universität wien

MASTERARBEIT

„Mobilitätsverhalten im ländlichen Raum – Nutzung regionaler Ressourcen und regenerativer Energien für neue Mobilitätsformen der Kleinregion Pielachtal“

verfasst von

Isabella Wagner, BA

angestrebter akademischer Grad

Master of Arts (MA)

Wien, im August 2013

Studienkennzahl lt. Studienblatt:	**A 066 857**
Studienrichtung lt. Studienblatt:	**Masterstudium Raumforschung und Raumordnung**
Betreuer:	**Ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Martin Heintel**

Zur besseren Lesbarkeit ist in dieser Masterarbeit vorwiegend das generische Maskulinum in Verwendung (mit Ausnahmen: z.B. bei direktem Bezug zu einer Person). Alle personenbezogenen Formulierungen beziehen sich gleichermaßen auf Frauen und Männer.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort V

Abstract VI

1. Einleitung 1

1.1. Problemstellung 2

1.2. Zielsetzung – Forschungsfragen 4

2. Methodologie 5

2.1. Aufbau der Arbeit 5

2.2. Untersuchungsmethoden 5

2.3. Grenzen der Arbeit 6

3. Begriffsdefinition 8

3.1. Mobilität 8

3.2. Räumliche Bewegung – Pendeln/Pendler 10

3.3. Verkehr – Allgemein 12

3.4. Unterscheidung Mobilität und Verkehr 12

3.5. Regenerative bzw. erneuerbare Energien 13

3.6. Ländliche Räume 14

4. Ausgangsbedingungen in der Kleinregion Pielachtal 17

4.1. Charakterisierung der Kleinregion Pielachtal 19

4.2. Allgemeine Lage und Situation der Region 22

4.2.1. Geografische Lage 22

4.2.2. Landschaftsökologie 23

4.2.3. Bevölkerungsentwicklung 28

4.2.4. Siedlungsentwicklung (Siedlungsstruktur) 30

4.2.5. Ökonomische Lage 32

4.2.6. Verkehrstechnische Infrastruktur 36

4.2.7. Pendlerstatistik 40

4.2.8. Erneuerbare Energie im Pielachtal 42

4.3. Aktuelle vorliegende Konzepte, Projekte, Leitbilder 44

5. Mobilität und Regionalentwicklung 48
5.1. Interkommunale Zusammenarbeit zum Thema Mobilität 50
5.2. Mobilität – Funktion der Daseinsvorsorge? 51
6. Mobilitätsverhalten 54
6.1. (Aus)wirkungen der Verkehrsmittelwahl 55
6.1.1. Energieverbrauch 55
6.1.2. Emissionen und Immissionen 56
6.1.3. Einfluss auf das Landschaftsbild 56
6.1.4. Sekundäreffekte und soziale Folgen 57
6.2. Mobilitätskennzahlen in Österreich 57
6.2.1. Erreichbarkeit 57
6.2.2. Motorisierungsgrad 57
6.2.3. Ko–Modalität 58
6.2.4. Mobilitäts– bzw. Verkehrskennzahlen 59
7. Soft Policies als Instrument für „nachhaltige Mobilität“? 61
7.1. Ziele von Soft Policies 61
7.2. Anwendbarkeit von Soft Policies auf die Kleinregion Pielachtal 62
7.3. Soft Policies – Einsatzgebiete 63
7.3.1. Zielgruppen orientierte Öffentlichkeitsarbeit 64
7.3.2. Mobilitätsmanagement in Unternehmen 66
8. Exkurs – Elektromobilität (E-Mobilität) 68
8.1. Aktuelle Entwicklung in Niederösterreich 73
8.1.1. Angebot alternativer Mobilität – „Taxi für spezielle Fälle“ 73
8.1.2. Beispiele von Kampagnen 74
8.2. Modellregionen 77
8.2.1. Metropolregion Hannover 77
8.2.2. Werfenweng SAMO 78
9. Empirische Analyse 80
9.1. Mobilitätsbefragung 81
9.2. Befragung 82

9.2.1.Mündliche Befragung ... 83
9.2.2.Schriftliche Befragung ... 84
9.2.3.Computervermittelte Befragung/Telekommunikationsmedien ... 85
9.3.Bestimmung der Zielgruppen ... 86
9.3.1.Charakterisierung der Befragten ... 87
9.4.Aufbau und Umfang der Befragung ... 88
9.4.1.Aufbau des Fragebogens ... 89
9.4.2.Statistische Auswertungsverfahren ... 90
9.4.3.Einschränkungen aufgrund der Befragungsmethodik ... 92
9.4.4.Rücklaufquote ... 92
9.5.Darstellung der Ergebnisse ... 93
9.6.Bewertung der empirischen Ergebnisse ... 116
10. Zusammenfassung und Fazit ... 120
11. Anwendbarkeit der Rechercheresultate auf die Region Pielachtal ... 123
12. Abkürzungsverzeichnis ... 131
13. Abbildungsverzeichnis ... 132
14. Tabellenverzeichnis ... 134
15. Quellenverzeichnis ... 135
15.1.Literaturverzeichnis ... 135
15.2.Internetverzeichnis ... 143
16. Anhang ... 153
Erklärung ... 165

Vorwort

„Regionen, die bloß auf einzelne Akteursgruppen und Aktivitäten setzen und dabei wenig verbundene Strategien und Instrumente verwenden, werden zu den Verlierern gehören“ (SCHEER, in: BAUER-WOLF, PAYER und SCHEER 2008: 3f).

Aus der Entwicklung des Elektromobilitätskonzepts für die Kleinregion Pielachtal ist die Idee für die Erstellung einer Masterarbeit zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens entstanden. Mithilfe und Koordination von Christian Berger, Regionalverband noemitte, konnte der Kontakt zwischen Edith Kendler, Kleinregionsmanagerin, und mir, Isabella Wagner, hergestellt werden. An dieser Stelle gilt mein Dank der Kleinregion, insbesondere Edith Kendler. Ich bin ihr für ihre Unterstützung sehr verbunden. Edith Kendler hat mir stets wichtige Informationen und Daten bereitgestellt, mich zu themenrelevanten Veranstaltungen eingeladen und persönlich durch die Region geführt. Der direkte Kontakt zur bzw. in die Region hat einen wesentlichen Beitrag zur Erstellung dieser Arbeit geleistet. Karin Peter, Kleinregionsbetreuerin von NÖ-Mitte, möchte ich für ihre konstruktiven Beiträge, Hilfestellungen sowie stets aufmunternden Worte danken.

Mein Dank gebührt all jenen, die mich bei der Erstellung dieser Arbeit unterstützt, die an meiner Befragung teilgenommen haben und mir für ein Interview zur Verfügung gestanden sind.

Professor Martin Heintel möchte ich für die wissenschaftliche Betreuung und die Freiheiten, die er mir im Rahmen der Themenausarbeitung zugestanden hat, danken.

Meinen Korrekturlesern bin ich sehr verbunden, dass sie sich trotz des schönen Wetters Zeit genommen haben, meine Arbeit durchzulesen und mir konstruktive Kritik gegeben haben.

Dank gebührt meinem Freund, Michael Nikolaus, der mich in der ganzen Zeit motiviert hat, stets für Diskussionen in Bezug auf meine Arbeit bereit und damit eine große Bereicherung war.

Mein Dank gilt vor allem meinen Eltern, die mich schon auf meinem gesamten Lebensweg sowohl mental als auch finanziell ermutigen und unterstützen.

Abstract

Rural areas are subject to constant changes and challenges like population increase and decrease, processes of demographic change for example demographic aging while decline of young ages, thinning of public transport infrastructure and services of general interest. All the points, among others, can emerge changes and impairments in mobility behaviour. In addition to psychological and physical factors, the site specific conditions related to mobility behaviour play a major role as well. Furthermore it is affected by sufficient mobility services and services of general interest at the immediate personal environment.

The focus of the work is mobility in rural areas, but principally the mobility behaviour of the rural population of the Kleinregion Pielachtal. (How far) Is mobility reconciled with regional development? The importance of mobility in regional development is observed.

Using a survey was to determine how the mobility behaviour of the citizens of the Kleinregion Pielachtal is characterized. The results show that the motorcar is dominant to achieve the workplace or apprenticeship place. Especially because of the low public transport network, only a few use public transport. Currently there are hardly incentives to contribute or reduce motorized private transport.

Due to the high importance of motorized private transport and drop in supply of public transport the Kleinregion is looking for new possibilities. At the same time fossil fuels are running out and the environment obtained impact. Therefore the Kleinregion sets its focus on alternative and eco-friendly forms of mobility like electric mobility. The south of the Kleinregion Pielachtal has a high proportion of forest. Because of that the Kleinregion would like to use its regional resources. Further resources provide the networks and established concepts.

1. Einleitung

Aufgrund rückläufiger Zahlen der jungen Altersgruppen bei gleichzeitiger Alterung der Bevölkerung stellt die wohnortnahe Aufrechterhaltung bestehender Angebote der Grunddaseinsvorsorge – wie Nahversorgungseinrichtungen[1], Gesundheits- und Bildungsangebote – in ländlichen Räumen gegenwärtig eine besondere Herausforderung dar. Insbesondere Regionen, die bereits mit Leerständen, negativen Bevölkerungsentwicklungen[2] und dem Ausdünnen des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel zu kämpfen haben, sind davon unmittelbar betroffen. Darunter kann auch die Attraktivität ländlicher Räume leiden. Das sind nur einige Faktoren, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen bzw. prägen können. Die individuellen Entscheidungsgründe liegen zusätzlich soziodemographischen, psychologischen und physischen Einflüssen zugrunde. (Vgl. Mobilität in ländlichen Räumen. 2012. RegioNet Niedersachsen. Nummer 22/Juli: 1f)

In der Kleinregion Pielachtal, in Niederösterreich Mitte, mit den Gemeinden Ober-Grafendorf, Weinburg, Hofstetten-Grünau, Rabenstein an der Pielach, Kirchberg an der Pielach, Loich, Schwarzenbach an der Pielach und Frankenfels werden die künftig bereits genannten und zu erwartenden Herausforderungen schon jetzt thematisiert. Prozesse und Entwicklungen, die mit dem demografischen Wandel einhergehen, das steigende Durchschnittsalter der Bevölkerung bei gleichzeitig langfristig sinkender Bevölkerungszahl, wie bevorstehende negative Bevölkerungsentwicklungen, Alterung der Gesellschaft, Fragen der Aufrechterhaltung von sozialer und technischer Infrastruktur, aber vor allem auch offene, noch ungeklärte Fragen im Rahmen der Energiewende müssen frühzeitig Berücksichtigung und Aufmerksamkeit finden. (Vgl. ebd.) Das Thema Mobilitätsicherung in ländlichen Räumen ist „ein komplexes Handlungsfeld mit Querbezügen zum demografischen Wandel sowie zu den Themen Daseinsvorsorge, Wirtschaft und Klimaschutz“ (Mobilität in ländlichen Räumen. 2012. RegioNet Niedersachsen. Nummer 22/Juli: 2).

