Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben

Qualitative Studie (Gender Modul) zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014"

www.oesterreich-unterwegs.at

Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH
Schönbrunner Straße 59-61/26, 1050 Wien

Wien, Juni 2016

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben

Auftraggeberin/Auftraggeber

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Sektion I / Abteilung K 1 - EU-Angelegenheiten und internationale Angelegenheiten Infrastruktur
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Abteilungsleitung: Mag.[a] Dr.[in] Maria-Elisabeth Pösel
Projektleitung beim Auftraggeber/Auftraggeberin: Dipl.-Ing.[in] Lisa Anderluh
(Sektion I / Abteilung K 4 - Kombinierter Verkehr)
Koordination mit „Österreich unterwegs 2013/2014“: Dipl.-Ing. Roman Kirnbauer
(Sektion II / Abteilung Infra 2 – Infrastrukturplanung)

Auftragnehmerin/Auftragnehmer

Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH

Schönbrunner Straße 59-61/26, 1050, Wien
Projektleitung bei der Auftragnehmerin: Dipl.-Ing.[in] Dr.[in] Bente Knoll
Bearbeitungsteam:
Bernadette Fitz, BSc
Dipl.-Ing.[in] Teresa Schwaninger
Dipl.-Ing. Georg Spreitzer
Andrea Deimel

Impressum

Herausgeber und Kontakt:
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung I / K 1 - EU-Angelegenheiten und internationale Angelegenheiten Infrastruktur
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
K1@bmvit.gv.at
www.bmvit.gv.at

Für den Inhalt verantwortlich:
Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH
Schönbrunner Straße 59-61/26, 1050 Wien
www.b-nk.at

Stand: Juni 2016

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung 5
Ausgangslage 10
Methodisches Vorgehen 15
Die qualitative Befragung – leitfadengestützte Interviews 16
Planvisualisierungen – Wegenetzanalysen des gestrigen Tages 17
Qualitative Inhaltsanalyse 17
Alltagswegeketten-Check 17
Die Untersuchungsregionen im Überblick 20
Die Untersuchungsregionen im Vergleich 33
Zusammenlebensformen und die Organisation von Mobilität 47
Die Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben 61
Das Charakteristische 61
Betreuungsarbeit führt zu komplexen Wegeketten 68
Begleitwege – Wege für und mit anderen 76
Begleitwege mit Kleinkindern und Kindern 77
Begleitwege mit Personen mit Behinderungen 80
Begleitwege mit älteren Menschen 81
Exemplarische Alltagswegeketten im Reality-Check 82
Darstellung der exemplarischen Alltage und Wegeketten 82
Reality-Check der Verkehrsmittelverfügbarkeit bezogen auf die exemplarischen Alltagswegeketten in den verschiedenen Regionen 86
Mobilitätsherausforderungen 97
Öffentlicher Personenverkehr 97
SchülerInnenverkehr 104
Motorisierter Individualverkehr – Pkw 105
Fahrrad 108
Fuß 112
Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben – Ausgangslagen für Empfehlungen 115
Situation: Zeitspagat 118
Situation: Unterwegs mit einem Rad fahrenden Kind 120
Situation: Unterwegs zu Fuß 122
Situation: An der Haltestelle 124

Situation: Vor der Schule 126
Anhang 128
Abbildungsverzeichnis 130
Tabellenverzeichnis 132
Über das Büro für nachhaltige Kompetenz 138

Zusammenfassung

Menschen sind alleine oder in Begleitung von und mit anderen Personen unterwegs. Kleinstkinder und jüngere Kinder sind auf Begleitung angewiesen bzw. müssen auf Wegen mitgenommen werden. Manchmal brauchen auch ältere Kinder oder auch Erwachsene bzw. Personen mit physischen und psychischen Einschränkungen auf und bei ihren Wegen Hilfe und Unterstützung. Bislang ist nur wenig Wissen über die Mobilität von Menschen mit unbezahlten Betreuungsaufgaben in Bezug auf deren Alltagswege oder Begleitwege vorhanden.

Um dieses Wissen hervor zu bringen, wurde die vorliegende Studie als Ergänzung und Vertiefung zur zeitgleich durchgeführten österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“[1] konzipiert. Bei „Österreich unterwegs 2013/2014“ selbst handelt es sich vom methodisch Standpunkt aus betrachtet um eine flächendeckende, quantitative Haushaltserhebung: Sie misst für einen repräsentativen Querschnitt der österreichischen Bevölkerung das realisierte Mobilitätsverhalten (zurückgelegte Wege), sowie eine Vielzahl an mobilitätsbeeinflussenden Größen im Haushaltskontext (Fahrzeugbesitz und Fahrzeugverfügbarkeit, relevante Ausstattungsmerkmale für den öffentlichen Verkehr, etc.). Befragt wurden insgesamt ca. 17.000 Haushalte, das entspricht knapp 40.000 Personen. Ergebnis ist ein umfangreiches Mengengerüst, welches die Ist-Situation in Bezug auf die Personenmobilität in Österreich abbildet und es ermöglicht, eine Vielzahl von Fragen nach dem WAS (bzw. WIEVIEL) zu beantworten. Es sind methodenbedingt aber keine expliziten Fragen nach dem WARUM enthalten.

Um auch den jeweiligen Grund für konkrete, individuelle Mobilitätsentscheidungen zu erfassen bedarf es daher anderer, Methoden, welche in der Lage sind, Motive und Entscheidungsfindungsprozesse abzufragen und in geeigneter Weise darzustellen. Genau hier setzt die vorliegende Studie an, bei der es sich um eine qualitative Erhebung mithilfe von persönlich geführten Tiefen-Interviews handelt: Im Rahmen der Studie Gender Modul, wurde in fünf Regionen in Österreich (Wien, Graz, Großraum Eisenstadt, Waldviertel, Defereggental in Osttirol und Südburgenland) qualitative Mobilitätserhebungen im Umfang von 143 Interviews mit speziellen Fokus auf die Mobilität und das Unterwegssein von Menschen mit Betreuungsaufgaben durchgeführt.

[1] Detaillierte Informationen dazu stehen auf der Website https://www.oesterreich-unterwegs.at/ zur Verfügung.

Die Interviewdauer von ein bis zwei Stunden ermöglichte das Gespräch auf einer nicht nur rein objektiven sondern auch persönlichen Ebene zu führen und ließ den Interviewpersonen Raum für Reflexion. So gelang es erstmals detaillierte Hintergründe und Informationen hinsichtlich Mobilitätsverhalten und Mobilitätsentscheidungen von Menschen mit Betreuungsaufgaben zu generieren und zu verstehen. Dabei standen folgende Aspekte bzw. Fragestellungen im Fokus: Wie gestaltet sich das Mobilitätsverhalten von Personen in unterschiedlichen Raumtypen in Österreich. Welche Strategien wenden Person an, um ihre Mobilität, ihren Alltag und ihre Wegekette zu organisieren und welche Mobilitätslösungen haben Personen zur Organisation des Alltags entwickelt. Was sind die Hintergründe für deren Mobilitätsentscheidungen im Zusammenhang mit dem Gesamtarbeitsalltag und was sind die wesentlichen Unterschiede vom Alleinunterwegssein im Vergleich zum Unterwegssein für bzw. mit anderen.

Begleitwege

Begleitwege sind Wege, die für und mit den zu betreuenden Menschen – Kindern, älteren Menschen oder Menschen mit Behinderung – zurückgelegt werden. Der Begriff „Begleitwege“ umfasst ein breites Spektrum. Begleitwege können verpflichtend sein, freiwillig, nötig oder aber auch eine Kombination dessen. Der wesentliche Unterschied zwischen freiwilligen und notwendigen Begleitwegen liegt in der Abhängigkeit der zu begleitenden Person. Ob ein Begleitweg freiwillig oder notwendig ist, ist weniger vom Alter der zu begleitenden Person abhängig. Vielmehr kommt es darauf an, ob die zu begleitende Person in ihrer eigenständigen Mobilität eingeschränkt ist oder nicht. Gründe dafür können Krankheiten, physische oder psychische Einschränkungen oder aber auch eine unzureichende Verkehrsmittelverfügbarkeit sein.

Begleitwege bedeuten für Personen mit Betreuungsaufgaben, also in dem Fall die Begleitpersonen, eine besondere Herausforderung. Bedürfnisse, Wünsche und Ansprüche der zu begleitenden Person und weitere Faktoren wie Zeit, Organisation des Alltags, wetterbedingte Umstände etc. haben einen wesentlichen Einfluss auf die Mobilitätsentscheidung der Begleitperson. Umso mehr Personen und deren Bedürfnisse für einen Weg mitgedacht werden, müssen desto komplexer gestaltet sich die Verkehrsmittelwahl. Eine Vielzahl von Fragen – mögen sie auch noch so banal erscheinen – müssen geklärt werden, bevor es losgehen kann. In Abhängigkeit von der zu begleitenden Person und deren Bedürfnissen und dem gewählten Verkehrsmittel haben unterschiedliche Faktoren unterschiedliche Prioritäten. So steht bei Begleitwegen von Kindern oder Kleinkindern zu Fuß oder mit dem Fahrrad vor allem Sicherheit und Qualität der Wege an erster Stelle. Bei Begleitwegen mit Personen mit eingeschränkter Mobilität sind neben Sicherheit zudem auch kurze (Fuß-)Wege und Barrierefreiheit maßgebend.

Das Charakteristische

Aus der Befragung ergaben sich Charakteristika, anhand derer die wesentlichen Unterschiede zwischen dem Unterwegssein für oder mit anderen und dem Alleinunterwegssein aufgezeigt werden können. Beim Unterwegssein mit anderen ist man nicht nur für sich selbst verantwortlich, sondern übernimmt zudem auch **Verantwortung** für die zu begleitende Person. Die **Bedürfnisse, Wünsche und Ansprüche** der Person, die begleitet wird, rücken in den Mittelpunkt und werden zum Einflussfaktor hinsichtlich der **Wege- und Verkehrsmittelwahl. Zeit als Charakteristikum** des Unterwegsseins mit anderen beeinflusst die Person, die begleitet, und deren Alltagsmanagement auf unterschiedlichen Ebenen, das Zeitmanagement wird komplexer. Mehr Aufgaben und Wege müssen miteingeplant werden, Öffnungszeiten von Kinderbetreuungseinrichtungen oder Schulen müssen mit den eigenen Erwerbsarbeitszeiten, Wegedauer und verfügbaren Verkehrsmitteln in Einklang gebracht werden. Bezüglich des Zeitmanagements zeigt sich ein **Spannungsfeld zwischen minutiöser Organisation und Flexibilität.** Einerseits sind der Alltag und Wege durchzuplanen, um die Betreuungsaufgaben pünktlich erledigen zu können und den vorgegebenen zeitlichen Rahmen möglichst effizient zu nutzen. Andererseits ist auch ein gewisses Maß an Flexibilität nötig. Steht beim Alleinunterwegssein der Zweck von A nach B zu kommen im Vordergrund, so kommt beim Unterwegssein mit anderen dem sozialen Aspekt, dem **„miteinander Zeit Verbringen“** ebenfalls eine bedeutende Rolle zu. Durch das gemeinsame Unterwegssein, angepasst an die Bedürfnisse der zu begleitenden Personen, kommt es zu einem **Perspektivenwechsel**.

Betreuungsarbeit führt zu komplexen Wegeketten

Die alltäglichen Wege von Personen mit Betreuungsaufgaben sind nicht nur von spezifischen Herausforderungen, die in punktuellen Situationen auftreten, geprägt, sondern zeichnen sich oftmals durch komplexere Wegeabfolgen bzw. Wegeketten aus. Wege mit oder für andere zeichnen sich oft durch eine **hohe Anzahl von Aktivitäten** aus, die im Laufe einer Wegekette durchgeführt werden (müssen). Weitere Einflussfaktoren wie **Transportlast** bzw. das **„Immer-etwas-Dabeihaben“** (Kinderwagen, Einkauf, Utensilien wie Getränke oder Medizin etc.), **Anzahl der Verkehrsmittel**, die genutzt werden (abhängig von Verkehrsmittelverfügbarkeit, persönliche Einstellung) erhöhen die Komplexität zusätzlich. Dieses Immer-etwas-Dabeihaben ist charakteristisch für Wegeketten von Personen mit Betreuungsaufgaben. Zudem sind Begleitwege geprägt durch ein hohes Maß an **Planung und Koordination** die oftmals nur mit Hilfe anderer umgesetzt werden können. Mögliche Barrieren müssen bei der Planung immer mitgedacht werden.

Insgesamt gesehen, weisen die Wegeketten verschiedenste Abstufungen und Ausprägungen von Komplexität auf. Die Komplexität von Wegeketten ist nach oben hin offen, mündet aber bei einer geringsten Komplexität in simple Wegeketten (gemeinsam mit einem Kind zu Fuß in den Kindergarten und dann weiter zu Fuß in die Erwerbsarbeit) bzw. in einen einfachen Weg (allein zu Fuß von zu Hause zur Bäckerei).

Mobilitätsherausforderungen

Im Zuge der Studie wurden **Schwachstellen des öffentlichen Personenverkehrs** identifiziert. Die Herausforderungen sind vielfältig und reichen von der Last-Mile-Problematik über fehlende Flexibilität, welche vor allem für Menschen mit Betreuungsaufgaben ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl darstellen, fehlende Verbindungen bzw. unpassende Fahrpläne, fehlende Barrierefreiheit, Störungen durch Mitreisende bis hin zu witterungsbedingten Hemmnissen. Darüber hinaus stellt die – vor allem in ländlichen Regionen – in vielen Situationen fehlende zeitliche Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Mobilitätsalternativen eine wesentliche Hemmschwelle dar, bei der täglichen Mobilität den ÖPV zu verwenden.

In Bezug auf das **Unterwegssein von Schülerinnen und Schülern mit öffentlichen Verkehrsmitteln** ergeben sich dieselben oder ähnliche Herausforderungen. Jedoch wiegen einige der Herausforderungen bei Schülerinnen und Schülern schwerer, da die Benützung des öffentlichen Verkehrs für sie oft die einzige Möglichkeit ist, den Schulweg selbstständig zu bestreiten.

Hinsichtlich dem **Unterwegssein mit dem Pkw** (Motorisierter Individualverkehr) wurden Faktoren wie hohe Kosten, Witterung, fehlende Parkplätze und überlastete Fahrbahnen vor allem zu Stoßzeiten und in städtisch geprägten Regionen. Es zeigte sich, dass beim Unterwegssein mit Kindern oder älteren Personen der Pkw, wenn verfügbar, aus praktischen Gründen oft bevorzugt wird oder oftmals aus Sicht der InterviewpartnerInnen als einziges Verkehrsmittel infrage kommt.

Beim **Unterwegssein mit dem Fahrrad** ist neben gefährlichen Verkehrssituationen, Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden, körperlich herausfordernde Situationen, niedrige Bequemlichkeit, Transport- und Begleitprobleme und witterungsbedingte Hemmnisse mangelhafte Radinfrastruktur ein wichtiges Thema. Infrastrukturelle Defizite wie lückenhafte oder nicht vorhandene Radwegenetzte sowie unzureichende Beleuchtung erschweren und machen die alltäglichen Wege mit dem Fahrrad gefährlicher.

Auch beim **zu Fuß** gehen wurden besonders infrastrukturelle Defizite bemängelt wie die unzureichende FußgängerInnen-Freundlichkeit und Barrierefreiheit bei der Ausgestaltung des Straßenraumes (beispielsweise wenig Querungsmöglichkeiten, zu schmale Dimensionierung der Gehsteige, Barrieren wie Verkehrsschilder oder Postkasten welche den Gehsteig zusätzlich verengen etc.). Auch Konflikte und Gefährdung mit bzw. durch andere VerkehrsteilnehmerInnen, zu weite Distanzen die im Alltag nur schwer zu Fuß zu bewältigen sind oder Transport von Dingen wurden genannt.

Ausgangslage

Die englische Sprache kennt beim Wort „Geschlecht“ Unterscheidungen, die in der deutschen Sprache nicht in gleicher Weise erfasst sind. Es gibt im Englischen den Begriff „sex“ für die biologisch definierten Aspekte des Geschlechts, wie die Chromosomenstruktur, Hormonausstattung, Keimdrüsen oder die primären und sekundären Geschlechtsmerkmale. Mit „gender“ sind die sozial, kulturell, ökonomisch und politisch definierten Aspekte des Geschlechts, der gesamte Komplex der Geschlechterrollen mit allen entsprechenden Zuschreibungen, Erwartungen und Konnotationen gemeint. „Gender“ verweist demnach nicht unmittelbar auf die körperlichen Geschlechtermerkmale, der Begriff Gender bezeichnet alles, was in einer Kultur, in einer Gesellschaft als typisch für ein bestimmtes Geschlecht angesehen wird (z. B. Kleidung, Beruf, Eigenschaften, aber auch Erwartungen und Handlungsmuster usw.). „Gender“, das sozial und kulturell geprägte Geschlecht, ist also erlernt und damit auch veränderbar.

Gender, Geschlechterrollen bzw. Geschlechterzuschreibungen wirken in allen Bereichen unserer Gesellschaft – so auch bei der bezahlten Erwerbsarbeit und der unbezahlten Haus- und Familienarbeit und den damit in Zusammenhang stehenden Anforderungen an das Unterwegssein und die Verkehrssysteme. Mobilität ist immer als eingebettet in die bestehenden Geschlechterverhältnisse unserer Gesellschaft zu sehen. Die bestehende geschlechterspezifische Arbeitsteilung mit den strukturellen Rollenzuweisungen von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit bedingt auch Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Männern und Frauen. Die Mobilität und das Unterwegssein von Menschen sind vielfältig. Frauen und Männer, Mädchen und Burschen legen mit den unterschiedlichsten Verkehrsmitteln ihre Wege zurück, um zu den Arbeits- und Ausbildungsorten zu gelangen, um einzukaufen, ihre Freundinnen und Freunde zu besuchen oder um Sport zu betreiben.

Menschen sind alleine oder in Begleitung von und mit anderen Personen unterwegs. Kleinstkinder und jüngere Kinder sind auf Begleitung angewiesen bzw. müssen manchmal auf Wegen mitgenommen werden. Manchmal brauchen auch ältere Kinder oder auch Erwachsene, Personen mit physischen und/oder psychischen Beeinträchtigungen bzw. ältere Menschen auf und bei ihren Wegen Hilfe und Unterstützung.

Wenn wir die Datenlage betrachten, welches Wissen über die Mobilität von Menschen in Bezug auf deren Alltagswege oder ihre Begleitwege in Österreich vorhanden ist, so müssen wir feststellen, dass wir bislang recht wenig über die Mobilität von Menschen, die im Alltag unbezahlte Betreuungsaufgaben für andere erledigen, wissen.

Die großangelegte Mobilitätserhebung mit dem Titel „Österreich unterwegs – Österreichweite Mobilitätserhebung 2013/2014“ [2] soll das Mobilitätsverhalten der österreichischen Bevölkerung erfassen, um eine zukunftsorientierte Datengrundlage für Verkehrsplanung und Mobilitätsforschung in Österreich zu schaffen. Beauftragt wurde sie gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, den Ländern Burgenland, Niederösterreich, Steiermark und Tirol, sowie der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFiNAG) und der Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG (ÖBB).

Vom methodisch Standpunkt aus betrachtet handelt es sich bei „Österreich unterwegs“ um eine quantitative Haushaltserhebung: Sie misst für einen repräsentativen Querschnitt der österreichischen Bevölkerung das realisierte Mobilitätsverhalten (= Fragen nach dem WAS bzw. WIEVIEL). Ergebnis ist ein umfangreiches Mengengerüst, welches die Ist-Situation in Bezug auf die Personenmobilität in Österreich abbildet. Das Untersuchungsdesign basiert auf umfassenden Vorarbeiten eines Teams aus erfahrenen WissenschaftlerInnen und VerkehrsplanerInnen. Die Ergebnisse dieser Vorarbeiten wurden eigens im "KOMOD Handbuch" (KOMOD = KOnzeptstudie MObilitätsDaten Österreich) zusammengetragen, welches dazu dienen soll, „Österreich unterwegs“ sowie zukünftige Erhebungen von unterschiedlichem regionalen Ausmaß und von verschiedenen (öffentlichen) Auftraggebern in Bezug auf Erhebungsdesign bzw. die konkrete Erfassung- und Auswertemethodik so kompatibel wie möglich gestalten zu können.

„Österreich unterwegs“ ist als Stichtagserhebung konzipiert; über ein ganzes Jahr wurden zufällig ausgewählte Haushalte in allen Bundesländern zu ihrem Verkehrsverhalten an zwei vorgegebenen Stichtagen (bei denen auch Wochenend- und Feiertage enthalten waren) befragt. Zusätzlich wurde um die Angabe zu weiteren verkehrsrelevanten und mobilitätsbeeinflussenden Größen zum gesamten Haushalt (Fahrzeugbesitz, ÖV-Umfeld, etc.) sowie zu den einzelnen Mitgliedern des Haushalts (Fahrzeugverfügbarkeit, ÖV-Zeitkarten Besitz, etc.) gebeten. Befragt wurden insgesamt ca. 17.000 Haushalte (verwertbare Netto-Stichprobe), das entspricht knapp 40.000 Personen (wobei Detailfragen nur an Personen ab einem Alter von sechs Jahren gestellt wurden). Das gewährleistet eineausreichende Auswertungstiefe für zahlreiche Teilregionen in Österreich.

Erstmals wurde in dieser Erhebung auf der Personenebene die Frage nach Betreuungsaufgaben gestellt, welche im Vorfeld auch mit der Projektleiterin der vorliegenden Studie abgestimmt wurde. Somit steht – nach Vorliegen der ausgewerteten Endergebnisse –

[2] Detaillierte Informationen dazu stehen auf der Website https://www.oesterreich-unterwegs.at/ zur Verfügung.

eine Datengrundlage zu den (unentgeltlich geleisteten) Betreuungspflichten der österreichischen Bevölkerung und deren Mobilität vor.

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

Abbildung 1: Die Frage nach Betreuungsaufgaben in der Erhebung „Österreich unterwegs 2013/14“ (Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.): 2013)

Um mehr Informationen und qualitatives Hintergrundwissen zum Thema „Mobilität von Menschen mit (unentgeltlich geleisteten) Betreuungsaufgaben“ zu generieren und insbesondere die Motive und Entscheidungsfindungsprozesse, die dem realisierten Mobilitätsverhalten zugrunde liegen, abzufragen und darzustellen (= Fragen nach dem WARUM), wurde das Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beauftragt, eine qualitative Mobilitätserhebung mit dem speziellen Fokus auf die Mobilität und das Unterwegssein von Menschen mit Betreuungsaufgaben, die die Betreuung für andere unentgeltlich erledigen, in fünf Regionen in Österreich durchzuführen. Zusätzlich erfolgte mit der gleichen Methode und Fragestellung im Auftrag der Burgenländischen Landesregierung eine qualitative Mobilitätserhebung im Südburgenland, so dass in der vorliegenden Studie 143 Interviews aus den innerstädtischen Bezirken Wiens, aus Graz, dem Großraum Eisenstadt, dem Waldviertel, dem Defereggental in Osttirol und dem Südburgenland eingezogen werden konnten.

Wie die vorliegende Studie zeigt, stehen Mobilität und das Unterwegssein von Menschen in engem Zusammenhang mit den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und somit auch mit den Geschlechterverhältnissen. Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Männern und Frauen sind auch bedingt durch die bestehende geschlechterspezifische Arbeitsteilung. Forschungen zeigen, dass Frauen und Männer in Österreich nicht ausgewogen an der bezahlten und unbezahlten Arbeit beteiligt sind. Menschen, die regelmäßig Hausarbeit und Familienaufgaben übernehmen – und das sind in Österreich immer noch mehrheitlich Frauen – haben vielfältigere Lebens- und Mobilitätsmuster mit größerem Nahraumbezug, mehr Fußwege, vielfältigere Wegezwecke als vollzeit-erwerbstätige Menschen ohne Familien.

Gender Mainstreaming ist eine prozessorientierte politische Strategie mit einem Top-down Ansatz. Gender Mainstreaming betrifft politische Konzepte im Allgemeinen und zielt darauf ab, dass bei der Planung politischer Strategien die Interessen und Wertvorstellungen von Frauen und Männern berücksichtigt werden und dass Geschlechtergleichstellung die übergeordnete Perspektive ist. Bei jedem (politischen) Handeln ist zu hinterfragen, welche Auswirkungen die geplante bzw. realisierte Politik auf Gleichstellung der Geschlechter hat. So wird mit Gender Mainstreaming der Blick auf die vielfältigen und heterogenen Lebens- und Arbeitszusammenhänge von Frauen UND Männern in allen Politikbereichen gerichtet und dies zum selbstverständlichen Bestandteil des Verwaltungshandelns. Es gibt in Österreich sowohl auf Bundes- wie auch auf Bundesländerebene Beschlüsse zu Gender Mainstreaming.

Als Grundvoraussetzung gilt, dass jede Entscheidung auf einer geschlechter- und lebenssituationsspezifisch differenzierten Datenbasis aufbaut. Die Alltage, Lebenssituationen und Mobilitätsmuster von Menschen in deren Vielfalt bilden eine Grundlage jeder Planungsentscheidung. Gerade im Verkehrsbereich sind hier auch die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstruktur, Infrastrukturangeboten und Verkehrsangeboten interdisziplinär zu beachten und gezielt zu steuern.

Der Gesamtverkehrsplan für Österreich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie definiert die „Integration von Genderfragen in alle Planungsprozesse und in die Ausgestaltung aller Verkehrssysteme“ (BMVIT: 2012, 64) als politisches Ziel. Des Weiteren bekräftigt der Gesamtverkehrsplan für Österreich das politische Ziel einer Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr, der sich an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiert. Derzeit werden vom BMVIT gemeinsam mit den Bundesländern Bedienungsstandards für die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsleistungen ausgearbeitet.

Die konkrete Ausgestaltung von Verkehrsangeboten – nach geschlechterpolitischen Strategien – orientiert sich nicht nur an vollzeiterwerbstätigen Pkw-Lenkerinnen und -Lenkern, sondern es geht es um die Attraktivierung der Verkehrsmittel im Umweltverbund (Fuß, Rad, Mikro-ÖV und öffentlicher Verkehr) und um eine attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume, damit beispielsweise auch Kinder oder ältere Menschen sicher und eigenständig unterwegs sein können. Die Angebote im nicht motorisierten Verkehr berücksichtigen die unterschiedlichen Anforderungen von Menschen je nach deren Alltagskontext.

Förderlich für ökologische und gleichberechtigte Mobilitätschancen sind u. a.:

- der Ausbau oberirdischer öffentlicher (bedarfsorientierter) Verkehrsmittel
- neue Verbindungen dort, wo sie für Frauen besonders wichtig sind
- verbesserte Taktzeiten außerhalb der „Haupt“-Verkehrszeiten

- verbesserte öffentliche Verkehrsangebote zu Zeiten und Orten, die für die Versorgungsarbeit und für Frauen relevant sind (wie z. B. typische Frauenschichtarbeitszeiten, zu Krankenhäusern an Wochenenden etc.)
- mehr Sicherheit durch Umgestaltung von Haltestellen
- stufenlose Einstiege in Busse und Bahnen und Platz für das Unterwegssein mit mehreren (auch erwachsenen zu begleitenden Personen), Kinderwägen, Fahrrädern und Gepäck

Durch das Implementieren von geschlechterpolitischen Strategien in der Verkehrsplanung werden die Bewegungsfreiheit von allen Menschen – Frauen, Männer, Mädchen, Buben unabhängig von Alter, Herkunft, Behinderung – und deren Recht auf umweltverträgliche und eigenständige Mobilität im Alltag unterstützt.

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt „Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben“ dar und zeigt Aspekte der Alltagsmobilität auf, die durch quantitative Befragungen nicht berücksichtigt werden (können). So ermöglicht dieser Bericht in Kombination mit den Ergebnissen aus der Erhebung „Österreich unterwegs 2013/14“ ein ganzheitlicheres Bild der Mobilität und des Unterwegsseins von Menschen in Österreich.

Im Zusammenhang mit der wirkungsorientierten Haushaltsführung hat das BMVIT folgendes Wirkungsziel formuliert: „Sicherstellung der Gendergerechtigkeit in der Mobilität sowie eines gleichen Zugangs von Frauen und Männern zu allen Verkehrsdienstleistungen“. Dies bedeutet für den Verkehrsbereich, dass jede Entscheidung (zur Planung, Bemessung und Gestaltung von Verkehrssystemen und -anlagen, zur Verkehrsinfrastruktur etc.) daraufhin überprüft wird, ob sie der Gleichstellung von Frauen und Männern hinderlich oder förderlich ist.

Die vorliegende Studie ist auch als ein Beitrag zur Erreichung dieses Wirkungsziels zu verstehen.

Methodisches Vorgehen

Im vorliegenden Projekt steht die Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben im Mittelpunkt. Dabei wurden „Menschen mit Betreuungsaufgaben“ wie folgt definiert:

- Personen (Frauen und Männer), die im Alltag unbezahlte Betreuungs- und Versorgungsarbeit für kleinere Kinder übernehmen
- Personen (Frauen und Männer), die im Alltag unbezahlte Betreuungs- und Versorgungsarbeit für größere Kinder übernehmen
- Personen (Frauen und Männer), die im Alltag unbezahlte Betreuungs- und Versorgungsarbeit für ältere Menschen übernehmen

Somit ist deutlich, dass Personen, die beispielsweise als Pädagoginnen und Pädagogen beruflich die Betreuung von Kindern übernehmen, oder Personen, die als Assistenz für andere, beispielsweise mobilitätseingeschränkten Personen, arbeiten, und deren Mobilität nicht im Zentrum der vorliegenden Studie stehen.

Die Forschungsfragen, die der Studie zugrunde liegen sind:

- Wie gestaltet sich das Mobilitätsverhalten von Personen in unterschiedlichen Raumtypen in Österreich?
- Was sind die Hintergründe für deren Mobilitätsentscheidungen im Zusammenhang mit dem Gesamtarbeitsalltag?
- Welche Strategien wenden die Personen an, um ihre (komplexe) Mobilität, ihren (komplexen) Alltag, ihre (komplexen) Wegeketten zu organisieren?
- Welche (individuellen) Mobilitätslösungen haben die Personen zur Organisation des Alltags bereits entwickelt?

Ein interdisziplinäres Team, bestehend aus Personen aus den Bereichen Verkehrs- und Landschaftsplanung, Geografie, Umwelt, Bio- und Ressourcenmanagement sowie Soziologie, unter der Leitung von Dr.[in] Bente Knoll, widmete sich diesen Forschungsfragen aus den verschiedenen Perspektiven und dabei wurde ein Mix an Methoden aus der empirischen Sozialforschung und aus den Planungswissenschaften angewandt, um möglichst viele Facetten der Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben zu beleuchten. Zum Einsatz kamen leitfadengestützte Einzel- und Fokusgruppeninterviews, die inhaltsanalytisch ausgewertet wurden. Zusätzlich wurden auch Methoden wie Planvisualisierungen und Bewertungsverfahren weiterentwickelt. Bei der Konzeption des Forschungsdesigns stand das Verstehen von Prozessen, von Mobilität im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Lebenszusammenhängen und Versorgungs- und Betreuungspflichten der einzelnen Menschen. Dem qualitativen Paradigma entsprechend werden weder Repräsentativität noch eine möglichst hohe Anzahl an Fällen als Auswahl- und Bewertungskriterien herangezogen.

„Da die qualitative Sozialforschung eben nicht im Sinne der quantitativen Methodologie generalisieren möchte, ist die Frage der Stichprobengewinnung und -ziehung, somit auch die der Repräsentativität, keine entscheidende. Qualitativer Methodologie geht es eben eher um Typisierungen bzw. Typologien, weshalb die Repräsentativität nicht so bedeutsam erscheint.“ (Lamnek, Siegfried: 2005, 384)

Die qualitative Befragung – leitfadengestützte Interviews

Da für die Beantwortung der Forschungsfragen wichtige Informationen von der Zielgruppe, nämlich Menschen mit Betreuungsaufgaben, direkt erforderlich sind, ist das leitfadengestützte Interview ein ökonomischer Weg. (Vgl. Lamnek, Siegfried: 2005, 329ff.) Der Interviewleitfaden wurde dabei nach theoretischen Überlegungen, schon vorhandenen Untersuchungsergebnissen und eigenem Wissenstand über das zu untersuchende Feld erstellt. Die Gespräche wurden in Form von Einzelinterviews sowie Fokusgruppeninterviews durchgeführt. Es konnten die Mobilität der befragten Personen, die Herausforderungen beim Unterwegssein, Mobilitätslösungen und die subjektiven Einschätzungen über Infrastruktur (Verkehrsmittel, Haltestellen, Kinderbetreuungsplätze, Einkaufsmöglichkeiten etc.) sowie auch das soziale Umfeld erfasst werden. Durch die alltagsnahe Gesprächssituation konnten vertiefende Einblicke in die Mobilität sowie die dahinterliegenden Entscheidungen und Einflussfaktoren generiert werden.

Die Interviews wurden in der Zeit zwischen Mai 2013 und Jänner 2014 durchgeführt. Die Interviewpersonen konnten teilweise über Multiplikatorinnen und Multiplikatoren in den Regionen und teilweise durch das sogenannte Schneeballverfahren gewonnen werden. Beim Schneeballverfahren werden die interviewten Personen gebeten, den Kontakt zwischen Freundinnen und Freunden oder Bekannten, die in die Zielgruppe der Befragung fallen und dem Forschungsteam herzustellen oder deren Kontaktdaten zur Verfügung zu stellen.
Die Interviews fanden in der jeweiligen Region, entweder bei den Befragten zu Hause oder an einem anderen, von den Befragten vorgeschlagenen, Ort statt. Die Gespräche wurden bis auf einige Ausnahmen, bei denen das Einverständnis zur Aufnahme nicht gegeben wurde, mittels Audioaufnahmegerät aufgezeichnet und im Nachhinein verschriftlicht. Die Transkripte wurden softwareunterstützt codiert und bilden die Grundlage für die darauffolgende qualitative Inhaltsanalyse.

Planvisualisierungen – Wegenetzanalysen des gestrigen Tages

Wegenetzanalysen liefern Informationen zur Alltagsmobilität und mehr Informationen zu den Hintergründen der Mobilität von Menschen – konkret bezogen auf den gestrigen Tag. Im Zuge der Interviews wurden in einer Sequenz die befragten Personen gebeten, ihre Wege, die sie am gestrigen Tag zurückgelegt hatten, in einen Stadtplan einzuzeichnen und so zu verorten. Die unterschiedlichen Verkehrsmittel wurden mit verschiedenen Farben kenntlich gemacht. So konnten die Wege und das gesamte Wegenetz visualisiert werden.

Qualitative Inhaltsanalyse

Die qualitativen Daten aus den Einzel- und Fokusgruppeninterviews wurden mithilfe der qualitativen Inhaltsanalyse nach Philipp Mayring, die im Speziellen für die Auswertung von transkribierten Interviewprotokollen entwickelt wurde, ausgewertet. (Vgl. Lamnek, Siegfried: 2005, 517ff.) Um das für die Auswertung relevante Datenmaterial aus den Transkripten zu filtern, wurde auf die für qualitative Inhaltsanalysen konzipierte Software „Atlas.ti“ zurückgegriffen, mithilfe derer relevante Textpassagen ausgewählt und schon bestimmten Forschungsthemen zugeordnet werden können. Im Anschluss erfolgte die eigentliche Analyse, wobei auf das Verfahren der Zusammenfassung (Paraphrasierung, Generalisierung, Reduktion) und das Verfahren der Strukturierung zurückgegriffen wurde. (Vgl. Lamnek, Siegfried: 2005, 520ff.) Durch den finalen Schritt der Interpretation gelang es schließlich „von Einzelaussagen zu allgemeineren Aussagen vorzustoßen“ (Lamnek, Siegfried: 2005, 497).

Alltagswegeketten-Check

Um Teilergebnisse aus der Inhaltsanalyse zu verdichten und in Bezug mit den realen verkehrsinfrastrukturellen Rahmenbedingungen zu setzen, wurde im Rahmen des Projekts die Methode des „Reality-Checks von Alltagswegeketten“ erarbeitet. Dabei erfolgte zunächst die Festlegung von fiktiven Lebenssituationen, diese wurden dann nach einem vorab definierten Schema verglichen und ermöglichen so eine Bewertung der realen Verkehrsinfrastruktur der einzelnen Regionen. Durch die Darstellung von fiktiven Lebenssituationen ist es gelungen, verschiedenste Zusammenlebens- und Familienformen einzubinden und so ein möglichst realistisches Bild der Gesellschaft und ihren Anforderungen an Mobilitätsangebote zu zeigen. Bei der Erstellung der fiktiven Lebenssituationen wurden verschiedenste Aspekte, die Auswirkungen auf die Mobilität haben (können), miteinbezogen.

So wurden etwa die **Zusammenlebensform** („im gemeinsamen Haushalt“, „in getrennten Haushalten“), die **Erwerbsarbeitssituation** („zwei Personen im Haushalt berufstätig“, „eine Person im Haushalt berufstätig“; „angestellt“, „selbstständig“, „in Ausbildung“, „in Pension“, „ehrenamtlich tätig“, „arbeitet zu Hause“, „arbeitet auswärts“; „fixe Arbeitszeiten“, „variable Arbeitszeiten“, „Schichtdienst“), die **Betreuungssituation** („Betreuung von Kindern“, „Betreuung von älteren Menschen“, „Betreuung von Menschen mit Behinderung“; „alleinerziehend“, „geteilte Erziehungsaufgabe“; „eigene Kinder“, „Pflegekinder“) und der **Personenstand** („verheiratet“, „in eingetragener Partnerschaft lebend“, „ohne PartnerIn“) berücksichtigt. Zudem wurde versucht ein möglichst **breites Feld an Freizeitaktivitäten** abzudecken.

Konkret wurden acht fiktive Lebenssituationen erstellt, die jeweils einzelne Wege und Wegeketten der fiktiven Personen enthalten. Dabei wurden Start- und Zielorte der Wege, wie beispielsweise der Wohn- oder Erwerbsarbeitsort einer Person, nach einem vorher festgelegten Schema definiert. Ein Beispiel wäre etwa, dass der Arbeitsort der Person bei Lebenssituation 7 der „nördlichste Ort oder Bezirk der Region“ ist. Oder etwa der nach Einwohnerinnen und Einwohnern gemessen „größte“ oder „kleinste“ Ort der Region etc. Nach diesem Schema konnten für alle Regionen die jeweiligen Orte eingetragen werden. Wenn dabei ein Ort sehr oft zum Zug kam, wurde auf den „nächstgrößeren“, den „nächstnördlicheren“ etc. ausgewichen. Zu den einzelnen Orten wurden in Folge zufällige Kreuzungspunkte ausgewählt, um eine genaue Verortung und damit eine genaue Routenplanung möglich zu machen. Diese Prozedur wurde für jede Region durchgeführt. Als Ergebnis lagen also pro Region acht exemplarische fiktive Lebenssituationen vor, deren damit verbundenen Wege genau verortet werden können und die durch das einheitliche Schema einen späteren Vergleich der Regionen zulassen.

Mithilfe von webbasierten Routenplanungsprogrammen wurde im nächsten Schritt eine Analyse der Wege und Wegeketten durchgeführt. Es wurde die Durchführbarkeit und zeitliche Dauer dieser Wege und Wegeketten mit den verschiedenen Verkehrsmodi geprüft. Untersucht wurden die Fuß-Route, die Rad-Route, die Pkw-Route und die Route mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dabei wurde so weit wie möglich eine homogene Verwendung des jeweiligen Verkehrsmittels angenommen. Diese Homogenität konnte bei Fußwegen und Radrouten gänzlich erzielt werden. Bei Wegen mit dem Pkw wurden fiktive Fußwege zum Parkplatz angenommen. Zudem wurde eine zusätzliche Zeitspanne zur Parkplatzsuche kalkuliert. Beim Unterwegssein mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wurden Fußwege zur und von der Station sowie Umstiegswege miteinberechnet. Falls für einen bestimmten Weg keine Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln angeboten wird, wurde für die Analyse der entsprechende Fußweg angenommen. Zudem wurde über die generelle Durchführbarkeit von Wegen reflektiert, etwa ob ein gewisser Weg mit einem bestimmten Verkehrsmittel mit

einem Kinderwagen überhaupt durchführbar ist, ob Umstiege realistisch erreicht werden können oder ob die Person zeitlich überhaupt in der Lage ist, Wege für und mit anderen Personen zurückzulegen.

Folgende Routenplanungsinstrumente kamen zur Anwendung:

Tabelle 1: Übersicht über die verwendeten Routenplanungsinstrumente (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

	Wien	Graz	Eisenstadt	Waldviertel	Defereggen-tal
Fuß-Route	Google Maps	Google Maps	Google Maps	Google Maps	Google Maps
Rad-Route	Google Maps	Google Maps	Google Maps	Google Maps	Google Maps
Route mit öffentlichen Verkehrs-mitteln	ÖBB Scotty, Verkehrsaus-kunft Österreich, (Betaversion, Abgleich mit anderen Tools), anachb.at, Fahrplanaus-kunft der Wiener Linien	ÖBB Scotty, Verkehrsaus-kunft Österreich, (Betaversion, Abgleich mit anderen Tools), BusBahnBim – Auskunft der Grazer Verbundlinie	ÖBB Scotty, Verkehrsaus-kunft Österreich, (Betaversion, Abgleich mit anderen Tools), anachb.at	ÖBB Scotty, Verkehrsaus-kunft Österreich, (Betaversion, Abgleich mit anderen Tools), anachb.at	ÖBB Scotty, Verkehrsaus-kunft Österreich (Betaversion, Abgleich mit anderen Tools), VVT Fahrplanaus-kunft, Fahrplan des DefMobils
Pkw-Route		Google Maps	Google Maps	Google Maps	Google Maps

Die erhobenen Daten (Ausgangsort, Zielort, beteiligte Personen, Ausgangszeit, Ankunftszeit, angenommene Zeit zur Parkplatzsuche, Wartezeiten, Umstiegszeiten, Wegelänge in Metern, Reisezeit in Minuten, Anmerkungen zur Durchführbarkeit) wurden in einem Datenblatt zusammengeführt und für weiterführende Analysen aufbereitet. Als Ergebnis liegt eine Dokumentation über die „Mobilitätsumstände“ für die jeweiligen Verkehrsmittel in der jeweiligen Region für jede Lebenssituation vor.

Besonders mit der Analyse der fiktiven Wegeketten konnte die Lebensrealität von Menschen mit Betreuungsaufgaben und ihre besonderen Anforderungen an die Verkehrsmittel exemplarisch aufgezeigt werden. Deren Komplexität spiegelt sich in den Analyseergebnisse wider. Ein Vergleich der Modi miteinander, aber auch der Regionen in Bezug auf die zeitliche Attraktivität der Modi ist möglich und wurde in einer weiterführenden Analyse durchgeführt (siehe dazu das entsprechende Kapitel ab Seite 82).

Die Untersuchungsregionen im Überblick

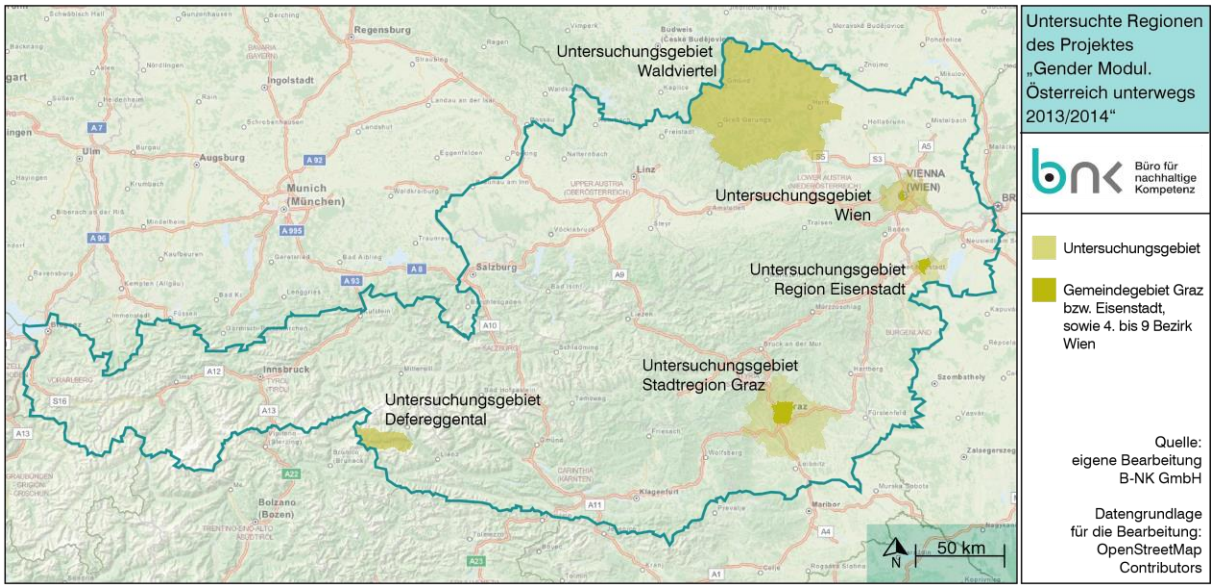

Abbildung 2: Die fünf Untersuchungsregionen des Projektes: Wien (4. bis 9. Gemeindebezirk), Stadtregion Graz, Region Eisenstadt, das Waldviertel und das Defereggental (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Um eine möglichst umfangreiche Betrachtung der Mobilitätssituation von Menschen mit Betreuungsaufgaben in Österreich zu erreichen, galt es, Gebiete mit unterschiedlichen raum- und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten und somit unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für die Mobilität auszuwählen. Ein Unterscheidungsmerkmal der Regionen ist die unterschiedliche Versorgung mit Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Detailauswahl erfolgte in Absprache mit Vertreterinnen und Vertretern des Auftrag gebenden Ministeriums sowie der beteiligten Bundesländer im Zuge einer Arbeitssitzung zum Projekt „Österreich unterwegs 2013/14“. Das Untersuchungsgebiet setzt sich aus innerstädtischen Bereichen Wiens (4. bis 9. Gemeindebezirk), der Stadtregion Graz, der Stadtregion Eisenstadt, dem Waldviertel und dem Defereggental in Osttirol zusammen.

