



# SOZIAL- & WIRTSCHAFTS- STATISTIK AKTUELL

Nr 06/2014

Download: <http://wien.arbeiterkammer.at/service/zeitschriften/SozialundWirtschaftsstatistikaktuell>

## Mobilität und Verteilungsgerechtigkeit

Um am Erwerbsleben, aber auch am sozialen und kulturellen Leben teilnehmen zu können, ist der Zugang zu Mobilität, also die Bewegung von einem Ort zum anderen, eine wesentliche Grundvoraussetzung. Speziell im ländlichen Raum ist Mobilität ohne eigenes Auto aber kaum bis überhaupt nicht machbar, was sowohl zu Einschränkungen als auch zu besonders hohen finanziellen Belastungen für bestimmte Bevölkerungsgruppen führt.

### Verkehrsausgaben belasten Haushalte unterschiedlich stark

Nach Wohnen und Energie sind Ausgaben für den Verkehrsbereich mit 15 % der Äquivalenzausgaben die zweitgrößte Kostenbelastung der österreichischen Haushalte, wobei für den Öffentlichen Verkehr im Schnitt nur 1,1 % aufgewendet werden müssen (Quelle: Konsumerhebung, Statistik Austria 2009/2010). Speziell im ländlichen Raum steht und fällt die eigene Mobilität mit dem Besitz eines Pkws. Gründe dafür sind einerseits das spärliche ÖV Angebot und andererseits die oftmals weiten Distanzen – aber auch kurze Wege lassen sich wegen der schlechten Rahmenbedingungen oftmals kaum zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigen. Entscheidend ist jedoch nicht alleine, ob ein Pkw vorhanden ist, sondern auch, ob die Nutzung finanzierbar ist.

Wie folgende Abbildung anhand von Daten der Statistik Austria verdeutlicht, haben die ärmsten 20 % der Haushalte für Kfz-Reparaturen und Treibstoff gerade einmal 35 bis 95 € im Monat zur Verfügung. Demgegenüber können die wohlhabendsten 20 % mit 265 bis 395 € im Monat etwa drei bis elfmal soviel für den Betrieb ihrer Autos ausgeben, dh je höher das Einkommen, desto mehr Geld wird für den motorisierten Individualverkehr ausgegeben.

Allerdings sind die Verkehrsausgaben der Haushalte stark von der Bevölkerungsdichte abhängig. In ländlichen Regionen (mit bis zu 10.000 Einwohnern) gibt ein durchschnittlicher Haushalt für sein(e) Kraftfahrzeug(e) monatlich etwa 482 €, für den Öffentlichen Verkehr nur 18 € aus, in Wien hingegen nur 279 € fürs Kfz und 65 € für den Öffentlichen Verkehr. Ein wesentlicher →

**WUSSTEN SIE DASS**, Ausgaben für Verkehr zur zweitgrößten Kostenbelastung der Haushalte zählen?

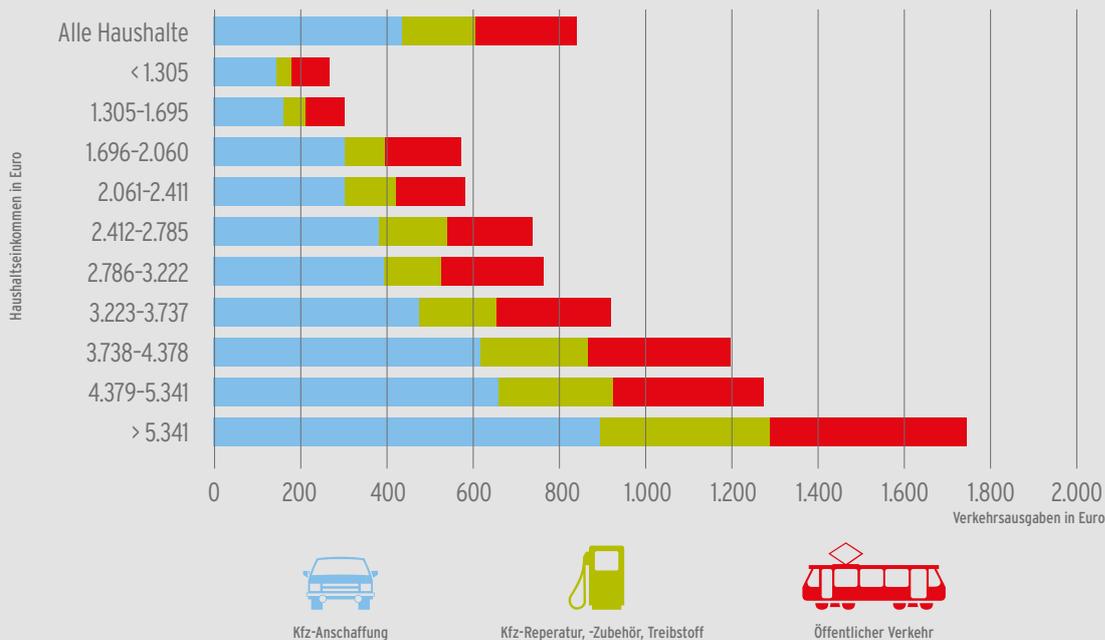
**WUSSTEN SIE DASS**, Ausgaben für den öffentlichen Verkehr nur 1,1 % der Haushaltsausgaben ausmachen?

