

## **Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion: geschlechtsspezifische und soziale Hindernisse**

**Auswertung der Online-Umfrage  
„Pendler/in am Wort“ – Teil 2**

**Thomas Hader**

**39**



**WIEN**

Wien, 2009  
ISBN 978-3-7063-0385-9

Verkehr und Infrastruktur  
Nr 39

# **Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion: geschlechtsspezifische und soziale Hindernisse**

**Auswertung der Online-Umfrage  
„Pendler/in am Wort“ – Teil 2**

**Thomas Hader**



Autor: Mag Thomas Hader  
PERESCON.INFO  
E-Mail: [office@perescon.info](mailto:office@perescon.info)

Layout: Christine Schwed (AK-Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien  
Prinz-Eugen-Straße 20-22  
1040 Wien  
Tel: +43 1 50165 / 2698  
Fax: +43 1 50165 / 2105  
E-Mail: [christine.schwed@akwien.at](mailto:christine.schwed@akwien.at)

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2009, by Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

**Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme**

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

---

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien

# Vorwort

Die AK tritt vertritt die Interessen der Beschäftigten auch auf dem Weg zur Arbeit. Arbeitswege sind oft lang und kompliziert. Es ist Aufgabe der Verkehrspolitik, diese kürzer und angenehmer zu machen.

Die 200.000 Beschäftigten, die aus Niederösterreich und Burgenland nach Wien zur Arbeit kommen, haben auf ihrem Arbeitsweg zahlreiche Barrieren zu überwinden.

Die vorliegende 2. Auswertung der Online-Umfrage „Pendler/in am Wort“ untersucht die Arbeitswegprobleme nach bestimmten Gruppen von Pendlern und Pendlerinnen: Je nachdem, ob man als Frau oder als Mann, als Besser- oder Schlechterverdienende/r zur Arbeit pendelt, ob man sehr früh oder eher später unterwegs ist, unterscheiden sich die Barrieren am Arbeitsweg deutlich voneinander.

Die Studie zeigt: Wer ohnehin schon weniger verdient, hat oft besonders lange Arbeitswege oder – im Verhältnis zu seinem Einkommen – sehr hohe Fahrtkosten.

Hier muss Verkehrspolitik ansetzen: Die Hürden der besonders benachteiligten Pendler und Pendlerinnen müssen vordringlich beseitigt werden.

Herbert Tumpel

Präsident der AK Wien



# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung.....</b>	<b>1</b>
<b>2. Hauptergebnisse .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Begriffsklärung.....</b>	<b>7</b>
<b>4. Pendlerinnen und Pendler im Vergleich .....</b>	<b>9</b>
4.1 Zusammenfassung .....	9
4.2 Stichprobenbeschreibung .....	10
4.2.1 Herkunft .....	10
4.2.2 Verkehrsmittelwahl.....	11
4.2.3 Zeitaufwand für den Arbeitsweg.....	14
4.2.4 Beginn der Fahrten .....	14
4.2.5 Einkommen.....	15
4.2.6 Schätzung des Arbeitszeit-Aufwandes.....	16
4.2.7 Finanzieller Aufwand für den Arbeitsweg.....	19
4.2.8 Aktivitäten, um Fahrtkosten zu verringern.....	21
4.3 Barrieren für Pendlerinnen und Pendler .....	22
4.3.1 Barrieren in der Wohnregion.....	22
4.3.2 Barrieren in Wien .....	25
<b>5. Soziale Hindernisse am Arbeitsweg.....</b>	<b>27</b>
5.1 Ergebnisse.....	28
5.2 Zusammenhänge: Einkommen – Ausgaben – angemessene Kosten .....	30
5.2.1 Einkommen – Korrelationen.....	31
5.2.2 Ausgaben für den Arbeitsweg – Korrelationen.....	35
5.2.3 Angemessene Ausgaben – Korrelationen.....	38
5.3 Soziale Gruppen: Wegekosten im Verhältnis zum Einkommen .....	40
5.3.1 Zusammenfassung .....	40
5.3.2 Bildung von vier charakteristischen Gruppen.....	41
5.3.3 Die Equitytheorie als Erklärung der Beurteilung der Wegekosten.....	42
5.3.4 soziale Gruppen – Arbeitszeitaufwand.....	44
5.3.5 Monatliche Kosten – Bezug zu den VOR-Tarifen.....	46
5.3.6 Gruppe 1: geringes Einkommen/geringe Kosten .....	48
5.3.7 Gruppe 2: geringes Einkommen/hohe Kosten .....	51
5.3.8 Gruppe 3: hohes Einkommen/geringe Kosten .....	53
5.3.9 Gruppe 4: hohes Einkommen/hohe Kosten .....	55
5.3.10 relative und absolute Vergünstigung je Gruppe .....	56
5.4 finanzielle Entlastung für PendlerInnen .....	57

5.4.1	Zusammenfassung.....	57
5.4.2	Vergleiche der mittleren Angaben: angemessene und tatsächliche Kosten .....	58
5.4.3	genauere Berechnung – Paarvergleiche .....	59
5.5	Schlussfolgerungen.....	63
<b>6.</b>	<b>Zeitpunkt des Antritts der Fahrten.....</b>	<b>69</b>
6.1	Fahrtantritt bei der Hinfahrt .....	69
6.1.1	Zusammenfassung.....	69
6.1.2	Ausgangssituation .....	70
6.2	Fahrtantritt bei der Hinfahrt – Kategorienbildung.....	72
6.3	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Barrieren am Arbeitsweg.....	73
6.3.1	Fahrtantritt bis 4:59 .....	73
6.3.2	Fahrtantritt zwischen 5:00 und 5:59 .....	76
6.3.3	Fahrtantritt zwischen 6:00 und 6:59 .....	80
6.3.4	Fahrtantritt zwischen 7:00 und 7:59 .....	81
6.3.5	Fahrtantritt ab 8:00 .....	83
6.4	Fahrtantritt bei der Rückfahrt.....	86
6.4.1	Zusammenfassung.....	86
6.5	Beginn der Fahrten nach Hause - Kategorienbildung .....	87
6.5.1	Fahrtantritt bis 14:59 .....	89
6.5.2	Fahrtantritt zwischen 15:00 bis 15:59 .....	89
6.5.3	Fahrtantritt zwischen 16:00 bis 16:59 .....	91
6.5.4	Fahrtantritt zwischen 17:00 bis 17:59.....	91
6.5.5	Fahrtantritt zwischen 18:00 bis 18:59.....	92
6.5.6	Fahrtantritt ab 19:00 .....	93
<b>7.</b>	<b>Tabellenanhang .....</b>	<b>97</b>
7.1	Tabellen – Pendlerinnen und Pendler .....	97
7.1.1	Barrieren in der Wohnregion .....	99
7.1.2	Barrieren in Wien.....	100
7.2	Soziale Gruppen und Verkehrsmittelwahl .....	103
7.3	Tabellen - Barrieren bei der Hinfahrt .....	103
7.3.1	Barrieren in der Wohnregion .....	104
7.3.2	Barrieren in Wien.....	107
7.4	Barrieren bei der Rückfahrt .....	110
7.4.1	Barrieren in der Wohnregion .....	110
7.4.2	Barrieren in Wien.....	113
<b>8.</b>	<b>Literaturverzeichnis.....</b>	<b>117</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Geschlecht - überwiegend verwendetes Verkehrsmittel.....	11
Abbildung 2	Geschlecht - insgesamt am Arbeitsweg verwendete Verkehrsmittel.....	12
Abbildung 3	Geschlecht - Anzahl unterschiedlicher Verkehrsmittel.....	13
Abbildung 4	Geschlecht - Zeitaufwand für den Arbeitsweg .....	14
Abbildung 5	Geschlecht - Netto-Einkommen.....	16
Abbildung 6	Geschlecht - Einkommen und Arbeitszeit-Aufwand.....	18
Abbildung 7	Geschlecht - wöchentliche Ausgaben für den Arbeitsweg.....	19
Abbildung 8	Geschlecht - Beurteilung der Kosten .....	20
Abbildung 9	Geschlecht - angemessene Kosten für den Arbeitsweg.....	21
Abbildung 10	soziale Vergleiche: Einkommen - durchschnittliche Ausgaben.....	31
Abbildung 11	soziale Vergleiche: Einkommen - angemessene Wegekosten.....	32
Abbildung 12	soziale Vergleiche: Zusammenhang Ausgaben und angemessene Kosten .....	38
Abbildung 13	soziale Gruppen: Arbeitszeitaufwand nach Geschlecht.....	44
Abbildung 14	soziale Gruppen: Quartile - Abschätzung des Arbeitszeit-Aufwandes....	45
Abbildung 15	soziale Gruppen: Geschlechtsverteilung .....	49
Abbildung 16	soziale Gruppen: am Arbeitsweg verwendete Verkehrsmittel .....	50
Abbildung 17	soziale Gruppen: angemessene Fahrtkosten .....	51
Abbildung 18	soziale Gruppen: Kosten verringern .....	52
Abbildung 19	soziale Gruppen: aktive Maßnahmen zur Verringerung der Wegekosten.....	53
Abbildung 20	soziale Gruppen: Zeitaufwand für den Arbeitsweg .....	55
Abbildung 21	soziale Gruppen: überwiegend verwendetes Verkehrsmittel.....	56
Abbildung 22	soziale Gruppen und Beurteilung der Kosten .....	63
Abbildung 23	Beurteilung der Wegekosten - Häufigkeiten Kosten verringern Ja .....	65
Abbildung 24	Beurteilung der Wegekosten - Maßnahmen um Kosten zu verringern ...	66



Abbildung 25	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Rohdaten .....	71
Abbildung 26	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Messintervall 15 Minuten.....	72
Abbildung 27	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Geschlechtsverteilung .....	74
Abbildung 28	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - verwendete Verkehrsmittel .....	75
Abbildung 29	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - geschätzte wöchentliche Ausgaben .....	75
Abbildung 30	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Zeitaufwand .....	76
Abbildung 31	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - überwiegend verwendete Verkehrsmittel .	77
Abbildung 32	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - defekte Heizung/Klimaanlage im ÖV.....	78
Abbildung 33	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Verspätung bei der Hinfahrt.....	79
Abbildung 34	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - mangelnde Information bei Störungen ....	80
Abbildung 35	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - zu wenig Sitzplätze.....	81
Abbildung 36	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - unbequeme Garnituren .....	82
Abbildung 37	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - unregelmäßige Arbeitszeiten.....	84
Abbildung 38	Fahrtantritt bei der Hinfahrt – Einkommen.....	84
Abbildung 39	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Stau in Wien .....	85
Abbildung 40	Fahrtantritt bei der Rückfahrt – Rohdaten .....	87
Abbildung 41	Fahrtantritt bei der Rückfahrt - Messintervall 15 Minuten .....	88
Abbildung 42	Fahrtantritt bei der Rückfahrt - überwiegend verwendete Verkehrsmittel .....	90
Abbildung 43	Fahrtantritt bei der Rückfahrt - defekte Heizung/Klimaanlage.....	91
Abbildung 44	Fahrtantritt bei der Rückfahrt - verwendete Verkehrsmittel .....	92
Abbildung 45	Fahrtantritt bei der Rückfahrt – Einkommen.....	93
Abbildung 46	Fahrtantritt bei der Rückfahrt - unregelmäßige Arbeitszeiten .....	94
Abbildung 47	Fahrtantritt bei der Rückfahrt - zu wenig Sitzplätze .....	95
Abbildung 48	Fahrtantritt bei der Rückfahrt - unbequeme Garnituren.....	95

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Geschlecht - Herkunft der Pendlerinnen und Pendler .....	10
Tabelle 2	Geschlecht – deskriptive Statistiken: Anzahl unterschiedlicher Verkehrsmittel.....	13
Tabelle 3	Geschlecht - unregelmäßige Arbeitszeiten .....	17
Tabelle 4	Geschlecht - Arbeitszeitaufwand und Einkommen .....	18
Tabelle 5	Geschlecht - Ausgaben - Mittelwert und Median .....	19
Tabelle 6	Geschlecht - angemessener Kostenaufwand - Statistiken .....	20
Tabelle 7	Geschlecht - aktive Suche zur Verringerung der Fahrtkosten .....	21
Tabelle 8	Geschlecht - Aktivitäten zur Kostenverringerng.....	22
Tabelle 9	Geschlecht - signifikante Barrieren in der Wohnregion.....	24
Tabelle 10	Geschlecht - signifikante Barrieren in Wien.....	25
Tabelle 11	soziale Vergleiche: Einkommen - Korrelationsmatrix.....	33
Tabelle 12	soziale Vergleiche: Arbeitsweg-Kosten - Korrelationen .....	36
Tabelle 13	soziale Vergleiche: angemessene Kosten - Korrelationen .....	39
Tabelle 14	soziale Gruppen: Kreuztabelle - Einkommen - Ausgaben .....	42
Tabelle 15	soziale Gruppen: Statistiken der wöchentlichen Ausgaben .....	46
Tabelle 16	soziale Gruppen: berechnete monatliche Ausgaben .....	47
Tabelle 17	soziale Gruppen: Tarife der Wochen- und Monatskarten im Verkehrsverbund Ost-Region.....	47
Tabelle 18	soziale Gruppen: genannte wöchentliche Ausgaben für Bahn-PendlerInnen und PendlerInnen aus Baden .....	48
Tabelle 19	soziale Gruppen: finanzielle Vergünstigungen.....	57
Tabelle 20	finanzielle Entlastung: berechnete absolute und prozentuelle Verringerung der Wegekosten .....	59
Tabelle 21	finanzielle Entlastung: paarweise Berechnung: angemessene Kosten – aktuelle Ausgaben.....	60
Tabelle 22	finanzielle Entlastung: überwiegendes Verkehrsmittel.....	61

Tabelle 23	finanzielle Entlastung: Zeitaufwand für den Arbeitsweg .....	61
Tabelle 24	finanzielle Entlastung: Geschlecht.....	62
Tabelle 25	finanzielle Entlastung: Einkommen.....	62
Tabelle 26	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Quartile .....	73
Tabelle 27	Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Stundenkategorien .....	73
Tabelle 28	Fahrtantritt bei der Rückfahrt - Quartile .....	88
Tabelle 29	Fahrtantritt bei der Rückfahrt - Stundenkategorien .....	89
Tabelle 30	Geschlecht - Beginn der Fahrt zur Arbeit .....	97
Tabelle 31	Geschlecht - Beginn der Fahrt nach Hause .....	98
Tabelle 32	Geschlecht - Barrieren bei der Autofahrt in der Wohnregion.....	99
Tabelle 33	Geschlecht - Barrieren beim Umsteigen in Bus und Bahn .....	99
Tabelle 34	Geschlecht - Barrieren bei der Fahrt im ÖV in der Wohnregion .....	100
Tabelle 35	Geschlecht - Barrieren bei der Autofahrt in Wien .....	100
Tabelle 36	Geschlecht - Barrieren beim Umsteigen in Bus und Bahn .....	101
Tabelle 37	Geschlecht - Barrieren bei der Fahrt im ÖV in Wien .....	102
Tabelle 38	soziale Gruppe - insgesamt verwendete Verkehrsmittel .....	103
Tabelle 39	Hinfahrt - Barrieren bei der Autofahrt in der Wohnregion .....	104
Tabelle 40	Hinfahrt - Barrieren beim Ein- und Umsteigen in Bus und Bahn .....	105
Tabelle 41	Hinfahrt - Barrieren bei der Fahrt mit dem ÖV in der Wohnregion .....	106
Tabelle 42	Hinfahrt - Barrieren bei der Autofahrt in Wien .....	107
Tabelle 43	Hinfahrt - Barrieren beim Ein- und Umsteigen in Bus und Bahn .....	108
Tabelle 44	Hinfahrt - Barrieren bei der Fahrt mit dem ÖV in Wien.....	109
Tabelle 45	Rückfahrt - Barrieren bei der Autofahrt in der Wohnregion .....	110
Tabelle 46	Rückfahrt - Barrieren beim Ein- und Umsteigen in Bus und Bahn.....	111
Tabelle 47	Rückfahrt - Barrieren bei der Fahrt im ÖV in der Wohnregion.....	112
Tabelle 48	Rückfahrt - Barrieren bei der Autofahrt in Wien.....	113
Tabelle 49	Rückfahrt - Barrieren beim Ein- und Umsteigen in Bus und Bahn.....	114
Tabelle 50	Rückfahrt - Barrieren bei der Fahrt im ÖV in Wien .....	115

# 1. Einleitung

Bei der Durchführung der AK-Online-Befragung „Pendler/in am Wort“ 2008/2009 standen die Hindernisse und Erschwernisse am Arbeitsweg im Blickpunkt des Interesses. Um genaue Aussagen über die Schwierigkeiten der befragten ArbeitnehmerInnen treffen zu können, wurden auch eine Reihe von Stichprobencharakteristika erhoben wie Geschlecht, Einkommen, Zeitaufwand für den Arbeitsweg, insgesamt am Arbeitsweg und überwiegend verwendete Verkehrsmittel sowie der Beginn der jeweiligen Fahrten. Die vorhandenen Daten erlauben es nunmehr, genauere Untersuchungen anzustellen und eine breitere Wissensbasis zu weiteren Themengebieten zu generieren.

Der erste Abschnitt der vorliegenden Studie beschäftigt sich mit geschlechtsspezifischen Unterschieden beim Zugang zur Mobilität im Rahmen der Arbeitstätigkeit, sowie mit unterschiedlichen Ausprägungen der Barrierenwahrnehmung. Die durchgeführten Analysen zeigen auf, inwiefern Pendlerpolitik auf Bedürfnisse von Männern und Frauen schwerpunktmäßig abgestimmt werden sollte.

Da der Arbeitsweg nicht alleine mit einem zeitlichen Aufwand verbunden ist, wurden im zweiten Teil der vorliegenden Studie genauere Untersuchungen der Kosten, deren Beurteilung, der von den PendlerInnen als angemessen genannten Fahrtkosten und der aktiven Suche nach Alternativen angestellt.

Im dritten und letzten Teil der Publikation findet sich eine detaillierte Darstellung der auftretenden Barrieren in Abhängigkeit vom Antritt der Arbeitswege.

Die vorliegende Studie widmet sich also neben der Analyse der Qualitätsmängel dem Kostenargument. Es ist notwendig diesen Aspekt genauer zu durchleuchten, denn offenbar besteht reges öffentliches Interesse an den mit Mobilität verbundenen Kosten. Dies mag der Grund sein, weshalb unterschiedlichste Interessensvertretungen und Medien im Zusammenhang mit den Wegekosten häufig Forderungen transportieren, welche nur teilweise auf empirischen Daten und lediglich im Ausnahmefall auf wissenschaftlichen Kenntnissen beruhen. Besonders häufig wird der Fahrpreis als Argument für die Verkehrsmittelwahl postuliert. Auch politische Entscheidungsträger sehen in der Preisgestaltung bzw. der finanziellen Entlastung einzelner Bevölkerungsgruppen häufig die ersten und zu häufig die einzigen Ansatzpunkte zur Abfederung sozialer Ungerechtigkeiten beim Zugang zu Mobilitätsangeboten. Darüber hinaus werden diese Maßnahmen in neuerer Zeit weiterhin als Maßgeblich erachtet, um nachhaltigeres Mobilitätsverhalten zu initiieren bzw. zu fördern. Betrachtet man Verkehrspolitik als Angebot und Vermarktung von sozial gerechten und ökologisch verträglichen Mobilitätsangeboten, nützen Mittel der Preisgestaltung allerdings nur einen sehr kleinen Teil der marktpsychologisch erforschten Maßnahmen aus. Erfahrungsgemäß ist jedoch der Einsatz des gesamten Spektrums an

Werkzeugen angezeigt, um den Erfolg eines nützlichen und guten Produkts zu gewährleisten.

## 2. Hauptergebnisse

Die Untersuchung der **geschlechtsspezifischen Hindernisse** am Arbeitsweg zeigt, dass Verbesserungen der Bedingungen für beide Geschlechter gleichermaßen von Bedeutung sind. Dabei sind Unterschiede in der Mängelbeurteilung nur selten auf die Geschlechtszugehörigkeit an sich zurückzuführen. So wird etwa das Raumklima in den Zugabteilen von Frauen offenbar anders empfunden als von Männern, diese wiederum berichten häufiger über unbequeme Zuggarnituren.

Die Unterschiede sind vielmehr grundlegend politische. Frauen sind in mehrfacher Hinsicht benachteiligt, wenn es um die Teilnahme am Erwerbsleben und dem damit verbundenen Mobilitätszugang geht. Die Analysen belegen, dass Frauen im Durchschnitt zwar gleich viel für ihren Arbeitsweg ausgeben, allerdings haben Arbeitnehmerinnen auffallend längere Fahrtzeiten zum Arbeitsplatz und erhalten im Durchschnitt signifikant geringere Einkommen wie ihre Kollegen. Frauen haben den Befragungsergebnissen zufolge grundsätzlich Zugang zum privaten Kraftfahrzeug, für den überwiegenden Arbeitsweg verwenden sie dann jedoch häufiger Öffentliche Verkehrsmittel, offensichtlich um Kosten zu sparen. Das Kostenargument wird durch die Tatsache gestützt, dass Pkw-Pendlerinnen zu rund 47 Prozent und damit auffallend häufig über mangelndes ÖV-Angebot berichten.

Den vorliegenden Ergebnissen zufolge ist der erste Schritt einer Verbesserung der Arbeitswegsituation für die Arbeitnehmerinnen die Angleichung der Einkommen an jenes der Männer. Denn neben dem Dienstalter, dem Dienstgrad, der Berufssparte, der Ausbildung und anderen Faktoren bedingt alleine die Geschlechtszugehörigkeit bis zu 21 Prozent des in der vorliegenden Befragung gefundenen Einkommensunterschiedes zwischen Männern und Frauen. PendlerInnenpolitik bedeutet aus diesem Blickwinkel betrachtet auch Frauenpolitik, denn von Gleichberechtigung kann in diesem Zusammenhang nicht gesprochen werden.

Hinsichtlich der **sozialen Erschwernisse** beim Mobilitätszugang bestätigen die umfangreichen Daten von über 700 PendlerInnen die Meinung, wonach die überwiegende Pkw-Nutzung mit einem entsprechend höheren Einkommen verbunden ist. Die grundsätzliche Verwendung des Pkw, also die Verfügbarkeit, ist weitgehend unabhängig vom Einkommen. Im Gegensatz dazu ist die Entscheidung den ÖV als überwiegendes Verkehrsmittel zu verwenden nicht vom Einkommen abhängig, was dessen Bedeutung als Mobilitätsträger für alle sozialen Schichten unterstreicht. Eine grundsätzliche Kostenorientierung der Konsumenten ist in der vorliegenden Befragung erkennbar, immerhin berichten 70 Prozent, dass ihre Wegekosten, „hoch“, „sehr hoch“ und „zu hoch“ sind. Erfragt man im Anschluss daran allerdings auch ob aktiv nach Lösungen gesucht wird um diese zu verringern, bejahen dies lediglich 43 Prozent und mit konkreten Vorschlägen können sich nur noch etwa 14 Prozent anfreunden. Überraschend ist, dass die Höhe des

Einkommens nicht mit den als angemessen genannten Ausgaben zusammenhängt. Es ist also nicht der Fall, dass Personen mit höherem Einkommen auch automatisch höhere Kosten zu tragen bereit sind. Umgekehrt lässt sich feststellen, dass dieser fehlende Zusammenhang auch bedeutet, dass Personen mit geringem Einkommen nicht zwangsläufig verlangen geringere Wegekosten zu bezahlen. Ergänzend dazu kommen die vorliegenden Analysen zu dem Schluss, dass die aktuellen Fahrtkosten, aufgrund der hohen Unzufriedenheit mit den Wegekosten, über die unterschiedlichsten PendlerInnengruppen hinweg um 43 Prozent geringer sein müssten, um mit jenen Kosten übereinzustimmen welche die PendlerInnen als angemessen nennen. Bezieht man als Stimmungsbarometer allerdings auch Aktivitäten zur Kostensenkung mit ein, zeigt sich ganz deutlich, dass PendlerInnen mit einem Nettoeinkommen von maximal 1500 Euro und Wegekosten zwischen 260 und 440 Euro monatlich am besten durch finanzielle Maßnahmen erreichbar sind. Bei PendlerInnen mit besonders geringen Kosten im Verhältnis zum Einkommen werden die Wegekosten zwar noch immer zu 55 Prozent als „hoch“ bis „zu hoch“ genannt, genauere Analysen verdeutlichen jedoch, dass sie kaum zu Verhaltensänderungen bereit und nicht über finanzielle Anreize zu motivieren sind. Der Zusammenhang, dass sich jemand aufgrund der Kosten aktiv auf die Suche nach einem anderen Verkehrsmittel begibt, ist den vorliegenden Ergebnissen zufolge etwa gleich groß wie jener, dass der Betroffene eine neue Arbeitsstelle sucht und mit einer Höhe der Korrelation von 0,07 eher unbedeutend.

Bei der Untersuchung der sozialen Gerechtigkeit zeigt sich, dass ArbeitnehmerInnen keineswegs die absoluten Wegekosten für den Arbeitsweg beurteilen. Vielmehr werden die Ausgaben in Relation zum Einkommen gesetzt und über soziale Vergleichsprozesse Urteile über die Gerechtigkeit der eigenen Situation gebildet (siehe Equitytheorie). Der Pkw als überwiegend verwendetes Verkehrsmittel wird offenbar als Rechtfertigung für höhere Kosten akzeptiert, dennoch führen hohe Kosten im Verhältnis zum Einkommen grundsätzlich zu Unzufriedenheit und ziehen je nach Ausmaß Maßnahmen zum Spannungsabbau nach sich.

Beim **Antritt der Fahrten** zeigt sich der Trend, dass Bahnfahrten zwischen fünf und sieben Uhr morgens häufiger mit Problemen wie zu wenigen Sitzplätzen, defekten Heizungen/unangenehmen Klimaanlage, unbequemen Garnituren und Verspätungen einhergeht. PendlerInnen, die ihre Wege vor fünf Uhr morgens beginnen, unterscheiden sich zwar nicht in den Barrieren am Arbeitsweg, allerdings weisen die Rahmenbedingungen ihrer Arbeitswege auf sehr schwierige Bedingungen hin. Trotz ungewöhnlich frühem Arbeitsbeginn, langen Anfahrtswegen und hohen Arbeitswegkosten zeigen sich in dieser Gruppe keine statistisch auffälligen Einkommensunterschiede, der Mehraufwand an Fahrtzeit und Wegekosten wird nicht durch höheres Einkommen aufgewogen. Die am besten situierte PendlerInnengruppe umfasst ArbeitnehmerInnen, die nach acht Uhr ihren Arbeitsweg antreten. Sie haben auffallend kurze Anfahrtszeiten und ein überdurchschnittlich hohes Einkommen.

Bei der Heimfahrt von der Arbeit zeigen die Ergebnisse ein weniger differenziertes Bild. Auffallend ist, dass PendlerInnen, die ihre Heimfahrt vor 15 Uhr antreten, ein deutlich geringeres Einkommen als ihre Kollegen erzielen. PendlerInnen, die ihre Heimfahrt nach 19 Uhr antreten, berichten sehr häufig (66 Prozent) über unregelmäßige Arbeitszeiten, in der Vergleichsgruppe sind es nur 37 Prozent. Sie sind bei ihrer Heimfahrt in auffallend geringem Ausmaß mit unbequemen Zuggarnituren konfrontiert.





### 3. Begriffsklärung

**absolute Vergünstigung:** Dieser errechnete Wert gibt an, um welchen Betrag die aktuellen Kosten verringert werden müssten um den als angegebenen Kosten zu entsprechen.

**relative Vergünstigung:** Der relative (Prozent-)Wert gibt an, in welcher Höhe die aktuellen Fahrtkosten anteilmäßig verringert werden müssten, um den als angemessen angegebenen Kosten zu entsprechen.

**Arbeitszeit-Aufwand:** Die befragten Pendler gaben Informationen, wann sie im Durchschnitt die Fahrt zur und auch wieder nach Hause antreten. Dementsprechend lässt sich berechnen, wie viel Zeit in die Arbeit (inkl. Fahrtzeit) im Mittel investiert wird. Beispielsweise  $19 - 7 = 12$ h an Zeit, die in einen durchschnittlichen Arbeitstag investiert werden. Interpretiert wird, ob und inwiefern sich verschiedene Gruppen hinsichtlich des Arbeits-Zeitaufwandes unterscheiden.

**Korrelation:** Diese beschreibt die Enge des linearen Zusammenhanges zweier Merkmale durch eine Zahl  $r$ . Bei  $r = 1$  wird von einem perfekt positiven und bei  $r = -1$  von einem perfekt negativen Zusammenhang gesprochen. Ist  $r = 0$ , besteht kein linearer Zusammenhang. (siehe Bortz, 1993)

**Phi:** Korrelationskoeffizient bei dichotomen Merkmalen

**Kendall-Tau-b:** Rangkorrelationskoeffizient, erlaubt die Berechnung von Korrelationen bei ordinal skalierten Variablen;

(siehe auch Janssen & Laatz, 2005)

**Ordinalskala (auch Rangskala):** Sie ordnet den Objekten Zahlen so zu, dass von jeweils zwei Objekten das Objekt mit der größeren Merkmalsausprägung die größere Zahl erhält. Die statistische Auswertung läuft auf die Auswertung von Ranginformationen hinaus, da lediglich die Voraussetzung gilt wenn  $a > b$  und  $b > c$  dann  $a > c$ ; (vgl. Bortz, 1993)

**p-Wert:** Irrtumswahrscheinlichkeit bei der Überprüfung einer Hypothese (Üblicherweise der Unterschied einer/mehrerer Gruppen); ein  $p$ -Wert  $< 0,05$  bedeutet, dass die als signifikant eingestuftene Unterschiede zu 95% tatsächlich vorhanden sind und zu 5% auf einer zufällig/irrtümlich angenommenen Verschiedenheit beruhen. (vgl. Bortz, 1993)

**standardisierte Residuen:** Beim Chi-Quadrat Test (Test für die Beurteilung von Häufigkeitsverteilungen) werden die Differenzen zwischen beobachteten Werten und Erwartungswerten als standardisierte Werte ausgegeben und zur Signifikanzbeurteilung herangezogen. Residuen  $\geq 2$  entsprechen einem  $p$ -Wert  $< 0,05$  (Bühl, 2008).



# 4. Pendlerinnen und Pendlers im Vergleich

## 4.1 Zusammenfassung

Der Vergleich der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Ostregion zeigt für die mehr als 420 befragten Pendlerinnen und über 330 Pendlers ein sehr eindeutiges Ergebnis:

Frauen sind in mehrfacher Hinsicht benachteiligt, wenn es um die Teilnahme am Erwerbsleben und dem damit verbundenen Mobilitätszugang geht. Die Analysen belegen, dass Frauen im Durchschnitt zwar gleich viel für ihren Arbeitsweg ausgeben, allerdings haben Arbeitnehmerinnen auffallend längere Fahrzeiten zum Arbeitsplatz und erhalten im Durchschnitt signifikant geringere Einkommen als ihre Kollegen.

Als Konsequenz werden die Arbeitsweg-Kosten von Frauen auch auffallend höher bewertet, allerdings setzten sie nicht häufiger Aktionen um ihre Kosten zu verringern, möglicherweise weil sie die vorhandenen Alternativen bereits ausschöpfen.

Bezüglich der Hindernisse am Arbeitsweg sind Verbesserungen der Bedingungen für beide Geschlechter gleichermaßen von Bedeutung, Unterschiede sind in nur wenigen Bereichen auf das Geschlecht zurückzuführen. So wird etwa das Raumklima in den Zugabteilen von Frauen offenbar anders empfunden als von Männern, diese wiederum berichten häufiger über unbequeme Zuggarnituren.

Sehr auffallende Unterschiede zeigen sich in Bezug auf die soziale Ausgewogenheit des Zugangs zur berufsbedingten Mobilität und damit zum Erwerbsleben. Frauen haben anscheinend zwar grundsätzlich Zugang zum privaten Kraftfahrzeug, für den überwiegenden Arbeitsweg verwenden sie dann jedoch häufiger Öffentliche Verkehrsmittel, offensichtlich um Kosten zu sparen. Das Kostenargument wird durch die Tatsache gestützt, dass Pkw-Pendlerinnen, zu rund 47 Prozent und damit auffallend häufig, über mangelndes ÖV-Angebot berichten.

Den vorliegenden Ergebnissen zufolge ist der erste Schritt einer Verbesserung der Pendlersituation für die Arbeitnehmerinnen die Angleichung der Einkommen an jenes der Männer. Denn unabhängig davon, ob in einen Arbeitstag fünf oder sechzehn Stunden investiert werden, Frauen erzielen durchwegs ein statistisch auffallend geringeres Einkommen als ihre Kollegen. Und: Je mehr Zeit Arbeitnehmerinnen in ihre Berufstätigkeit investieren, umso stärker wird der einkommensmindernde Einfluss der Geschlechtszugehörigkeit. Neben dem Dienstalter, dem Dienstgrad, der Berufssparte, der Ausbildung und anderen Faktoren bedingt demnach alleine die Geschlechtszugehörigkeit bis zu 21 Prozent des Einkommensunterschiedes zwischen Männern und Frauen. PendlersInnenpolitik bedeutet aus diesem Blickwinkel betrachtet auch Frauenpolitik, denn von Gleichberechtigung kann in diesem Zusammenhang nicht gesprochen werden.

## 4.2 Stichprobenbeschreibung

### 4.2.1 Herkunft

Idealerweise sollte die Wohnregion, also die Herkunft der Pendlerinnen und Pendler, nicht davon abhängen, welches Geschlecht die Befragten haben. Der zur Beantwortung dieser Frage durchgeführte Chi-Quadrat-Test liefert einen p-Wert von 0,002. Dies bedeutet, dass diese Hypothese verworfen werden muss, dass also in der vorliegenden Untersuchung die Wohnregion nicht unabhängig vom Geschlecht vorzufinden ist. Dennoch ist es zutreffend, dass Pendlerinnen und Pendler grundsätzlich aus allen Regionen kommen.

Es kann festgehalten werden, dass Pendlerinnen in den Regionen Laa a.d. Thaya/Mistelbach und St.Pölten/Wienerwald eher unterrepräsentiert und in Neusiedl/Bruck an der Leitha sowie Retz/Hollabrunn/Stockerau und Bernhardsthal/Gänserndorf überrepräsentiert sind.

**Tabelle 1      Geschlecht - Herkunft der Pendlerinnen und Pendler**

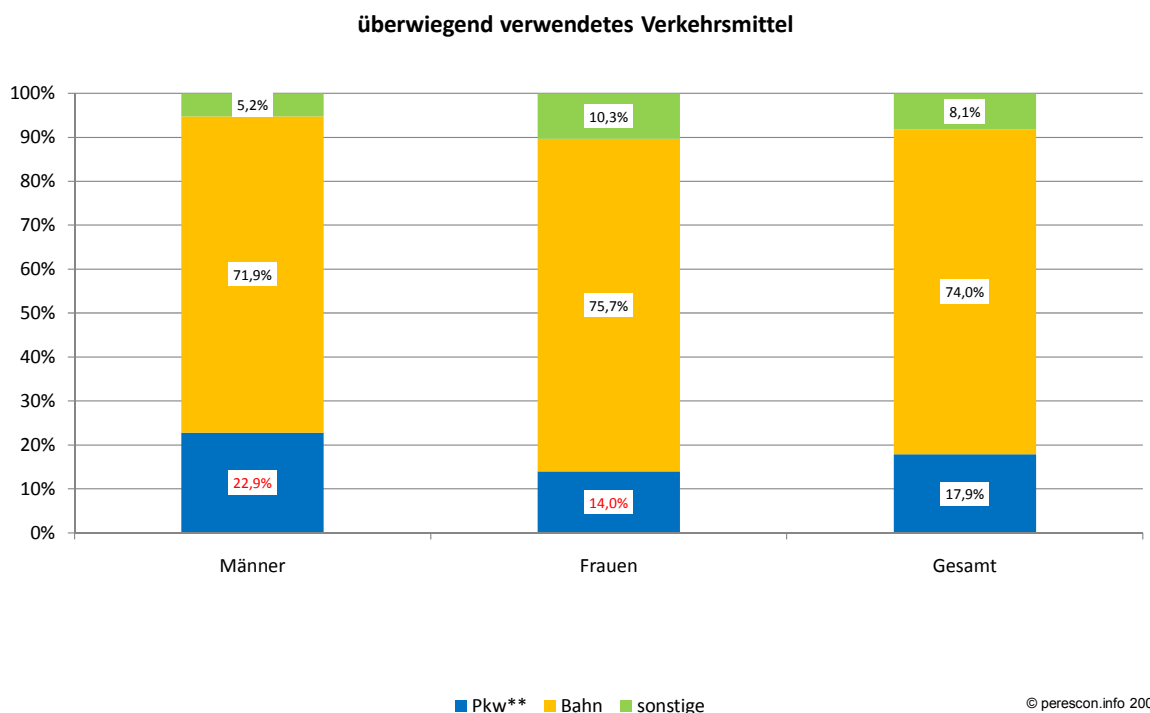
	Pendlerinnen				Pendler				Prozente Gesamt
	N	Prozente Herkunft	Prozente Geschlecht	stand. Residuen	N	Prozente Herkunft	Prozente Geschlecht	stand. Residuen	
Laa a.d. Thaya / Mistelbach	40	46,0	9,9	-1,2	47	54,0	14,7	1,4	12,0
Waldviertel / Tulln / Klosterneuburg	59	55,7	14,6	0,0	47	44,3	14,7	0,0	14,7
Deutschkreuz / Wr. Neustadt/ Baden	65	50,8	16,1	-0,8	63	49,2	19,7	0,9	17,7
Neusiedl / Bruck a.d. Leitha	52	65,0	12,9	1,1	28	35,0	8,8	-1,2	11,1
Hainburg / Schwechat	13	56,5	3,2	,0	10	43,5	3,1	0,0	3,2
Bratislava / Marchegg	8	80,0	2,0	1,0	2	20,0	0,6	-1,1	1,4
Retz / Hollabrunn / Stockerau	48	68,6	11,9	1,4	22	31,4	6,9	-1,6	9,7
St. Pölten / Wienerwald	44	45,8	10,9	-1,3	52	54,2	16,3	1,5	13,3
Ebenfurth / Pottendorf	7	36,8	1,7	-1,1	12	63,2	3,8	1,2	2,6
Kittsee / Bruck a.d. Mur	3	37,5	0,7	-0,7	5	62,5	1,6	0,8	1,1
Bernhardsthal / Gänserndorf	65	67,7	16,1	1,6	31	32,3	9,7	-1,7	13,3
Gesamt	404	55,9	100,0		319	44,1	100,0		

Diese Untersuchung ist von Relevanz, da Zeitaufwand oder auch bestimmte Barrieren somit durch den Zusammenhang zwischen Geschlecht und Wohnort und folglich auf Besonderheiten in bestimmten Regionen zurückzuführen, und nicht alleine als geschlechtsspezifische Merkmale interpretierbar sind. Dennoch ist der Einfluss der Herkunft nicht in dem Maße bestimmend, dass er als hauptsächliche Erklärung für auftretende geschlechtsspezifische Unterschiede angesehen werden kann.

### 4.2.2 Verkehrsmittelwahl

Hinsichtlich des überwiegend verwendeten Verkehrsmittels zeigt sich, dass Frauen häufiger auf die Bahn bzw. Schnellbahn zurückgreifen, wogegen Männer auffallend häufig den Pkw für die überwiegende Wegstrecke verwenden. Es sei in diesem Kontext darauf verwiesen, dass bei der Untersuchung der geschlechtsspezifischen Unterschiede der Barrieren-Nennungen damit zu rechnen ist, dass diese ungleichmäßige Verwendung der Verkehrsmittel einen störenden Einfluss darstellen kann.

**Abbildung 1**    **Geschlecht - überwiegend verwendetes Verkehrsmittel**

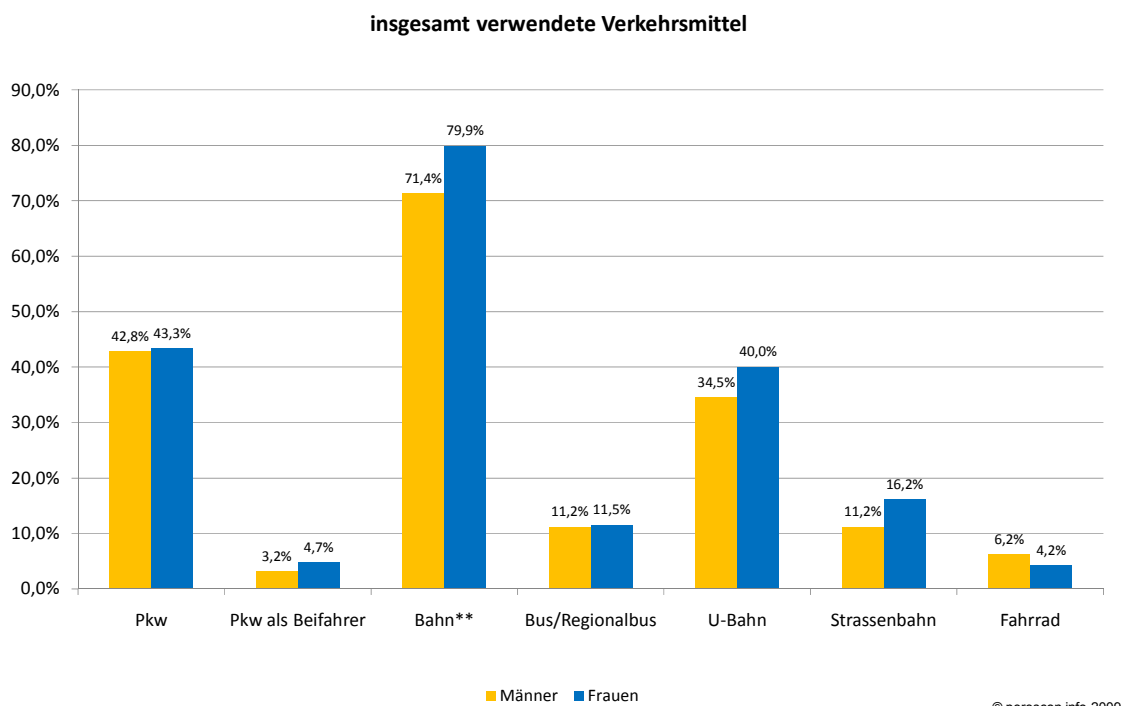


Befragt nach den insgesamt am Arbeitsweg verwendeten Verkehrsmitteln nennen Pendlerinnen zwar auffallend häufiger die Bahn als Männer, aber gleich oft den Pkw.

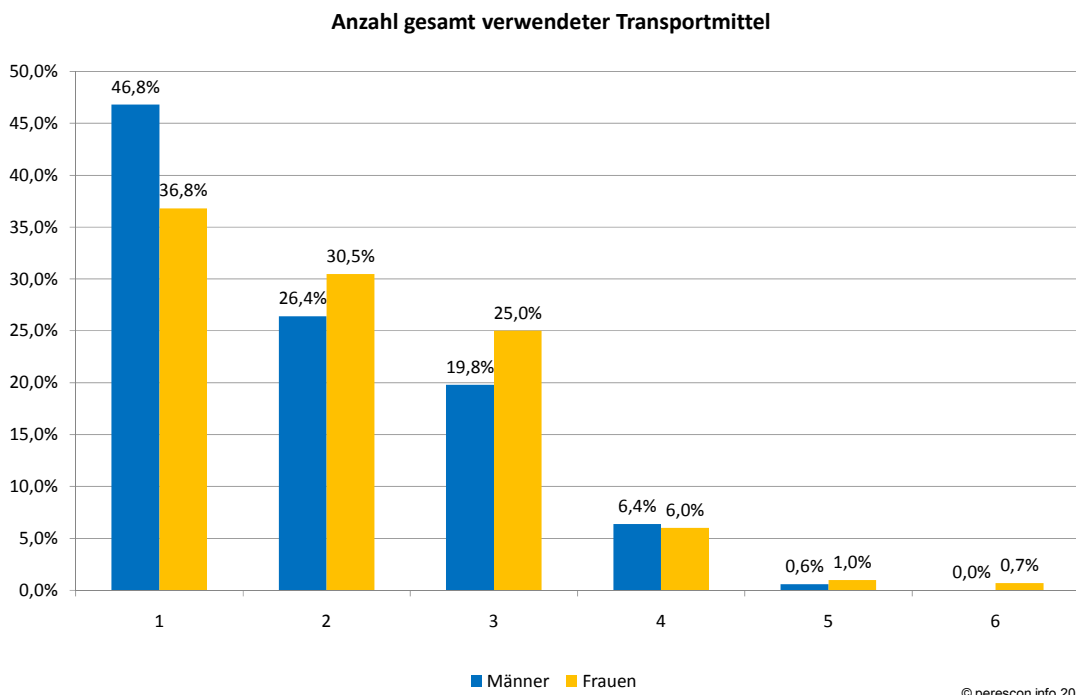
Erklärbar ist dies damit, dass Frauen in Summe eine größere Anzahl unterschiedlicher Verkehrsmittel zur Bewältigung des Arbeitsweges verwenden.

Der Umstand der überwiegenden Verwendung von Öffentlichen Verkehrsmitteln kann demnach nicht als Bestätigung für eine grundlegend geringere Pkw-Verfügbarkeit für Frauen interpretiert werden. Frauen haben offenbar zwar grundsätzlich Zugang zum privaten Kraftfahrzeug, für den überwiegenden Arbeitsweg verwenden sie jedoch häufiger Öffentliche Verkehrsmittel, möglicherweise um Kosten zu sparen oder weil der männliche Partner den Pkw verwendet.

**Abbildung 2** Geschlecht - insgesamt am Arbeitsweg verwendete Verkehrsmittel



**Abbildung 3**    **Geschlecht - Anzahl unterschiedlicher Verkehrsmittel**



Betrachtet man die umfassende Nutzung des Angebots an unterschiedlichen Transportmitteln, sind Frauen offenbar flexibler als Männer.

