



MuT – Mobilität und Teilhabe

Ergebnisbericht: Entwicklung einer österreichischen Definition von Erreichbarkeits- und Mobilitätsarmut

F&E Dienstleistung im Auftrag des Klima- und Energiefonds im Rahmen von „Zero Emission Mobility plus 2024“.

Ein Programm des Klima- und Energiefonds als Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Impressum **Autor*innen** Mag.^a Beatrix Hausner, Samira Karner, MA (ÖGUT) / Niklas Scheffer, MA, DI Norbert Sedlacek, DI.ⁱⁿ Cornelia Vollmann (HERRY)

Für den Inhalt verantwortlich Monika Auer/Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik ÖGUT
Hollandstraße 10/46, A-1020 Wien **Tel** +43.1.315 63 93 **Fax** +43.1.315 63 93-22 **Email** office@oegut.at **Web** www.oegut.at

Inhaltsverzeichnis

1	Management Summary	5
1.1	Deutsch	5
1.2	Englisch	7
2	Einleitung und Zielsetzung	9
3	State of the Art	10
3.1	Nationale Projekte	10
3.2	Europäischer Kontext und internationale Praxis	11
3.3	Vulnerable Gruppen	12
3.3.1	Ältere Personen	12
3.3.2	Frauen	12
3.3.3	Personen mit Pflegeverantwortung (insb. Alleinerziehende)	13
3.3.4	Jugendliche / Kinder	13
3.3.5	Migrationshintergrund und/oder mangelnde Sprach- und Lesefähigkeit	14
3.3.6	Personen mit physischen und psychischen Einschränkungen	14
3.3.7	Finanzielle beeinträchtigte Personen bzw. Haushalte	15
3.3.8	Mangelnde digitale Kompetenzen	16
3.3.9	EPU's	16
3.3.10	24-Stunden Betreuung	17
4	Dimensionen vulnerabler Bevölkerungsgruppen	18
4.1	Indikatorenset für vulnerable Gruppen	18
4.2	Personas	20
5	Kriterien für die Messung und Bewertung von Mobilitätsarmut	21
5.1	Arbeitsdefinition von Mobilitätsarmut	22
6	Stakeholderintegration	24

6.1	Expert:inneninterviews	24
6.2	Stakeholder-Workshop.....	24
7	Nationale Definition für Mobilitätsarmut.....	26
7.1	Quantitative Indikatoren.....	26
7.2	Kontextuelle Indikatoren.....	29
8	Analyse Definition für Mobilitätsarmut	33
9	Handlungsoptionen	37
10	Fazit und Ausblick.....	40
11	Anhang	41
12	Tabellenverzeichnis	46
13	Abbildungsverzeichnis	47
14	Literaturverzeichnis	48

1 Management Summary

1.1 Deutsch

Mobilität ist eine grundlegende Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, weil sie den Zugang zu Arbeit, Bildung, Gesundheitsversorgung, Grundversorgung und sozialen Netzwerken ermöglicht. Steigende Mobilitätskosten, infrastrukturelle Defizite sowie soziale und räumliche Barrieren führen jedoch dazu, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen ihre täglichen Ziele nur mit erheblichem Aufwand oder gar nicht erreichen können. Mobilitätsarmut beschreibt dabei nicht nur geringe Mobilität, sondern ein strukturelles Risiko sozialer Exklusion.

Ziel des Projekts „MuT – Mobilität und Teilhabe“ war die Entwicklung einer nationalen Definition von Mobilitätsarmut, die Gender- und Diversitätsaspekte berücksichtigt und über rein monetäre Indikatoren hinausgeht. Neben Haushalten und Einzelpersonen wurden auch Ein-Personen-Unternehmen (EPU) sowie 24-Stunden-Betreuung einbezogen. Die Analyse zeigt, dass Mobilitätsarmut multidimensional ist und sich aus verschiedenen Dimensionen zusammensetzt: Haushaltseinkommen, Höhe der Mobilitätsausgaben und der Mobilitätsqualität. Für eine umfassende Definition, die möglichst viele verschiedene Lebensrealitäten abdeckt, war es außerdem wichtig, die Bedürfnisse und Barrieren vulnerabler Gruppen systematisch zu erfassen und aufzuzeigen, wie bestehende Mobilitätsangebote ihre Teilhabe beeinflussen. Dabei zeigte sich, dass klassische ÖV-Dienste zwar grundlegende Mobilität gewährleisten, aber vor allem in peripheren Regionen, bei atypischen Arbeitszeiten oder für Menschen mit besonderen Anforderungen weiterhin Lücken bestehen.

Besonders betroffen sind vulnerable Gruppen, darunter Frauen mit Pflegeverantwortung, ältere Menschen, Alleinerziehende, Familien mit mehreren Kindern, Jugendliche und Kinder, Menschen mit Behinderungen, Personen mit Migrationsbiografie oder eingeschränkten Sprach- bzw. Digitalkompetenzen, einkommensschwache Haushalte, Personen mit atypischen Arbeitszeiten, EPU und transnationale Betreuungskräfte. Diese Gruppen sind häufig gleichzeitig mit mehreren Barrieren konfrontiert, wie beispielsweise unzureichende Infrastruktur, fehlende Barrierefreiheit, Sicherheitsbedenken, Informationsdefizite oder eingeschränkter digitaler Zugang. Eine intersektionale Perspektive ist daher erforderlich, um Überschneidungen verschiedener Benachteiligungen sichtbar zu machen.

Auf Basis der Literatur, nationaler Projekte und europäischer Rahmenbedingungen wurde eine Arbeitsdefinition entwickelt: Haushalte gelten als mobilitätsarm, wenn sie unterhalb der Armutsgefährdungsschwelle leben, gleichzeitig auffällig hohe oder besonders niedrige Mobilitätsausgaben aufweisen und eingeschränkten Zugang zu öffentlichem Verkehr oder Einrichtungen der Grundversorgung haben. Zu Letzteren zählen Apotheken, ärztliche Versorgung, Nahversorgung sowie Kinderbetreuung und Schulen, abhängig von der Haushaltsstruktur. Zusätzlich wurden

qualitative Indikatoren wie beispielsweise Barrierefreiheit, Sicherheit, Informationszugang oder zeitliche Einschränkungen berücksichtigt.

Die Arbeitsdefinition wurde gemeinsam mit Expert:innen und Stakeholder diskutiert und weiterentwickelt und bietet eine Grundlage für Handlungsoptionen, Monitoring und zielgruppenspezifische Interventionen, etwa im Rahmen nationaler Strategien zur Bekämpfung von Mobilitätsarmut. Die Analyse der Konsumerhebung 2019/20 der Statistik Austria lieferte die quantitative Grundlage zur Identifikation besonders betroffener Haushalte. Untersucht wurden Einkommen, Mobilitätsausgaben sowie die Erreichbarkeit von Grundversorgung und öffentlichem Verkehr. Haushalte mit niedrigem Einkommen weisen einen hohen Anteil ihrer Budgets für Mobilität auf, obwohl sie häufig weniger Wege zurücklegen. Ländliche Regionen und periphere Standorte verschärfen diese Belastung zusätzlich. Die Ergebnisse zeigen, dass Mobilitätsarmut nicht allein durch Einkommen erklärbar ist, sondern wesentlich von räumlichen, infrastrukturellen und sozialen Rahmenbedingungen geprägt wird.

Basierend auf die Ergebnisse und Definition, wurden praxisorientierte Handlungsoptionen abgeleitet. Diese umfassen unter anderem subventionierte Tickets und Mobilitätsgutscheine für einkommensschwache Haushalte, den Ausbau und die flexible Anpassung des öffentlichen Verkehrs, konsequente Barrierefreiheit, die Bereitstellung mehrsprachiger und leicht verständlicher (analoger sowie digitaler) Informationen, Förderung digitaler Kompetenzen sowie Sicherheitsmaßnahmen im öffentlichen Raum. Die Ergebnisse unterstreichen, dass inklusive und leistbare Mobilität entscheidend ist, um gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten und soziale Ungleichheiten im Zugang zu Mobilität zu reduzieren.

1.2 Englisch

Mobility is a fundamental prerequisite for social participation, as it enables access to work, education, healthcare, basic services, and social networks. However, rising mobility costs, infrastructural deficits, as well as social and spatial barriers mean that certain population groups can only reach their daily destinations with considerable effort or sometimes not at all. In this context, mobility poverty does not merely describe low levels of mobility but represents a structural risk of social exclusion.

The aim of the project “MuT – Mobility and Participation” was to develop a national definition of mobility poverty that incorporates gender and diversity aspects and goes beyond purely monetary indicators. In addition to households and individuals, one-person enterprises (OPEs) and 24-hour care workers were also included. The analysis shows that mobility poverty is multidimensional and consists of several dimensions: household income, the level of mobility expenditures, and the quality of mobility. To establish a more comprehensive definition that reflects as many different life realities as possible, it was also essential to systematically capture the needs and barriers of vulnerable groups and to demonstrate how existing mobility services influence their participation. The findings show that although conventional public transport services ensure basic mobility, gaps remain, particularly in peripheral regions, for people with atypical working hours, or for individuals with specific mobility needs.

Vulnerable groups are particularly affected. These include women with caregiving responsibilities, older people, single parents, families with several children, adolescents and children, people with disabilities, individuals with a migration background or limited language or digital skills, low-income households, people with atypical working hours, one-person enterprises, and transnational care workers. These groups often face multiple barriers simultaneously, such as insufficient infrastructure, lack of accessibility, safety concerns, information deficits, or limited digital access. An intersectional perspective is therefore required to make overlaps between different forms of disadvantage visible.

Based on literature, national projects, and European frameworks, a working definition was developed: households are considered mobility poor if they live below the at-risk-of-poverty threshold, simultaneously exhibit conspicuously high or particularly low mobility expenditures, and have limited access to public transport or essential services. These essential services include pharmacies, medical care, local supply services, as well as childcare and schools, depending on the household structure. In addition, qualitative indicators such as accessibility, safety, access to information, or time constraints were taken into account.

The working definition was discussed and further developed together with experts and stakeholders and provides a basis for policy options, monitoring, and target-group-specific interventions, for example within national strategies to combat mobility poverty. The analysis of the 2019/20

Household Budget Survey by Statistics Austria provided the quantitative basis for identifying particularly affected households. The study examined income, mobility expenditures, and access to essential services and public transport. Households with low incomes spend a relatively high share of their budgets on mobility, even though they often make fewer trips. Rural regions and peripheral locations further intensify this burden. The results show that mobility poverty cannot be explained by income alone but is strongly shaped by spatial, infrastructural, and social conditions.

Based on the findings and the developed definition, practice-oriented policy options were derived. These include subsidized tickets and mobility vouchers for low-income households, the expansion and flexible adaptation of public transport, consistent accessibility measures, the provision of multilingual and easy-to-understand information (both analogue and digital), the promotion of digital skills, as well as safety measures in public spaces. The results underline that inclusive and affordable mobility is crucial for ensuring social participation and reducing social inequalities in access to mobility.

2 Einleitung und Zielsetzung

Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, da sie den Zugang zu Bildung, Erwerbsarbeit, Gesundheitsversorgung, Grundversorgung und sozialen Kontakten ermöglicht (Aberle et al., 2023; Scheiner et al., 2024). Gleichzeitig führen steigende Kosten und räumlich-infrastrukturelle Barrieren wie lange Intervalle, fehlende Barrierefreiheit oder Informationsdefizite dazu, dass bestimmte Gruppen alltägliche Ziele nur mit unverhältnismäßigem Aufwand oder gar nicht erreichen (Andronic et al., 2024). Mobilitätsarmut beschreibt daher nicht nur „wenig Mobilität“, sondern ein Risiko sozialer Exklusion, das finanzielle, räumliche und angebotsseitige Faktoren bündelt (Lucas et al., 2016).

Vor diesem Hintergrund war das Ziel der F&E-Dienstleistung „MuT - Mobilität und Teilhabe“ eine nationale Definition von Mobilitätsarmut unter dem Gender- und Diversitätsaspekt zu erarbeiten, die über rein monetäre Aspekte hinausgeht und den Zugang zu Grundfunktionen des täglichen Lebens berücksichtigt. Die Definition nimmt neben Haushalten und Einzelpersonen in Haushalten, auch Unternehmen wie Kleinstunternehmen und Ein-Personen-Unternehmen (EPU) in den Fokus, die von Mobilitätsarmut betroffen sind. Zudem wurden intersektionale Wirkungszusammenhänge analysiert, denn in der Mobilitätsforschung sozialwissenschaftliche Perspektiven und Geschlechtergerechtigkeit meist unterrepräsentiert sind.

Darüber hinaus wurden Vorschläge zu Zumutbarkeitsgrenzen, die den Anteil des verfügbaren Einkommens sowie für maximale Wegdauer zu Grundfunktionen definiert. Es wurden indirekte Aspekte von Mobilitätsarmut, wie Digitalisierung und grenzüberschreitende Mobilität, wie sie beispielsweise bei 24-Stunden Betreuer:innen zu beobachten ist, einbezogen. Die Beteiligung aller relevanten Stakeholder für die Definition wurde im Rahmen von Expert:inneninterviews sowie einem Stakeholder-Workshop sichergestellt.

3 State of the Art

Lucas et al. (2016) beschreiben Mobilitätsarmut als multidimensionales Konzept mit den Komponenten Verkehrsarmut („mobility poverty“), Erreichbarkeitsarmut („accessibility poverty“), Nicht-Erschwinglichkeit der Verkehrsteilnahme („transport affordability“) sowie ungleich verteilte Belastungen durch negative Verkehrsauswirkungen. In vielen anwendungsorientierten Arbeiten wird daraus ein dreidimensionales Zusammenspiel aus Erschwinglichkeit, Erreichbarkeit und Zugang zu Verkehrsmitteln abgeleitet (Aberle et al., 2023; Andronic et al., 2024).

Im deutschsprachigen Diskurs um Mobilitätsarmut wird der Zusammenhang zwischen Erreichbarkeit und sozialer Teilhabe deutlich. Scheiner et al. (2024) betonen ungleiche Mobilitäts- und Erreichbarkeitsschancen und Aberle et al. (2023) heben hervor, dass Teilhabe erst durch das Zusammenwirken von Angebotsqualität (z.B. Takt, Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit), räumlicher Struktur (Distanzen) und individueller Ressourcen (Einkommen, Zeitbudgets, Kompetenzen) realisiert werden kann. Neben der finanziellen Seite muss die „Mobilitätsqualität“ am Wohnstandort als Bündel aus ÖV-Angebot, Erreichbarkeit der Grundversorgung und verfügbaren Mobilitätsoptionen explizit berücksichtigt werden.

In Literatur und einschlägigen Projekten finden sich vielfach Hinweise, dass in peripheren und ruralen Lagen die Mobilitätskosten tendenziell höher sind (u.a. aufgrund höherer Pkw-Abhängigkeit und weiterer Distanzen) (Schönfelder et al., 2016; Pfaffenbichler et al., 2023). Gleichzeitig kann Mobilitätsarmut nicht allein über beobachtete hohe Ausgabenquoten bestimmt werden, denn Haushalte können auch aus Budgetgründen Wege unterlassen („verdeckter Bedarf“) (Lucas et al., 2016). Normative Ansätze (z.B. COSTS) betonen daher die Notwendigkeit, Mindestanforderungen an „notwendige“ Mobilität und an zumutbare Aufwände (Zeit/Kosten) zu definieren, um eine bewertbare Vergleichsbasis zu schaffen (Schönfelder et al., 2016; Scheiner et al., 2024).