Die Kleinregion Pielachtal positioniert sich als Nachhaltigkeitsregion[3] und beabsichtigt intensiv neue Entwicklungen im Bereich Mobilität, vor allem im Hinblick auf die hohen Pendlerströme/-zahlen und den überwiegenden Anteil des MIV. Im Interesse der Kleinregion steht eine nachhaltige und energieeffiziente Regionalentwicklung. „Die gesellschaftliche Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen – also auch der ´Nicht-

[1] Einrichtungen der Nahversorgung stellen Güter und Dienste des täglichen Bedarfs bereit (vgl. DANGSCHAT 1/2007: 35).

[2] Anm.: negative Geburten- sowie Wanderungsbilanzen (insbesondere Abwanderung der jüngeren, qualifizierten Generation)

[3] Prinzip der Nachhaltigkeit: Es handelt sich hierbei um ein Handlungskonzept, das gegenwärtige und zukünftige Entscheidungs- und Aktionsspielräume zu erhalten bzw. zu vergrößern versucht (vgl. CERWENKA et al. 2007: 197).

Auto-Mobilen´ in ländlichen Räumen - bleibt ein wichtiges Ziel der Raumordnung […]“ (Mobilität in ländlichen Räumen. 2012. RegioNet Niedersachsen. Nummer 22/Juli: 1).

Elektromobilität könnte eine Alternative zum alltäglichen und vielfach priorisierten MIV, mit fossilen Antriebsstoffen, darstellen. Diese neue Art der Fortbewegung, im Bereich des Individualverkehrs als E-Auto, E-Bike oder Pedelec oder im öffentlichen Personennahverkehr als Hybrid- und E-Bus – ist umweltfreundlich und nachhaltig, vorausgesetzt der Strom wird regenerativ und regional erzeugt. Regenerative Energien sind - nach Definition der online Plattform Erneuerbare Energie Österreich - Energien aus Quellen, die sich entweder kurzfristig von selbst erneuern oder deren Nutzung nicht zur Erschöpfung der Quelle beiträgt. Dabei handelt es sich um nachhaltig zur Verfügung stehende Energieressourcen, zu denen insbesondere Wasserkraft, Wind-, Sonnenenergie und Geothermie zählen. Darüber hinaus gibt es auch energetisches Potenzial (Biogas, Bioethanol, Holz etc.) der aus nachwachsenden Rohstoffen gewonnenen Biomasse. (Vgl. Erneuerbare Energie Österreich URL) Bislang sind E-Autos mit einer Reichweite von etwa 150 Kilometern vor allem für den Nahbereich geeignet, daher können diese komodale Mobilität (siehe dazu Kapitel 6.2 Mobilitätskennzahlen in Österreich) ergänzen. Zusätzlich zu den neuen Innovationen sollen bereits bestehende Infrastrukturen und Verkehrsmittel für eine intensivere Nutzung attraktiver und gefördert werden. Dazu bietet sich die Mariazellerbahn, deren Strecke durch das Pielachtal verläuft, als öffentliches und umweltfreundliches Verkehrsmittel an. (Vgl. Mobilität in ländlichen Räumen. 2012. RegioNet Niedersachsen. Nummer 22/Juli: 1f, 8)

1.1. Problemstellung

Vor einigen Jahrzehnten bzw. Jahren kam dem Wohnort in vielerlei Hinsicht eine zentrale Rolle zu. Er war Mittelpunkt des sozialen, gesellschaftlichen Lebens, aber auch Knotenpunkt, der nahezu alle Grunddaseinsfunktionen bereitstellte. BECKMANN et al. (2006: 13) schreiben dem Wohnort, für den Lebensalltag der Menschen, ebenfalls einen hohen Stellenwert zu: „Der eigene Wohnort ist der zentrale Knoten individueller Lebens- und Aktionsräume, ist der Bezugsraum für die Sozialisation von Kindern und Jugendlichen sowie ein wichtiges soziales Kontaktfeld“ (BECKMANN et al. 2006: 13). Die Ansprüche an die individuelle Lebensgestaltung sowie die diesbezüglichen Handlungsspielräume haben sich erheblich ausdifferenziert und insgesamt erhöht (vgl. BECKMANN et al. 2006: 11). Trotzdem kommt dem Wohnort gegenwärtig abermals Bedeutsamkeit zu.

BUKOLD (2000: 12f) ist der Meinung, dass Globalisierung vielfach auf weltweiter Wertschöpfung und Erreichbarkeit durch Telekommunikation beruhe. Deshalb kommt insbesondere dem eigenen Wohnort, der Heimat, wie einst in der vorindustriellen Zeit, erneut Relevanz zu (ebd.).

Mit ansteigendem Anteil des MIV ist eine Verteilung bzw. Streuung der unterschiedlichen Grunddaseinsfunktionen sowie eine „steigende Abhängigkeit von motorisierten Verkehrsmitteln im alltäglichen Leben" (BRAKE 2009: 129) erfolgt. „Weil man das, was man braucht, in der Nähe nicht mehr findet, muss man größere Distanzen zurücklegen" (KNOFLACHER 2012: 50). Ausschlaggebend für Veränderungen der Alltagsmobilität sind unter anderem **veränderte Lebenssituationen** (z.B. Familiengründung, Erwachsenwerden), individuelle **Lebensstile** und/oder **finanzielle Möglichkeiten** (z.B. Erbschaft oder Arbeitslosigkeit). (Vgl. BECKMANN et al. 2006: 13) Der **Zwang** zum **Mobil-sein-Müssen** bzw. das Bedürfnis[4] (Chance und Befreiung nach BRAKE 2009: 3) der modernen Gesellschaft nach individueller, persönlicher Mobilität wächst rapide (vgl. BRAKE 2009: 3). Die unkomplizierte Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge, Arbeitsstätten und Freizeiteinrichtungen leistet einen bedeutenden Beitrag zum Erhalt bzw. zur Steigerung der Lebensqualität. Bis ins hohe Alter soll die Chance zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben durch eigenständige, barrierefreie Mobilität garantiert werden können. Nicht selbstständig mobile Personen wie Kinder, Jugendliche, Personen ohne Führerschein/Kfz, Personen mit körperlichen/geistigen Einschränkungen etc. müssen deshalb besonders Berücksichtigung finden. (Vgl. BECKMANN et al. 2006: 12; DANGSCHAT 1/2007: 10) BECKMANN et al. (2006: 12) betonen, dass sich Angebotsdefizite und Qualitätsmängel am Wohnort für viele Menschen durch weitere Wege zur Arbeit, Ausbildung, Versorgung und Freizeit zumindest teilweise kompensieren lassen. Ist der hierfür „erforderliche Aufwand [Anm.: vor allem Zeit und Kosten] dagegen zu hoch und stehen den Defiziten keine anderen Qualitäten vor Ort gegenüber, entstehen Unzufriedenheit und latente Fortzugsbereitschaft, die letztlich zum Wegzug der betroffenen Haushalte führen kann" (BECKMANN et al. 2006: 12f). Insbesondere ländliche Räume haben damit, aber auch mit weiteren Herausforderungen, wie Zersiedelung, zunehmender Alterung der Bevölkerung, Abwanderung junger, qualifizierter Arbeitskräfte, Anstieg der Leerstände, Auflassung bestehender öffentlicher Verkehrsmittel, knappes Gemeindebudget etc. zu kämpfen.

[4] „Mobilität resultiert aus Bedürfnissen, die in Beziehung zu äußeren Gelegenheiten entstehen: Wenn die Bedürfnisse, insbesondere die Grundbedürfnisse, befriedigt sind, sinkt der Reiz für Mobilität. Besteht hingegen ein Defizit bei der Befriedigung der Grundbedürfnisse, versucht der Mensch dies durch Mobilität zu kompensieren, indem er nach Orten sucht, wo dieses Defizit behoben ist." (KNOFLACHER 1997: 170)

Infolgedessen stellt sich die Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität komplex und verändert dar. (Vgl. BECKMANN et al. 2006: 11)

Parallel zur steigenden Nutzung des motorisierten Kraftfahrzeuges erfolgt die Energiewende, Peak-Oil ist erreicht, fossile Energieträger neigen sich dem Ende zu. Folglich sind Alternativen bzw. neue, vor allem umweltfreundliche und unendlich verfügbare Energieträger erforderlich. In einigen Staaten und Großstädten hat diesbezüglich bereits ein Umdenken stattgefunden.

Dagegen gestaltet sich die Konzipierung und Realisierung alternativer Mobilitätsformen, insbesondere in ländlich, peripheren Gebieten, als neu und schwierig. (Vgl. BRAKE 2009: 4) Für den allgemeinen Wandel sind sowohl die Politik, die Wirtschaft als auch die lokale Bevölkerung zu aktivieren und bewusstseinsbildend einzubinden.

1.2. Zielsetzung – Forschungsfragen

Im Mittelpunkt der Themenbearbeitung stehen die Analyse des Mobilitätsverhaltens und kausal charakteristische Merkmale der Gemeinden der Kleinregion Pielachtal. Zugleich stellt sich die Frage, wie ein grundlegender Wandel der Mobilitätskultur erreicht werden kann, der im Interesse der lokalen Bevölkerung steht bzw. von dieser freiwillig mitgetragen wird. Ist eine regionale Veränderung des Mobilitätsverhaltens überhaupt erwünscht und möglich? Welche Maßnahmen sind dafür notwendig und mit nachhaltiger Regionalentwicklung vereinbar?

Folglich ergeben sich in diesem Zusammenhang weitere Fragestellungen:

- In welchem Ausmaß sind Veränderungen des Mobilitätsverhaltens durch „sanfte Maßnahmen“ möglich?
- In welchem Zusammenhang steht Mobilität grundsätzlich mit Regionalentwicklung?
- Wie geht die ansässige Bevölkerung mit neuen, alternativen Mobilitätsformen im Vergleich zum MIV um?
    - Wie groß ist der Anteil jener, die sich mit diesen aktiv auseinander setzen?
    - Wie groß ist der Anteil jener Personen, die beispielsweise ein eigenes E-Fahrzeug besitzen bzw. anschaffen wollen?
    - Wie kann E-Mobilität vorangetrieben bzw. stärker forciert werden?