Feedback und Rückfragen bitte an [SWSA@akwien.at](mailto:SWSA@akwien.at)

Abonnieren Sie SWSA als E-Mail-Newsletter: <http://wien.arbeiterkammer.at/newsletter.html>  
„Sozial- und Wirtschaftsstatistik aktuell“ auswählen und auf „abschicken“ klicken.

Impressum: Herausgeber und Medieninhaber Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1040 Wien, Prinz Eugen Strasse 20-22 · Redaktion Gerlinde Hauer, Petra Innreiter, Ilse Leidl, Reinhold Russinger, Matthias Schnetzer, Norman Wagner · Kontakt [SWSA@akwien.at](mailto:SWSA@akwien.at) · Verlags- und Herstellungsort Wien Erscheinungsweise 11 mal jährlich · DVR 0063673 AKWien



**Abbildung 1: Dezile Haushaltseinkommen und Verkehrsausgaben**


Quelle: Konsumerhebung, Statistik Austria 2009/2010, eigene Berechnungen

Faktor für eine geringere Belastung mit Mobilitätsausgaben ist daher ein gut ausgebauten Netz an Öffentlichen Verkehrsmitteln.

### Frauen sind mobil, Männer fahren mit dem Auto

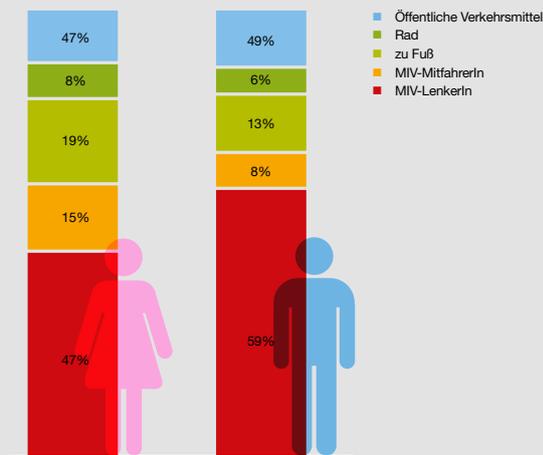
Die vom Verkehrsministerium (Verkehr in Zahlen 2011) veröffentlichten Daten zeigen, dass sich Männer und Frauen hinsichtlich der in Anspruch genommenen Verkehrsleistungen sehr erheblich unterscheiden: So ergibt etwa der geschlechtsspezifische Vergleich der Tagesweglänge für die männliche Bevölkerung mit 37 km eine beinahe doppelt so große Distanz als für Frauen mit 20 km. Betrachtet man die durchschnittliche Wegelänge, zeigen sich ebenfalls große Unterschiede zwischen Männern und Frauen: Männer legen im Durchschnitt 17,5 km und Frauen 12,1 km zurück. Betont wird, dass die Wege bei Männern nach wie vor länger werden, bei Frauen jedoch seit 2003 eher gleich bleiben bzw zum Teil sogar kürzer werden.

Aktuelle Daten zur geschlechtsspezifischen Verkehrsmittelwahl für die Arbeitswege liegen in der Niederösterreichischen Mobilitätshebung vor. Diese zeigt für werktägliche Wege, dass Frauen und Männer etwa gleich häufig den öffentlichen Verkehr nutzen (13 %). Unterschiede gibt es bei der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs. Hier sind Frauen seltener als Lenkerinnen (47 %) unterwegs als Männer (59 %). Frauen sind häufiger zu Fuß (19 %, Männer 13 %) und als Mitfahrerinnen im motorisierten Individualverkehr (MIV) unterwegs (15 %, Männer 8 %). Auch mit dem Rad sind Frauen an Werktagen etwas häufiger unterwegs als Männer (8 % vs 6 %).