3.1 Nationale Projekte

Das Projekt „erREICHbar“ (Leistungszeitraum 2023) kombinierte Literatur-/Best-Practice-Screening, Datenscreening und Fokusgruppen und definiert Mobilitätsarmut als Zusammenspiel von erschwerter Leistbarkeit (armuts- oder ausgrenzungsgefährdet nach EU-SILC), Defiziten in der Erreichbarkeit täglicher Ziele und eingeschränktem Zugang zu Verkehrsmitteln mit Fokus auf den öffentlichen Verkehr (Andronic et al., 2024).

TransFair-AT fokussiert stärker auf die Kombination aus niedrigen Einkommen und auffällig hohen Mobilitätsausgaben und nutzt dafür u.a. Daten der Konsumerhebungen der Statistik Austria (Pfaffenbichler et al., 2023). Die COSTS-Studie diskutiert darüber hinaus Leistbarkeit als Funktion von Einkommen, Preisen und Mobilitätsbedarf und betont die Notwendigkeit normativer Referenzen (Schönfelder et al., 2016).

Das Projekt „Von allem genug, von nichts zu viel“ zeigt Mobilität als Grundbedürfnis, das im Sinne öffentlicher Daseinsvorsorge leistbar und zugänglich ausgestaltet sein soll (ÖKOBÜRO & Die Armutskonferenz, 2024). Damit wird deutlich, dass Mobilitätsarmut nicht nur ein Verkehrs-, sondern auch ein sozial- und verteilungspolitisches Thema ist.

3.2 Europäischer Kontext und internationale Praxis

Der Klima-Sozialfonds soll ab 2026 soziale Auswirkungen der Ausweitung des EU-Emissionshandels auf Gebäude und Straßenverkehr (ETS2) abfedern und fordert nationale Klima-Sozialpläne, die Energie- und Transportarmut adressieren (Verordnung (EU) 2023/955). Mitgliedsstaaten der EU sollen einen sozialen Klimaplan vorlegen (Europäische Union, 2023). Mit der Commission Recommendation (EU) 2025/1021 liegt zudem eine EU-weite Empfehlung vor, die Handlungsfelder und Maßnahmen für Mitgliedstaaten systematisiert. Die Empfehlung definiert Transportarmut als Unfähigkeit bzw. erhebliche Schwierigkeit, Kosten privater oder öffentlicher Mobilität zu tragen, und/oder als fehlenden bzw. stark eingeschränkten Zugang zu Verkehrsmitteln, die nötig sind, um grundlegende Dienstleistungen und Tätigkeiten zu erreichen – unter Berücksichtigung nationaler und räumlicher Kontexte. Inhaltlich wird Transportarmut entlang der Dimensionen Erreichbarkeit, Verfügbarkeit (sowie „Angemessenheit“ als Qualitätsdimension) beschrieben (Europäische Kommission, 2025).

Lettland, Litauen, Malta und Schweden haben bereits einen sozialen Klimaplan eingereicht (Stand 5.2.2026). Lettland übernimmt die EU-Begriffsbestimmung und konkretisiert vulnerable Transportnutzer:innen über niedrige Einkommen sowie räumliche Kriterien (z. B. Distanz zur Haltestelle/Angebotsdichte) (Latvijas Republika, 2025). Litauen beschreibt Transportarmut als Kombination aus erschwertem Zugang und fehlender bzw. erschwelter Leistbarkeit zu/von Mobilitätsdiensten für die Erreichung grundlegender sozialer und ökonomischer Dienstleistungen (Lietuvos Respublika, 2025). Schweden definiert Transportarmut breiter als dauerhafte Unfähigkeit oder Schwierigkeit, notwendige Verkehrsdienstleistungen zu bezahlen oder zu erreichen – inklusive der Dimension „keine passenden Alternativen“ – und verweist damit explizit auf den Zusammenhang von Kosten, Angebotslücken und räumlicher Struktur (Schweden, 2025). Gemeinsam ist diesen Beispielen, dass die Zielgruppenbestimmung nicht nur einkommensbasiert erfolgt, sondern mit räumlichen Indikatoren (Standort, Angebotsdichte, Distanz) sowie Aspekten der Nutzbarkeit (z. B. Zeitdruck, Sicherheit, Barrieren) angereichert wird.

3.3 Vulnerable Gruppen

Mobilität gilt als Voraussetzung für eine Teilhabe am sozialen, politischen und auch am wirtschaftlichen Leben in unserer Gesellschaft (Stete & Wotha, 2024). Es ist zentral für viele Alltagsziele, sei es für Beruf, Schule, Freizeit oder Besorgungen und erfüllt ein grundlegendes Bedürfnis. Allerdings wird Mobilität von finanziellen Mittel, Zeit und andere Ressourcen stark beeinflusst, wie auch von persönlichen Lebensrealitäten, Bedürfnissen und Anforderungen.

Folgende Gruppen werden in der Literatur als besonders vulnerabel in Bezug auf Mobilitätsarmut genannt: Frauen, ältere Personen bzw. Frauen ab 65, Alleinerziehende, Patchworkfamilien, Familien (mind. 3 Kinder), Personen mit Migrationsbiografie, Personen mit mangelnden Sprach- und Lesekenntnissen, Jugendliche, Kinder, Personen mit Gehbehinderung, Seheinschränkungen, Arbeitslose und finanzielle beeinträchtigte Personen bzw. Haushalte. Diese Gruppen haben jeweils verschiedene Bedürfnisse und Anforderungen an Mobilität, die es zu identifizieren gilt.

3.3.1 Ältere Personen

Ältere Personen können nicht als homogene Gruppe gesehen werden, weil sie sich in gesundheitlichen Einschränkungen, finanziellen Ressourcen und sozialen Barrieren unterscheiden. Es ist somit schwer zu bestimmen, welche Bedürfnisse diese Gruppe hat. Vielmehr sollen Mobilität an Fähigkeiten, Lebensphasen, individuellen Präferenzen und sozialen Rahmenbedingungen festgemacht werden (Fiedler 2007):

Insbesondere Pensionist:innen verlassen ihren Wohnsitz meist seltener als die Mehrheitsgesellschaft. Das hat verschiedene Gründe, wie beispielsweise die fehlende Notwendigkeit zum Arbeitsplatz zu pendeln, aber auch Krankheit und körperliche Einschränkungen zählen. Mit steigenden Kosten, z.B. Benzinkosten, und der stets größer werdenden sozialen Ungleichheit, überdenken immer mehr Personen, insbesondere ältere Personen in Ein-Personen-Haushalten, den Autobesitz. Mobilität spielt allerdings eine wesentliche Rolle der Autonomie sowie der sozialen Inklusion und Teilhabe in die Gesellschaft. Insbesondere Frauen ab 65 Jahren besitzen oftmals keinen Führerschein bzw. haben kaum Zugang zu einem PKW (Kirchmayr-Novak et al., 2025).

3.3.2 Frauen

Die Geschlechterforschung zeigt, dass besonders Personen mit Pflegeverantwortung von Zeitararmut betroffen sind (Aljets et al., 2023). Dadurch, dass Frauen aufgrund genderstereotyper Rollen meist öfter die Pflegeverantwortung übernehmen, haben sie oftmals komplexere Wegketten, das heißt mehrere Wege nacheinander für verschiedene Zwecke, zu bewältigen (Frey et al., 2020; Stete & Wotha, 2024). Denn im Gegensatz zu einer linearen Pendelstrecke, wie sie üblich für Personen mit Arbeitsstellen ist, kommen für Personen mit Pflegeverantwortung zusätzlich Wege

hinzu, die mit Sorgetätigkeit verbunden sind (Aljets et al., 2023). Zudem sind sie meist öfter zu Fuß unterwegs und legen Begleitwege, das heißt sie begleiten Angehörige, oftmals Kinder, zurück und sind meist für die Einkäufe verantwortlich. Zudem sind sie aufgrund der Pflegeverantwortung auch häufiger mit Kinderwagen oder mobilitätseingeschränkten Personen unterwegs (Frey et al., 2020).

Darüber hinaus werden oftmals öffentliche Verkehrsmittel, deren Haltestellen und Fußwege insbesondere bei Dunkelheit und/oder wenig frequentierten Gegenden von Frauen als unsicher eingestuft. Gründe für diese Einstufung sind schlechte Beleuchtung bei Haltestellen, Unterführungen und fehlende bauliche Trennung von Rad- und Gehwegen (Aljets et al., 2023). Laut einer Befragung in Deutschland, meiden über 50% der Frauen regelmäßig bestimmte Orte und Verkehrsmittel aufgrund der fehlenden Sicherheit (BKA 2022).

3.3.3 Personen mit Pflegeverantwortung (insb. Alleinerziehende)

Hohe Mobilität kann zu Belastungen führen, beispielsweise durch langes tägliches Pendeln, ständiges Unterwegssein oder hohen Termindruck an unterschiedlichen Orten. In diesem Zusammenhang wird der Begriff der mobilitätsbezogenen Zeitarmut verwendet. Er beschreibt zeitlichen Stress, der durch hohen Mobilitätsaufwand, Verpflichtungen an verschiedenen Orten sowie durch komplexe Alltagskoordination insbesondere in Familien entsteht. Zeitarmut ist eng mit den Dimensionen von Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln verknüpft, stellt jedoch eine eigenständige Form von Mobilitätsarmut dar. Sie führt zu Einschränkungen in Bereichen, die dem Wohlbefinden dienen, wie Erholung, soziale Beziehungen, Freizeit oder Schlaf.

Forschungsergebnisse aus der Geschlechter- und Zeitverwendungsforschung zeigen, dass Zeitarmut besonders Personen betrifft, die überwiegend Sorgearbeit leisten – mehrheitlich Frauen. Während, wie bereits erwähnt, Männer häufiger lineare Pendelwege zwischen Wohn- und Arbeitsort zurücklegen, sind die Wege von Frauen stärker durch verkettete Sorgewege geprägt. Diese kombinieren mehrere Wegezwecke, wie Begleitung von Kindern, Einkäufe oder Erledigungen, und finden häufig im unmittelbaren Wohnumfeld statt. Die Wege von Frauen mit Pflegeverantwortung sind meist kleinteiliger, komplexer und mit häufigeren Unterbrechungen oder Verkehrsmittelwechseln verbunden sind. Eine stärkere Berücksichtigung dieser Mobilitätsmuster ist erforderlich, um geschlechtsspezifische Zeitarmut zu reduzieren und gleichberechtigte Mobilitätschancen zu fördern (Aljets et al 2023).

3.3.4 Jugendliche / Kinder

Bei Kindern sind im Kontext von Mobilitätsarmut unterschiedliche Betroffenheitslagen zu unterscheiden: Kinder, die indirekt durch die Mobilitätsarmut ihrer Eltern oder Bezugspersonen eingeschränkt sind, diejenigen mit eigenen körperlichen, sensorischen oder kognitiven

Beeinträchtigungen, sowie Kinder, deren Mobilitätsbedürfnisse aufgrund struktureller Rahmenbedingungen, insbesondere durch verpflichtende Bring- und Holwege, nicht eigenständig erfüllt werden können. Bestehende Infrastrukturen sind häufig nicht kindgerecht ausgestaltet, wodurch die Nutzung von Radwegen für Kinder oftmals erschwert oder unmöglich ist. Außerdem stellen große Fahrzeuge wie SUVs, bei denen Kinder aufgrund ihrer geringeren Körpergröße schlechter wahrgenommen werden können, ein Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr dar. Für finanzielle eingeschränkte Familien stellen die Kosten für Fahrkarten ihrer Kinder eine zusätzliche Belastung dar, die den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich einschränken kann (Andronic et al., 2024).

Jugendliche sind ebenfalls von Mobilitätsarmut betroffen, dann der Zugang zu vergünstigten ÖV-Tickets wie dem Top-Jugendticket oder Jugendticket des Verkehrsverbunds Ost-Region (VOR) hängt vom Vorhandensein eines gültigen Schüler:innen- oder Lehrlingsausweises ab. Insbesondere Jugendliche im ländlichen Raum sind betroffen, weil Freizeit-, Bildungs- oder soziale Angebote häufig nicht fuß- oder radläufig erreichbar sind. Bei unzureichendem öffentlichem Verkehr sind sie auf ihre Eltern angewiesen und damit von der Verfügbarkeit ihrer Bezugspersonen abhängig (ebd. 2024).

3.3.5 Migrationshintergrund und/oder mangelnde Sprach- und Lesefähigkeit

Personen mit Migrationshintergrund und/oder eingeschränkten Sprach- und Lesekenntnissen sind im öffentlichen Verkehr besonders betroffen. Komplexe Fahrpläne unterschiedlicher Verkehrsunternehmen führen häufig zu Verwirrung, und niedrigschwellige Informationsangebote oder Orientierungshilfen im öffentlichen Verkehr fehlen größtenteils. Ein Kontingent kostenfreier Fahrscheine wird als wichtig für die Teilhabe dieser Gruppe angesehen (Andronic et al., 2024).

3.3.6 Personen mit physischen und psychischen Einschränkungen

Autonomes Leben und gesellschaftliche Teilhabe sind grundlegende Menschenrechte, wobei Mobilität in diesem Zusammenhang eine wesentliche Voraussetzung darstellt. Dennoch bestehen für Menschen mit Behinderungen im Alltag weiterhin erhebliche Barrieren und Herausforderungen im Bereich der Mobilität. Für eine inklusive Mobilität für alle müssen die Bedürfnisse aller Menschen berücksichtigt werden. Denn unterschiedliche Menschen haben verschiedene Anforderungen an Mobilitätsoptionen, um diese problemlos benutzen zu können.

Unterschiedliche Behinderungsformen bedingen laut Knoll et al. (2019) unterschiedliche Anforderungen an Mobilitätsangebote:

- Menschen mit Seheinschränkungen benötigen gut lesbare visuelle Informationen mit hohen Kontrasten und großen Schriftgrößen.
- Blinde Menschen sind auf akustische oder taktile Informationssysteme (z. B. Braille, taktile Leitsysteme) angewiesen.
- Gehörlose Menschen benötigen visuelle Informationsangebote, insbesondere in Österreichischer Gebärdensprache (ÖGS) sowie schriftliche Hinweise.
- Menschen mit Hörbeeinträchtigungen profitieren von induktiven Höranlagen.
- Rollstuhlnutzer:innen benötigen stufenlose Zugänge, Rampen, Aufzüge, ausreichend dimensionierte Bewegungsflächen sowie barrierefrei zugängliche Bedienelemente.
- Menschen mit Lernschwierigkeiten sind auf einfacher Sprache in schriftlicher und mündlicher Form angewiesen und digitale Angebote sollten durch analoge Alternativen ergänzt werden.
- Für Menschen mit psychischen Erkrankungen sind reizreduzierte Bereiche und Rückzugsmöglichkeiten bedeutsam.
- Menschen mit chronischen Erkrankungen, etwa Darmerkrankungen, benötigen funktionierende öffentliche Sanitäreinrichtungen als Voraussetzung für Mobilität.
- Für Menschen mit Mehrfachbehinderungen ist die konsequente Umsetzung des Mehrsinne-Prinzips essenziell, um Informationen über verschiedene Wahrnehmungskanäle zugänglich zu machen (ebd. 2021).

Insgesamt zeigt sich, dass barrierefreie Mobilität eine differenzierte, bedarfsgerechte Gestaltung erfordert, die sowohl unterschiedliche Behinderungsformen als auch sozioökonomische Rahmenbedingungen berücksichtigt. Nur durch einen systematischen Abbau von Barrieren kann gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe gewährleistet werden (ebd. 2021).

