

erREICHbar – Soziale und räumliche Abschätzung Österreichs Betroffener von Mobilitätsarmut

Kurzbericht | Jänner 2024

Bearbeitung ÖIR: Cristian Andronic, Manon Badouix, Erich Dallhammer, Stephanie Kirchmayr-Novak, Isabella Messinger

AIT: Flora Fessler, Alexandra Millonig, Christian Rudloff

Basierend auf einer fachlichen Definition des Begriffes „Mobilitätsarmut“ schätzt das Projekt „erREICHbar“ die von Mobilitätsarmut betroffenen Haushalte ab und stellt deren regionale Verteilung dar. Anhand von typischen Personas werden für die betroffenen Haushalte Mobilitätsbarrieren und -hemmnisse dargestellt sowie Maßnahmen zu deren Verminderung aufgezeigt. Zudem wurde thematisiert, wie eine zielgruppengerechte Kommunikation die Nutzung verfügbarer Mobilitätsangebote unterstützen kann.

Methodisch wurden neben Daten- und GIS-Analysen sowie Literaturrecherchen zwei Fokusgruppen mit intermediären Vertreter:innen von Mobilitätsarmut Betroffenen durchgeführt. Darin wurden Barrieren und Hemmnisse der Personengruppen identifiziert und Maßnahmenvorschläge und Hinweise für Kommunikationsstrategien erarbeitet.

Definition Mobilitätsarmut

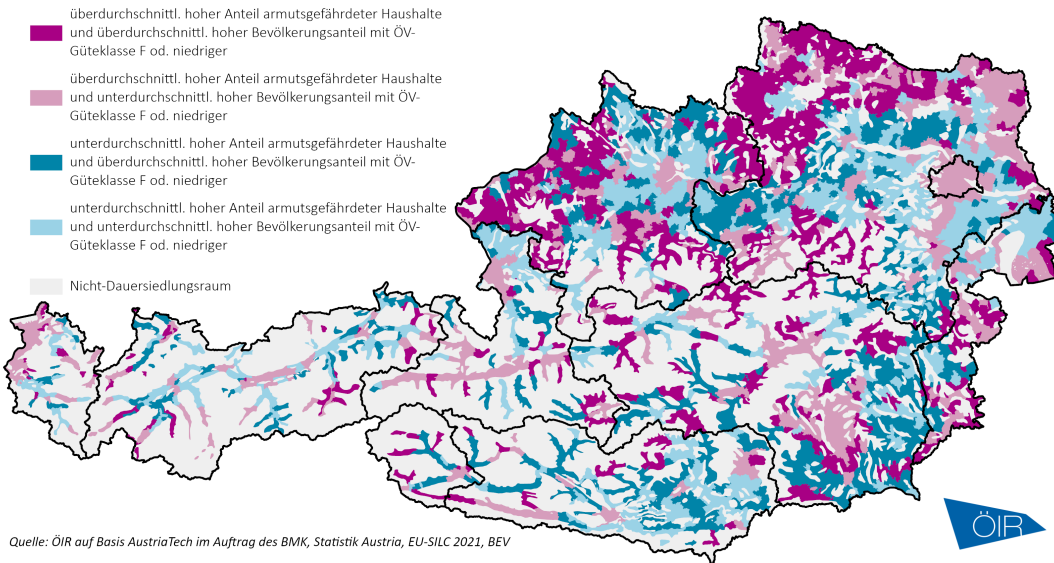
Das Projekt „erREICHbar“ definiert Mobilitätsarmut als das Zusammentreffen von **erschwerter Leistbarkeit von Mobilität** – mit dem Fokus auf armutsgefährdete Haushalte laut EU-SILC Erhebung (unter 60% des Medianhaushaltseinkommens) – sowie **Defiziten in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs** (Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Besorgung, Freizeit) und dem **eingeschränkten Zugang zu Verkehrsmitteln** mit Fokus auf den öffentlichen Verkehr (definiert über den Wohnort in einer Gemeinde mit ÖV-Güteklasse F und geringer).

Räumliche Unterschiede der Mobilitätsarmutsbetroffenheit

In Österreich waren im Jahr 2021 rund 6% der Haushalte mobilitätsarmutsgefährdet. Während der Anteil der armutsgefährdeten in urbanen Zentren am höchsten ist, verringert die gute ÖV-Erreichbarkeit insbesondere in den urbanen Großzentren die Mobilitätsarmutsbetroffenheit deutlich. Diese ist im ländlichen Raum am höchsten, oft unabhängig, ob es sich um das Umland von Zentren handelt oder nicht. Dies zeigte sich im Wesentlichen auch bei der Ermittlung des erforderlichen CO₂-Budgets, das zur Erreichung der Grundfunktionen (Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Versorgung, Erholung, Sozialkontakte) mindestens erforderlich ist, wenn die räumlich nächstgelegenen Versorgungseinrichtungen und das im Rahmen des täglichen Zeitbudgets umweltfreundlichste verfügbare Verkehrsmittel genutzt wird.