Pendlerinnen verwenden am Arbeitsweg eine auffallend größere Anzahl unterschiedlicher Verkehrsmittel als ihre Arbeitskollegen. Während rund 63 Prozent der Frauen angeben zwei bis fünf verschiedene Verkehrsmittel am Arbeitsweg zu benötigen, sind es bei den Männern nur rund 53 Prozent. Mit einem einzigen Transportmittel finden nur rund 37 Prozent der Frauen ihr Auslangen, bei den Männern sind es mit 47 Prozent auffallend viele.

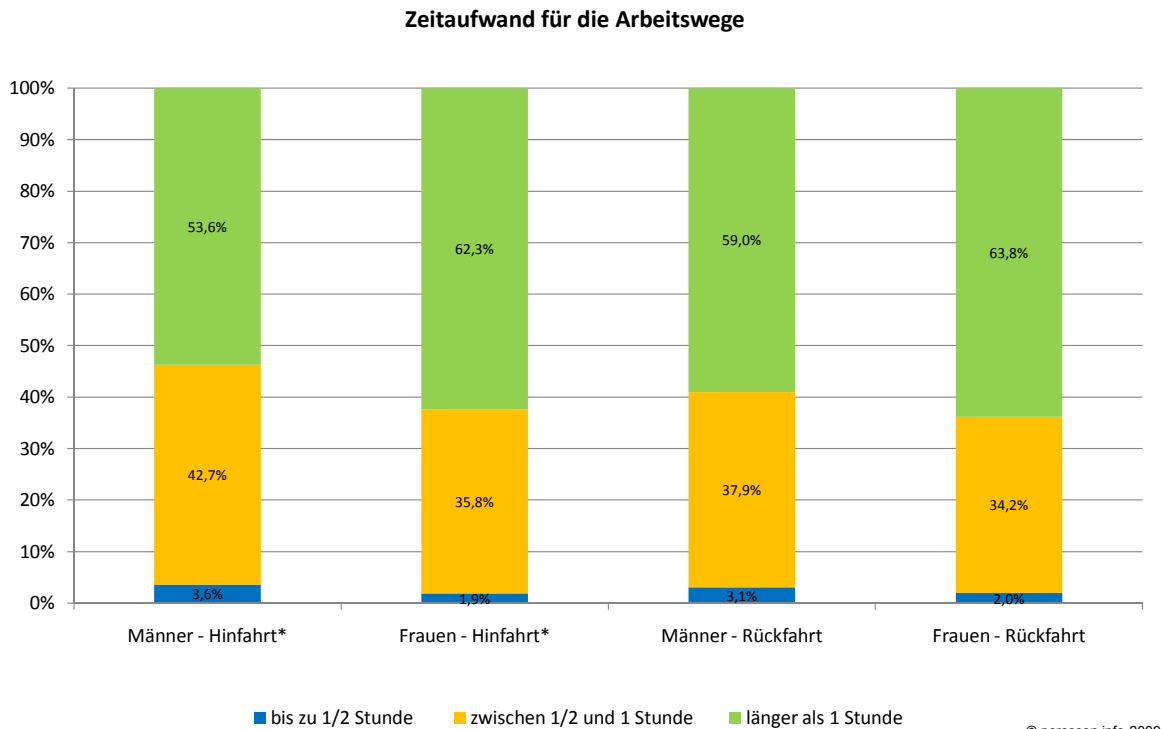
**Tabelle 2**    **Geschlecht – deskriptive Statistiken: Anzahl unterschiedlicher Verkehrsmittel**

	Mittelwert	SD	Median	Minimum	Maximum	N
männlich	1,88	,98	2,00	1,00	5,00	329
weiblich	2,06	1,03	2,00	1,00	6,00	416
Insgesamt	1,98	1,01	2,00	1,00	6,00	745



### 4.2.3 Zeitaufwand für den Arbeitsweg

Abbildung 4 Geschlecht - Zeitaufwand für den Arbeitsweg



Pendlerinnen benötigen für die Fahrt zur Arbeit auffallend länger als ihre männlichen Kollegen. Rund 54 Prozent der männlichen Arbeitnehmer sind demnach mehr als eine Stunde für eine Wegstrecke unterwegs, bei den Frauen sind es rund 63 Prozent. Bei der Rückfahrt ist dieser Unterschied nicht mehr auffällig, ein Umstand, der darauf beruht, dass sich bei den Männern die Fahrtzeiten bei der Rückfahrt an jene der Frauen angleichen, also länger sind als bei der Hinfahrt.

### 4.2.4 Beginn der Fahrten

Den Ergebnissen der vorliegenden Befragung zufolge, treten Männer ihre Fahrt zur Arbeit zu unterschiedlichen Zeitpunkten an als Frauen. Der Vergleich der Häufigkeitsverteilungen (Chi-Quadrat-Test) zeigt, dass Frauen vor 4:59 bzw. nach 8:00 unterrepräsentiert sind. Umgekehrt ausgedrückt, gibt es auffallend mehr Männer als Frauen, die ihre Wege vor 5:00 und nach 8 Uhr antreten. Frauen sind demnach hauptsächlich zwischen fünf und acht Uhr unterwegs.

Bei der Heimfahrt gibt es keine geschlechtsspezifischen Unterschiede, die Details sind in Tabelle 30 und Tabelle 31 ab Seite 97 veranschaulicht.

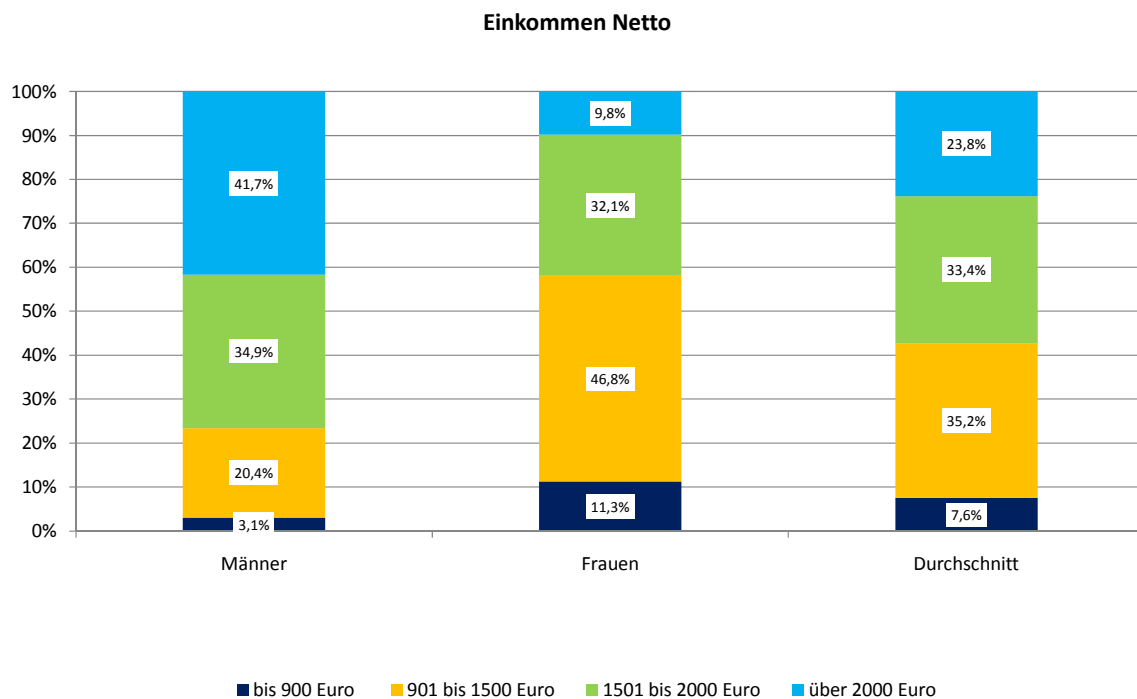
## 4.2.5 Einkommen

Die Aussagen der Pendlerinnen in der vorliegenden Befragung belegen hoch signifikante Einkommensunterschiede zu den männlichen Kollegen. Pendlerinnen verfügen demnach über ein mittleres Nettoeinkommen von 900 bis 1500 Euro, Pendler zwischen 1501 und 2000 Euro.

Genauer dargestellt verdienen rund 58 Prozent der Frauen unter 1500 Euro, auf Männer trifft dies nur zu rund 24 Prozent zu. Beachtet man die Tatsache, dass Frauen längere Anfahrtszeiten in Kauf nehmen und im Durchschnitt gleich viel ausgeben (vgl. Tabelle 5 auf Seite 19), verweist dies gegenüber den Frauen auf eine deutliche Ungerechtigkeit hinsichtlich der Teilnahme am Erwerbsleben.

Nicht gänzlich auszuschließen ist, dass dieser Unterschied auf einer höheren Quote von Teilzeit-Beschäftigungsverhältnissen der Frauen beruht. Diese Beschäftigungsform wurde im Fragebogen nicht explizit erhoben und lässt sich daher nachträglich nur abschätzen. Die entsprechende Vorgehensweise und Ergebnisse werden im nächsten Abschnitt erläutert.

Die Höhe des Einkommens und das Geschlecht korrelieren über die Gesamtstichprobe berechnet mit  $r = -0,411$  (das negative Vorzeichen resultiert aus der Kodierung männlich = 1 und weiblich = 2). Dies bedeutet, dass mit der Zugehörigkeit zum weiblichen Geschlecht ein geringeres Einkommen verbunden ist.

**Abbildung 5** Geschlecht - Netto-Einkommen

Um aus einer Korrelation abzulesen, wie viel der Gesamtvarianz durch diesen Zusammenhang erklärt wird, wird das sogenannte Bestimmtheitsmaß herangezogen  $B = r^2$ . Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass neben Ausbildung, Art des Berufes, Dienstalter etc. alleine die Geschlechtszugehörigkeit zu 17 Prozent die Unterschiede der Einkommenshöhe zwischen Männern und Frauen erklärt.

#### 4.2.6 Schätzung des Arbeitszeit-Aufwandes

Um nachträglich erkennen zu können, ob in einer der Gruppen auffallend viele Personen vertreten sind, die lediglich einer Halbtagsbeschäftigung nachgehen, wurde anhand der Angaben, wann die PendlerInnen in der Regel zur Arbeit und wann sie wieder nach Hause fahren, die Stundenanzahl ermittelt, die im Durchschnitt für die Arbeitstätigkeit aufgewendet wird. Fährt jemand also morgens im Durchschnitt um sieben Uhr und abends um 18 Uhr los, so ergibt das einen Arbeits-Zeitaufwand von  $18 - 7 = 11$  Stunden. In diese Schätzung der Arbeitszeit fließt auch der Zeitaufwand für den Arbeitsweg mit ein, dennoch soll es durch die vorgeschlagene Schätzung möglich sein, Halbtagskräfte zufriedenstellend zu identifizieren.

Durch die vorgestellte Prozedur werden Personen, die ihrer Halbtagsbeschäftigung nicht regelmäßig nachgehen, sondern diese auf zwei oder drei Tage verteilen, zwar nicht erkannt, allerdings sollten diese Fälle durch die Aussage „ich habe unregelmäßige Arbeitszeiten“ identifizierbar sein.

In den Häufigkeiten der Aussage nach unregelmäßigen Arbeitszeiten gibt es keine geschlechtsspezifischen Unterschiede.

**Tabelle 3      Geschlecht - unregelmäßige Arbeitszeiten**

	Pendlerinnen		Pendler		Phi	p-Wert	sign.
	N	Prozent	N	Prozent			
ich habe unregelmäßige Arbeitszeiten	171	40,0	154	45,4			
nein	256	60,0	185	54,6			
Gesamt	427	100,0	339	100,0	-,054	,141	n

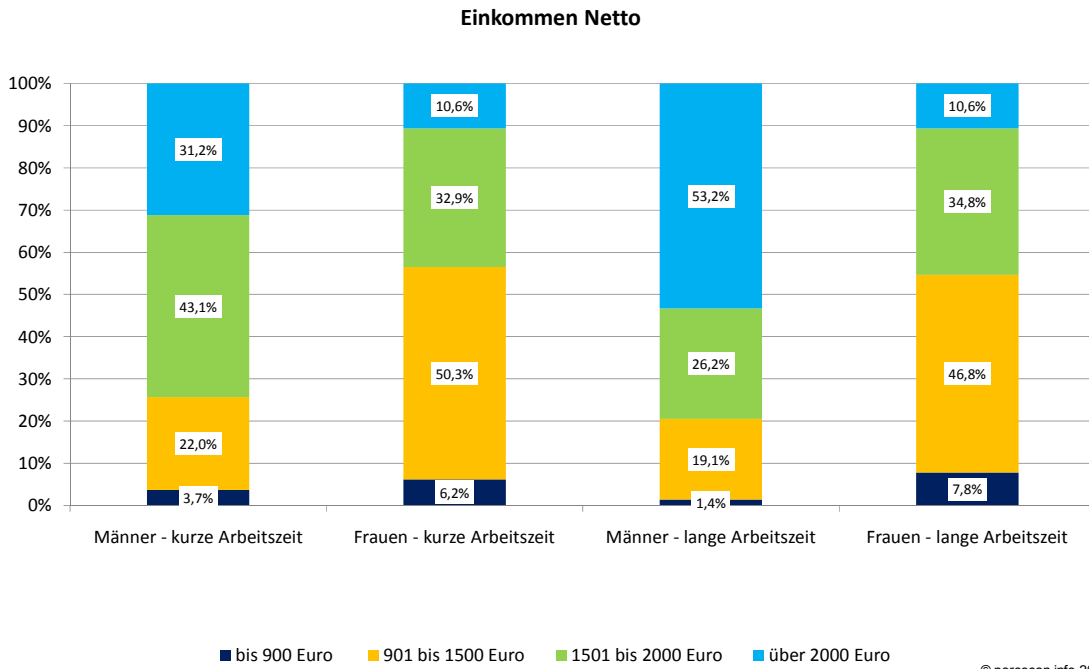
Wie auch Abbildung 5 verdeutlicht, haben Frauen ein signifikant geringeres Einkommen, ein Umstand der mitunter auch auf einen höheren Anteil an Teilzeitbeschäftigung der weiblichen Arbeitnehmerinnen zurückzuführen ist. Zur Überprüfung dieser Annahme wurde der oben vorgestellte Arbeitszeit-Aufwand, dieser bewegt sich in einem Bereich von 4,75 Stunden bis 16 Stunden, mittels Mediansplit in zwei Gruppen unterteilt:

- geringer Arbeitszeit-Aufwand: 4,75 bis 10,20 Stunden
- hoher Arbeitszeit-Aufwand: 10,25 bis 16,00 Stunden

Die Teilstichprobengröße für jede der vier Gruppen bewegt sich zwischen 109 und 161 Befragten. Das Ergebnis dieses Vergleichs ist eindeutig: Einerlei ob geringer oder hoher Arbeitszeit-Aufwand, Frauen haben in beiden Fällen stets ein hoch auffallend geringeres Einkommen als Männer (in beiden Vergleichen  $p < 0,001$ ).

Beim kurzen Arbeitszeit-Aufwand zeigt sich, dass Frauen auffallend längere Wegzeiten haben und ihre eigentliche Arbeitszeit kürzer wird, wodurch der Zusammenhang zwischen Geschlecht und Einkommen noch einige Spekulationen hinsichtlich der Einkommensgerechtigkeit offen lässt, immerhin ist die Arbeitszeit der Frauen offensichtlich dadurch kürzer. Der korrelative Zusammenhang ist in der unteren Gruppe -0,31, in der oberen sogar -0,43. Das bedeutet, je mehr Zeit in die Arbeit (inkl. Wegzeiten) investiert wird, umso stärker wird der negativ moderierende Einfluss der Geschlechtszugehörigkeit wirksam. Um diese Vermutung zu überprüfen, wurde eine feinere Aufteilung des Arbeitszeit-Aufwandes in Quartile durchgeführt. Auch hier zeigt sich der gleiche Trend: Zunahme der Korrelationen und stets ein auffallend geringeres Einkommen der Frauen, wie Tabelle 4 auf der nächsten Seite veranschaulicht.

**Abbildung 6 Geschlecht - Einkommen und Arbeitszeit-Aufwand**



**Tabelle 4 Geschlecht - Arbeitszeitaufwand und Einkommen**

	4,75 bis 9,70 Stdn.		9,73 bis 10,20 Stdn.		10,25 bis 10,97 Stdn.		11,00 bis 16,00 Stdn.									
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen								
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%				
bis 900	2	4,8	8	8,6	2	3,0	2	2,9	1	1,9	3	4,2	1	1,1	8	11,4
901 bis 1500	10	23,8	47	50,5	14	20,9	34	50,0	10	18,9	32	45,1	17	19,3	34	48,6
1501 bis 2000	22	52,4	28	30,1	25	37,3	25	36,8	15	28,3	29	40,8	22	25	20	28,6
über 2000 Euro	8	19,0	10	10,8	26	38,8	7	10,3	27	50,9	7	9,9	48	54,5	8	11,4
	42	100,0	93	100,0	67	100,0	68	100,0	53	100,0	71	100,0	88	100,0	70	100,0
Korrelation Einkommen/Geschlecht	-		-,244		-		-,332		-		-,394		-		-,454	
p-Wert	-		,013		-		<,001		-		<,001		-		<,001	

Auch wenn aufgrund der Daten nicht gänzlich geklärt werden kann, was die Ursache des geringeren Einkommens der Frauen ist, muss auf die nicht gerechtfertigte Benachteiligung der Arbeitnehmerinnen durch die im Verhältnis zum Einkommen höheren Wegekosten hingewiesen werden. Durchschnittlich bezahlen Frauen gleich viel für ihren Arbeitsweg wie die besser verdienenden Männer, ein Umstand der im folgenden Abschnitt genauer erläutert wird.

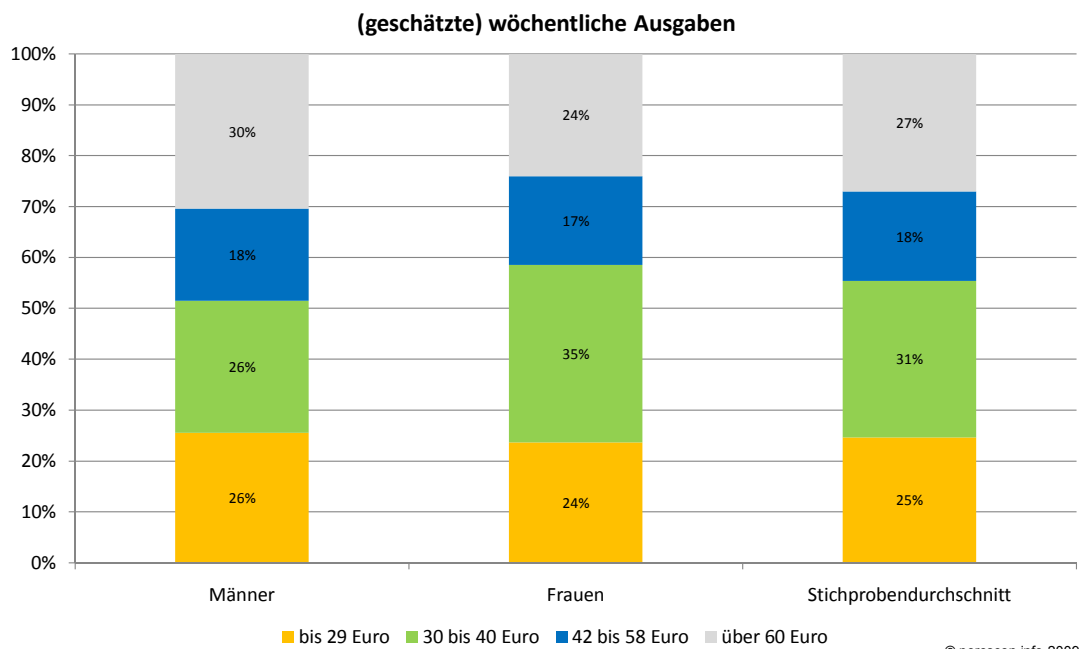
### 4.2.7 Finanzieller Aufwand für den Arbeitsweg

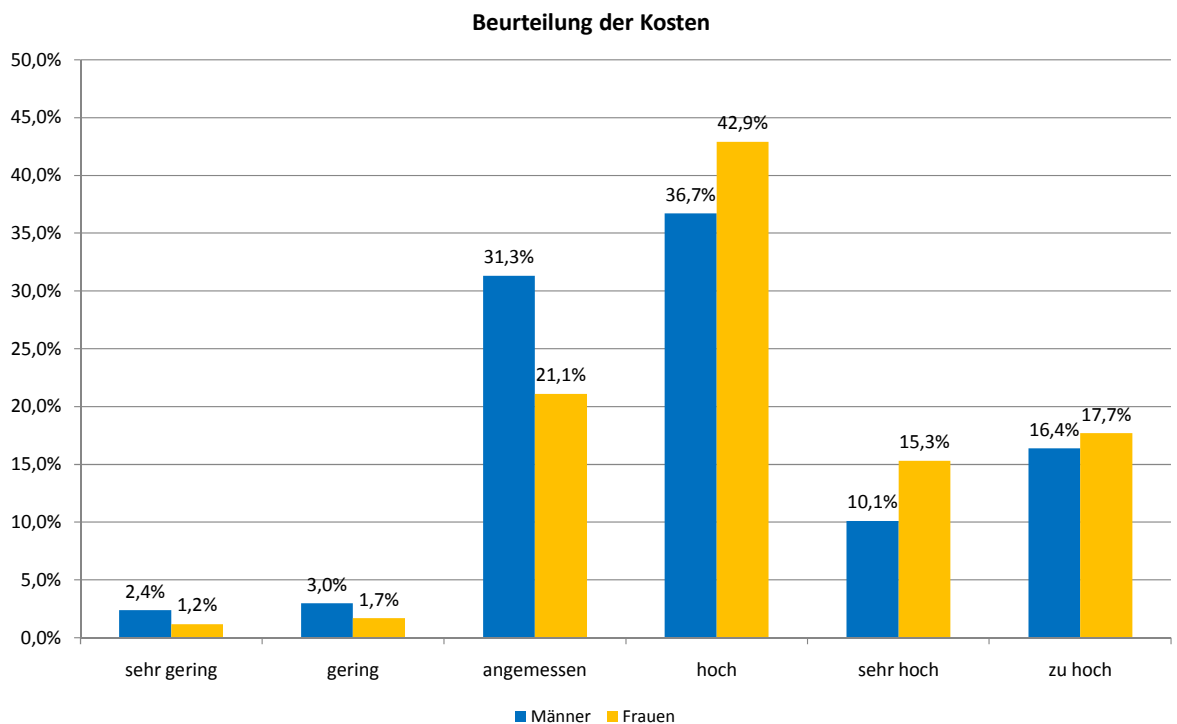
Hinsichtlich der Ausgaben für den Arbeitsweg konnten keine geschlechtsspezifischen Unterschiede nachgewiesen werden. Aus finanzieller Perspektive müssen Arbeitnehmerinnen demnach verhältnismäßig höhere Ausgaben für ihren Arbeitsweg tätigen, da ihr Einkommen im Durchschnitt signifikant geringer ist, als dies bei Arbeitnehmern der Fall ist. (Anm.: Auch das Zeitbudget von Frauen wird aufgrund längerer Fahrten stärker beansprucht als jenes der Männer.)

**Tabelle 5 Geschlecht - Ausgaben - Mittelwert und Median**

Vergleich	Median	MW	SD	Korr.	p-Wert	sign.
Pendlerinnen	40	54,25	58,68	-,063	,095	n
Pendler	40	63,09	65,71			

**Abbildung 7 Geschlecht - wöchentliche Ausgaben für den Arbeitsweg**



**Abbildung 8** Geschlecht - Beurteilung der Kosten

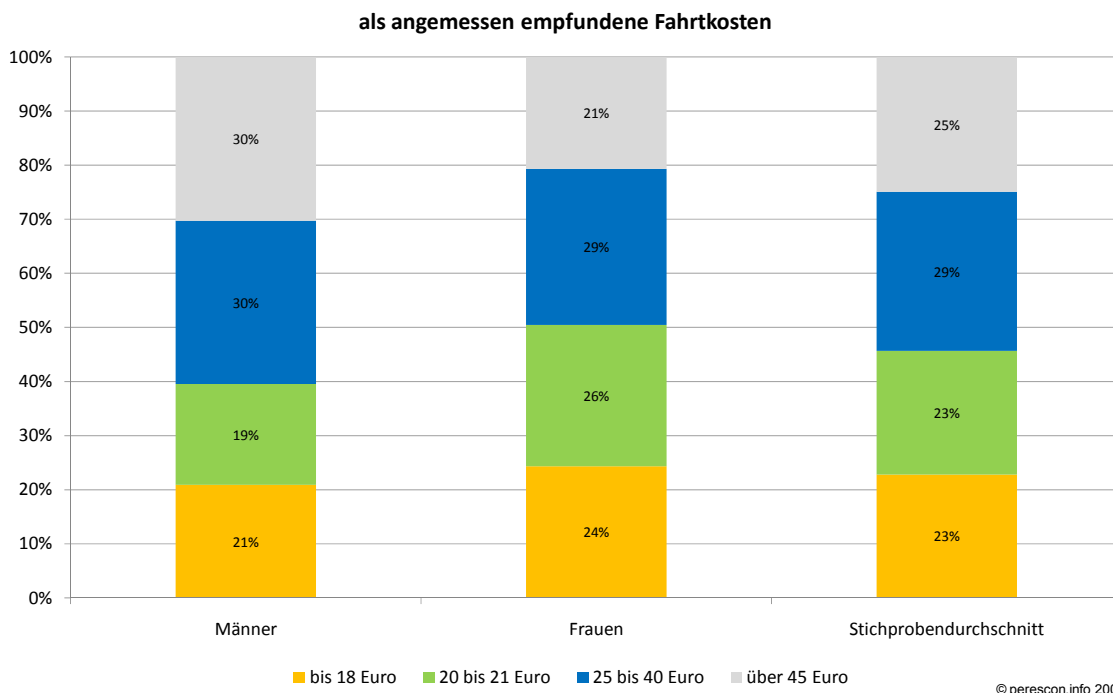
Bezüglich der Beurteilung der Arbeitsweg-Kosten wurden hoch signifikante Unterschiede nachgewiesen. Pendlerinnen bezeichnen ihre Kosten zu 76 Prozent als „hoch“, „sehr hoch“ und „zu hoch“, eine Ansicht, die nur von knapp 63 Prozent der Männer geteilt wird. Immerhin beurteilen mehr als 31 Prozent der Pendler ihre Ausgaben als „angemessen“, wogegen nur 21 Prozent der Pendlerinnen diese Beurteilung ihres finanziellen Aufwandes abgeben.

Höchst überraschend ist das Ergebnis, wonach sich Pendlerinnen und Pendler nicht darin unterscheiden, welche Kosten sie als angemessen für ihren Arbeitsweg empfinden. Dies sind im Mittel 20 bzw. 25 Euro wöchentlich (der Mittelwert liegt aufgrund einiger Ausreißer mit knapp 40 Euro bedeutend höher).

**Tabelle 6** Geschlecht - angemessener Kostenaufwand - Statistiken

Vergleich	Median	MW	SD	Korr.	p-Wert	sign.
Pendlerinnen	20	39,96	57,41	-,081	,257	n
Pendler	25	38,39	31,33			

**Abbildung 9** Geschlecht - angemessene Kosten für den Arbeitsweg



### 4.2.8 Aktivitäten, um Fahrtkosten zu verringern

**Tabelle 7** Geschlecht - aktive Suche zur Verringerung der Fahrtkosten

	Pendlerinnen			Pendler			Phi	p-Wert	sign.
	N	Prozente	Gültige Prozente	N	Prozent	Gültige Prozente			
Nein (anzukreuzen)	188		54,5	182		61,7			
Ja	157		45,5	113		38,3			
Gesamt	345		100,0	295		100,0			
							,073	,077	n

Hinsichtlich der Beantwortung der Frage: „Ich suche aktiv nach Möglichkeiten, um die Kosten für meinen Arbeitsweg zu senken.“, konnten keine geschlechtsspezifischen Unterschiede gefunden werden. Zur Erinnerung: Frauen haben im Vergleich zu den Männern ein wesentlich geringeres Einkommen, annähernd gleich hohe Ausgaben und sie beurteilen die Kosten (dementsprechend) auch höher. Dennoch versuchen sie nicht, häufiger etwas zu unternehmen, um Kosten zu verringern. Möglicherweise sehen sie keine durchführbaren Alternativen, immerhin verwenden sie für die weitere Wegstrecke bereits zahlreicher den Öffentlichen Verkehr.



Über den Zusammenhang zwischen der Beurteilung der Kosten und den Tendenzen aktiv etwas zu unternehmen wird in Abschnitt 5.3 *Soziale Gruppen: Wegekosten im Verhältnis zum Einkommen* genauer berichtet.

**Tabelle 8**      **Geschlecht - Aktivitäten zur Kostenverringering**

	Pendlerinnen		Pendler		Phi	p- Wert	sign.
	N	Prozent	N	Prozent			
anderes Verkehrsmittel	48	11,2	52	15,3	-,060	,105	n
Mitfahrgelegenheit	60	14,1	35	10,3	,056	,124	n
Wohnungswechsel	34	8,0	23	6,8	,022	,581	n
Berufswechsel	52	12,2	33	9,7	,039	,299	n
andere Möglichkeiten	25	5,9	39	11,5	-,10	,006	++
N							

Bezüglich der vorgeschlagenen Alternativen zur Kostenverringering wurden keine geschlechtsspezifischen Unterschiede gefunden, Männer nennen lediglich in auffälligem Maße, durch andere als die hier vorgeschlagenen Varianten Kosten senken zu wollen.

Auf die absoluten und relativen Verringerungen der Kosten je nach Geschlechtszugehörigkeit wird in Abschnitt 5.4 detaillierter eingegangen.

### 4.3 Barrieren für Pendlerinnen und Pendler

Da denkbar ist, dass es hinsichtlich der Barrieren geschlechtsspezifische Unterschiede gibt, wurden auch sie in die Fragestellungen einbezogen. Um die Übersicht zu wahren, werden im Textverlauf lediglich die auffallenden Barrieren tabellarisch dargestellt (im Anhang finden sich die Geschlechtsvergleiche für sämtliche Barrieren, auf die Aufgliederung nach überwiegendem Verkehrsmittel wurde bei den nicht auffälligen Hindernissen verzichtet).

#### 4.3.1 Barrieren in der Wohnregion

Bei der Autofahrt in der Wohnregion wurden keine Geschlechtsunterschiede gefunden, weder im Gesamtvergleich noch bei der Aufteilung nach überwiegend verwendetem Verkehrsmittel.

Mangelhaftes Parkplatzangebot am Bahnhof wird von Frauen auffallend häufiger genannt – dieser Effekt wurde bei einer Aufteilung nach überwiegend verwendetem Verkehrsmittel

nicht gefunden. Der nachweisbare Unterschied kann durch die häufigere Herkunft der Frauen aus der Region Laa mitbedingt sein, da in dieser Region häufiger über mangelnde Parkplätze berichtet wird. Allerdings wird von PendlerInnen dieser Region auch das Fehlen von P&R-Anlagen mit rund 40 Prozent auffallend häufig bemängelt, ein Unterschied, der im Geschlechtsvergleich nicht erkennbar ist (vgl. Hader, 2009 Abschnitt 5.6).

Beim Umsteigen in der Wohnregion wird die mangelnde Verfügbarkeit von Fahrstühlen/Rolltreppen von Frauen häufiger genannt als von Männern, dieser Unterschied ist sowohl im Gesamtvergleich als auch bei den Bahn-PendlerInnen nachweisbar. Der diesbezüglich gefundene Geschlechtsunterschied kann durch die unterschiedlichen Pendelregionen der Männer und Frauen verursacht sein. Wie oben beschrieben kommen Frauen tendenziell häufiger aus den Regionen Retz und Gänserndorf, in den Regionalauswertungen (Hader, 2009) wird in diesen beiden Regionen auffallend häufig über mangelnde Aufzüge und Rolltreppen beim Umsteigen in der Wohnregion berichtet (rund 41 und 45 Prozent).

In der Gruppe der Pkw-PendlerInnen klagen Frauen mit rund 47 Prozent signifikant häufiger über zu geringes Zug-, Busangebot, im Durchschnitt machen lediglich rund 37 Prozent der Pkw-PendlerInnen diese Angabe.

Fahrplanmängel bei der Hinfahrt werden von männlichen Arbeitnehmern auffallend häufiger genannt als von ihren Kolleginnen. Dieser geschlechtsspezifische Unterschied findet sich sowohl im Gesamtvergleich als auch in der Gruppe der Bahn-PendlerInnen.

**Tabelle 9** Geschlecht - signifikante Barrieren in der Wohnregion

	Pendlerinnen		Pendler		Gesamt		Phi	p-Wert	sign.
Das Parkplatzangebot am Bahnhof / an der Haltestelle ist mangelhaft.	118	27,6%	70	20,6%	188	24,5%	,081	,026	+
Bahn	90	28,7%	51	21,7%	141	25,7%	,079	,065	n
Pkw	11	19,0%	15	20,0%	26	19,5%	-,013	,881	n
Es gibt keinen Lift bzw keine Rolltreppe.	97	22,7%	51	15,0%	148	19,3%	,097	,008	++
Bahn	85	27,1%	45	19,1%	130	23,7%	,092	,031	+
Pkw	2	3,4%	2	2,7%	4	3,0%	,023	,794	n
zu geringes Zug-, Busangebot	187	43,8%	126	37,2%	313	40,9%	,067	,064	n
Bahn	133	42,4%	93	39,6%	226	41,2%	,028	,512	n
Pkw	27	46,6%	22	29,3%	49	36,8%	,177	,041	+
Fahrplanmängel bei der Hinfahrt	114	26,7%	115	33,9%	229	29,9%	-,078	,030	+
Bahn	90	28,7%	86	36,6%	176	32,1%	-,084	,049	+
Pkw	12	20,7%	19	25,3%	31	23,3%	-,054	,530	n
zu wenig Sitzplätze im Zug, Bus	219	51,3%	141	41,6%	360	47,0%	,096	,008	++
Bahn	184	58,6%	121	51,5%	305	55,6%	,071	,097	n
Pkw	4	6,9%	12	16,0%	16	12,0%	-,139	,110	n
defekte Heizungen, unangenehme Klimaanlage	167	39,1%	78	23,0%	245	32,0%	,171	<,001	++
Bahn	138	43,9%	69	29,4%	207	37,7%	,149	<,001	++
Pkw	9	15,5%	6	8,0%	15	11,3%	,118	,174	n
unbequeme Garnituren	111	26,0%	97	28,6%	208,0	27,2%	-,029	,418	n
Bahn	84	26,8%	87	37,0%	171	31,1%	-,110	,010	++
Pkw	9	15,5%	5	6,7%	14	10,5%	,143	,099	n
N - Bahn	314		235		549				
N - Pkw	58		75		133				
N -Gesamt	339		427		766				

Anm: N-Bahn + N-Pkw ≠ N-Gesamt – es gibt auch einige PendlerInnen die andere Verkehrsmittel verwenden.

Über zu wenige Sitzplätze klagen Frauen signifikant häufiger als Männer – auch das kann allerdings ein Artefakt aufgrund der unterschiedlichen Herkunft sein, denn auch diese Barriere wird in der Region Gänserndorf mit 62,5 Prozent auffallend häufig bemängelt. Der vorhandene Unterschied in der Gruppe der Bahn-PendlerInnen ist nicht signifikant.

Defekte Heizungen/unangenehme Klimaanlage werden von Frauen auffallend häufiger bemängelt als von Männern. Dieser Unterschied ist einerseits im Gesamtvergleich und andererseits auch innerhalb der Bahn-PendlerInnen nachweisbar. Offensichtlich bevorzugen Frauen ein anderes Raumklima als Männer.

Unter den Bahn-NutzerInnen werden die Zuggarnituren von Männern auffallend häufiger als unbequem beurteilt als von Frauen.

### 4.3.2 Barrieren in Wien

Bei der Autofahrt in Wien wurden keine geschlechtsspezifischen Barrieren gefunden, weder im Gesamtvergleich noch in der Gruppe der PendlerInnen, die ihren Arbeitsweg überwiegend mit dem Pkw bewältigen.

Beim Umsteigen in Wien zeigt sich, dass Frauen signifikant häufiger über einen Mangel an Liften und Rolltreppen klagen. Dieser Unterschied ist jedoch nur im Vergleich der Gesamtstichprobe statistisch auffällig und kann durch die Gegebenheiten entlang der Region Gänserndorf verursacht sein. PendlerInnen dieser Region berichten zu 25 Prozent, und damit auffallend häufig, über mangelnde Rolltreppen und Fahrstühle beim Umsteigen in Wien (vgl. Hader, 2009).

Bei der ÖV-Fahrt in Wien berichten Männer im Gesamtvergleich auffallend häufiger über Fahrplanmängel bei der Rückfahrt. Die Tendenz ist auch bei Bahn und Pkw als überwiegendem Verkehrsmittel erkennbar, allerdings nicht so stark ausgeprägt, dass sie statistisch signifikant ausfallen würde.

Frauen berichten auffallend häufiger über zu wenige Sitzplätze und defekte Heizungen im Zug, dieser Unterschied lässt sich in der Auswertung der Bahn-NutzerInnen tendenziell ebenfalls feststellen, allerdings ist der Unterschied nicht statistisch auffällig.

**Tabelle 10**      **Geschlecht - signifikante Barrieren in Wien**

	Pendlerinnen		Pendler		Gesamt		Phi	p-Wert	sign.
Es gibt keinen Lift bzw. keine Rolltreppe.	47	11,0%	22	6,5%	69	9,0%	,078	,030	+
Bahn	39	12,4%	19	8,1%	58	10,6%	,070	,102	n
Pkw	1	1,7%	2	2,7%	3	2,3%	-,031	,717	n
Fahrplanmängel bei der Rückfahrt	69	16,2%	74	21,8%	143	18,7%	-,072	,045	+
Bahn	58	18,5%	54	23,0%	112	20,4%	-,055	,195	n
Pkw	6	10,3%	12	16,0%	18	13,5%	-,082	,344	n
zu wenig Sitzplätze im Zug, Bus	142	33,3%	85	25,1%	227	29,6%	,089	,014	+
Bahn	117	37,3%	73	31,1%	190	34,6%	,064	,131	n
Pkw	3	5,2%	8	10,7%	11	8,3%	-,099	,254	n
defekte Heizungen, unangenehme Klimaanlage	100	23,4%	55	16,2%	155	20,2%	,089	,014	+
Bahn	78	24,8%	45	19,1%	123	22,4%	,068	,114	n
Pkw	8	13,8%	5	6,7%	13	9,8%	,119	,170	n
N - Bahn	314		235		549				
N - Pkw	58		75		133				
N -Gesamt	339		427		766				



## 5. Soziale Hindernisse am Arbeitsweg

Bei der Durchführung der PendlerInnenbefragung 2008/2009 standen die Hindernisse und Erschwernisse am Arbeitsweg im zentralen Blickpunkt des Interesses. Um genaue Aussagen über die Schwierigkeiten der befragten ArbeitnehmerInnen und genau definierte PendlerInnengruppen treffen zu können, wurden auch eine Reihe von Stichprobencharakteristika erhoben, wie etwa Geschlecht, Einkommen, Zeitaufwand für den Arbeitsweg, insgesamt am Arbeitsweg und überwiegend verwendete Verkehrsmittel sowie der Beginn der jeweiligen Fahrten. Da der Arbeitsweg nicht alleine mit einem zeitlichen Aufwand verbunden ist, wurden auch dem finanziellen Aufwand mehrere Fragen gewidmet, die es nunmehr erlauben, genauere Untersuchungen über Kosten, deren Beurteilung, von den PendlerInnen als angemessen genannte Fahrtkosten und der aktiven Suche nach Alternativen durchzuführen. Offenbar besteht reges öffentliches Interesse an der aktuellen Verkehrspolitik und vor allem an den mit Mobilität verbundenen Kosten. Dies mag der Grund sein, weshalb unterschiedlichste Interessensvertretungen und Medien immer wieder, vor allem im Zusammenhang mit den Wegekosten, Forderungen transportieren, welche in der Regel nicht auf explizit formulierten Hypothesen und nur im Ausnahmefall auf empirischen Daten beruhen. Besonders häufig wird der Fahrpreis als Argument für die Verkehrsmittelwahl postuliert. Die aktuell vorliegenden Daten sind zwar nicht vordringlich erhoben worden, um Aussagen zur Verkehrsmittelwahl und zur sozialen Gerechtigkeit von Mobilitätsangeboten zu erfassen, dennoch geben sie Auskunft über einige der folgenden „Alltagshypothesen“:

PendlerInnen, die den Öffentlichen Verkehr nutzen, sind aus Einkommens- d.h. Kostengründen auf den Öffentlichen Verkehr angewiesen (vgl. Die Grünen, Presseaussendung, 2009 Anm: „kleine Leute“).

Die Höhe der Spritpreise (Anm. der Wegekosten) beschäftigen die Österreicher (ÖAMTC, Presseaussendung, 2009)

Öffentliche Verkehrsmittel sind zu teuer, Preiserhöhungen sind problematisch (vgl. Arbeiterkammer-Wien, Presseaussendung, 2009).

"Wenn die Fahrpreise unverändert bleiben, werden sich sicher noch mehr Menschen früher oder später entschließen, auf Öffis umzusteigen." (SPÖ-NÖ-Landtagsklub, Presseaussendung, 2009)

Lagen in der vorangegangenen Studie Qualitätsmängel im öffentlichen Verkehr im Zentrum des Interesses, so wird an dieser Stelle dem Kostenargument, auch im Verhältnis zum Einkommen, die hauptsächliche Aufmerksamkeit geschenkt, in dem Wissen, dass dies eine stark verkürzte Sichtweise ist. Dennoch ist es notwendig, diesen Aspekt genauer zu durchleuchten, sind Kosten und vor allem finanzielle Entlastungen doch häufig die ersten

und zu häufig die einzigen Ansatzpunkte zur Abfederung sozialer Ungerechtigkeiten beim Zugang zu Mobilität und in neuerer Zeit auch um nachhaltigeres Mobilitätsverhalten zu initiieren.

## 5.1 Ergebnisse

Die umfangreichen Daten von über 700 PendlerInnen bestätigen die Meinung, wonach die überwiegende Pkw-Nutzung mit einem entsprechend höheren Einkommen verbunden ist. Die grundsätzliche Verwendung des Pkw, also die Verfügbarkeit, ist weitgehend unabhängig vom Einkommen. Im Gegensatz dazu ist die Entscheidung den ÖV als überwiegendes Verkehrsmittel zu verwenden nicht vom Einkommen abhängig, was dessen Bedeutung als Mobilitätsträger für alle sozialen Schichten unterstreicht. Die Höhe des Einkommens hat demnach kaum Einfluss auf den Zugriff zu einem Verkehrsmittel aus dem Bündel an verfügbaren Transportmitteln, jedoch auf den Umfang bzw. das Ausmaß, in dem der MIV in Anspruch genommen wird.

Wie der ARBÖ im August 2009 veröffentlichte, ist „das Mobilitätsdenken der Österreicher und Österreicherinnen ganz generell zu 89 Prozent durch Kostenfaktoren geprägt.“ Die Ergebnisse der vorliegenden Studie stützen die Hypothese, dass arbeits- und wirtschaftspsychologische Gesetzmäßigkeiten, wie sie für eine Fülle an Phänomenen hinsichtlich der Urteilsbildung und des menschlichen Verhaltens bekannt und erforscht sind, auch für Mobilitätsprodukte und Mobilitätsleistungen Gültigkeit besitzen. Ein bekanntes Phänomen ist etwa, dass Konsumenten über ein implizites Preisniveau für Produkte und Dienstleistungen verfügen. Über dieses als „Ankerwert“ bezeichnete Phänomen wird in Abschnitt 5.2.3 genauer berichtet. Im Hinblick auf die empfundene Gerechtigkeit der Kosten für den Arbeitsweg zeigt sich, dass diese offenbar anhand sozialer Vergleiche zwischen Aufwand und Ergebnis beurteilt wird. Im konkreten Fall sind dies die Wegekosten im Verhältnis zum Einkommen, wie in Abschnitt 5.3 anhand der Equitytheorie genauer dargestellt wird.

Eine grundsätzliche Kostenorientierung der Konsumenten, wie sie der ARBÖ berichtet, ist auch in der vorliegenden Befragung ersichtlich, immerhin berichten 70 Prozent, dass ihre Wegekosten, „hoch“, „sehr hoch“ und „zu hoch“ sind. Erfragt man im Anschluss daran allerdings auch ob aktiv nach Lösungen gesucht wird, bejahen dies lediglich 43 Prozent und mit konkreten Vorschlägen können sich nur noch etwa 14 Prozent anfreunden. Bei diesen Aspekten handelt es sich lediglich um Einstellungen und Informationssuche, Diekmann und Preisendörfer (1992, zitiert nach Haid, 2004) weisen darauf hin, dass bezüglich des Verkehrsverhaltens selbst Umweltbewusstsein nur einen geringen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat. Kostenbewusstsein bedeutet den vorliegenden Ergebnissen und Studien zu Verkehrsverhalten zufolge bei weitem nicht, dass es zu Handlungskonsequenzen durch die Betroffenen kommt. Das Preisargument, um den Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr zu initiieren, ist demzufolge nicht haltbar.

Überraschend ist, dass die Höhe des Einkommens nicht mit den als angemessen genannten Ausgaben zusammenhängt. Es ist also nicht der Fall, dass Personen mit höherem Einkommen auch automatisch höhere Kosten zu tragen bereit sind. Umgekehrt lässt sich ebenfalls feststellen, dass Personen mit geringem Einkommen nicht zwangsläufig verlangen, geringere Wegekosten zu bezahlen. Im Gegensatz dazu geht die Pkw-Nutzung, sowohl die überwiegende als auch im Rahmen der insgesamt verwendeten Verkehrsmittel, mit höheren angemessenen Kosten einher, die ÖV Nutzung mit einer geringeren Höhe der angemessenen Kosten.