3.3.7 Finanzielle beeinträchtigte Personen bzw. Haushalte

Menschen mit niedrigem Einkommen legen deutlich weniger Wege am Tag zurück als Personen mit höherem Einkommen (Frey et al., 2020). Im städtischen Raum haben Personen mit geringem Einkommen meist nicht wegen der hohen Entfernung zur nächsten Haltestelle Einschränkungen in ihrer Mobilität, sondern vielmehr aufgrund der hohen Ticketpreise. Weshalb Haushalte mit geringerem Einkommen meist kürzere und weniger Strecken zurücklegen, obwohl sie einen überdurchschnittlich hohen Anteil des Haushaltseinkommens für Mobilitätskosten ausgeben (Aljets et al., 2023). Sofern keine Möglichkeit besteht ein Auto zu besitzen, oder sich durch finanzielle Mittel andere Hilfestellungen zu leisten, und keine andere für alle zugängliche und zumutbare Mobilitätsmöglichkeit, z.B. öffentlicher Verkehr, gibt, sind diese Personen in ihrer Mobilität und in weiterer Folge von der gesellschaftlichen Teilhabe exkludiert (Aljets et al., 2023; Klaas, 2020). Personen ohne Führerschein bzw. ohne Zugang zu einem Auto sind strukturell benachteiligt (Frey et al., 2020). Personen mit geringem Einkommen arbeiten zudem häufig in Berufen, die auf einen PKW angewiesen sind, da das öffentliche Verkehrsangebot für An- und Abreise unzureichend ist.

Dies betrifft beispielsweise Schichtarbeitende oder Reinigungspersonal. Zur Verbesserung der Mobilität wären sowohl der Ausbau des öffentlichen Verkehrs als auch der Zugang zu kostengünstigen Leihfahrzeugen erforderlich (Andronic et al., 2024).

3.3.8 Mangelnde digitale Kompetenzen

Vermehrt stehen Informationen nur digital zur Verfügung, auch das Kaufen von Tickets ist oftmals nicht mehr analog möglich. Insbesondere bei der kombinierten Nutzung von Fahrrad, Bus, Bahn und Leihfahrzeug, werden digitale Kompetenzen vorausgesetzt (Scheffer et al. 2023). Das schließt all jene Personen aus, welche gar keine oder begrenzte digitale Kompetenzen haben, insbesondere aber ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen, Bewohner:innen ländlicher Gebiete, Analphabet:innen, Personen mit niedrigem Bildungsniveau, mangelnden Sprach-, Lese- und Schreibkenntnissen, niedrigem Einkommen oder Migrationshintergrund (Durand und Zijlstra 2020; Goodman-Deane et al. 2021; Hoeke et al. 2020; Lazzarini et al. 2021; Lenz et al. 2019; Maddrell 2019). Aber auch Genderaspekte spielen eine bedeutende Rolle der digitalen Mobilität, denn Frauen mit niedrigem Einkommen und Bildungsniveau verlassen sich bei digitalen Buchungen oftmals auf ihren männlichen Partner, wodurch ein Abhängigkeitsverhältnis entsteht bzw. verstärkt wird. Hinzu kommt, dass Personen meist auf ihr soziales Netzwerk, z.B. Kinder, Freund:innen, Partner:innen, angewiesen sind, um digitale Tickets zu kaufen. Fehlt dieses Netzwerk und in weiterer Folge die Möglichkeit online Tickets zu kaufen, wird die Mobilität wesentlich eingeschränkt (Scheffer et al. 2023). Geflüchtete Frauen, die erst seit kurzem im Ankunftsland sind, sind ebenfalls stark von digitaler Exklusion betroffen, weil hier verschiedene Faktoren wirken, wie beispielsweise kaum finanzielle Mittel, fehlende Sprach-, Lese- und Schreibkenntnisse und der fehlende Zugang sowie die Nutzung digitaler Geräte (Alam und Imram 2015).

3.3.9 EPUs

Ein-Personen-Unternehmer:innen sind überwiegend von zu Hause aus tätig, wodurch die tägliche Mobilität reduziert ist. Fast die Hälfte der oberösterreichischen Unternehmer:innen arbeitet in einem eigenen Arbeitszimmer, während nur ein geringer Anteil über einen externen Unternehmensstandort verfügt. Für diejenigen, die ihre Dienstleistungen direkt bei Kund:innen erbringen, ist hingegen eine höhere Mobilität erforderlich, weil regelmäßig Wege zu verschiedenen Einsatzorten zurückgelegt werden müssen. In diesen Fällen beeinflussen Faktoren wie die Erreichbarkeit von Kundenstandorten, Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, Infrastrukturqualität und Kosten den Aufwand und die Effizienz der Mobilität. Gleichzeitig profitieren Selbstständige mit Homeoffice von eingeschränkter Alltagsmobilität, was jedoch auch die soziale Teilhabe und Vernetzung im beruflichen Umfeld einschränken kann (Gavac et al., 2024).

3.3.10 24-Stunden Betreuung

Die 24-Stunden-Betreuung in Österreich basiert überwiegend auf Pendelmigration aus Mittel- und Osteuropa, insbesondere aus Rumänien und der Slowakei, wobei rund 92 % der Betreuer:innen sind Frauen und über 98 % der Betreuer:innen haben Migrationsbiographie (Amnesty International 2021). Typische Turnusse liegen zwischen zwei und vier Wochen, während die Betreuer:innen ihre eigenen Familien in den Herkunftsländern zurücklassen (IG24 2021; Amiri 2021). Die Arbeitsbedingungen sind durch strukturelle Belastungen geprägt. Vermittlungsagenturen organisieren den Transport nach Österreich häufig über bestimmte Unternehmen, oft unter Zwang und zu hohen Kosten, mit überlangen Fahrten und unzureichenden Pausen (Durisova 2017; IG24 2021). Finanziell sind viele Betreuer:innen stark benachteiligt: Nur 6 % können gut von ihrem Einkommen leben. Ihr Status als Frauen und Migrantinnen führt zu doppelter Prekarität durch niedrigen Lohn, eingeschränkten arbeitsrechtlichen Schutz, geringer sozialer Sicherheit und oftmals Diskriminierung (IG24 2021; Amnesty International 2021). Insgesamt zeigt sich, dass Pendelmigration, prekäre Arbeitsbedingungen, regulatorische Graubereiche und emotionale Belastungen die Lebens- und Arbeitsrealität der 24-Stunden-Betreuer:innen stark prägen und ihre Vulnerabilität erhöhen (IG24 2021; IG24, 2021 Durisova 2017).

Gleichzeitig sind ihre Bewegungsmöglichkeiten vor Ort limitiert, weil sie an die Betreuungszeiten in den Haushalten der betreuten Personen gebunden sind. Hohe Transportkosten, fehlende digitale Kompetenzen oder Sprachbarrieren erschweren zudem die selbstständige Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Insgesamt wird die praktische Bewegungsfreiheit und Teilhabe am öffentlichen Leben stark eingeschränkt, während gleichzeitig ein hohes Maß an Mobilität innerhalb der Pendelstrecken gefordert wird.

4 Dimensionen vulnerabler Bevölkerungsgruppen

Aufgrund der Literaturrecherche wurden Dimensionen der Vulnerabilität identifiziert und besonders betroffene vulnerabler Gruppen identifiziert. Diese Dimensionen umfassen Gender (insbesondere Frauen, nicht-binäre und trans* Personen), Alter (insbesondere Ältere Personen, Kinder und Jugendliche), Pflegeverantwortung (insbesondere Alleinerziehende, Patchworkfamilien und Familien mit mind. 3 Kinder), Herkunft (insbesondere Personen mit Migrationsbiografie und 24-Stunden-Helfer:innen), Bildung (insbesondere Personen mangelnde Sprach- und Lesekompetenz sowie fehlender digitalen Kompetenzen), Finanzielle Dimension (insbesondere Arbeitslose Personen und finanzielle beeinträchtigte Personen bzw. Haushalte), Physischen Einschränkungen (insbesondere z.B. mit Gehbehinderungen, Seh- bzw. Hörbeeinträchtigungen, chronischen Erkrankungen bzw. Schmerzen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen durch Alter, Schwangerschaft, vorübergehende Schmerzen) sowie Psychischen Einschränkungen (insbesondere z.B. mit Angststörungen, Klaustrophobie, Depression, dem Gefühl der Überforderung bei komplexen Fahrplänen, Umstiegen oder Wartezeiten, kognitiven Einschränkungen, Posttraumatische Belastungen und sozialen Ängsten).

4.1 Indikatorenset für vulnerable Gruppen

Dieser Liste wurde in einem anschließenden Schritt strukturiert erweitert, um die Ursache, Beschreibung und betroffene vulnerable Gruppe identifizieren zu können. Diese Barrieren wurden basierend auf der Literaturrecherche ergänzt, um ein umfassendes Bild der betroffenen Gruppen zu bekommen.

Tabelle 1: Indikatorenset für vulnerable Gruppen

Indikator	Beschreibung	Betroffene vulnerable Gruppen
Finanzielle Barrieren	Keine Mittel für Auto, Tickets oder Reparaturen, Wohnort an „mobilitätsarmen“ Gegenden	Arbeitslose, Familien mit vielen Kindern, Alleinerziehende, 24h-Betreuer:innen
Fehlende Verkehrsinfrastruktur	Wenige Verbindungen, schlechter Takt, keine Alternativen zum Auto	Ländliche Bevölkerung, Jugendliche, Menschen ohne Führerschein / Auto
Physische Barrieren	Kein barrierefreier Zugang zu Haltestellen, Verkehrsmittel und Kauf der Tickets, keine Möglichkeit mit dem Auto oder Fahrrad zu fahren, baulich	Menschen mit Gehbehinderung, Seh- oder Hörbeeinträchtigung,

	abgetrennte Radwege zur Autofahr- bahn	
Sprach- & Lese- kompetenz	Schwierigkeiten bei Tickets, Pläne oder Durchsagen	Menschen mit Migrationsbio- grafie (bei mangelnden Sprach- und Lesekompeten- zen), Gehörlose, Analpha- bet:innen, 24h-Betreuer:in- nen
Zeitliche Einschrän- kungen	Wenig Planbarkeit, lange Wartezei- ten, unflexibler Fahrplan	Alleinerziehende, Erwerbstä- tige mit Betreuungspflichten
Wohnortbezogene Faktoren	Randlagen ohne gute Anbindung, teure Mobilitätsangebote	Sozial & finanziell benachtei- ligte Haushalte, 24h-Be- treuer:innen,
Informationsdefi- zite	Keine Kenntnis über Angebote (z. B. Vergünstigungen, Rufbusse, Sammel- taxi etc.), fehlendes Vertrauen	Personen mit geringen digita- len und/oder Sprach- und Le- sekompetenzen, Geflüchtete

Diese Tabelle zeigt, dass Mobilitätsarmut meist nicht von einem Faktor abhängt, sondern intersektional betrachtet werden muss. Das bedeutet, dass es durch das Zusammenwirken mehrerer sozialer, physischer, ökonomischer und struktureller Faktoren entsteht. Mobilitätsoptionen sind je nach Lebensrealität unterschiedlich und verstärkt sich dort, wo mehrere Benachteiligungen gleichzeitig wirken. Es überschneiden sich also soziale Merkmale, wie Alter, Gender, Behinderung, Einkommen, Sprache, Wohnort und Care-Verpflichtungen, aber auch Faktoren wie fehlende Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr beeinflussen die Mobilitätsoptionen wesentlich. Die Dimensionen vulnerabler Gruppen verdeutlichen, dass Mobilitätsarmut situativ und lebensphasenabhängig sein kann, denn diese ist beispielsweise durch Krankheit, Pflegeverantwortung, Arbeitsplatz, Wohnort und Migration veränderbar. Ohne intersektionale Analyse würde diese Veränderbarkeit nicht erkannt werden und inklusive Mobilitätslösungen würden nicht existieren. Ohne der Identifizierung vulnerabler Gruppen werden Maßnahmen oft nur für die Mehrheitsgesellschaft und nicht für vulnerable, marginalisierte Gruppen geplant und umgesetzt.

4.2 Personas

Basierend auf den Ergebnissen der Literaturrecherche und der Bestandsaufnahme, wurden erste Personas erstellt, mit unterschiedlichen Lebensrealitäten, Bedürfnissen und Barrieren hinsichtlich Mobilitätsarmut. Personas sind fiktive, aber forschungsbasierte Personen, die reale und komplexe Lebensrealitäten repräsentieren. Die Methode wird genutzt, um einen Perspektivenwechsel, Empathie und inklusives Denken zu fördern, ohne Identitäten betroffener Personen offenlegen zu müssen. So wurden die Bedürfnisse und (strukturellen) Barrieren der vulnerablen Gruppen identifiziert. Bei der Erstellung der Personas wurde darauf geachtet, diverse Lebensrealitäten sowie räumliche Kontexte (urbaner bzw. ländlicher Raum) abzubilden und keine Stereotypen zu reproduzieren.

Die Personas bilden unterschiedliche soziale Gruppen ab und berücksichtigen die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse und strukturelle sowie individuelle Mobilitätsbarrieren. Da ein intersektionaler Ansatz verfolgt wird, der das Zusammenwirken verschiedener Merkmale beachten soll, wurden auch die zentralen Diversitätsdimensionen wie Geschlecht (bzw. Gender), Alter, ethnischer Hintergrund, Behinderungen und sozioökonomische Rahmenbedingungen miteinbezogen.

Die Personas wurden stetig bearbeitet und weiterentwickelt. So wurden neue Erkenntnisse aus Literaturrecherche, Expert:inneninterviews und dem Stakeholderworkshop eingearbeitet, um blinde Flecken zu vermeiden und um keine Stereotypen zu reproduzieren. Basierend auf die Projektergebnisse wurden Personas zu folgenden Gruppen erarbeitet: Persona einer 24-Stunden-Betreuerin, einer Pensionistin, einer im Rollstuhlsitzenden Person, einer alleinerziehenden Mutter, einer Person mit mangelnden Sprachkenntnissen, einer Person mit Sicherheitsbedenken, einer geflüchteten Person, einer Person mit Atypischen Arbeitszeiten, sowie von einem EPU. Die erarbeiteten Personas sind im *Anhang zum Bericht* zu finden.

5 Kriterien für die Messung und Bewertung von Mobilitätsarmut

Für die Herleitung einer Arbeitsdefinition von Mobilitätsarmut wurden wissenschaftliche Publikationen und einschlägige europäische und nationale Rahmenbedingungen systematisch gesichtet. Ergänzend erfolgte eine vertiefte Analyse einschlägiger österreichischer Projekte – insbesondere „erREICHbar“ und „TransFair-AT“ – da beide Einkommen, Mobilitätskosten und erreichbarkeitsbezogene Mindeststandards in die Operationalisierung einbeziehen (Andronic et al. 2024; Pfaffenbichler 2023). Auf dieser Basis werden zentrale Dimensionen und Messansätze gebündelt, Projekte vergleichend eingeordnet und parallel die österreichische Datenlage (Einkommen, Mobilitätsausgaben, ÖV-/Erreichbarkeitsindikatoren) inklusive Datenlücken bewertet, um schlüssig zur projektspezifischen Arbeitsdefinition hinzuführen.