2. Methodologie

2.1. Aufbau der Arbeit

Zu Beginn steht die Charakterisierung der Kleinregion im Vordergrund. Anschließend erfolgt ein kurzer Überblick themenrelevanter regionaler Innovationen und Aktivitäten. Aufbauend darauf wird im nachfolgenden Kapitel auf Mobilität und Regionalentwicklung Bezug genommen. Der Fokus liegt auf Mobilität und ihrer Bedeutung: Welche Funktionen und Aufgaben kommen ihr zu bzw. sollen ihr künftig zukommen? Im Anschluss daran wird das Mobilitätsverhalten nach unterschiedlichen Gesichtspunkten thematisiert. Inwieweit lässt sich dieses ermitteln und bestimmen? Im darauffolgenden Kapitel liegt der Fokus auf Soft Policies, weiche Maßnahmen, die im Interesse aller formuliert und zum Einsatz kommen sollen. Zur Veranschaulichung sind auch einige Beispielmaßnahmen/-initiativen beschrieben. Danach kommt dem Themenfeld der E-Mobilität im Besonderen Bedeutung zu. Im Zuge dessen sind, zum besseren Verständnis, Best-practice Beispiele angeführt. Das Bundesland Niederösterreich, in dem sich die Kleinregion Pielachtal befindet, ist in einem eigenen Punkt angeführt. Die Region Hannover ist neben der Vorreiterrolle im Bereich des ÖV, aber auch aufgrund eines Auslandsaufenthaltes der Autorin, ausgewählt und charakterisiert worden. Die Gemeinde Werfenweng ist wegen ihres Bekanntheitsgrades und ihrer Alleinstellungsmerkmale im Themenbereich „Sanfter Mobilität“ herangezogen worden. Nachfolgend schließt der Teil der Empirie an. Zuerst sind die Rahmenbedingungen und wichtige Erklärungen genannt. Dann erfolgt die Darstellung und Bewertung der Ergebnisse, die aus der Bürgerbefragung hervorgegangen sind. Die Zusammenfassung gibt zum Abschluss einen inhaltlichen Überblick und im Fazit sind ein bewertender Status quo, ein Ausblick und regionalrelevante Maßnahmen formuliert.

2.2. Untersuchungsmethoden

Zur Beantwortung und Auflösung der Fragestellungen sind zum einen Untersuchungsmethoden wie Literatur- sowie Internetrecherchen und zum anderen Befragungen – Bürgerbefragung (quantitativ) und Unternehmensbefragung (qualitativ) - durchgeführt worden. Die Befragungen, „die Kommunikation zwischen zwei oder mehreren Personen“ (ATTESLANDER 2008: 101), stellt für die regionale Datenerhebung einen wesentlichen Bestandteil dar. Die Durchführung der Interviews erfolgte im Rahmen der Arbeit mittels standardisierter sowie teilstandardisierter Fragebögen.

Der Vorteil der schriftlichen Befragung liegt vor allem darin, dass in relativ kurzer Zeit mit geringem Personalaufwand viele Personen erreicht werden können und aufgrund der Standardisierung des Fragebogens sind die Daten leicht miteinander vergleichbar. Andererseits ist die Befragungssituation nicht kontrollierbar, die Antworten können beeinflusst werden und das Risiko, dass der Fragebogen unsorgfältig, unvollständig oder gar nicht ausgefüllt wird, ist groß (vgl. ATTESLANDER 2006: 147). Im Anschluss daran sind die erhobenen Daten über das Mobilitätsverhalten mithilfe von SPSS, einem statistischen Analyseprogramm, ausgewertet und mit Excel grafisch dargestellt worden. Die Befragung der Unternehmen soll weiter Aufschluss geben, inwieweit und in welcher Form die lokalen Betriebe hinsichtlich alternativer, umweltfreundlicher Mobilitätsformen engagiert sind. Zusammenfassend sollen mithilfe verschiedener Methoden die Fragestellungen bestmöglich beantwortet werden. Hinzukommend können anhand der Befragungen Aussagen über die Einstellungen der lokalen Bevölkerung eruiert und somit für weitere Themenbereiche Verwendung finden. (Vgl. ATTESLANDER 2008: 275)

2.3. Grenzen der Arbeit

Das Thema nachhaltige, sanfte Mobilität ist besonders in den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten immer mehr in den gesellschaftlichen Fokus gelangt. Viele Studien und Arbeiten - siehe dazu auch: BRAKE 2009; im-plan-tat 2012; KILPATRICK 2005; Klima:aktiv. Mobilität. Radfahren. Radeltzurarbeit URL; RADON 2011; RAMMLER 2001; Werfenweng SAMO URL etc. - nehmen sich dieser Themen an und vergleichen Aktivitäten und Entwicklungen aus der Vergangenheit mit der Gegenwart und Zukunft, als Beispiel sind hier auch die Bundes und Europäische Ebene angeführt. Die Kleinregion Pielachtal ist schon länger in diesem Themenbereich aktiv (siehe dazu Seite 44, Aktuelle vorliegende Konzepte, Projekte, Leitbilder) und arbeitet engagiert an weiteren innovativen Konzepten. Neben der konzeptionellen Ebene gilt es verstärkt die Umsetzung zu forcieren und voranzutreiben, siehe dazu SAMO Gemeinde Werfenweng. Die vorliegende Arbeit lässt technische und ökonomische Aspekte weitgehend außer Acht. Ergänzend dazu ist darauf hingewiesen, dass gesetzliche Rahmenbedingungen wie auch bestehende Fördermöglichkeiten der Europäischen Union und des Bundes (z.B. Ziele, Maßnahmen, Subventionen, länderspezifische Umsetzungsrahmen) nicht ausdrücklich angeführt sind. Die Ausführung übersteigt den Rahmen dieser Arbeit weitgehend und könnte im Zuge einer weiteren wissenschaftlichen Arbeit ausgeführt werden.

Die Klärung der Themen- bzw. Fragestellung beschränkt sich im Großen und Ganzen auf die Haltungsweise der lokalen Bevölkerung sowie der Unternehmen der Kleinregion Pielachtal. Aus den methodischen Ergebnissen resultiert ein Überblick des Status quo sowie der Versuch einer regionalen Prognose. Hinzukommend steht die Formulierung von Leitbildern und Maßnahmen, die keine Garantie auf Vollständigkeit gibt, im Arbeitsmittelpunkt.

Die Analyse bezieht sich räumlich ausschließlich auf die Kleinregion Pielachtal, umliegende Regionen bzw. Gemeinden außerhalb der Kleinregion sind im Zuge dieser Themenstellung nicht vordergründig – wie beispielsweise das Traisen-Gölsental und Hoch6. In dieser Arbeit stehen Fragen der Mobilität für ländliche Räume im Mittelpunkt. Dabei sind Themenbereiche wie der demografische Wandel, Pendlerströme und Gegebenheiten bzw. das Profil ländlicher Räume vordergründig. (Vgl. DANGSCHAT 1/2007: 34)

3. Begriffsdefinition

Im folgenden Unterkapitel sind zur Übersichtlichkeit und zum besseren Verständnis einige Begrifflichkeiten erläutert. Im Kapitel 12 ist ein Abkürzungsverzeichnis angeführt, das die gängigen Begriffe in ausformulierter Form darlegt.

3.1. Mobilität

Im Kontext dieser Arbeit ist mit dem Begriff Mobilität – neben der geistigen, sozialen oder beruflichen Mobilität - ausschließlich die physische Mobilität(-sart) relevant (vgl. CERWENKA et al. 2007: 2). BÄHR (1997: 278) beschreibt mit räumlicher (regionaler, geografischer) Mobilität „jeden Positionswechsel zwischen verschiedenen Einheiten eines räumlichen Systems“. Unabhängig davon, ob der Positionswechsel über weite oder geringe Distanzen, als einmaliger Vorgang oder in regelmäßigen Abständen erfolgt. (Vgl. BÄHR 1997: 278) Für die Abgrenzung der Raumeinheit (räumliche Einheit) spielt zum einen die jeweilige Fragestellung, zum anderen die „Verfügbarkeit regionalstatistischer Daten“ eine Rolle. Darüber hinaus versteht BÄHR (1997: 278) sowohl soziale und wirtschaftliche Gründe als auch einen „wichtige[n] Anpassungsmechanismus an den wirtschaftlichen, sozialen und politischen Wandel einzelner Regionen“ als Ursache für räumliche Mobilität. BLABOLIL (2008: 8) charakterisiert Mobilität - Beweglichkeit oder Flexibilität - als „die Bewegung von Individuen oder Gruppen innerhalb eines Systems“. Damit bezieht er zusätzlich die Subjektebene ein. Weiters erachtet er Mobilität als Grundvoraussetzung zur Erreichung der Arbeitsstelle. (Vgl. BLABOLIL 2008: 13)

Räumliche Mobilität lässt sich in weiterer Folge in individuelle Faktoren und Umweltfaktoren untergliedern (vgl. GERLACH 2007: 21). Dabei stellt sich die Frage, inwieweit und in welcher Form persönliche Aspekte das Individuum an sich beeinflussen und welche Faktoren aus der Umwelt als Beeinträchtigung eingeschätzt werden. Wie in Tabelle 1 ersichtlich, können individuelle Einflüsse sowohl physischer und psychischer Natur sein als auch aus wirtschaftlichen Eigenmitteln resultieren. Im Gegensatz dazu zählen Familie und Freunde, räumliche bzw. geografische Rahmenbedingungen zu Umweltfaktoren, die von außerhalb auf das Individuum wirken und es beeinflussen.

Individuelle Faktoren	Umweltfaktoren
• Physische Fähigkeiten • Kognitive Fähigkeiten • Gesundheitszustand • Verfügbare ökonomische Ressourcen	• Soziales Umfeld (Familie und Freunde) <u>Räumliches Umfeld</u> • Ausstattung des Wohnumfeldes • Lage und Erreichbarkeit von Einrichtungen • Angebot der (öffentlichen und privaten) Verkehrsinfrastruktur) <u>Geografische Gegebenheiten</u> • Lage • Topografische Struktur der Gemeinde/Region

Tabelle 1: Unterteilung räumlicher Mobilität, Quelle: Datengrundlage: GERLACH 2007: 21, eigene Darstellung

Die Bezeichnung Mobilität war bis vor einigen Jahren bzw. Jahrzehnten unter räumlicher wie auch sozioökonomischer Betrachtung, im Vergleich zu Verkehr, vorwiegend positiv besetzt (siehe dazu Vergleich Mobilität und Verkehr). Mobilität ist mit Modernität und Flexibilität assoziiert worden, des Einzelnen und auch der Gesellschaft insgesamt. Nach BUKOLD (2000: XI) war/ist Mobilität „nicht nur die Steigerung individueller Freizügigkeit […], sondern auch […] das Versprechen stetig wachsender Prosperität der Ökonomie durch zunehmende räumliche Spezialisierung und Arbeitsteilung." Die Akzeptanz und Förderung der Mobilität ist im Zusammenhang mit verkehrsfördernden Maßnahmen (z.B. „die individuelle steuerliche Absetzbarkeit von Aufwendungen für arbeitsplatzbezogenes Pendeln und der massive Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, ein allgemein akzeptiertes Primat der Politik") ersichtlich (BUKOLD 2000: XI). Obwohl die angeführten Angaben aus einer deutschen Studie hervorgehen, lassen sie sich ebenfalls auf Österreich anwenden (vor allem hinsichtlich finanzieller Anreize für Auto-Pendler).