Wien (4. bis 9. Bezirk)

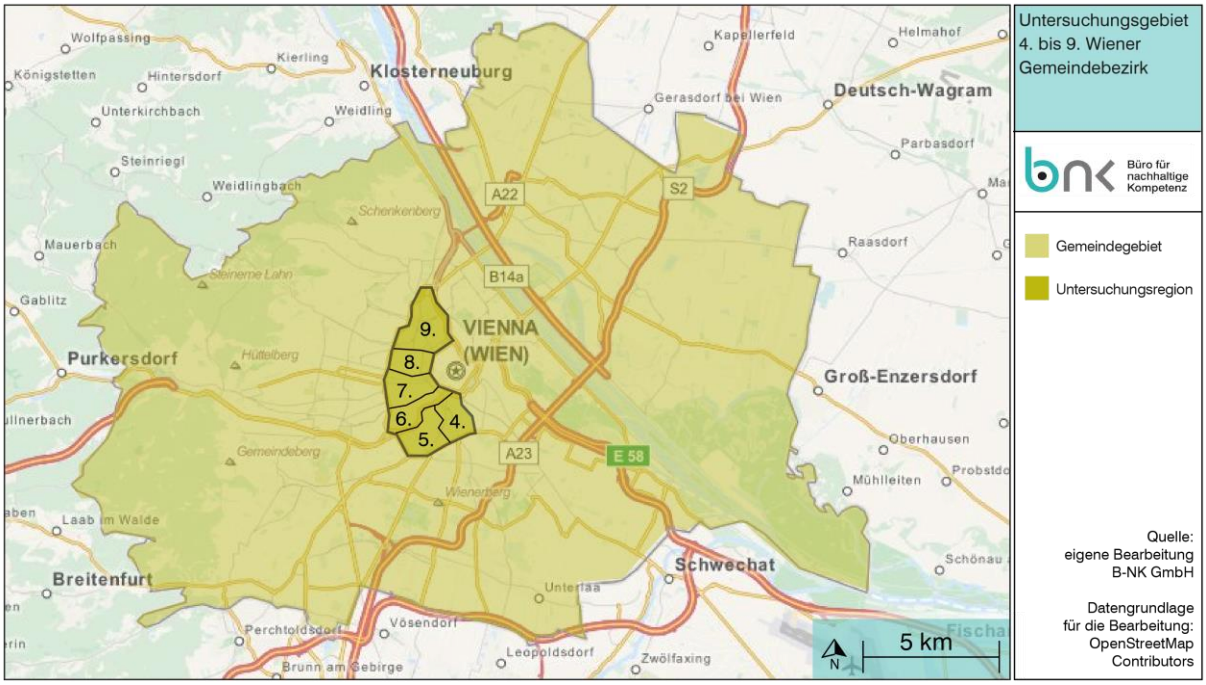

Abbildung 3: Das Wiener Gemeindegebiet mit der Untersuchungsregion 4. bis 9. Bezirk (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Wien, die Bundeshauptstadt Österreichs nimmt eine Fläche rund 415 km² ein und ist gänzlich von niederösterreichischem Landesgebiet umgeben. Die von der Donau durchflossene Stadt teilt sich in 23 Bezirke, wobei sechs zentrumsnahe Bezirke im Fokus der Forschung stehen. Die Gemeindebezirke 4 (Wieden), 5 (Margareten), 6 (Mariahilf), 7 (Neubau), 8 (Josefstadt) und 9 (Alsergrund) weisen gemeinsam eine Fläche von 10,9 km² auf und befinden sich in zentraler Stadtlage angrenzend zur Inneren Stadt (1. Bezirk). Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch eine dichte Besiedelung und eine urbane Siedlungsstruktur mit hoher Nutzungsdichte und einer ausgeprägten Funktionsmischung aus.

Die Bevölkerungsstatistiken der letzten Dekade dokumentieren für Wien starke Zuzugstendenzen. Wie in der folgenden Tabelle ersichtlich, ist die Bevölkerungszahl zwischen den Jahren 2001 und 2014 in allen untersuchten Bezirken gestiegen. Auch in der gesamten Stadt ist die Bevölkerungsbilanz positiv, 2014 lebten 216.623 Personen mehr in Wien als 2001.

Tabelle 2: Bevölkerungsstand der untersuchten Wiener Gemeindebezirke 4 bis 9 und der gesamten Stadt Wien 2001 und 2014 nach Geschlecht im Vergleich (Quellen: Stadt Wien: 2014; Statistik Austria: 2014)

	EinwohnerInnen 2001			EinwohnerInnen 2014		
	gesamt	weiblich	männlich	gesamt	weiblich	männlich
Stadt Wien gesamt	**1.550.123**	**818.779**	**731.344**	**1.766.746**	**916.150**	**850.596**
4. Bezirk (Wieden)	28.354	15.336	13.018	31.452	16.549	14.903
5. Bezirk (Margareten)	49.111	25.717	23.394	53.610	27.311	26.299
6. Bezirk (Mariahilf)	27.867	14.746	13.121	30.613	15.780	14.833
7. Bezirk (Neubau)	28.292	15.047	13.245	30.792	16.089	14.703
8. Bezirk (Josefstadt)	22.572	11.883	10.689	24.279	12.424	11.855
9. Bezirk (Alsergrund)	37.816	20.221	17.595	40.528	21.242	19.286

Die sechs Bezirke des Untersuchungsgebietes sind durch ihre zentrale Lage verkehrlich gut erschlossen. Die Wiener Gürtelstraße (B221), eine städtische Hauptverkehrsroute, verläuft entlang der westlichen und südlichen Bezirksgrenzen und bietet eine Anbindung an weitere regionale Hauptverkehrsachsen, wie beispielsweise in Richtung Süden zur A23 und A2, Richtung Norden zur A22, Richtung Osten zur A23 und S2 sowie in Richtung Westen zur B1 und A1. In den Bezirken selbst herrscht ein dichtes hierarchisch untergliedertes Straßennetz, das vielfach durch Einbahnregelungen geprägt ist.

Das Analysegebiet wird von allen fünf städtischen U-Bahn-Linien bedient. So verläuft die U1 von Nord nach Süd durch den 4. Bezirk. Die U2 bietet eine Anbindung an der östlichen Grenze der Bezirke. Die Linien U3 und U4 verlaufen von West nach Ost durch die Gebiete des 4., 5., 6. und 7. Bezirkes. Die U6 verläuft entlang der B221 an der westlichen Grenze des Gebietes. An Werktagen operieren die U-Bahnen von ca. 5:00 Uhr bis ca. 0:30 Uhr, an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen durchgehend in dichten Intervallen. Dieses Angebot wird durch etliche

Straßenbahn- und Buslinien und in bestimmten Lagen durch Anrufsammeltaxis ergänzt. In den Nachtstunden werden zudem spezielle „NightLines“ (Nachtbusse) angeboten.

Überörtlich ist Wien sowohl mit dem Pkw als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut erreichbar. So bieten beispielsweise die A1 Richtung Westen, die A2 Richtung Süden, die A4 Richtung Südosten und die A22 Richtung Nordwesten leistungsstarke Verkehrsverbindungen. Zugdirektverbindungen in andere Städte, wie etwa Budapest, Bratislava, St. Pölten und Graz, sowie etliche S-Bahn-Verbindungen ins Stadtumland machen auch die Verwendung des öffentlichen Verkehrs attraktiv. Der Flughafen Wien ist vom Zentrum aus mittels S-Bahn in ca. 25 Minuten zu erreichen und bietet zahlreiche Verbindungen ins In- und Ausland.

Graz

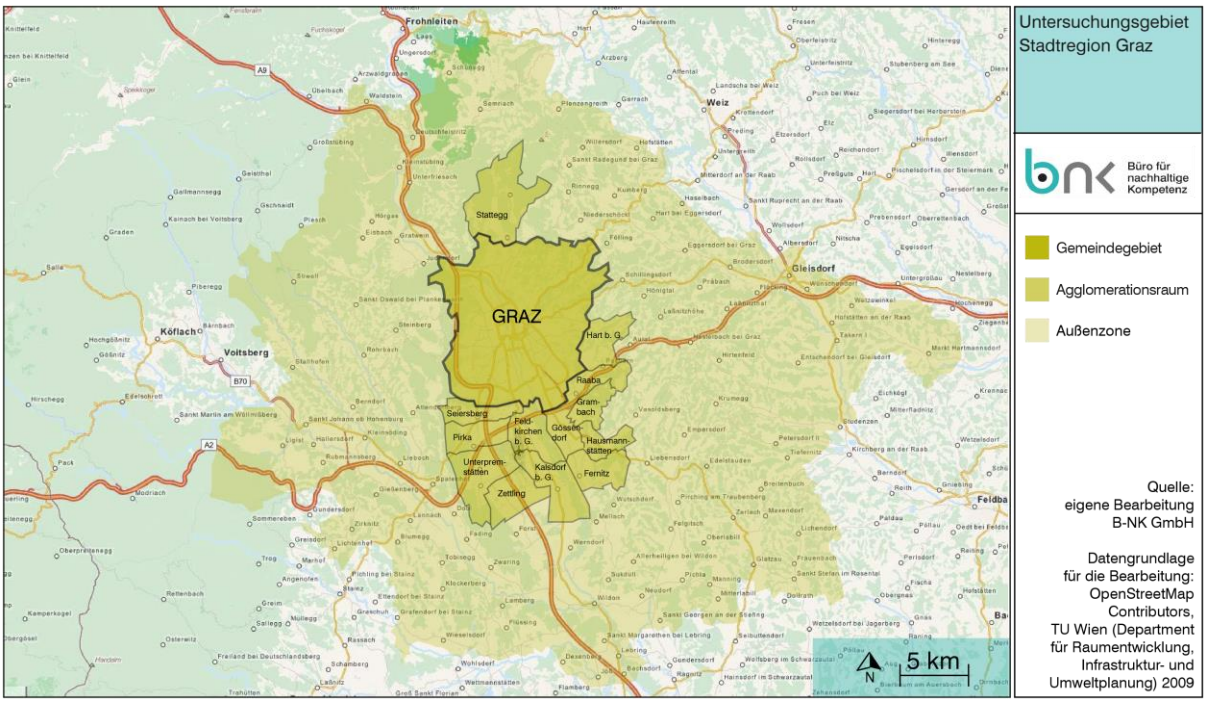

Abbildung 4: Die Region Graz (gelbe Signatur) mit Kerngebiet (Graz), Agglomerationsraum (Feldkirchen bei Graz, Fernitz, Gössendorf, Grambach, Hart bei Graz, Hausmannstätten, Kalsdorf bei Graz, Pirka, Raaba, Seiersberg, Stattegg, Unterpremstätten, Zettling) und Außenzone (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Nach Wien gilt der Großraum Graz als zweitgrößter Ballungsraum in Österreich. Die auf 353 Meter Seehöhe liegende Landeshauptstadt der Steiermark gliedert sich in 17 Bezirke. Das Stadtgebiet wird von der Mur durchflossen und liegt im Grazer Becken, das westlich, nördlich und östlich von Bergen umschlossen ist.

Im Rahmen des von der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) in Kooperation mit der Technischen Universität Wien in den Jahren 2008 und 2009 durchgeführten Projekts „Räumliche Entwicklungen in österreichischen Stadtregionen: Handlungsbedarf und Steuerungsmöglichkeiten“ (vgl. TU Wien, Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung: 2009) wurde die Stadtregion Graz in drei Zonen unterteilt:

- Das Stadtgebiet von Graz selbst wurde als Kerngebiet definiert.
- Als Agglomerationsraum wurden 13 Gemeinden aus dem Bezirk Graz-Umgebung ausgewiesen, deren überwiegender Teil der Bevölkerung im Kernsiedlungsgebiet (Gebiet mit einer Bevölkerungsdichte von mehr als 250 EinwohnerInnen/km²) ansässig ist. Dazu gehören Feldkirchen bei Graz, Fernitz, Gössendorf, Grambach, Hart bei Graz, Hausmannstätten, Kalsdorf bei Graz, Pirka, Raaba, Seiersberg, Stattegg, Unterpremstätten, Zettling.

- Als Außenzone wurden Gemeinden mit einem AuspendlerInnen-Anteil in den Agglomerationsraum von über 45 Prozent definiert. Dazu gehören Gemeinden aus den Bezirken Graz-Umgebung, Deutschlandsberg, Feldbach, Leibnitz, Voitsberg und Weiz.

Die Stadt Graz ist mit einer Bevölkerungszahl von 269.997 Personen (Stand 2014) die zweitgrößte Stadt Österreichs und verzeichnet seit 2001 nach einer vorhergehenden Phase der Bevölkerungsstagnation und -abnahme einen Bevölkerungsanstieg. 2014 lebten 43.753 Personen mehr in Graz als 2001. Auch die Gemeinden aus dem Agglomerationsraum verzeichnen seit 2001 teils einen beträchtlichen Bevölkerungsanstieg.

Tabelle 3: Bevölkerungsstand der Stadt Graz und des Bezirkes Graz-Umgebung 2001 und 2014 nach Geschlecht im Vergleich (Quelle: Statistik Austria 2014)

	EinwohnerInnen 2001			EinwohnerInnen 2014		
	gesamt	**weiblich**	**männlich**	**gesamt**	**weiblich**	**männlich**
Stadt Graz gesamt	**226.244**	**120.016**	**106.228**	**269.997**	**138.852**	**131.145**
Bezirk Graz-Umgebung	131.304	66.922	64.382	145.660	74.024	71.636

Zwei Autobahnachsen kreuzen sich in der Stadtregion Graz. Die Pyhrnautobahn (A9) zieht sich aus nordwestlicher Richtung kommend westlich der Stadt entlang, bevor sich ihr Verlauf in den Süden Richtung Maribor fortsetzt. Am Knoten Graz-West trifft sie auf die Südautobahn (A2) die südlich vom Stadtgebiet aus nordöstlicher Richtung in den Westen nach Kärnten verläuft. Von Graz aus beträgt die Reisezeit mit dem Pkw nach Wien zirka zwei Stunden. Eine alternative Fahrt mit der Südbahn mit Direktverbindung von Graz nach Wien dauert 2,5 Stunden.

Der internationale Flughafen Graz-Thalerhof bietet Direktflüge in andere europäische Städte wie etwa Wien, München und Zürich.

Etliche S-Bahn-Linien verbinden Graz ausgehend vom Hauptbahnhof mit dem Umland und sorgen so für eine Alternative zum privaten Pendelverkehr. Hauptachsen sind die S1 Richtung Bruck an der Mur, die S3 Richtung Fehring, die S5 Richtung Spielfeld-Straß, die S6 Richtung Wies-Eibiswald sowie die S7 Richtung Köflach.

Innerhalb des Stadtgebiets von Graz verkehren Straßenbahnen und Busse in regelmäßigen Intervallen täglich von 4:30 bis 23:30 Uhr. An den Wochenenden werden zusätzliche Nachtbuslinien angeboten.

Eisenstadt

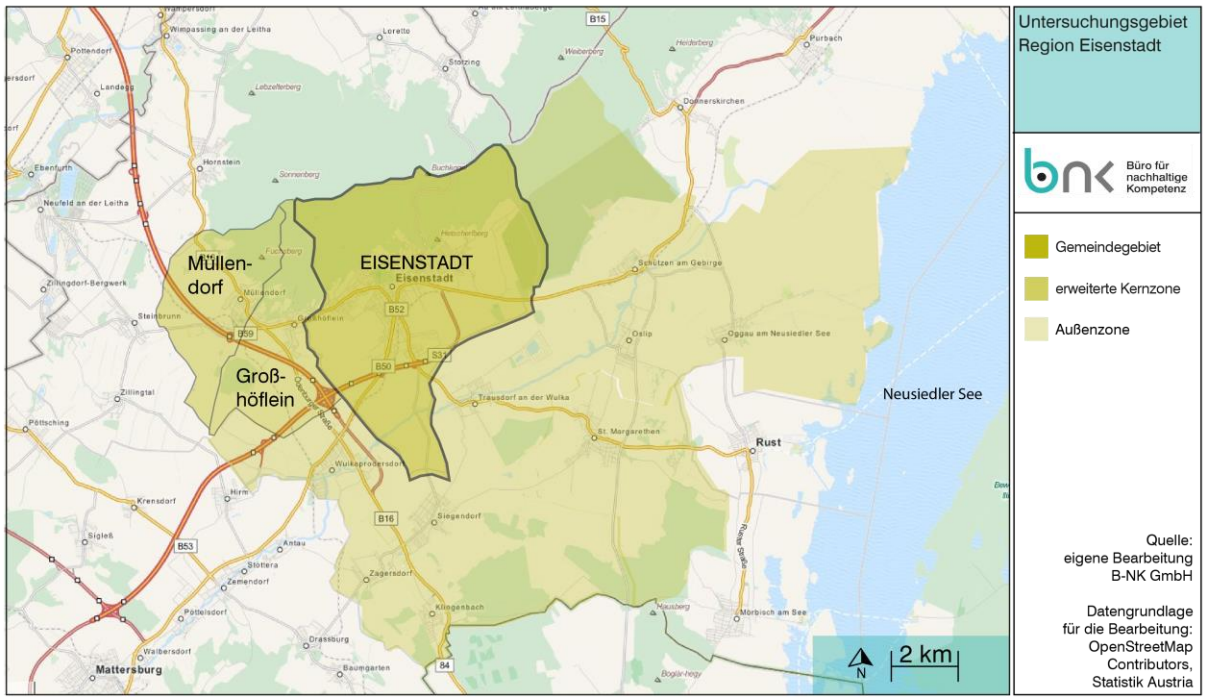

Abbildung 5: Die Region Eisenstadt (gelbe Signatur) mit Kernzone (Eisenstadt, Großhöflein und Müllendorf) und Außenzone (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Eisenstadt ist die Landeshauptstadt und das politische Zentrum des Burgenlands. Zur Gemeinde, die sich über eine Fläche von 42,84 km² erstreckt, gehören neben der Stadt Eisenstadt die Ortschaften (Stadtbezirke) Kleinhöflein im Burgenland und Sankt Georgen am Leithagebirge. Die auf 182 Meter Seehöhe gelegene Stadt Eisenstadt liegt auf einer Terrasse am südlichen Rand des Leithagebirges, die im Süden in die Wulkaebene übergeht.

Die Statistik Austria untergliedert die Stadtregion Eisenstadt (SR 340) in eine Kern- und eine Außenzone.

- Zur Kernzone (SR 341) gehören neben der Stadt Eisenstadt die Gemeinden Großhöflein und Müllendorf. Die Kernzone ist ein „zusammenhängendes Gebiet mehrerer 500m-Rasterzellen mit einer kombinierten Einwohner-/Arbeitsplatzzahl von mindestens 20.000 und einer kombinierten Einwohner-/Beschäftigtendichte pro Rasterzelle von mehr als 250/km²“. Zudem ein „hoch verdichtetes Zentrum von mindestens 2 km² mit einer Einwohner-/Beschäftigtendichte von mehr als 2.500/km² in jeder Rasterzelle. Diese auf der Basis rasterbezogener Einwohner-/Beschäftigtendichtewerte abgegrenzte Kernzone wird in einem zweiten Schritt auf Gemeindegrenzen ausgedehnt.“ (Vgl. Statistik Austria: 2010)
- Zur Außenzone (SR 342) werden Klingenbach, Oggau am Neusiedler See, Oslip, St. Margarethen im Burgenland, Schützen am Gebirge, Siegendorf, Trausdorf an der

Wulka, Wulkaprodersdorf und Zagersdorf gezählt. „Es handelt sich um ein mit der Kernzone zusammenhängendes Gebiet von Gemeinden, aus denen mehr Beschäftigte in die Kernzone auspendeln als am Wohnort arbeiten. Als zusätzliche Bedingung müssen mindestens 50 Erwerbstätige aus diesen Gemeinden täglich in die Kernzone auspendeln, und die Auspendler in die Kernzone müssen einen Anteil von über 30% an den in der Gemeinde wohnhaften Erwerbstätigen bilden. Auch werden nur jene Gemeinden berücksichtigt, deren Dauersiedlungsraumfläche ein mit dem Kernraum weitgehend geschlossenes Siedlungsgebiet bildet.“ (Vgl. Statistik: Austria 2010)

Zwischen 2001 und 2014 nahm die Bevölkerung in der gesamten Kernzone der Stadtregion zu. 2001 lebten 11.334 Menschen in Eisenstadt, diese Zahl stieg um 2.151 Personen auf 13.485 im Jahr 2014 an.

In der Außenzone ergibt sich ein heterogeneres Bild bezüglich der Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Gemeinden, generell herrscht aber auch hier eine Tendenz zur Bevölkerungszunahme, was sich auch in den Bevölkerungszahlen des Bezirkes Eisenstadt-Umgebung widerspiegelt (Zunahme der Bevölkerung seit 2001 um 2.722 EinwohnerInnen).

Tabelle 4: Bevölkerungsstand der Stadt Eisenstadt und des Bezirkes Eisenstadt-Umgebung 2001 und 2014 nach Geschlecht im Vergleich (Quelle: Statistik Austria: 2014)

	EinwohnerInnen 2001			EinwohnerInnen 2014		
	gesamt	**weiblich**	**männlich**	**gesamt**	**weiblich**	**männlich**
Stadt Eisenstadt gesamt	**11.334**	**5.997**	**5.337**	**13.485**	**7.053**	**6.432**
Bezirk Eisenstadt-Umgebung	38.752	19.765	18.987	41.474	21.117	20.357

Von Norden aus ist Eisenstadt über die A3, die Südostautobahn über die Ausfahrt Müllendorf oder die Ausfahrt Knoten Eisenstadt zu erreichen. Vom Knoten Eisenstadt aus gelangt man auf die Burgenland Schnellstraße S3, die den Verkehr von Süden aus in die Stadt über drei weitere Ausfahrten verteilt. Die S3 ermöglicht darüber hinaus eine schnelle und direkte Verbindung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von Eisenstadt über Mattersburg bis nach Oberpullendorf. Von Eisenstadt aus beträgt die Reisezeit mit dem Pkw nach Wien in etwa 45 Minuten.

Mit der Bahn erreicht man den Wiener Hauptbahnhof von Eisenstadt aus über Neusiedl in etwa 70 Minuten ohne Umsteigen, allerdings ist die Zugdirektverbindung um ca. zehn Minuten langsamer als die alternative Verbindung mit Umstieg in Wulkaprodersdorf. Von Eisenstadt aus besteht täglich untertags zumindest stündlich eine Verbindung nach Wien, auch am

Wochenende. An Werktagen herrscht ein noch dichterer Takt. Die Verbindung Wien–Eisenstadt ist im selben Maße ausgebaut. (Vgl. ÖBB-Personenverkehr AG: 2014) Als zusätzliches Angebot stehen Busverbindungen zur Verfügung, die die zwei Städte miteinander verbinden (z. B. Buslinie 566 von Wien Hbf. nach Mörbisch).

Der öffentliche Verkehr in der Stadt Eisenstadt wird durch regionale und überregionale Buslinien (z. B. Linie 564 und 565) und das sogenannte „City-Taxi“, eine Art Anrufsammeltaxi, abgedeckt.

Waldviertel

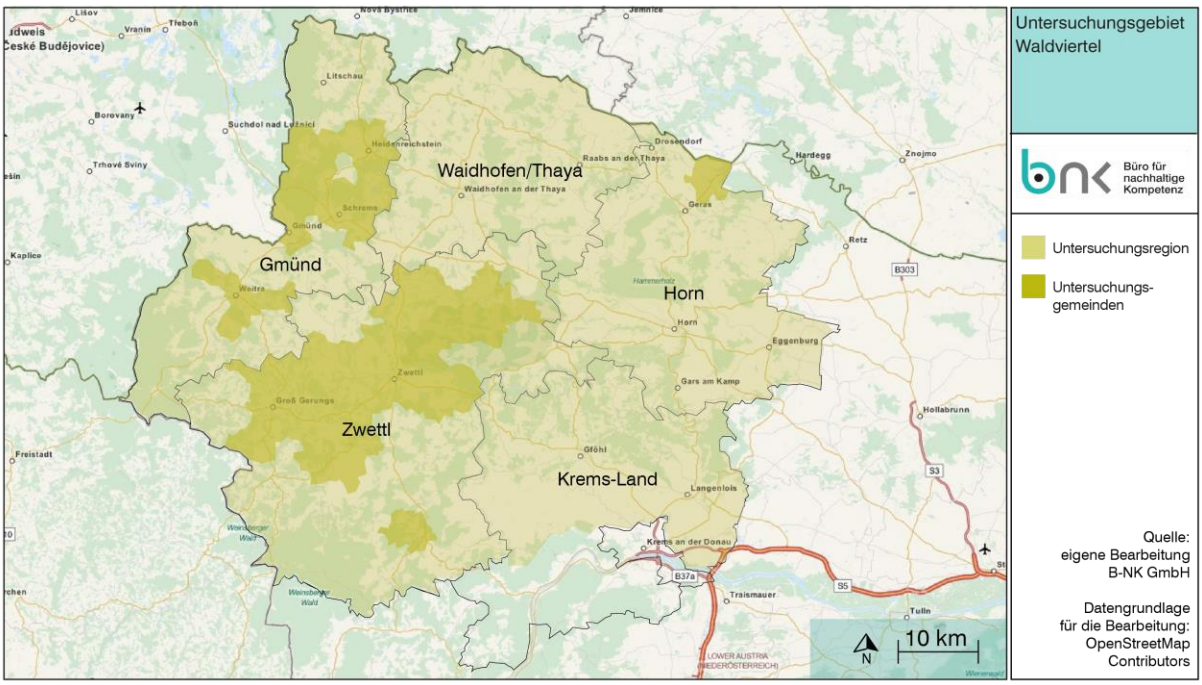

Abbildung 6: Das Waldviertel nach der Definition als „Hauptregion Waldviertel“ (hellgelbe Signatur), die sich über die Bezirke Gmünd, Waidhofen/Thaya, Horn, Zwettl und Krems-Land erstreckt, sowie die Untersuchungsgemeinden (dunkelgelb) (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Das Land Niederösterreich unterteilt sich in insgesamt fünf Hauptregionen: Wald-, Wein-, Industrie- und Mostviertel und NÖ Mitte. Das Waldviertel erstreckt sich über die nordwestlichen Bezirke des Bundeslandes wobei die historische Grenzziehung entlang der Donau im Süden und auf Höhe des Manhartsberges im Osten erfolgt.

Die niederösterreichische Verwaltung, wie die Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik des Amts der niederösterreichischen Landesregierung und das Regionalmanagement zählt die Bezirke Gmünd, Horn, Krems-Land (exkl. Stadt Krems und Wachau), Waidhofen/Thaya

und Zwettl zur „Hauptregion Waldviertel“. Dies entspricht einer Fläche von 4.561,61 km² und ist somit fast ein Viertel des Gesamtfläche Niederösterreichs. Große Teile der Region sind ländlich geprägt, immerhin wird fast die Hälfte der Gesamtfläche für landwirtschaftliche Zwecke genutzt. Weitere 41,8 Prozent sind Waldgebiete.

Das Waldviertel ist ein von Abwanderung geprägtes Gebiet. Alle Bezirke der Hauptregion Waldviertel mit Ausnahme des Bezirks Krems-Land erlebten zwischen 2001 und 2014 eine Bevölkerungsabnahme. Im Bezirk Gmünd etwa lebten 2001 40.050 Menschen, das waren 2.630 Personen mehr als im Jahr 2014. Auch die Städte der Region bleiben von diesen Tendenzen nicht unberührt, so verzeichnen auch die Städte Zwettl, Waidhofen an der Thaya und Gmünd einen Rückgang der Bevölkerung zwischen 2001 und 2014.

Tabelle 5: Bevölkerungsstand der Bezirke der Hauptregion Waldviertel 2001 und 2014 nach Geschlecht im Vergleich (Quelle: Statistik Austria: 2014)

	EinwohnerInnen 2001			EinwohnerInnen 2014		
	gesamt	weiblich	männlich	gesamt	weiblich	männlich
Hauptregionen im Waldviertel gesamt	**200.689**	**102.132**	**98.557**	**194.164**	**98.168**	**95.996**
Bezirk Krems Land	54.407	27.768	26.639	55.945	28.398	27.547
Bezirk Horn	32.400	16.521	15.879	31.273	15.968	15.305
Bezirk Waidhofen an der Thaya	28.197	14.433	13.764	26.424	13.378	13.046
Bezirk Gmünd	40.050	20.536	19.514	37.420	18.927	18.493
Bezirk Zwettl	45.635	22.874	22.761	43.102	21.497	21.605

Ein Netz an Schnell- und Landesstraßen sorgt für die überregionale Anbindung (z. B. die B36 als Nord-Süd-Verbindung von Ybbs an der Donau nach Dobersberg, die B38 von Horn über Zwettl und weiter nach Oberösterreich als Ost-West-Achse und die B2 von Schöngrabern bei Hollabrunn bis zur tschechischen Grenze bei Neu-Nagelberg) des Waldviertels, eine Autobahn existiert nicht.

Eine wichtige Verbindung im Schienenverkehr stellt die Strecke der Franz-Josefs-Bahn von Gmünd nach Wien dar, die von Regionalzügen bedient wird und eine direkte Verbindung in die Bundeshauptstadt bei einer Fahrzeit von ca. 2 Stunden und 15 Minuten ermöglicht. Von Gmünd aus existieren sieben tägliche Zugdirektverbindungen (6:24, 9:11, 11:15, 13:18, 15:15,

17:35, 19:29 Uhr). Am Morgen werden an ausgewählten Wochentagen zusätzliche Verbindungen angeboten (3:48 Uhr von Montag bis Mittwoch, am Freitag und Samstag; 4:20 und 5:31 Uhr von Montag bis Mittwoch und am Freitag; 5:16 Uhr am Donnerstag, Samstag und Sonntag). Von Wien aus werden täglich neun Zugdirektverbindungen (6:22, 7:25, 10:29, 12:29, 14:29, 16:24, 16:57, 19:21 und 20:47 Uhr) angeboten. Um 15:55 und 17:55 Uhr verkehrt von Montag bis Mittwoch und am Freitag ein Direktzug. Zwischenhalte im Waldviertel sind Eggenburg, Sigmundsherberg, Hötzeldorf-Geras, Irnfritz, Göpfritz an der Wild, Allentsteig, Schwarzenau im Waldviertel, Vitis, Hirschenbach bei Gmünd sowie Pürbach-Schrems. Zudem verkehren innerhalb der Region Lokalbahnen, so etwa die Kamptalbahn (zwischen Hadersdorf am Kamp und Sigmundsherberg) und die Waldviertelbahn (von Gmünd nach Heidenreichstein, Litschau und Großgerungs) die allerdings eher touristischen Zwecken dient.

Ergänzt wird der Schienenverkehr durch lokale und regionale Buslinien, wie der Waldviertel-Linie, eine Busflotte, die die Zentren der Region verbindet. Insgesamt werden 24 Busverbindungen von der Waldviertel-Linie angeboten. Die Linie WA1 verkehrt zum Beispiel montags bis freitags siebenmal zwischen Krems und Gmünd und achtmal zwischen Gmünd und Krems. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird diese Linie nicht bedient, andere Linien, etwa die WA14-Linie (von Zwettl nach Waidhofen) bieten auch an diesen Tagen Verbindungen.

Defereggental

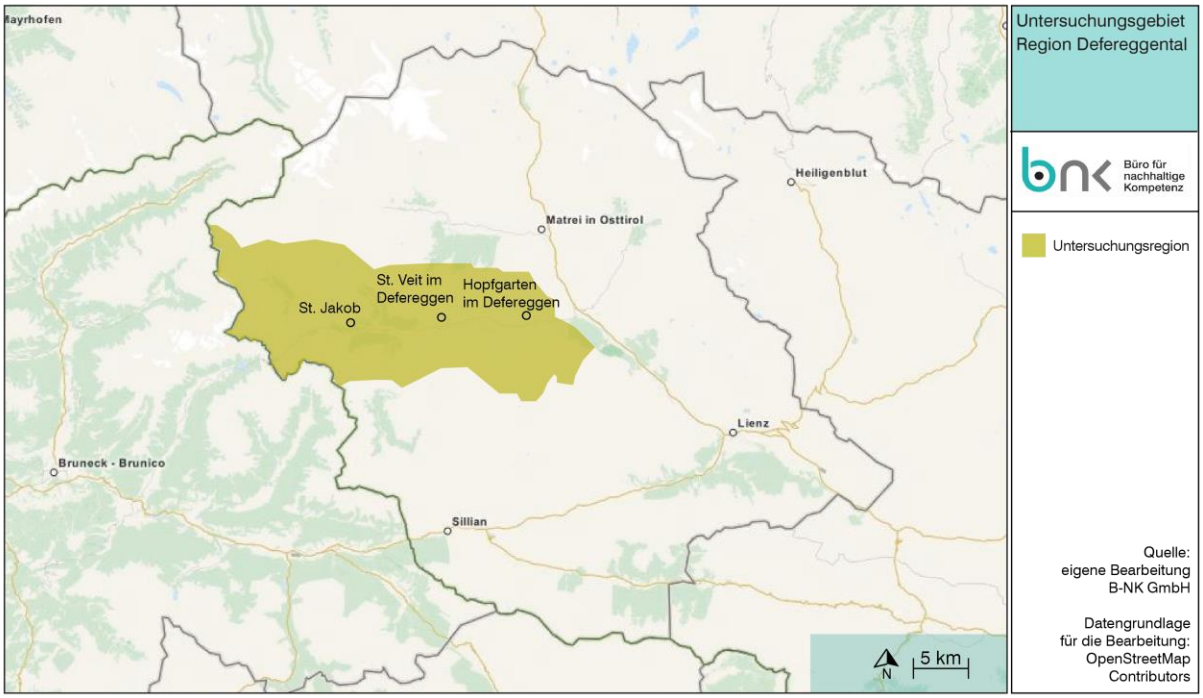

Abbildung 7: Die Region Defereggental (gelbe Signatur) mit ihren drei Gemeinden St. Jakob, St. Veit im Defereggen und Hopfgarten im Defereggen (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Das von der Schwarzach durchflossene, ländlich geprägte Defereggental in Osttirol besteht aus drei Gemeinden: St. Jakob, St. Veit im Defereggen und Hopfgarten im Defereggen. Das Hochgebirgstal, welches mehrheitlich über 1.000 Meter Seehöhe liegt, verläuft von West nach Ost und mündet bei Huben (Gemeinde Matrei in Osttirol) in das Iseltal, welches sich von Norden in den Südosten nach Lienz zieht. Der nördliche Teil des Defereggentals befindet sich bereits im Nationalpark Hohe Tauern.

Die Region Defereggental ist als Abwanderungsgebiet zu charakterisieren. Die Bevölkerungszahl des Bezirkes Lienz, der das Landesgebiet von Osttirol umfasst, war zwischen 2001 und 2014 rückläufig. Dies entspricht auch der Bevölkerungsentwicklung im Defereggental, in dem 2014 282 Menschen weniger leben als noch im Jahr 2001. Diese Tendenz ist auch an den Bevölkerungszahlen aller drei Gemeinden des Defereggentals abzulesen.

Tabelle 6: Bevölkerungsstand des Bezirkes Lienz, des gesamten Defereggentals und der Gemeinden des Defereggentals 2001 und 2014 nach Geschlecht im Vergleich (Quelle: Statistik Austria: 2014)

	EinwohnerInnen 2001			EinwohnerInnen 2014		
	gesamt	weiblich	männlich	gesamt	weiblich	männlich
Bezirk Lienz (Osttirol)	**50.404**	**25.661**	**24.743**	**48.990**	**24.816**	**24.174**
Defereggental gesamt	**2.639**	**1.296**	**1.343**	**2.357**	**1.137**	**1.220**
Hopfgarten im Defereggen	839	403	436	734	349	385
St. Jakob im Defereggen	1.009	499	510	899	436	463
St. Veit im Defereggen	791	394	397	724	352	372

Durch das Tal verläuft die 35 Kilometer lange Defereggentalstraße (L25), die schließlich bei der Mündung ins Iseltal auf die Felbertauernstraße trifft. Diese verläuft von Mittersill bis Lienz und ist damit eine wichtige Verkehrsverbindung Richtung Norden. Von Südtirol aus ist das Defereggental über den Stallersattel (2.052 m) und über Lienz zu erreichen.

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Defereggental mit der Buslinie 4414, die von St. Jakob aus bis nach Lienz fährt, zu erreichen. Der Busfahrplan variiert je nachdem, ob ein Wochenende, ein Werk-, Schul- oder Ferientag ist. Die beste Verbindung besteht an Schultagen: Von St. Jakob aus fährt dann um 05:20, 6:25, 7:46, 8:50, 11:50, 13:35, 16:00, 17:00 und 18:05 Uhr ein Bus nach Lienz. An Sonn- und Feiertagen ist das ÖV-Angebot am spärlichsten, es existiert nur eine Verbindung um 17:00 Uhr ab St. Jakob nach Lienz. Die Verbindung Lienz–St. Jakob ist im selben Maße ausgebaut. Das Angebot wird durch das Anrufsammeltaxi „Defmobil“ ergänzt, das täglich von 5:00 bis 20:30 Uhr betrieben wird und zwischen Huben und St. Jakob verkehrt. Es besteht ein fixer Fahrplan, die Stationen werden bei Bedarf und einer Voranmeldung (mind. eine Stunde im Voraus) angefahren. Im Defereggental existiert kein öffentlicher Schienenverkehr, der nächste Bahnhof befindet sich, von St. Jakob aus 41 Straßenkilometer entfernt, in Lienz.

Die Untersuchungsregionen im Vergleich

Kinderbetreuungsquote 2013

Die Kinderbetreuungsquote beschreibt den „Anteil der Kinder in institutionellen Kinderbetreuungseinrichtungen (ohne Berücksichtigung vorzeitig eingeschulter 5-jähriger Kinder ohne Hortbetreuung) im Vergleich zur gleichaltrigen Wohnbevölkerung“. Als institutionelle Betreuungseinrichtung gelten „Krippen, Kindergärten, altersgemischte Betreuungseinrichtungen und Horte“ (Statistik Austria: 2014a).

Tabelle 7: Kinderbetreuungsquote nach Altersgruppen in Österreich und den Bundesländern der Untersuchungsregionen (Quelle: Statistik Austria: 2014a)

	Betreuungsquote der 0- bis 2-jährigen Kinder in %	Betreuungsquote der 3- bis 5-jährigen Kinder in %	Betreuungsquote der 6- bis 9-jährigen Kinder in %
Österreich gesamt	**23,0**	**90,8**	**16,5**
Wien	40,3	88,3	25,9
Steiermark	11,9	84,8	5,8
Burgenland	31,3	98,6	10,9
Niederösterreich	22,3	95,5	16,3
Tirol	21,7	92,1	8,7

Die Betreuungsquote der 0- bis 2-jährigen Kinder ist vor allem in Wien und im Burgenland überdurchschnittlich hoch. Bei den 3- bis 5-Jährigen steigt die Betreuungsquote in allen Bundesländern stark an (niedrigster Wert Steiermark mit 84,8 %, höchster Wert Burgenland mit 98,6 %). Mit Beginn der Schulzeit geht die Betreuungsquote bei den 6- bis 9-Jährigen in allen Bundesländern wieder zurück und ist in Wien mit einem Wert von 25,9 Prozent am höchsten, in der Steiermark mit einem Wert von 5,8 Prozent am geringsten.

Kinder im Haushalt 2011

Tabelle 8: Ergebnisse der Registerzählung am 31. 10. 2011, Haushalte und Familien (Quelle: Statistik Austria: 2014)

	Familien gesamt	%-Anteil keine Kinder	%-Anteil 1 Kind	%-Anteil 2 Kinder	%-Anteil 3 Kinder	%-Anteil 4 und mehr Kinder
Wien						
4. Bezirk (Wieden)	**7.399**	41,5	35,1	18,0	4,0	1,5
5. Bezirk (Margareten)	**12.411**	42,8	33,3	17,1	5,1	1,7
6. Bezirk (Mariahilf)	**6.861**	44,0	34,6	16,4	3,6	1,4
7. Bezirk (Neubau)	**6.953**	44,1	35,1	16,7	3,4	0,7
8. Bezirk (Josefstadt)	**5.302**	44,4	33,2	17,4	4,1	0,9
9. Bezirk (Alsergrund)	**8.981**	43,9	34,1	16,9	4,1	1,1
Graz						
Stadt Graz	**64.694**	42,8	32,7	17,9	4,9	1,8
Eisenstadt						
Stadt Eisenstadt	**3.597**	37,1	35,0	22,5	4,6	0,8
Waldviertel						
Stadt Gmünd	**1.526**	46,1	28,7	19,3	4,7	1,2
Stadt Horn	**1.811**	38,8	30,6	22,6	6,4	1,5
Stadt Allentsteig	**580**	42,9	30,2	20,3	4,3	2,2
Stadt Litschau	**617**	42,8	27,6	24,0	4,5	1,1
Gemeinde Rastenfeld	**407**	35,1	32,7	24,8	6,4	1,0
Defereggental						
Gemeinde St. Jakob	**251**	27,5	31,5	25,5	13,9	1,6
Gemeinde St. Veit	**182**	20,3	31,9	27,5	16,5	3,8
Gemeinde Hopfgarten	**209**	33,0	29,2	22,5	8,1	7,2

Als Familie gelten laut Statistik Austria „Ehepaare und Lebensgemeinschaften mit oder ohne Kind bzw. Elternteile mit ihren Kindern. Kinder in Familien sind alle mit ihren beiden Eltern oder einem Elternteil im selben Haushalt lebenden leiblichen Kinder sowie Stief- und Adoptivkinder, die ohne eigene Partnerin bzw. eigenen Partner und ohne eigene Kinder im Haushalt leben – ungeachtet ihres Alters oder Familienstandes.“ (Statistik Austria: 2014)

Ein im Vergleich zu den anderen Regionen hoher Anteil an Familien ohne Kinder ist besonders in Wien anzutreffen (Werte über 44 %). Aber auch in der Stadt Gmünd im Waldviertel ist der Anteil der Familien ohne Kinder sehr hoch (46,1 %). Auch der Anteil der Familien mit nur einen Kind ist in Wien vergleichsweise hoch. Besonders in den Gemeinden des Defereggentals ist der Anteil der Familien mit zwei oder mehr Kindern im Vergleich zu den anderen Regionen markant höher.

Betreuung von Hilfs- und Pflegebedürftigen 2002

Tabelle 9: Betreuung von Hilfs- und Pflegebedürftigen 2002 (Quelle: Statistik Austria: 2002, Mikrozensus September 2002, Haushaltsführung, Kinderbetreuung und Pflege)

	Personen, die Hilfs- und Pflege-bedürftige betreuen in %	Ort der Betreuung (Wohnort der/des Betreuten)		
		Betreuung in der Wohnung der/des Betreuenden in %	Betreuung in einer anderen Wohnung desselben Hauses in %	Betreuung anderswo in %
Österreich gesamt	**6,7**	**40,1**	**15,0**	**44,9**
Wien	6,0	27,3	10,2	62,6
Steiermark	7,1	60,2	10,0	29,8
Burgenland	6,7	57,6	10,3	32,1
Niederösterreich	8,1	35,6	15,0	49,4
Tirol	5,6	38,6	22,5	38,9

In dieser Statistik wurde die Quote derer, die unentgeltlich Hilfs- und Pflegeleistungen für Verwandte und Bekannte leisten, abgefragt. Für 2002 ergab sich, dass 6,7 Prozent der ÖsterreicherInnen Betreuungsarbeit für körperlich oder geistig eingeschränkte und somit hilfsbedürftige Personen leisten. Dabei ist der Anteil der Pflegenden bei den Frauen mit 8,5 Prozent höher als bei den Männern mit 4,7 Prozent. Besonders hoch ist die Quote der Pflege und Betreuung im Bekannten- oder Familienkreis in der Steiermark und in Niederösterreich. In der Steiermark und im Burgenland werden die betreuten Personen vorwiegend in der Wohnung der Betreuungsperson versorgt. In Wien erfolgt die Betreuung überwiegend außerhalb des Wohnhauses der betreuenden Person.

AuspendlerInnen-Quote 2010

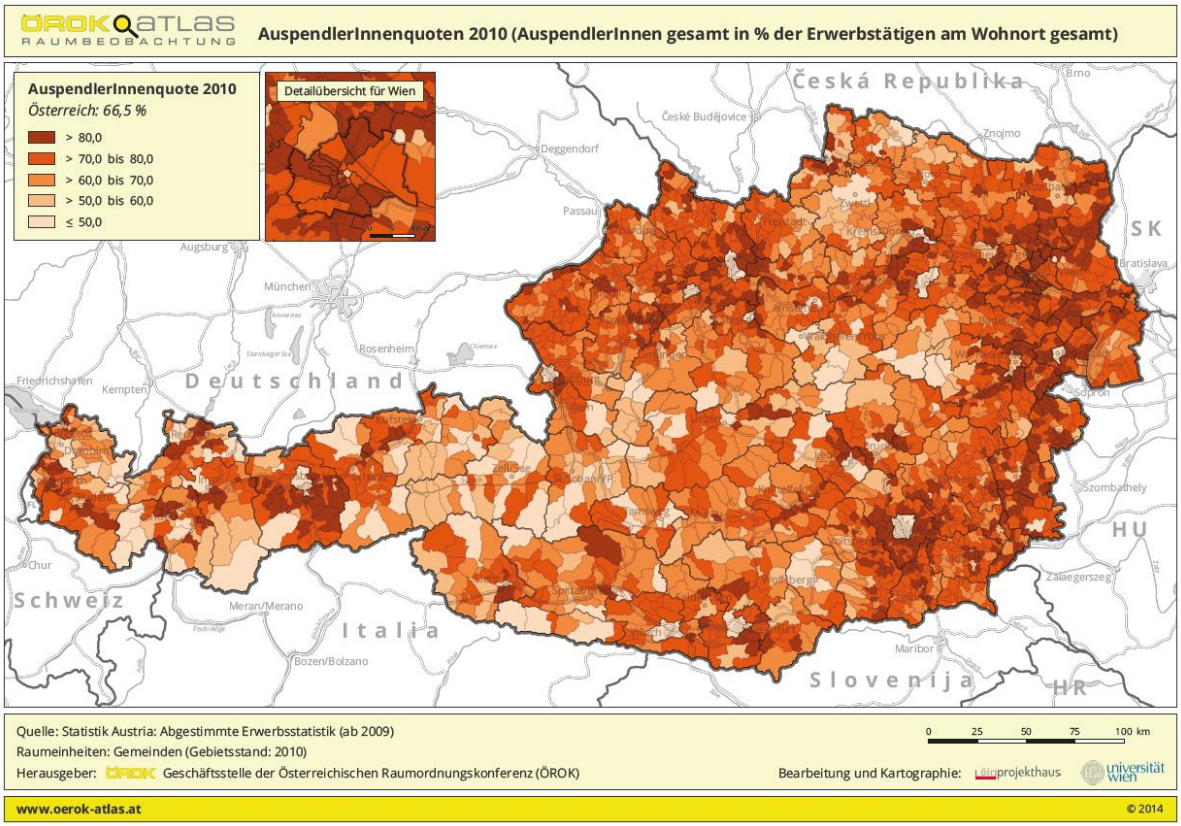

Abbildung 8: AuspendlerInnen-Quote (AuspendlerInnen in % der Erwerbstätigen am Wohnort) 2010 (Quelle: ÖROK Atlas: 2014)

Die AuspendlerInnen-Quote beschreibt den Anteil der AuspendlerInnen in Prozent der Erwerbstätigen am Wohnort – mit anderen Worten den Anteil der Berufstätigen einer Gemeinde, deren Erwerbsarbeitsort außerhalb der Gemeindegrenzen liegt. Mithilfe dieser Messgröße können Rückschlüsse auf das Arbeitsplatzangebot innerhalb einer Gemeinde gezogen werden.

Region Wien (4. bis 9. Bezirk)

Die AuspendlerInnen-Quote in den Wiener Bezirken lag 2010 zwischen 70 Prozent und 80 Prozent, eine Ausnahme bildete der 1. Bezirk mit einer Quote von 50,1 Prozent. In diesen Prozentwerten sind auch PendlerInnen, die innerhalb des Stadtgebietes zwischen verschiedenen Bezirken pendeln inbegriffen.

Region Graz

Die Stadt Graz wies im Jahr 2010 eine sehr geringe AuspendlerInnen-Quote von 23,8 Prozent auf. Demgegenüber sind für die umliegenden Gemeinden sehr hohe AuspendlerInnen-Quoten von bis zu mehr als 80 Prozent dokumentiert. Dies lässt darauf schließen, dass die Stadtbevölkerung zum Großteil auch in der Stadt erwerbstätig ist, wohingegen die Bevölkerung des Stadtumlands zum Arbeiten in die Stadt pendelt.

Region Eisenstadt

In Eisenstadt lag die AuspendlerInnen-Quote im Jahr 2010 bei 45 Prozent. In den Gemeinden um Eisenstadt lag die AuspendlerInnen-Quote im Bereich der 80-Prozent-Marke. Ähnlich wie in Graz pendelt auch in der Region Eisenstadt die Bevölkerung des Stadtumlands in die Stadt, um ihrer Erwerbstätigkeit nachzugehen. Jedoch pendeln auch relativ viele StadtbewohnerInnen ins Umland.

Region Waldviertel

In der Region Waldviertel waren es im Jahr 2010 besonders die Bezirkshauptstädte, die einen niedrigen AuspendlerInnen-Anteil aufwiesen (Zwettl 38 %, Gmünd 45 %, Waidhofen/Thaya 45,2 %, Horn 48,7 %). Vor allem in den Gemeinden um Zwettl und Gmünd waren hohe AuspendlerInnen-Quoten von bis zu über 80 Prozent zu beobachten.