Literatur, EU-Rahmen und österreichische Vorarbeiten zeigen, dass Mobilitätsarmut am besten als Schnittmenge aus finanzieller Armut und strukturell eingeschränkten Mobilitätsoptionen zu verstehen ist (Lucas et al., 2016; Europäische Kommission, 2025; Andronic et al., 2024). In diesem Projekt wird dieser Gedanke in eine anwendungsorientierte Arbeitsdefinition übersetzt, die Einkommen, Mobilitätsausgaben und Zugang/Erreichbarkeit von Grundversorgung gemeinsam betrachtet. Damit wird sowohl „Überbelastung“ (sehr hohe Ausgaben) als auch „Unterversorgung“ (auffallend niedrige Ausgaben als möglicher Verzicht) adressiert (Lucas et al., 2016; Pfaffenbichler et al., 2023). Zur Grundversorgung zählen der wohnortnahe Zugang zu Apotheken, ärztlicher Versorgung und Nahversorgungsgeschäften, sowie – abhängig von der Haushaltszusammensetzung – zu Kindergärten (bei Kindern unter 6 Jahren) und Volksschulen (bei Kindern unter 10 Jahren). Die ÖV-Güteklassen sind ein österreichweit einheitliches Bewertungssystem, das die Qualität der Erschließung eines Standorts durch den öffentlichen Verkehr anhand von Verkehrsmittelart, Bedienhäufigkeit und fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen auf einer Skala von A (sehr hohe Angebotsqualität) bis G (Basiserschließung) klassifiziert (ÖROK, 2022).

Mobilitätsarmut betrifft insbesondere Personen mit sehr niedrigem Einkommen. Die Armutsgefährdungsschwelle wird mit 60% des Median-Einkommens festgelegt und liegt derzeit bei 1.661 € monatlich für einen Ein-Personen-Haushalt bzw. 19.926 € im Jahr (Statistik Austria, 2025). Pro weitere erwachsene Person im Haushalt erhöht sich der Wert um den Faktor 0,5 und pro Kind (unter 14 Jahre) im Haushalt erhöht sich der Wert um den Faktor 0,3 (Armutskonferenz, 2025). In der Statistik wird die Einkommensverteilung in zehn gleich große Teile unterteilt – man spricht von Einkommensdezilen. Relevant sind insbesondere die Dezile 1-3, da dies jene Dezile sind, unter die armutsgefährdete Personen fallen. Überdurchschnittlich hohe Mobilitätskosten werden definiert als mehr als die Medianausgaben für Verkehr des 5. Einkommensdezils. Bei der letzten Konsumerhebung der Statistik Austria, welche 2019/2020 durchgeführt wurde, lag dieser Wert bei 334,8 €. Besonders niedrige Mobilitätskosten sind definiert als weniger als die Medianausgaben für Verkehr des 1. Einkommensdezils (107,4 € bei der letzten Konsumerhebung) (Statistik Austria,

Konsumerhebung 2019/20). Der Medianwert wurde dem arithmetischen Mittel vorgezogen, da bei diesem Wert die Ausreißer weniger ins Gewicht fallen.

Als ergänzender Bezugspunkt wurde zudem die österreichische Energiearmutsdefinition herangezogen: Energiearmut beschreibt eine Situation, in der Haushalte ihre Energiebedürfnisse nicht angemessen decken können; operationalisiert wird dies u.a. über niedrige Einkommen in Kombination mit hohen Ausgaben oder Einschränkungen wie Zahlungsrückständen bzw. unzureichender Beheizbarkeit (Klima- und Energiefonds, 2025). Diesen Ansatz, Einkommen als Vulnerabilitätsanker plus „auffällige Ausgaben“ plus Versorgungs-/Zugangsdimension, bildet das Grundgerüst für die nachfolgende Arbeitsdefinition von Mobilitätsarmut:

Als mobilitätsarm gelten Haushalte, die über ein Einkommen unterhalb der Armutsgefährdungsschwelle verfügen, überdurchschnittlich hohe oder besonders niedrige Mobilitätsausgaben haben und keinen oder nur eingeschränkten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln, sowie Entfernungen zu Grundversorgungseinrichtungen über 5 km haben.

5.1 Arbeitsdefinition von Mobilitätsarmut

Quantitative Indikatoren:

Haushalte mit einem Einkommen unter der Armutsgefährdungsschwelle und gleichzeitig

- a) überdurchschnittlich hohen Mobilitätsausgaben (definiert als mehr als die Medianäquivalenzausgaben für Verkehr des 5. Einkommensdezils), oder
- b) besonders niedrigen Mobilitätsausgaben (definiert als weniger als die Medianäquivalenzausgaben für Verkehr des 1. Einkommensdezils), und

einem eingeschränkten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln (definiert als ÖV-Gütekategorie F oder schlechter), sowie Entfernungen zu Grundversorgungseinrichtungen über 5 km, definiert als mind. 1 Apotheke, mind. 1 allgemeiner Arzt, mind. 2 Nahversorgungsgeschäfte, mind. 1 Kindergarten (bei Haushalten mit Kind unter 6 Jahren), mind. 1 Volksschule (bei Haushalten mit Kind unter 10 Jahren) und mind. Sekundarpflichtschule (wenn Haushalte mit Kind unter 15 Jahren) gelten als mobilitätsarm.

Soziale, kontextuelle Indikatoren

a) Kontextuelle Indikatoren:

- **Verkehrsinfrastruktur:** Lückenhafte Verbindungen, geringes Intervall, fehlende Alternativen zum Auto
- **Finanzielle Barrieren:** Fehlende Mittel für Tickets, Auto/Führerschein oder Fahrrad; hohe Fixkosten

- **Wohnortbezogene Faktoren:** Leben in Randlagen oder sozial benachteiligten Gebieten; teure Mobilitätsangebote

b) Soziale Indikatoren für einen eingeschränkten Zugang zu öffentlichen: Verkehrsmitteln:

- **Sicherheitsgefühl:** Schlechte Beleuchtung, fehlende Kontrolle oder seltene Präsenz von Personal
- **Barrierefreiheit:** Fehlende barrierefreie Zugänge, ungünstige bauliche Gestaltung, fehlende barrierefreie Informationen, Ticketangebote nur online, nicht am Schalter
- **Physische Einschränkungen:** Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln oder unsichere Rad- und Gehwege
- **Sprach- & Lesekompetenz:** Schwierigkeiten beim Verstehen von Fahrplänen, Tickets oder Durchsagen; fehlende mehrsprachige Informationen
- **Zeitliche Einschränkungen:** Unflexible Fahrpläne, lange Wartezeiten, besonders zu Randzeiten
- **Informationsdefizite:** Fehlendes Wissen über Mobilitätsangebote, Vergünstigungen oder Rufbusse

Mit Hilfe der Daten der Konsumerhebung 2019/20 der Statistik Austria wurde eine grobe Abschätzung durchgeführt, um zu ermitteln wie viele Personen von dieser Definition umfasst sind. Die ermittelte Arbeitsdefinition und die grobe Abschätzung über das Ausmaß betroffener Personen wurden ausgewählten Stakeholdern im Rahmen eines Stakeholderworkshops präsentiert und diskutiert. Die finale Definition wurde auf Basis der Arbeitsdefinition mitsamt dem gesammelten Feedback der Stakeholderintegration und einer weiterführenden Recherche zum erhaltenen Input entwickelt.

6 Stakeholderintegration

6.1 Expert:inneninterviews

Parallel zur Literaturrecherche wurden Gespräche mit Expert:innen für Verkehr, Klima, Energie und Gender geführt. Die Diskussionen verdeutlichten, dass Mobilitätsarmut nicht ausschließlich vom Einkommen definiert werden kann, sondern wesentlich von zeitlichen, räumlichen und sozialen Faktoren beeinflusst wird. Mobilitätsarmut ist ein strukturelles Problem und nicht basierend auf individuelle Defizite. Obwohl finanzielle Mittel und individuelle Möglichkeiten Handlungsoptionen erweitern können, lassen sich die strukturellen Probleme nicht auf individueller Ebene lösen. Mobilität hängt laut der Expertin somit nicht nur von individuellen Fähigkeiten oder Bedürfnissen ab, sondern vielmehr von Rahmenbedingungen wie etwa Beleuchtung, Geh- und Radwegen, Barrierefreiheit und Infrastruktur. Sind diese Rahmenbedingungen nicht ausreichend auf vulnerable Gruppen ausgerichtet, verhindert das die selbstbestimmte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. So verhindern diese Rahmenbedingungen oftmals, dass beispielsweise ältere Personen und Frauen nachts nicht sicher mobil sein können und somit in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. Das liegt nicht nur am erhöhten Sicherheitsrisiko im öffentlichen Raum, sondern auch an die komplexeren Wegketten die Frauen insbesondere mit Pflegeverantwortung haben. Mobilität, wie viele andere Bereiche, entsprechen meist maskulinen Modellen, die gesunde, vollzeitarbeitende Männer berücksichtigt, andere soziale Gruppen werden jedoch in der Planung und Umsetzung nicht mitgedacht.

Im Zuge der finalen Überarbeitung der Definition wurden zudem Interviews mit Vertreter:innen von EPUs geführt, die die Notwendigkeit einer erhöhten Sensibilisierung für Mobilitätsarmut unter EPUs deutlich machte. Da es auch wenig Literatur zu diesem spezifischen Thema gibt, konnte hier eine Forschungslücke identifiziert werden.

Feedback zu Persona der 24-Stunden-Betreuerin (siehe Anhang, Abb. 3) wurde von einer Expertin und Vertreterin der Gruppe eingeholt und eingearbeitet. Es wurden wertvolle Einsichten über die Personen gewonnen, beispielsweise zu Alter, Herkunftsland, digitalen Kompetenzen und Motivation, die diesen Job auszuüben. Außerdem wurden die mangelnden Transportmöglichkeiten beim Transit angesprochen, welche die Betreuer:innen dazu zwingt, unsichere und teils gefährliche Transporte in Anspruch zu nehmen.

6.2 Stakeholder-Workshop

Im Rahmen eines Stakeholder-Workshops im Oktober 2025 mit Vertreter:innen von betroffenen, vulnerablen Bevölkerungsgruppen wurde die Arbeitsdefinition zunächst präsentiert und anschließend diskutiert. Dadurch konnte ein besseres Verständnis für die Lebensrealitäten und

Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen eingeholt werden. Vorab wurde auf Basis der Daten der Konsumerhebung 2019/20 eine grobe Hochrechnung durchgeführt, um abbilden zu können, wie viele Personen in Österreich von dieser Definition betroffen wären.

Im Stakeholder-Workshop zeigte sich breite Zustimmung zur grundsätzlichen Mehrdimensionalität und zur Kombination von sozialen, kostenbezogenen und räumlichen Faktoren der Arbeitsdefinition. Wesentliche Kritikpunkte waren zum einen, dass Mobilitätsarmut nicht zwingend nur als „und“-Verknüpfung zu denken ist, vielmehr braucht es stärker „oder“-Logiken, um auch Haushalte abzubilden, die trotz Einkommen oberhalb der Armutsgefährdungsschwelle mobilitätsarm sein können, beispielsweise bei sehr schlechter Versorgungsstruktur bzw. fehlenden Alternativen. Zweitens wurde eine reine Distanzlogik (Entfernung zu Grundversorgungseinrichtungen über 5 km) als potenziell verzerrend angesehen, da das zu viele Haushalte erfassen könnte. Außerdem wurde eine klare, inhaltliche Trennung der beiden Teile gewünscht, weil die wie in der Arbeitsdefinition benannten kontextuellen Indikatoren den quantitativen Indikatoren ähnlich waren. Problematisch wurde der in der Arbeitsdefinition auch der fehlende Kontext zum Arbeitsmarkt gesehen.

7 Nationale Definition für Mobilitätsarmut

7.1 Quantitative Indikatoren

Die finale Definition wurde ausgehend von der Arbeitsdefinition entwickelt und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Stakeholderintegration nachgeschärft, wie in Abbildung xx dargestellt:

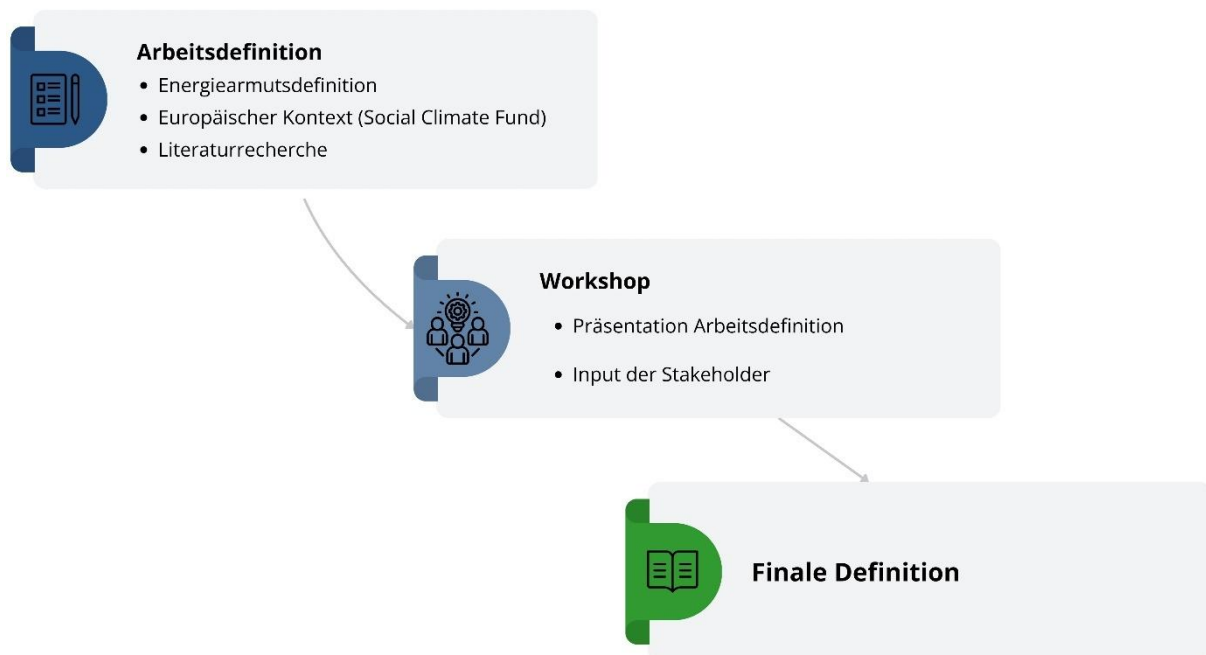


Abbildung 1: Definitionsentwicklung der quantitativen Indikatoren (eigene Darstellung)

Basis für die Bestimmung, ob Haushalte mobilitätsarm sind, sind weiterhin das Haushaltseinkommen (HH), die Höhe der Mobilitätsausgaben sowie die verfügbare ÖV-Qualität und Erreichbarkeit von Grundversorgungseinrichtungen am Wohnstandort.

Ausgangspunkt für die Bestimmung der Mobilitätsarmut ist weiterhin die finanzielle Ebene. Relevant ist in einem ersten Schritt das Haushaltseinkommen unterhalb der Armutsgefährdungsschwelle (60% des Median-Einkommens). Um das Feedback aus dem Workshop, auch Haushalte abzubilden, die aufgrund besonders schlechter Versorgungsstruktur auch mobilitätsarm sein können, wenn sie nicht unter die Armutsgefährdungsschwelle fallen, aufzugreifen, wurde eine vertiefte Analyse über Armutsintensitätsausprägungen sowie Einkommensschwellen durchgeführt. Die Armutsgefährdungsschwelle ist ein etablierter Bezugspunkt, zugleich sind unterschiedliche Cut-offs (z.B. 40/50/60%) bzw. der „poverty gap“ als Maß für die Tiefe der Armut methodisch gebräuchlich (OECD, 2015). Diese Logik lässt sich nutzen, um Mobilitätsarmut nicht nur

„unter/über“ der Schwelle zu betrachten, sondern Abstufungen zu berücksichtigen (z.B. 10% unter der Schwelle als besonders niedrige Einkommen).