### Fehlende Mobilitätsangebote erschweren Erwerbstätigkeit

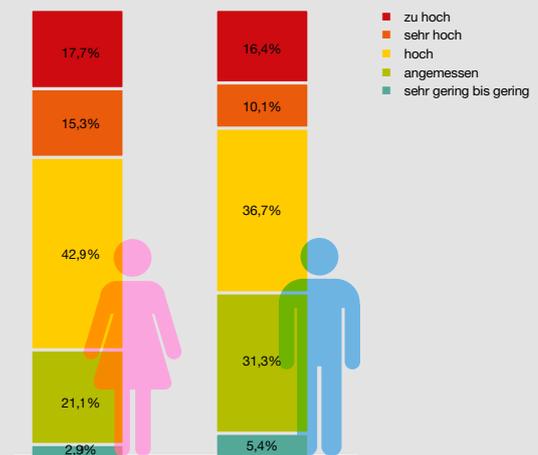
Die Konsumerhebung der Statistik Austria zeigt ganz deutlich, dass das Vorhandensein eines Pkw sehr stark mit dem Einkommen zusammenhängt. Weitgehend unabhängig vom finanziellen Rahmen ist das Vor- →

Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl ♀♂



Quelle: Mobilität in Niederösterreich, Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2008

Abbildung 3: Einschätzung der persönlichen Arbeitswegkosten ♀♂



AK-Wien 2009: Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion: geschlechtsspezifische und soziale Hindernisse

handensein einer Zeitkarte für den ÖV. Während bei den Haushalten mit niedrigen Einkommen rd 40 % kein Kraftfahrzeug besitzen sind es in den Einkommensstufen darüber zwischen 23 % und 11 %. Beim Besitz einer ÖV-Jahreskarte schwanken die Werte zwischen 20 % bei den niedrigsten und 25 % bei den höchsten Äquivalenzeinkommen.

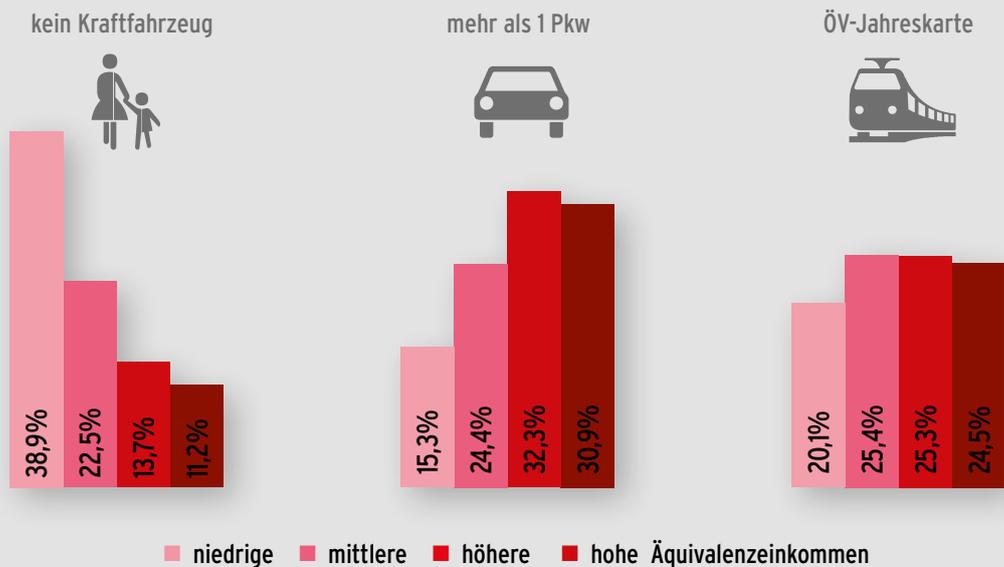
Ist in einem Haushalt nur ein Auto vorhanden, zeigen verschiedenste Befragungen (zB Kapeller et al, 2009), dass in den meisten Fällen, die Männer das Familienauto nutzen, was für die Frauen bedeutet, dass sie den ganzen Tag – bei Wochenpendlern sogar die ganze Arbeitswoche – auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Die Tatsache, dass gerade im ländlichen Raum nur 36 % der Haushalte über mindestens zwei Pkw verfügen (bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,54 Personen) weist auf die reale Brisanz der Situation für bestimmte Bevölkerungsgruppen hin. Denn laut Daten der Statistik Austria (Konsumerhebung), die den Motorisierungsgrad je nach Gemeindegröße abbilden, haben von den 1,9 Millionen Haushalten im ländlichen Raum

(< 10.000 Einwohner) 245.000 keinen Pkw (das betrifft rund 600.000 Menschen) und die Hälfte der Haushalte haben lediglich einen Pkw. Diese Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr bedeutet eine enorme finanzielle Belastung für die einzelnen Haushalte, aber auch für die Allgemeinheit in Form von hohem Ressourcenverbrauch und Umweltschäden.