Ergänzend dazu kommen die vorliegenden Analysen zu dem Schluss, dass die prozentuellen Kostenverringerungen, aufgrund der hohen Unzufriedenheit mit den Wegekosten, über die unterschiedlichsten PendlerInnengruppen hinweg 43 Prozent betragen müssten. Allerdings wäre ein entsprechendes Entgegenkommen im Gießkannenprinzip weder ökologisch sinnvoll noch sozial gerecht. Bezieht man als Stimmungsbarometer nicht nur die angegebene Unzufriedenheit, sondern auch Aktivitäten zur Kostensenkung mit ein, dann zeigt sich ganz deutlich, dass PendlerInnen mit einem Netto-Einkommen von maximal 1500 Euro und Wegekosten zwischen 260 und 440 Euro monatlich am besten durch finanzielle Maßnahmen erreichbar sind. Bei PendlerInnen mit besonders geringen Kosten im Verhältnis zum Einkommen werden die Wegekosten zwar noch immer zu 55 Prozent als „hoch“ bis „zu hoch“ genannt, genauere Analysen verdeutlichen jedoch, dass sie kaum zu Verhaltensänderungen bereit und nicht über finanzielle Anreize zu motivieren sind. Der Zusammenhang, dass sich jemand aufgrund der Kosten aktiv auf die Suche nach einem anderen Verkehrsmittel begibt, ist den vorliegenden Ergebnissen zufolge etwa gleich groß wie jener, dass der Betroffene eine neue Arbeitsstelle sucht und mit einer Höhe der Korrelation von 0,07 eher unbedeutend. Den Befragungsergebnissen zufolge stellen finanzielle Anreize, sowohl in Form von Steuererleichterungen als auch in Form von Boni, für Bezieher höherer Einkommen (ab 1500 Euro Netto) kaum verhaltensbeeinflussende Faktoren dar.

Bei der Untersuchung der sozialen Gerechtigkeit bezüglich der Kosten für den Arbeitsweg kommt es entsprechend der Equitytheorie, welche die wahrgenommene Gerechtigkeit als sozialen Vergleichsprozess zwischen investiertem Aufwand und erhaltenem Nutzen erklärt, zu erwarteten Phänomenen. Die Ergebnisse zeigen, dass ArbeitnehmerInnen keineswegs die absoluten Wegekosten für den Arbeitsweg beurteilen, seien es nun Treibstoffkosten oder Bahntarife. Vielmehr werden die Ausgaben in Relation zum Einkommen gesetzt und über soziale Vergleichsprozesse Urteile über die Gerechtigkeit der eigenen Situation gebildet. Der Pkw als überwiegend verwendetes Verkehrsmittel wird offenbar als Rechtfertigung für höhere Kosten akzeptiert, dennoch führen hohe Kosten im Verhältnis zum Einkommen grundsätzlich zu Unzufriedenheit und ziehen je nach Ausmaß dieses Unmuts Maßnahmen zum Spannungsabbau nach sich.

Folglich sind rein einkommens- oder nur ausgabenorientierte Förderungen bzw. Vergünstigungen nicht zielführend. Anreize in Form von Steuererleichterungen sind aus lerntheoretischer Sicht nicht verhaltenswirksam, da der Zeitraum zwischen Verhalten und



erhaltenem Feedback zu lange ist. Ökologisch sinnvoll ist sicherlich die Berücksichtigung des überwiegend verwendeten Verkehrsmittels bzw. des Bündels verwendeter Verkehrsmittel, sowie die dabei getätigten Ausgaben im Verhältnis zum Einkommen. Um der Multimodalität gerecht zu werden, ist etwa ein Bonus- Malus System, bei der die Nutzung von Fahrrad und ÖV begünstigt und die Nutzung des Pkw finanziell erschwert wird, eine mögliche Lösung.

Betrachtet man Verkehrspolitik als Angebot und Vermarktung von sozial gerechten und ökologisch verträglichen Mobilitätsangeboten, nützen Maßnahmen der Preisgestaltung nur einen sehr kleinen Teil der marktpsychologisch erforschten Maßnahmen aus. Erfahrungsgemäß ist jedoch der Einsatz des gesamten Spektrums an Werkzeugen angezeigt, um den Erfolg eines nützlichen und guten Produkts zu gewährleisten.

## **5.2 Zusammenhänge: Einkommen – Ausgaben – angemessene Kosten**

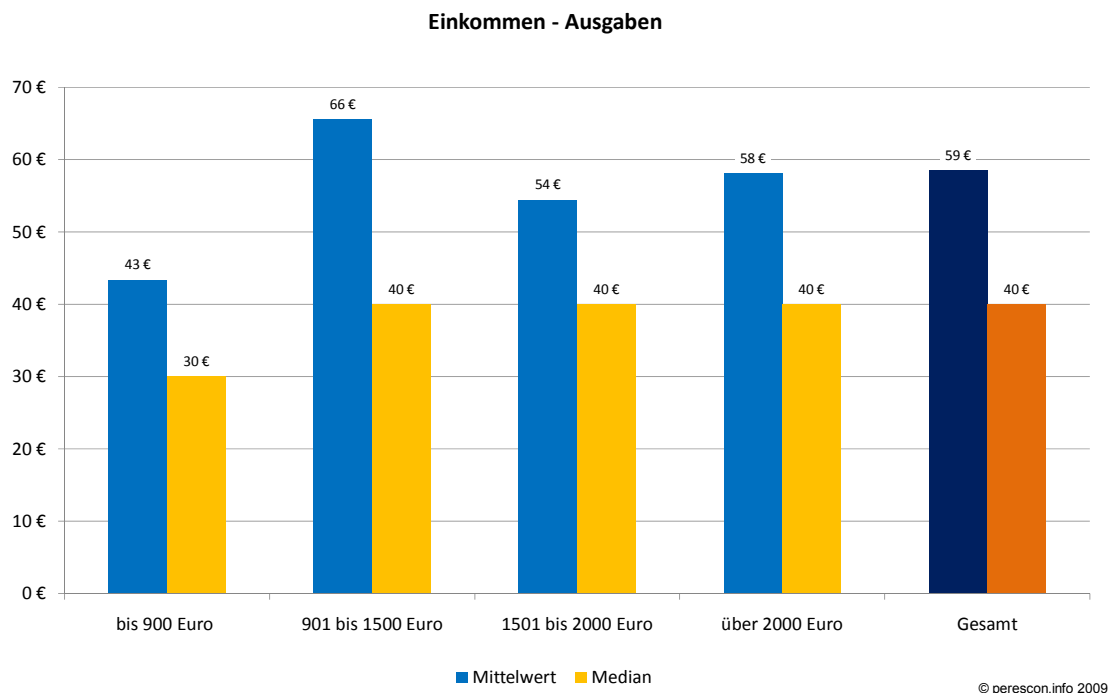
Um einen ersten Überblick über die Zusammenhänge im Themenkomplex „Einkommen, Ausgaben, Suche nach Alternativen“ zu bekommen, wurde in einem ersten Schritt eine Korrelationsmatrix mit den genannten Variablen und den oben erwähnten PendlerInnencharakteristika berechnet. Zur einfacheren Darstellung werden die Korrelationen der interessierenden Variablen (z.T. handelt es sich um Produkt-Moment- zum Teil um Punkt-Biserial- und nicht zuletzt um Rang-Korrelationen) jeweils mit dem Einkommen, den Ausgaben und den als angemessen genannten Ausgaben einzeln dargestellt (siehe Tabellen 11 bis 13).

Erfahrungsgemäß verleitet der Begriff der Korrelation häufig dazu, die gefundenen Zusammenhänge als Kausalitäten zu interpretieren. Daher sei an dieser Stelle mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass eine Korrelation zwischen zwei Variablen lediglich einen Zusammenhang widerspiegelt, jedoch keine Aussage über Ursache und Wirkung trifft. Um das Lesen der Publikation nicht unnötig zu erschweren, wurde der jeweils gefundene Zusammenhang meist aus dem Blickwinkel der aktuell interessierenden Variable (z.B. Ausgaben) interpretiert und nur in besonders wichtigen Fällen auch auf die umgekehrte Richtung hingewiesen. Wenn also beispielsweise im Verlauf des Textes davon gesprochen wird, dass mit steigenden Ausgaben auch die Höhe der als angemessenen genannten Kosten steigt, so sei der Leser/die Leserin auch dazu angehalten, die umgekehrte Richtung zu bedenken, dass also auch die Aussage gültig ist, dass mit der Höhe der angemessenen Kosten auch die tatsächlich getätigten Ausgaben steigen. Die Beantwortung der Richtung des Zusammenhanges würde eine umfassende Recherche und Theorienbildung erfordern, was den Auftrag und den Umfang dieser Publikation bei weitem sprengen würde. Zu zeigen, wo Zusammenhänge vorhanden sind und welche Faktoren unabhängig voneinander zu sehen sind, stellt nach Ansicht des Autors bereits wichtige Wissensgrundlagen für verkehrspolitische Entscheidungen zur Verfügung.

### 5.2.1 Einkommen – Korrelationen

Ausgaben für den Arbeitsweg und das Einkommen korrelieren nicht miteinander, dies bedeutet, dass es in der vorliegenden Stichprobe keine Zusammenhänge zwischen diesen beiden Faktoren gibt. Einerseits ist somit der Kostenaufwand in den Arbeitsweg nicht als Investition in das Einkommen zu beurteilen (z.B. weitere Fahrten d.h. höhere Ausgaben, um in einem besser bezahlten Job ein höheres Einkommen zu erzielen), andererseits bedeutet dies auch, dass Personen mit hohem Einkommen nicht automatisch mehr Geld für den Arbeitsweg ausgeben, wie Abbildung 10 verdeutlicht. Auch die immer wieder auftauchende Mutmaßung, Personen mit niedrigem Einkommen müssten besonders viel in den Arbeitsweg investieren, um überhaupt eine Stelle zu bekommen, lässt sich anhand dieser geringen Korrelation nicht untermauern, dann nämlich müsste die Korrelation negativ ausfallen.

**Abbildung 10 soziale Vergleiche: Einkommen - durchschnittliche Ausgaben**

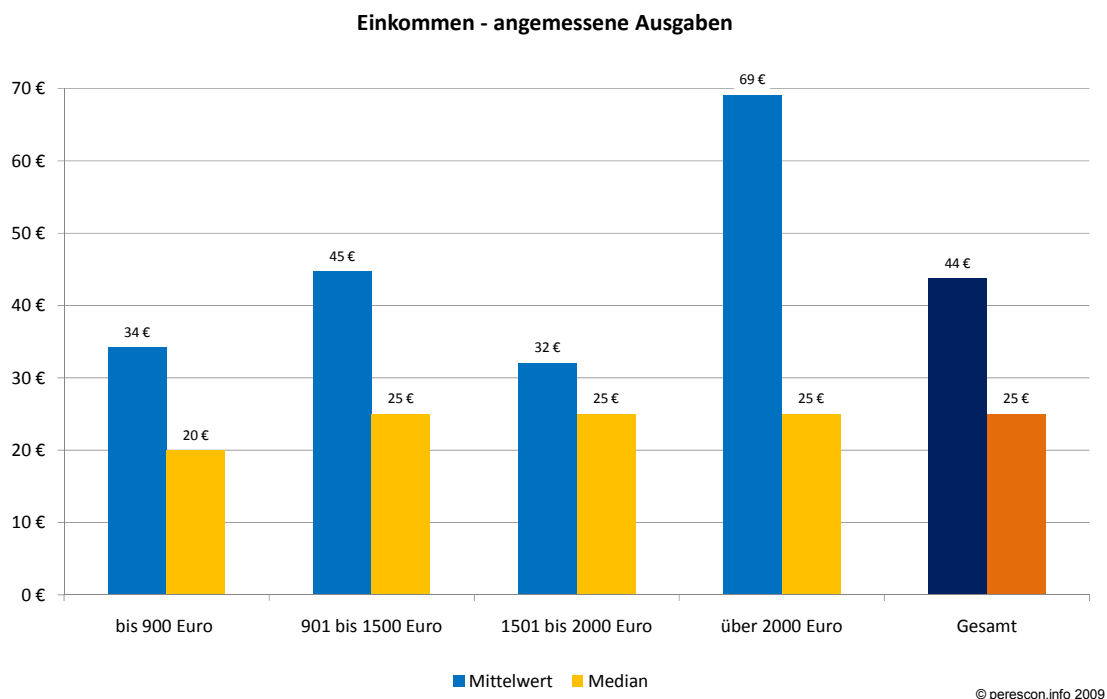


Je höher das Einkommen, umso geringer fällt im Allgemeinen die Beurteilung der Kosten aus („sehr gering“ bis „zu hoch“), allerdings ist der Zusammenhang eher schwach.

Höchst interessant ist, dass die Höhe des Einkommens in keiner Weise mit den als angemessen empfundenen Ausgaben zusammenhängt, ein Umstand, der in Abbildung 11 erkennbar ist. (Der hohe Mittelwert bei der Gruppe über 2000 Euro ist durch einige

Ausreißer bedingt, daher sollte der Interpretation des Medians der Vorzug gegeben werden.) Es ist also nicht der Fall, dass Personen mit höherem Einkommen auch höhere Kosten zu tragen bereit sind, auch Personen mit geringem Einkommen beharren demnach nicht zwangsläufig darauf, geringere Wegekosten zu bezahlen. Vielmehr dürfte es offensichtlich der Fall sein, dass der Transportleistung auf Basis gewisser Faktoren ein bestimmter Wert beigemessen wird. Auf das Phänomen des Anker-Wertes genau definierter Leistungen wird in Abschnitt 5.2.3 *Angemessene Ausgaben – Korrelationen* genauer eingegangen.

**Abbildung 11 soziale Vergleiche: Einkommen - angemessene Wegekosten**



Wie die Korrelationstabelle zeigt, verwenden Personen mit hohem Einkommen insgesamt weniger Verkehrsmittel bzw. umgekehrt Personen mit geringem Einkommen mehr unterschiedliche Verkehrsmittel. Dies kann mit der häufigeren Verwendung des Pkw in höheren Einkommensschichten erklärt werden, denn die Bewältigung des Arbeitsweges mit öffentlichen Verkehrsmitteln beinhaltet ausnahmslos die Nutzung mehrerer Transportmittel, beispielsweise das Auto zum Bahnhof in der Region und die U-Bahn für die Weiterfahrt in Wien. Dies legen auch die Ergebnisse nahe, wonach PendlerInnen, die überwiegend mit der Bahn pendeln, ebenfalls sehr häufig den Pkw verwenden, nämlich zu rund 34 Prozent (vgl. Hader 2005 und 2009). Den vorliegenden Ergebnissen zufolge hängen Zeitaufwand für den Arbeitsweg und Einkommen nicht miteinander zusammen, d.h. die Alltagsmeinung „PendlerInnen nehmen, um besser zu verdienen, längere

Anfahrtswege in Kauf“, lässt sich hiermit nicht bestätigen. Auch die Befürchtung, ArbeitnehmerInnen mit niedrigeren Einkommen würden weiter entfernte Arbeitsplätze annehmen, um einen Stelle zu bekommen, lässt sich anhand dieser Ergebnisse nicht bestätigen.

**Tabelle 11 soziale Vergleiche: Einkommen - Korrelationsmatrix**

	N	Korrelation	p-Wert	sign.
Ausgaben	672	,002	,935	n
Beurteilung der Kosten (gering bis zu hoch)	727	-,166	<,001	++
angemessen empfundene Kosten	185	,037	,528	n
Anzahl verwendeter Verkehrsmittel	716	-,152	<,001	++
Zeitaufwand zur Arbeit	717	-,055	,105	n
Zeitaufwand nach Hause	701	-,074	,033	+
aktive Suche um Kosten zu senken	618	-,154	<,001	++
Senken der Kosten durch:				
Verkehrsmittel	736	-,030	,373	n
Mitfahrgelegenheit	736	-,166	<,001	++
Wohnung	736	-,096	,005	++
Beruf	736	-,137	<,001	++
anderes	754	,011	,754	n
absolute Vergünstigung	183	,067	,252	n
relative Vergünstigung	183	,099	,088	n
überwiegend pkw	651	,148	<,001	++
überwiegend bahn	651	-,068	,062	n
insgesamt pkw	671	,030	,402	n
insgesamt bahn	671	-,121	,001	++
insgesamt fahrrad	671	,007	,836	n

Die aktive Suche nach Möglichkeiten um Kosten zu senken, kommt umso weniger vor, je höher das Einkommen ist, der Zusammenhang fällt mit -,154 allerdings sehr gering aus. (Ähnlich gering ist auch die Korrelation der Suche nach Alternativen mit der Höhe der Ausgaben, wie im nächsten Abschnitt verdeutlicht wird.)

Je höher das Einkommen, umso weniger wird ein Jobwechsel in Betracht gezogen, um Kosten für den Arbeitsweg zu verringern. Umgekehrt formuliert, je geringer das

Einkommen, umso eher wird ein Jobwechsel in Betracht gezogen, um Kosten für den Arbeitsweg zu senken.

Es gibt viele Spekulationen über den Zusammenhang zwischen Einkommen und Verkehrsmittelwahl. Eine weit verbreitete Meinung ist sicherlich, dass Personen mit geringem Einkommen (häufig betrifft das Frauen: einerseits aufgrund von Teilzeitarbeit, andererseits wegen der generellen höheren Bezahlung der männlichen Arbeitnehmer) eher auf den Öffentlichen Verkehr angewiesen sind, als ArbeitnehmerInnen mit höherem Einkommen. Die vorliegenden Daten zeigen ein differenzierteres Bild, was den sozial gerechten Zugang zu unterschiedlichen Mobilitätsangeboten betrifft. Die grundsätzliche Verwendung des Pkw am Arbeitsweg korreliert nicht mit dem Einkommen, allerdings zeigt sich ein positiver Zusammenhang zwischen der überwiegenden Pkw-Nutzung mit dem Einkommen.

Hinsichtlich der Nutzung der Bahn zeigt sich, dass die Angabe, die Bahn zu verwenden, mit geringerem Einkommen einher geht, die überwiegende Nutzung der Bahn ist allerdings unabhängig vom Einkommen. Das bedeutet, die überwiegende Pkw-Nutzung ist augenscheinlich mit einem entsprechenden (höheren) Einkommen verbunden, die grundsätzliche Verwendung des Pkw, also die Verfügbarkeit, ist weitgehend unabhängig vom Einkommen. Auf den öffentlichen Verkehr trifft diese „Auswahl“ eher in umgekehrter Reihenfolge zu, was die Bedeutsamkeit des ÖV unterstreicht. Die Entscheidung, den ÖV als überwiegendes Verkehrsmittel zu verwenden, hängt nicht mit der Einkommenshöhe zusammen. Das bedeutet aber auch, dass höherwertige Zusatzleistungen für bestimmte PendlerInnensegmente noch zu entwickeln sind, da diese Gruppe im Angebot der Öffentlichen Verkehrsmittel nicht angesprochen wird. Die Aussage „Pkw-PendlerInnen“ oder „Bahn-PendlerInnen“ vermittelt in der Regel das Bild des entweder/oder in der Verkehrsmittelwahl, die aktuellen Ergebnisse und auch die Daten vergangener Befragungen zeigen aber, dass es fast ausnahmslos ein „sowohl, als auch“ ist.

Befragt nach den insgesamt am Arbeitsweg verwendeten Verkehrsmitteln geht in der vorliegenden Befragung höheres Einkommen einher mit geringerer Verwendung der Bahn. Personen mit höherem Einkommen verwenden also lieber den Pkw für die gesamte Strecke, statt auf den ÖV umzusteigen und Kosten zu sparen. (Anm: Wie oben bereits verdeutlicht, nehmen Personen mit höherem Einkommen insgesamt weniger Transportmittel in Anspruch). Es kann also davon ausgegangen werden, dass es für die Verhaltenswirksamkeiten wesentlich bedeutungsvollere Faktoren für oder gegen die Nutzung eines Verkehrsmittels gibt, als die absoluten Kosten oder die Kosten im Verhältnis zum Einkommen. Denn in letzterem Fall sollten niedrige Einkommensschichten ausschließlich im ÖV unterwegs sein, bzw. häufiger Mitfahrgelegenheiten oder etwa das Fahrrad nutzen, als das derzeit der Fall ist.

Die Höhe des Einkommens hat demzufolge einerseits einen Einfluss auf die grundsätzliche Verwendung eines Verkehrsmittels aus dem Bündel an verfügbaren Transportmitteln und andererseits auch auf den Umfang bzw. das Ausmaß, in dem ein Transportmittel in Anspruch genommen wird. Wobei hohes Einkommen grundsätzlich mit geringer ÖV

Nutzung insgesamt und häufigerer überwiegender PKW Verwendung einhergeht und geringes Einkommen mit einer häufigeren grundsätzlichen ÖV-Nutzung und geringerer überwiegender Verwendung des PKW. Vom Einkommen unabhängig ist die Angabe, am Arbeitsweg den Pkw für einen geringeren Teil der Strecke zu verwenden und eine überwiegende Bahn Nutzung.

In der vorliegenden Befragung empfanden rund 70 Prozent der PendlerInnen ihre Fahrtkosten als „hoch“ bis „zu hoch“, dennoch wurden kaum Aktivitäten zur Verringerung der Kosten in Erwägung gezogen. Es scheint sehr fraglich, dass alleine über die Preisgestaltung (vor allem Treibstoff) ein Umdenken und ein Umstieg eingeleitet werden kann. Wie in Abschnitt 5.4 genauer gezeigt wird, wünscht sich im Grunde jede(r) aus der genannten PendlerInnengruppe (Mann/Frau, Pkw/Bahn-NutzerIn, hohes/geringes Einkommen, hohe/geringe Kosten) eine Verringerung der Fahrtkosten um etwa 43 Prozent (vgl. auch Abbildung 12).

### **5.2.2 Ausgaben für den Arbeitsweg – Korrelationen**

Je höher die Ausgaben für den Arbeitsweg, umso höher werden diese Kosten beurteilt, der Zusammenhang muss allerdings als schwach beurteilt werden.

Ein sehr starker Zusammenhang besteht zwischen den aktuell genannten Ausgaben und den als angemessen empfundenen Ausgaben.

**Tabelle 12 soziale Vergleiche: Arbeitsweg-Kosten - Korrelationen**

	N	Korrelation	p-Wert	sign.
Beurteilung der Kosten (gering bis zu hoch)	693	,194	<,001	++
angemessen empfundene Kosten	193	,748	<,001	++
Anzahl verwendeter Verkehrsmittel	679	-,028	,351	n
Zeitaufwand zur Arbeit	681	,166	<,001	++
Zeitaufwand nach Hause	665	,164	<,001	++
aktive Suche um Kosten zu senken	589	,157	<,001	++
Senken der Kosten durch:				
Verkehrsmittel	697	,076	,016	+
Mitfahrgelegenheit	697	,058	,066	n
Wohnung	697	,062	,052	n
Beruf	697	,070	,028	+
anderes	697	,039	,217	n
absolute Vergünstigung	193	-,939	<,001	++
relative Vergünstigung	193	-,065	,371	n
überwiegend pkw	675	,189	<,001	++
überwiegend bahn	675	-,125	<,001	++
insgesamt pkw	696	,247	<,001	++
insgesamt bahn	696	-,147	<,001	++
insgesamt fahrrad	696	-,132	<,001	++

Die aktuellen Ausgaben am Arbeitsweg erklären somit rund 55 Prozent der Varianz in den Angaben zu den angemessenen Kosten bzw. auch umgekehrt. Das bedeutet, die als angemessen genannten Kosten sind ein äußerst guter Vorhersagewert für den tatsächlich geleisteten finanziellen Aufwand, weitaus zuverlässiger als alle anderen erhobenen Daten, sogar wesentlich besser als das Einkommen.

Eine naheliegende Annahme, wonach mit einer Zunahme an unterschiedlichen Verkehrsmitteln auch ein Zuwachs an Kosten einhergeht, wird durch die vorliegende Korrelation von -0,03 nicht gestützt. Die aktuellen Ausgaben hängen somit eher von der Art des Verkehrsmittels und anderen Faktoren ab, als von der Anzahl der insgesamt verwendeten Transportmittel. Auch der Zusammenhang zwischen Fahrzeit und Kosten ist mit 0,17 eher unbedeutend.

Hohe Kosten gehen zwar signifikant, allerdings in sehr schwachem Zusammenhang, mit der aktiven Suche nach Alternativen, um Kosten zu verringern, einher. (Korrelation = 0,16). Auch die vier vorgeschlagenen Alternativen korrelieren nur maximal mit 0,08 mit den Ausgaben. Überraschend ist, dass ein Wechsel des Verkehrsmittels in gleich hohem

Ausmaß korreliert wie ein Berufswechsel. Der Zusammenhang, dass sich jemand aufgrund der Kosten aktiv auf die Suche nach einem anderen Verkehrsmittel begibt, ist demnach etwa gleich groß wie jener, dass der Betroffene eine neue Arbeitsstelle sucht und mit einer Höhe von 0,07 eher unbedeutend. Möglicherweise ein Anhaltspunkt, wie schwierig es ist, den Wechsel eines Verkehrsmittels alleine durch die Preisgestaltung zu initiieren. Die Erhöhung der Arbeitsweg-Kosten könnte demzufolge genauso gut als Versuch, Arbeitsangebote in der Umgebung schmackhafter zu machen, begründet werden.

Einen beinahe perfekten Zusammenhang gibt es zwischen den aktuellen Ausgaben und dem absoluten Betrag, um den diese Ausgaben verringert werden sollten. Das heißt, je höher die tatsächlichen Ausgaben, umso höher sollten die finanziellen Vergünstigungen ausfallen.

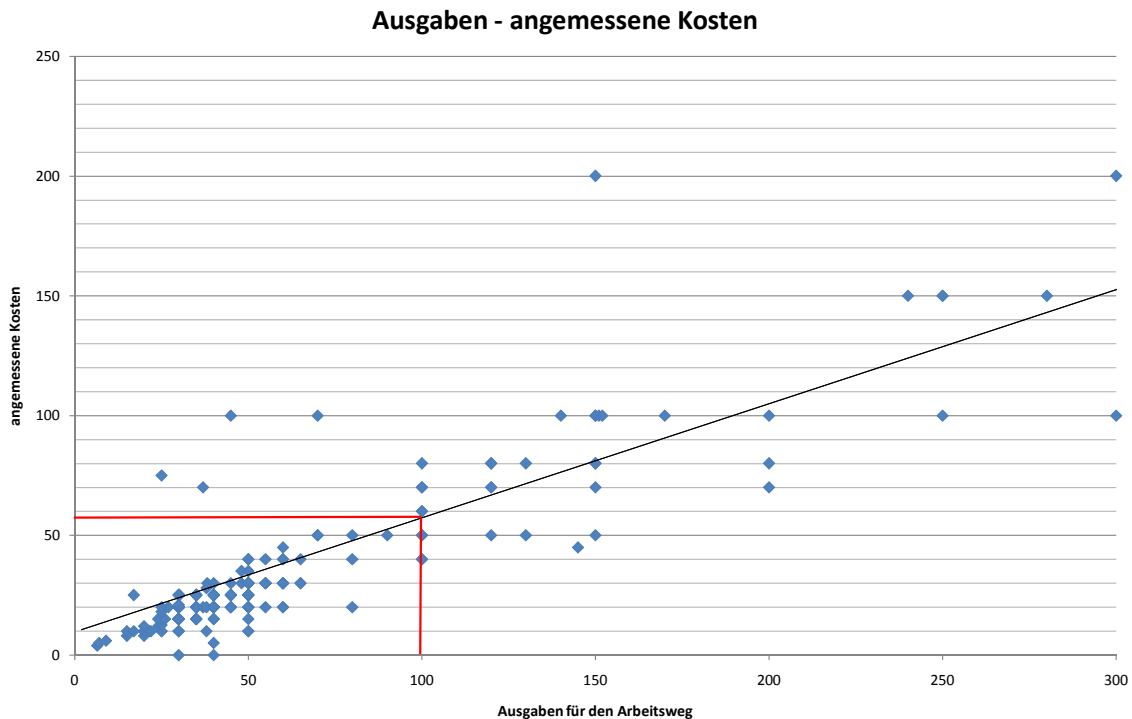
Betrachtet man die relative (prozentuelle) Verringerung der Kosten, zeigt sich kein Zusammenhang zwischen den Ausgaben und dem Ausmaß der Kostensenkung. Das bedeutet, dass die prozentuelle Vergünstigung unabhängig von der absoluten Höhe der Kosten jeweils gleich hoch ist. Dieses Ergebnis legt nahe, dass es einen linearen Zusammenhang zwischen Ausgaben und Verringerung dieser Ausgaben gibt, eine Vermutung, die auch Abbildung 12 verdeutlicht.

Der Zusammenhang zwischen der überwiegenden Pkw-Nutzung und den Ausgaben für den Arbeitsweg ist zwar signifikant, allerdings als schwach zu bezeichnen ( $r=0,19$ ). Die Angabe „Ich verwende überwiegend den Pkw“ bzw. die Verneinung dieser Angabe ist nur zu 4 Prozent in der Lage, die Varianzen in den Wegekosten zu erklären. (Bestimmtheitsmaß).

Ähnlich ist es mit der überwiegenden Bahn Nutzung. Auffallend ist allerdings, dass die Korrelation negativ ausfällt, d.h. dass die ÖV Nutzung grundsätzlich (wenn auch in geringem Ausmaß) mit einer Kostenverringerung verbunden ist, während die Pkw- Nutzung mit einem Kostenzuwachs zusammenhängt. Betrachtet man die insgesamt verwendeten Verkehrsmittel, so zeigt sich ein ähnliches Bild. Auffällig ist, dass auch mit der Nutzung des Fahrrades eine Verringerung der Kosten verbunden ist.



**Abbildung 12 soziale Vergleiche: Zusammenhang Ausgaben und angemessene Kosten**



### 5.2.3 Angemessene Ausgaben – Korrelationen

Der Zusammenhang zwischen angemessenen Wegekosten mit der Anzahl unterschiedlicher Verkehrsmittel ist negativ – dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass hauptsächlich Personen im ÖV mehrere Verkehrsmittel verwenden, welche geringere Ausgaben als angemessen erachten (vgl. Hader, 2009).

Zeitaufwand und angemessen angegebene Ausgaben korrelieren positiv miteinander, d.h. je länger die Fahrt dauert, umso mehr darf sie kosten und umgekehrt.

Die Verkehrsmittelwahl hat einen Einfluss auf die als angemessenen angegebenen Arbeitsweg-Kosten:

Die Pkw-Nutzung, sowohl überwiegende als auch Nennung im Rahmen der insgesamt verwendeten Verkehrsmittel, geht mit höheren angemessenen Kosten einher, die ÖV Nutzung mit einer geringeren Höhe der angemessenen Kosten.

Auch die Verwendung des Fahrrades hängt mit geringeren angemessenen Fahrtkosten zusammen. Es sei an dieser Stelle besonders darauf hingewiesen, dass der dargestellte Zusammenhang auch immer in der umgekehrten Richtung gegeben sein kann – die Korrelation gibt zwar die Höhe des Zusammenhanges wieder, sagt jedoch nichts über die Kausalität aus. Es ist daher auch argumentierbar, dass Personen, die geringere

Fahrtkosten in den Weg investieren möchten (Angaben der angemessenen Fahrtkosten sind niedriger), häufiger Bahn bzw. das Fahrrad verwenden um Kosten zu sparen.

**Tabelle 13 soziale Vergleiche: angemessene Kosten - Korrelationen**

	N	Korrelation	p-Wert	sign
Anzahl verwendeter Verkehrsmittel	185	-,123	,036	+
Zeitaufwand zur Arbeit	186	,157	,012	+
Zeitaufwand nach Hause	179	,178	,005	++
überwiegend pkw	185	,207	,001	++
überwiegend bahn	185	-,131	,038	+
insgesamt pkw	193	,185	,003	++
insgesamt bahn	193	-,151	,015	+
insgesamt fahrrad	193	-,140	,024	+

Die korrelativen Zusammenhänge zeigen jedoch sehr deutlich, dass die befragten PendlerInnen nicht alleine die Transportleistung (etwa die zurückgelegte Entfernung) zu bezahlen bereit sind, sondern auch die mit dem Verkehrsmittel verbundenen sekundären Nutzfaktoren. Offensichtlich werden diese beim Pkw monetär weitaus wertvoller beurteilt als im Öffentlichen Verkehr, denn betrachtet man die Transportleistung als Dienstleistung, die einen bestimmten Preis hat, lässt sich hinsichtlich der Preisgestaltung, analog zur Preisgestaltung jeglicher Konsumgüter, festhalten, dass Konsumenten gemäß Kirchler (1999) ein implizites Preisniveau, besser formuliert, ein Preisintervall als Anker verwenden, um reale Preise zu beurteilen. *„Geringfügige Unterschiede zwischen realen Preisen und subjektivem Referenzpreis, Erwartungswert oder Anker, werden von Konsumenten üblicherweise nicht beachtet“.* (Tybout und Artz, 1994, zitiert nach Kirchler, 1999). Interpretiert man nun die als angemessen genannten Kosten als eben diesen Anker-Wert, so zeigt sich, dass dieser bei Bahn-PendlerInnen wesentlich geringer ist, als bei Pkw-NutzerInnen. Dies soll aber auch das Marktpotential verdeutlichen, das für einen den Kundenwünschen entsprechenden Transport vorhanden ist. Denn das höherpreisige Marktsegment des Personentransportes wird derzeit einzig vom Pkw in Monopolstellung bedient.

## 5.3 Soziale Gruppen: Wegekosten im Verhältnis zum Einkommen

### 5.3.1 Zusammenfassung

Weder die Wegekosten noch das Einkommen isoliert betrachtet führen zu befriedigenden Zusammenhängen, welche die erhobenen Änderungstendenzen um Kosten zu senken zufriedenstellend erklären. Aus einem sozialpsychologischen Blickwinkel entstand die Absicht, die Wegekosten in Relation zum Einkommen zu setzen, um damit bessere Erklärungsansätze zu liefern. Zu diesem Zweck wurden auf Basis eines Mediansplits vier Gruppen gebildet: geringes Einkommen/geringe Wegekosten (G1), geringes Einkommen/hohe Wegekosten (G2), hohes Einkommen/geringe Wegekosten (G3) und hohes Einkommen/hohe Wegekosten (G4).

Sowohl bezüglich der wahrgenommenen Lohngerechtigkeit, als auch in sozialen Beziehungen werden Gerechtigkeitsurteile, entsprechend der Equitytheorie, anhand eines sozialen Vergleichsprozesses der Relation zwischen investiertem Aufwand und erhaltenem Nutzen gebildet. In der vorliegenden Studie wurde daher davon ausgegangen, dass analoge soziale Vergleichsprozesse zwischen Wegekosten und erzielttem Einkommen zu Urteilen über die eigene Situation führen. Die vier Gruppen sollten demnach unterschiedliche Ausmaße an empfundener (Un-)Gerechtigkeit erkennbar werden lassen. Entsprechend der Equitytheorie kommt es zu erwarteten Phänomenen beim Vergleich der sozialen Gruppen.

Der angemessene finanzielle Aufwand wird von PendlerInnen der Gruppe „geringes Einkommen/geringe Kosten“ (G1) auffallend gering angegeben. Wie zu erwarten, rechtfertigt das geringe Einkommen nur einen geringen finanziellen Aufwand für den Arbeitsweg. Selbiges sollte entsprechend der Theorie auch für die Gruppe mit „geringem Einkommen/hohe Kosten“ (G2) gelten, allerdings wird hier sogar ein besonders hoher finanzieller Aufwand als angemessen genannt. Die Ursache dürfte in der überwiegenden Pkw-Nutzung zu finden sein, wie im nächsten Absatz erläutert wird. PendlerInnen mit geringem Einkommen und hohen Ausgaben (G2) beurteilen ihre Kosten auffallend hoch, die Ursache ist darin zu sehen, dass die im Verhältnis zum Einkommen sehr hohen Kosten beim Kollegenvergleich ein Gefühl der Ungerechtigkeit bedingen.

Personen mit hohem Einkommen und hohen Kosten (G4) sollten gemäß der Equitytheorie ebenfalls zu einer hohen Kostenbeurteilung kommen, was allerdings nicht der Fall ist. Sie geben ihren angemessenen finanziellen Aufwand sogar auffallend hoch an. Auch in diesem Zusammenhang wird offensichtlich der häufiger verwendete (bequemere) Pkw als Rechtfertigung für die hohen Kosten herangezogen, ein Ausgleichsmechanismus, wie er in der genannten Theorie als „Höherbewertung des eigenen Input“ beschrieben wird. Diese Vermutung wird dadurch gestützt, dass bei Personen mit „geringem Einkommen/hohen Kosten“ (G2) die Kostenbeurteilung wie erwartet zwar auffallend hoch ausfällt, hier aber ebenfalls die angemessenen Kosten als besonders hoch angegeben werden. Auch in

dieser Gruppe wird der Pkw häufiger verwendet. Allerdings ist durch die wesentlich höher ausfallende Ungerechtigkeit der genannte Mechanismus der Höherbewertung des eigenen Input offenbar in dieser Gruppe nicht mehr ausreichend. Das besonders hohe Ausmaß der empfundenen Ungerechtigkeit zeigt sich in dem Befragungsergebnis, wonach der Wunsch Kosten zu verringern, mit 63 Prozent mit Abstand am größten ist. Da in dieser Gruppe das Verhältnis der Kosten im Vergleich zum Einkommen am ungünstigsten ist, führt der Vergleich mit Kollegen zu sehr hoher empfundener Ungerechtigkeit, die empfundene Spannung hat also auch die erwarteten Auswirkungen auf die Zustimmung zu den vorgeschlagenen Veränderungen, um Kosten zu senken.

In der Gruppe mit hohem Einkommen und geringen Kosten (G3) versuchen, in Übereinstimmung mit der Theorie, auffallend wenige ihre Kosten zu verringern, auch die genannten Alternativen werden deutlich geringer befürwortet. Nur rund 20 Prozent beurteilen ihre Kosten als „zu hoch“, rund 45 Prozent beurteilen sie als „sehr gering“ bis „angemessen“. Da in dieser Gruppe, so sagt die Theorie voraus, das Verhältnis von Kosten (Input) im Vergleich zum Einkommen (Outcome) am geringsten ist, führt der Vergleich mit Kollegen zu höherer Zufriedenheit, somit sind Veränderungen nicht nötig.

Diese Ergebnisse zeigen, dass ArbeitnehmerInnen offensichtlich nicht die absoluten Ausgaben für ihren Arbeitsweg beurteilen, seien es nun Treibstoffkosten oder Bahntarife. Vielmehr werden die Ausgaben in Relation zum Einkommen gesetzt und über soziale Vergleichsprozesse Urteile über die Gerechtigkeit der eigenen Situation gebildet. Der Pkw als überwiegend verwendetes Verkehrsmittel wird offenbar als Rechtfertigung für höhere Kosten akzeptiert, wenn auch hohe Kosten im Verhältnis zum Einkommen grundsätzlich zu Unzufriedenheit führen.

PendlerInnen, die für ihren Arbeitsweg auf die überwiegende Verwendung des Pkw weitgehend verzichten, haben ihren eigenen Angaben zufolge in etwa monatlich 130 Euro mehr zur Verfügung – über alle Einkommensstufen, Berufe und Pendelregionen hinweg. Die durchschnittliche Kosteneinsparung bei geringerer Pkw-Verwendung bewegt sich mit 270 bis 320 Euro monatlich sogar noch wesentlich höher.

Dem Autor der Studie ist es ein Anliegen, einmal mehr auf die Bedeutsamkeit der Berücksichtigung vorhandener sozialpsychologischer aber auch arbeits- bzw. wirtschaftspsychologischer Theorien hinzuweisen. Diese Fachrichtungen können mit ihren gründlich überprüften Erkenntnissen hilfreiche Erklärungsmodelle und konkrete Handlungsempfehlungen zu verkehrspolitischen Maßnahmen liefern.

### **5.3.2 Bildung von vier charakteristischen Gruppen**

Anhand der Korrelationen wurden bereits einige Zusammenhänge geklärt, aber weder die Wegekosten noch das Einkommen alleine führen zu befriedigenden Zusammenhängen, um die angegebenen Änderungstendenzen oder auch die Beurteilung der Kosten zufriedenstellend zu erklären. Aus einem sozialpsychologischen Blickwinkel lag es nahe, die Wegekosten in Relation zum Einkommen zu setzen, um damit bessere

Erklärungsansätze zu liefern. Zu diesem Zweck wurden auf Basis eines Mediansplits vier Gruppen gebildet, wie Tabelle 14 veranschaulicht.

**Tabelle 14 soziale Gruppen: Kreuztabelle - Einkommen - Ausgaben**

		Einkommen Netto				N =
		bis 900 Euro	901 bis 1500	1501 bis 2000	über 2000 Euro	
Ausgaben	bis 29 Euro	<b>G1</b> 19	47	<b>G3</b> 58	41	165
	30 bis 40 Euro	13	78	73	40	204
	42 bis 58 Euro	<b>G2</b> 8	44	<b>G4</b> 37	29	118
	über 60 Euro	7	74	59	44	184
Gesamt N =		47	243	227	154	671

Die vorgeschlagene Vorgehensweise liefert vier annähernd gleich große Gruppen:

- Gruppe 1: geringes Einkommen/geringe Fahrtkosten  
N=157; 23,4 Prozent der PendlerInnen die sowohl Angaben über ihr Einkommen als auch über ihre Ausgaben gemacht haben.
- Gruppe 2: geringes Einkommen/hohe Fahrtkosten  
N=133; 25,2 Prozent
- Gruppe 3: hohes Einkommen/geringe Fahrtkosten  
N=213; 31,6 Prozent
- Gruppe 4: hohes Einkommen/hohe Fahrtkosten  
N=169; 19,8 Prozent

Bei Gruppe 1 ist anzumerken, dass in dieser auffallend mehr ArbeitnehmerInnen ein Einkommen unter 900 Euro Netto erzielen als in Gruppe 2, sie ist somit also im Durchschnitt die Gruppe mit dem geringsten Einkommen.

### 5.3.3 Die Equitytheorie als Erklärung der Beurteilung der Wegekosten

Die hinter dieser Gruppenbildung stehende Überlegung ist jene, dass Personen nicht auf Basis der absoluten Wegekosten zu Urteilen kommen und in Folge zu Entscheidungen

über die Suche nach Alternativen, sondern dass die Kosten im Verhältnis zum Einkommen bewertet werden. Dieser Ansatz basiert auf der sozialpsychologisch fundierten Equitytheorie (vgl. Kirchner, 1995, Seite 240), wonach Gerechtigkeitsurteile durch die Beurteilung der Outcomes in Relation mit den Inputs und dem Vergleich dieses Ergebnisses mit Bezugspersonen gebildet werden. Demzufolge sollte, anhand von Vergleichen mit Kollegen, der Aufwand der Arbeitsweg-Kosten im Verhältnis zur Höhe des Einkommens die erhobene Kostenbeurteilung bedingen. Wenn es diesbezüglich zu empfundenen Ungerechtigkeiten kommt, gibt es folgende Möglichkeiten die auftretende Spannung abzubauen:

- Absenkung des Inputs (z.B. günstigere Transportkosten)
- Erhöhung des Outcomes (z.B. „besserer“ Job, höheres Einkommen)
- Aufwertung des eigenen Inputs (die Fahrt mit dem Pkw ist mir das wert)
- Abwertung der fremden Leistung (öffentliche Verkehrsmittel sind unbequem)
- Flucht aus dem Feld (Kündigung, Übersiedelung)

Aus dieser Grundannahme ergeben sich folgende Hypothesen:

1. Die Beurteilung der Kosten fällt in den Gruppen 2 und 4 besonders hoch aus.  
Ursache ist, dass die im Verhältnis zum Einkommen sehr hohen Kosten beim Kollegenvergleich ein Gefühl der Ungerechtigkeit bedingen.
2. Die angemessenen Kosten werden in G1 und G2 besonders gering ausfallen (Absenkung des Input).  
Das geringe Einkommen rechtfertigt nur einen geringen finanziellen Aufwand für den Arbeitsweg.
3. Die Suche nach Alternativen kommt in Gruppe 2 besonders häufig vor.  
Da in dieser Gruppe das Verhältnis der Kosten im Vergleich zum Einkommen am ungünstigsten ist, führt der Vergleich mit Kollegen zu höherer empfundener Ungerechtigkeit, die empfundene Spannung hat demnach Auswirkungen auf die Zustimmungshäufigkeiten zu den vorgeschlagenen Veränderungen.
4. Die Suche nach Alternativen kommt in Gruppe 3 besonders selten vor, die Kostenbeurteilung ist auffallend gering.  
Da in dieser Gruppe das Verhältnis von Kosten (Input) im Vergleich zum Einkommen (Output) am geringsten ist, führt der Vergleich mit Kollegen zu höher Zufriedenheit, somit sind Veränderungen nicht nötig.

