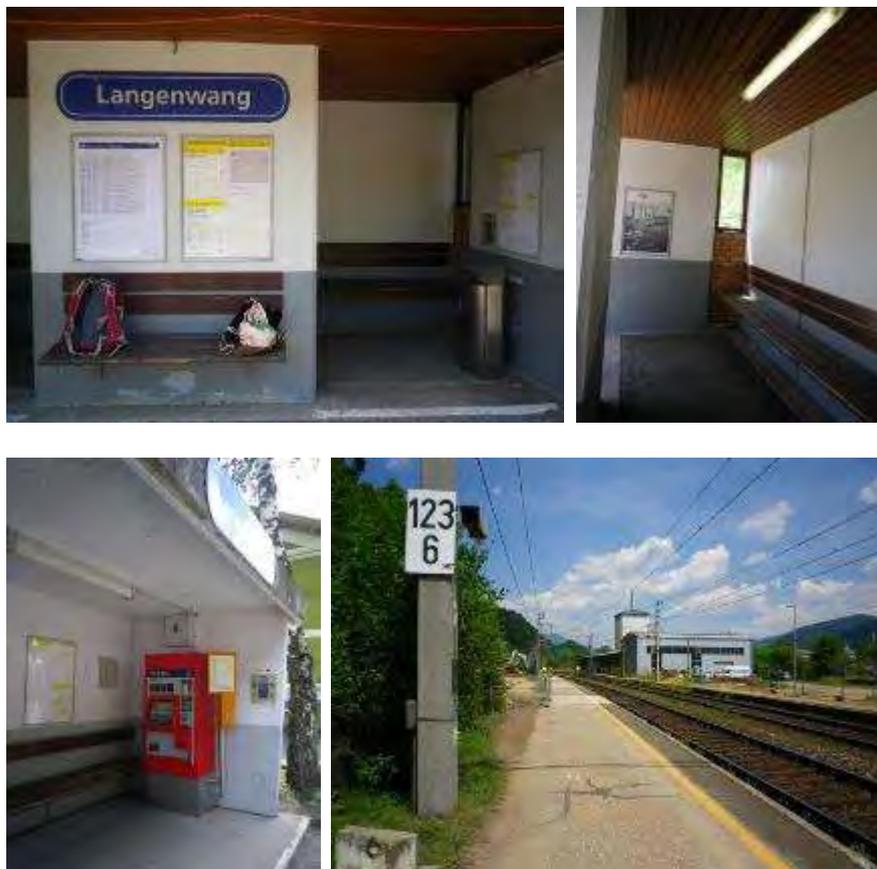


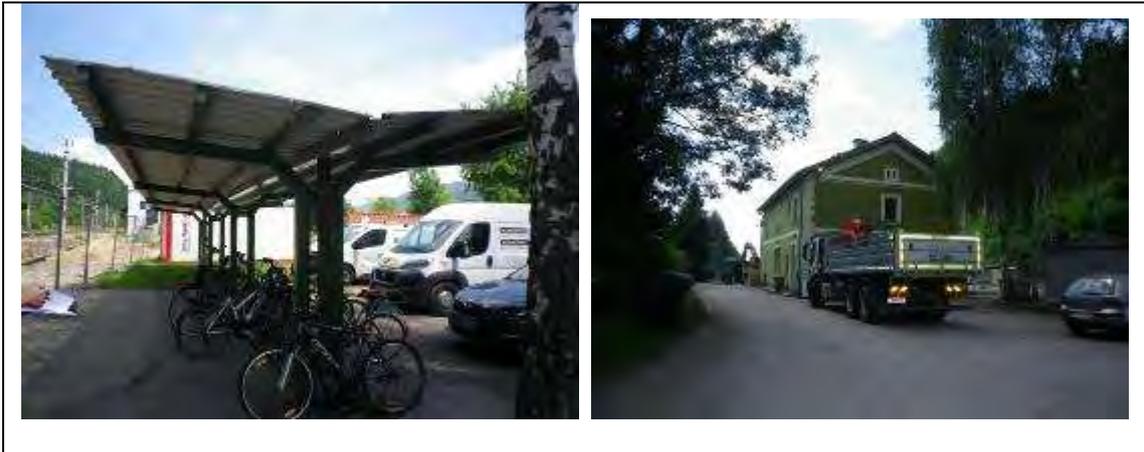
S-Bahn Haltestelle	
Modellregion	Bezirk Mödling
Name	Gumpoldskirchen
Linie(n)	S3, S4, Bus 363
Warteräume	Warteraum, überdachte und windgeschützte Warteplätze, ausreichend Sitzgelegenheiten. Barrierefrei.
Technische Infrastruktur	Keine
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang, Durchsagen
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel, 2 Fahrkartenautomaten, Toiletten, öffentliches Telefon, Snackautomat, Postkasten, Trafik
Sonstige Mobilitätsangebote	5 nextbike Räder, Bushaltestelle, 2 E-Pkw Stellplätze & Tankstelle, Fahrrad-Schlauchautomat
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★
Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)	



S-Bahn Haltestelle	
Modellregion	Östliche Obersteiermark
Name	Langenwang (Anm.: Baustelle zum Zeitpunkt der Begehung)
Linie(n)	S9
Warteräume	Warteraum, überdachte und windgeschützte Warteplätze, ausreichend Sitzgelegenheiten. Aufgrund der Baustelle nicht barrierefrei erreichbar.
Techn. Infrastruktur	Keine
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang, Durchsagen
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel, 1 Fahrkartenautomat
Sonstige Mobilitätsangebote	Keine
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)

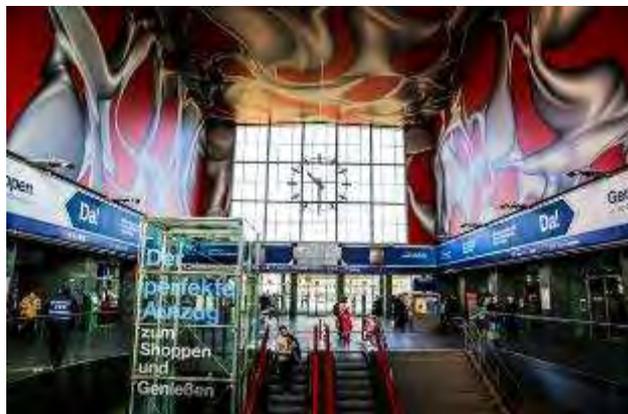


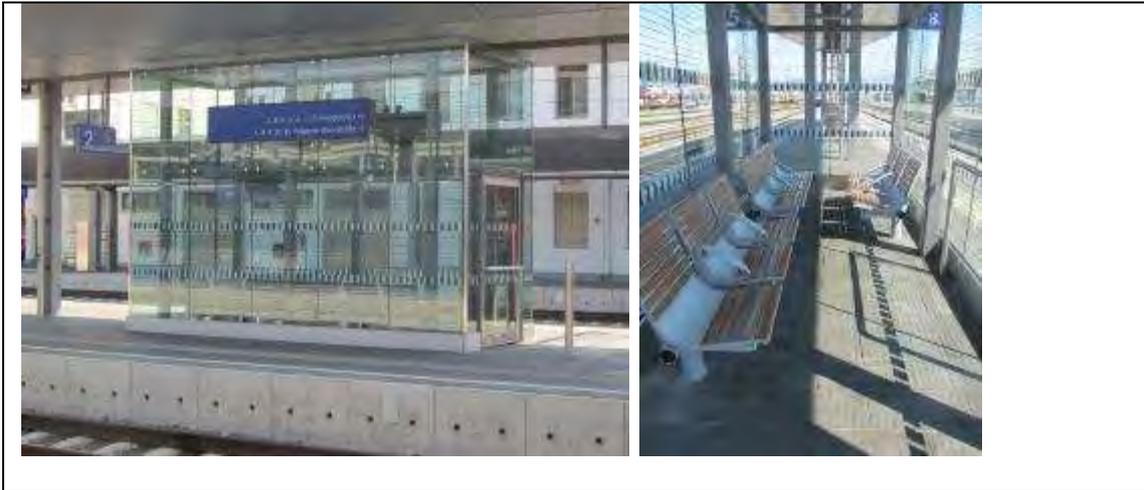


4.7.4 (Haupt-) Bahnhöfe

Bahnhof	
Modellregion	Steiermark
Name	Graz Hauptbahnhof
Linie(n)	Diverse
Warteräume	Diverse (zum Teil beheizte) Warteräume, überdachte und windgeschützte Warteplätze, ausreichend Sitzgelegenheiten. Barrierefrei.
Technische Infrastruktur	Gratis WLAN im Stationsgebäude
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang, Durchsagen, Monitore, Personal vor Ort, besetzte Ticketschalter
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel, 5 Fahrkartenautomaten, Toiletten, öffentliche Telefone, Snackautomaten, diverse Shops
Sonstige Mobilitätsangebote	4 Carsharing Stellplätze
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★★★

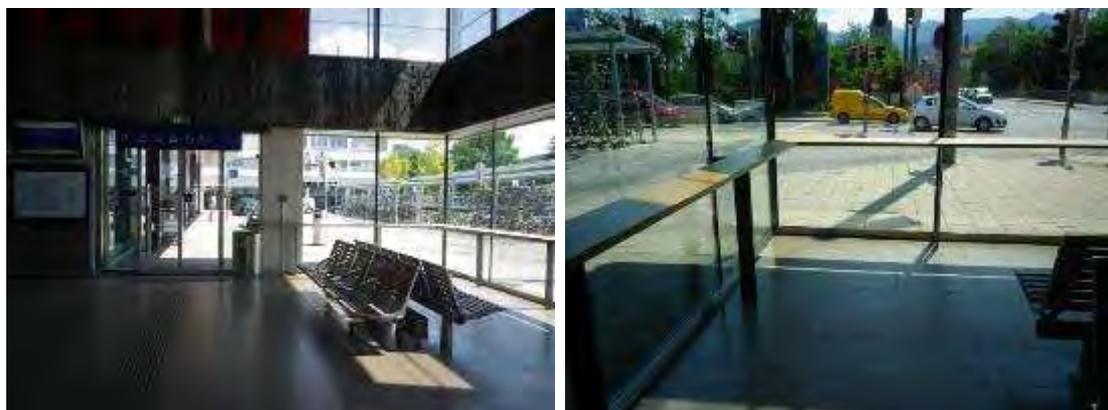
Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos, meinbezirk.at)

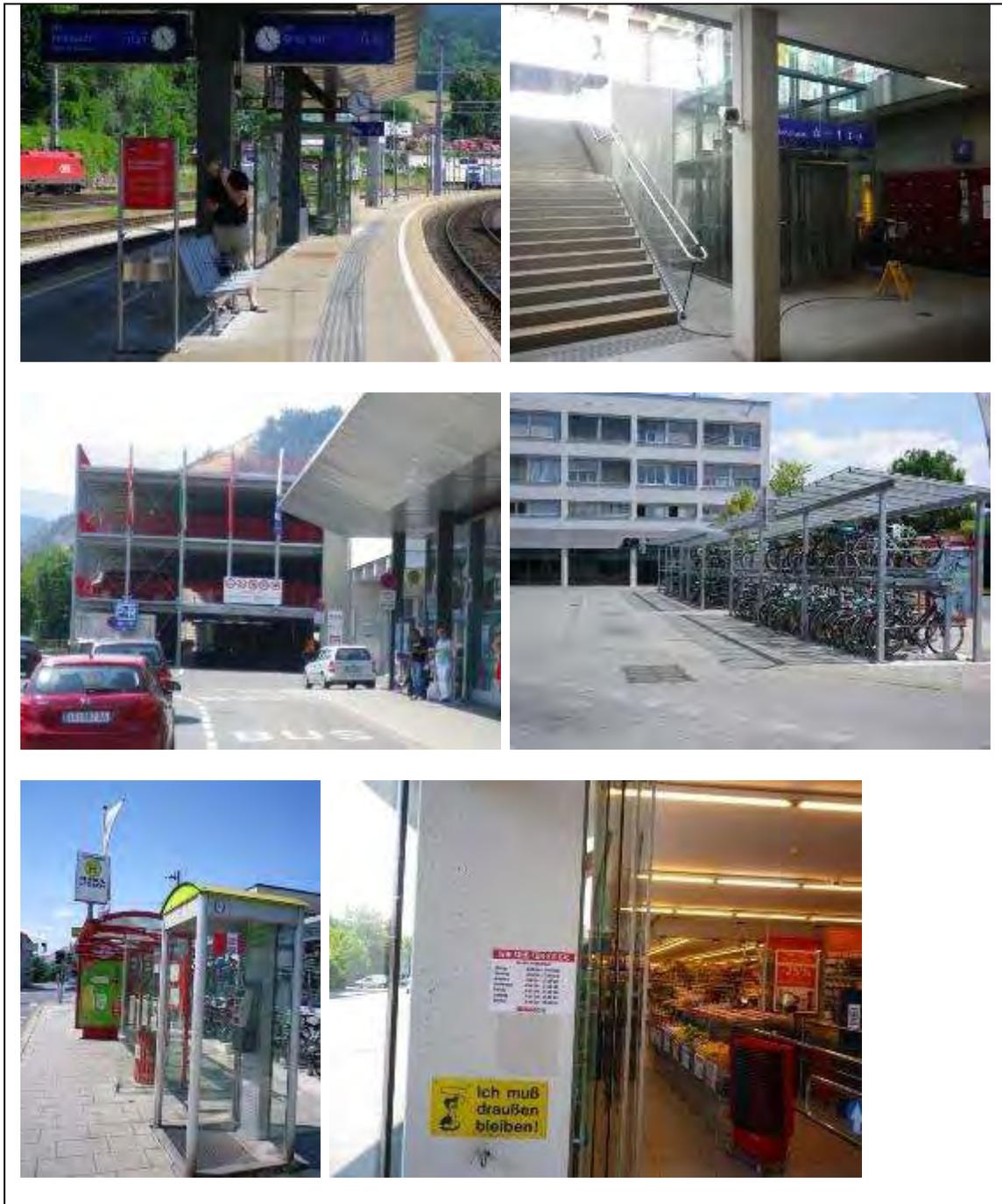




Bahnhof	
Modellregion	Östliche Obersteiermark
Name	Hauptbahnhof Leoben
Linie(n)	Diverse
Warteräume	Warteräume vorhanden, überdachte und windgeschützte Warteplätze, ausreichend Sitzgelegenheiten. Ablagefläche vorhanden – horizontale Anlehneleiste in Oberkörperhöhe im Bahnhofsgebäude. Barrierefrei.
Technische Infrastruktur	Gratis WLAN im Stationsgebäude
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang, Durchsagen, Monitore, besetzte Ticketschalter
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel, 2 Fahrkartenautomaten, Toiletten, öffentliche Telefone, Snackautomaten, Spar, Café, Trafik, Bankomat
Sonstige Mobilitätsangebote	Rufbus Leoben, Bushaltestelle
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)





Bahnhof	
Modellregion	Östliche Obersteiermark
Name	Hauptbahnhof Bruck a. d. Mur
Linie(n)	Diverse
Warteräume	Warteräume vorhanden, überdachte und windgeschützte Wartepplätze, ausreichend Sitzgelegenheiten. Barrierefrei.
Technische Infrastruktur	Gratis WLAN im Stationsgebäude
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang, Durchsagen, Monitore, besetzte Ticketschalter
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel, 2 Fahrkartenautomaten, Toiletten, öffentliche Telefone, Lost and Found, Trafik, Bäckerei, Bankomat, 16

	Schließfächer, Jugendwarteraum Checkpoint
Sonstige Mobilitätsangebote	Bikesharing, Carsharing
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)



Bahnhof	
Modellregion	Östliche Obersteiermark
Name	Bahnhof Mürzzuschlag
Linie(n)	Diverse
Warteräume	Warteraum vorhanden, überdachte und teilweise windgeschützte Wartepplätze, ausreichend Sitzgelegenheiten. Teilweise Barrierefrei.
Technische Infrastruktur	Gratis WLAN im Stationsgebäude
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang, Durchsagen, Monitore, besetzte Ticketschalter
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel, 1 Fahrkartenautomat, Toiletten, Snackautomat, Waschbecken und Wasserhahn direkt am Bahnsteig
Sonstige Mobilitätsangebote	Am Bahnhofsgelände direkt keine (E-Tankstelle vor Rathaus)
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)



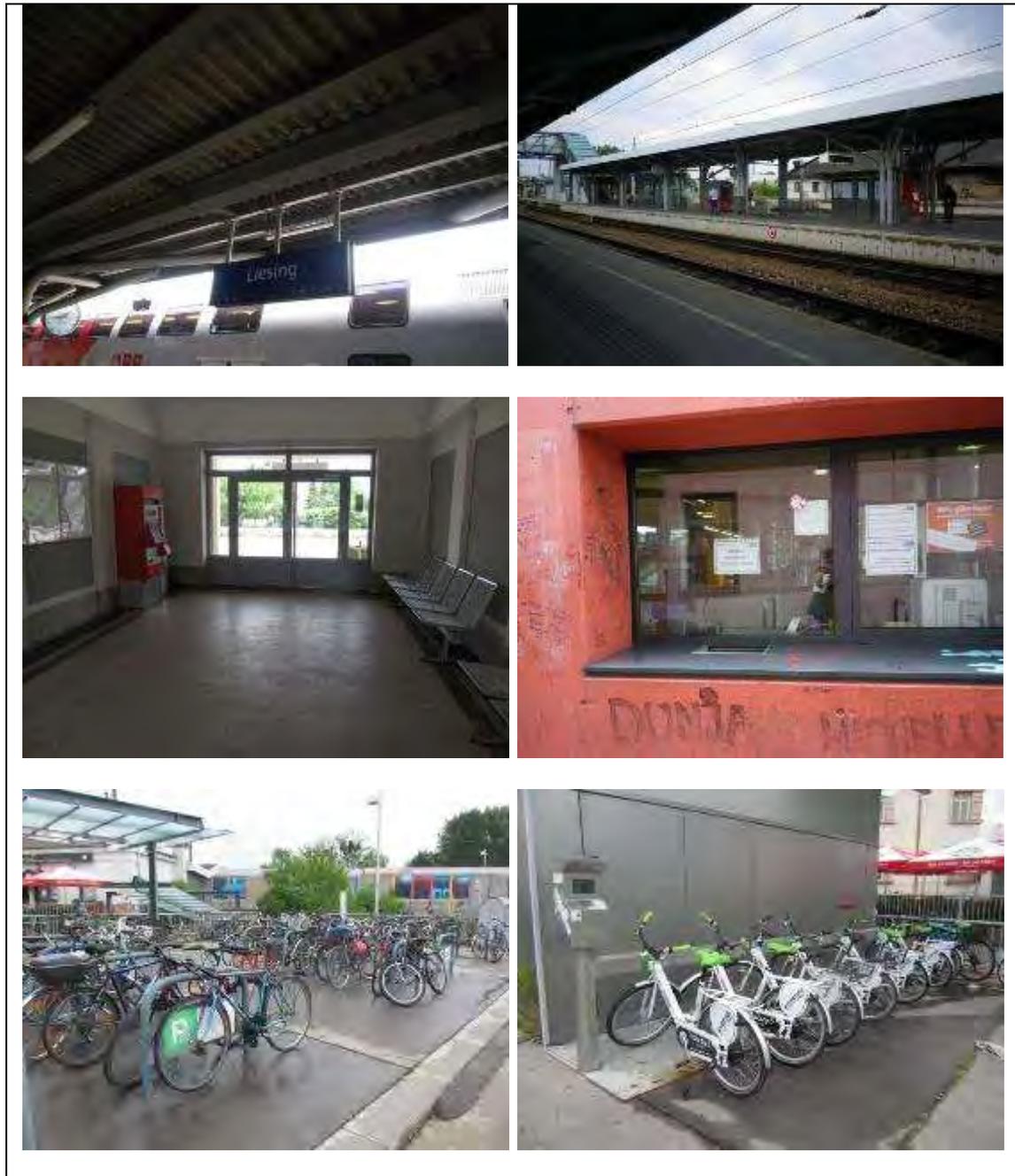
Bahnhof	
Modellregion	Bezirk Mödling
Name	Bahnhof Wiener Neudorf
Linie(n)	Wiener Lokalbahn (WLB), Bus 215
Warteräume	Warteraum vorhanden, überdachte und teilweise windgeschützte Warteplätze, ausreichend Sitzgelegenheiten. Barrierefrei.
Technische Infrastruktur	Keine
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang, Durchsagen nur bei Störungen, Monitore
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel, 1 Fahrkartenautomat, Toilette (gratis), öffentliches Telefon, mehrere Snackautomaten, Trafik, mobile Bäckerei neben Bahnhof
Sonstige Mobilitätsangebote	Nextbike Fahrräder
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★ ★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)





Bahnhof	
Modellregion	Bezirk Mödling
Name	Bahnhof Liesing
Linie(n)	Diverse
Warteräume	Warteraum/-räume vorhanden, überdachte und teilweise windgeschützte Warteplätze, ausreichend Sitzgelegenheiten. Barrierefrei.
Technische Infrastruktur	Gratis WLAN
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang, Durchsagen, Monitore, Personal vor Ort, besetzte Ticketschalter (zum Zeitpunkt der Begehung geschlossen wegen Krankheit)
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel, 3 Fahrkartenautomaten, Toilette (gratis), öffentliches Telefon, mehrere Snackautomaten, diverse Geschäfte (Post, Bank, etc.)
Sonstige Mobilitätsangebote	Nextbike Fahrräder, E-Bike-Sharing
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★
Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)	

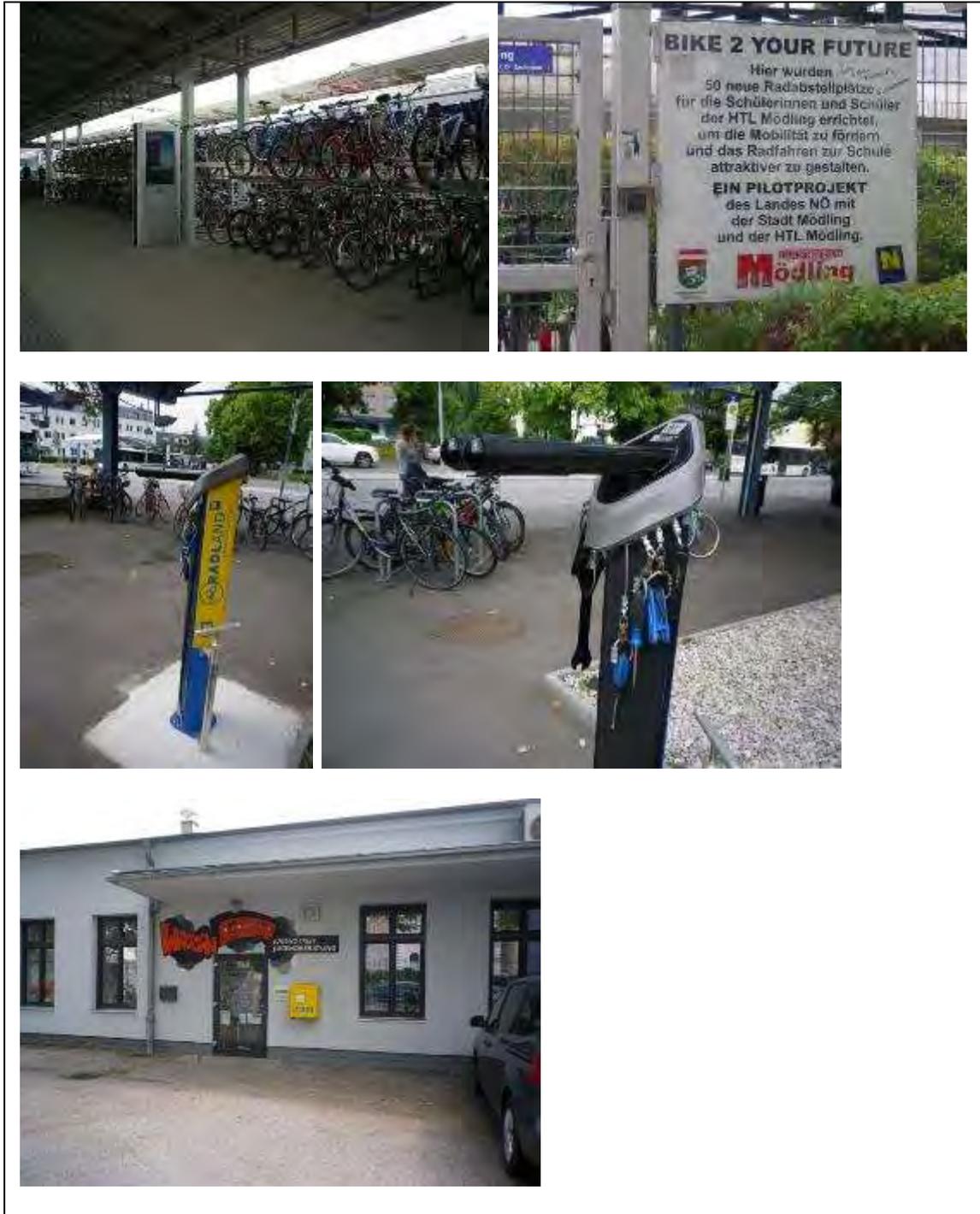


Bahnhof	
Modellregion	Bezirk Mödling
Name	Bahnhof Mödling
Linie(n)	Diverse
Warteräume	Warteraum/-räume vorhanden, überdachte und teilweise windgeschützte Warteplätze, ausreichend Sitzgelegenheiten. Barrierefrei.
Technische Infrastruktur	Gratis WLAN
Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang, Durchsagen, Monitore, Personal vor Ort, besetzte Ticketschalter
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel, 3 Fahrkartenautomaten, Toiletten, öffentliches

	Telefon, mehrere Snackautomaten, diverse Geschäfte (Wettbüro, Kebap, Bäcker, Trafik, Jugendtreff, etc.)
Sonstige Mobilitätsangebote	Nextbike Fahrräder, Radreparatur-Set bzw. Säule, spezielle Radabstellplätze für Schüler/innen der HTL Mödling
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)





Bahnhof	
Modellregion	Bezirk Mödling
Name	Bahnhof Baden
Linie(n)	Diverse
Warteräume	Warteraum/-räume vorhanden, überdachte und teilweise windgeschützte Warteplätze, ausreichend Sitzgelegenheiten. Barrierefrei.
Technische Infrastruktur	Gratis WLAN

Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang, Durchsagen, Monitore, Personal vor Ort, besetzte Ticketschalter
Sonstige Infrastruktur	Mistkübel, 4 Fahrkartenautomaten, Toiletten, öffentliches Telefon, Snackautomaten, diverse Geschäfte (Bäckerei, Trafik, Bankomat), 14 Schließfächer
Sonstige Mobilitätsangebote	Nextbike Fahrräder, 5 E-Bikes zum Ausleihen, Carsharing (Denzel Drive), Radgarage, Radbox zum sicheren Absperren von Fahrrädern und e-Bikes (e-Bike Box), Radstation Baden (Reparatur, Radverleih)
Bewertung (Ausstattung, Komfort)	★★★★★

Fotodokumentation (Quelle: eigene Fotos)



4.7.5 Infrastruktur Warten – Zusammenfassung

Bei der Vor-Ort Begehung wurde neben der Fahrzeugausstattung auch die Ausstattung an Haltestellen und Bahnhöfen erhoben.

Komfort im Wartebereich:

Der Komfort im Wartebereich ist für alle Zeitnutzungs-Aktivitäten von Relevanz, da er beeinflusst, wie die Unterwegs-Zeit wahrgenommen und bewertet wird.

Bahnhaltestellen:

Bei den untersuchten Bahnhöfen und Haltestellen weisen hinsichtlich Komforts im Wartebereich vor allem die (Haupt-)Bahnhöfe sowie die untersuchten S-Bahnhaltestellen größeren Komfort durch überdachte, windgeschützte Warteräume mit ausreichend Sitzgelegenheiten auf. Auch eine barrierefreie Nutzung der Haltestellen ist durchgängig möglich. Die untersuchten Bahnhöfe zeichnen sich durch das Vorhandensein von öffentlichen Toiletten und Telefonen, Snack- oder Getränkeautomaten sowie diversen Einkaufsmöglichkeiten (Trafik, Bäckerei, Supermarkt, etc.) aus (v.a. Bhf. Graz, Leoben, Mödling, Baden). Moderne, sanierte Bahnhöfe wie in Leoben, Bruck an der Mur oder Baden weisen durch ihr einheitliches Design, Sauberkeit, helle Wartebereiche und Einkaufsmöglichkeiten hohen Komfort für Reisende auf. Lediglich der Bahnhof Mürzzuschlag verfügt nur über die notwendigsten Ausstattungsmerkmale (überdachter Wartebereich am Bahnsteig) und weist keine Einkaufsmöglichkeiten am Bahnhofsgelände bzw. in direkter Nähe auf und. Der Komfort im Wartebereich ist im Vergleich zu den anderen untersuchten Stationen an diesem Bahnhof am geringsten. (Das gesamte Bahnhofsareal Mürzzuschlag wird jedoch mit Beginn 2019 komplett saniert).

Bei den untersuchten S-Bahn-Haltestellen schneidet baustellenbedingt die Haltestelle Langenwang durch das Vorhandensein nur der nötigsten Ausstattungsmerkmale, durch fehlende Toilettenanlagen sowie kein Angebot für Verpflegung durch Automaten oder Einkaufsmöglichkeiten am schlechtesten ab, die Station verfügt jedoch zumindest über einen wettergeschützten Wartebereich. Bei der S-Bahn Haltestelle Brunn-Maria Enzersdorf war zum Zeitpunkt der Begehung der vorhandene Warteraum wegen Vandalismus gesperrt.

Ablageflächen für mitgebrachte Gegenstände oder als Arbeitsplatz genutzte Flächen gibt es ansatzweise nur am Bahnhof Leoben (horizontale Leiste zum Anlehnen in Oberkörperhöhe).

Best Practice (Begehung): Komfort im Wartebereich

Bahnhof Leoben – Ablageflächen in Bahnhofshalle

Am Bahnhof Leoben gibt es in der Bahnhofshalle eine durchgängige horizontale Holzleiste in Oberkörperhöhe, auf der mitgebrachte Gegenstände, Essen oder Trinken abgestellt werden kann. Die Fläche kann im Bedarf auch als Arbeitsplatz zum Abstellen eines mitgebrachten Laptops oder zum Ablegen von Unterlagen genutzt werden. Dies stellt eine einfache funktionale Lösung dar, die auch zum mobilen Arbeiten erweitert werden könnte, indem eine ausreichend breite Arbeitsfläche, Stehhocker und Steckdosen zur Verfügung gestellt werden könnten.



Abbildung 57: Ablageflächen am Bahnhof Leoben (Quelle: eigenes Foto)

Bushaltestellen:

Erhebliche Defizite in Bezug auf Komfort im Wartebereich weisen jene untersuchten Bushaltestellen in der östlichen Obersteiermark auf, bei denen keine Wartehäuschen und dadurch kein Witterungsschutz vorhanden sind (z.B. Haltestelle Mürzzuschlag Stadtwerke, Langenwang/Mürz GH Zur Post). Auch der veraltete Busbahnhof (Frachtenstraße) am Bahnhof Mürzzuschlag weist nur ein Minimum an notwendiger Ausstattung auf und wirkt trotz des anliegenden Bahnhofgeländes Mürzzuschlag isoliert von diesem (im Zuge der Umbauarbeiten des gesamten Bahnhofsbereichs Mürzzuschlag wird auch der Busbahnhof erneuert). Die Bushaltestelle Perchtoldsdorf-Marktplatz weist zwar nur auf einer Seite einen überdachten Wartebereich auf, allerdings ist das subjektive Empfinden an dieser Haltestelle positiv beeinflusst durch die schöne Warteumgebung am Marktplatz. Ein Best-Practice bei den Bushaltestellen in Bezug auf den Wartebereich ist die Station Laxenburg Franz-Joseph-Platz, mit attraktiv gestaltetem Wartehaus, attraktiver Warteumgebung (Begrünung, Bepflanzung) sowie multimodalen Angeboten (Bikesharing).

Best Practice (Begehung): Gestaltung Bushaltestelle

Station Laxenburg Franz-Joseph-Platz: Attraktivierung des Busverkehrs

Der öffentliche (Bus-)Verkehr in der niederösterreichischen Gemeinde Laxenburg fällt durch die attraktiv gestalteten, weißen Bushaltestellen auf. Speziell die Station Laxenburg Franz-Joseph-Platz verfügt über ein attraktiv gestaltetes Wartehaus, über eine durch Begrünung und Bepflanzung attraktivierte Warteumgebung sowie über multimodale Angebote (z.B. Bikesharing, Taxistellplätze). Eine solche Warteumgebung wirkt sich positiv auf das subjektive Zeitempfinden in Wartesituationen aus und verleiht dem öffentlichen Verkehr in der Gemeinde ein positives Image.



Abbildung 58: Bushaltestellenhäuschen in Laxenburg (Quelle: eigenes Foto)

Technische Infrastruktur:

Die technische Infrastruktur spielt eine wichtige Rolle in der Bewertung der Zeit, in der man im öffentlichen Verkehr unterwegs.

Kostenloses WLAN wird bei den untersuchten Haltestellen und Bahnhöfen ausschließlich auf den Bahnhöfen (Ausnahme Wiener Neudorf) angeboten. Öffentliche Steckdosen sind in keiner der untersuchten Haltestellen oder Bahnhöfen vorhanden. Diese technischen Ausstattungsmerkmale spielen vor allem für Personen eine wichtige Rolle, die unterwegs ihren Laptop, Smartphone oder Tablet verwenden wollen und dafür entweder Internet oder Strom benötigen.

Information und Planung:

Pendler/innen benötigen Informationen bezüglich der Zug- und Busverbindungen, besonders wichtig sind Informationen im Falle von Störungen, Verspätungen oder Zugausfällen.

Bezüglich Information und Planung schneiden die untersuchten Bahnhöfe am besten ab, Informationen sind dort über Lautsprecher, Monitore, ausgehängte Fahrpläne und besetzte Ticketschalter erhältlich und einfach zugänglich.

Bei den untersuchten S-Bahn Haltestellen hingegen sind die Informationen entweder über Lautsprecher oder über Monitore verfügbar, es fehlt dort jedoch die personelle Komponente (besetzte Fahrkartenschalter, Personal vor Ort). Baustellenbedingt besonders dürftig hat bei der Begehung vor allem die Haltestelle im steirischen Langenwang abgeschnitten (keine Monitore, keine Beschilderung, etc.). Ausreichend viele Ticketautomaten waren bei allen untersuchten Haltestellen und Bahnhöfen vorhanden.

Auch eher dürftig in Bezug auf Information haben die untersuchten Bushaltestellen abgeschnitten – Monitore mit Abfahrtszeiten waren nur bei der Haltestelle am Bahnhof Liesing vorhanden, ansonsten sind die Informationen auf ausgehängten Fahrplänen verfügbar.

Multi-/Intermodalität:

Multimodale Mobilitätsangebote an Haltestellen und Bahnhöfen erleichtern für PendlerInnen das Zurücklegen der erste/letzten Meile.

Von den untersuchten S-Bahn Haltestellen zeichnet sich vor allem Gumpoldskirchen durch multi-/intermodale Angebote aus (2 E-Pkw Stellplätze, 5 Nextbikes, Automat mit Fahrradschläuchen). Auch die Station Guntramsdorf der Wiener Lokalbahn ist gut mit anderen Verkehrsmodi vernetzt (Nextbike-Räder, E-Carsharing, ASTAX).

Bei den untersuchten Bahnhöfen kann der Bahnhof Baden mit Bikesharing, E-Bikesharing, Radboxen, Carsharing, einer großen Anzahl an Radabstellplätzen sowie der Radstation am Bahnhof (Reparatur und Verleih von Rädern) als Best Practice genannt werden.

Drei der vier untersuchten Bushaltestellen sind mit Bikesharing-Angeboten ausgestattet. Ausnahmen bei intermodalen Mobilitätsangeboten stellten die S-Bahn Haltestelle Langenwang, der Bahnhof Wiener Neudorf sowie die Bushaltestelle Mürzzuschlag dar – hier waren zum Zeitpunkt der Begehung keine multi- oder intermodalen Mobilitätsangebote vorhanden.

Best Practice (Begehung): Multimodaler Bahnhof

Umbau Bahnhof Baden – starker Fokus auf Radverkehr

Im Rahmen des Umbaus des Bahnhofs 2002 – 2004 (ÖBB) wurde der Fokus auf einen modernen Bahnhof mit attraktiv gestaltetem Vorplatz und Fokus auf den Radverkehr gelegt. Am Bahnhof wurde eine Park & Ride - Anlage mit 144 PKW- und 492 überdachten Fahrradstellplätzen errichtet, 2010 wurde die erste Radgarage Österreichs und eine Radservicestation eröffnet. Am Bahnhof befinden sich zudem Radboxen zum sicheren Absperren von Fahrrädern und e-Bikes. Vor dem Bahnhofsgelände können Pendelnde auf diverse Buslinien sowie auf die Lokalbahn Baden umsteigen. Der modernisierte Bahnhof beherbergt zudem Bäckerei, Trafik und Bankomat und verfügt über ausreichend wettergeschützte Wartehäuschen und gratis WLAN. Gleichzeitig mit dem Umbau fand die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes durch die Stadtgemeinde Baden statt, es wurde eine attraktive Bahnhofsumgebung geschaffen mit einer Vielzahl an multimodalen Angeboten. Das durchgängige Radroutennetz inkl. übersichtlichen Radleitsystems verbindet die einzelnen Stadteile mit dem Bahnhof, dem Thermenradweg, dem Strandbad, etc.

Der Bahnhof Baden fungiert daher als intermodaler Knotenpunkt, an dem Pendelnde zahlreiche Alternativen zum motorisierten Individualverkehr nützen, Erledigungen tätigen sowie die Wartezeit angenehm gestalten können.



Abbildung 59: Multimodale Angebote am Bahnhof Baden (Quelle: eigene Fotos)

4.8 Nationale Best Practice Beispiele

Bedarfsorientierte Angebote – IST mobil

Bedarfsorientierte Angebote spielen vor allem in flächigen ländlichen Regionen eine wichtige Rolle zur Sicherstellung der Mobilität. Für Pendelnde wird dadurch die Tür-zu-Tür-Mobilität erleichtert und eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen.

IST mobil¹⁰ ist ein nachfrageorientiertes Mikro-ÖV System, das mit der Möglichkeit, lokale Verkehrsunternehmen einzubinden, als Zu- und Abbringer zum höherrangigen öffentlichen Verkehrsnetz dient und damit die erste/letzte Meile erleichtert. Die Einführung IST mobil geht Hand in Hand mit der Einführung eines Mobilitätskonzeptes in der jeweiligen Region. Kund/innen bezahlen für die konsumierten Transportleistungen, je nach Nutzung. Je mehr Leute pro Fahrzeug unterwegs sind, desto günstiger wird es für den Einzelnen. Bezahlung und Buchung funktionieren online (App) über die mobilCard.

Auftraggeber sind die Region und die Gemeinden, die eine monatliche Gebühr für die Bereitstellung von ISTmobil (Callcenter, Investitionen in die Infrastruktur wie z.B. Haltepunkte, Technik usw.) bezahlen. Auch Betriebe werden eingebunden: alle als „Haltepunkte“ im System befindlichen Betriebe bezahlen eine monatliche Gebühr, damit sie von ISTmobil angefahren werden. Verkehrsunternehmen bezahlen für die Bereitstellung und den Support des bereitgestellten technischen Equipments einen geringen Unkostenbeitrag. In Tourismusregionen können auch Mittel aus dem Tourismus als zusätzliche Finanzierungssäule dienen. In folgenden Regionen kommt das IST mobil zum Einsatz: Bezirk Korneuburg (flächendeckend), Bezirk Graz Umgebung (GUST mobil, 29 Gemeinden), Lavanttal (4 Gemeinden), Salzkammergut („Narzissenjet“, 4 Gemeinden), Bezirke Leibnitz, Südoststeiermark und Deutschlandsberg (MOBIL Südwest, 42 Gemeinden).



¹⁰ Vgl. <https://istmobil.at/>



Abbildung 60: IST mobil App und Werbung an lokaler Bushaltestelle (Quelle: IST mobil)

E-Carsharing in Gemeinden – Gaubitscher Stromgleiter¹¹:

In Gaubitsch (Weinviertel) teilen sich drei Katastralgemeinden drei E-Autos, die von Gemeindebediensteten, Vereinen sowie von den Gemeindebewohner/innen bequem online ausgeliehen und genutzt werden können. Mit einem frei zugänglichen Online-Kalender können auch Mitfahrgelegenheiten organisiert und reserviert werden. Durch diese Art von flexiblem Carsharing mit Elektroautos können Zweit- und Drittautos eingespart werden.



Abbildung 61: Kommunales E-Carsharing: Gaubitscher Stromgleiter (Quelle: Gemeinde Gaubitsch)

¹¹ Vgl. <http://www.gemeinde-gaubitsch.at/system/web/zusatzseite.aspx?detailnr=223808785> (Stand: 09.07.2018)

Umfassende Reiseinformationen und smartes Ticketing durch Mobilitätsapps

Reise- und vor allem Verspätungsinformationen sind für Berufspendelnde von großer Bedeutung. Neben leichter Bedienbarkeit spielt auch die Reichweite, über die eine App Informationen liefert, eine wichtige Rolle. Die niederländische App „9292“ (<https://9292.nl/en>) bietet Mobilitätsauskunft für die gesamten Niederlanden, und zwar in Form von Echtzeit-Informationen. In Groningen ist die ganze Stadt mit Wireless-Infrastruktur und die öffentlichen Busse sind mit GPS-Systemen ausgestattet¹².

Ein erster Schritt in Richtung bargeldloses Ticketing bietet die mobile App FAIRTIQ, die ab Herbst 2018 in Vorarlberg anläuft. Das System ist in der Schweiz bereits in mehreren Verkehrsverbänden erfolgreich im Einsatz und auch die SBB wird in Kürze auf diese einfache Form des Ticketing setzen. Mit einer Wischbewegung über die App wird die Fahrt im ÖV vor dem Einstieg gestartet. Die App erkennt die zurückgelegte Strecke und rechnet den Ticketpreis im Nachhinein ab. Für regelmäßige ÖV-NutzerInnen soll die App in Zukunft das Nutzungsverhalten analysieren und personalisierte Vorschläge für unterschiedliche Ticketvarianten liefern (vmobil.at 2018).

Lastenfahrrad-Verleih

Um Einkaufswege nach der Arbeit auch ohne Pkw zurücklegen zu können empfiehlt sich der Verleih von Lastenrädern in der Nähe von ÖV-Haltestellen. Die SeestadtFlotte, das Radleihsystem in der Seestadt hält neben konventionellen Leihrädern auch Lastenrad-e-Bikes bereit. Schwere Einkäufe, aber auch Transporte von Kindern können mit diesen elektrisch betriebenen Fahrrädern komfortabel erledigt werden¹³. Lastenräder weisen eine maximale Zuladung von 50 kg bis 100 kg auf, sodass fast alle Gegenstände für den privaten Bedarf mit einem Lastenrad transportiert werden können.



Abbildung 62: Aspern SeestadtFlotte. (Quelle: aspernseestadt.at)

¹² Vgl. Oberösterreichische Zukunftsakademie (2015)

¹³ Vgl. https://www.aspern-seestadt.at/city-news/die_lastenraeder_in_der_seestadtflotte

Multimodale Mobilitätsknoten

Ein Beispiel für einen integrierten multimodalen Mobilitätsknoten stellt der Bahnhof Dornbirn in Vorarlberg dar. Der städtische Bahnhof verfügt über ein großes regionales Einzugsgebiet (Rheintal und Bregenzerwald) und über Verdichtungspotenziale im Bahnhofsumfeld. Vom Bahnhof führt eine direkte Verbindungsstraße ins Stadtzentrum. Der Mobilitätsknoten ist über den Fuß- und Radverkehr gut erschlossen. Neben zahlreichen Fernreise- und Nahverkehrszügen dient der Bahnhof auch als Busknoten für den städtischen, regionalen und grenzüberschreitenden Busverkehr (komplett überdachter Wartebereich). Neben wettergeschützten Warteräumen finden sich Ticketschalter (ÖBB, Vorarlberger Verkehrsverbund VVV), ein Supermarkt, eine Trafik sowie eine Bäckerei. An mehreren Standorten finden sich integrierte Fahrpläne für den Bus- und Bahnverkehr. Es gibt eine große Bike&Ride Anlage (350 Radstellplätze), eine Park&Ride Anlage (230 Stellplätze), eine Kiss&Ride Zone sowie einen Carsharing Standort.



Abbildung 63: Multimodaler Mobilitätsknoten Bahnhof Dornbirn. (Quelle: punktdrei.at)

4.9 Literatur

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

Gstinig, K., Habsburg-Lothringen, C., Kirschner, E., Niederl, A. (2016): Östliche Obersteiermark NUTS-3-Profil Factsheet. WIBIS Steiermark.

IST mobil: URL: <https://istmobil.at/>, Stand: 13.08.2018

Oberösterreichische Zukunftsakademie (2015): Smart Regions. Beispiele zu technologischen und sozialen Innovationen für die Zukunft. Linz.

Radlobby Niederösterreich: Gemeinden des Bezirk Mödling. URL: http://noeradlobby.stiasny.net/Gemeinden_Bezirk_Moedling, Stand: 16.05.2017

Seestadt.at: „Die Lastenräder in der SeestadtFLOTTE“. URL: https://www.aspern-seestadt.at/city-news/die_lastenraeder_in_der_seestadtflotte, Stand: 14.08.2018

Statistik Austria: Ein Blick auf die Gemeinde. URL: <http://www.statistik.at/blickgem/index.jsp>, Stand: 06.07.2017

Vmobil.at: „Österreichs modernstes Ticket für Bus und Bahn“: Unterlage zur Pressekonferenz, Donnerstag, 7. Juni 2018 10:00 Uhr Bahnhof Bregenz, Schalterhalle. URL: https://www.vmobil.at/index.php?menuid=1&reporeid=549&html2pdf_sumbit=1, Stand: 14.08.2018

V. MULTITASKING DESIGNS - IDEENKATALOG

Ideen für eine multifunktionale Nutzung des Mobilitäts-Zeitbudgets

Edeltraud Haselsteiner, URBANITY – Architektur, Kunst, Kultur und Sprache

5 MULTITASKING DESIGNS - IDEENKATALOG

Ideen für eine multifunktionale Nutzung des Mobilitäts-Zeitbudgets

Aufbauend auf den Ergebnissen der empirischen Erhebungen wurden Ideen und Maßnahmen erarbeitet, um die multifunktionale Nutzung der Mobilitätszeit in öffentlichen Verkehrsmitteln als (zeit-)gewinnbringende Alternative zu forcieren. Der folgende Ideenkatalog ist in gekürzter Version als eigene Broschüre erschienen (mobilTIMES. Ideen für eine multifunktionale Nutzung des Mobilitäts-Zeitbudgets). In diesem ausführlichen Endbericht sind darüber hinausgehend Ideen durch konkrete Beispiele anschaulich erläutert, illustriert und Aspekte der Eignung sowie möglicher Weiterentwicklungen in den wesentlichen Kategorien gesondert beleuchtet.