Die räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten ist Jahrzehnte lang forciert und positiv erfasst worden. Gegenwärtig erweist sich die Verlagerung von Arbeitsplätzen und daraus resultierendes Pendeln zur Arbeit- bzw. Ausbildungsstätte zunehmend als körperliche und seelische Belastung, insbesondere hinsichtlich des aufzuwendenden Zeitbudgets. Der Mensch muss heute „örtlich ungebunden verfügbar sein, […] weil es technisch möglich ist. […]" (BRAKE 2009: 3). BRAKE (2009: 3) sieht in der Zunahme der Verkehrswege einen Anstieg von Verkehr und Stau, „aber nicht das erhoffte Mehr an Freiheit." (Vgl. BRAKE 2009: 3; Vgl. BUKOLD 2000: XI)

3.2. Räumliche Bewegung – Pendeln/Pendler

Räumliche Mobilität lässt sich weiter in **permanente/residentielle** (Wanderung, Migration) und **nicht-permanente** (zirkuläre Mobilität/Zirkulation) Mobilität untergliedern. Residentielle Mobilität beschreibt räumliche Bewegungen, die mit einem dauerhaften Wohnsitzwechsel verbunden sind. Diese Form der räumlichen Mobilität findet im Rahmen dieser Arbeit keine weitere Berücksichtigung. Dagegen umfasst die zirkuläre Mobilität permanente räumliche Bewegungsabläufe, die keinen Wechsel des Wohnsitzes zur Folge haben. (Vgl. SCHÄFERS 2001, zitiert nach: METZ 5/2009: 47f, in: Österreichisches Verkehrsjournal 5/2009). Diese Bewegungen erfolgen hauptsächlich zwischen Wohnort und Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz („Pendelverkehr"), zu Einrichtungen der Daseinsvorsorge oder zu Freizeit- sowie Urlaubsaktivitäten. BÄHR (1997: 278) betont die Schwierigkeit der exakten Trennung zwischen permanenter und nicht permanenter Mobilität. Er führt saisonale oder längerfristige Bewegungen als adäquate Übergangsformen an. (Vgl. BÄHR 1997: 278) Themenfokus liegt auf der zirkulären Mobilität, überwiegend auf dem täglichen Pendlerverkehr. In Anbetracht verschiedener Fachliteratur gibt es keine einheitliche Definition für Tagespendeln/-pendler. BLABOLIL (2008: 9) hebt in diesem Zusammenhang das „Fernbleiben vom Hauptwohnsitz" hervor. Andererseits spricht BLABOLIL (2008: 9), im Hinblick auf Tagespendeln, vom „Überbrücken der Distanz zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz, die sich in unterschiedlichen administrativen Einheiten befinden". Infolgedessen legen all jene Arbeitnehmer, die nicht von Zuhause aus arbeiten bzw. im direkten Wohnumfeld, von ihrer Wohnung bis zu ihrer Arbeits-/Ausbildungsstätte eine Pendelstrecke (Pendeldistanz) zurück. Mithilfe von verschiedenen Verkehrsmitteln bzw. Mobilitätsformen - Pkw, ÖV, Fahrrad etc. - können die jeweiligen Pendelstrecken bewältigt werden.

Im Gegensatz dazu handelt es sich laut Statistik Austria (Fragebögen. Abgestimmte Erwerbsstatistik. Pendelzielstatistik URL) bei Nichtpendlern um jene Personen, deren Wohn- und Arbeits-/Ausbildungsort sich im selben Gebäude befindet. Im Rahmen der Bürgerbefragung sind Gemeindebinnenpendler, die innerhalb einer Gemeinde der Kleinregion Pielachtal zu ihrem Arbeits-/Ausbildungsplatz fahren, als Nichtpendler bezeichnet (es findet kein Wechsel der Gemeinde statt). (Vgl. BLABOLIL 2008: 9) Für weitere inhaltliche Ausführungen siehe KRONISTER 2010.

Ähnlich wie bei der Begriffsdefinition von Mobilität lässt sich auch das Pendeln insgesamt nicht eindeutig abgrenzen. Nach Definition von KRONISTER (2010: 5) handelt es sich bei Pendlern um jene unselbstständig Beschäftigten, die Wohn- und Arbeitsort nicht im gleichen politischen Bezirk haben. Weiter differenzieren sich Pendler nach Ein- und Auspendler.

In Anlehnung an die Definition von KRONISTER (2010: 5) handelt es sich im Zuge dieser Arbeit bei Einpendlern um diejenigen Personen, die zu ihrer Arbeit aus ihrer Wohngemeinde (außerhalb der Kleinregion Pielachtal) in die Kleinregion Pielachtal pendeln. Auspendler überwinden in gleicher Weise in entgegengesetzter Richtung die „Grenzen" der Kleinregion Pielachtal. (Vgl. KRONISTER 2010: 5) Darüber hinaus gibt es weitere Unterteilungen und immer neu aufkommende Definitionen, Arten bzw. Typen von Pendlern, z.B. Binnenpendler.

Grundsätzlich lassen sich Pendlerbewegungen hinsichtlich der Intensität oder Distanz bzw. Dauer unterscheiden. BLABOLIL (2008: 9) ist der Meinung, dass Tagespendeln – „Abwesenheit vom Wohnsitz von weniger als 24 Stunden" - von allen Formen des Pendlerverkehrs (z.B. Wochenpendeln[5], saisonales Pendeln etc.) am häufigsten vertreten ist. Des Weiteren charakterisiert er die Zunahme der Tagespendler als „Ausdruck zunehmender Individualisierung der Gesellschaft und der Zersiedelung der Landschaft" (vgl. BLABOLIL 2008: 9). Bezugnehmend auf die Pendelstrecke bzw. Pendeldauer gibt es keine klare Einteilung. BLABOLIL (2008: 9) unterscheidet lediglich nach Kurz- und Langstreckenpendler. Diese Differenzierung spielt insbesondere z.B. für das bundesweite Pendlerpauschale eine Rolle.

BLABOLIL (2008: 60) sieht in der Pendlermobilität[6] gewissermaßen eine Substitution für Wohnsitzmobilität. Daraus schließt er weiter: „Personen, die sehr ortsverbunden sind, kompensieren ihre geringe Wohnsitzmobilität mit einer hohen Pendlermobilität und somit längeren Pendeldistanzen." (ebd.) Die Bereitschaft hohe Distanzen zur Arbeitsstätte zurückzulegen sind im Rahmen der Ergebnisse der Bürgerbefragung (siehe Kapitel 9.5 Darstellung der Ergebnisse) hervorgegangen. Allerdings zeigte sich, dass einige der befragten Pielachtaler innerhalb ihrer Wohngemeinde arbeiten.

[5] „Wochenpendler kehren meist nur am Wochenende an ihren Hauptwohnsitz zurück. Saisonale und längerfristige Pendlermobilität ist von einem längerfristigen arbeitsbedingten Fernbleiben der Arbeitnehmer von ihrem Hauptwohnsitz gekennzeichnet." (BLABOLIL 2008: 9)

[6] Index der Pendlermobilität = Summe der Ein- und Auspendler bezogen auf die wohnhaft Beschäftigten. „Er [Anm.: der Index] stellt eine Kenngröße für die Mobilitätsbereitschaft der Regionsbevölkerung dar" (KRONISTER 2010: 5).

3.3. Verkehr – Allgemein

Verkehr wird als Ortsveränderung von Personen, Gütern, Nachrichten und Energie determiniert. Doch inwieweit unterscheidet sich die Definition von Verkehr zu den Begriffen Transport, Beförderung und Mobilität? RAMMLER (2001: 25) charakterisiert Transport als „technisch-betrieblichen Verlauf der Raumüberwindung". Bei Ortsveränderungen von Personen gilt nach CERWENKA et al. (2007: 2): „Dort, wo der eigenaktive Verkehrsteilnehmer im Vordergrund steht (z.B. Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer), wird von **Personenverkehr** gesprochen; wo hingegen der Mensch als befördertes Objekt hervorgehoben wird, dominiert die Bezeichnung **Personentransport**." ([Hervorhebung: WAGNER] CERWENKA et al. 2007: 2)

In weiterer Folge ist mehrmals die Rede von Verkehrsmitteln, -trägern und Modal Split sowie anderen Begrifflichkeiten (siehe dazu 6.2 Mobilitätskennzahlen in Österreich). Zum besseren Verständnis sind deshalb nachfolgend diese Begrifflichkeiten aufgeschlüsselt.

Verkehrsmittel bzw. Mobilitätsformen sind „Fahrzeuge mit oder ohne eigenen Antrieb, die der Beförderung von Personen oder Gütern dienen" (Gabler Verlag (Hrsg.). MALINA, VON STACKELBERG URL). Abhängig vom Verkehrsweg gibt es Schienen-, Wasser- Straßen- und Luftfahrzeuge (vgl. ebd.). Grundsätzlich handelt es sich bei einem **Verkehrsträger** um jene Infrastruktur, „die für den Einsatz eines bestimmten Verkehrsmittels" verfügbar sein muss. Wiederholt wird die Begrifflichkeit unzutreffend „synonym mit Institutionen gleichgesetzt, die Verkehrsdienstleistungen im Sinne einer staatlichen Grundversorgung sicherstellen" (Logistikbranche. Verkehrsträger URL). Unter **Modalsplit** ist die Aufteilung des Verkehrs auf die einzelnen Verkehrsmittel zu verstehen, z.B. zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, ÖV, MIV als Fahrer oder Beifahrer (vgl. BUKOLD (2000: 12). Zum Einblick des aktuellen Modal Split ist an dieser Stelle auf Datengrundlagen des BMVIT, der ÖROK, der Niederösterreichischen Landesregierung et al. verwiesen.

3.4. Unterscheidung Mobilität und Verkehr

In der Literatur ist nicht klar ersichtlich, ob es sich bei den Begrifflichkeiten Verkehr und Mobilität um Synonyme oder unterschiedliche Bezeichnungen handelt. BONß (2010: 12) wehrt sich gegen eine gleichbedeutende Verwendung der beiden Begriffe. Er charakterisiert Verkehr (Bewegung) als „faktische Bewegung, die im Detail rekonstruiert und beschrieben werden kann" und definiert Verkehr, wie zuvor erwähnt, als „Überwindung von Entfernungen durch Personen, Güter und Nachrichten".

Dagegen ist er der Meinung, dass Mobilität (Beweglichkeit) durch ein Bewegungspotenzial gekennzeichnet ist, das „realisiert werden kann, aber nicht realisiert werden muss“. Obwohl Verkehr und Mobilität schon in der Vergangenheit Parallelitäten aufzeigen, ist sich BONß sicher, dass dieser Vergleich in „modernisiert-modernen Gesellschaften“ gegenwärtig unangebracht ist. Er spricht darüber hinaus von einer zunehmend unabhängigen bzw. entgegengesetzten Entwicklung der beiden Begrifflichkeiten. (Vgl. BONß 2010: 12)

CERWENKA et al. (2007: 3) nehmen für Verkehr und Mobilität folgende Begriffsdifferenzierung vor:

- „Verkehr (als Nachfragegröße) ist eine gebiets- oder verkehrsinfrastrukturbezogene Nachfragegröße,
- Mobilität ist eine personenbezogene Nachfragegröße“

Im gesamten weiteren Arbeitsverlauf ist unter Verkehr und Mobilität allgemein die „physische Raumüberwindung von Menschen, Dingen und Informationen aufzufassen“ (vgl. RAMMLER 2001: 25). An dieser Stelle sei auf die Gleichsetzung von Verkehr und Mobilität im Zuge der Themenausarbeitung hingewiesen, die in zahlreicher Literatur immer häufiger zum Einsatz kommt: Zum einen aus Pragmatik, zum anderen aus Gründen der Anschlussfähigkeit an die aktuellen Diskussionen. (Vgl. ebd.)