Weiters wird die Stakeholderworkshop-Kritik zu starrer Distanzschwellen aufgegriffen. Daher bündelt die überarbeitete Definition die bisher getrennten Elemente „ÖV-Zugang“ und „Erreichbarkeit der Grundversorgung“ zu einer Mobilitätsqualität (A-G). Das Grundprinzip bleibt erhalten (Einkommen – Kosten – Zugang/Erreichbarkeit), wurde aber abgestuft. Im Zusammenspiel zwischen Haushaltseinkommen, Mobilitätsausgaben und der angeführten Mobilitätsqualität des Wohnstandortes wird Mobilitätsarmut bestimmt. Die Einbeziehung der Kritik des Fehlenden Arbeitskontexts findet im kontextuellen Teil Berücksichtigung, da sich Arbeitswege individuell unterscheiden.

Es wird eine Mobilitätsqualität mittels Verknüpfung der ÖV-Güteklassenskala mit einer Erreichbarkeitsgüteklassenskala (in Abhängigkeit von Entfernungsklassen) abgeleitet. Kann die Grundversorgung innerhalb einer bestimmten Distanz erreicht werden, so ergibt sich in Kombination mit der vorliegenden ÖV-Güteklasse eine Mobilitätsqualität auf einer Skala von A bis G. Wobei Haushalte mit einer Mobilitätsqualität über D potenziell mobilitätsarm sind. In Tabelle 2 wird dies zum besseren Verständnis grafisch dargestellt. Die Grundversorgung wird dabei wie bereits in der Arbeitsdefinition definiert als: mind. 1 Apotheke, mind. 1 allgemeiner Arzt, mind. 2 Nahversorgungsgeschäfte, mind. 2 Freizeit/Naherholungseinrichtung, mind. 2 sonstige Services/Soziale Infrastruktur, mind. 1 Kindergarten (wenn HH mit Kind unter 6 Jahren), mind. 1 Volksschule (wenn HH mit Kind unter 10 Jahren) und mind. 1 Sekundarpflichtschule (wenn HH mit Kind unter 15 Jahren). Sobald eine dieser Versorgungseinrichtungen nicht innerhalb einer Entfernungsklasse liegt, wird die nächstschlechtere Mobilitätsqualitätsstufe vergeben.

Tabelle 2: Bestimmung der Mobilitätsqualität (farblich markierter Teil ist potenziell Mobilitätsarm) (eigene Darstellung)

		Entfernung Grundversorgung						
		Bis 300 m	301-500 m	501-1000 m	> 1 - 2,5 km	> 2,5 - 5 km	> 5 - 10 km	> 10km
ÖV-Güteklasse	A	A	A	B	C	D	E	F
	B	A	B	B	C	D	E	F
	C	B	B	C	C	D	E	F
	D	C	C	C	D	E	F	G
	E	D	D	D	E	E	F	G
	F	E	E	E	F	F	F	G
	G	F	F	F	G	G	G	G

Folgende Kriterien müssen zutreffen, damit ein Haushalt als mobilitätsarm gilt:

Haushalte mit einem Einkommen unter der Armutsgefährdungsschwelle und gleichzeitig

- a) überdurchschnittlich hohe Mobilitätsausgaben (definiert als mehr als die Medianäquivalenzausgaben für Verkehr des 5. Einkommensdezils), oder
- b) besonders niedrige Mobilitätsausgaben (definiert als weniger als die Medianäquivalenzausgaben für Verkehr des 1. Einkommensdezils)

gelten als mobilitätsarm.

Bei einer Mobilitätsqualität von E und schlechter werden Haushalte, die ein Einkommen unter der Armutsgefährdungsschwelle und entsprechende Mobilitätskosten haben, als Mobilitätsarm definiert. Ist die Mobilitätsqualität besonders schlecht, sind Haushalte mobilitätsarm, auch wenn das HH-Einkommen 10% (Qualität F und schlechter) bzw. 20% (Qualität G) über der Armutsgefährdungsschwelle liegt. Liegt das HH-Einkommen 10% oder mehr unter der Armutsgefährdungsschwelle, reicht bereits Mobilitätsqualität D aus, um als mobilitätsarm zu gelten. Die folgende Tabelle zeigt die konkrete Zuordnung (die farblich markierten Felder sind mobilitätsarme Haushalte) in Abhängigkeit von Mobilitätsqualität, HH-Einkommen und Mobilitätsausgaben.

Tabelle 3: Zuordnung mobilitätsarmer Haushalte (die farblich markierten Felder sind mobilitätsarme Haushalte) in Abhängigkeit von Mobilitätsqualität, HH-Einkommen und Mobilitätsausgaben (eigene Darstellung)

Mobilitätsqualität	Einkommen und Mobilitäts-Ausgaben					
	10% unter der Armutsgrenze		Armutsschwelle		Armuts-schwelle + 10%	Armuts-schwelle + 20%
	Mobi-Ausgaben hoch	Mobi-Ausgaben niedrig	Mobi-Ausgaben hoch	Mobi-Ausgaben niedrig	Mobi-Ausgaben hoch	Mobi-Ausgaben hoch
A						
B						
C						
D						
E						
F						
G						

7.2 Kontextuelle Indikatoren

Der kontextuelle Teil der Definition wurde aufgrund des Feedbacks des Stakeholder-Workshops dahingehend überarbeitet, dass die kontextuellen und sozialen Indikatoren neu strukturiert wurden und dass der Fokus stärker auf die „oder“-Logik gesetzt wurde. Diese Logik soll zeigen, dass die Mobilitätsarmut nicht ausschließlich vom Einkommen beeinflusst wird, sondern dass mehrere Indikatoren eine wesentliche Rolle spielen. Außerdem wurden die besonders betroffenen Gruppen ergänzt, um die Intersektionalität klar darzustellen.

Basierend auf das Feedback der Stakeholder, wurden die kontextuellen Indikatoren überarbeitet. Wie die Grafik (siehe Abb. 2) zeigt, wurde ein iterativer Prozess angewandt und so war es möglich, neue Erkenntnisse jederzeit in die Persona und die Definition einfließen zu lassen. Die Personas (siehe Anhang) waren ein hilfreiches Werkzeug, um die Definition zu überprüfen, ob blinde Flecken vorhanden waren. Nachdem die Definition und insbesondere die kontextuellen Indikatoren dieser gerecht wurden, wurde dieser Teil der Definition finalisiert.

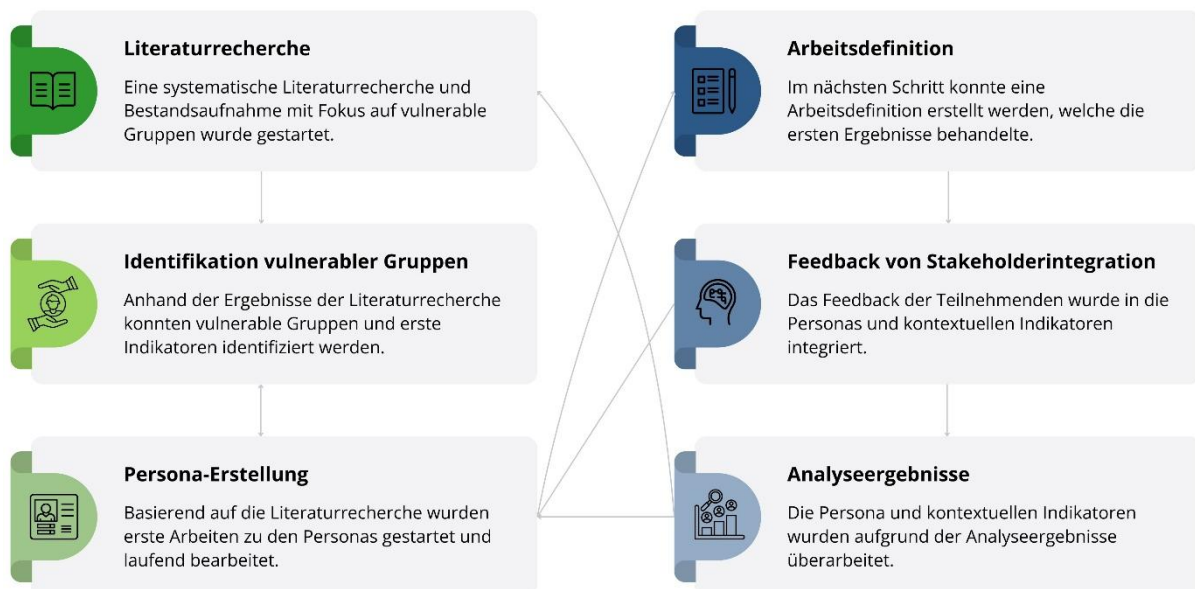


Abbildung 2: Definitionsentwicklung der kontextuellen Indikatoren (eigene Darstellung)

Mobilitätsarmut ist kein statischer Zustand, sondern ein veränderbares **mehrdimensionales und lebenslagenabhängiges Phänomen**. Neben quantitativen Indikatoren wie dem Haushaltseinkommen, der Höhe der Mobilitätsausgaben sowie der Qualität des öffentlichen Verkehrs und der Erreichbarkeit von Grundversorgungseinrichtungen am Wohnstandort bestimmen vor allem **soziale, gesundheitliche und strukturelle Rahmenbedingungen**, ob bestehende Mobilitätsangebote tatsächlich genutzt werden können.

Durch das Einbeziehen kontextueller Indikatoren wird sichtbar, dass Mobilitätsarmut deutlich mehr Menschen betrifft, als es rein statistische Kennzahlen nahelegen. Diese Indikatoren sind

wesentlich, um Mobilitätsarmut möglichst umfassend zu erfassen und um sicherzustellen, dass insbesondere **vulnerable soziale Gruppen** mitgedacht werden.

Besonders betroffene Personengruppen, für die ein oder mehrere Indikatoren zutreffen, gelten **jedenfalls als mobilitätsarm**, weil ihre Mobilitätsmöglichkeiten unabhängig vom formalen Verkehrsangebot eingeschränkt sind. Beim Zusammenwirken mehrerer Indikatoren kann sich die **Mobilitätsarmut wesentlich verschärfen** und sich nachhaltig auf die gesellschaftliche Teilhabe, Erwerbsmöglichkeiten und Lebensqualität auswirken.

a) Fehlende Barrierefreiheit

Barrierefreiheit bezeichnet den gleichberechtigten Zugang zu Mobilitätsinfrastruktur, Verkehrsmitteln und mobilitätsbezogenen Informationen. Bauliche und technische Ausgestaltungen wie fehlende Aufzüge, hohe Bordsteine, enge Einstiege oder nicht barrierefrei bedienbare Ticketautomaten können fehlende Barrierefreiheit schränkt die selbstständige Mobilität ein und reduziert damit die gesellschaftliche Teilhabe.

Besonders betroffen sind: Menschen mit Geh-, Seh- oder Hörbeeinträchtigungen, chronisch Erkrankte, Menschen mit geringer digitaler Kompetenz, Personen mit Kinderwägen oder schweren Lasten, ältere Menschen sowie Personen mit temporären Mobilitätseinschränkungen.

b) Ausschließlich digitale Angebote

Der Zugang zu Mobilitätsangeboten ist zunehmend digital organisiert, etwa durch Online-Ticketing, Apps oder digitale Informationssysteme. Geringe digitale Kompetenzen oder fehlender Zugang zu digitalen Endgeräten stellen daher eine erhebliche Nutzungshürde dar. Unübersichtliche Benutzeroberflächen, fehlende barrierefreie Informationsformate oder das Fehlen analoger Verkaufsstellen stellen zusätzliche Barrieren dar.

Besonders betroffen sind: Ältere Menschen, Personen mit niedriger formaler Bildung, Menschen ohne regelmäßigen Internetzugang

c) Angebote nur in komplexer und deutscher Sprache

Eingeschränkte sprachliche oder schriftsprachliche Kompetenzen erschweren das Verständnis von Fahrplänen, Tarifstrukturen, Durchsagen oder digitalen Informationen. Fehlende mehrsprachige oder leicht verständliche Angebote verstärken diese Barrieren.

Besonders betroffen sind: Menschen mit Migrationsbiografie, geflüchtete Personen, Analphabet:innen, Gehörlose sowie beruflich stark gebundene Gruppen wie 24-Stunden-Betreuungskräfte.

d) Unflexible Fahrpläne und seltene Intervalle

Fahrpläne und Taktungen bestimmen maßgeblich, ob Mobilitätsangebote im Alltag tatsächlich nutzbar sind. Unflexible Fahrpläne, lange Wartezeiten oder seltene Intervalle schränken die zeitliche Planbarkeit ein und erhöhen den organisatorischen Aufwand für Wegeketten.

Besonders relevant ist dabei die Verlässlichkeit von Anschlüssen sowie die Abstimmung auf unterschiedliche Tageszeiten. Fehlende zeitliche Flexibilität kann dazu führen, dass vorhandene Mobilitätsangebote nur eingeschränkt oder gar nicht genutzt werden können, selbst wenn eine grundsätzliche Erschließung gegeben ist.

Besonders betroffen sind: Personen mit Pflege- und Betreuungsverantwortung (z.B. Allein-erziehende & Frauen, aufgrund stereotypischer Rollenzuschreibungen), Personen mit parallelen Erwerbs- und Betreuungspflichten, Erwerbstätige mit wenig zeitlicher Flexibilität

e) Hochschwelliger Zugang zu Informationen

Der Zugang zu Mobilität setzt Wissen über bestehende Angebote, Tarifstrukturen und Nutzungsmöglichkeiten voraus. Fehlende Informationen über Vergünstigungen, ergänzende Mobilitätsangebote oder alternative Verkehrsformen können die Nutzung vorhandener Angebote erheblich einschränken. Zusätzlich erschweren sprachliche, schriftsprachliche und digitale Hürden den Zugang zu mobilitätsrelevanten Informationen.

Besonders betroffen sind: Personen mit geringer digitaler Kompetenz, Menschen mit niedriger Literalität, Personen mit geringen Deutschkenntnissen, geflüchtete und Menschen mit Migrationsbiografie, Gehörlose Menschen, Personen mit hoher zeitlicher Belastung und eingeschränktem Informationszugang

f) Mangelnde Sicherheit

Ein geringes Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum kann die Nutzung von Mobilitätsangeboten erheblich einschränken, auch wenn diese formal vorhanden sind. Unzureichende Beleuchtung, abgelegene Haltestellen oder fehlende soziale Kontrolle führen dazu, dass bestimmte Wege, Verkehrsmittel oder Tageszeiten gemieden werden. Mobilität ist damit nicht nur eine Frage der Erreichbarkeit, sondern auch der subjektiv wahrgenommenen Sicherheit.

Besonders betroffen sind: Frauen, queere Personen, ältere Menschen sowie Personen, die bereits Diskriminierungs- oder Gewalterfahrungen gemacht haben

g) Diskriminierungserfahrungen im Mobilitätssystem

Erlebte oder erwartete Diskriminierung im öffentlichen Raum oder in Verkehrsmitteln kann dazu führen, dass Mobilitätsangebote bewusst vermieden werden. Diese Erfahrungen beeinflussen Mobilitätsentscheidungen langfristig und schränken die Bewegungsfreiheit ein.