5.1 Sitzen, Stehen, Lehnen, Liegen

Eine ausreichende Anzahl an Sitzplätzen ist die grundlegende Voraussetzung für eine sinnvolle und angenehme Nutzung der Zeit im öffentlichen Verkehrsmittel, sei dies zu beruflichen oder privaten Zwecken. Rund 40 Prozent aller befragten Zug- und BusnutzerInnen sind während der Fahrt (auch) beruflich aktiv. Sie arbeiten an Texten, lernen oder bearbeiten E-Mails etc. und haben dementsprechend Arbeitsunterlagen dabei, sei dies in Papierform oder digital. Für diese Personen ist es wichtig, im ÖV-Fahrzeug (aufklappbare) Tische zur Verfügung zu haben, die auch groß genug sind, um mitgebrachte Unterlagen oder Laptops nutzen zu können. Die Verfügbarkeit von Tischen, aber auch andere Aspekte der Innenraumausstattung, wie beispielsweise die Sitzgestaltung oder das Vorhandensein von Ablageflächen, sehen zwischen einem Drittel (Zug) und einem Viertel (Bus) der NutzerInnen als defizitär.

5.1.1 IDEEN: Sitzen, Stehen, Lehnen, Liegen

Ausreichendes, individuell abgestimmtes und verschiedenartiges (Sitz-)Platz- und Raumangebot

- ➔ **Wandelbare Bestuhlung: Sitzen – Lehnen – Liegen**, flexible Sitzmöblierung und Bestuhlung, die je nach Größe, Sitzkomfort etc. bis zum Liegen adaptierbar ist oder auch zum Stehen als Rückenlehnen wandelbar, z. B. multifunktionale „Lehnen“, die bei weniger dichtem Personenverkehr auch als vollwertige Sitze fungieren
- ➔ **Flexible Sitzplatzanzahl und -dichte:** Platzsparendes Sitzplatzangebot / Stehplätze / Stehlehnen / Klappsitze etc. für die „rush hour“ und kurze Fahrten, z. B. schmale Einzelbestuhlung leicht versetzt zum Sitznachbarn, ergonomische und sicher gestaltete Sitzhocker, Einzelstehplätze mit Rückenlehnen und Zusatzausstattung, Abstellflächen, Ablagen und eventuell Sichtschutz

- ➔ **Komfort-Sitzplätze:** Mehr Raumfreiheit für längere Fahrten, ausgerichtet auf Entspannung (Rückenlehnen verstellbar) und / oder als „Arbeitsplatz“ (Tische, Anschlüsse, abgeschirmte Raumakustik)
- ➔ **Raumzonen:** Nach Entfernung zum Türbereich abgestimmtes Raumkonzept, z. B. großzügige Multifunktionszonen im Türbereich, anschließend Kommunikationszone sowie Arbeits- und Ruhezone in der Wagenmitte oder bei Doppelstockwagen im oberen Stock
- ➔ Mischung zwischen **Großraumwagen, Abteilwagen und Multifunktionsabteilen** (Steh-/ Lehn-/ Liegeabteile), je nach Fahrdauer und multimodal (Mitnahme von Fahrrädern, Rollern etc.) nutzbar
- ➔ Erweiterung der **multifunktionalen Verwendung von Tischen, Ablageflächen und Sitzgelegenheiten**, Möblierung wegklappen, versenken, verwandeln (Tisch-Stuhl-Ablage)

Sitzkomfort

- ➔ **Bequeme, ergonomisch wirbelsäulenschonende und verstellbare Sitzplätze**, verstellbare Nacken-/ Fußstützen / Armlehnen (auch zur Abtrennung des eigenen Sitzes gegenüber SitznachbarInnen), Polsterung (nicht zu hart), ausreichend Fußfreiheit und Bewegungsfreiheit etc.

(Einzel)Sitzplätze

- ➔ Größeres Angebot an individuell nutzbaren Einzelsitzen mit „**persönlicher Raumatmosphäre**“, z. B. mit ausreichend Abstellflächen und technischer Infrastruktur für Laptops, Unterlagen etc. für mobiles Arbeiten, Rückenlehne verstellbar zum Zurücklehnen und Schlafen, Sichtschutz, Beleuchtung je nach Tageszeit dimmbar, Leselampen, Jalousien etc.

Kommunikationsabteile

- ➔ **Gekennzeichnete Kommunikationsabteile** für Unterhaltung, essen, trinken, telefonieren etc., Vierer- oder Sechser-Sitzgruppenbestuhlung, eventuell eigene Reservierungsbereiche im „Kommunikationswagen“ für regelmäßig Pendelnde

Arbeitszonen

- ➔ Funktionalitäten von Büro-/ Schul-/ Konferenzmöblierung in die Bestuhlung öffentlicher Verkehrsmittel integrieren, z. B. flexibel ausklappbare Arbeitstische, Getränkehalterung, Gepäckablage unter den Stühlen, Sichtschutz etc., eventuell Erweiterung zum **mobilen Großraumwagen-Büro:** einfache Einzel-Bürobestuhlung mit Sichtschutz, Bartische oder Ablageboards für Laptops oder Unterlagen, z. B. beidseitig entlang der Fenster, Stehpulte zum Ablegen und Telefonieren, gute und dichte Ausstattung mit technischer Infrastruktur, gute Raumakustik und gutes Raumklima, Getränkeautomat etc.

Ruheabteile, Tages-Schlafabteilwagen

- ➔ Kleinere Raumeinheiten (Einzelsitze) für mehr Intimität und Ruhe, für längere Strecken (schlafen, dösen, entspannen), verstellbare Sitze zum Zurücklehnen und Schlafen, Erweiterung zu kleineren Raumeinheiten mit

speziell adaptierbarer „**Liegemöblierung**“, **Schlafkojen und Tages-Liegeabteile** in den Tagesrandzonen

Multifunktionsabteile

- ➔ **Individuell adaptierbare / multifunktionale Möblierung:** Klapp-Tische, -Stühle, -Lehnen, bewegliche Wände, Raumteiler, Möblierung / Ausstattung, die lesen / Smartphone-Nutzung etc. auch im Stehen ermöglicht (z. B. Rückenlehnen, Handy-Gadgets ...)

Multifunktionale Abstell-/ Aufbewahrungs- und Ablageflächen

- ➔ **Intelligente, funktional gestaltete und ausreichende Gepäckabstell-/ Gepäckaufbewahrungslösungen**
 - Ablagefächer, Halterungen etc. für Taschen und Gepäck direkt bei den Sitzen: Ablageboard **unter der Sitzfläche**, z. B. aufklappbare Sitzfläche mit darunterliegendem Ablagefach, aufklappbare Aufbewahrungsfächer **integriert im Vordersitz, zwischen den Sitzen oder seitlich**
 - Möglichkeiten zum Aufhängen von Jacken, Kleidung, Taschen etc. direkt bei den Sitzen und ohne den Sitzkomfort zu beeinträchtigen
 - Abfallbehälter
 - Ausreichend große **Frei- / Abstellflächen für Fahrräder, Roller** etc.
 - **(verschiebbare) Gepäckfächer** für längere Fahrten, angrenzend oder in den Komfortbereichen, Ruhe oder Arbeitszonen

5.1.2 BEISPIELE: Sitzen, Stehen, Lehnen, Liegen

SITZEN - Platzsparendes Sitzplatzangebot

PriestmanGoode, Model Horizon

INFO: <http://www.priestmangoode.com/project/horizon-island-bay/>

Das Londoner Design Büro PriestmanGoode beschäftigt sich neben Interieurs für Flugzeuge, Flughäfen und Hotels auch bevorzugt mit innovativen Sitzdesigns für öffentliche Verkehrsmittel. In Rahmen eines geförderten Projekts wurden zwei innovative Sitzdesigns entwickelt, das Model Horizon und das Model Islandbay. Damit soll die Sitzplatzkapazität im öffentlichen Verkehr um bis zu 30% pro Wagen erhöht werden (basierend auf einem Standard-Nahverkehrszug). PriestmanGoode listet daneben eine Reihe weiterer Vorzüge auf (<http://www.priestmangoode.com/project/horizon-island-bay/>):

- Bis zu 30% mehr Platzkapazität
- Voll unterstützende ergonomische Sitze
- Doppelfußstützen bieten Platz für Passagiere unterschiedlicher Größe
- Der gestaffelte Sitz erhöht den Schulterraum und verbessert das Gefühl von persönlichem Raum

- Modulteile: Tisch für eine breite Palette von mobilen Geräten
- Kopfstütze kann für unterschiedliche Schienenfahrzeuge oder Busse konfiguriert werden
- Persönliches Gepäck und Taschenaufbewahrung



PriestmanGoode, Model Horizon (Quelle: <http://www.priestmangoode.com/project/horizon-island-bay/>)

Qualitative BEWERTUNG

- + erhöhtes Sitzplatzangebot
- + Multifunktionalität
- + ausreichend Aufbewahrungs- und Ablageflächen vor den Sitzen
- Privatraum beengt
- größere Gepäckstücke können nur am Boden abgestellt werden
- fehlende Armlehnen

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

- Einzelsitze (anstelle von Doppelsitzen): schmale Bestuhlung mit leicht versetzten Einzelsitzen
- Wechselnde Bestuhlung: Abwechselnd Kombination mit normal breiten Doppelsitzen (2 Reihen schmal, 2 Reihen normal od. Reihe links / rechts unterschiedliche Bestuhlung, od. schmale Bestuhlung jeweils nur am Anfang und Ende des Wagens, im Mittelteil normale Bestuhlung)
- Erweiterung zu reinen Stehwaggons / Einzelstehplätze mit Hocker, Rückenlehne, Abstellfläche vorne, Ablage und Sichtschutz
- Ablageboard unter der Sitzfläche für Taschen und Gepäck (z.B. Drahtkorb, aufklappbare Sitzfläche mit darunterliegendem Ablagefach)

SITZEN - Platzsparendes Sitzplatzangebot

PriestmanGoode, Model Islandbay

INFO: <http://www.priestmangoode.com/project/horizon-island-bay/>

Das zweite Modell von PriestmanGoode, Island Bay, fungiert als regulärer Sitzplatz auf Langstrecken oder bei weniger dichtem Personenaufkommen. Bei hoher Personendichte können Sitze und Tische hochgeklappt werden und in dieser Konfiguration ein erhöhtes Sitz- oder Stehplatzangebot anbieten.

- 15-20% mehr Sitzplatzkapazität basierend auf einem Standard-Nahverkehrszug.
- Flexibles Design für erhöhte Sitz-/ Stehkapazität bei hoher Personendichte
- Zusatzsitze im Gangbereich und wandelbare Fensterbank /-tisch
- Erhöhte Sitzbreite
- Doppelter USB-Port



PriestmanGoode, Model Islandbay (Quelle: <http://www.priestmangoode.com/project/horizon-island-bay/>)

ANFORDERUNGEN / Qualitative BEWERTUNG

- + erhöhte Sitz-/ Stehkapazität bei hoher Personendichte
- + Multifunktionalität
- + Technische Infrastruktur: USB-Port
- eingeschränkter Sitzkomfort bei hoher Personendichte
- kaum Ablageflächen

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

- Gepäckablagen: Ablageboards, Haken für Taschen und Kleidung etc.
- Einzelsitzmöblierung

- Erweiterung der technischen Ausstattung (z.B. Steckdosen)
- Erweiterung der multifunktionalen Verwendung von Tischen, Ablageflächen und Sitzgelegenheiten (Tisch-Stuhl-Ablage)

SITZEN - STEHEN / LEHNEN – multifunktionales platzsparendes Sitz-/Stehplatzangebot

Multifunktionale Ausstattung für Kurzstrecken: Lehnen, Hocker, Sitzstufen, Sitzpolster, Stehbar etc.

Inspirationen für eine multifunktionale Ausstattung, die einen zwanglosen Aufenthalt für Kurzstrecken ermöglicht und bei dichtem Personenverkehr eine hohe Kapazitätsdichte aufweist, können bei Hotel-, Büro- oder Kaffeeinterieurs gefunden werden. Durch ergonomische Maßnahmen für einen optimalen „Stehkomfort“ (Lehnen, Hocker etc.) und einer hochwertigen Ausstattung für mobile Geräte (USB-Port, Steckdosen, Induktionsladestation etc.) kann dessen Attraktivität weiter erhöht werden. Als Maßnahme zur „Raumzonierung“ nach NutzerInnengruppen, z. B. SchülerInnenverkehr in den Morgenstunden, wäre eine Ausstattung speziell auf junges Publikum ausgerichtet möglich (z.B. Angebot Musikstreamingdienst Spotify).



Jun Yasumoto, Train interior, (Quelle: <http://www.junyasmoto.com/#/train-interior/>)



Deeo Design, Rail interior (Quelle: <http://www.deeo.co.uk/rail-interior-solutions.html>)

Stefano Ivan Scarascia Design, Sawtooth –
Bombardier YouRail design contest 2009
(Quelle:
<http://www.siscarascia.com/?portfolio=sawtooth-bombardier>)



“Opla seating concept”, Sitzhöhe variabel, Design: Fatemeh Bateni, (Quelle: <http://www.yankodesign.com/2015/06/22/the-slugway/>)



“the seat” & “the standing room”, Design: Daniel Knüpfer, Stefan Wallmann (Quelle: <http://www.coroflot.com/knuepfer-wallmann/TRAM-inside>)

Hotel -, Büro – od. Café Interieurs: Sitzstufen, mobile Möblierung und Fensterboards sind nur einige Ideen zur Weiterentwicklung



Hotel Interieur, 25hours Hotel Bikini Berlin (Quelle: <https://www.25hours-hotels.com/hotels/berlin/bikini-berlin>)

Büro Interieur Microsoft Österreich (©Haselsteiner)

Café Interieur (©Haselsteiner)

ANFORDERUNGEN / Qualitative BEWERTUNG

- + erhöhtes Sitz-/Stehplatzangebot
- + Multifunktionalität
- eingeschränkter Komfort bei längeren Strecken

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

- Ergonomische und sicherer „Lehnsitze“ oder „Sitzhocker“
- Kombination mit „normalen Sitzen“ (Stehlehnen als Zusatzausstattung)
- Multifunktionale „Lehnen“, die bei weniger dichtem Personenverkehr auch als vollwertige Sitze fungieren

SITZEN - ARBEITEN (Standard)

Moderne Einzelsitz-Arbeitsplatz Bestuhlung, (Funktionalität vgl. Schul-/Büromöbel, Mehrzweckstühle, z.B. „Node chair“ etc.)

LINK: <https://www.steelcase.com/products/collaborative-chairs/node/O>:

Lösungsideen zur multifunktionalen Ausstattung sind auch im Bürobereich zu finden. Für den ÖV wären Abteile mit Einzelsitzbestuhlung für mobiles Arbeiten, z.B. wandelbare Bestuhlung, die je nach Anforderungen als Einzelsitze oder zu kommunikativen Gruppenkonstellationen umgebaut werden können, zu überlegen. Einzelsitze sollten über eine hochwertige multifunktionale Ausstattung für mobiles Arbeiten verfügen:

- Komfortabel gepolsterte Stühle mit Armlehne (vgl. Schreibtischstühle)
- Arbeitstisch in ausreichender Größe für Laptop und Unterlagen
- Sitze und Arbeitstische höhenverstellbar und individuell konfigurierbar
- Ablagefläche für Taschen
- Getränkehalterung
- Ausstattung für mobile Geräte (USB-Port, Steckdosen, Induktionsladestation etc.)
- Nutzung von Wandflächen und Fenster ermöglichen



Büro- / Schulbestuhlung „Node Chair“ (Quelle: <https://www.steelcase.com/resources/furniture-images?search=Node>); Kimono, Büro-/Konferenzstuhl von Segis (Quelle: <https://www.architonic.com/de/product/segis-kimono/1056984>)



Nutzung von Wandflächen und Fenster als Wandtafeln und Kommunikationszone

ANFORDERUNGEN / Qualitative BEWERTUNG

- + spezialisiertes Sitzplatzangebot
- + Multifunktionalität
- hoher Raumbedarf

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

- Funktionalitäten von Büro-/Schulmöblierung in die Bestuhlung öffentlicher Verkehrsmittel integrieren (flexibel ausklappbare Arbeitstische, Getränkehalterung, Gepäckablage unter den Stühlen etc.)

- Mobiles Großraumwagenbüro: Einfache Einzel-Bürobestuhlung mit Bartischen, quer zur Fahrtrichtung beidseitig und Mittelreihe (vgl. DB Ideenzug)

SITZEN - ARBEITEN (Komfort)

Komfort-Einzelsitz-Arbeitsplatz Bestuhlung, vgl. „Flughafen-Wartezonen“ etc.

Für längere Strecken wäre eine Komfort-Arbeitszone wünschenswert: Komfortable Einzelsitz-Arbeitsplätze mit hohem Komfort, ausreichend Ablagefläche für mobile Geräte und Unterlagen sowie besonderen Maßnahmen zum Schutz der Privatsphäre. Fixe Bestuhlung in Kombination mit Angeboten speziell für regelmäßige PendlerInnen, z.B. „Dauerreservierungsbereich“, „Snack- und Kaffeeautomat“ oder weiteren Services. Die Einzelsitz-Arbeitsplätze verfügen über eine hochwertige multifunktionale Ausstattung für mobiles Arbeiten und besonders hoher Geschwindigkeit für Internetverbindungen.



Einzelsitz-Arbeitsplatz Flughafen Wartezone (Quelle: Haselsteiner)



Priestmangoode's LoungeLink (Quelle: <http://www.designindaba.com/articles/creative-work/lounging>)



DB Ideenzug, Arbeitsabteil mit Snacks- und Getränkeautomaten (Quelle: <https://inside.bahn.de/ideenzug-db-regio-module/>)



Priestmangoode's Mercury Train' Design Konzept (Quelle: <http://www.priestmangoode.com/project/mercury-train/>)

ANFORDERUNGEN / Qualitative BEWERTUNG

- + spezialisiertes Sitzplatzangebot mit hohem Komfort und Zusatz-Servicefunktionen
- + hohe Gewichtung als zeitgewinnbringende Alternative zum MIV
- hoher Raumbedarf
- Kosten

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

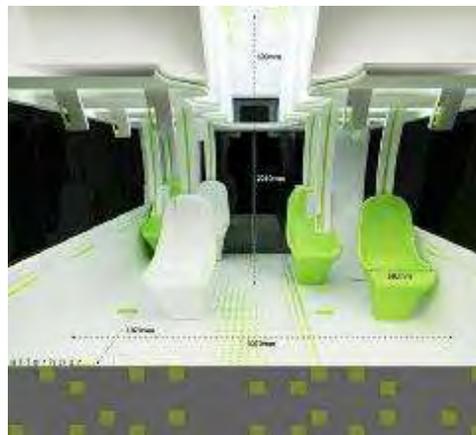
- Einzelsitze mit hohem Komfort und guter Ausstattung als „Arbeitsplatz“ (Tische, Anschlüsse, abgeschirmte Raumakustik)
- Mobile Sichtschutzabtrennungen zur Schaffung einer Privatsphäre

SITZEN – Flexibles Multifunktionsdesign

yoyo - flexible train interior, Design: Chris Precht, Austria

INFO: <https://www.behance.net/gallery/13558289/yoyo-a-flexible-train-interior>

Flexible Möblierung / Stühle, die je nach Personendichte in der Decke zwischengelagert werden können und damit mehr Raumangebot in Zeiten mit weniger dichtem Personenverkehr bieten. Je nach Anforderungen werden die Sitze zu Stehlehnen verschlankt oder gesamt in der Decke versenkt. Zweiter Preis beim Bombardier Train Interior Design Wettbewerb 2009, "YouRail" (<http://top10.yourail-design.bombardier.com/#/3/1/1>)



yoyo train interior, chris precht (Quelle: <https://www.behance.net/gallery/13558289/yoyo-a-flexible-train-interior>)

ANFORDERUNGEN / Qualitative BEWERTUNG

- + Flexible Sitzplatzanzahl und -dichte
- eingeschränkter Komfort

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

- Wandelbare Bestuhlung: Sitzen – Lehnen – Liegen
- Möblierung wegklappen, versenken, verwandeln (z.B. als Ablage, Tisch etc.)

SITZEN – Flexibles Multifunktionsdesign

Mobile Sitzmöblierung, Design: Balushanga Baskaran, Aston University

INFO: <https://www.pinterest.at/pin/477944579175635037/>

Flexible Sitzmöblierung, Stühle, die je nach Größe, Sitzkomfort etc. adaptierbar sind oder auch zum Stehen als Rückenlehnen wandelbar.



Balushanga Baskaran, BSc Product Design Management (Quelle: <https://www.pinterest.at/pin/477944579175635037/>)

ANFORDERUNGEN / Qualitative BEWERTUNG

+ Flexible und dichte Sitzplatzmöblierung

- enge Bestuhlung, eingeschränkter Komfort

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

- Wandelbare Bestuhlung: Sitzen – Lehnen – Liegen
- Zusätzliche Gepäck-Ablageflächen

SITZEN / LIEGEN – Flexibles KOMFORT Multifunktionsdesign

Bombardier journey, Design: Slava Saakyan, Russia

INFO: <http://top10.yourail-design.bombardier.com/#/3/1/0/1>

Komfortable Lounge-Möblierung und Liegeabteile sind aufgrund des hohen Platzbedarfs nur vereinzelt vorstellbar, wären für Langstrecken-PendlerInnen allerdings eine attraktive Alternative zum MIV.

Erster Preis beim Bombardier Train Interior Design Wettbewerb 2009, "YouRail"
(<http://top10.yourail-design.bombardier.com/#/3/1/1>)



FOTOS: Bombardier journey, Design: Slava Saakyan (Quelle: <http://www.coroflot.com/slavasaakyan/bombardier>)

ANFORDERUNGEN / Qualitative BEWERTUNG

- + Komfortable Sitz- und Liegeabteile
- eingeschränkte Sitzplatzverfügbarkeit, hoher Raumbedarf
- Kosten

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

- Einfachere Ausführung mit dichterem Bestuhlung
- Einfache, kleinere Einheiten von Tages-Liegeabteilen

SITZEN / LIEGEN – Flexibles Multifunktionsdesign, komfortable Einzelsitz-/ Liegemöblierung

Bombardier Train Interior Design Wettbewerb 2009, diverse Projekte

INFO: <http://top10.yourail-design.bombardier.com/#/3/1/1>

Diverse Design Ideen für funktionale und wandelbare Sitz- / Liegemöblierung:



FOTOS: Bombardier yourail train interior, Design: Mohammad Ghezeli, Teheran (Quelle: <http://www.studentshow.com/gallery/381098/Bombardier-YouRail-Train-Interior-Contest-2010>)



FOTOS: Bombardier The Tree, Design: Dmitry Nazarov, Reyhaneh Nouri, (Quelle: <http://ippiart.com/en/projects/bombardier-tree.html>)



Komfort-Liegebestuhlung, DB Regio Ideenzug Komfort-Einzelabteil (Quelle: <https://inside.bahn.de/ideenzug-db-regio-module/>)

ANFORDERUNGEN / Qualitative BEWERTUNG

- + Flexibel wandelbare Sitz- und Liegemöblierung
- + Komfortabel mit hohem Entspannungskomfort
- + Sichtschutz, Privatsphäre
- abgestimmt auf paarweise Bestuhlung od. hoher Raumbedarf
- keine Lösung für Gepäckablage
- wenig multifunktional geeignet für „Arbeitsaktivitäten“

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

- Einzelbestuhlung in Reihenordnung, einfacherer Ausführung mit dichter Bestuhlung
- Gepäckablage zwischen den Stühlen
- Kleine Einheiten / spezielle Reservierungsbereiche mit adaptierbarer „Liegemöblierung“

SITZEN / LIEGEN – Liege-/ Schlafabteile

Snoozliner, Design: Andersson-wood architects

INFO: <https://www.designboom.com/design/snoozeliner-sleep-bus-late-night-commute-12-14-2017>

Komfortable Liege- und Schlafabteile für „Nachtpendler“ im Pendelverkehr um London: je Bus sind 14 Schlafkojen vorgesehen. Diese hochmodernen Schlafkojen werden außerdem schallisolierend ausgeführt. Verdunkelungsrollos, ein bernsteinfarbenes Lichttherapie-

System, von dem man annimmt, dass es die angenehmste Farbe zum Schlafen sei, und eine Auswahl von beruhigenden Duft-Infusionen, die von Aromatherapeuten für ihre schlafinduzierenden Eigenschaften genannt werden, wird ebenfalls angeboten.



FOTOS: Snoozliner, Design: Andersson-wood architects (Quelle: <https://www.designboom.com/design/snoozeliner-sleep-bus-late-night-commute-12-14-2017>, @simba)

ANFORDERUNGEN / Qualitative BEWERTUNG

+ Komfortable Schlaf- und Liegeabteile

- sehr hoher Raumbedarf
- Kosten, exklusiv

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

- Einfachere Ausführung mit mehreren und wandelbareren Schafkojen

SITZEN / LIEGEN – Liegekojen / Powernapping-Bereiche

Kojen zum Liegen, Entspannen und für Powernapping

Diverse Designideen für „entspanntes Liegen“ und Powernapping:



DB Ideenzug, Liegekojen für „Powernapping“ (Quelle: <https://inside.bahn.de/ideenzug-db-regio-module/>)



Power-napping Bed von Napshell (Quelle: <https://www.trendir.com/power-napping-bed-from-napshell-for-your-luxury-home/napshell-bed-2/>)



EnergyPod der Firma MetroNaps
(Quelle: <http://blog.otto-office.com/power-napping>, © www.metronaps.com)



GFI Eurofoam Powernapping Liege (Quelle: <https://www.greiner.at>)

ANFORDERUNGEN / Qualitative BEWERTUNG

- + Komfortable Schlaf- und Liegeabteile
- sehr hoher Raumbedarf
- Hohe Kosten

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

- Einfachere Ausführung mit mehreren und wandelbaren Schlafkojen

SITZEN / LIEGEN – Flexibles Multifunktionsdesign

Sitzmöblierung wandelbar zur Ruhe- und „Schlafzone“

Besonders in den Tagesrandzeiten sind ausreichend Ruhe- und Schlafmöglichkeiten wichtig. Individualisierbare Konzepte könnten Abteilwägen mit wandelbarer Sitzmöblierung als Ruhe- und Schlafzone vorsehen. Darüber hinaus sind besondere Maßnahmen zum störungs- und geräuschfreien Reiseaufenthalt sowie Möglichkeiten die Beleuchtung anzupassen oder abzudunkeln wichtig. Kleinere Abteileinheiten oder Einzelruhesitze mit deutlicher Kennzeichnung als Ruhezone wären eine Alternative.



Nissan Chappo Concept Car 2001
(Quelle: <http://cardesignnews.com/articles/concept-car-of-the-week/2016/06/nissan-chappo>)



Innenraum des Zefiro 380, (Quelle: <http://www.hochgeschwindigkeitszuege.com/bilddatenbank/bilddatenbank.php>, © 09/2009 by Bombardier Transportation, Bildnummer: 318)



Tages-Liegewagen für PendlerInnen in China, jeweils 2 gestapelte Liegen in den Hochgeschwindigkeitszügen zwischen Beijing und Shanghai (Quelle: <https://nextshark.com/chinas-new-high-speed-sleeper-train-literally-moving-hotel/>)



SNCF, Frankreich: Individuelles Ambiente in iDTGV & TGV (Quelle: <http://www.sncf.com/de/services/komfort-im-zugindiv>)

ÖBB Abteilwagen mit ausziehbarer Bestuhlung zum liegen (Quelle: Ralf Roletschek - Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=26292542>)

Komfortzonen Busse mit verstellbaren Sitzen (Quelle: <https://www.blaguss.at>)

ANFORDERUNGEN / Qualitative BEWERTUNG

+ Komfortable Sitz- und Liegeabteile

- eingeschränkte Platzverfügbarkeit, hoher Raumbedarf (je nach Ausstattung)
- Kosten

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

- Kleinere Einheiten / Abteile von Tages-Liegeabteile

SITZEN / Komfort – Panoramadesign

Exklusives Panorama Rail-Design

Komfortable Lounge-Möblierungen mit Panoramablick stellen für täglich Pendelnde aufgrund der Raumknappheit vorerst noch kaum zu erwartende Forderungen dar. In vereinfachter Form wären diese aber selbst für den Nahverkehr adaptierbar.



Panorama Rail Interior Japan (Quelle: <https://www.instagram.com/p/BGbMk0VJal6/>)

Eurostar Zug Paris – London, Design: Christopher Jenner (Quelle: <https://trendland.com/christopher-jenner-eurostar-interior-design-project/>)



Panoramazug Glacier Express, Reisestrecke Zermatt – Chur – St. Moritz, Schweiz (Quelle: <https://www.zugreiseblog.de/glacier-express-zug-zermatt-sankt-moritz/>)



Panoramazug Bernina Express (Quelle: <https://www.seat61.com/BerninaExpress.htm>)

ANFORDERUNGEN / Qualitative BEWERTUNG

- + Komfortable Sitzmöblierung mit Panoramablick
- hoher Raumbedarf, geringe Sitzplatzkapazität
- Kosten

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

- Einfachere Ausführung mit dichter Bestuhlung (z.B. Doppelreihen seitlich, Kombination mit Stehtischen und Lehnen etc. um Platzbedarf auszugleichen)
- Einfache, kleinere Einheiten mit Panoramabestuhlung

SITZEN – KOMMUNIZIEREN / UNTERHALTEN – Flexibles Multifunktionsdesign

Diverse Kommunikationszonen

Neben Arbeits- und Ruhezeiten ist auch die Ausstattung eigener Kommunikationszonen ein Thema: Komfortable Sitzmöblierung, Großraum-/Abteilwägen mit kommunikativer 4er- oder 6er-Sitzmöblierung; multifunktionale Ablagetische, deutliche Kennzeichnung als Kommunikationszone, Zusatzservices: Essen & Trinken on Bord, z.B. Snackautomat.



DB Kommunikations-Sitzgruppen, DB Regio Ideenzug Unterhaltungsabteil mit der Möglichkeit f. Public Viewing (Quelle: <https://inside.bahn.de/ideenzug-db-regio-module/>)



Abteilwagen / Erste Klasse eines N-Wagens (Silberling) der Deutschen Bundesbahn, 1961–1980 (Quelle: <http://deacademic.com/dic.nsf/dewiki/1480926>)

DB Kommunikationsabteil (Quelle: <https://inside.bahn.de>)

ANFORDERUNGEN / Qualitative BEWERTUNG

- + Komfortable Sitzabteile und Sitzgruppen
- + Kleinere Raumeinheiten, wenig Störung gegenüber anderen Mitreisenden
- etwas höher Raumbedarf

POTENZIALE / mögliche WEITERENTWICKLUNG

- Gekennzeichnete Kommunikationsabteile
- Eigene Reservierungsbereiche im „Kommunikationswagen“

ABSTELLEN, ABLEGEN, AUFBEWAHREN

Diverse Ideen für effiziente Gepäckablage

Intelligente Lösungen für Gepäck, Taschen, Jacken und Kleidung sind zentrale Themen: funktional gestaltete, ausreichende und möglichst direkt angrenzend zu den Sitzen liegende Abstellflächen, Möglichkeiten zum Aufhängen von Jacken und Kleidung, Abfallbehälter bei den Sitzen etc..



Gepäckaufbewahrung mit verschließbaren Fächern oben, UK: (Quelle: <https://www.bristol247.com/news-and->

Gepäckablage zwischen den Sitzreihen mit Befestigungsmöglichkeit, z. B. Frecciarossa, Italien (Quelle: <https://www.tripadvisor.co.uk/LocationPhotoDirectLink-g187791->

[features/news/first-images-of-new-trains-to-serve-
bristol/](#))

[d12717563-i274899218-Frecciarossa-Rome_Lazio.html;](#)
<https://www.italybeyondtheobvious.com/italy-train-travel-tips>)



Gepäckablage quer zu den Sitzreihen, direkt oberhalb liegende doppelte Ablageflächen, transparent gestaltet damit die Fahrgäste die Gepäckstücke im Auge behalten können.



Priestman Goode – Zugdesign Horizon, mit vielfältigen Ideen für die Gepäckablage (Quelle: <http://www.ribacompetitions.com/ttdt/shortlist.html>)

PriestmanGoode, Model Horizon (Quelle: <http://www.priestmangoode.com/project/horizon-island-bay/>)



Seat Storage: Sitz kann aufgeklappt werden oder ausziehbare Lade unter dem Sitz als Stauraum für Gepäck (Idee: Markus Scheucher und Christopher Prax-Huber, <https://openinnovation.oebb.at>)



Individuelle Schließfächer im Eingangsbereich, der Wagenmitte oder Überkopf

5.2 (Privat-)Atmosphäre, Ambiente

Ein angenehmes Ambiente und Raumklima trägt zum Wohlbefinden bei, das dabei immer wesentlich vom subjektiven (Temperatur-)Empfinden geprägt ist. ‚Zu heiß, zu kalt‘ – ein beträchtlicher Teil der befragten PendlerInnen (knapp die Hälfte der ZugnutzerInnen und ein Viertel der BusfahrerInnen) bemängeln das gegebene Raumklima in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Großteil der untersuchten Bus- und Zugmodelle verfügt bereits über eine Klimaanlage, die jedoch nicht individuell reguliert werden kann. Auch das Thema Privatsphäre im öffentlichen Verkehr wird von den Pendelnden kritisch adressiert: So klagt etwa jede/r sechste ÖV-NutzerIn über mangelnde Privatsphäre im Fahrzeug. Jeder vierte Zugpendelnde erlebt andere Fahrgäste als rücksichtslos und / oder fühlt sich durch Lärm – vor allem lautes Telefonieren und Musikhören – gestört. Ausgewiesene Arbeits-, Kommunikations- und Ruhezone, Sichtschutzabtrennungen oder Wohnlichkeit ausstrahlende Bodenbeläge und Wandtapedzierungen könnten verbessernde Maßnahmen sein.

5.2.1 IDEEN: (Privat-)Atmosphäre, Ambiente

Entspannung, Entschleunigung

- ➔ **Komfortaspekte** Entspannung, Entschleunigung, Sicherheit, Verlässlichkeit etc. weiter ausbauen (Image), **Fernreisekomfort** auf PendlerInnenstrecken erweitern und positiv bewertete Komfortaspekte des Bahnverkehrs auf andere ÖV-Verkehrsmittel übertragen (z.B. Sitzkomfort, Railnet-Angebote, Infomonitore)
- ➔ **Entspannende Atmosphäre:** Beleuchtung (je nach Tageszeit dimmbar, Leselampen), dezente Wohlgerüche, selbst regulierbare Jalousien zur Verdunkelung des Sitzplatzes etc.

Panoramansicht

- ➔ Gute **Sichtmöglichkeiten** nach draußen, z. B. Panoramafenster, verglaste Wagentächer um den Himmel zu sehen (Tagträumen) etc., einfache, kleinere Einheiten mit Panoramabestuhlung

Raumatmosphäre, Sauberkeit & guter Geruch

- ➔ **Bodenbeläge, Wandtapedzierungen, Deckenmuster** etc. zur Unterstützung einer gewünschten Raumatmosphäre und zur Unterscheidung von Funktionszonen und Nutzungsbereichen (z. B. Wandtapete „Bücherwand“ / Bibliothek für Ruhebereiche), abgestimmtes Licht-, Farb- und Geruchskonzept (olfaktorische Behaglichkeit) etc.
- ➔ **Duftdesign** mit ätherischen Ölen (chemische Düfte können allergische Reaktionen verursachen), ausgewogene / funktionierende Raumklimatisierung, Raumluftqualität & gute Lüftung

Privatsphäre

- ➔ Maßnahmen, die ermöglichen, sich einen eigenen **privaten Raum** zu schaffen, z. B. mobile Sichtschutzabtrennungen, versetzte Anordnung der Sitze, Geräuschschutz und Akustikmaßnahmen, kleine Telefon-/ Arbeitskojen
- Persönliche Sicherheit
- ➔ Maßnahmen zur Verbesserung der **persönlichen Sicherheit**: Imageverbesserung, Maßnahmen gegen Belästigung und Sicherheitsbedenken, Schaffnerrufhilfe oder Sprechstelle bei Zügen in jedem Wagen

5.2.2 BEISPIELE: (Privat-)Atmosphäre, Ambiente

SCHÜTZEN – SICHERN: PRIVATSPHÄRE - (Mobiler) Sichtschutz, Raumteiler, Geräuschschutz

Diverse Sichtschutzabtrennungen, kleinere Raumeinheiten (Abteile), Akustikmaßnahmen, Telefon-/Arbeitskojen



DB Regio Ideenzug Einzelsitze mit Sichtschutz und Privatsphäre (Quelle: <https://inside.bahn.de/ideenzug-db-regio-module/>)



Telefon-/Arbeitskojen (Quelle: <https://www.pinterest.at/pin/481533385129671232/>; dineroclub.net)



Telefonzellen Framery (Quelle: <https://www.frameryacoustics.com/de/modelle/framery-o/>)



DOCKLANDS Phone Booth, Hersteller: Bene, Design: PearsonLloyd (Quelle: <https://bene.com/de/produkte-raumkonzepte/bueromoebel/docklands-phone-booth/>)

SCHÜTZEN – SICHERN: PRIVATSPHÄRE – Raumatmosphäre, Geruchs-, Lichtkonzepte

Materialien-, Oberflächendesign: Diverse Bodenbeläge, Wandtapedzierungen, Deckenmuster etc. zur Unterstützung einer gewünschten **Raumatmosphäre** (z.B. Bücherwand / Bibliothek für Ruhebereiche), abgestimmtes **Licht- und Farbkonzept, Geruchsdesign**

Während für die Innenraumluftthygiene messbare Grenzwerte festgelegt sind, gelten für die Sicherstellung olfaktorischer Behaglichkeit bislang keine nennenswerten Standards oder Vorgaben. Materialien können bewusst eingesetzt Duftstoffe verströmen, die das Wohlbefinden positiv beeinflussen. So setzt Zirben-Holz pulsverlangsamende Duftstoffe frei oder Schafwollgewirke können als kurzzeitige Puffer unliebsame temporäre Geruchsimmissionen nivellieren. Bei chemischen Duftstoffen sind allergische Reaktionen zu beachten. Als alternative könnten ätherische Öle eingesetzt werden.

SCHÜTZEN – SICHERN: Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls

Schaffnerrufhilfe in Zügen, ÖBB Open Innovation Idee von Lisa En
INFO: <https://openinnovation.oebb.at/index.php?controller=ideas&view=show&id=908>

Im Rahmen eines ÖBB Open Innovation Calls wurde die Idee einer Schaffnerrufhilfe eingebracht: „Während der Zugfahrt ist für Fahrgäste nicht ersichtlich, in welchem Waggon sich ein Mitarbeiter der ÖBB befindet - die Suche nach diesen ist manchmal langwierig und besonders bei vielen Fahrgästen umständlich. Auf Bahnhöfen gibt es Notsprechstellen, in Zügen würde ich mir ein ähnliches (Ruf-)System wünschen, das dem Schaffner/ der Schaffnerin rasch mitteilt, wo seine Hilfe benötigt wird.“ (<https://openinnovation.oebb.at>)

5.3 Technische Infrastruktur

Die Ausstattung mit Smartphone / Handy ist heutzutage Standard – alle befragten PendlerInnen haben ein Mobiltelefon während der Fahrt dabei – und jede/r Fünfte (Bus) bis Dritte (Zug) ein Laptop / Tablet. Gut 80 Prozent der Bus- und ZugnutzerInnen sind während der Fahrt mit Hilfe von online / elektronischen Medien zu privaten und / oder beruflichen Zwecken aktiv. Wichtig ist der Ausbau eines guten Telefon- und Internetempfangs entlang der Strecke, kostenloses WLAN im ÖV-Fahrzeug sowie ein ausreichendes Angebot an Steckdosen.

Neben Mobiltelefonen führen PendlerInnen im ÖV häufig auch Zeitungen und Bücher mit sich, die während der Fahrt gelesen werden. Dies verweist auf die Wichtigkeit einer ausreichenden Beleuchtung wie auch des Schutzes gegen Sonneneinstrahlung im Fahrzeug, welche nach Möglichkeit individuell regulierbar sein sollte.

5.3.1 IDEEN: Technische Infrastruktur

Technische Ausstattung

- Ausreichend und gut erreichbare Steckdosen und Mehrfachadapter, stabiles leistungsfähiges WLAN / - Internetverbindung, Nutzung kontaktloser Anschlüsse und Ladetechnik

Empfang

- Technische Ausstattung zum **störungsfreien „Empfang“**, z.B. Musik, Filmstreaming etc.

Entlehnung

- Angebote **mobiler technischer Infrastruktur** zur kurzfristigen Entlehnung, z. B. Powerbank, mobiler Hotspot, Ladekabel etc.

5.3.2 BEISPIELE: Technische Infrastruktur

Mobiles Wlan / Hot-Spot / Powerbank ... To go

Mobiles technisches Equipment zum Entleihen oder als Fan-Artikel zu erwerben, z.B. WiFi-Hot Spot für unterwegs

INFO: <https://openinnovation.oebb.at>; http://getflink.com/de/home_de/

Powerbank to go: „Die Idee war, den Kunden eine Ladmöglichkeit für elektronische Geräte zu bieten. Am einfachsten umzusetzen ist dies vermutlich über Powerbanks. Das würde keine Umbaumaßnahmen erfordern, sondern nur das Anschaffen von neuen Geräten. Die Geräte könnten an Personenkassen oder Infostellen für eine Kautionsausgabe und an einer ähnlichen Stelle zurückgegeben werden. Das praktische daran ist, dass man die Powerbanks am Bahnhof, aber auch in den Zügen selbst nutzen kann. Es gibt ja auch noch Züge ohne Steckdosen und da bietet sich diese Lösung an.“ (Idee: Theresa Rechberger, <https://openinnovation.oebb.at>)

Das Unternehmen FLINK bietet weltweit mobile **WiFi Hotspots** mit unlimitiertem Datenvolumen zu Tagespreisen an (<https://getflink.com>).

Mobile Infrastruktur für das Laden der Handys

Energie für Ihre Verbindung, von Stefan Angerbauer

INFO: <https://openinnovation.oebb.at>

Eine Idee aus dem ÖBB Openinnovation Portal: „**USB Stecker mit herausziehbarer Kabelverlängerung** im Sitzmöbel oder als robuster Stehtischbestandteil (da die Ladekabel eine Bedienung auf Grund der Kürze meist erschweren). Ergänzt um das Angebot von fixen Norm Ladekabel mit herausziehbarer Kabel- Verlängerung, sofern kein Ladekabel zu Hand ist.“ (Idee: Stefan Angerbauer, <https://openinnovation.oebb.at>)

5.4 Informieren – Planen – Ticketkauf

ErwerbpendlerInnen haben in der Regel langjährige Erfahrung mit der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Sie können auf die Minute genau abschätzen, wann sie die Wohnung verlassen müssen, um den Zug / Bus zu erreichen. Bereits Wartezeiten von wenigen Minuten werden als „nervig“ empfunden. Um längere Wartezeiten aufgrund von Verspätungen vermeiden zu können, nutzen befragte PendlerInnen unterschiedliche Informationsquellen (Mobilitäts-Apps, Facebook- oder WhatsApp-Gruppen). Besonders wichtig sind Informationen im Falle von Störungen, Verspätungen oder Zugausfällen. Auch Informationen im öffentlichen Verkehrsmittel selbst haben große Bedeutung für die Routenplanung.

5.4.1 IDEEN: Informieren – Planen – Ticketkauf

Informationen zur Reiseplanung

- ➔ **Auslastungsgrade** (Stoßzeiten, Zeiten mit geringerer Auslastung und mehr Sitzplatzverfügbarkeit etc.), verfügbare **Ausstattung**, individuell abgestimmte Information über **kürzeste Wegeverbindungen** zwischen Einstiegsstelle und Anschlussverbindungen etc.

Anzeigen am Bahnsteig / Einstiegsstelle

- ➔ Auslastungsinformation, **verfügbare Sitzplätze**, **Einstiegsbereiche** für spezielle Abteile etc.

Echtzeitinformationen während der Reise

- ➔ Reisezeiten / Ankunftszeiten / aktuelle Uhrzeit, Navigation (Standortinformationen), **Echtzeitinformation** über Sitzplatzverfügbarkeit, Störungen, Verspätungen, Anschlussmöglichkeiten etc.
- ➔ **Information verlässlich, zeitnah und umfassend** bereitstellen, auch barrierefrei (sichtbar auf Bildschirmen, Durchsagen)
- ➔ Fahrplantreue und **Einhaltung des Fahrplans**

Informationsmedien

- ➔ **Soziale Medien** in die Informationskette einbeziehen (Facebook, WhatsApp, ...)

Zeiteffizienz und Alltagsrituale

- ➔ **Effiziente Zeitnutzung** ermöglichen und unterstützen: z. B. Informationen zur Reiseplanung, kürzeste Wegeverbindungen, beste Reiseverbindungen, Zusatzangebote & -services, die auf tägliche Wege abgestimmt sind, z.B. Paketabholung bei Haltestellen etc.

Flexible Preisgestaltung & Tickets

- ➔ **Flexiblere Tickets** z. B. für TeilzeitpendlerInnen, **Multimodales Ticket** für alle Verkehrsmittel und Regionen zum gleichen Preis (vgl. Schweiz, Holland oder FAIRTIQ)

in Vorarlberg), spezielle Angebote für junge PendlerInnen (Bsp. TOP Jugendticket, VOR)

- ➔ **Kombi-App Navigation + Ticket:** günstigstes Ticket wird automatisch errechnet und erstellt

5.4.2 BEISPIELE: Informieren – Planen – Ticketkauf

Echtzeitinformation über Sitzplatzverfügbarkeit: FreeSeat

Kenntnis der Platzverfügbarkeit in einem ÖPNV

INFO: <http://www.prosoftconsult.at/products/freeseat/>;

<https://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?id=737&lang=de&browse=programm>

Im Projekt „FreeSEAT“ wurden verschiedene Technologien und Prozesse zur Erkennung der Belegung

eines Sitzplatzes im Bahnbereich (Reisezugwagen, Nahverkehrswagen) untersucht und ein entsprechendes Sensorsystem entwickelt. Ein Funksensor unter dem Sitz erkennt und meldet die „Belegung“ über ein Fahrzeugsystem an das Service-Center. Das Freeseat-Service Center generiert daraus die Echtzeit-Information und weitere Services. Informationen zur Sitzplatzverfügbarkeit sollen über Mobilitätsapps verfügbar sein. Ein Prototyp ist bereits in Entwicklung und wird getestet, die Verfügbarkeit ist für 2019 möglich.