3.5. Regenerative bzw. erneuerbare Energien

Regenerative bzw. erneuerbare Energien stehen „nach menschlichen Zeitmaßstäben unendlich lange zur Verfügung“ (BRAKE 2009: 12). Nach BRAKE (ebd.) handelt es sich bei ursprünglichen Quellen regenerativer Energie um:

- die Strahlung der Sonne
- die Kraft der Gezeiten
- die Wärme des Erdinneren

Zu den erneuerbaren Energien, die sich von der Sonne ableiten lassen, zählen Biomasse, Wasserkraft, Wind, Solar-, Umgebungswärme und Solarstrahlung. (Vgl. KOPETZ 2010: 168) Alle diese Energien werden nach KOPETZ (2010: 168) unter dem Begriff erneuerbare, regenerative oder solare Energieformen zusammengefasst – daher auch der Name solare Energiewirtschaft. „Die Tiefenwärme – Geothermie – kommt aus dem Erdinneren und wird zum Oberbegriff ´Solare Energiewirtschaft´ subsumiert.“ (KOPETZ 2010: 168)

Wie einleitend erwähnt (Kapitel 1), handelt es sich bei regenerativen Energien, im Gegensatz zu fossiler bzw. nuklearer Energie (Erdöl, -gas, Atomenergie etc.), um Quellen, die sich entweder kurzfristig von selbst erneuern oder deren Nutzung nicht zur Erschöpfung der Quelle beiträgt. Energetisches Potenzial besteht auch in nachwachsenden Rohstoffen. (Vgl. Erneuerbare Energien Österreich URL) Nach Angaben des Forschungsverbunds Energy Policy Network for the 21st Century (REN21) ist „das gesamte technisch nutzbare Potenzial der regenerativen Energien außerordentlich groß und übertrifft den aktuellen globalen Energiebedarf um ein Vielfaches“ (BRAKE 2009: 12).

HAUSMANN (in: KORTHAUER 2011: 75) verweist auf eines der nach wie vor ungelösten Probleme, das im Zusammenhang mit regenerativer Energie steht: das Speichern von Energie. Energiequellen wie Sonne und Wind sind nicht permanent (rund um die Uhr) verfügbar. Deshalb besteht Bedarf der Energiezwischenspeicherung, die überschüssige Energie speichert und bei Bedarf freisetzt. Elektrofahrzeuge werden bereits jetzt als ideal einsetzbare Puffer angesehen. (Vgl. HAUSMANN, in: KORTHAUER 2011: 75) Trotz der Speicherproblematik behauptet HAUSMANN (ebd.): „[…] der Energieträger der Zukunft ist Strom aus erneuerbaren Energiequellen“.

Neben nicht-motorisierten Fahrzeugen des Umweltverbundes und anderen Fortbewegungsformen wie Fahrrädern, zu Fuß gehen, sollen motorisierte Fahrzeuge ermittelt werden, die mit Antrieb aus regionaler, regenerativer Energie fahren können.

Zur Erstellung der Arbeit und Formulierung von Maßnahmen für die Kleinregion Pielachtal sind vorwiegend erneuerbare Energien, die für alternative, umweltfreundliche Mobilitätsformen aus der Region zur Anwendung kommen können, berücksichtigt und thematisiert worden. „Die Vergeudung wertvoller globaler Ressourcen in sachlich nicht begründbarer Weise, wie sie im heutigen Autoverkehr erfolgt, ist eine Ungerechtigkeit gegenüber zukünftigen Generationen bezüglich ihres Anspruches auf die gleichen, allen Menschen zu allen Zeiten zur Verfügung stehenden Ressourcen“ (KNOFLACHER 2012: 269). Mit dem Einsatz regionaler Ressourcen kann ein umweltfreundlicher und nachhaltiger Beitrag geleistet werden.

3.6. Ländliche Räume

Nach Ausführungen von MOSE (2005: 573) war der „ländliche Raum“ bis in die 60er Jahre des 20. Jahrhunderts weitgehend homogen und insbesondere durch die große Bedeutung der Landwirtschaft und geringe Bevölkerungsdichte gekennzeichnet. Seither haben unterschiedlich verlaufende Entwicklungen und Veränderungsprozesse zu „differenzierten Muster unterschiedlich entwickelter Ländlicher Räume“ geführt.

Ländliche Räume lassen sich deshalb nicht einheitlich definieren bzw. nach Ansicht von MOSE (2005: 573) ausschließlich im Plural darstellen. Nachfolgende Faktoren beeinflussen unter anderem die funktionale und strukturelle Bedeutung ländlicher Räume: Demografische Entwicklung, Flächennutzung – insbesondere auch die Siedlungsstruktur, die Entfernung zum nächstgelegenen zentralen Ort bzw. Stadt – daraus resultierende Pendlerverflechtungen sowie das allgemeine Angebot der Verkehrsinfrastruktur (vgl. WEBER 2002: 2, zitiert nach: GASSNER 2009: 3). DANGSCHAT (1/2007: 34) stellt für ländliche Räume zwei wichtige Diskussionspunkte fest: den sich „vollziehenden demografischen Wandel und das räumliche Profil des ländlichen Raums [sic!]."

Im Handwörterbuch der Raumordnung führt MOSE (2005: 575, 577) fünf Typen ländlicher Räume an, „wie sie im Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen der Ministerkonferenz für Raumordnung von 1995 formuliert worden sind" (ebd.):

- Ländliche Räume in der Nähe von Agglomerationsräumen und großräumigen Verkehrsachsen
- Attraktive ländliche Räume für den Tourismus
- Ländliche Räume mit günstigen Produktionsbedingungen für die Landwirtschaft
- Gering verdichtete ländliche Räume mit wirtschaftlicher Entwicklungsdynamik
- Strukturschwache peripher ländliche Räume

Unter Berücksichtigung dieser Typisierung lässt sich die Kleinregion Pielachtal zwei Typen ländlicher Räume zuordnen: Das nördliche Pielachtal entspricht gering verdichteten ländlichen Räumen mit wirtschaftlicher Entwicklungsdynamik, das südliche Pielachtal kommt den strukturschwachen peripher ländlichen Räumen gleich.

Gering verdichtete ländliche Räume mit wirtschaftlicher Entwicklungsdynamik zeichnen sich aufgrund ihrer größeren Entfernung zu den Ballungsräumen aus. Hinzukommend ist die Einwohnerdichte vergleichsweise gering. Charakteristisch ist, vor allem wegen der vorherrschend guten Standortbedingungen, das Beschäftigungswachstum in Industrie, Handwerk und Dienstleistungen. Strukturschwache peripher ländliche Räume befinden sich fernab der Zentren. Zusätzlich ist die unzureichende Verbindung zu den Zentren bezeichnend. (vgl. MOSE 2005: 577) „Defizitäre Infrastrukturausstattung, wirtschaftliche Strukturschwäche und Bevölkerungsverluste prägen diese ländlichen Räume als ´Problemgebiete´" (MOSE 2005: 577). Für die Charakterisierung der übrigen ländlichen Räume ist auf MOSE (2005: 575ff) und WEBER (2002) verwiesen.

MOSE (2005: 577f) prognostiziert für die Entwicklung ländlicher Räume: „Vor dem Hintergrund der skizzierten Typisierung ländlicher Räume und der zugrunde liegenden Prozesse des regionalen Strukturwandels wird sich in Zukunft das Hauptaugenmerk voraussichtlich schwerpunktmäßig auf zwei Raumtypen konzentrieren“: „Strukturschwache peripher ländliche Räume“ und „Ländliche Räume in der Nähe von Agglomerationsräumen und großräumigen Verkehrsachsen“.

Gemäß Statistik Austria Stadt-Land URL (2012), basierend auf der OECD Regional Typology[7], definieren sich ländliche Räume nach der Bevölkerungsdichte. „Gemeinden mit weniger als 150 Einwohner/km^2 (Gesamtfläche) werden als ländlich klassifiziert“ (Statistik Austria URL 2012: 3). Dieser Bevölkerungsschlüssel ist auch auf die Gemeinden der Kleinregion Pielachtal anzuwenden. Ländliche Räume unterscheiden sich weiter zu städtischen in Bezug auf die Verfügbarkeit von Einrichtungen, die Güter bereitstellen bzw. anbieten, die über jene des täglichen Bedarfs hinausgehen, der überdurchschnittlichen Verfügbarkeit verkehrstechnischer Infrastruktur (vor allem auch im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel) und teilweise im Bereich der Wirtschaft. An dieser Stelle erfolgt keine weitere Differenzierung ländlicher und städtischer Räume, für darüber hinausgehende inhaltliche Ausführungen ist auf weitere Literatur verwiesen.

[7] Laut der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) werden die Gebiete, in denen über 50% der Bevölkerung in ländlichen Gebieten leben, als in erster Linie ländliche Gebiete bezeichnet (vgl. Europäische Kommission. Typologien und Ausrichtung URL).

4. Ausgangsbedingungen in der Kleinregion Pielachtal

Die Kleinregion Pielachtal[8] setzt sich aus acht Gemeinden zusammen (Abbildung 1): (von Norden nach Süden) Ober-Grafendorf, Weinburg, Hofstetten-Grünau, Rabenstein an der Pielach, Kirchberg an der Pielach, Loich, Frankenfels und Schwarzenbach an der Pielach.

Zunächst erfolgt allgemein eine kurze Darstellung der Kleinregion. Im anschließenden Kapitel wird die Kleinregion bezüglich unterschiedlicher Merkmale, die die Autorin im Zusammenhang mit Mobilität sieht und für notwendig erachtet, charakterisiert.

[8] Das Pielachtal wird im touristischen Sinn, aufgrund der Verfügbarkeit der Dirndlfrucht, auch als Dirndltal bezeichnet (vgl. Pielachtal, Dirndltal. Orte im Überblick URL).