Region Defereggental

Die AuspendlerInnen-Quote in der Gemeinde St. Jakob lag im Jahr 2010 bei 51,5 Prozent, in St. Veit im Defereggen bei 74,1 Prozent und in Hopfgarten im Defereggen bei 63,3 Prozent.

EinpendlerInnen-Quote 2010

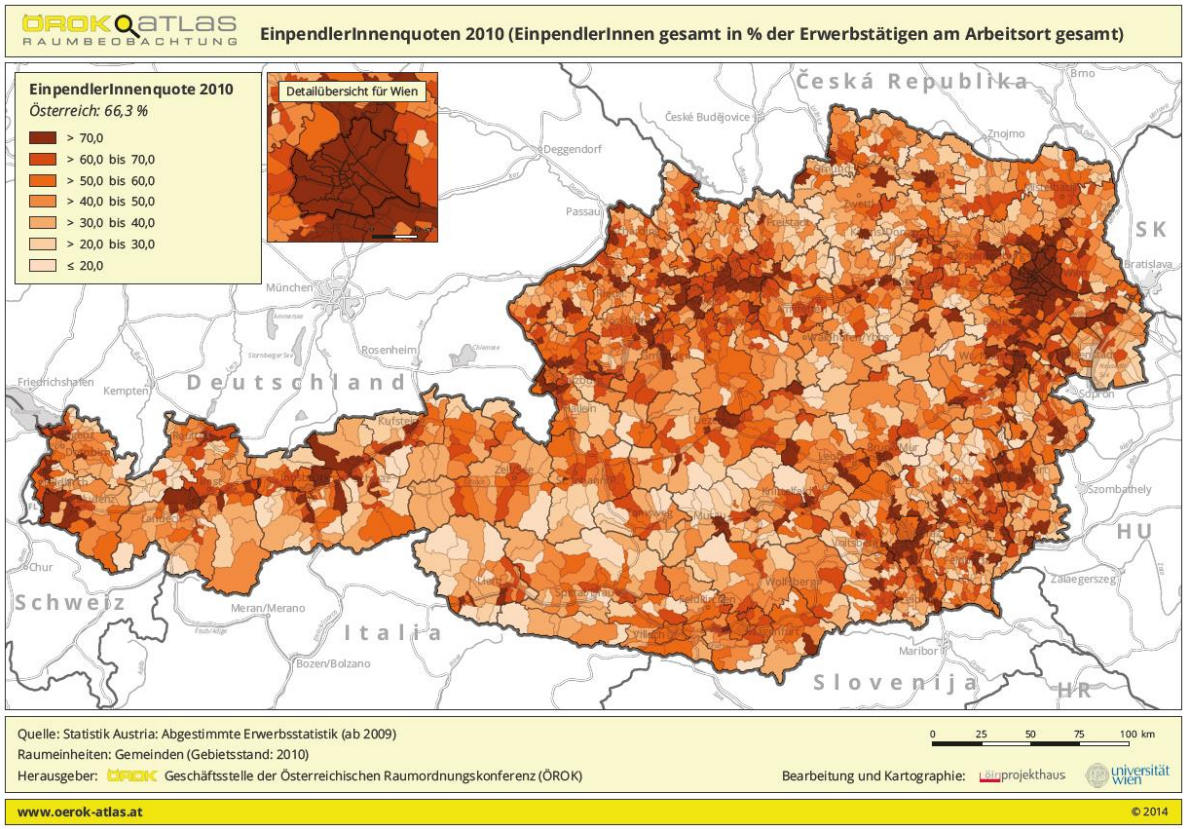

Abbildung 9: EinpendlerInnen-Quote (EinpendlerInnen in % der Erwerbstätigen am Arbeitsort) 2010 (Quelle: ÖROK Atlas: 2014)

Die EinpendlerInnen-Quote beschreibt den Anteil der EinpendlerInnen in Prozent der Erwerbstätigen am Arbeitsort – mit anderen Worten den Anteil der in einer Gemeinde beruflich Tätigen, die in einer anderen Gemeinde wohnen. Mithilfe dieser Messgröße können Rückschlüsse auf das Arbeitsplatzangebot innerhalb einer Gemeinde gezogen werden.

Region Wien (4. bis 9. Bezirk)

In der gesamten Region Wien lagen die EinpendlerInnen-Quoten im Jahr 2010 bei über 70 Prozent. Bei allen Bezirken des Untersuchungsgebietes lag dieser Wert bei über 80 Prozent. In diesen Prozentwerten sind auch PendlerInnen, die innerhalb des Stadtgebietes zwischen verschiedenen Bezirken pendeln, inbegriffen. Hohe EinpendlerInnen-Quoten wiesen aber auch Gemeinden im Stadtumland auf (z. B. Schwechat 88,4 %, Gerasdorf bei Wien 79,1 %).

Region Graz

In der Region Graz ist auffällig, dass die umliegenden Gemeinden (z. B. Seiersberg 88,7 %, Hart bei Graz 84,5 %) 2010 eine höhere EinpendlerInnen-Quote aufwiesen als die Stadt Graz mit 51,5 Prozent. Da sowohl die Ein- als auch die AuspendlerInnen-Quote im Grazer Umland sehr hoch waren, ist von starken Pendelverflechtungen innerhalb des Stadtumlands auszugehen.

Region Eisenstadt

Die Stadt Eisenstadt hatte 2010 eine EinpendlerInnen-Quote von 76,1 Prozent. Die umliegenden Gemeinden wiesen sehr unterschiedliche EinpendlerInnen-Quoten auf, die von 36,5 Prozent in Stotzing bis zu 72,9 Prozent in Siegendorf reichten.

Region Waldviertel

Im Waldviertel waren es vor allem die Bezirkshauptorte, die eine hohe EinpendlerInnen-Quote aufwiesen (Gmünd 74,6 %, Horn 76,7 %, Waidhofen/Thaya 66 %), aber auch andere Gemeinden wie Ottenschlag (70,5 %) und Allentsteig (76,9 %) waren Ziele des PendlerInnen-Verkehrs.

Region Defereggental

Die Ziele des PendlerInnen-Verkehrs in Osttirol lagen mehrheitlich im Süden und Südosten des Bezirkes (Lienz 67,1 %, Leisach 70,7 %, Heinfels 75,2 %, Abfaltersbach 77 %). Die EinpendlerInnen-Quoten in den drei Gemeinden des Defereggentals lagen 2010 zwischen 20 und 32 Prozent.

Wanderungssaldo 2012

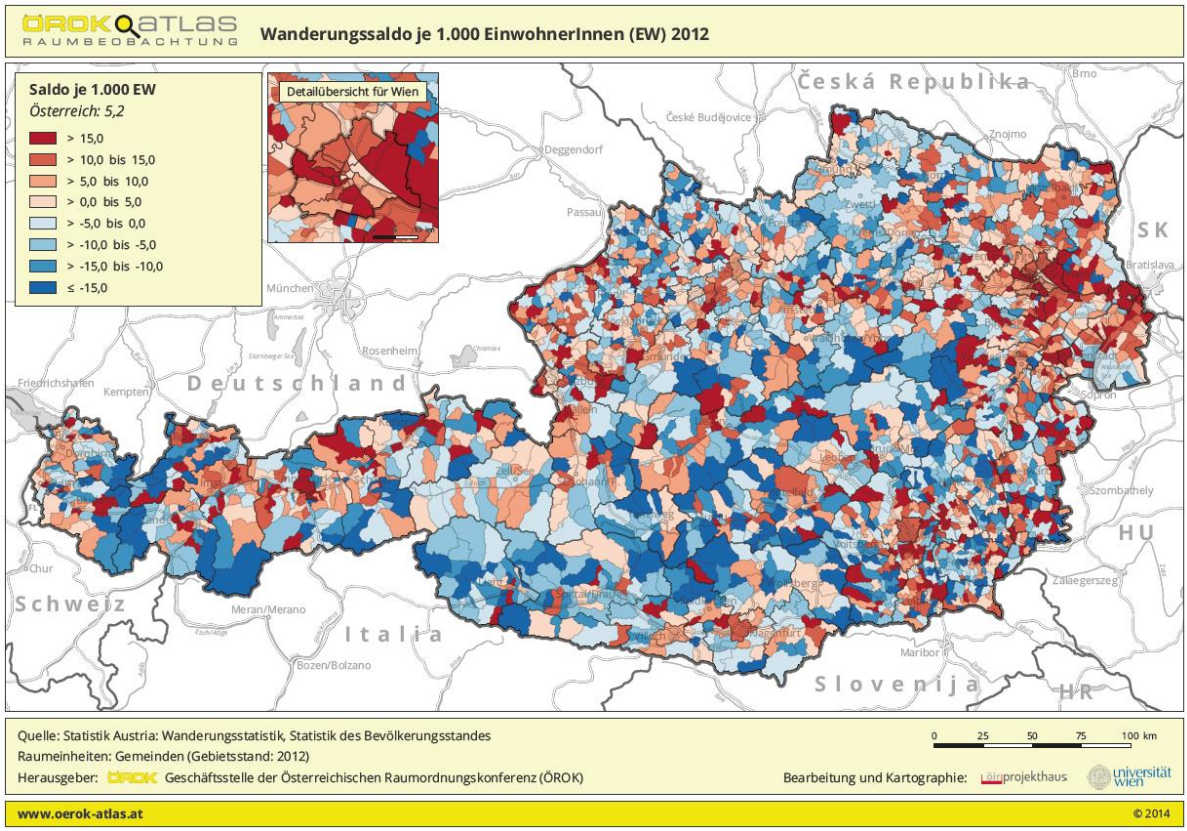

Abbildung 10: Wanderungssalden (Differenz der Zu- und Wegzüge) der Gemeinden in Österreich (Quelle: ÖROK Atlas: 2014)

Mithilfe des Wanderungssaldos können Abwanderungs- bzw. Zuwanderungsbewegungen, die mit der Verlegung des Wohnsitzes erfolgen, erkannt werden. Die obige Abbildung zeigt die Wanderungssalden der Gemeinden in Österreich für das Jahr 2012, wobei negative Werte (Abwanderung) in bläulicher Signatur und positive Werte (Zuwanderung) in rötlicher Signatur dargestellt sind.

Region Wien (4. bis 9. Bezirk)

In der Region Wien war der Wanderungssaldo 2012 durchwegs positiv und lag zwischen 0,0 und über 15,0 je 1.000 EinwohnerInnen. Dies lässt auf Zuzugstendenzen schließen, die bei den untersuchten Bezirken vor allem im 6., 8. und 9. Bezirk sehr ausgeprägt auftraten.

Region Graz

Der Wanderungssaldo 2012 der Stadt Graz bewegte sich zwischen 10,0 bis 15,0 je 1.000 EinwohnerInnen, lässt also auf Zuzug in die Stadt schließen. Noch stärkere Zuzugstendenzen lassen sich in den südlichen Gemeinden von Graz beobachten. Hier lag der Wanderungssaldo bei mehr als 15,0 je 1.000 EinwohnerInnen.

Region Eisenstadt

Der Wanderungssaldo von Eisenstadt und den Gemeinden in den Außenzonen rund um Eisenstadt belief sich im Jahr 2012 größtenteils auf mehr als 15,0 je 1.000 EinwohnerInnen und lässt somit auf Zuzugstendenzen in der Region schließen.

Region Waldviertel

Im Waldviertel war der Wanderungssaldo im Jahr 2012 in den Bezirken Zwettl und Waidhofen/Thaya Großteils negativ. Vor allem Gemeinden, die sich im Bezirk Krems-Land befinden, wiesen im Jahr 2012 einen positiven Wanderungssaldo von mehr als 15,0 je 1.000 EinwohnerInnen auf. Auffällig ist die Gemeinde Litschau im Bezirk Gmünd, die ebenfalls einen Saldo von mehr als 15,0 je 1.000 EinwohnerInnen erreichte.

Region Defereggental

Die Region Defereggental wies 2012 einen negativen Wanderungssaldo und somit Abwanderungstendenzen auf. St. Jakob und Hopfgarten im Defereggen verbuchten im Jahr 2012 einen Saldo von -15,0 oder weniger je 1.000 EinwohnerInnen. St. Veit im Defereggen wies einen Wanderungssaldo zwischen -15,0 und -10,0 je 1.000 EinwohnerInnen auf.

Arbeitslosenquote 2012

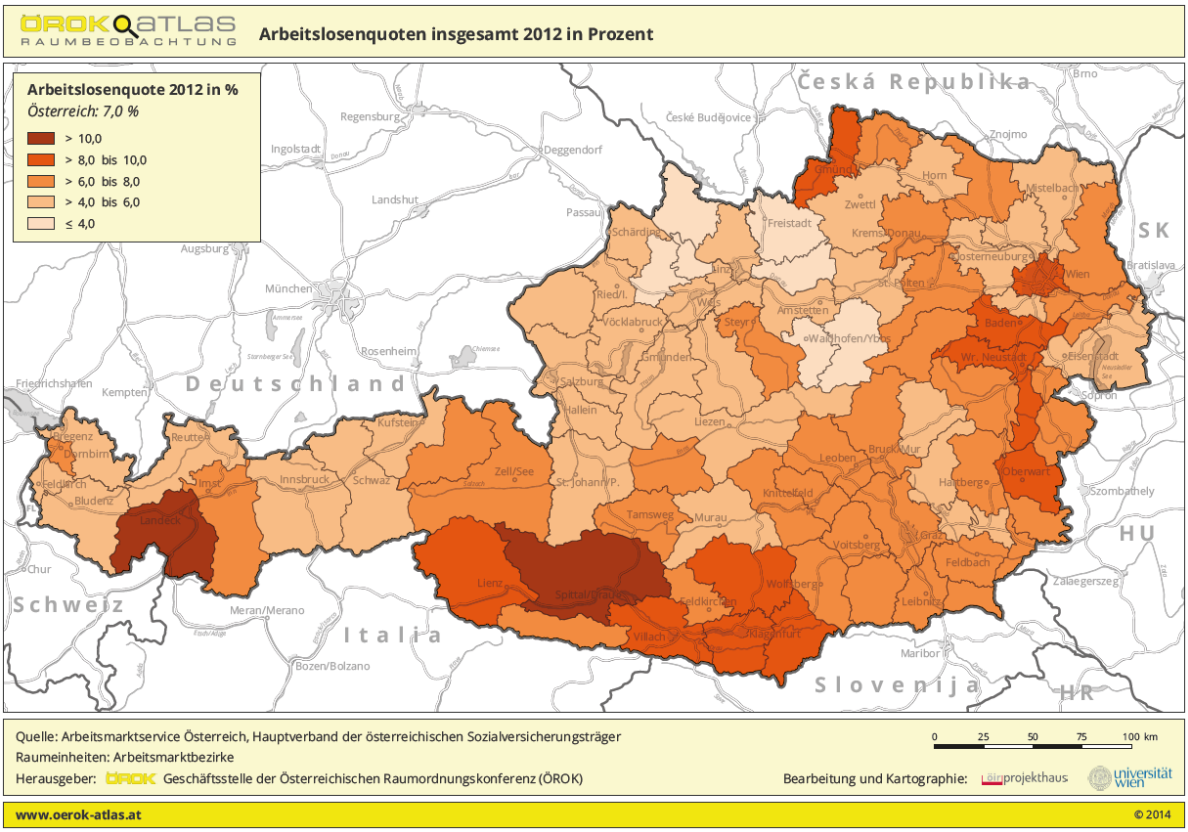

Abbildung 11: Arbeitslosenquoten in den NUTS-3-Regionen 2012 (Quelle: ÖROK Atlas: 2014)

Eine Person gilt laut Statistik Austria „als erwerbstätig, wenn sie in der Referenzwoche mindestens eine Stunde gearbeitet oder wegen Urlaub, Krankheit usw. nicht gearbeitet hat, aber normalerweise einer Beschäftigung nachgeht. Personen mit aufrechtem Dienstverhältnis, die Karenz- bzw. Kindergeld beziehen, sind bei den Erwerbstätigen inkludiert. Als arbeitslos gilt, wer in diesem Sinne nicht erwerbstätig ist, aktive Schritte zur Arbeitssuche tätigt und kurzfristig zu arbeiten beginnen kann.“ (Statistik Austria: 2014b)

Region Wien (4. bis 9. Bezirk)

Im Jahr 2012 betrug die Arbeitslosenquote in der Stadt Wien 9,5 Prozent, wobei 8,1 Prozent der Frauen und 10,9 Prozent der Männer keiner Beschäftigung nachgingen.

Region Graz

Für den Raum Graz ergab sich im Jahr 2012 eine Arbeitslosenquote von 7,6 Prozent, wobei 6,6 Prozent der Frauen und 8,4 Prozent der Männer von Arbeitslosigkeit betroffen waren.

Region Eisenstadt

Für die Stadtregion Eisenstadt ergab die Statistik für das Jahr 2012 eine Arbeitslosenquote von 5,5 Prozent. Dieser Wert lag unterhalb des gesamtösterreichischen Durchschnitts. Auch in Eisenstadt waren mehr Männer (5,7 %) als Frauen (5,3 %) nicht erwerbstätig.

Region Waldviertel

2012 war die Arbeitslosenquote innerhalb des Waldviertels im Bezirk Gmünd mit einem Wert von 9,3 Prozent am höchsten. Die restlichen Bezirke wiesen wesentlich geringere Arbeitslosenquoten (Horn 5,6 %, Zwettl 5,6 %, Waidhofen/Thaya 6,3 %, Großraum Krems 6,4 %) auf. Frauen waren auch im Waldviertel tendenziell weniger von Arbeitslosigkeit betroffen (Quoten bei Frauen in allen Bezirken außer Gmünd niedriger).

Region Defereggental

Die Arbeitslosenquote lag im Bezirk Lienz im Jahr 2012 bei 9,1 Prozent wobei zehn Prozent der Frauen und 8,5 Prozent der Männer keiner Beschäftigung nachgingen.

Bruttoregionalprodukt je EinwohnerIn im 3-Jahres-Mittel (2008–2010)

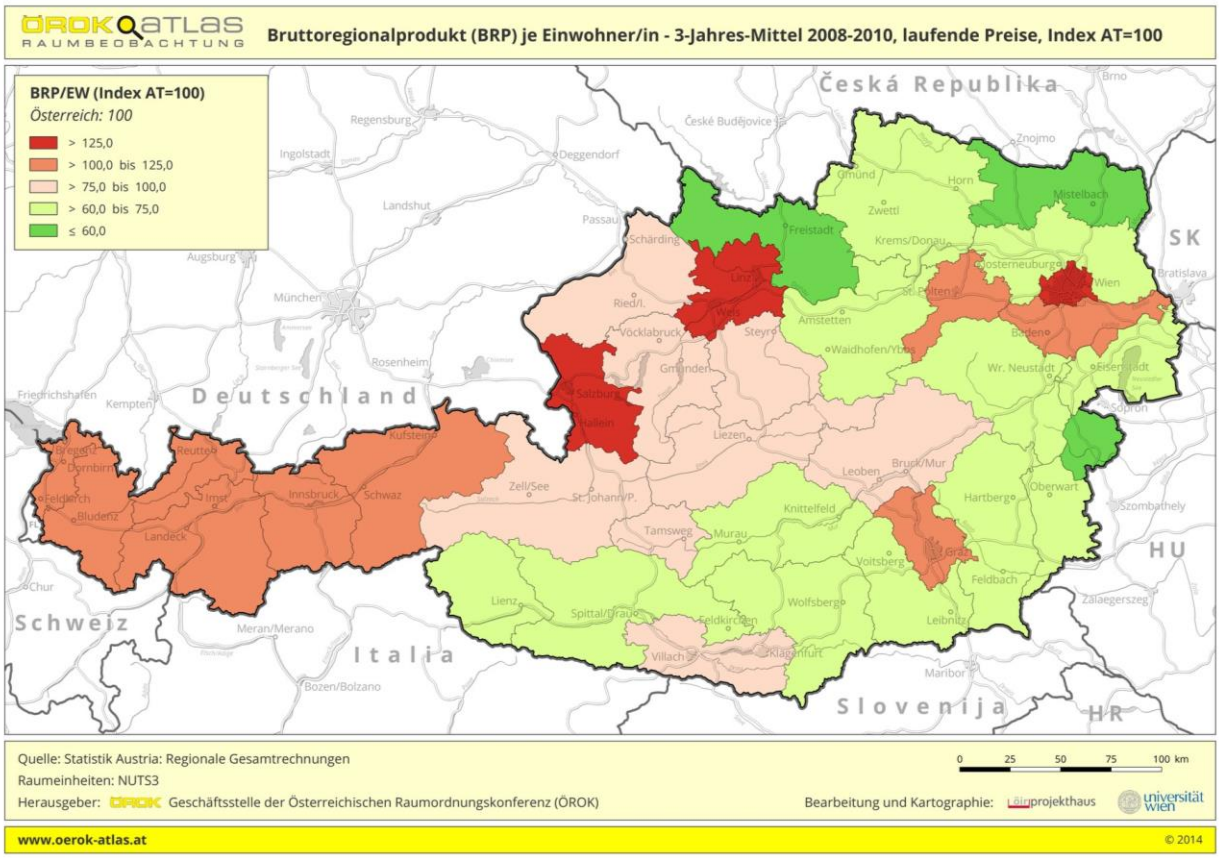

Abbildung 12: Bruttoregionalprodukt je EinwohnerIn der NUTS-3-Regionen im 3-Jahres-Mittel (2008–2010) (Quelle: ÖROK Atlas: 2014)

Das Bruttoregionalprodukt gibt Auskunft über die Wirtschaftsleistung einer Region und ist das regionale Pendant zum Bruttoinlandsprodukt auf nationaler Ebene.

Region Wien (4. bis 9. Bezirk)

Wien gehörte zu den wirtschaftsstärksten Regionen Österreichs. Das Bruttoregionalprodukt lag bei einem Wert von 130. Der Österreichschnitt lag bei 100.

Region Graz

Der Großraum Graz konnte im 3-Jahres-Mittel ein Bruttoregionalprodukt von 114 erzielen und lag über dem österreichweiten Durchschnitt.

Region Eisenstadt

Die NUTS-3-Region Nordburgenland, zu der der Großraum Eisenstadt zu zählen ist, wies 2008 bis 2010 einen unter dem Durchschnitt liegenden Bruttoregionalproduktwert von 74 auf.

Region Waldviertel

Das Waldviertel gehörte im 3-Jahres-Durchschnitt mit einem Bruttoregionalprodukt von 68 zu den eher schwächeren Wirtschaftseinheiten in Österreich.

Region Defereggental

Der Bezirk Lienz, in dem sich das Defereggental befindet, hatte im 3-Jahres-Schnitt ein Bruttoregionalprodukt von 74 und lag somit unter dem österreichischen Durchschnitt.

Zusammenlebensformen und die Organisation von Mobilität

Um die Zusammenlebensformen der Interviewpersonen anschaulich zu machen und auch deren – zum Teil sehr ausgeklügelten – Überlegungen, die eigene Mobilität und die Mobilität der Kinder und anderen zu betreuenden Personen zu organisieren, nachvollziehbar zu machen, sind in der Folge ausgewählte Fallbeispiele beschrieben. In manchen Fallbeispielen sind auch die Wege des gestrigen Tages beschrieben – auch dies gibt einen vertiefenden Einblick in die Komplexität der Wegeketten und Wegenetze von Personen mit Betreuungsaufgaben.

Fallbeispiel Frau F.

Frau F., 55 Jahre alt, lebt allein, hat vier erwachsene Kinder, zwei Söhne und zwei Töchter, und ist dreifache Großmutter. Frau F. hat folgendes Lebenskonzept: Sie nimmt sich Zeit, damit sie ihre Kinder bei der Betreuung deren Kinder unterstützen kann. Da sie keiner Erwerbstätigkeit nachgeht, hat sie die entsprechenden zeitlichen Ressourcen zur Verfügung. Dem Lebenskonzept folgend hat sie zwei Wohnsitze in unterschiedlichen Städten, welche sie so gewählt hat, dass sie in der Nähe ihrer Kinder wohnt. Einen ihrer Enkel holt sie regelmäßig vom Kindergarten ab, begleitet ihn nach Hause oder macht einen Ausflug mit ihm. Manchmal betreut sie ihn auch an Wochenenden. Die Betreuung der Enkelkinder an ihrem Nebenwohnsitz beschreibt Frau F. als *„[…] Alltagsunterstützung. […] Das heißt, auch die Kinder zum Kindergarten bringe, sie abhole, Freizeitaktivitäten mache, die Kinder betreue, wenn die Eltern überhaupt nicht da sind […] Und dann bin ich einfach da und lebe mit den Kindern den Alltag. […] Dann mache ich alles, was notwendig ist.“* (G_P7 #00:02:14-8#) Frau F. ist selbstständig mobil. Zwischen den Wohnsitzen pendelt sie entweder mit dem Zug oder mit dem Pkw hin und her. Den Pkw hat sie gekauft, um mit ihren Enkelkindern unterwegs sein zu können, und sie hat ihn mit zwei Kindersitzen für jedes Alter ausgestattet. Die Aufenthalte dauern meistens zwischen zwei und drei Wochen. Wenn Frau F. an ihrem Nebenwohnsitz allein unterwegs ist und das Wetter halbwegs mitspielt, entscheidet sie sich für das Fahrrad. Für längere Fahrten und Ausflüge mit ihren Enkelkindern, oder wenn die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu lange dauern würde, nimmt Frau F. den Pkw. An ihrem Nebenwohnsitz ist sie, außer bei längeren Fahrten, gemeinsam mit ihren Enkelkindern zu Fuß und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, da sie dies als bequemer und einfacher, als mit dem Pkw empfindet. Ihren jüngsten Sohn, der selbst keine Kinder hat, bindet sie in die Aktivitäten mit ein. Frau F. nennt dies *„[…]den Versuch, eine moderne, zeitgemäße Großfamilienstruktur*

zu erfinden […]". Sie versucht eine Struktur zu schaffen, *„[…] die den Nutzen oder ja die Ressourcen, die normalerweise eine Großfamilie hat, spürbar macht […]"* (G_P7 #00:04:54-8#), auch wenn nicht alle Familienmitglieder zusammenleben. Frau F. erklärt, dass eine Organisationsstruktur und eine gute Planung notwendig sind, um ihre Betreuungsaufgaben und Freizeit miteinander abzustimmen. Termine, wann sie die Betreuung der Enkelkinder übernimmt, werden ein halbes Jahr im Voraus ausgemacht. Frau F. beschreibt ihr Lebenskonzept, die Unterstützung ihrer Kinder, als *„regelmäßige Arbeit".* (G_P7 #00:07:21-9#)

Am gestrigen Tag holte Frau F. ihren Enkelsohn um die Mittagszeit zu Fuß vom Kindergarten ab und ging mit ihm in den Park spielen und anschließend gemeinsam mit dem Enkelkind zu sich nach Hause. Am Nachmittag brachte sie ihren Enkel mit dem Auto zum Elternhaus des Enkels zurück.

Fallbeispiel Frau L.

Frau L., Mitte 30, lebt gemeinsam mit ihrem Mann und ihren zwei Söhnen etwas außerhalb der Stadt. Frau L. ist im Moment Hausfrau, ihr Mann ist vollzeitberufstätig. Ihre Söhne besuchen die Schule. Neben ihren Söhnen, 16 und 17 Jahre alt, betreut Frau L. ihre Schwiegermutter und ihre Mutter. Zusätzlich kommen die Kinder einer Freundin einmal in der Wochen zum Essen vorbei und es finden Lerngruppen bei ihr zu Hause statt. Ihr Mann hilft bei der Betreuung seiner Mutter mit und an den Wochenenden unterstützt er gemeinsam mit Frau L. die Söhne bei deren Schulaufgaben.

Im Haushalt von Frau und Herrn L. steht ein Pkw zur Verfügung. Prinzipiell werden die meisten Wege, egal ob Freizeit oder Betreuungswege wie Bring- und Holdienste, mit dem Pkw zurückgelegt. Frau L. erklärt, dass sie den Pkw hauptsächlich aufgrund ihrer Betreuungsaufgaben benötigt. Hätte sie niemanden zu betreuen, würde sie *„[…] das Auto kaum brauchen".* (G_P5 #00:25:14-2#) Die Routinen am Morgen sind immer ähnlich: Aufgrund schlechter ÖV-Verbindungen bringt Frau L. ihre Söhne mit dem Pkw in die Schule, ihr Mann nutzt den öffentlichen Verkehr für den Weg zur Arbeit. *„Also in der Früh ist es immer das Gleiche, ich gebe meinen Mann bei der Straßenbahnstation ab und fahre mit den Jungs weiter. Fahre dann beim Rückweg meistens noch bei meiner Schwiegermutter vorbei, wenn die auch noch was will. Das ist dann so gegen acht, weiß sie, dass ich dann komme. Und dann fahre ich wieder nach Hause."* (G_P5 #00:04:05-8#) Nach Hause fahren die Kinder eigentlich immer mit dem Bus, nur selten werden sie abgeholt. Ist dies der Fall, achtet Frau L. darauf, dass sie nicht mehrmals fahren muss, sondern beide *„in einem Schwung"* abholt. Mutter und Schwiegermutter sind prinzipiell selbstständig, benötigen aber bei gewissen Tätigkeiten Unterstützung. Ihre Mutter fährt selbst mit dem Pkw, längere Fahrten oder größere

Einkäufe möchte bzw. kann sie aber nicht mehr alleine erledigen. Da die Schwiegermutter keinen Pkw besitzt, erledigt Frau L. mit ihr alle Wege, wie beispielsweise Friedhofsbesuche, mit dem Pkw. Die Jugendlichen der Lerngruppe, die Frau L. betreut, werden meistens von ihr abgeholt und je nach Wetter auch wieder nach Hause gebracht. Den Treffpunkt machen sich die Jugendlichen untereinander aus und teilen ihn Frau L. dann mit. *„Sie rufen sich untereinander an, sagen, du, wir treffen uns dort und dort. Dann werde ich angerufen: Wir warten alle dort, bis du uns holen kommst.“* (G_P5 #00:04:05-8#) Frau L. ist der einzige Elternteil, der solche Lerngruppen organisiert. *„Weil sie sind ja schon alt genug. Und ich bin halt ein Elternteil, der zu Hause ist. Und der auch kocht. Und das schätzen alle Jugendlichen, alle Burschen sehr, und damit kommen sie dann sehr gerne und lassen sich verköstigen und lernen dann gemeinsam Latein, Mathe oder was auch immer dann anfällt.“* (G_P5 #00:04:58-8#) Alle Einkäufe erledigt Frau L. mit dem Pkw. Einmal in der Woche macht sie einen Großeinkauf in einem Shoppingcenter außerhalb der Stadt. Kleine Besorgungen tätigt Frau L. nur, wenn sie schon mit dem Pkw unterwegs ist. *„Ich fahre ganz selten einmal eine Einkaufsfahrt von zu Hause weg einkaufen und wieder zurück. Also ich bin immer schon unterwegs, wenn ich einkaufe.“* (G_P5 #00:02:48-1#) Neben den Betreuungsaufgaben (Bring- und Holdienste, Einkaufen, Kochen etc.) kümmert sich Frau L. um den Haushalt. Bezüglich der Überlegung, wieder arbeiten zu gehen, erklärte Frau L.: *„Ich frage mich ab und zu, wie würde ich es machen, wenn ich einen Job hätte. Dann müsste ich massiv umplanen anfangen […] Dann könnte ich es erstens nur halbtags machen, weil es ganztags gar nicht gehen würde, weil wir ja auch noch ein Haus haben, und ich meine, dann könnte ich Samstag, Sonntag alles machen, und das möchte ich auch nicht, da hätte ich gar keine Freizeit mehr.“* (G_P5 #00:09:09-0#, #00:10:09-6#) Frau F. fände es schön, wenn ihren Söhnen bewusst wäre, *„[…] dass solche Dienste zum Wohlbefinden aller in der Familie auch gemacht werden müssen […]“* und dass unbezahlte Arbeit *„[…] mehr in der Gesellschaft angesehen wäre[…]“.* (G_P5 #00:09:06-8#)

Am gestrigen Tag fuhr Frau L. mit dem Auto zu ihrer Schwiegermutter, um von dort Sachen ihrer Schwiegermutter mit dem Pkw zum Recyclingcenter zu transportieren. Danach fuhr sie wieder zu ihrer Schwiegermutter. Von ihrer Schwiegermutter aus gelangte sie mit dem Auto um die Mittagszeit wieder nach Hause, um einigen Stunden später wieder zu ihrer Schwiegermutter zu fahren. Dort stellte sie ihr Auto ab und nahm den Bus, um in das Stadtzentrum zu gelangen. Nach einem Termin in der Innenstadt fuhr Frau L. am Nachmittag mit dem Bus zurück zu ihrer Schwiegermutter, um von dort mit dem Auto an den Stadtrand zu einem Autohaus zu fahren, um ein neues Auto anzuschauen. Am Abend fuhr sie mit dem Auto wieder zurück nach Hause.

Fallbeispiel Frau G.

Frau G., 30 Jahre alt, hat eine Ausbildung zur Krankenpflegerin gemacht und wohnt seit ihrem 15. Lebensjahr in der gleichen Stadt. Sie ist verheiratet und hat eine Tochter im Kindergartenalter. Gemeinsam wohnen sie in einem Mehrparteienhaus im Stadtzentrum. Frau G. ist erwerbstätig und arbeitet derzeit drei Tage die Woche im Landeskrankenhaus. Ihre Arbeitszeiten sind nicht immer regelmäßig, Frau G. hat Früh-, Spät- und Nachtdienste und auch Wochenenddienste. Ihr Mann hat eine eigene Firma und ist vollzeiterwerbstätig. Von Montag bis Freitag ist Herr G. nicht zu Hause, da er wegen seiner Arbeit in ein anderes Bundesland pendelt. Nur am Wochenende ist er da. Er pendelt entweder mit dem Nachtzug oder mit dem Autozug. Früher fuhr Frau G. oft mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Pkw zur Arbeit. Jetzt fährt sie immer mit dem Fahrrad. *„Egal wie, es gibt kein falsches Wetter. Es gibt nur die falsche Kleidung.“* (G_P4 #00:02:40-0#) Prinzipiell stehen dem Haushalt ein Pkw, das Firmenauto von Herrn G., eine Familienkarte für den öffentlichen Verkehr und zwei Fahrräder, eines davon mit Kindersitz, zur Verfügung. Frau G. ist hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Sie geht sehr gerne zu Fuß. Sie vermeidet es, mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Pkw zu fahren und nimmt dafür längere Fußwege in Kauf. Kleine Einkäufe werden am Nachhauseweg von der Kinderkrippe erledigt. Den Pkw verwendet Frau G. sehr selten, beispielsweise dann, wenn sie Nachtdienst hat und aufgrund dessen ihre Tochter zur Mutter bringt, oder für den Großeinkauf am Samstag, den sie immer gemeinsam mit ihrer Tochter macht. Ist der Mann gerade geschäftlich mit dem Auto unterwegs, muss sich Frau G. ein Auto für diese Fahrt organisieren. Ihr Mann hingegen fährt sehr viel mit dem Auto.

Wenn Frau G. arbeiten geht, ist die Tochter ganztagsbetreut, das bedeutet acht Stunden in der Kinderkrippe. An den Tagen, an denen Frau G. nicht arbeitet, ist die Tochter sechs Stunden in der Kinderkrippe. Diese Zeit nutzt sie, um sich um den Haushalt und um sich selbst zu kümmern. *„Weil ich dann den Einkauf machen kann und den Haushalt. Und meinen Sport. Also da kann ich Selbstpflege machen, Haushaltspflege und Ernährung.“* (G_P4 #00:04:02-3#) Für die Kinderbetreuung und die Haushaltsführung ist hauptsächlich Frau G. zuständig. Bei der Hausarbeit bekommt sie von ihrer Mutter manchmal Unterstützung. Diese wohnt jedoch etwas weiter weg und hat nur begrenzt Zeit. Wenn ihr Mann am Wochenende zu Hause ist, hilft er im Haushalt und bei der Kinderbetreuung mit. *„[…] er macht alles mit, also Geschirrspüler einräumen, er kocht mit, er achtet mehr auf das Kind. […]er macht sehr viel, aber die großen Putzarbeiten, das mache ich. Also er leert den Müll, ich brauche nichts sagen, also das ist ja, er sitzt mit der Maria [Name geändert] am Tisch und gibt ihr das Essen. Kocht für sie, und unter der Woche bin ich dafür zuständig.“* (G_P4 #00:05:27-0#) Hilfe bei der Kinderbetreuung im Alltag bekommt Frau G. von guten Freunden, einem Kindermädchen, von ihrer Mutter, den Schwiegereltern und der Schwägerin. Wenn Frau G. Frühdienst hat,

bringt das Kindermädchen die Tochter in die Kinderkrippe. Abgeholt wird die Tochter dann von Frau G. selbst, außer sie hat länger Dienst, was aber eher selten der Fall ist. Hat Frau G. Spätdienst, bringt sie die Tochter in der Früh zur Kinderkrippe. Fürs Abholen organisiert sie eine Person aus ihrem Verwandten- und Freundeskreis, ihrem *„Dorf“* (G_P4 #00:06:40-2#), wie sie es nennt. An Wochenenden, wenn Herr G. zu Hause ist, unternehmen sie gemeinsam mit der Tochter Familienausflüge. Je nachdem wie weit der Weg ist, fahren sie mit dem Pkw, dem Fahrrad oder gehen zu Fuß.

Am gestrigen Tag fuhr Frau G. in der Früh mit dem Fahrrad in die Arbeit, während eine bezahlte Hilfe ihre Tochter in die Kindergrippe brachte. Nach der Arbeit, gegen Mittag, fuhr sie mit dem Fahrrad wieder nach Hause. Von dort aus ging sie zu Fuß zur Kindergrippe, um ihre Tochter abzuholen. Auf dem Weg nach Hause ging sie mit ihrer Tochter einkaufen. Am Abend besuchte sie noch einen Yoga-Kurs, den sie mit dem Fahrrad erreichte.

Fallbeispiel Frau B.

Frau B, 48 Jahre alt, lebt allein mit ihrer fünfjährigen Tochter, *„[…] wobei das nur der offizielle Status ist“.* Sie *„[…] lebt in einer aufrechten Partnerschaft mit dem Papa des Kindes“.* (G_P49 #00:01:35-8#) Sie nennt ihren Partner ihren Mann, da sie *„[…] zwar nicht rechtlich geheiratet […]“* hätten, *„[…] aber rituell“.* (G_49 #00:05:50-9#) Frau B. hat drei weitere erwachsene Kinder aus einer früheren Beziehung. Zwei Söhne im Alter von 28 und 20 Jahren und eine Tochter im Alter von 25 Jahren. Alle drei sind außer Haus. Für die Tochter und den jüngeren Sohn ist Frau B.s jetziger Partner der Stiefvater, da er diese schon seit ihrem vierten bzw. neunten Lebensjahr kennt. Frau B.s Partner ist Künstler. Sie arbeitet als Angestellte und ist zugleich selbstständig. Sie hat eine Halbverpflichtung im öffentlichen Dienst und arbeitet *„[…] im Rahmen dessen zwei- oder drei Mal in der Woche, das hängt immer davon ab, welche Woche das gerade ist“.* (G_P49 #00:04:06-4#) Die Arbeitszeiten sind generell vormittags von 8:00 bis 14:00 Uhr. In ihrer Praxis arbeitet sie immer zwei Tage die Woche nachmittags bis 21:00 oder 22:00 Uhr. Sie füllt die Tage, die sie nicht im öffentlichen Dienst arbeitet, mit Arbeitstagen in ihrer Praxis aus. *„[…] ich habe immer zwei Nachmittagstage, wo ich arbeite, die restlichen Tage stehen der Familie zur Verfügung oder privaten Dingen. Und der Vormittag ist praktisch immer, dass ich arbeite. Teilweise von acht, teils von neun weg.“* (G_P49 #00:04:06-4#)

Die Wohnsituation gestaltet sich derzeit so, dass Frau B. und ihr Partner jeweils eine eigene Wohnung haben; die Tochter ist beim Wohnsitz von Frau B. gemeldet. Meistens ist die Tochter bei Frau B., aber es gibt auch Zeiten, wo das Kind bei seinem Vater ist. Frau B. wohnt am Stadtrand, während ihr Partner in einer Wohnung in der Innenstadt lebt. Die Entfernung beträgt ca. sieben Kilometer. Sie haben täglich Kontakt. Es gibt selten einen Abend, den sie

nicht gemeinsam verbringen. Das Paar besitzt zwar ein Auto, *„[…] aber das ist eigentlich im Alltag nicht wirklich präsent“.* (G_P49 #00:08:59-2#) Mit ihrer Tochter sind Frau B. und ihr Partner auf den Alltagswegen fast immer mit dem Rad unterwegs. Wegen der großen Distanzen fährt die Tochter nicht selbst, sondern sitzt im Kinderanhänger. Da Frau B.s Partner am Berg wohnt und auch der Kinderhort am Berg ist, haben beide ein E-Bike. In jeder der beiden Wohnungen gibt es eine E-Bike-Ladestation. Auch im Winter werden alle Wege primär mit dem Fahrrad zurückgelegt, und das schon seit Jahren. Nur wenn es *„[…] wirklich eisig ist und Schnee hat […]“* (G_P49 #00:08:59-2#), wird der Pkw genommen.

Die Tochter wird abwechselnd von Frau B., ihrem Mann oder ihrer Mutter vom Kinderhort abgeholt. Frau B.s Mutter holt das Kind mit ihrem Auto, in dem sie einen Kindersitz montiert hat, vom Kinderhort ab. Da Frau B. und ihr Partner nur einen Kinderanhänger besitzen und immer derjenige, der die Tochter betreut, den Kinderanhänger bei sich haben sollte, wird dies immer mehrere Tage vorher ausgemacht. Für Frau B. ist das *„[…] eine Logistikthematik“.* (G_P49 #00:14:27-0#) *„Meistens ist es so: Der Mann bringt fast immer das Kind. Ich bringe es selten. Ich hole es dreimal in der Woche, er holt es zweimal in der Woche. Also das heißt: Er führt das Kind hin, lässt den Anhänger dort, ich komme hin, nimm den Anhänger mit dem Kind.“* (G_P49 #00:14:55-7#)

Hinsichtlich der Hausarbeit beispielsweise Einkaufen, Putzen oder Waschen ist es so geregelt, dass sich jeder um den eigenen Haushalt kümmert. *„Er greift bei mir nichts an im Haushalt. Und ich bei ihm nicht. Wenn ich koche, wäscht er ab. Das schon, aber die Basisarbeit wird nicht gemacht. Also die Wäsche von der Tochter, die in A ist, wird in A gewaschen, und die in B wird in B gewaschen. Und wenn Jause einzukaufen ist, ist derjenige dran zum Einkaufen, der das Kind führt.“* (G_P49 #00:24:30-2#) Bezüglich der Erziehung der Tochter werden alle Entscheidungen gemeinsam getroffen. Frau B. beschreibt die Art des Zusammenlebens mit ihrem Partner und ihrer Tochter als *„Stay together, live apart“.* (G_P49 #00:27:03-9#)

Am **gestrigen Tag** in der Früh fuhr Frau B. mit dem Auto zum Wohnort ihres Partners, um von dort aus weiter zu Fuß in die Arbeit zu gehen. Mittags, nach der Arbeit, ging sie zu Fuß weiter zur Physiotherapie und danach in ein nahe gelegenes Restaurant, um dort ihren Mann und ihre Tochter zu treffen. Gemeinsam mit ihrer Tochter, ging sie zurück zum Auto, um nach Hause zu fahren.

Beispiel Frau T.

Frau T., 40 Jahre alt, ist geschieden und lebt mit ihrem derzeitigen Partner und mit ihren zwei Kindern, einem Sohn und einer Tochter aus erster Ehe, in einem Einfamilienhaus in der Stadt. Die Tochter ist 14 Jahre alt und besucht das Gymnasium. Der Sohn ist zwölf Jahre und geht

in die Neue Mittelschule. Ihr Partner hat auch Kinder. Sie sind schon über 20 und wohnen nicht bei ihnen.

Frau T. arbeitet halbtags an der Universität. Ihre Arbeitszeiten sind relativ starr, immer von 8:00 bis 13:00 Uhr von Montag bis Donnerstag, am Freitag hat sie frei. Ihr Partner ist vollzeiterwerbstätig, arbeitet wegen seiner führenden Position weit mehr als 40 Stunden die Woche. Dem Haushalt stehen zwei Pkws zur Verfügung, welche aber fast nie verwendet werden. *„Die Autos stehen so gut wie immer vor der Tür.“* (G_P47 #00:29:23-6#) Frau T. hat einen Kombi, den sie als Ausflugs- und Urlaubsauto nutzen, aber so gut wie nie in der Stadt fahren. Ihr Partner hat ein kleines Auto, das für kurze Fahrten und Bring- und Holdienste genutzt wird. Frau T. und ihr Partner fahren beide mit dem Fahrrad zur Arbeit. Frau T.s Arbeitsweg ist acht Kilometer lang, sie benötigt dafür 30 Minuten. Für die Wintermonate kauft sie sich ein Halbjahresticket für den öffentlichen Verkehr und fährt mit der Straßenbahn. Wege zur Post, zur Bank oder zur Apotheke werden auch mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für Begleitwege nutzt Frau T. wenn möglich das Fahrrad oder sie ist gemeinsam mit ihrer Tochter zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Ihre Tochter ist relativ selbstständig für ihr Alter. *„Also ich kann mich sehr gut auf sie verlassen. Sie fährt selber mit dem Rad in die Schule und kommt auch selbstständig heim. Im Winter halt mit der Bim.“* (G_P47 #00:08:25-3#) Auch ihr Sohn fährt selbst mit der Straßenbahn zur Schule und wieder nach Hause.

Frau T. stellt an sich selbst den Anspruch, dass sie für die Kinder selbst das Essen kocht und sie beim Lernen betreut. Der Sohn ist drei Tage in der Woche in der Nachmittagsbetreuung. Dort bekommt er Mittagessen und Lernbetreuung. Hilfe bei der Kinderbetreuung bekommt sie von ihren Eltern. Im Notfall fahren sie die Kinder in die Schule oder in den Sommerferien passen sie ein paar Tage auf die Kinder auf. Frau T.s Partner übernimmt von sich aus keine Betreuungsaufgaben. *„Wenn ich ihn konkret darum bitte, aber das ist dann so, dass ich es eine Woche vorher sagen muss.“* (G_P47 #00:28:01-5#) Grundsätzlich versucht Frau T. die Kinderbetreuung möglichst allein abzudecken. Neben der Betreuung ihrer Kinder übernimmt Frau T. noch Betreuungsaufgaben für ihren querschnittsgelähmten Bruder. Besuche *„[…] oder einfach für ihn da sein“.* (G_P47 #00:10:52-0#) Den Großteil der Pflege übernehmen aber Frau T.s Eltern. Frau T. empfindet Kinderbetreuung, zumindest die Betreuung ihres Sohnes, als Arbeit. *„Dem muss ich noch Dinge beibringen, viel zeigen, geduldig sein. Weil er Sachen nicht machen will. Da würde ich es noch als Arbeit bezeichnen. Bei meiner Tochter ist es langsam so weit, dass wir auf gleicher Ebene zusammenleben. Noch ist es meine Pflicht, dass ich mehr mache, vor allem zu Schulzeiten, dass ich eine Jause richte und so. Dass ein Mittagessen da ist, da bin ich verantwortlich, weil ich gehe einkaufen. Ich finanziere ihre Ausflüge, schaue, dass die Wäsche gewaschen ist.“* (G_P47 #00:24:38-0#) Frau T. beschreibt die Zusammenlebensform mit ihrem Partner und ihren zwei Kinder folgendermaßen: *„Es ist keine echte Familie, ich sage immer, es ist wie ein Auto, das mit einem Reserverad fährt. Drei*

echte Originalreifen und ein viertes, das noch dazu gekommen ist. Und es läuft alles ein bisschen, Höchstgeschwindigkeit darfst du nicht fahren damit. […] Es läuft, aber nicht so rund, wie es in einer Originalfamilie laufen würde.“ (G_P47 #00:05:56-9#)

Am **gestrigen Tag** fuhr Frau T. mit dem Fahrrad in die Arbeit. Dabei mied sie stark befahrene Straßen und fuhr hauptsächlich auf Fahrradwegen. Von der Arbeitsstelle aus fuhr sie mit dem Rad einkaufen und anschließend nach Hause, wobei sie dabei noch einmal ihre Arbeitsstelle passierte. Von zu Hause aus, holte sie ihre Tochter mit dem Auto ab. Am Nachmittag fuhr sie in Begleitung ihrer Tochter mit dem Auto eine Bekannte besuchen.