Sitzplatz finden

ÖBB Open Innovation, Idee von Anton Maurer

INFO: <https://openinnovation.oebb.at>

Die ÖBB Open Innovation Challenge zum Thema „Wie finde ich meinen Sitzplatz“ ergab zahlreiche Ideen. Für eine Idee wurde nun ein Prototyp entwickelt: „Ein Infoterminal, das die Zugauslastung anzeigt, wird an den Zugängen der Bahnsteige platziert und soll intuitive Informationen zu einfahrenden Fernverkehrs-Zügen liefern. Der Nutzen: eine bessere Orientierung und das schnellere Finden des passenden Waggons – und dadurch auch des Sitzplatzes!“ (<https://openinnovation.oebb.at>)

5.5 Warten – Umsteigen – Erledigen

Neben auf Pendelnde abgestimmte Fahrtzeiten muss auch das Zurücklegen der ersten / letzten Meile zum Erreichen des öffentlichen Verkehrs attraktiv, sicher und ohne Umwege möglich sein. Als Basis dafür müssen fuß- und radfreundliche Strukturen zur Erreichung der Haltestelle geschaffen werden sowie (bedarfsorientierte) ÖV-Angebote, die Anschlüsse an das hochrangige Verkehrsnetz bieten. Auch multimodale Mobilitätsangebote an Haltestellen und Bahnhöfen ermöglichen bzw. erleichtern das Zurücklegen der ersten / letzten Meile: Dazu zählen Abstellanlagen für Räder (Bike & Ride) und PKWs (Park & Ride) oder Sharing-

Angebote an Haltestellen. Darüber hinaus ist es sinnvoll, Nahversorgungsangebote und auch Kinderbetreuungseinrichtungen im Umfeld größerer ÖV-Haltestellen anzusiedeln (bzw. flexible ÖV-Angebote zum Verbinden dieser), um die Vereinbarkeit mehrerer Wegezwecke (z.B. Einkauf nach der Arbeit) auch ohne PKW zu ermöglichen.

5.5.1 IDEEN: Warten – Umsteigen – Erledigen

Standorte & Ausstattung der Haltestellen

- ➔ Warteräume, Wartezonen verbessern, Möglichkeiten schaffen für **Telearbeitsplätze** ohne Konsumationszwang (z. B. wie am Flughafen), **Ablageflächen** für mitgebrachte Gegenstände oder Arbeitsunterlagen (horizontale Leiste in Oberkörperhöhe), Ablageflächen neben den Sitzgelegenheiten, Steckdosen und Ladestationen, WLAN
- ➔ Definition **verbindlicher Qualitäts- und Ausstattungs(mindest)standards für Haltestellen**, Regelung der Zuständigkeit und regelmäßigen Wartung
- ➔ Haltestelle / Wartehäuschen als **Design- und Kunstobjekte, Aktivitätsorte**, Brandingobjekte für die Region und **Mittel zur Stadtgestaltung**
- ➔ **„Grüne Haltestellen“** / Wartehäuschen als Erholungsort und Grünoasen, Nutzung auch ohne auf ein Verkehrsmittel zu warten

Multifunktions-Knotenpunkte

- ➔ neue Multifunktions-Knotenpunkte entlang des Öffentlichen Verkehrs definieren und ausbauen (z. B. Amtswege, Post, Lebensmittel), Haltestellen mit Zusatz-Servicefunktionen
- ➔ z. B. **Briefkästen, Waren- und Geldautomaten, Paketabholung**, optimiertes Reiseangebot für mehrere Reiseziele od. Wegeketten: multimodale Wegeketten und Knotenpunkte als **Multifunktionszentren für den täglichen Bedarf** optimieren, spezielle Angebote zur Erreichbarkeit von relevanten täglichen Zielen für Personen mit Betreuungspflichten (z. B. **Anbindung von Schul- / Kindergartenstandorten** an hochrangiges ÖV-Netz)

Gesundheit & aktiver Mobilität

- ➔ Förderung zur **Anknüpfung an aktive Mobilitätsformen**: Angebote / Services um „Zu Fuß gehen“ und Radfahren als Anschlussweg zum ÖV (zeit)-gewinnbringend zu nutzen

Multimodalität

- ➔ Haltestellen zu intermodalen Verkehrsschnittstellen der Region ausbauen, **Abstell- / Anschlussmöglichkeiten** zur multimodalen Nutzung (Auto, Fahrrad, ...), Multimodalität entlang stark frequentierter Wegeketten vereinfachen (zu Fuß, Rad + ÖV, ...)

Fahrpläne

- ➔ Optimal aufeinander **abgestimmte Fahrpläne** zw. Zug und Bus etc., ohne lange Wartezeiten beim Umstieg (Bsp. Schweiz)

5.5.2 BEISPIELE: Warten – Umsteigen – Erledigen

Wohlfühlen am Bahnhof

ÖBB Open Innovation Ideen

INFO: <https://openinnovation.oebb.at>

Ideen der ÖBB Open Innovation Challenge „Wohlfühlen am Bahnhof“ wurden in einem Pilotprojekt mit dem Arbeitstitel „Lounge 2. Klasse“ umgesetzt und werden derzeit auf mehreren Bahnhöfen getestet. Darüber hinaus wird an einem Wartemöbel für kleine Bahnstationen gearbeitet. (<https://openinnovation.oebb.at>)



FOTO: Lounge 2.Klasse“, Pilot-Warteraum in Innsbruck (Quelle: <https://openinnovation.oebb.at>)

Co-Working-Spaces & Business Lounges

ÖBB Open Innovation Idee von Stefanie Drucker

INFO: <https://openinnovation.oebb.at>

Eine weitere Idee zum ÖBB Open Innovation Challenge „Wohlfühlen am Bahnhof“: „Die Lösung wären eigene, ruhige Arbeitsbereiche - ‘Co-Working Spaces’, ‘Business Lounges’ - die etwas vom übrigen Getümmel am Bahnhof abgetrennt sind und Sitzmöglichkeiten inkl. kleinen Tischen, Steckdosen und WLAN bieten.“ (<https://openinnovation.oebb.at>)

Haltestelle / Wartehäuschen als Design- u. Kunstobjekte, Aktivitätsorte, Brandingobjekt für die Region und Mittel zur Stadtgestaltung

Diverse Ideen für regionstypische Haltestellendesigns oder als Aktivitätsorte



Bushaltestelle Baltimore. Quelle: <http://www.toxel.com/inspiration/2018/01/04/literal-bus-stop/>



Bushaltestelle London, mit Schaukel. Quelle: <http://www.toxel.com/inspiration/2009/05/01/15-unusual-and-creative-bus-stops/>



Regionstypische Buswartehäuser im Kulturpark Eisenstraße (Quelle: <http://www.eisenstrasse.info> © Marktgemeinde Ybbsitz)



Bushaltestelle mit „offenem Bücherschrank“



Haltestelle in Hannover, gestaltet v. Frank O. Gehry (Quelle: ibis.de/COMENIUS-AG/Unterpunkte/index.html#uestra)



HildundK Architektur München: Haltestellen Huckelriede, und Laendtorplatz, München (Quelle: <https://www.hildundk.de/archiv/bildarchiv>)





Projekt BUS:STOP, Krumbach, Vorarlberg. 7 Wartehäuschen unter Beteiligung 7 internationale Architekturbüros gestaltet: Ensemble Studio, Antón García-Abril | Débora Mesa, Spanien, **Amateur Architecture Studio**, **Wang Shu | Lu Wenyu, China**, **Sou Fujimoto, Japan** (Quelle: http://www.krumbach.at/Bus_Stop_Krumbach/Haltestellen)

„Grüne“ Haltestelle / Wartehäuschen als Erholungsort und Grünoase

z. B. Biologisches Haltestellen-Modul-System „BioHalt“ u.a.

INFO: www.biohalt.net

Haltestellen als Natur- und Erholungsorte: „Das Projekt ‘BioHalt` entwirft, entwickelt und errichtet in ländlichen Gemeinden ein modulares Haltestellensystem auf „biologischer Basis`. Das ‘BioHalt`-System ist sehr kostengünstig und kann von Gemeindemitarbeitern (z.B. Angestellte des Gemeindebauhofes) ohne besonderen Aufwand errichtet und unterhalten werden. Falls sich die Gemeinde nicht beteiligen will, sollen – auch kleine – Fahrgastinitiativen selbst in der Lage sein, ein ‘BioHalt`-System kaufen, errichten und unterhalten zu können.“



BioHALT, Prototyp einer „Grünen Haltestelle“, (Quelle: <https://www.jauschneg.at/projekte/biohalt>)



Bushaltestelle Estonia / Estland

(Quelle: <http://www.toxel.com/inspiration/2009/05/01/15-unusual-and-creative-bus-stops/>)

Haltestelle als Kunstprojekt

z. B. Luftpolsterfolie für Pendler: Anti-Stress mit Knalleffekt

INFO: <http://www.spiegel.de/fotostrecke/knallfolie-fuer-pendler-luftpolsterfolie-vertreibt-die-wartezeit-fotostrecke-117560-5.html>

„**Antistress for free:** Der italienische Künstler Fra.Biancoshock wollte mit seiner Installation vor allem eins - die Leute entspannen. Mit Luftpolsterfolie. Je nach Wartezeit konnten sich die Passanten an der Bushaltestelle größere oder kleinere Folien nehmen. `Die Leute wussten instinktiv, was sie mit den Folien machen sollten`, sagt der Künstler ... und nennt das Ganze seine bisher beste Installation. Gleich knallt's: Die Folie als universales Mittel zum Stressabbau wurde generationsübergreifend genutzt.“



Luftpolsterfolie für Pendler: Je nach Wartezeit konnten sich die Passanten an der Bushaltestelle größere oder kleinere Folien nehmen und diese zum Knallen bringen. (Quelle: <http://www.spiegel.de/fotostrecke/knallfolie-fuer-pendler-luftpolsterfolie-vertreibt-die-wartezeit-fotostrecke-117560-5.html>)

z. B. WAIT: HUMAN ELEMENT Inc.

Mikrojobs während der Wartezeit erledigen, Kunstprojekt im Rahmen der Vienna Biennale 2017 v. Philipp Schmitt & Stephan Bogner

Earn money while you wait: Während der Wartezeit können verschiedene Mikrojobs erledigt und dabei Geld verdient werden, z. B. Bilder zuordnen, Texte transkribieren oder Inhalte filtern. Bei diesen Mikrojobs werden Computer Algorithmen trainiert.



Earn money while you wait. Stefan Bogner und Philipp Schmitt, Human Element Inc., 2016 © Stefan Bogner und Philipp Schmitt (Quelle: <http://www.viennabiennale.org/ausstellungen/detail/die-zukunft-der-arbeit/>)

Haltestellen / Bahnhof als Multimodale Multifunktionsknoten

Postamt, Apotheke, Lebensmittelgeschäft, Schulen, Kindergarten, Arztzentrum etc.

Diverse alltägliche Erledigungen mit Haltestellen zu verknüpfen bringt nicht nur Zeitersparnis sondern auch vermehrte Anreize: z. B. Post abholen, Einkauf erledigen oder Schulen, Kindergarten, Arztzentrum etc. in unmittelbarer Umgebung von öffentlichen Haltestellen oder Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs.

Zeit- anbringen von gut sichtbaren analogen Uhren

ÖBB Open Innovation Idee von Alexander Sagmeister

INFO: <https://openinnovation.oebb.at>

Die wesentliche Nutzung des Handys um die aktuelle Zeit abzulesen bestätigt den Wunsch hinter folgender Idee: „**Zeit** - ein wesentliches Bahnelement: Mein Vorschlag: Wieder-Anbringung von gut sichtbaren, analogen, Uhren auf den Bahnhöfen. Züge fahren zu einem bestimmten Zeitpunkt ab. Es ist für den Reisenden daher essenziell zu wissen, wie spät es ist bzw. wie viel Zeit bis zur Abfahrt bleibt.“ (<https://openinnovation.oebb.at>)

ÖBB Chat.Room

ÖBB Open Innovation Idee von Stefan We

INFO: <https://openinnovation.oebb.at>

„ÖBB Chat.Room ist ein Bereich zur Anregung von Kommunikation. Das Konzept umfasst einen farblich hervorgehobenen Bereich mit 2-3 Sitzecken und Kaffeeautomaten/Selecta Automaten ohne Konsumzwang. Dieser Bereich soll Fahrgäste dazu motivieren, während der Wartezeit neue Bekanntschaften schließen zu können. Sich in den Chat.Room zu setzen heißt so viel wie "ich würde gerne mit Mitreisenden ins Gespräch kommen". Gibt man Personen mit dem Wunsch, Fremde kennenzulernen eine Plattform wie Chat.Room, fällt die "Ansprechbarriere" weg, da eine andere Person im Chat.Room ja ebenfalls allein durch das Betreten bereits den Willen geäußert hat, zu kommunizieren. Wenn das Konzept Erfolg hat, sieht man es vielleicht sogar, dass Fahrgäste erst einen Zug später nehmen, weil das Gespräch so interessant ist.“

ÖBB.Explore

ÖBB Open Innovation Idee von Stefan We

INFO: <https://openinnovation.oebb.at>

„Explore bezieht sich auf Hauptbahnhöfe und Knotenbahnhöfe und setzt sich vorrangig zum Ziel, das Bahnhofsumfeld in den Wartebereich mit einzubeziehen. Die Grundidee dahinter ist es, das nähere Bahnhofsumfeld (max. Gehzeit 5-7 min) im Falle von längeren Wartezeiten mithilfe von ÖBB.explore gezielt zu erkunden. Explore stellt dabei eine (z. B. am Bahnhofsausgang aufgehängte oder mittels Erweiterung der Scotty App angezeigte) Karte zur Verfügung, die interessante oder ruhige Orte in der Nähe des Bahnhofes aufzeigt. Beispiele für solche Orte wären ein Bahnhofspark mit schattigen Bäumen, der im Sommer ein angenehmeres Wartenumfeld darstellt als ein aufgeheizter Bahnsteig oder im kleinen Radius um den Bahnhof verfügbare gastronomische Angebote, Geschäfte oder eventuell Sehenswürdigkeiten.

Explore kann auch dazu genutzt werden, attraktive Wartebereiche (z. B. Warteraum mit Klimaanlage, kommerzielle Angebote im Bahnhof oder ein Bahnsteigbereich von dem aus man den Bahnverkehr gut beobachten kann - gibt ja auch genügend Leute die das gerne tun) im Bahnhof selbst hervorzuheben.

Die analoge Karte für Explore sollte einfach schematisch das Bahnhofsumfeld darstellen, interessante Orte mit einem kleinen Bild und einer Nummer versehen und diese auf einer rechts der Karte angeordneten Liste kurz beschreiben.

Die digitale Karte für Explore via Scotty stellt diese natürlich interaktiv zur Verfügung. Explore könnte in Scotty zB angeboten werden, wenn bei einer Fahrplanabfrage eine längere Umstiegszeit (20+min) zu erwarten ist oder die nächste Verbindung mehr als 20 min nach der erfolgten Abfrage abfährt.“

5.6 Services, Angebote & Incentives: Komfort und Entspannung

Über die Ausstattung und den Komfort der öffentlichen Verkehrsmittel hinaus gibt es jedoch auch Qualitäten, die nicht in Verbindung mit dem Fahrzeug zu sehen sind, sondern die über Marketing oder betriebliches Mobilitätsmanagement den ÖV attraktiver machen. Einerseits sind es Dienstleistungs-Angebote wie Unterstützungen von ZugbegleiterInnen, die beim Ein- und Ausstieg helfen, Gepäckstücke verstauen, Snacks und Getränke servieren und letztlich für ein sicheres Gefühl im Fahrzeug beitragen sowie Schäden durch Vandalismusakte weitgehend verhindern.

5.6.1 IDEEN: Services, Angebote & Incentives

Reservierung

- ➔ **Sitzplatz-Reservierungsbereiche:** individuell reservierbare Einzelsitzplätze für häufige PendlerInnen, Kommunikationsabteile für regelmäßig miteinander reisende Gruppen etc.

On-board Services

- ➔ Optimiertes Angebot für „**mobiles Frühstück im ÖV**“ (z. B. „Frühstückssackerl und Coffee to go“), **Snack- / Getränkeautomaten**, Halterungen und Abstellflächen für Getränke und Snacks, z. B. Becherhalter beim Sitz, Bartische etc.

Vernetzung

- ➔ Angebote für **Kommunikation** und **Vernetzung** mit anderen Reisenden (z. B. App, Anregungen zum Mehrspieler-Modus „Schach Multiplayer“)

Unterhaltung

- ➔ Ausgedehntes **Unterhaltungs- und Medienangebot**: Zeitschriften, Magazine, Infotainment (z. B. tagesaktuelle Informationen oder Nachrichten auf den Infomonitoren, zwischen den Stationen übertragen), Hör-/ Filmangebote (z. B. Erzählungen, Kooperation mit ORF TVthek, Streamingdiensten etc., Angebote downloadbar / nutzbar über On-board-Portale)

Aktivität

- ➔ **Aktivitätsangebote für die „typische Pendeldauer“** oder kurze Einheiten von 10 / 20 / 40 Minuten: Aktivitätsangebote (z. B. Dehnungsübungen im Sitzen, Stehen etc.), Lernangebote (z. B. Sprach-Lern-Apps für PendlerInnen) etc.

Entspannung

- ➔ Besondere **Entspannungsangebote in** Ruheabteilen mit besonderem Sitzkomfort, gedämpftem Licht, entspannend wirkendem Raumduft und geräuschisoliert, Vorschläge für Meditationsübungen, Kopfmassagegerät etc.

Service durch Zugbegleiter

- ➔ Serviceaspekt und Sicherheitsgefühl durch **ZugbegleiterInnen in Zügen** ausbauen: Hilfe beim Einstieg, Fahrkartenverkauf ohne Aufpreis, Unterstützungsangebote etc.

Individuelle Zusatzangebote

- ➔ **Individuelle Beratung und Erstellung von Reisezeitnutzungsplänen**: Empfehlungen, Vorschläge etc. für (zeitgewinnende) Aktivitäten, Erstellung individueller Reisezeitnutzungspläne: z. B. individuelles Entspannungs- / Dehnungsübungsprogramm, abgestimmte Nutzung von Aktivitätsangeboten und individualisierten Zusatzservices (z. B. Sprache lernen, berufliche Zusatzqualifikation erwerben etc.)
- ➔ **Nützliche Fan-Artikel & praktische PendlerInnen-Gadgets**: Multifunktionale Fan-Artikel des Verkehrsanbieters, Accessoires & Kundenbindungsprogramme, praktische PendlerInnen-Gadgets: z. B. Polster, Nackenhörnchen, Kopfhörer, Stifte / Textmarker, Lesebrille, Schlafmaske, Coffee2go-Becher, Vorhängeschloss zur Gepäcksicherung als Prämie für Vielfahrer oder JahreskartenbesitzerInnen, Gutscheinefte (vgl. Flugverkehr: Accessoires & miles and more, Berlin: ÖPNV-Schuh als Jahreskarte)

Kommunale und betriebliche Mobilitätskonzepte

- ➔ **Individualisierte (standort-)flexible Zusatzangebote**: z. B. individuelle Abhol- und Zubringerdienste zwischen Haltestelle, Arbeitsplatz und Wohnen im Rahmen kommunaler oder betrieblicher Mobilitätskonzepte
- ➔ **Kosten oder Zeitausgleich** für einen „aktive“ Pendelzeit (z.B. zu Fuß zur Arbeit gehen, E-Mails während der Fahrzeit bearbeiten)
- ➔ **Parkraumbewirtschaftung** im Rahmen kommunaler oder betrieblicher Mobilitätskonzepte

5.6.2 BEISPIELE: Services, Angebote & Incentives

Scotty.play / Scotty.Quiz / Scotty.Historic

ÖBB Open Innovation Idee von Stefan We

INFO: <https://openinnovation.oebb.at>

„Scotty.play/Scotty.quiz wären zwei Erweiterungen für die Scotty Standard-App, die klassische Minispiele oder klassische Quiz Spiele für die Kurzweiligkeit am Bahnsteig zur Verfügung stellt. Die App verbindet sich dabei mit dem Bahnhofs WLAN und lädt das jeweils vom Fahrgast gewählte Spiel über dieses auf das Handy.

Scotty.Historic wäre eine Erweiterung der Standard_Scotty App, die die Möglichkeit bietet ein wenig über die Geschichte des Bahnhofes und des Ortes, in dem er sich befindet, zu erfahren. Scotty.Historic nutzt die aktuellen Positionsdaten des Mobiltelefons und lädt über das Bahnhofs-Wlan die jeweiligen Kurztitel herunter. Hier bietet sich auch eine Kombination mit Scotty.Quiz an, dass ein jeweils auf diesen Ort abgestimmtes Quiz in einer leichten und einer schwierigen Stufe bereitstellen könnte.

Alle drei Erweiterungen lassen sich einerseits direkt am Startbildschirm der Scotty-App oder auch nach erfolgter Fahrplanabfrage mit dieser durch einen kleinen Button am Bildschirmrand (oder Wischen in eine Richtung) starten.“

Order Online: Eat And Drink On Time

ÖBB Open Innovation Idee von THE CONTESTANT

INFO: <https://openinnovation.oebb.at>

Die Passagiere haben in der Regel sehr wenig Zeit auf Bahnhöfen. Sie haben nicht genug Zeit, um eine Mahlzeit oder einen Kaffee oder etwas zu essen zu kaufen, obwohl sie nach dem Einsteigen genügend Zeit hätten diese zu konsumieren. Die Idee ist eine Essens-App für die Station und alle Geschäfte im Zusammenhang mit Lebensmitteln in der Station. Passagiere können diese App verwenden, um jede Art von Mahlzeit oder Getränk vorzubestellen, bevor sie den Bahnhof erreichen. Nach der Bestellung bereiten die Geschäfte die Bestellung des Passagiers vor. Wenn der Passagier den Bahnhof erreicht, wird er / sie seinen gebuchten Gegenstand ohne Zeitverschwendung erhalten.

Vernetzen, Lernen, Organisieren ...

Diverse Services, Apps etc.

Diverse Apps, Podcasts etc. könnten zu mehr Kurzweiligkeit unterwegs beitragen:

- **Kennenlern Apps:** z.B. Community-App für Bahnfahrer, Chat-Funktion nutzen und sich mit Mitreisenden vernetzen
- Gemeinsam mit Miteisenden (Sprachen) lernen, **Wissen austauschen**
- WhatsApp Gruppen, Facebookgruppen etc. gründen um schneller informiert zu sein
- **Podcasts** für Pendler: wahlweise für 20, 30, 40, ... 60 Minuten (Sprach-Podcasts, unterhaltende Podcasts, Podcasts zum Entspannen (z.B. <https://inside.bahn.de/12-podcasts-fuer-pendler/>))
- **Onlineeinkauf** erledigen und z.B. Abholung an der Haltestelle ermöglichen

Essen, Trinken, Unterhaltung etc. im Zug / Bus

Diverse Angebote per Automat oder „Cafe-Bistrowagen“ in Nah-Verkehrsmitteln

Getränke- oder Snackautomaten, entlehbare Zeitschriften oder weitere On Board Services erhöhen das Gefühl von Komfort und steigern den Wohlfühlfaktor.



Snacks-, Kaffee-, Getränkeautomaten, Zeitschriften zum entleihen etc.

Informationsangebote auf den Monitoren

Diverse Informationsangebote auf den Monitoren während der Fahrt

- Nachrichten, Wetter, ...
- Buchtipps, Neuerscheinungen, ...
- Veranstaltungstipps, Kino, Theater, ...
- Bewegungstipps, Entspannungstechniken (z. B. Yogaübungen im Sitzen, Stehen, ...)
- Ausflugstipps für´s Wochenende ...
- Spartipps (z.B. günstige Angebote wenn mehrere Mitreisende)

Sitzplatz-Reservierungsbereich / individuelle Einzelsitzplätze

„Reservierungsbereich“ speziell für Vielfahrer / PendlerInnen mit Jahreskarte etc.

Komfort Angebot eines regelmäßig reservierten Sitzplatzes für PendlerInnen, eigene Reservierungsbereiche od. individuell wählbares Sitzplatz-Abo (z.B. DB: Mein Stammplatz, <https://meinstammplatz.de/>) Auch als Teil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in Kooperation mit Verkehrsunternehmen umsetzbar, z. B. eigene Abteile od. Sitzplatzabos für Unternehmen.

Green Shoe - umweltbewusste Mobilität fördern

ÖBB Open Innovation Idee von Manfred Weidner

INFO: <https://openinnovation.oebb.at>

„Bei Green Shoe geht es darum, dass man für jeden "autofreien" Tag belohnt wird mit einem virtuellen grünen Schuh. Ebenfalls zu finden auf <http://www.greensmiley.info>“

Praktische PendlerInnen-Gadgets

Diverses Multitasking Zubehör



Nackenkissen mit integrierter Handytasche zum Musikhören (Quelle: <http://www.coolstuff.de/Nackenkissen-Evolution>)



Bluetooth®-Lautsprecher »Music Wrap« kann alternativ als Lautsprecher oder Kopfhörer verwendet und beliebig geformt werden (Quelle: <https://www.eduscho.at>)



Hochwertige (Noise cancelling) Bluetooth Kopfhörer um ÖBB-Railnet od. andere Medienangebote, z.B. TVthek, auf Anzeige - Monitoren zu nutzen.



OSTRICH PILLOW, Kopfschlafsack, Povernapping zwischendurch (Quelle: <https://www.kopfschlafsack.de/>)

VI. EXPLORATIVER FELDTEST

NutzerInnen-Bedürfnisse und Akzeptanz

Mag.^a Margarete Havel, HAVEL & HAVEL Beratungs GesmbH

6 EXPLORATIVER FELDTEST

NUTZERINNEN-BEDÜRFNISSE UND AKZEPTANZ

6.1 Einleitung

Aufgabe des Explorativen Feldtests (Arbeitspaket 6) war es, qualitative Interviews mit erwerbstätigen PendlerInnen in zwei Modellregionen (Weinviertel, Wiener Umland-Süd) zu führen, mit dem Ziel einerseits die Ergebnisse der Sozial-empirische NutzerInnen-Erhebung (AP 3) sowie der Raumstruktur-Analysen (AP 4) mittels persönlicher Gespräche zu vertiefen und andererseits die NutzerInnen-Bedürfnisse und deren Akzeptanz im Sinne eines begleitenden Prozesses in die Multitasking-Ideenentwicklung (AP 5) rückfließen zu lassen. Geplant waren 30 einzelfallbasierte Gespräche mit erwerbstätigen pendelnden Männern und Frauen. Die Erhebung wurde in zwei Phasen durchgeführt. In einem ersten Schritt erfolgte die Akquirierung der Zielgruppe in Kooperation mit dem Unternehmen KNORR BREMSE GmbH, Mödling, das das Forschungsprojekt mit einem LOI bei der Einreichung unterstützte. In der zweiten Phase erreichten wir über weitere Unternehmen die Zielgruppe der pendelnden Erwerbstätigen.

Ergänzend zu den einzelfallbasierten Interviews wurden persönliche Gespräche mit zehn Expertinnen und Experten aus dem Mobilitätsbereich, (ÖBB, Wiener Linien, NÖVOG, Verkehrsverbund Ostregion, Land NÖ, Mobilitätsmanagement NÖ), Interessensvertretungen (Arbeiterkammer Wien) und Forschungseinrichtungen (VCÖ) geführt. Die ExpertInnen-Interviews gaben Einblick in die Kompetenzen und Grenzen der Verkehrsbetriebe hinsichtlich der Planung der Verkehrsmittel, die Rolle der Verkehrsverbände bei den Ausschreibungen für ÖV-Betreiber, die Herausforderungen für die Infrastruktur bei steigenden Fahrgastzahlen sowie die Lebensdauer von schienengebundenen Verkehrsmitteln. Wesentliche Erkenntnisse und ausgewählte Aussagen der ExpertInnen sind den Ergebnissen zugeordnet.

6.2 Qualitative Erhebung

6.2.1 Auswahl der Zielgruppe

Die Auswahl der Zielgruppe wurde im Vorfeld mit dem Personalbüro von KNORR BREMSE GmbH, Mödling, besprochen und basierte auf einem seitens des Projektteams entwickelten Kriterienkatalog. Die Kriterien für die Auswahl waren Arbeitswege von mehr als 30 Minuten mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und/oder mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), unterschiedlichen Altersgruppen, Geschlecht, Tätigkeit in verschiedenen Abteilungen wie Entwicklung, Personalabteilung, Controlling sowie Produktion aufgrund der unterschiedlichen Arbeitszeiten (Gleitzeit und Schichtarbeitszeit). Die Firma KNORR BREMSE GmbH, Mödling, stellte uns im Oktober 2018 im Unternehmen einen Raum zur Verfügung, wo wir mit vier Frauen und elf Männern während der Arbeitszeit qualitative Interviews führten. Die Gespräche wurden mit Erlaubnis der interviewten Personen aufgenommen und dann transkribiert. Erste Ergebnisse der qualitativen Erhebung wurden einer ExpertInnen-

Runde beim Workshop am 21. November 2017 bei KNORR BREMSE GmbH, Mödling, präsentiert.

In der zweiten Phase wurden im Zeitraum von Februar und März weitere 15 Interviews geführt. Mit Unterstützung der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsges.m.b.H (NÖVOG) wurde im Februar 2018 ein Informationsschreiben über die Befragung der Fahrgäste an alle BenutzerInnen der Wieselbusse per email verteilt. Vier Frauen und vier Männer meldeten sich bei uns im Büro und wir vereinbarten Termine für telefonische Interviews. Über persönliche Kontakte zu weiteren Unternehmen erreichten wir fünf Frauen und zwei Männer, die wir telefonisch befragten. Insgesamt konnten wir 31 Personen in die qualitative Erhebung einbeziehen. Für die telefonischen Interviews wurden jeweils konkrete Gesprächstermine mit der Zielgruppe vereinbart, um eine entspannte Gesprächssituation möglichst ohne Störung zu ermöglichen.

6.2.2 Gesprächsleitfaden

Der erste Teil des Gesprächsleitfadens umfasst neben den objektiven Merkmalen der Pendelzeit (Wohnort, Arbeitsort, Verkehrsmittel, Dauer, Entfernung) vor allem die subjektiven Motive für die Wahl der Verkehrsmittel und die sozial-organisatorischen Bedürfnisse der NutzerInnen. Je nach Verkehrsmittelwahl orientieren sich im zweiten Teil die Fragen nach dem gewählten Hauptverkehrsmittel, Öffentlichen Verkehrsmittel/ÖV oder Motorisierter Individualverkehr/MIV, und zielen auf die subjektive Bewertung der Fahrzeit in Bezug auf die bevorzugten oder gewünschten Aktivitäten im jeweiligen Verkehrsmittel ab. Die Themen Verspätungen und Warten werden ebenso abgefragt. Im letzten Teil wird anhand einer Liste mit Ausstattungskriterien der Frage: *Welche Anforderungen beim Pendeln im ÖV sind Ihnen im Hinblick auf Komfort, Service und technischer Ausstattung wichtig?* vertiefend nachgegangen. Wobei hier keine Bewertungskategorien vorgegeben sind, sondern die Kommentare der Befragten für sich sprechen sollen.

AP6 Gesprächsleitfaden

Wir danken für Ihre Bereitschaft, über Ihre Erfahrungen beim Pendeln vom Wohnort zum Arbeitsplatz mit uns zu sprechen. Die Auswertung der Befragung wird anonymisiert durchgeführt.

Zum Einstieg ins Interview bitte ich um ein paar persönliche Informationen:

Ifd. Nr.	Alter	Geschlecht
----------	-------	------------

I.	Wo wohnen Sie?	PLZ
II.	Wo ist Ihr Arbeitsplatz?	PLZ
III.	Wie lange dauert der Arbeitsweg?	min/h
IV.	Entfernung vom Wohnort zum Arbeitsplatz	km
V.	Wie lange pendeln Sie schon vom Ihrem Wohnort zum Arbeitsplatz?	Jahre Monate

VI. Wie ist Ihre normale Arbeitszeit?	Kern <input type="checkbox"/> Schicht <input type="checkbox"/> Wechsel.....	
VII. Bitte, beschreiben Sie möglichst detailliert ihren täglichen Arbeitsweg von Tür zu Tür, also von der Haustür bis zum Betrieb?		
Benützte Verkehrsmittel ankreuzen: Regionalzug <input type="checkbox"/> REX <input type="checkbox"/> Railjet <input type="checkbox"/>	PKW Fahrer <input type="checkbox"/> PKW Mitfahrer <input type="checkbox"/> PKW Fahrgemeinschaft <input type="checkbox"/> Autobahn <input type="checkbox"/> Bundes-/Landstrasse <input type="checkbox"/> Innenstadtverkehr <input type="checkbox"/>	Bus <input type="checkbox"/> U-Bahn <input type="checkbox"/> Strassenbahn <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Zu Fuß <input type="checkbox"/>
VII. Was sind die Hauptgründe, Ihre Motive, warum Sie diese/s Verkehrsmittel verwenden? Nachfragen: Welche Rolle spielt der Umweltgedanke, Kosten, Flexibilität, Fahrzeit? Was noch?		

Weiter mit Fragen A) beim Pendeln mit ÖV oder B) beim Pendeln mit MIV/PKW

A) Pendeln mit ÖV	
1. Wie empfinden Sie die Zeit beim Pendeln? 1.1. Ist es für Sie nutzbare oder „verschwendete“ Zeit? Bemerken Sie einen Unterschied zwischen Hinfahrt und Heimfahrt?	
2. Gibt es etwas, was Sie gerne tun würden, aber nicht können, weil es die Rahmenbedingungen im ÖV nicht zulassen?	
3. Wie verbringen Sie die Wartezeiten? 3.1. Was machen Sie bei Verspätungen während des Wartens? Was stört Sie? 3.2. Wie müsste die Haltestelle Station ausgestattet sein, damit das Warten auf den ÖV angenehm ist? (geheizte, klimatisierte Warteräume, Einkaufsmöglichkeiten, Infotafeln...)	
4. Womit würden Sie die Zeit des Pendelns gerne verbringen?	

<p>5. Was könnte der ÖV anbieten, um die dort verbrachte Zeit des Pendelns optimal zu nutzen? 5.1. Kennen Sie interessante Beispiele auch aus anderen Zusammenhängen, anderen Ländern?</p>	
<p>6. Welche Anforderungen beim Pendeln im ÖV sind Ihnen im Hinblick auf Komfort, Service und technischer Ausstattung wichtig?</p>	<p>Ausstattungsliste vorlegen und abfragen</p>
<p>7. Mit der Entwicklung von automatisierten/selbstfahrenden Fahrzeugen wird sich der/die Lenker/in nicht mehr aufs Fahren konzentrieren müssen. Was würde sich dann für Sie verändern?</p>	

<p>B) Pendeln mit MIV/PKW</p>	
<p>1. Wie empfinden Sie die Zeit beim Pendeln? 1.1. Ist es für Sie nutzbare oder „verschwendete“ Zeit? Bemerken Sie einen Unterschied zwischen Hinfahrt und Heimfahrt?</p>	
<p>2. Gibt es etwas, was Sie gerne tun würden, aber nicht können, weil es die Rahmenbedingungen nicht zulassen?</p>	
<p>3. Was stört Sie am Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz im Allgemeinen?</p>	
<p>4. Womit würden Sie die Zeit des Pendelns gerne verbringen?</p>	
<p>5. Unter welchen Bedingungen würden Sie auf ein öffentlich genutztes bzw. auf ein gemeinschaftlich genutztes d.h. Verkehrsmittel umsteigen? i.S. einer Fahrgemeinschaft 5.1. Wie viel Zeit je Fahrt/ Arbeitsweg wäre für Sie angemessen/tolerierbar?</p>	
<p>6. Welche Anforderungen beim Pendeln im ÖV sind Ihnen im Hinblick auf Komfort, Service und technischer Ausstattung wichtig?</p>	<p>Ausstattungsliste vorlegen und abfragen</p>

<p>7. Mit der Entwicklung von automatisierten/selbstfahrenden Fahrzeugen wird sich der/die Lenker/in nicht mehr aufs Fahren konzentrieren müssen. Was würde sich dann für Sie verändern?</p>	
--	--

<p>Ausstattungsliste: Welche Anforderungen beim Pendeln im ÖV sind Ihnen im Hinblick auf Komfort, Service und technischer Ausstattung wichtig?</p>
<p>Abteil, Großraumwaggon,</p>
<p>Möblierung, Sitze, Bänke, Tische</p>
<p>Technische Ausstattung (WLAN, Beleuchtung)</p>
<p>Raumklima, Temperatur</p>
<p>Gepäckablage</p>
<p>Sicherheit & Schutz</p>
<p>Technische Infrastruktur (Datenschutz)</p>
<p>Privatsphäre (Lärm..)</p>
<p>Aussenklima (Witterung, Temperatur, ..)</p>
<p>Information / Organisation / Reiseplanung</p>
<p>Vorab-/Echtzeitinfo Fahrbetrieb</p>

Fahrplan / Planbarkeit der Fahrzeit, Intervalle
Reiseweg (Anzahl Umstiege, ...)
Kosten
Barrierefreiheit
Angebote & Services
Essen & Trinken
Zeitungen & Magazine
Monitore: Unterhaltung, Nachrichten, Informationen
Sonstiges

6.3 Ergebnisse

6.3.1 Pendelzeiten und -distanzen und benützte Verkehrsmittel

Insgesamt erreichten wir 13 Frauen im Alter zwischen 19 und 58 Jahren und 18 Männer zwischen 27 und 60 Jahren. 17 Personen pendeln mit der Bahn. Sieben Personen nützen (auch) die Wiener Linien (U-Bahn u.a.) und fünf Personen den Bus, wobei zehn Personen mit dem privaten PKW bis zum ÖV-Anschluss fahren und auf den ÖV umsteigen. Vier Personen benützen auch das Fahrrad, um zum ÖV-Anschluss zu kommen. Elf Personen fahren ausschließlich mit dem PKW zu ihrem Arbeitsplatz.

Die kürzeste angegebene Pendelstrecke beträgt 16 km, die längste 131 km. Die Pendelzeit wird zwischen 23 Minuten und 105 Minuten für eine Wegstrecke angegeben. Die Mehrheit der befragten Personen (16) gibt eine Wegezeit von 60 Minuten und mehr an, davon sind 12 Personen ÖV-PendlerInnen, vier Personen pendeln mit dem privaten PKW.

Von den sieben Personen mit einer Wegezeit von 90 Minuten und mehr pendelt eine Person ausschließlich mit dem PKW, vier weitere fahren mit dem PKW bis zur ÖV-Station und steigen dann auf den ÖV um. D.h. bei längeren Distanzen liegt der ÖV-NutzerInnen über dem Anteil der MIV-NutzerInnen.

Sieben befragte Personen pendeln von Wien nach Niederösterreich, davon fahren fünf mit dem ÖV und zwei mit dem MIV. Zwei Personen pendeln mit dem PKW vom Burgenland nach Niederösterreich. 22 Personen wohnen und arbeiten in Niederösterreich.

PLZ Arbeitsort	Wegezeit in Min.	Weg- strecke in km	Regional- zug, S-Bahn	Bus	Wr Linien, U- Bahn	Fahrrad	Anfahrt ÖV mit PKW	Haupt- verkehrs- m. MIV
2340	23	29						1
2340	25	25						1
2340	30	33						1
2340	40	16	1					1
2340	40	20	1	1				
2340	40	23	1					
1040	40	30						1
1030	45	17	1		1			
2340	45	20	1		1			
3100	45	40	1	1			1	
2340	45	65						1
2340	50	22	1		1			
2340	50	35						1
2340	50	41	1				1	
3100	50	43		1				
1010	60	30	1				1	
1010	60	31	1		1		1	
3100	60	58		1				

3100	60	58		1		1		
2340	60	85						1
2340	60	90						1
1010	65	43			1		1	
3100	65	110						1
3100	75	92	1			1	1	
1010	90	55	1				1	
2340	90	64	1			1		
1020	90	80	1					
2340	95	70	1				1	
3100	95	131						1
1010	100	80	1		1	1	1	
1010	105	80	1		1		1	
Mittelwert	60	52	17	5	7	4	10	11
Median	60	43						

Tabelle 28: Auswertung Qualitative Erhebung (n=31): Benützte Verkehrsmittel vom Wohnort zum Arbeitsort nach Wegezeit und -strecke

In einem ersten Schritt verglichen wir die Ergebnisse der qualitativen Erhebung im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl sowie Pendelzeiten und Pendeldistanzen mit den Ergebnissen der quantitativen NutzerInnen-Erhebung (AP 3). Die wesentlichen Ergebnisindikatoren der qualitativen Erhebung entsprechen den Ergebnissen der quantitativen Erhebung. Zwei Drittel (21 von 31 Personen) der Befragten benützen unter anderem auch den privaten PKW für die Fahrt zum Arbeitsort. Die Hälfte der PKW-NutzerInnen (11 von 21 Personen) pendelt ausschließlich mit dem PKW. Die durchschnittliche Pendelzeit mit 60 Minuten (Median 60 Min.) und die durchschnittliche Pendeldistanz von 52 km (Median 43 km) liegen über den Ergebnissen der quantitativen Erhebung von 47 Minuten Pendelzeit und 39 km Pendeldistanz. Der Grund für die längeren Pendelzeiten und Pendeldistanzen liegt darin, dass fast die Hälfte der persönlich befragten Personen (14 von 31) mehr als 55 km (max. 131 km) pro Arbeitsweg pendeln. Nach Geschlecht zeigen sich keine relevanten Unterschiede in der Nutzung der Pendelzeit.

AP 3 Quantitative NutzerInnen-Erhebung (n=400)	AP 6 Qualitative Erhebung (n=31)
Überwiegende Mehrheit benützt (auch) privaten PKW (rd. 60%)	2/3 der Befragten benützen u.a. PKW 20 Personen pendeln mit ÖV, wobei davon 10 mit

	PKW zum ÖV-Anschluss fahren 11 Personen pendeln ausschließlich mit PKW
Durchschnittliche Pendelzeit 47 Minuten (Median 41 Min.) <ul style="list-style-type: none"> Weinviertel: 50 Min. Wr. Umland Süd: 35 Min. Östl. Obersteiermark: 40 Min. 	Durchschnittliche Pendelzeit Gesamt 60 Minuten/ (Median 60 Min.) ¹⁴ <ul style="list-style-type: none"> Weinviertel: 64 Min. Wiener Umland-Süd: 34 Min. Westl. NÖ u. Burgenland: 75 Min.¹⁵
Durchschnittliche Pendeldistanz 39 km (Median 30 km)	Durchschnittliche Pendeldistanz 52 km (Median 43 km) ¹⁶
Wegezeit und -strecke in Zusammenhang mit Verkehrsmittelwahl: So nimmt mit steigender Wegezeit der Anteil der ÖV-NutzerInnen deutlich zu. Bei längeren Distanzen (einfache Fahrt: 20 und mehr km) liegt der Anteil der ÖV-NutzerInnen über jenem der MIV-NutzerInnen.	PKW (n=11) 48 Min./59 km (Median 45 Min./35 km) ÖV (n=20) 66 Min./48 km (Median 60 Min./43 km) Max.Pendelzeit/-distanz 105 Min./131 km Min.Pendelzeit/-distanz 23 Min/ 16 km
Geschlecht Keine statistisch relevanten Unterschiede nach Geschlecht	11 von 13 Frauen benützen u.a. PKW Frauen: MW Pendelzeit/-distanz 58 Min./53 km 10 von 18 Männer benützen u.a. PKW Männer: MW Pendelzeit/-distanz 61 Min./51 km Kein relevanter Unterschied nach Geschlecht.

Tabelle 29: Gegenüberstellung der Ergebnisse der quantitativen NutzerInnen-Erhebung (AP 3) und der qualitativen Erhebung (AP 6)

6.3.2 Hauptgründe für die Benützung des ÖV

Die 20 befragten ÖV-PendlerInnen geben als Hauptmotive für das Pendeln im ÖV die günstigeren Kosten im Vergleich zum PKW, die Bequemlichkeit und die Möglichkeit die Zeit für verschiedene Aktivitäten zu nützen an. Ökologische Motive wie Schonung der Umwelt werden nur von zwei Personen genannt, auf Nachfrage haben ökologische Motive wenig Bedeutung, was auch die sozial-empirische NutzerInnen-Erhebung (AP 3) sowie verschiedene frühere Studien belegen.¹⁷ Die Verkürzung der Wegezeiten durch Benützung eines PKWs wird in den Gesprächen erwähnt, aber aufgrund des Verkehrsaufkommens in den Hauptverkehrszeiten nicht in Betracht gezogen. Vier Personen geben an, den PKW dann zu benützen, wenn Abendtermine wahrgenommen oder Transporte von größeren Sachen

¹⁴ Die durchschnittliche Pendelzeit ist in der qualitativen Erhebung länger, weil die Mehrheit der befragten Personen eine Wegezeit von 60 Minuten und mehr für einen Arbeitsweg angibt.

¹⁵ Acht befragte Personen mit längeren Wegezeiten pendeln vom westlichen Niederösterreich und dem südlichen Burgenland. PendlerInnen aus der Östlichen Obersteiermark wurden nicht befragt.

¹⁶ Die durchschnittliche Pendeldistanz ist in der qualitativen Erhebung ebenfalls länger, weil fast die Hälfte der Befragten (14 von 31) mehr als 55 km bis max. 131 km pro Arbeitsweg pendeln.

¹⁷ Vgl. Kap. 1.15 Tabelle 8: Vorteile von Öffentlichen Verkehrsmitteln und privatem Auto (Quelle: Beirão ; Sarsfield Cabral 2007)

durchgeführt werden. Eine Person gibt an, in der warmen Jahreszeit mit dem Motorrad zu fahren, da könne die Wegezeit halbiert werden.

Exemplarisch im Folgenden einige Aussagen aus den Interviews:

„Autofahren kommt nicht infrage, ist aufwändiger, braucht hohe Konzentration, keine anderen Aktivitäten sind möglich, mir ist leid um die Zeit, im Zug geht keine Zeit verloren. Das ist von den Kosten auch günstiger als Autofahren, natürlich spielen auch Schonung der Umwelt und Ökologie eine Rolle. Außerdem bin ich es seit Kindheit gewohnt zu pendeln, z.B. in die Schule“ (ÖV_ 90 Min., 80 km/pro Arbeitsweg)

„Es ist schnell, es ist umweltfreundlicher, ich habe selbst kein Auto, in Wien versuche ich im Sommer viel mit dem Fahrrad zu fahren, im Winter ist das nicht möglich wegen dem Eis zu gefährlich, da fahre ich mit den Wiener Linien“ (ÖV_40 Min., 20 km/pro Arbeitsweg)

„Mit dem Auto müsste ich über die Tangente fahren, vom Verkehr würde ich es in der Früh noch schaffen, aber am Nachmittag kommt man immer in der Hauptverkehr, das ist mir nach einem anstrengend Arbeitstag zu viel zu mühsam. Im Idealfall eine Stunde, normalerweise eine und eine halbe Stunden nachhause mit dem PKW. Das ist zu aufwändig. Umweltgedanke ist sekundär, das ist viel zu anstrengend, das ist zu stressig, das ist unberechenbar“ (ÖV_95 Min., 70 km/pro Arbeitsweg)

„Es sind die Kosten, es ist billiger, brauche nicht Auto, keine Reifen, kein Service, kann mich entspannen, mache schon Vorplanung im Zug, bevor ich da her komme, es ist keine Arbeitszeit, das passiert im Kopf“ (ÖV_40 Min., 23 km/pro Arbeitsweg)

„Hauptmotiv ist die Entfernung, Kostenfrage, öffentlich ist es günstiger, im Zug kann ich die Zeit nützen, im Zug ist Zeit nicht verloren, im Auto ist die Zeit verloren, lesen, schlafen. [...]Ich arbeite derzeit am Freitag nicht, und mache jeden zweiten Donnerstag Homeoffice, daher ist es auch von den Fahrkarten günstiger“ (ÖV_90 Min., 64 km/pro Arbeitsweg)

„Pünktlich, verlässlich, komfortabel, flott, weil wenige Stopps, kann arbeiten, und ich fahre antizyklisch, in der Früh von Wien hinaus und am Abend nach Wien“ (ÖV_60 Min., 58 km/pro Arbeitsweg)

6.3.3 Pendelzeit im ÖV und bevorzugte Aktivitäten

Die Fahrzeit ist Lebenszeit und liegt in der Autonomie der NutzerInnen, wie in einem ExpertInnen-Gespräch erwähnt wird. Obwohl im ÖV das Maß an Autonomie über mögliche Aktivitäten höher sei, messen dennoch viele Personen der Abgeschlossenheit und Privatheit im eigenen PKW einen höheren Wert zu. Hier müsse die Überzeugungsarbeit für den ÖV ansetzen, das sei eine der künftigen Marketingaufgaben für den ÖV-Betreiber Bahn, resümiert ein/e ExpertIn.