Besonders betroffen sind: Personen mit Behinderungen, geflüchtete Personen, Personen mit unsicherem Aufenthaltsstatus sowie obdachlose Personen, queere Personen sowie andere sozial stigmatisierte Gruppe

h) Atypische Arbeitszeiten

Atypische Arbeitszeiten beinhalten Schichtarbeit, Nachtarbeit, Wochenend- und Randzeiten. Diese Arbeitszeiten sind häufig nicht mit dem regulären öffentlichen Verkehrsangebot kompatibel und erhöhen die Abhängigkeit von privaten oder informellen Mobilitätslösungen.

Fehlende Verkehrsangebote in den frühen Morgen- oder späten Abendstunden, lange Wartezeiten oder seltene Taktungen erschweren die Vereinbarkeit von Erwerbsarbeit, Betreuung und Alltagsorganisation und können die Abhängigkeit von privaten oder informellen Mobilitätslösungen erhöhen.

Besonders betroffen sind: Schichtarbeitende, Beschäftigte im Pflege-, Gesundheits-, Sicherheits-, Tourismus- und Dienstleistungsbereich, 24-Stunden-Betreuer:innen, Bewohner:innen von Randlagen und ländlichen Regionen sowie Personen in sozial benachteiligten Wohngebieten

i) Schlechte Kund:innenerreichbarkeit

Erwerbstätigkeiten, die eine direkte Erreichbarkeit von Kund:innen oder Einsatzorten voraussetzen, erfordern verlässliche und flexible Mobilität. Fehlende oder unzureichende Mobilitätsangebote können die Ausübung der Tätigkeit erschweren oder wirtschaftlich unmöglich machen.

Besonders betroffen sind: Selbstständige, Ein-Personen-Unternehmen (EPU), mobile Dienstleister:innen

j) Gewerblicher Einkauf und hoher Transportbedarf

Der regelmäßige Transport von Waren, Arbeitsmaterialien oder größeren Einkäufen stellt erhöhte Anforderungen an Infrastruktur, Verkehrsmittel und Erreichbarkeit. Öffentliche Verkehrsmittel sind dafür häufig nur eingeschränkt nutzbar.

Besonders betroffen sind: EPU, Kleinstunternehmer:innen, Personen ohne Zugang zu einem privaten Fahrzeug

8 Analyse Definition für Mobilitätsarmut

Um einen Überblick über das Ausmaß der Definition für Mobilitätsarmut in Österreich zu erhalten, wurden die Daten der letzten Konsumerhebung (2019/20) herangezogen. Die Konsumerhebung der Statistik Austria ist eine Stichprobenerhebung über einen Zeitraum von einem Jahr. Für die Auswertung wurden die Daten gewichtet. Die Datengrundlage lässt jedoch nur eine Abschätzung des quantitativen Teils, nicht jedoch des konzeptionellen Teils zu. Die Filtermöglichkeiten der vorhandenen Daten sind technisch beschränkt, daher sind diese Zahlen eher als Richtwerte zu verstehen und nicht als absolute Zahlen. Aus Datenschutzgründen werden keine Angaben über die Wohn-PLZ oder Gemeinde der Befragten zur Verfügung gestellt, wodurch genaue Verortungen bezüglich ÖV-Güteklasse und Entfernungen zum täglichen Bedarf nicht möglich sind – alternativ wurden dafür die Urban-Rural-Klassen herangezogen. Diese Klassifizierung ist allerdings deutlich unpräziser, wodurch die folgenden Auswertungen nur eine Annäherung bzw. ungefähren Richtwert sein können. Alle Zahlen in diesem Kapitel sind gerundet. Diese Auswertung kann jedenfalls dazu beitragen ein Gefühl dafür zu bekommen, wer in Österreich von Mobilitätsarmut betroffen ist.

Von 3.969.300 Haushalten, sind ca. 203.600 Haushalte mobilitätsarm. Das sind ca. 5% der österreichischen Haushalte. Anteilsmäßig sind Haushalte in peripheren Gegenden am stärksten von Mobilitätsarmut betroffen: in der Kategorie „Ländlicher Raum, peripher“ sind fast 20% betroffen und in der Kategorie „Umland von Zentren, peripher“ sind ca. 19% betroffen. Absolut sind die meisten mobilitätsarmen Haushalte in zentralen Gegenden vorzufinden: „Umland von Zentren, zentral“ und „Ländlicher Raum, zentral“ mit jeweils mehr als 50.000 Haushalten.

Die meisten mobilitätsarmen Haushalte haben entweder keinen Pkw (ca. 67.800 Haushalte) oder einen Pkw (knapp 111.100 Haushalte) zur Verfügung. Ca. 7% der Haushalte ohne Pkw und fast 6% der Haushalte mit einem Pkw sind mobilitätsarm.

Wie in der Tabelle 4 ersichtlich, sind absolut gesehen insbesondere Haushalte mit einer Haushaltshaupteinkommensquelle aus unselbständiger Erwerbstätigkeit (ca. 50.300) sowie Pension bzw. Rente (ca. 119.000) betroffen. In Prozent je Haupteinkommensquelle betrachtet sind es vor allem jene Haushalte, die von privaten Geldleistungen z.B. Alimente (ca. 13%), von staatlichen Sozialleistungen (ca. 12%) und Eigentum, Vermögen, Sparen etc. (ca. 12%) leben (Statistik Austria, Konsumerhebung 2019/20; eigene Berechnung).

Tabelle 4: Haupteinkommensquelle des Haushalts (Statistik Austria, Konsumerhebung 2019/20; eigene Berechnung)

	Nicht mobilitäts-arm	Mobilitäts-arm	Gesamt	In Prozent
Keine Angabe/Weiß nicht	51 000	1 200	52 200	2%
Unselbständige Erwerbstätigkeit	2 081 200	50 300	2 131 400	2%
Selbständige Erwerbstätigkeit	197 000	4 200	201 200	2%
Landwirtschaftliche Tätigkeit	31 800	1 500	33 300	4%
Pensionen bzw. Rente	1 165 400	119 000	1 284 400	9%
Arbeitslosengeld bzw. Notstandshilfe	111 300	10 600	121 900	9%
Eigentum, Vermögen, Sparen, etc.	9 600	1 300	10 800	12%
Staatliche Sozialleistungen	55 400	7 500	63 000	12%
Private Geldleistungen, z.B. Alimente	27 100	4 200	31 300	13%
Andere Quellen	35 900	4 000	39 900	10%
Gesamt	3 765 700	203 600	3 969 300	5%

Absolut sind besonders die Einpersonenhaushalte betroffen (ca. 107.600 Haushalte). In Prozent pro Kategorie betrachtet stechen die 6-Personenhaushalte (ca. 15%), die 8-Personenhaushalte (ca. 8%) und Einpersonenhaushalte (ca. 7%) hervor.

Tabelle 5: Personen pro Haushalt

Personen pro Haushalt	Nicht mobilitätsarm	Mobilitätsarm	Gesamt	In Prozent
1	1 385 600	107 600	1 493 200	7%
2	1 149 100	55 600	1 204 700	5%
3	565 200	17 300	582 500	3%
4	436 700	12 300	449 000	3%
5	181 700	4 800	186 500	3%
6	33 900	5 800	39 700	15%
7	9 800	-	9 800	0%
8	3 200	300	3 500	8%
11	400	-	400	0%
Gesamt	3 765 700	203 600	3 969 300	5%

Ein Blick auf die Haushaltstypen zeigt, dass der Haushaltstyp „Alleinerziehend“ besonders betroffen ist (ca. 12%) und wie auch schon die vorherige Tabelle gezeigt hat, die Einpersonenhaushalte.

Tabelle 6: Haushaltstypen (Statistik Austria, Konsumerhebung 2019/20; eigene Berechnung)

Haushaltstyp	Nicht mobilitäts-arm	Mobili-tätsarm	Gesamt	In Prozent
Einpersonen-HH	1 385 600	107 600	1 493 200	7%
Alleinerziehend	59 900	8 100	68 000	12%
Zweipersonen ohne Kind	1 110 900	50 100	1 161 000	4%
Mehrpersonen ohne Kind	414 400	6 100	420 600	1%
Mehrpersonen mit mind. einem Kind	794 900	31 600	826 500	4%
Gesamt	3 765 700	203 600	3 969 300	5%

9 Handlungsoptionen

Basierend auf den Projektergebnissen und der nationalen Definition für Mobilitätsarmut, lassen sich zentrale Handlungsoptionen für Politik und Mobilitätsleistende ableiten. Dabei ist es jedoch wesentlich, dass die Entwicklung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Reduktion von Mobilitätsarmut konsequent **partizipativ** erfolgt. Denn nur durch die Partizipation der betroffenen Gruppen können ihre Bedürfnisse, Anforderungen sowie die Barrieren angemessen identifiziert und berücksichtigt werden.

Tabelle 7: Handlungsoptionen für Politik und Mobilitätsleistende

Indikator	Handlungsoptionen
<i>Haushaltseinkommen & Mobilitätsausgaben</i>	– Einführung subventionierter und einkommensabhängiger Tickets im öffentlichen Verkehr, um Mobilität für alle leistbar zu machen (angelehnt an Andronic et al., 2024) – Bereitstellung von Mobilitätsgutscheinen sowie gezielten Förderprogrammen für einkommensschwache Haushalte zur Reduktion von Mobilitätsarmut (angelehnt an Andronic et al., 2024)
<i>Mobilitätsqualität (ÖV + Erreichbarkeit Grundversorgung)</i>	– Ausbau und qualitative Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere in schlecht angeschlossenen oder peripheren Gebieten – Integration von Bedarfs- und On-Demand-Verkehren in das reguläre ÖV-Tarifsystem zur flexibleren Nutzung – Sicherstellung verlässlicher, gut abgestimmter Anschlüsse zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln
<i>Fehlende Barrierefreiheit</i>	– Einführung und konsequente Umsetzung verbindlicher gesetzlicher Vorgaben zur Barrierefreiheit im Mobilitätsbereich – Gezielte Förderung barrierefreier Infrastruktur an Haltestellen, in Fahrzeugen und bei Informationssystemen – Berücksichtigung von Barrierefreiheit als verpflichtendes Kriterium bei Ausschreibungen von ÖV-Dienstleistungen
<i>Ausschließlich digitale Angebote</i>	– Förderung digitaler Kompetenzen, insbesondere für ältere Menschen und andere vulnerable Gruppen – Sicherstellung analoger Alternativen wie persönliche Beratung, telefonische Buchung und physische Ticketangebote – (Weiter-)Entwicklung intuitiver, leicht verständlicher Apps für Buchung, Information und Ticketkauf

	– Ergänzende analoge Buchungs- und Ticketoptionen, um einen niederschweligen Zugang für alle Nutzer:innengruppen zu gewährleisten (angelehnt an Andronic et al., 2024)
<i>Komplexe / nur deutsche Sprache</i>	– Bereitstellung mehrsprachiger Informationen in einfacher und verständlicher Sprache (angelehnt an Andronic et al., 2024) – Niederschwellige Nutzung mehrsprachiger Fahrpläne – Klare Schritt-für-Schritt-Anleitungen und eindeutiger Kommunikationswege – Einfache Infografiken und Infovideos in einfacher Sprache
<i>Unflexible Fahrpläne / seltene Intervalle</i>	– Anpassung der Fahrpläne an atypische Arbeitszeiten sowie an Pflege- und Betreuungsbedarfe – Förderung von On-Demand-Angeboten und flexiblen Buchungsoptionen – Einrichtung zusätzlicher Verbindungen in Zeiten hoher oder besonderer Nachfrage
<i>Hochschwelliger Zugang zu Informationen</i>	– Bereitstellung transparenter, leicht zugänglicher Informationen zu Tarifen, Vergünstigungen und Mobilitätsalternativen – Sicherstellung übersichtlicher Online- und Offline-Informationsangebote – Ausbau von Hotlines und persönlicher Kund:innenberatung (angelehnt an Andronic et al., 2024)
<i>Mangelnde Sicherheit</i>	– Verbesserung der Beleuchtung und sozialen Kontrolle an Haltestellen und entlang von Wegen (angelehnt an Aljets et al., 2023) – Umsetzung gezielter Sicherheitsmaßnahmen, einschließlich sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge (angelehnt an Aljets et al., 2023) – Einsatz von Personalunterstützung sowie Entwicklung digitaler Meldemöglichkeiten bei Gefahrensituationen an Bahnhöfen & Haltestellen
<i>Diskriminierungserfahrungen</i>	– Stärkung und konsequente Umsetzung von Anti-Diskriminierungsregelungen im Mobilitätsbereich – Durchführung von Sensibilisierungskampagnen und verpflichtenden Mitarbeiter:innenschulungen – Förderung eines inklusiven, respektvollen und diskriminierungsfreien Serviceangebots
<i>Atypische Arbeitszeiten</i>	– Anpassung der ÖV-Taktung und Betriebszeiten an Nacht-, Schicht- und Wochenendarbeit

	– Einführung zusätzlicher Fahrten sowie flexibler Servicezeiten – Ergänzung bestehender Angebote durch On-Demand-Lösungen
<i>Schlechte Kund:innenerreichbarkeit</i>	– Förderung flexibler Mobilitätslösungen, insbesondere für selbstständige und mobile Tätigkeiten – Unterstützung kombinierter Verkehrsangebote, die eine verlässliche Erreichbarkeit ermöglichen
<i>Gewerblicher Einkauf / hoher Transportbedarf</i>	– Unterstützung nachhaltiger Logistiklösungen für gewerbliche Nutzer:innen – Förderung alternativer Transportmittel wie Lastenräder oder gemeinschaftlich genutzte Transportangebote

10 Fazit und Ausblick

Das Projekt „MuT – Mobilität und Teilhabe“ zeigt, dass Mobilitätsarmut ein komplexes, multidimensionales Phänomen ist, das nicht ausschließlich durch finanzielle Einschränkungen erklärt werden kann. Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, weil sie den Zugang zu Arbeit, Bildung, Gesundheitsversorgung, Grundversorgung und sozialen Netzwerken ermöglicht. Gleichzeitig sind vulnerable Gruppen, wie Frauen mit Pflegeverantwortung, ältere Menschen, Alleinerziehende, Familien mit mehreren Kindern, Menschen mit Behinderungen, Personen mit Migrationsbiografie, einkommensschwache Haushalte sowie Personen mit atypischen Arbeitszeiten oder transnationalen Tätigkeiten durch die Kombination aus finanziellen, infrastrukturellen, räumlichen und sozialen Barrieren besonders stark betroffen.