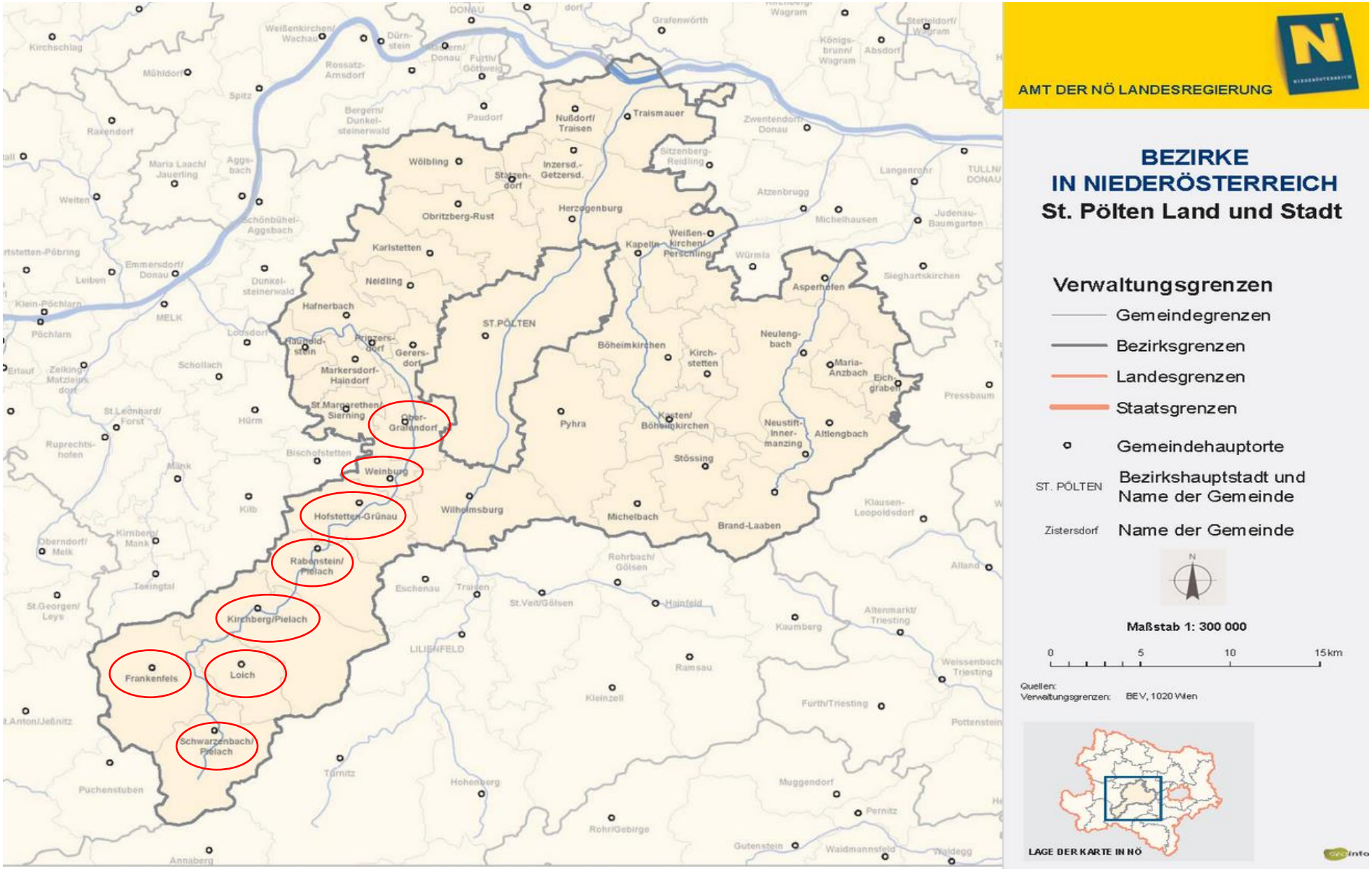

Abbildung 1: Bezirke St. Pölten Land und Stadt, Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Land und Zukunft. Karten und Geoinformation. Download von Geodaten und Karten URL, eigene Darstellung

4.1. Charakterisierung der Kleinregion Pielachtal

„Allgemein versteht man unter einer Region einen aufgrund bestimmter Merkmale abgrenzbaren, zusammenhängenden Teilraum mittlerer Größenordnung in einem Gesamtraum“ (SINZ, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) 2005: 919). Seit Mitte der 1980er Jahre gibt es in Niederösterreich Kleinregionen. Aktuell sind es 58 Kleinregionen, die zu 85 Prozent den 573 niederösterreichischen Gemeinden zugeordnet werden können. Das Land Niederösterreich agiert als inhaltlicher und finanzieller Unterstützer im Zusammenhang mit gemeindeübergreifenden Kooperationen. Diese Form der interkommunalen Zusammenarbeit basiert auf dem Prinzip der Freiwilligkeit, es handelt sich um einen unverbindlichen Zusammenschluss.

Vorteile, die aus der Kooperation „gemeinsames Handeln von mindestens zwei Akteuren zum Zweck einer besseren Zielerreichung“ (PAYER, in: BAUER-WOLF, PAYER und SCHEER 2008: 6) hervorgehen, sind unter anderem folgende (Vgl. Land Niederösterreich. Kleinregion. Kleinregionale Zusammenarbeit. URL):

- Kosteneinsparung und Effizienzsteigerung,
- Erweiterung des Aktionsradius,
- Umsetzung innovativer Projekte und Maßnahmen

Allgemeine Schwerpunkte der Kleinregion

Neben sozioökonomischer, politischer, ökologischer, raumordnungsrelevanter Bereiche ist auch das Thema Mobilität sowie allgemein die technische Infrastruktur Aufgabenfeld für kleinregionale Aktivitäten. (Vgl. Regionalmanagement Niederösterreich. Schwerpunkte. Regionalentwicklung URL)

Die Kleinregion Pielachtal (siehe dazu auch Abbildung 2, Region Nummer 12) besteht seit etwa Ende 1993 bzw. Anfang 1994. Im Jahr 1995 ist das Regionalbüro Pielachtal - verantwortlich für die Betreuung und Realisierung von Projekten - ins Leben gerufen worden. Es fungiert als Geschäftsstelle der Regionalplanungsgemeinschaft Pielachtal[9] und Trägerorganisation des Regionalbüros. Initiator war Anton Gonaus, der heutige Bürgermeister von Kirchberg/Pielach. Zu Beginn lag der Fokus auf der Realisierung des regionalen Entwicklungskonzepts. (Vgl. Pielachtal Mostviertel. Organisation. Zeittafel URL)

[9] Im Jahr 1996 waren folgende Gemeinden Mitglied der Regionalplanungsgemeinschaft Pielachtal: Hofstetten-Grünau, Rabenstein, Kirchberg, Loich, Schwarzenbach und Frankenfels.

Nach dem Austritt der Gemeinde Ober-Grafendorf im Jahr 2006 und Wiedereintritt 2011 zählt die Kleinregion Pielachtal gegenwärtig 8 Mitgliedsgemeinden (Vgl. Pielachtal Mostviertel. Organisation. Zeittafel URL).

Die Gemeinden des Pielachtals sind auch anderen Organisationen und Institutionen zugehörig. Diese sind in weiterer Folge angeführt und zur Bewahrung der Vollständigkeit kurz erläutert.

Partnerorganisationen

Aus der LEADER[10]-Region Pielachtal ist die LAG-Mostviertel Mitte[11] als Verein entstanden. Alle Gemeinden der Kleinregion Pielachtal, mit Ausnahme von Ober-Grafendorf, sind der LEADER-Region zugehörig. Neben der Kleinregion Pielachtal zählen, in der LEADER-Periode 2007-2013, die Kleinregionen Hoch6, Melktal, Traisen-Gölsental und der Gemeindeverbund Schallaburg sowie neun Einzelgemeinden zur LEADER-Region Mostviertel Mitte. Insgesamt sind 39 Gemeinden, 77.475 Einwohner (Stand: 31.12.2005) auf einer Katasterfläche von: 1.674 km², der LAG Mostviertel Mitte zugehörig. (Vgl. LEADER-Region Mostviertel Mitte URL; Vgl. Pielachtal Mostviertel. Organisation. Partner URL)

[10] LEADER = Liasion Entre Actions de Development de l´Economie Rurale (European Commission. Agriculture. Rural Development. Leader+. FAQ URL); „in der Strukturfondsperiode 2007-2013 als Maßnahmenbündel im Rahmen des Programms „Ländliche Entwicklung“ (Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER))“ (eco Plus. Regionalförderung. Förderinstrumente. LEADER 07-13 URL).

[11] Lokale Aktionsgruppe: „Trägerorganisation, die für die Ausarbeitung und Realisierung der lokalen Entwicklungsstrategie 2007-2013 verantwortlich ist“ (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Land und Forstwirtschaft. Ländliche Entwicklung. LEADER URL).

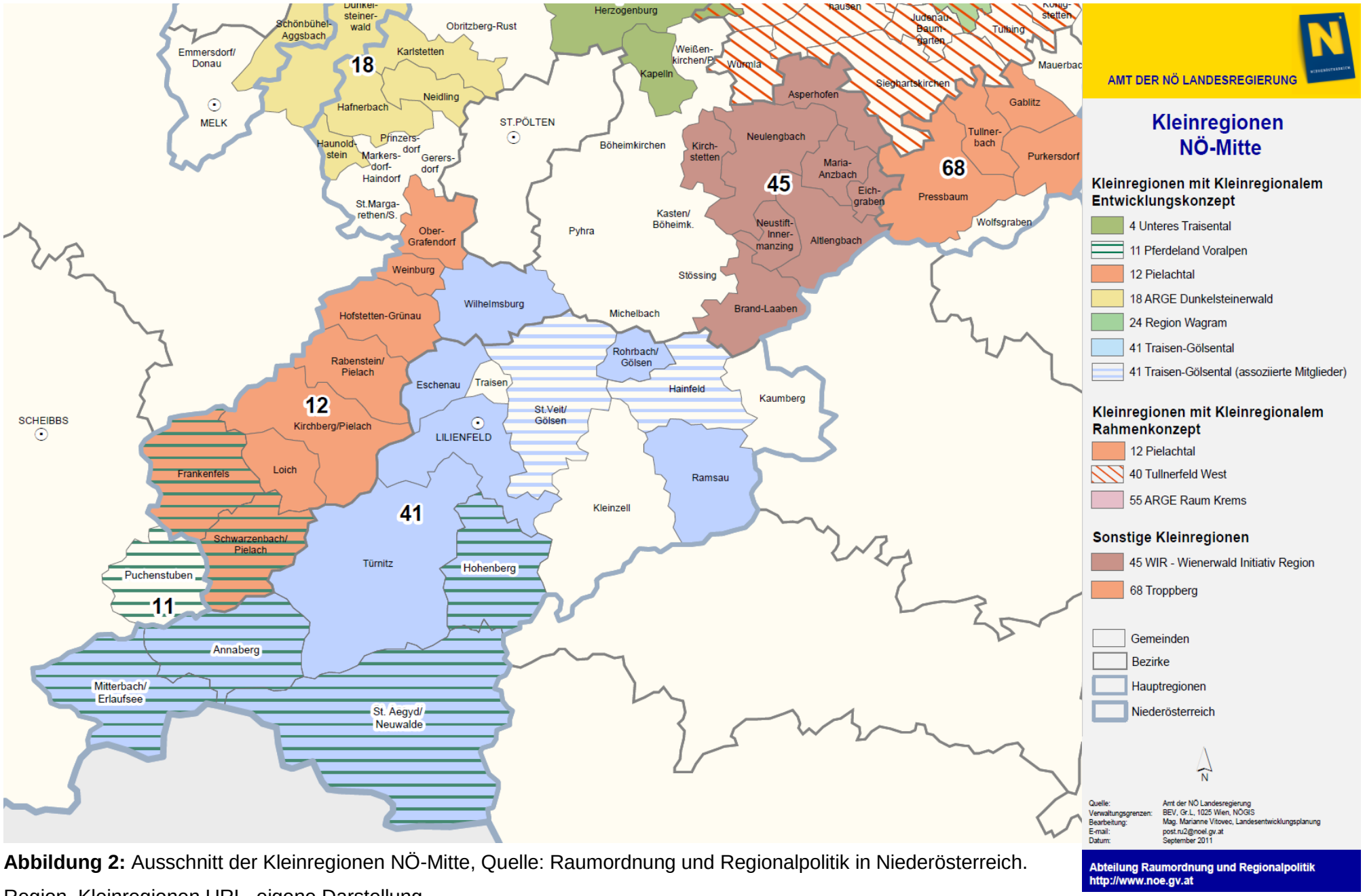

Abbildung 2: Ausschnitt der Kleinregionen NÖ-Mitte, Quelle: Raumordnung und Regionalpolitik in Niederösterreich. Region. Kleinregionen URL, eigene Darstellung