Ob die Zeit im ÖV als nutzbare Zeit oder vergeudete Zeit beurteilt wird, hängt auch davon ab, wie lange mit einem Verkehrsmittel und um welche Zeit gefahren wird und ob ausreichend Sitzplätze vorhanden sind. Wie in der quantitativen Erhebung auch werden die Fahrzeiten im ÖV als sinnvoll genützte Zeit erlebt, wenn Ruhe, Entspannung, Kommunikation und diverse

Aktivitäten möglich sind.¹⁸ Jene Personen, die zeitig früh ihren Arbeitsweg antreten und längere Pendelzeiten in den Zügen verbringen, äußern den Wunsch nach Ruhe und Schlaf bei der Hinfahrt. Aber nicht alle sind aufgrund ihrer Arbeitszeit gezwungen schon zwischen 5:00 und 6:00 Uhr früh zu fahren, sondern einige wählen bewusst Züge ohne SchülerInnen, um einen freien Sitzplatz zu finden und mehr Ruhe zu haben. Einige Personen nützen die Zeit im Zug um Arbeitsunterlagen zu lesen, die Vorplanung durchzugehen oder Lernunterlagen für die Weiterbildung zu studieren. Auf der Heimfahrt werden eher private E-Mails gelesen und beantwortet, Musik gehört und mit dem Handy gespielt. Während der eher kürzeren Fahrzeiten u.a. in den U-Bahnen wird auch das Lesen von Zeitungen und Online-Nachrichten oder Musikhören mit dem Handy aufgezehlt, wobei dort eher selten freien Sitzplätze zur Verfügung stünden.

Exemplarisch im Folgenden einige Aussagen aus den Interviews:

„Das ist eine nutzbare Zeit, kann ich unterschiedlich nutzen, [...]. Wenn man solange fährt, hat man gewisse Rituale entwickelt, in der Früh lese ich, ein Buch oder jetzt habe ich ein Buch auf dem iPad, dann schlafe ich noch etwas. Auf der Heimfahrt erledige ich noch arbeitsmäßige Dinge, E-Mails, Dokus bearbeiten u.a. oder private E-Mails, ich höre sehr gerne Musik, wenn ich jemanden treffe, dann plaudern wir“ (ÖV_90 Min., 80 km/pro Arbeitsweg)

„Pendeln gehört zur Arbeit dazu. Ich bin seit 25 Jahren berufstätig und habe bis dato noch keine Firma gehabt, wo ich nur fünf Minuten Arbeitsweg hatte. Bin von einer und einer halben Stunden gefahren bis jetzt 45 Minuten, das ist Gewohnheitssache. Das Angenehme jetzt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist, dass man mit dem Handy Online-Zeitungen lesen kann“ (ÖV_45 Min., 20 km/pro Arbeitsweg)

„Die Zeit im Zug, die halbe Stunde von [...] nutze ich oft zum Lernen, oder wenn ich eine Besprechung habe, schaue ich mir die Unterlagen an. Die Wartezeit am Bahnhof ist nervig, weil ich habe immer zehn bis zwölf Minuten Wartezeit bis der Zug kommt, die Fahrzeit finde ich praktisch. Manchmal beim Zurückfahren will ich abschalten, höre ich Musik, schaue zum Fenster raus, wenn ich eine Prüfung habe, dann lerne ich“ (ÖV_40 Min., 20 km/pro Arbeitsweg)

„Es ist schon anstrengend. Es wäre gelogen, wenn ich sage, es ist nicht anstrengend. In der Früh versuche ich zu schlafen. Vom Material her hat sich das nicht wirklich verbessert im Doppelstockwagen. Seit meiner Lehrzeit pendle ich nach Wien, da gab es noch die alten Waggons mit den 6er-Abteilen, da war wirklich eine Ruhe, man konnte gemütlich schlafen, das ist jetzt nicht möglich, weil man aufeinander sitzt, es ist laut, auch schon in der Früh. In [...] ist der Zug sehr voll. Manchmal stehe ich bis Wien, halbe Stunde, bis die ersten in Floridsdorf aussteigen“ (ÖV_95 Min., 70 km/pro Arbeitsweg)

„Öffentlich ist die Zeit durchaus nutzbar, mit dem Auto vergeudet, man muss sich konzentrieren. In der Früh schlafe ich. Das machen viele. Für mich ist es kein Problem. Auf der

¹⁸ Vgl. Kap. 3.5.1 Zusammenfassung: Aktivitäten nach Zweck- Ruhe/Entspannung, Kommunikation und aktiven Tätigkeiten. Abbildung 38: Aktivität (gruppiert) auf der Hin- und Rückfahrt zu der Arbeit / von der Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich).

Heimfahrt arbeite ich noch, E-Mail oder anderes. Es ist kein Problem einen Einzelsitz zu bekommen, um zu arbeiten. Der Zug kommt von [...]“ (ÖV_90 Min., 64 km/pro Arbeitsweg)

„Ich kann iPad lesen, Filme schauen, arbeiten, ich schlafe nie. Platzsuche ist mühsam besonders auf der Heimfahrt. Von der Landstrasse bis zum Handelskai sind alle Plätze von den Kurzfahrern besetzt“ (ÖV_105 Min., 80 km/pro Arbeitsweg)

6.3.4 Gewünschte Aktivitäten und fehlende Rahmenbedingungen

Als wichtige Kriterien für die Ruhe und Entspannung sowie diverse Aktivitäten werden freie Sitzplätze, vorzugsweise Einzelsitze und stabile WLAN-Verbindungen genannt, um Arbeiten zu erledigen, Videos und Sportveranstaltungen mit Livestreams zu sehen oder Musik mit Streamingdiensten empfangen zu können.

Exemplarisch im Folgenden einige Aussagen aus den Interviews:

„Wichtigstes Kriterium für mich ist genügend Platz, mein Vorteil: ich steige bei der Endstation ein, habe die Platzwahl, nehme immer den Einzelsitz im Stock, bin nicht beengt. Bei der Rückfahrt nehme ich auch eher einen späteren Zug, nicht in der Stoßzeit, damit ich einen guten Platz habe, egal wenn ich zehn Minuten länger fahre“ (ÖV_Arbeitsweg 90 Min., 80 km)

„Ja, in Ruhe schlafen in der Früh, das geht nicht. Arbeiten geht nur bedingt, wo man den Laptop abstellen kann. Manchmal wenn ich einen Zug erreichen möchte, aber noch was zu tun habe, dann mache ich das im Zug fertig. Ich habe das mit meinem Chef vereinbart, dass das als Arbeitszeit anerkannt wird“ (ÖV_95 Min., 70 km/pro Arbeitsweg)

„Vielleicht schlafen, es ist zu laut im Zug für mich“ (ÖV_40 Min., 20 km/pro Arbeitsweg) „Im Zug telefonieren mag ich nicht, auch wenn andere telefonieren, ich mache es nicht, es ist nicht angenehm, eine Steckdose wäre schon günstig, aber geht nicht ab. Günstig auch ein verlässliches WLAN. [...] Ich schaue mir gerne Livestreams von Sportveranstaltungen an, da ist manchmal die Verbindung unterbrochen, höre sehr viel Musik mit den Streamingdiensten wie Spotify, da kann ich während des Runterladens hören, wird auch immer wieder unterbrochen“ (ÖV_90 Min., 80 km/pro Arbeitsweg)

Auch jene Personen, die gegenwärtig mit dem privaten PKW pendeln, berichten von ihren Erfahrungen, wenn sie mit dem ÖV pendeln: *„Ich würde arbeiten und Buch lesen. Wenn ich nach [...] in ein Seminar fahre, dann fahre ich mit dem Bus, ich finde es sehr entspannt, dass ich lesen kann, oder Sachen recherchieren kann, die ich für die Firma brauche. Kommt selten vor, wenn ich einen Kurs mache“ (PKW_60 Min., 85 km/pro Arbeitsweg)*

6.3.5 Hauptgründe für die Benützung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Die Hauptmotive mit dem privaten PKW oder Motorrad in die Arbeit zu fahren sind die gleichen wie in den quantitativen Erhebungsergebnissen: Flexibilität, kürzere Fahrzeit, keine Umstiege und Betreuungspflichten¹⁹

Drei Personen aus der jüngeren Altersgruppe zwischen 19 und 29 Jahren, fahren mit dem PKW bzw. Motorrad, weil sie die Bequemlichkeit und Flexibilität des MIV besonders schätzen. Die kürzere Pendelzeit wird von allen MIV-NutzerInnen als wesentlicher Vorteil gesehen. Die Wohnorte von einigen Personen sind wohl gut an den öffentlichen Verkehr angebunden (Bahn, Bus), aber es gäbe keine Direktverbindungen zum Arbeitsort wie Mödling oder St. Pölten. Die Befragten müssten mit dem ÖV zuerst nach Wien fahren, dort umsteigen und wieder aus Wien hinausfahren. Das führe zu einer bedeutenden Fahrtzeitverlängerung – bis zur Verdoppelung -, die von den befragten Personen als nicht akzeptabel bezeichnet wird. Vier Personen geben als Hauptgrund mit dem privaten PKW zum Arbeitsort zu fahren die Betreuungspflichten von Kindern an, die in der Früh zur Schule und Kindergarten zu bringen und nachmittags abzuholen sind.

Exemplarisch im Folgenden einige Aussagen aus den Interviews:

„Es ist der Zeitaufwand, ich habe mir das schon öffentlich angesehen. Ich habe in der Ortschaft einen Bahnhof. Da müsste ich mit dem Auto zwei bis drei km zum Bahnhof fahren, es gibt eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof, dort müsste ich umsteigen nach [...]. Das ist ein großer Umweg. Das ist der Hauptgrund. Eine und eine halbe Stunde Fahrzeit mit Warte- und Umstiegszeiten wären das zwei Stunden pro Weg, das ist zu viel“ (PKW_45 Min., 65 km/pro Arbeitsweg)

„Weil die öffentlichen Verkehrsmittel direkt nach Wien gehen, [...] müsste ich nach Wien fahren und von Wien nach [...]. Ich hätte noch die Möglichkeit mit dem Auto nach [...] zum Bahnhof zu fahren, aber ich bräuchte bis zum Bahnhof schon 40 Minuten, und dann noch eine halbe Stunde mit dem Zug“ (PKW_60 Min., 85 km/pro Arbeitsweg)

„Es gibt keine geeignete öffentliche Verbindung. [...] eine Verdoppelung meiner Wegezeit ist nicht tragbar. Grundsätzlich stört mich, dass ich täglich 180 km fahre, aus Umweltsicht katastrophal. Ich fahr viel mehr Kilometer an Energie, als ich jemals verheizen werde. [...] Die Zeit, die drauf geht, die Kosten sind auch ein Thema, aber ich versuche mich zu arrangieren“ (PKW_60 Min., 90 km/pro Arbeitsweg)

„Muss mit PKW fahren, weil es öffentlich nicht machbar ist. Wohne an der Grenze nördlich von [...] Bin auch viel im Außendienst, [...] nach Wien fahre ich immer mit dem Zug“ (PKW_95 Min., 131 km/pro Arbeitsweg)

„Es ist natürlich auch die Schichtarbeit ein Thema. [...] Ich fahr mit dem PKW, wenn ich um 22:00 Uhr aufhöre, bin ich um drei Viertel elf zuhause. Es gäbe noch einen Zug, wir haben im

¹⁹ Vgl. Kap. 3.8.1 Hauptverkehrsmittel MIV. Abbildung **Fehler! Nur Hauptdokument**: Gründe für MIV und Gründe gegen den Öffentlichen Verkehr als Alternative

Sommer flexible Arbeitszeiten, arbeiten bis 22:00, da gibt es dann schon noch Züge, aber nicht direkte“ (PKW_25 Min., 25 km/pro Arbeitsweg)

„Es ist die Zeitersparnis, wir haben zwei kleine Kinder, da zählt jede Minute, die ich früher zuhause bin. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Zeitdifferenz so groß, [...] die Zeit von der Wohnung bis [...] dauert viel länger als die Fahrt vom [...] nach [...]. Es gibt keinen direkten Weg, ich muss relativ weit in die Stadt hinein, um dann wieder hinaus zu fahren“ (PKW_50 Min., 35 km/pro Arbeitsweg)

„Hauptgrund sind die Kinder, wir hätten Zug von [...]weg, d.s. 10 Minuten vom Bahnhof weg, aber da wir in der Siedlung wohnen, aber die Schule und Kindergarten im Ort sind, muss ich hinunterfahren. Es gibt einen Schulbus, aber die Kleine muss ich sowieso in den Kindergarten bringen“ (PKW_30 Min., 33 km/pro Arbeitsweg)

„Fahre mit dem Auto, weil die schnellste Verbindung, wenn ich zeitlich flexibler wäre, könnte ich mit ÖV fahren, aber ich muss sehr pünktlich zuhause sein, weil Kinder kommen und ich den Babysitter ablöse“ (PKW_40 Min., 30 km/pro Arbeitsweg)

„Prinzipiell bevorzuge ich den ÖV. [...], aber ich bin im Außendienst tätig und ich muss jede Woche neu planen. Daher fahre ich auch mit dem eigenem PKW oder mit einer Kollegin in Fahrgemeinschaft“ (PKW_105 Min., 110km/pro Arbeitsweg)

„Ich schätze die Privatsphäre, die öffentlichen Verkehrsmittel sind vollgesteckt mit Menschen, ich habe es gerne im eigenen Auto zu sein“ (PKW_25 Min., 25 km/pro Arbeitsweg)

„Dadurch ich Gleitzeit habe, ist es gemütlicher, ich kann aufstehen, wann ich will, wenn ich öffentlich fahre, muss ich mich an fixe Zeiten richten. Ich arbeite 20 Stunden, bin zwei bis drei Tage da, ich habe Bus und Bahn drei Minuten von Wohnung entfernt. Das ist meine Bequemlichkeit. Würde ich öffentlich fahren, könnte ich zum Zug zu Fuß gehen, aber der Zug fährt nur nach Wien und ich müsste dann wieder nach [...] fahren. Da ich nur zwei bis drei Tage pro Woche arbeite, würde sich auch eine Monatskarte nicht auszahlen“ (PKW_20 Min., 29 km/pro Arbeitsweg)

6.3.6 Pendelzeit im MIV ist wenig genützte Zeit

Das Pendeln mit dem privaten PKW wird von der Mehrheit der befragten Personen eher als verlorene Zeit gesehen. Da die meisten Interviewten schon über Jahre weite Wege zum Arbeitsplatz zurücklegen, wird das Pendeln als notwendige Wege vom Wohnort zum Arbeitsort beschrieben. Einige Personen weisen darauf hin, dass sie schon seit der Schulzeit pendeln und ein gewisser Gewohnheitseffekt eingetreten sei. Auf der Hinfahrt im PKW erwähnen einige Personen Rituale wie Morgenjournal und Musik hören. Die Heimfahrt wird auch als Möglichkeit gesehen sich zu entspannen, „runter zu kommen“ vom Arbeitstag. Die Abfahrtszeit der PKW-PendlerInnen in der Früh wird im Wesentlichen vom Verkehrsaufkommen bestimmt. Mit der Gleitzeit sei es möglich, schon sehr früh - vor der rush-hour - oder später zum Arbeitsplatz zu kommen. Diesen Vorteil können SchichtarbeiterInnen, deren Arbeitszeiten strikt geregelt sind, nicht nützen.

Exemplarisch im Folgenden einige Aussagen aus den Interviews:

„Nein, es ist angenehm, weil ich ein bisschen runter komm, der Stress in der Früh ist ziemlich groß, wir gehen um 7:15 Uhr von zuhause weg. Bringe Kinder in die Schule und Kindergarten. Für mich ist es eher eine angenehme Zeit, wenn ich auf die Autobahn komme, Musik höre, oder ein Hörbuch, kann mich auf die Arbeit vorbereiten und runterkommen vom Stress. Ich genieße es. Es ist vom Verkehr her nicht schlimm, auf der A2 ist vermehrtes Verkehrsaufkommen. [...]Nachmittag brauche ich kürzer ca. 25 Minuten. Auf der Heimfahrt ist es Stressabbau von der Arbeit, höre Nachrichten, Musik, kann mich auf das Daheim konzentrieren“ (PKW_30 Min., 33 km/pro Arbeitsweg)

„Es kommt immer auf die Tagesverfassung an, manchmal finde ich es gut, dass ich im Auto bin, lauter Musik höre, von der Arbeit runter komme, und es gibt Tage, wo ich mir denke, was ich in dieser Zeit alles tun könnte. Verschwendet finde ich die Hinfahrt, die Rückfahrt ist zum Runterkommen ganz gut“ (PKW_60 Min., 85 km/pro Arbeitsweg)

„Ja schon verschwendete Zeit, die man sinnbringender verwenden könnte, aber der Weg muss gemacht werden, die Möglichkeit im Auto, die Zeit wertvoller zu gestalten ist schwierig, weil man muss sich aufs Fahren konzentrieren. Ich benütze die Zeit zum Telefonieren. Das wäre in der Bahn schon besser. Da fehlt es auch an der Akzeptanz der Arbeitgeber, denn ich kann mit meinem Laptop und Handy überall auf der Welt arbeiten. Es ist bei uns in der Firma nicht Usus. Es ist Extraaufwand, das geregelt zu bekommen. Ich will nicht sagen, dass das nicht möglich wäre, aber es ist nicht üblich, man würde bei dem einen oder anderen auf Verwunderung stoßen. Weil Arbeitszeit wird als Anwesenheitszeit vor Ort gesehen, und dann bin ich eine halbe Stunde später da und gehe eine halbe Stunde früher, um diese Stunde im Zug zu arbeiten“ (PKW_50 Min., 35 km/pro Arbeitsweg)

„Grundsätzlich höre ich täglich das Morgenjournal, steige zwischen 6:30 und 6:45 ins Auto, bin informiert, den Rest höre ich Musik, telefoniere eher weniger. In der Früh ist auch die Gelegenheit zu überlegen, was erfolgen soll, beim Heimfahren braucht man eher eine gewisse Zeit, um wieder runter zu kommen, das eine oder andere nochmals durch zu denken. Ja, es ist mühsam, aber es ist keine Katastrophe“ (PKW_60 Min., 90 km/pro Arbeitsweg)

„Naja, Verschwendung würde ich nicht sagen, um in die Arbeit zu kommen, ist es notwendig, Radio hören, Nachrichten hören, telefonieren, wenn ich öffentlich fahren würde, würde ich versuchen zu relaxen und nicht jeden Tag am Laptop zu sitzen. Jetzt ist es für mich stressiger in der Früh, weil es noch finster ist, am Nachhauseweg ist noch hell. Aber das ändert sich mit der Jahreszeit“ (PKW_45 Min., 65 km/pro Arbeitsweg)

„Nutzbare Zeit ist es auf keinen Fall, eigentlich ist es eine verlorene Zeit, wenn man die Firma gleich um die Ecke hat, könnte man noch einkaufen gehen. Genießen tue ich es höchstens beim Motorrad fahren, manchmal in der Früh finde ich es auch ganz angenehm, wenn noch nicht viel Verkehr ist, Musik aufdrehen, langsam munter werden, das ist schön. Aber wenn es mehr Verkehr ist, dann ist es anstrengend. Bei der Frühschicht ist wenig Verkehr, das ist angenehmer, wenn ich heimfahre, ist extrem viel Verkehr, da steht man dann bei den Ampeln, bei der 2. Schicht ist es gerade umgekehrt, beim Hinfahren viel Verkehr, und beim

Heimfahren ist es ruhig. Das mag ich gerne, wenn es finster auf der Autobahn ist und wenig Verkehr“ (PKW_25 Min., 25 km/pro Arbeitsweg)

6.4 Anforderungen der erwerbstätigen PendlerInnen an den ÖV

6.4.1 BAHN: Raumangebot / Sitzkomfort / Raumklima / Privatsphäre	
Abteil oder Großraumwagen	<p>Je nachdem wie lange die Fahrtzeit dauert, wo die PendlerInnen einsteigen und welche Zug-Typen zur Verfügung stehen, fällt die Beurteilung der Ausstattung und des Sitzkomforts sehr unterschiedlich aus.</p> <p>Sowohl die Abteile als auch die Großraumwagen werden von den befragten Fahrgästen positiv gesehen. Den Abteilen werden von einigen Personen mehr Gemütlichkeit und Intimität zugeschrieben, wobei persönliche Themen und Firmeninterna in den Abteilen eher nicht besprochen werden könnten. Andererseits hätte man mehr Ruhe, mehr Konzentration zum Arbeiten, mehr Privatsphäre und die Möglichkeit zum Entspannen und Schlafen. Abteile werden in diesem Zusammenhang auch für Dienstreisen z.B. ein Business-Abteil für längere Strecken genannt.</p> <p>Gekennzeichnete Ruheabteile werden von den PendlerInnen eher nicht aufgesucht, weil die ausgewählten Züge in den Stoßzeiten sehr voll sind und jeder freie Platz genommen werden muss.</p> <p>Auch Großraumwagen werden grundsätzlich positiv gesehen. <i>„Ich finde die Großraumwaggons Klasse, da habe ich mehr Platz“ (m/27a/40min/16km)</i></p> <p><i>„...ich kenne aufgrund des Berufs Züge, die mehr Komfort bieten. Die Ausstattung ist auf durchaus gutem Niveau. Europaweit betrachtet ist die ÖBB mit dem Doppelstockwaggons im Mittelfeld“ (m/43a/90min/64km)</i></p>
Freier Sitzplatz Sitzkomfort	<p>Es fällt auf, dass Rituale bei der Platzsuche eine Rolle spielen: z. B. Einzelsitz im Doppelstock oben, 4er-Abteil ganz vorne, Sitzplatz am Fenster in Fahrtrichtung, Sitzplatz in jenem Wagen, wo der Weg beim Umstieg am kürzesten ist.</p> <p>Die Haltestellen im Einzugsbereich von Wien sind stark frequentiert, sodass vor allem in den Stoßzeiten in der Früh und am Abend die Züge sehr voll sind. Nicht alle befragten Personen können ausweichen und außerhalb der Stoßzeiten fahren.</p> <p>Alle jene Personen, die den Vorteil haben an Endstationen einzusteigen berichten von freier Platzwahl. Der Einzelsitz im Stock mit Klapp Tisch und ausreichendem Platz für Gepäck sowie genügend Abstand zu den Nachbarsitzen wird von einigen Befragten bevorzugt genommen.</p> <p>Der Sitzkomfort im Wiesel /REX wird allgemein positiv beschrieben. Dennoch</p>

	<p>wären die Verstellbarkeit der Sitze, eine größere Fußfreiheit und ergonomische Sitze für die Entlastung der Wirbelsäule wünschenswert.</p> <p>In der alten S-Bahn werden die Sitze als ganz schlecht bewertet, in den neuen Schnellbahnen, im Talent, werden diese von länger fahrenden Personen - mehr als eine Stunde auch als nicht bequem bezeichnet.: <i>„Schnellbahn, schaut modern aus, aber Sitze sind zu hart“ (m/47a/40min/23km)</i></p> <p>Der Sitzkomfort im Railjet wird im Vergleich zu den Nahverkehrszügen als besonders bequem hervorgehoben.</p> <p><i>„Auf Heimfahrt kommt es vor, dass ich von Wien bis Stockerau stehen muss. Was mich ärgert ist, dass der Schaffner erst nach Stockerau kommt, er sagte mir, das tue ich mir nicht an“ (w/58a/65min/110km)</i></p> <p><i>„Der Zug (Rex) ist in der Früh von [...] unangenehm voll, wenn ich Sitzplatz habe, dann kann ich aus Diskretionsgründen gar nicht arbeiten“ (m/49a/60min/58km)</i></p> <p><i>„Mir sind gute Sitze wichtig, weil ich sitze länger als eine Stunde, wenn der Sessel nicht bequem ist“ (m/39a/95min/70km)</i></p> <p><i>„Die Bahnfahrt ist sehr kurz, in der Früh habe ich nie einen Platz, die Leute stehen schon von Wien bis St. Pölten, auf der Heimfahrt schon“ (w/19a/40min/40km)</i></p>
Tische	<p>Personen, die längere Strecken pendeln und die Zeit zum Arbeiten mit dem Laptop nützen bzw. Unterlagen lesen oder lernen, finden einen ausreichend großen aufklappbaren Tisch praktisch.</p> <p>Personen mit kurzen Pendelstrecken bzw. mehrmaligen Umstiegen finden das Vorhandensein eines Tisches nicht so wichtig.</p>
Gepäckablage	<p>Die Gepäckablagen oberhalb der Sitze werden eher selten verwendet. Einerseits weil diese eher zu schmal sind um große Gepäckstücke unterzubringen und andererseits, weil das Risiko, beim Ausstieg das Gepäck oder die Kleidung zu vergessen, groß ist. Schwierig sei es, einen größeren Koffer unter zu bringen, wie befragte Personen auf der Fahrt zum Flughafen berichten: <i>„Für Koffer ist kein Platz, im Zug zum Flughafen ist zu wenig Platz für die Koffer“ (m/60a/100min/80km)</i></p> <p><i>„Mantel hänge ich auf den Haken beim Fenster, wenn dort jemand sitzt muss ich drübergreifen, was ich nicht gerne tue“ (m/30a/95min/131km)</i></p> <p><i>„Oberhalb der Sitze ist nichts unter zu bringen, eventuell Jacke, aber Rucksack hat keinen Platz, im 4er-Abteil muss ich den Rucksack am Boden stellen, oder am freien Nachbarsitz, größeres Gepäck will man nicht aus den Augen lassen, habe</i></p>

	<p><i>iPad, Notebook u.a. drinnen, ist eher kein Problem beim täglichen Pendeln“ (m/59a/90min/80km)</i></p>
<p>Raumklima Klimatisierung</p>	<p>Die Klimatisierung und Heizung der Wagen werden eher von wenigen Personen als zufriedenstellend bezeichnet. Wobei bei der Beurteilung das subjektive Temperaturempfinden eine nicht unwesentliche Rolle spielt.</p> <p><i>„Waggons sind klimatisiert, oftmals unterschiedliche Temperaturen in den Waggons, im Sommer meist zu kühl, habe immer Pullover mit, auch bei 35 Grad“ (m/59a/90min/80km)</i></p> <p><i>„Es ist zu warm und zu kalt. Im Hochsommer sind die Fahrzeuge zu sehr gekühlt. Im Winter überheizt. Waggonabhängig kann ich nicht sagen, es gibt Züge, wo die Heizung ausfällt, dann ist der Waggon abgesperrt“ (m48a/40min/20km)</i></p> <p><i>„...in den Regionalzügen weiß man nie, heizen sie schon oder nicht mehr, im Sommer ist so stark gekühlt, dass ich immer Tuch oder Jacke mitnehme“ (w/58a/65min/110km)</i></p>
<p>Persönliches Sicherheitsgefühl</p>	<p>Vor allem in den Randzeiten am späteren Abend wird in jenen Zügen ohne Zugbegleitung von einem Unsicherheitsgefühl berichtet: <i>„Ich wünsche mir in den späten Zügen ab 22.00 Uhr ÖBB-Security, für mein Sicherheitsgefühl wäre das wichtig“ (m/49a/45min/17km)</i></p> <p><i>„Persönliche Sicherheit ist ein Thema, wenn man nach Wien fährt, habe ich schlechte Erfahrung gemacht“ (w/22a/20min/29km)</i></p> <p>Es wurde nicht nachgefragt, ob die interviewte Person schon selbst negative Erfahrungen gemacht hatte. Jedoch im ExpertInnen -Interview wurde erwähnt, dass Security-Leute in einigen Zügen als Schutz für das Zugpersonal mitfahren, weil es Übergriffe von Fahrgästen auf das Personal gab.</p>
<p>Toiletten im Zug</p>	<p>Das Vorhandensein von Toiletten im Zug ist vor allem für die länger pendelnde Personen wichtig. Kritik gibt es, wenn die Toiletten nicht gereinigt sind oder der Raum zu eng ist. Die Gepäckaufbewahrung - während eine Toilette aufgesucht wird - wird von den befragten Personen unterschiedlich gehandhabt. Entweder werden die persönlichen Sachen beim Gang zur Toilette am Sitzplatz zurückgelassen, um den Sitzplatz nicht zu verlieren, oder alles wird mitgenommen.</p> <p><i>„Im REX sind die Toiletten grenzwertig, zu wenig gereinigt, zu eng, um mit dem Koffer dort hinein zu gehen. Im City-Jet gibt es nur ein WC, das ist zu wenig und zu weit entfernt von meinem Platz, meine Sachen kann ich dort nicht liegen</i></p>

	<p><i>lassen“ (w/54a/105min/80km)</i></p> <p><i>„Ich lasse Tasche am Sitz liegen. Ich vertraue darauf, dass nichts wegkommt, aber vor Weihnachten war mein Handy weg. Die Toiletten im Regionalzug müssten sauberer sein“ (w/58a/65min/110km)</i></p> <p><i>„Ich bin optimistisch, nehme nur Geldbörse mit“(m/30a/95min./131km)</i></p>
<p>Privatsphäre/Lärm</p>	<p>Lärm im Zug wird von allen befragten PendlerInnen als sehr unangenehm empfunden. Als Störung an erster Stelle wird lautes Telefonieren und Musikhören genannt. Hier sind es wieder die länger fahrenden Personen, die sich Ruhe zum Entspannen, Arbeiten, Lesen wünschen. Mithilfe von höherwertigen Kopfhörern können die Außengeräusche minimiert werden: <i>„Ist für mich nicht wichtig, ich habe Kopfhörer mit Noise-cancellation, der die Außengeräusche wegfiltert, Durchsagen sind zu hören, aber Lärm ist fast weg“ (m/59a/90min/80km)</i></p> <p><i>„In der Früh höchst unangenehm, es sollte ein Ehrenkodex sein, dass jeder sich ruhig beschäftigt. Auf ein paar Waggons könnte man schreiben: Psst hier wird geschlafen...“ (m/39a/95min/70km)</i></p> <p><i>„Das hängt von den Fahrgästen ab. Es gibt welche, die laut Musik hören und keine Rücksicht nehmen. Das kann die Bahn nicht beeinflussen. In der Früh ist es untersagt zu reden“ (m/43a/90min/64km)</i></p> <p><i>„Es wäre schön, wenn in jedem Zug ein Ordner wäre, der darauf schaut, dass die Regeln eingehalten werden. Es gibt leider in jeder Gesellschaft Menschen, die nicht Rücksicht nehmen, laute Musik hören, Lärm machen, neben mir Döner oder Leberkäsesemmel essen, das ist nicht sehr angenehm“ (m/27a/40min/16km)</i></p>
<p>Telefonieren</p>	<p>Interessant ist, dass die Mehrheit der befragten Personen angibt, selbst nicht oder nur in selten Fällen zu telefonieren. Bei Anrufen würden sie sich kurz halten und einen Rückruf anbieten. Laute und lang dauernde Telefonate werden fast von allen Personen – insbesondere von den älteren Befragten – als extrem störend beurteilt: <i>„Ich telefoniere nicht, aber fühle mich extrem gestört, Waggons mit Handy-Störung anbieten, dort ist dann Ruhe“ (m/60a/100min/80km)</i></p> <p><i>„Es braucht viel mehr Informationen, dass Telefonieren stört und man nicht alleine auf der Welt ist“ (m/49a/60min/58km)</i></p> <p>Auch die befragten Bus-PendlerInnen geben an, beim Telefonieren im Bus eher Rücksicht zu nehmen, leiser zu sprechen und eher zurückhaltend zu sein sowie bei Anrufen einen Rückruf zu versprechen.</p>

	<p>Einige Befragten kommen auch mit radikalen Vorschlägen, um Telefongespräche zu unterbinden:</p> <p><i>„Im Gegenteil, Waggons einführen, die Störsender haben, damit nicht telefoniert werden kann, ab Korneuburg, Stockerau sind die Züge extrem voll, und damit laute Telefonierer“ (m/60a/100min/80km)</i></p> <p><i>„In Japan gibt es in einigen Waggons Störsender, dort kann nicht telefoniert werden. In dem Waggon wo telefoniert werden kann, gibt es nur Stehplätze“ (w/58a/65min/110km)</i></p>
<p>6.4.2 AUTOBUS: Raumangebot / Sitzkomfort / Raumklima</p>	
<p>Die NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H) hat diverse Busbetreiber (Dr.Richard, Blaguss, Zuklin, Postbus, Partsch, Wnsks, Kalda, Frank) für die Führung von elf Linien mit Wieselbussen beauftragt. Die Linien sind Schnellverbindungen u.a. von Bezirkshauptstädten zur Landeshauptstadt St. Pölten. Die Fahrpläne orientieren sich an den Arbeitszeiten der Landesbediensteten und bieten in der Früh und am Nachmittag jeweils drei bis vier Verbindungen pro Linie an.</p> <p>Grundsätzlich sind die Aussagen der PendlerInnen hinsichtlich Ausstattung und Komfort, die mit dem Bus fahren, weniger kritisch als jene der Bahn-PendlerInnen.</p>	
<p>Freie Sitzplätze Sitzkomfort</p>	<p>Die mit dem Wieselbus pendelnden Befragten, geben an, immer einen freien, meist auch den bevorzugten Sitzplatz zu finden.</p> <p>Der Sitzkomfort wird allgemein sehr gut beurteilt. <i>„Verstellbarkeit der Lehne ist im Bus vorhanden, Fußstützen sind OK, mehr Abstand zwischen den Sitzen wäre angenehm, stärkere Menschen haben Probleme“ (m/49a/60min/58km)</i></p> <p><i>„Sitze sind komfortabel, man kann den Sitz auf der Gangseite nach außen schieben, dann hat man mehr Abstand zum vorderen Sitz“ (w/40a/50min/43km)</i></p> <p>Aus den Antworten lässt sich schließen, dass die Busse unterschiedlich ausgestattet sind: <i>„Die Sitze im Bus sind weniger komfortabel als im Zug, weil sie sind für Kinder gemacht, die Lehnen sind zu kurz, ich kann meinen Kopf nicht abstützen, und haben keine Lendenstütze, muss mir einen Schal in den Rücken stopfen, manche Leute haben Hörnchen mit, um zu schlafen“ (m/57a/60min/58km)</i></p>
<p>Tische</p>	<p>In einigen Bustypen sind aufklappbare Tische vorhanden, was positiv erwähnt wird.</p>

Raumklima/ Klimatisierung	<p>In den Bussen wird wie in der Bahn auch Kritik an der Klimatisierung laut, wobei hier auf die Möglichkeit mit dem/r Fahrer/in zu kommunizieren hingewiesen wird: <i>„Bin nicht zufrieden, weil oft zu stark runtergekühlt, wir sagen das auch dem Busfahrer. Fahrgäste haben immer Pullover oder Schal mit, oberhalb des Kopfes ist die Lüftung mit Luftzug, die kann händisch abgedreht werden, wenn sie funktioniert“ (m/57a/60min/58km)</i></p> <p><i>„Mir ist immer zu warm, 20 bis 22 Grad reichen. Im Winter ist der Bus immer überheizt“ (m/49a/60min/58km)</i></p>
Gepäckablage	<p>Da die Sitzplätze im Wieselbus nicht alle besetzt sind, werden diese auch als Ablage verwendet. Die Gepäckablage oberhalb der Sitzplätze wird eher nicht benützt, um nicht persönliche Dinge zu vergessen. Größere Gepäckstücke werden im Laderaum mit Zugang von außen untergebracht.</p> <p><i>„Meist ist der Sitz neben mir frei, größere Gepäckstücke können im Laderaum verstaut werden“ (w/40a/50min/43km)</i></p> <p>Positiv im (Wiesel)bus wird gesehen, dass <i>„bei Verlusten – z.B. der Brieftasche - nimmt der Chauffeur die Sachen am nächsten Tag wieder mit, im Zug bekomme ich die vergessenen Gegenstände nicht mehr oder Suche ist aufwändig“ (m/57a/60min/58km)</i></p>
6.4.3 Technische Infrastruktur	
WLAN pro und contra	<p>Die überwiegende Mehrheit der befragten Personen wünscht sich auch in den Nahverkehrszügen und Bussen ein verlässliches WLAN. Vor allem für berufliche Aktivitäten wird WLAN von der Mehrheit der Befragten notwendige Voraussetzung erachtet: <i>„Jeder muss nicht einen eigenen hotspot machen, sondern es gibt ein WLAN von der ÖBB. Wenn wir den Zug zum Arbeiten nützen wollen, dann ist das ohne Internet nicht möglich. Ich kann vielleicht einen Bericht schreiben oder eine Präsentation machen, mit Inhalten, die ich am Laptop habe, aber beschränkt verwendbar“ (m/35a/50min/35km)</i></p> <p>Beim Einstieg ins Internet weisen einige befragte Personen auf die Schwachstellen und Unsicherheiten hin: <i>„Bankdaten sollten Sie niemals über öffentliches WLAN machen, daher verwende ich mein privates Netz“ (m/43a/50min/41km)</i></p> <p><i>„Für mich gilt Sicherheitsaspekt, arbeite nur mit eigener Verbindung über mein Handy, und das verschlüsselt, es gibt zu viele illegale Versuche, Betriebsdaten zu knacken, die Leute wissen das nicht und unterschätzen es“ (m/60a/100min/80km)</i></p>

	<p>Im Wieselbus wird der Mobilfunk-Empfang besser beurteilt als im Zug. Gratis WLAN sei im Bus vorhanden, aber nicht schnell, daher <i>„fahre ich über mobile Karte“ (m/57a/60min/58km)</i></p> <p><i>„Das Surfen im Internet ist nur mit Unterbrechungen möglich, wenn viele Fahrgäste das WLAN benutzen, dann geht nichts“ (w/40a/50min/43km)</i></p> <p>Die NÖVOG als Betreiber der Mariazellerbahn hat sich aufgrund der hohen Kosten bewusst gegen WLAN in den Zügen entschieden. Bei der Auswahl der Ausstattung wurde auf eine hohe Durchlässigkeit der Fenstergläser für den Handy-Empfang geachtet, um die Handy-Nutzung über das Mobilfunknetz zu garantieren.</p> <p>Einige PendlerInnen meinen: <i>„WLAN ist heute unwichtig, jeder hat seinen eigenen Anbieter, das ist nur international wichtig, wenn ich in andere Länder fahre, wo ich keinen Roamingvertrag habe. Mittlerweile finde ich WLAN komplett unwichtig. Jede Investition würde ich den Unternehmen abraten“ (m/39a/95min/70km)</i></p>
Mobilfunk-Verbindung	<p>Mehrmals wird erwähnt, dass die Mobilfunk-Verbindung auf der Südbahnstrecke und in den Tunnels auf der Westbahnstrecke abbrechen. Mobilfunklöcher gäbe es auch auf den anderen Strecken, berichten die befragten PendlerInnen: <i>„Empfang im Zug ist ganz schlecht, vor allem im Tunnel immer Unterbrechungen“ (m/57a/60min/58km)</i></p>
Steckdose und Beleuchtung beim Sitzplatz	<p>Sowohl die Steckdose als auch eine individuelle Beleuchtung bei jedem Sitzplatz werden eher von den jenen Personen als wichtig beurteilt, die längere Strecken bzw. in der kalten Jahreszeit zu früher und später Stunde fahren. Für die Kurzstrecken-PendlerInnen sei es: <i>„Für halbe Stunde Fahrzeit ein Luxus“</i></p> <p><i>„Beleuchtung [beim Sitz] ist wichtig, Lampen brennen permanent, muss nicht sein, wenn ich am Notebook arbeite, brauche ich kein Licht“ (m/59a/90min/80km)</i></p> <p><i>„Beleuchtung wäre für mich nicht notwendig, aber wenn manche lesen wollen, dann ist Einzelsitzbeleuchtung schon gut“ /m/43a/90min/64km)</i></p> <p><i>„Ja schon vor allem im Winter aus Rücksicht auf andere“ (m/49a/60min/58km)</i></p>
6.4.4 Einsteigen / Umsteigen / Warten	
Einsteigen, Verspätungen	<p>ErwerbsspendlerInnen haben in der Regel langjährige Erfahrung mit der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Sie können auf Minuten genau abschätzen, wann sie die Wohnung verlassen müssen, um den Zug oder den Bus zu</p>

	<p>erreichen. Wartezeiten von zehn Minuten werden bereits als „nervig“ bezeichnet. Um auf längere Wartezeiten aufgrund von Verspätungen reagieren zu können, haben befragte PendlerInnen Strategien entwickelt. Die befragten Personen unterscheiden zwischen Verspätungen bei der Hinfahrt und bei der Heimfahrt. Von Verspätungen bei der Heimfahrt wird häufiger berichtet. Mithilfe von Apps wie Scotty prüfen einige Personen vor der Abfahrt, ob es Verspätungen gibt. Einige Befragte berichten auch von WhatsApp- und Facebook-Gruppen, von denen zeitnah Informationen über Störungen weitergeleitet werden, sodass die davon betroffenen PendlerInnen schon zuhause oder am Arbeitsplatz informiert werden.</p> <p><i>„Wenn es auf der Strecke passiert, dann sitzt man im Zug fest, man kann nicht aus, das Warten in den Bahnhöfen ist nicht so sehr das Problem. Wenn ich von [...] nicht weg komm, dann nehme ich mir einen Urlaubstag und fahre nach Haus. Häufiger kommt es vor, dass es Verspätungen auf der Heimfahrt gibt“ (ÖV_95 Min., 70 km/pro Arbeitsweg)</i></p> <p><i>„In der Früh [...] fahre ich ferngesteuert zum Zug, es ist nicht so häufig, dass es Verspätungen gibt. Nütze die Scotty App nicht. Die langen Verspätungen sind eher kurzfristig und dagegen ist wenig zu machen“ (ÖV_90 Min., 64 km/pro Arbeitsweg)</i></p> <p><i>„Die Verspätungen beim Heimfahren, wenn es etwas Größeres ist, bekomme ich von Kollegen mit, die mich informieren, dann bleibe ich länger in der Firma“ (ÖV_50 Min., 41 km/pro Arbeitsweg)</i></p> <p><i>„Ein Problem ist auch mindestens einmal im Jahr die längere Phase mit Schienenersatzverkehr. Heuer war Schienenersatzverkehr vier Wochen zwischen [...], dadurch verlängert sich die Fahrzeit um 20 bis 30 Minuten, es dauert eine Zeit, bis die Busse pünktlich kommen, manche Chauffeure finden Bahnhof nicht, im Bus ist es sehr beengt, Komfort ist weg“ (ÖV_90 Min., 80 km/pro Arbeitsweg)</i></p> <p><i>„Verspätungen sind nervig, [...] Wenn man ankommt, dann erst lese ich, dass es Verspätungen gibt, man weiß es im Voraus nicht. Es gibt Sitzplätze am Bahnhof [...] aber die sind meist belegt, wenn ältere Menschen kommen, dann stehe ich auf und gib meinen Platz her“ (ÖV_40 Min., 20 km/pro Arbeitsweg)</i></p>
Umsteigen	<p>Je häufiger die PendlerInnen umsteigen müssen, desto mühsamer wird das Pendeln beschrieben, weil die Umstiegs- und Wartezeiten die gesamte Wegezeit deutlich verlängern. Personen mit längeren Wegezeiten aus dem östlichen und nördlichen Einzugsgebiet von Wien wünschen sich schnellere Verbindungen auf der ÖBB Stammstrecke von Floridsdorf nach Meidling, wo alle Züge die gleiche Geschwindigkeit fahren müssen aufgrund des extrem dichten Verkehrs.</p> <p>Aus den ExpertInnen-Gesprächen erfahren wir, dass die Gründe für Verspätungen in Wien und Wiener Umland u.a. darin liegen, dass die Verkehrsbetreiber an die Grenzen der Infrastruktur stoßen. Das betrifft die zweigleisige</p>

	<p>Stammstrecke der S-Bahn von Floridsdorf nach Meidling, die dem innerstädtischen ÖV und dem Regionalverkehr dient.</p> <p>Zwischen der Verweildauer in der S-Bahn und in der U-Bahn bzw. im innerstädtischen Bus bestehen wesentliche Unterschiede, wie im ExpertInnen-Gespräch berichtet wird: Wien habe europaweit einen sehr hohen Umsteigefaktor, d.h. der durchschnittliche Fahrgast fährt in der Regel mehr als eine Strecke mit den Wiener Linien. Das bedeutet, dass die Fahrgäste der Wiener Linien eher kurze Strecken fahren und häufiger umsteigen.</p> <p>Kritik von Seiten der PendlerInnen wird dort geübt, wenn die Fahrpläne des ÖBB mit den Fahrplänen der (City)Busse zu wenig abgestimmt sind.</p>
Wartezonen Bahn	<p>Beim Umsteigen oder Verspätungen werden gewisse Bahnhöfe aufgrund von baulichen Unzulänglichkeiten gemieden: <i>„Ich steige nie am Praterstern ein, dort gibt es keine warmen Räume und die Geschäfte sind unattraktiv, steige in der Landstrasse um, dort gibt es warme Zonen auch zum Sitzen“</i> (w/54a/105min/80km)</p> <p>Alte Bahnhöfe seien besser ausgestattet: <i>„Die alten Bahnhöfe sind besser ausgestattet, es gibt geheizten Warteraum für etwa 20 Personen. Auf den Bahnsteigen Meidling, Floridsdorf und St.Pölten zieht es wahnsinnig, im Glaskobel ist nicht immer Platz“</i> (w/58a/65min/110km)</p> <p>Oder die Fahrgäste steigen von einem Zug in den wartenden Zug um: <i>„Ich bleibe in [...] im Zug sitzen bis Railjet kommt, und bei der Heimfahrt kommt in [...] der Zug früher, dann steig ich schon ein“</i> (w/21a/75min/92km)</p> <p><i>„Bahnhof [...] hat Schiebetüren, da ist man wind- und wettergeschützt“</i> (w/19a/40min/40km)</p>
Aussenklima/ Wartezonen (Wiesel)Bus	<p>Nicht alle Bus-Haltestellen, bei denen die befragten PendlerInnen einsteigen, sind mit Wartehäuschen ausgestattet. Nur bei Verspätungen und schlechtem Wetter wird das als Nachteil gesehen: <i>„Auf der [...] gibt es keinen Wetterschutz und keine Anzeige, ist normalerweise kein Problem, weil der Bus pünktlich kommt“</i> (m/57a/60min/58km)</p> <p><i>„Ich kann meine Abfahrt genau timen, wenn ich mit [...] komme, habe ich sieben Minuten Wartezeit, kein Problem bei Kälte, bin immer gut angezogen, unangenehm bei Regen, wenn ich in [...] in den Warteraum gehe, dann kann es passieren, dass ich den Bus versäume, weil die Bushaltestelle ist nicht zu sehen und 30 Meter entfernt“</i> (m/49a/60min/58km)</p> <p>Es wird auch ein positives Beispiel genannt: <i>„Das Wartehäuschen in Langenlois</i></p>