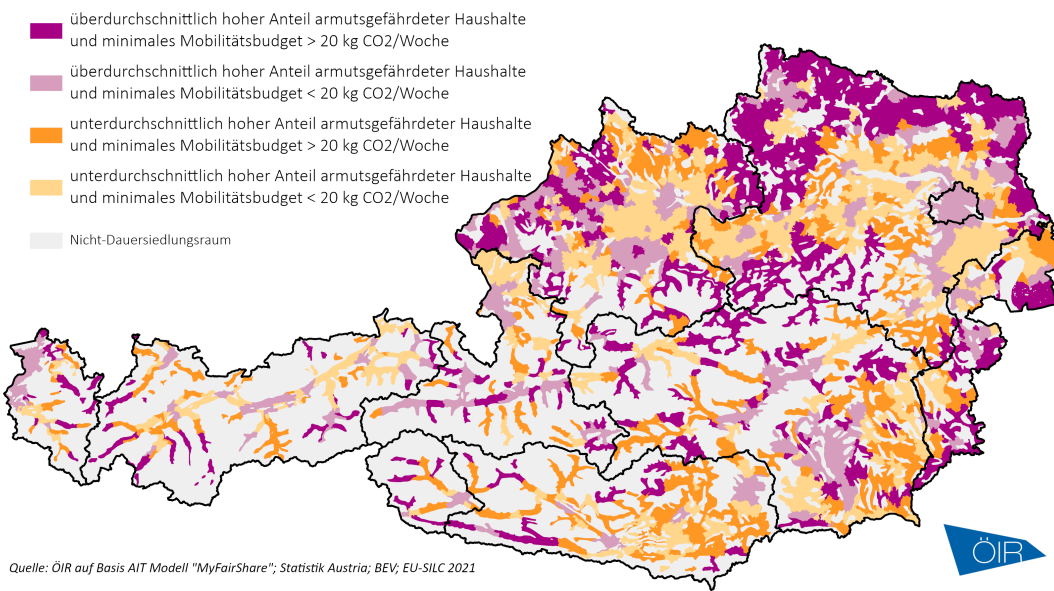
Mobilitätsarmutsgefährdung

Armutsgefährdung und Bevölkerungsanteil mit ÖV-Güteklasse F oder niedriger



Mobilitätsarmutsgefährdung

Armutsgefährdung und minimales CO2-Budget



Maßnahmen zum Abbau von Barrieren unterschiedlicher Personengruppen

Die Mehrheit der Mobilitätsarmutsbetroffenen lässt sich anhand ihrer weiteren Charakteristiken in sechs Personas gliedern: Ältere Personen sowie Personen mit Gehbehinderung oder Seheinschränkung, Personen mit Gehörlosigkeit oder mangelnder Sprach- und Lesefähigkeit,

Alleinerziehende und Patchworkfamilien, Personen mit Migrationshintergrund und mangelnder Sprach- und Lesekenntnis, Jugendliche und Kinder.

Über alle Gruppen hinweg wird der Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) oder von Bedarfsverkehren im ländlichen Raum als wichtig erachtet. Um diese Angebote nutzen zu können, wird mehrfach der Wunsch nach finanzieller Unterstützung für einkommensschwache Personengruppen, ähnlich dem Mobilpass in Wien, angesprochen. Digitale Informationen sind für die Betroffenen oft nur eingeschränkt nutzbar, analoge Informationsplattformen sollten ergänzend angeboten werden. Auch informelle Plattformen für Nachbarschaftshilfe oder „Buddies“ wären gute Maßnahmen zur Informationsvermittlung. Eine starke Gefährdung von Mobilitätsarmut besteht auch für jene Personengruppen mit Arbeitsbeginn an den Tagesrandzeiten (z. B. Putzdienste, Schichtarbeit), wo das ÖV-Angebot meist schlechter ist als in der Hauptverkehrszeit.

Die Gründe für die Barrieren und Hemmnisse unterscheiden sich nach Personas. Alle Gruppen profitieren jedoch davon, wenn wichtige Grundfunktionen in ihrer Nähe verfügbar sind. Angesichts der erforderlichen Mobilitätswende ist zudem nicht sinnvoll, alle Menschen möglichst mobil zu machen, sondern vielmehr die räumliche Verteilung und Zugänglichkeit von Funktionen so zu verändern, dass diese leichter und mit weniger (motorisierter) Mobilität erreichbar sind.