Zahlreiche Befragungen der Arbeiterkammer (zB Pendlerbefragung 2009) zielen auf die Untersuchung der Chancengerechtigkeit im Erwerbsleben zwischen Männern und Frauen unter Berücksichtigung der Mobilitätschancen ab. Diese kommen zum Ergebnis, dass Frauen in mehrfacher Hinsicht benachteiligt sind, wenn es um die Teilnahme am Erwerbsleben und dem damit verbundenen Mobilitätszugang geht. So zeigt sich, dass Frauen im Durchschnitt zwar gleich viel für ihren Arbeitsweg ausgeben wie Männer, allerdings haben Arbeitnehmerinnen auffallend längere Fahrtzeiten zum Arbeitsplatz und erhalten im Durchschnitt signifikant geringere Einkommen als ihre Kollegen. Die Einkommensunterschiede sind nur teilweise auf die höhere Teilerwerbsquote der Frauen zurückzuführen, es zeigt sich, dass die Einkommensschere auch bei Vollzeitbeschäftigung weit auseinander klafft. Als Konsequenz werden die Arbeitsweg-Kosten von Frauen auch →

**WUSSTEN SIE DASS**, rund 40 % der Haushalte mit niedrigem Einkommen keinen Pkw besitzen?

Abbildung 4: ... % der Haushalte



Quelle: Konsumerhebung, Statistik Austria 2009/2010

auffallend höher bewertet, als von ihren männlichen Kollegen.

Das Verkehrsministerium beziffert die durchschnittlichen monatlichen Pkw-Ausgaben je Fahrzeug mit ca 470 €. Vergleicht man nun typische Frauenberufe, so wird bei einer Teilzeitbeschäftigung ein enorm großer Teil des Verdienstes von Autokosten aufgezehrt. Auch bei einer Vollzeitbeschäftigung bleiben abzüglich der Pkw-Kosten von einem Monats-Nettoeinkommen von 1000 bis 1300 € nur noch knapp 500 bis 800 € übrig, zusätzlich sind davon dann auch noch Kinderbetreuungskosten abzuziehen.

### Ein gerechterer Mobilitätszugang

Um mehr über die Bedeutung von Mobilität bei der Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu erfahren hat sich die AK an einem Forschungsprojekt unter der Leitung der Universität für Bodenkultur beteiligt. Im Juni 2013 wurden in einer repräsentativen Befragung (gefördert durch das bmvit) über 430 berufstätige Männer und Frauen mit Betreuungspflichten zu ihrer Situation befragt. Die Untersuchung des Mobilitätsverhaltens an einem konkreten Tag zeigt, dass die Anzahl der tägli-

chen Wege mit 4,6 hoch (Frauen: 4,8, Männer 3,9) ist. Ebenso ist der Anteil der Wege, bei denen Personen geholt oder gebracht werden, mit 40 % hoch. Hier bestehen signifikante Unterschiede zwischen Männern und Frauen. An den untersuchten Tagen wurden 83,2 % der Wegetappen als LenkerIn mit dem privaten Pkw zurückgelegt, 12,4 % zu Fuß oder mit dem Rad. Öffentliche Verkehrsmittel haben nur einen Anteil von 2,9 % an den Wegetappen.

Dabei sind 47,2 % der Befragten der Meinung, dass ein besserer öffentlicher Verkehr ihr alltägliches Leben erleichtern würde. Verbesserungsbedarf wird vor allem im Bereich der Intervallverkürzungen, dem Ausbau des Bedienungsangebots (Intervallverkürzung, der Fahrplanausdehnung, zusätzliche Linien etc.) und der Anschlusssicherung gesehen. →

**WUSTEN SIE DASS**, der Besitz einer Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr (ÖV) unabhängig vom Einkommen ist

**WUSSTEN SIE DASS,** Haushalte mit guter Anbindung an den ÖV weniger für Mobilität ausgeben (müssen)?

Ergebnisse und Schlussfolgerungen des Projekts Mobility4Job „Gendergerechte Mobilitätslösungen für bessere Erwerbschancen im ländlichen Raum“ wird die AK in der Schriftenreihe „Verkehr und Infrastruktur“ veröffentlichen.