Beispiel Frau D.

Frau D., 38 Jahre alt, bekam kurz nach ihrem Studienabschluss mit 25 Jahren ihren ersten Sohn und war dann alleinerziehend. Acht Jahre später bekam sie ihren zweiten Sohn. Derzeit lebt sie mit ihren zwei Söhnen in der Innenstadt. Einmal ist sie umgezogen, ist aber möglichst in der Gegend geblieben, da sie hier ein Netzwerk hat. *„[…] nicht nur ein soziales, sondern auch medizinisch, therapeutisch, einkaufstechnisch, und die Nachbarschaft, und weil ich alles mit dem Rad fahren kann und weil die Wege kurz sind. Es gibt Kinderbetreuungseinrichtungen erreichbare, Parks.“* (G_P51#00:02:54-1#)

Frau D. arbeitet 32 Stunden an der Universität. Ihr üblicher Tagesablauf sieht so aus, dass sie um 6:00 Uhr aufsteht, schaut dass ihr älterer Sohn bis um 7:00 Uhr fertig ist und mit dem Fahrrad zur Schule fährt. Anschließend kümmert sie sich um den jüngeren Sohn, begleitet ihn mit dem Fahrrad in den Kindergarten und fährt dann weiter zur Arbeit. Als ihre Kinder noch kleiner waren, ist Frau D.s Mutter öfter bei der Betreuung für sie eingesprungen. Derzeit bekommt bzw. benötigt Frau D. wenig Hilfe aus ihrem sozialen Netzwerk und von ihrer Familie bei der Kinderbetreuung. Die Betreuung im Sommer ist so geregelt, dass sich Frau D. in den drei Wochen, in denen der Kindergarten geschlossen ist, Urlaub nimmt. Manchmal fährt einer ihrer Söhne für ein bis zwei Wochen zu seiner Oma oder zu seinem Vater.

Seit sieben Jahren besitzt Frau D. einen Pkw, weil *„[…] ohne Auto geht es nicht mehr mit zwei Kindern“.* (G_P51 #00:02:54-1#) Trotzdem fährt sie möglichst alle Wege bis zu ihrer persönlichen Fahrradgrenze mit dem Fahrrad. Ist das Wetter zu schlecht, die Strecke zu weit oder die Transportlast zu groß, nimmt Frau D. das Auto, auch wenn es sie persönlich stört. *„Und für mich ist so die Rechnung, wenn ich die Energie nicht habe körperlich und geistig mit dem Rad zu fahren, dann muss ich sozusagen die Energie des Autos nutzen, sprich Geld und ein Stück Umweltverschmutzung.“* (G_P51 #00:15:09-1#) Der Pkw wird hauptsächlich für den Großeinkauf verwendet, den sie gemeinsam mit ihren zwei Söhnen am Wochenende alle zwei bis drei Monate erledigt oder für Dienstreisen. Den öffentlichen Verkehr nutzt Frau D. so gut

wie nie, da sie ihn nicht mag. Lieber fährt sie mit dem Fahrrad oder mit dem Pkw. Ausflüge am Wochenende mit den Kindern macht Frau D. nicht so gerne. Als *„intensive Stadtbewohnerin“* (G_P51 #00:29:57-1#) und durch die Belastungen im Alltag durch Job, Kinder und Haushalt ist Frau D. froh, wenn sie „[…] *nirgends mehr hin muss […]“* (G_P51 #00:29:57-1#), und nutzt die Freizeitangebote in ihrer Umgebung.

Beispiel Herr E.

Herr und Frau E., ca. 40 Jahre alt, leben mit ihren gemeinsamen Kindern, zwei Söhnen, in einer Altbauwohnung in einem zentrumsnahen Stadtbezirk. Die Söhne sind vier und neun Jahre alt, ein dritter Bub wird erwartet. Bis vor kurzem lebte die Familie mit anderen Mitbewohnerinnen und Mitbewohnern als WG zusammen. *„[…] bis vor letzte Woche war das immer noch eine WG, nur wir haben uns halt als Familie vermehrt, und dadurch ist halt immer, wenn jemand ausgezogen ist, haben wir ein Zimmer dazu genommen. Und jetzt seit einer Woche wohnen wir jetzt zu viert allein.“* (W_P83 #00:02:58-2#)

Von den WG-Mitgliedern bekamen Herr und Frau E. Unterstützung bei der Kinderbetreuung. Beispielsweise passten sie auf die Kinder auf, wenn sie kurz einkaufen gingen. Oder auch am Abend, wenn die Kinder schliefen und die MitbewohnerInnen sowieso zu Hause waren, konnten Herr und Frau E. für ein, zwei Stunden fortgehen. Für die Kinderbetreuung am Abend wurden die MitbewohnerInnen bezahlt, fürs kurze Aufpassen am Nachmittag nicht. Herr E. erzählt von der Überlegung, jemanden zu suchen, der noch für zwei Jahre bei ihnen wohnt, *„[…] weil das einfach immer wunderbar funktioniert hat mit der Kinderbetreuung“.* (W_P83 #00:04:02-9#) Herr E. erklärt, dass das Familienleben in der WG immer sehr gut funktioniert hat und dass es für die Kinder *„ganz interessant“* und vor allem für den älteren Bub *„komplett normal war“* (W_P83 #00:05:56-2#), dass noch weitere Leute mit ihnen gemeinsam in der Wohnung lebten. Weitere Unterstützung bei der Kinderbetreuung bekommen Herr und Frau E. von Freunden, die manchmal auf die Kinder aufpassen. Das passiert aber nicht regelmäßig, sondern eher in Notfällen.

Während seiner Studienzeit arbeitete Herr E. befristet und auf Werkvertragsbasis. Seit 14 Jahren hat er einen fixen Job bei der gleichen Firma. Herr E. hat schon immer 30 Stunden gearbeitet. Frau E. ist im Krankenhaus für 25 Stunden angestellt. *„Es war sehr luxuriös, als wir noch keine Kinder hatten. Und jetzt mit Kindern ist das perfekt zum Aufteilen der Betreuungspflichten.“* (W_P83 #00:08:13-0#) Herr E. bewundert Leute, die 40 Stunden arbeiten, möchte das für sich selbst aber nicht. Herr E. kann seine Arbeitszeiten trotz Kernzeiten, in denen er im Büro sein muss, relativ flexibel einteilen. Seine Kernarbeitszeiten sind Montag von 9:00 bis 13:00 Uhr, Dienstag den ganzen Tag und Donnerstag am Nachmittag von 13:00 bis 19:00 Uhr. Mittwoch und Freitag kann er sich die Arbeitszeit flexibel

einteilen. Seine Frau arbeitet vormittags von Montag bis Freitag fix, die Nachmittage kann sie sich vollkommen flexibel einteilen. Meistens macht sie am Montagnachmittag Hausbesuche.

Die Arbeitsorganisation innerhalb der Familie hinsichtlich der Kinderbetreuung ist relativ klar getrennt. Herr E. bringt den jüngeren Sohn in der Früh meistens mit dem Fahrrad zum Kindergarten und fährt dann zur Arbeit weiter. Frau E. holt den Sohn am Nachmittag ab. Der ältere Sohn geht selbst in die Schule und wieder nach Hause. Dem Haushalt steht kein Pkw zur Verfügung. Je nach Wetter fährt das Kind im Kindersitz mit oder mit dem Laufrad. Herr E. schaut darauf, dass er möglichst immer mit dem Fahrrad fährt, auch im Winter. Frau E. ist ebenfalls *„eine intensive Radfahrerin“.* (W_P83 #00:21:05-0#) Bei Regenwetter nutzt Herr E. gerne die Kombination Roller/U-Bahn, vor allem seit er und seine Frau eine Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr besitzen. In seiner Freizeit und für Erledigungen geht Herr E. auch viel zu Fuß. Für größere Transporte, wie für Möbel oder Sperrmüll, oder für den Urlaub im Sommer wird das Auto der Schwägerin ausgeborgt. Freizeitaktivitäten, wie Ausflüge, werden meist mit öffentlichen Verkehrsmitteln und/oder mit dem Fahrrad gemacht. Generell machen Herr und Frau E. sehr viel in der Stadt. *„Oder am Wochenende, […] das hat sich überhaupt nicht geändert mit den Kindern, dass wir einfach mit der S-Bahn […] rausfahren. Mit den Rädern irgendwo eine Runde fahren […] und mit der anderen S-Bahn wieder rein“.* (W_P83 #00:18:36-3#) Der jüngere Sohn sitzt bei solchen Radausflügen im Kindersitz und der ältere Sohn fährt mit seinem eigenen Fahrrad. Einkaufen gehen Herr und Frau E. meistens täglich, da die Einkaufsgelegenheiten nur eine Minute von ihrer Wohnung entfernt sind. Zusätzlich bezieht der Haushalt ein Biokistl und am Wochenende wird ein Großeinkauf gemacht. Der Großeinkauf gestaltet sich so, dass Herr E. oder seine Frau mit einem großen Rucksack oder einem Trolley einkaufen gehen.

Haushaltspflichten werden 50 zu 50 aufgeteilt. *„Wobei es schon so Sachen gibt, die eher ich mache und eher sie macht. Also es gibt schon so Arbeitsaufteilungen, die nicht so ausgemacht sind, aber die sich über die Jahre so entwickelt und bewährt haben. Und da gibt es nicht die Diskussionen und Streitereien. Das ist recht klar.“* (W_P83 #00:13:23-1#) Als Unterstützung bei der Hausarbeit beschäftigen Herr und Frau E. eine Putzfrau, die alle 14 Tage bei ihnen in der Wohnung vier Stunden lang putzt.

Am gestrigen Tag fuhr Herr E. mit dem Fahrrad zu einem geschäftlichen Termin in die technische Universität. Zur Mittagszeit fuhr er mit dem Rad von dort aus zur Mariahilfer Straße. Dort ging er in einige Geschäfte. Am frühen Nachmittag fuhr er mit dem Rad zu einem weiteren beruflichen Termin in den angrenzenden Bezirk. Nach dem Termin ging er, das Fahrrad schiebend, mit einer Kollegin zu Fuß in ein nahe gelegenes Kaffeehaus. Auf dem Nachhauseweg besorgte er, ebenfalls mit dem Fahrrad, noch Farbe für seine Wohnung.

Beispiel Frau U.

Frau U, ca. 45 Jahre alt, lebt gemeinsam mit ihren zwei Söhnen in einem Haushalt in der Stadt. Die Söhne sind acht und neun Jahre alt und besuchen beide die Volksschule. Der Vater der Kinder, der frühere Partner von Frau U., wohnt in einer eigenen Wohnung nur fünf Minuten entfernt. Frau U. ist beruflich viel unterwegs und ist üblicherweise nur das Wochenende über, von Freitag bis Sonntag, zu Hause. Am Montag pendelt Frau U. meistens mit ihrem Pkw oder mit einem Firmenauto in die Firmenzentrale in eine andere Stadt. Montagabend fährt Frau U. mit dem Pkw oder fliegt ins Ausland. Donnerstagnacht kommt sie nach Hause. Frau U. beschreibt ihre Arbeitszeiten als relativ flexibel, abhängig davon ob gerade große Projekte anstehen. Dann hat sie *„halt nicht eine 40-Stunden-Woche sondern eine 70-Stunden-Woche.“* (W_P83 #00:13:14-9#) In ruhigeren Zeiten kann Frau U. auch am Mittwoch oder Donnerstag nach Hause fahren und von dort aus arbeiten. Prinzipiell kann Frau U. mit ihrem Laptop und Handy überall arbeiten, wo immer sie einen Platz zum Sitzen hat. Der Grund warum sie ins Büro fährt, ist um mit Leuten zu kommunizieren. *„Und das ist in meinem Bereich, wo du halt Unterlagen abstimmst, Fragen von Beratern usw. abstimmst ganz wichtig. Das geht übers Telefon schwer.“* (W_P83 #00:13:14-9#)

Wenn Frau U. von Montag bis Freitagabend beruflich beschäftigt ist, passt eine Nanny auf die Kinder auf. Ein Babysitter bzw. eine Babysitterin oder eine Tagesmutter hätte Frau U. nicht geholfen, da sich jemanden braucht, der auch über Nacht bleibt und den *„Vollzeitjob“*(E_P28 #00:07:46-5#) Kinderbetreuung übernehme. Die Nanny lebt von zwei Wochen zehn Tage in Frau U.s Haushalt und fährt anschließend vier Tage nach Hause. Während dieser Zeit übernimmt die Nanny alle Aufgaben und kümmert sich um die Kinder. *„Sie geht einkaufen, bringt die Kinder in die Schule, holt sie wieder ab, bringt sie zu den verschiedensten Hobbies die sie haben. Am Abend wenn ich nicht da bin, legt sie sie schlafen. Geschichte vorlesen, was halt so dazu gehört.“* (W_P83 #00:12:15-6#) Frau U. stellt der Nanny für ihre Betreuungsaufgaben ein eigenes Auto zur Verfügung. Arbeitet Frau U. zu Hause, kümmert sich die Nanny untertags um die Kinder und den Haushalt und Frau U. kümmert sich am Abend, wenn sie mit ihrer Arbeit fertig ist, um die Kinder.

Neben der Betreuung der Kinder kümmert sich Frau U. um ihre Oma und ihre 85-jährige Tante. Frau U.s Oma ist sehr rüstig für ihr Alter und macht den Haushalt noch selber, geht aber nicht mehr gerne raus. Für sie tätigt Frau U. kleine Erledigungen, wie den Einkauf oder geht für sie zur Post. Ihre Tante ist noch selbstständig mobil. Frau U. unterstützt sie eher bei organisatorischen Aufgaben, wie den Handwerkerbestellen und auch bei schwereren Arbeiten wie beim Rasenmähen.

Frau U. und der Vater der Kinder teilen sich die Kinderbetreuung nach einem flexiblen System auf. Prinzipiell ist die Kinderbetreuung so organisiert, dass die Kinder zehn Tage bei ihr sind

und vier Tage bei ihm, üblicherweise an Wochenenden von Freitag bis Dienstag. *„Wobei das nicht 100 prozentig ist. Da geht es eher ums Schlafen […]“* Haben die Kinder beispielsweise unterschiedliche Dinge vor *„[…]der eine bei einer Geburtstagsparty eingeladen, der andere hat Treffen mit dem Pfarrer, weil er zur Kommunion geht“* begleitet jeder Elternteil eines der Kinder zum jeweiligen Termin. *„Wir stimmen uns ab, dass es für die Kinder gut ist und passt.“* (W_P83 #00:14:55-6#) Sind die Kinder beim Vater kann Frau U. sie trotzdem sehen, und umgekehrt. In den Ferien teilen Frau U. und ihr früherer Partner die Kinderbetreuung so auf, wie sie es brauchen. Weitere Unterstützung bei der Kinderbetreuung erhält Frau U. von ihrer Mutter, die nur wenige Minuten entfernt wohnt. Frau U.s Mutter kümmert sich zumindest einmal in der Woche um ihre Enkelsöhne. Manchmal springt sie für Frau U. ein, wenn diese aus beruflichen Gründen keine Zeit hat, beispielsweise bei Arztterminen.

Frau U.s Söhne gehen selbstständig, ohne Begleitung eines Erwachsenen in die Schule. Meistens sind sie zu zweit unterwegs oder gemeinsam mit anderen Kindern. *„Ja teilweise bis zu sechs, sieben Kinder. Weil sich die halt zusammenschließen. Also die treffen sich dann einfach am Weg und haben ihren Spaß.“* (W_P83 #00:11:20-8#) Der Fußweg zur Schule dauert 20 Minuten. *„Und da können sie aber schon trödeln und Kastanien anschauen und was weiß ich noch alles.“* (W_P83 #00:10:53-9#) Bei Regenwetter oder wenn es eisig ist, werden sie mit dem Pkw in die Schule gebracht. Sind die Kinder an Schultagen bei ihrem Vater, begleitet er sie ein Stück den Schulweg entlang bis über eine größere Straße, den Rest des Weges gehen sie alleine.

Am gestrigen Tag ging Frau U. mittags mit ihren Kindern zu Fuß zu ihrer Mutter essen. Nach dem Essen gingen sie wieder zurück zur Wohnung. Am Nachmittag fuhr sie mit dem Auto in die Stadt, um Besorgungen zu machen. Danach fuhr sie dieselbe Strecke mit dem Auto wieder zurück.

Beispiel Frau K.

Frau K., 33 Jahre alt, wohnt mit ihrem Mann, Herrn K., und ihren zwei Kindern in einem Einfamilienhaus. Frau K. beschreibt die Wohnlage als *„sehr abgelegen“* (OT_P31 #00:01:19-5#). Ihre Kinder sind zehn und zwölf Jahre alt. Die Familie wohnte früher mit Herr K.s Mutter und Tante in einem Einfamilienhaus. Aufgrund von Platzmangel und Generationskonflikten haben Frau und Herr K. beschlossen, ein eigenes Haus gleich gegenüber dem alten zu bauen. Sie hätten zwar die Möglichkeit gehabt, den oberen Stock auszubauen, aber da sie das nicht wollten und Herr K. nicht von daheim wegwollte, war dies für sie die einzige Option. Die Generationskonflikte beschreibt Frau K. folgendermaßen: *„[…] es hat schon mit der Kindererziehung angefangen. Sie [Schwiegermutter] hat immer alles besser gewusst. Mit dem*

Kochen: Man konnte nur kochen, was sie bestellt hat. Und wie sie es gern hat. Und jetzt funktioniert es tadellos. Jetzt darf jeder tun, wie er meint.“ (OT_P31 #00:14:50-5#)

Seit 2001 ist Frau K. Hausfrau und arbeitet nebenberuflich noch ein paar Stunden in der Lebensmittelproduktion. Frau K. ist für zehn Stunden die Woche gemeldet, ihre Arbeitszeiten variieren aber. *„Ich mache die eine Woche mehr Stunden, dann bleibe ich wieder eine Woche daheim. [...] kann auch sein, dass ich die Woche mal 30 Stunden mache und danach drei Wochen daheim bin.“* (OT_P31 #00:02:59-1#) Frau K. spricht das mit ihrer Chefin, die ihre Freundin ist und Kinder im gleichen Alter hat, ab. *„Einfach aufgrund dessen, dass wir mit den Kindern eingespannt sind, ja man muss sich ein bisschen flexibel gestalten.“* (OT_P31 #00:02:59-1#) Frau K.s Arbeitsstelle ist im Dorf. Mit dem Pkw ist sie ca. zehn bis zwölf Minuten unterwegs. Herr K. arbeitet Vollzeit bei der Rettung.

Die Familie ist auf ein Auto angewiesen, weil in ihrem Wohnort kein öffentliches Verkehrsmittel fährt. Dem Haushalt steht ein Pkw zur Verfügung, den Herr K. braucht, wenn er arbeiten geht. Frau K. darf sich dann das Auto der Schwiegermutter ausborgen, wenn sie arbeiten geht oder etwas zu erledigen hat. Im Winter brauchen sie oft Schneeketten. Die Lawinengefahr ist nicht groß – aber im Frühling, wenn es zu tauen beginnt, gibt es öfter Straßensperren wegen der Steinschlaggefahr. *„Dann fährt man halt in der Früh, wenn es noch kalt ist, und schaut, dass man unter Tags nicht fahren muss.“* (OT_P31 #00:04:17-7#) Einmal in der Woche fährt Frau K. gemeinsam mit ihren Kindern mit dem Pkw einkaufen. Frau K. und ihre Freundinnen aus der Nachbarschaft unterstützen sich gegenseitig bei Besorgungen und bei Einkäufen *„[...] wenn einer in die Stadt fährt, wird er immer fragen, ich fahre in die Stadt, brauchst du was? [...] Also es wird immer geschaut: Kann ich für irgendjemanden was mitnehmen?“* (OT_P31 00:12:26-8#)

Ein typischer Tagesablauf schaut so aus, dass alle Familienmitglieder um 6:00 Uhr aufstehen. Herr und Frau K. machen gemeinsam Frühstück, während die Kinder die Haustiere versorgen. Gefrühstückt wird großteils gemeinsam, außer Herr K. fängt schon früher an zu arbeiten. Um ca. 7:00 Uhr werden die Kinder im Dorf von einem Taxi abgeholt. Der jüngere Sohn wird vom Taxi direkt zur Schule gefahren. Der ältere Sohn besucht die Hauptschule im Nachbarort und wird vom Taxi zur Bushaltestelle gefahren. Von dort aus fährt er mit dem Postbus zur Hauptschule weiter. Nachdem Herr K. und die Kinder das Haus verlassen haben, räumt Frau K. das Frühstück zusammen. An einem Arbeitstag verlässt Frau K. zwischen 8:15 und 8:30 Uhr das Haus, je nachdem wie sie wegkommt.

Neben ihren zwei Kindern unterstützt Frau K. auch ihre Schwiegermutter und deren Schwester, die Tante von Herr K. Beide sind schon ein bisschen älter und besitzen keinen Führerschein. Frau K. fährt mit ihnen zu Terminen oder geht für sie einkaufen. Im Gegenzug unterstützt die Schwiegermutter Frau K. bei der Kinderbetreuung und passt manchmal auf die Kinder auf.

Am gestrigen Tag fuhr Frau K. vom Wohnhaus aus in der Früh mit dem Auto in den Nachbarort zur Arbeit. Zu Mittag fuhr sie dieselbe Strecke wieder nach Hause. Von zu Hause aus fuhr sie mit ihren Kindern in die Bezirkshauptstadt zu einem Arzttermin und machte noch einige Besorgungen. Am Nachmittag fuhr die Familie wieder nach Hause.

Weitere ausgewählte Wege des gestrigen Tages

Frau C.

Am gestrigen Tag brachte Frau C. ihren jüngsten Sohn in der Früh zu Fuß in den Kindergarten. Kurz darauf brachte sie ihren älteren Sohn mit dem Auto zu seiner Arbeitsstelle. Danach fuhr sie dieselbe Strecke zurück und traf sich auf dem Weg mit einer Freundin in einer Konditorei. Bevor sie wieder nach Hause fuhr, besorgte sie noch etwas im Baumarkt. Am Nachmittag fuhr sie von zu Hause aus gemeinsam mit zwei ihrer Kinder in die nächste größere Stadt, wobei sie auf dem Weg noch bei einem Geschäft anhielt. Danach fuhr sie mit ihren Kindern wieder nach Hause. Am Abend ging Frau C. eine Runde laufen.

Frau X.

Am gestrigen Tag startete Frau X. in ihrem Wohnort und fuhr als Beifahrerin im Auto zum Kindergarten ihres Kindes. Von dort aus führte ihr Weg als Beifahrerin in die Bezirkshauptstadt, wo sie Amtswege mit dem Auto als Beifahrerin zurücklegte. Als Beifahrerin gelangte sie wieder zum Wohnort und erledigte dort zu Fuß Einkäufe. Zu Mittag fuhr sie mit ihrem eigenen Auto ihr Kind von der Betreuungsstelle abholen und wieder zurück nach Hause.

Frau H.

Am gestrigen Tag fuhr Frau H. in der Früh ihr jüngstes Kind mit dem Auto in den nächsten Ort in den Kindergarten. Vor dort fuhr sie im Anschluss mit dem Auto zu drei verschiedenen Geschäften. Nach dem Einkauf fuhr sie wieder nach Hause. Am Nachmittag fuhr sie mit dem Auto in die Bezirkshauptstadt, um einen Gebärdensprachkurs zu besuchen. Am Abend fuhr sie nach dem Kurs ohne Umwege wieder nach Hause.

Frau Z.

Am gestrigen Tag ging Frau Z. in der Früh gemeinsam mit ihrem Sohn zur Straßenbahnstation. Zuerst gelangten sie mit der Straßenbahn zur Betreuungsstätte des Sohnes, von wo aus Frau Z. alleine weiter zu ihrer Arbeitsstelle fuhr, wobei sie dreimal umsteigen musste. Am Nachmittag gelangte sie mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zurück zu ihrem Sohn, um ihn abzuholen. Von der Kindertagesstätte aus ging Frau Z. zu Fuß mit ihrem Sohn nach Hause.

Die Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben

Das Charakteristische

Am Ende der Interviews wurde an die InterviewpartnerInnen folgende abschließende Frage gestellt: „Was ist für Sie das Besondere, das Charakteristische beim Unterwegssein mit [Ihrem Kind, Ihren Kindern, Ihrem Eltern, …]?“ bzw. „Worin liegt für Sie der große Unterschied zum Alleine Unterwegssein?“

Die Frage wurde bewusst am Ende des Gesprächs an die InterviewpartnerInnen gestellt. So konnten die Interviewten ihre Mobilität und ihre Mobilitätsmuster nach ca. einer Stunde Interview reflektieren und den für sie wesentlichen Unterschied zwischen dem Alleine Unterwegssein und Unterwegssein für bzw. mit jemandem (Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung) benennen und reflektieren.

Aus den Antworten ergaben sich fünf Charakteristika, anhand derer die wesentlichen Unterschiede zwischen dem Unterwegssein mit anderen und dem Alleinunterwegssein aufgezeigt werden können:

- erhöhte Verantwortung
- Zeitfaktor und Organisation des Alltags
- Einfluss auf Verkehrsmittelwahl
- spezielle Ansprüche der zu begleitenden Personen
- soziale Aspekte und Perspektivenwechsel

Beim Unterwegssein mit anderen ist man nicht nur für sich selbst verantwortlich, sondern übernimmt auch Verantwortung für die Person, die begleitet wird. Ein Weg wird nicht einfach nebenbei zurückgelegt, sondern wird für die Person, die begleitet, zu einer vielschichtigen Aufgabe. Zeit als Charakteristikum des Unterwegsseins mit anderen beeinflusst die Person, die begleitet, und deren Alltagsmanagement auf unterschiedlichen Ebenen. Der zeitliche Rahmen zur Erledigung von Aufgaben und Wegen wird stark von äußeren Faktoren wie Arbeitszeiten, Schulbeginn bzw. -ende oder Kindergartenöffnungszeiten vorgegeben. Bezüglich des Zeitmanagements von Menschen mit Betreuungsaufgaben zeigt sich generell ein Spannungsfeld zwischen minutiöser Organisation und Flexibilität. Einerseits verlangt die Betreuungspflicht, dass Alltag und Wege durchgeplant werden, um Aufgaben pünktlich erledigen zu können und den vorgegebenen zeitlichen Rahmen möglichst effizient zu nutzen. Andererseits ist auch ein gewisses Maß an Flexibilität nötig, um auf unerwartete Änderungen reagieren zu können. Hinzu kommt, dass Wege, die gemeinsam mit anderen zurückgelegt werden, mehr Zeit in Anspruch nehmen als Wege, die alleine zurückgelegt werden.

Während sich die Befragten beim Alleinunterwegssein auf sich selbst konzentrieren können, stehen beim Unterwegssein mit anderen Personen die Person, die begleitet wird, und deren Bedürfnisse und Ansprüche im Mittelpunkt. Beim Alleinunterwegssein wird die Verkehrsmittelwahl durch äußere Faktoren (wie Wetter, Wegezweck etc.) und persönliche Faktoren beeinflusst. Beim Unterwegssein mit anderen kommen Bedürfnisse und Ansprüche der zu begleitenden Person als weitere Einflussfaktoren hinzu. Die Überlegung in Bezug auf die Wahl des Verkehrsmittels wird komplexer und wird zum Teil auch eingeschränkt. Es zeigte sich, dass beim Unterwegssein mit Kindern oder älteren Personen der Pkw, wenn verfügbar, aus praktischen Gründen oft bevorzugt wird oder aus Sicht der InterviewpartnerInnen als einziges Verkehrsmittel infrage kommt.

Die Bedürfnisse der zu begleitenden Personen wirken sich auch auf die Wahl des Weges aus. Je nach zu begleitender Person muss der Weg bestimmte Qualitäten aufweisen, um geeignet zu sein. Beispielsweise benötigen ältere Personen und Personen mit eingeschränkter physischer Mobilität möglichst barrierefreie, kurze Fußwege; Kinder brauchen Wege, die möglichst sicher sind; beschattete Haltestellen, Warte- und Spielplätze erhöhen den Komfort der Befragten.

Das Unterwegssein mit anderen Personen wird von den Interviewpersonen aus unterschiedlichen Perspektiven wahrgenommen. Zum einen ist das Unterwegssein mit anderen ein Teil der Betreuungsaufgaben, es ist eine Pflicht, die erfüllt werden muss. Zum anderen wird das Unterwegssein mit anderen als gemeinsam verbrachte Zeit gesehen und als Raum für Wertevermittlung und Bewusstseinsbildung – insbesondere in Hinblick auf die (eigenen) Kinder. Der gewünschten Vorbildwirkung entsprechend, werden bewusst bestimmte umweltfreundliche Verkehrsmittel gewählt und es wird auf den MIV verzichtet.

Erhöhte Verantwortung

Beim Unterwegssein mit anderen erhöhen sich die Anforderungen, da die Befragten zusätzlich die Verantwortung für die zu begleitende Person tragen. Eine Interviewpartnerin beschreibt den Unterschied zwischen dem Alleinunterwegssein und dem Unterwegssein mit Kindern folgendermaßen: *„Also die Anforderungen sind höher. Und die Verantwortung ist nicht nur höher. […] Es ist aufwendiger und vielschichtiger.“* (B_P31#00:23:48-6#)

Die Anforderungen sind stark vom Alter des Kindes abhängig. *„Solange sie im Wagerl sitzen, ist es noch kontrollierbar, aber sobald er selbstständig gehen kann, ab dritten Lebensjahr, hast du eine massive Verantwortung und musst jederzeit schauen […]. ‘‘*(B_P16 #00:42:01-2#)

Die Vielschichtigkeit und die besonderen Herausforderungen beim Unterwegssein mit Kindern ergeben sich aus den Aufgaben, welche die Person, die begleitet, zusätzlich zu

erfüllen hat. *„Man hat weniger Ruhe beim Autofahren. Man wird immer wieder abgelenkt. Und es ist mühsamer. Wenn man mit dem Zug fährt, muss man mehr Gepäck tragen, man muss schauen, dass keiner verloren geht.“* (B_P31#00:23:48-6#). Es muss auf den Straßenverkehr geachtet werden und mögliche Gefahrenmomente müssen rechtzeitig und vorausschauend eingeschätzt werden. Bei gewissen Situationen wie beispielsweise beim Überqueren von Schutzwegen an Knotenpunkten, wie Kreuzungen oder Kreisverkehren mit hohem MIV-Aufkommen, benötigen Kinder erhöhte Aufmerksamkeit und Hilfestellung durch die Begleitperson. *„Die ist einfach gestresst, weil bei so einem Kreisverkehr, wo immer so viele Autos daher kommen und die Busse. […] Dann muss man schauen, dass man das Kind an der Hand hält*.“ (B_P17 #00:37:50-2#) Gleichzeitig ist es den Interviewpersonen wichtig, dass sie das Kind für ein zukünftiges sicheres Unterwegssein im Verkehr ohne Begleitung vorbereiten.

Trotz intensiver Vorbereitung auf den Straßenverkehr ist zu bedenken, dass Kinder *„[…] einfach unberechenbar“* (G_P29 #01:20:57-0#) sind. *„[…] du kannst es mit ihnen tausend Mal üben, die reagieren triebhaft und rennen genauso wieder auf die Straße und schauen nicht.“* (B_P16 #00:42:01-2#) Ihre Reaktionen auf Verkehrssituationen sind oft nicht einschätzbar. Eine Interviewpartnerin nennt dies *„[…] eine große Unbekannte“.* (B_P16 #00:42:01-2#)

Ein weiterer Aspekt der Verantwortung von Personen, die mit anderen unterwegs sind, gegenüber den zu begleitenden Personen liegt in der Einhaltung von (Termin-)Vereinbarungen und der zeitgerechten Erledigung von Aufgaben. Im Gegensatz zum Alleinunterwegssein betreffen Entscheidungen im Zusammenhang mit Wegen nicht nur die Person, die begleitet, sondern auch die Person, die begleitet wird. *„Allein kann ich einfach viel mehr spontan sein. Also wenn mir was anderes einfällt, kann ich einfach meinen Plan komplett umwerfen und ich mach was anderes, weil es ist egal. Es ist nur meine Entscheidung. […] Wenn ich jetzt wen mit habe oder mit anderen unterwegs bin, bist du schon irgendwie verpflichtet, jetzt halbwegs dein Programm einzuhalten.“* (W_P75 #01:01:54-6#) Dementsprechend nehmen die InterviewpartnerInnen das Unterwegssein mit anderen als Art Verpflichtung wahr, die für spontane Planänderungen, die beim Alleinunterwegssein möglich sind, keinen Spielraum lässt. *„Also das geht nicht so kurzfristig einfach was anderes tun. Oder sagen: ‚Nein, heute ist es so heiß, ich mag jetzt nicht rausgehen‘, das geht nicht.“* (W_P75 #01:02:40-5#)

Zeitfaktor und Organisation des Alltags

Beim Unterwegssein mit anderen gestaltet sich das Alltagsmanagement aufwendiger, da mehr Aufgaben und Wege miteingeplant werden müssen. Hinzu kommt, dass der verfügbare Zeitrahmen beschränkt ist. So müssen beispielsweise Öffnungszeiten der Kinderbetreuungseinrichtungen oder Schulen mit den eigenen Erwerbsarbeitszeiten im Zusammenhang mit der Wegedauer bzw. den verfügbaren Verkehrsmitteln bei der Planung der Wege miteinander in Einklang gebracht werden. *„Wenn ich um 8:00 Uhr Dienstbeginn habe, dann muss ich natürlich schauen, dass ich sie dann vorher in die Kinderkrippe bringe. Das muss ich dann zeitlich organisieren.“* (G_P4 #00:39:07-8#) Insgesamt zeigte sich, dass Menschen beim Unterwegssein mit anderen beim Zeitmanagement darauf achten müssen, die Wege effizient zu gestalten. Durch *„intensivere Planung“* im Voraus (Wo ist der schnellste Weg? Wann sind die Busabfahrtszeiten? etc.) sollen *„Wege kurz und schnell“* (G_P3 #00:49:07-4#) gehalten werden. Der intensiven Vorausplanung steht jedoch die Anforderung nach Flexibilität gegenüber. *„Wir haben zwar einen routinemäßigen Wochenalltag, aber man muss einfach flexibel sein, weil es sind so viele Kleinigkeiten, die immer wieder einen dazu zwingen, dass man die Pläne abändert.“* (G_P29 #01:20:57-0#)

Wege, Tätigkeiten und Aktivitäten, die gemeinsam mit den zu begleitenden Personen zurückgelegt bzw. erledigt werden, benötigen mehr Zeit. *„Alleine bin ich viel schneller. Ja. Wenn ich alleine einkaufe, bin ich schneller, wenn ich was machen will, bin ich schneller, wenn ich allein unterwegs bin.“* (OT_P28 #00:11:04-3#) Der erhöhte Zeitaufwand bezieht sich auf kurze wie auch auf längere Wege und resultiert aus den komplexen Ansprüchen und Bedürfnissen der zu begleitenden Person. Im Allgemeinen geben beim Unterwegssein mit anderen eher die zu begleitenden Personen, egal ob Kinder oder ältere Personen, das Tempo vor. Die Person, die begleitet, muss dementsprechend mehr Zeit für die Wege einplanen und sich nach den Bedürfnissen der zu begleitenden Personen richten. Beim Unterwegssein mit Kindern beginnt der erhöhte Zeitaufwand bereits bei der Vorbereitung des Weges. *„Man muss viel mehr Zeit einplanen für alles. Also es ist kein Weg einfach mal eben, und es ändert sich auch nicht, wenn die Kinder größer werden. Mal eben schnell was machen, ist schwierig.“* (G_P9 :#00:39:49-8#)

Je nach Alter des Kindes und der Weglänge muss für die Versorgung an und auf den Wegen Unterschiedliches mitgenommen werden, wie Essen, Trinken, Windeln oder Spielzeug zur Unterhaltung. *„Dass man immer einen Haufen Sachen mithaben muss. Spielzeug und so als sie noch kleiner waren, und Gewand und alles Mögliche.“* (N_P27 #00:02:50-8#) Speziell bei längeren Fahrten berichten die InterviewpartnerInnen von der Notwendigkeit, Zwischenstopps einzulegen und Dinge mitzunehmen, mit denen die Kinder beschäftigt werden könnten. *„Wenn wir eine längere Reise machen, irgendwohin, wo es länger dauert, dann nehme ich schon eine Jause mit und vielleicht dann hinten den DVD-Player, den hängen*

wir an die Rückenlehne an, dass ihm nicht fad ist. Dann schaut er sich was an. Oder zum Lesen nehme ich was für ihn mit.“ (W_P74 #01:19:51-1#)

Die Wege, die gemeinsam mit zu betreuenden Personen zurückgelegt werden, dauern *„viel länger“* (S_P27 #00:48:47-0#). Man ist gemeinsam *„langsamer“* (S_P29 #00:58:55-8#), weshalb mehr Zeit einzurechnen ist. Die Tätigkeiten selbst nehmen auch mehr Zeit in Anspruch und gestalten sich aufwendiger. Viele kleine zusätzliche Handgriffe und Aufgaben machen aus „*Einkaufen*“ eine wesentlich komplexere Tätigkeit. *„Man ist langsamer. Zwischendurch hat man auch keine Hand frei, weil man beide Kinder an der Hand hat. Dann dauert alles viel länger, weil bis alle im Kindersitz sind und wieder draußen. Und im Einkaufswagen und wieder draußen.“* (OT_P29 #00:08:32-0#,#00:09:42-7#)

Spezielle Bedürfnisse der zu begleitenden Person

Ein weiteres Charakteristikum beim Unterwegssein mit anderen im Gegensatz zum Alleine Unterwegssein ist, dass der Fokus nicht nur auf dem Weg und der Umgebung liegt. Vielmehr rücken die Wünsche, Ansprüche und Bedürfnisse der zu begleitenden Person in den Mittelpunkt. Insbesondere beim Unterwegssein mit Kindern weisen die InterviewpartnerInnen auf den erhöhten Stressfaktor, welcher sich aus der Berücksichtigung der Wünsche und Bedürfnisse der Kinder ergibt, hin. Ein Beispiel dafür ist das Autofahren mit Kindern, bei dem die Aufmerksamkeit zwischen dem Lenken des Fahrzeugs und der Beschäftigung der Kinder geteilt wird. *„Geduld braucht man beim Autofahren mit einem Kind.“* (N_P27 #00:05:43-5#) *„Man hat weniger Ruhe beim Autofahren. Man wird immer wieder abgelenkt. Und es ist mühsamer.“* (B_P31 #00:23:48-6#)

Beim Unterwegssein mit älteren Personen, besonders wenn diese in ihrer physischen Beweglichkeit eingeschränkt sind, achten die Begleitpersonen besonders auf Barrierefreiheit und darauf, dass die Wege *„kurz und relativ unbeschwerlich“* (N_P20 #00:27:36-7#) sind. Bei der Parkplatzsuche beispielsweise muss man *„[…] aufpassen, wo parke ich. Das muss in der Nähe sein, wo wir hin müssen. Es muss schattig sein. Man muss darauf achten, dass auf der Beifahrerseite genug Platz ist beim Aussteigen.“* (N_P20 #00:30:29-5#) *„Alleine gehe ich halt etliche Hunderte Meter. Aber mit der Mama, da muss ich immer schauen, dass die Wege so kurz wie möglich sind.“* (N_P20 #00:31:55-1#)

Einfluss auf Verkehrsmittelwahl

Die oben beschriebenen Charakteristika beim Unterwegssein mit anderen, wie die Bedürfnisse der Personen, die begleitet werden, die zu berücksichtigen sind, der vorgegebene (meist eingeschränkte) Zeitrahmen und persönliche Präferenzen beeinflussen auch die Verkehrsmittelwahl. Es zeigt sich, dass die InterviewpartnerInnen beim Unterwegssein mit anderen, sofern verfügbar, bevorzugt den Pkw wählen. Hinsichtlich der eigenen Mobilität (beim Alleine Unterwegssein sein) geben sich aber an, keinen oder nur in wenigen Situationen einen Pkw zu benötigen. *„Für mich allein würde ich ganz anders denken. Ich weiß gar nicht, ob ich ein Auto hätte.“* (W_P73 #00:36:13-9#,#00:38:54-3#) *„Also ich würde das Auto kaum brauchen, glaube ich. Ich würde es wirklich nur zum Einkaufen brauchen. Aber ansonsten wäre ich da sehr frei von jeglicher Art von Gefährt. Weil da könnte ich alles zu Fuß erledigen.“* (G_P5 #00:25:14-2#)

Die Tendenz zum Pkw beim Unterwegssein mit älteren Personen steht im Zusammenhang mit einer oftmals physischen Beeinträchtigung, wodurch längere Strecken nicht mehr zu Fuß zurückgelegt werden können. Beim Unterwegssein mit Kindern wird öfter der Pkw gewählt, da dies von den Interviewpersonen als „*einfacher*“ empfunden wird. *„Da habe ich ein bisschen den Eindruck, dass das Auto eher genommen wird, wenn ich mit den Kindern unterwegs bin. Allein denke ich mir, ich komme da schon irgendwie durch. Es geht irgendwie von A nach B zu Fuß oder sonst wie.“* (W_P8 #00:59:17-0#)

Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln beim Unterwegssein mit anderen Personen beschreiben die InterviewpartnerInnen als *„stressiger“* (W_P79 #00:44:40-2#) als beim alleine Unterwegssein. *„Wenn ich allein bin, ist es egal, ob die U-Bahn voll ist oder leer. Und mit den Kindern ist es anders. Da muss ich schon schauen, ob ich jetzt einsteige oder nicht. Wenn ich allein bin, bin ich gelassener. Ich bin nicht so angespannt.“* (W_P79 #00:44:40-2#)

Demgegenüber stehen Personen, die bewusst auf das Auto als *„das erste Mittel der Wahl*“ in ihrer Mobilität verzichten, obwohl sie dessen Nutzung als *„bequem“* beschreiben und sich flexibler fühlen als wenn sie mit anderen Verkehrsmitteln unterwegs sind.

Zum einen geschieht dies aus eigener Überzeugung heraus und zum anderen aus Gründen der *„Bildung und Meinungsbildung“.* (N_P28 #00:22:11-1) *„Also ich bemühe mich, oder ich schau auch, wann immer es geht, dass wir mit dem Rad fahren. Und auch die Kinder mit dem Rad oder Roller hinfahren. Aber nur weil es schneller geht oder bequemer ist, fahren wir nicht überall mit dem Auto hin. Das ist mir persönlich sehr wichtig.“* (G_P14: #01:03:42-7#)

Soziale Aspekte und Perspektivenwechsel

Das Unterwegssein mit anderen wird von den Interviewpersonen nicht nur als Aufgabe gesehen, sondern auch als wertvolle „*Zeit, die man miteinander verbringen kann*“. Jemanden „*Zeit schenken*“ und für jemand anderen da zu sein, die *„gemeinsame Zeit“* (W_P81 #00:51:47-4#) wird von den Interviewpersonen als *„Bereicherung“* (N_P20 #00:26:00-3#) beschrieben. Steht beim Alleine Unterwegssein der *„Zweck, von einem Ort zum anderen zu kommen im Vordergrund“,* so steht beim Unterwegssein mit anderen der Weg als *„ein schönes Ziel“* (W_P81 #00:51:47-4#) im Zentrum.

Durch das gemeinsame Unterwegssein, angepasst an die Bedürfnisse der zu begleitenden Personen, kommt es zu einem Perspektivenwechsel. *„Es ist vor allem meistens sehr viel Spaß, mit ihm unterwegs zu sein. Weil er sieht Dinge auf der Straße, die ich nicht mehr wahrnehme oder nicht sehe.“* (W_P81 #00:51:47-4#) Auch die Bedürfnisse und Ansprüche der zu begleitenden Person an das Umfeld und den Weg werden deutlich.

Betreuungsarbeit führt zu komplexen Wegeketten

Die alltäglichen Wege von Personen mit Betreuungsaufgaben sind nicht nur von spezifischen Herausforderungen, die in punktuellen Situationen auftreten, geprägt, sondern zeichnen sich oftmals durch komplexere Wegeabfolgen bzw. Wegeketten aus. Im folgenden Abschnitt wird ein Überblick über die Besonderheiten der Wegeabfolgen und Wegeketten von Personen mit Betreuungsaufgaben gegeben.

Eine Wegekette wird als Abfolge von mehreren Wegen definiert. Ein Weg ist „eine Ortsveränderung zu einem bestimmten Zweck“, wobei diese Ortsveränderung auch unter der Verwendung unterschiedlicher Verkehrsmittel stattfinden kann. Kommt es bei einem Weg zum Einsatz von unterschiedlichen Verkehrsmitteln, wird er in sogenannte „Etappen“ unterteilt. (Vgl. Fellendorfer, Martin et al.: 2011, S. 194)

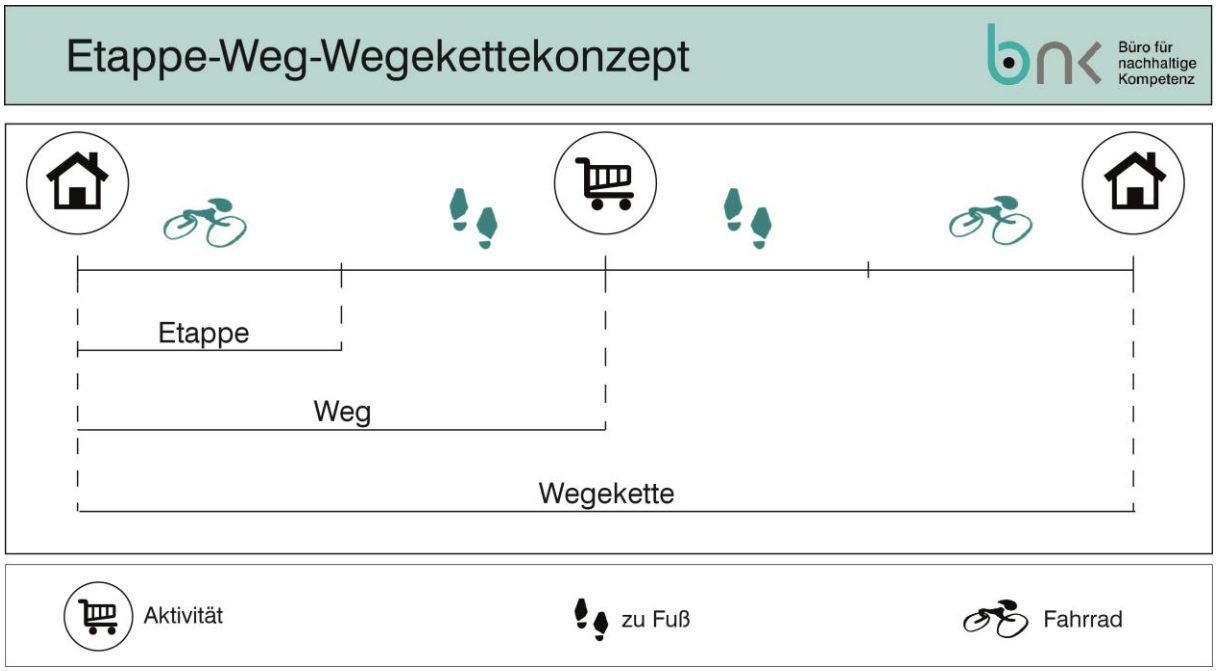

Abbildung 13: Das Konzept von Etappe, Weg und Wegekette (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Werden beim „Unterwegssein“ mehrere Zwecke bzw. Aktivitäten angesteuert, die mehrere Ortsveränderungen zur Folge haben, spricht man von einer Wegekette.