Die Analyse der Konsumerhebung (Statistik Austria, Konsumerhebung 2019/20) in Kombination mit qualitativen, kontextuellen Indikatoren erlaubt eine differenzierte Betrachtung der Mobilitätsarmut. Von Mobilitätsarmut sind Haushalte bzw. Person betroffen, die unterhalb der Armutsgefährdungsschwelle leben, gleichzeitig auffällig hohe oder besonders niedrige Mobilitätsausgaben aufweisen und nur eingeschränkten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln oder Einrichtungen der Grundversorgung haben. Zusätzlich berücksichtigen kontextuelle Indikatoren wie die Barrierefreiheit, Sicherheit im öffentlichen Raum, den Zugang zu Informationen sowie zeitliche Einschränkungen durch atypische Arbeits- oder Betreuungsverpflichtungen weitere Lebensrealitäten, die andernfalls nicht berücksichtigt werden würden. Die Ergebnisse zeigen, dass klassische öffentliche Verkehrsmittel zwar grundsätzlich Mobilität bereitstellen, in peripheren Regionen, bei besonderen zeitlichen Anforderungen oder für Personen mit speziellen Bedürfnissen aber dennoch Lücken bestehen. Aus diesen Erkenntnissen lassen sich praxisorientierte Handlungsoptionen ableiten, wie subventionierte Tickets und Mobilitätsgutscheine für einkommensschwache Haushalte, der bedarfsgerechte Ausbau und die flexible Anpassung öffentlicher Verkehrsangebote, konsequente Barrierefreiheit, leicht verständliche und mehrsprachige Informationsangebote, die Förderung digitaler Kompetenzen sowie gezielte Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im öffentlichen Raum. Die Ergebnisse unterstreichen die Notwendigkeit eines interdisziplinären sowie insbesondere partizipativen Ansatzes, denn Verkehrspolitik allein ist nicht ausreichend, um Mobilitätsarmut wirksam zu bekämpfen. Stattdessen müssen sozial-, raum- und infrastrukturelle Maßnahmen verzahnt werden, um Überschneidungen unterschiedlicher Benachteiligungen sichtbar zu machen und gezielt anzugehen.

Für die zukünftige Forschung der Mobilitätsarmut ergeben sich mehrere Perspektiven wie die Auswirkungen atypischer Arbeitsformen, transnationaler Tätigkeiten, wie beispielsweise 24-Stunden Betreuung, und die Mobilitätsanforderungen der EPU sind bisher nur unzureichend erforscht. Zudem bedarf es kontinuierlicher Evaluationen, um die Wirksamkeit von Maßnahmen unter verschiedenen regionalen und sozialen Bedingungen zu prüfen. Das Projekt verdeutlicht, dass inklusive und leistbare Mobilität eine zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe darstellt. Ein umfassendes Verständnis von Mobilitätsarmut, das ökonomische, räumliche, infrastrukturelle und soziale Dimensionen integriert, bildet die Grundlage für evidenzbasierte Strategien zur Reduktion sozialer Ungleichheiten und für die Gestaltung einer nachhaltigen und gerechten Mobilitätspolitik.

11 Anhang



Maria

Alter: 58 Jahre

Job: 24-Stunden-Betreuerin

Wohnort: kleine Stadt in Rumänien

Beschäftigungsort: Niederösterreich

Bedürfnisse

- Zuverlässige und sichere Mobilitätsoptionen (auch beim Transit!)
- Analoge Buchungsmöglichkeiten (Schalter, Telefon)
- Mehrsprachige Informationen + einfache Erklärungen
- Unterstützungsnetzwerk für Mobilität (z. B. Fahrgemeinschaften, Nachbarschaftshilfe)

Beschreibung:

Maria arbeitet als 24-Stunden Betreuerin bei einem älteren Paar, das kein Auto hat und obwohl ihr die Kosten für die öffentlichen Verkehrsmitteln zurückerstattet werden, sind diese schwer zu erreichen und unzuverlässig. Um zum nächsten Supermarkt oder zur Apotheke zu gelangen, müsste sie 15 Minuten zur Bushaltestelle gehen. Ihre Deutschkenntnisse sind begrenzt, und sie verfügt über geringe digitale Kompetenzen, was den Zugang zu Informationen über Fahrpläne, Ticketoptionen oder alternative Mobilitätsangebote zusätzlich erschwert. Ihre Mobilität ist stark eingeschränkt, sodass alltägliche Besorgungen und soziale Kontakte schwer möglich sind. Sie pendelt regelmäßigen zwischen Rumänien und Österreich. Die Reise erfolgt meist über schlecht regulierte Transportangebote, die zeitlich unflexibel sind und als wenig verlässlich oder sicher erlebt werden. Die Abhängigkeit von solchen Transporten stellt für sie eine zusätzliche Belastung dar und beeinflusst, ob und wie lange sie Arbeitseinsätze annehmen kann.

Abbildung 3: Persona einer 24-Stunden-Betreuerin



Edeltraud

Alter: 64 Jahre

Beschäftigung: Pensionistin

Wohnort: St. Pölten (Stadttrand)

Bedürfnisse

- Analoge Ticketkauf- und Informationsmöglichkeiten
- Sehr einfache, klar strukturierte digitale Angebote
- Persönliche Unterstützung (Schalter, Telefon, Ansprechpersonen)
- Barrierefreie Infrastruktur (niedrige Einstiege, funktionierende Aufzüge)
- Klare Hinweise, was barrierefrei nutzbar ist
- Mobil und autonom bleiben

Beschreibung:

Edeltraud lebt alleine und ist aufgrund einer Hüftoperation zusätzlich in ihrer Mobilität eingeschränkt. Sie nutzt einen Rollator und ist auf barrierefreie Mobilitätsangebote angewiesen. Digitale Anwendungen wie Ticket-Apps oder Online-Fahrpläne nutzt sie kaum, weil sie Angst hat, etwas falsch zu machen. Begriffe, Menüs und Bezahlprozesse empfindet sie als unverständlich. Früher kaufte Edeltraud Fahrkarten am Schalter oder im Fahrzeug. Diese Möglichkeiten gibt aber seit ein paar Jahren nur noch eingeschränkt und wird es bald gar nicht mehr geben. Dadurch fühlt sie sich ausgeschlossen und in ihrer Selbstständigkeit eingeschränkt, nicht wegen ihrer Operation allein, sondern wegen der Kombination aus fehlender Barrierefreiheit und fehlender digitaler Kompetenz.

Abbildung 4: Persona einer Pensionistin



Marko

Alter: 27 Jahre

Beschäftigung: Software Entwickler

Wohnort: Moosbrunn

Bedürfnisse

- Dicht getaktete, verlässliche Busverbindungen zum Bahnhof
- Barrierefreie Haltestellen entlang der gesamten Wegekette
- Funktionierende Aufzüge und Rampen ohne Voranmeldung
- Fahrzeuge mit ausreichend breiten Einstiegen und ausreichend Zeit zum Ein- und Aussteigen
- Verlässliche, aktuelle Informationen über die tatsächliche Barrierefreiheit

Barrieren / Ängste:

- Defekte oder fehlende Aufzüge an Haltestellen und Bahnhöfen
- Hohe Bordsteine und unzureichend abgesenkte Gehwege
- Enge Fahrzeug-Einstiege und zu kurze Haltezeiten
- Technische Barrierefreiheit wird angekündigt, aber nicht verlässlich umgesetzt

Beschreibung:

Marko ist seit einem Unfall mobilitäts-eingeschränkt und nutzt einen Rollstuhl. Er ist digital sehr kompetent und nutzt Mobilitäts-Apps, Online-Ticketing und digitale Fahrplanauskünfte routiniert und selbstständig. Um den nächstgelegenen Bahnhof zu erreichen, ist er auf einen Bus angewiesen, der nur selten fährt. Verpasst er den Bus oder fällt eine Verbindung aus, gibt es keine praktikable Alternative. Spontane Mobilität ist dadurch faktisch unmöglich. Zusätzlich erschweren fehlende oder defekte Aufzüge, hohe Bordsteine, enge Einstiege sowie unzureichend funktionierende Rampen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Auch wenn digitale Systeme eine Verbindung als barrierefrei ausweisen, ist diese Barrierefreiheit vor Ort oft nicht tatsächlich gegeben.

Abbildung 5: Persona einer im Rollstuhlsitzenden Person



Julia

Alter: 39 Jahre

Beschäftigung: Projektmanagering (Teilzeit)

Wohnort: Stockerau

Bedürfnisse

- Häufige, verlässliche Verbindungen, passend zu Arbeits- und Betreuungszeiten
- Kurze Wartezeiten an Anschlüssen
- Flexibilität
- Frühzeitige, verlässliche Informationen über Änderungen oder Störungen
- Angebote, die sich an unterschiedliche Tageszeiten (Morgen, Abend, Wochenende) anpassen
- Einfache Wegekettten ohne zu viele Umstiege

Barrieren / Ängste:

- Unflexible Fahrpläne
- Lange Wartezeiten und schlechte Anschlüsse
- Geringe zeitliche Flexibilität für spontane Termine
- Angst, Kinderbetreuung oder Arbeit nicht pünktlich erreichen zu können
- Hoher organisatorischer Aufwand für jeden Weg

Beschreibung:

Julia ist alleinerziehende Mutter von zwei Kindern und arbeitet Teilzeit. Ihr Alltag ist stark durch Beruf und Kinderbetreuung geprägt. Sie ist auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen, um Schule, Kinderbetreuungs-einrichtungen und Arbeitsplatz zu erreichen. Ihr Hauptproblem sind die Fahrpläne: Busse und Bahnen fahren selten oder unregelmäßig. Wenn ein Anschluss verpasst wird, gibt es keine spontane Alternative. Lange Wartezeiten und unflexible Taktungen machen ihre Wege zeitaufwendig und stressig. Selbst vorhandene Mobilitätsangebote sind dadurch nur eingeschränkt nutzbar. Julia plant ihre Wege sehr genau. Änderungen im Fahrplan oder Verspätungen können den gesamten Tagesablauf durcheinanderbringen.

Abbildung 6: Persona einer alleinerziehenden Mutter



Nadja

Alter: 33 Jahre

Beschäftigung: Mitarbeiterin in einem Kaffeehaus

Wohnort: Linz

Bedürfnisse

- Einfache, leicht verständliche Informationen zu Fahrplänen, Tickets und Tarifen
- Mehrsprachige oder visuelle Hinweise (Piktogramme)
- Persönliche oder telefonische Beratung
- Klare Infos über Vergünstigungen und alternative Verkehrsmittel
- Digitale Angebote, die einfach zu bedienen sind
- Regelmäßige, verlässliche Updates über Änderungen oder Störungen

Barrieren / Ängste:

- Komplizierte Fahrpläne und Tarifstrukturen
- Sprachliche und schriftsprachliche Hürden
- Digitale Angebote schwer nutzbar
- Angst, das Ziel nicht rechtzeitig oder ohne Ticket zu erreichen
- Fehlende Orientierung über verfügbare Mobilitätsoptionen
- Eingeschränkte spontane Mobilität

Beschreibung:

Nadja spricht nur eingeschränkt Deutsch und liest nur schwer. Digitale Angebote wie Apps oder Online-Tickets nutzt sie kaum, weil sie unsicher im Umgang damit ist. Sie kennt sich daher wenig mit Fahrplänen, Tarifen oder Vergünstigungen aus. Sie muss täglich mobil sein, z. B. um Arbeit, Einkäufe oder Arzt*innentermine zu erreichen. Fehlende oder schwer verständliche Informationen erschweren die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Selbst wenn Busse oder Bahnen grundsätzlich verfügbar sind, weiß sie oft nicht, welche Verbindung die beste ist oder wie Tickets funktionieren. Ihr Alltag ist durch Arbeit und Familienpflichten stark ausgelastet, wodurch sie wenig Zeit hat, sich aufwendige Informationen zu beschaffen.

Abbildung 7: Persona von einer Person mit mangelnden Sprachkenntnissen



Lara

Alter: 27 Jahre

Beschäftigung: Dolmetscherin (Teilzeit)

Wohnort: Schwechat

Bedürfnisse

- Gut beleuchtete Haltestellen und Wege
- Sichtbare soziale Kontrolle (z. B. Personal, andere Fahrgäste)
- Sichere Fahrzeuge und Haltestellen zu allen Tageszeiten
- Informationen über sichere Wege und sichere Verkehrsmittel
- Verlässliche Notruf- oder Hilfemöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Möglichkeiten, unsichere Orte zu vermeiden

Barrieren / Ängste:

- Abgelegene oder schlecht beleuchtete Haltestellen
- Gefühl der Unsicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln, besonders abends/nachts
- Angst vor Übergriffen, Belästigungen oder Diskriminierung
- Eingeschränkte Spontaneität bei der Wahl von Routen oder Verkehrsmitteln

Beschreibung:

Lara fühlt sich in vielen Bereichen des öffentlichen Raums unsicher. Abgelegene Haltestellen, schlecht beleuchtete Straßen und wenige andere Personen in der Umgebung führen dazu, dass sie bestimmte Wege oder Verkehrsmittel meidet. Obwohl Busse und Bahnen grundsätzlich verfügbar sind, nutzt sie diese nur, wenn sie sich sicher fühlt. Besonders abends oder nachts meidet sie öffentliche Verkehrsmittel. Sie fühlt sich unwohl, wenn nur wenig Personen unterwegs sind, die ihr im Notfall helfen könnten. Lara plant daher ihre Wege stark nach Sicherheitsaspekten, nicht nach der schnellsten oder praktischsten Verbindung.

Abbildung 8: Persona von einer Person mit Sicherheitsbedenken



Sohel

Alter: 25 Jahre

Beschäftigung: arbeitssuchend

Wohnort: Reichenau

Bedürfnisse

- Faire und respektvolle Behandlung durch Personal und andere Fahrgäste
- Informationen über alternative Verbindungen bei Ausfällen
- Unterstützung oder Ansprechpartner bei Konfliktsituationen
- Möglichkeiten, sicher und rechtzeitig zu Terminen zu gelangen
- Sicherheit vor Diskriminierung bei regelmäßiger Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Barrieren / Ängste:

- Unfaire Behandlung oder Diskriminierung im öffentlichen Verkehr
- Sorge, bei regelmäßigem Pendeln für einen Job häufiger Diskriminierung zu erleben
- Verspätungen, die Vorstellungsgespräche oder Termine gefährden
- Einschränkung bei der Wahl von Routen, Verkehrsmitteln oder Tageszeiten
- Gefühl sozialer Ausgrenzung

Beschreibung:

Sohel lebt seit einigen Jahren in Österreich und sucht aktuell Arbeit. Mehrere offene Stellen befinden sich in Wien, weshalb er auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen ist. Um den nächsten Bahnhof zu erreichen, muss Soheli 15 Minuten zu Fuß gehen. Er geht immer früher los und nimmt einen Zug früher, um nicht zu spät zu Vorstellungsgesprächen zu kommen. Oft haben Züge Verspätung, was seine Planung zusätzlich erschwert. Er wurde bereits unfair behandelt, z.B. bei Kontrollen oder durch ablehnende Reaktionen anderer Fahrgäste. Er meidet teilweise bestimmte Verbindungen oder Tageszeiten, um belastende Situationen zu vermeiden. Diese Sorge beeinflusst auch seine Entscheidung, sich auf bestimmte Stellen zu bewerben und erhöht den Stress bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Abbildung 9: Persona von einer geflüchteten Person



Martina

Alter: 51 Jahre

Beschäftigung: Pflegekraft

Wohnort: Wiener Neustadt

Bedürfnisse

- Öffentliche Verkehrsmittel, die zu Früh-, Spät- und Nachtzeiten verfügbar sind
- Kurze Wartezeiten an Anschlüssen
- Verlässliche Verbindungen auch an Wochenenden
- Alternative Mobilitätsangebote für Zeiten ohne regulären Verkehr
- Informationen über Fahrpläne speziell für Randzeiten
- Unterstützung bei der Planung von Schichtwegen

Barrieren / Ängste:

- Lange Wartezeiten oder seltene Taktungen
- Hohe Abhängigkeit von privaten oder informellen Mobilitätslösungen
- Schwierige Vereinbarkeit von Arbeit, Kinderbetreuung und Alltagsorganisation
- Erhöhte Kosten und Stress durch private Mobilität
- Geringe Flexibilität bei spontanen Änderungen der Schichten

Beschreibung:

Martina arbeitet im Pflegebereich und hat Schichtarbeit, inklusive Früh-, Spät- und Nachtschichten sowie Wochenenddiensten. Öffentliche Verkehrsmittel fahren oft nicht zu den Zeiten, die sie benötigt. Frühe Schichten beginnen, bevor Busse und Züge regelmäßig fahren, und späte Schichten enden, wenn die Taktung stark reduziert ist. Lange Wartezeiten und seltene Verbindungen machen es schwer, ihre Arbeitszeiten mit Kinderbetreuung, Einkauf oder anderen Alltagsaufgaben zu vereinbaren. Martina ist daher häufig auf private oder informelle Mobilitätslösungen angewiesen, wie Fahrgemeinschaften oder Taxiangebote, die zusätzliche Kosten oder Organisation bedeuten.