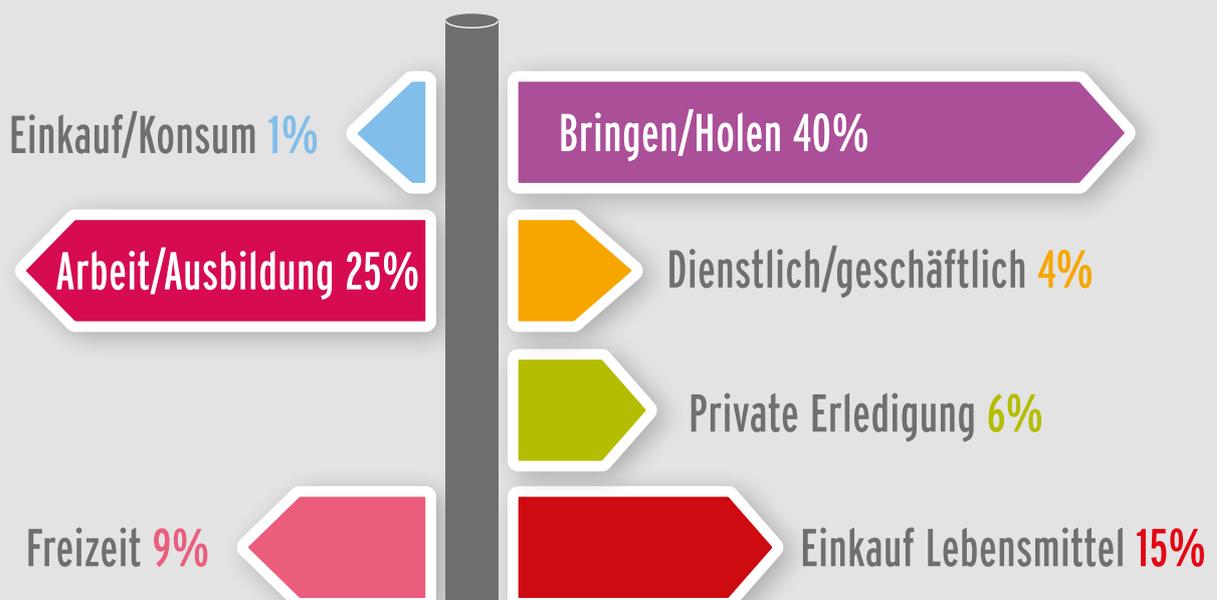
Da die Datenlage zu diesem Thema sehr dünn ist und Zahlen entweder älter (die letzte Volksbefragung wurde 2001 durchgeführt) oder nur für einzelne Bundesländer verfügbar sind, werden im vorliegenden Artikel mehrere unterschiedliche Datenquellen und einzelne Befragungen als Basis herangezogen.

Der vorliegende Beitrag entstand mit freundlicher Unterstützung des Projektkonsortiums, bestehend aus BOKU-Institut für Verkehrswesen, Büro für Nachhaltige Kompetenz und Rosinak und Partner und Arbeiterkammer Wien.

**AK Veranstaltung:**

Am 22.10.2014 machen die Arbeiterkammern Wien, Niederösterreich und Burgenland „Mobilität und Verteilungsgerechtigkeit im ländlichen Raum“ einen ganzen Tag lang zum Thema. In Wiener Neustadt werden in diesem Rahmen nicht nur die Ergebnisse des Forschungsprojekts vorgestellt werden, sondern auch ExpertInnen und EntscheidungsträgerInnen aus den Bereichen Arbeitsmarkt, Jugend, Sozialforschung und Verkehrsplanung ihre Erfahrungen präsentieren und Lösungsansätze diskutieren. Auch der Möglichkeit zur Vernetzung wird entsprechend Raum gegeben. Eine vorab Registrierung ist ab sofort möglich, Informationen zur Veranstaltung können über [uv@akwien.at](mailto:uv@akwien.at) angefordert werden, Infos zum Projekt gibt es unter: [www.mobility4job.at](http://www.mobility4job.at).

Abbildung 5: Wegzwecke am Befragungsstichtag



Quelle: Befragungsergebnisse aus dem Projekt Mobility4Job

## Die Arbeiterkammer setzt sich im Verkehrsbereich ein für

- den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel
- faire Preise im öffentlichen Verkehr
- mehr Rechte für Fahrgäste
- steuerliche Entlastung für PendlerInnen
- gute Arbeitsbedingungen und faire Entlohnung für die Beschäftigten im

### Glossar

**Die Äquivalenzausgaben:** sind „gewichtete Pro-Kopf-Ausgaben“ dh die Ausgaben der Haushalte werden nach Haushaltsgröße und -zusammensetzung standardisiert;

**Modal Split:** Verkehrsmittelwahl – Anteil der einzelnen Verkehrsmittel;



GERECHTIGKEIT MUSS SEIN