Alltägliche Wegeketten sind beispielsweise:

- von zu Hause mit Pkw zur Erwerbsarbeitsstelle (ein Weg, der aus einer Etappe besteht)
- von zu Hause zu Fuß zur Bushaltestelle, mit Bus zur Zielhaltestelle (= der Bahnhof), mit Zug zum Erwerbsarbeitsort, zu Fuß zur Erwerbsarbeitsstelle (ein Weg, der aus mehreren Etappen besteht)
- von zu Hause mit Rad zum Kindergarten und mit dem Rad zur Erwerbsarbeitsstelle (Wegekette bestehend aus zwei Wegen mit je einer Etappe)
- von zu Hause zu Fuß zur Bushaltestelle, mit Bus zur Zielhaltestelle, zu Fuß zum Kindergarten, zu Fuß zur Bushaltstelle, mit dem Bus zur Zielhaltestelle, zu Fuß zum Supermarkt und zu Fuß zur Erwerbsarbeitsstelle (Wegekette bestehend aus drei Wegen, die jeweils aus mehreren Etappen bestehen)

Im Zuge der Auswertung der Interviews wurde die **Komplexität von Wegeketten** von Personen mit Betreuungsaufgaben sichtbar und es konnten auch etliche Einflussfaktoren auf ebendiese Komplexität herausgearbeitet werden. So erhöhen beispielsweise eine hohe Anzahl an Aktivitäten, die im Laufe einer Wegekette durchgeführt werden (müssen), eine hohe Anzahl von Verkehrsmitteln, die genutzt werden (müssen), und hohe Transportlasten die Komplexität. Ebenso sind Wege, denen ein großer Planungsaufwand vorausgeht, und Wege, die aufgrund der Personen, die am Weg mit dabei sind, eine erhöhte Achtsamkeit fordern und Sicherheit als entscheidenden Faktor beinhalten, von erhöhter Komplexität geprägt.

Insgesamt gesehen, weisen die Wegeketten dabei verschiedenste Abstufungen und Ausprägungen von Komplexität auf. Die Komplexität von Wegeketten ist nach oben hin offen, mündet aber bei einer geringsten Komplexität in simple Wegeketten (gemeinsam mit einem Kind zu Fuß in den Kindergarten und dann weiter zu Fuß in die Erwerbsarbeit) bzw. in einen einfachen Weg (allein zu Fuß von zu Hause zur Bäckerei).

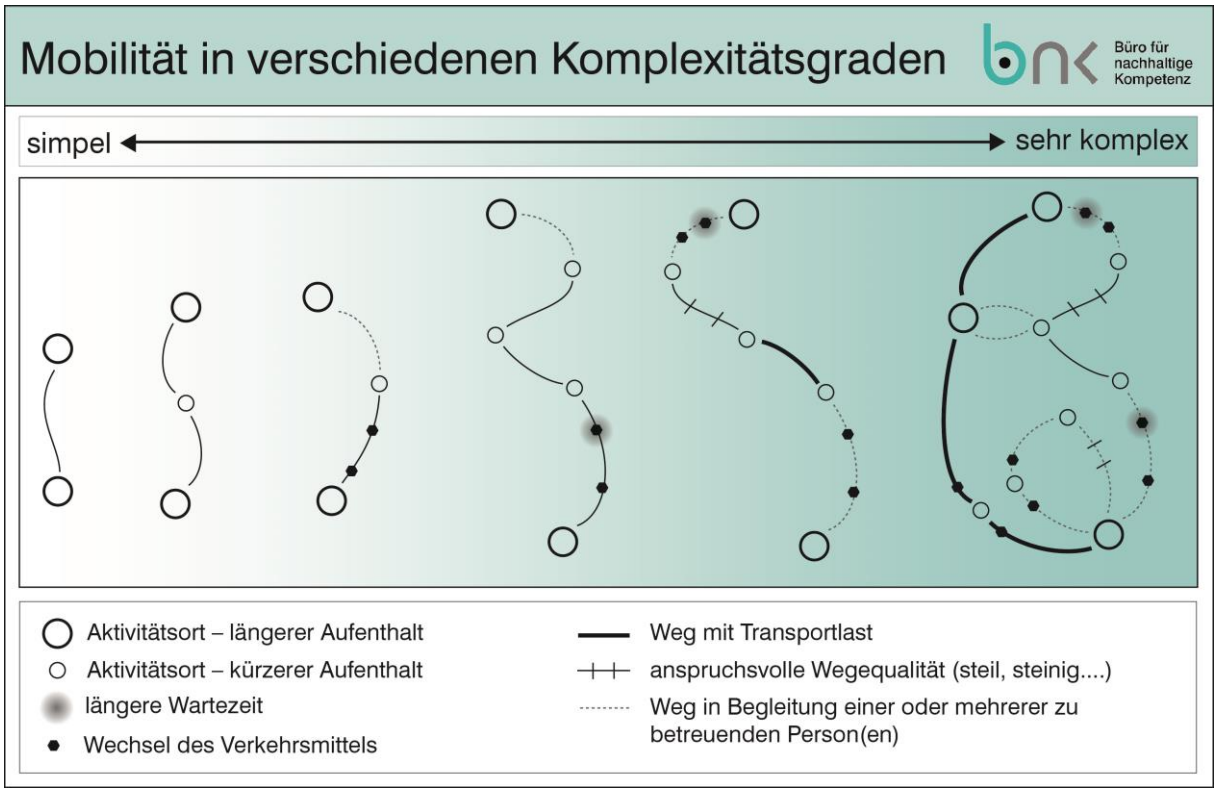

Abbildung 14: Von simplen zu komplexen Wegeketten (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Abbildung 14 zeigt die Mobilität in verschiedenen Komplexitätsgraden. Die dargestellten Wegeketten reichen von simpel bis sehr komplex. Der Komplexitätsgrad ist abhängig von mehreren Faktoren, wie der Anzahl der Verkehrsmittel, die zum Zurücklegen des Weges verwendet wird, ob eine Transportlast mitgeführt wird, die Wegequalität, Anzahl der Zwischenstopps und ob der Weg alleine oder in Begleitung einer oder mehrerer zu betreuender Personen zurückgelegt wird. Als simpel sind Wegeketten zu bezeichnen, wenn diese alleine, ohne oder nur mit wenigen Zwischenstopps mit einem Verkehrsmittel, das der Person ohne (zeitliche) Einschränkung zur Verfügung steht, zurückgelegt werden. Beispielsweise fährt die Person alleine und ohne Zwischenstopps mit dem Pkw von einem Aktivitätsort (Zuhause) zum anderen Aktivitätsort (Arbeitsplatz). Bei komplexeren Wegeketten hat die Person Zwischenstopps, nutzt unterschiedliche Verkehrsmittel und/oder legt den Weg in Begleitung einer oder mehrere zu betreuenden Person zurück. Eine Beispiel für solch eine Wegekette ist, eine Person, die Fuß und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln von einem Aktivitätsort (Arbeitsplatz) zum anderen Aktivitätsort (Zuhause) fährt. Auf dem Weg macht sie einen Zwischenstopp in der Schule, um ihr Kind abzuholen. Die Wege zu und von den Haltestellen werden zu Fuß zurückgelegt. Da sie öffentlich unterwegs ist, ist sie zeitlich an den Fahrplan gebunden und somit weniger flexibel.

Wegeketten mit vielen Aktivitäten

Wie bereits erwähnt, hat jeder Weg eine gewisse Aktivität bzw. einen gewissen Zweck am Zielort als Endpunkt. Ein Charakteristikum von Menschen mit Betreuungsaufgaben ist, dass sie viele Aktivitäten in einer Wegekette unterbringen. Vereinfacht könnte man sagen, dass Personen mit Betreuungsaufgaben sehr viel zu erledigen haben, wenn sie unterwegs sind, wie dieses Zitat unterstreicht:

> *„In der Früh mit dem Auto zur Schule. Dann diverse Jobs, Erledigungen, Kurse, was auch immer. Auch mit dem Auto meistens. Und dann zu Mittag das Kind von der Schule abholen. Und dann zu diversen Nachmittagsaktivitäten bringen.“*
> (N_P29 #00:01:23-1#)

Personen mit Betreuungsaufgaben bauen in ihre Wegekette zusätzlich zu ihren persönlichen Aktivitäten Tätigkeiten ein, die den zu betreuenden Personen dienen, wie etwa das Hinbringen zu und Abholen von *„diversen Nachmittagsaktivitäten“* (N_P29 #00:01:23-1#), den *„Kleinen dann in die Krippe“* (G_P48 #00:10:42-8#) begleiten und *„dorthin, wo man was zu erledigen hat“* (G_P48 #00:10:42-8#), fahren. Dies kann sowohl in Begleitung der betreuten Person erfolgen, etwa wenn man diese *„zur Schule“* (N_P29 #00:01:23-1#), zum Arzt bzw. zur Ärztin oder *„zur Therapie“* (G_P3 #00:06:49-2#) bringt, als auch in Abwesenheit derselben erfolgen, zum Beispiel wenn diverse Besorgungen für die zu betreuende Person erledigt werden.

> *„Dann mache ich mir eine Route. Das schaut so aus, dass wenn ich weiß, ich habe mit meinem Buben um 12:00 Uhr eine Therapie, dann nehme ich ihn, fahre vorher z.B. zum Amt, wenn ich was brauch, erledige dann das Amtsgeschäft. Dann nehme ich meinen Buben mit, fahre dann zur Therapie. Und nach der Therapie gehe ich meistens einkaufen, dass ich so die Runde hab.“* (G_P3 #00:06:49-2#)

Wegen ihrer Betreuungsaufgaben ist es den Personen oft nur in einem begrenzten Zeitrahmen möglich, eigene Erledigungen zu tätigen. Dies kann eine Erklärung für die Strategie sein, bei einer sich ergebenden Möglichkeit beim „Unterwegssein“ derart viele Aktivitäten einzubauen, um somit auf möglichst effiziente Weise mit den begrenzten Zeitressourcen umzugehen und gleich *„alles“* (N_P31 #00:08:40-5#) zu erledigen. Eine interviewte Person berichtet:

> *„Ich fahre, wenn es geht, dann nur einmal in der Woche einkaufen. Und ich teile mir es so ein, dass ich schaue, dass wer bei den Kindern ist, dass ich sie nicht mitnehmen muss, und dann erledige ich immer alles. Also von Bank, halt alles, was in der Stadt ist. Und dann zum Einkaufen, Großeinkauf. Dass ich nicht so oft fahren muss. Und in [Ortsname], wenn ich zu der Bank muss, bleibe ich meistens bei der Bank stehen. Mein Mann hat eine andere Bank. Dann bleibe ich bei einer stehen*

und von dort gehe ich zu Fuß zu der anderen, und dann rein in die Stadt. Wenn ich zum Bespiel zur Post muss oder auf die Gemeinde. […] Da gehe ich alles zu Fuß, dass ich nicht fünfmal das Auto umparken muss. Aber zum Einkaufen muss ich dann mit dem Auto hinfahren, weil ich mache immer einen Großeinkauf.“
(N_P31 #00:08:40-5#)

Etappenreiche Wegeketten

Da bei den Personen mit Betreuungsaufgaben oft ein Teil der Wegekette in Begleitung mit anderen Personen zurückgelegt wird, kommt, etwa um umwelterzieherisch zu wirken, ein weiteres Verkehrsmittel zum Einsatz. Die Befragten berichten, dass sie den Gedanken fördern wollen, dass *„[…] nicht alles mit dem Auto“* (N_P28 #00:14:16-0#) zurückgelegt werden muss. Sie möchten *„[…] zumindest das Rad nehmen, um mit ihr diese fünf Minuten zu ihrem neuen Kindergarten zu fahren. Dort lasse ich dann das Rad aber dort, um dann in die Straßenbahn zu steigen und weiterzufahren.“* (G_P29 #00:45:42-0#) So kommt dann beim Weg alleine ein zusätzliches Verkehrsmittel zur Verwendung, der Weg wird um eine Etappe reicher.

In vielen Fällen ist es aber auch schlicht notwendig, auf mehrere Verkehrsmittel innerhalb einer Wegekette zurückzugreifen, um den Weg bestreiten zu können, wie etwa aus diesem Zitat hervorgeht:

„Das war schon schwierig, sie immer in der Früh in die Schule zu bringen, zwei Jahre lang. Da musste ich halt mit der U-Bahn fahren und dann mit der anderen U-Bahn. Da bin ich mit der U3 gefahren bis zum Westbahnhof. Dann mit der U6 und dann U4. Oder oft […] vom Westbahnhof dann mit 6er oder 18er. Das war schwierig wieder mit dem Kinderwagen. Weil die Kleine war auch dabei.“
(W_P79 #00:02:13-1#)

Bei den Personen mit Betreuungsaufgaben kommt es auch in der eigenen individuellen Mobilität, in die die Versorgungs- und Betreuungstätigkeit nicht direkt hineinspielt, vor, dass Wege multimodal bestritten werden, also mehrere Etappen aufweisen. Die dabei entstehenden Wegeketten können denjenigen von Personen ohne Betreuungsaufgaben ähneln. Wegeketten, die aufgrund von mehreren Etappen komplex(er) werden, sind nicht ausschließlich in der Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben zu finden. Eine Person erzählt etwa, dass sie für regelmäßige berufliche Meetings zuerst mit dem Anrufsammeltaxi, dann mit dem Bus und anschließend mit dem Zug fährt und dieselben Verkehrsmittel beim Rückweg in umgekehrter Reihenfolge verwendet. (O_P30 #00:18:46-1#) Eine andere Interviewperson steigt *„zwischen zwei- und viermal um“* (G_P50 #00:07:40-1#), um zu ihrer

Arbeitsstelle zu kommen, ja nachdem für welche Route mit öffentlichen Verkehrsmitteln sie sich entscheidet.

Großer Planungsaufwand geht Wegekette voraus

Um die Mobilität von einer weiteren Person zusätzlich zur eigenen Mobilität zu planen, bedarf es einem hohen Maß an Koordination und Planung. Die Wegeketten von Personen mit Betreuungsaufgaben zeichnen sich auch dadurch aus, dass sie das Ergebnis einer detaillierten Planung sind und zum Teil erst durch Kommunikation und die Hilfe anderer umgesetzt werden können, wie folgendes Beispiel veranschaulicht:

> *„In dieser Umstellungsphase ist der [ältere] Bub krank geworden. Also dieses tägliche Runterfahren [ins Spital], teilweise das Kind mithaben. Wenn ich das Kind mit habe, muss ich einen Freund/Freundin organisieren, die auch runterkommt ins Spital. Die können aber das Kind nicht mehr rauffahren, weil sie kein Rad haben, oder dann müssen sie mit meinem Rad fahren und ich mit deren Rad.“*
> (G_P49 #00:30:01-5#)

In vielen Fällen beinhaltet die Planung *„eine Logistikthematik“* (G_P49 #00:14:55-7#), wenn etwa die Person, die zeitweise bei der Kinderbetreuung einspringt, „*keinen Kindersitz*“ hat. Dann „[…] *muss auch noch ein Kindersitz herumgeschoben werden*“. (G_P49 #00:14:55-7#) Falls Wegeketten, bei denen kleinere Kinder dabei sind, Etappen mit dem Fahrrad beinhalten, *„[…] wird zwei Tage vorher beredet, wo wann der Anhänger sein muss. Weil wer das Kind hat, hat den Anhänger“.* (G_P49 #00:14:55-7#)

> *„So ist es gestern passiert: Mann bringt Kind mit Kinderanhänger in den Kindergarten, aber ich hole Kind mit Auto. Dann muss der Anhänger wieder weg, weil am nächsten Tag muss das Kind mit dem Anhänger wieder in den Kindergarten. Das heißt: Mann fährt mit Kinderanhänger in der Stadt rum. Was dann schon witzig ist. Es hat auch schon Zeiten gegeben, wo er in der Nacht, wenn er gekommen ist noch zum Kindergarten gefahren ist, um den Anhänger zu holen.“*
> (G_P49 #00:16:29-7#)

Wegeketten mit Transportlasten und fehlender Barrierefreiheit

Aufgrund der besonderen Bedürfnisse von zu betreuenden Personen ist es in manchen Fällen notwendig, Utensilien, wie etwa einen Kinderwagen, Getränke, Medizin oder Sanitärmaterial, mitzunehmen. Dieses Immer-etwas-Dabeihaben ist charakteristisch für Wegeketten von Personen mit Betreuungsaufgaben. Dies ist oft *„mühsam“*, zum Beispiel wenn das Kind *„am Nachmittag müde“* ist und *„gehoppert“* werden muss und der *„Buggy in der anderen Hand*“ getragen wird. (G_P29 #00:37:57-3#) In solchen Situationen mag man *„[…] nicht noch mal irgendwo ein- und aussteigen müssen“.* (G_P29 #00:37:57-3#)

Ein Umstieg kombiniert mit Transportlasten macht Wegeketten also zusätzlich komplex(er) und beeinflusst in weiterer Folge eventuell die Verkehrsmittelwahl für die Wegekette. *„Kind und Tasche machen die Auswahl, wenn ich das Auto am Wochenende habe, ganz klar. Also da nehme ich das Auto.“* (G_P10 #00:03:56-9#)

Ein Umstieg kombiniert mit Transportlasten macht Wegeketten also zusätzlich komplex(er) und beeinflusst in weiterer Folge eventuell die Verkehrsmittelwahl für die Wegekette So erleben Personen mit Betreuungsaufgaben im Alltag beim Unterwegssein mit Menschen im Kinderwagen, im Rollstuhl oder mit Personen mit physischen Einschränkungen viele Hemmnisse. Sei es, dass der Kinderwagen nicht in die Straßenbahn passt bzw. nur mit Hilfe anderer hineingetragen werden kann oder dass das Busfahren mit Rollstuhl unmöglich wird: Mögliche Barrieren innerhalb einer Wegekette müssen immer mitgedacht werden und führen zu Komplexität.

> *„Wir waren mal mit einem Bekannten, der im Rollstuhl sitzt, in der Innenstadt im Kino. Kino war barrierefrei ausgebaut, also rollstuhlgerecht bis rein in den Kinosaal, keine Frage. Dann gehen wir anschließend was trinken in der Innenstadt. Keine Möglichkeit. Du findest nichts.“* (G_P29 #01:35:26-0#)

Sicherheit als entscheidender Faktor der Wegekette

Der Umstand, dass Personen mit Betreuungsaufgaben Verantwortung für andere Personen übernehmen, fordert erhöhte Achtsamkeit und Umsicht bei der Planung der täglichen Wege. *„Die 15-Jährige hat den Verkehr im Überblick, die ist alt genug. Die Kleinere ist neun, die hat im Verkehr überhaupt nicht den Überblick. Da muss man immer daneben sein und aufpassen“* (G_P13 #00:55:06-7#), meint etwa eine befragte Person. Mit Kindern unterwegs zu sein, sei *„immer stressig“* (G_P14 #00:53:04-2#), meint eine andere. In einem anderen Gespräch gibt eine Person an, *„wirklich überfordert“* zu sein, wenn sie ihre blinden Eltern begleitet, da man ständig *„aufpassen“* müsse. (G_P8 #00:08:13-5#)

Aufgrund der besonderen Bedürfnisse und dem eventuell nicht der Situation angepassten Verhalten der zu betreuenden Person werden von den Betreuenden Strategien gewählt, die die Sicherheit innerhalb der Wegekette steigern. Diese Strategien können unterschiedlich ausgestaltet sein. So geht aus einigen Interviews hervor, dass gewisse Routen bevorzugt bzw. gemieden werden. Eine Person erzählt, dass eine gewisse Route zu Fuß im Alltag *„nur mit Liegekind“* (Kind im Kinderwagen) (G_P43 #00:07:13-6#) und nicht mit einem selbst laufenden Kind möglich ist und gewählt wird.

In manchen Fällen wird statt einer anderen Route auch ein anderes Verkehrsmittel gewählt oder für ein Teilstück mit einer anderen Fortbewegungsart kombiniert:

> *„Also da steigen wir dann ab, wenn wir diese Straße überqueren müssen. Dann schiebe ich ihr Rad rüber, dann meines, dass wir auf den Gehsteig kommen.“* (G_P9 #00:17:24-5#)

Fehlende zeitliche Flexibilität trotz erhöhtem Bedürfnis nach Flexibilität

Gerade in Verbindung mit Betreuungsarbeit kann es bei Personen mit Betreuungsaufgaben zu unvorhergesehenen Situationen im Alltag kommen, eine zeitliche Variabilität von Abläufen ist laut den interviewten Personen im Alltag normal. Sei es, dass man Kinder erst motivieren muss, *„ jetzt die zehn Minuten zu Fuß zu gehen“* (G_P46 #00:35:19-0#), oder man am Morgen, *„wenn es regnet oder schneit“,* kurzfristig *„umdenkt“.* (G_P1 #00:39:07-8#)

Dieser Umstand weckt das Bedürfnis nach zeitlicher Flexibilität innerhalb der Wegeketten. Doch besonders in Verbindung mit der Erwerbsarbeit ist diese häufig nicht gegeben. So wird es für die Betroffenen zur besonderen Herausforderung, die Abläufe so zu beeinflussen, dass Stationen zeitgerecht erreicht werden können:

> *„Das muss ich dann zeitlich organisieren. Und natürlich, wenn es regnet oder schneit, dann ist das Wetter ein Handicap. Dann muss ich das auch organisieren, muss umdenken. Umtun. Regenschutz etc., damit ich rechtzeitig in der Arbeit bin. Weil zu spät kommen geht ja auch nicht. Ich habe keine Gleitzeit. Meistens morgens ist der Zeitdruck.“* (G_P1 #00:39:07-8#)

Begleitwege – Wege für und mit anderen

Wege, die für und mit den zu betreuenden Menschen – Kindern, älteren Menschen oder Menschen mit Behinderung – zurückgelegt werden, bedeuten für Personen mit Betreuungsaufgaben, also in dem Fall die Begleitpersonen, eine besondere Herausforderung.

Hier, im Kapitel „Begleitwege“, werden die jeweiligen besonderen Herausforderungen, wenn man Wege **mit** Kindern, älteren Menschen oder Menschen mit Behinderung zurücklegt, diskutiert. Der Begriff „Begleitwege“ umfasst ein breites Spektrum. Begleitwege können verpflichtend sein, freiwillig, nötig oder aber auch eine Kombination dessen.

Der wesentliche Unterschied zwischen freiwilligen und notwendigen Begleitwegen liegt in der Abhängigkeit der zu begleitenden Person. Bei einer freiwilligen Begleitung ist die Person, die begleitet wird, nicht unbedingt auf die Begleitung angewiesen, bei einer notwendigen Begleitung allerdings schon. Begleitwege mit älteren Personen beispielsweise, die nicht in ihrer physischen Mobilität eingeschränkt sind, können als freiwillig beschrieben werden. Die Begleitung auf diesen Wegen ist nicht unbedingt notwendig, kann aber unterstützend für die zu begleitende Person sein, eine Art Hilfestellung. Dies kann auch bei Begleitwegen mit Kindern der Fall sein, die im rechtlichen Sinne schon allein unterwegs sein dürfen, aufgrund der Einschätzung der Eltern aber noch Unterstützung benötigen, um sich im Straßenverkehr zurechtzufinden.

Ob ein Begleitweg freiwillig oder notwendig ist, ist weniger vom Alter der zu begleitenden Person abhängig. Vielmehr kommt es darauf an, ob die zu begleitende Person in ihrer eigenständigen Mobilität eingeschränkt ist oder nicht. Gründe dafür können Krankheiten, physische oder psychische Einschränkungen oder aber auch eine unzureichende Verkehrsmittelverfügbarkeit sein. So kann ein 14-jähriges Kind darauf angewiesen sein, dass es mit dem Pkw zum Musikunterricht gefahren wird, da der Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu lang ist, keine Busverbindung besteht und das Kind aufgrund seines Alters keinen Pkw- bzw. Moped-Führerschein besitzt. Genauso nötig ist es, eine ältere Person, die nur mehr sehr kurze Wege zu Fuß zurücklegen kann und auch für wenige Meter Fußweg Unterstützung benötigt, zur Ärztin bzw. zum Arzt oder zum Einkaufen zu begleiten.

Eine weitere Abstufung von Begleitwegen tritt zutage, wenn die Frage „Wer gibt den Weg vor?“ betrachtet wird. So kann der Zweck von Begleitwegen von der zu begleitenden Person ausgehen: Die Kinder werden mit dem Pkw in die Volksschule, zum Musikunterricht oder zur Bushaltestelle gefahren, die ältere Tante hat einen Termin bei der Ärztin bzw. beim Arzt, zu dem sie begleitet wird, etc. In diesen Fällen geben die zu begleitende Person und deren Bedürfnisse das Ziel des Weges bzw. den Weg selbst vor. Zum anderen – und dies ist besonders bei Säuglingen und Kleinkindern bzw. jüngeren Geschwisterkindern der Fall –

werden die zu betreuenden Personen auf den eigenen Wegen „einfach“ mitgenommen. So wird der Säugling zum eigenen Termin bei der Ärztin bzw. beim Arzt mitgenommen, der kleine Bruder kommt mit, wenn die größere Schwester zur Musikschule gebracht wird.

Begleitwege mit Kleinkindern und Kindern

Bei Begleitwegen mit Kleinkindern führen Transporthilfen, wie Kinderwägen, zu weiteren Herausforderungen für die Begleitperson. Bauliche Situationen und Gegebenheiten wie beispielsweise Bordsteinkanten, Türen und Treppen werden für die Begleitpersonen zum Hindernis. Genannt wurden *„[…] Türen, die vom Öffnen her ein Problem sind, Drehtüren, wo man nicht reinkommt. Türen, die dann mit Treppen so aufgehen, dass man mit dem Kinderwagen genau nicht kann.“* (G_P10 #01:05:33-3#)

Besonders das Überwinden von Niveauunterschieden, wie beispielsweise Bordsteinkanten oder Treppen, sowie das Ein- und Aussteigen bei Hochflurstraßenbahnen wurden in diesem Zusammenhang von den Interviewpersonen als Herausforderung genannt. *„Es ist lästig, wenn keine Niederflurstraßenbahn kommt. Mit dem Kinderwagen muss man sich dann wirklich überlegen, ob man wartet auf den Niederflur.“* (W_P83 #00:53:31-4#) Eine weitere Herausforderung hinsichtlich des Überwindens von Barrieren ist die Abhängigkeit von der Hilfe anderer. Es muss jemand gefunden werden, „[…] *der hilft den Kinderwagen rein- und rauszuheben.“* (W_P83 #00:53:31-4#) *„Die Treppe ist steil. Weil Hilfe bekommt man schon, aber nicht immer. Und dann ist es schwer mit dem Kinderwagen rauf.“* (W_P79 00:22:38-2#)

Einige der InterviewpartnerInnen entwickelten Strategien, um solche Situationen zu vermeiden. *„Ich persönlich gehe dann zu Fuß. Oder ich warte. Was mit der Anzeige angenehm ist, weil da sehe ich das ja, wann die nächste Niederflur kommt.“* (W_P83 #00:53:31-4#)

Beim Unterwegssein mit einem Kinderwagen öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, bedeutet für Begleitpersonen oftmals längere Wartzeiten. Beispielsweise kann es vorkommen, *„[…] dass in der Straßenbahn schon alle Kinderwagenplätze belegt sind. Dann kann man nicht einsteigen. Dann muss man halt wiederum eine viertel Stunde auf die nächste Straßenbahn warten.“* (G_P10 #00:05:13-5#)

Auch der erhöhte Platzbedarf mit einem Kinderwagen, im Besonderen zu Stoßzeiten, wenn der Platz in den öffentlichen Verkehrsmitteln und im Haltestellenbereich nur begrenzt verfügbar ist, erschwert das Unterwegssein mit einem Kinderwagen. Eine Interviewpartnerin beschrieb die Situation am U-Bahnsteig zu Stoßzeiten folgendermaßen: *„Weil überhaupt in der Früh, wenn ich hinten bin und ganz nach vorne dann zum Aufzug muss, da komme ich nicht weiter. Am besten bleibe ich stehen, weil die Leute drängen. Da komme ich nicht weiter*

mit dem Kinderwagen. Da muss ich stehen bleiben, keiner lässt mich durch. Das ist schwer.“ (W_P79 #00:21:50-5#)

Situationen, in denen mehrere Kinder gleichzeitig begleitet werden, werden von den Begleitpersonen als besondere Herausforderung gesehen. *„Gerade mit zwei kleinen Kindern ist es schwierig, die beiden irgendwie so zu betreuen.“* (W_P84 #00:35:06-1#) Begleitpersonen nehmen in Situationen wie dieser erhöhtes Gefahrenpotenzial wahr. Hohe Geschwindigkeiten verstärken dieses Empfinden und wirken *„einschränkend“* (W_P84 #00:35:06-1#) Langsamere Geschwindigkeiten hingegen würden Begleitwege mit Kindern vereinfachen. Des Weiteren würden klar geregelte und einfach gestaltete Straßensituationen (wie durch Bodenmarkierungen) das Unterwegssein mit Kindern und Kleinkindern erleichtern. (G_P15 #00:16:30-8#) Nicht eindeutig geregelte Straßensituationen sind potenzielle Gefahrenstellen und können zu Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden führen. Von den Interviewpersonen wird das „*Radfahren gegen die Einbahn in Wohnstraßen*“ als Beispiel für nicht offensichtlich geregelte Straßensituationen mit Konfliktpotenzial genannt. Konflikte, wie von „*Autos geschnitten werden*“ (W_P8 #00:42:41-7#) oder von anderen Verkehrsteilnehmenden *„blöd angeredet*“ (W_P83 #00:43:58-4#) zu werden, resultieren aus dem Unwissen anderer bezüglich der Straßenverkehrsordnung. Zebrasteifen werden von den Interviewpersonen als weitere potenzielle Gefahrenstellen im Straßenraum bei Begleitwegen mit Kindern thematisiert. Trotz eindeutiger Regelung könne man *„sich nicht drauf verlassen“,* dass die AutofahrerInnen stehen blieben. *„Der eine bleibt stehen und der andere fährt weiter […]“.* (N_P19 #00:26:46-7#) Speziell als schwächere Verkehrsteilnehmerin bzw. als schwächerer Verkehrsteilnehmer sollte man sich nicht darauf verlassen, dass andere VerkehrsteilnehmerInnen die Verkehrsregeln einhalten oder kennen. Dies sollte beim Vorbereiten von Kindern auf ein sicheres eigenständiges Unterwegssein berücksichtigt werden.

Wie auch bei Begleitwegen zu Fuß sollte die Begleitperson bei **Begleitwegen mit dem Fahrrad** die Reaktion des Kindes möglichst gut einschätzen können. Der Unterschied liegt darin, dass die Kontrollmöglichkeit bei Begleitwegen mit dem Fahrrad wesentlich geringer ist, als wenn man gemeinsam zu Fuß unterwegs ist. Die Begleitperson steht vor der Herausforderung, das Kind zu kontrollieren und anzuleiten, ohne die Möglichkeit zu haben im Notfall auch physisch, durch Festhalten oder Zurückhalten des Kindes, eingreifen zu können. Jede Situation im Straßenraum, die eine Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden braucht, wie auf Kreuzungsbereichen oder beim Überqueren von Straßen, wird so zu einer Herausforderung. *„Die eine Straße, da muss man sehr gut aufpassen, weil da fahren die Autos 60 km/h und es ist zweispurig in beide Richtungen. Da habe ich schon manchmal geschwitzt, dass er wirklich stehen bleibt und so.“* (G_P53 #00:59:27-3#) *„Fremde Routen zu fahren“* stellen die InterviewpartnerInnen vor *„große Herausforderungen“. „Wenn es neue*

Wege sind, dann merke ich, dass ich beim Vorausplanen, wie wir die nächste Situation meistern werden und die nächste Ampel, dass ich da nicht mitkomme.“ (G_P46 #00:13:20-7#) Alltagsrouten hingegen, die schon öfter gemeinsam zurückgelegt wurden, wie beispielsweise der Weg zur Kinderkrippe, werden als eher *„unproblematisch“* (G_P53 #00:59:27-3#) beschrieben. Ähnlich wie bei Begleitwegen mit Kindern zu Fuß sind Situationen, in denen eine Begleitperson mit mehreren Kindern gleichzeitig mit dem Fahrrad unterwegs ist, besonders herausfordernd. (N_P22 #00:17:08-7#)

Als konkretes Problem nennen die InterviewpartnerInnen die Regelung, dass Kinder bis zu einem gewissen Alter mit dem Fahrrad auf dem Gehsteig fahren dürfen, während die Begleitperson auf der Straße zu fahren hat. InterviewpartnerInnen berichten von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden wie *„Diskussionen“* mit Passantinnen und Passanten zum *„Thema dürfen Kinder am Gehsteig fahren“* oder Beschimpfungen von Autofahrerinnen und Autofahrern. (G_P11 #00:52:06-9#) Zudem werden der Verlust des Sichtkontakts und die damit einhergehende Verminderung der Kontrollmöglichkeit kritisiert. *„Wenn sie mich zum Teil durch die Autos nicht mal mehr sehen. Weil die Kleine mit dem Rad, die ist hinter den Autos. Ich sehe sie nicht. Sie sieht mich nicht. Wie soll ich da Radfahren mit den Kindern?“* (W_P75 #01:11:13-6#)

Wie auch bei Begleitwegen mit Kindern zu Fuß wurden bei Begleitwegen mit Kindern mit dem Fahrrad Themen wie Sicherheit und Wegequalität angesprochen. Einige der InterviewpartnerInnen empfinden Fahrradfahren mit Kindern in der Stadt grundsätzlich als *„viel zu gefährlich“.* (B_P16 #00:23:53-8#) Aus Sicht der InterviewpartnerInnen eignen sich für Begleitwege mit dem Fahrrad nur Wege, die eine bauliche Trennung von Rad- und motorisiertem Verkehr aufweisen. *„Das brauchen die Kinder einfach. Die müssen wissen, da bin ich und da ist der andere.“* (W_P75 #01:14:35-6# #01:14:35-6#)

Bei Begleitwegen von Kindern, ob mit dem Fahrrad oder zu Fuß, sind Verkehrsanlagen, wie Gehsteige, Radstreifen, Zebrastreifen, entsprechende Bodenmarkierungen, sowie eine klare und eindeutige Beschilderung und angepasste Geschwindigkeitsbeschränkungen maßgeblich für die Sicherheit und die Qualität der Wege verantwortlich. Ein weiterer Einflussfaktor bezüglich Sicherheit und Qualität, welcher nur bis zu einem gewissen Grad durch bauliche Maßnahmen beeinflusst werden kann, ist die Rücksichtnahme anderer VerkehrsteilnehmerInnen, beispielsweise hinsichtlich der Einhaltung von Verkehrsregeln. Ein Interviewpartner beschreibt, wie das rücksichtlose Verhalten anderer, speziell stärkerer VerkehrsteilnehmerInnen, die Sicherheit und die Wegequalität beeinflusst, wie folgt: *„Als Fußgänger mit Kind und Buggy ist es teilweise eine Katastrophe, weil die Autofahrer, denen ist egal, ob da Kinder gehen. Da fährt das Riesenauto oder der Lkw genauso mit 50 km/h durch die 30er-Zone ein Meter an einem vorbei. Am Zebrastreifen bleiben selten Autos stehen, total schwierig.“* (G_P29 #01:00:12-5#)

Eine Interviewpartnerin beschreibt die Kombination aus hoher *„[…] Fahrtgeschwindigkeit, viele Autos unterwegs, viele gestresste Leute unterwegs“*. Dies führt dazu, dass Begleitwege mit Kindern als *„eine Formel, die nicht aufgehen kann“* (W_P81 #00:16:52-4#), beschrieben werden.

Begleitwege mit Personen mit physischen und psychischen Einschränkungen

Personen, die Menschen mit physischen und psychischen Einschränkungen (unentgeltlich) betreuen, geben an, tendenziell mehr Begleitwege zu haben. So fallen beispielsweise aufgrund von Sonderregelungen *„Extrawege“* in Form von Behördengängen an, wenn Unterstützungsleistungen angefordert werden wollen. *„Wir Mütter mit Kindern mit Behinderung müssen aber trotzdem extra und allein auf den Erdberg fahren, weil wir dann eben dieses Formular vom FSW [Fonds Soziales Wien] haben.“* (W_P76 #00:07:41-7)

Bei Behinderungen, die zudem noch eine spezielle Betreuung benötigen, können unterstützende Maßnahmen, wie ein Fahrtendienst oder öffentliche Verkehrsmittel, in manchen Fällen nicht in Anspruch genommen bzw. genutzt werden. (G_P13 #00:11:18-4# #00:11:44-6#) Eine Interviewpartnerin erklärt, dass sie aufgrund der Bedürfnisse ihres Kindes alle Begleitwege selbst übernimmt. *„Also es gibt den Fahrtendienst, den konnte ich für meine Tochter nie in Anspruch nehmen, obwohl sie sozusagen eine Kandidatin dafür gewesen wäre. Meine Tochter hat aber so ein schwieriges Management, das von einzelnen Blutzuckerwerten abhängig ist, dass ich das eigentlich nicht machen konnte.“* (W_P76 #00:07:41-7#)

Bei Begleitwegen mit Menschen mit physischen und psychischen Einschränkungen werden je nach Art der Einschränkung und der individuellen Bedürfnisse der zu begleitenden Person unterschiedliche Ansprüche an den Weg gestellt. Im Zusammenhang mit Begleitwegen von geh- und bewegungseingeschränkten Personen beispielsweise ist Barrierefreiheit prioritär. Im Zusammenhang mit notwendigen Begleitwegen mit Personen mit chronischen Erkrankungen ist den Interviewpersonen neben *„mehr Unterstützungsleistungen“* (W_P76 #00:57:01-8#) vor allem die Sensibilisierung der Bevölkerung durch *„Öffentlichkeitsarbeit“ und „Bewusstseinsbildung“* (W_P76 #00:39:47-0#) ein großes Anliegen.

Begleitwege mit älteren Menschen

Hinsichtlich Begleitwegen mit älteren Menschen gelten je nach Alter und körperlichem bzw. geistigem Zustand der zu betreuenden Person ähnliche Bedingungen wie schon oben beschrieben. Bauliche Gegebenheiten, wie Gehsteige, Stiegen oder Parkplätze, welche nicht an die Bedürfnisse von älterem Menschen angepasst sind, können zum Hindernis werden und Begleitwege erschweren. „*Der Zahnarzt bei uns ist zum Besuchen ein Horror. Weil die haben eine enge Stiege. Das hast du mit ihr [die Mutter] raufzugehen, und das schafft man fast nicht.*“ (N_P20 #00:27:36-7#) Im Allgemeinen achten die Begleitpersonen beim Begleiten von älteren Personen darauf, Wege, besonders „*Fußwege kurz zu halten*“. (N_P20 #00:31:55-11#) Des Weiteren brauchen ältere Menschen Unterstützung beim Transport von Einkäufen bzw. beim Einkaufen selbst. (G_P13 #00:33:33-5#, N_P20 #00:30:29-5#)

Exemplarische Alltagswegeketten im Reality-Check

Um die realen Bedingungen für Menschen mit Betreuungsaufgaben, die ja – wie der vorliegende Bericht aufzeigt – komplexe Wegeketten haben, für das Unterwegssein mit verschiedenen Verkehrsmitteln zu veranschaulichen, wurden exemplarische Alltagswegeketten entwickelt und diese mithilfe von Routenplanungssystemen hinsichtlich der zeitlichen Wegedauer bewertet.

Darstellung der exemplarischen Alltage und Wegeketten

1. AutomechanikerIn, verheiratet, fixe Arbeitszeiten (8:00 bis 16:30 Uhr), wohnt im nördlichsten Ort/Bezirk/Stadtteil der Region, Arbeitsplatz im Ort/Bezirk, EhepartnerIn arbeitet in der Pflege mit fixen Arbeitszeiten (6:00 bis 12:00 Uhr) in der nächstgelegenen Gemeinde mit über 4.000 EinwohnerInnen/im westlichsten Bezirk der Stadt. Zwei Kinder. Das ältere Kind geht in die nächstgelegene Volksschule (ohne Nachmittagsbetreuung, Unterricht von 8:00 bis 13:00 Uhr). Das jüngere Kind geht in den nächstgelegensten Kindergarten (Betreuung von 8:00 bis 17:00 Uhr möglich). Musikunterricht beider Kinder einmal wöchentlich von 14:00 bis 16:00 Uhr in der nächstgelegenen Musikschule/Schule. Familie wohnt im gemeinsamen Haushalt. Häufig sind im Alltag Wege zur nächsten Bank und zur nächsten Post.

   Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1a: Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort
   Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1b: Erwerbsarbeitsort–Schule–Kindergarten–Zuhause

2. SozialarbeiterIn, in eingetragener Partnerschaft lebend, wohnt im bevölkerungsmäßig größten Ort/Bezirk der Region, Dienstbeginn im nächstgelegenen Gymnasium jeden Tag um 8.00 Uhr, unterrichtet bis 13:15 bzw. 16:15 Uhr. Vollzeitlehrverpflichtung. PartnerIn ist LehrerIn, in der nächstgelegenen Handelsakademie in Teilzeitlehrverpflichtung (fängt um 08:50 bzw. 11:00 Uhr an, hört um 12.45 bzw. 15:15 Uhr auf). Ein gemeinsames Pflegekind geht in die dem Wohnort nächstgelegene Volksschule (Nachmittagsbetreuung bis 16:30 Uhr möglich), die auch um 8:00 Uhr beginnt. Familie wohnt im gemeinsamen Haushalt. Zweimal die Woche besucht die Person abends (18:00 bis 21:00 Uhr) einen Weiterbildungskurs in der Bezirkshauptstadt/in der Innenstadt. Einmal die Woche besucht das Kind eine Theatergruppe in einem örtlichen Verein (18:00 bis 20:00 Uhr). An manchen Abenden

(typischerweise von 19:30 bis 22:30 Uhr) wird ein bezahlte Aufsichtsperson für das Kind organisiert, die im östlichen Nachbarort/Nachbarbezirk wohnt und in den Haushalt kommt. Häufig sind im Alltag Wege zum nächsten kleinen Lebensmittelgeschäft und zum Friedhof im Ort/Bezirk.

Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2a: Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsort
Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2b: Erwerbsarbeitsplatz–Volksschule–Freizeitaktivität der zu betreuenden Person–Zuhause

3. Alleinerziehende Architektin/alleinerziehender Architekt, in Partnerschaft in 2 Haushalten lebend, wohnt im östlichsten Ort/Bezirk der Region. Selbstständig, arbeitet von zu Hause aus. Arbeitsstunden variieren. Es sind des Öfteren berufliche Meetings (zwischen 10:00 und 16:00 Uhr) in der Innenstadt/in der Landeshauptstadt nötig. Hin und wieder sind von Berufs wegen auch Abendveranstaltungen in der Innenstadt/in der nächstgelegenen größeren Stadt zu besuchen (18:00 bis 21:00 Uhr). Ein Kind (15) besucht das nächstgelegene Gymnasium. PartnerIn wohnt im selben Ort/selben Bezirk, aber in einer eigenen Wohnung. Mit PartnerIn gemeinsam besucht die Person am Abend gern das nächstgelegene Kino (20-Uhr-Vorstellung). Häufig sind im Alltag Wege zum nächsten großen Supermarkt und zur nächsten Zahnärztin bzw. zum nächsten Zahnarzt (mit Kind).

   Exemplarischer Alltag 3 und Wegekette 3: Zuhause–Zahnärztin/Zahnarzt–Supermarkt–PartnerIn/weitere Wohnung–Kino–Zuhause

4. ApothekerIn, in Partnerschaft lebend, gemeinsamer Haushalt, fixe Arbeitszeiten (9:00–12:00 Uhr, 14:00–18:00 Uhr), wohnt im einwohnermäßig kleinsten Ort/Bezirk der Region. Arbeitet in der Innenstadt/in der nächstgelegenen Gemeinde mit über 4.000 EinwohnerInnen. Betreut betagte Mutter im gemeinsamen Haushalt, begleitet die Mutter zu Terminen. Arzttermine der Mutter zwischen 7:30 und 12:00 Uhr bzw. zwischen 13:00 und 19:00 Uhr möglich. Lebensgefährtin bzw. Lebensgefährte hat ein Kind, das regelmäßig im Haushalt lebt (jede zweite Woche), acht Jahre, Kind besucht die Schule in der Innenstadt/im der nächstgelegenen größeren Stadt, hat zweimal in der Woche am Abend Sport (Mittwoch und Freitag) am Stadtrand der nächstgelegenen größeren Stadt. Person selbst besucht so oft wie möglich das nächstgelegene Fitnessstudio, wobei sie regelmäßig donnerstags von 20:00 bis 21:00 Uhr zum Spinning geht. Häufig sind im Alltag Wege zu einem nahegelegenen Café und zu einer nahegelegenen Kleidungseinkaufmöglichkeit.

Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4a: Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsplatz
Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4b: Zuhause–Ärztin/Arzt–Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz

5. Person auf Arbeitssuche, alleinerziehend, wohnt im südlichsten Ort/Bezirk. Besucht regelmäßig einen Lehrgang in der nächstgelegenen AMS-Stelle (Kurszeiten 9:00 bis 13:00 Uhr). Ein Kind im Kindergartenalter. Kindergarten in der Nähe (geöffnet von 8 bis 15 Uhr). Kind muss einmal die Woche zur Logopädie in das nächstgelegene Krankenhaus (Termine zwischen 10:00 und 12:00 Uhr bzw. 14:00 und 16:00 Uhr möglich) gebracht werden. Person begleitet zusätzlich einen betagten Nachbarn einmal die Woche in das nächstgelegene Seniorenheim (Termin um 15:00 Uhr, Dauer variabel bis ca. 17:00 bzw. 18:00 Uhr). Die Freizeit verbringt die Familie gerne am nächstgelegenen See/Teich/Gewässer (vor allem nachmittags). Häufig sind im Alltag Wege zum nächstgelegenen Baumarkt.

   Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5a: Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–Therapie–Zuhause
   Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5b: Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–NachbarIn–Seniorinnen- und Seniorenheim–Zuhause

6. BetriebselektrikerIn, verheiratet, arbeitet Vollzeit im Schichtdienst (entweder von 6:00 bis 14:00 Uhr oder von 14:00 bis 22:00 Uhr oder von 22:00 bis 6:00 Uhr) im nächstgelegenen Elektrizitätswerk/in der nächstgelegenen Anlage. Wohnt im einwohnermäßig größten Ort/Bezirk der Region. EhepartnerIn ist Hausfrau/Hausmann. Zwei Kinder, eines davon behindert (15 Jahre). Dieses geht in die nächstgelegene Sonderschule (Unterricht von 8:00 bis 16:00). Zweites Kind, ein Jahr, wird von EhepartnerIn betreut und im Kinderwagen transportiert. Familie besucht am Wochenende gerne die Großeltern im einwohnermäßig kleinsten Ort/Bezirk der Region. Häufig sind im Alltag Wege zur bzw. zum nächsten AllgemeinmedizinerIn (mit beiden Kindern).

   Exemplarischer Alltag 6 und Wegekette 6: Zuhause–Sonderschule–Ärztin/Arzt–Zuhause

7. BankfilialleiterIn, alleinlebend, arbeitet Vollzeit, fixe Arbeitszeiten von 8:00 bis 12:00 Uhr und von 14:00 bis 18:00 Uhr; freitags bis 16:30 Uhr. Arbeitsstelle befindet sich im nördlichsten Ort/Bezirk der Region. Wohnt in der östlichsten Gemeinde/dem östlichsten Bezirk der Region. Betreut Eltern, die zwei Gemeinden weiter westlich wohnen. Besucht sie oft abends und geht einmal wöchentlich für sie Lebensmittel einkaufen. Der Vater muss alle zwei Wochen in das nächst gelegene Krankenhaus begleitet werden (Termine von 14:00 bis 17:00 Uhr). Person besucht gerne die Abendvorstellung des lokalen Theatervereins/im nächstgelegenen Theater. Häufig sind im Alltag Wege zur bzw. zum nächsten Ab Hof-VersorgerIn bzw. BionahversorgerIn.