	<i>ist vorbildlich, gut windgeschützt. Im Vergleich das Wartehaus in St. Pölten ist nur an drei Seiten geschützt, dort ist es aber sehr windig, meist kommt der Wind von vorne“.</i> (w/40a/50min/43km)
6.4.5 Information / Tarifgestaltung	
Echtzeitinformation	<p>Der Unmut über Verspätungen oder Störungen wächst, wenn keine oder zu wenig konkrete Informationen über die Gründe der Störungen und deren Aufhebung gegeben werden. Die Angaben auf den Informationstafeln werden als nicht immer aktuell beschrieben, die Informationen in den Zügen würden auch von den SchaffnerInnen – wenn vorhanden - zu selten kommuniziert. Der Unmut der pendelnden Personen ist verständlich, da die Störungen in den meisten Fällen zu größeren Verspätungen des ÖV führen, was maßgeblich zur Verlängerung der Pendelzeit führt.</p> <p>Allgemein werden die Angaben der Scotty-App als verlässlich bezeichnet, es dürfte aber schon vorgekommen sein, dass der Zug versäumt wurde, weil dieser weniger verspätet war: <i>„Vor Abfahrt schaue ich auf Scotty App, aber du kannst dich auf Info nicht verlassen, weil kann auch früher kommen und man versäumt ihn“</i> (w/54a/105min/80km)</p> <p><i>„Infos kann man über Scotty abrufen, ist nicht verlässlich, weil nicht zeitgleich, manchmal falsch oder fehlt überhaupt“</i> (m/59a/90min/80km)</p> <p><i>„Nütze Scotty, speziell wenn es Zeiten gab, wenn in einer Woche vier Mal Verspätungen gab, da habe ich in der Früh schon informiert. Echtzeitinfo wichtig, wenn es Probleme gibt, am Bahnhof und in den Zügen. Die wissen es oft selber nicht. Wenn zwei Züge am Bahnhof stehen, Schnellbahn oder Regionalzug, und man bekommt Information, welcher fährt früher ab. Gibt's derzeit nicht“</i> (m/39a/95min/70km)</p> <p><i>„Bei Verspätungen würde ich mir konkretere Aussage wünschen. Es soll klar gesagt werden, wieder Wissenstand wird der ÖBB. Informationen an die Fahrgäste werden kurz gehalten“</i> (m/43a/90min/64km)</p> <p><i>„Verspätungen sind ziemlich an der Tagesordnung, meist steht man am Bahnsteig, hört Zugverspätung, und man kann nichts machen, nur warten, da wäre App gut, dass man Nachricht bekommt“</i> (m/29a/40min/23km)</p> <p><i>„App Scotty, ideal wäre, wenn eine App sich meldet, ob mein Zug – den ich vorher eingegeben habe – verspätet ist“</i> (w/30a/40min/20km)</p> <p><i>„Wir haben eine Gruppe im WhatsApp, wenn einem etwas auffällt, dann wird man informiert. Manchmal passiert etwas, dann gibt es Schienenersatzverkehr, dann ist die Wegezeit eine Stunde länger“</i> (ÖV_45 Min., 22 km/pro Arbeitsweg)</p>

	<p>Die NÖVOG informiert die pendelnden Wieselbus-PendlerInnen per E-Mail über Verspätungen oder Ausfälle. Bei den Bus-Haltestellen sollten Notruf-Telefonnummern der Busbetreiber ausgehängt sein, wo die Fahrgäste bei Verspätungen anrufen können: <i>„Ich sehe die Kollegen bei der Station, dort bei der Station steht eine Notfallnummer. Wenn wir länger als 20 Minuten warten, dann ruft einer an und fragt, was los ist“ (m/49a/60min/58km)</i></p> <p><i>„Nein, es ist schwierig, weil man erfährt nichts, wenn der Bus Verspätung hat oder ausfällt, man wartet bis der nächste Bus kommt oder organisiert sich privat was“ (w/40a/50min/43km)</i></p> <p><i>„Eine App für die Busse wäre schon praktisch, dann könnte man bei Verspätungen nachschauen, derzeit verschickt die NÖVOG E-Mails an alle bei Verspätungen, oder ich rufe Hotline an“. (m/57a/60min/58km)</i></p>
Tarifgestaltung	<p>Mit der Tarifreform Juli 2016 gilt im gesamten Verbund der Streckentarif. Für die bis dahin im VOR-Gebiet Wien, St. Pölten, Wr. Neustadt, Hollabrunn pendelnden Fahrgäste bedeutete die Umstellung vom Zonentarif auf den Streckentarif eine deutliche Fahrpreiserhöhung, die in den Interviews mehrmals kritisch erwähnt wurde. Personen mit längeren Fahrstrecken vergleichen die Kosten ihrer Monatskarte oftmals mit den sehr günstigen Kosten einer Jahreskarte der Wiener Linien.</p> <p><i>„Kosten sind deutlich gestiegen, vor der Umstellung habe ich acht Zonen gekauft und damit konnte ich mit den acht Zonen z.B. bis Wr. Neustadt fahren. Mit der Umstellung habe ich nur Streckenkarte [...], die ist teurer, bietet weniger. Wenn ich es vergleiche ich zahle 140,- pro Monat, ein Wiener 365,- pro Jahr“ (m/59a/90min/80km)</i></p> <p><i>„Jahresnetzkarte, ist teurer als die frühere Zonenkarte, aber ich besuche einmal im Monat meine Mutter in OÖ, und dann zahlt es sich aus“ (m/60a/100min/80km)</i></p> <p>Kritik wird auch von jenen Personen geübt, die teilzeitbeschäftigt sind, unterschiedliche Dienststellen haben bzw. maximal zwei Tage pro Woche zu ihrem Arbeitsplatz fahren. Als Alternative wird von dieser Personengruppe oftmals das Pendeln mit dem Auto gewählt. Hier gäbe es kein adäquates Angebote, Einzelkarten seien verhältnismäßig teuer.</p> <p><i>„Weil ich nicht so regelmäßig fahre, habe ich Einzeltickets aufgrund meines Fahrverhaltens. Wäre hier durchaus wünschenswert, dass es günstiger und attraktiver wird im Vergleich zum Auto“ (m/43a/90min/64km)</i></p> <p><i>„Ich organisiere mich jede Woche neu, wenn ich weiß, welche Termine ich habe. Kaufe manchmal die Wochenkarte oder Monatskarte, die auch mein Mann benutzen kann. Wenn ich nur einmal pro Woche weg muss, dann nehme ich ein</i></p>

	<p><i>Halbpreisticket“ (w/58a/65min/110km)</i></p> <p><i>„Es sollte eine 10-Fahrten Ticket geben zu günstigeren Preisen“ (w/19a/40 min/40 km)</i></p> <p>Die Entwicklung gehe in Richtung Best-Preis-Ticket, d.h. die Daten werden beim Einstieg und Ausstieg über eine App gesammelt und der günstigste Preis wird abgebucht, berichtet ein/e Experte/in. Mit der gegenwärtigen digitalen-Technologie ist die Ticketbuchung über das Handy möglich, jedoch solle der Fahrgast entscheiden, ob er diese Tickets über das Handy annimmt, führt ein/e Experte/in aus.</p> <p>Zeitkarten seien zu billig und Einzelkarten zu teuer, meint ein/e Experte/in, aber die Tarife werden von den Gesellschaftern des Verkehrsverbunds entschieden, d.s. Wien, Niederösterreich und Burgenland und letztendlich sei das eine politische Entscheidung.</p> <p><i>„Wenn es gute Verkehrsverbindungen ins Waldviertel gäbe, schon würde ich eine Jahreskarte kaufen“ (m/30a/95min/131km)</i></p>
<h4>6.4.6 Spezielle Angebote / Kundenservice</h4>	
Essen & Trinken	<p>PendlerInnen mit längeren Wegezeiten sind in gewisser Weise gut organisiert, haben eigene Trinkflasche mit oder versorgen sich mit Getränken am Bahnhof. Der Speisewagen im Railjet wird positiv erwähnt, das Angebot der Westbahn betreffend Snacks und Getränken im Automaten wird sowohl positiv als auch negativ beurteilt. Die Mehrheit der befragten Personen sieht nicht die Notwendigkeit, im Pendlerzug Essen anzubieten.</p> <p><i>„Das ist interessant, wenn die Reise länger dauert“ (m/30a/95min/131km)</i></p> <p><i>„Bitte nicht essen, ich mag es nicht, wenn drei Leute anfangen, in der Früh schon Kebab essen“ (m/39a/95min/70km)</i></p> <p><i>„Würde ich für Pendler nicht relevant sehen, jeder Pendler ist froh, wenn er rasch von A nach B kommt“ (m/39a/95min/70km)</i></p>
Zeitungen & Magazine	<p>Die bei den Haltestellen und Bahnhöfen verteilten Gratiszeitungen werden erwähnt. Einige Personen bevorzugen die Zeitungen übers Handy zu lesen.</p> <p><i>„Man könnte mehr Lesematerial zur Verfügung stellen, Gratiszeitungen lese ich nicht, interessante Magazine würde ich schöner finden“ (w/30a/40min/20km)</i></p> <p><i>„Habe alle Zeitungen am Handy“ (m/59a/90min/80km)</i></p> <p>Einige Befragte probierten die Angebote des Railnets – Zeitungen und Magazine</p>

	<p>- bereits aus. Jedoch scheint der Zugang im Menü nicht selbsterklärend zu sein.</p> <p><i>„Das ist undurchsichtig, bin im Menü nicht weiter gekommen, bisher nein“ (m/30a/95min/131km)</i></p>
Angebot von Nachrichten und Unterhaltung	<p>Die Monitore in den Zügen sollten vor allem Information über die Fahrt, die Haltestellen, eventuell Wettervorhersagen liefern. Filme würden einige schätzen, Werbung eher nicht.</p> <p><i>„Ist schon praktisch, wenn ich im Zug einschlafe und dann aufwache, dann finde ich es schon praktisch, wenn ich auf dem Monitor sehe, was ist die nächste Haltestelle. Werbung würde mich stören. Filme wären schon gut“ (m/29a/40min/23km)</i></p> <p><i>„Mehr Bildschirme sollten im Zug sein, für Informationen wie im Flugzeug, wo man ist, Wetter, Werbung. Ich wäre dafür, dass man die Zeit totschlagen kann, mehr Monitore“ (m/27a/40min/16km)</i></p> <p><i>„Wichtig ist, was ist die nächste Station, das ist die entscheidende Information“ (m/50a/60min/90km)</i></p>
Fitness im Pendelzug	<p>Zwei Personen, die längere Wegstrecken pendeln, würden gerne während des Pendelns Bewegung machen und schlagen vor einen Wagenteil mit Fitnessgeräten auszustatten. Man könnte die Geräte eher auf der Heimfahrt per App für eine bestimmte Zeit buchen und benutzen.</p> <p><i>„Ich würde gerne auf der Heimfahrt Fitness machen, einen Wagen mit Fitnessgeräten wäre sehr gut. Man müsste den Zugang mittels einer App vorher buchen, Zeitspanne ist vorgegeben, das müsste auch kurzfristig möglich sein, wenn ein Gerät frei ist. Wenn ich schwitze, kann ich mich zuhause umziehen“ (ÖV_105 Min., 80km/pro Arbeitsweg)</i></p> <p><i>„Schön wäre Sport zu betreiben, wenn es einen Fitnessraum im Zug gäbe, Fitnesstrainer, Radfahren, fällt unter die Rubrik Wünsch dir was!“ (ÖV_90 Min., 64 km/pro Arbeitsweg)</i></p>

6.5 Was PendlerInnen noch erwarten

In den Interviews werden auch Themen angesprochen, die über den Komfort und die Ausstattung der öffentlichen Verkehrsmittel hinausgehen, jedoch wesentlichen Einfluss auf die Pendelzeit haben.

6.5.1 Verdichtung der Fahrpläne und Angebote in den Randzeiten

Mehrmals wünschen sich die Befragten eine bessere Anpassung der Fahrpläne insbesondere zwischen Bahn und Bus. Als positives Beispiel wird die Schweiz genannt, wo die Fahrpläne der Züge und Busse gut aufeinander abgestimmt seien. Der Umstieg von einem zum anderen Verkehrsmittel sei dort ohne längere Wartezeit möglich.

Die Anpassung der Fahrpläne wird speziell für die Südbahnstrecke erwähnt, wobei häufigere Taktzeiten und schnellere Verbindungen nur mit dem Ausbau auf eine vierspurige Bahnstrecke umsetzbar wären, wie im ExpertInnen-Interview berichtet wird. Die Verkehrsbetreiber stoßen mit dem Wachsen der Reisesströme an die Grenzen der Infrastruktur. Das betrifft einerseits die zweigleisige Stammstrecke der S-Bahn von Floridsdorf nach Meidling, die sowohl als innerstädtisches Hochleistungsverkehrsmittel als auch dem Regionalverkehr dient. Andererseits mit dem Ausbau des Fernverkehrs in den Süden und der S-80 wird der Bahnhof Meidling, der gegenwärtig schon sehr gut ausgelastet ist, künftig noch mehr beansprucht, was wieder Auswirkungen auf die S-Bahn und deren Verspätungen haben wird.

Auf den Haupttrouten der ÖBB sind die Fahrgäste mit dem Fahrplan weitgehend zufrieden. Kritik wird an den fehlenden Verbindungen an den Randzeiten geübt, wo oftmals nur mehr zweistündige Verbindungen mit längeren Fahrzeiten – weil die Züge in allen Stationen stehen bleiben - angeboten werden. Gewünscht werden auch Verbindungen am Wochenende und während der Nachtstunden. Wünschenswert wären auch Hochleistungsstrecken von größeren Bezirkshauptstädten zur Landeshauptstadt, um den PendlerInnen aus der Peripherie kürzere Pendelzeiten zu bieten.

Die Fahrzeiten des Wieselbusses sind auf die Früh- und Nachmittagszeiten eingeschränkt. Es werden jeweils vier bis fünf Verbindungen angeboten. Personen, die ihre Arbeitszeit individuell gestalten wollen, haben eher keine Alternative im ÖV.

„Nein, ich würde gerne später beginnen, aber fahre in der Früh schon mit letztem Bus 7:48 Uhr, nehme immer den gleichen Bus“. (ÖV_60 Min., 58km/pro Arbeitsweg)

„Bei der Heimfahrt gibt es nur einen Bus um 12.00 und der nächste um 15.00 Uhr. Mit der Bahn könnte ich auch fahren, aber das ist sehr umständlich, weil ich zwei Mal umsteigen muss [...]und dauert mehr als doppelt so lange. Gut wäre, einen Bus um 13.00 Uhr einzuschieben“ (ÖV_50Min., 43km/pro Arbeitsweg)

Im ExpertInnen-Gespräch wird darauf hingewiesen, dass die KundInnen des ÖV nur durch die Verbesserung des Angebots zu halten seien. Die Herausforderung liege jedoch darin, dass die Verdichtung des Fahrplans z.B. vom Stundentakt auf Halbstundentakt, eine Verdoppelung der Fahrgäste verlangen würde, um die Kosten abzudecken. Die Erlöse seien jedoch nie kostendeckend, sondern nur durch öffentliche Mittel zu finanzieren.

6.5.2 Multimodale Mobilität

NutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel sind immer wieder mit Wartezeit (Umstiege, Verspätungen) konfrontiert, auch wenn sie das zu vermeiden suchen. Je häufiger die

PendlerInnen umsteigen müssen, desto mühsamer wird das Pendeln beschrieben, weil die Umstiegs- und Wartezeiten die gesamte Wegezeit deutlich verlängern können. Werden unterschiedliche Verkehrsmittel von verschiedenen Verkehrsanbietern genutzt, führen mangelnde Abstimmungen zur Kritik.

„Die Anreisketten müssen attraktiver werden. Wenn ich mit der Bahn von [...] nach [...] fahre, kommt der knapp vor 9:00 Uhr in [...] an, wenn er Verspätung hat, versäume ich den 9:00 Uhr Citybus und muss zu Fuß gehen 15 Minuten, das ist bei schlechtem Wetter nicht angenehm, kann auch ein next Bike nehmen, aber jedes fünfte Fahrrad ist kaputt.“ (m/49a/40min/58km)

Vier Personen fahren mit dem Fahrrad bis zum ÖV-Anschluss. Für diese Personen sind gut erreichbare, wettergeschützte und sichere Bike & Ride Anlagen wichtig. Zehn befragte PendlerInnen fahren mit dem privaten Pkw zum ÖV-Anschluss und brauchen einen Parkplatz in der ÖV-Nähe. Einige Befragte berichten eher zeitig in der Früh von zuhause weg zu fahren, um sicher einen freien Parkplatz zu bekommen. PKW-PendlerInnen wünschen sich ausreichend große Park & Ride Anlagen beim ÖV-Anschluss.

Bei den Wiener Linien beschäftigt sich eine eigene Abteilung mit der multimodalen Mobilität. Die „letzte Meile“ sei ein herausforderndes Problem, weil für jeweilige Personengruppen eine Lösung gebraucht werde. Z.B. hat ein Rollstuhlfahrer andere Anforderungen als eine blinde Person, diese kann nicht mit einem Car2go-Auto fahren, berichten die ExpertInnen.

Die Frage: *Gibt es in Ihrer Gemeinde ein Verkehrsangebot für die sogenannte letzte Meile, um vom Bahnhof/Haltestelle nachhause zu kommen?* wird von keiner befragten Person positiv beantwortet, obwohl aufgrund unserer Recherchen im Nachhinein in einigen Gemeinden Anrufsammeltaxis angeboten werden.

In den Gemeinden rund um Korneuburg ist seit April 2015 ein regionales Anrufsammeltaxi (IST-Mobil) in Betrieb, das als sinnvolle regionale Lösung beschrieben wird. Die vor Ort tätigen Taxis sind vertraglich gebunden, sind GPS-verortet und werden über die Dispositionszentrale zum gewünschten Sammelpunkt beordert. Die Intervalle sind innerhalb einer halben Stunde garantiert. Ziel ist es, die Strecke vom Sammelpunkt in der Nähe der Wohnadresse zur nächsten ÖV-Haltestelle zu überbrücken. Im ExpertInnen-Interview wird berichtet, dass die durchschnittliche Fahrtlänge fünf bis sechs Kilometer beträgt, die Zielgruppen sind ältere Personen und Jugendliche, die eher keinen Führerschein oder keinen privaten PKW zur Verfügung haben. PendlerInnen sind gegenwärtig nicht Teil der Zielgruppe. Die Betriebszeiten hängen von den Interessen der Gemeinde ab, z.B. bis 22.00 Uhr während der Woche, zum Wochenende bis 24.00 Uhr. Es gibt Gemeinden, die am Wochenende gar nicht fahren und andere, die aufgrund touristischer Interessen verstärkt am Wochenende Fahrten anbieten.

Darüber hinaus wird in einigen Gemeinden ein Vereinsmodell „Gemeindebus“, auch Dorf-mobil, E-mobil oder Gmoabus genannt, mit ehrenamtlichen FahrerInnen angeboten. Hier werden die Vereinsmitglieder (Fahrgäste) von zuhause abgeholt und zur Wunschadresse gebracht. Das Angebot gilt nur innerhalb der Gemeindegrenzen. Das Überschreiten der Gemeindegrenzen bringe gewerberechtliche und fördertechnische Probleme mit sich, meint der/ie Experte/in.

6.5.3 Umstieg auf den ÖV

Die Motive der MIV-PendlerInnen auf den ÖV umzusteigen bewegen sich zentral um die Fragen der Flexibilität, Zeit- und Kostenfaktoren. Fast alle befragten Personen, die mit dem MIV pendeln, könnten sich einen Umstieg auf den ÖV vorstellen, wenn damit die Pendelzeit nicht wesentlich verlängert würde. Die Befragten stehen auch der Bildung von Fahrgemeinschaften eher positiv gegenüber. Zwei befragte Personen berichten bereits von ihren Erfahrungen mit Fahrgemeinschaften, die aber beendet wurden, weil die mitfahrenden ArbeitskollegInnen aus dem Unternehmen ausgeschieden sind. Als erschwerend für das Zustandekommen von Fahrgemeinschaften werden von allen Befragten unterschiedliche Arbeitszeiten genannt. Das betreffe sowohl die Gleitzeit und damit den frei gewählten Arbeitsbeginn und das Arbeitsende als auch die wechselnde Schichtarbeitszeit. Im Weiteren wird argumentiert, dass der Umstieg auf den ÖV oder die Bildung einer Fahrgemeinschaft in der Regel zu längeren Fahrzeiten führe. Die Verdoppelung der Fahrzeit z.B. von 20 Minuten auf 40 Minuten könnten drei Personen noch akzeptieren, zwei Personen könnten eine 15 Minuten längere Wegezeit tolerieren, eine Person will ihre Fahrzeit gegenwärtig von einer Stunde nicht verlängert wissen. Günstig ist es, wenn die Bildung von Fahrgemeinschaften von den Unternehmen initiiert und unterstützt werden. (Vgl. Kap. 6.6. Betriebliches Mobilitätsmanagement)

Exemplarisch im Folgenden einige Aussagen aus den Interviews:

„Wenn ich Kollegen in der Nähe hätte, wäre es gut. Hinfahren wäre nicht so das Problem, aber das Heimfahren, weil sie müssten zur gleichen Zeit wie ich arbeiten. [...]Der Bahnhof ist in der Nähe, die Verbindung wäre gut, aber die aktuellen Zeiten weiß ich es nicht. 45 bis 50 Minuten könnte ich tolerieren, aber nicht länger! Bei der Heimfahrt gehe ich einkaufen und hole die Kinder ab“ (PKW_30 Min., 33 km/pro Arbeitsweg)

„Das [Bilden einer Fahrgemeinschaft] habe ich im Internet schon gesucht, über Ö3, die würde ich nützen, wenn ich die Möglichkeit hätte, anders nach [...]zu kommen. Aber es ist nichts daraus geworden, weil es arbeiten keine Leute in [...]die im [...]wohnen. Ich muss ehrlich gestehen, ich möchte nicht länger fahren, als ich jetzt schon fahre“ (PKW_60 Min., 85 km/pro Arbeitsweg)

„Fahrgemeinschaft wäre an sich interessant, ich weiß nicht, ob jemand aus der Nähe kommt, aber meine Arbeitszeiten sind speziell, man muss sich an die Arbeitszeiten halten, Verlässlichkeit ist auch ein Thema. Ich sage bis zu 40 Minuten wäre noch OK, alles drüber wär zu lang“ (PKW_20 Min., 29 km/pro Arbeitsweg)

„Ja das mit der Fahrgemeinschaft ist spannend. Ich habe zwei, drei Kollegen, die in der Nähe wohnen, aber da wir Gleitzeit haben, ist es nicht möglich auf einen gemeinsamen Nenner zu kommen, auch weil wir in unterschiedlichen hierarchischen Positionen arbeiten. Obwohl wir alle in einer Abteilung sind. Das lässt sich nicht exekutieren. Die Arbeitszeiten sind zu unterschiedlich. Wir haben es ausdiskutiert, sind aber schnell zum Ergebnis gekommen, dass das nicht funktionieren wird. Es wäre dann spannend, wenn es gewissen Rhythmus, Regelmäßigkeit gäbe“ (PKW_50 Min., 35 km/pro Arbeitsweg)

„Ist grundsätzlich denkbar, aber nicht zu 100 Prozent, weil ich hie und da längere Termine habe. Die Bedingungen sind eher an die Zeit geknüpft. Wir kommen in die Richtung eine Stunde 20 Minuten, dann wäre es interessant sowohl öffentlich als auch in einer Fahrgemeinschaft. Bei einer Fahrgemeinschaft ist eine zusätzlich Reserve einzuplanen. Es wäre grundsätzlich denkbar, aber ich weiß niemanden, der da in meiner unmittelbaren Umgebung wohnt“ (PKW_60 Min., 90 km/pro Arbeitsweg)

„Wir haben schon mehrere Fahrgemeinschaften gehabt, zu dritt eine Fahrgemeinschaft, früher zu zweit gefahren, jetzt nicht mehr, weil einer ist in Pension gegangen und die beiden anderen arbeiten nicht mehr in der Firma. Wenn es unter einer Stunde wäre, wäre das OK, unter der Voraussetzung, dass ich einsteige und in [...] aussteige“ (PKW_45 Min., 65 km/pro Arbeitsweg)

6.6 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Immer mehr Unternehmen übernehmen Verantwortung für die Mobilität ihrer Beschäftigten und machen sie vom eigenen Auto für den Weg zur Arbeit unabhängig. Im Gegenzug profitieren sie durch gesündere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und erhöhen ihre Attraktivität als Arbeitgeber.²⁰ Die folgenden Beispiele erfolgreicher Unternehmen wurden vom Verkehrsclub Österreich (VCÖ) publiziert. (Quelle: VCÖ magazin 02-2018: Mobilitätswende: Zentrale Rolle von Unternehmen)

- Der Unternehmensstandort ist gut angebunden an den öffentlichen Verkehr.

Die Firma **Berger Logistik GmbH** verlegte im März 2016 ihren Standort zum Bahnhof Wörgl. „Mehr als 80 Prozent der Beschäftigten nützen mittlerweile die Öffentlichen Verkehrsmittel und profitieren in ökonomischer, gesundheitlicher und ökologischer Hinsicht von unserem Mobilitätskonzept.“

- Das Unternehmen stellt Verkehrsmittel für den Transport der Beschäftigten zur Verfügung.

Die **Umdasch Group** mit Hauptsitz in Amstetten, NÖ, setzt seit dem Jahr 1970 Schichtbusse ein. „Aktuell sind 62 Werkbusse inklusive vier E-Autos im Einsatz. Darüber hinaus haben wir auch Shuttle-Busse, die unsere Beschäftigten zu definierten Zeiten gratis vom und zum Bahnhof bringen.“ 400 Beschäftigte von insgesamt 2000 Beschäftigten nützen die Werksbusse. Eine wichtige Zielgruppe sind auch die Lehrlinge, die vielfach noch keinen Führerschein haben. Das Angebot ist auf das ländliche Einzugsgebiet und den Beginn der Frühschicht um vier Uhr morgens abgestimmt. Um diese Zeit fährt kein öffentlicher Bus.

- Das Unternehmen fördert und unterstützt durch diverse Angebote die Nutzung von Fahrrädern.

Der Mobilitätsmanager der gemeinnützigen **Salzburger Landeskliniken SALK**, Christoph Langgartner, setzt auf Fahrradförderung, die auch der Gesundheit der Beschäftigten zuträglich ist. Die SALK beschäftigt in drei Spitälern mehr als 5.400 Personen. Im

²⁰ (vgl. <https://www.vcoe.at/news/details/der-weg-zum-arbeitsplatz-als-unternehmensaufgabe>)

Landeskrankenhaus in der Stadt Salzburg wurden schon 2011 Radboxen mit E-Bikes gemietet und Aktionen wie „Wer radelt, gewinnt“ aktiv unterstützt. An Fahrrad-Self-Service-Boxen können die Beschäftigten selbstständig kleinere Reparaturen durchführen und etwa den Reifendruck des Fahrrads prüfen. Außerdem gibt es pro Jahr mehrere kostenlose „Fahrrad-Service- Tage“ und das Angebot einer kostenlosen Fahrradversicherung gegen Diebstahl.

Das Steirische Industrieunternehmen **Anton Paar Gruppe** gibt finanzielle Anreize: „Wer bei uns für den Weg zur Arbeit den Öffentlichen Verkehr benützt, zu Fuß geht, radelt oder eine Fahrgemeinschaft nutzt, bekommt einen Öko-Bonus gutgeschrieben. Diese Rückvergütung, die 1,70 Euro pro Radfahrttag ausmacht, wird bei der Gehaltsabrechnung berücksichtigt. Im Gegensatz dazu kostet das Parken im Parkhaus einen Euro pro Tag. Ein Drittel unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verwendet bereits ökologisch nachhaltige Verkehrsmittel.“²¹

- Das Unternehmen fördert diverse Mobilitätsangebote: Mitfahr-App, hochwertige Fahrradabstellplätze, neue Bushaltestellen, Sammelkäufe von E-Bikes.

Die Unterstützung von Fahrgemeinschaften durch das Unternehmen mittels einer Mitfahr-App wird von den Beschäftigten positiv gesehen. Mittels Mitfahr-App wird die Suche nach Gleichgesinnten in größeren Betrieben erleichtert und die Personen können sich über ihre Abteilung hinaus abstimmen.

Breit ist das Mobilitätsangebot der **Infineon Technologies Austria AG** für die mehr als 3.000 Beschäftigten am Hauptstandort Villach. Vor allem die bis zum Jahr 2020 geplante Erhöhung der Zahl der Beschäftigten – bei gleichbleibendem, begrenztem Parkraum – machte laut Finanzvorstand Oliver Heinrich ein „kluges und gelebtes Mobilitätsmanagement“ notwendig. Unter dem Motto „Green Way“ hat ein abteilungsübergreifendes Team seither neue Bushaltestellen und eine attraktive Busverbindung zur Stadt ermöglicht. Eine kostenlose Mitfahr-App und eigene Parkplätze fördern Fahrgemeinschaften. Hochwertige Fahrradabstellplätze sorgen dafür, dass bei gutem Wetter etwa 600 Personen mit dem Rad zur Arbeit kommen. Es werden auch Sammelkäufe von E-Bikes organisiert und Ladestationen für E-Autos ausgebaut.²²

- Unternehmen vereinbaren mit Beschäftigten bestimmte Tage im „home-office“ zu arbeiten

Einige befragte Personen mit einem längeren Arbeitsweg vom Wohnort zum Unternehmen sind mit der Möglichkeit einen Tag pro Woche von zuhause zu arbeiten sehr zufrieden.

- Unternehmen bieten flexible Arbeitszeiten abgestimmt auf die Fahrpläne des ÖV

Beschäftigte sind mit der Möglichkeit außerhalb der Stoßzeiten zu ihrem Arbeitsplatz zu fahren sehr zufrieden. Viele Erwerbstätige können diese Vorteile im Rahmen ihrer Gleitzeit bereits nützen. Die Vorteile sind Sitzplatz haben, weniger Gedränge und Lärm im ÖV wird von den pendelnden Personen sehr geschätzt.

²¹ (vgl. <https://www.vcoe.at/news/details/aus-der-praxis-friedrich-santner>)

²² (vgl. <https://www.vcoe.at/news/details/mobilitaetswende-unternehmen-auf-der-ueberholspur>)

6.7 Pendeln mit selbstfahrenden Fahrzeugen

Mit der letzten Frage der qualitativen Erhebung sollten die Befragten einschätzen, wie sich der Einsatz von selbstfahrenden Fahrzeugen auf das Pendeln der Befragten künftig auswirken werde: *Mit der Entwicklung von automatisierten/selbstfahrenden Fahrzeugen wird sich der/die Lenker/in nicht mehr aufs Fahren konzentrieren müssen. Was würde sich dann für Sie verändern?*

Die Mehrheit der befragten Personen ist noch skeptisch, ob autonome, selbstfahrende Fahrzeuge in naher Zukunft die Sicherheitsanforderungen erfüllen können. Auch werde der Ersatz des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch selbstfahrende Fahrzeuge die Verkehrssituation nicht verbessern, meinten die Befragten. Ein Mehrwert könne nur dann entstehen, wenn es zu einer Kombination zwischen Individualverkehr und strukturiert aufgebautem öffentlichem Verkehr komme.

ExpertInnen hegen die Hoffnung, *„dass autonome Fahrzeuge den Zubringerverkehr in absehbarer Zeit revolutionieren können.“* Die selbstfahrenden Einheiten könnten wirksamer die Fläche erschließen, sodass die Leute nicht in die Stadt fahren, sondern zur nächsten ÖV-Haltestelle.

„Inwieweit das funktionieren kann, wenn autonomer Verkehr und individueller Verkehr aufeinander treffen, bin ich mir nicht sicher. Wenn es eigene Fahrwege für automatisierte Fahrzeuge gibt, kann es gehen, aber sobald Individualfahrzeuge auch diese Spuren nützen, finde ich es schwierig.“ (ÖV_95 Min., 70 km/pro Arbeitsweg)

„Ich weiß, dass die U-Bahnen selber fahren, es sitzen nur Maxeln drinnen, falls was ausfällt, und die Leute fühlen sich unwohl, wenn keiner mehr drinnen sitzt. Mir ist es auch lieber, wenn vorne jemand sitzt, falls es zu einem Totalausfall kommt, neu laden muss, oder die Fernsteuerung nicht funktioniert.“ (ÖV_45 Min., 22 km/pro Arbeitsweg)

„Da bin ich skeptisch, da wird erste Teststrecke gebaut, ohne Mensch bin ich mir nicht so sicher, Technik ist gut, aber ohne Mensch wird es nicht gehen. Wenn einer im Büro sitzt und bedient 10 Züge, dann weiß ich nicht, ob das funktioniert.“ (ÖV_40 Min., 23 km/pro Arbeitsweg)

„Das ist schon denkbar, zumindest die Konzentration könnte man zurückschrauben, kann ich mir noch schwer vorstellen, ist denkbar. Aber ich halte die öffentlichen Verkehrsmittel gesamtwirtschaftlich gesehen als wichtiger, man sollte in den Ausbau mehr investieren.“ (ÖV_90 Min., 64 km/pro Arbeitsweg)

„Derzeit traue ich dem Ganzen nicht ganz. Es gibt schon Entwicklungen, aber das ist in weiter Ferne. Beim Zug kann ich mir das noch eher vorstellen, aber nicht beim Auto.“ (PKW_30 Min., 33 km/pro Arbeitsweg)

„Nicht konzentrieren, was heißt das? Hatte am Wochenende einen Unfall mit einem Reh, ich kann es mir nicht vorstellen, die Verantwortung dem Auto zu überlassen. Wenn es ökologisch,

finanziell, kostenmäßig gewährleistet ist, dann wäre es freilich eine Alternative. Aber da sind wir noch weit davon entfernt.“ (ÖV_90 Min., 80 km/pro Arbeitsweg)

„Das wäre super, es liegt nicht in meiner Natur, dass ich blind vertrau, ich will die Verantwortung nicht abgeben. Ich kann es mir nicht vorstellen. Wenn es irgendwann funktioniert, wäre es ein Hit. Ich würde mich entspannen, lesen, eine Sprache lernen.“ (PKW_60 Min., 85 km/pro Arbeitsweg)

„Ja wäre ein Hit, könnte nebenbei die Zeit nützen. Die Frage wird sein, inwieweit der Individualverkehr auf der Autobahn sich einklickt in ein automatisches System und bevor er die Autobahn verlässt ein Signal bekommt, die Autobahn zu verlassen, und das Steuer wieder selbst in die Hand zu nehmen. Oder ob es nichts anderes als ein öffentliches Verkehrsnetz, das dichter gestaffelt oder engmaschiger ist. Meiner Meinung nach kann Mehrwert nur dann entstehen, wenn es eine Kombination zwischen Individualverkehr und strukturiert aufgebauten öffentlich Verkehr im weitesten Sinn gibt.“ (PKW_50 Min., 35 km/pro Arbeitsweg)

„Natürlich, wenn es ausgereift ist, kann man die Zeit besser nutzen, jetzt nehme passiv Information auf, dann kann ich aktiver sein, Telefonieren, Emails Schreiben, wäre ganz klar eine Verbesserung.“ (PKW_60 Min., 90 km/pro Arbeitsweg)

„Ob ich das gefährlich finde? Ich finde das super, ich glaube, dass es funktioniert, darauf arbeiten wir darauf hin, hoffentlich wird's pünktlicher werden, weil sich die Züge besser organisieren lassen, wegen der Sicherheit bin ich mir nicht sicher. Ein Fahrer erkennt das auch nicht so schnell, wenn einer auf die Schienen springt, daher wird sich auch nicht so viel ändern.“ (ÖV_40 Min., 20 km /pro Arbeitsweg)

6.8 Zusammenfassung

Aufgabe des Explorativen Feldtests (AP 6) war es, 30 qualitative Interviews mit erwerbstätigen PendlerInnen in zwei Modellregionen (Weinviertel, Wiener Umland-Süd) zu führen, mit dem Ziel einerseits die Ergebnisse der Sozial-empirischen NutzerInnen-Erhebung (AP 3) sowie der Raumstruktur-Analysen (AP 4) mittels persönlicher Gespräche zu vertiefen und andererseits die NutzerInnen-Bedürfnisse und deren Akzeptanz im Sinne eines begleitenden Prozesses in die Multitasking-Ideenentwicklung (AP 5) rückfließen zu lassen. Die persönlichen vertiefenden Interviews wurden im Oktober 2017 und im Februar/März 2018 geführt. Insgesamt erreichten wir 13 Frauen im Alter zwischen 19 und 58 Jahren und 18 Männer zwischen 27 und 60 Jahren. Ergänzend führten wir Gespräche mit zehn Expertinnen und Experten aus dem Mobilitätsbereich, (ÖBB-Personenverkehr, Wiener Linien, NÖVOG, Verkehrsverbund Ostregion, Land NÖ, Mobilitätsmanagement NÖ), Interessensvertretungen (Arbeiterkammer Wien) und Forschungseinrichtungen (Verkehrsclub Österreich VCÖ).

Die wesentlichen Ergebnisindikatoren der qualitativen Erhebung entsprechen den Ergebnissen der quantitativen NutzerInnen-Befragung. Zwei Drittel der Befragten benutzen u.a. auch den PKW, 20 Personen pendeln mit dem ÖV, wobei davon zehn Personen mit dem PKW zum ÖV-Anschluss fahren. Elf Personen pendeln ausschließlich mit dem privaten PKW. Die 20 befragten ÖV-PendlerInnen geben als Hauptmotive für das Pendeln im ÖV die günstigeren Kosten im Vergleich zum PKW, die Bequemlichkeit und die Möglichkeit die Zeit für verschiedene Aktivitäten zu nützen an. Wie in der quantitativen Erhebung auch werden die Wegezeiten im ÖV als sinnvoll genützte Zeit erlebt, wenn Ruhe, Entspannung, Kommunikation und diverse aktive Tätigkeiten möglich sind. Als wichtige Kriterien für die Ruhe und Entspannung sowie diverse Aktivitäten werden der Sitzkomfort, angenehmes Raumklima, möglichst keine Lärmquellen (Musik, Telefonieren) sowie stabile WLAN-Verbindungen genannt. Besonders wichtig sind zeitnahe Informationen bei Störungen, Verspätungen oder Zugausfällen. PendlerInnen informieren sich aktiv über Apps wie Scotty, WhatsApp- und Facebook-Gruppen über Störungen, die Informationspolitik der Verkehrsbetreiber wird eher kritisch beurteilt. Auf den Hauptrouten der ÖBB sind die Fahrgäste mit dem Fahrplan weitgehend zufrieden. Kritik wird an fehlenden Verbindungen in den peripheren Regionen sowie in den Randzeiten geübt. Bei der Tarifgestaltung des ÖV wird zu wenig Rücksicht genommen auf unregelmäßig pendelnde Personen, die sich mit den Einzeltickets benachteiligt fühlen. Das Zurücklegen der ersten und letzten Meile zum ÖV-Anschluss muss sicher und ohne Umwege möglich sein. Sichere Abstellanlagen für Räder (Bike & Ride) für PKW (Park & Ride) an den Haltestellen werden nachgefragt. Die Hauptmotive mit dem privaten PKW oder Motorrad in die Arbeit zu fahren sind die gleichen wie in den quantitativen Erhebungsergebnissen: Flexibilität, kürzere Fahrzeit, keine Umstiege und Betreuungspflichten. Die Motive der MIV-PendlerInnen auf den ÖV umzusteigen bewegen sich zentral um die Fragen der Flexibilität, Zeit- und Kostenfaktoren. Durch den zukünftigen Einsatz von selbstfahrenden Fahrzeugen könne ein Mehrwert nur dann entstehen, wenn es zu einer Kombination zwischen Individualverkehr und strukturiert aufgebautem öffentlich Verkehr komme.

7 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Entwicklung der Verkehrsleistung seit 1995, Österreich unterwegs 2013/14 (Quelle: Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016)	9
Abbildung 2: Durchschnittliche Wegelängen nach Verkehrsmittel und Raumtypen, Österreich unterwegs 2013/14 (Quelle: Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016).....	10
Abbildung 3: Ergebnisse der Studie Österreich unterwegs 2013/14, Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal-Split) nach Raumtypen (Quelle: Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016)	11
Abbildung 4: Modal-Split im Werkverkehr nach Geschlecht, Österreich unterwegs 2013/14 (Quelle: Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 2016)	12
Abbildung 5: Gründe für die Verkehrsmittelwahl (Quelle: IMAS Report 2015).....	13
Abbildung 6: Deutsche Schweiz, Time Use Study 2015/2016, Mediennutzung (Quelle: Mediapulse 2016a).....	22
Abbildung 7: Deutsche Schweiz, Time Use Study 2015/2016, Mediennutzung im Tagesverlauf (Quelle: Mediapulse 2016a)	23
Abbildung 8: GfK Austria, Fahrgastbefragung U6, 2011, Tätigkeiten während der Fahrt (Quelle: GfK Austria)	24
Abbildung 9: Anzahl Personen mit MIV-/ÖV-Wegen als Haupttätigkeit. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	39
Abbildung 10: Summe der MIV/ÖV-Wegzeiten gesamt und mit Nebentätigkeit. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.....	40
Abbildung 11: Wegzeitenverteilung pro Tag nach Wegezweck. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	41
Abbildung 12: Zeitverwendung auf Arbeitswegen. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	42
Abbildung 13: Zeitverwendung auf Einkaufswegen. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	43
Abbildung 14: Zeitverwendung auf Wegen in Zusammenhang mit sozialen Kontakten. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.....	44
Abbildung 15: Zeitverwendung auf Wegen in Zusammenhang mit Sport. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	45
Abbildung 16: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung am Arbeitsweg im MIV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.....	46
Abbildung 17: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung am Arbeitsweg im ÖV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.....	47
Abbildung 18: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung auf Einkaufswegen im MIV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.....	48
Abbildung 19: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung auf Einkaufswegen im ÖV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.....	48
Abbildung 20: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung auf Wegen zu sozialen Kontakten im MIV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	49
Abbildung 21: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung auf Wegen zu sozialen Kontakten im ÖV.. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	50
Abbildung 22: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung auf Wegen von/zu Sport im MIV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	51

Abbildung 23: Geschlechtsspezifische Zeitverwendung auf Wegen von/zu Sport im ÖV. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	52
Abbildung 24: Nebentätigkeiten im MIV auf Arbeitswegen nach Alter. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	52
Abbildung 25: Aufschlüsselung der Tätigkeiten - Nebentätigkeiten im MIV auf Arbeitswegen nach Alter. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	53
Abbildung 26: Nebentätigkeiten im ÖV auf Arbeitswegen nach Alter. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	53
Abbildung 27: Aufschlüsselung der Tätigkeiten - Nebentätigkeiten im ÖV auf Arbeitswegen nach Alter. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	54
Abbildung 28: Zeitverwendung auf Arbeitswegen nach Bevölkerungsdichte. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	55
Abbildung 29: Aufschlüsselung der Zeitverwendung auf Arbeitswegen im MIV nach Urbanisierungsgrad. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	56
Abbildung 30: Aufschlüsselung der Zeitverwendung auf Arbeitswegen im ÖV nach Urbanisierungsgrad. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	57
Abbildung 31: Erhebungsdimensionen im Überblick (Quelle: eigene Darstellung)	60
Abbildung 32: Sämtliche genutzte Verkehrsmittel (inkl. Fußwege) (Mehrfachnennungen möglich) und Hauptverkehrsmittel* (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400; *Verkehrsmittel mit der längsten Nutzungsdauer)	62
Abbildung 33: Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV, nach ausgewählten Indikatoren (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400).....	63
Abbildung 34: Pendelzeit, nach ausgewählten Indikatoren (Quelle: L&R Datafile 'VHS-LB', 2017, n=298, n miss zwischen 7 und 14)	64
Abbildung 35: Verteilung der Pendelzeit entlang Verkehrsmittel, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400; Basis: arithmetisches Mittel).....	65
Abbildung 36: Ausstattung während der Fahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=3)	66
Abbildung 37: Aktivitäten auf der Hin- und Rückfahrt zu der Arbeit / von der Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV (Mehrfachnennungen möglich) (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, Hinfahrt n miss=1, Rückfahrt n miss=5)	68
Abbildung 37: Zeitintensivste Aktivität auf der Hin- und Rückfahrt zu der Arbeit / von der Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, Hinfahrt n miss=1, Rückfahrt n miss=5)	71
Abbildung 38: Aktivität (gruppiert) auf der Hin- und Rückfahrt zu der Arbeit / von der Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich).....	73
Abbildung 39: Berufliche und private Aktivität (gruppiert) auf der Hin- und Rückfahrt zu der Arbeit / von der Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich) (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, Hinfahrt n miss=1, Rückfahrt n miss=5).....	74
Abbildung 40: Sehr/eher hinderliches für die Ausübung von Aktivitäten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400).....	76
Abbildung 41: Anteil Personen, die sonstige Aktivitäten ausüben möchten aber nicht können, nach ÖV / MIV und Altersgruppen (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400).....	77

Abbildung 42: Aktivitäten während Wartezeiten und Hin-, Rückfahrt im ÖV (Mehrfachnennungen möglich) (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Aktivitäten Wartezeit Gewichtete Stichprobe n=74, n miss=1; Aktivitäten ÖV Gewichtete Stichprobe n=162, n miss=1)	79
Abbildung 43: Sehr/eher Hinderliches im Wartebereich, nach Hauptverkehrsmittel Zug/Bus (Mehrfachnennungen möglich) (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=162) ...	80
Abbildung 44: Hauptverkehrsmittel MIV: Öffentlicher Verkehr als Alternative (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=238, Darstellung exkl. Keine Angabe)	81
Abbildung 45: Gründe für MIV und Gründe gegen den Öffentlichen Verkehr als Alternative (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gründe für MIV Gewichtete Stichprobe n=238, Gründe gegen öffentlichen Verkehr Gewichtete Stichprobe n=145; Darstellung exkl. Keine Angabe)	82
Abbildung 46: Hauptverkehrsmittel ÖV: MIV als Alternative (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=162, Darstellung exkl. Keine Angabe)	83
Abbildung 47: Gründe für ÖV und Gründe gegen den Öffentlicher Verkehr als Alternative (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gründe für ÖV Gewichtete Stichprobe n=162, Gründe gegen MIV Gewichtete Stichprobe n=132; Darstellung exkl. Keine Angabe)	84
Abbildung 48: Bedingungen für die Bereitschaft zu längeren Fahrtzeiten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)	85
Abbildung 49: Bewertung Pendelzeit als sehr/eher sinnvoll genutzte und entspannte Zeit , nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)	86
Abbildung 50: Bewertung Pendelzeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400).....	87
Abbildung 51: Mittelfristige Veränderung der Pendelsituation, nach Pendeldauer (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, Darstellung exkl. Keine Angabe)	87
Abbildung 52: Modellregion Östliche Obersteiermark (Quelle: Gstinig et al. 2016).....	93
Abbildung 53: Modellregion Mödling (Quelle: Radlobby Niederösterreich)	94
Abbildung 54: Aktivitätenmatrix (AP2)	97
Abbildung 55: Modellregion östliche Obersteiermark (Quelle: google Maps, eigene Bearbeitung).....	102
Abbildung 56: Modellregion Bezirk Mödling (Quelle: google Maps, eigene Bearbeitung).....	104
Abbildung 57: Ablageflächen am Bahnhof Leoben (Quelle: eigenes Foto).....	143

8 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Bewertung von Reisezeit - Perspektiven. (Quelle: Litman 2009): Bewertung von Reisezeit - Perspektiven. (Quelle: Litman 2009).....	15
Tabelle 2: Studie PENDO: Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR), Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (IVV) der Technischen Universität Wien, FACTUM Chaloupka & Risser OHG 2010	17
Tabelle 3: Häufigkeit der Internetnutzung am Handy (Quelle: MindTake Research GmbH 2016, 2013)	18
Tabelle 4: Häufigkeit der Nutzung von Handyfunktionen (Quelle: MindTake Research GmbH 2016, 2013).....	19
Tabelle 5: Häufigkeit der Nutzung von Handyfunktionen (Quelle: MindTake Research GmbH 2016, 2013).....	20
Tabelle 6: Zeitverwendung während der Reise im Zug, Vergleich der Hauptaktivitäten 2004 und 2010, England (Quelle: Lyons u. a. 2013, S. 568).....	25
Tabelle 7: Zeitverwendung Reisender im Zug, Vergleich der Teilaktivitäten 2004 und 2010, England (Quelle: Lyons u. a. 2013, S. 568)	26

Tabelle 8: Vorteile von Öffentlichen Verkehrsmitteln und privatem Auto (Quelle: Beirão ; Sarsfield Cabral 2007)	28
Tabelle 9: Zusammenhang Tageswegedauer, Tageswegelänge und Anteil öffentlicher Verkehr nach Größe der Agglomeration, BMVIT 2016.	34
Tabelle 10: Erhebung der Zeitverwendung, Statistik Austria 2008/2009.	36
Tabelle 11: Zeitverwendung auf Arbeitswegen im MIV und ÖV, geschlechtsspezifischer Vergleich. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	46
Tabelle 12: Zeitverwendung auf Einkaufswegen im MIV und ÖV, geschlechtsspezifischer Vergleich. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	47
Tabelle 13: Zeitverwendung auf Wegen in Zusammenhang mit sozialen Kontakten im MIV und ÖV, geschlechtsspezifischer Vergleich. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	49
Tabelle 14: Zeitverwendung auf Wegen von/zum Sport im MIV und ÖV, geschlechtsspezifischer Vergleich. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	50
Tabelle 15: Zeitverwendung auf Arbeitswegen im MIV, nach Urbanisierungsgrad. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	56
Tabelle 16: Zeitverwendung auf Arbeitswegen im ÖV, nach Urbanisierungsgrad. Quelle: eigene Darstellung, Statistik Austria, Zeitverwendungserhebung 2008/2009.	57
Tabelle 17: Anzahl der Aktivitäten auf der Hin- und Rückfahrt zu der Arbeit / von der Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)	69
Tabelle 18: Top 3 der zeitintensivsten Aktivitäten auf der Hin- und Rückfahrt zu der Arbeit / von der Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, Hinfahrt n miss=1, Rückfahrt n miss=5)	70
Tabelle 19: Hinfahrt: Technologische Basis von Aktivitäten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich) (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)	74
Tabelle 20: Rückfahrt: Technologische Basis von Aktivitäten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich) (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)	75
Tabelle 21: Begründungen für eher/unbedingte Veränderung der Pendelsituation, nach ÖV / MIV Mehrfachnennungen möglich (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=91)	89
Tabelle 22: Eckdaten Bezirksebene. (Quelle: Statistik Austria „Ein Blick auf die Gemeinde“)	94
Tabelle 23: Eckdaten Gemeindeebene (Quelle: Statistik Austria „Ein Blick auf die Gemeinde“)	95
Tabelle 24: Raumtypologie Gemeinden nach ÖROK2005 (Quelle: Österreich unterwegs, BMVIT 2016)	96
Tabelle 25: Beispiel Evaluierungskatalog Infrastruktur Fahren	99
Tabelle 26: Beispiel Evaluierungskatalog Infrastruktur Warten (Bahnhof)	100
Tabelle 27: Beispiel Evaluierungskatalog Infrastruktur Warten (Bahnhofsumgebung, Vorplatz)	100
Tabelle 30: ErwerbsspendlerInnen** Weinviertel / Wiener Umland – Südteil / Östliche Obersteiermark (Quelle: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 - STATcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA, Statistik Austria;	230
Tabelle 31: Zentrale Indikatoren im Überblick, nach Wohnregion (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400;	233
Tabelle 32: Berufsgruppen, nach Wohnregion (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)	234

9 ANHANG: Überblick zur methodischen Vorgehensweise Sozial-empirische NutzerInnenenerhebung

Zielgruppe der Befragung waren erwerbstätige PendlerInnen – sowohl NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs wie auch des Individualverkehrs. In die Befragung wurden 400 Erwerbstätige einbezogen, welche eine Wegstrecke zwischen Wohn- und Arbeitsort (von Tür zur Tür) von mindestens 10 km zurücklegen und/oder eine Wegezeit von zumindest 30 Minuten haben. Geographisch wurden drei Regionen mit unterschiedlichen Pendlercharakteristika ausgewählt:

- Das Weinviertel als ländlich leicht wachsende Region mit einem überdurchschnittlich hohen PendlerInnenanteil von über 10km sowie Pendeldistanzen überwiegend über 50km,
- das Wiener Umland, Südteil, als suburbane wachsende Region mit einem hohen PendlerInnenanteil, vorwiegend unter 50km
- und die östlichen Obersteiermark als ländlich schrumpfende Region mit einem vergleichsweise geringen PendlerInnenanteil über 10km und einer relativ gleichmäßigen Verteilung der Pendeldistanzen von 10-19 km, 20-49 km und 50 km und mehr.