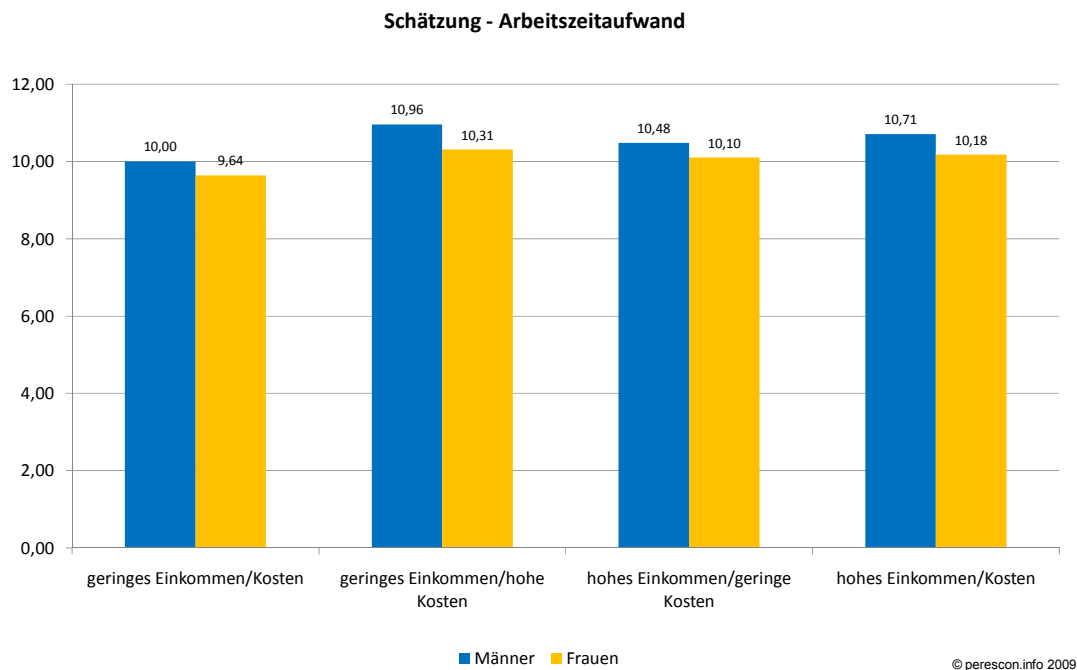
In diesem Sinne werden die Beurteilung der Kosten, die Suche nach Alternativen und die angemessenen Kosten als von der Gruppenzugehörigkeit abhängige Faktoren gesehen. Da die soziale Zugehörigkeit sicherlich mit Unterschieden der Verkehrsmittelnutzung, dem Geschlecht und unter Umständen auch mit unterschiedlichen Arbeitszeiten und Wegezeiten verbunden ist, werden auch diese Aspekte in den Gruppenbeschreibungen

berücksichtigt. Vor allem die Frage der Halbtagsbeschäftigung stellt einen wichtigen Faktor für die Beurteilung insbesondere der Gruppe 1 dar, deshalb wird diesem Thema im Folgenden ein eigener Abschnitt gewidmet.

### 5.3.4 soziale Gruppen – Arbeitszeitaufwand

Der Arbeitszeit-Aufwand gibt wieder, wie viel Zeit jemand im Durchschnitt für die Arbeitstätigkeit aufwendet. Fährt jemand morgens im Durchschnitt um sieben Uhr und abends um 18 Uhr los, so ergibt das einen Arbeitszeit-Aufwand von  $18-7 = 11$  Stunden (vgl. Abschnitt: 4.2.6 Schätzung des Arbeitszeit-Aufwandes).

**Abbildung 13 soziale Gruppen: Arbeitszeitaufwand nach Geschlecht**



Es liegt die Vermutung nahe, dass vor allem in der ersten Gruppe (geringes Einkommen/geringe Kosten) hauptsächlich PendlerInnen mit Halbtagsjobs vertreten sind. Da die Art der Tätigkeit sehr eng mit dem Geschlecht zusammenhängt, wurde dieses in die Untersuchung der zweifaktoriellen Varianzanalyse einbezogen.

Der Unterschied im Arbeitszeit-Aufwand ist sowohl zwischen den sozialen Gruppen als auch zwischen dem Geschlecht statistisch signifikant, nicht jedoch in der Wechselwirkung Geschlecht x Gruppe.

In Abbildung 13 ist der Geschlechtsunterschied für jede Gruppe gut erkennbar. Wie Abbildung 14 verdeutlicht, unterscheidet sich die erste Gruppe von allen anderen, d.h.

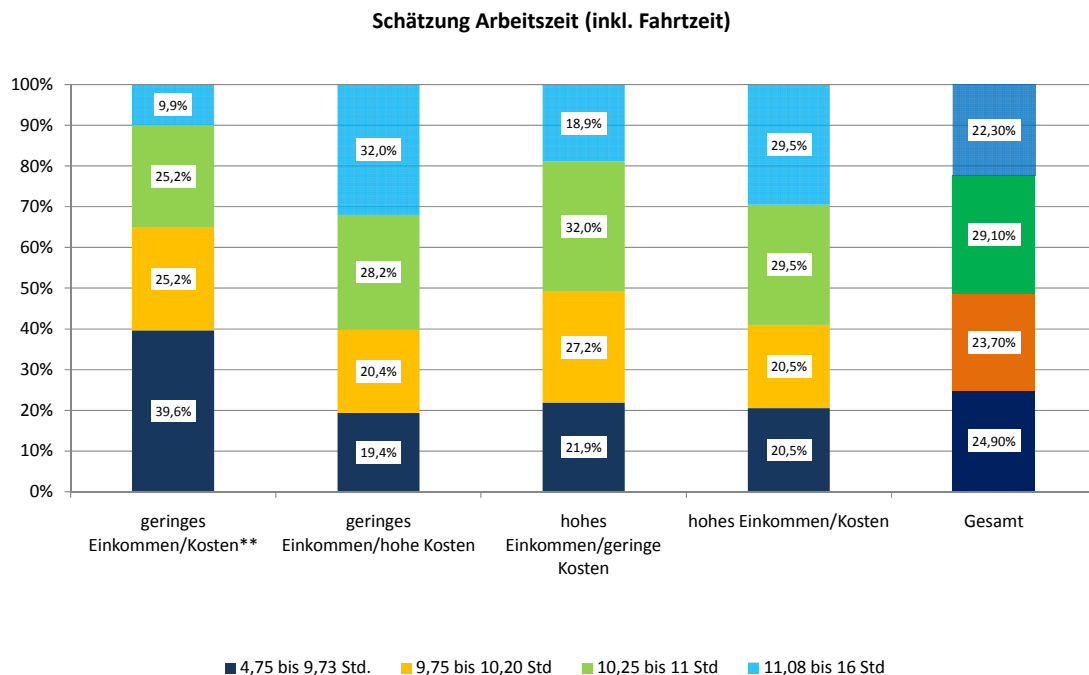
Befragte in der unteren Einkommenshälfte, welche wenig für ihren Arbeitsweg ausgeben, haben einen auffallend kürzeren durchschnittlichen Arbeitszeit-Aufwand. (Anm: Der detaillierte Geschlechtsvergleich wurde in Abschnitt 1 bereits abgehandelt.)

Da in den Arbeitszeit-Aufwand auch der Zeitaufwand für die Wege zur Arbeit und wieder nach Hause mit einfließt, sei hier noch auf auffällige Unterschiede hingewiesen:

- In der Gruppe geringes Einkommen/hohe Kosten (G2) ist der Zeitaufwand auffallend hoch, 73 Prozent sind für eine Wegstrecke mindestens eine Stunde unterwegs. Demzufolge stehen für einen Großteil der PendlerInnen mindestens zwei Stunden aus dem Arbeitszeit-Aufwand nicht für die Arbeitstätigkeit zur Verfügung.
- Hohes Einkommen/geringe Kosten hier haben nur 51 Prozent einen Arbeitsweg von über einer Stunde für eine Strecke, der Unterschied ist statistisch auffällig.
- Bei den verbleibenden beiden Gruppen sind 56 bis 61 Prozent über eine Stunde für eine Strecke unterwegs, sie unterscheiden sich damit nicht vom Durchschnitt.

Entscheidend ist, dass in der ersten Gruppe keine auffallend kürzeren Wegzeiten nachweisbar sind, der kürzere durchschnittliche Arbeitszeit-Aufwand ist daher auf eine kürzere Arbeitszeit zurückzuführen, die geringen Kosten nicht auf besonders kurze Fahrtzeiten.

**Abbildung 14 soziale Gruppen: Quartile - Abschätzung des Arbeitszeit-Aufwandes**





Wie in Abbildung 14 zu sehen ist, investieren rund 60 Prozent der ArbeitnehmerInnen aus der Gruppe geringes Einkommen/hohe Kosten (G2) 10,25 bis 16 Stunden in den Arbeitstag. Sie unterscheiden sich im Mittel nicht vom Arbeitszeit-Aufwand der anderen Gruppen, müssen jedoch ein geringeres Einkommen in Kauf nehmen.

### 5.3.5 Monatliche Kosten – Bezug zu den VOR-Tarifen

Analog zum Einkommen wurden die Statistiken für die Ausgaben der vier Gruppen überprüft. Immerhin ist denkbar, dass die Verteilungen stark unterschiedlich sind, was die Vergleichbarkeit der Gruppen erschweren würde, ein Umstand, der glücklicherweise nicht gefunden wurde.

**Tabelle 15 soziale Gruppen: Statistiken der wöchentlichen Ausgaben**

	Mittelwert	Median	Standardabweichung	Minimum	Maximum	N
geringes Einkommen, geringe Kosten	28,75 €	30,00 €	9,16	6,50 €	40,00 €	157
geringes Einkommen, hohe Kosten	101,25 €	60,00 €	100,00	45,00 €	990,00 €	133
hohes Einkommen, geringe Kosten	27,87 €	30,00 €	9,58	5,00 €	40,00 €	213
hohes Einkommen, hohe Kosten	91,37 €	60,00 €	58,67	42,00 €	350,00 €	169
Insgesamt	58,57 €	40,00 €	63,38	5,00 €	990,00 €	672

Um die Kostenbelastung der ArbeitnehmerInnen im Verhältnis zum monatlichen Netto-Einkommen besser beurteilen zu können, wurden die wöchentlichen Ausgaben nach folgender Transformation in monatliche Kosten hochgerechnet.

$$\text{Monatliche Kosten} = \text{Wöchentliche} \times 4,35^1$$

<sup>1</sup> Der Faktor 4,35 ergibt sich folgendermaßen:  
Das Jahr hat 365,25 Tage, dividiert durch 12 ergeben 30,438 Tage im Monatsdurchschnitt, diese dividiert durch 7 = 4,35.  
Ein Monat besteht demnach aus 4,35 Wochen.

**Tabelle 16 soziale Gruppen: berechnete monatliche Ausgaben**

	Mittelwert	Median	Minimum	N
geringes Einkommen, geringe Kosten	125,06 €	130,50 €	28,28 €	157
geringes Einkommen, hohe Kosten	440,44 €	261,00 €	195,75 €	133
hohes Einkommen, geringe Kosten	121,24 €	130,50 €	21,75 €	213
hohes Einkommen, hohe Kosten	397,46 €	261,00 €	182,70 €	169
Insgesamt				672

Da sich die gesamte Auswertung auf die von den befragten ArbeitnehmerInnen angegebenen Kosten für den Arbeitsweg stützt, schien es notwendig, diese Angaben anhand von objektiven Kriterien zu evaluieren. Für den Öffentlichen Verkehr wurde der zu diesem Zeitpunkt gültige Tarifplan herangezogen. Tabelle 17 gibt die Preise für Wochen- und Monatskarten wieder, zusätzlich wurden beispielhaft zwei, den Pendelregionen der vorliegenden Stichprobe entsprechende, wöchentliche und monatliche Tarife berechnet.

**Tabelle 17 soziale Gruppen: Tarife der Wochen- und Monatskarten im Verkehrsverbund Ost-Region<sup>2</sup>**

	Wochenkarte	Monatskarte
Kernzone	14,00	49,50
1 Außenzone	10,00	35,00
2 Außenzonen	15,50	56,00
3 Außenzonen	21,00	78,30
Kernzone + 2 Außenzonen (z.B. Baden, Eichgraben, Stockerau, Gänserndorf)	29,5	105,5
Kernzone + 3 Außenzonen (z.B. Ebenfurth, Bruck a.d. Leitha, Göllersdorf, Tulln)	35	127,8

<sup>2</sup> Tarife in Euro, gültig vom 1. Juni 2007 bis 1. Juli 2009

**Tabelle 18 soziale Gruppen: genannte wöchentliche Ausgaben für Bahn-PendlerInnen und PendlerInnen aus Baden**

	Mittelwert	Median
alle PendlerInnen	58,18	40
Bahn-PendlerInnen	53,90	25
Bahn-PendlerInnen aus Baden	56,47	35

Die Angabe des überwiegend verwendeten Verkehrsmittels bedeutet, dass auch andere (z.B. Pkw) verwendet werden und insgesamt nicht erfasst werden kann, welche Kosten letztlich vom einzelnen Pendler, von der einzelnen Pendlerin in die Kalkulation einbezogen wurden.

Die Überprüfung der Angaben der Pkw-PendlerInnen ist ungleich schwieriger, da hier im Grunde auch alle nicht direkt mit der Fahrt verbundenen Kosten zu berücksichtigen wären (Anschaffung, Versicherung). In diesem Kontext ist es allerdings nicht möglich zu eruieren, welche Kosten von den PendlerInnen einbezogen wurden.

Der ÖAMTC errechnet etwa 46 Cent für einen Kilometer mit dem Pkw und kommt für die Strecke Mödling-Wien auf wöchentlich 100 Euro, die für den Arbeitsweg zu kalkulieren sind.

In Anbetracht dieser Zahlen sind die Angaben der Pkw-PendlerInnen als sehr konform mit objektiven Wegekosten anzusehen – die große Streuung des Mittelwerts kann vor allem durch die unterschiedliche Berechnung der Pkw-NutzerInnen (z.B. ausschließlich Treibstoffkosten) zustande gekommen sein. Zu vermuten ist auch, dass einige PendlerInnen irrtümlich die monatlichen Kosten eingetragen haben. Insgesamt sind die Angaben der Pendlerinnen und Pendler, vor allem die durch Ausreißer nicht beeinflussten Medianwerte, augenscheinlich sehr valide im Vergleich mit den vorhandenen objektiven Kriterien für die Wegekosten. Pkw- PendlerInnen dürften ihre Kosten eher etwas zu niedrig einschätzen. In den nächsten Kapiteln werden die einzelnen Gruppen genauer beschrieben.

### **5.3.6 Gruppe 1: geringes Einkommen/geringe Kosten**

In dieser Gruppe wurden ArbeitnehmerInnen zusammengefasst, deren Einkommen höchstens 1500 Euro Netto beträgt und deren wöchentliche Ausgaben zwischen 29 und 40 Euro ausmachen. Hochgerechnet auf einen Monat schlagen sich die Kosten in dieser Gruppe im Mittel zu 125 bis 130 Euro zu Buche, mindestens mit 28 Euro.

In dieser Gruppe wurden keine Abweichungen hinsichtlich der Herkunft der PendlerInnen gefunden. Der Frauenanteil in der Gruppe mit geringem Einkommen/geringen Kosten ist mit rund 80 Prozent auffallend hoch. Der Pkw- als überwiegendes Verkehrsmittel wird in dieser Gruppe mit rund sieben Prozent auffallend selten genannt, die auffallend geringe

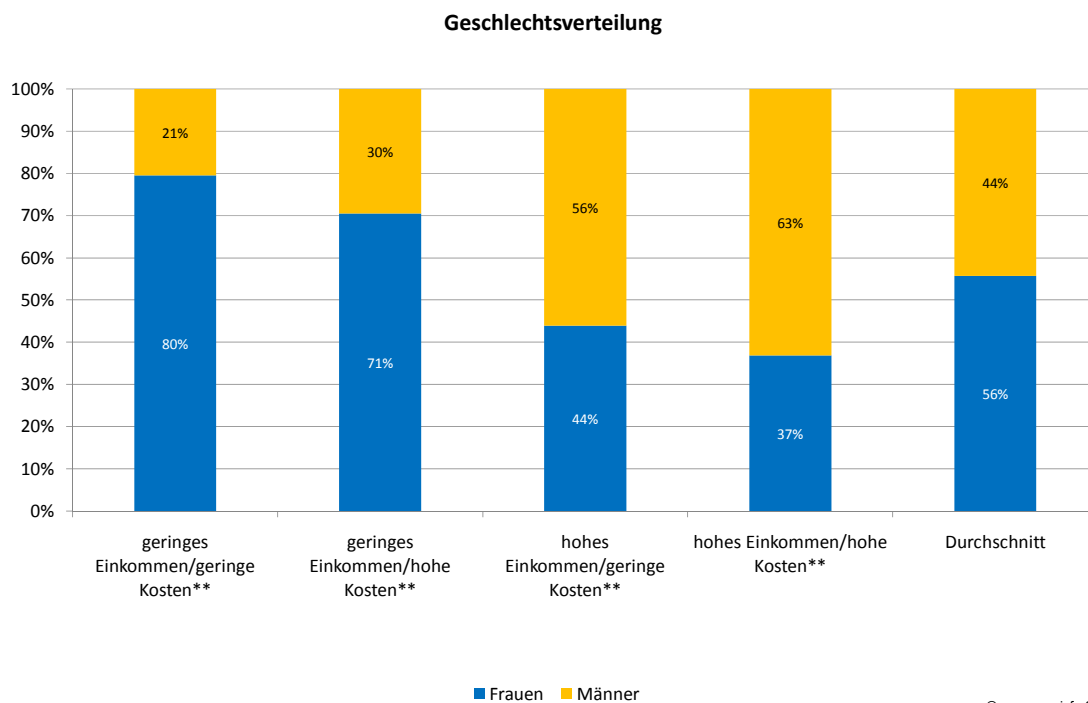
Nennung zeigt sich auch bei den insgesamt am Arbeitsweg verwendeten Verkehrsmitteln. Hier geben nur 29 Prozent an, den Pkw zu verwenden. Auffallend hoch fällt die Bahn-Nutzung insgesamt aus und mit etwas mehr als 17 Prozent geben auffallend viele an, den Bus am Arbeitsweg zu verwenden, im Durchschnitt sind es nur rund 12 Prozent.

Mit rund 49% verwendet diese Gruppe auffallend häufig auch die U-Bahn am Arbeitsweg. Die Häufigkeit, mit der die Bahn als überwiegendes Verkehrsmittel genannt wird, ist nicht auffällig, Details sind in Tabelle 38 im Anhang zusammengefasst.

Aus den vorhandenen Daten lässt sich nicht ablesen, ob der Pkw-Verzicht freiwillig erfolgt oder eine notwendige Sparmaßnahme ist. Unabhängig davon bringt dieser gewollte oder erforderliche Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, im Vergleich zur Gruppe 2 (geringes Einkommen/hohe Ausgaben), monatlich mindestens 130 Euro an Kostenersparnis für einen einzelnen Pendler, eine einzelne Pendlerin, im Durchschnitt sind es zwischen 130 bis 315 Euro.

Diese Gruppe unterscheidet sich nicht hinsichtlich der Angaben zu versuchen, Kosten zu senken. PendlerInnen dieser Gruppe tun es offenbar ja bereits, wie die häufigere Verwendung Öffentlicher Verkehrsmittel verdeutlicht.

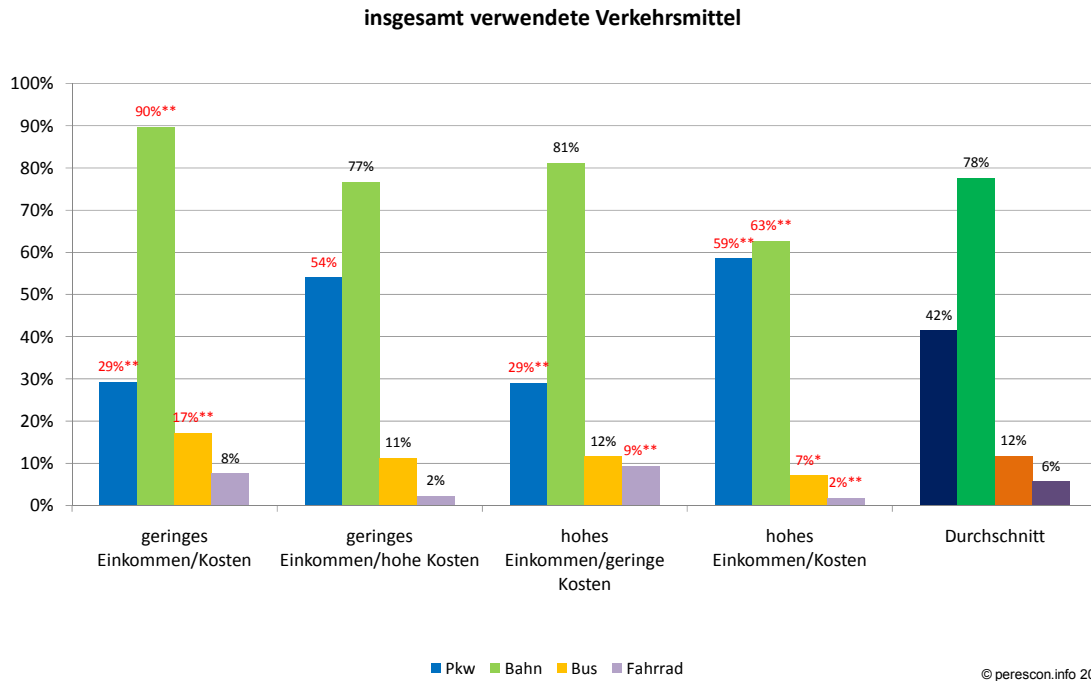
**Abbildung 15 soziale Gruppen: Geschlechtsverteilung**

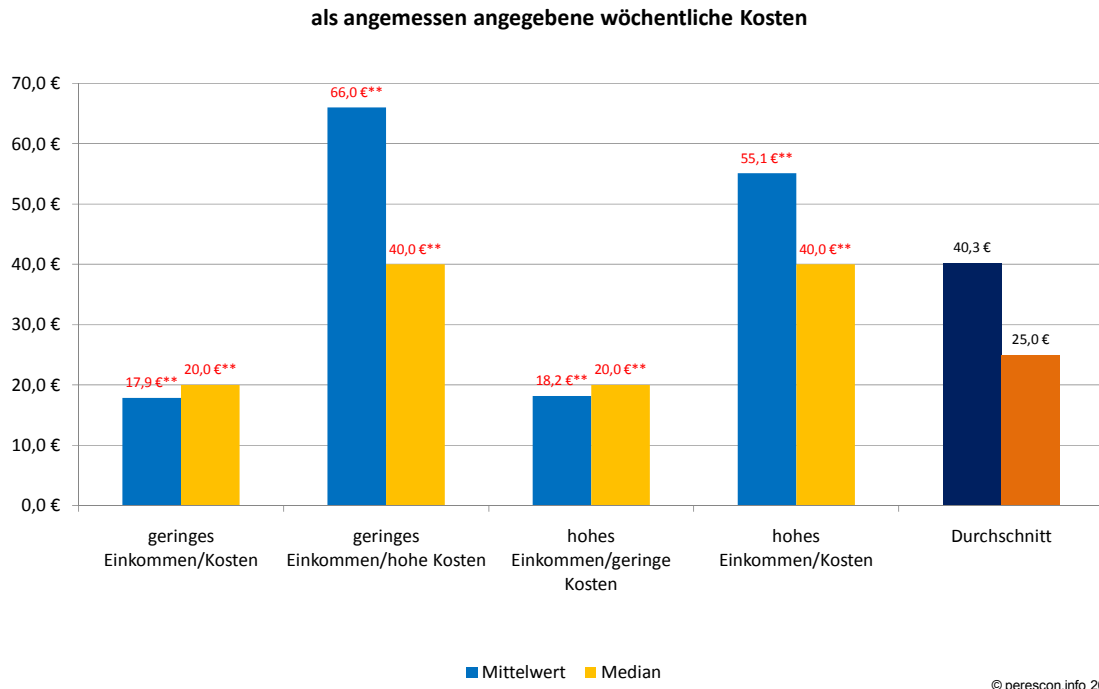


Die Anzahl verwendeter Verkehrsmittel ist mit 2,18 auffallend hoch, der als angemessen angegebene finanzielle Aufwand ist mit rund 18 Euro (Median 20) auffallend gering

(Durchschnitt 40, Median = 25). Die Beurteilung des Kostenaufwandes fällt in dieser Gruppe nicht auffallend unterschiedlich aus.

**Abbildung 16 soziale Gruppen: am Arbeitsweg verwendete Verkehrsmittel**



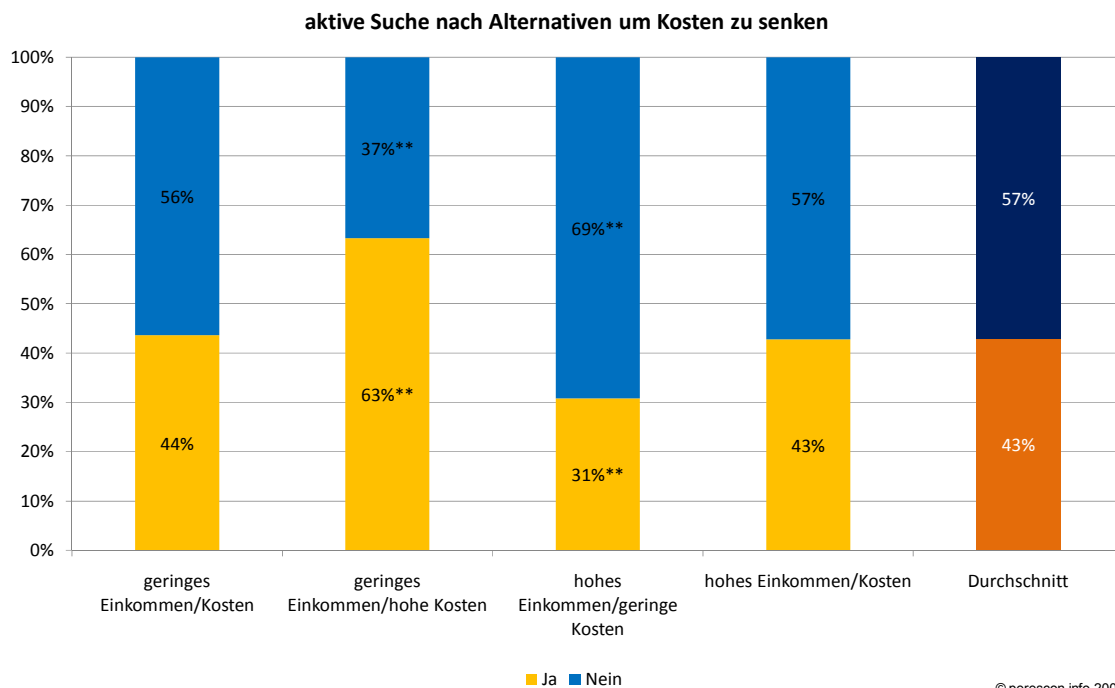
**Abbildung 17 soziale Gruppen: angemessene Fahrtkosten**


### 5.3.7 Gruppe 2: geringes Einkommen/hohe Kosten

Diese Gruppe umfasst ArbeitnehmerInnen, deren monatliches Nettoeinkommen höchstens 1500 Euro ausmacht und deren wöchentliche Ausgaben mindestens 42 Euro wöchentlich betragen. Die Streuung der angegebenen Wegekosten ist sehr groß, im Mittel geben PendlerInnen dieser Gruppe 260 bis 440 Euro im Monat aus, mindestens jedoch 196 Euro. Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen dieser Gruppe haben im Verhältnis zum Einkommen den höchsten Kostenaufwand.

Bezüglich der Herkunft ist festzustellen, dass weniger PendlerInnen dieser Gruppe aus der Region Deutschkreuz/Wr. Neustadt/Baden und mehr aus Neusiedl/Bruck an der Leitha kommen. Inwiefern die Zugehörigkeit zu dieser Gruppe charakteristisch für die Region Neusiedl/Bruck an der Leitha ist, lässt sich nicht eindeutig beantworten.

Auch in dieser Gruppe sind Frauen mit einer Häufigkeit von 70 Prozent überproportional häufig vertreten (nicht mehr so ausgeprägt wie in der vorigen Gruppe). Hinsichtlich der überwiegend verwendeten Verkehrsmittel zeigen sich keine Unterschiede zum Stichprobendurchschnitt. Bei den insgesamt am Arbeitsweg genutzten Verkehrsmitteln zeigt sich, dass der Pkw mit 54% auffallend häufig genannt wird (Durchschnitt = 41,5). Bezüglich Bahn und anderer Verkehrsmittel wurden keine Unterschiede gefunden. Die U-Bahn Nutzung ist mit 45% zwar optisch hoch, allerdings statistisch nicht signifikant, wie Tabelle 38 auf Seite 103 zeigt.

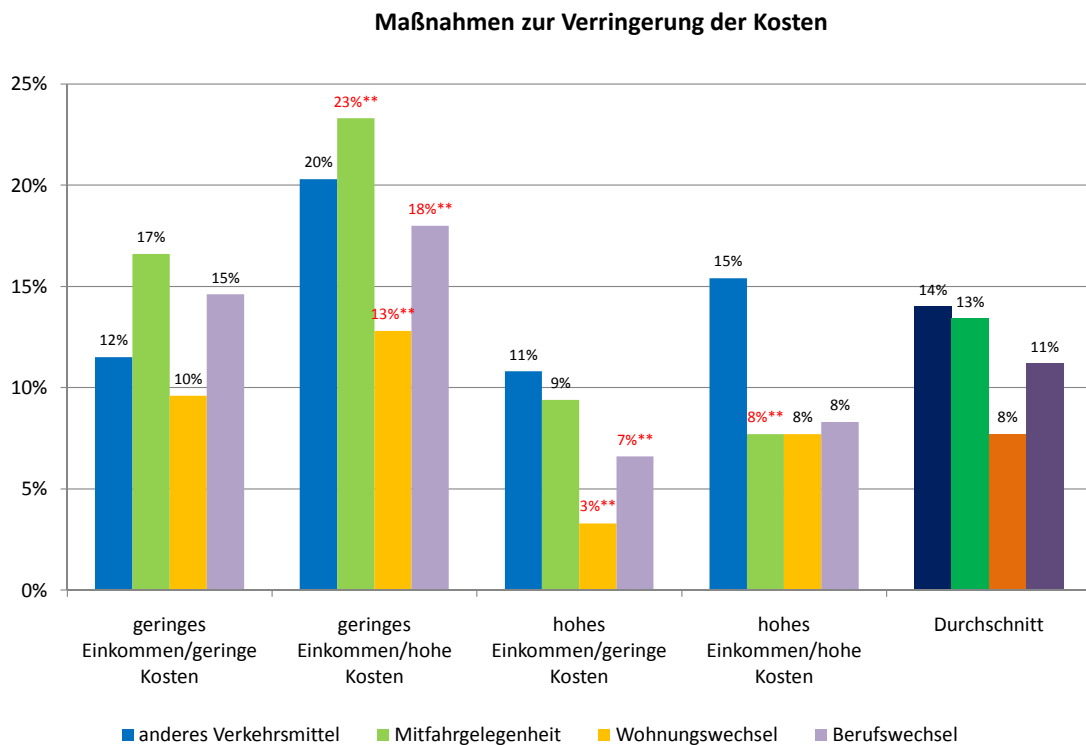
**Abbildung 18 soziale Gruppen: Kosten verringern**

Der Wunsch, Kosten zu verringern, ist in dieser Gruppe mit 63 Prozent mit Abstand am größten. Auffallend viele - 23 Prozent im Vergleich zu 13 Prozent im Stichprobendurchschnitt - versuchen, aktiv ihre Kosten durch Mitfahrgelegenheiten zu verringern, auch ein Wohnungswechsel wird mit 13 Prozent auffallend häufig in Betracht gezogen. Besonders bedenklich ist aus Sicht der Arbeitgeber das Ergebnis, wonach PendlerInnen dieser Gruppe einen Berufswechsel zu rund 18 Prozent als aktiv gesuchte Alternative zur Kostenverringern nennen, der Durchschnitt liegt bei 11 Prozent und im Idealfall bei höherem Einkommen nur noch bei rund acht Prozent. Geringes Einkommen und teure Arbeitswege führen demnach bis zu einer dreimal so häufigen Suche nach einer anderen Arbeitsstelle und einer mehr als viermal so häufigen Tendenz, den Wohnort zu wechseln, als bei PendlerInnen mit höherem Einkommen (vgl. Abbildung 19).

Der Zeitaufwand, sowohl für die Fahrt zur Arbeit als auch wieder nach Hause, ist für ArbeitnehmerInnen der Gruppe mit geringem Einkommen/hohen Kosten besonders hoch. Die zumutbaren Kosten werden mit 66 Euro im Durchschnitt (Median = 40 Euro) auffallend höher angegeben als im Stichprobenmittel. In der Gesamtstichprobe liegt der angemessene finanzielle Aufwand zwischen 15 und 25 Euro. Die Beurteilung der Kosten wird von 46 Prozent der Befragten in dieser Gruppe als „sehr hoch“ und „zu hoch“ und damit auffallend höher als im Durchschnitt bewertet, denn in der Gesamtstichprobe

kommen lediglich 31 Prozent der Befragten zu dieser Beurteilung (vgl. Abbildung 22 auf Seite 63).

**Abbildung 19 soziale Gruppen: aktive Maßnahmen zur Verringerung der Wegekosten**



### 5.3.8 Gruppe 3: hohes Einkommen/geringe Kosten

ArbeitnehmerInnen dieser Gruppe haben ein monatliches Nettoeinkommen von mindestens 1500 Euro, 38 Prozent geben ihr Nettoeinkommen mit über 2000 Euro an. Sie beziffern ihre wöchentlichen Ausgaben mit 29 bis 40 Euro. Folglich gibt diese Gruppe für den Arbeitsweg monatlich 121 bis 131 Euro aus, mindestens jedoch 22 Euro. ArbeitnehmerInnen in dieser Gruppe haben, im Verhältnis zum Einkommen, die geringsten Ausgaben.

Auffallend viele PendlerInnen (54 statt der erwarteten 36) mit hohem Einkommen/geringen Kosten kommen aus der Region Deutschkreuz/Wr. Neustadt/Baden. Mit einem Verhältnis von 56 zu 44 Prozent sind Männer in dieser Gruppe auffallend stark bzw. Frauen auffallend gering vertreten, im Stichprobendurchschnitt ist die Verteilung genau umgekehrt. Bei der Nennung der überwiegend verwendeten Verkehrsmittel fällt die Nutzung des Pkw mit 11 Prozent auffallend gering aus. Auch bei den insgesamt am Arbeitsweg genannten Verkehrsmitteln kommt die Nennung des Pkw mit rund 29 Prozent in auffallend geringem

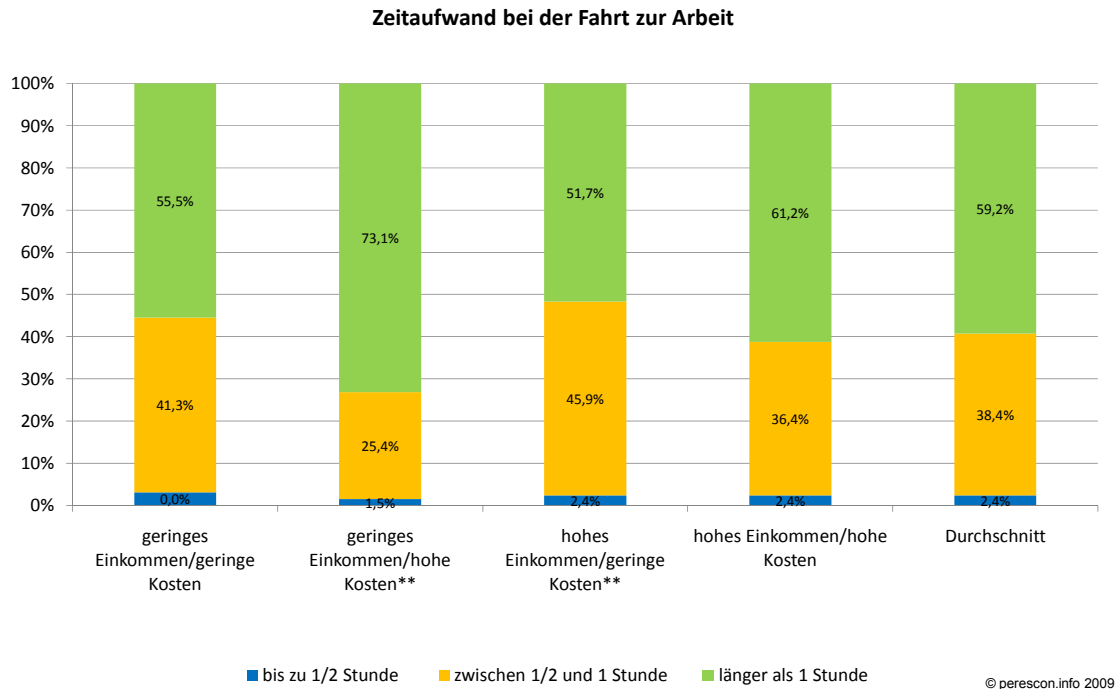


Ausmaß vor (im Grunde gleich selten wie in der ersten Gruppe), der Durchschnitt liegt bei 42 Prozent. Bezüglich der Bahn-Nutzung finden sich keine signifikanten Abweichungen. Ausschließlich von dieser PendlerInnengruppe wird die Badnerbahn als Verkehrsmittel verwendet, allerdings ist die Häufigkeit von 3 Prozent wenig bedeutend.

PendlerInnen dieser Gruppe verwenden auffallend häufig (über 9 Prozent) das Fahrrad am Arbeitsweg, im Durchschnitt wird dies nur von 5,7 Prozent genannt. Nur rund 31 Prozent der PendlerInnen - und damit im Vergleich zum Durchschnitt von 43 Prozent auffallend wenige – versuchen, ihre Kosten zu verringern. Lediglich rund drei Prozent suchen aktiv nach einem anderen Wohnort, um ihre Kosten zu senken, und nur rund 7 Prozent überlegen einen Berufswechsel um ihre Fahrtkosten zu verringern.

PendlerInnen, die für ihren Arbeitsweg auf die überwiegende Verwendung des Pkw weitgehend verzichten, haben ihren eigenen Angaben zufolge monatlich mindestens 130 Euro mehr zur Verfügung – über alle Einkommensstufen, Berufe und Pendelregionen hinweg. Die durchschnittliche Kosteneinsparung bei geringerer Pkw-Verwendung bewegt sich mit 270 bis 320 Euro monatlich noch wesentlich höher (Quelle: Berechnungen anhand Tabelle 16).

PendlerInnen mit einem hohem Einkommen/geringen Kosten haben bei der Fahrt zur Arbeit einen auffallend geringeren Zeitaufwand. Die zumutbaren Kosten werden im Mittel mit 18 Euro (Median 20) und somit auffallend gering angegeben. Auch die Beurteilung der Kosten ist auffallend geringer, nur rund 20 Prozent der PendlerInnen dieser Gruppe bezeichnen ihren finanziellen Aufwand als „sehr hoch“ und „zu hoch“.

**Abbildung 20 soziale Gruppen: Zeitaufwand für den Arbeitsweg**


### 5.3.9 Gruppe 4: hohes Einkommen/hohe Kosten

Diese Gruppe umfasst ArbeitnehmerInnen, die monatlich mindestens 1500 Euro Netto verdienen, sie beziffern ihre wöchentlichen Ausgaben mit mehr als 42 Euro. Hochgerechnet auf die monatlichen Ausgaben belaufen sich diese demnach auf mindestens 183 Euro, im Mittel zwischen 260 bis 398 Euro.

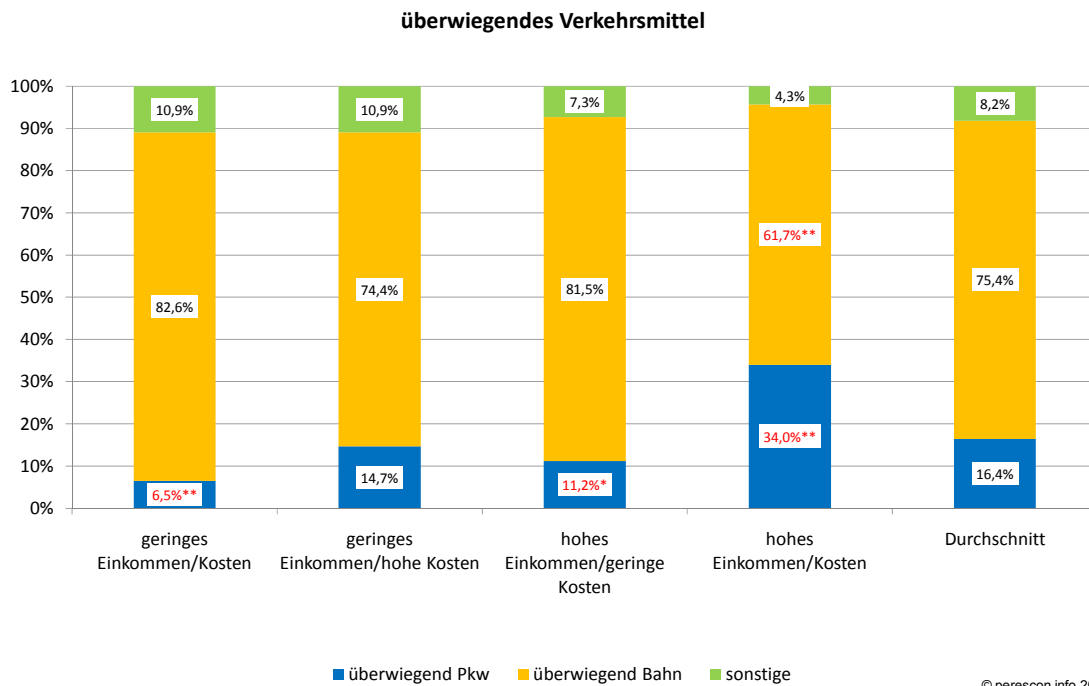
Besonders wenige PendlerInnen dieser Gruppe (nur 10 statt der 21 erwarteten) kommen aus der Region Bernhardthal/Gänserndorf, bei einer Stichprobengröße von N=161 spielt dieser Störfaktor jedoch eine untergeordnete Rolle. Der Frauenanteil ist mit 37 Prozent auffallend gering und insgesamt der geringste in den vier sozialen Gruppen.

Rund 34 Prozent der ArbeitnehmerInnen mit hohem Einkommen/hohen Kosten nennen den Pkw als überwiegend verwendetes Verkehrsmittel, der Stichprobendurchschnitt liegt mit 16,4 Prozent bei weniger als der Hälfte. Die Bahn wird zwar zu rund 62 Prozent als überwiegendes Verkehrsmittel angegeben, dies ist jedoch auffallend weniger, als im Durchschnitt (dieser liegt bei etwas mehr als 75 Prozent).

Bei den insgesamt am Arbeitsweg verwendeten Verkehrsmitteln wird der Pkw zu rund 59 Prozent genannt, in etwa doppelt so häufig wie in den beiden Gruppen, die nur einen geringen Kostenaufwand haben. Im Gegensatz dazu wird die Nutzung der Bahn mit rund 63 Prozent auffallend geringer angegeben, tendenziell geringer fällt die Verwendung von Bus/Regionalbus mit nur 7 Prozent der Nennungen aus.

Interessantes Detail: Das Fahrrad als Verkehrsmittel am Arbeitsweg wird von dieser Gruppe in geringstem Ausmaß mit nur 1,8 Prozent genannt, dieses Fortbewegungsmittel wird somit in dieser Gruppe am seltensten angegeben.

**Abbildung 21 soziale Gruppen: überwiegend verwendetes Verkehrsmittel**



PendlerInnen dieser Gruppe versuchen in durchschnittlichem Ausmaß, nämlich zu rund 43 Prozent, ihre Kosten zu verringern. Nur rund acht Prozent der ArbeitnehmerInnen und damit auffallend wenige versuchen durch Nutzung von Mitfahrgelegenheiten zu sparen, im Durchschnitt sind es 13 Prozent. Bei den weiteren Möglichkeiten Kosten zu verringern zeigen sich keine unterschiedlichen Angaben im Stichprobenvergleich.

PendlerInnen mit hohem Einkommen und hohen Arbeitsweg-Kosten verwenden durchschnittlich 1,8 Verkehrsmittel für den Arbeitsweg und damit auffallend wenige. Ein Umstand, der durch die überwiegende Pkw-Nutzung erklärbar ist. Der zumutbare Kostenaufwand wird mit 55 Euro auffallend hoch angegeben (Median 40 Euro). Der finanzielle Aufwand wird im Mittel als hoch bezeichnet, damit unterscheidet sich diese Gruppe nicht von der durchschnittlichen Nennung.

### 5.3.10 relative und absolute Vergünstigung je Gruppe

Es stellte sich die Frage, ob sich die unterschiedlichen Ausprägungen der Unzufriedenheit in den vier sozialen Gruppen auch in den errechneten Angaben zu den absoluten und

relativen Vergünstigungen der Wegekosten widerspiegeln (Details zur Berechnung der finanziellen Entlastung finden sich im kommenden Abschnitt ab Seite 57). Der Wert gibt an, in welcher Höhe die aktuellen Kosten verringert werden müssten, um den als angemessen angegebenen Kosten zu entsprechen. Einmal in absoluten Werten und einmal im (prozentuellen) Verhältnis.

**Tabelle 19 soziale Gruppen: finanzielle Vergünstigungen**

	geringes Einkommen/ geringe Kosten		geringes Einkommen/ hohe Kosten		hohes Einkommen/ geringe Kosten		hohes Einkommen/ hohe Kosten	
	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ
Median	-13,75 €	-42,9 %	<b>-37,50 €</b>	-49,8%	-10,00 €	-38,8%	-30,00 €	-41,7%
MW	-12,45 €	-41,0%	<b>-59,48 €</b>	-46,0%	-12,75 €	-39,9%	-36,44 €	-38,8%
SD	9,16	23,4	76,41	19,1	7,53	22,0	34,77	29,6
N		46		50		42		45

Um zu untersuchen, ob die Vergünstigungen je nach Gruppenzugehörigkeit andere Werte annehmen, wurde eine Varianzanalyse durchgeführt. Hinsichtlich der prozentuellen Vergünstigung zeigte sich kein Unterschied zwischen den Gruppen ( $p=,467$ ). Bei der absoluten Kostenverringerung sind die Unterschiede hoch auffällig ( $p<,001$ ). Die Gruppe „geringes Einkommen/hohe Kosten“ (G2) unterscheidet sich auffallend von „geringes Einkommen/geringe Kosten“ (G1) und „hohes Einkommen/geringe Kosten“ (G3), nicht jedoch von „hohes Einkommen/hohe Kosten“ (G4).