Obwohl es im Rahmen von LEADER in der aktuellen Förderperiode 2007-2013 Subventions- bzw. Finanzierungsmöglichkeiten[12] für die LAG Mostviertel Mitte, somit auch teilweise für die Gemeinden der Kleinregion Pielachtal, gibt bzw. weitaus schon gegeben hat, erfolgt im weiteren Verlauf keine konkrete Bezugnahme auf LEADER. (Vgl. eco Plus. Regionalförderung. Förderinstrumente. LEADER 07-13 URL)

Zusätzlich zur **LEADER-Region** sind die Gemeinden des Pielachtals dem **Regionalverband NÖ Mitte** (Kleinregion Pielachtal Teil des neugegründeten Regionalverbandes noe-mitte), dem **Tourismusverband Pielachtal** (8 Kleinregionsgemeinden sowie die Gemeinde Puchenstuben) sowie der **Mostviertel Tourismus GmbH (MTG)** (touristisches Marketing für gesamte Mostviertel, mit all seinen Teilregionen) zuzuordnen. (Vgl. Pielachtal Mostviertel. Organisation. Partner URL)

Themenfokus liegt auf den acht Mitgliedsgemeinden der Kleinregion Pielachtal. Deshalb finden in den nachfolgenden Statistiken und Bemerkungen ausschließlich diese Gemeinden Berücksichtigung.

4.2. Allgemeine Lage und Situation der Region

4.2.1. Geografische Lage

Unter Berücksichtigung der niederösterreichischen Hauptregionen – Mostviertel, Industrieviertel, Waldviertel, Weinviertel, NÖ Mitte – lassen sich die acht Gemeinden der Kleinregion Pielachtal NÖ-Mitte zuordnen. Vor dem Jahr 2001 wurde die Kleinregion dem östlichen Teil des Mostviertels zugeordnet. Das Pielachtal liegt im politischen Bezirk St. Pölten Land. (Vgl. Pielachtal Mostviertel. Organisation. Partner URL)

In Nord-Süd-Richtung erstreckt sich das Tal vom Flachland um St. Pölten bis in die Mostviertler Alpen rund um den Naturpark Ötscher-Tormäuer. Die Pielach, ein 70 Kilometer langer Fluss entspringt in Schwarzenbach. Weiter fließt die Pielach in nordöstlicher Richtung in die niedriger gelegenen Gemeinden der Pielachebene und mündet bei Melk in die Donau. Hinsichtlich geologischer und pedologischer Charakteristika sind im Süden die Kalkalpen, im zentralen Pielachtal die Flyschzone und im Norden die Molassezone hervorzuheben. (Vgl. GASSNER 2009: 15 + Pielachtal Mostviertel. Lage und Geschichte URL)

[12] LEADER: „wesentliche Elemente dieser Initiative sind die Bevorzugung integrierter regionaler Entwicklungsstrategien gegenüber sektorspezifischen Aktionen, die besondere Betonung des Mitwirkens der lokalen Bevölkerung an der gebietsbezogenen Entwicklung sowie die intensive Zusammenarbeit und Vernetzung der ländlichen Gebiete“ (eco Plus. Regionalförderung. Förderinstrumente. LEADER 07-13 URL).

4.2.2. Landschaftsökologie

Die Kleinregion weist - insbesondere im südlichen, gebirgigen Teil des Pielachtals, das sich bereits im voralpinen Gebiet befindet - einen hohen Waldanteil auf. Dagegen zeigt sich in den nördlichen Gemeinden des Pielachtals, zum niederösterreichischen Zentralraum hin, der durch eine sanfte Hügellandschaft gekennzeichnet ist, eine kontinuierliche Abnahme des Waldanteils. (Vgl. SCHEDLMAYER 2007: 10). Im Pielachtal erstreckt sich von Ober-Grafendorf bis Rabenstein ein Natura 2000 Bereich - Europaschutzgebiet (vgl. Naturland Niederösterreich. URL; (Kleinregionales Rahmenkonzept Pielachtal 2007: 21). Die Region zeichnet sich ökologisch signifikant durch die Dirndlstaude, Kornelkirsche aus.

Gemeinden der Kleinregion Pielachtal

Tabelle 2 veranschaulicht die aktuelle Einwohnerzahl der einzelnen Gemeinden laut Statistik Austria (Stand: 1.1.2012) und die Gemeindeflächen. Insgesamt lebten am 1.1.2012 17.049 Personen auf einer Fläche von rund 297km^2 in der Kleinregion Pielachtal, in den acht Gemeinden[13]. Die in weiterer Folge angeführten Daten sind von der Abteilung für Raumordnung und Regionalpolitik, kurz RU2, basierend auf den Daten der Statistik Austria, bereitgestellt worden (vgl. Land Niederösterreich – Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik, Werner Frisch.

[13] Im Bezirk St. Pölten Land lebten nach Angaben von Statistik Austria. Klassifikationen. Regionale Gliederungen. Politische Bezirke URL zum selben Zeitpunkt 96.728 Personen auf einer Fläche von 1.122km^2 (86,2 Einwohner pro km^2).

Gemeinde	**Einwohnerzahl (absolut)**	**Fläche (in km^2)**
Ober-Grafendorf	4.587	24,6
Weinburg	1.293	10,4
Hofstetten-Grünau	2.600	35,9
Rabenstein/Pielach	2.402	36,2
Kirchberg/Pielach	3.127	63,5
Loich	609	24,6
Schwarzenbach/Pielach	391	45,5
Frankenfels	2.040	56,1
Insgesamt	**17.049**	**296,8** **EW/km^2: 57,5**

Tabelle 2: Absolute Einwohnerzahl der Mitgliedsgemeinden der Kleinregion Pielachtal (Stand: 1.1.2012), Quelle: Datengrundlage: Statistik Austria. Klassifikationen. Regionale Gliederungen. Gemeinden URL + Quelle der Gemeindeflächen: Unterlagen von Edith Kendler

Tabelle 3 veranschaulicht die Gliederung der jeweiligen Gemeinden nach Katastralgemeinden, Gemeindeteilen, Rotten und Gegenden. Die Darstellung fungiert ausschließlich als Überblick.

Gemeinde	Katastralgemeinden, Gemeindeteile, Rotten, Gegenden
Ober-Grafendorf	**Katastralgemeinden** Badendorf, Baumgarten, Ebersdorf, Fridau, Gasten, Gattmannsdorf, Gröben, Grub, Kotting, Kuning, Neustift, Ober-Grafendorf, Reitzing, Rennersdorf, Ritzersdorf, Wantendorf und Willersdorf
Weinburg	**Katastralgemeinden** Dietmannsdorf, Eck, Edlitz, Engelsdorf, Grub, Klangen, Luberg, Mühlhofen, Oed, Waasen und Weinburg
Hofstetten-Grünau	**Katastralgemeinden** Aigelsbach, Grünau, Grünsbach, Hofstetten, Kammerhof, Mainburg, Plambach und Plambacheck
Rabenstein/ Pielach	**keine Katastralgemeinden**, sondern **Gemeindeteile** Deutschbach, Dorf-Au, Königsbach, Röhrenbach, Rabenstein/Pielach, Steinklamm, Tradigist und Warth
Kirchberg/ Pielach	**Katastralgemeinden** Kirchberg, Kirchberggegend, Schloßgegend, Schwerbachgegend, Soisgegend, Tradigistdorf und Tradigistgegend
Loich	**Katastralgemeinde** Loich **Gemeindeteile** Dobbersnigg, Hammerlmühlgegend, Schroffengegend, Oedgegend, Rehgrabengegend, Schwarzgrabengegend, Siedlung und Loicheckgegend
Schwarzenbach/Pielach	**Katastralgemeinde** Schwarzenbach **Rotten** und **Gegenden** Brunnrotte, Finzenebengegend, Grabschifterwald, Guttenhofgegend, Haslaurotte, Hofrotte, Loicheckgegend, Obertal, Schwarzenbachgegend, Seerotte, Staudachgegend, Steinrotte, Taschlgrabenrotte und Weißenbach
Frankenfels	**Rotten** und **Gegenden** Falkensteinrotte, Fischbachmühlrotte, Grasserrotte, Gstettengegend, Hofstadtgegend, Karrotte, Laubenbachgegend, Lehengegend, Markt, Markenschlagrotte, Pernarotte, Pielachleitengegend, Rosenbühelrotte, Ödrotte, Taschlgrabenrotte, Tiefgrabenrotte, Übergangrotte, Weißenburggegend und Wiesrotte.

Tabelle 3: Untergliederung der acht Gemeinden der Kleinregion Pielachtal, Quelle: Datengrundlagen: Regionalsuche. Niederösterreich. St. Pölten. Obergrafendorf URL, Gemeinde Weinburg. Gemeinde URL, Rabenstein an der Pielach. Unser Ort stellt sich vor URL, Gemeinde Schwarzenbach an der Pielach. Wissenswertes URL; Statistik Austria. Ein Blick auf die Gemeinde URL, eigene Darstellung

Die Differenzierung der Bevölkerung nach Geschlecht und Alter dient zum einen zur Darstellung des Status quo und zum anderen als Vergleichsgrundlage im Hinblick auf die Befragung (siehe Kapitel 9.5 Darstellung der Ergebnisse). Anhand des Diagramms (Abbildung 3) zeigt sich eine relativ ausgeglichene Verteilung von Männern und Frauen innerhalb der Kleinregion Pielachtal (KR Pielachtal).