Als Datengrundlage diente die Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 (siehe Statistik Austria: www.statistik.at), welche u.a. Informationen zu ErwerbsspendlerInnen auf regionaler Ebene liefert (siehe nachfolgende Tabelle).

	Wohnregion		
	Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark
	Anteil	Anteil	Anteil
ErwerbsspendlerInnen*	57.200	154.197	69.855
Nicht-PendlerInnen / PendlerInnen bis 9 km	18.408	56.905	37.669
PendlerInnen ins Ausland	127	472	251
Anteil Nicht-Zielgruppe	32%	37%	54%
Zielgruppe	38.665	96.820	31.935
Anteil an ErwerbsspendlerInnen gesamt	68%	63%	46%
Pendeldistanzen			

	Wohnregion		
	Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark
	Anteil	Anteil	Anteil
10-19 km	18%	32%	37%
20-49 km	29%	58%	30%
50+ km	53%	10%	33%

*Tabelle 30: ErwerbsspendlerInnen** Weinviertel / Wiener Umland – Südteil / Östliche Obersteiermark (Quelle: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 - STATcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA, Statistik Austria; *"Die Masse der Erwerbsspendler/-innen geht nicht von der Gesamtzahl der Erwerbspersonen aus, sondern von der Teilmenge „Erwerbstätige“. Frauen und Männer im Karenzurlaub mit aufrechtem Beschäftigungsverhältnis werden nicht in die Pendelzielstatistik aufgenommen. Sie haben zwar einen Arbeitsplatz, zu welchem sie nach Ablauf der Karenz zurückkehren können, sind aber während dieser Zeit nicht Teilnehmer/-in im Berufspendelverkehr“ (ebd.); ** Im Alter zwischen 15 bis 64 Jahren.)*

Die Befragung erfolgte telefonisch oder face-to-face im Zeitraum Mai bis Juli 2017. Die Auswahl der Erwerbstätigen basierte auf einer Zufallsstichprobe. Dabei wurde mit Hilfe öffentlicher Telefonverzeichnisse ein Screening durchgeführt. Es wurden also Personen kontaktiert und deren Zugehörigkeit zur Zielgruppe (s.o.) abgeklärt. Ergänzend wurden, in Kooperation mit dem Projektpartner ÖBB-Postbus GmbH, Fragebögen in ausgewählten Postbuslinien in der östlichen Obersteiermark verteilt.

Da das Befragungssample eine Zufallsstichprobe darstellt, war in der Folge für die Ergebnisanalyse die Gewichtung der Daten notwendig, um die Ergebnisse wieder der tatsächlichen Verteilung in der Grundgesamtheit anzupassen. Diese Anpassung erfolgte entlang von drei – aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik 2015 bekannten – Merkmalen: Pendeldistanz, Altersgruppen und Geschlecht.

Die 400 Interviews entsprechen gemessen an allen 167.420 ErwerbsspendlerInnen lt. Abgestimmter Erwerbsstatistik, bei einer Irrtumswahrscheinlichkeit von unter 5 Prozent, einer Schwankungsbreite der Ergebnisse im Bereich von +/- 4,9 Prozent. In den einzelnen Regionen erhöht sich die Schwankungsbreite entsprechend auf ca. +/-8,5 Prozent.

Abbildungen und Tabellen zu den Ergebnissen beinhalten immer die gewichteten Zahlen. Zur Information über die zugrunde liegende Anzahl von Interviews wird die entsprechende Zahl in der Quellenzeile als „Gewichtete Stichprobe n=" und die Zahl der Antwortausfälle als „n miss=" ausgewiesen. Subgruppen mit weniger $n \leq 25$ werden weder in den Abbildungen noch in den Tabellen dargestellt. Entsprechende Hinweise finden sich in den Quellenangaben.

		Wohnregion			
		Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Pendeldistanz	10-19 km	18%	33%	36%	29%
	20-49 km	29%	57%	30%	39%
	50 und mehr km	53%	10%	34%	32%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Pendeldistanz	10-19 km	18%	33%	29%	27%
	20 und mehr km	82%	67%	71%	73%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Pendelzeit in Minuten	bis 30 Min.	24%	27%	30%	27%
	31 bis 60 Min.	48%	62%	47%	52%
	länger als 60 Min.	29%	11%	23%	21%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Hauptverkehrsmittel	ÖV	42%	37%	41%	40%
	MIV	58%	63%	59%	60%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Hauptverkehrsmittel	Zug	40%	32%	25%	32%
	Bus	2%	5%	17%	8%
	PKW	58%	63%	59%	60%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Genutzte Verkehrsmittel (exkl. Fußwege)	ÖV	26%	21%	27%	25%
	MIV	57%	60%	58%	59%
	ÖV & MIV	16%	19%	15%	17%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gemeindegröße Wohnort	bis 1.999 EW	39%	21%	23%	28%

		Wohnregion			
		Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	2.000 bis 9.999 EW	36%	50%	41%	42%
	10.000 + EW	24%	29%	33%	29%
	Keine Angabe	1%		3%	1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Altersgruppen	15 bis 29 Jahre	26%	21%	25%	24%
	30 bis 49 Jahre	49%	52%	49%	50%
	50 Jahre und älter	25%	28%	26%	26%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Geschlecht	Weiblich	44%	45%	42%	44%
	Männlich	56%	55%	58%	56%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Migrationshintergrund	Ja	16%	14%	9%	13%
	Nein	82%	85%	85%	84%
	Keine Angabe	2%	1%	5%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Beruflicher Status	Selbstständig Erwerbstätig (gewerblich, Werkvertrag)	12%	11%	9%	10%
	Unselbstständig Erwerbstätig	86%	89%	87%	87%
	Lehrling			1%	0%
	Keine Angabe	2%	0%	3%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

		Wohnregion			
		Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Arbeitszeit	Teilzeit (bis 36h)	33%	22%	23%	26%
	Vollzeit (ab 36h)	67%	78%	77%	74%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Äquivalisiertes Nettohaushaltseinkommen*	Untere Einkommenshälfte	42%	25%	44%	37%
	Obere Einkommenshälfte	58%	75%	56%	63%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Anzahl Interviews		134	133	133	400

Tabelle 31: Zentrale Indikatoren im Überblick, nach Wohnregion (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400;

*Das äquivalisierte Nettohaushaltseinkommen ist das verfügbare Haushaltseinkommen, gewichtet durch die Anzahl und das Alter der Haushaltsmitglieder. Als untere Einkommenshälfte wurden Haushalte definiert, deren äquivalisiertes Nettohaushaltseinkommen unterhalb des Median von 1.975 Euro liegt. Im Falle der ‚oberen Einkommenshälfte‘ liegt das Haushaltseinkommen über dem Median. (12x pro Jahr, Wert für 2016 lt. Statistik Austria EU-SILC.)

	Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Führungskräfte		5%	4%	3%
Akademische Berufe	22%	35%	19%	25%
Techniker u. gleichrangige nichttechnische Berufe	26%	28%	30%	28%
Bürokräfte u. verwandte Berufe	14%	13%	7%	12%
Dienstleistungsberufe u. Verkäufer	8%	5%	13%	9%
Fachkräfte in Land-Forstwirtschaft u. Fischerei	1%	1%		1%

	Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Handwerks- u. verwandte Berufe	10%	5%	11%	9%
Bediener von Anlagen u. Maschinen u. Montageberufe	2%	1%	3%	2%
Hilfsarbeitskräfte	3%	2%	4%	3%
Akademische u. verwandte Gesundheitsberufe	1%			0%
Nicht akademische betriebswirtschaftliche u. kaufmännische Fachkräfte u. Verwaltungsfachkräfte		0%		0%
Angehörige der regulären Streitkräfte	1%			0%
keine Angabe / nicht zuordenbar	11%	4%	9%	8%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Tabelle 32: Berufsgruppen, nach Wohnregion (Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400)

10 TABELLENANHANG

Tabelle 33: Pendeldistanz (gruppiert), nach Wohnregion

		Wohnregion			
		Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Pendel- distanz	10-19 km	18%	33%	36%	29%
	20-49 km	29%	57%	30%	39%
	50 und mehr km	53%	10%	34%	32%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Pendel- distanz	10-19 km	18%	33%	29%	27%
	20 und mehr km	82%	67%	71%	73%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 34: Pendeldistanz, nach Wohnregion

		Wohnregion			
		Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
Distanz in km	Mittelwert	46,97	27,34	44,41	39,43
	Median	50,00	25,00	30,00	30,00
	Minimum	10,00	10,00	10,00	10,00
	Maximum	120,00	70,00	200,00	200,00

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 35: Sämtliche genutzte Verkehrsmittel, nach Wohnregion (Mehrfachnennungen möglich)

	Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
RailJet		4%	7%	4%
Intercity/Eurocity	0%	0%	4%	2%
Regionalzug/S-Bahn	40%	33%	22%	32%
Werkbus	1%		4%	2%
Öffentlicher Bus	5%	11%	19%	12%
U-Bahn/ Straßenbahn	16%	24%	7%	16%
Privater PKW alleine	63%	66%	62%	64%
Privater PKW Fahrgemeinschaft	3%	4%	2%	3%
Firmen PKW alleine	4%	4%	2%	4%
Firmen PKW Fahrgemeinschaft			1%	0%
Moped/Motorrad			1%	0%
Fahrrad/E-Bike	4%	5%	6%	5%
Zu Fuß	43%	37%	28%	36%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 36: Sämtliche genutzte Verkehrsmittel, nach Wohnregion und Geschlecht (Mehrfachnennungen möglich)

		Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Weiblich	RailJet		3%	12%	5%
	Intercity/Eurocity	1%		5%	2%

		Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Regionalzug/S-Bahn	52%	30%	26%	36%
	Werkbus	1%		2%	1%
	Öffentlicher Bus	8%	9%	18%	12%
	U-Bahn/ Straßenbahn	23%	26%	11%	20%
	Privater PKW alleine	60%	67%	63%	63%
	Privater PKW Fahrgemeinschaft	4%	2%	2%	3%
	Firmen PKW alleine	4%	7%	2%	5%
	Moped/Motorrad			2%	1%
	Fahrrad/E-Bike	1%	4%	5%	3%
	Zu Fuß	52%	36%	28%	39%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Männlich	RailJet		5%	4%	3%
	Intercity/Eurocity		1%	4%	2%
	Regionalzug/S-Bahn	31%	35%	19%	28%
	Werkbus	1%		5%	2%
	Öffentlicher Bus	2%	13%	20%	12%
	U-Bahn/ Straßenbahn	11%	22%	4%	12%
	Privater PKW alleine	66%	65%	61%	64%
	Privater PKW Fahrgemeinschaft	3%	5%	2%	3%
	Firmen PKW alleine	4%	2%	3%	3%
	Firmen PKW Fahrgemeinschaft			2%	1%
	Fahrrad/E-Bike	6%	6%	6%	6%
	Zu Fuß	37%	37%	27%	33%
Gesamt	100%	100%	100%	100%	

		Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Gesamt	RailJet		4%	7%	4%
	Intercity/Eurocity	0%	0%	4%	2%
	Regionalzug/S-Bahn	40%	33%	22%	32%
	Werkbus	1%		4%	2%
	Öffentlicher Bus	5%	11%	19%	12%
	U-Bahn/ Straßenbahn	16%	24%	7%	16%
	Privater PKW alleine	63%	66%	62%	64%
	Privater PKW Fahrgemeinschaft	3%	4%	2%	3%
	Firmen PKW alleine	4%	4%	2%	4%
	Firmen PKW Fahrgemeinschaft			1%	0%
	Moped/Motorrad			1%	0%
	Fahrrad/E-Bike	4%	5%	6%	5%
	Zu Fuß	43%	37%	28%	36%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 37: Sämtliche genutzte Verkehrsmittel, nach Wohnregion und Altersgruppen (Mehrfachnennungen möglich)

		Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
15 bis 29 Jahre	RailJet		10%	10%	6%
	Intercity/Eurocity			9%	3%
	Regionalzug/S-Bahn	52%	42%	38%	44%
	Werkbus			12%	4%

		Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Öffentlicher Bus	9%	19%	31%	19%
	U-Bahn/ Straßenbahn	27%	40%	12%	26%
	Privater PKW alleine	75%	54%	25%	51%
	Privater PKW Fahrgemeinschaft		4%		1%
	Firmen PKW alleine		5%		2%
	Moped/Motorrad			3%	1%
	Fahrrad/E-Bike			11%	4%
	Zu Fuß	54%	52%	55%	54%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
30 bis 49 Jahre	RailJet		2%	9%	4%
	Intercity/Eurocity			3%	1%
	Regionalzug/S-Bahn	40%	31%	14%	29%
	Werkbus	2%		2%	1%
	Öffentlicher Bus	3%	5%	12%	7%
	U-Bahn/ Straßenbahn	11%	22%	6%	13%
	Privater PKW alleine	59%	72%	78%	70%
	Privater PKW Fahrgemeinschaft	5%	4%	3%	4%
	Firmen PKW alleine	7%	5%	4%	5%
	Fahrrad/E-Bike	7%	6%	4%	6%
	Zu Fuß	43%	30%	14%	29%
Gesamt	100%	100%	100%	100%	
50 Jahre und älter	RailJet		3%	2%	2%
	Intercity/Eurocity	1%	2%	2%	2%
	Regionalzug/S-Bahn	29%	29%	21%	27%

		Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Öffentlicher Bus	5%	16%	22%	14%
	U-Bahn/ Straßenbahn	15%	16%	4%	12%
	Privater PKW alleine	60%	64%	67%	64%
	Privater PKW Fahrgemeinschaft	4%	3%	2%	3%
	Firmen PKW alleine	4%	2%	2%	3%
	Firmen PKW Fahrgemeinschaft			5%	2%
	Fahrrad/E-Bike	2%	7%	3%	4%
	Zu Fuß	33%	37%	26%	32%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gesamt	RailJet		4%	7%	4%
	Intercity/Eurocity	0%	0%	4%	2%
	Regionalzug/S-Bahn	40%	33%	22%	32%
	Werkbus	1%		4%	2%
	Öffentlicher Bus	5%	11%	19%	12%
	U-Bahn/ Straßenbahn	16%	24%	7%	16%
	Privater PKW alleine	63%	66%	62%	64%
	Privater PKW Fahrgemeinschaft	3%	4%	2%	3%
	Firmen PKW alleine	4%	4%	2%	4%
	Firmen PKW Fahrgemeinschaft			1%	0%
	Moped/Motorrad			1%	0%
	Fahrrad/E-Bike	4%	5%	6%	5%
	Zu Fuß	43%	37%	28%	36%
Gesamt	100%	100%	100%	100%	

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 38: Hauptverkehrsmittel (Verkehrsmittel mit der längsten Nutzungsdauer), nach Wohnregion und ausgewählten Indikatoren

			Wohnregion			
			Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
			Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Pendel- distanz	10-19 km	ÖV	29%	28%	24%	27%
		MIV	71%	72%	76%	73%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	20 und mehr km	ÖV	45%	42%	48%	45%
		MIV	55%	58%	52%	55%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	Gesamt	ÖV	42%	37%	41%	40%
		MIV	58%	63%	59%	60%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
Pendelzeit in Minuten	bis 30 Min.	ÖV	6%	4%	12%	8%
		MIV	94%	96%	88%	92%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	31 bis 60 Min.	ÖV	41%	45%	34%	40%
		MIV	59%	55%	66%	60%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	länger als 60 Min.	ÖV	74%	73%	96%	82%
		MIV	26%	27%	4%	18%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	Gesamt	ÖV	42%	37%	41%	40%
		MIV	58%	63%	59%	60%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%

			Wohnregion			
			Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
			Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Altersgruppen	15 bis 29 Jahre	ÖV	52%	48%	75%	59%
		MIV	48%	52%	25%	41%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	30 bis 49 Jahre	ÖV	42%	33%	28%	34%
		MIV	58%	67%	72%	66%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	50 Jahre und älter	ÖV	33%	35%	34%	34%
		MIV	67%	65%	66%	66%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	Gesamt	ÖV	42%	37%	41%	40%
		MIV	58%	63%	59%	60%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 39: Hauptverkehrsmittel (Verkehrsmittel mit der längsten Nutzungsdauer), nach Wohnregion und ausgewählten Indikatoren

			Wohnregion			
			Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
			Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Pendel- distanz	10-19 km	Zug	23%	17%	11%	16%
		Bus	6%	11%	13%	10%
		PKW	71%	72%	76%	73%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%

			Wohnregion			
			Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
			Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	20 und mehr km	Zug	44%	39%	30%	38%
		Bus	1%	2%	18%	7%
		PKW	55%	58%	52%	55%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	Gesamt	Zug	40%	32%	25%	32%
		Bus	2%	5%	17%	8%
		PKW	58%	63%	59%	60%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
Pendelzeit in Minuten	bis 30 Min.	Zug	6%		6%	4%
		Bus		4%	5%	3%
		PKW	94%	96%	88%	92%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	31 bis 60 Min.	Zug	39%	41%	18%	33%
		Bus	2%	4%	15%	7%
		PKW	59%	55%	66%	60%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	länger als 60 Min.	Zug	71%	61%	62%	66%
		Bus	2%	13%	34%	16%
		PKW	26%	27%	4%	18%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	Gesamt	Zug	40%	32%	25%	32%
		Bus	2%	5%	17%	8%
		PKW	58%	63%	59%	60%

			Wohnregion			
			Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
			Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
Altersgruppen	15 bis 29 Jahre	Zug	52%	38%	45%	45%
		Bus		10%	30%	13%
		PKW	48%	52%	25%	41%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	30 bis 49 Jahre	Zug	40%	33%	16%	30%
		Bus	1%		12%	4%
		PKW	58%	67%	72%	66%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	50 Jahre u. älter	Zug	29%	24%	21%	25%
		Bus	4%	11%	13%	9%
		PKW	67%	65%	66%	66%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	Gesamt	Zug	40%	32%	25%	32%
		Bus	2%	5%	17%	8%
		PKW	58%	63%	59%	60%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 40: Sämtliche genutzte Verkehrsmittel (exkl. Fußwege), nach Wohnregion und ausgewählten Indikatoren

			Wohnregion			
			Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
			Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Altersgruppen	15 bis 29 Jahre	ÖV	25%	37%	61%	41%
		MIV	48%	48%	25%	40%
		ÖV & MIV	26%	15%	14%	19%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	30 bis 49 Jahre	ÖV	25%	13%	12%	17%
		MIV	58%	67%	71%	65%
		ÖV & MIV	17%	20%	17%	18%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	50 Jahre und älter	ÖV	30%	23%	21%	25%
		MIV	64%	58%	66%	63%
		ÖV & MIV	6%	19%	13%	13%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	Gesamt	ÖV	26%	21%	27%	25%
		MIV	57%	60%	58%	59%
		ÖV & MIV	16%	19%	15%	17%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
Pendel- distanz	10-19 km	ÖV	25%	19%	19%	20%
		MIV	70%	72%	76%	73%
		ÖV & MIV	6%	9%	6%	7%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	20 und mehr	ÖV	27%	22%	30%	26%

			Wohnregion			
			Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
			Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	km	MIV	55%	54%	51%	53%
		ÖV & MIV	19%	24%	19%	20%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	Gesamt	ÖV	26%	21%	27%	25%
		MIV	57%	60%	58%	59%
		ÖV & MIV	16%	19%	15%	17%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
Pendelzeit in Minuten	bis 30 Min.	ÖV	6%	4%	7%	6%
		MIV	94%	96%	88%	92%
		ÖV & MIV			5%	2%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	31 bis 60 Min.	ÖV	26%	26%	26%	26%
		MIV	59%	53%	65%	59%
		ÖV & MIV	16%	21%	9%	16%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	länger als 60 Min.	ÖV	44%	33%	54%	46%
		MIV	25%	12%	4%	15%
		ÖV & MIV	31%	55%	42%	40%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%
	Gesamt	ÖV	26%	21%	27%	25%
		MIV	57%	60%	58%	59%
		ÖV & MIV	16%	19%	15%	17%
		Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 41: Nicht erwerbsbezogener Wege, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich)

		Hauptverkehrsmittel			
		Zug	Bus	PKW	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Kind/er zum Kindergarten / zur Schule bringen / abholen	Ja	9%	4%	20%	15%
	Nein	90%	84%	80%	83%
	Keine Angabe	2%	11%		1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Besuch pflegende Angehörige	Ja	0%		5%	3%
	Nein	98%	89%	95%	95%
	Keine Angabe	2%	11%		1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Erledigung Einkäufe des täglichen Bedarfs	Ja	36%	42%	57%	49%
	Nein	63%	58%	43%	51%
	Keine Angabe	1%			0%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Sonstiges (bspw. Arztbesuche, Bank, private Aktivitäten (Sport, Freunde/innen treffen etc.))	Ja	2%	4%	10%	7%
	Nein	96%	87%	90%	92%
	Keine Angabe	2%	8%		1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 42: Nicht erwerbsbezogener Wege, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Geschlecht (Mehrfachnennungen möglich)

		Geschlecht								
		Weiblich			Männlich			Gesamt		
		Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel		
		ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Kind/er zum Kindergarten / zur Schule bringen / abholen	Ja	7%	24%	16%	9%	18%	15%	8%	20%	15%
	Nein	90%	76%	82%	87%	82%	84%	89%	80%	83%
	Keine Angabe	3%		1%	4%		1%	3%		1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Besuch pflegende Angehörige	Ja	1%	5%	3%		6%	4%	0%	5%	3%
	Nein	96%	95%	96%	96%	94%	95%	96%	95%	95%
	Keine Angabe	3%		1%	4%		1%	3%		1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Erledigung des täglichen Bedarfs	Ja	43%	72%	59%	32%	48%	42%	37%	57%	49%
	Nein	57%	28%	41%	67%	52%	58%	62%	43%	51%
	Keine Angabe				1%		0%	0%		0%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sonstiges (bspw. Arztbesuche, Bank, private Aktivitäten (Sport, Freunde/innen treffen etc.)	Ja	3%	10%	7%	2%	10%	7%	3%	10%	7%
	Nein	94%	90%	92%	95%	90%	92%	95%	90%	92%
	Keine Angabe	3%		1%	3%		1%	3%		1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 43: Nicht erwerbsbezogener Wege, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Altersgruppen (Mehrfachnennungen möglich)

		Altersgruppen											
		15 bis 29 Jahre			30 bis 49 Jahre			50 Jahre und älter			Gesamt		
		Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel		
		ÖV	MIV	Gesamt									
		Anteil	Anteil	Anteil									
Kind/er zum Kindergarten / zur Schule bringen / abholen	Ja	5%	13%	9%	14%	27%	22%		12%	8%	8%	20%	15%
	Nein	92%	87%	90%	82%	73%	76%	98%	88%	91%	89%	80%	83%
	Keine Angabe	3%		2%	5%		2%	2%		1%	3%		1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Besuch pflegende Angehörige	Ja		5%	2%	1%	7%	5%		3%	2%	0%	5%	3%
	Nein	97%	95%	96%	95%	93%	94%	98%	97%	97%	96%	95%	95%
	Keine Angabe	3%		2%	5%		2%	2%		1%	3%		1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Erledigung Einkäufe des täglichen Bedarfs	Ja	39%	46%	42%	40%	61%	54%	31%	57%	48%	37%	57%	49%
	Nein	61%	54%	58%	60%	39%	46%	67%	43%	51%	62%	43%	51%
	Keine Angabe							2%		1%	0%		0%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sonstiges (bspw. Arztbesuche, Bank, private Aktivitäten (Sport,	Ja		4%	2%	4%	12%	9%	4%	10%	8%	3%	10%	7%
	Nein	97%	96%	96%	93%	88%	90%	94%	90%	91%	95%	90%	92%
	Keine Angabe	3%		2%	3%		1%	2%		1%	3%		1%

		Altersgruppen											
		15 bis 29 Jahre			30 bis 49 Jahre			50 Jahre und älter			Gesamt		
		Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel		
		ÖV	MIV	Gesamt									
		Anteil	Anteil	Anteil									
Freunde/innen treffen etc.)	Gesamt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 44: Nicht erwerbsbezogener Wege, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wohnregion (Mehrfachnennungen möglich)

		Wohnregion											
		Weinviertel			Wiener Umland, Süd			Östl. Obersteiermark			Gesamt		
		Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel		
		ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Kind/er zum Kindergarten / zur Schule bringen / abholen	Ja	9%	19%	15%	15%	30%	25%		11%	7%	8%	20%	15%
	Nein	91%	81%	85%	85%	70%	75%	90%	89%	89%	89%	80%	83%
	Keine Angabe							10%		4%	3%		1%
	Gesamt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Besuch pflegende Angehörige	Ja	1%	3%	2%		8%	5%		6%	3%	0%	5%	3%
	Nein	99%	97%	98%	100 %	92%	95%	90%	94%	93%	96%	95%	95%
	Keine Angabe							10%		4%	3%		1%

		Wohnregion											
		Weinviertel			Wiener Umland, Süd			Östl. Obersteiermark			Gesamt		
		Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel		
		ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Erledigung Einkäufe des täglichen Bedarfs	Ja	36%	53%	46%	38%	60%	52%	38%	58%	50%	37%	57%	49%
	Nein	64%	47%	54%	62%	40%	48%	61%	42%	50%	62%	43%	51%
	Keine Angabe							1%		0%	0%		0%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sonstiges (bspw. Arztbesuche, Bank, private Aktivitäten (Sport, Freunde/innen treffen etc.)	Ja	4%	8%	7%	2%	12%	9%	2%	9%	6%	3%	10%	7%
	Nein	96%	92%	93%	98%	88%	91%	90%	91%	91%	95%	90%	92%
	Keine Angabe							8%		3%	3%		1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 45: Gesamte Wegedauer, nach ausgewählten Indikatoren

			Dauer gesamte Wegstrecke			
			Wohnregion			
			Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
Pendeldistanz	10-19 km	Mittelwert	23.27	28.42	25.04	26.05
		Median	20.00	25.00	20.00	25.00

			Dauer gesamte Wegstrecke			
			Wohnregion			
			Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
	20 und mehr km	Minimum	10.00	10.00	10.00	10.00
		Maximum	48.00	57.00	55.00	57.00
		Mittelwert	55.41	47.65	58.23	53.94
		Median	50.00	42.00	45.00	50.00
		Minimum	17.00	20.00	20.00	17.00
		Maximum	120.00	182.00	151.00	182.00
Gemeinde-größe Wohnort	bis 1.999 EW	Mittelwert	45.51	38.15	42.74	42.87
		Median	45.00	35.00	45.00	40.00
		Minimum	10.00	10.00	10.00	10.00
		Maximum	100.00	70.00	110.00	110.00
	2.000 bis 9.999 EW	Mittelwert	52.31	41.01	49.20	46.87
		Median	50.00	35.00	35.00	41.00
		Minimum	10.00	15.00	15.00	10.00
		Maximum	105.00	100.00	140.00	140.00
	10.000 + EW	Mittelwert	52.41	44.07	53.26	49.89
		Median	50.00	35.00	45.00	45.00
		Minimum	15.00	15.00	12.00	12.00
		Maximum	120.00	182.00	151.00	182.00
Altersgruppen	15 bis 29 Jahre	Mittelwert	48.71	43.32	57.45	50.21
		Median	50.00	35.00	45.00	45.00
		Minimum	17.00	15.00	15.00	15.00
		Maximum	85.00	93.00	145.00	145.00
	30 bis 49 Jahre	Mittelwert	47.20	37.81	43.92	42.87

			Dauer gesamte Wegstrecke			
			Wohnregion			
			Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
		Median	45.00	30.00	35.00	40.00
		Minimum	10.00	10.00	10.00	10.00
		Maximum	95.00	100.00	151.00	151.00
	50 Jahre und älter	Mittelwert	55.44	46.35	49.03	50.16
		Median	50.00	40.00	40.00	45.00
		Minimum	10.00	15.00	12.00	10.00
		Maximum	120.00	182.00	140.00	182.00
Geschlecht	Weiblich	Mittelwert	51.18	40.56	50.88	47.42
		Median	50.00	40.00	40.00	40.00
		Minimum	10.00	15.00	15.00	10.00
		Maximum	100.00	100.00	151.00	151.00
	Männlich	Mittelwert	48.54	41.92	47.02	45.86
		Median	45.00	30.00	45.00	43.00
		Minimum	10.00	10.00	10.00	10.00
		Maximum	120.00	182.00	120.00	182.00
Hauptverkehrsmittel	ÖV	Mittelwert	61.45	56.10	72.39	63.54
		Median	65.00	54.00	72.00	57.00
		Minimum	25.00	26.00	25.00	25.00
		Maximum	105.00	182.00	151.00	182.00
	MIV	Mittelwert	41.17	32.62	31.85	35.14
		Median	40.00	30.00	30.00	30.00
		Minimum	10.00	10.00	10.00	10.00
		Maximum	120.00	93.00	90.00	120.00

			Dauer gesamte Wegstrecke			
			Wohnregion			
			Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
Hauptverkehrsmittel	Zug	Mittelwert	61.87	57.04	79.33	64.70
		Median	65.00	51.00	80.00	59.00
		Minimum	25.00	32.00	26.00	25.00
		Maximum	105.00	182.00	151.00	182.00
	Bus	Mittelwert	51.50	50.24	62.07	58.73
		Median	48.00	57.00	60.00	57.00
		Minimum	30.00	26.00	25.00	25.00
		Maximum	75.00	70.00	120.00	120.00
	PKW	Mittelwert	41.17	32.62	31.85	35.14
		Median	40.00	30.00	30.00	30.00
		Minimum	10.00	10.00	10.00	10.00
		Maximum	120.00	93.00	90.00	120.00
	Gesamt	Mittelwert	49.69	41.31	48.65	46.54
		Median	50.00	35.00	40.00	41.00
		Minimum	10.00	10.00	10.00	10.00
		Maximum	120.00	182.00	151.00	182.00

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, Gemeindegröße Wohnort n miss=5.

Tabelle 46: Gesamte Wegedauer, nach ausgewählten Indikatoren

					Dauer gesamte Wegstrecke
Pendel- distanz	10-19 km	Hauptverkehrsmittel	ÖV	Mittelwert	37,72
				Median	35,00

					Dauer gesamte Wegstrecke		
			MIV	Mittelwert	21,95		
				Median	20,00		
			Gesamt	Mittelwert	26,26		
				Median	25,00		
			20-49 km	Hauptverkehrsmittel	ÖV	Mittelwert	51,45
						Median	50,00
	MIV	Mittelwert			32,30		
		Median			30,00		
	Gesamt	Mittelwert			38,97		
		Median			38,00		
	50 und mehr km	Hauptverkehrsmittel	ÖV	Mittelwert	83,04		
				Median	75,00		
			MIV	Mittelwert	60,58		
				Median	50,00		
			Gesamt	Mittelwert	73,58		
				Median	70,00		
Gesamt	Hauptverkehrsmittel	ÖV	Mittelwert	63,54			
			Median	57,00			
		MIV	Mittelwert	35,14			
			Median	30,00			
		Gesamt	Mittelwert	46,54			
			Median	41,00			

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 47: Gesamte Wegedauer in Minuten (gruppiert), nach Wohnregion und Pendeldistanz

			Pendelzeit in Minuten			
			bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
			Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Weinviertel	Pendeldistanz	10-19 km	71%	29%		100%
		20-49 km	37%	56%	7%	100%
		50 und mehr km		50%	50%	100%
		Gesamt	24%	48%	29%	100%
Wiener Umland, Süd	Pendeldistanz	10-19 km	59%	41%		100%
		20-49 km	13%	77%	10%	100%
		50 und mehr km		45%	55%	100%
		Gesamt	27%	62%	11%	100%
Östl. Obersteiermark	Pendeldistanz	10-19 km	63%	37%		100%
		20-49 km	26%	73%	1%	100%
		50 und mehr km		34%	66%	100%
		Gesamt	30%	47%	23%	100%
Gesamt	Pendeldistanz	10-19 km	63%	37%		100%
		20-49 km	23%	70%	7%	100%
		50 und mehr km		44%	56%	100%
		Gesamt	27%	52%	21%	100%
Weinviertel	Hauptverkehrsmittel	ÖV	4%	46%	50%	100%
		MIV	38%	49%	13%	100%
		Gesamt	24%	48%	29%	100%
Wiener	Hauptverkehrsmittel	ÖV	3%	75%	22%	100%

			Pendelzeit in Minuten			
			bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
			Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Umland, Süd	Hauptverkehrsmittel	MIV	41%	54%	5%	100%
		Gesamt	27%	62%	11%	100%
Östl. Obersteiermark	Hauptverkehrsmittel	ÖV	9%	38%	53%	100%
		MIV	46%	53%	2%	100%
		Gesamt	30%	47%	23%	100%
Gesamt	Hauptverkehrsmittel	ÖV	5%	52%	43%	100%
		MIV	42%	52%	6%	100%
		Gesamt	27%	52%	21%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 48: Gesamte Wegedauer in Minuten (gruppiert), nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV

		Pendelzeit in Minuten			
		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Hauptverkehrsmittel	Zug	4%	54%	43%	100%
	Bus	11%	46%	42%	100%
	PKW	42%	52%	6%	100%
	Gesamt	27%	52%	21%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 49: Abfahrtszeit in die Arbeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wohnregion

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Weinviertel	bis 6:00 Uhr	21%	34%	28%

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
	6:00 bis 7:00	28%	35%	32%
	7:00 bis 8:00	28%	18%	22%
	8:00 und später	20%	14%	17%
	Keine Angabe	3%		1%
	Gesamt	100%	100%	100%
Wiener Umland, Süd	bis 6:00 Uhr	22%	10%	15%
	6:00 bis 7:00	32%	28%	29%
	7:00 bis 8:00	25%	33%	30%
	8:00 und später	20%	24%	23%
	Keine Angabe	1%	4%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%
Östl. Obersteiermark	bis 6:00 Uhr	33%	32%	32%
	6:00 bis 7:00	45%	26%	34%
	7:00 bis 8:00	20%	24%	22%
	8:00 und später	2%	15%	9%
	Keine Angabe		3%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%
Gesamt	bis 6:00 Uhr	25%	25%	25%
	6:00 bis 7:00	35%	29%	32%
	7:00 bis 8:00	24%	25%	25%
	8:00 und später	14%	18%	16%
	Keine Angabe	1%	3%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 50: Abfahrtszeit in die Arbeit, nach Pendeldistanz

	10-19 km	20 und mehr km	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil
bis 6:00 Uhr	16%	28%	25%
6:00 bis 7:00	22%	35%	32%
7:00 bis 8:00	35%	21%	25%
8:00 und später	22%	14%	16%
Keine Angabe	5%	1%	2%
Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 51: Abfahrtszeit nach Hause, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wohnregion

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Weinviertel	vor 14:00	8%	9%	9%
	14:00 bis 15:00	5%	11%	9%
	15:00 bis 16:00	15%	20%	18%
	16:00 bis 17:00	31%	18%	24%
	17:00 bis 18:00	18%	11%	14%
	18:00 bis 19:00	8%	20%	15%
	19:00 und später	14%	10%	12%
	Keine Angabe		0%	0%
	Gesamt	100%	100%	100%
Wiener Umland, Süd	vor 14:00	4%	11%	9%
	14:00 bis 15:00	9%	6%	7%
	15:00 bis 16:00	18%	8%	12%
	16:00 bis 17:00	15%	17%	16%

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
	17:00 bis 18:00	35%	18%	25%
	18:00 bis 19:00	2%	25%	16%
	19:00 und später	14%	14%	14%
	Keine Angabe	3%	1%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%
Östl. Obersteier- mark	vor 14:00	3%	9%	6%
	14:00 bis 15:00	11%	14%	13%
	15:00 bis 16:00	7%	9%	9%
	16:00 bis 17:00	33%	9%	19%
	17:00 bis 18:00	24%	23%	24%
	18:00 bis 19:00	17%	18%	17%
	19:00 und später	4%	12%	9%
	Keine Angabe		5%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%
Gesamt	vor 14:00	5%	10%	8%
	14:00 bis 15:00	8%	10%	9%
	15:00 bis 16:00	13%	12%	13%
	16:00 bis 17:00	27%	15%	20%
	17:00 bis 18:00	25%	18%	21%
	18:00 bis 19:00	9%	21%	16%
	19:00 und später	11%	12%	11%
	Keine Angabe	1%	2%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 52: Abfahrtszeit in die Arbeit, nach Arbeits(zeit)modell

		Wechselnde Einsatz-, Arbeitsorten	Schichtmodell	Arbeitsregelmäßig auch am Wochenende (Samstag und/oder Sonntag) im Betrieb	Arbeitsregelmäßig auch am frühen Morgen (vor 8:00) im Betrieb	Arbeitsregelmäßig auch abends (nach 20:00) im Betrieb	Kann Arbeitsbeginn und Arbeitsende im Betrieb weitgehend flexibel selbst bestimmen	Kommt immer wieder vor, dass ich kurzfristig Überstunden / Mehrarbeit im Betrieb leisten muss
		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Abfahrtszeit in die Arbeit	bis 6:00 Uhr	34%	49%	31%	35%	27%	20%	23%
	6:00 bis 7:00	24%	26%	18%	40%	18%	32%	35%
	7:00 bis 8:00	23%	9%	18%	18%	25%	27%	25%
	8:00 und später	17%	12%	28%	5%	25%	18%	15%
	Keine Angabe	2%	4%	5%	2%	5%	2%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 53: Abfahrtszeit nach Hause, nach Arbeits(zeit)modell

		Wechselnde Einsatz-, Arbeitsorten	Schichtmodell	Arbeitsregelmäßig auch am Wochenende (Samstag und/oder Sonntag) im Betrieb	Arbeitsregelmäßig auch am frühen Morgen (vor 8:00) im Betrieb	Arbeitsregelmäßig auch abends (nach 20:00) im Betrieb	Kann Arbeitsbeginn und Arbeitsende im Betrieb weitgehend flexibel selbst bestimmen	Kommt immer wieder vor, dass ich kurzfristig Überstunden / Mehrarbeit im Betrieb leisten muss
		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Abfahrts-	vor 14:00	4%	12%	7%	7%	11%	5%	7%

		Wechselnde Einsatz-, Arbeitsorten	Schichtmodell	Arbeitsregelmäßig auch am Wochenende (Samstag und/oder Sonntag) im Betrieb	Arbeitsregelmäßig auch am frühen Morgen (vor 8:00) im Betrieb	Arbeitsregelmäßig auch abends (nach 20:00) im Betrieb	Kann Arbeitsbeginn und Arbeitsende im Betrieb weitgehend flexibel selbst bestimmen	Kommt immer wieder vor, dass ich kurzfristig Überstunden / Mehrarbeit im Betrieb leisten muss
		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
zeit nach Hause	14:00 bis 15:00	6%	21%	10%	11%	11%	9%	8%
	15:00 bis 16:00	9%	11%	7%	15%	10%	9%	13%
	16:00 bis 17:00	19%	8%	11%	22%	5%	22%	17%
	17:00 bis 18:00	20%	5%	15%	19%	9%	25%	22%
	18:00 bis 19:00	24%	15%	17%	14%	14%	19%	18%
	19:00 und später	18%	24%	30%	9%	37%	9%	13%
	Keine Angabe	1%	4%	3%	2%	3%	2%	1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 54: Ausstattung während der Fahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wohnregion

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Weinviertel	Smartphone / Handy	99%	100%	100%
	Tablet / Laptop	24%	22%	23%
	Buch (e-Book / Papier)	66%	9%	33%
	ipod / mp3 / CD Player / Radio	7%	15%	12%
	Arbeitsunterlagen	42%	36%	38%

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
	Gratiszeitungen	38%	4%	19%
	Sonstige Zeitungen / Zeitschriften	46%	15%	28%
	Sonstiges	5%		2%
	Gesamt	100%	100%	100%
Wiener Umland, Süd	Smartphone / Handy	98%	99%	99%
	Tablet / Laptop	39%	44%	42%
	Buch (e-Book / Papier)	51%	20%	31%
	ipod / mp3 / CD Player / Radio	8%	24%	18%
	Arbeitsunterlagen	47%	47%	47%
	Gratiszeitungen	24%	6%	12%
	Sonstige Zeitungen / Zeitschriften	26%	12%	17%
	Sonstiges	7%		2%
Gesamt	100%	100%	100%	
Östl. Obersteiermark	Smartphone / Handy	99%	100%	99%
	Tablet / Laptop	31%	21%	25%
	Buch (e-Book / Papier)	48%	6%	24%
	ipod / mp3 / CD Player / Radio	7%	14%	11%
	Arbeitsunterlagen	43%	37%	39%
	Gratiszeitungen	14%	2%	7%
	Sonstige Zeitungen / Zeitschriften	25%	8%	15%
	Sonstiges	7%	6%	6%
Gesamt	100%	100%	100%	
Gesamt	Smartphone / Handy	99%	100%	99%
	Tablet / Laptop	31%	29%	30%
	Buch (e-Book / Papier)	55%	12%	29%