Demnach lässt sich feststellen, dass bei allen vier Gruppen die angemessenen Kosten um rund 43 Prozent unter den tatsächlichen Ausgaben für den Arbeitsweg liegen.

## 5.4 finanzielle Entlastung für PendlerInnen

### 5.4.1 Zusammenfassung

Zugang zu Mobilitätsangeboten wird bei der Teilnahme am Erwerbsleben als eine selbstverständliche, für jedermann verfüg- und leistbare Voraussetzung angenommen. Die Bildung der sozialen Gruppen verdeutlicht sehr gut, dass eine „Investition“ in einen langen Arbeitsweg oder auch in teure Verkehrsmittel nicht bedeutet, dass damit auch ein

finanzieller Erfolg in Form von höherem Einkommen verbunden ist. Immerhin ist denkbar, dass sich der höhere Aufwand in Form einer besonders erfüllenden Tätigkeit bezahlt macht. Besonders bei niedrigen Einkommensschichten bzw. unverhältnismäßig hohen Kosten und Wegzeiten ist allerdings zu befürchten, dass eine freie Wahl nicht möglich ist, etwa weil in der Umgebung keine adäquaten Arbeitsplätze vorhanden sind. Weiterhin ist auch denkbar, dass häufig der kostenintensivere Pkw gewählt wird, da das ÖV-Angebot zu wenig ausgebaut ist, was sich jedoch aufgrund der im Wesentlichen gleichmäßigen Verteilung der Pendelregionen nicht bestätigen lässt. Viel eher ist anzunehmen, dass das ÖV-Angebot zu wenig bekannt ist. Priewasser (2000, zit. nach Haid, 2004) berichtet, dass die Nicht-Benützung des ÖV vielfach nicht auf Angebotsmängel, sondern auf Mängel in der Wahrnehmung vorhandener Alternativen zurückzuführen ist.

Im Sinne einer sozial gerechten Mobilität, diese umfasst nicht nur den Zugang zu Mobilität überhaupt, sondern auch eine Kostenwahrheit im Sinne des Verursacherprinzips, ist die aktuelle Regelung der finanziellen Abgeltung der PendlerInnenwege sicherlich als unzureichend zu beurteilen. In diesem Abschnitt soll daher insbesondere die Beantwortung der Frage, welche finanzielle Unterstützung PendlerInnen insgesamt als angebracht erachten, auf den Grund gegangen werden. Im weiteren Verlauf wird dann auch auf die unterschiedlichen PendlerInnengruppen eingegangen, da zu erwarten wäre, dass beispielsweise Pkw bzw. Bahn-PendlerInnen unterschiedliche Vergünstigungen erwarten oder etwa, dass auch die Reisezeit maßgeblich ist.

Zuvor sei nachdrücklich darauf verwiesen, dass in der vorliegenden Befragung ausschließlich PendlerInnen, die ihre Wegekosten als „hoch“, „sehr hoch“ und „zu hoch“ beurteilten, Angaben über die von ihnen als angemessen empfundenen Wegekosten getätigt haben. Insgesamt nahmen 779 Personen an der Befragung teil, 531 fallen in die genannte Gruppe („hoch“, „sehr hoch“ und „zu hoch“) und davon machten wiederum 193 Personen Angaben über die von ihnen als angemessen empfundenen Kosten.

Dementsprechend sind die hier publizierten Urteile als repräsentative Aussagen für PendlerInnen zu sehen, die ihre Wegekosten mindestens als hoch einschätzen, in der vorliegenden Befragung immerhin rund 70 Prozent aller Befragten. Die Ergebnisse sind sehr eindeutig: PendlerInnen, die ihre Kosten als „hoch“, „sehr hoch“ bzw. „zu hoch“ beurteilen, empfinden eine durchschnittliche Verringerung ihrer Fahrtkosten von rund 43 Prozent als angemessen. Die Höhe der Vergünstigung tritt in allen untersuchten PendlerInnengruppen zutage, ist also weitgehend unabhängig von Geschlecht, überwiegend verwendetem Verkehrsmittel, Zeitaufwand und Höhe des Einkommens.

#### **5.4.2 Vergleiche der mittleren Angaben: angemessene und tatsächliche Kosten**

Eine sehr einfache (aber eher ungenaue) Methode zur Berechnung der absoluten Verringerung der Kosten ist jene über die Differenzbildung des Mittelwerts bzw. des Medians zwischen aktuellen Kosten und den als angemessen angegebenen Kosten. Analog dazu wird die relative (prozentuell) angemessene Verringerung der Kosten über

den Quotienten zwischen den angemessenen Kosten und den wöchentlichen Ausgaben mit anschließender Lineartransformation gebildet, sodass ein Prozentwert abgelesen werden kann, um welchen die tatsächlichen aktuellen Kosten gesenkt werden müssten, damit sie mit den angemessenen Fahrtkosten übereinstimmen.

**Tabelle 20 finanzielle Entlastung: berechnete absolute und prozentuelle Verringerung der Wegekosten**

	wöchentliche Ausgaben	als angemessen angegebene Ausgaben	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ
Median	40 €	25 €	-15,00 €	-37,5 %
MW	58,26 €	39,27 €	-18,99 €	-32,6 %
SD	62,66 €	48,12 €	--	--
N	696	193		

### 5.4.3 genauere Berechnung – Paarvergleiche

Wie in Tabelle 20 ersichtlich, haben wesentlich weniger Befragte Auskunft über die angemessenen Kosten gegeben als über die aktuellen Ausgaben. Es ist also denkbar, dass die Beantwortung der angemessenen Kosten mit einer bestimmten Ursache verbunden ist. Anzunehmen ist etwa, dass hauptsächlich Personen mit sehr hohen Ausgaben ihre Wünsche angegeben haben, wodurch der Mittelwert der Vergünstigung eher zu gering ausfällt.

Eine wesentlich genauere Methode ist die direkte paarweise Berechnung für jede befragte Person. In der PendlerInnenumfrage haben 193 Personen sowohl auf die Frage nach den Ausgaben als auch nach dem angemessenen finanziellen Aufwand geantwortet, d.h. es lassen sich für jede dieser 193 Personen die Differenz und der Quotient zwischen angemessenem und tatsächlichem finanziellen Aufwand berechnen und daraus wiederum ein Mittelwert bilden. Diese Werte geben die gewünschten Kostenverringerungen wesentlich genauer wieder als die erste Berechnungsvariante, da von jeder Person ein Urteil errechnet wird.

**Tabelle 21**      **finanzielle Entlastung: paarweise Berechnung: angemessene Kosten –  
aktuelle Ausgaben**

	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ
Median	-20 €	-42,9 %
MW	-30,75 €	-42 %
SD	46,72 €	23,2 %
N	193	193

Zur besseren Verständlichkeit wurde die relative Vergünstigung als Prozentwert angegeben, um welchen die aktuellen Kosten verringert werden müssten, um mit den angemessenen Kosten übereinzustimmen. Die genaue paarweise Berechnung zeigt, dass PendlerInnen im Mittel eine wöchentliche Ersparnis vom 20 Euro (der Mittelwert ist aufgrund der breiten Streuung und einiger Ausreißer im oberen Bereich etwas höher) als angemessen erachten. In Prozentwerten bedeutet dies, dass die angemessenen Kosten im Durchschnitt um rund 43 Prozent geringer angegeben werden, als die tatsächlichen Ausgaben zum Zeitpunkt der Befragung waren (November 2008 bis Jänner 2009). Da die Unzufriedenheit mit den Wegekosten in der Stichprobe sehr hoch war, lässt sich auch formulieren: PendlerInnen, die ihre Kosten als „hoch“, „sehr hoch“ bzw. „zu hoch“ beurteilen, in der vorliegenden Stichprobe trifft dies auf 70 der Befragten zu, empfinden eine durchschnittliche Kostenverringerung von rund 43 Prozent als angemessen. Dieser Trend ist bereits in Abbildung 12 auf Seite 38 beobachtet worden.

Da die angemessenen Fahrtkosten beispielsweise je nach Verkehrsmittel und Zeitaufwand variieren, wurden detailliertere Vergleiche hinsichtlich der errechneten Kostenverringerungen auch anhand weiterer Aspekte angestellt. Die Ergebnisse werden auf den folgenden Seiten tabellarisch und mit schriftlichen Ergänzungen ausgeführt. Die diesbezüglichen Auswertungen für die sozialen Gruppen wurden bereits in Abschnitt 5.3.10 auf Seite 56 dargestellt.

**Tabelle 22 finanzielle Entlastung: überwiegendes Verkehrsmittel**

	überwiegend Pkw		überwiegend Bahn		Sonstige	
	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ
Median	-35 €	-44,4%	-20 €	-42,9%	-17,5 €	-44,2%
MW	-49,60 €	-44,8%	-26,13 €	-40,9%	-31,11 €	-46,4%
SD	52,35 €	32,7%	46,54 €	21,5%	31,96 €	12,1%
N		37		134		14

Die prozentuelle Angabe der angemessenen Kostenvergünstigung ist nicht unterschiedlich, sie liegt bei etwa 43 Prozent. Die absolute Vergünstigung unterscheidet sich zwischen Pkw und Bahn signifikant ( $p=0,028$ ). Pkw-PendlerInnen erachten eine wöchentliche Ersparnis von mindestens 35 Euro, Bahn-PendlerInnen von 20 Euro als angemessen.

**Tabelle 23 finanzielle Entlastung: Zeitaufwand für den Arbeitsweg**

	bis zu ½ Stunde		½ Stunde bis 1 Stunde		über 1 Stunde	
	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ
Median	-37,50 €	-70,8%	-15,00 €	-43,7 %	-20,00 €	-42,9%
MW	-46,25 €	-66,6%	-23,58 €	40,3 %	-35,66 €	-42,4%
SD	22,87	22,3	33,77	30,2	55,05	17,3
N	4		74			108

Weder bezüglich der absoluten noch der relativen Vergünstigungen wurden Unterschiede gefunden. Auch in diesem Vergleich ergeben sich relative Vergünstigungen von etwa 43 Prozent, unabhängig davon, wie lange die PendlerInnen unterwegs sind. Die optisch höheren Werte der Gruppe unter einer halben Stunde sind aufgrund der geringen Stichprobenzahl ( $N=4$ ) als Zufallsschwankungen zu beurteilen.



**Tabelle 24 finanzielle Entlastung: Geschlecht**

	Frauen		Männer	
	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ
Median	-20,00 €	-42,9%	-20,00 €	-44,4%
MW	-28,79 €	-40,7%	-33,23 €	-43,7%
SD	54,08	26,8	35,39	17,7
N		108		85

Auch im Geschlechtsvergleich zeigen sich keine Unterschiede hinsichtlich der berechneten absoluten und relativen Vergünstigungen.

**Tabelle 25 finanzielle Entlastung: Einkommen**

	bis 900 Euro		901 bis 1500 Euro		1501 bis 2000 Euro		über 2000 Euro	
	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ	Vergünstigung Absolut	Vergünstigung relativ
Median	-20,00 €	50,0%	-20,00 €	45,2%	-20,00 €	40,0%	-15,00 €	41,2%
MW	-26,31 €	44,4%	-39,07 €	43,4%	-24,40 €	43,2%	-26,21 €	31,7%
SD	22,04	8,8	64,96	23,0	20,43	15,5	39,57	38,7
N		16		80		58		29

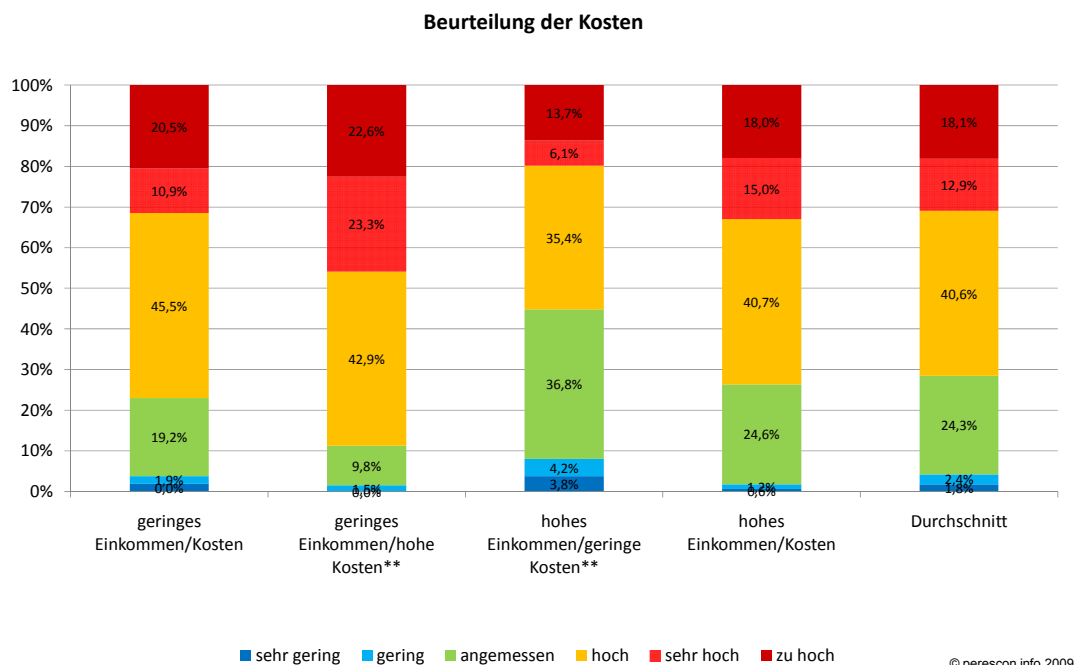
Die durchgeführte Varianzanalyse weist auf keine auffälligen Unterschiede hin, demnach sind die angemessenen absoluten Verringerungen der Kosten und die prozentuellen Vergünstigungen unabhängig vom Einkommen.

## 5.5 Schlussfolgerungen

Die in Abschnitt 5.3.3 vorgestellte Equitytheorie eignet sich sehr gut zur Erklärung des Gerechtigkeitsempfindens, d.h. in diesem Falle des Zufriedenheitsurteiles bezüglich der Wegekosten, wenn diese im Verhältnis zum Einkommen betrachtet werden.

So fällt entsprechend der Hypothese 1 die Kostenbeurteilung in der Gruppe 2 (geringes Einkommen/hohe Kosten) auffallend hoch aus. Für Gruppe 4 (hohes Einkommen/hohe Kosten) wurden die erwarteten Effekte nicht gefunden, offenbar fungiert das höhere Einkommen als Puffer gemäß der postulierten positiven Beeinflussung der Zufriedenheit durch eine Erhöhung des Output (in diesem Fall das Einkommen). Aus Abbildung 22 geht eindeutig hervor, dass Personen die, bei einem Nettoeinkommen von maximal 1500 Euro, monatliche Ausgaben von durchschnittlich 260 bis 440 Euro aufbringen (G2), ihre Kosten zu 90 Prozent als „hoch“ bis „zu hoch“ beurteilen. Sie unterscheiden sich damit auffallend von den durchschnittlichen Angaben. Im Gegensatz dazu nennen ArbeitnehmerInnen mit einem Einkommen von mehr als 1500 Euro und einem Kostenaufwand von durchschnittlich 120 bis ca. 130 Euro (G3) nur zu 55 „hoch“ bis „zu hoch“, auch dieser Unterschied ist statistisch auffällig.

Abbildung 22 soziale Gruppen und Beurteilung der Kosten



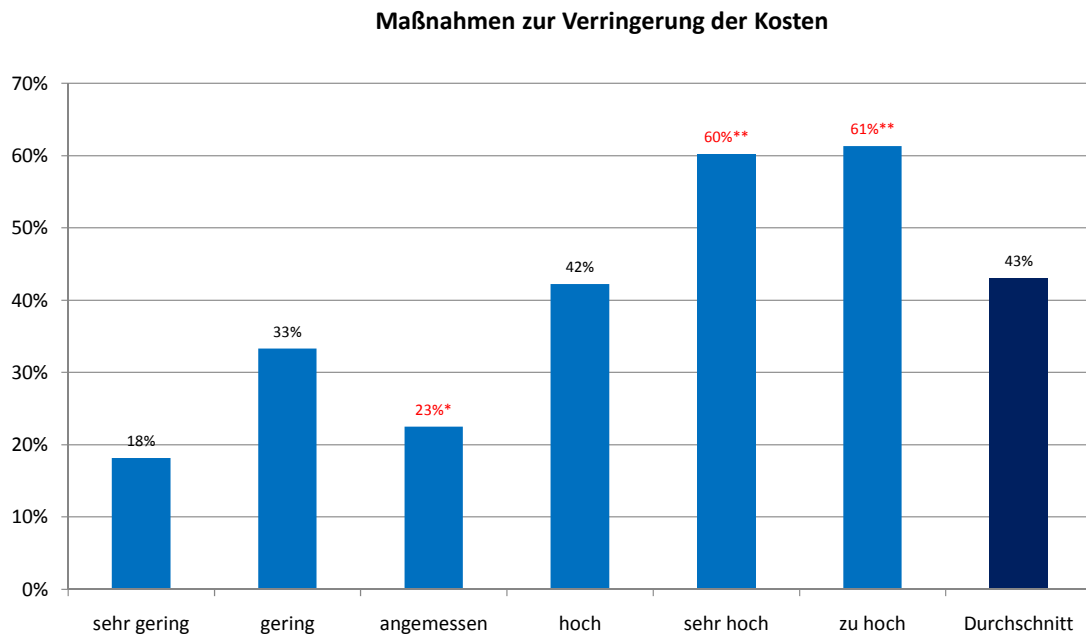
Auch hinsichtlich der Hypothese 2 müssen Differenzierungen vorgenommen werden. So werden die angemessenen Kosten in Gruppe 1 (geringes Einkommen/geringe Kosten) zwar auffallend niedriger angegeben, nicht jedoch in Gruppe 2 (geringes Einkommen/hohe Kosten). Offenbar wird der eigene Input (die Nutzung des Pkw) in dieser Gruppe höher bewertet, was im Sinne einer Spannungsreduktion der Unzufriedenheit erklärbar ist.

Hypothesen 3 und 4 können als bestätigt angesehen werden. So wird in der Gruppe 2 (geringes Einkommen/hohe Kosten) auffallend häufig und in der Gruppe 3 (hohes Einkommen/geringe Kosten) auffallend selten nach Alternativen gesucht, um die Kosten zu verringern. Beide Ergebnisse stimmen mit den Erwartungen aufgrund der Equitytheorie überein.

Wie Abbildung 23 zeigt, geht mit einer höheren Beurteilung der Kosten stets auch eine Steigerung der Häufigkeiten, Kosten zu verringern einher, der korrelative Zusammenhang liegt bei 0,27 und ist hoch signifikant. Diese Beobachtung zeigt, dass mit zunehmender Unzufriedenheit vermehrt nach Möglichkeiten gesucht wird, die empfundene Spannung zu reduzieren.

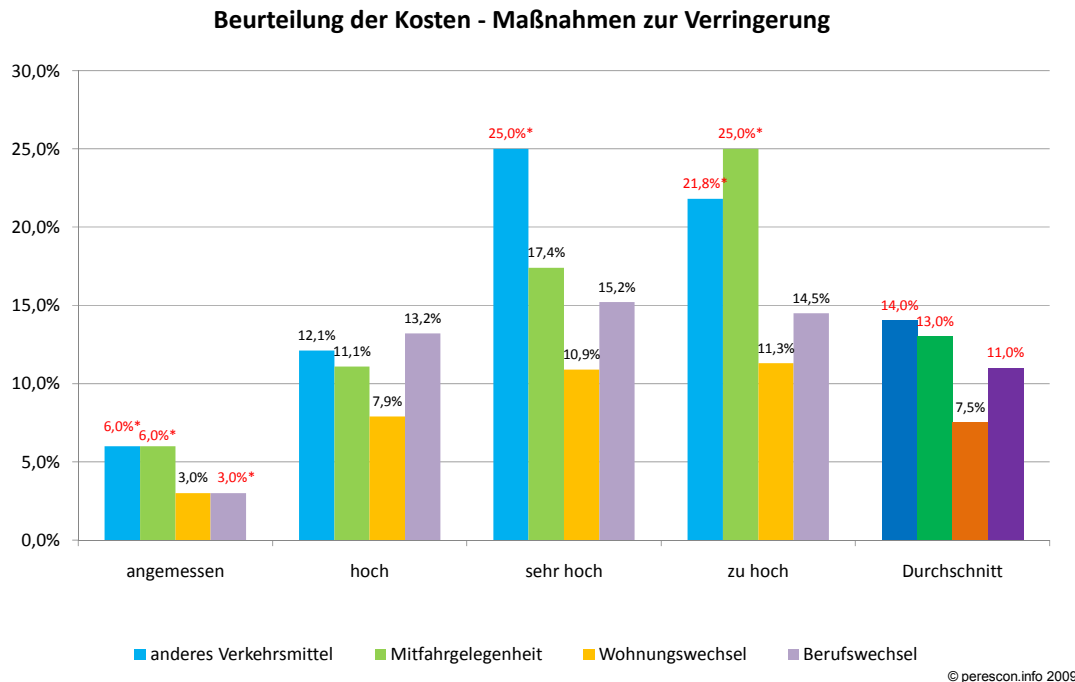
Um zu verdeutlichen, in welchem Ausmaß die aktive Suche nach Maßnahmen zur Kostenverringern in Abhängigkeit von der Kostenbeurteilung steigt, sei auf Abbildung 24 verwiesen. Die Kostenbeurteilung und die aktive Suche nach Alternativen zum aktuellen Verkehrsmittel sind hoch auffallend voneinander abhängig (Korr. = 0,161;  $p < 0,001$ ). Auch hier zeigen sich im oberen besonders häufige und im unteren Bereich eher seltene Aktivitäten.

Das Nutzen von Mitfahrgelegenheiten wird bei „angemessen“ auffallend selten und bei „zu hoch“ auffallend häufig genannt.

**Abbildung 23 Beurteilung der Wegekosten - Häufigkeiten Kosten verringern Ja**

Nicht auffällig sind die unterschiedlichen Häufigkeiten der Angaben durch Wohnungswechsel Kosten zu verringern. ( $p=0,65$ ), allerdings sind in den Gruppen „sehr gering“ und „gering“ nur 12 bzw. 16 Personen vertreten.

Kostenbeurteilung und Jobwechsel als Möglichkeit zur Verringerung der Wegekosten korrelieren mit 0,119. Insbesondere die geringe Nennung bei „angemessen“ ist sehr auffällig.

**Abbildung 24 Beurteilung der Wegekosten - Maßnahmen um Kosten zu verringern**

Hinsichtlich des Ankerwertes für Transportleistungen (vgl. Abschnitt 5.2.3 „implizites Preisniveau“) zeigt sich mehr als deutlich, dass eine sehr hohe Bereitschaft besteht, für die Pkw Nutzung wesentlich höhere Kosten zu tragen, als die objektiv gleiche Leistung bei der ÖV-Nutzung kostet. Geht man davon aus, dass es im Grunde genommen um den Transport von A nach B geht, so kann man festhalten, dass selbst Personen mit geringem Einkommen nahezu gleich hohe Kosten in Kauf nehmen wie ArbeitnehmerInnen mit höheren Gehältern. Dass dies nicht ausschließlich auf freiwilliger Basis geschieht, lässt die hohe Unzufriedenheit mit den Arbeitsweg-Kosten in der genannten Gruppe vermuten. Unabhängig von der Gruppenzugehörigkeit wäre den Ergebnissen zufolge eine allgemeine Senkung der Transportkosten von rund 43 Prozent aus Sicht aller PendlerInnen wünschenswert. Möglicherweise ein Hinweis, welchen Wert Transportleistungen im Allgemeinen beigemessen wird, immerhin war sie lange Zeit günstige Selbstverständlichkeit. Es scheint daher ökologisch und ökonomisch sehr wichtig, in Maßnahmen zu investieren, die die Wertschätzung und Zufriedenheit vor allem mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten erhöhen.

Vor allem Tabelle 25 (finanzielle Entlastung nach Einkommenshöhe) zeigt einmal mehr, dass politische Maßnahmen der finanziellen Entlastung von PendlerInnen nicht auf der Einkommenshöhe basieren sollten, denn dies würde einen wöchentlichen Pendlerscheck von etwa 20 Euro für alle Pendler und vor allem Pendlerinnen nahelegen, unabhängig vom Einkommen und dem verwendeten Verkehrsmittel.

Die grundlegende Unzufriedenheit mit den Fahrtkosten und die im Durchschnitt eher geringe Tendenz, Alternativen zu suchen, weisen darauf hin, dass Wahlmöglichkeiten möglicherweise nicht wahrgenommen werden bzw. teilweise auch noch zu wenig entwickelt sind. Preissteigerungen dürften aber eher zu größerer Unzufriedenheit führen, als zu einem Umstieg auf alternative Verkehrsmittel. In diesem Zusammenhang sei nochmals auf den in Abschnitt 5.2.3 und den dort dargestellten Ankerwert für Produkte und Leistungen hingewiesen. PendlerInnen haben demnach ein subjektives Preisintervall, was eine Transportleistung je nach Verkehrsmittel kostet. Hinsichtlich von Kaufentscheidungen bei Konsumgütern führen Tybout und Artz (1994, zitiert nach Kirchler, 1999) aus, dass ein Gut als zu teuer erlebt werden kann und in Folge nicht mehr gekauft werden wird, wenn ein Preis das subjektive Preisintervall (Anm: den Ankerwert) übersteigt. Bezogen auf Mobilitätsangebote stellt sich die Frage, ob Konsumenten die gleiche Auswahlmöglichkeit haben wie im Konsumgütermarkt. Es ist eher davon auszugehen, dass ArbeitnehmerInnen im Vergleich zu anderen Wirtschaftsgütern und Dienstleistungen sehr geringe Möglichkeiten haben, das momentan genutzte Produkt nicht mehr zu „kaufen“. Denn im Grunde genommen hat der Nutzer von Mobilitätsangeboten zwar die Wahl zwischen Individualverkehr und Massenverkehr, beide Angebote werden allerdings in marktwirtschaftlich ungewöhnlich starkem Ausmaß von wenigen Anbietern bedient. Der Pkw bewerkstelligt praktisch in Monopolstellung den Individualverkehr (Fahrrad, Elektro-Scooter und andere Alternativen spielen kaum eine Rolle) und auch im Massenverkehr agieren nur wenige Unternehmen als Verkehrsanbieter, aus welchen die KundInnen wählen können. Eine Situation, wie sie etwa in der Bereitstellung von Energie oder Telekommunikationsleistungen nicht mehr denkbar ist.

Demzufolge sind Preisargumente solange nicht zugkräftig, solange die PendlerInnen nicht besser über Alternativen Bescheid wissen und in Folge auch auf Basis einer tatsächlichen Angebotsvielfalt Wahlmöglichkeiten wahrnehmen können. Preiserhöhungen ohne diese Begleitmaßnahmen führen den Ergebnissen zufolge hauptsächlich zu größerem Unmut der PendlerInnen und neben dem beabsichtigten Wechsel des Verkehrsmittels auch zu unerwünschten Begleiteffekten, wie sehr hohen Tendenzen den Wohnort oder auch den Arbeitsplatz zu wechseln.

Hinsichtlich der Entlastung für PendlerInnen ist festzuhalten, dass Steuermodelle aus lernpsychologischer Sicht kaum verhaltenswirksam sind, da der Zeitraum zwischen der durchgeführten Handlung und dem Feedback in Form von finanzieller Belohnung zu lange ist. Kürzere Feedback-Schleifen können erzielt werden, indem mit dem Kauf einer Monatskarte gleich bei der kommenden Lohnabrechnung ein Bonus erzielt werden kann, oder wenn andere Vergünstigungen, etwa für Güter des täglichen Gebrauchs, direkt mit dem Kauf einer Zeitkarte verbunden sind.



## **6. Zeitpunkt des Antritts der Fahrten**

Ein überwiegender Teil der ArbeitnehmerInnen beginnt die Fahrt zur Arbeit in einem Zeitrahmen von etwa drei Stunden zwischen fünf und acht Uhr morgens, wie auch Abbildung 26 verdeutlicht. Auch bei der Heimfahrt lassen sich bestimmte Spitzenzeiten erkennen, allerdings ist hier die Streuung wesentlich größer (vgl. Abbildung 41 auf Seite 88).

Von Interesse ist in diesem Zusammenhang, ob der Zeitpunkt der Fahrt mit bestimmten Häufungen von Barrieren einhergeht. Denkbar ist etwa, dass Verspätungen, mangelndes Sitzplatzangebot, ungenügende Bequemlichkeit der Garnituren, Fahrplanmängel und andere Barrieren in unterschiedlichem Ausmaß vorgefunden werden. Einerseits, weil das Fahrgastaufkommen unterschiedlich dicht ist (z.B. im Vergleich vor und nach acht Uhr) und andererseits, weil auch unterschiedliches Wagenmaterial in unterschiedlichen Taktfrequenzen angeboten wird.

In einem ersten Schritt liegt die Herausforderung darin, möglichst optimale Kategorien der Abfahrtszeiten morgens bzw. auch bei der Heimfahrt zu finden und im zweiten Schritt erfolgt die Identifikation möglicher Unterschiede der Hindernisse am Arbeitsweg, je nach Beginn der Fahrt zur Arbeitsstelle und auch von dort wieder nach Hause. Bei der Gestaltung der Auswertung wurde darauf Wert gelegt, auch Empfehlungen und Verbesserungsansätze für die Verkehrsgestaltung ableiten zu können.

Im ersten Abschnitt erfolgt die Analyse des Beginns der Fahrten zur Arbeit und im zweiten Teil werden die Zeiten der Heimfahrt hinsichtlich der Hürden am Arbeitsweg untersucht, am Beginn des jeweiligen Abschnittes findet sich ein Überblick über die wichtigsten Ergebnisse.

### **6.1 Fahrtantritt bei der Hinfahrt**

#### **6.1.1 Zusammenfassung**

Die Untersuchung des Beginns der Fahrten zur Arbeit verdeutlicht, dass PendlerInnen zu unterschiedlichen Fahrtzeiten mit verschieden starken Ausprägungen der Barrieren konfrontiert sind.

Bahn-PendlerInnen, die ihre Fahrt zwischen fünf und sechs Uhr antreten, berichten auffallend selten über Verspätungen/nicht Einhaltung des Fahrplans bei der Fahrt in der Wohnregion, allerdings sind sie in besonders hohem Ausmaß mit unangenehmen Klimaanlagen und eher unbequemen Zuggarnituren konfrontiert.



Insgesamt zeigt sich der Trend, dass Bahnfahrten zwischen fünf und sieben Uhr morgens häufiger mit Problemen wie zu wenigen Sitzplätzen, defekten Heizungen/unangenehmen Klimaanlage, unbequemen Garnituren und Verspätungen einhergeht.

PendlerInnen, die ihre Wege vor fünf Uhr morgens beginnen, unterscheiden sich nicht in den Barrieren am Arbeitsweg, allerdings weisen die Rahmenbedingungen ihrer Arbeitswege auf sehr schwierige Umstände hin. Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen dieser Gruppe schätzen ihre Kosten auffallend höher ein als im Stichprobendurchschnitt (wöchentlich um etwa 10 bis 15 Euro höher). Der Anteil der PendlerInnen, die ihre Kosten durch Berufswechsel senken möchten, ist in dieser Gruppe mit 24 Prozent mehr als doppelt so hoch wie im Stichprobenmittel (rund 11 Prozent). Trotz ungewöhnlich frühem Arbeitsbeginn, langen Anfahrtswegen und hohen Arbeitswegkosten zeigen sich in dieser Gruppe keine statistisch auffälligen Einkommensunterschiede, d.h. der Mehraufwand schlägt sich nicht in höherem Einkommen nieder.

Die am besten situierten PendlerInnen sind in der vorliegenden Studie ArbeitnehmerInnen, die ihren Arbeitsweg nach acht Uhr antreten. Sie nutzen auffallend häufig den Pkw für die überwiegende Strecke, benötigen zu 80 Prozent maximal eine Stunde für eine Wegstrecke, sie sind damit auffallend kürzer unterwegs als ihre Kollegen, und zählen zu den besser verdienenden. Rund 84 Prozent verdienen über 1500 Euro Netto, im Durchschnitt sind es nur 58 Prozent. Auffällig ist, dass ArbeitnehmerInnen, die ihren Weg im Mittel nach acht Uhr antreten, mit 62 Prozent besonders häufig über unregelmäßige Arbeitszeiten berichten, der Durchschnitt liegt bei 41 Prozent.

### **6.1.2 Ausgangssituation**

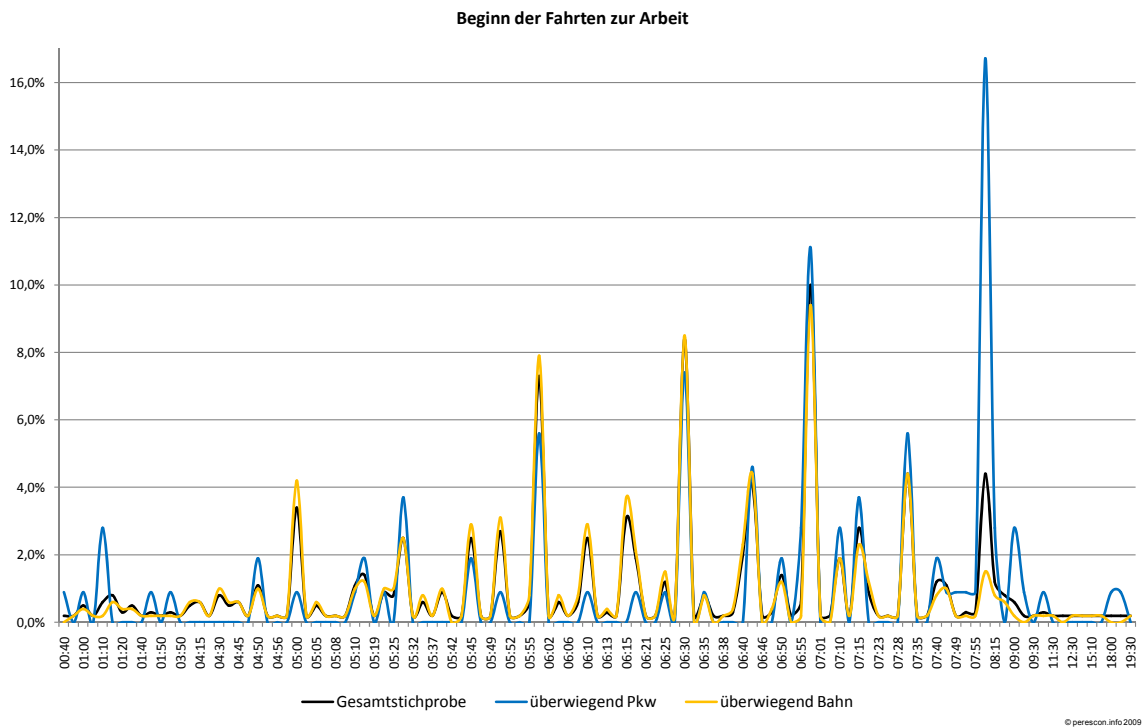
In der PendlerInnenbefragung 2008/2009 wurden die Teilnehmer gebeten anzugeben, wann sie ihre Fahrten zur Arbeit in der Regel beginnen. Dabei wurden keine festen Kategorien vorgegeben, sondern die PendlerInnen hatten die Möglichkeit, selbständig den durchschnittlichen Fahrtantritt zu nennen.

In Abbildung 25 sind die Uhrzeiten so dargestellt, wie sie von den PendlerInnen angegeben wurden. Vor allem in den Hauptverkehrszeiten gibt es Abstufungen im fünf Minuten Bereich, wodurch in diesen Zeitintervallen viele und in den Nebenverkehrszeiten nur wenige Kategorien vorhanden sind. Abbildung 25 vermittelt daher einen irreführenden Eindruck der Gleichverteilung der Abfahrtszeiten, dennoch ist ersichtlich, dass es offenbar Unterschiede zwischen PendlerInnen gibt, die überwiegend mit dem Pkw und jenen, die überwiegend mit der Bahn zur Arbeit fahren.

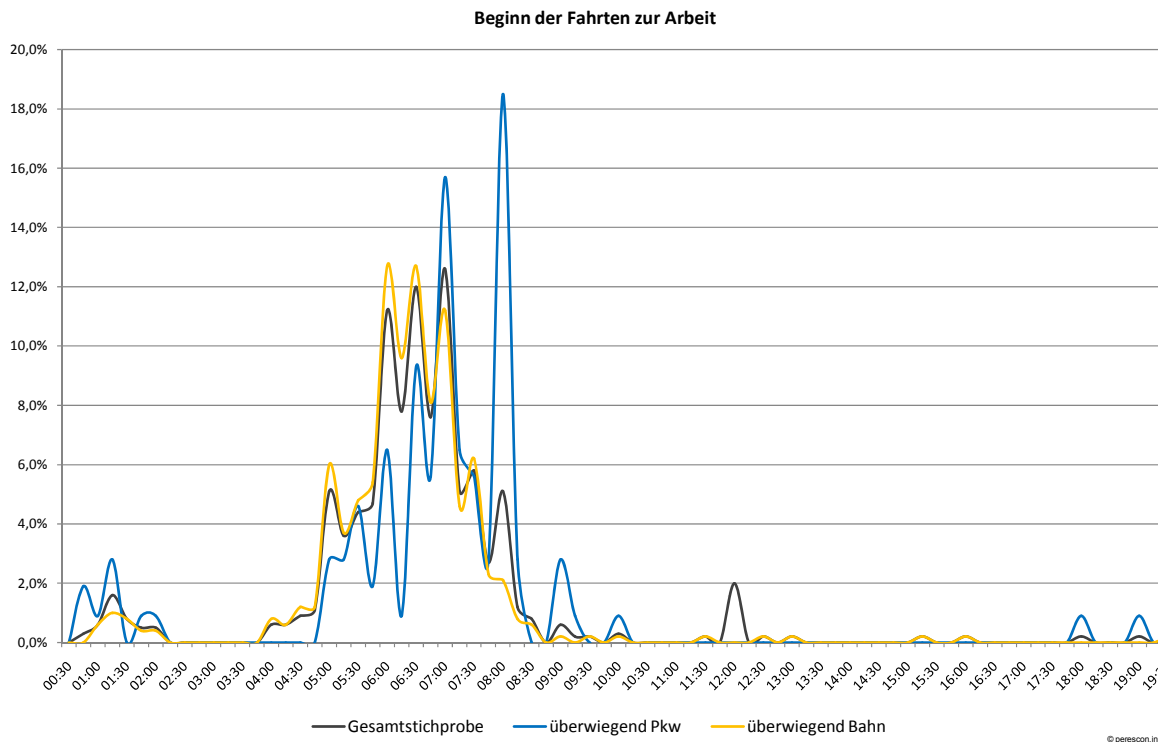
Um einen besseren Überblick über die zeitliche Verteilung des Beginns der Fahrten zur Arbeit zu bekommen, wurden die Rohdaten umstrukturiert, indem der Zeitraum von 0:30 bis 19:30 in Messintervalle von jeweils 15 Minuten eingeteilt wurde. In weiterer Folge wurden die Angaben der Fahrt zur Arbeit jeweils in diesen Viertelstundentakten zusammengefasst. Im Zeitpunkt 5:30 sind also beispielsweise alle Fälle zwischen 5:16 und 5:30 und im Zeitpunkt 5:45 alle zwischen 5:31 und 5:45 zusammengefasst. Wie in

Abbildung 26 veranschaulicht, ergibt sich nun ein besser interpretierbares Bild der Zeitpunkte des Fahrtantrittes.

**Abbildung 25** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Rohdaten<sup>3</sup>



<sup>3</sup> die Flächen unter den Kurven ergeben jeweils 100% der Befragten

**Abbildung 26** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Messintervall 15 Minuten

Auch in dieser Abbildung ist ersichtlich, dass Unterschiede zwischen Pkw- und Bahn-PendlerInnen vorhanden sind. Zudem verdeutlicht die vorliegende Grafik, dass ein Großteil der Fahrten in einem Intervall zwischen fünf und acht Uhr morgens zurückgelegt werden. Berechnungen zeigen, dass es rund 80 Prozent sind, allerdings gibt es auch eine kleine Anzahl von PendlerInnen, die kurz nach Mitternacht und eine weitere Gruppe, die ihren Arbeitsweg zwischen 17:30 und 19:30 antritt. Es ist also davon auszugehen, dass der Zeitpunkt des Fahrtantritts mit einer unterschiedlichen Häufigkeit des überwiegenden Verkehrsmittels einhergeht, was zweifelsohne einen störenden Einfluss auf die Nennung etwa der ÖV-bezogenen Barrieren hat. Aus diesem Grunde wurde bei der Untersuchung der Barrieren je nach Beginn der Fahrt nicht nur ein Vergleich für die Gesamtstichprobe berechnet, sondern auch gesonderte Analysen für die Bahn-PendlerInnen bzw. die Pkw-PendlerInnen durchgeführt.

## 6.2 Fahrtantritt bei der Hinfahrt – Kategorienbildung

Im Hinblick auf die Fahrplangestaltung der Öffentlichen Verkehrsmittel wurde entschieden, die Hauptverkehrszeiten in Stundenintervalle einzuteilen. Diese Gruppenbildung soll die Kommunikation von Verbesserungen zu bestimmten Zeitintervallen einfacher machen. In einem ersten Schritt wurden entsprechend der Anzahl der Befragungsteilnehmer vier annähernd gleich große Gruppen gebildet. Wie in Tabelle 26 verdeutlicht, treten im kurzen

Intervall zwischen 5:48 und 6:30 etwa annähernd so viele PendlerInnen ihren Arbeitsweg an wie zwischen 0:35 und 5:45, demnach schien es angebracht, in der Hauptverkehrszeit stündliche Gruppen zu bilden und jene vor fünf Uhr früh und nach acht Uhr als zusätzliche PendlerInnengruppen zu belassen. Es ist darauf zu verweisen, dass letztgenannte Gruppen bezüglich des Fahrtantrittes eine sehr große Streuung aufweisen.

**Tabelle 26**      **Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Quartile**

Quartile Abfahrt Morgens	Mittelwert	N	Standardabweichung	Minimum	Maximum
1	4:31	162	1:30	0:35	5:45
2	6:05	145	0:10	5:48	6:29
3	6:45	184	0:12	6:30	7:00
4	8:11	150	1:59	7:01	19:30
Insgesamt	6:22	641	1:47	0:35	19:30

Ausgehend von der in Abbildung 26 dargestellten Verteilung wurde der Zeitrahmen zwischen fünf und acht Uhr in stündliche Gruppen kategorisiert, somit ergaben sich fünf Gruppen, wie sie in Tabelle 27 angeführt sind.

**Tabelle 27**      **Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Stundenkategorien**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
bis 4:59	59	7,6	9,2	9,2
5:00 bis 5:59	128	16,4	20,0	29,2
6:00 bis 6:59	240	30,8	37,4	66,6
7:00 bis 7:59	156	20,0	24,3	91,0
ab 8:00	58	7,4	9,0	100,0
Gesamt	641	82,3	100,0	
Fehlend System	138	17,7		
Gesamt	779	100,0		

## 6.3 Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Barrieren am Arbeitsweg

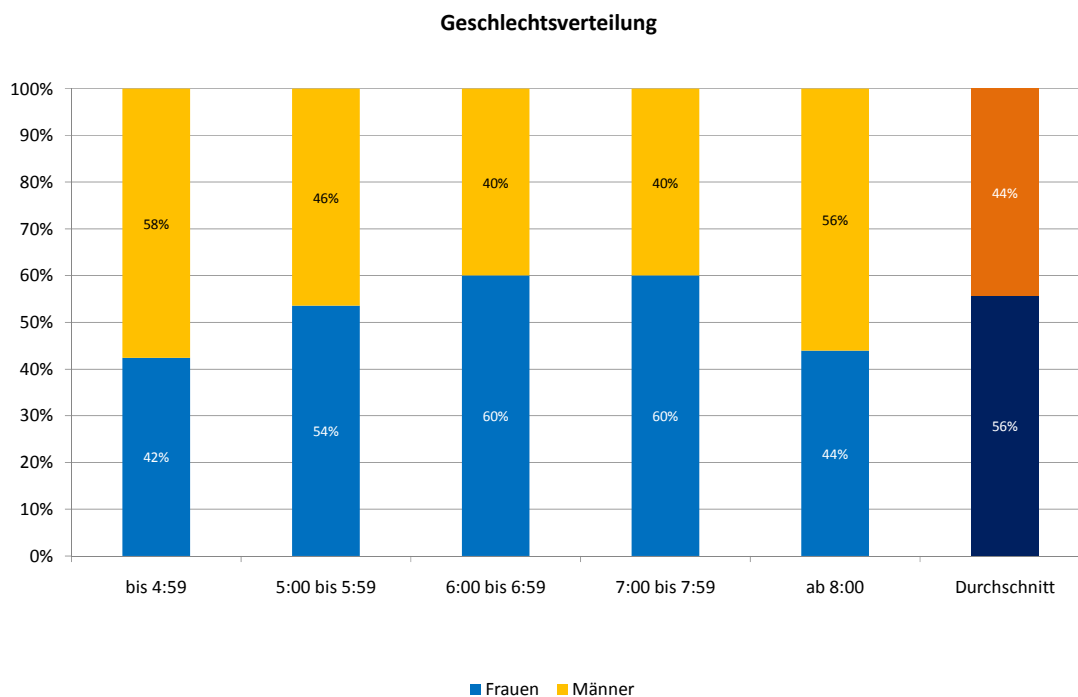
### 6.3.1 Fahrtantritt bis 4:59

In Bezug auf die Interpretierbarkeit der Barrieren am Arbeitsweg, genauer gesagt bezüglich der Häufigkeiten der Hindernisse, sind aufgrund der Ergebnisse der erhobenen

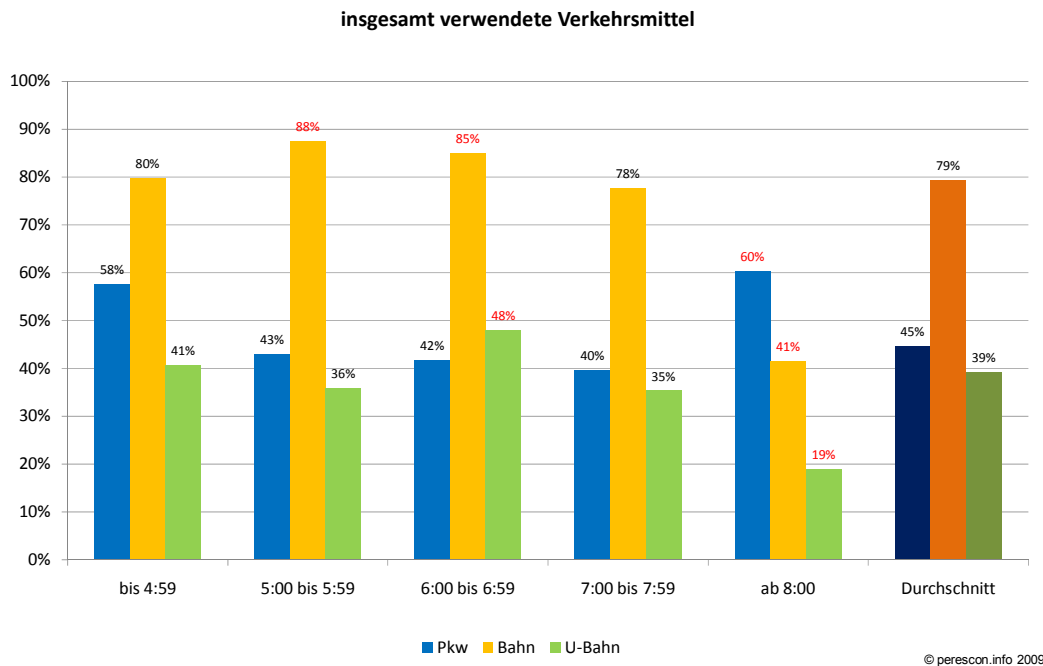
Störvariablen keine Einschränkungen erkennbar. PendlerInnen, die ihren Arbeitsweg vor fünf Uhr morgens antreten, unterscheiden sich in der vorliegenden Befragung nicht in der Wahl des überwiegend verwendeten Verkehrsmittels. Auch hinsichtlich der insgesamt am Arbeitsweg verwendeten Verkehrsmittel wurden keine auffallenden Unterschiede gefunden. PendlerInnen dieser Gruppe benötigen für ihren Weg zur Arbeit auffallend länger. Im Durchschnitt geben 60 Prozent Wegzeiten von mehr als einer Stunde an, in dieser Gruppe sind es rund 80 Prozent.