   Exemplarischer Alltag 7 und Wegekette 7: Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz–Wohnort Betreuungsperson–Krankenhaus–Wohnort Betreuungsperson–Zuhause

8. PensionistIn, verwitwet, wohnt im südlichsten Ort/Bezirk der Region. Arbeitet ehrenamtlich in der nächstgelegenen größeren Stadt beim Roten Kreuz (unterschiedliche Dienstzeiten, öfter abends zwischen 18:00 und 21:00 Uhr). Holt unter der Woche jeden Tag um 13:00 Uhr die Enkelin vom Kindergarten in der östlichen Nachbargemeinde/dem östlichen Nachbarbezirk ab (dort wohnen die Eltern des Kindes) und nimmt es zur Betreuung bis 16:00 Uhr mit nach Hause. In manchen Fällen bringt die Person das Kind im Anschluss zu den Eltern nach Hause. Häufig sind im Alltag Wege zur nächstgelegenen Apotheke.

   Exemplarischer Alltag 8 und Wegekette 8: Zuhause–Kindergarten–Zuhause–Wohnort Betreuungsperson–Ehrenamt–Zuhause

Reality-Check der Verkehrsmittelverfügbarkeit bezogen auf die exemplarischen Alltagswegeketten in den Regionen

Tabelle 10: Reality-Check der Verkehrsmittelverfügbarkeit bezogen auf die exemplarischen Alltagswegeketten in Wien (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

		Dauer der Wegekette in Minuten			
Alltagswegekette		**Zu Fuß**	**Rad**	**ÖV**	**Pkw**
Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1a	Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort	13	6	17	21
Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1b	Erwerbsarbeitsort–Schule–Kindergarten–Zuhause	111	37	40	43
Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2a	Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsort	12	7	12	25
Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2b	Erwerbsarbeitsplatz–Volksschule–Freizeitaktivität der zu betreuenden Person–Zuhause	22	11	22	37
Exemplarischer Alltag 3 und Wegekette 3	Zuhause–Zahnärztin/Zahnarzt–Supermarkt–PartnerIn/weitere Wohnung–Kino–Zuhause	67	27	51	98
Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4a	Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsplatz	32	13	23	40
Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4b	Zuhause–Ärztin/Arzt–Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz	99	38	74	77
Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5a	Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–Therapie–Zuhause	69	26	68	81
Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5b	Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–NachbarIn–SeniorInnenheim–Zuhause	26	12	23	63
Exemplarischer Alltag 6 und Wegekette 6	Zuhause–Sonderschule–Ärztin/Arzt–Zuhause	10	*	10	51
Exemplarischer Alltag 7 und Wegekette 7	Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz–Wohnort Betreuungsperson–Krankenhaus–Wohnort Betreuungsperson–Zuhause	303	122	154	96
Exemplarischer Alltag 8 und Wegekette 8	Zuhause–Kindergarten–Zuhause–Wohnort Betreuungsperson–Ehrenamt–Zuhause	121	48	107	133

* Rad aufgrund der körperlichen Verfassung eines Kindes keine Option.

Tabelle 11: Reality-Check der Verkehrsmittelverfügbarkeit bezogen auf die exemplarischen Alltagswegeketten in Graz (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

		Dauer der Wegekette in Minuten			
Alltagswegekette		**Zu Fuß**	**Rad**	**ÖV**	**Pkw**
Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1a	Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort	**18**	5	**21**	5
Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1b	Erwerbsarbeitsort–Schule–Kindergarten–Zuhause	62	**19**	**42**	16
Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2a	Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsort	**15**	6	**17**	**16**
Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2b	Erwerbsarbeitsplatz–Volksschule–Freizeitaktivität der zu betreuenden Person–Zuhause	**19**	4	**22**	**19**
Exemplarischer Alltag 3 und Wegekette 3	Zuhause–Zahnärztin/Zahnarzt–Supermarkt–PartnerIn/weitere Wohnung–Kino–Zuhause	110	52	**69**	46
Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4a	Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsplatz	**9**	5	**10**	**20**
Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4b	Zuhause–Ärztin/Arzt–Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz	**10**	6	**11**	29
Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5a	Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–Therapie–Zuhause	358	95	177	78
Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5b	Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–NachbarIn–Seniorinnen- und Seniorenheim–Zuhause	197	57	135	35
Exemplarischer Alltag 6 und Wegekette 6	Zuhause–Sonderschule–Ärztin/Arzt–Zuhause	9	*	**22**	**10**
Exemplarischer Alltag 7 und Wegekette 7	Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz–Wohnort Betreuungsperson–Krankenhaus–Wohnort Betreuungsperson–Zuhause	562	204	331	74
Exemplarischer Alltag 8 und Wegekette 8	Zuhause–Kindergarten–Zuhause–Wohnort Betreuungsperson–Ehrenamt–Zuhause	300	88	157	47

* Rad aufgrund der körperlichen Verfassung eines Kindes keine Option.

Tabelle 12: Reality-Check der Verkehrsmittelverfügbarkeit bezogen auf die exemplarischen Alltagswegeketten in Eisenstadt (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

		Dauer der Wegekette in Minuten			
Alltagswegekette		**Zu Fuß**	**Rad**	**ÖV**	**Pkw**
Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1a	Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort	37	12	37	**14**
Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1b	Erwerbsarbeitsort–Schule–Kindergarten–Zuhause	291	92	291	36
Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2a	Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsort	**17**	6	**14**	**14**
Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2b	Erwerbsarbeitsplatz–Volksschule–Freizeitaktivität der zu betreuenden Person–Zuhause	**22**	9	**17**	**22**
Exemplarischer Alltag 3 und Wegekette 3	Zuhause–Zahnärztin/Zahnarzt–Supermarkt–PartnerIn/weitere Wohnung–Kino–Zuhause	922	254	922	85
Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4a	Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsplatz	359	112	**60**	47
Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4b	Zuhause–Ärztin/Arzt–Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz	234	73	97	42
Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5a	Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–Therapie–Zuhause	900	266	381	113
Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5b	Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–NachbarIn–SeniorInnenheim–Zuhause	690	212	177	89
Exemplarischer Alltag 6 und Wegekette 6	Zuhause–Sonderschule–Ärztin/Arzt–Zuhause	154	*	75	26
Exemplarischer Alltag 7 und Wegekette 7	Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz–Wohnort Betreuungsperson–Krankenhaus–Wohnort Betreuungsperson–Zuhause	481	134	**99**	65
Exemplarischer Alltag 8 und Wegekette 8	Zuhause–Kindergarten–Zuhause–Wohnort Betreuungsperson–Ehrenamt–Zuhause	410	119	237	58

* Rad aufgrund der körperlichen Verfassung eines Kindes keine Option.

Tabelle 13: Reality-Check der Verkehrsmittelverfügbarkeit bezogen auf die exemplarischen Alltagswegeketten im Waldviertel (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

		Dauer der Wegekette in Minuten			
Alltagswegekette		**Zu Fuß**	**Rad**	**ÖV**	**Pkw**
Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1a	Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort	50	**16**	53	11
Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1b	Erwerbsarbeitsort–Schule–Kindergarten–Zuhause	244	80	53	25
Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2a	Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsort	**14**	5	**14**	**6**
Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2b	Erwerbsarbeitsplatz–Volksschule–Freizeitaktivität der zu betreuenden Person–Zuhause	**26**	16	**25**	**18**
Exemplarischer Alltag 3 und Wegekette 3	Zuhause–Zahnärztin/Zahnarzt–Supermarkt–PartnerIn/weitere Wohnung–Kino–Zuhause	494	153	427	59
Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4a	Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsplatz	386	117	356	34
Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4b	Zuhause–Ärztin/Arzt–Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz	629	220	629	68
Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5a	Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–Therapie–Zuhause	1.519	475	601	142
Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5b	Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–NachbarIn–SeniorInnenheim–Zuhause	584	199	250	61
Exemplarischer Alltag 6 und Wegekette 6	Zuhause–Sonderschule–Ärztin/Arzt–Zuhause	**28**	*	**28**	13
Exemplarischer Alltag 7 und Wegekette 7	Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz–Wohnort Betreuungsperson–Krankenhaus–Wohnort Betreuungsperson–Zuhause	983	310	359	105
Exemplarischer Alltag 8 und Wegekette 8	Zuhause–Kindergarten–Zuhause–Wohnort Betreuungsperson–Ehrenamt–Zuhause	688	198	187	66

* Rad aufgrund der körperlichen Verfassung eines Kindes keine Option.

Tabelle 14: Reality-Check der Verkehrsmittelverfügbarkeit bezogen auf die exemplarischen Alltagswegeketten im Defereggental (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

		Dauer der Wegekette in Minuten			
Alltagswegekette		**Zu Fuß**	**Rad**	**ÖV**	**Pkw**
Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1a	Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort	**69**	**39**	**50**	10
Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1b	Erwerbsarbeitsort–Schule–Kindergarten–Zuhause	2.068	135	67	27
Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2a	Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsort	1.624	143	**67**	48
Exemplarischer Alltag 2 und Wegekette 2b	Erwerbsarbeitsplatz–Volksschule–Freizeitaktivität der zu betreuenden Person–Zuhause	1.624	195	**72**	43
Exemplarischer Alltag 3 und Wegekette 3	Zuhause–Zahnärztin/Zahnarzt–Supermarkt–PartnerIn/weitere Wohnung–Kino–Zuhause	1.072	393	507	88
Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4a	Zuhause–Volksschule–Erwerbsarbeitsplatz	2.099	234	**107**	58
Exemplarischer Alltag 4 und Wegekette 4b	Zuhause–Ärztin/Arzt–Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz	2.083	127	**62**	33
Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5a	Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–Therapie–Zuhause	6.577	749	381	176
Exemplarischer Alltag 5 und Wegekette 5b	Zuhause–Kindergarten–AMS–Kindergarten–NachbarIn–SeniorInnenheim–Zuhause	5.624	507	322	116
Exemplarischer Alltag 6 und Wegekette 6	Zuhause–Sonderschule–Ärztin/Arzt–Zuhause	3.862	*	**108**	62
Exemplarischer Alltag 7 und Wegekette 7	Zuhause–Erwerbsarbeitsplatz–Wohnort Betreuungsperson–Krankenhaus–Wohnort Betreuungsperson–Zuhause	7.458	441	**199**	114
Exemplarischer Alltag 8 und Wegekette 8	Zuhause–Kindergarten–Zuhause–Wohnort Betreuungsperson–Ehrenamt–Zuhause	2.049	248	1.803	62

* Rad aufgrund der körperlichen Verfassung eines Kindes keine Option.

Exemplarischer Alltag 1 und Wegekette 1a im Regionsvergleich

Am Beispiel einer bestimmen Wegekette, nämlich der Wegekette 1a aus dem exemplarischen Alltag 1 (Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort), werden nun in der Folge die Unterschiede hinsichtlich der Nutzbarkeit und des Zeitaufwandes der unterschiedlichen Verkehrsmittel zwischen den Regionen sichtbar gemacht.

Tabelle 15: Wegekette 1a im Regionen-Vergleich (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

	Zu Fuß	Rad	ÖV	Pkw
Wien	13 Min.	6 Min.	17 Min.	21 Min.
Graz	18 Min.	5 Min.	21 Min.	16 Min.
Eisenstadt	37 Min.	12 Min.	Keine zumutbare ÖV-Verbindung vorhanden	19 Min.
Waldviertel	50 Min.	16 Min.	Keine zumutbare ÖV-Verbindung vorhanden	14 Min.
Defereggental	69 Min.	39 Min.	Keine zumutbare ÖV-Verbindung vorhanden	10 Min.

Beim Vergleich des Zeitaufwands für die Wegekette 1a des exemplarischen Alltags 1 nach Verkehrsmittel und Region zeigt sich, dass im urbanen Umfeld bzw. in Wien und Graz die zeitlichen Unterschiede zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln nicht stark ausgeprägt sind. Hingegen ist in den ländlichen Regionen der zeitliche Unterschied zwischen den Verkehrsmitteln und der jeweils gleiche Wegekette größer.

Während in Wien und Graz der Umweltverbund, also die Verkehrsmodi zu Fuß, mit dem Rad und den öffentlichen Verkehrsmitteln, eine Alternative zum Pkw darstellt und im Falle der ausgewählten Wegekette meist sogar die schnellere Fortbewegungsmöglichkeit ist, entfällt in den drei untersuchten ländlicheren Regionen Osttirol, Waldviertel und Eisenstadt-Umgebung der öffentliche Verkehr als Option für diese Wegekette – zum einen wegen fehlender ÖV-Verbindungen auf Wegabschnitten wie im Waldviertel und in Eisenstadt-Umgebung, zum anderen wegen unpassender Intervalle wie in Osttirol. In beiden Fällen müssten Teile des Weges mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Mit dem Fahrrad ist man sowohl in den städtischen Regionen Wien und Graz als auch in den ländlichen Regionen Waldviertel und Eisenstadt-Umgebung schnell oder teilweise sogar am schnellsten am Ziel. Hinsichtlich der untersuchten Wegekette (Wegekette1, exemplarischer Alltag 1) eignet sich zu Fuß gehen tendenziell nur in städtischen Strukturen als schnelle Fortbewegungsart. Speziell in Osttirol

oder im Waldviertel nimmt das zu Fuß gehen für diese exemplarische Wegekette im Vergleich zu den anderen Modi viel mehr Zeit in Anspruch. In diesen zwei Regionen, vor allem in Osttirol, kann der Weg mit Pkw am schnellsten zurückgelegt werden.

Wien: AutomechanikerIn, Arbeitszeit 8:00 bis 16:30 Uhr, EhepartnerIn ist Pflegekraft, Arbeitszeiten 6:00 bis 12:00 Uhr (Arbeitsplatz im westlichsten Bezirk von Wien), wohnt und arbeitet in Wien. zwei Kinder, die in die nächstgelegene Volksschule bzw. in den nächstgelegenen Kindergarten gehen.

Exemplarische Wegekette: Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort

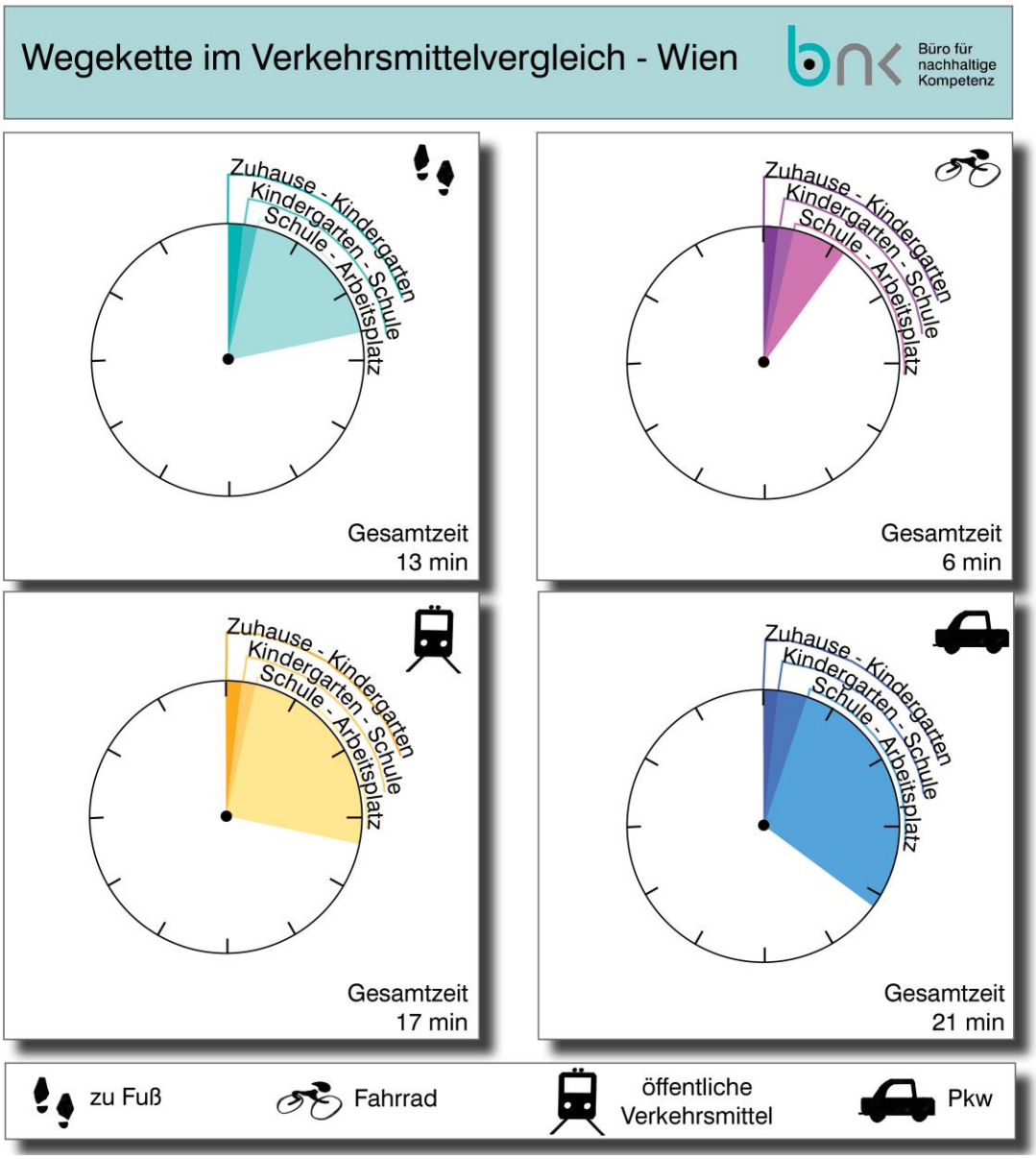

Abbildung 15: Wegekette 1a (Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort) Verkehrsmittel im Reality-Check in Wien (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Graz: AutomechanikerIn, Arbeitszeit 8:00 bis 16:30 Uhr, EhepartnerIn ist Pflegekraft, Arbeitszeiten 6:00 bis 12:00 Uhr, wohnt und arbeitet in Graz, Bezirk Andritz. Zwei Kinder, die in die nächstgelegenen Volksschule bzw. in den nächstgelegenen Kindergarten gehen.

Exemplarische Wegekette: Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort

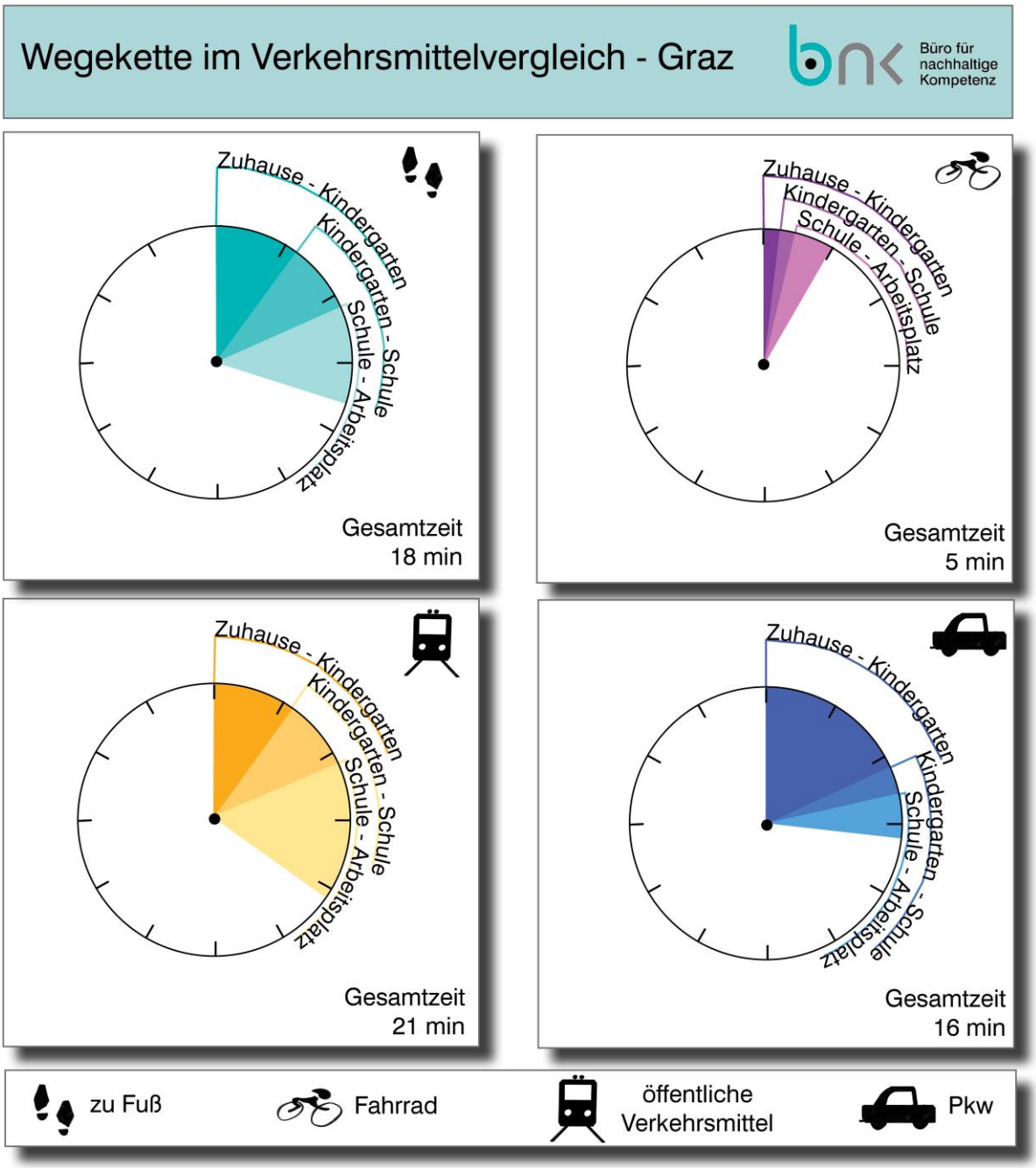

Abbildung 16: Wegekette 1a (Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort), Verkehrsmittel im Reality-Check in Graz (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Region Eisenstadt: AutomechanikerIn, Arbeitszeit 8:00 bis 16:30 Uhr, EhepartnerIn ist Pflegekraft, Arbeitszeiten 6:00 bis 12:00 Uhr, wohnt und arbeitet in Breitenbrunn. Zwei Kinder, die in die nächstgelegene Volksschule bzw. in den nächstgelegene Kindergarten gehen.

Exemplarische Wegekette: Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort

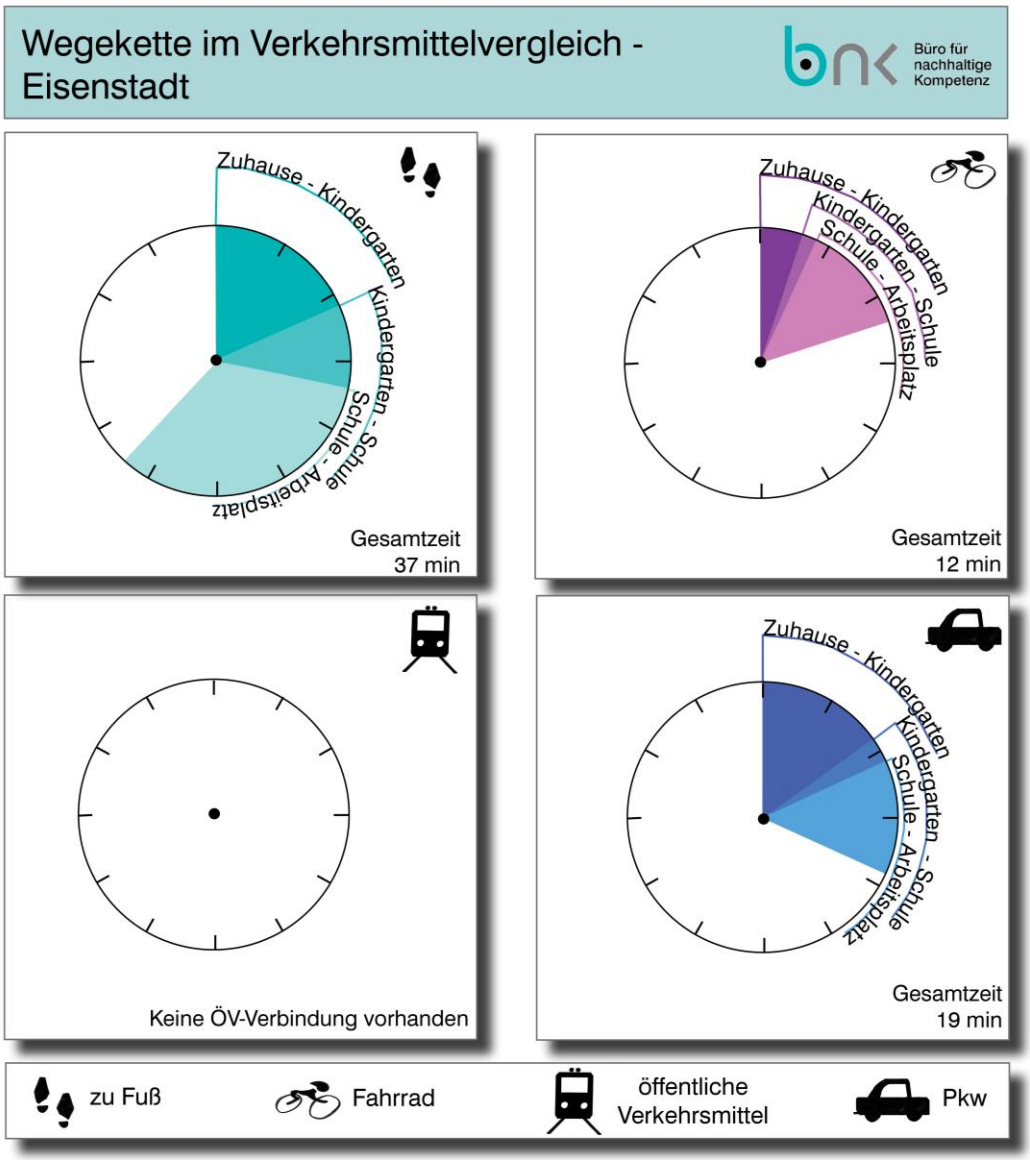

Abbildung 17: Wegekette 1a (Zuhause – Kindergarten – Schule – Erwerbsarbeitsort) Verkehrsmittel im Reality-Check in Eisenstadt (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Waldviertel: AutomechanikerIn, Arbeitszeit 8:00 bis 16:30 Uhr, EhepartnerIn ist Pflegekraft, Arbeitszeiten 6:00 bis 12:00 Uhr (Arbeitsplatz im Nachbarort), wohnt in Haugschlag. Zwei Kinder, die in die nächstgelegene Volksschule bzw. in den nächstgelegenen Kindergarten gehen.

Exemplarische Wegekette: Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort

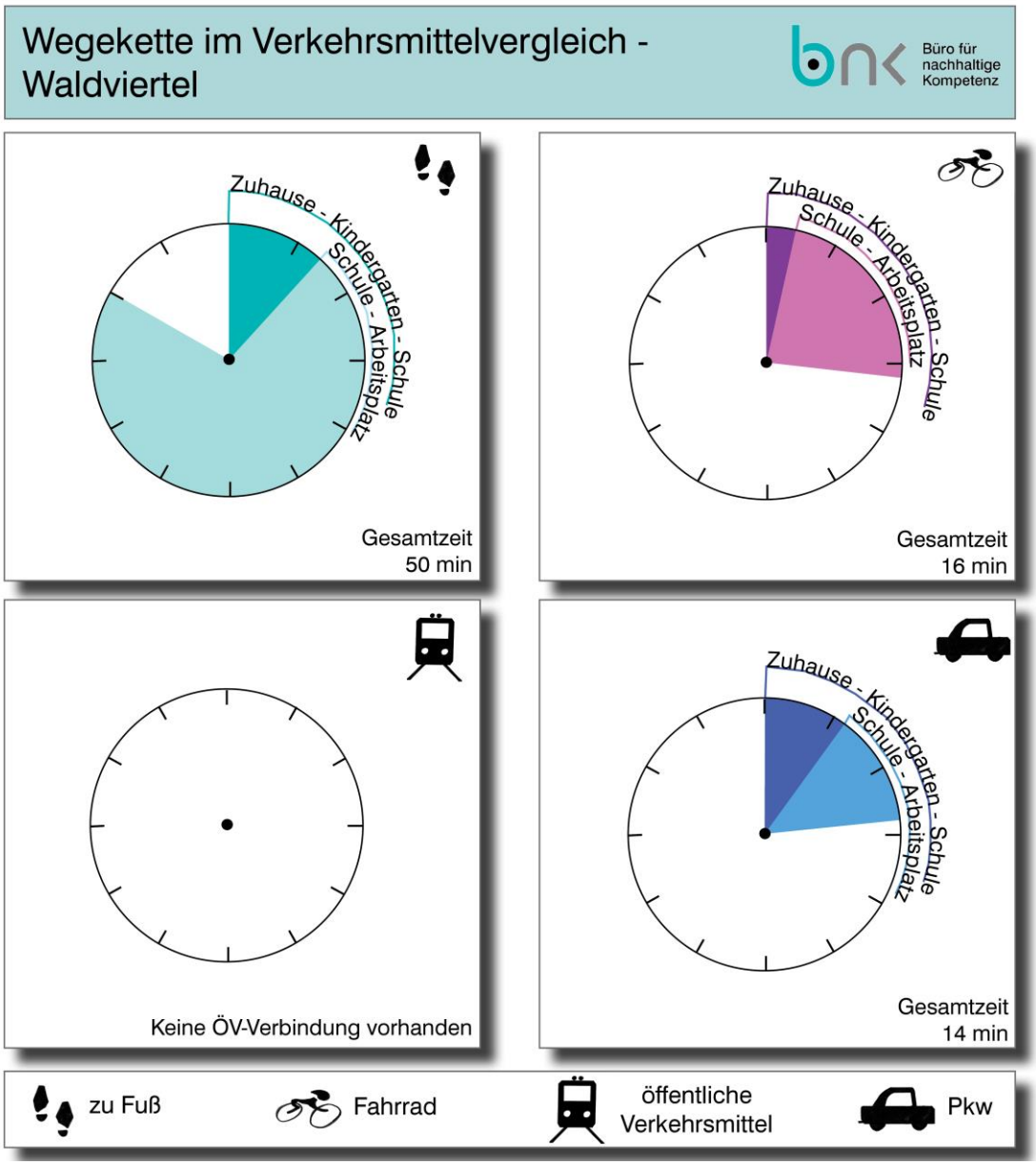

Abbildung 18: Wegekette 1a (Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort), Verkehrsmittel im Reality-Check im Waldviertel (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Defereggental: AutomechanikerIn, Arbeitszeit 8:00 bis 16:30 Uhr, EhepartnerIn ist Pflegekraft, Arbeitszeiten 6:00 bis 12:00 Uhr (Arbeitsplatz im Nachbarort), wohnt und arbeitet in St. Veit im Defereggental. Zwei Kinder; die in die nächstgelegene Volksschule bzw. den nächstgelegenen Kindergarten gehen.

Exemplarische Wegekette: Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort

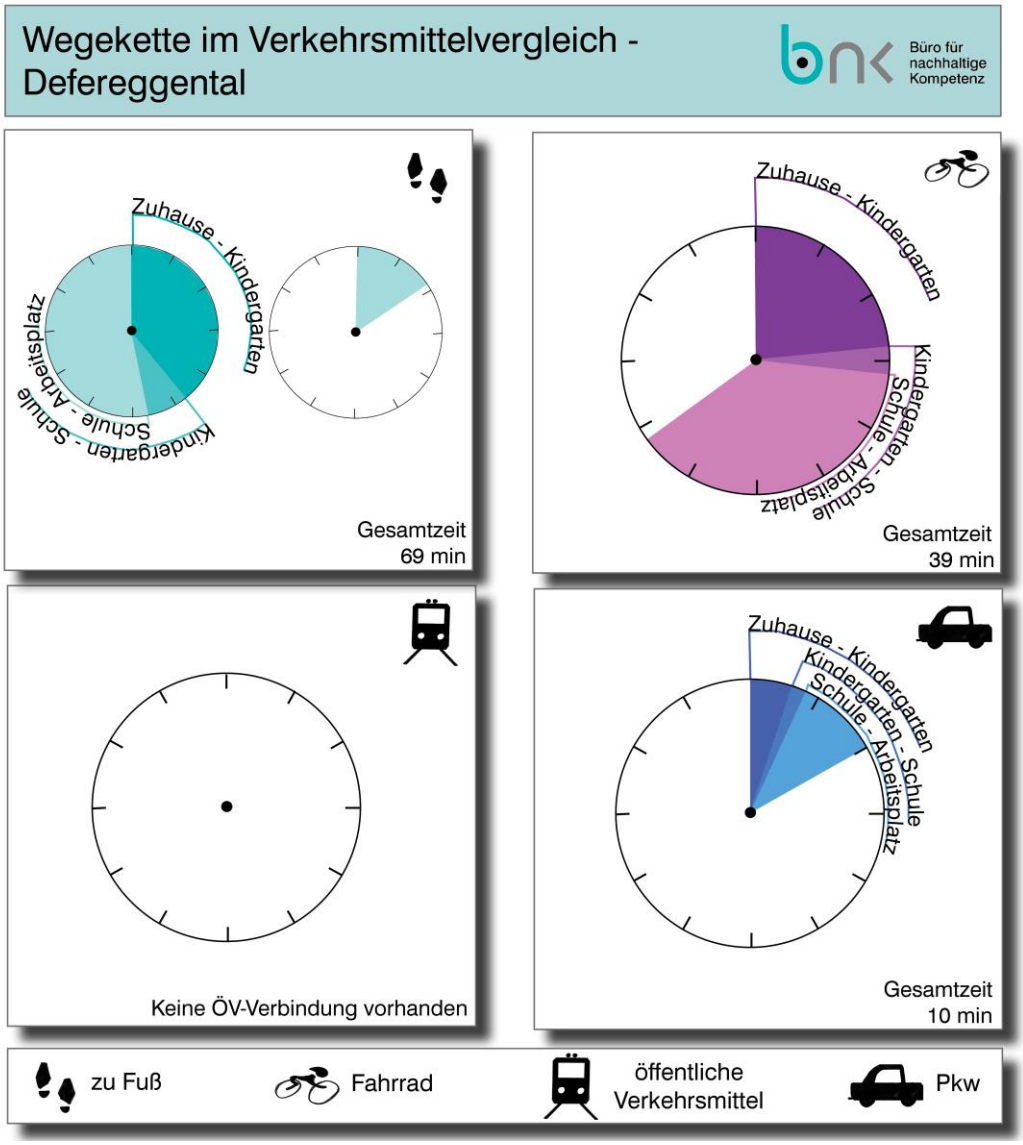

Abbildung 19: Wegekette 1a (Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort), Verkehrsmittel im Reality-Check im Defereggental (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Mobilitätsherausforderungen

Bezüglich ihrer Mobilität sprachen die InterviewteilnehmerInnen unter anderem konkrete Hemmnisse und Problematiken an, die die Verwendung eines Verkehrsmittels erschweren oder gar verhindern. Dies betrifft sowohl die individuelle Mobilität als auch das Unterwegssein mit den zu betreuenden Personen. In diesem Abschnitt wird ein Überblick über die Problematiken gegeben – ohne dabei auf regionale Differenzierungen einzugehen.

Öffentlicher Personenverkehr

Im Zuge der Studie wurden Schwachstellen des öffentlichen Verkehrs identifiziert, die für die UntersuchungsteilnehmerInnen in ihrer Mobilität relevant sind. Die genannten Herausforderungen sind vielfältig und reichen von der Last Mile über fehlende Flexibilität, unpassende Fahrpläne, fehlende Barrierefreiheit, Störungen durch Mitpassagiere bis hin zu witterungsbedingten Hemmnissen und etlichen weiteren Faktoren. Der folgende Berichtsteil gibt einen Überblick über genannte Hemmnisse und Herausforderungen, die mit der Verwendung von öffentlichen Verkehrsmitteln in Verbindung stehen.

Ein oft genannter Hemmfaktor ist das letzte Stück des Weges von der ÖV-Haltestelle zum Ziel, die sogenannte **Last-Mile**-Problematik, im umgekehrten Sinn auch als First-Mile-Problematik bezeichnet (das erste Stück des Weges zur ÖV-Haltestelle). Laut Aussagen bleibt oft keine andere Möglichkeit, als dieses Wegestück zu Fuß zurückzulegen, was besonders für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen ein Problem sein kann:

> *„Dann bleibt man herunten stehen, bis man zu den Ärzten kommt, muss man den Zwettler Berg hinauf. Für die älteren Leute sind das alles keine zumutbaren Sachen. Das sind meistens die, die körperlich nicht mehr so gut beieinander sind. Jetzt muss der einen Kilometer den Berg raufgehen, bis er beim Arzt ist. Und dann muss er drei Stunden warten, bis der Bus wieder heimfährt.“* (N_P19 #00:39:33-6#)

In manchen Fällen ist die Distanz so groß, dass ein Umstieg auf alternative Verkehrsmittel bereits angedacht wird bzw. der Weg zur Haltestelle als „schwierig“ eingestuft wird. Eine befragte Person berichtet:

> *„Jetzt sind wir zwei Kilometer weiter weggezogen. Und jetzt ist es ein bisschen schwieriger. Diese zwei Kilometer reichten aus, weil der Weg zur Bushaltestelle weiter ist. Aber trotzdem machen wir das weiter, dass wir die Öffis nehmen oder Rad fahren.“* (G_P9 #00:01:12-0#)

Es ergeben sich außerdem Herausforderungen in Bezug auf andere Verkehrsmittel, die zur Überwindung dieser „letzten Meile“ herangezogen werden. Eine befragte Person gab etwa an, dass sie bei der ÖV-Haltestelle keine passende Parkmöglichkeit für den Pkw vorfindet und deshalb nicht mit dem Bus fahren kann:

> *„Ich würde schon gern mit dem Bus nach Mattersburg fahren. Aber ich habe mich ja schlaugemacht, ich muss dann nach Eisenstadt zum Domplatz kommen. In Eisenstadt am Domplatz bekomme ich keinen Parkplatz bzw. muss ich wieder zahlen für den ganzen Tag sonst wo. Ich kann aber nicht alle zwei Stunden umstellen das Auto, wenn ich in Mattersburg bin.“* (B_P32 #00:13:45-9#)

Eine Hemmschwelle, bei der täglichen Mobilität den ÖPV zu verwenden, ist darüber hinaus in manchen Fällen die **fehlende zeitliche Konkurrenzfähigkeit** gegenüber anderen Mobilitätsalternativen. Sehr viele Befragte beklagen die, etwa verglichen mit dem Pkw, lange Fahr- bzw. Reisezeit, die das Benützen eines Regionalbusses oder auch anderer öffentlicher Verkehrsmittel mit sich bringt. Diese Zeit „*fehlt einem nachher*“. (P10: #00:18:07-6#) *„Mit dem Zug bin ich inklusive allem […] vier Stunden unterwegs, und mit dem Auto zwei Stunden. Da fahre ich immer mit dem Auto“* (G_P51 #00:20:18-3#), so die Abwägung einer befragten Person.

Die vom öffentlichen Verkehr bedienten Routen sind nicht immer der direkte Weg, was wiederum unter den Befragten als Argument gegen diese Fortbewegungsform gilt:

> *„Wie gesagt, die Öffis sind für uns leider kein Thema, weil die Linienführung so ist, dass es nicht infrage kommt. Weil über eineinhalb Stunden ist halt wirklich lange.“* (G_P11 #00:41:54-7#)

Mit einer den Weg verlängerten Routenführung ist im Normalfall natürlich auch eine vergleichsweise längere Fahrzeit verbunden. Eine längere Reisezeit kann auch durch notwendige Umstiege entstehen und somit die Attraktivität der ÖV-Verwendung mindern. So kann es laut einer befragten Person sein, dass man *„drei Stunden im Bus“* sitzt, *„weil der Bus nicht direkt fährt“* und man *„dann umsteigen und warten“* muss, wohingegen man *„mit dem Auto in 40 Minuten“* am Ziel ist. (N_P19 #00:40:29-1#)

Ein bereits festgestelltes Charakteristikum im Alltag von Menschen mit Betreuungsaufgaben ist das Bedürfnis nach **Flexibilität.** Gerade der öffentliche Verkehr mit seinen fixen Fahrplänen kann diesem Bedürfnis oft nicht entsprechen, *„[…] wenn man zu einer bestimmten Uhrzeit wo sein muss, ist das mit dem Autobus unmöglich.“* (N_P29 #00:13:51-0#) Mit dem Pkw ist man *„[…] flexibler auch mit dem Rückfahren dann.“* (W_P84 #01:12:52-1#)

Laut Berichten sind durch die fehlende Flexibilität und die damit verbundenen Vorlauf- und Wartezeiten „*an einem Tag weniger Termine*“ (G_P10 #00:08:18-0#) möglich:

> *„Also, wenn ich weiß, ich muss um 15 Uhr wo sein. Und mit dem Bus brauch ich eine halbe Stunde, dann muss ich einfach eine Stunde früher losgehen. Ich muss also fast die doppelte Fahrzeit als Puffer einplanen – falls sie [das Kind.] nicht schnell genug ist, die Ampel plötzlich rot wird, der Bus vor der Nase wegfährt, weil er den Fahrplan einhalten muss oder eine Betriebsstörung ist, was ja auch vorkommen kann. Also ich kann an einem Tag weniger Termine wahrnehmen, als ich es mit einem Auto könnte.“* (G_P10 #00:08:18-0#)

Viele Interviewpersonen haben bereits die Erfahrung gemacht, dass in bestimmten Fällen der **ÖV-Fahrplan nicht den Anforderungen entspricht**. So ist das Angebot am Abend oft ausgedünnt oder nicht vorhanden, so ist es etwa nicht möglich, dass *„[…] die Jungen ins Kino gehen, dass sie um zehn, halb elf zurückkönnen ins Tal.“* (OT_ P30 #00:32:40-1#)

In vielen Fällen ist es auch der Arbeitsweg, der durch den unpassenden Fahrplan nicht öffentlich zurückgelegt werden kann. *„Ich hätte keine Verbindung mit dem Bus gehabt. Der wäre um acht gegangen, und um drei viertel sieben habe ich dort [in der Arbeitsstelle] sein müssen. Und beim Heimfahren wäre er mir davongefahren“* (N_P19 #00:49:37-2#), berichtet etwa eine Person. *„Wenn dann zum Beispiel längere Öffnungszeiten sind, auch fürs Verkaufspersonal, die kommen am Abend nicht mehr so leicht heim“* (B_P16 #00:03:09-9#), meint eine andere.

Ein ähnliches Problem ergibt sich für manche SchülerInnen, die nach Schulende keine passende Verbindung nach Hause vorfinden und daher auf Alternativen angewiesen sind:

> *„Ich habe eh schon geschaut wegen Bussen. Weil dann könnte er sich in den Bus setzen und dann nach [Ortsname] fahren. Aber um diese Zeiten fahren keine Busse. Da müsste er zwei Stunden warten. Weil sonst würde er auf jeden Fall in der Früh und am Nachmittag mit dem Bus fahren.“* (N_P29 #00:25:57-8#)

Auf manchen Routen gibt es nicht nur zu gewissen Zeiten keine Möglichkeit, mit dem öffentlichen Verkehr voranzukommen, sondern schlicht überhaupt **keine Verbindung**. So ist in einem Interview etwa die Rede von Touristinnen und Touristen, die nicht die Möglichkeit hätten, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Attraktionen der Region zu kommen, da keine Verbindung existiere. Zudem scheint es bei vielen Verbindungen einen ausgedünnten oder überhaupt ausgesetzten Fahrplan außerhalb der Schulzeiten zu geben. *„Sobald die Schüler freihaben, fährt gar kein Bus.“* (N_P27 #00:46:22-5#)

Ein weiterer Faktor, der die Verwendung des öffentlichen Verkehrs laut den Interviews hemmt, ist das **Umsteigen**, das zum Erreichen mancher Ziele notwendig ist. *„Wenn du einmal umsteigst, hast du eigentlich, wenn du nicht großes Glück hast, schon verloren“* (W_P74 #01:20:32-2#), meint etwa eine Person in Bezug auf die schlechtere zeitliche Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs aufgrund des Umsteigens im Vergleich zum Pkw. Als besonders unangenehm wird das Umsteigen bei schlechter Witterung empfunden.

> *„Und das ist im Sommer, Frühjahr und Herbst geht es noch, aber wenn es im Winter noch dazu eiskalt ist und grauslig, da sitze ich schon lieber im warmen Auto, als dass ich auf der Busstation […] abfriere, weil der schon wieder 15 Minuten nicht daherkommt.“ (W_P74 #01:23:00-6#)*

Besonders beim Umsteigen ist auch eine gute Abstimmung der Fahrpläne der einzelnen Verkehrsmittel von großer Bedeutung. Laut einiger GesprächspartnerInnen ist aber gerade diese **Abstimmung oft nicht gegeben**.

> *„Und unter der Schulzeit hat man einen Anschluss mit der Straßenbahn. Das ist immer so getimt. Und jetzt biegt der Bus rein, man sieht die Bim dort stehen und in dem Moment fährt die Straßenbahn dort weg. Man steigt aus und muss 10 Minuten auf die nächste Bim warten.“* (P13: G #00:53:03-7#)

Andere InterviewpartnerInnen sprechen von zeitlich parallel geführten Linien, die durch dieselbe Abfahrtszeit keinen Mehrwert für die individuelle Mobilität der Befragten bringen und deren Sinnhaftigkeit infrage gestellt wird. *„Es sind sehr viele Zwei- bis Dreigleisigkeiten da, wo bei uns in der Früh drei Linien zeitgleich reinfahren.“* (N_P28 #00:34:22-0#)

In manchen Interviews wurden außerdem die **Nichteinhaltung des Fahrplans und häufige Betriebsstörungen** als Hürden empfunden.