	ÖV	MIV	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil
ipod / mp3 / CD Player / Radio	8%	18%	14%
Arbeitsunterlagen	44%	40%	42%
Gratiszeitungen	26%	4%	13%
Sonstige Zeitungen / Zeitschriften	33%	12%	20%
Sonstiges (bspw. Arbeitskleidung, Sachen für Kinder, Kopfhörer)	6%	2%	4%
Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=3

Tabelle 55: Ausstattung während der Fahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wegedauer

	ÖV			MIV		
	bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Smartphone / Handy	100%	99%	99%	100%	100%	94%
Tablet / Laptop	12%	27%	39%	22%	33%	44%
Buch (e-Book / Papier)	20%	53%	62%	9%	15%	
ipod / mp3 / CD Player / Radio	24%	7%	6%	23%	15%	12%
Arbeitsunterlagen	30%	43%	46%	41%	38%	52%
Gratiszeitungen	26%	24%	27%	3%	5%	8%
Sonstige Zeitungen / Zeitschriften	29%	33%	33%	14%	11%	
Sonstiges (bspw. Arbeitskleidung, Sachen für Kinder, Kopfhörer)	17%	5%	6%	2%	3%	
Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=3

Tabelle 56: Aktivitäten (gruppiert) Hinfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wohnregion (Mehrfachnennungen möglich)

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Weinviertel	Ruhe, Entspannung Hinfahrt	68%	16%	38%
	Kommunikation Hinfahrt	76%	45%	58%
	Berufliche / private Aktivitäten Hinfahrt	83%	50%	64%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		85%	49%
	Gesamt	100%	100%	100%
Wiener Umland, Süd	Ruhe, Entspannung Hinfahrt	56%	22%	35%
	Kommunikation Hinfahrt	72%	55%	61%
	Berufliche / private Aktivitäten Hinfahrt	81%	41%	56%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		79%	50%
	Gesamt	100%	100%	100%
Östl. Obersteiermark	Ruhe, Entspannung Hinfahrt	83%	15%	43%
	Kommunikation Hinfahrt	78%	42%	57%
	Berufliche / private Aktivitäten Hinfahrt	76%	46%	58%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		78%	46%
	Gesamt	100%	100%	100%
Gesamt	Ruhe, Entspannung Hinfahrt	69%	18%	39%
	Kommunikation Hinfahrt	75%	48%	59%
	Berufliche / private Aktivitäten Hinfahrt	80%	46%	59%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		81%	49%
	Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=1

Tabelle 57: Aktivitäten (gruppiert) Hinfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich)

	Zug	Bus	PKW	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Ruhe, Entspannung Hinfahrt	64%	91%	18%	39%
Kommunikation Hinfahrt	77%	69%	48%	59%
Berufliche / private Aktivitäten Hinfahrt	84%	64%	46%	59%
Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren			81%	49%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=1

Tabelle 58: Aktivitäten (gruppiert) Hinfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wegedauer (Mehrfachnennungen möglich)

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
ÖV	Ruhe, Entspannung Hinfahrt		60%	79%	69%
	Kommunikation Hinfahrt		80%	69%	75%
	Berufliche / private Aktivitäten Hinfahrt		79%	84%	80%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
MIV	Ruhe, Entspannung Hinfahrt	16%	18%		18%
	Kommunikation Hinfahrt	46%	46%		48%
	Berufliche / private Aktivitäten Hinfahrt	51%	39%		46%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	89%	77%		81%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Ruhe, Entspannung Hinfahrt	21%	35%	70%	39%
	Kommunikation Hinfahrt	48%	60%	70%	59%
	Berufliche / private Aktivitäten Hinfahrt	51%	55%	81%	59%

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	82%	46%	12%	49%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=1

Tabelle 59: Aktivitäten (gruppiert) Rückfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wohnregion (Mehrfachnennungen möglich)

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
ÖV	Ruhe, Entspannung Rückfahrt		58%	72%	65%
	Kommunikation Rückfahrt		78%	68%	74%
	Berufliche / private Aktivitäten Rückfahrt		73%	80%	76%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
MIV	Ruhe, Entspannung Rückfahrt	15%	16%		16%
	Kommunikation Rückfahrt	46%	45%		47%
	Berufliche / private Aktivitäten Rückfahrt	45%	36%		41%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	87%	70%		76%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Ruhe, Entspannung Rückfahrt	19%	33%	65%	36%
	Kommunikation Rückfahrt	48%	58%	69%	58%
	Berufliche / private Aktivitäten Rückfahrt	47%	51%	75%	55%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	81%	42%	10%	46%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=5

Tabelle 60: Aktivitäten Hinfahrt, nach Wohnregion und Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV (Mehrfachnennungen möglich)

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Wein- viertel	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	11%	21%	17%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	23%	3%	12%
	Berufliche Kommunikation face to face	12%	4%	7%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	20%	1%	9%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	15%	1%	7%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	28%	31%	30%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	38%	5%	19%
	Private Kommunikation face to face	40%	4%	19%
	Entertainment online / elektronisch	21%	46%	35%
	Entertainment analog (Papier)	15%		6%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	33%	1%	15%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	48%	2%	21%
	Essen/Trinken	23%	13%	18%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	55%	4%	26%
	Schlafen, dösen	44%	2%	20%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		85%	49%
Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	5%		2%	
Gesamt	100%	100%	100%	
Wiener Umland, Süd	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	20%	37%	31%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	28%	7%	15%
	Berufliche Kommunikation face to face	31%	4%	14%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	26%	3%	12%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	14%	2%	7%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	30%	37%	34%
Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	53%	8%	24%	

	Private Kommunikation face to face	32%	6%	16%
	Entertainment online / elektronisch	35%	37%	36%
	Entertainment analog (Papier)	16%	4%	8%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	33%	1%	13%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	38%		14%
	Essen/Trinken	21%	21%	21%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	48%	3%	19%
	Schlafen, dösen	18%		7%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		79%	50%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	2%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%
Östl. Obersteier mark	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	16%	21%	19%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	25%	1%	11%
	Berufliche Kommunikation face to face	11%	6%	8%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	32%	1%	14%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	25%		10%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	2%	1%	2%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	30%	30%	30%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	39%	3%	18%
	Private Kommunikation face to face	35%	5%	17%
	Entertainment online / elektronisch	18%	40%	31%
	Entertainment analog (Papier)	8%		3%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	43%		18%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	31%		13%
	Essen/Trinken	36%	10%	21%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	52%	6%	25%
	Schlafen, dösen	54%	1%	23%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		78%	46%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	4%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%

Gesamt	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	15%	26%	22%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	25%	4%	12%
	Berufliche Kommunikation face to face	17%	4%	10%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	26%	2%	12%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	18%	1%	8%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%	0%	1%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	29%	33%	31%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	43%	6%	20%
	Private Kommunikation face to face	36%	5%	17%
	Entertainment online / elektronisch	25%	41%	34%
	Entertainment analog (Papier)	13%	1%	6%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	37%	1%	15%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	39%	1%	16%
	Essen/Trinken	27%	15%	20%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	52%	4%	23%
	Schlafen, dösen	40%	1%	16%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		81%	49%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	4%	2%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=1

Tabelle 61: Aktivitäten Hinfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich)

	Zug	Bus	PKW / Motorrad	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	17%	10%	26%	22%
Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	25%	28%	4%	12%
Berufliche Kommunikation face to face	18%	17%	4%	10%
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	26%	26%	2%	12%

	Zug	Bus	PKW / Motorrad	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	18%	19%	1%	8%
Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%		0%	1%
Private verbale Kommunikation - medial / technisch	30%	27%	33%	31%
Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	50%	13%	6%	20%
Private Kommunikation face to face	36%	33%	5%	17%
Entertainment online / elektronisch	23%	31%	41%	34%
Entertainment analog (Papier)	16%	3%	1%	6%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	38%	30%	1%	15%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	41%	32%	1%	16%
Essen/Trinken	27%	27%	15%	20%
Tagräumen, entspannen, aus Fenster schauen	47%	71%	4%	23%
Schlafen, dösen	35%	59%	1%	16%
Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	1%		81%	49%
Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	2%	10%	2%	2%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=1

Tabelle 62: Aktivitäten Hinfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Altersgruppen (Mehrfachnennungen möglich)

	15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt	
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	
ÖV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	3%	22%	22%	15%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	13%	32%	32%	25%

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Berufliche Kommunikation face to face	8%	16%	36%	17%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	20%	27%	35%	26%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	22%	15%	17%	18%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken		2%		1%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	34%	30%	21%	29%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	60%	34%	33%	43%
	Private Kommunikation face to face	26%	39%	44%	36%
	Entertainment online / elektronisch	39%	18%	13%	25%
	Entertainment analog (Papier)	6%	18%	17%	13%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	45%	36%	24%	37%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	40%	41%	34%	39%
	Essen/Trinken	41%	16%	25%	27%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	65%	43%	48%	52%
	Schlafen, dösen	48%	39%	27%	40%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren				0%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	4%	4%	4%
Gesamt	100%	100%	100%	100%	
MIV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	27%	25%	29%	26%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	6%	1%	7%	4%

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Berufliche Kommunikation face to face	2%	4%	7%	4%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	3%	1%	3%	2%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	3%		3%	1%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken		1%		0%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	48%	34%	22%	33%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	10%	4%	6%	6%
	Private Kommunikation face to face	2%	7%	3%	5%
	Entertainment online / elektronisch	50%	41%	35%	41%
	Entertainment analog (Papier)	2%		3%	1%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	3%		1%	1%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	3%		1%	1%
	Essen/Trinken	20%	12%	17%	15%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	3%	2%	9%	4%
	Schlafen, dösen	3%	0%	1%	1%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	76%	81%	82%	81%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken		2%	3%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	13%	24%	26%	22%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	10%	12%	16%	12%

	15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Berufliche Kommunikation face to face	6%	8%	17%	10%
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	13%	10%	14%	12%
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	14%	5%	8%	8%
Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken		1%		1%
Private verbale Kommunikation - medial / technisch	40%	32%	22%	31%
Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	39%	14%	15%	20%
Private Kommunikation face to face	16%	18%	17%	17%
Entertainment online / elektronisch	43%	33%	28%	34%
Entertainment analog (Papier)	4%	6%	7%	6%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	27%	12%	9%	15%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	25%	14%	12%	16%
Essen/Trinken	33%	13%	20%	20%
Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	39%	16%	22%	23%
Schlafen, dösen	29%	14%	9%	16%
Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	32%	53%	55%	49%
Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	1%	3%	3%	2%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=1

Tabelle 63: Aktivitäten Hinfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wegedauer (Mehrfachnennungen möglich)

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
ÖV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch		15%	14%	15%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		25%	24%	25%
	Berufliche Kommunikation face to face		20%	13%	17%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		26%	27%	26%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		20%	16%	18%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken		1%		1%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch		34%	22%	29%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		47%	40%	43%
	Private Kommunikation face to face		32%	39%	36%
	Entertainment online / elektronisch		25%	24%	25%
	Entertainment analog (Papier)		9%	20%	13%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		44%	30%	37%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		31%	49%	39%
	Essen/Trinken		23%	28%	27%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen		49%	53%	52%
	Schlafen, dösen		30%	53%	40%
Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren				0%	

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken		4%	3%	4%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
MIV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	24%	26%		26%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	1%	5%		4%
	Berufliche Kommunikation face to face	5%	4%		4%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		4%		2%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		2%		1%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%			0%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	37%	29%		33%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	3%	7%		6%
	Private Kommunikation face to face	5%	5%		5%
	Entertainment online / elektronisch	47%	34%		41%
	Entertainment analog (Papier)		2%		1%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		1%		1%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		1%		1%
	Essen/Trinken	12%	15%		15%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	4%	3%		4%
	Schlafen, dösen		2%		1%
Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	89%	77%		81%	

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	2%	2%		2%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	24%	22%	20%	22%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	4%	13%	23%	12%
	Berufliche Kommunikation face to face	7%	11%	10%	10%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	1%	13%	22%	12%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	1%	9%	13%	8%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%	1%		1%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	37%	31%	25%	31%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	4%	23%	35%	20%
	Private Kommunikation face to face	8%	16%	32%	17%
	Entertainment online / elektronisch	46%	31%	28%	34%
	Entertainment analog (Papier)		5%	16%	6%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	1%	18%	24%	15%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	3%	13%	41%	16%
	Essen/Trinken	16%	18%	28%	20%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	9%	22%	46%	23%
	Schlafen, dösen	2%	13%	44%	16%
Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	82%	46%	12%	49%	

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	1%	3%	2%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=1

Tabelle 64: Zeitintensivste Aktivität Hinfahrt, nach Wohnregion und Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Weinviertel	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	1%	4%	2%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	3%		1%
	Berufliche Kommunikation face to face	1%	1%	1%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	7%		3%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	4%		2%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	2%	1%	2%
	Private Kommunikation face to face	9%	1%	4%
	Entertainment online / elektronisch	4%	7%	6%
	Entertainment analog (Papier)	2%		1%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	13%		5%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	24%	1%	10%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	4%	1%	2%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	8%	0%	4%
	Schlafen, dösen	17%		7%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		77%	45%
Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	3%	3%	

	Keine Angabe		2%	1%
	Gesamt	100%	100%	100%
Wiener Umland, Süd	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch		7%	4%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	10%		4%
	Berufliche Kommunikation face to face	3%	1%	2%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	9%		3%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		2%	1%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	7%	1%	3%
	Private Kommunikation face to face	4%	3%	4%
	Entertainment online / elektronisch	6%	7%	7%
	Entertainment analog (Papier)	4%		1%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	6%	1%	3%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	21%		8%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	4%	8%	7%
	Essen/Trinken		1%	1%
	Tagräumen, entspannen, aus Fenster schauen	14%	2%	6%
	Schlafen, dösen	7%		3%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		63%	40%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	1%	4%	3%
	Keine Angabe	2%		1%
	Gesamt	100%	100%	100%
Östl. Obersteiermark	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	2%	4%	3%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	5%	1%	2%
	Berufliche Kommunikation face to face	4%	2%	3%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	6%		2%

	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	4%		2%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	2%	2%	2%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	6%		3%
	Private Kommunikation face to face	14%	1%	6%
	Entertainment online / elektronisch	8%	14%	12%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	9%		4%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	31%		13%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch		8%	5%
	Tagräumen, entspannen, aus Fenster schauen	1%		0%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		64%	37%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken		2%	1%
	Keine Angabe	8%	3%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%
Gesamt	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	1%	5%	3%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	6%	0%	2%
	Berufliche Kommunikation face to face	3%	1%	2%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	7%		3%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	3%	1%	2%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%	1%	1%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	5%	1%	2%
	Private Kommunikation face to face	9%	2%	5%
	Entertainment online / elektronisch	6%	9%	8%
	Entertainment analog (Papier)	2%		1%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	9%	0%	4%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	25%	0%	10%

Private verbale Kommunikation - medial / technisch	3%	6%	5%
Essen/Trinken		0%	0%
Tagräumen, entspannen, aus Fenster schauen	8%	1%	3%
Schlafen, dösen	8%		3%
Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	0%	68%	41%
Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	1%	3%	2%
Keine Angabe	3%	2%	2%
Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 65: Zeitintensivste Aktivität Hinfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV

	Zug	Bus	PKW	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	0%	4%	5%	3%
Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	6%	6%	0%	2%
Berufliche Kommunikation face to face	2%	6%	1%	2%
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	7%	9%		3%
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	3%		1%	2%
Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%		1%	1%
Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	6%	2%	1%	2%
Private Kommunikation face to face	9%	11%	2%	5%
Entertainment online / elektronisch	6%	6%	9%	8%
Entertainment analog (Papier)	2%			1%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	11%	2%	0%	4%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	23%	35%	0%	10%
Private verbale Kommunikation - medial / technisch	3%		6%	5%
Essen/Trinken			0%	0%

	Zug	Bus	PKW	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	8%	8%	1%	3%
Schlafen, dösen	10%			3%
Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren			68%	41%
Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	1%	2%	3%	2%
Keine Angabe	2%	8%	2%	2%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 66: Zeitintensivste Aktivität Hinfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wegedauer

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
ÖV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch		1%		1%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		6%	6%	6%
	Berufliche Kommunikation face to face		2%	3%	3%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		4%	12%	7%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		2%	4%	3%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken		2%		1%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		7%	3%	5%
	Private Kommunikation face to face		6%	10%	9%
	Entertainment online / elektronisch		8%	3%	6%
	Entertainment analog (Papier)		3%		2%

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		13%	6%	9%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		22%	30%	25%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch		4%	1%	3%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen		9%	5%	8%
	Schlafen, dösen		5%	13%	8%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken			3%	1%
	Keine Angabe		5%	1%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
MIV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	3%	4%		5%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		0%		0%
	Berufliche Kommunikation face to face	2%	1%		1%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		2%		1%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%	0%		1%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		2%		1%
	Private Kommunikation face to face		3%		2%
	Entertainment online / elektronisch	8%	9%		9%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		0%		0%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)				0%

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Gesamt	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	6%	5%		6%
	Essen/Trinken	1%			0%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen		1%		1%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	73%	66%		68%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	3%		3%
	Keine Angabe	2%	2%		2%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	4%	3%	4%	3%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		3%	5%	2%
	Berufliche Kommunikation face to face	2%	2%	2%	2%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		2%	9%	3%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		2%	3%	2%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%	1%		1%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		4%	3%	2%
	Private Kommunikation face to face	3%	4%	9%	5%
	Entertainment online / elektronisch	9%	9%	5%	8%
	Entertainment analog (Papier)		1%		1%
Gesamt	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		6%	5%	4%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	1%	9%	25%	10%

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	6%	5%	2%	5%
	Essen/Trinken	1%			0%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	1%	4%	4%	3%
	Schlafen, dösen		2%	10%	3%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	67%	40%	9%	41%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	2%	3%	2%
	Keine Angabe	2%	3%	1%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 67: Zeitintensivste Aktivität Hinfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Altersgruppen

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
ÖV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch		2%	1%	1%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		8%	11%	6%
	Berufliche Kommunikation face to face		3%	7%	3%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	2%	7%	15%	7%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	2%	2%	6%	3%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	2%			1%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	7%	4%	4%	5%

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Private Kommunikation face to face	9%	9%	10%	9%
	Entertainment online / elektronisch	12%	3%	3%	6%
	Entertainment analog (Papier)		3%	2%	2%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	9%	11%	6%	9%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	30%	26%	17%	25%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	5%		3%	3%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	7%	10%	3%	8%
	Schlafen, dösen	6%	12%	4%	8%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren				0%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%		2%	1%
	Keine Angabe	6%		4%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
MIV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch		7%	4%	5%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		0%		0%
	Berufliche Kommunikation face to face			5%	1%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)			3%	1%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken		1%		1%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	2%	1%		1%
	Private Kommunikation face to face		3%	2%	2%

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Gesamt	Entertainment online / elektronisch	11%	10%	7%	9%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch			1%	0%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)			1%	0%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	11%	5%	5%	6%
	Essen/Trinken		1%		0%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen			2%	1%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	69%	71%	62%	68%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	2%	2%	5%	3%
	Keine Angabe	5%		3%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch		5%	3%	3%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		3%	4%	2%
	Berufliche Kommunikation face to face		1%	5%	2%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	1%	2%	5%	3%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	1%	1%	4%	2%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%	1%		1%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	5%	2%	1%	2%
	Private Kommunikation face to face	5%	5%	4%	5%
Entertainment online / elektronisch	12%	7%	6%	8%	

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Entertainment analog (Papier)		1%	1%	1%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	5%	4%	3%	4%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	17%	9%	6%	10%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	7%	3%	4%	5%
	Essen/Trinken		1%		0%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	4%	3%	3%	3%
	Schlafen, dösen	3%	4%	2%	3%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	28%	46%	42%	41%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	2%	4%	2%
	Keine Angabe	6%		3%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 68: Aktivitäten (gruppiert) Rückfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV (Mehrfachnennungen möglich)

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Weinviertel	Ruhe, Entspannung Rückfahrt	66%	15%	36%
	Kommunikation Rückfahrt	70%	46%	56%
	Berufliche / private Aktivitäten Rückfahrt	79%	48%	61%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		83%	48%
	Gesamt	100%	100%	100%
Wiener	Ruhe, Entspannung Rückfahrt	51%	18%	30%

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Umland, Süd	Kommunikation Rückfahrt	70%	48%	56%
	Berufliche / private Aktivitäten Rückfahrt	73%	29%	45%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		71%	45%
	Gesamt	100%	100%	100%
Östl. Obersteier- mark	Ruhe, Entspannung Rückfahrt	77%	16%	41%
	Kommunikation Rückfahrt	81%	46%	60%
	Berufliche / private Aktivitäten Rückfahrt	75%	47%	58%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		76%	44%
	Gesamt	100%	100%	100%
Gesamt	Ruhe, Entspannung Rückfahrt	65%	16%	36%
	Kommunikation Rückfahrt	74%	47%	58%
	Berufliche / private Aktivitäten Rückfahrt	76%	41%	55%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		76%	46%
	Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=5

Tabelle 69: Aktivitäten (gruppiert) Rückfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich)

	Zug	Bus	PKW	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Ruhe, Entspannung Rückfahrt	60%	86%	16%	36%
Kommunikation Rückfahrt	74%	72%	47%	58%
Berufliche / private Aktivitäten Rückfahrt	78%	64%	41%	55%
Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren			76%	46%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=5

Tabelle 70: Aktivitäten Rückfahrt, nach Wohnregion und Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV (Mehrfachnennungen möglich)

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Weinviertel	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	11%	21%	17%
	Schriftlich Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	21%	3%	11%
	Berufliche Kommunikation face to face	13%	4%	8%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	17%	1%	8%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	15%	1%	7%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	6%		3%
	Private Kommunikation - medial / technisch	25%	32%	29%
	Private Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	36%	5%	18%
	Private Kommunikation face to face	39%	4%	19%
	Entertainment online / elektronisch	22%	43%	34%
	Entertainment analog (Papier)	20%		8%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	33%	1%	15%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	42%	2%	19%
	Essen/Trinken	24%	11%	16%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	53%	4%	25%
	Schlafen, dösen	41%	1%	18%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		83%	48%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	6%	3%	4%
Gesamt	100%	100%	100%	
Wiener Umland, Süd	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	23%	30%	27%
	Schriftlich Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	26%	4%	12%

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
	Berufliche Kommunikation face to face	21%	12%	15%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	19%		7%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	8%		3%
	Private Kommunikation - medial / technisch	32%	34%	33%
	Private Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	46%	8%	22%
	Private Kommunikation face to face	30%	4%	13%
	Entertainment online / elektronisch	34%	25%	29%
	Entertainment analog (Papier)	16%		6%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	24%	3%	11%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	36%		13%
	Essen/Trinken	17%	17%	17%
	Tagräumen, entspannen, aus Fenster schauen	43%	3%	18%
	Schlafen, dösen	14%		5%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		71%	45%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	3%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%
Östl. Obersteiermark	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	15%	21%	19%
	Schriftlich Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	16%	1%	7%
	Berufliche Kommunikation face to face	11%	6%	8%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	25%	1%	11%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	15%		6%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	2%	2%	2%
	Private Kommunikation - medial / technisch	41%	35%	37%

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
	Private Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	49%	2%	21%
	Private Kommunikation face to face	38%	7%	20%
	Entertainment online / elektronisch	21%	41%	33%
	Entertainment analog (Papier)	10%		4%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	42%		17%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	31%		13%
	Essen/Trinken	41%	10%	23%
	Tagräumen, entspannen, aus Fenster schauen	53%	6%	25%
	Schlafen, dösen	42%	1%	18%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		76%	44%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	4%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%
Gesamt	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	16%	24%	21%
	Schriftlich Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	21%	3%	10%
	Berufliche Kommunikation face to face	15%	7%	10%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	20%	1%	8%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	13%	0%	5%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	3%	0%	1%
	Private Kommunikation - medial / technisch	32%	34%	33%
	Private Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	43%	5%	20%
	Private Kommunikation face to face	36%	5%	17%
	Entertainment online / elektronisch	25%	36%	32%
Entertainment analog (Papier)	16%		6%	

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	33%	2%	14%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	36%	1%	15%
	Essen/Trinken	27%	13%	19%
	Tagräumen, entspannen, aus Fenster schauen	50%	4%	23%
	Schlafen, dösen	33%	0%	13%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		76%	46%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	4%	3%	4%
	Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=5

Tabelle 71: Aktivitäten Rückfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Altersgruppen (Mehrfachnennungen möglich)

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
ÖV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	7%	21%	22%	16%
	Schriftlich Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	8%	31%	22%	21%
	Berufliche Kommunikation face to face	6%	14%	31%	15%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	13%	25%	21%	20%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	10%	17%	10%	13%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	3%	2%	5%	3%
	Private Kommunikation - medial / technisch	39%	33%	21%	32%
	Private Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	64%	32%	31%	43%
	Private Kommunikation face to face	30%	35%	46%	36%

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Entertainment online / elektronisch	38%	18%	19%	25%
	Entertainment analog (Papier)	6%	24%	16%	16%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	39%	33%	24%	33%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	37%	40%	26%	36%
	Essen/Trinken	40%	19%	24%	27%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	63%	42%	44%	50%
	Schlafen, dösen	35%	34%	27%	33%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	6%	3%	4%	4%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
MIV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	23%	24%	25%	24%
	Schriftlich Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	6%	1%	3%	3%
	Berufliche Kommunikation face to face	2%	7%	12%	7%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	3%	0%		1%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	3%			0%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken		1%		0%
	Private Kommunikation - medial / technisch	51%	36%	20%	34%
	Private Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	8%	4%	6%	5%
	Private Kommunikation face to face	2%	7%	3%	5%
Entertainment online / elektronisch	38%	37%	33%	36%	

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Gesamt	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	3%		4%	2%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	3%		1%	1%
	Essen/Trinken	18%	10%	14%	13%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	3%	2%	9%	4%
	Schlafen, dösen		0%	1%	0%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	74%	78%	73%	76%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken		2%	7%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	14%	23%	24%	21%
	Schriftlich Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	7%	12%	10%	10%
	Berufliche Kommunikation face to face	4%	9%	18%	10%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	9%	9%	7%	8%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	7%	6%	3%	5%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	2%	1%	2%	1%
	Private Kommunikation - medial / technisch	44%	35%	20%	33%
	Private Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	41%	14%	15%	20%
	Private Kommunikation face to face	19%	16%	17%	17%
	Entertainment online / elektronisch	38%	30%	28%	32%
Entertainment analog (Papier)	3%	8%	5%	6%	

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	24%	11%	11%	14%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	23%	14%	10%	15%
	Essen/Trinken	31%	13%	17%	19%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	38%	16%	21%	23%
	Schlafen, dösen	21%	12%	10%	13%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	31%	51%	48%	46%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	3%	6%	4%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=5

Tabelle 72: Aktivitäten Rückfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wegedauer (Mehrfachnennungen möglich)

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
ÖV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch		18%	13%	16%
	Schriftlich Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		23%	19%	21%
	Berufliche Kommunikation face to face		16%	13%	15%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		22%	20%	20%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		14%	12%	13%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken		1%	5%	3%
	Private Kommunikation - medial / technisch		37%	25%	32%

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Private Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		47%	41%	43%
	Private Kommunikation face to face		31%	41%	36%
	Entertainment online / elektronisch		23%	26%	25%
	Entertainment analog (Papier)		13%	21%	16%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		34%	33%	33%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		29%	44%	36%
	Essen/Trinken		22%	30%	27%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen		46%	54%	50%
	Schlafen, dösen		27%	41%	33%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken		3%	5%	4%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
MIV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	19%	25%		24%
	Schriftlich Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	1%	3%		3%
	Berufliche Kommunikation face to face	8%	7%		7%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		1%		1%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		1%		0%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%			0%
	Private Kommunikation - medial / technisch	36%	31%		34%
	Private Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	4%	5%		5%

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Private Kommunikation face to face	4%	5%		5%
	Entertainment online / elektronisch	40%	31%		36%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		3%		2%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		1%		1%
	Essen/Trinken	11%	12%		13%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	4%	3%		4%
	Schlafen, dösen		1%		0%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	87%	70%		76%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	4%	3%		3%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	20%	22%	19%	21%
	Schriftlich Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	2%	11%	18%	10%
	Berufliche Kommunikation face to face	9%	11%	11%	10%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		10%	16%	8%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		6%	10%	5%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%	1%	4%	1%
	Private Kommunikation - medial / technisch	37%	33%	28%	33%
	Private Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	5%	22%	36%	20%
Private Kommunikation face to face	7%	16%	35%	17%	

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Entertainment online / elektronisch	41%	28%	30%	32%
	Entertainment analog (Papier)		5%	17%	6%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	1%	16%	27%	14%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	3%	12%	37%	15%
	Essen/Trinken	15%	16%	29%	19%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	8%	21%	46%	23%
	Schlafen, dösen	1%	12%	33%	13%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	81%	42%	10%	46%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	4%	3%	4%	4%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=5

Tabelle 73: Zeitintensivste Aktivität Rückfahrt, nach Wohnregion und Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Weinviertel	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch		4%	2%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	3%		1%
	Berufliche Kommunikation face to face	1%	1%	1%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	3%		1%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	1%		0%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	3%	1%	2%
	Private Kommunikation face to face	15%	1%	7%

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
	Entertainment online / elektronisch	7%	7%	7%
	Entertainment analog (Papier)	2%		1%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	12%		5%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	20%	1%	9%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	3%	1%	2%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	9%	1%	5%
	Schlafen, dösen	16%		7%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		76%	44%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	3%	3%
	Keine Angabe	1%	3%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%
Wiener Umland, Süd	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	5%	5%	5%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	10%		4%
	Berufliche Kommunikation face to face	1%	1%	1%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	6%		2%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	7%		3%
	Private Kommunikation face to face	2%	3%	3%
	Entertainment online / elektronisch	9%	5%	6%
	Entertainment analog (Papier)	1%		0%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	3%	3%	3%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	22%		8%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	4%	10%	8%
	Essen/Trinken	3%	2%	2%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	15%	2%	6%
	Schlafen, dösen	9%		3%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		64%	40%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken		4%	3%
Keine Angabe	3%	1%	2%	

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
	Gesamt	100%	100%	100%
Östl. Obersteier mark	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch		3%	2%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	10%	1%	4%
	Berufliche Kommunikation face to face	2%	2%	2%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	9%		4%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	2%		1%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	4%	2%	3%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	4%		1%
	Private Kommunikation face to face	10%	1%	4%
	Entertainment online / elektronisch	12%	14%	13%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	18%		7%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	16%		7%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch		9%	5%
	Essen/Trinken	1%		0%
	Tagräumen, entspannen, aus Fenster schauen	4%		2%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		63%	37%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken		2%	1%
	Keine Angabe	10%	4%	6%
Gesamt	100%	100%	100%	
Gesamt	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	1%	4%	3%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	7%	0%	3%
	Berufliche Kommunikation face to face	2%	1%	1%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	6%		2%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	1%		0%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%	1%	1%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	4%	0%	2%
	Private Kommunikation face to face	9%	2%	5%

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
	Entertainment online / elektronisch	9%	8%	9%
	Entertainment analog (Papier)	1%		0%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	11%	1%	5%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	19%	0%	8%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	2%	7%	5%
	Essen/Trinken	1%	1%	1%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	9%	1%	4%
	Schlafen, dösen	9%		3%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren		68%	40%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	1%	3%	2%
	Keine Angabe	5%	3%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 74: Zeitintensivste Aktivität Rückfahrt, nach Hauptverkehrsmittel / MIV und Wegedauer

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
ÖV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch		1%	2%	1%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		9%	6%	7%
	Berufliche Kommunikation face to face		2%	2%	2%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		4%	9%	6%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)			2%	1%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken		2%	1%	1%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		6%	3%	4%

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Private Kommunikation face to face		8%	9%	9%
	Entertainment online / elektronisch		8%	10%	9%
	Entertainment analog (Papier)		2%		1%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		14%	10%	11%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		16%	23%	19%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch		4%		2%
	Essen/Trinken			1%	1%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen		10%	8%	9%
	Schlafen, dösen		7%	11%	9%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken			3%	1%
	Keine Angabe		7%	1%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
MIV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	3%	3%		4%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		0%		0%
	Berufliche Kommunikation face to face	2%	1%		1%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%	0%		1%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		1%		0%
	Private Kommunikation face to face		3%		2%
	Entertainment online / elektronisch	8%	8%		8%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		2%		1%	

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)				0%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	6%	7%		7%
	Essen/Trinken	1%	1%		1%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	1%	1%		1%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	72%	66%		68%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	3%		3%
	Keine Angabe	2%	4%		3%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch	3%	2%	6%	3%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		4%	5%	3%
	Berufliche Kommunikation face to face	2%	1%	1%	1%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		2%	7%	2%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)			2%	0%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	1%	1%	1%	1%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)		3%	2%	2%
	Private Kommunikation face to face	2%	5%	8%	5%
	Entertainment online / elektronisch	9%	8%	11%	9%
	Entertainment analog (Papier)		1%		0%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch		7%	8%	5%

		bis 30 Min.	31 bis 60 Min.	länger als 60 Min.	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	1%	7%	19%	8%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	6%	6%	1%	5%
	Essen/Trinken	2%	0%	1%	1%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	2%	5%	6%	4%
	Schlafen, dösen		3%	9%	3%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	67%	40%	9%	40%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	2%	2%	2%
	Keine Angabe	3%	5%	1%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 75: Zeitintensivste Aktivität Rückfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Altersgruppen

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
ÖV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch		3%		1%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	5%	8%	11%	7%
	Berufliche Kommunikation face to face		1%	4%	2%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	3%	7%	9%	6%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		1%	2%	1%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	4%			1%

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	4%	5%	2%	4%
	Private Kommunikation face to face	11%	7%	10%	9%
	Entertainment online / elektronisch	19%	5%	3%	9%
	Entertainment analog (Papier)		1%	3%	1%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	14%	11%	8%	11%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	13%	25%	18%	19%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	5%		2%	2%
	Essen/Trinken	3%		2%	1%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	9%	9%	8%	9%
	Schlafen, dösen	2%	14%	9%	9%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%			1%
	Keine Angabe	5%	2%	10%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
	MIV	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch		6%	4%
Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)			0%		0%
Berufliche Kommunikation face to face				5%	1%
Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken			1%		1%
Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)			1%		0%
Private Kommunikation face to face			3%	1%	2%
Entertainment online / elektronisch		11%	9%	6%	8%

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch			4%	1%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)			1%	0%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	11%	6%	6%	7%
	Essen/Trinken		1%	1%	1%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen		1%	2%	1%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	69%	70%	62%	68%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	2%	2%	5%	3%
	Keine Angabe	7%	1%	4%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Berufliche verbale Kommunikation - medial / technisch		5%	2%	3%
	Berufliche schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	3%	3%	4%	3%
	Berufliche Kommunikation face to face		0%	5%	1%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	2%	2%	3%	2%
	Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)		0%	1%	0%
	Sonstige Aktivitäten zu berufl. Zwecken	2%	1%		1%
	Private schriftliche Kommunikation online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	3%	2%	1%	2%
	Private Kommunikation face to face	6%	4%	4%	5%
	Entertainment online / elektronisch	16%	7%	5%	9%
Entertainment analog (Papier)		0%	1%	0%	

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	8%	4%	5%	5%
	Nicht-geschäftliche Tätigkeiten analog (Papier)	8%	9%	7%	8%
	Private verbale Kommunikation - medial / technisch	7%	4%	5%	5%
	Essen/Trinken	1%	1%	1%	1%
	Tagträumen, entspannen, aus Fenster schauen	5%	4%	4%	4%
	Schlafen, dösen	1%	5%	3%	3%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	28%	46%	41%	40%
	Sonstige Aktivitäten zu priv. Zwecken	3%	2%	3%	2%
	Keine Angabe	6%	1%	6%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 76: Aktivitäten (gruppiert) Hinfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Altersgruppen (Mehrfachnennungen möglich)

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
ÖV	Ruhe, Entspannung Hinfahrt	82%	62%	64%	69%
	Kommunikation Hinfahrt	78%	73%	76%	75%
	Berufliche / private Aktivitäten Hinfahrt	80%	80%	79%	80%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
MIV	Ruhe, Entspannung Hinfahrt	20%	14%	25%	18%
	Kommunikation Hinfahrt	60%	47%	42%	48%

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Berufliche / private Aktivitäten Hinfahrt	52%	46%	41%	46%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	76%	81%	82%	81%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Ruhe, Entspannung Hinfahrt	57%	30%	38%	39%
	Kommunikation Hinfahrt	71%	56%	53%	59%
	Berufliche / private Aktivitäten Hinfahrt	68%	58%	53%	59%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	32%	53%	55%	49%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=1

Tabelle 77: Aktivitäten (gruppiert) Rückfahrt, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Altersgruppen (Mehrfachnennungen möglich)

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
ÖV	Ruhe, Entspannung Rückfahrt	75%	59%	60%	65%
	Kommunikation Rückfahrt	78%	71%	73%	74%
	Berufliche / private Aktivitäten Rückfahrt	75%	80%	68%	76%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
MIV	Ruhe, Entspannung Rückfahrt	20%	12%	22%	16%
	Kommunikation Rückfahrt	60%	47%	38%	47%
	Berufliche / private Aktivitäten Rückfahrt	41%	40%	42%	41%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	74%	78%	73%	76%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Gesamt	Ruhe, Entspannung Rückfahrt	52%	28%	35%	36%
	Kommunikation Rückfahrt	70%	55%	50%	58%
	Berufliche / private Aktivitäten Rückfahrt	61%	54%	51%	55%
	Keine Aktivitäten, konzentriere mich auf's Fahren	31%	51%	48%	46%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400, n miss=5

Tabelle 78: Hinfahrt: Technologische Basis von Aktivitäten, nach Wohnregion und Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV (Mehrfachnennungen möglich)

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Weinviertel	Aktivitäten analog, Hinfahrt	69%	3%	36%
	Aktivitäten elektronisch, Hinfahrt	76%	75%	76%
	Aktivitäten medial / technisch (Telefonieren / Videotelefonieren), Hinfahrt	37%	57%	47%
	Gesamt	100%	100%	100%
Wiener Umland, Süd	Aktivitäten analog, Hinfahrt	55%	5%	27%
	Aktivitäten elektronisch, Hinfahrt	84%	62%	72%
	Aktivitäten medial / technisch (Telefonieren / Videotelefonieren), Hinfahrt	47%	75%	62%
	Gesamt	100%	100%	100%
Östl. Obersteiermark	Aktivitäten analog, Hinfahrt	50%		25%
	Aktivitäten elektronisch, Hinfahrt	87%	74%	80%
	Aktivitäten medial / technisch (Telefonieren / Videotelefonieren), Hinfahrt	36%	54%	45%
	Gesamt	100%	100%	100%

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Gesamt	Aktivitäten analog, Hinfahrt	58%	3%	29%
	Aktivitäten elektronisch, Hinfahrt	82%	70%	76%
	Aktivitäten medial / technisch (Telefonieren / Videotelefonieren), Hinfahrt	40%	63%	52%
	Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=300 (PendlerInnen mit analogen, elektronischen, medial/technischen Aktivitäten)

Tabelle 79: Rückfahrt: Technologische Basis von Aktivitäten, nach Wohnregion und Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV (Mehrfachnennungen möglich)

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Weinviertel	Aktivitäten analog, Rückfahrt	66%	3%	34%
	Aktivitäten elektronisch, Rückfahrt	77%	71%	74%
	Aktivitäten medial / technisch (Telefonieren / Videotelefonieren), Rückfahrt	34%	59%	47%
	Gesamt	100%	100%	100%
Wiener Umland, Süd	Aktivitäten analog, Rückfahrt	52%		25%
	Aktivitäten elektronisch, Rückfahrt	73%	58%	65%
	Aktivitäten medial / technisch (Telefonieren / Videotelefonieren), Rückfahrt	46%	77%	62%
	Gesamt	100%	100%	100%
Östl. Obersteiermark	Aktivitäten analog, Rückfahrt	48%		24%
	Aktivitäten elektronisch Rückfahrt	90%	72%	81%
	Aktivitäten medial / technisch (Telefonieren / Videotelefonieren), Rückfahrt	51%	62%	56%
	Gesamt	100%	100%	100%
Gesamt	Aktivitäten analog, Rückfahrt	56%	1%	28%

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
	Aktivitäten elektronisch, Rückfahrt	80%	67%	73%
	Aktivitäten medial / technisch (Telefonieren / Videotelefonieren), Rückfahrt	44%	66%	55%
	Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=283 (PendlerInnen mit analogen, elektronischen, medial/technischen Aktivitäten)

Tabelle 80: Hinderliches für die Ausübung von Aktivitäten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV

		Hauptverkehrsmittel			
		Zug	Bus	PKW	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Unzureichende techn. Ausstattung für die Verwendung techn. Geräte	Ja eher/sehr	39%	36%	11%	22%
	Nein eher/gar nicht	60%	48%	84%	73%
	Keine Angabe	1%	15%	6%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Unzureichende Innenraumausstattung	Ja eher/sehr	35%	23%		33%
	Nein eher/gar nicht	62%	63%		62%
	Keine Angabe	3%	14%		5%
	Gesamt	100%	100%		100%
Ausreichende Zahl an Sitzplätzen ist nicht gewährleistet	Ja eher/sehr	48%	31%		45%
	Nein eher/gar nicht	49%	52%		50%
	Keine Angabe	3%	17%		5%
	Gesamt	100%	100%		100%
Gegebene Verkehrsverbindung	Ja eher/sehr	21%	14%		19%

		Hauptverkehrsmittel			
		Zug	Bus	PKW	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Nein eher/gar nicht	74%	67%		73%
	Keine Angabe	5%	19%		8%
	Gesamt	100%	100%		100%
Mangelnde Privatsphäre	Ja eher/sehr	16%	21%		17%
	Nein eher/gar nicht	79%	66%		77%
	Keine Angabe	5%	14%		6%
	Gesamt	100%	100%		100%
Schlechtes Raumklima / schlechte Luft	Ja eher/sehr	45%	26%	8%	22%
	Nein eher/gar nicht	52%	58%	88%	74%
	Keine Angabe	3%	16%	4%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Vibrationen und Erschütterungen	Ja eher/sehr	16%	12%	14%	15%
	Nein eher/gar nicht	81%	72%	81%	80%
	Keine Angabe	4%	16%	5%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Verkehrsaufkommen erfordert mehr/minder durchgängige Konzentration	Ja eher/sehr			40%	40%
	Nein eher/gar nicht			56%	56%
	Keine Angabe			4%	4%
	Gesamt			100%	100%
Sonstiges Hinderliches	Ja eher/sehr	29%	14%	25%	25%

		Hauptverkehrsmittel			
		Zug	Bus	PKW	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Nein eher/gar nicht	44%	21%	52%	47%
	Keine Angabe	27%	65%	23%	28%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 81: Hinderliches für die Ausübung von Aktivitäten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wohnregion

		Wohnregion											
		Weinviertel			Wiener Umland, Süd			Östl. Obersteiermark			Gesamt		
		Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel		
		ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Unzureichende techn. Ausstattung für die Verwendung techn. Geräte	Ja eher/sehr	34%	9%	19%	34%	13%	21%	47%	10%	25%	39%	11%	22%
	Nein eher/gar nicht	66%	91%	80%	64%	77%	72%	44%	85%	68%	58%	84%	73%
	Keine Angabe		1%	0%	2%	10%	7%	9%	5%	7%	4%	6%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Unzureichende Innenraumausstattung	Ja eher/sehr	35%		35%	32%		32%	30%		30%	33%		33%
	Nein eher/gar nicht	65%		65%	68%		68%	54%		54%	62%		62%
	Keine Angabe							16%		16%	5%		5%
	Gesamt	100%		100%	100%		100%	100%		100%	100%		100%
Ausreichende	Ja eher/sehr	51%		51%	53%		53%	30%		30%	45%		45%

		Wohnregion											
		Weinviertel			Wiener Umland, Süd			Östl. Obersteiermark			Gesamt		
		Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel		
		ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Zahl an Sitzplätzen ist nicht gewährleistet	Nein eher/gar nicht	49%		49%	47%		47%	54%		54%	50%		50%
	Keine Angabe						16%		16%	5%		5%	
	Gesamt	100%		100%	100%		100%	100%		100%	100%		100%
Gegebene Verkehrsverbindung	Ja eher/sehr	19%		19%	15%		15%	24%		24%	19%		19%
	Nein eher/gar nicht	77%		77%	83%		83%	59%		59%	73%		73%
	Keine Angabe	4%		4%	3%		3%	17%		17%	8%		8%
	Gesamt	100%		100%	100%		100%	100%		100%	100%		100%
Mangelnde Privatsphäre	Ja eher/sehr	19%		19%	18%		18%	14%		14%	17%		17%
	Nein eher/gar nicht	81%		81%	81%		81%	69%		69%	77%		77%
	Keine Angabe				1%		1%	18%		18%	6%		6%
	Gesamt	100%		100%	100%		100%	100%		100%	100%		100%
Schlechtes Raumklima / schlechte Luft	Ja eher/sehr	57%	4%	26%	55%	7%	24%	15%	14%	14%	42%	8%	22%
	Nein eher/gar nicht	43%	94%	73%	45%	87%	72%	69%	81%	76%	53%	88%	74%
	Keine Angabe		2%	1%		6%	4%	16%	5%	9%	6%	4%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Vibrationen	Ja eher/sehr	20%	9%	14%	17%	16%	16%	8%	17%	14%	15%	14%	15%

		Wohnregion											
		Weinviertel			Wiener Umland, Süd			Östl. Obersteiermark			Gesamt		
		Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel		
		ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
und Erschütterungen	Nein eher/gar nicht	79%	88%	84%	83%	78%	80%	75%	78%	77%	79%	81%	80%
	Keine Angabe	1%	3%	2%		7%	4%	17%	5%	10%	6%	5%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Verkehrsaufkommen erfordert mehr/minder durchgängige Konzentration	Ja eher/sehr		33%	33%		39%	39%		49%	49%		40%	40%
	Nein eher/gar nicht		67%	67%		54%	54%		48%	48%		56%	56%
	Keine Angabe		1%	1%		7%	7%		3%	3%		4%	4%
	Gesamt		100%	100%		100%	100%		100%	100%		100%	100%
Sonstiges Hinderliches	Ja eher/sehr	36%	25%	30%	40%	29%	33%	3%	20%	13%	26%	25%	25%
	Nein eher/gar nicht	50%	54%	52%	48%	50%	49%	20%	53%	39%	39%	52%	47%
	Keine Angabe	14%	21%	18%	12%	21%	18%	76%	27%	48%	34%	23%	28%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 82: Hinderliches für die Ausübung von Aktivitäten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Altersgruppen