Vermutlich aufgrund weiterer Strecken kommt es zu dem Umstand, dass PendlerInnen dieser Gruppe ihre Kosten auffallend höher einschätzen, als im Stichprobendurchschnitt (etwa um 10 bis 15 Euro wöchentlich, siehe Abbildung 29). Dementsprechend hoch ist mit 60 Prozent auch der Anteil an Personen, die ihre Kosten verringern möchten, im Mittel sind es 41 Prozent. Der Anteil der PendlerInnen, die ihre Kosten durch Mitfahrgelegenheiten senken wollen, ist in dieser Gruppe mit 22 Prozent bedeutend höher als im Durchschnitt von rund 12 Prozent. Mit 24 Prozent versuchen beinahe doppelt so viele wie im Stichprobenmittel (rund 11 Prozent), ihre Arbeitsweg Kosten durch einen Berufswechsel zu senken. Trotz ungewöhnlich frühem Arbeitsbeginn, langen Anfahrtswegen und hohen Arbeitswegkosten zeigen sich in dieser Gruppe keine statistisch auffälligen Einkommensunterschiede. Das bedeutet, der Mehraufwand in vielen Bereichen schlägt sich nicht in höherem Einkommen nieder.

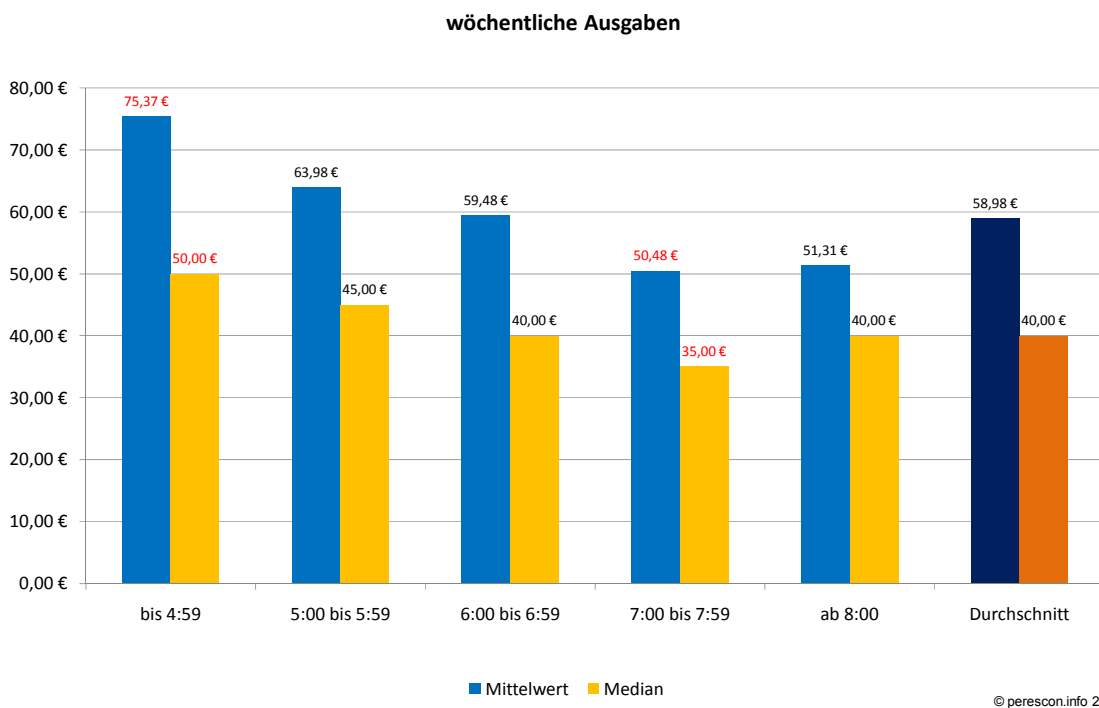
**Abbildung 27** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Geschlechtsverteilung

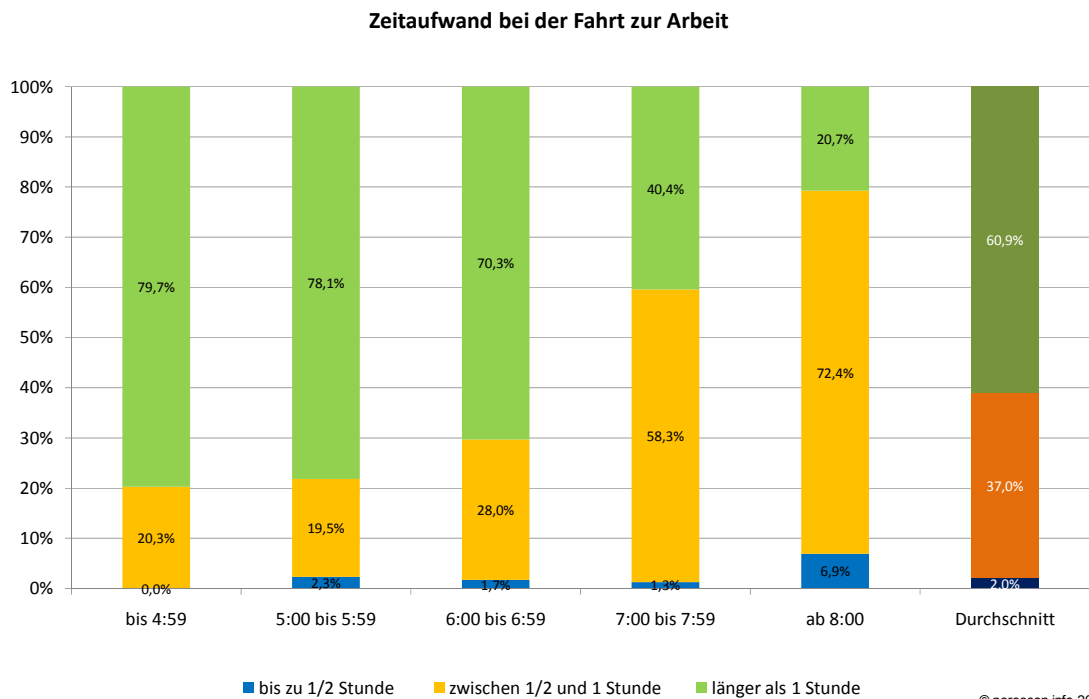


**Abbildung 28** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - verwendete Verkehrsmittel



**Abbildung 29** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - geschätzte wöchentliche Ausgaben



**Abbildung 30** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Zeitaufwand

## Barrieren

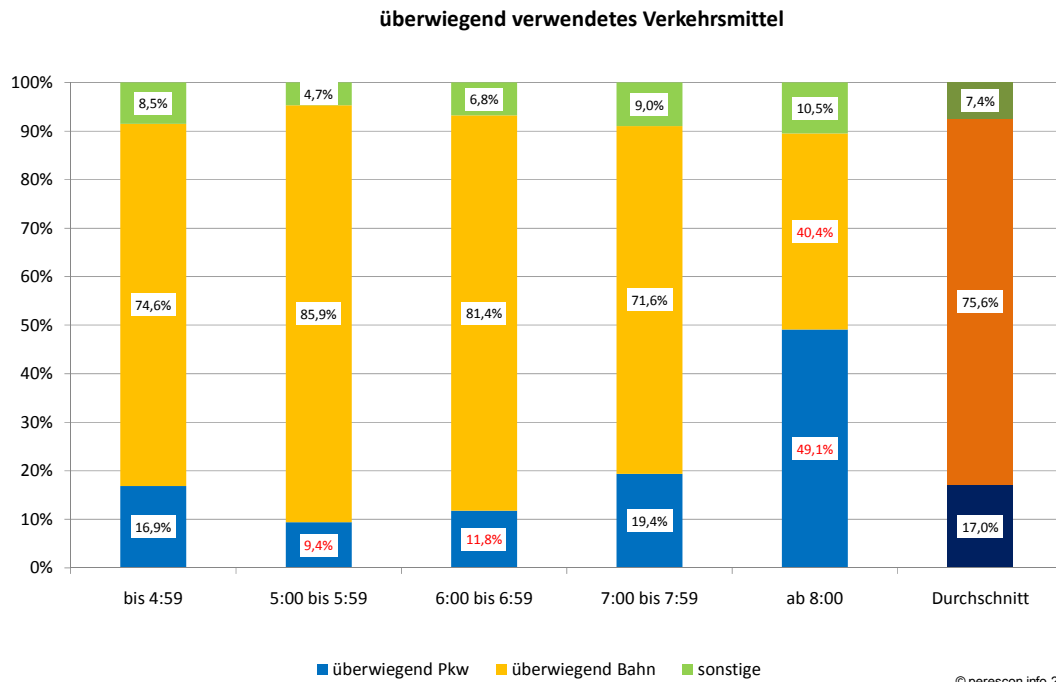
PendlerInnen, welche ihren Arbeitsweg vor fünf Uhr morgens antreten, berichten bei der Fahrt im Öffentlichen Verkehr in Wien tendenziell häufiger über defekte Heizungen/unangenehme Klimaanlage. Dies ist der einzige Unterschied zum Stichprobenmittel.

### 6.3.2 Fahrtantritt zwischen 5:00 und 5:59

PendlerInnen dieser Gruppe geben den Pkw auffallend selten als überwiegendes Verkehrsmittel an (N=12), bei den insgesamt am Arbeitsweg verwendeten Verkehrsmitteln wird der Pkw nicht seltener genannt. Demnach ist lediglich die Strecke bzw. die Zeit, welche im Pkw verbracht wird, geringer.

Im Stichprobenvergleich sind in der Gruppe, die zwischen fünf und sechs Uhr ihren Arbeitsweg antritt, auffallend viele aus den Regionen Laa an der Thaya/Mistelbach und Neusiedl/Bruck an der Leitha. Bei der Interpretation der genannten Barrieren ist daher festzuhalten, dass diese möglicherweise auch durch regionale Gegebenheiten mit beeinflusst sein können. PendlerInnen dieser Gruppe haben sowohl zur Arbeit als auch wieder nach Hause auffallend längere Fahrtzeiten, als dies im Stichprobenmittel der Fall ist.

**Abbildung 31** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - überwiegend verwendete Verkehrsmittel



## Barrieren

Bezieht man alle PendlerInnen in die Untersuchung der Barrieren im Zusammenhang mit dem Abfahrtszeitpunkt ein ergibt sich, dass diese Gruppe auffallend selten über Staus am Arbeitsweg, sowohl in der Wohnregion als auch in Wien, berichtet. Aufgeteilt nach überwiegendem Verkehrsmittel zeigen sich weder für die überwiegend mit dem Pkw- noch überwiegend mit der Bahn pendelnden ArbeitnehmerInnen auffällige Unterschiede. Es sei allerdings darauf hingewiesen, dass die Teilstichprobe der Pkw-PendlerInnen, welche zwischen fünf und sechs Uhr das Haus verlassen, mit N=12 sehr gering ist.

Hinsichtlich der Barrieren im Öffentlichen Verkehr berichten PendlerInnen, die Ihren Arbeitsweg zwischen fünf und sechs Uhr morgens antreten, auffallend häufig über defekte Heizungen/unangenehme Klimaanlage, dieser Unterschied ist auch nachweisbar, wenn man die Bahn-PendlerInnen im Stundenvergleich betrachtet.

Auch hinsichtlich der mangelnden Bequemlichkeit der Garnituren zeigt sich in dieser Gruppe eine besonders hohe Häufigkeit.

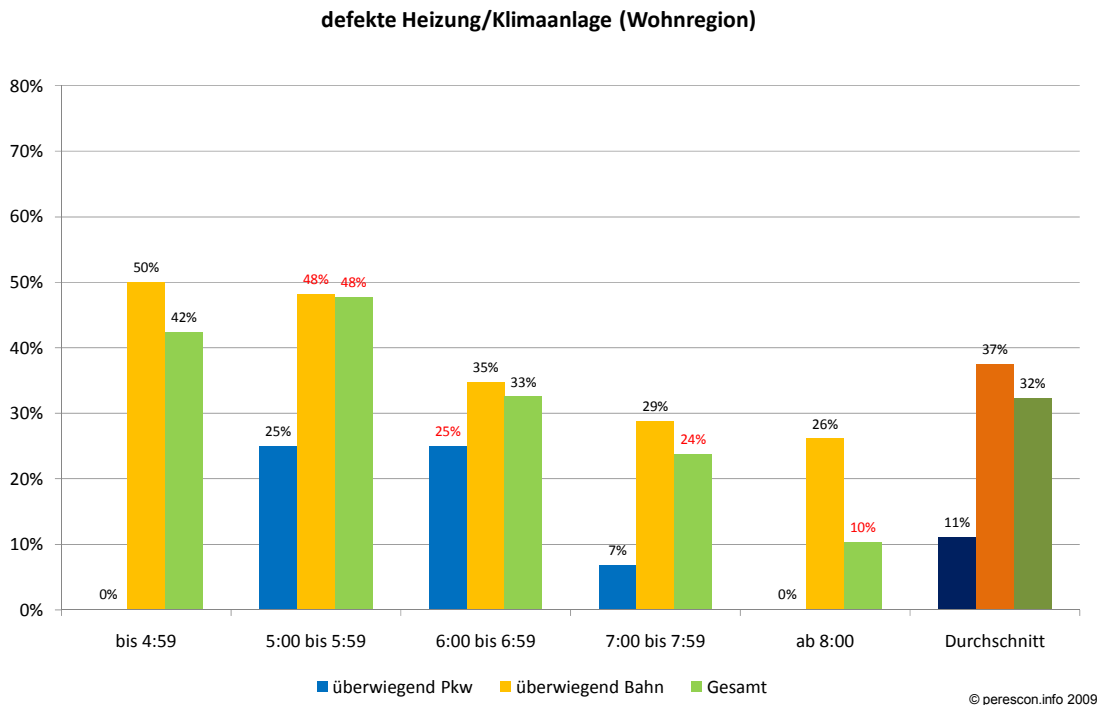
Ein unerwartetes Ergebnis ergibt sich hinsichtlich der Verspätungen – gerechnet über alle PendlerInnen zeigt sich kein auffälliges Ergebnis, bei der detaillierten Betrachtung nach überwiegend verwendetem Verkehrsmittel kommt es zu konträren Einschätzungen.

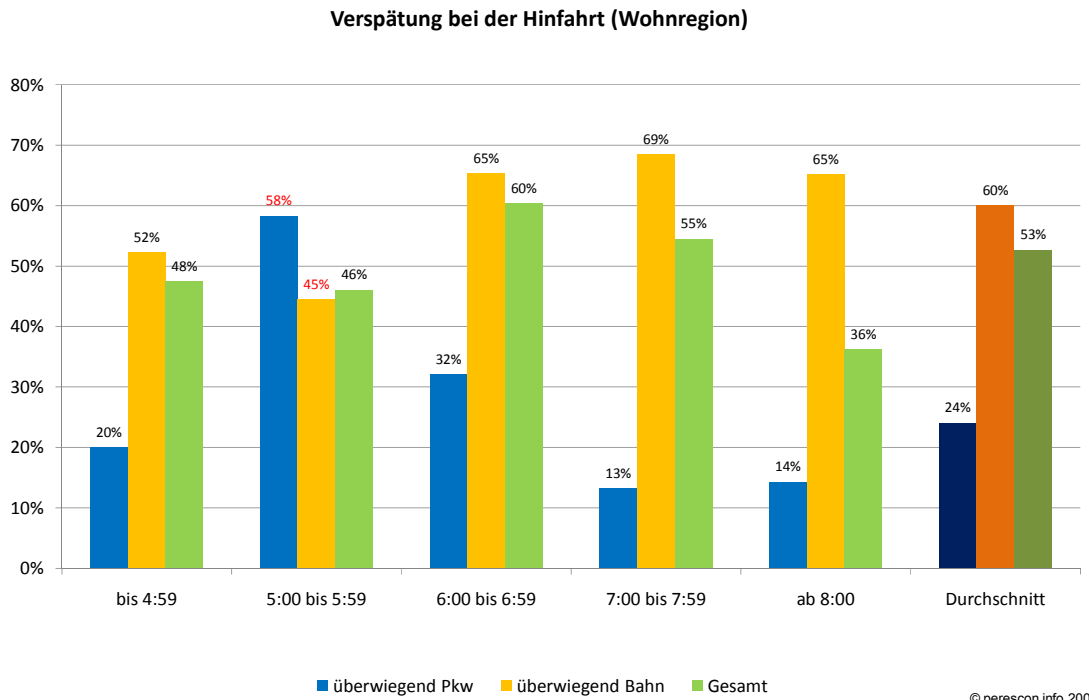
Unter allen Bahn-PendlerInnen geben jene, die zwischen fünf und sechs Uhr ihren Arbeitsweg antreten, Verspätungen bei der Fahrt in der Wohnregion in *auffallend geringem*



*Ausmaß* an, während unter allen Pkw-PendlerInnen ArbeitnehmerInnen dieser Zeitgruppe Verspätungen in *auffallend hohem Ausmaß* angeben!

**Abbildung 32** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - defekte Heizung/Klimaanlage im ÖV



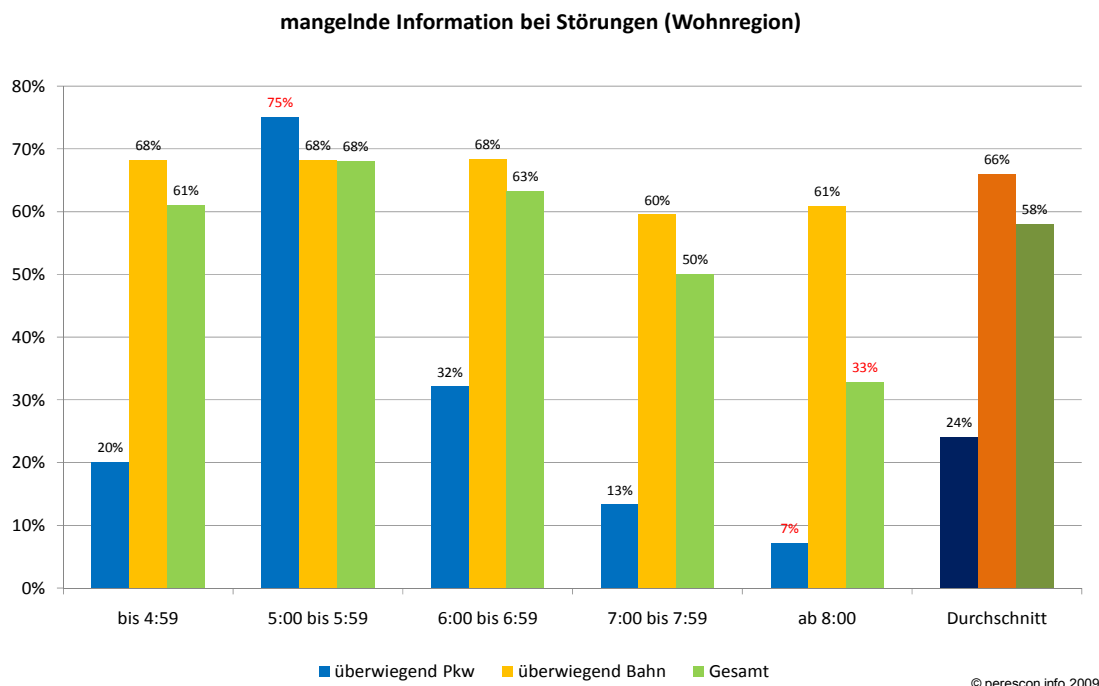
**Abbildung 33** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Verspätung bei der Hinfahrt

Dies kann mit großer Vorsicht als Indiz dafür gesehen werden, dass ein- oder auch mehrmalige Erlebnisse der Unzuverlässigkeit des Öffentlichen Verkehrsmittels als generelle Eigenheiten empfunden und gleichzeitig als Rechtfertigung, weiterhin den Pkw zu nutzen, herangezogen werden können. Unterstrichen wird dieses Postulat durch die auffällig hohe Nennung der Pkw-PendlerInnen, dass über Verspätung und Störung nicht ausreichend informiert wird.

Wie aus ersten Untersuchungen (vgl. Hader, 2009) bereits bekannt ist, verwenden Pkw-PendlerInnen nur in geringem Ausmaß andere Verkehrsmittel. Die oben geschilderten Aussagen können also durchaus eher auf kognitive Repräsentationen, als auf aktuell gemachte Erfahrungen zurückzuführen sein.

Die Pkw-PendlerInnen nennen nicht nur bei der Hinfahrt, sondern auch bei der Rückfahrt Verspätung bzw. nicht Einhaltung des Fahrplans auffallend häufig (50 Prozent im Gegensatz zu 20 Prozent im Durchschnitt).

Wie bei der Fahrt in der Wohnregion geben PendlerInnen dieser Gruppe auch bei der Fahrt in Wien Staus bei der Hinfahrt auffallend selten an. Insgesamt zeigt sich, dass defekte Heizungen/unangenehme Klimaanlage sowie unbequeme Garnituren in dieser PendlerInnengruppe auffallend häufig genannt werden.

**Abbildung 34** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - mangelnde Information bei Störungen**6.3.3** Fahrtantritt zwischen 6:00 und 6:59

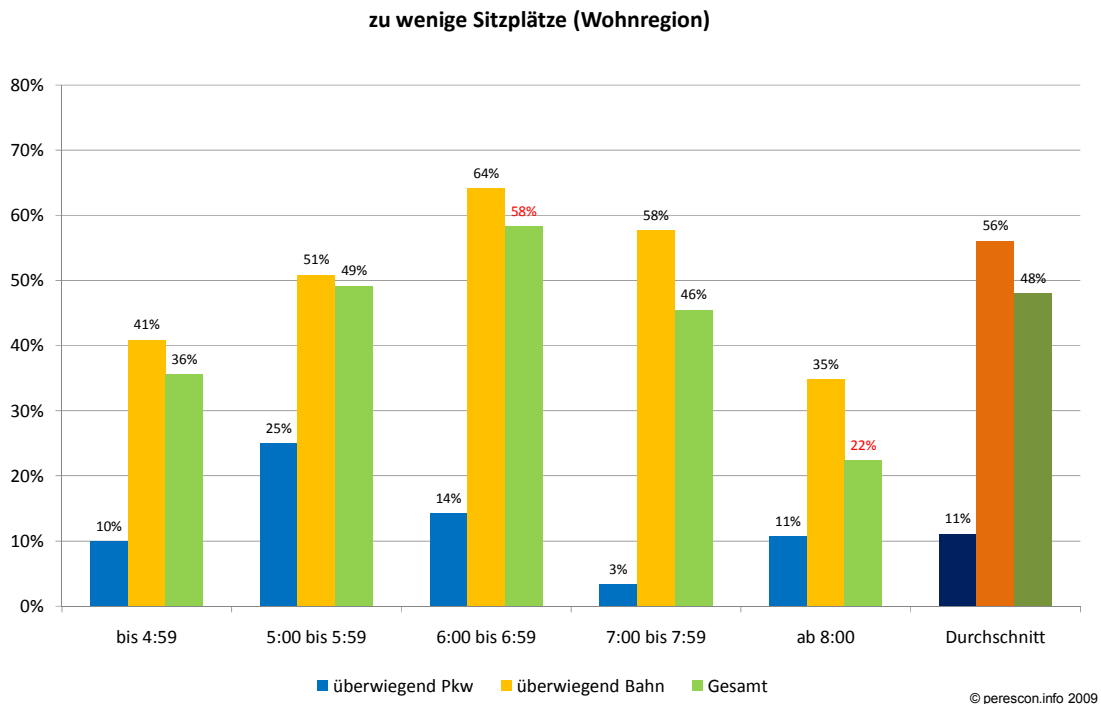
PendlerInnen dieser Gruppe nennen den Pkw auffallend selten als überwiegend verwendetes Verkehrsmittel. Bei den insgesamt am Arbeitsweg verwendeten Verkehrsmitteln wird die Bahn auffallend häufig genannt, ebenso die U-Bahn.

Im Gegensatz zur vorigen PendlerInnengruppe unterscheidet sich diese nicht in Bezug auf die Herkunft, d.h. hier ist lediglich die Wahl der Verkehrsmittel als Störvariable zu vermerken.

Hinzuweisen ist auch darauf, dass PendlerInnen dieser Gruppe auffallend längere Fahrtzeiten zur Arbeit und von dort wieder nach Hause haben, wenn auch der Unterschied nicht so stark ausgeprägt ist, wie in der vorigen Gruppe.

**Barrieren**

Über die gesamte Stichprobe verglichen berichten PendlerInnen, die zwischen sechs und sieben Uhr ihren Arbeitsweg antreten, auffallend häufig über ein mangelndes Angebot an Sitzplätzen bei der Fahrt in den Öffentlichen Verkehrsmitteln, sowohl in der Wohnregion als auch in Wien. Zwar sind mit 64 Prozent auch die Nennungen der Bahn-PendlerInnen in der Wohnregion höher als im Durchschnitt (56,1 Prozent), allerdings statistisch nicht signifikant. Bei der Fahrt in Wien zeigt sich bei der Analyse der Bahn-PendlerInnen eine statistisch auffallend häufigere Nennung von zu wenigen Sitzplätzen.

**Abbildung 35** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - zu wenig Sitzplätze

Pkw-PendlerInnen geben beim Umsteigen in Wien auffallend häufig ein mangelhaftes Angebot von Parkplätzen am Bahnhof/an der Haltestelle an. Nennen im Schnitt rund 17 Prozent aller Pkw-PendlerInnen diese Hürde, so sind es unter den Pkw-NutzerInnen, die ihren Arbeitsweg zwischen sechs und sieben Uhr antreten, über 32 Prozent. Die Generalisierbarkeit dieser Ergebnisse bedarf jedoch noch weiterer Untersuchungen, da die genannte Gruppe der Pkw-PendlerInnen nur 28 Befragte umfasst.

### 6.3.4 Fahrtantritt zwischen 7:00 und 7:59

Diese Gruppe unterscheidet sich, im Gegensatz zu den beiden vorangegangenen, nicht hinsichtlich des überwiegend verwendeten Verkehrsmittels, das heißt auffallende Abweichungen der Nennungen von Barrieren sollten hauptsächlich durch den Zeitpunkt des Fahrtantritts und nicht durch die Verkehrsmittelwahl verursacht sein. Lediglich hinsichtlich der Herkunft ist festzuhalten, dass auffallend wenige aus der Region Neusiedl/Bruck an der Leitha kommen. Zu erwarten wären 17 Befragungsteilnehmer, tatsächlich sind es jedoch nur sechs. In Anbetracht von 151 PendlerInnen in dieser Gruppe, kann allerdings nicht von einer zu erwartenden Verzerrung der Ergebnisse aufgrund der Herkunft gesprochen werden.

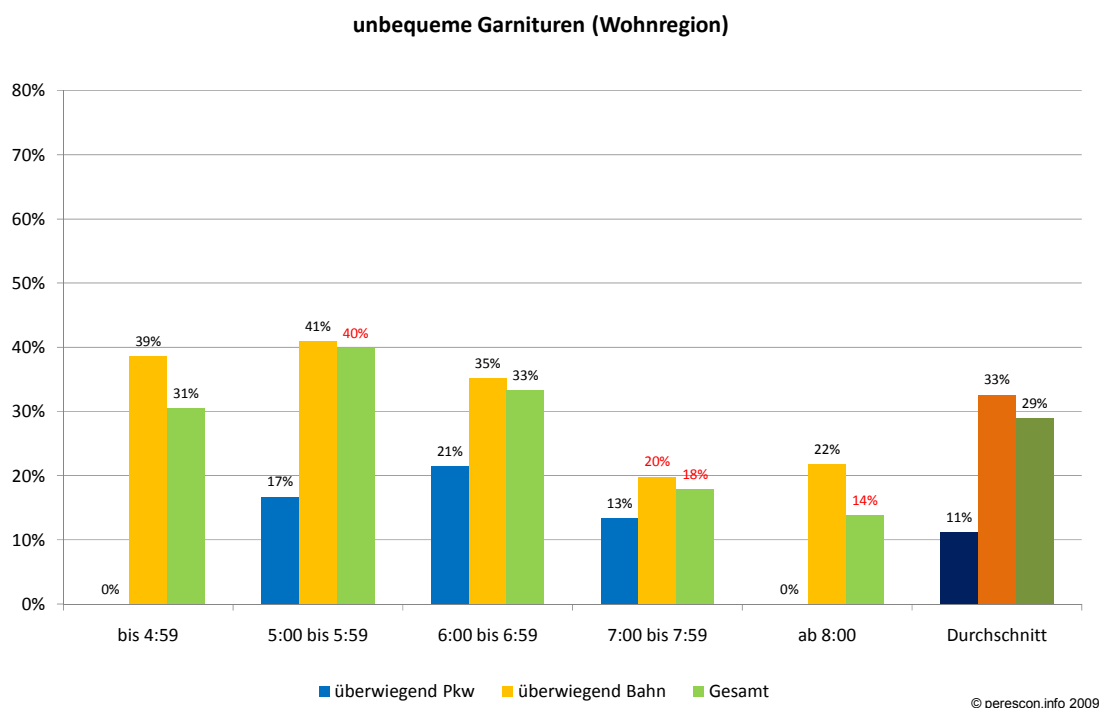
Festzustellen ist auch, dass PendlerInnen, die ihren Arbeitsweg zwischen sieben und acht Uhr morgens antreten, auffallend kurze Fahrtzeiten bei der Hin- und Rückfahrt haben. Dies

schlägt sich auch auf die angegebenen Kosten nieder, diese liegen im Schnitt um etwa fünf bis neun Euro unter dem Stichprobendurchschnitt, wie auch in Abbildung 29 erkennbar ist.

## Barrieren

Die Fahrt mit dem ÖV dürfte in dieser Gruppe etwas angenehmer empfunden werden, als zu anderen Fahrtzeiten. So werden defekte Heizungen/unbequeme Klimaanlage von PendlerInnen, die ihre Fahrt zwischen 7:00 und 7:59 Uhr antreten, tendenziell seltener genannt. Besonders auffallend ist die geringe Häufigkeit der Aussage „unbequeme Garnituren“, dieser Unterschied ist auch bei der Untersuchung der Gruppe der Bahn-PendlerInnen nachweisbar.

**Abbildung 36** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - unbequeme Garnituren



Bei der Weiterfahrt in Wien werden Staus bei der Hinfahrt in dieser Gruppe tendenziell häufiger berichtet. Pkw-PendlerInnen, welche ihre Fahrt zwischen sieben und acht Uhr beginnen, berichten zu 80 Prozent über diese Hürde, allerdings ist der Unterschied zu den anderen Fahrtzeiten nicht statistisch auffällig, denn Pkw-NutzerInnen geben diese Hürde im Durchschnitt zu 69% als störend an.

In der Gesamtauswertung werden von PendlerInnen dieser Gruppe mangelnde Information über Verspätungen und Störungen auffallend selten genannt. Betrachtet man den zeitlichen Verlauf, so wird diese Aussage vor acht Uhr zu ca. 40 Prozent genannt, danach

sinkt die Häufigkeit dieser Aussage auf rund 20 bis 25 Prozent (siehe Abbildung 34 auf Seite 80).

Nennungen über unbequeme Garnituren werden bei PendlerInnen, die ihre Fahrt zwischen sieben und acht Uhr morgens antreten, in statistisch auffallend geringem Ausmaß genannt, dies sowohl beim Vergleich über die Gesamtstichprobe als auch bei den Bahn-PendlerInnen. Eine tendenziell geringere Nennung von Verspätungen findet sich ausschließlich im Vergleich innerhalb der Gesamtgruppe. In der Gruppe der Bahn-PendlerInnen unterscheiden sich PendlerInnen, die ihren Arbeitsweg zwischen sieben und acht Uhr antreten, in der Häufigkeit der Nennung von Verspätungen und Störungen nicht von ihren Kollegen, die zu anderen Zeiten ihren Arbeitsweg antreten.

### **6.3.5 Fahrtantritt ab 8:00**

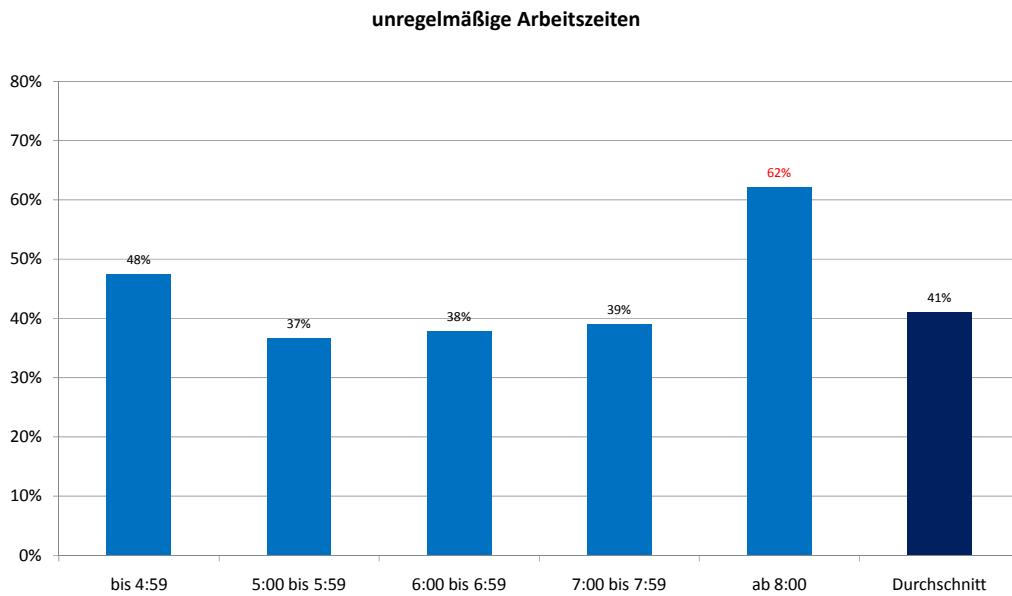
In der Gruppe der ArbeitnehmerInnen, welche ab acht Uhr ihren Arbeitsweg antreten, verwenden auffallend viele den Pkw und wenige die Bahn als überwiegendes Verkehrsmittel, wie in Abbildung 31 auf Seite 77 ersichtlich ist. Verwenden im Stichprobendurchschnitt etwa 18 Prozent den Pkw für die überwiegende Strecke am Arbeitsweg, so sind es in der vorliegenden Gruppe mit rund 55 Prozent mehr als drei Mal so viele. Auch bei den insgesamt am Arbeitsweg verwendeten Verkehrsmitteln (mehrere Nennungen möglich) finden sich auffallend viele, die den Pkw angeben. Die Bahn bzw. Schnellbahn wird auffallend selten genannt, ebenso die Verwendung der U-Bahn (siehe Abbildung 28 auf Seite 75). Demgemäß ist davon auszugehen, dass sich MIV bezogene Unterschiede gehäuft finden lassen, ÖV-spezifische Barrieren, insbesondere solche die nur direkt im Rahmen der Verkehrsmittelbenützung erfahrbar sind, sollten daher eher in geringerem Maße auftreten.

Auffällig hinsichtlich der weiteren erhobenen Merkmale ist, dass PendlerInnen dieser Gruppe zu 62 Prozent und damit auffallend häufig angeben, unregelmäßige Arbeitszeiten zu haben (der Durchschnitt liegt bei 41 Prozent).

PendlerInnen dieser Gruppe haben die auffallend kürzesten Arbeitswege, ein Umstand, der auch damit zusammenhängen dürfte, dass sie im Durchschnitt nur 1,5 Verkehrsmittel verwenden, während in der Regel zwei in Anspruch genommen werden.

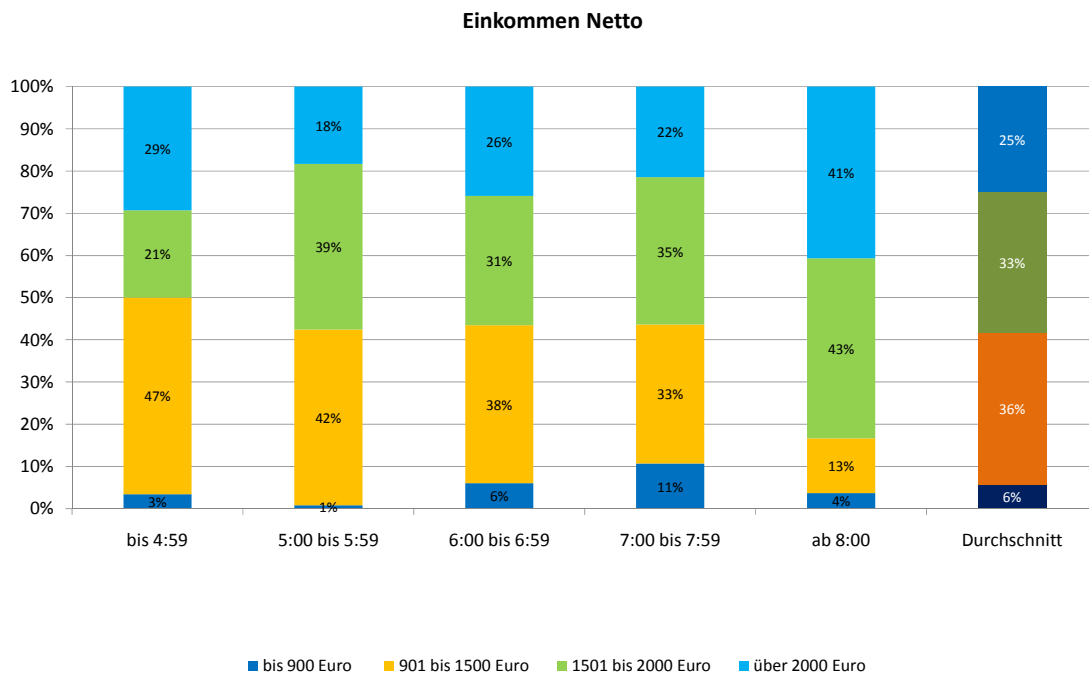
PendlerInnen, die ihren Arbeitsweg nach acht Uhr morgens antreten, zählen in der vorliegenden Befragung zu den Topverdienern, sie unterscheiden sich nicht in den angegebenen Kosten für den Arbeitsweg. Hinsichtlich der Herkunft ist festzustellen, dass PendlerInnen aus der Region Retz/Hollabrunn/Stockerau unterrepräsentiert sind.

**Abbildung 37** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - unregelmäßige Arbeitszeiten



© perescon.info 2009

**Abbildung 38** Fahrtantritt bei der Hinfahrt – Einkommen



© perescon.info 2009

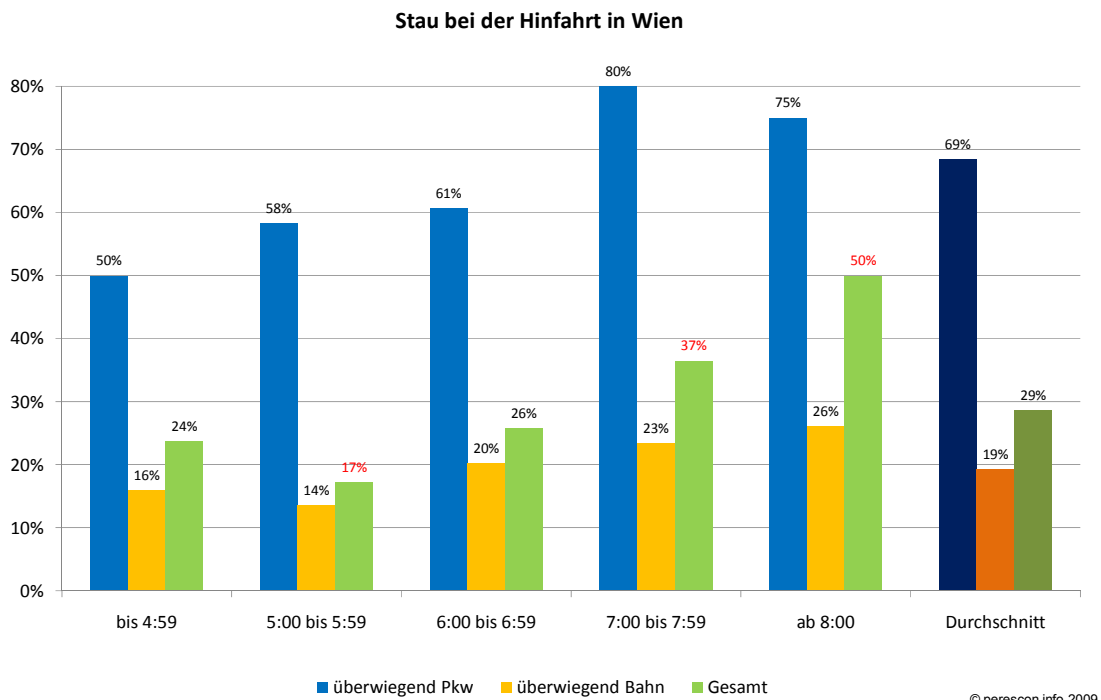
## Barrieren

Über alle PendlerInnen betrachtet berichten ArbeitnehmerInnen, die ihren Arbeitsweg nach acht Uhr antreten, erwartungsgemäß häufig über Staus bei der Autofahrt in der Wohnregion. Dieser Unterschied ist sicherlich durch den hohen MIV Anteil in dieser Gruppe verursacht, denn innerhalb der Pkw-PendlerInnen ist die häufigere Nennung von Staus nicht nachweisbar.

ÖV-spezifische Barrieren (mangelnde Information, mangelnde Sitzplätze, defekte Heizung/Klimaanlage und unbequeme Garnituren) werden auffallend selten genannt. Diese Ergebnisse zeigen sich aber nur beim Vergleich über die Gesamtstichprobe, innerhalb der Bahn-PendlerInnen kommt es nicht zu signifikant besseren Beurteilungen. Es ist somit zu befürchten, dass die positive Bilanz für den ÖV in dieser Gruppe lediglich durch den massiv hohen Anteil an MIV-NutzerInnen zustande kommt.

Einzig mangelnde Stellplatzangebote für Fahrräder werden in dieser Gruppe der Bahn-PendlerInnen auffallend häufig als Barrieren beim Umsteigen in der Wohnregion genannt.

**Abbildung 39** Fahrtantritt bei der Hinfahrt - Stau in Wien



Ein weitgehend übereinstimmendes Bild zeigt sich bei der Fahrt in Wien, auch hier berichten Bahn-PendlerInnen, welche nach acht Uhr ihre Fahrt antreten, auffallend häufig über mangelndes Stellplatzangebot für Fahrräder. Weitere Barrieren werden für die



Teilstichprobe der Bahn-PendlerInnen nicht in auffällig unterschiedlichem Ausmaß genannt. Betrachtet man die gesamte Stichprobe, so wird Stau bei der Fahrt in Wien auffallend häufig genannt, ebenso unübersichtliche Kreuzungsbereiche und schlechte Verkehrsorganisation. ÖV bezogene Barrieren, wie mangelnde Information und zu wenige Sitzplätze, werden auffallend selten genannt. Wiederum sind genannte Unterschiede innerhalb der Gruppe der Bahn-PendlerInnen nicht feststellbar. Demnach kann nicht auf ein besseres ÖV Angebot geschlossen werden.