> *„Der Zug sollte um 7:20 wegfahren, fährt aber tatsächlich im Durchschnitt zwischen 7:22 und 7:25 weg, hat aber auch Tage, also jetzt im Winter wie es war, dass er erst um 7:30 oder noch später losgefahren ist, was dann heißt, dass das Kind zu spät in die Schule kommt.“* (B_P27 #00:05:03-4#)

Bei Bautätigkeiten kommt es in manchen Fällen zu unbefriedigenden Ersatzlösungen, die die Mobilität der Befragten erschweren: *„Die Bim fährt zurzeit nicht, weil die Schienen ausgewechselt werden, den ganzen Sommer über. Jetzt kann man auch nur mit dem Bus fahren. Der fährt aber wieder nur woanders, wo man dann teilweise weiter gehen muss.“ (G_P44 #00:50:07-2#)*

Auch bei ungünstiger Witterung haben manche InterviewpartnerInnen schon Erfahrung mit Verspätungen gemacht, die Verkehrsmittel kommen *„unpünktlich“* oder *„manche fallen ganz aus“* (G_P9 #00:33:05-1#). Gerade bei Niederschlag und Kälte werden lange Wartezeiten dann als unangenehm empfunden. Als unangenehm wurde zudem der große Unterschied zwischen Außen- und Innentemperatur beschrieben:

> *„Ich habe immer die Erfahrung gemacht, dass wenn ich im Winter in einen Bus einsteige, steigt man mit der Jacke ein und drinnen hat es schon 40 Grad. Der Busfahrer sitzt mit kurzem Leiberl drinnen.“* (G_P13 #00:30:49-2#)

Für den **Transport von Gegenständen** erweist sich die Verwendung des öffentlichen Verkehrsangebotes für viele UntersuchungsteilnehmerInnen als suboptimal – besonders im Vergleich zur Pkw-Verwendung. Insbesondere bei Einkaufswegen und beim Transport von sperrigen Gütern entscheiden sich dann viele gegen den öffentlichen Verkehr, das ist *„bequemer mit dem eigenen Auto“*, *„da kann [man] kaufen was [man] will“* und man muss *„dann nicht schleppen“*. (OT_P3 #00:40:08-2#)

Gerade wenn man mehrere Besorgungen an verschiedenen Orten zu erledigen hat, wird der Transport mit öffentlichen Verkehrsmitteln als unmöglich empfunden. Eine Person beschreibt etwa: *„Dann brauche ich wieder ein Auto, weil dann kann ich das nicht alles im Bus mit transportieren. Und [Ortsname] ist so weitläufig. Dann steigt man da unten aus, dann muss ich drei Kilometer gehen, bis ich oben bin. Also, es ist praktisch nicht durchführbar.“* (N_P19 #00:33:53-0#)

Einige UntersuchungsteilnehmerInnen berichteten von Situationen, in denen sie bei der Verwendung von öffentlichen Verkehrsmitteln durch **fehlende Barrierefreiheit** am Vorankommen gehindert oder von der Verwendung des Verkehrsmittels abgeschreckt worden seien. Dabei eröffnete sich eine Palette von Barrieren, wie etwa unüberwindbare Höhen, blockierte Rampen, defekte Aufzüge, hohe Bordsteinkanten und schmale Zugangswege. Eine Person berichtet zum Beispiel, dass es ihr unmöglich ist, mit einem Kinderwagen an einer bestimmten Haltestelle in den Bus zu steigen:

> *„Der Bus kann dort nicht bei der Bordsteinkante stehen bleiben aufgrund der baulichen Gegebenheiten. Sonst kommt er nicht um die Kurve, und ich kriege den Kinderwagen dort nicht hoch.“* (G_P10 #01:05:33-3#)

In diesem Zusammenhang wird zudem bemängelt, dass vielfach nicht im Vorhinein, etwa am Haltestellenaushang, ersichtlich ist, ob ein barrierefreies Einsteigen möglich ist. Wenn es einen barrierefreien Einstieg gibt, ist es laut Interviewten des Öfteren nicht ersichtlich, ob dieser im vorderen oder hinteren Bereich des Verkehrsmittels ist, das sei nämlich *„[…] immer anders, je nach Modell. Das weiß man vorher nicht“.* (G_P43 #00:16:37-0#)

Zur Barriere kann – laut einiger InterviewpartnerInnen – auch die fehlende Hilfsbereitschaft der FahrerInnen werden. Eine Person berichtet, dass diese nicht immer bereit sind, beim Einsteigen zu helfen oder das Verkehrsmittel an der Station so zu platzieren, dass barrierefreies Einsteigen ermöglicht wird. *„In der Realität“* hieße das, *„[…] dass man andere Fahrgäste [oft] bitten muss“.* (G_P10 #00:40:39-9#)

Besonders öffentliche Verkehrsverbindungen, die auch als SchülerInnentransport fungieren, werden wegen **Überfüllung** zu den Stoßzeiten als unangenehm beschrieben. *„Da geht es rund. Und das ist zu viel für die älteren Leute“* (OT_P3 #00:05:47-6#), meint etwa eine Person. *„Weil es halt dann teilweise doch sehr voll ist. Wenn dann zwei Kinderwägen drin sind und noch zwei mit so Einkaufswageln wie ich, dann wird es eng“* (W_P82 #00:37:37-9#), berichtet eine andere. Auch der Aufenthalt an der Haltestelle gemeinsam mit vielen anderen Menschen kann in diesem Zusammenhang eine negative Erfahrung darstellen.

Mit einem Kinderwagen, Rollstuhl oder Ähnlichem wird das Einsteigen in überfüllte Verkehrsmittel zur besonderen Herausforderung, wobei man in extremen Fällen sogar auf das Einsteigen verzichtet und auf die nächste Verbindung wartet.

> *„Es ist nur oft die Sache, in den alten Straßenbahnen darfst du nur ganz vorn einsteigen bei der ersten Tür, und dann gibt es da zwei bis drei Wagenplätze. Und gerade ganz vorne steigen die meisten Menschen ein, und es ist oft gesteckt voll. Das heißt, selbst wenn ich jetzt Lust hätte, da einzusteigen, müsste ich mich so durchquetschen oder die anderen zusammenquetschen oder würde eh nicht reinkommen, dass ich mir da oft denke, es zahlt sich einfach nicht aus.“*
> (W_P86 #01:13:18-5#)

Das **Verhalten anderer Mitreisender** führt bei einigen Befragten in spezifischen Situationen, besonders bei Überfüllung, zu Unmut. Dann *„drängeln die Leute“* (W_P79 #00:17:51-4#), alle haben es *„eilig und keiner nimmt sich Zeit und jeder hat seine Wege“* (W_P79 #00:23:01-5#), in solchen Situationen fehle es oft an Rücksicht und Hilfsbereitschaft. Mit einem Kinderwagen gibt es oft kein Durchkommen durch die Menschenmenge und nicht für alle Menschen scheint es selbstverständlich zu sein, den für Kinderwagen und Rollstühle vorgesehenen Platz bei Bedarf zu räumen, wie etwa aus diesem Zitat hervorgeht:

> *„Das ist dann nicht immer einfach, wenn die U-Bahn voll ist. Weil oft habe ich keinen Sitzplatz. Gestern zum Beispiel sind wir richtig eingestiegen, wo es einen Platz für Kinderwägen gibt. Aber da waren so viele Leute und keiner wollte sich wegbewegen und uns den Platz überlassen. Dann bin ich gleich bei der Tür stehen geblieben. Erst später bei [Ortsname] sind viele ausgestiegen und da sind wir erst mit dem Kinderwagen dahin, wo der Platz dafür ist.“* (W_P79 #00:33:18-8#)

In manchen Gesprächen wurde das **fehlende Bewusstsein für den öffentlichen Verkehr** angesprochen, das innerhalb der Region vorherrsche. Sei es von den Entscheidungsträgern *„die das […] finanziell unterstützen“,* aber *„nicht alle schon mal das [regionale Anrufsammeltaxi] benutzt haben“* (OT_P35 #00:55:45-9#), oder aber von der Bevölkerung selbst, die es „[…] *verlernt [hat], mit den Öffis zu fahren. Weil es einfach ausgehungert worden ist.“* (N_P24 #00:24:25-6#) Die Bevölkerung fordere zwar ein besseres ÖV-Angebot, bei gelungener Realisierung werde es dann aber nicht im entsprechenden Ausmaß verwendet. Eine Person berichtet von einer gescheiterten Initiative:

> *„Es war damals so ein Projekt, […] für die Senioren. Einmal in der Woche […] fährt der Bus rein. […] Und dann können sie da zum Beispiel zum Doktor gehen. Es geht sich noch aus, dass sie in die Apotheke gehen. Dann können sie vielleicht sogar noch im Kaffeehaus, ein wenig tratschen, und dann führt er sie wieder heim. Ja aber zuerst alle, ja, ja und brauchen wir und super, und im Endeffekt, wie es dann war, hat es keiner genutzt. Und warum? Weil gerade auf dem Tag, der hat nicht Zeit, und dann hat es geregnet. Und wenn ich jetzt beim Doktor bin, da muss ich zu Fuß in die Apotheke gehen. Das war ihnen zu weit. Ja man kann halt auch überall was Negatives finden. Und irgendwie ist das dann auch wieder nichts geworden.“*
> (N_P41 #00:38:25-7#)

Eine weitere Barriere, die sich für manche InterviewpartnerInnen bei der Verwendung des öffentlichen Verkehrs ergibt, ist **die unzureichende Lesbarkeit von Fahrplänen**. *„Als Laie kennst du dich nicht aus [mit] diesen Fahrplänen“* (N_P25 #00:45:42-2#), wird etwa in Bezug auf komplexe Darstellungen angemerkt. In manchen Fällen ist aber auch das nicht barrierefreie Schriftbild, bei dem man *„schon fast eine Lupe [braucht]“,* weil es *„so mini geschrieben“* ist. (N_P25 #01:06:49-1#) Das Studieren der Fahrpläne wird von einer Person auch als *„zu mühsam“* (B_P27 #00:33:30-5#) beschrieben, weshalb sie auf alternative Verkehrsmittel ausweicht.

Überforderung herrscht in manchen Fällen auch beim **Kauf von Tickets**, der oftmals nur mehr mittels Automaten möglich ist. *„Wenn ich da einfach irgendwas herumdrucke, […] haut das vielleicht nicht hin. Das ist dann unangenehm.“* (P3: G #00:26:13-3#), meint etwa eine Person zu diesem Thema.

Manche InterviewpartnerInnen empfinden das **Fahrentgelt als unangemessen** hoch, wie etwa die folgende Person:

> *„Ich bin nicht bereit, für den Service, der hier von den Öffis geboten wird, für die Monatskarte über 40 Euro zu zahlen. […] Das ist mir wirklich zu viel. Ich brauche es ja nur an vier Tagen in der Woche. Aber alles andere ist gleich teuer. Wenn ich Einzelfahrscheine löse oder Zehnerblock. Das läppert sich zusammen.“* (G_P47 #00:10:55-2#)

In Bezug auf spezielle Angebote für betreuende Personen werden die angebotenen Sondertarife als zu kurz gefasst beschrieben. So erzählt eine Mutter, dass sie ihr Kind zwar mit dem Familienpass wohin bringen kann, der Rückweg, den sie dann alleine bestreitet, aber mit diesem Pass nicht abgedeckt wird. So könnte sie *„gleich den Vollpreis zahlen“*, es *„bringt [ihr] gar nichts“.* (G_P44 #00:16:42-6#) Auch könnten nahe Verwandte, die in die Betreuungsaufgaben involviert sind, den Familienpass nicht für den öffentlichen Verkehr nützen.

SchülerInnenverkehr

In Bezug auf das Unterwegssein von Schülerinnen und Schülern mit öffentlichen Verkehrsmitteln ergeben sich naturgemäß dieselben oder ähnliche Herausforderungen, die schon im vorhergehenden Abschnitt für den gesamten öffentlichen Verkehr erwähnt worden sind. Dennoch wiegen einige Herausforderungen bei Schülerinnen und Schülern schwerer, da die Benützung des öffentlichen Verkehrs für sie oft die einzige Möglichkeit ist, den Schulweg selbstständig zu bestreiten. Ist ein ausreichender Service nicht gegeben, sind die betreuenden Personen gezwungen, eine Alternative zu organisieren. Es wurden in den Interviews einige Aspekte mit expliziertem Bezug auf das Unterwegssein von Schülerinnen und Schülern genannt. Diese werden in diesem Abschnitt benannt.

Auch bezüglich des Schulweges kann der Fall eintreten, dass **keine geeignete Verbindung** existiert. Eine Person erzählt etwa, dass ihr Kind, das in die Volksschule geht, früher als die anderen Kinder aus hat, „[…] *der müsste dann eineinhalb Stunden allein warten. Und das kommt wahrscheinlich nicht infrage. Weil keine Betreuung ist. Da müssen wir natürlich auch wieder fahren.“* (OT_P29 #00:02:53-9#)

Wegen einer geringer SchülerInnen-Anzahl werden manche Verbindungen nur zu gewissen Schuljahren angeboten, da *„müssen mindestens drei Kinder sein, die aus haben, damit ein Bus fährt“,* erzählt etwa eine befragte Person. Bei ihrem Kind waren es weniger, *„[…] dann habe ich ihn halt selber mit dem Auto holen müssen*“. (N_P41 #00:07:44-0#) In einer ähnlichen Situation befand sich eine befragte Person, die ein Kindergartenkind betreut:

„Bei uns haben sie jetzt den Kindergartenbus abgeschafft. Es ist von der Gemeinde bezahlt worden. Die Gemeinde hat gesagt: Nein, ist zu teuer. So ein kleiner Bus. […] jetzt müssen die Eltern selber fahren.“ (N_P30 #00:50:30-6#)

Existiert keine alternative Fortbewegungsmöglichkeit, bleibt den Schülerinnen und Schülern oft nichts anderes übrig, als unverhältnismäßig **viel Zeit für den Schulweg** zu investieren.

„Also oft ist es schon so, dass die über eine Stunde mit dem Bus fährt, obwohl das ein paar Kilometer sind. Weil er die ganzen Ortschaften abklappern muss, bis sie dann retourkommt.“ (N_P35 #00:10:13-0#)

Zum einen in lange Fahrzeiten, zum anderen aber auch in lange Wartezeiten, wenn etwa der Bus *„um drei viertel sieben oder 6:40 Uhr [fährt], und die Schule erst um drei viertel acht [beginnt]. Da muss sie halt in der Schule drin dann warten.“* (N_P41 #00:07:02-0#)

Besonders bei öffentlichen Verbindungen, die viele SchülerInnen transportieren, kommt es in Stoßzeiten zu **überfüllten Verkehrsmitteln**. Eine Person berichtet, wie sie als Elternteil die Situation im Schulbus erlebte:

„Weil wenn der Bus fährt, er so überfüllt ist in der Früh, dass, als sie noch kleiner waren, dass ich mich nicht getraut habe, sie dort reinzustecken. Mit sechs, sieben Jahren, der war so dermaßen voll, die sind so umgetreten worden, weil ich zweimal mit ihnen mitgefahren bin, da habe ich gedacht, das tue ich einfach nicht. Wenn die Kleinen von den Großen so dermaßen drangsaliert werden, dann habe ich da kein gutes Gefühl dabei.“ (G_P5 #00:05:59-0#)

Motorisierter Individualverkehr – Pkw

Auch über die im Alltag auftretenden Hürden und Hemmnisse bei der Verwendung eines Pkws wurde während der Interviews gesprochen. Faktoren wie Kosten, Witterung, Stau und fehlende Parkplätze wurden als Herausforderungen genannt und werden im folgenden Abschnitt genauer erläutert.

Instandhaltung, Betrieb und Abstellen eines Pkws können einem Haushalt potentiell hohe **Kosten** bescheren. *„Das Auto [kostet] schon eine Menge […], das wissen wir alle. Aber es nimmt halt jeder in Kauf*“ (P33: OT #01:08:40-7#), so beschreibt eine befragte Person die scheinbar unausweichliche Aufwendung. Oftmals sind es Personen in dezentraler Wohnlage, die berichten, dass *„da oben zu wohnen*“ wegen des Pkws *„ziemlich ins Geld geht*“. (B_P31 #00:06:17-1#) Insbesondere auf die hohen Parkkosten, die vor allem in den Städten zu entrichten sind, geht eine weitere Person ein:

„Also die Garage jetzt bei uns beim Haus hätte einfach wieder 18.000 Euro gekostet und monatlich Betriebskosten. Das Auto, der billigste Hupfer, musst du auch letztendlich mit ein paar Hundert Euro rechnen. Dann hast du eine Versicherung, brauchst einen Benzin dafür, dann brauche ich ein Parkpickerl, weil sonst kann ich es nicht mal irgendwo abstellen.“ (W_P75 #01:04:31-5#)

Im Zusammenhang mit **Parkplätzen** ergibt sich ein weiteres Feld an Herausforderungen beim täglichen Unterwegssein mit dem Pkw, besonders in den städtisch geprägten Regionen. Viele Personen berichten, dass es oft nicht einfach ist, insbesondere zu gewissen Stoßzeiten, einen Parkplatz zu ergattern. „*Zwischen halb acht und halb neun einen Parkplatz zu bekommen*“ sei „*unmöglich*“. (B_P29 #00:21:46-0#) „*Es ist halt das Parkplatzproblem da. Da müsste man mehr Parkplätze schaffen. Aber wo? Das ist es ja“* (B_P16 #00:49:28-7#), meint eine Person.

Zu einer „*finanziellen Belastung*“ kommt es laut einer Person, da es bei der Krippe des zu betreuenden Kindes „*nur Parkplätze, die zu bezahlen sind*“, gibt, es also kein Angebot an kostenlosen Parkplätzen gibt. Da komme schon „*ein namhafter Betrag*“ im Monat zusammen. (P11: G #00:33:56-9#)

Ein weiteres Hemmnis, das den Gebrauch eines Pkws betrifft, ist der Umstand, dass nicht immer direkt am Zielstandort eine Abstellmöglichkeit verfügbar ist, da kann es sein, „[…] *dass man dann nicht vor der Haustür einen Parkplatz hat, sondern auch wieder ein Stück gehen muss“.* (G_P43 #00:06:40-4#)

Als „*aufwendig*“ wird von einer Person das städtische Parkbezahlsystem empfunden, es sei *„[…] nervig, dann mit dem Handy immer zu schauen, wann muss ich wieder Handyparken nachlegen sozusagen oder die Zettel“.* (W_P84 #00:04:11-2#)

Von einigen Personen wurde über Erfahrungen mit **überlasteten Fahrbahnen** vor allem in den Stoßzeiten am Morgen und Abend berichtet.

„Jeden Tag zwischen acht und halb neun und jeden Abend um fünf herum ist ein Verkehrschaos, eine Autokatastrophe, die sich da hinaus- und reinbewegt.“ (G_P15 #00:36:14-0#)

Das Vorankommen mit dem eigenen Pkw wird dadurch erschwert, längere Fahrzeiten sind die Folge, in manchen Fällen kommt es zu einer Stausituation. „*Da sind wir oft 45 Minuten dahingezuckelt mit 20 km/h“* (B_P16 #00:45:16-4#), berichtet eine befragte Person.

Ein **unangenehmes Fahrerlebnis**, dass durch verschiedenste Faktoren beim Steuern eines Pkws entstehen kann, ist eine weitere Herausforderung für manche befragten Personen.

So stufen manche InterviewteilnehmerInnen den Umstand, dass man ständig konzentriert sein muss, als negativ ein. *„Der Nachteil ist, ich muss mich konzentrieren. Wenn ich um fünf in der Früh […] aufstehe, dann ist das egal [bei der ÖV-Verwendung]. Mit dem Auto solltest du dann schon fit sein. Es ist auf Dauer eigentlich gefährlich. Die Strecke ist nicht ganz so lustig zu fahren.*“ (G_P43 #00:06:40-4#)

„Also ich glaube, wenn man ein Auto hat und viel damit fährt, hat man vielleicht auch mehr Stressgefühl, weil man das Entschleunigen nicht hat, das man hat, wenn man entspannt in der Bim sitzt“ (G_P44 #00:43:04-3#), spricht eine weitere Person den Faktor Stress bei einer Pkw-Fahrt an. „*Lärm*“ und „*Aggression*“ sind Stichwörter, die einer anderen befragte Person bezüglich des Unterwegsseins mit einem Pkw in den Sinn kommen. „*Ich fühle mich so unwohl in der Stadt mit dem Auto. Ich versuche es, wo es geht, zu vermeiden“.* meint dieselbe Person im Anschluss. (G_P47 #00:12:50-0#)

Bei Begleitwegen mit Kindern mit dem Pkw können zudem unangenehm empfundene Situationen auftreten, etwa „[…] *wenn ein Kind […] schreit, heißt es ganz ruhig bleiben, das ist eine Herausforderung*“. (G_P43 #00:21:11-4#)

Bei **witterungsbedingt schlechten Fahrverhältnissen** kann es laut Aussagen der Befragten sein, dass eine gewisse Hemmschwelle in Bezug auf die Pkw-Verwendung entsteht. Dies kann etwa sein, wenn die Sichtverhältnisse schlecht sind oder Schneeketten zum Weiterkommen notwendig werden, wie eine Person im Interview schildert:

> *„Ich bin nicht eine, die unbedingt mit Ketten fahren muss. Weil ich mir nicht leichttue, die raufzubringen. Lieber wie eine Kette montieren, was meistens eh schon in der Früh klar ist, bleibe ich daheim.“* (OT_P31 #00:46:47-1#)

Der Gedanke, die **Umwelt** unnötig zu belasten, stellt zudem für manche InterviewteilnehmerInnen eine Hürde beim Gebrauch eines Pkws dar und lässt über Alternativen nachdenken.

> *„Für mich spielt schon auch der Umweltfaktor eine große Rolle. Ich finde es gerade allein unnütz, so ein großes Gefährt zu betätigen. Und so viel Energie zu verschwenden.“* (W_P84 #00:43:29-4#)

Fahrrad

In Bezug auf das tägliche Unterwegssein mit dem Fahrrad wurden zahlreiche Herausforderungen genannt, mit denen sich die UntersuchungsteilnehmerInnen konfrontiert sehen. Ein gewichtiges Thema ist dabei eine mangelhafte Radinfrastruktur, aber auch Themen wie gefährliche Verkehrssituationen, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, unangenehme und körperlich herausfordernde Situationen, Transport- und Begleitprobleme sowie witterungsbedingte Hemmnisse wurden genannt und werden im kommenden Abschnitt näher veranschaulicht.

Viele Personen berichteten über verschiedenste **infrastrukturelle Defizite**, die ihre alltäglichen Wege mit dem Fahrrad erschweren. So beklagen einige Personen das **lückenhafte Radwegenetz** in ihrer jeweiligen Region. „*Es gibt zwar Fahrradwege, aber nur an bestimmten Stellen*“, die Radwege sind „*nicht komplett vernetzt*“ (B_P16 #00:04:51-9#), meint etwa eine Person. In diesem Zusammenhang ist auch das abrupte Enden von Radwegen zu nennen, „[…] *ein Teil von der [Straßenname] hat einen Radweg. Nur ab dem Kreisverkehr dann nicht mehr*“. (B_P16 #00:23:24-5#) „*Man wird immer über die Dörfeln geleitet*“ beschreibt eine andere Person und spricht damit die fehlenden direkten Hauptradverkehrsachsen an. Wichtige Straßen seien „*für die Autofahrer ausgelegt*“, „*Gehsteige und Radwege null*“ (B_P18 #00:01:21-6#) – also nicht vorhanden.

Auch das **Abstellen des Fahrrades** kann sich als Herausforderung darstellen. Ein von mehreren Personen genanntes Problem sind überfüllte Abstellanlagen im halbprivaten und (halb-)öffentlichen Bereich, die entweder mit „*Fahrradleichen*“ (G_P8 #00:49:11-6#) besetzt sind oder einfach nicht der Nachfrage entsprechend dimensioniert sind.

> *„Direkt vor unserem Haus hat man zwar eh die Radständer. […] die vier waren schon lang. Dann hat man es auf sechs erhöht. Aber das reicht nicht aus. Die sind voll. Sogar jetzt im November noch. Da kriege ich zum Teil keinen Parkplatz fürs Rad.“* (W_P83 #00:46:54-7#)

In manchen Fällen sind aber schlicht überhaupt keine Abstellanlagen vorhanden. Eine Person beschreibt, dass „*die Radständer zum Teil überhaupt nicht in Schulnähe sind*“ (W_P75 #00:25:35-1#) und deshalb der Begleitweg mit dem Kind für sie mit dem Rad nicht infrage komme. Besonders im städtischen Bereich sei es in manchen Fällen „[…] *schwierig, das Rad unterzubringen. In die Wohnung [will man] es nicht stellen. Das [ist] irgendwie zu mühsam. Im Hof [kann] man es nicht wirklich unterbringen“.* (W_P77 #00:52:47-4#)

Auch die Sicherheit spielt beim Abstellen des Fahrrades eine Rolle und wird für manche Personen bei den gebotenen Möglichkeiten nicht ausreichend erfüllt. „*Ich glaube, ich hätte mehrere Räder, wenn wir die Möglichkeit hätten, die Räder sicher abzustellen*“ (W_P83 #00:20:36-7#), meint etwa eine Person. Besonders im öffentlichen Raum, so die Erfahrung vieler UntersuchungsteilnehmerInnen, sei der Diebstahl von Rädern ein verbreitetes Phänomen.

> *„Ich kenne auch keinen der mit dem Rad fährt, dem nicht schon eines gestohlen wurde. Also das ist gang und gäbe.“* (G_P11 #00:46:29-5#)

Angesprochen auf die gebotene Radinfrastruktur erwähnt eine Person zudem die **unzureichende Beleuchtung** mancher Streckenabschnitte. Dadurch sei es bei Dunkelheit gefährlich, dort zu fahren, das „[…] *sollte man […] nicht unbedingt riskieren*“. (P11: G #00:47:23-4#).

In vielen Gesprächen wurden **gefährliche Situationen** angesprochen, die entweder durch unzureichend geregelte Straßensituationen oder durch die fehlende Rücksicht anderer VerkehrsteilnehmerInnen auftraten.

Wenn etwa „[…] *Fahrradweg und Fußgängerweg gemeinsam sind. Dann wird es schwieriger*“. (G_P4 #00:34:06-6#) Ein „*Durcheinander*“ (G_P4 #00:34:06-6#) sei die Folge. Vielen fehlt auch ein klar für RadfahrerInnen „*definierter Raum*“. (G_P15#00:39:48-2#) „*Ich habe schon das Gefühl, dass ich ein Fremdkörper im öffentlichen Raum bin*“ (G_P15#00:39:48-2#), meint etwa eine Rad fahrende Person. „*Die Radwege sind oft so provisorische Lösungen*“ (G_P15#00:39:48-2#) oder „*deutlich unterdimensioniert*“. (G_P10 #00:45:58-8#) Manche Personen sprechen auch das Problem an, dass Radwege von anderen Verkehrsteilnehmenden nicht als solche erkannt werden, wie etwa folgende Aussage verdeutlicht:

> *„Aber an kritischen Stellen [sind Radwege] viel zu wenig reguliert. Das heißt, es werden Dinge wie Ladegeschichten von Geschäften über Radweg und Gehweg gemacht. Es ist nicht für die Fußgänger deutlich deklariert, wenn die aus einem Geschäft rausgehen, dass sie eigentlich zwei Schritte weg von dem Radweg sind.“* (G_P49 #00:44:57-8#)

Durch parkende Fahrzeuge, die die Sicht der anderen Verkehrsteilnehmenden hemmen, fühlen sich RadfahrerInnen auch vielfach nicht ausreichend sichtbar. Vor allem „*kleine Kinder [können] leicht übersehen werden*“, wenn „*Autos an unübersichtlichen Stellen parken*“. (B_P18 #00:39:45-8#) Als Herausforderung bei Unterwegssein mit dem Rad wird auch ein ungünstiger Verlauf des Radfahrstreifens, etwa entlang von parallel zur Fahrbahn parkenden Autos, gesehen. „*Das heißt, als Radfahrer muss man immer schauen, ob nicht einer die Tür*

aufreißt, und als Autofahrer hat man die Radfahrer jetzt noch auf der Straße“ (B_P27 #00:50:44-5#), kommentiert eine Person dazu.

Eine Person bemängelt zudem die hohe Dichte an Hinweisschildern, die die Straßensituation schwer verständlich werden lässt, besonders in Begleitung eines Kindes wäre es „[…] *viel angenehmer, wenn das klarer wäre*“. (P15: G #00:16:30-8#)

Einen Aspekt, der von mehreren Personen genannt wird, ist auch die rechtliche Situation mit zweiachsigen Fahrradanhängern, die oft für den Transport von Kindern verwendet werden. Es ist illegal, mit diesen auf für einachsige Fahrzeuge ausgewiesenen Fahrstreifen zu fahren, was das Unterwegssein zusätzlich verkomplizieren.

> *„Mein Radweg in der Früh würde bei der […] Straße, einer stark befahrenen Straße, auf der Busspur verlaufen. Ich weiß, wie der Busfahrer die Radfahrer scheucht. Und würde ich sie in dem Anhänger drin haben, darf ich laut Straßenverkehrsordnung nicht, weil es ein zweiachsiges ist.“ (G_P10 #00:45:58-8#)*

In vielen genannten Fällen sind es aber auch andere VerkehrsteilnehmerInnen, die durch fehlende Rücksicht die Radmobilität der UntersuchungsteilnehmerInnen hemmen und gefährliche Situationen hervorrufen. Berichtet wird etwa von gefährlichen Verhaltensweisen anderer RadfahrerInnen. Manche würden „*sehr ellenbogenmäßig*“ (G_P8 #00:44:11-5#) und „*rücksichtslos*“ (G_P10 #00:45:58-8#) fahren. „*Wie Fahrräder geparkt werden*“, sei außerdem oft „*rücksichtslos*“, zum Beispiel „*mitten am Gehweg*“. (G_P8 #00:47:08-5#)

Aber auch Pkw-FahrerInnen „*fahren knapp vorbei*“, auch von ihrer Seite käme „*extrem wenig Rücksichtnahme auf Radfahrer*“. (N_P22 #00:26:34-7#) In manchen Fällen sei es aber auch die Uninformiertheit über die Rechte der RadfahrerInnen, die Pkw-LenkerInnen zu gefährlichem Verhalten verleitet. Eine Person berichtet:

> *„Es gibt immer noch genug AutofahrerInnen, die nicht wissen, dass man in einer Wohnstraße explizit gegen die Einbahn fahren darf. […] Und uns kommt eine Frau entgegen im Auto. Es ist eine ganz schmale Gasse, wo es eh problematisch ist, wo wenig Platz ist, wenn ein Auto und ein Rad kommen. Aber, wie gesagt, wir sind gegen die Einbahn gefahren, Wohnstraße, das ist erlaubt. Und die Dame hat das nicht gewusst, und fährt wirklich ganz auf den linken Rand, wo der [Name des Kindes] rauffährt, da geht es bergauf auch, und hat ihn echt geschnitten.“* (W_P83 #00:42:41-7#)

Das schnelle Tempo mancher Pkw-LenkerInnen führe zudem zu einem Gefühl der Unsicherheit beim Radfahren. Eine Person erzählt, dass sie deshalb Pkw-Hauptverkehrsrouten meidet, aber auch bei den kleineren Straßen „[…] *gibt es immer mal*

jemanden, der aufs Gas steigt […]“ und „[…] *wo es zu gefährlichen Situationen kommen kann*“. (W_P84 #00:35:06-1#)

Manche Personen verzichten in bestimmten Situationen schon im Vorhinein auf den Gebrauch des Fahrrades, da sie der Ansicht sind, dass das Radfahren auf dem zurückzulegenden Weg generell zu gefährlich ist. „*Hier in der Stadt fahre ich […] nicht* […] *es ist viel zu gefährlich*“ (B_P16 #00:23:53-8#), meint etwa eine befragte Person. „*Aber man kann in [Ortsname] die Kinder nicht radeln lassen* […] *mit einem Rad ist es zu gefährlich, weil die Gehsteige teilweise viel zu schmal sind, die Übergänge, es ist sehr viel Verkehr. Es ist zu gefährlich mit dem Rad, weil sie da doch nicht so sicher sind*“ (B_P18 #00:06:05-3#), berichtet eine andere.

In manchen Fällen berichten die UntersuchungsteilnehmerInnen von einem **unangenehmen Gefühl,** wenn sie mit dem Rad unterwegs sind. Dies wird etwa durch „*zu viel Stress*“ (B_P18 #00:07:57-4#), dem man beim Radfahren ausgesetzt ist, hervorgerufen. Aber auch negative Signale anderer VerkehrsteilnehmerInnen können hemmend wirken. „*Die Bösen sind schon generell die Radfahrer*“ (W_P83 #00:38:43-5#), meint etwa eine Person und berichtet weiter über Beschimpfungen und Anfeindungen im Straßenverkehr.

Der **niedrige Bequemlichkeitsfaktor** und die **körperliche Herausforderung** sind weitere Hemmschwellen für die Fahrradmobilität. „*Der erste Punkt, und das ist sicher für uns alle der größte Punkt, ist Bequemlichkeit*“, meint zum Beispiel eine Person auf die Frage, wieso das Fahrrad nicht öfter verwendet werde. „*Es ginge manches schon*“ mit dem Rad, aber der Pkw sei einfach bequemer. (N_P28 #00:37:25-2#) „*Wenn ich die zwei Strecken am Vormittag mit dem Rad […] hin und zurückgefahren bin, dann reicht es mir auch*“ (G_P47 #00:10:50-7#), zeigt eine Person ihre persönlichen Grenzen auf. Es sei auch eine „*Altersfrage*“, manches schaffe man einfach nicht mehr, weil „*körperlich und geistig*“ Energien fehlen würden. (G_P51 #00:15:09-1#). In die Thematik spielt natürlich auch die Topografie hinein. Es sei „*mühsam*“, wenn es „*dann irrsinnig bergauf geht*“, da sei man „*nachher immer vollkommen fertig*“. (W_P77 #00:52:47-4#) „*Ich wohne am Berg, und das ist sehr kompliziert, da mit dem Einkauf rauffahren. Es geht eher nicht*“ (B_P29 #00:11:10-9#), meint eine Person, angesprochen auf das Einkaufen mit Fahrrad, und spricht zugleich eine weitere Herausforderung beim Unterwegssein mit dem Rad an: den **Transport von Dingen**. Dazu meint eine Person:

> *„Für das ist [Ortsname] zu hügelig. Wenn es eben wäre wie in Dänemark oder so, da kann man solche Sachen schon nutzen, aber in [Ortsname] geht es immer rauf und runter. Mit zu viel Last ist das dann schwierig.“* (B_P18 #00:42:37-1#)

Besonders wenn man nicht nur für sich selbst, sondern auch für andere einkaufe, würden die Transportkapazitäten eines Fahrrades nicht ausreichen. „*Das funktioniert einfach nicht. Wenn du Familie hast, geht das einfach nicht*.“ (P5: G #00:10:11-6#)

Nicht zuletzt ist auch die **Witterung** für manche Menschen entscheidend dafür, ob sie das Fahrrad nützen. „*Bei Regen, Schnee, im Winter kann ich nicht Radfahren*“ (G_P10 #00:45:58-8#), meint eine Person. Fahrradfahren sei nicht „[…] *sinnvoll* […] *wenn es eisig ist oder Schnee liegt*“ (W_P84 #00:13:47-9#), meint eine andere.

Fuß

Auch was das Zu-Fuß-Gehen betrifft existieren im Alltag von Menschen mit Betreuungsaufgaben Herausforderungen, die hemmend gegenüber der individuellen Mobilität sein können. Ergebnisse diesbezüglich sollen im folgenden Abschnitt beleuchtet werden.

In den Interviews wurden in den Regionen unter anderem **infrastrukturelle Defizite** beim Zu-Fuß-Gehen identifiziert. Es wurde etwa bemängelt, dass bei der Ausgestaltung des Straßenraumes zu wenig auf FußgängerInnen-Freundlichkeit geachtet wurde. So gäbe es mancherorts „[…] *zu wenig Möglichkeiten, [die Straße] zu überqueren*“. (B_P16 #00:36:33-5#) Eine Person berichtet zu diesem Thema über einen Alltagsweg ihres Kindes, der durch die fehlenden Querungsmöglichkeiten nur schwer zu Fuß zurückzulegen sei:

> *„Sie könnte zu Fuß gehen, hat aber zwei Hauptstraßen zu überqueren, wobei die eine keinen Fußgängerübergang hat, die zweite hätte einen, auch nicht direkt auf dem Weg. Da müsste sie ein Eck gehen. Das sind beide Male die Ausfahrtsstraßen aus [Ortsname], wo relativ viel Verkehr ist.“* (B_P27 #00:06:01-7#)

Bei lichtsignalgeregelten Querungsmöglichkeiten müsse man oft sehr lange warten, „[…] *bis es grün wird*“. (W_P77 #00:57:20-0#) Dies sei „[…] *gerade für einen Schulweg nicht ideal. Weil […] Kinder verlieren da die Geduld*“. (W_P77 #00:57:20-0#) Es gäbe „[…] *dann halt auch einfach mal eine Pause, wo keine Autos kommen, wo aber trotzdem Rot ist*“, beschreibt eine andere Person die für sie unverständliche Ampelschaltung. Zudem seien die Ampeln *„gerade für Fußgänger oft sehr kurz geschalten“,* da hätten *„[…] dann eben auch wieder gebrechliche, behinderte Menschen Schwierigkeiten […], da sicher über die Straße zu kommen. Oder [Personen] mit einem Kind“.* (W_P 78 #00:57:30-3#)

Große Ein- und Ausfallstraßen seien zudem lediglich „*für die Autofahrer ausgelegt*“ (B_P18 #00:01:21-6#) und zu Fuß nicht „*verkehrssicher*“ (B_P18 #00:01:21-6#), auch die „[…] *Aufteilung der Fahrbahnflächen […] entspricht nicht dem, was man sich [als Fußgängerin] erwarten würde“.* (B_P18 #00:02:22-2#) In vielen Gesprächen kam heraus, dass Personen den Platz, der ihnen als FußgängerInnen im Straßenraum zugestanden wird, als zu gering bewerten. Besonders der hohe Platzanspruch des ruhenden Pkw-Verkehrs trifft bei manchen Personen auf Unverständnis. „*Die Autos [dürfen] überall parken* […] *die parken auch am*

halben Gehsteig. Aber erlaubterweise, weil wirklich die Markierungen so da sind.“ (W_P77 #00:38:54-5#) Die Konsequenz sei „[…] *wirklich relativ wenig Platz für Fußgänger*“. (W_P77 #00:39:13-6#) Nicht nur parkende Autos, auch „*der Krempel, der noch auf dem Gehsteig rumliegt*“ (W_P83 #00:51:07-0#), wie etwa „*Verkehrszeichen*“ (W_P83 #00:51:07-0#), „*Schneestangen*“ und „*Mülltonnen*“ (W_P83 #01:00:48-3#) könne den Gehweg „*unangenehm eng*“ (W_P83 #00:51:07-0#) werden lassen. Eine Person erzählt über ihre Probleme mit engen Gehsteigen, wenn sie mit dem Kinderwagen unterwegs ist:

> *„Zum Teil kommst du gar nicht vorbei. Wenn du einen Gehsteig hast von 1 bis 1,5 m, [die] es leider nach wie vor gibt, und die Mülltonnen haben 55 cm, und da kommst du nicht vorbei. Am Weg in den Kindergarten habe ich zum Teil wirklich stehen bleiben müssen, die Mülltonnen teilweise in die Parkspur reingestellt, bewusst. Als ich mit dem Kinderwagen unterwegs war.“* (W_P83 #01:00:48-3#)

Einige der interviewten Personen haben schon **unsichere Situationen** erlebt, als sie zu Fuß unterwegs waren. In den meisten Fällen waren dabei andere VerkehrsteilnehmerInnen, die andere Verkehrsmittel verwendeten, involviert. Wenn etwa „*Fahrradweg und Fußgängerweg gemeinsam sind*“, sei ein „*Durcheinander*“ die Folge und das Zu-Fuß-Gehen werde „*unsicherer*“. (G_P4 #00:34:06-6#) Viele RadfahrerInnen seien auch sehr schnell unterwegs, „*biegen oft mit so einem Tempo um die Ecke und preschen da über die Zebrastreifen drüber*“ (W_P86 #01:06:37-0#), erzählt eine Person, die gerade noch rechtzeitig stehen bleiben konnte, um eine Kollision zu vermeiden. Erhöhte Geschwindigkeit der anderen VerkehrsteilnehmerInnen wird in vielen Fällen auch in Verbindung mit dem Pkw-Verkehr als Hemmnis gesehen. „*Bei uns durch die Gasse wird sehr schnell gefahren*“ (B_P30 #00:34:39-7#), meint etwa eine Person. Dies wird zum besonderen Problem, wenn „[…] *zum Beispiel der Gehsteig besonders schmal wird oder […] es eine Kurve [gibt], die von vielen zu schnell angefahren wird*“. (W_P77 #00:55:53-2#) Von so einer Straßensituation und der damit verbundenen Unsicherheitsgefühle berichtet die Person im Anschluss:

> *„Und dort fürchte ich mich zum Beispiel immer ein bisschen. Weil ich da einfach schon gesehen habe, dass dort viele so rausdriften. Und ich meine, das ist ja irgendwie, da kann man innerhalb kürzester Zeit abgeschossen werden. Da kann man gar nichts dagegen tun.“* (W_P77 #00:55:53-2#)

Als besondere Gefahrenstelle für FußgängerInnen wird von vielen der Zebrastreifen erlebt. „*Es bleibt sehr selten wer stehen […], man kann sich nicht drauf verlassen*“ (N_P19 #00:26:46-7#), meint etwa eine Person. Eine andere Interviewperson berichtet von einem Zebrastreifen, der für andere VerkehrsteilnehmerInnen erst spät erkennbar ist. Dies könne bei zu schnellem Fahren ein Problem sein:

> *„Die, die dort wohnen, wissen auch, Achtung, da musst du langsam fahren, weil du siehst um die Ecke nicht gut, und auch noch der Zebrastreifen drüber. Aber wenn halt jemand ist, der sich dort nicht so gut auskennt, dem ist das Risiko oft nicht bewusst.“* (B_P28 #01:08:56-1#)

Als „*Trugschluss*“ sieht eine weitere Person auch das Verwenden des Zebrastreifens bei ÖV-Haltestellen, wenn „[…] *der Autofahrer, obwohl er es eigentlich nicht darf, […] den in der Haltestelle stehenden Bus einfach, ohne zu schauen, [überholt]*“. (G_P10 #01:08:19-1#)

Hemmnisse beim Zu-Fuß-Gehen ergeben sich für manche InterviewpartnerInnen auch durch eine **fehlende Barrierefreiheit**. Besonders mit einem Kinderwagen, Rollstuhl oder einem vergleichbaren Gegenstand ist ein Weiterkommen oft nur schwer möglich. Stufen, fehlende Rampen, aber auch unbefestigte Wege sind ein Hindernis. Häufig sind aufgrund dessen auch Umwege vonnöten. *„Aber mit Kinderwagen ist es wieder irgendwie mühsam. Da muss man nämlich auch den Berg da rauf, und dann musst du außen rumfahren und kannst nicht die Stiegen raufgehen“* (W_P84 #01:03:02-9#), meint etwa eine Person.

Insbesondere in Bezug auf den Rückgang der Nahversorgung in vielen Gebieten werden auch die **weiten Distanzen** bemängelt, die Alltagswege mit sich bringen und die zu Fuß oft nur schwer oder nicht mehr zu bewältigen sind. „*Wir haben keine Nahversorger*“, meint etwa eine Person, „*es gibt jetzt den Merkur als Nächstes. Aber zum Weg hin gibt es keinen Gehsteig, du gehst auf der Straße*.“ (B_P16 #00:38:49-0#) Eine andere Person geht auf eine weitere damit verbundene Problematik ein, den **Transport von Dingen**, der bei weiten Distanzen zu Fuß insbesondere für ältere Menschen und Kinder sehr mühsam sein kann.

> *„Also hier in der Nähe ist gar nichts mehr. Also in der Nähe, wenn man hingeht, braucht man zu Fuß 15 Minuten. Das wäre jetzt nicht das Problem, sondern das Heimgehen mit dem Einkauf. Also, das heißt, wenn du wirklich was einkaufen willst und du hast mehrere Sachen, brauchst du eigentlich ein Auto.“* (B_P16 #00:02:05-0#)

Eine Person, die Betreuungsaufgaben für ein Kind leistet, findet in diesem Zusammenhang, *„[…] dass die Schultaschen zu schwer sind […] Wenn es nur kurz wäre*“, würde „[…] *das Kind auch zu Fuß gehen, aber so mit dem schweren Rucksack finde ich das nicht so gut*“. (N_P29 #00:02:53-3#)

Nicht zuletzt ist auch die **Witterung** für manche Personen ein Hemmnis, ihre Wege fußläufig zu gestalten. Die „[…] *Schneeräumung im Winter funktioniert überhaupt nicht*“, meint etwa eine Person und benennt damit eine Problematik, mit der man beim Unterwegssein mit einem Kinderwagen zu kämpfen hat.

Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben – spezifische Herausforderungen

Menschen mit Betreuungsaufgaben sind beim Unterwegssein mit anderen nicht nur für sich selbst verantwortlich sondern auch für die zu begleitende Person. Neben den eigenen Bedürfnissen rücken die Bedürfnisse der zu begleitenden Person in den Vordergrund. Diese Bedürfnisse und weitere Faktoren wie Zeit, Organisation des Alltags, wetterbedingte Umstände etc. haben einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Begleitperson. Umso mehr Personen und deren Bedürfnisse für einen Weg mitgedacht werden, müssen desto komplexer gestaltet sich die Verkehrsmittelwahl. Eine Vielzahl von Fragen – mögen sie auch noch so banal erscheinen – müssen geklärt werden, bevor es losgehen kann. In Abbildung 20 werden beispielhaft die komplexen Gedankengänge einer Person dargestellt, die mit einem oder mehreren Kindern unterwegs ist. Die Gedankengänge bzw. Fragen sind den Themenbereichen Organisatorisches, Kosten, Infrastruktur/Ausstattung oder Sicherheit/Komfort/Bedürfnisse zugeteilt. Sprechblasen die miteinander verbunden sind, symbolisieren Gedankenketten bzw. Fragen, die sich aus der vorangegangenen Frage ergeben („Wie weit ist es zur Haltestelle?“ – „Ist die Ausstiegstelle in der Nähe vom Ziel?“ – „Gibt es auf dem Weg von der Ausstiegsstelle zum Ziel Gefahrenstellen?“)

Zu Beginn wird die Grundsituation durch Überlegungen zu Ziel („Wohin wollen wir?“), zeitlichem Rahmen („Wann müssen wir dort sein?“) und Anzahl der zu begleitenden Personen („Wie viele Personen begleite ich?“) und deren grundlegendsten Bedürfnissen („Ist sie in ihrer physischen Mobilität eingeschränkt?“) geklärt. In weiterer Folge klärt die Begleitperson weitere allgemeine, nicht verkehrsmittelspezifische Fragen wie „Habe ich etwas zu transportieren?“ oder „Gehe ich nachher noch einkaufen?“. Sind die Rahmenbedingungen klar, werden spezifische Fragen zu den unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Fuß, Rad, öffentliche Verkehrsmittel und Pkw) gestellt und die prinzipielle Verfügbarkeit bzw. Nutzbarkeit geklärt.

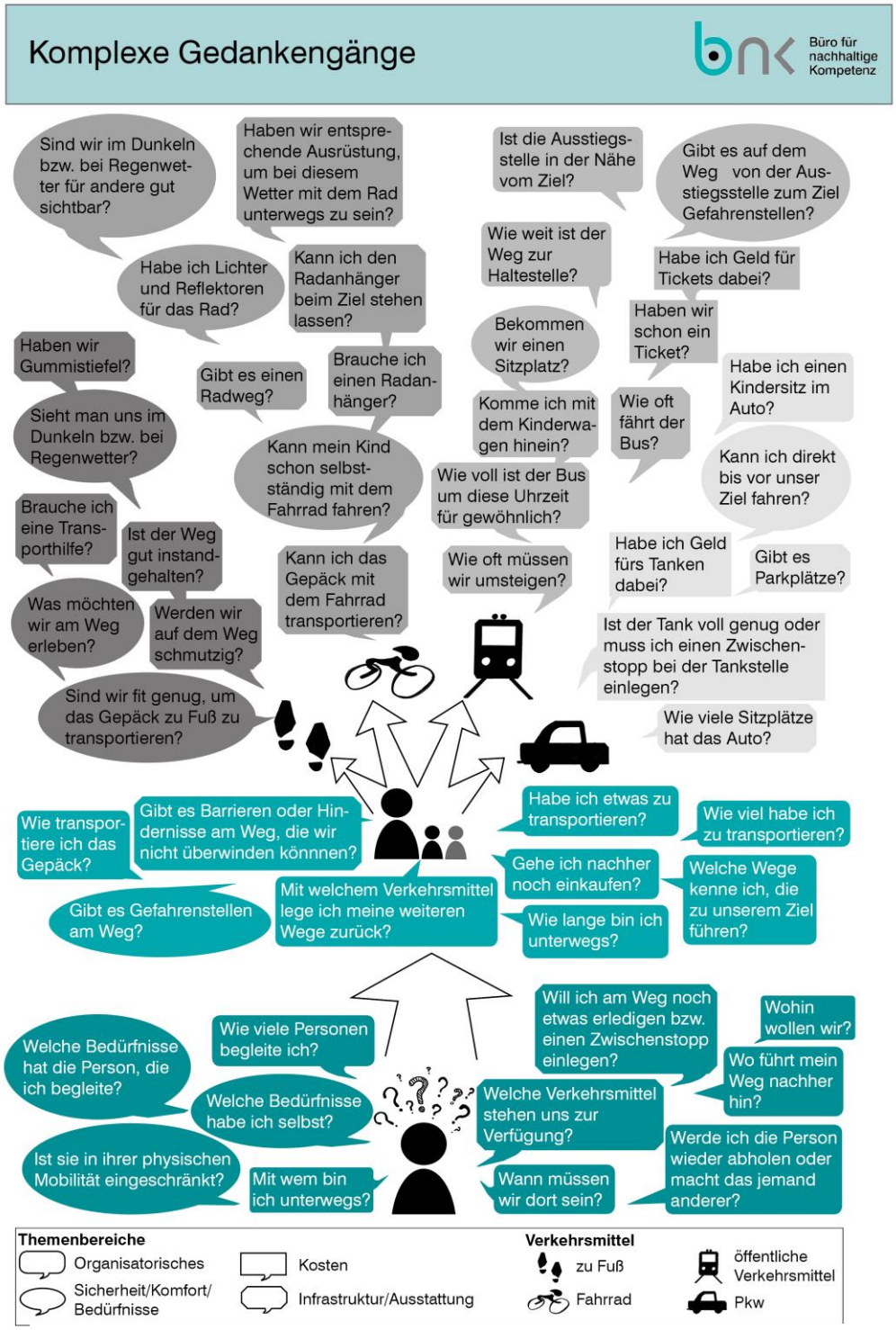

Abbildung 20: Komplexe Gedankengänge bei Mobilitätsentscheidungen von Menschen, die mit anderen unterwegs sind (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Aus der vorliegenden Studie ergaben sich, wie oben ausführlich beschrieben, bestimmte Charakteristika und Herausforderungen bezüglich der Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben.