		Altersgruppen											
		15 bis 29 Jahre			30 bis 49 Jahre			50 Jahre und älter			Gesamt		
		Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel		
		ÖV	MIV	Gesamt									
		Anteil	Anteil	Anteil									
Unzureichende technische Ausstattung für die Verwendung techn. Geräte	Ja eher/sehr	57%	28%	45%	30%	6%	14%	26%	9%	15%	39%	11%	22%
	Nein eher/gar nicht	43%	72%	55%	66%	87%	80%	66%	84%	78%	58%	84%	73%
	Keine Angabe				4%	6%	6%	8%	7%	7%	4%	6%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Unzureichende Innenraumausstattung	Ja eher/sehr	37%		37%	31%		31%	29%		29%	33%		33%
	Nein eher/gar nicht	56%		56%	65%		65%	65%		65%	62%		62%
	Keine Angabe	7%		7%	4%		4%	6%		6%	5%		5%
	Gesamt	100%		100%	100%		100%	100%		100%	100%		100%
Ausreichende Zahl an Sitzplätzen ist nicht gewährleistet	Ja eher/sehr	32%		32%	56%		56%	43%		43%	45%		45%
	Nein eher/gar nicht	58%		58%	42%		42%	51%		51%	50%		50%
	Keine Angabe	9%		9%	2%		2%	6%		6%	5%		5%
	Gesamt	100%		100%	100%		100%	100%		100%	100%		100%
Gegebene Verkehrsverbindung	Ja eher/sehr	19%		19%	16%		16%	27%		27%	19%		19%
	Nein eher/gar nicht	73%		73%	78%		78%	62%		62%	73%		73%
	Keine Angabe	8%		8%	6%		6%	11%		11%	8%		8%

		Altersgruppen											
		15 bis 29 Jahre			30 bis 49 Jahre			50 Jahre und älter			Gesamt		
		Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel		
		ÖV	MIV	Gesamt									
		Anteil	Anteil	Anteil									
	Gesamt	100%		100%	100%		100%	100%		100%	100%		100%
Mangelnde Privatsphäre	Ja eher/sehr	14%		14%	19%		19%	17%		17%	17%		17%
	Nein eher/gar nicht	78%		78%	77%		77%	74%		74%	77%		77%
	Keine Angabe	8%		8%	4%		4%	9%		9%	6%		6%
	Gesamt	100%		100%	100%		100%	100%		100%	100%		100%
Schlechtes Raumklima / schlechte Luft	Ja eher/sehr	38%	6%	25%	46%	10%	22%	41%	7%	18%	42%	8%	22%
	Nein eher/gar nicht	56%	92%	70%	49%	84%	72%	55%	92%	79%	53%	88%	74%
	Keine Angabe	7%	3%	5%	5%	6%	6%	4%	2%	3%	6%	4%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Vibrationen und Erschütterungen	Ja eher/sehr	15%	16%	15%	13%	12%	12%	19%	17%	18%	15%	14%	15%
	Nein eher/gar nicht	76%	82%	79%	82%	82%	82%	77%	79%	78%	79%	81%	80%
	Keine Angabe	8%	3%	6%	5%	6%	6%	4%	4%	4%	6%	5%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Verkehrsaufkommen erfordert mehr/minder durchgängig	Ja eher/sehr		41%	41%		38%	38%		43%	43%		40%	40%
	Nein eher/gar nicht		59%	59%		56%	56%		54%	54%		56%	56%
	Keine Angabe					5%	5%		3%	3%		4%	4%

		Altersgruppen												
		15 bis 29 Jahre			30 bis 49 Jahre			50 Jahre und älter			Gesamt			
		Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			
		ÖV	MIV	Gesamt										
		Anteil	Anteil	Anteil										
e	Konzentration	Gesamt		100%	100%		100%	100%		100%	100%		100%	100%
Sonstiges Hinderliches	Ja eher/sehr		17%	30%	23%	30%	24%	26%	34%	23%	26%	26%	25%	25%
	Nein eher/gar nicht		39%	56%	46%	47%	51%	49%	25%	52%	43%	39%	52%	47%
	Keine Angabe		43%	14%	31%	24%	25%	24%	41%	25%	31%	34%	23%	28%
	Gesamt		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 83: Hinderliches für die Ausübung von Aktivitäten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wegedauer

		Pendelzeit in Minuten											
		bis 30 Min.			31 bis 60 Min.			länger als 60 Min.			Gesamt		
		Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel		
		ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Unzureichende techn. Ausstattung für die Verwendung	Ja eher/sehr		13%	14%	38%	10%	21%	42%		35%	39%	11%	22%
	Nein eher/gar nicht		79%	78%	59%	86%	75%	55%		63%	58%	84%	73%
	Keine Angabe		7%	8%	4%	5%	4%	2%		2%	4%	6%	5%

		Pendelzeit in Minuten											
		bis 30 Min.			31 bis 60 Min.			länger als 60 Min.			Gesamt		
		Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel		
		ÖV	MIV	Gesamt									
		Anteil	Anteil	Anteil									
techn. Geräte	Gesamt	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%
Unzureichende Innenraumauss- stattung	Ja eher/sehr			43%	30%		30%	34%		34%	33%		33%
	Nein eher/gar nicht			57%	66%		66%	58%		58%	62%		62%
	Keine Angabe				4%		4%	8%		8%	5%		5%
	Gesamt	100 %		100%	100 %		100%	100 %		100%	100 %		100%
Ausreichende Zahl an Sitzplätzen ist nicht gewährleistet	Ja eher/sehr			68%	34%		34%	55%		55%	45%		45%
	Nein eher/gar nicht			32%	62%		62%	37%		37%	50%		50%
	Keine Angabe				4%		4%	8%		8%	5%		5%
	Gesamt	100 %		100%	100 %		100%	100 %		100%	100 %		100%
Gegebene Verkehrs- verbindung	Ja eher/sehr			13%	13%		13%	28%		28%	19%		19%
	Nein eher/gar nicht			73%	82%		82%	61%		61%	73%		73%
	Keine Angabe			14%	5%		5%	11%		11%	8%		8%
	Gesamt	100 %		100%	100 %		100%	100 %		100%	100 %		100%
Mangelnde Privatsphäre	Ja eher/sehr			56%	14%		14%	15%		15%	17%		17%
	Nein eher/gar nicht			44%	81%		81%	75%		75%	77%		77%
	Keine Angabe				4%		4%	10%		10%	6%		6%

		Pendelzeit in Minuten											
		bis 30 Min.			31 bis 60 Min.			länger als 60 Min.			Gesamt		
		Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel		
		ÖV	MIV	Gesamt									
		Anteil	Anteil	Anteil									
	Gesamt	100 %		100%	100 %		100%	100 %		100%	100 %		100%
Schlechtes Raumklima / schlechte Luft	Ja eher/sehr		6%	10%	39%	10%	22%	44%		37%	42%	8%	22%
	Nein eher/gar nicht		91%	86%	58%	84%	74%	49%		57%	53%	88%	74%
	Keine Angabe		3%	4%	3%	5%	4%	8%		6%	6%	4%	5%
	Gesamt	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%
Vibrationen und Erschüt- terungen	Ja eher/sehr		10%	10%	15%	17%	16%	17%		16%	15%	14%	15%
	Nein eher/gar nicht		86%	86%	81%	76%	78%	76%		78%	79%	81%	80%
	Keine Angabe		3%	4%	5%	7%	6%	7%		6%	6%	5%	5%
	Gesamt	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%
Verkehrsaufko- mmen erfordert mehr/ minder durchgängige Konzentration	Ja eher/sehr		40%	40%		43%	43%			21%		40%	40%
	Nein eher/gar nicht		58%	58%		52%	52%			79%		56%	56%
	Keine Angabe		2%	2%		5%	5%					4%	4%
	Gesamt		100 %	100%		100 %	100%		100 %	100%		100 %	100%
Sonstiges Hinderliches	Ja eher/sehr		16%	15%	27%	31%	29%	28%		28%	26%	25%	25%
	Nein eher/gar nicht		57%	58%	42%	49%	46%	33%		35%	39%	52%	47%
	Keine Angabe		26%	27%	31%	20%	25%	39%		36%	34%	23%	28%

		Pendelzeit in Minuten											
		bis 30 Min.			31 bis 60 Min.			länger als 60 Min.			Gesamt		
		Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel		
		ÖV	MIV	Gesamt									
		Anteil	Anteil	Anteil									
	Gesamt	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 84: Unzureichende techn. Ausstattung für die Verwendung techn. Geräte, Mehrfachnennungen möglich

	Hauptverkehrsmittel		
	MIV	ÖV	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil
kein (kostenloses) WLAN		70%	58%
keine / zu wenig Steckdosen		30%	22%
keine Freisprechanlage			13%
Keine Angabe		11%	12%
Sonstiges		7%	9%
Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=83

Tabelle 85: Unzureichende techn. Ausstattung für die Verwendung techn. Geräte, Mehrfachnennungen möglich

	Hauptverkehrsmittel			
	PKW	Zug	Bus	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
kein (kostenloses) WLAN		28%	27%	13%
keine / zu wenig Steckdosen		14%	4%	5%

	Hauptverkehrsmittel			
	PKW	Zug	Bus	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
keine Freisprechanlage				3%
Keine Angabe		3%	12%	3%
Sonstiges		3%		2%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 86: Unzureichende Innenraumausstattung, Mehrfachnennungen möglich

	Hauptverkehrsmittel
	ÖV
	Anteil
nicht genügend Sitzplätze	25%
wenig / keine Tische	20%
Platzmangel	16%
Sonstiges (bspw. Licht, Haltemöglichkeiten, unbequeme Sitzplätze)	22%
Keine Angabe	27%
Gesamt	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=51

Tabelle 87: Unzureichende Innenraumausstattung, Mehrfachnennungen möglich

	Hauptverkehrsmittel			
	PKW	Zug	Bus	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Keine Angabe		9%	7%	4%
nicht genügend Sitzplätze		10%		3%
Sonstiges		7%	7%	3%
wenig / keine Tische		7%	4%	3%

	Hauptverkehrsmittel			
	PKW	Zug	Bus	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Platzmangel		5%	4%	2%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 88: Gegebene Verkehrsverbindung, Mehrfachnennungen möglich

	Hauptverkehrsmittel
	ÖV
	Anteil
Umstiege	33%
Verspätungen	15%
lange Intervalle	10%
lange Wartezeit	9%
Sonstiges (bspw. kurze Umstiegszeiten, Fahrdauer)	10%
Keine Angabe	25%
Gesamt	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=34

Tabelle 89: Gegebene Verkehrsverbindung, Mehrfachnennungen möglich

	Hauptverkehrsmittel			
	PKW	Zug	Bus	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Umstiege		8%		3%
Keine Angabe		5%	2%	2%
Verspätungen		3%	4%	1%
Sonstiges		2%	3%	1%
lange Intervalle		2%	2%	1%

	Hauptverkehrsmittel			
	PKW	Zug	Bus	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
lange Wartezeit		1%	3%	1%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 90: Sonstiges Hinderliches, Mehrfachnennungen möglich

	Hauptverkehrsmittel		
	MIV	ÖV	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil
Hohes Verkehrsaufkommen	39%		24%
Stau und Baustellen	28%		17%
rücksichtslose VerkehrsteilnehmerInnen	27%		17%
unangenehme,rücksichtslose Fahrgäste		27%	10%
keine Klimaanlage / schlecht temperiert		26%	10%
Lärm	2%	19%	8%
Sonstiges (bspw. Witterungsverhältnisse, Zugausfälle, zuviel/zuwenig Lautsprecherdurchsagen)	13%	43%	25%
Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=97

Tabelle 91: Sonstiges Hinderliches, Mehrfachnennungen möglich

	Hauptverkehrsmittel			
	PKW	Zug	Bus	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Sonstiges	3%	13%		6%
Hohes Verkehrsaufkommen	10%			6%
Stau und Baustellen	7%			4%

	Hauptverkehrsmittel			
	PKW	Zug	Bus	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
rücksichtslose VerkehrsteilnehmerInnen	7%			4%
unangenehme,rücksichtslose Fahrgäste		8%		3%
keine Klimaanlage / schlecht temperiert		5%	14%	3%
Lärm	0%	4%	6%	2%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 92: Sonstige Aktivitäten, die nicht ausgeübt werden können?, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wohnregion

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Weinviertel	Ja	12%	12%	12%
	Nein	88%	86%	87%
	Keine Angabe		2%	1%
	Gesamt	100%	100%	100%
Wiener Umland, Süd	Ja	14%	10%	11%
	Nein	86%	90%	89%
	Gesamt	100%	100%	100%
Östl. Obersteiermark	Ja	14%	7%	10%
	Nein	77%	93%	87%
	Keine Angabe	8%		3%
	Gesamt	100%	100%	100%
Gesamt	Ja	13%	10%	11%
	Nein	84%	90%	88%
	Keine Angabe	3%	1%	1%

		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
	Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 93: Sonstige Aktivitäten, die nicht ausgeübt werden können?, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV

	Zug	Bus	PKW	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Ja	15%	8%	10%	11%
Nein	83%	85%	90%	88%
Keine Angabe	2%	7%	1%	1%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 94: Sonstige Aktivitäten, die nicht ausgeübt werden können?, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Altersgruppen

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
ÖV	Ja	18%	13%	7%	13%
	Nein	82%	83%	88%	84%
	Keine Angabe		4%	5%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
MIV	Ja	17%	10%	5%	10%
	Nein	83%	90%	94%	90%
	Keine Angabe		1%	1%	1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Ja	18%	11%	6%	11%
	Nein	82%	87%	92%	88%

		15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Keine Angabe		2%	2%	1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 95: Art der sonstigen Aktivitäten, die nicht ausgeübt werden können, Mehrfachnennungen möglich

	Hauptverkehrsmittel		
	MIV	ÖV	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil
Lesen			29%
Online Aktivitäten			21%
Schlafen			21%
Entspannen			14%
Erwerbsarbeit erledigen			12%
Sonstiges (bspw. Getränke kaufen, Fernsehen)			11%
Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=40

Tabelle 96: Anerkennung beruflicher Aktivitäten als Arbeitszeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV

		Hauptverkehrsmittel		
		ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil
Anerkennung beruflicher Aktivitäten als Arbeitszeit	Ja	10%	16%	13%
	Teilweise	15%	5%	10%
	Nein	69%	74%	71%
	Keine Angabe	7%	4%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=153

Tabelle 97: ÖV: Aktivitäten Wartezeit, nach Wohnregion (Mehrfachnennungen möglich)

	Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Keine langen Wartezeiten, kann da nicht viel machen	56%	41%	63%	54%
Kommunikation - medial / technisch	15%	9%	7%	10%
schriftlich kommunizieren online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	18%	24%	16%	19%
Spreche mit Mitwartenden	25%	6%	10%	14%
Entertainment online / elektronisch	5%	16%	7%	9%
Entertainment analog (Papier)	9%	4%	2%	5%
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	5%	7%	5%	6%
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten auf Papier	1%			0%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	9%	17%	10%	12%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten auf Papier	9%	18%	6%	11%
Essen/Trinken	13%	14%	13%	13%
Einkaufen, Geschäftsauslagen anschauen	22%	10%	11%	14%
Tagräumen, entspannen	7%	3%	6%	5%
Schlafen, dösen			3%	1%
Sonstiges	3%	14%	6%	8%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 98: ÖV: Aktivitäten Wartezeit, nach Altersgruppen (Mehrfachnennungen möglich)

	15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Keine langen Wartezeiten, kann da nicht viel machen	44%	61%	55%	54%
Kommunikation - medial / technisch	13%	10%	8%	10%
schriftlich kommunizieren online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	35%	13%	7%	19%
Spreche mit Mitwartenden	14%	11%	20%	14%
Entertainment online / elektronisch	18%	6%		9%
Entertainment analog (Papier)	10%	2%	3%	5%
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	3%	7%	8%	6%
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten auf Papier			2%	0%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	16%	7%	15%	12%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten auf Papier	11%	8%	15%	11%
Essen/Trinken	18%	10%	11%	13%
Einkaufen, Geschäftsauslagen anschauen	19%	10%	15%	14%
Tagräumen, entspannen	8%	4%	3%	5%
Schlafen, dösen	3%			1%
Sonstiges	5%	10%	8%	8%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 99: ÖV: Aktivitäten während Wartezeiten auf das Hauptverkehrsmittel, nach Zug/Bus (Mehrfachnennungen möglich)

	Zug	Bus	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil
Keine langen Wartezeiten, kann da nicht viel machen	51%	66%	54%

	Zug	Bus	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil
Kommunikation - medial / technisch	13%		10%
schriftlich kommunizieren online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	21%	14%	19%
Spreche mit Mitwartenden	15%	12%	14%
Entertainment online / elektronisch	10%	4%	9%
Entertainment analog (Papier)	6%		5%
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	6%	5%	6%
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten auf Papier	0%		0%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	14%	4%	12%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten auf Papier	11%	7%	11%
Essen/Trinken	14%	9%	13%
Einkaufen, Geschäftsauslagen anschauen	15%	10%	14%
Tagräumen, entspannen	6%	5%	5%
Schlafen, dösen		5%	1%
Sonstiges	8%	7%	8%
Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 100: Aktivitäten während der Wartezeit: Art der Aktivitäten (Mehrfachnennungen möglich)

	ÖV	Gesamt
	Anteil	Anteil
Kommunikation - medial / technisch	23%	23%
schriftlich kommunizieren online / elektronisch (Smartphone, Tablet, Laptop)	42%	42%
Spreche mit Mitwartenden	31%	31%
Entertainment online / elektronisch	19%	19%
Entertainment analog (Papier)	11%	11%

	ÖV	Gesamt
	Anteil	Anteil
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	12%	12%
Arbeiten/Geschäftliche Tätigkeiten auf Papier	1%	1%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten online / elektronisch	26%	26%
Nicht-geschäftliche Tätigkeiten auf Papier	23%	23%
Essen/Trinken	28%	28%
Einkaufen, Geschäftsauslagen anschauen	31%	31%
Tagräumen, entspannen	12%	12%
Schlafen, dösen	2%	2%
Sonstiges	16%	16%
Gesamt	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=74, n miss=1

Tabelle 101: Öffentlicher Verkehr als Alternative, nach Wohnregion

		Wohnregion			
		Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Öffentlicher Verkehr als Alternative	Nein, es gibt keine öffentliche Verkehrsanbindung	34%	32%	48%	38%
	Ja, habe ich früher auch gemacht	2%	4%	2%	3%
	Ja, wäre möglich	61%	64%	49%	58%
	Keine Angabe	3%		1%	1%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=238

Tabelle 102: Öffentlicher Verkehr als Alternative, nach Gemeindegröße

		Öffentlicher Verkehr als Alternative				
		Nein, es gibt keine öffentliche Verkehrsanbindung	Ja, habe ich früher auch gemacht	Ja, wäre möglich	Keine Angabe	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Gemeindegröße Wohnort	bis 1.999 EW	54%	1%	44%	2%	100%
	2.000 bis 9.999 EW	29%	3%	67%	0%	100%
	10.000 + EW	35%	5%	61%		100%
	Keine Angabe				100%	100%
	Gesamt	38%	3%	58%	1%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=238

Tabelle 103: MIV-NutzerInnen: Gründe für PKW, (Mehrfachnennungen möglich)

	Anteil
Flexibilität / Unabhängigkeit	62%
kürzere Fahrtzeit	36%
keine Umstiege zw. verschiedenen ÖV	6%
kann auch andere Dinge am Weg erledigen	6%
Bequemer / komfortabler	5%
keine ÖV Anbindung zu relevanten Zeiten	5%
Keine Angabe	4%
keine Wartezeiten	4%
Leichter Transport von Dingen	4%
Privatsphäre	3%
Sonstiges	2%
keine Vorteile	2%
Höhere Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit	2%
Gesamt	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=238

Tabelle 104: MIV-NutzerInnen: Gründe für PKW, nach Gemeindegröße (Mehrfachnennungen möglich)

	Gemeindegröße Wohnort					
	bis 1.999 EW		2.000 bis 9.999 EW		10.000 + EW	
	Anteil		Anteil		Anteil	
Flexibilität / Unabhängigkeit	67%		63%		54%	
kürzere Fahrtzeit	34%		40%		33%	
keine Umstiege zw. verschiedenen ÖV	4%		7%		7%	
kann auch andere Dinge am Weg erledigen	5%		7%		5%	
Bequemer / komfortabler	2%		4%		9%	
keine ÖV Anbindung zu relevanten Zeiten	4%		4%		7%	
keine Wartezeiten	7%		2%		3%	
Leichter Transport von Dingen	1%		5%		4%	
Privatsphäre			4%		4%	
Sonstiges	1%		4%		1%	
keine Vorteile			3%		3%	
Höhere Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit	2%		1%		3%	
Keine Angabe	8%		2%		2%	
Gesamt	100%		100%		100%	

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=238

Tabelle 105: MIV-NutzerInnen: Gründe für PKW, nach Altersgruppen (Mehrfachnennungen möglich)

	Altersgruppen		
	15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter
	Anteil	Anteil	Anteil
Flexibilität / Unabhängigkeit	59%	61%	65%
kürzere Fahrtzeit	45%	36%	32%

	Altersgruppen		
	15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter
	Anteil	Anteil	Anteil
keine Umstiege zw. verschiedenen ÖV	4%	7%	5%
kann auch andere Dinge am Weg erledigen	3%	8%	3%
Bequemer / komfortabler	6%	7%	1%
keine ÖV Anbindung zu relevanten Zeiten	7%	4%	4%
Keine Angabe	3%	4%	4%
keine Wartezeiten	6%	4%	1%
Leichter Transport von Dingen		4%	5%
Privatsphäre	10%	1%	1%
Sonstiges		1%	6%
keine Vorteile	2%	2%	3%
Höhere Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit		2%	2%
Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=238

Tabelle 106: MIV-NutzerInnen: Gründe für PKW, nach Arbeits(zeit)modell (Mehrfachnennungen möglich)

	Wechselnde Einsatz-, Arbeitsorten	Schichtmodell	Arbeitsregelmäßig auch am Wochenende (Samstag und/oder Sonntag) im Betrieb	Arbeitsregelmäßig auch am frühen Morgen (vor 8:00) im Betrieb	Arbeitsregelmäßig auch abends (nach 20:00) im Betrieb	Kann Arbeitsbeginn und Arbeitsende im Betrieb weitgehend flexibel selbst bestimmen	Kommt immer wieder vor, dass ich kurzfristig Überstunden / Mehrarbeit im Betrieb leisten muss
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Flexibilität / Unabhängigkeit	68%	58%	61%	62%	55%	64%	64%

	Wechselnde Einsatz-, Arbeitsorten	Schichtmodell	Arbeitsregelmäßig auch am Wochenende (Samstag und/oder Sonntag) im Betrieb	Arbeitsregelmäßig auch am frühen Morgen (vor 8:00) im Betrieb	Arbeitsregelmäßig auch abends (nach 20:00) im Betrieb	Kann Arbeitsbeginn und Arbeitsende im Betrieb weitgehend flexibel selbst bestimmen	Kommt immer wieder vor, dass ich kurzfristig Überstunden / Mehrarbeit im Betrieb leisten muss
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
kürzere Fahrtzeit	37%	27%	23%	35%	23%	37%	35%
keine Umstiege zw. verschiedenen ÖV	4%	2%	3%	5%	2%	7%	5%
kann auch andere Dinge am Weg erledigen	3%	4%	9%	4%	8%	5%	5%
Bequemer / komfortabler	6%	10%	9%	3%	12%	3%	6%
keine ÖV Anbindung zu relevanten Zeiten	5%	4%	8%	6%	7%	4%	4%
Keine Angabe	1%	2%	5%	4%	2%	5%	3%
keine Wartezeiten	8%	8%	4%	4%	4%	1%	3%
Leichter Transport von Dingen	6%	1%	6%	3%	4%	5%	4%
Privatsphäre	2%	1%	1%	3%	1%	3%	2%
Sonstiges		3%	2%	2%	4%	4%	3%
keine Vorteile		8%	4%	3%	8%	1%	3%
Höhere Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit	2%	2%	3%	2%	2%	1%	1%
Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=238

Tabelle 107: MIV-NutzerInnen: Gründe für PKW, nach Arbeitszeit (Mehrfachnennungen möglich)

	Wöchentliche Normalarbeitszeit	
	Teilzeit (bis 36h)	Vollzeit (ab 36h)
	Anteil	Anteil
Flexibilität / Unabhängigkeit	56%	63%
kürzere Fahrtzeit	43%	35%
keine Umstiege zw. verschiedenen ÖV	5%	6%
kann auch andere Dinge am Weg erledigen	4%	6%
Bequemer / komfortabler	3%	5%
keine ÖV Anbindung zu relevanten Zeiten	3%	5%
Keine Angabe	3%	4%
keine Wartezeiten	2%	4%
Leichter Transport von Dingen	4%	4%
Privatsphäre	8%	1%
Sonstiges	2%	3%
keine Vorteile		2%
Höhere Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit	4%	1%
Gesamt	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=238

Tabelle 108: MIV-NutzerInnen mit Alternative ÖV: Gründe gegen Öffentlicher Verkehr als Alternative, (Mehrfachnennungen möglich)

	Hauptverkehrsmittel
	PKW
	Anteil
lange Fahrzeit	64%
unflexibel	24%
schlechte Verkehrsanbindung	23%

	Hauptverkehrsmittel
	PKW
	Anteil
umständlich	10%
Sonstiges	4%
Transport schwerer / großer / vieler Dinge	3%
Bequemlichkeit	3%
überfüllte Verkehrsmittel	2%
Keine Angabe	1%
Gesamt	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=145

Tabelle 109: MIV-NutzerInnen mit Alternative ÖV: Gründe gegen Öffentlicher Verkehr als Alternative, nach Gemeindegröße (Mehrfachnennungen möglich)

	Gemeindegröße Wohnort			
	bis 1.999 EW	2.000 bis 9.999 EW	10.000 bis + EW	
	Anteil	Anteil	Anteil	
lange Fahrzeit	69%	68%	53%	
unflexibel	21%	24%	28%	
schlechte Verkehrsanbindung	27%	16%	32%	
umständlich	16%	6%	12%	
Sonstiges	4%	7%		
Transport schwerer / großer / vieler Dinge	1%	5%		
Bequemlichkeit	4%	3%	2%	
überfüllte Verkehrsmittel	1%	1%	2%	
Keine Angabe		3%		
Gesamt	100%	100%	100%	

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=145

Tabelle 110: PKW/Motorrad als Alternative, nach Wohnregion

		Wohnregion			
		Weinviertel	Wiener Umland, Süd	Östl. Obersteiermark	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
PKW/Motorrad als Alternative	Nein, ich habe kein Auto/Motorrad zur Verfügung	5%	27%	28%	20%
	Ja, habe ich früher auch gemacht	4%	9%	18%	10%
	Ja, wäre möglich	92%	64%	54%	70%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=162

Tabelle 111: ÖV-NutzerInnen: Gründe für ÖV, nach Altersgruppen (Mehrfachnennungen möglich)

	Altersgruppen			
	15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Entspannung / weniger Stress	29%	43%	37%	37%
Zeit kann sinnvoll genutzt werden	25%	22%	22%	23%
kostengünstiger	12%	18%	18%	16%
kürzere Fahrtzeit	13%	13%	18%	14%
keine Parkplatzsuche	5%	11%	11%	9%
muss sich nicht auf den Verkehr konzentrieren	11%	9%	5%	9%
Bequemer / komfortabler	16%	5%	4%	8%
Keine Angabe	7%	5%	12%	7%
Geringere Umweltbelastung	3%	9%	10%	7%

	Altersgruppen			
	15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
keine Stau	5%	5%	8%	6%
Sonstiges	6%	5%	7%	6%
Möglichkeit zu schlafen	11%	2%		5%
kann Leute treffen / sich mit Leuten unterhalten	3%		5%	2%
keine Vorteile	3%	1%	2%	2%
Pünktlichkeit		1%	2%	1%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=162

Tabelle 112: ÖV-NutzerInnen: Gründe für ÖV, nach Hauptverkehrsmittel (Zug/Bus) (Mehrfachnennungen möglich)

	Hauptverkehrsmittel		
	Zug	Bus	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil
Entspannung / weniger Stress	42%	16%	37%
Zeit kann sinnvoll genutzt werden	24%	17%	23%
kostengünstiger	14%	26%	16%
kürzere Fahrtzeit	16%	8%	14%
keine Parkplatzsuche	10%	6%	9%
muss sich nicht auf den Verkehr konzentrieren	9%	8%	9%
Bequemer / komfortabler	8%	9%	8%
Geringere Umweltbelastung	6%	12%	7%
keine Stau	7%	2%	6%
Sonstiges	5%	9%	6%

	Hauptverkehrsmittel		
	Zug	Bus	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil
Möglichkeit zu schlafen	5%	5%	5%
kann Leute treffen / sich mit Leuten unterhalten	2%		2%
keine Vorteile	2%	2%	2%
Pünktlichkeit	1%		1%
Keine Angabe	4%	22%	7%
Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=162

Tabelle 113: ÖV-NutzerInnen mit Alternative MIV: Gründe gegen PKW/Motorrad als Alternative, (Mehrfachnennungen möglich)

	Hauptverkehrsmittel
	ÖV
	Anteil
höhere Kosten	31%
weniger entspannend / mehr Stress	30%
Unzureichende Parkplatzmöglichkeit	24%
Hohes Verkehrsaufkommen	21%
Parkpickerl/Parkkosten	15%
lange Fahrtzeit	13%
Zeit kann nicht sinnvoll genutzt werden	8%
aktuell kein Auto zur Verfügung	3%
Umweltbelastung	3%
Sonstiges	3%
Keine Angabe	2%
Gesamt	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=132

Tabelle 114: ÖV-NutzerInnen mit Alternative MIV: Gründe gegen PKW/Motorrad als Alternative, nach Altersgruppen (Mehrfachnennungen möglich)

	Altersgruppen		
	15 bis 29 Jahre	30 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter
	Anteil	Anteil	Anteil
höhere Kosten	24%	34%	34%
weniger entspannend / mehr Stress	34%	29%	26%
Unzureichende Parkplatzmöglichkeit	33%	23%	16%
Hohes Verkehrsaufkommen	26%	19%	20%
Parkpickerl/Parkkosten	12%	21%	7%
lange Fahrtzeit	17%	11%	13%
Zeit kann nicht sinnvoll genutzt werden	9%	7%	11%
aktuell kein Auto zur Verfügung		2%	11%
Umweltbelastung		4%	6%
Sonstiges	8%	1%	2%
Keine Angabe		1%	6%
Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=132

Tabelle 115: Längere Pendelzeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV

		Hauptverkehrsmittel			
		Zug	Bus	PKW	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Bessere Ausstattung	Sehr/eher zutreffend	24%	23%	13%	17%
	Eher/gar nicht zutreffend	71%	74%	82%	78%
	Keine Angabe	4%	4%	5%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

		Hauptverkehrsmittel			
		Zug	Bus	PKW	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Verfügbarkeit selbstfahrendes Auto	Sehr/eher zutreffend	12%	9%	27%	21%
	Eher/gar nicht zutreffend	83%	87%	67%	74%
	Keine Angabe	5%	4%	6%	6%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Abgeltung beruflicher Aktivitäten durch den/die ArbeitgeberIn	Sehr/eher zutreffend	33%	39%	25%	29%
	Eher/gar nicht zutreffend	59%	55%	70%	65%
	Keine Angabe	9%	6%	5%	6%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Sonstiges	Sehr/eher zutreffend	12%	3%	14%	13%
	Eher/gar nicht zutreffend	33%	16%	45%	39%
	Keine Angabe	55%	81%	41%	48%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 116: Sonstige Gründe für Bereitschaft zur längeren Pendelzeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV (Mehrfachnennungen möglich)

	Hauptverkehrsmittel		
	MIV	ÖV	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil
Arbeitsplatz mit höherem Lohn/Gehalt	30%	24%	28%
Attraktiverer Arbeitsplatz	16%	16%	16%
Sonstiges	11%	14%	12%
bessere Ausstattung Verkehrsmittel	9%	6%	8%

	Hauptverkehrsmittel		
	MIV	ÖV	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil
Verfügbarkeit Elektroauto	10%		7%
Möglichkeit einer Fahrgemeinschaft	4%	9%	6%
direkte öffentliche Anbindung	6%	4%	5%
Würde grundsätzlich eine längere Fahrtzeit in Kauf nehmen		13%	4%
kürzere Intervalle ÖV	3%	6%	4%
Keine Angabe	6%		4%
Verfügbarkeit Firmenauto	6%		4%
durch ArbeitgeberIn finanzierte Zeit	2%	7%	4%
Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=47

Tabelle 117: Bedingungen für die Bereitschaft zu längeren Fahrtzeiten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wohnregion

		Wohnregion											
		Weinviertel			Wiener Umland, Süd			Östl. Obersteiermark			Gesamt		
		Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel		
		ÖV	MIV	Gesamt									
		Anteil	Anteil	Anteil									
Bessere Ausstattung	Sehr/eher zutreffend	24%	11%	16%	21%	16%	18%	27%	12%	18%	24%	13%	17%
	Eher/gar nicht zutreffend	70%	84%	78%	74%	80%	78%	71%	82%	78%	72%	82%	78%
	Keine Angabe	6%	4%	5%	5%	4%	4%	2%	6%	4%	4%	5%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

		Wohnregion											
		Weinviertel			Wiener Umland, Süd			Östl. Obersteiermark			Gesamt		
		Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel			Hauptverkehrsmittel		
		ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV	MIV	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Verfügbarkeit selbstfahrendes Auto	Sehr/eher zutreffend	6%	28%	19%	12%	28%	22%	17%	25%	21%	11%	27%	21%
	Eher/gar nicht zutreffend	88%	63%	74%	84%	68%	74%	80%	68%	73%	84%	67%	74%
	Keine Angabe	6%	9%	7%	4%	3%	4%	4%	7%	6%	5%	6%	6%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Abgeltung beruflicher Aktivitäten durch den/die ArbeitgeberIn	Sehr/eher zutreffend	24%	21%	22%	34%	30%	32%	44%	24%	32%	34%	25%	29%
	Eher/gar nicht zutreffend	66%	76%	72%	57%	62%	60%	51%	73%	64%	58%	70%	65%
	Keine Angabe	10%	3%	6%	9%	8%	8%	5%	2%	4%	8%	5%	6%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sonstiges	Sehr/eher zutreffend	20%	9%	14%	5%	13%	10%	5%	21%	14%	10%	14%	13%
	Eher/gar nicht zutreffend	40%	58%	50%	43%	40%	41%	8%	39%	26%	30%	45%	39%
	Keine Angabe	40%	33%	36%	51%	47%	49%	87%	40%	60%	60%	41%	48%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 118: Bedingungen für die Bereitschaft zu längeren Fahrtzeiten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Altersgruppen

		Altersgruppen											
		15 bis 29 Jahre			30 bis 49 Jahre			50 Jahre und älter			Gesamt		
		Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel		
		ÖV	MIV	Gesamt									
		Anteil	Anteil	Anteil									
Bessere Ausstatt- ung	Sehr/eher zutreffend	29%	13%	22%	26%	12%	17%	12%	15%	14%	24%	13%	17%
	Eher/gar nicht zutreffend	66%	85%	74%	71%	82%	78%	81%	81%	81%	72%	82%	78%
	Keine Angabe	5%	2%	4%	3%	6%	5%	6%	4%	5%	4%	5%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Verfügba- rkeit selbstfah- rendes Auto	Sehr/eher zutreffend	20%	29%	24%	10%	32%	24%	2%	17%	12%	11%	27%	21%
	Eher/gar nicht zutreffend	77%	71%	74%	85%	62%	70%	92%	74%	80%	84%	67%	74%
	Keine Angabe	3%		2%	5%	7%	6%	6%	9%	8%	5%	6%	6%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Abgeltung beruflich er Aktivität en durch den/die Arbeitge- berIn	Sehr/eher zutreffend	38%	28%	34%	31%	28%	29%	33%	18%	23%	34%	25%	29%
	Eher/gar nicht zutreffend	57%	70%	62%	57%	66%	63%	61%	78%	73%	58%	70%	65%
	Keine Angabe	5%	2%	4%	12%	6%	8%	6%	4%	5%	8%	5%	6%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sonstige ^s	Sehr/eher zutreffend	13%	20%	16%	8%	15%	13%	11%	9%	10%	10%	14%	13%
	Eher/gar nicht zutreffend	31%	57%	41%	28%	42%	37%	32%	45%	40%	30%	45%	39%

		Altersgruppen											
		15 bis 29 Jahre			30 bis 49 Jahre			50 Jahre und älter			Gesamt		
		Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel		
		ÖV	MIV	Gesamt									
		Anteil	Anteil	Anteil									
	Keine Angabe	57%	23%	43%	64%	43%	50%	57%	46%	50%	60%	41%	48%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 119: Bedingungen für die Bereitschaft zu längeren Fahrtzeiten, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wegedauer

		Pendelzeit in Minuten											
		bis 30 Min.			31 bis 60 Min.			länger als 60 Min.			Gesamt		
		Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel		
		ÖV	MIV	Gesamt									
		Anteil	Anteil	Anteil									
Bessere Ausstattung	Sehr/eher zutreffend	46%	11%	14%	24%	14%	18%	21%	17%	21%	24%	13%	17%
	Eher/gar nicht zutreffend	54%	85%	83%	72%	80%	77%	74%	83%	75%	72%	82%	78%
	Keine Angabe		4%	4%	4%	6%	5%	5%		4%	4%	5%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Verfügbarke- it selbstfah- ren des Auto	Sehr/eher zutreffend	20%	20%	20%	17%	33%	26%	4%	32%	9%	11%	27%	21%
	Eher/gar nicht zutreffend	68%	77%	77%	80%	60%	68%	91%	53%	84%	84%	67%	74%
	Keine Angabe	12%	3%	3%	4%	8%	6%	5%	16%	7%	5%	6%	6%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

		Pendelzeit in Minuten											
		bis 30 Min.			31 bis 60 Min.			länger als 60 Min.			Gesamt		
		Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel			Hauptverkehrs- mittel		
		ÖV	MIV	Gesamt									
		Anteil	Anteil	Anteil									
Abgeltung beruflicher Aktivitäten durch den/die Arbeitgeberl n	Sehr/eher zutreffend	17%	26%	25%	40%	26%	32%	28%	17%	26%	34%	25%	29%
	Eher/gar nicht zutreffend	83%	69%	70%	55%	69%	63%	59%	83%	64%	58%	70%	65%
	Keine Angabe		5%	5%	5%	5%	5%	13%		10%	8%	5%	6%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sonstiges	Sehr/eher zutreffend	13%	17%	17%	11%	12%	12%	10%	10%	10%	10%	14%	13%
	Eher/gar nicht zutreffend	17%	47%	45%	30%	43%	38%	31%	59%	36%	30%	45%	39%
	Keine Angabe	70%	36%	39%	59%	45%	51%	59%	31%	54%	60%	41%	48%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 120: Bewertung der Pendelzeit, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wohnregion

		Hauptverkehrsmittel			
		ÖV	MIV	Gesamt	
		Anteil	Anteil	Anteil	
Weinviertel	Sinnvoll genutzte Zeit	Ja sehr/eher	65%	37%	49%
		Nein eher/gar nicht	32%	58%	47%
		Keine Angabe	3%	5%	4%
		Gesamt	100%	100%	100%
Wiener Umland,	Sinnvoll genutzte	Ja sehr/eher	62%	40%	48%

			Hauptverkehrsmittel		
			ÖV	MIV	Gesamt
			Anteil	Anteil	Anteil
Süd	Zeit	Nein eher/gar nicht	38%	52%	47%
		Keine Angabe		8%	5%
		Gesamt	100%	100%	100%
Östl. Obersteiermark	Sinnvoll genutzte Zeit	Ja sehr/eher	53%	46%	49%
		Nein eher/gar nicht	42%	48%	46%
		Keine Angabe	5%	5%	5%
		Gesamt	100%	100%	100%
Gesamt	Sinnvoll genutzte Zeit	Ja sehr/eher	60%	41%	49%
		Nein eher/gar nicht	37%	53%	47%
		Keine Angabe	3%	6%	5%
		Gesamt	100%	100%	100%
Weinviertel	Entspannte Zeit	Ja sehr/eher	92%	43%	64%
		Nein eher/gar nicht	6%	52%	33%
		Keine Angabe	2%	5%	4%
		Gesamt	100%	100%	100%
Wiener Umland, Süd	Entspannte Zeit	Ja sehr/eher	79%	52%	62%
		Nein eher/gar nicht	21%	46%	37%
		Keine Angabe		2%	1%
		Gesamt	100%	100%	100%
Östl. Obersteiermark	Entspannte Zeit	Ja sehr/eher	81%	70%	74%
		Nein eher/gar nicht	16%	25%	21%
		Keine Angabe	3%	6%	5%
		Gesamt	100%	100%	100%
Gesamt	Entspannte Zeit	Ja sehr/eher	84%	55%	67%

			Hauptverkehrsmittel		
			ÖV	MIV	Gesamt
			Anteil	Anteil	Anteil
		Nein eher/gar nicht	14%	41%	30%
		Keine Angabe	2%	4%	3%
		Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 121: Bewertung Pendelzeit nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV

		Hauptverkehrsmittel			
		Zug	Bus	PKW	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Sinnvoll genutzte Zeit	Ja sehr/eher	64%	46%	41%	49%
	Nein eher/gar nicht	35%	46%	53%	47%
	Keine Angabe	2%	8%	6%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%
Entspannte Zeit	Ja sehr/eher	85%	80%	55%	67%
	Nein eher/gar nicht	14%	15%	41%	30%
	Keine Angabe	1%	5%	4%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 122: Bewertung Pendelzeit als sinnvolle genutzte Zeit, nach Bewertung Pendelzeit als entspannte Zeit

				Entspannte Zeit			
				Ja sehr/eher	Nein eher/gar nicht	Keine Angabe	Gesamt
				Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Hauptver-	Zug	Sinnvoll	Ja sehr/eher	56%	7%	1%	64%

				Entspannte Zeit			
				Ja sehr/eher	Nein eher/gar nicht	Keine Angabe	Gesamt
				Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
kehrsmittel		genutzte Zeit	Nein eher/gar nicht	28%	7%		35%
			Keine Angabe	2%			2%
			Gesamt	85%	14%	1%	100%
	Bus	Sinnvoll genutzte Zeit	Ja sehr/eher	33%	8%	5%	46%
			Nein eher/gar nicht	40%	7%		46%
			Keine Angabe	8%			8%
			Gesamt	80%	15%	5%	100%
	PKW	Sinnvoll genutzte Zeit	Ja sehr/eher	31%	9%	1%	41%
			Nein eher/gar nicht	21%	30%	2%	53%
			Keine Angabe	3%	1%	2%	6%
			Gesamt	55%	41%	4%	100%
	Gesamt	Sinnvoll genutzte Zeit	Ja sehr/eher	39%	8%	1%	49%
			Nein eher/gar nicht	24%	21%	1%	47%
			Keine Angabe	3%	1%	1%	5%
			Gesamt	67%	30%	3%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 123: Mittelfristige Veränderung der Pendelsituation?, nach ausgewählten Indikatoren

		Mittelfristige Veränderung der Pendelsituation?				
		Ja, eher/unbedingt	Nein, eher/ganz sicher nicht	Weiß nicht	Keine Angabe	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
Pendelzeit in Minuten	bis 30 Min.	12%	83%	4%	1%	100%
	31 bis 60 Min.	25%	68%	3%	3%	100%
	länger als 60 Min.	35%	60%	5%		100%

		Mittelfristige Veränderung der Pendelsituation?				
		Ja, eher/ unbedingt	Nein, eher/ ganz sicher nicht	Weiß nicht	Keine Angabe	Gesamt
		Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
	Gesamt	24%	70%	4%	2%	100%
Sinnvoll genutzte Zeit	Ja sehr/eher	18%	72%	7%	3%	100%
	Nein eher/gar nicht	28%	70%	1%	1%	100%
	Keine Angabe	45%	55%			100%
	Gesamt	24%	70%	4%	2%	100%
Entspannte Zeit	Ja sehr/eher	21%	73%	4%	2%	100%
	Nein eher/gar nicht	29%	66%	3%	2%	100%
	Keine Angabe	29%	58%	13%		100%
	Gesamt	24%	70%	4%	2%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 124: Mittelfristige Veränderung der Pendelsituation?, nach Hauptverkehrsmittel ÖV / MIV und Wohnregion

			Hauptverkehrsmittel			
			ÖV	MIV	Gesamt	
			Anteil	Anteil	Anteil	
Weinviertel	Mittelfristige Veränderung Pendelsituation?	der	Ja, eher/unbedingt	21%	18%	19%
			Nein, eher/ganz sicher nicht	72%	81%	77%
			Weiß nicht	4%	1%	2%
			Keine Angabe	3%		1%
			Gesamt	100%	100%	100%
Wiener Umland, Süd	Mittelfristige Veränderung Pendelsituation?	der	Ja, eher/unbedingt	29%	24%	26%
			Nein, eher/ganz sicher nicht	65%	72%	69%
			Weiß nicht	3%	5%	4%
			Keine Angabe	2%		1%

			Hauptverkehrsmittel			
			ÖV	MIV	Gesamt	
			Anteil	Anteil	Anteil	
		Gesamt	100%	100%	100%	
Östl. Obersteiermark	Mittelfristige Veränderung Pendelsituation?	der	Ja, eher/unbedingt	33%	21%	26%
			Nein, eher/ganz sicher nicht	50%	75%	65%
			Weiß nicht	11%	2%	6%
			Keine Angabe	6%	1%	3%
			Gesamt	100%	100%	100%
Gesamt	Mittelfristige Veränderung Pendelsituation?	der	Ja, eher/unbedingt	28%	21%	24%
			Nein, eher/ganz sicher nicht	62%	76%	70%
			Weiß nicht	6%	3%	4%
			Keine Angabe	4%	0%	2%
			Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 125: Mittelfristige Veränderung der Pendelsituation, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV

			Hauptverkehrsmittel				
			Zug	Bus	PKW	Gesamt	
			Anteil	Anteil	Anteil	Anteil	
Mittelfristige Veränderung Pendelsituation?	der	der	Ja, eher/unbedingt	27%	32%	21%	24%
			Nein, eher/ganz sicher nicht	66%	49%	76%	70%
			Weiß nicht	4%	12%	3%	4%
			Keine Angabe	3%	7%	0%	2%
			Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400

Tabelle 126: Gründe für den Wunsch nach einer mittelfristigen Wohnregion, nach Hauptverkehrsmittel ÖV (Zug / Bus) / MIV (Mehrfachnennungen möglich)

	Hauptverkehrsmittel			
	PKW	Zug	Bus	Gesamt
	Anteil	Anteil	Anteil	Anteil
bin mit Pendelsituation zufrieden	8%	6%	3%	7%
Veränderung nicht realistisch	8%	4%		6%
Wohnortwechsel geplant/gewünscht - Wohnort näher zu Arbeitsplatz	4%	5%	7%	4%
kürzere Fahrtzeit	2%	6%	2%	4%
baldiger Pensionsantritt	3%	4%	3%	4%
Jobwechsel geplant/gewünscht - Arbeitsplatz näher zu Wohnort	3%	1%	4%	3%
Umstieg auf ÖV, wenn bessere Leistung	5%			3%
Sonstiges	2%	3%		2%
Ausbau / bessere Ausstattung ÖV	1%	4%	2%	2%
Arbeitszeit verkürzen / mehr Freizeit	1%	2%	4%	1%
Umstieg auf ÖV	2%			1%
Umstieg auf MIV		2%	5%	1%
Telearbeit	0%	2%		1%
Gesamt	100%	100%	100%	100%

Quelle: L&R Datafile 'MobilTime', 2017, Gewichtete Stichprobe n=400