## **6.4 Fahrtantritt bei der Rückfahrt**

In der vorliegenden Befragung wurde ergänzend zur Hinfahrt auch erhoben, wann ArbeitnehmerInnen in der Regel ihre Heimfahrt antreten, Abbildung 40 gibt die Originalangaben wieder. Wie auch morgens zeigen sich sehr feine Abstufungen in den Angaben des Antritts der Fahrten nach Hause.

### **6.4.1 Zusammenfassung**

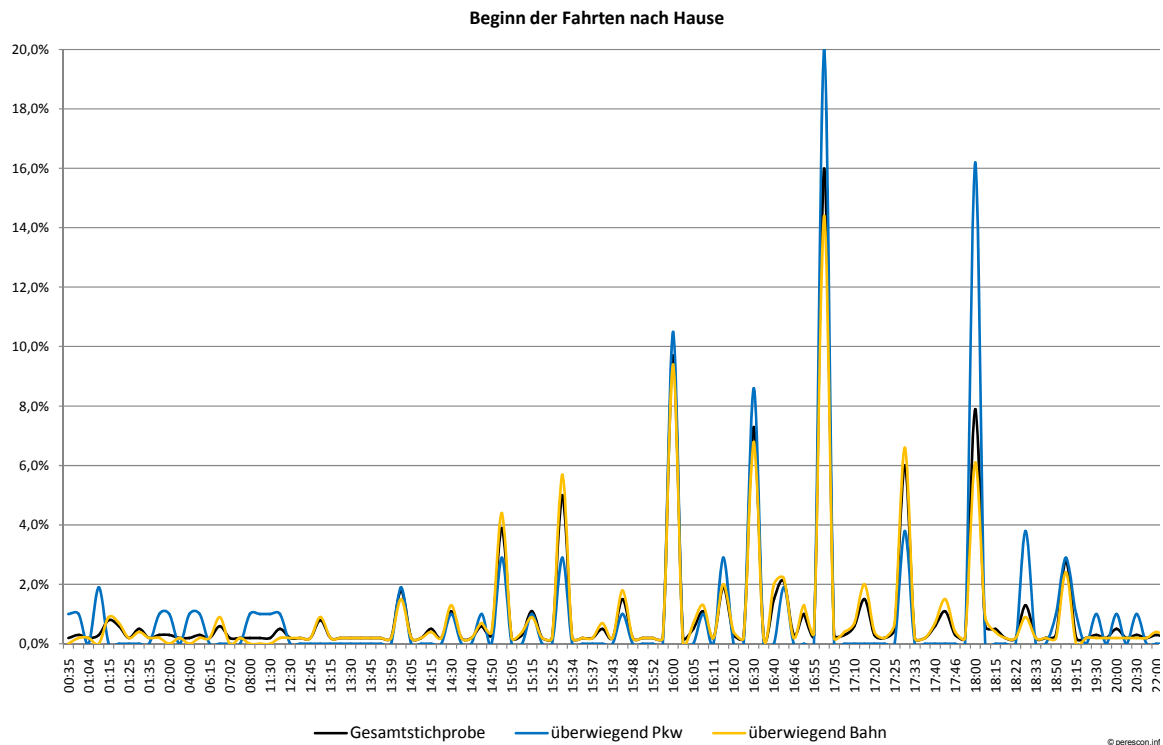
Insgesamt sind die Gruppen der Heimfahrt weniger dazu geeignet, unterschiedliche Arbeitsweg-Barrieren zu identifizieren. Dies kann einerseits an der Art der Befragung liegen, andererseits auch daran, dass Barrieren bei der Heimfahrt nicht so sehr ins Gewicht fallen, wie dies morgens in der Antizipation eines bevorstehenden Arbeitstages der Fall ist.

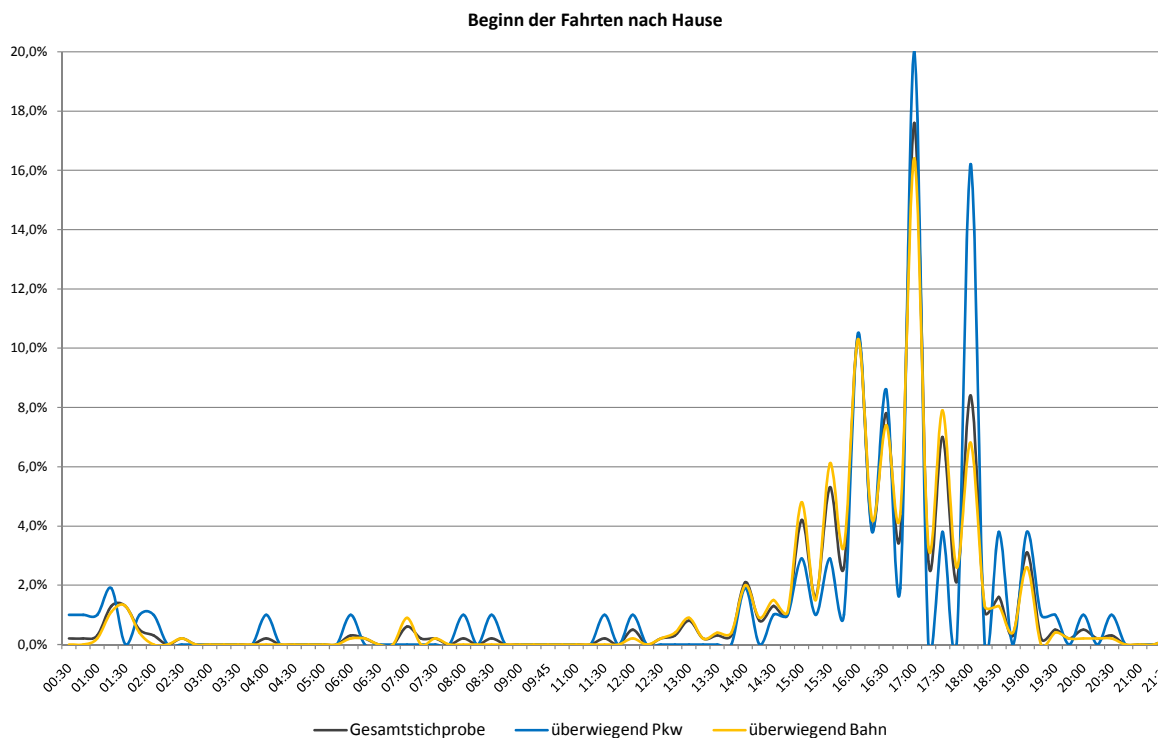
Auffallend ist, dass PendlerInnen, die ihre Heimfahrt vor 15 Uhr antreten, ein deutlich geringeres Einkommen als ihre Kollegen erzielen.

PendlerInnen, die ihre Heimfahrt nach 19 Uhr antreten, berichten sehr häufig (66 Prozent) über unregelmäßige Arbeitszeiten, in der Vergleichsgruppe sind es nur 37 Prozent. Sie sind bei ihrer Heimfahrt in auffallend geringem Ausmaß mit unbequemen Zuggarnituren konfrontiert.

## 6.5 Beginn der Fahrten nach Hause - Kategorienbildung

Abbildung 40 Fahrtantritt bei der Rückfahrt – Rohdaten



**Abbildung 41** Fahrtantritt bei der Rückfahrt - Messintervall 15 Minuten

Um die Verteilung der Rückfahrten besser zu veranschaulichen, wurde das Messintervall, wie in Abschnitt 6.2 in 15 Minuten Intervalle unterteilt (vgl. Abbildung 41).

Analog zur Vorgehensweise der Gruppenzuordnung bei der Hinfahrt wurden auch für die Fahrt von der Arbeit nach Hause Gruppen gebildet. Aufgrund der größeren Streuung der Zeitpunkte (vgl. Tabelle 28) wurde entschieden, sechs Zeitintervalle zu erfassen und miteinander zu vergleichen. Die endgültigen Zuordnungen und Zeitintervalle sind in Tabelle 29 zusammengefasst.

**Tabelle 28** Fahrtantritt bei der Rückfahrt - Quartile

Quartile Abfahrt Abends	Mittelwert	N	Standardabweichung	Minimum	Maximum
1	11:49	156	5:12	0:20	15:30
2	16:09	153	0:16	15:34	16:35
3	16:59	154	0:09	16:40	17:25
4	18:15	155	0:54	17:30	22:45
Insgesamt	15:47	618	3:35	0:20	22:45

**Tabelle 29      Fahrtantritt bei der Rückfahrt - Stundenkategorien**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
bis 14:59	89	11,4	14,4	14,4
15:00 bis 15:59	87	11,2	14,1	28,5
16:00 bis 16:59	165	21,2	26,7	55,2
17:00 bis 17:59	175	22,5	28,3	83,5
18:00 bis 18:59	70	9,0	11,3	94,8
ab 19:00	32	4,1	5,2	100,0
Gesamt	618	79,3	100,0	
fehlend System	161	20,7		
Insgesamt	779	100,0		

### 6.5.1 Fahrtantritt bis 14:59

Hinsichtlich möglicher Störeinflüsse (Verkehrsmittelwahl) zeigen sich keine auffallenden Ergebnisse. PendlerInnen dieser Gruppe erzielen ein deutlich geringes Einkommen.

#### Barrieren

ArbeitnehmerInnen, die ihre Heimfahrt vor 15 Uhr antreten, unterscheiden sich nicht von ihren Kollegen, die zu anderen Fahrtzeiten ihre Heimfahrt beginnen, in der Nennung der Häufigkeiten der Barrieren am Arbeitsweg. Dies trifft sowohl auf den Vergleich über die gesamte Stichprobe als auch innerhalb der Pkw- und innerhalb der Bahn-Pendler zu. Insofern ist es mit keinen Vor- oder Nachteilen verbunden, vor 15 Uhr wieder nach Hause zu fahren. Lediglich über zu wenige Sitzplätze berichtet die vorliegende Gruppe tendenziell seltener.

### 6.5.2 Fahrtantritt zwischen 15:00 bis 15:59

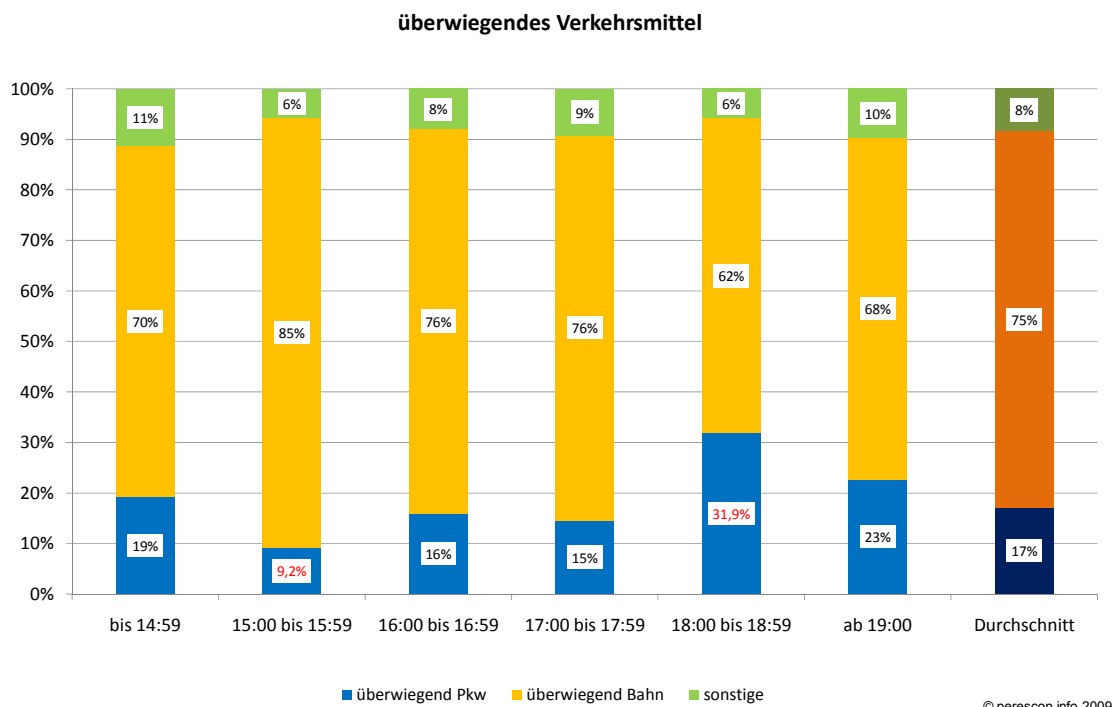
In dieser Gruppe befinden sich auffallend wenige, die für ihre Heimfahrt überwiegend den Pkw verwenden (Bahn wird zwar häufiger verwendet, der Unterschied ist statistisch jedoch nicht auffallend). Hinsichtlich der insgesamt am Arbeitsweg verwendeten Verkehrsmittel wurden keine Unterschiede gefunden, d.h. lediglich die Entfernung, welche mit den Verkehrsmitteln zurückgelegt wird, dürfte im Durchschnitt unterschiedlich sein.

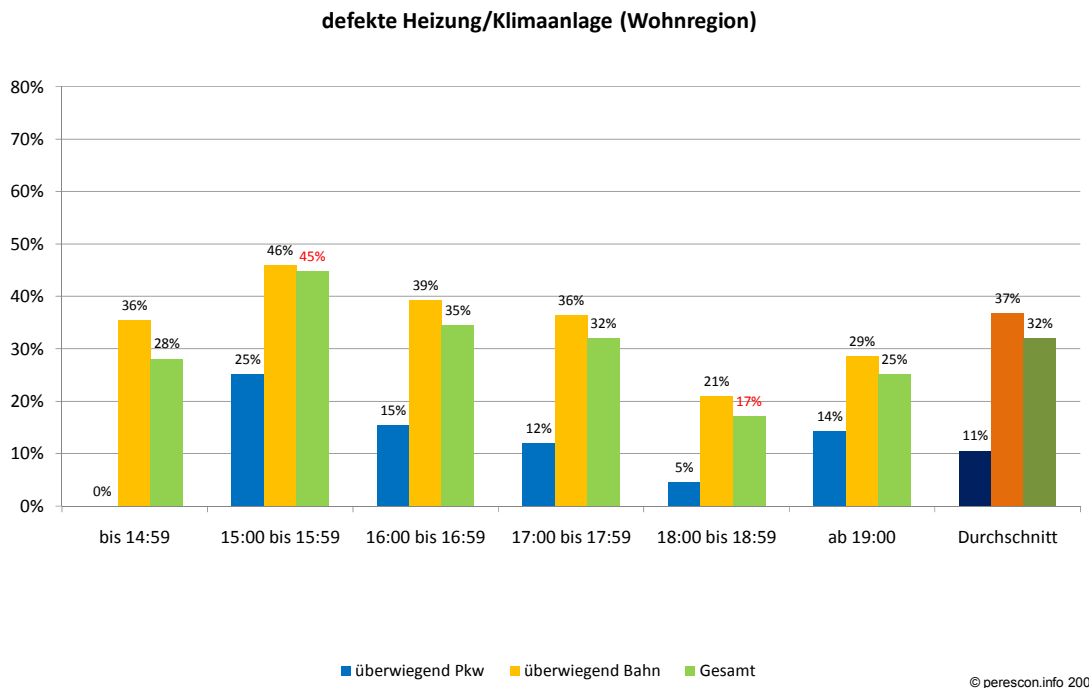
Wohl aufgrund der auffallend wenigen MIV-PendlerInnen findet sich in dieser Gruppe auffallend selten die Aussage zu versuchen, Kosten durch Wechsel des Verkehrsmittels zu senken.

## Barrieren

Defekte Heizungen/unangenehme Klimaanlage werden in dieser Gruppe auffallend oft genannt – zwar nennen auch Bahn-NutzerInnen diese Hürde mit rund 46 Prozent sehr häufig, der Unterschied ist jedoch nicht signifikant, da Bahn-NutzerInnen diese Erfahrung (egal wann sie fahren) im Durchschnitt mit 37 Prozent in einem sehr hohen Ausmaß angeben.

**Abbildung 42 Fahrtantritt bei der Rückfahrt - überwiegend verwendete Verkehrsmittel**



**Abbildung 43** Fahrtantritt bei der Rückfahrt - defekte Heizung/Klimaanlage

### 6.5.3 Fahrtantritt zwischen 16:00 bis 16:59

Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl wurden keine Unterschiede zu den ArbeitnehmerInnen gefunden, die ihre Heimfahrt zu anderen Zeitintervallen beginnen.

#### Barrieren

Gefährlicher Straßenabschnitt wird in dieser PendlerInnengruppe auffallend häufig genannt, der Vergleich innerhalb der Pkw-PendlerInnen kommt zwar mit 15 Prozent zu einem noch höheren Prozentsatz, aber der Unterschied ist wohl aufgrund der kleinen Teilstichprobe (N= 26) nicht auffällig.

Die Analyse der weiteren Barrieren weist auf keine auffälligen Unterschiede zu PendlerInnen hin, welche zu anderen Zeiten ihre Heimfahrt beginnen.

### 6.5.4 Fahrtantritt zwischen 17:00 bis 17:59

Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl ergaben sich keine Unterschiede zu den anderen PendlerInnengruppen.

## Barrieren

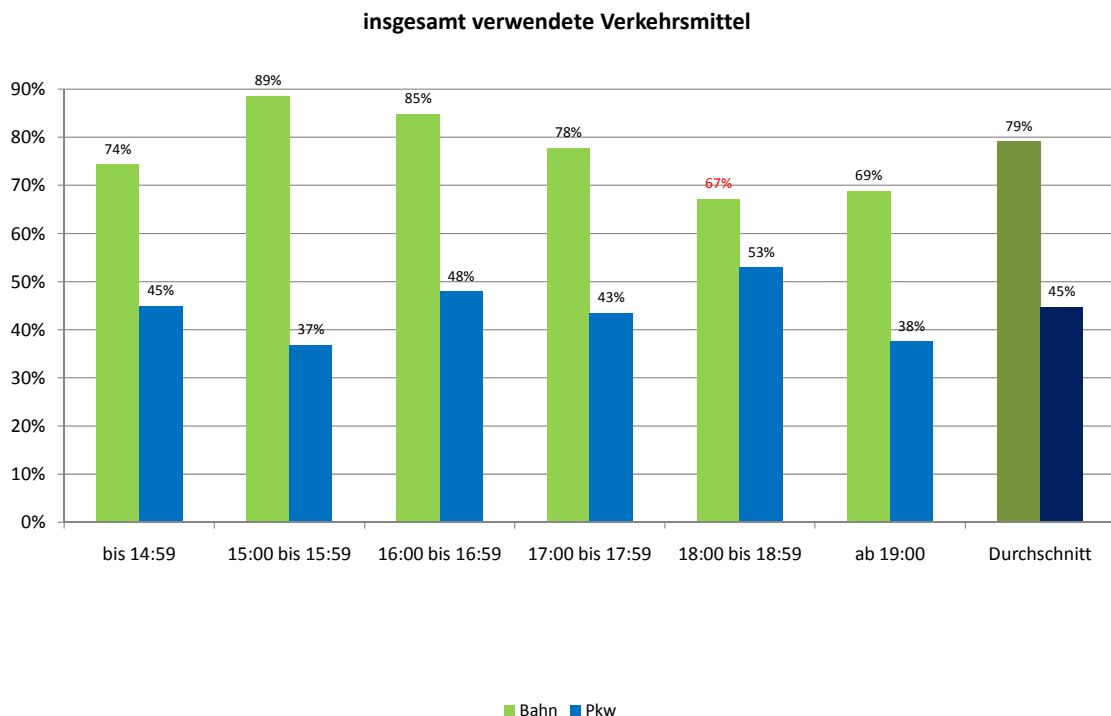
Im Auftreten der Häufigkeiten der Arbeitsweg-Barrieren wurden in der Gruppe der PendlerInnen, die ihre Heimfahrt zwischen 17 und 18 Uhr antreten, keine Unterschiede gefunden. Auch der Vergleich innerhalb der Pkw- sowie der Bahn-PendlerInnen zeigte keine auffälligen Unterschiede zu PendlerInnen, die ihre Heimfahrt zu anderen Zeitpunkten antreten.

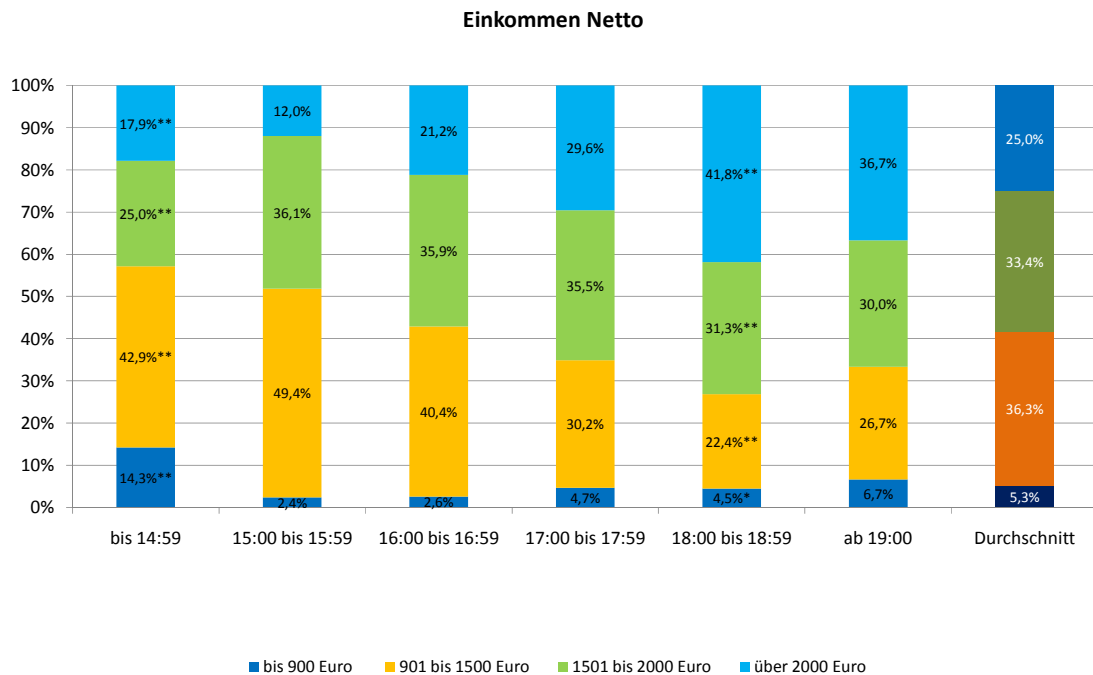
### 6.5.5 Fahrtantritt zwischen 18:00 bis 18:59

PendlerInnen dieser Gruppe verwenden für die überwiegende Strecke mit rund 32 Prozent auffallend häufig den Pkw (kein Unterschied zu den Angaben der Bahn Nutzung). Bei den insgesamt verwendeten Verkehrsmitteln wird die Bahn auffallend seltener genannt (vgl. Abbildung 42 und Abbildung 44).

PendlerInnen dieser Gruppe berichten auffallend häufig davon, unregelmäßige Arbeitszeiten zu haben – wird diese Aussage im Durchschnitt zu rund 37 Prozent gemacht, so sind es in der vorliegenden Gruppe rund 51 Prozent. PendlerInnen dieser Gruppe erzielen ein auffallend hohes Einkommen.

**Abbildung 44** Fahrtantritt bei der Rückfahrt - verwendete Verkehrsmittel



**Abbildung 45** Fahrtantritt bei der Rückfahrt – Einkommen

## Barrieren

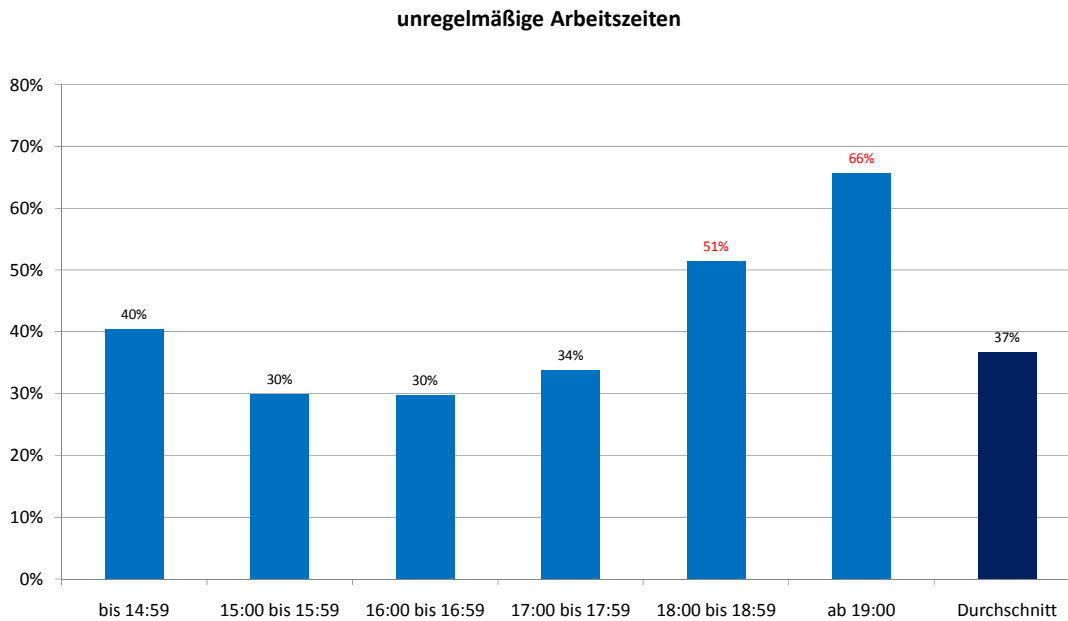
PendlerInnen dieser Gruppe berichten bei der ÖV-Fahrt in ihrer Wohnregion auffallend selten über defekte Heizungen/unangenehme Klimaanlage. Auch unter den Bahn-PendlerInnen wird in dieser Gruppe mit 20,9 Prozent die geringste Häufigkeit gemessen, jedoch ist dieser Wert in der Gruppe der Bahn-PendlerInnen statistisch nicht auffallend geringer, als zu anderen Fahrtzeitpunkten. Die Untersuchungen der weiteren Barrieren liefern keinerlei statistisch auffallende Unterschiede.

### 6.5.6 Fahrtantritt ab 19:00

Bei den PendlerInnen, die ihre Heimfahrt nach 19 Uhr antreten, wurden keine Auffälligkeiten in der Verkehrsmittelwahl gefunden. Während im Durchschnitt rund 37 Prozent der Befragten angeben, unregelmäßige Arbeitszeiten zu haben, sind es in dieser Gruppe mit rund 66 Prozent auffallend viele.

Die Flexibilität in Form von unregelmäßigen Arbeitszeiten schlägt sich allerdings nicht in höherem Einkommen nieder, wie dies in der vorigen Gruppe der Fall war.



**Abbildung 46** Fahrtantritt bei der Rückfahrt - unregelmäßige Arbeitszeiten

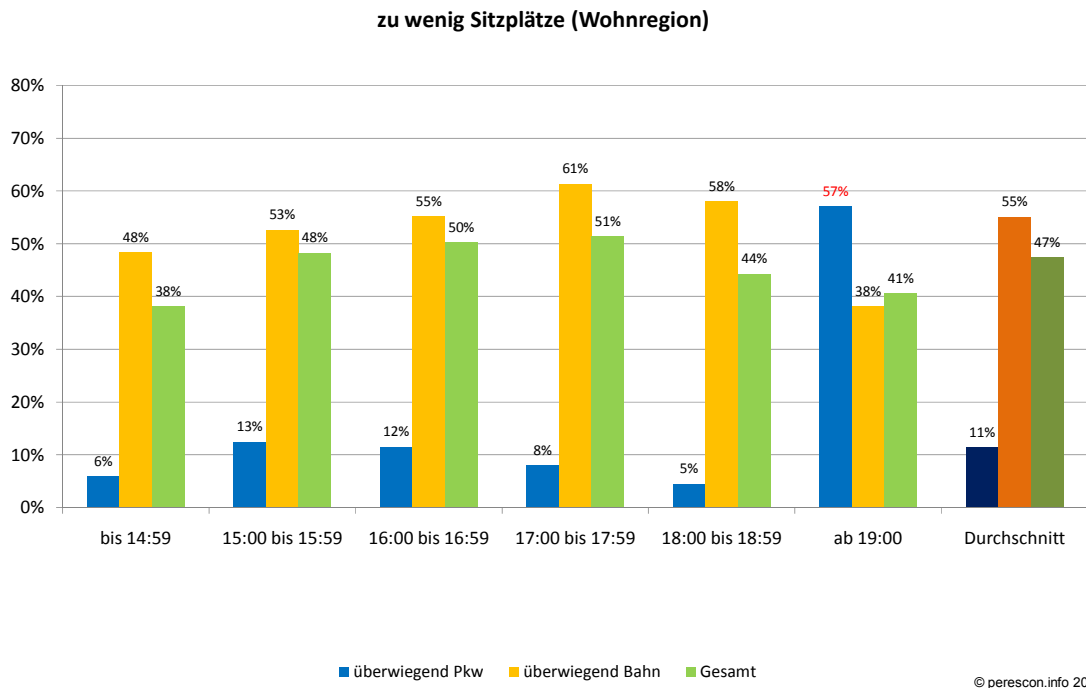
© perescon.info 2009

## Barrieren

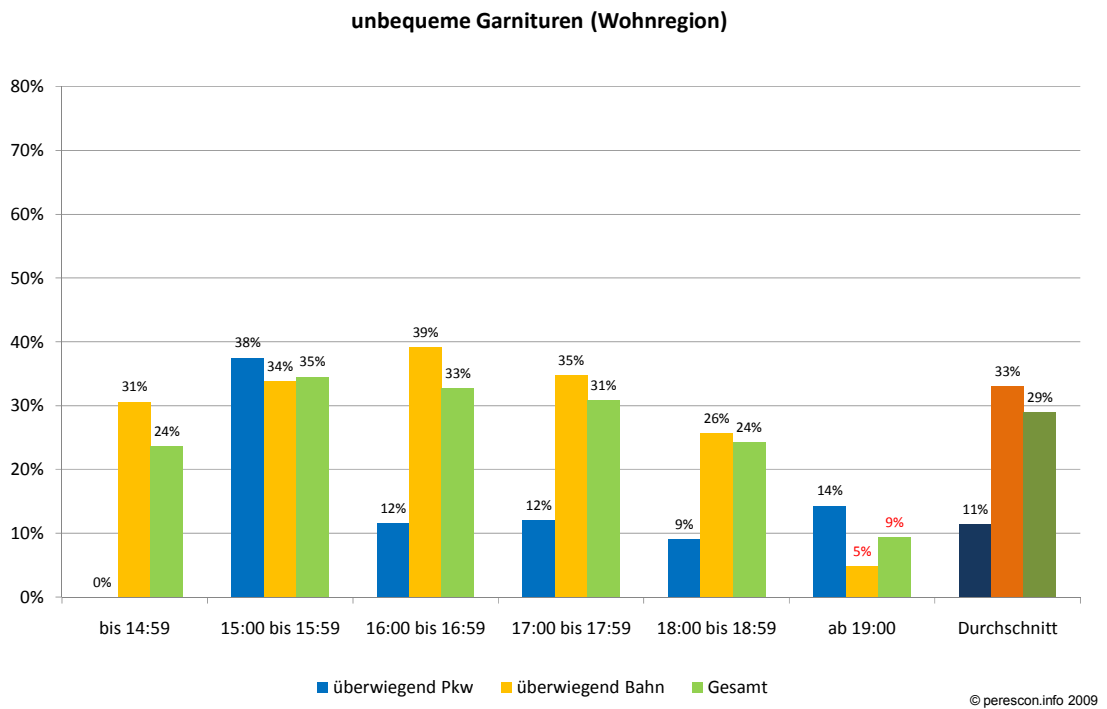
Hinsichtlich der Arbeitsweg-Barrieren zeigt sich, dass Pkw-NutzerInnen auffallend häufig über mangelndes Sitzplatz-Angebot berichten (57 Prozent). Dieses Ergebnis basiert jedoch auf einer Teilstichprobe von sieben Befragungsteilnehmern und bedarf weiterer Untersuchungen.

Auffallend ist, dass in dieser Gruppe, sowohl über den Gesamtvergleich als auch innerhalb der Bahn-PendlerInnen, auffallend selten über unbequeme Garnituren berichtet wird.

**Abbildung 47** Fahrtantritt bei der Rückfahrt - zu wenig Sitzplätze



**Abbildung 48** Fahrtantritt bei der Rückfahrt - unbequeme Garnituren



In Wien berichten Pkw-PendlerInnen auffallend häufig über gefährliche Straßenabschnitte.



# 7. Tabellenanhang

## 7.1 Tabellen – Pendlerinnen und Pendler

**Tabelle 30**      **Geschlecht - Beginn der Fahrt zur Arbeit**

				Gültige	Kumulierte
Wert		N	Prozent	Prozente	Prozente
1 =	bis 4:59	25		7,1	
2 =	5:00 bis 5:59	67		18,9	
3 =	6:00 bis 6:59	144		40,7	
4 =	7:00 bis 7:59	93		26,3	
5 =	ab 8:00	25		7,1	
	Gesamt	354		100,0	
	fehlend				
	Gesamt				

				Gültige	Kumulierte
Wert		N	Prozent	Prozente	Prozente
1 =	bis 4:59	34		12,1	
2 =	5:00 bis 5:59	58		20,6	
3 =	6:00 bis 6:59	96		34,0	
4 =	7:00 bis 7:59	62		22,0	
5 =	ab 8:00	32		11,3	
	Gesamt	282		100,0	
	fehlend				
	Gesamt				

<b>Vergleich</b>		Median	MW	SD	p-Wert	sign.
	Pendlerinnen	3	3,07	1,17	,031	+
	Pendler	3	3,00	1,01		

**Tabelle 31**      **Geschlecht - Beginn der Fahrt nach Hause**

<b>Pendlerinnen</b>				Gültige	Kumulierte
Wert		N	Prozent	Prozente	Prozente
1 =	bis 14:59	52		15,4	
2 =	15:00 bis 15:59	59		17,5	
3 =	16:00 bis 16:59	89		26,3	
4 =	17:00 bis 17:59	88		26,0	
5 =	18:00 bis 18:59	34		10,1	
6 =	ab 19:00	16		4,7	
	Gesamt	338		100,0	
	fehlend				
	Gesamt				

<b>Pendler</b>				Gültige	Kumulierte
Wert		N	Prozent	Prozente	Prozente
1 =	bis 14:59	37		13,5	
2 =	15:00 bis 15:59	28		10,2	
3 =	16:00 bis 16:59	75		27,3	
4 =	17:00 bis 17:59	84		30,5	
5 =	18:00 bis 18:59	35		12,7	
6 =	ab 19:00	16		5,8	
	Gesamt	275		100,0	
	fehlend				
	Gesamt				

<b>Vergleich</b>		Median	MW	SD	p-Wert	sign.
	Pendlerinnen	3	3,12	1,36	,131	n
	Pendler	3	3,36	1,37		

## 7.1.1 Barrieren in der Wohnregion

**Tabelle 32 Geschlecht - Barrieren bei der Autofahrt in der Wohnregion**

	Pendlerinnen		Pendler		Phi	alpha	sign
	N	Prozent	N	Prozent			
Staubildung Hinfahrt	99	23,2	94	27,7	-,052	,155	n
Staubildung Rückfahrt	87	20,4	82	24,2	-,046	,220	n
gefährlicher Straßenabschnitt	31	7,3	21	6,2	,021	,665	n
unübersichtlicher Kreuzungsbereich	12	2,8	5	1,5	,045	,323	n
Baustellen, Umleitungen	59	13,8	45	13,3	,008	,915	n
schlechte Verkehrsorganisation	51	11,9	42	12,4	-,007	,911	n
N	427	100,0	339	100,0			

**Tabelle 33 Geschlecht - Barrieren beim Umsteigen in Bus und Bahn**

	Pendlerinnen		Pendler		Phi	alpha	sign.
	N	Prozent	N	Prozent			
Das Parkplatzangebot am Bahnhof / an der Haltestelle ist mangelhaft.	118	27,6	70	20,6	,081	,028	+
Die Park and Ride-Anlage ist zu klein bzw. überlastet.	102	23,9	72	21,2	,031	,435	n
Das Stellplatzangebot für Fahrräder am Bhf/an der Haltestelle. ist mangelhaft.	34	8,0	40	11,8	-,065	,085	n
Der Bahnhof ist kompliziert und unbequem zu erreichen.	26	6,1	27	8,0	-,037	,319	n
Es gibt keinen Lift bzw keine Rolltreppe.	97	22,7	51	15,0	,097	,008	++
Beim Warten am Bahnsteig bin ich Wind und Wetter ausgesetzt.	190	44,5	132	38,9	,056	,123	n
Der Bahnsteig ist unübersichtlich.	18	4,2	11	3,2	,025	,569	n
Über Verspätungen oder Störungen wird nur mangelhaft informiert.	234	54,8	188	55,5	-,007	,884	n
N	427						

**Tabelle 34** Geschlecht - Barrieren bei der Fahrt im ÖV in der Wohnregion

	Pendlerinnen		Pendler		Phi	alpha	sign
	N	Prozent	N	Prozent			
zu geringes Zug-, Busangebot	187	43,8	126	37,2	,067	,065	n
Fahrplanmängel bei der Hinfahrt	114	26,7	115	33,9	-,078	,032	+
Fahrplanmängel bei der Rückfahrt	139	32,6	118	34,8	-,024	,538	n
Verspätungen, Nichteinhaltung des Fahrplans bei der Hinfahrt	222	52,0	175	51,6	,004	,942	n
Verspätung, Nichteinhaltung des Fahrplans bei der Rückfahrt	204	47,8	156	46,0	,017	,662	n
zu wenig Sitzplätze im Zug, Bus	219	51,3	141	41,6	,096	,009	++
defekte Heizungen, unangenehme Klimaanlage	167	39,1	78	23,0	,171	,000	++
unbequeme Garnituren	111	26,0	97	28,6	-,029	,462	n
N							

### 7.1.2 Barrieren in Wien

**Tabelle 35** Geschlecht - Barrieren bei der Autofahrt in Wien

	Pendlerinnen		Pendler		Phi	alpha	sign
	N	Prozent	N	Prozent			
Staubildung Hinfahrt	123	28,8	104	30,7	-,020	,578	n
Staubildung Rückfahrt	109	25,5	94	27,7	-,025	,510	n
gefährlicher Straßenabschnitt	21	4,9	17	5,0	-,002	1,000	n
unübersichtlicher Kreuzungsbereich	13	3,0	13	3,8	-,022	,554	n
Baustellen, Umleitungen	42	9,8	43	12,7	-,045	,247	n
schlechte Verkehrsorganisation	42	9,8	42	12,4	-,041	,295	n
N	427	100,0	339	100,0			

**Tabelle 36**      **Geschlecht - Barrieren beim Umsteigen in Bus und Bahn**

	Pendlerinnen		Pendler		Phi	alpha.	sign.
	N	Prozent	N	Prozent			
Das Parkplatzangebot am Bahnhof / an der Haltestelle ist mangelhaft.	67	15,7	39	11,5	,060	,114	n
Die Park and Ride-Anlage ist zu klein bzw. überlastet.	50	11,7	30	8,8	,046	,234	n
Das Stellplatzangebot für Fahrräder am Bhf/an der Haltestelle. ist mangelhaft.	17	4,0	18	5,3	-,032	,390	n
Der Bahnhof ist kompliziert und unbequem zu erreichen.	25	5,9	25	7,4	-,031	,462	n
Es gibt keinen Lift bzw keine Rolltreppe.	47	11,0	22	6,5	,078	,031	+
Beim Warten am Bahnsteig bin ich Wind und Wetter ausgesetzt.	106	24,8	72	21,2	,042	,263	n
Der Bahnsteig ist unübersichtlich.	15	3,5	13	3,8	-,009	,848	n
Über Verspätungen oder Störungen wird nur mangelhaft informiert.	138	32,3	111	32,7	-,005	,938	n
N							



**Tabelle 37**      **Geschlecht - Barrieren bei der Fahrt im ÖV in Wien**

	Pendlerinnen		Pendler		Phi	alpha	sign
	N	Prozent	N	Prozent			
zu geringes Zug-, Busangebot	109	25,5	83	24,5	,012	,801	n
Fahrplanmängel bei der Hinfahrt	65	15,2	65	19,2	-,052	,175	n
Fahrplanmängel bei der Rückfahrt	69	16,2	74	21,8	-,072	,050	+
Verspätungen, Nichteinhaltung des Fahrplans bei der Hinfahrt	136	31,9	109	32,2	-,003	,938	n
Verspätung, Nichteinhaltung des Fahrplans bei der Rückfahrt	137	32,1	104	30,7	,015	,696	n
zu wenig Sitzplätze im Zug, Bus	142	33,3	85	25,1	,089	,017	+
defekte Heizungen, unangenehme Klimaanlage	100	23,4	55	16,2	,089	,015	+
unbequeme Garnituren	63	14,8	62	18,3	-,048	,201	n
N							

## 7.2 Soziale Gruppen und Verkehrsmittelwahl

**Tabelle 38 soziale Gruppe - insgesamt verwendete Verkehrsmittel**

	Gruppe 1		Gruppe 2		Gruppe 3		Gruppe 4		Gesamt		p- Wert	sign.
	N	Prozent	N	Prozent	N	Prozent	N	Prozent	N	Prozent		
eigener PKW / Motorrad / Moped	<b>46</b>	<b>29,3%</b>	<b>72</b>	<b>54,1%</b>	<b>62</b>	<b>29,1%</b>	<b>99</b>	<b>58,6%</b>	279	41,5%	<,001	++
PKW als Mitfahrer	5	3,2%	8	6,0%	4	1,9%	6	3,6%	23	3,4%	,233	n
Bahn oder Schnellbahn	<b>141</b>	<b>89,8%</b>	102	76,6%	173	81,2%	<b>106</b>	<b>62,7%</b>	522	77,7%	<,001	++
Badnerbahn	0	,0%	0	,0%	<b>7</b>	<b>3,3%</b>	0	,0%	7	1,0%	,002	++
Werksbus	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	--	--
Bus bzw Regionalbus	<b>27</b>	<b>17,2%</b>	15	11,3%	25	11,7%	<b>12</b>	<b>7,1%</b>	79	11,8%	,045	+
U-Bahn	<b>77</b>	<b>49,0%</b>	60	45,1%	70	32,9%	52	30,8%	259	38,5%	,001	++
Straßenbahn	<b>30</b>	<b>19,1%</b>	18	13,5%	28	13,1%	15	8,9%	91	13,5%	,062	n(+)
Fahrrad	12	7,6%	3	2,3%	<b>20</b>	<b>9,4%</b>	<b>3</b>	<b>1,8%</b>	38	5,7%	,002	++
N												

Gruppe 1: geringes Einkommen/geringe Kosten

Gruppe 3: hohes Einkommen/geringe Kosten

Gruppe 2: geringes Einkommen/hohe Kosten

Gruppe 4: hohes Einkommen/hohe Kosten

## 7.3 Tabellen - Barrieren bei der Hinfahrt

Anmerkung zu den Werten in den Tabellen:

Die Markierung mit „\*“ bedeutet dass, sich der Wert auffallend vom Gruppendurchschnitt unterscheidet (standardisierte Residuen  $\geq 2$ ;). Werte die kursiv geschrieben sind, werden als starke Tendenz interpretiert (standardisierte Residuen 1,8 bis 1,9).