Abbildung 10: Persona von einer Person mit Atypischen Arbeitszeiten



Markus

Alter: 56 Jahre

Beschäftigung: Selbstständiger Handwerker

Wohnort: Gänserndorf

Bedürfnisse

- Parkmöglichkeiten und Ladezonen nahe der Einsatzorte
- Flexibilität bei kurzfristigen Änderungen der Routen oder Aufträge
- Möglichkeiten, Werkzeuge und Materialien effizient zu transportieren
- Reduzierung von Stress und organisatorischem Aufwand durch Verkehr oder Parkplatzprobleme
- Planungssicherheit, um Kund*innentermine termingerecht einzuhalten

Barrieren / Ängste:

- Verkehrsstaus, Baustellen oder Straßensperren verzögern Termine
- Fehlende Parkplätze oder Ladezonen erschweren Kund*innenbesuche
- Zeitdruck durch enge Terminplanung
- Kurzfristige Änderungen bei Aufträgen können schwer realisierbar sein
- Sorge, Kund*innen oder Aufträge zu verlieren

Beschreibung:

Markus betreibt ein kleines Handwerksunternehmen alleine. Er muss regelmäßig Kund*innen, Baustellen und Lieferorte erreichen. Dabei transportiert er Arbeitsmaterialien, Werkzeuge und gelegentlich größere Einkäufe für sein Geschäft. Dank seines Firmenfahrzeugs kann er Materialien und Werkzeuge transportieren und ist weniger auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Dennoch ist seine Mobilität stark von verlässlichen Straßen, Parkplatzmöglichkeiten, Verkehrslage und Zugänglichkeit zu Einsatzorten abhängig. Seine Arbeit erfordert regelmäßige Kund*innentermine, um Termine zuverlässig einzuhalten, plant Markus seine Routen sehr genau. Kurzfristige Aufträge oder Änderungen im Zeitplan erhöhen den Stress.

Abbildung 11: Persona von einem EPU

12 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Indikatorenset für vulnerable Gruppen	18
Tabelle 2: Bestimmung der Mobilitätsqualität (farblich markierter Teil ist potenziell Mobilitätsarm) (eigene Darstellung)	27
Tabelle 3: Zuordnung mobilitätsarmer Haushalte (die farblich markierten Felder sind mobilitätsarme Haushalte) in Abhängigkeit von Mobilitätsqualität, HH-Einkommen und Mobilitätsausgaben (eigene Darstellung).....	28
Tabelle 4: Haupteinkommensquelle des Haushalts (Statistik Austria, Konsumerhebung 2019/20; eigene Berechnung)	34
Tabelle 5: Personen pro Haushalt	35
Tabelle 6: Haushaltstypen (Statistik Austria, Konsumerhebung 2019/20; eigene Berechnung)..	36
Tabelle 7: Handlungsoptionen für Politik und Mobilitätsleistende	37

13 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:Definitionsentwicklung der quantitativen Indikatoren (eigene Darstellung)	26
Abbildung 2: Definitionsentwicklung der kontextuellen Indikatoren (eigene Darstellung).....	29
Abbildung 3: Persona einer 24-Stunden-Betreuerin.....	41
Abbildung 4: Persona einer Pensionistin	41
Abbildung 5: Persona einer im Rollstuhlsitzenden Person	42
Abbildung 6: Persona einer alleinerziehenden Mutter	42
Abbildung 7: Persona von einer Person mit mangelnden Sprachkenntnissen	43
Abbildung 8: Persona von einer Person mit Sicherheitsbedenken	43
Abbildung 9: Persona von einer geflüchteten Person	44
Abbildung 10: Persona von einer Person mit Atypischen Arbeitszeiten	44
Abbildung 11: Persona von einem EPU.....	45

14 Literaturverzeichnis

Aberle, Ch., Busch-Geertsema, A., Dangschat, J., Herget, M., Hölzel, D., Hülz, M., Le Bris, J., Mark, L., Matthes, G., Mattioli, G., Rozynek, C., Sgibnev, W., Scheiner, J. und Stark, K. (2023). Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Teilhabe: Für eine gerechtere Raum- und Verkehrsentwicklung.

Alam, K., Imran, S. (2015). The Digital Divide and Social Inclusion among Refugee Migrants: A Case in Regional Australia. *Information Technology & People*.

Aljets, J., Fischer, B., Stark, K., Kehlbacher, A. & Mattioli, G. (2023). Mobilitätsarmut in Deutschland. In *DISKUSSIONSPAPIER*. Agora Verkehrswende https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut_Diskussionspapier/105_Mobilitaetsarmut.pdf

Amiri, H. N. (2013). Migration, Familie und global care chain. Eine biografische Analyse über migrantische Care-Arbeiterinnen am Beispiel Österreich. Diplomarbeit Universität Wien

Amnesty International (2021). „Wir wollen nur ein paar Rechte!“ 24-Stunden-Betreuer*innen werden ihre Rechte in Österreich verwehrt. Abgerufen am 02.09.2021 von https://cdn.amnesty.at/media/8593/amnesty-bericht_wir-wollen-nur-ein-paar-rechte-24h-betreuung-oesterreich_juli-2021_deutsch.pdf?mode=pad&format=webp&quality=90&rnd=132713298120000000

Andronic, C., Badoux, M., Dallhammer, E., Kirchmayr-Novak, S., Messinger, I., Fessler, F., Mollnig, A. und Rudloff, Ch. (2024). erREICHbar – Soziale und räumliche Abschätzung Österreichs Betroffener von Mobilitätsarmut. Endbericht (März 2024). Wien: ÖIR GmbH & Austrian Institute of Technology.

Die Armutskonferenz (2025). Aktuelle Armuts- und Verteilungszahlen – Daten aus EU-SILC 2024 (veröffentlicht im April 2025). Verfügbar unter: <https://armutskonferenz.at/armut-in-oesterreich/aktuelle-armuts-und-verteilungszahlen.html> (zuletzt aufgerufen am 5.2.2026).

BKA (2022). Bundeskriminalamt. Sicherheit und Kriminalität in Deutschland. URL: https://www.bka.de/DE/UnsereAufgaben/Forschung/ForschungsprojekteUndErgebnisse/Dunkelfeldforschung/SKiD/skid_node.html.

Durand, A., und Toon Z. (2020). The impact of digitalisation on the access to transport services: a literature review. 74.

Durisova, S. (2017). Die Organisation der Ausbeutung. Soziale und arbeitsrechtliche Benachteiligung der Pflege- und Betreuungskräfte im Rahmen der 24-Stunden-Pflege, unter besonderer Berücksichtigung der Rolle von Vermittlungsagenturen. Masterarbeit Karl-Franzens-Universität Graz

Europäische Kommission (2025). Empfehlung (EU) 2025/1021 Der Kommission vom 22. Mai 2025 zu Mobilitätsarmut: Gewährleistung einer erschwinglichen, zugänglichen und fairen Mobilität. Amtsblatt der Europäischen Union. Amtsblatt der Europäischen Union, Reihe L, 26.5.2025.

Europäische Union (2023). Verordnung (EU) 2023/955 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds und zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1060. Amtsblatt der Europäischen Union, L 130, 16.05.2023.

Frey, K., Burger, A., Dziekan, K., Bunge, C. & Lünenbürger, B. (2020). Verkehrswende für ALLE. In Dipl.-Ing. Christa Friedl (Hrsg.), *Position*. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf

Gavac, K. & Heckl, E. (2024). *Ein-Personen-Unternehmen (EPU) 2023/2024 - Bundesländerbericht Oberösterreich* [Report]. KMU Forschung Austria. <https://www.wko.at/ooe/news/epu-oo-monitoringbericht-2024-85-.pdf>

Goodman-Deane, J. (2021). Digital mobility services: A population perspective. 144– 154. London <https://scienceopen.com/hosted-document?doi=10.14236/ewic/HCI2021.15> (Zugegriffen: 12. Sep. 2022).

Hoeke, L., Noteborn, C., Patrocinio, G., Nesterova, N. (2020). D1.1 Literature review Effects of digitalization in mobility in society. Breda: Breda University of Applied Sciences (NL) <https://www.dignity-project.eu/wpcontent/uploads/2020/10/200519-D1.1-Literature-Review-Final.pdf>

Kirchmayr-Novak, S., Gaupp-Berghausen, M., Andronic, C., Dallhammer, E., Lang, J., Tordy, J., ÖIR, Fessler, F., Markvica, K., Matyus, T., Millonig, A., Rudloff, C., Pöchersdorfer, P. & AIT. (2025): österREICHbar – örtliche Standortverbesserungen in ländlichen Gebieten für mobilitätsarme Zielgruppen. In *Kurzbericht*. https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/2024/09/OesterREICHbar_Kurzbericht_10.pdf

Klaas, K. (2020). *Warum die ökologische Verkehrswende auch gegen Mobilitätsarmut hilft*. VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., <https://www.vcd.org/artikel/mehr-oder-weniger-mobilitaet-warum-die-oekologische-verkehrswende-auch-gegen-mobilitaetsarmut-hilft> (zuletzt aufgerufen am 9.2.2026).

Klima- und Energiefonds (2025). Faktencheck Energiearmut: Antworten auf die 6 wichtigsten Fragen zur Energiearmut. Klima- und Energiefonds. Verfügbar unter: <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/2025/03/Faktencheck-Energiearmut-2025.pdf> (zuletzt aufgerufen am 5.2.2026).

Knoll, B., Hofleitner, B., Feßler, A. K., Hauger, G., Fian, T., Adensam, N., Hohenecker, N., Schlembach, C., Lehmann, T., Sammer, G., Neuhold, R., Benesch, E. (2021). Automatisierte Mobilität

inklusive! Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)

Latvijas Republika (2025). Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. Gadam. Ausgabe 08.7.2025, Nr. 128. Amtliche Veröffentlichungsnummer: 2025/128.1. Verfügbar unter: <https://www.vestnesis.lv/op/2025/128.1>.

Lazzarini, B., Wybraniec, B., Villares, M., Garola, À., Roca, E. (2021). Sustainable and inclusive digital mobility services in times of Covid: a case study of Barcelona. 17. Graz: Verlag der Technischen Universität Graz <https://diglib.tugraz.at/download.php?id=61360ec751d97&location=datacite>

Lenz, B., Kolarova, V., Stark, K. (2019). Gender Issues in the Digitalized „Smart“ Mobility World - Conceptualization and Empirical Findings Applying a Mixed Methods Approach. In HCI in Mobility, Transport, and Automotive Systems, vol. 11596, Lecture Notes in Computer Science, Hrsg. Heidi Krömker, 378–392. Cham: Springer International Publishing.

Lietuvos Respublika (2025): Lithuania Social Climate Plan 2026–2032 (SCP_2025.11.11). PDF. URL: https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/SCP_2025.11.11.pdf

Lucas, K.; Mattioli, G.; Verlinghieri, E. und Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. In: Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Transport 169(6), 353–365.

Maddrell, A. (2019). Smart gendered mobilities and lessons for gendered smart mobilities. In Gendering Smart Mobilities, Transport and mobility series, Hrsg. Tanu Priya 146 von 148 kluft.dig - Digitale Mobilitätskluft in Österreich Uteng, Hilda Rømer Christensen und Lena Levin, 127–139. London ; New York: Routledge, Taylor & Francis Group.

OECD (2015) In It Together: Why Less Inequality Benefits All, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264235120-en>.

ÖKOBÜRO & Die Armutskonferenz (2024). Von allem genug, von nichts zu viel: Schritte zu einem ökologisch und sozial gerechten Ressourcen- und Energieverbrauch (Hintergrundpapier). Wien.

Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) (2022). Die österreichweiten ÖV-Güteklassen. Rahmen, Struktur & Beispiele. Materialien Heft 10. Wien.

Pfaffenbichler, P.; Gühnemann, A.; Müller, A. und Sommer, M. (2024). TransFair-AT Working Paper: Exploring effects of climate policies and mitigation strategies for mobility poor households in Austria. D2.1 Working Paper on Methodological Issues related to Model Linkage (Version 1.0, November 2024). Wien: Institute of Transport Studies, Universität für Bodenkultur Wien. DOI. 10.5281/zenodo.13986820.

Scheffer, N., Sedlacek, N., Hausner, B., Fischer, V., HERRY Consult GmbH & ÖGUT GmbH. (2023). Kluft.dig - digitale Mobilitätskluft in Österreich. In *kluft.dig - Digitale Mobilitätskluft in Österreich* (S. 3–148). https://projekte.ffg.at/anhang/65d481e494f94_kluft.dig%20-%20Bericht_final.pdf

Scheiner, J.; Hölzel, D.; Hülz, M. und Mattioli, G. (2024). Von der Erreichbarkeitsexplosion zur Mobilitätsarmut. Gedanken zum Nexus zwischen Mobilität, Erreichbarkeit und sozialer Teilhabe. Arbeitspapiere des Fachgebiets Stadtentwicklung der Fakultät Raumplanung 1. Dortmund: Technische Universität.

Schönfelder, S.; Sommer, M.; Falk, R.; Kratena, K.; Molitor, R.; Clees, L.; Kigilcim, B.; Koch, H.; Lembke, S.; Obermayer, C. und Schrögenauer, R. (2016). COSTS – Leistbarkeit von Mobilität in Österreich. Endbericht, April 2016. Wien: Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) & komobile w7 GmbH.

Statistik Austria (2025). Armut. Verfügbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/einkommen-und-soziale-lage/armut> (zuletzt aufgerufen am 19.2.2026).

Statistik Austria, Konsumerhebung 2019/20.

Stete, G. & Wotha, B. (2024). Mobilität älterer Menschen im öffentlichen Raum unter Gendergesichtspunkten. *Bundesgesundheitsblatt - Gesundheitsforschung - Gesundheitsschutz*, 67(8), 884–889. <https://doi.org/10.1007/s00103-024-03928-z>

Sweden (2025). Social Climate Plan of Sweden 2026-2032 (CCI 2026SE05SCFP001). Bestätigt durch Commission Implementing Decision C (2025) 8515 final (11.12.2025). Verfügbar unter: https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/77e967ee-f968-4749-b496-992541a58f89_en?filename=EC-SCF-Sweden_2025.pdf.

Verband zur Förderung der Interessen der 24-Stunden-Betreuer:innen in Österreich (2024): Care4Care: Von prekären zu sicheren Arbeitsbedingungen in der Personenbetreuung. Policy Paper. https://ig24.at/wp-content/uploads/2025/01/Care4Care_Policy-Paper_De_Web.pdf