Da die Studie nicht ausschließlich das Ziel verfolgt, „nur“ die Situation darzustellen, sondern sich auch zu Veränderungen und Verbesserungen beitragen möchte, sind im folgenden Kapitel einige verdichtete Situationen beschrieben und visualisiert, mit denen Menschen, die für und mit anderen Personen im Alltag unterwegs sind, immer wieder konfrontiert sind.

- Situation: Zeitspagat
- Situation: Mit dem Rad unterwegs
- Situation: Zu Fuß unterwegs
- Situation: An der Haltestelle
- Situation: Vor der Schule

Situation: Zeitspagat

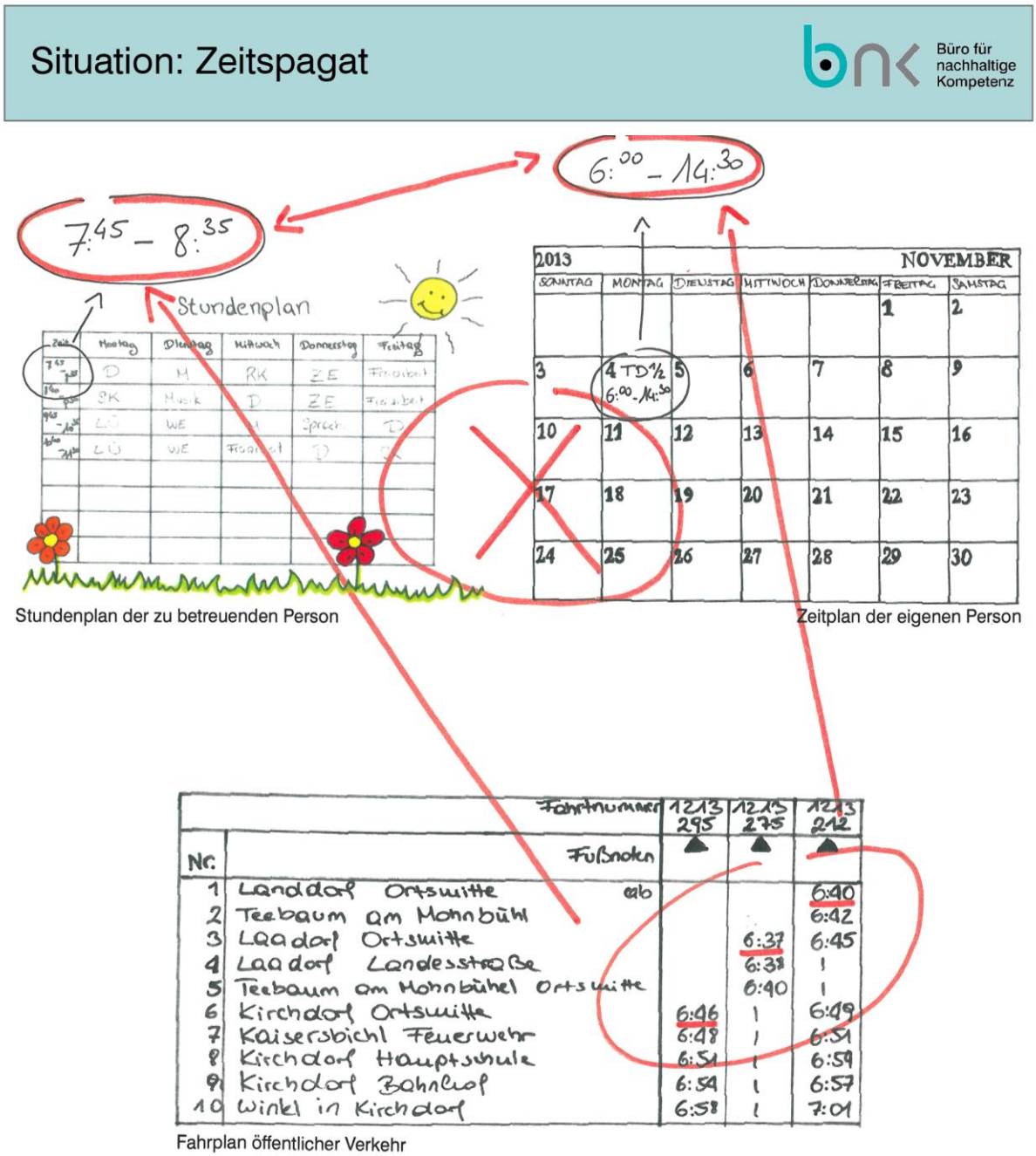

Abbildung 21: Spagat zwischen Schulzeiten, Erwerbsarbeitszeiten und dem Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrsmittels (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Menschen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind und die Betreuung ihrer Kinder mit dem eigenen Erwerbsarbeitsalltag verbinden, stehen oft vor einem Zeitspagat. Die Abbildung 22 zeigt den Stundenplan eines Volkschulkindes, die beruflichen Termine der betreuenden Person (Elternteil) und die Fahrzeiten eines Busses in einer (fiktiven) ländlichen Region. In der Situation besucht das Kind in Landdorf die Volksschule. Die erwachsene Person arbeitet in der Nachbargemeinde Kirchdorf, die einige Kilometer entfernt ist. Wenn

nun der Stundenplan des Kindes mit dem Dienstplan des Elternteils für die nächsten Monate mit dem Busfahrplan verglichen wird, zeigt sich, dass der Elternteil das Kind wegen des Dienstbeginns um 6:00 Uhr nicht zur Schule begleiten kann bzw. nicht beaufsichtigen kann, dass das Kind rechtzeitig das Haus Richtung Schulbus bzw. Schule verlässt. Wenn es sich bei diesem Haushalt um den Haushalt einer alleinerziehenden Person mit einem Kind, die über kein soziales Netzwerk verfügt, handelt, liegt es auf der Hand, dass der Zeitspagat ein nahezu unüberwindbarer ist.

Das Beispiel zeigt auch, dass jede Nachmittags- bzw. Freizeitbeschäftigung des Kindes, sofern diese außerhalb des Wohnorts liegt, auch von diesem Zeitspagat betroffen ist.

Ansatzpunkte für eine Problemlösung dieser Situation sind:

- Abstimmung der Zeiten der Erwerbsarbeit mit den Schul- bzw. Kindergartenzeiten
- Anpassung/Adaptierung der Schulzeiten (Frühaufsicht, Ganztagsschule)
- gemeinschaftliches Betreuen durch andere Erwachsene auf den Schulwegen bzw. an den Randzeiten zwischen Schulbeginn bzw. Schulende und Abfahrt bzw. Ankunft des öffentlichen Verkehrsmittels
- Absprache der Fahrpläne zwischen Kindergarten/Schule/Hort und Betrieben im Vorfeld

Situation: Unterwegs mit einem Rad fahrenden Kind

Abbildung 22: Unterwegs mit eigenem Rad und einem Rad fahrenden Kind (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Die Situation, die in Abbildung 22 dargestellt ist, zeigt den Kontrollverlust, wenn sich Begleitperson und Kind auf verschiedenen Ebenen des Straßenraums fortbewegen (müssen). Der Straßenraum ist in dieser Situation sehr breit dimensioniert. An den drei Meter breiten Gehsteig schließt ein Parkstreifen an, erst für längsparkende, anschließend für querparkende motorisierte Fahrzeuge. Der Parkdruck ist hoch, das heißt die Parkplätze sind voll besetzt. Auf dem Gehsteig und in Abständen von vier Parkplätzen sind Bäume gepflanzt. Da der Radweg hier endet und das Nebeneinanderfahren verboten ist, fährt das Kind aus Sicherheitsgründen auf dem Gehsteig. Die Begleitperson darf laut StVO nicht auf dem Gehsteig fahren. Das Kind ist noch klein und kann die parkenden Autos auf dem Fahrrad sitzend nicht überblicken. Durch die parkenden Autos und die Bäume, welche die Begleitperson und das Kind

voneinander trennen, wird der Sichtkontakt unterbrochen und die Kontrolle über die Situation wird erschwert.

Ansatzpunkte für eine Problemlösung dieser Situation sind:

- Überarbeitung der StVO, sodass gefahrloses Radfahren mit einem Kind ermöglicht wird
- Veränderung der baulichen Gestaltung des Straßenquerschnitts (sichere Radwege und Fahrradstreifen, Verbreiterung der Radfahranlagen)
- Bewusstseinsarbeit bei den Auto fahrenden Personen

Situation: Unterwegs zu Fuß

Abbildung 23: Am Gehsteig (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Diese Situation, dargestellt in Abbildung 24, zeigt einen Straßenraum mit Hindernissen für Personen, die zu Fuß bzw. auf dem Gehsteig unterwegs sind. Je nach NutzerInnen-Gruppe werden Gegenstände am Gehsteig, die Beschaffenheit oder der Zustand des Gehsteigs als Hindernis oder Gefahrenquelle wahrgenommen oder nicht. Für Personen, deren Sehkraft eingeschränkt ist, kann ein Postkasten ein Hindernis mit Verletzungsgefahr sein, da dieser mit Sehhilfen, wie einem Langstock, nur schlecht bis gar nicht ertastet werden kann. Häufig auf Gehsteigen situierte Ausstattungselemente, wie Verkehrsschilder, führen zu Engstellen, besonders dann, wenn viele Personen unterwegs sind. Die Abbildung zeigt, wie die Person im Rollstuhl das Verkehrsschild umständlich umfahren muss, während die Person mit dem Kinderwagen wartet.

Zum Queren der Straße muss die Person im Rollstuhl einen Umweg fahren, da sie bis zur nächsten abgeflachten Gehsteigkante fahren muss, um den Gehsteig barrierearm verlassen zu können. Risse und Unebenheiten im Gehsteig und Rollsplit machen die Fahrt auf dem Gehsteig mit einem Rollstuhl bzw. im Kinderwagen zu einer holprigen Angelegenheit. Das Fehlen von Begrünung führt dazu, dass die Aufenthaltsqualität als gering empfunden wird.

Ansatzpunkte für eine Problemlösung dieser Situation sind:

- „Entrümpelung“ der Gehsteige von Ausstattungselementen für den motorisierten Individualverkehr
- Veränderung der baulichen Gestaltung des Straßenquerschnitts (Verbreiterung der Gehsteige, barrierefreie Gestaltung)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten durch standortgerechte, robuste Bepflanzung, Aufenthalts- und Spielelemente im öffentlichen Raum
- Bewusstseinsarbeit bei den Auto fahrenden Personen

Situation: An der Haltestelle

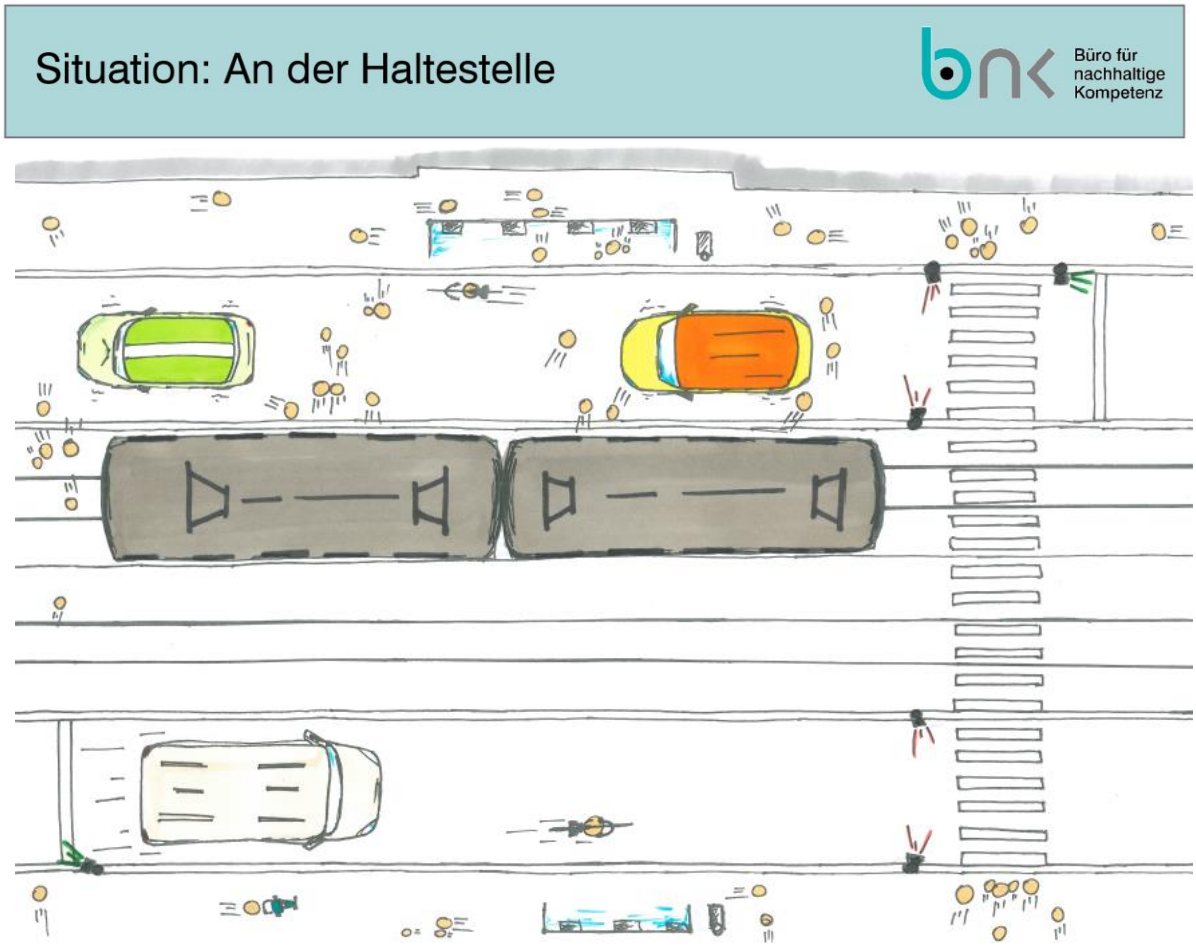

Abbildung 24: An der Straßenbahnhaltestelle (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Die Abbildung 25 zeigt eine Straßenbahnhaltestelle vor bzw. nach einer Kreuzung mit Lichtsignalanlagen, bei der die Fahrgäste eine Fahrspur überqueren müssen, um zum Gehsteig zu gelangen bzw. um zuzusteigen. Es sind viele unterschiedliche VerkehrsteilnehmerInnen unterwegs und die FußgängerInnen, RadfahrerInnen und AutofahrerInnen müssen sich den Platz auf der Fahrspur teilen. Ungeduldige FußgängerInnen und solche, die noch die Straßenbahn erwischen wollen, gehen nicht bis zum Zebrastreifen an der Kreuzung, bei der sie noch die Grünphase abwarten müssten, sondern überqueren die Straße an einer ungeschützten Stelle. Die Ampel für die AutofahrerInnen zeigt Grün, sie müssen aber stehen bleiben, um die Fahrgäste der Straßenbahn aus- bzw. zusteigen zu lassen. Eines der Autos kommt ungünstig vor der Straßenbahntür zu stehen und die Fahrgäste müssen das Auto umrunden. Eine Person auf dem Fahrrad nutzt die Lücken zwischen dem Gedränge, um sich durchzuschlängeln, anstatt stehen zu bleiben.

Ansatzpunkte für eine Problemlösung dieser Situation sind:

- Neuorganisation der Haltestellenbereiche
- Verlagerung und Veränderung der Lichtsignalanlagen
- Attraktivierung der Haltestellenbereiche, Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten durch z. B. qualitätsvolle Ausstattungselemente (Sitzbänke, Spielgeräte etc.)
- Bewusstseinsarbeit bei allen Verkehrsteilnehmenden

Situation: Vor der Schule

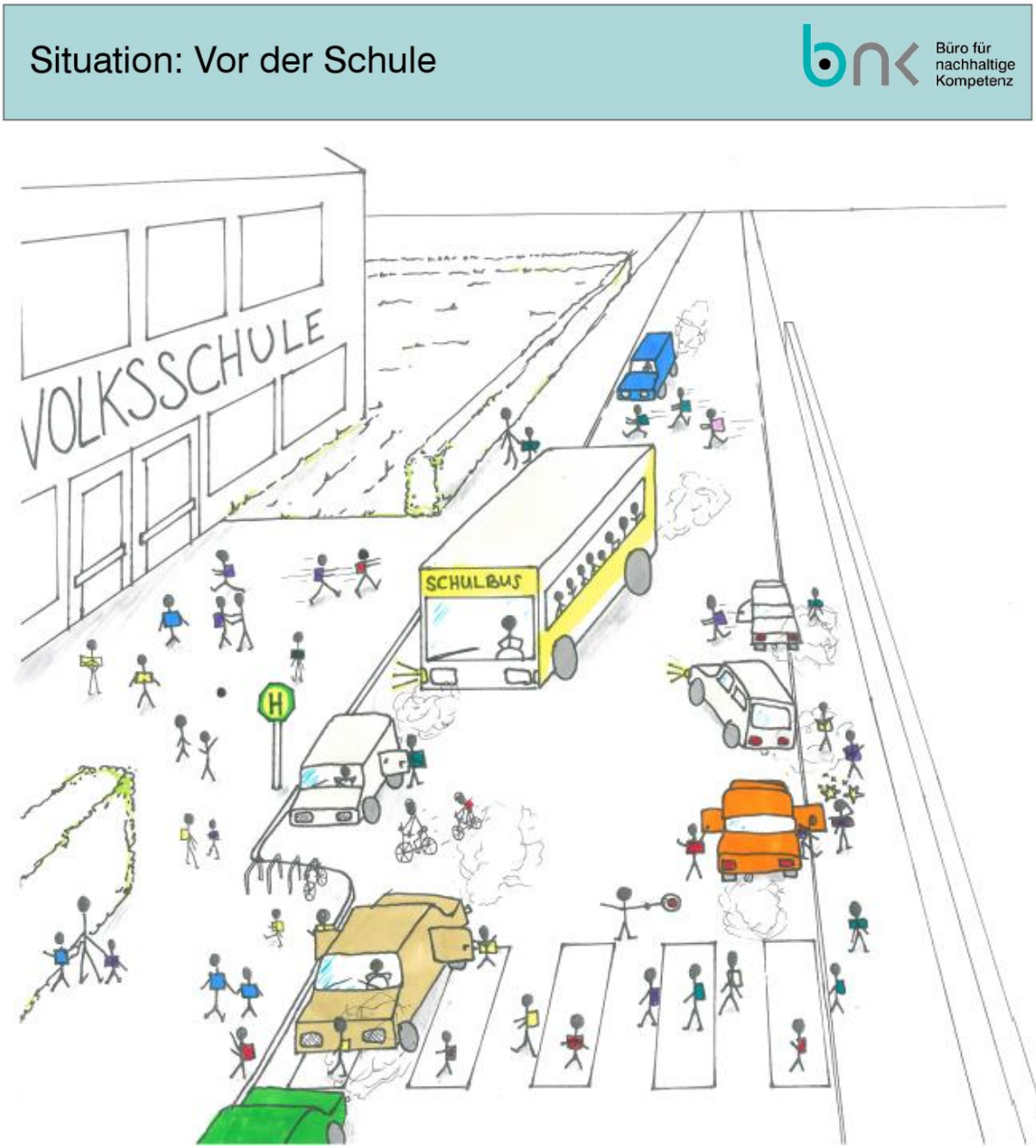

Abbildung 25: Vor der Schule – jeden Tag in der Früh (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung)

Die Situation, wie sie in Abbildung 26 visualisiert ist, zeigt einen typischen Morgen, wie er an vielen Volksschulen in Österreich zu beobachten ist. Einige Kinder kommen zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Schule, einige mit dem Schulbus und einige werden mit dem Pkw zur Schule gebracht. Die Begleitpersonen, die mit dem Pkw unterwegs sind, fahren so nah wie möglich an das Schulgebäude heran, um ihre Kinder aussteigen zu lassen. Der Weg zu Fuß

soll aus deren Sicht, möglichst kurz sein. Der Straßenraum nahe der Schule ist nicht für die große Anzahl haltender Pkws ausgelegt. Es kommt zu Konflikten bzw. Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Durch die große Anzahl von Pkws wird der Straßenraum teilweise blockiert. Autos parken auf dem Zebrastreifen, der für die SchülerInnen zum sicheren Überqueren der Straße gedacht ist. Die Haltebucht für den Schulbus wird ebenfalls von einem parkenden Auto blockiert. Die Kinder, die zu Fuß auf dem Gehsteig unterwegs sind, werden von den Abgasen der parkenden Autos eingenebelt. Eines der Schulkinder bekommt eine unachtsam geöffnete Autotür an den Kopf. Herumlaufende, spielende Kinder laufen Gefahr, im Gedränge von den Auto fahrenden Erwachsenen übersehen zu werden.

Ansatzpunkte für eine Problemlösung dieser Situation sind:

- Exekution der Übertretungen der StVO
- Veränderung der baulichen Gestaltung des Straßenquerschnitts (mehr Platz für die FußgängerInnen)
- Pkw-Fahrverbot vor und rund um Schulen
- Bewusstseinsarbeit bei den Auto fahrenden Elternteilen

Resümee

Bisher war nur wenig über die Mobilität von Menschen, die im Alltag unbezahlte Betreuungsaufgaben übernehmen, bekannt. Das vorliegende Projekt Gender Modul hat gezeigt, dass quantitativen Datenerhebungen allein nicht ausreichen, um das Mobilitätsverhalten von Menschen Betreuungsaufgaben zu erfassen. Die komplexen Entscheidungsmechanismen, Hintergründe und Rahmenbedingungen, welche den Mobilitätsentscheidungen von Menschen mit Betreuungsaufgaben zu Grunde liegen und diese beeinflussen, können nur mithilfe qualitativer Forschung erfasst werden. Durch die insgesamt 143 qualitativen Interviews, die im Rahmen des Projektes durchgeführt wurden, konnten mehr Informationen und Daten generiert werden, als dies mit einer quantitativen Erhebung je möglich wäre. Zudem ermöglichte die Interviewdauer von ein bis zwei Stunden das Gespräch auf einer nicht nur rein sachlichen sondern auch auf einer persönlichen Ebene zu führen – dies eröffnete Raum für Reflexion.

Die Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Personen mit Betreuungsaufgaben in Österreich, die persönlichen Strategien und Mobilitätslösungen hinsichtlich der Organisation des Alltags und die Komplexität von Wegeketten, die Hintergründe von Mobilitätsentscheidungen im Zusammenhang mit dem Gesamtarbeitsalltag sowie die wesentlichen Unterschiede vom Allein-Unterwegssein im Vergleich zum Unterwegssein für bzw. mit anderen stehen im Fokus der Auswertungen und somit des Berichts. Persönliche Einstellungen, Werte und Wahrnehmungen haben Einfluss auf die Mobilitätmuster von Personen und sind somit auch Schlüssel für das Verstehen von Mobilitätsentscheidungen und –verhalten. Die Erhebung und Auswertung von Informationen wie Lebenszusammenhänge und unterschiedliche Lebensphasen und Lebensrealitäten von Personen und genderrelevante Aspekte ermöglichten es die Mobilität von Menschen mit unbezahlten Betreuungsaufgaben besser zu verstehen und führten zu neuen Erkenntnissen.

Begleitwege sind Wege, die für und mit den zu betreuenden Menschen – Kindern, älteren Menschen oder Menschen mit Behinderung – zurückgelegt werden. Der Begriff „Begleitwege“ umfasst ein breites Spektrum. Begleitwege können verpflichtend sein, freiwillig, nötig oder aber auch eine Kombination dessen. Der wesentliche Unterschied zwischen freiwilligen und notwendigen Begleitwegen liegt in der Abhängigkeit der zu begleitenden Person. Ob ein Begleitweg freiwillig oder notwendig ist, davon abhängig ob die zu begleitende Person in ihrer eigenständigen Mobilität eingeschränkt ist oder nicht. Begleitwege, egal ob freiwillig oder nötig, bedeuten für Personen mit Betreuungsaufgaben bzw. die Begleitperson eine besondere Herausforderung. Neben erhöhter Verantwortung und mehr Aufwand bei Organisation und Zeitmanagement im Alltag ist ein weiteres Charakteristikum die erhöhte Komplexität.

Menschen mit Betreuungsaufgaben haben oft das Bedürfnis nach mehr zeitlicher Flexibilität sind aber in ein strenges Zeitkorsett gebunden. Mehr Aufgaben und Wege müssen in den Alltag miteingeplant werden, Öffnungszeiten von Kinderbetreuungseinrichtungen oder Schulen müssen mit den eigenen Erwerbsarbeitszeiten, Wegedauer und verfügbaren Verkehrsmitteln in Einklang gebracht werden. Eine Vielzahl von Fragen – mögen sie auch noch so banal erscheinen – müssen geklärt werden, bevor es losgehen kann. Die Bedürfnisse, Wünsche und Ansprüche der zu begleitenden Person rücken in den Mittelpunkt. Je mehr Personen und folglich auch deren Bedürfnisse für einen Weg mitgedacht werden, desto komplexer gestaltet sich die Organisation des Weges.

Die Mobilität von Menschen von Betreuungsaufgaben ist geprägt von komplexen Wegeketten. Wege mit oder für andere zeichnen sich oft durch eine hohe Anzahl von Aktivitäten aus, die im Laufe einer Wegekette durchgeführt werden. Weitere Einflussfaktoren wie Transportlast bzw. das „Immer-etwas-Dabeihaben“ (Kinderwagen, Einkauf, Utensilien wie Getränke oder Medizin etc.) oder Anzahl der Verkehrsmittel, die genutzt werden (müssen) erhöhen die Komplexität zusätzlich. Die geschlechterspezifische Arbeitsteilung einen großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Menschen, die für Familien- und Versorgungsarbeit zuständig sind und diese Aufgaben mit Erwerbsarbeit unter einen Hut bringen (müssen), verbinden häufig mehrere Wegezwecke – von der Arbeit nach Hause fahren, dabei unterwegs einkaufen, Kinder vom Kindergarten abholen. Teile des Weges werden zu Fuß, andere Teile mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Menschen mit Betreuungspflichten legen ihre Wege sehr oft multimodal zurück.

Wir hoffen, dass die Bedeutung der Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben von den relevanten Gruppen erkannt wird und dass die Erkenntnisse in diesem Zusammenhang sowohl auf politischer Ebene, in der Verwaltung, in der Wissenschaft aber auch in der Praxis aufgegriffen und in die Umsetzung gebracht werden.

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Frage nach Betreuungsaufgaben in der Erhebung „Österreich unterwegs 2013/14“ (Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.): 2013) 12

Abbildung 2: Die fünf Untersuchungsregionen des Projektes: Wien (4. bis 9. Gemeindebezirk), Stadtregion Graz, Region Eisenstadt, das Waldviertel und das Defereggental (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 20

Abbildung 3: Das Wiener Gemeindegebiet mit der Untersuchungsregion 4. bis 9. Bezirk (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 21

Abbildung 4: Die Region Graz (gelbe Signatur) mit Kerngebiet (Graz), Agglomerationsraum (Feldkirchen bei Graz, Fernitz, Gössendorf, Grambach, Hart bei Graz, Hausmannstätten, Kalsdorf bei Graz, Pirka, Raaba, Seiersberg, Stattegg, Unterpremstätten, Zettling) und Außenzone (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 24

Abbildung 5: Die Region Eisenstadt (gelbe Signatur) mit Kernzone (Eisenstadt, Großhöflein und Müllendorf) und Außenzone (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 26

Abbildung 6: Das Waldviertel nach der Definition als „Hauptregion Waldviertel“ (hellgelbe Signatur), die sich über die Bezirke Gmünd, Waidhofen/Thaya, Horn, Zwettl und Krems-Land erstreckt, sowie die Untersuchungsgemeinden (dunkelgelb) (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 28

Abbildung 7: Die Region Defereggental (gelbe Signatur) mit ihren drei Gemeinden St. Jakob, St. Veit im Defereggen und Hopfgarten im Defereggen (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 31

Abbildung 8: AuspendlerInnen-Quote (AuspendlerInnen in % der Erwerbstätigen am Wohnort) 2010 (Quelle: ÖROK Atlas: 2014) 37

Abbildung 9: EinpendlerInnen-Quote (EinpendlerInnen in % der Erwerbstätigen am Arbeitsort) 2010 (Quelle: ÖROK Atlas: 2014) 39

Abbildung 10: Wanderungssalden (Differenz der Zu- und Wegzüge) der Gemeinden in Österreich (Quelle: ÖROK Atlas: 2014) 41

Abbildung 11: Arbeitslosenquoten in den NUTS-3-Regionen 2012 (Quelle: ÖROK Atlas: 2014) 43

Abbildung 12: Bruttoregionalprodukt je EinwohnerIn der NUTS-3-Regionen im 3-Jahres-Mittel (2008–2010) (Quelle: ÖROK Atlas: 2014) 45

Abbildung 13: Das Konzept von Etappe, Weg und Wegekette (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 68

Abbildung 14: Von simplen zu komplexen Wegeketten (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 70

Abbildung 15: Wegekette 1a (Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort) Verkehrsmittel im Reality-Check in Wien (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) ... 92

Abbildung 16: Wegekette 1a (Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort), Verkehrsmittel im Reality-Check in Graz (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 93

Abbildung 17: Wegekette 1a (Zuhause – Kindergarten – Schule – Erwerbsarbeitsort) Verkehrsmittel im Reality-Check in Eisenstadt (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 94

Abbildung 18: Wegekette 1a (Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort), Verkehrsmittel im Reality-Check im Waldviertel (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 95

Abbildung 19: Wegekette 1a (Zuhause–Kindergarten–Schule–Erwerbsarbeitsort), Verkehrsmittel im Reality-Check im Defereggental (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 96

Abbildung 20: Komplexe Gedankengänge bei Mobilitätsentscheidungen von Menschen, die mit anderen unterwegs sind (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 116

Abbildung 21: Spagat zwischen Schulzeiten, Erwerbsarbeitszeiten und dem Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrsmittels (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 118

Abbildung 22: Unterwegs mit eigenem Rad und einem Rad fahrenden Kind (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 120

Abbildung 23: Am Gehsteig (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 122

Abbildung 24: An der Straßenbahnhaltestelle (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) . 124

Abbildung 25: Vor der Schule – jeden Tag in der Früh (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 126

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über die verwendeten Routenplanungsinstrumente (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 19

Tabelle 2: Bevölkerungsstand der untersuchten Wiener Gemeindebezirke 4 bis 9 und der gesamten Stadt Wien 2001 und 2014 nach Geschlecht im Vergleich (Quellen: Stadt Wien: 2014; Statistik Austria: 2014) 22

Tabelle 3: Bevölkerungsstand der Stadt Graz und des Bezirkes Graz-Umgebung 2001 und 2014 nach Geschlecht im Vergleich (Quelle: Statistik Austria 2014) 25

Tabelle 4: Bevölkerungsstand der Stadt Eisenstadt und des Bezirkes Eisenstadt-Umgebung 2001 und 2014 nach Geschlecht im Vergleich (Quelle: Statistik Austria: 2014) 27

Tabelle 5: Bevölkerungsstand der Bezirke der Hauptregion Waldviertel 2001 und 2014 nach Geschlecht im Vergleich (Quelle: Statistik Austria: 2014) 29

Tabelle 6: Bevölkerungsstand des Bezirkes Lienz, des gesamten Defereggentals und der Gemeinden des Defereggentals 2001 und 2014 nach Geschlecht im Vergleich (Quelle: Statistik Austria: 2014) 32

Tabelle 7: Kinderbetreuungsquote nach Altersgruppen in Österreich und den Bundesländern der Untersuchungsregionen (Quelle: Statistik Austria: 2014a) 33

Tabelle 8: Ergebnisse der Registerzählung am 31. 10. 2011, Haushalte und Familien (Quelle: Statistik Austria: 2014) 34

Tabelle 9: Betreuung von Hilfs- und Pflegebedürftigen 2002 (Quelle: Statistik Austria: 2002, Mikrozensus September 2002, Haushaltsführung, Kinderbetreuung und Pflege) 36

Tabelle 10: Reality-Check der Verkehrsmittelverfügbarkeit bezogen auf die exemplarischen Alltagswegeketten in Wien (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 86

Tabelle 11: Reality-Check der Verkehrsmittelverfügbarkeit bezogen auf die exemplarischen Alltagswegeketten in Graz (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 87

Tabelle 12: Reality-Check der Verkehrsmittelverfügbarkeit bezogen auf die exemplarischen Alltagswegeketten in Eisenstadt (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 88

Tabelle 13: Reality-Check der Verkehrsmittelverfügbarkeit bezogen auf die exemplarischen Alltagswegeketten im Waldviertel (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 89

Tabelle 14: Reality-Check der Verkehrsmittelverfügbarkeit bezogen auf die exemplarischen Alltagswegeketten im Defereggental (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 90

Tabelle 15: Wegekette 1a im Regionen-Vergleich (Quelle: B-NK GmbH, eigene Darstellung) 91

Literaturverzeichnis

Ahrend, Christine; Herget, Melanie (2013): Verkehrs- und Mobilitätsforschung aus der Genderperspektive. In: Sabine Hofmeister, Christine Katz und Tanja Mölders (Hg.): Geschlechterverhältnisse und Nachhaltigkeit. Die Kategorie Geschlecht in den Nachhaltigkeitswissenschaften. Opladen: Budrich, S. 218–226.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.) (2012): Gesamtverkehrsplan für Österreich. Online verfügbar unter http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/downloads/gvp_gesamt.pdf.

Fellendorf, Martin; Karmasin, Helene; Klementschitz, Roman; Kohla, Birgit; Meschik, Michael; Rehrl, Karl et al. (2011): KOMOD - Konzeptstudie Mobilitätsdaten Österreichs. Gesamtbericht. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien. Wien. Online verfügbar unter https://online.tugraz.at/tug_online/voe_main2.getVollText?pDocumentNr=287638&pCurrPk=69314, zuletzt geprüft am 18.03.2014.

Knoll, Bente; Ratzer, Brigitte (2010): Gender Studies in den Ingenieurwissenschaften, Facultas wuv Universitätsverlag, Wien.

Knoll, Bente (2008): Gender Planning. Grundlagen für Verkehrs- und Mobilitätserhebungen, vdm Verlag Dr. Müller, Saarbrücken.

Lamnek, Siegfried (2005): Qualitative Sozialforschung. Lehrbuch. 4., vollst. überarb. Aufl. Weinheim, Basel: Beltz, PVU.

Stopher, Peter; Stecher, Cheryl (2006): Travel Survey Methods. Quality and Future Directions. Hg. v. Elsevier. Oxford, Amsterdam.

VCÖ - Verkehrsclub Österreich (Hg.) (2009): Gender Gap im Verkehrs- und Mobilitätsbereich. Hintergrundbericht. Online verfügbar unter http://www.schule.at/fileadmin/DAM/Gegenstandsportale/Gender_und_Bildung/Dateien/VCoStudie_Gender_Gap__Hintergrundbericht.pdf, zuletzt aktualisiert am 04.06.2012, zuletzt geprüft am 16.01.2014.

VCÖ - Verkehrsclub Österreich (2009): Soziale Aspekte von Mobilität. Hg. v. VCÖ - Verkehrsclub Österreich. Wien (VCÖ-Schriftenreihe "Mobilität mit Zukunft").

Verwendete Quellen für die Regionsbeschreibungen

Allgemein

Statistik Austria 2014: Blick in die Gemeinde. Online verfügbar unter http://www.statistik.at/blickgem/, zuletzt geprüft am 12.08.2014.

Wien

Agendabüro Josefstadt (2008): Die Josefstadt – urbanes Dorf zum guten Leben. Bezirksanalyse der Agenda Josefstadt. Online verfügbar unter http://la21wien.at/mehr-wissen/fundgrube/Bezirksanalyse_Endversion.pdf, zuletzt geprüft am 13.06.2014.

Stadt Wien 2014: Bevölkerungsstand-Statistiken. Online verfügbar unter http://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/index.html, zuletzt geprüft am 11.08.2014.

Wiener Linien 2014: Fahrpläne. Online verfügbar unter http://www.wienerlinien.at/eportal2/ep/channelView.do/pageTypeId/66526/channelId/-46749, zuletzt geprüft am 13.06.2014.

Graz

Flughafen Graz Betriebs GmbH 2013: Destinationen. Online verfügbar unter http://www.flughafen-graz.at/flug/flug-reiseinfo/destinationen.html, zuletzt geprüft am 04.12.2013.

ÖBB Scotty – der Routenplaner für Öffis 2014. Online verfügbar unter http://www.oebb.at/, zuletzt geprüft am 02.09.2014.

Stadt Graz 2013: Graz in Zahlen. Online verfügbar unter http://www.graz.at/cms/beitrag/10034466/606066/, zuletzt geprüft am 28.11.2013.

Steirische Verkehrsverbund GmbH 2013a: Liniennetz S-Bahn. Online verfügbar unter http://www.verbundlinie.at/linien/_download/liniennetz_s-bahn.pdf, zuletzt geprüft am 04.12.2013.

Steirische Verkehrsverbund GmbH 2013b: Vom Grazer Hauptbahnhof in die Stadt. Online verfügbar unter http://www.verbundlinie.at/linien/202040/ankunft_zug.php, zuletzt geprüft am 04.12.2013.

TU Wien, Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung 2009: Räumliche Entwicklungen in österreichischen Stadtregionen: Handlungsbedarf und Steuerungsmöglichkeiten. In der Reihe: Österreichische Raumordnungskonferenz (Hg.): ÖROK-Schriftenreihe. Nr. 179. Anhang 3 (Portrait der Stadtregion Graz).

Eisenstadt

Eisenstadt Tourismus 2014: Eisenstadt. Willkommen in der Haydn-Stadt. Online verfügbar unter http://www.eisenstadt-tourismus.at/, zuletzt geprüft am 13.06.2014.

Magistrat Eisenstadt 2014: Lage und Anreise. Online verfügbar unter http://www.eisenstadt.gv.at/index.php?id=2180, zuletzt geprüft am 13.06.2014.

ÖBB-Personenverkehr AG (2014): Scotty – der Routenplaner für Öffis. Online verfügbar unter http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn, zuletzt geprüft am 13.06.2014.

Statistik Austria 2010: Stadtregionen 2001 – Das Konzept. In: Statistische Nachrichten 12/2010.

Waldviertel

NÖVOG 2014: Waldviertelbahn Fahrplan 2014. Online verfügbar unter http://www.noevog.at/de/default.asp?tt=NOEVOG_R15, zuletzt geprüft am 13.06.2014.

ÖBB-Personenverkehr AG 2014: Scotty – der Routenplaner für Öffis. Online verfügbar unter http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn, zuletzt geprüft am 13.06.2014.

Regionalmanagement Niederösterreich, Büro Waldviertel (2014): Daten und Fakten. Online verfügbar unter http://www.rm-waldviertel.at/index.php?channel=15, zuletzt geprüft am 27.01.2014.

Verkehrsverbund Ost-Region (2014): Mobil im Waldviertel. Online verfügbar unter http://www.vor.at/mobil-im-vor/mobil-im-waldviertel/, zuletzt geprüft am 27.01.2014.

Defereggental

Gemeinden des Defereggentales 2013a: Über die Region. Online verfügbar unter http://www.defereggental.eu/index.php?PageId=347&CurrentId=1&LangId=1, zuletzt geprüft am 13.06.2014.

Gemeinden des Defereggentales 2013b: Mehr Lebensqualität mit dem Defmobil. Online verfügbar unter http://www.defereggental.eu/index.php?PageId=3350&CurrentId=1&LangId=1, zuletzt geprüft am 13.06.2014.

VVT Verkehrsverbund Tirol 2013: Fahrplan Linie 4414: Online verfügbar unter http://efa.vvt.at/vvtadr/TTB/D_00000d75.pdf, zuletzt geprüft am 13.06.2014.

Die Regionen im Vergleich – ausgewählte Themenfelder

ÖROK Atlas 2014. Online verfügbar unter http://www.oerok-atlas.at/, zuletzt geprüft am 02.09.2014.

Statistik Austria 2014a. Kindertagesheimstatistik. Online verfügbar unter http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bildung_und_kultur/formales_bildungswesen/kindertagesheime_kinderbetreuung/021659.html, zuletzt geprüft am 11.08.2014.

Statistik Austria 2014b: Arbeitslose (nationale Definition). Online verfügbar unter http://www.statistik.at/web_de/statistiken/arbeitsmarkt/arbeitslose_arbeitssuchende/arbeitslose_nationale_definition/, zuletzt geprüft am 02.09.2014.

Statistik Austria 2002: Mikrozensus September 2002: Haushaltsführung, Kinderbetreuung und Pflege. Online verfügbar unter www.statistik.at/web_de/Redirect/index.htm?dDocName=024006, zuletzt geprüft am 08.09.2014.

Verwendete Quellen für den Reality-Check der exemplarischen Alltagswegeketten

Für alle Regionen

SCOTTY – der Routenplaner für Öffis: Online verfügbar unter http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Verkehrsmittelvergleich: Online verfügbar unter http://verkehrsmittelvergleich.at/

a nach b: http://beta.verkehrsauskunft.at/bin/query.exe/dn, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Verzeichnis von Ärztinnen und Ärzten: Online verfügbar unter http://www.arztverzeichnis.at/suche/, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Verzeichnis der Post-Standorte: Online verfügbar unter http://www.post.at/privat_filialen_filalfinder.php, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Wien

Verkehrsverbund Ostregion (N, NÖ, Bgld): Online verfügbar unter http://www.vor.at/, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Wiener Linien: Online verfügbar unter http://www.wienerlinien.at/, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Nachtbusse: Online verfügbar unter http://www.wienerlinien.at/media/files/2014/nightline_werktag_119381.pdf, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

ASTAX: Online verfügbar unter http://www.wienerlinien.at/eportal/ep/programView.do/pageTypeId/9082/programId/26531/contentTypeId/1002/channelId/-32770, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Aufzugsinformation: Online verfügbar unter http://www.wienerlinien.at/eportal/ep/channelView.do/pageTypeId/9082/channelId/-32771, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Quando: Online verfügbar unter http://www.wienerlinien.at/eportal/ep/channelView.do/pageTypeId/9082/channelId/-45036, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Routenplaner: Online verfügbar unter http://efa.vor.at/wvb/XSLT_TRIP_REQUEST2?language=de&sessionID=0&requestID=0&execInst=readOnly&itdLPxx_advancedOptions=true, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Graz

Grazer Nightline: Online verfügbar unter http://www.verbundlinie.at/linien/201030/grazernightline.php, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Steirische und Grazer Öffis: Online verfügbar unter http://www.verbundlinie.at, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Linienübersicht Graz: Online verfügbar unter http://www.holding-graz.at/linien/linienuebersicht.html, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Eisenstadt

Verkehrsverbund Ostregion (N, NÖ, Bgld): Online verfügbar unter http://www.vor.at/, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Waldviertel

Verkehrsverbund Ostregion (N, NÖ, Bgld): Online verfügbar unter http://www.vor.at/, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Osttirol

VVT Fahrplanauskunft: Online verfügbar unter http://vvt.at/page.cfm?vpath=timetables/journeyplanner, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Fahrplan DEFMobil: Online verfügbar unter http://kd277.www.cable24.at/assets/page-downloads/fahrplan_winter_201314_1.pdf, zuletzt geprüft am 29.04.2014.

Über das Büro für nachhaltige Kompetenz

Das Büro für nachhaltige Kompetenz arbeitet, forscht und berät zu den ökologischen, ökonomischen, sozialen und gesellschaftlichen Dimensionen der Nachhaltigkeit. Das Büro ist spezialisiert darauf, in den scheinbar „geschlechtsneutralen“ Bereichen wie Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung, Mobilitätsforschung, Technik- und Ingenieurwissenschaften, Umwelt- und Nachhaltigkeitsforschung – aber auch in Planungs- und Kommunikationsprozessen sowie in technologieorientierten Forschungs- und Entwicklungsprojekten generell – die Relevanz von Gender und Diversity aufzuzeigen und gemeinsam mit den handelnden Personen Strategien zu entwickeln, Genderperspektiven auch in diese Felder einzubringen. Wir begleiten und beraten Organisationen bei gender- und zielgruppengerechter Mediengestaltung sowie bei Veränderungsprozessen insgesamt. Wir sind mit der Konzeption und Planung von urbanen und ländlichen Freiräumen befasst und haben die GartenBox, ein fixfertiges Bepflanzungssystem mit mehrjährigen Stauden und torffreien Biosubstraten, mitentwickelt.

Geschäftsführerin Dr.in Bente Knoll verfügt über langjährige Erfahrung in den Bereichen Landschafts- und Verkehrsplanung, Umwelt- und Ingenieurwissenschaften, nachhaltige Entwicklung, gleichstellungsorientierte Organisationsentwicklung und Managementsysteme sowie systemische Kommunikation und Social Media. Des Weiteren ist sie als Universitätslektorin an der TU Wien, der JKU Linz sowie an der FH Technikum Wien zu Gender Studies in den Technik- und Ingenieurwissenschaften tätig.

Gemeinsam mit ihrem interdisziplinären Team (Landschafts- und Raumplanung, Mediendesign, Umwelt-, Bio- und Ressourcenmanagement, Geografie und Erwachsenenbildung) unterstützt sie Kundinnen und Kunden bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen und Lösungen, die den Bedürfnissen der Zielgruppen angepasst sind und sich an den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung orientieren.

Für die wissenschaftlich fundierte Aufbereitung des Themenkomplexes „Gender Equality in der Bildung für Nachhaltige Entwicklung“ sowie die praxisorientierten Beratungsangebote und Workshops wurde das Büro im September 2007 von der Österreichischen UNESCO-Kommission als „erfolgreiches UN-Dekadenprojekt“ ausgezeichnet. Geschäftsführerin Dr.in Bente Knoll wurde vom BMVIT im Oktober 2013 als FEMtech-Expertin des Monats ausgezeichnet. Das Büro für nachhaltige Kompetenz ist mit dem Firmencode 46436 im Auftragnehmerkataster Österreich als für öffentliche Auftraggeberinnen geeignetes Unternehmen registriert.

Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH

Schönbrunner Straße 59–61/26, A-1050 Wien

+43 (0)1 9908996 und +43 (0)676 6461015

office@b-nk.at

http://www.b-nk.at http://www.gartenbox.at