### 7.3.1 Barrieren in der Wohnregion

**Tabelle 39 Hinfahrt - Barrieren bei der Autofahrt in der Wohnregion**

	bis 4:59		5:00 bis 5:59		6:00 bis 6:59		7:00 bis 7:59		ab 8:00		Gesamt N %	p- Wert	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%			
Staubildung Hinfahrt	13	22,0%	<b>18*</b>	<b>14,1%*</b>	50	20,8%	47	30,1%	<b>27*</b>	<b>46,6%*</b>	155	24,2%	< <b>,001</b>
Bahn	6	13,6%	8	7,3%	30	15,5%	19	17,1%	6	26,1%	69	14,3%	,092
Pkw	6	60,0%	8	66,7%	14	50,0%	19	63,3%	19	67,9%	66	61,1%	,696
Staubildung Rückfahrt	15	25,4%	23	18,0%	44	18,3%	33	21,2%	18	31,0%	133	20,7%	,200
Bahn	8	18,2%	12	10,9%	24	12,4%	14	12,6%	6	26,1%	64	13,3%	,299
Pkw	5	50,0%	8	66,7%	15	53,6%	13	43,3%	12	42,9%	53	49,1%	,637
gefährlicher Straßenabschnitt	1	1,7%	13	10,2%	16	6,7%	8	5,1%	2	3,4%	40	6,2%	,158
Bahn	1	2,3%	10	9,1%	12	6,2%	5	4,5%	0	,0%	28	5,8%	,289
Pkw	0	,0%	2	16,7%	3	10,7%	3	10,0%	2	7,1%	10	9,3%	,782
unübersichtlicher Kreuzungsbereich	2	3,4%	1	,8%	3	1,3%	5	3,2%	3	5,2%	14	2,2%	,207
Bahn	1	2,3%	1	,9%	2	1,0%	3	2,7%	1	4,3%	8	1,7%	,591
Pkw	1	10,0%	0	,0%	1	3,6%	2	6,7%	2	7,1%	6	5,6%	,854
Baustellen, Umleitungen	13	22,0%	17	13,3%	30	12,5%	21	13,5%	10	17,2%	91	14,2%	,387
Bahn	6	13,6%	8	7,3%	18	9,3%	9	8,1%	1	4,3%	42	8,7%	,678
Pkw	5	50,0%	5	41,7%	7	25,0%	10	33,3%	9	32,1%	36	33,3%	,641
schlechte Verkehrsorganisation	6	10,2%	14	10,9%	29	12,1%	19	12,2%	9	15,5%	77	12,0%	,908
Bahn	3	6,8%	9	8,2%	22	11,4%	11	9,9%	2	8,7%	47	9,8%	,851
Pkw	1	10,0%	3	25,0%	6	21,4%	6	20,0%	4	14,3%	20	18,5%	,853
N - Bahn	44		110		193		111		23		481		
N - Pkw	10		12		28		30		28		108		
N - Gesamt	59		128		240		156		58		641		

**Tabelle 40 Hinfahrt - Barrieren beim Ein- und Umsteigen in Bus und Bahn**

	bis 4:59		5:00 bis 5:59		6:00 bis 6:59		7:00 bis 7:59		ab 8:00		Gesamt	p- Wert	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%			
Das Parkplatzangebot am Bahnhof / an der Haltestelle ist mangelhaft.	11	18,6%	27	21,1%	59	24,6%	44	28,2%	14	24,1%	155	24,2%	,549
Bahn	9	20,5%	24	21,8%	44	22,8%	36	32,4%	9	39,1%	122	25,4%	,126
Pkw	2	20,0%	2	16,7%	7	25,0%	3	10,0%	4	14,3%	18	16,7%	,658
Die Park and Ride- Anlage ist zu klein bzw. überlastet.	9	15,3%	34	26,6%	45	18,8%	44	28,2%	11	19,0%	143	22,3%	,082
Bahn	6	13,6%	29	26,4%	37	19,2%	<b>37*</b>	<b>33,3%*</b>	8	34,8%	117	24,3%	<b>,017</b>
Pkw	1	10,0%	3	25,0%	4	14,3%	5	16,7%	3	10,7%	16	14,8%	,832
Das Stellplatzangebot für Fahrräder am Bahnhof/an der Haltestelle ist mangelhaft.	2	3,4%	12	9,4%	20	8,3%	21	13,5%	10	17,2%	65	10,1%	,061
Bahn	2	4,5%	9	8,2%	18	9,3%	18	16,2%	<b>8*</b>	<b>34,8%*</b>	55	11,4%	<b>,001</b>
Pkw	0	,0%	2	16,7%	2	7,1%	1	3,3%	0	,0%	5	4,6%	,157
Der Bahnhof ist kompliziert und unbequem zu erreichen.	3	5,1%	6	4,7%	19	7,9%	9	5,8%	5	8,6%	42	6,6%	,694
Bahn	2	4,5%	5	4,5%	11	5,7%	7	6,3%	1	4,3%	26	5,4%	,975
Pkw	0	,0%	1	8,3%	5	17,9%	2	6,7%	2	7,1%	10	9,3%	,423
Es gibt keinen Lift bzw keine Rolltreppe.	11	18,6%	24	18,8%	53	22,1%	35	22,4%	6	10,3%	129	20,1%	,311
Bahn	11	25,0%	24	21,8%	46	23,8%	32	28,8%	4	17,4%	117	24,3%	,693
Pkw	0	,0%	0	,0%	1	3,6%	1	3,3%	2	7,1%	4	3,7%	,840
Beim Warten am Bahnsteig bin ich Wind und Wetter ausgesetzt.	26	44,1%	61	47,7%	110	45,8%	63	40,4%	19	32,8%	279	43,5%	,311
Bahn	24	54,5%	53	48,2%	93	48,2%	54	48,6%	9	39,1%	233	48,4%	,833
Pkw	1	10,0%	4	33,3%	7	25,0%	2	6,7%	6	21,4%	20	18,5%	,202
Der Bahnsteig ist unübersichtlich.	3	5,1%	2	1,6%	10	4,2%	6	3,8%	3	5,2%	24	3,7%	,663
Bahn	3	6,8%	0	,0%	8	4,1%	6	5,4%	1	4,3%	18	3,7%	,161
Pkw	0	,0%	1	8,3%	1	3,6%	0	,0%	1	3,6%	3	2,8%	,786
Über Verspätungen oder Störungen wird nur mangelhaft informiert.	36	61,0%	87	68,0%	152	63,3%	78	50,0%	<b>19*</b>	<b>32,8%*</b>	372	58,0%	<b>&lt;,001</b>
Bahn	30	68,2%	75	68,2%	132	68,4%	66	59,5%	14	60,9%	317	65,9%	,525
Pkw	2	20,0%	<b>9*</b>	<b>75,0%*</b>	9	32,1%	4	13,3%	<b>2*</b>	<b>7,1%*</b>	26	24,1%	<b>&lt;,001</b>
N - Bahn	44		110		193		111		23		481		
N - Pkw	10		12		28		30		28		108		
N- Gesamt	59		128		240		156		58		641		

**Tabelle 41 Hinfahrt - Barrieren bei der Fahrt mit dem ÖV in der Wohnregion**

	bis 4:59		5:00 bis 5:59		6:00 bis 6:59		7:00 bis 7:59		ab 8:00		Gesamt	p- Wert	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%			
zu geringes Zug-, Busangebot	25	42,4%	51	39,8%	105	43,8%	62	39,7%	22	37,9%	265	41,3%	,885
Bahn	21	47,7%	41	37,3%	78	40,4%	45	40,5%	10	43,5%	195	40,5%	,824
Pkw	2	20,0%	6	50,0%	14	50,0%	10	33,3%	8	28,6%	40	37,0%	,271
Fahrplanmängel bei der Hinfahrt	25	42,4%	36	28,1%	78	32,5%	45	28,8%	14	24,1%	198	30,9%	,204
Bahn	22	50,0%	31	28,2%	62	32,1%	33	29,7%	8	34,8%	156	32,4%	,110
Pkw	1	10,0%	4	33,3%	11	39,3%	8	26,7%	4	14,3%	28	25,9%	,181
Fahrplanmängel bei der Rückfahrt	25	42,4%	43	33,6%	82	34,2%	55	35,3%	14	24,1%	219	34,2%	,347
Bahn	22	50,0%	38	34,5%	66	34,2%	44	39,6%	8	34,8%	178	37,0%	,342
Pkw	1	10,0%	4	33,3%	9	32,1%	7	23,3%	5	17,9%	26	24,1%	,518
Verspätungen, Nichteinhaltung des Fahrplans bei der Hinfahrt	28	47,5%	59	46,1%	145	60,4%	85	54,5%	21	36,2%	338	52,7%	,004
Bahn	23	52,3%	<b>49*</b>	<b>44,5%*</b>	126	65,3%	76	68,5%	15	65,2%	289	60,1%	,001
Pkw	2	20,0%	<b>7*</b>	<b>58,3%*</b>	9	32,1%	4	13,3%	4	14,3%	26	24,1%	,016
Verspätung, Nichteinhaltung des Fahrplans bei der Rückfahrt	27	45,8%	65	50,8%	130	54,2%	71	45,5%	<b>13*</b>	<b>22,4%*</b>	306	47,7%	,001
Bahn	23	52,3%	56	50,9%	114	59,1%	64	57,7%	9	39,1%	266	55,3%	,307
Pkw	2	20,0%	<b>6*</b>	<b>50,0%*</b>	8	28,6%	3	10,0%	3	10,7%	22	20,4%	,024
zu wenig Sitzplätze im Zug, Bus	21	35,6%	63	49,2%	<b>140*</b>	<b>58,3%*</b>	71	45,5%	<b>13*</b>	<b>22,4%*</b>	308	48,0%	<,001
Bahn	18	40,9%	56	50,9%	124	64,2%	64	57,7%	8	34,8%	270	56,1%	,005
Pkw	1	10,0%	3	25,0%	4	14,3%	1	3,3%	3	10,7%	12	11,1%	,339
defekte Heizungen, unangenehme Klimaanlagen	25	42,4%	<b>61*</b>	<b>47,7%*</b>	78	32,5%	<b>37*</b>	<b>23,7%*</b>	<b>6*</b>	<b>10,3%*</b>	207	32,3%	<,001
Bahn	22	50,0%	<b>53*</b>	<b>48,2%*</b>	67	34,7%	32	28,8%	6	26,1%	180	37,4%	,008
Pkw	0	,0%	3	25,0%	<b>7*</b>	<b>25,0%*</b>	2	6,7%	<b>0*</b>	<b>,0%*</b>	12	11,1%	,011
unbequeme Garnituren	18	30,5%	<b>51*</b>	<b>39,8%*</b>	80	33,3%	<b>28*</b>	<b>17,9%*</b>	<b>8*</b>	<b>13,8%*</b>	185	28,9%	<,001
Bahn	17	38,6%	45	40,9%	68	35,2%	<b>22*</b>	<b>19,8%*</b>	5	21,7%	157	32,6%	,006
Pkw	0	,0%	2	16,7%	6	21,4%	4	13,3%	0	,0%	12	11,1%	,079
N - Bahn	44		110		193		111		23		481		
N - Pkw	10		12		28		30		28		108		
N - Gesamt	59		128		240		156		58		641		

## 7.3.2 Barrieren in Wien

Tabelle 42 Hinfahrt - Barrieren bei der Autofahrt in Wien

	bis 4:59		5:00 bis 5:59		6:00 bis 6:59		7:00 bis 7:59		ab 8:00		Gesamt	p- Wert	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%			
Staubildung Hinfahrt	14	23,7%	<b>22*</b>	<b>17,2%*</b>	62	25,8%	<b>57*</b>	<b>36,5%*</b>	<b>29*</b>	<b>50,0%*</b>	184	28,7%	<b>&lt;,001</b>
Bahn	7	15,9%	15	13,6%	39	20,2%	26	23,4%	6	26,1%	93	19,3%	,333
Pkw	5	50,0%	7	58,3%	17	60,7%	24	80,0%	21	75,0%	74	68,5%	,255
Staubildung Rückfahrt	15	25,4%	27	21,1%	59	24,6%	43	27,6%	20	34,5%	164	25,6%	,378
Bahn	9	20,5%	17	15,5%	37	19,2%	21	18,9%	5	21,7%	89	18,5%	,907
Pkw	4	40,0%	8	66,7%	16	57,1%	18	60,0%	15	53,6%	61	56,5%	,761
gefährlicher Straßenabschnitt	0	,0%	7	5,5%	10	4,2%	10	6,4%	4	6,9%	31	4,8%	,317
Bahn	0	,0%	6	5,5%	9	4,7%	4	3,6%	0	,0%	19	4,0%	,429
Pkw	0	,0%	1	8,3%	1	3,6%	5	16,7%	4	14,3%	11	10,2%	,373
unübersichtlicher Kreuzungsbereich	2	3,4%	2	1,6%	8	3,3%	6	3,8%	<b>7*</b>	<b>12,1%*</b>	25	3,9%	<b>,015</b>
Bahn	1	2,3%	2	1,8%	6	3,1%	1	,9%	1	4,3%	11	2,3%	,740
Pkw	0	,0%	0	,0%	1	3,6%	5	16,7%	6	21,4%	12	11,1%	,076
Baustellen, Umleitungen	10	16,9%	12	9,4%	26	10,8%	18	11,5%	6	10,3%	72	11,2%	,649
Bahn	7	15,9%	6	5,5%	19	9,8%	6	5,4%	1	4,3%	39	8,1%	,139
Pkw	2	20,0%	4	33,3%	5	17,9%	9	30,0%	5	17,9%	25	23,1%	,657
schlechte Verkehrsorganisation	5	8,5%	8	6,3%	30	12,5%	16	10,3%	<b>14*</b>	<b>24,1%*</b>	73	11,4%	<b>,008</b>
Bahn	3	6,8%	5	4,5%	15	7,8%	5	4,5%	1	4,3%	29	6,0%	,721
Pkw	0	,0%	2	16,7%	11	39,3%	8	26,7%	9	32,1%	30	27,8%	,152
N - Bahn	44		110		193		111		23		481		
N - Pkw	10		12		28		30		28		108		
Gesamt	59		128		240		156		58		641		

**Tabelle 43 Hinfahrt - Barrieren beim Ein- und Umsteigen in Bus und Bahn**

	bis 4:59		5:00 bis 5:59		6:00 bis 6:59		7:00 bis 7:59		ab 8:00		Gesamt	p- Wert	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%			
Das Parkplatzangebot am Bahnhof / an der Haltestelle ist mangelhaft.	8	13,6%	13	10,2%	30	12,5%	22	14,1%	11	19,0%	84	13,1%	,566
Bahn	8	18,2%	12	10,9%	17	8,8%	14	12,6%	4	17,4%	55	11,4%	,369
Pkw	0	,0%	0	,0%	<b>9*</b>	<b>32,1%*</b>	3	10,0%	6	21,4%	18	16,7%	<b>,029</b>
Die Park and Ride-Anlage ist zu klein bzw. überlastet.	3	5,1%	13	10,2%	21	8,8%	19	12,2%	3	5,2%	59	9,2%	,383
Bahn	2	4,5%	12	10,9%	15	7,8%	14	12,6%	2	8,7%	45	9,4%	,480
Pkw	0	,0%	0	,0%	4	14,3%	3	10,0%	1	3,6%	8	7,4%	,307
Das Stellplatzangebot für Fahrräder am Bahnhof/an der Haltestelle ist mangelhaft.	2	3,4%	7	5,5%	9	3,8%	6	3,8%	6	10,3%	30	4,7%	,260
Bahn	2	4,5%	5	4,5%	7	3,6%	6	5,4%	<b>5*</b>	<b>21,7%*</b>	25	5,2%	<b>,008</b>
Pkw	0	,0%	1	8,3%	1	3,6%	0	,0%	0	,0%	2	1,9%	,511
Der Bahnhof ist kompliziert und unbequem zu erreichen.	3	5,1%	6	4,7%	17	7,1%	8	5,1%	6	10,3%	40	6,2%	,566
Bahn	3	6,8%	4	3,6%	12	6,2%	6	5,4%	1	4,3%	26	5,4%	,887
Pkw	0	,0%	1	8,3%	4	14,3%	2	6,7%	4	14,3%	11	10,2%	,649
Es gibt keinen Lift bzw keine Rolltreppe.	7	11,9%	11	8,6%	23	9,6%	14	9,0%	4	6,9%	59	9,2%	,913
Bahn	7	15,9%	10	9,1%	19	9,8%	13	11,7%	3	13,0%	52	10,8%	,750
Pkw	0	,0%	0	,0%	1	3,6%	0	,0%	1	3,6%	2	1,9%	,709
Beim Warten am Bahnsteig bin ich Wind und Wetter ausgesetzt.	16	27,1%	31	24,2%	63	26,3%	23	14,7%	11	19,0%	144	22,5%	,070
Bahn	13	29,5%	27	24,5%	55	28,5%	22	19,8%	5	21,7%	122	25,4%	,492
Pkw	1	10,0%	0	,0%	4	14,3%	0	,0%	3	10,7%	8	7,4%	,214
Der Bahnsteig ist unübersichtlich.	4	6,8%	3	2,3%	11	4,6%	5	3,2%	1	1,7%	24	3,7%	,494
Bahn	2	4,5%	1	,9%	11	5,7%	5	4,5%	0	,0%	19	4,0%	,245
Pkw	<b>1*</b>	<b>10,0%*</b>	1	8,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	2	1,9%	<b>,040</b>
Über Verspätungen oder Störungen wird nur mangelhaft informiert.	22	37,3%	50	39,1%	95	39,6%	<b>36*</b>	<b>23,1%*</b>	<b>10*</b>	<b>17,2%*</b>	213	33,2%	<b>&lt;,001</b>
Bahn	19	43,2%	42	38,2%	83	43,0%	29	26,1%	8	34,8%	181	37,6%	,054
Pkw	1	10,0%	3	25,0%	5	17,9%	4	13,3%	1	3,6%	14	13,0%	,366
Gesamt - Bahn	44		110		193		111		23		481		
Gesamt - Pkw	10		12		28		30		28		108		
Gesamt	59		128		240		156		58		641		

**Tabelle 44 Hinfahrt - Barrieren bei der Fahrt mit dem ÖV in Wien**

	bis 4:59		5:00 bis 5:59		6:00 bis 6:59		7:00 bis 7:59		ab 8:00		Gesamt	p- Wert	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%			
zu geringes Zug-, Busangebot	20	33,9%	33	25,8%	57	23,8%	35	22,4%	14	24,1%	159	24,8%	,508
Bahn	15	34,1%	26	23,6%	43	22,3%	27	24,3%	4	17,4%	115	23,9%	,502
Pkw	3	30,0%	4	33,3%	8	28,6%	5	16,7%	7	25,0%	27	25,0%	,758
Fahrplanmängel bei der Hinfahrt	14	23,7%	25	19,5%	39	16,3%	29	18,6%	7	12,1%	114	17,8%	,486
Bahn	11	25,0%	23	20,9%	29	15,0%	22	19,8%	5	21,7%	90	18,7%	,486
Pkw	1	10,0%	2	16,7%	7	25,0%	3	10,0%	2	7,1%	15	13,9%	,352
Fahrplanmängel bei der Rückfahrt	16	27,1%	28	21,9%	43	17,9%	27	17,3%	8	13,8%	122	19,0%	,319
Bahn	13	29,5%	26	23,6%	34	17,6%	22	19,8%	4	17,4%	99	20,6%	,404
Pkw	1	10,0%	2	16,7%	6	21,4%	3	10,0%	3	10,7%	15	13,9%	,747
Verspätungen, Nichteinhaltung des Fahrplans bei der Hinfahrt	21	35,6%	43	33,6%	91	37,9%	<b>37*</b>	<b>23,7%*</b>	13	22,4%	205	32,0%	<b>,019</b>
Bahn	17	38,6%	35	31,8%	77	39,9%	31	27,9%	8	34,8%	168	34,9%	,265
Pkw	2	20,0%	4	33,3%	6	21,4%	3	10,0%	3	10,7%	18	16,7%	,338
Verspätung, Nichteinhaltung des Fahrplans bei der Rückfahrt	22	37,3%	45	35,2%	85	35,4%	37	23,7%	13	22,4%	202	31,5%	<b>,040</b>
Bahn	18	40,9%	38	34,5%	73	37,8%	33	29,7%	8	34,8%	170	35,3%	,613
Pkw	2	20,0%	4	33,3%	6	21,4%	2	6,7%	3	10,7%	17	15,7%	,198
zu wenig Sitzplätze im Zug, Bus	17	28,8%	35	27,3%	<b>94*</b>	<b>39,2%*</b>	36	23,1%	<b>6*</b>	<b>10,3%*</b>	188	29,3%	<b>&lt;,001</b>
Bahn	14	31,8%	30	27,3%	<b>81*</b>	<b>42,0%*</b>	32	28,8%	4	17,4%	161	33,5%	<b>,018</b>
Pkw	1	10,0%	2	16,7%	4	14,3%	1	3,3%	0	,0%	8	7,4%	,181
defekte Heizungen, unangenehme Klimaanlagen	<b>18*</b>	<b>30,5%*</b>	<b>36*</b>	<b>28,1%*</b>	45	18,8%	22	14,1%	6	10,3%	127	19,8%	<b>,002</b>
Bahn	15	34,1%	29	26,4%	38	19,7%	17	15,3%	5	21,7%	104	21,6%	,074
Pkw	1	10,0%	2	16,7%	5	17,9%	3	10,0%	0	,0%	11	10,2%	,241
unbequeme Garnituren	15	25,4%	<b>30*</b>	<b>23,4%*</b>	43	17,9%	<b>11*</b>	<b>7,1%*</b>	8	13,8%	107	16,7%	<b>,001</b>
Bahn	13	29,5%	23	20,9%	37	19,2%	<b>10*</b>	<b>9,0%*</b>	5	21,7%	88	18,3%	<b>,028</b>
Pkw	0	,0%	2	16,7%	4	14,3%	1	3,3%	1	3,6%	8	7,4%	,231
N - Bahn	44		110		193		111		23		481		
N - Pkw	10		12		28		30		28		108		
N -Gesamt	59		128		240		156		58		641		



## 7.4 Barrieren bei der Rückfahrt

### 7.4.1 Barrieren in der Wohnregion

**Tabelle 45 Rückfahrt - Barrieren bei der Autofahrt in der Wohnregion**

	bis 14:59		15:00 bis 15:59		16:00 bis 16:59		17:00 bis 17:59		18:00 bis 18:59		ab 19:00		Gesamt		p-Wert
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Staubildung Hinfahrt	25	28,1%	<b>11*</b>	<b>12,6%*</b>	41	24,8%	49	28,0%	22	31,4%	13	40,6%	161	26,1%	<b>,020</b>
Bahn	9	14,5%	5	6,8%	18	14,4%	24	18,2%	8	18,6%	5	23,8%	69	15,1%	,243
Pkw	13	76,5%	6	75,0%	17	65,4%	16	64,0%	12	54,5%	6	85,7%	70	66,7%	,611
Staubildung Rückfahrt	16	18,0%	10	11,5%	44	26,7%	43	24,6%	16	22,9%	9	28,1%	138	22,3%	,081
Bahn	9	14,5%	4	5,4%	20	16,0%	22	16,7%	5	11,6%	5	23,8%	65	14,2%	,185
Pkw	6	35,3%	6	75,0%	18	69,2%	14	56,0%	9	40,9%	3	42,9%	56	53,3%	,152
gefährlicher Straßenabschnitt	<b>1*</b>	<b>1,1%*</b>	2	2,3%	<b>18*</b>	<b>10,9%*</b>	12	6,9%	3	4,3%	1	3,1%	37	6,0%	<b>,016</b>
Bahn	1	1,6%	2	2,7%	12	9,6%	10	7,6%	1	2,3%	0	,0%	26	5,7%	,079
Pkw	0	,0%	0	,0%	4	15,4%	1	4,0%	2	9,1%	1	14,3%	8	7,6%	,394
unübersichtlicher Kreuzungsbereich	1	1,1%	0	,0%	2	1,2%	3	1,7%	2	2,9%	1	3,1%	9	1,5%	,675
Bahn	0	,0%	0	,0%	1	,8%	3	2,3%	0	,0%	1	4,8%	5	1,1%	,265
Pkw	1	5,9%	0	,0%	1	3,8%	0	,0%	2	9,1%	0	,0%	4	3,8%	,644
Baustellen, Umleitungen	13	14,6%	8	9,2%	26	15,8%	32	18,3%	5	7,1%	6	18,8%	90	14,6%	,173
Bahn	6	9,7%	4	5,4%	14	11,2%	16	12,1%	0	,0%	1	4,8%	41	9,0%	,143
Pkw	6	35,3%	3	37,5%	8	30,8%	10	40,0%	4	18,2%	5	71,4%	36	34,3%	,197
schlechte Verkehrsorganisation	11	12,4%	10	11,5%	17	10,3%	21	12,0%	14	20,0%	3	9,4%	76	12,3%	,443
Bahn	5	8,1%	8	10,8%	12	9,6%	12	9,1%	7	16,3%	1	4,8%	45	9,8%	,699
Pkw	3	17,6%	2	25,0%	4	15,4%	6	24,0%	5	22,7%	1	14,3%	21	20,0%	,961
N - Bahn	62		74		125		132		43		21		457		
N - Pkw	17		8		26		25		22		7		105		
N - Gesamt	89		87		165		175		70		32		618		

**Tabelle 46 Rückfahrt - Barrieren beim Ein- und Umsteigen in Bus und Bahn**

	bis 14:59		15:00 bis 15:59		16:00 bis 16:59		17:00 bis 17:59		18:00 bis 18:59		ab 19:00		Gesamt		P-Wert
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Das Parkplatzangebot am Bahnhof / an der Haltestelle ist mangelhaft.	29	32,6%	16	18,4%	36	21,8%	45	25,7%	17	24,3%	10	31,3%	153	24,8%	,269
Bahn	21	33,9%	15	20,3%	25	20,0%	37	28,0%	10	23,3%	9	42,9%	117	25,6%	,101
Pkw	5	29,4%	1	12,5%	5	19,2%	3	12,0%	5	22,7%	1	14,3%	20	19,0%	,796
Die Park and Ride-Anlage ist zu klein bzw. überlastet.	23	25,8%	13	14,9%	38	23,0%	42	24,0%	17	24,3%	7	21,9%	140	22,7%	,581
Bahn	17	27,4%	12	16,2%	30	24,0%	34	25,8%	14	32,6%	6	28,6%	113	24,7%	,439
Pkw	4	23,5%	1	12,5%	4	15,4%	5	20,0%	2	9,1%	1	14,3%	17	16,2%	,888
Das Stellplatzangebot für Fahrräder am Bahnhof/an der Haltestelle ist mangelhaft.	12	13,5%	8	9,2%	16	9,7%	13	7,4%	8	11,4%	4	12,5%	61	9,9%	,705
Bahn	10	16,1%	6	8,1%	15	12,0%	9	6,8%	6	14,0%	4	19,0%	50	10,9%	,253
Pkw	1	5,9%	1	12,5%	1	3,8%	1	4,0%	1	4,5%	0	,0%	5	4,8%	,938
Der Bahnhof ist kompliziert und unbequem zu erreichen.	4	4,5%	3	3,4%	14	8,5%	12	6,9%	7	10,0%	2	6,3%	42	6,8%	,524
Bahn	3	4,8%	3	4,1%	6	4,8%	9	6,8%	3	7,0%	2	9,5%	26	5,7%	,906
Pkw	0	,0%	0	,0%	5	19,2%	1	4,0%	3	13,6%	0	,0%	9	8,6%	,131
Es gibt keinen Lift bzw keine Rolltreppe.	24	27,0%	20	23,0%	37	22,4%	33	18,9%	9	12,9%	2	6,3%	125	20,2%	,080
Bahn	22	35,5%	20	27,0%	28	22,4%	33	25,0%	7	16,3%	2	9,5%	112	24,5%	,120
Pkw	1	5,9%	0	,0%	2	7,7%	0	,0%	1	4,5%	0	,0%	4	3,8%	,795
Beim Warten am Bahnsteig bin ich Wind und Wetter ausgesetzt.	34	38,2%	43	49,4%	72	43,6%	79	45,1%	25	35,7%	15	46,9%	268	43,4%	,504
Bahn	31	50,0%	39	52,7%	58	46,4%	67	50,8%	19	44,2%	9	42,9%	223	48,8%	,896
Pkw	2	11,8%	1	12,5%	5	19,2%	4	16,0%	3	13,6%	4	57,1%	19	18,1%	,143
Der Bahnsteig ist unübersichtlich.	2	2,2%	2	2,3%	6	3,6%	6	3,4%	3	4,3%	3	9,4%	22	3,6%	,539
Bahn	1	1,6%	1	1,4%	5	4,0%	6	4,5%	1	2,3%	2	9,5%	16	3,5%	,463
Pkw	1	5,9%	1	12,5%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	1	14,3%	3	2,9%	,080
Über Verspätungen oder Störungen wird nur mangelhaft informiert.	46	51,7%	53	60,9%	100	60,6%	104	59,4%	34	48,6%	18	56,3%	355	57,4%	,432
Bahn	38	61,3%	48	64,9%	82	65,6%	93	70,5%	27	62,8%	13	61,9%	301	65,9%	,824
Pkw	3	17,6%	4	50,0%	6	23,1%	5	20,0%	3	13,6%	3	42,9%	24	22,9%	,274
N - Bahn	62		74		125		132		43		21		457		
N - Pkw	17		8		26		25		22		7		105		
N - Gesamt	89		87		165		175		70		32		618		

**Tabelle 47 Rückfahrt - Barrieren bei der Fahrt im ÖV in der Wohnregion**

	bis 14:59		15:00 bis 15:59		16:00 bis 16:59		17:00 bis 17:59		18:00 bis 18:59		ab 19:00		Gesamt		p-Wert
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
zu geringes Zug-, Busangebot	39	43,8%	39	44,8%	66	40,0%	61	34,9%	30	42,9%	16	50,0%	251	40,6%	,445
Bahn	27	43,5%	34	45,9%	44	35,2%	48	36,4%	20	46,5%	12	57,1%	185	40,5%	,252
Pkw	6	35,3%	2	25,0%	12	46,2%	8	32,0%	7	31,8%	1	14,3%	36	34,3%	,670
Fahrplanmängel bei der Hinfahrt	29	32,6%	26	29,9%	53	32,1%	48	27,4%	19	27,1%	12	37,5%	187	30,3%	,808
Bahn	24	38,7%	24	32,4%	38	30,4%	38	28,8%	15	34,9%	9	42,9%	148	32,4%	,652
Pkw	2	11,8%	2	25,0%	9	34,6%	7	28,0%	4	18,2%	2	28,6%	26	24,8%	,628
Fahrplanmängel bei der Rückfahrt	32	36,0%	27	31,0%	63	38,2%	54	30,9%	19	27,1%	12	37,5%	207	33,5%	,528
Bahn	25	40,3%	24	32,4%	48	38,4%	46	34,8%	15	34,9%	9	42,9%	167	36,5%	,891
Pkw	3	17,6%	2	25,0%	9	34,6%	6	24,0%	3	13,6%	3	42,9%	26	24,8%	,495
Verspätungen, Nichteinhaltung des Fahrplans bei der Hinfahrt	44	49,4%	45	51,7%	88	53,3%	87	49,7%	40	57,1%	16	50,0%	320	51,8%	,913
Bahn	38	61,3%	40	54,1%	70	56,0%	80	60,6%	33	76,7%	12	57,1%	273	59,7%	,217
Pkw	3	17,6%	3	37,5%	8	30,8%	3	12,0%	3	13,6%	3	42,9%	23	21,9%	,251
Verspätung, Nichteinhaltung des Fahrplans bei der Rückfahrt	34	38,2%	42	48,3%	83	50,3%	86	49,1%	32	45,7%	14	43,8%	291	47,1%	,543
Bahn	29	46,8%	38	51,4%	67	53,6%	81	61,4%	26	60,5%	10	47,6%	251	54,9%	,377
Pkw	2	11,8%	3	37,5%	8	30,8%	2	8,0%	3	13,6%	3	42,9%	21	20,0%	,096
zu wenig Sitzplätze im Zug, Bus	34	38,2%	42	48,3%	83	50,3%	90	51,4%	31	44,3%	13	40,6%	293	47,4%	,347
Bahn	30	48,4%	39	52,7%	69	55,2%	81	61,4%	25	58,1%	8	38,1%	252	55,1%	,305
Pkw	1	5,9%	1	12,5%	3	11,5%	2	8,0%	1	4,5%	<b>4*</b>	<b>57,1%*</b>	12	11,4%	<b>,007</b>
defekte Heizungen, unangenehme Klimaanlage	25	28,1%	<b>39*</b>	<b>44,8%*</b>	57	34,5%	56	32,0%	<b>12*</b>	<b>17,1%*</b>	8	25,0%	197	31,9%	<b>,008</b>
Bahn	22	35,5%	34	45,9%	49	39,2%	48	36,4%	9	20,9%	6	28,6%	168	36,8%	,141
Pkw	0	,0%	2	25,0%	4	15,4%	3	12,0%	1	4,5%	1	14,3%	11	10,5%	,352
unbequeme Garnituren	21	23,6%	30	34,5%	54	32,7%	54	30,9%	17	24,3%	<b>3*</b>	<b>9,4%*</b>	179	29,0%	,058
Bahn	19	30,6%	25	33,8%	49	39,2%	46	34,8%	11	25,6%	<b>1*</b>	<b>4,8%*</b>	151	33,0%	<b>,048</b>
Pkw	0	,0%	3	37,5%	3	11,5%	3	12,0%	2	9,1%	1	14,3%	12	11,4%	,166
N - Bahn	62		74		125		132		43		21		457		
N - Pkw	17		8		26		25		22		7		105		
N - Gesamt	89		87		165		175		70		32		618		

## 7.4.2 Barrieren in Wien

**Tabelle 48 Rückfahrt - Barrieren bei der Autofahrt in Wien**

	bis 14:59		15:00 bis 15:59		16:00 bis 16:59		17:00 bis 17:59		18:00 bis 18:59		ab 19:00		Gesamt	P-Wert	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%			N
Staubildung Hinfahrt	29	32,6%	19	21,8%	48	29,1%	50	28,6%	27	38,6%	14	43,8%	187	30,3%	,129
Bahn	12	19,4%	13	17,6%	27	21,6%	25	18,9%	10	23,3%	5	23,8%	92	20,1%	,959
Pkw	12	70,6%	6	75,0%	16	61,5%	20	80,0%	15	68,2%	6	85,7%	75	71,4%	,714
Staubildung Rückfahrt	17	19,1%	19	21,8%	51	30,9%	46	26,3%	24	34,3%	8	25,0%	165	26,7%	,200
Bahn	10	16,1%	12	16,2%	28	22,4%	27	20,5%	8	18,6%	3	14,3%	88	19,3%	,836
Pkw	5	29,4%	6	75,0%	18	69,2%	16	64,0%	13	59,1%	3	42,9%	61	58,1%	,107
gefährlicher Straßenabschnitt	2	2,2%	3	3,4%	12	7,3%	9	5,1%	2	2,9%	3	9,4%	31	5,0%	,342
Bahn	1	1,6%	3	4,1%	8	6,4%	5	3,8%	2	4,7%	0	,0%	19	4,2%	,622
Pkw	1	5,9%	0	,0%	4	15,4%	2	8,0%	0	,0%	<b>3*</b>	<b>42,9%*</b>	10	9,5%	<b>,018</b>
unübersichtlicher Kreuzungsbereich	3	3,4%	2	2,3%	7	4,2%	7	4,0%	3	4,3%	2	6,3%	24	3,9%	,949
Bahn	0	,0%	2	2,7%	3	2,4%	4	3,0%	1	2,3%	0	,0%	10	2,2%	,830
Pkw	2	11,8%	0	,0%	3	11,5%	2	8,0%	2	9,1%	2	28,6%	11	10,5%	,619
Baustellen, Umleitungen	8	9,0%	7	8,0%	22	13,3%	27	15,4%	5	7,1%	5	15,6%	74	12,0%	,283
Bahn	5	8,1%	4	5,4%	12	9,6%	15	11,4%	1	2,3%	2	9,5%	39	8,5%	,463
Pkw	2	11,8%	2	25,0%	6	23,1%	9	36,0%	3	13,6%	3	42,9%	25	23,8%	,302
schlechte Verkehrsorganisation	9	10,1%	7	8,0%	21	12,7%	17	9,7%	13	18,6%	4	12,5%	71	11,5%	,363
Bahn	3	4,8%	5	6,8%	10	8,0%	8	6,1%	1	2,3%	1	4,8%	28	6,1%	,836
Pkw	2	11,8%	1	12,5%	9	34,6%	4	16,0%	10	45,5%	2	28,6%	28	26,7%	,106
N - Bahn	62		74		125		132		43		21		457		
N - Pkw	17		8		26		25		22		7		105		
N - Gesamt	89		87		165		175		70		32		618		

**Tabelle 49 Rückfahrt - Barrieren beim Ein- und Umsteigen in Bus und Bahn**

	bis 14:59		15:00 bis 15:59		16:00 bis 16:59		17:00 bis 17:59		18:00 bis 18:59		ab 19:00		Gesamt	P-Wert	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%			
Das Parkplatzangebot am Bahnhof / an der Haltestelle ist mangelhaft.	18	20,2%	6	6,9%	23	13,9%	20	11,4%	12	17,1%	5	15,6%	84	13,6%	,144
Bahn	14	22,6%	5	6,8%	13	10,4%	13	9,8%	5	11,6%	4	19,0%	54	11,8%	,062
Pkw	2	11,8%	1	12,5%	4	15,4%	3	12,0%	7	31,8%	1	14,3%	18	17,1%	,516
Die Park and Ride-Anlage ist zu klein bzw. überlastet.	12	13,5%	7	8,0%	17	10,3%	18	10,3%	6	8,6%	2	6,3%	62	10,0%	,813
Bahn	8	12,9%	7	9,5%	12	9,6%	11	8,3%	5	11,6%	2	9,5%	45	9,8%	,948
Pkw	3	17,6%	0	,0%	3	11,5%	3	12,0%	1	4,5%	0	,0%	10	9,5%	,597
Das Stellplatzangebot für Fahrräder am Bahnhof/an der Haltestelle ist mangelhaft.	5	5,6%	5	5,7%	7	4,2%	6	3,4%	3	4,3%	3	9,4%	29	4,7%	,762
Bahn	5	8,1%	4	5,4%	5	4,0%	3	2,3%	3	7,0%	2	9,5%	22	4,8%	,417
Pkw	0	,0%	1	12,5%	1	3,8%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	2	1,9%	,334
Der Bahnhof ist kompliziert und unbequem zu erreichen.	1	1,1%	4	4,6%	11	6,7%	11	6,3%	5	7,1%	3	9,4%	35	5,7%	,394
Bahn	1	1,6%	4	5,4%	7	5,6%	8	6,1%	2	4,7%	1	4,8%	23	5,0%	,875
Pkw	0	,0%	0	,0%	3	11,5%	2	8,0%	2	9,1%	2	28,6%	9	8,6%	,274
Es gibt keinen Lift bzw keine Rolltreppe.	9	10,1%	8	9,2%	16	9,7%	20	11,4%	2	2,9%	1	3,1%	56	9,1%	,303
Bahn	8	12,9%	8	10,8%	11	8,8%	19	14,4%	1	2,3%	1	4,8%	48	10,5%	,244
Pkw	1	5,9%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	1	4,5%	0	,0%	2	1,9%	,517
Beim Warten am Bahnsteig bin ich Wind und Wetter ausgesetzt.	15	16,9%	23	26,4%	42	25,5%	36	20,6%	12	17,1%	8	25,0%	136	22,0%	,434
Bahn	10	16,1%	20	27,0%	38	30,4%	32	24,2%	9	20,9%	5	23,8%	114	24,9%	,398
Pkw	3	17,6%	0	,0%	1	3,8%	1	4,0%	1	4,5%	1	14,3%	7	6,7%	,380
Der Bahnsteig ist unübersichtlich.	3	3,4%	4	4,6%	8	4,8%	6	3,4%	1	1,4%	1	3,1%	23	3,7%	,874
Bahn	1	1,6%	4	5,4%	7	5,6%	5	3,8%	0	,0%	1	4,8%	18	3,9%	,545
Pkw	1	5,9%	0	,0%	1	3,8%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	2	1,9%	,675
Über Verspätungen oder Störungen wird nur mangelhaft informiert.	24	27,0%	39	44,8%	60	36,4%	52	29,7%	22	31,4%	10	31,3%	207	33,5%	,124
Bahn	20	32,3%	33	44,6%	51	40,8%	47	35,6%	17	39,5%	8	38,1%	176	38,5%	,708
Pkw	2	11,8%	2	25,0%	3	11,5%	2	8,0%	3	13,6%	0	,0%	12	11,4%	,771
N - Bahn	62		74		125		132		43		21		457		
N - Pkw	17		8		26		25		22		7		105		
N - Gesamt	89		87		165		175		70		32		618		

**Tabelle 50 Rückfahrt - Barrieren bei der Fahrt im ÖV in Wien**

	bis 14:59		15:00 bis 15:59		16:00 bis 16:59		17:00 bis 17:59		18:00 bis 18:59		ab 19:00		Gesamt	P-Wert	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%			
zu geringes Zug-, Busangebot	29	32,6%	23	26,4%	40	24,2%	35	20,0%	16	22,9%	13	40,6%	156	25,2%	,092
Bahn	17	27,4%	19	25,7%	27	21,6%	29	22,0%	11	25,6%	9	42,9%	112	24,5%	,390
Pkw	7	41,2%	1	12,5%	7	26,9%	4	16,0%	5	22,7%	2	28,6%	26	24,8%	,524
Fahrplanmängel bei der Hinfahrt	16	18,0%	19	21,8%	29	17,6%	31	17,7%	9	12,9%	7	21,9%	111	18,0%	,779
Bahn	11	17,7%	18	24,3%	22	17,6%	23	17,4%	7	16,3%	6	28,6%	87	19,0%	,661
Pkw	2	11,8%	1	12,5%	3	11,5%	5	20,0%	2	9,1%	1	14,3%	14	13,3%	,946
Fahrplanmängel bei der Rückfahrt	17	19,1%	18	20,7%	36	21,8%	28	16,0%	8	11,4%	9	28,1%	116	18,8%	,268
Bahn	13	21,0%	17	23,0%	29	23,2%	23	17,4%	6	14,0%	6	28,6%	94	20,6%	,613
Pkw	2	11,8%	1	12,5%	3	11,5%	4	16,0%	2	9,1%	2	28,6%	14	13,3%	,870
Verspätungen, Nichteinhaltung des Fahrplans bei der Hinfahrt	31	34,8%	35	40,2%	53	32,1%	49	28,0%	17	24,3%	14	43,8%	199	32,2%	,144
Bahn	26	41,9%	29	39,2%	40	32,0%	46	34,8%	13	30,2%	9	42,9%	163	35,7%	,660
Pkw	2	11,8%	3	37,5%	6	23,1%	1	4,0%	2	9,1%	3*	42,9%	17	16,2%	,048
Verspätung, Nichteinhaltung des Fahrplans bei der Rückfahrt	27	30,3%	31	35,6%	55	33,3%	49	28,0%	19	27,1%	13	40,6%	194	31,4%	,571
Bahn	23	37,1%	27	36,5%	44	35,2%	46	34,8%	15	34,9%	8	38,1%	163	35,7%	,999
Pkw	2	11,8%	2	25,0%	6	23,1%	1	4,0%	2	9,1%	3	42,9%	16	15,2%	,096
zu wenig Sitzplätze im Zug, Bus	<b>17*</b>	<b>19,1%*</b>	28	32,2%	58	35,2%	55	31,4%	14	20,0%	10	31,3%	182	29,4%	,054
Bahn	15	24,2%	26	35,1%	46	36,8%	49	37,1%	10	23,3%	8	38,1%	154	33,7%	,298
Pkw	1	5,9%	0	,0%	3	11,5%	1	4,0%	2	9,1%	1	14,3%	8	7,6%	,817
defekte Heizungen, unangenehme Klimaanlage	17	19,1%	27	31,0%	29	17,6%	32	18,3%	10	14,3%	8	25,0%	123	19,9%	,089
Bahn	15	24,2%	22	29,7%	25	20,0%	25	18,9%	6	14,0%	6	28,6%	99	21,7%	,311
Pkw	1	5,9%	2	25,0%	1	3,8%	3	12,0%	2	9,1%	1	14,3%	10	9,5%	,589
unbequeme Garnituren	15	16,9%	21	24,1%	22	13,3%	31	17,7%	7	10,0%	6	18,8%	102	16,5%	,196
Bahn	13	21,0%	16	21,6%	20	16,0%	27	20,5%	4	9,3%	3	14,3%	83	18,2%	,512
Pkw	0	,0%	2	25,0%	1	3,8%	2	8,0%	1	4,5%	2	28,6%	8	7,6%	,065
N - Bahn	62		74		125		132		43		21		457		
N - Pkw	17		8		26		25		22		7		105		
N - Gesamt	89		87		165		175		70		32		618		



## 8. Literaturverzeichnis

Arbeiterkammer-Wien, Presseaussendung. (29. Juni 2009). *AK: ÖBB-Tariferhöhung für 200.000 PendlerInnen ist gerade jetzt das falsche Signal*. Abgerufen am 20.

September 2009 von APA-OTS:

[http://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20090629\\_OTS0124](http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20090629_OTS0124)

ARBÖ, Presseaussendung. (26. August 2009). *ARBÖ: 82,5 Prozent der Autofahrer beim Tanken preisbewusst*. Abgerufen am 11. Oktober 2009 von APA-OTS:

[http://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20090826\\_OTS0059](http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20090826_OTS0059)

Bortz, J. (1993). *Statistik für Sozialwissenschaftler*. Berlin: Springer.

Bühl, A. (2008). *SPSS 16 - Einführung in die moderne Datenanalyse*. München: Pearson Studium.

Deutsche Gesellschaft für Psychologie. (Hrsg.). (1997). *Richtlinien zur Manuskriptgestaltung*. (2. überarbeitete und erweiterte Aufl.). Göttingen: Verlag für Psychologie.

Die Grünen, Presseaussendung. (29. Juli 2009). *Moser: Bures bei Öffi-Fahrgastrechten säumig*. Abgerufen am 8. Oktober 2009 von APA-OTS:

[http://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20090729\\_OTS0069](http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20090729_OTS0069)

Hader, T. (2005). *Überfordert durch den Arbeitsweg? Was Stress und Ärger am Weg zur Arbeit bewirken können*. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien.

Hader, T. (2009). *Regionale Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion - Auswertung der Online-Umfrage "PendlerIn am Wort"*. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien.

Haid, K. (2004). *Werbung für Bus, Bahn und Bim - Soft Policies für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehrs*. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien.

Janssen, J., & Laatz, W. (2005). *Statistische Datenanalyse mit SPSS für Windows*. Heidelberg: Springer.

Kirchler, E. (1999). *Wirtschaftspsychologie - Grundlagen und Anwendungsfelder der Ökonomischen Psychologie*. Göttingen: Hogrefe.

ÖAMTC. (17. Juni 2008). *Fahrgemeinschaft: Kostenteilung strafbar?* Abgerufen am 15. Oktober 2009 von ÖAMTC - Der Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touring Club: <http://www.oeamtc.at/netautor/pages/resshp/anwendg/1116786.html>



ÖAMTC, Presseaussendung. (26. August 2009). *ÖAMTC-Umfrage: Besonders Frauen, junge Menschen und Vielfahrer leiden unter hohen Spritpreisen*. Abgerufen am 10. Oktober 2009 von APA-OTS:

[http://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20090826\\_OTS0090](http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20090826_OTS0090)

SPÖ-NÖ-Landtagsklub, Presseaussendung. (14. Mai 2009). *Razborcan: SPNÖ fordert in heutiger Landtagssitzung Aussetzung der Tariferhöhung im VOR*. Abgerufen am 19. September 2009 von APA-OTS:

[http://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20090514\\_OTS0140](http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20090514_OTS0140)

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR). (1. Juni 2007). *Tickets & Preise*. Abgerufen am 20. August 2009 von Aktuell im VOR: Verkehrsverbund Ost-Region:

<http://www.vor.at/tickets/>

Vester, F. (1995). *Crashtest Mobilität - Die Zukunft des Verkehrs*. München: Wilhelm Heyne Verlag.