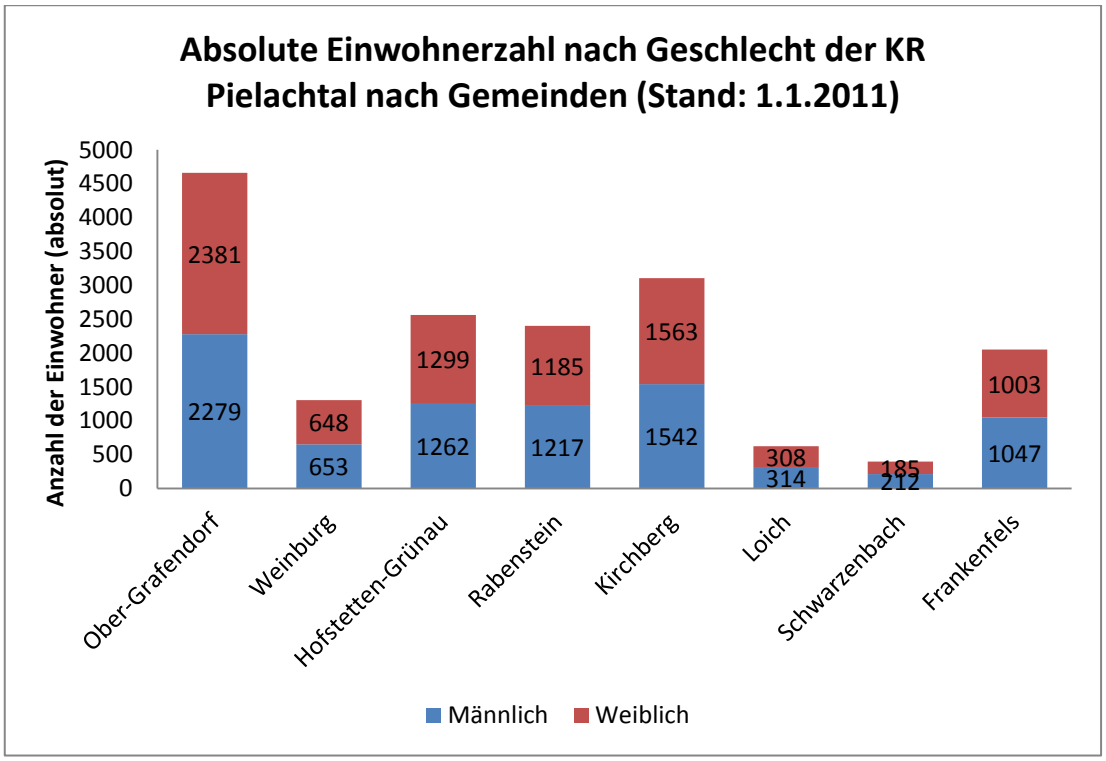

Abbildung 3: Absolute geschlechterspezifische Einwohnerzahl der Kleinregion Pielachtal nach Gemeinden (Stand: 1.1.2011), Quelle: Datengrundlage: RU2; Statistik Austria 2011, eigene Darstellung

Die Aufbereitung und Darstellung der kommunalen Bevölkerung nach Einzeljahren (Tabelle 4) erfolgte in Anlehnung an die Unterteilung von Statistik Austria. Wie zuvor erwähnt, fungiert die Abbildung der Altersstruktur sowohl als Bewertungskriterium für das Ergebnis der Befragung als auch Grundlage für die Formulierung der Maßnahmen. In den Altersgruppen 35 bis 54 Jahren – geburtenstarke Jahrgänge (1960er Jahre) – sind die höchsten Einwohnerzahlen zu verzeichnen. Nicht zu vernachlässigen sind jene Altersgruppen, die sich nach Angaben von Statistik Austria nicht mehr im erwerbsfähigen Alter, 65 Jahre und älter, befinden (vgl. Statistik Austria. Statistiken. Bevölkerungsstruktur. Bevölkerung nach Alter und Geschlecht URL). Die Zunahme dieser Altersgruppen wirkt sich auf unterschiedliche Bereiche, wie Bevölkerungsentwicklung, Verschiebung der Altersstruktur, Wirtschaft und damit auch auf die Mobilität aus (siehe dazu auch später). Die Altersgruppen mit den höchsten Personenzahlen sind in der Tabelle fett hervorgehoben.

Weitere inhaltliche Ausführungen und Erklärungen sowie Vergleiche auf Bezirks- und Landesebene sind unter anderem Daten von Statistik Austria zu entnehmen.

Verteilung der Altersgruppen nach Gemeinden: Bevölkerung zu Jahresanfang 2011									
Alters-gruppen (in Jahren)	**Ober-Grafendorf**	**Weinburg**	**Hofstetten-Grünau**	**Rabenstein**	**Kirchberg**	**Loich**	**Schwar-zenbach**	**Frankenfels**	**Summe je Altersgruppe**
bis 4	208	56	128	106	144	28	13	99	782
5-9	205	59	138	103	159	36	12	103	815
10-14	254	87	150	116	178	40	25	127	977
15-19	320	67	174	166	197	38	**28**	132	1122
20-24	273	89	172	168	205	42	20	135	1104
25-29	303	80	162	155	222	30	24	132	1108
30-34	233	82	145	151	187	34	18	117	967
35-39	302	**107**	**191**	133	**229**	**46**	27	**149**	1184
40-44	**368**	**109**	**208**	**218**	**213**	**55**	**29**	**161**	**1361**
45-49	**426**	**112**	**247**	**219**	**259**	**47**	23	**152**	**1485**
50-54	**358**	90	177	**183**	201	34	**30**	**152**	**1225**
55-59	311	78	144	124	184	37	**32**	118	1028
60-64	288	69	121	113	190	35	**29**	113	958
65-69	200	59	94	110	156	33	25	95	772
70-74	206	67	111	126	141	34	20	89	794
75-79	192	35	93	87	97	21	15	70	610
80-84	123	29	59	70	85	17	15	61	459
85-89	68	21	35	40	52	10	11	32	269
90-94	18	5	9	12	5	4	1	12	66
95 und älter	4	0	3	2	1	1	0	1	12
Summe je Gemeinde	4660	1301	2561	2402	3105	622	397	2050	

Tabelle 4: Absolute Einwohnerzahl der KR nach Gemeinden und Altersdifferenzierung (Stand: 1.1.2011), Quelle: Datengrundlage: RU2; Statistik Austria 2011, eigene Darstellung

4.2.3. Bevölkerungsentwicklung

Die aktuellen Einwohnerzahlen der Gemeinden sind vorangehend veranschaulicht worden. Die Daten der RU2, basierend auf den Daten der Statistik Austria, für die Jahre 2002, 2007 sowie 2012 haben alle den 1. Januar als Erhebungszeitpunkt. Beim Vergleich der Bevölkerungszahlen auf Gemeindeebene der Jahre 2002, 2007 und 2012 zeigt sich allgemein ein Rückgang der Einwohnerzahl. In den Gemeinden Weinburg, Hofstetten-Grünau, Rabenstein/Pielach, Kirchberg/Pielach und Schwarzenbach/Pielach ist im Zeitraum von 2002 bis 2007 eine geringe Bevölkerungszunahme ersichtlich. Seit dem Jahr 2002 ist insgesamt eine negative Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen (-1,7 %). Von 2007 bis 2012 ist ein Rückgang der Bevölkerungszahl um etwa 1,5 % erfolgt (Abnahme 2002 zu 2007 ca. 0,1 %).
Allerdings handelt es sich um geringfügige Veränderungen der Bevölkerungszahlen, die keinem signifikanten Ereignis zuzuordnen sind. Zusammenfassend ist anzuführen, dass alle Gemeinden der Kleinregion Pielachtal kontinuierlich negative Bevölkerungsentwicklungen verzeichnen. Aus Tabelle 5 ist weder ersichtlich inwieweit und ob diese Entwicklungen aus natürlicher oder räumlicher Bevölkerungsbewegung resultiert, noch die weitere Bevölkerungsentwicklung dargestellt.

Gemeinde	**Einwohnerzahl 2002 (absolut)**	**Einwohnerzahl 2007 (absolut)**	**Einwohnerzahl 2012 (absolut)**
Ober-Grafendorf	4.657	4.596	4.587
Weinburg	1.306	1.309	1.293
Hofstetten-Grünau	2.544	2.624	2.600
Rabenstein/Pielach	2.424	2.450	2.402
Kirchberg/Pielach	3.141	3.147	3.127
Loich	668	632	609
Frankenfels	2.182	2.136	2.040
Schwarzenbach/Pielach	419	423	391
Insgesamt	**17.341**	**17.317**	**17.049**

Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden der KR Pielachtal und der KR selbst, Quelle: Datengrundlage: RU2 April 2013; Statistik Austria, eigene Darstellung

In den kommenden Jahren ist für Niederösterreich insgesamt eine positive Bevölkerungsentwicklung prognostiziert, die vor allem auf eine zunehmende Zuwanderung (räumliche Bevölkerungsbewegung) zurückzuführen ist.
Die Prognosen der ÖROK sprechen von einer Bevölkerungsveränderung von 1,6 Millionen (2008) auf 1,8 Millionen (2030) Personen.

Bis 2050 wird ein weiterer Anstieg auf 1,94 Millionen Einwohner erwartet. Verglichen mit den anderen österreichischen Bundesländern ist Niederösterreich das Bundesland nach Wien, mit dem voraussichtlich zweithöchsten Bevölkerungswachstum. (Vgl. HANIKA, ÖROK (Hrsg.) 2010: 16)

Nach Prognosen der ÖROK ist für St. Pölten (Stadt) bis ins Jahr 2030 ein Bevölkerungszuwachs von über 10 % prognostiziert, der sowohl aus Geburten- als auch Wanderungsgewinnen resultiert. Regionen, die außerhalb der Einzugsbereiche der Landeshauptstädte liegen, werden nach Einschätzung der ÖROK weiter an Bevölkerung verlieren. Trotz des dargestellten Bevölkerungsrückganges in den Gemeinden der Kleinregion Pielachtal ist für den Bezirk St. Pölten (Land) nach Angaben der ÖROK ein Bevölkerungswachstum zu erwarten (Tabelle 6). (Vgl. HANIKA, ÖROK (Hrsg.) 2010: 76, 83) Niederösterreich und Österreich insgesamt haben den genannten Prognosen zufolge im selben Zeitraum ein Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Trotz der landesweiten Vorhersage gilt es, regional unterschiedliche Entwicklungen (wie beispielsweise die Entwicklung der Altersstruktur) klar zu ermitteln und berücksichtigen. Aus der ÖROK-Prognose geht hervor, dass im Jahr 2031 die Einwohnerzahl in Ballungsräumen - im Vergleich zu strukturschwachen Räumen – deutlich höher ausfallen wird.

ÖROK- Prognose 2009: Gesamtbevölkerung zu Jahresanfang 2009 bis 2050			
Jahr	**Bezirk St. Pölten Land**	**Niederösterreich**	**Österreich**
2009	96.412	1.605.122	8.355.260
2010	96.814	1.613.019	8.382.402
2015	99.018	1.656.657	8.554.697
2020	101.391	1.703.096	8.732.990
2025	103.802	1.748.791	8.888.663
2030	106.205	1.793.427	9.034.456
2035	108.401	1.834.535	9.162.065
2040	110.404	1.872.675	9.276.539
2045	112.219	1.907.827	9.377.557
2050	113.774	1.938.989	9.460.113

Tabelle 6: ÖROK Bevölkerungsprognose 2009. Gesamtbevölkerung zu Jahresanfang. Quelle: Datengrundlage: HANIKA, ÖROK (Hrsg.) 2010: 112, eigene Darstellung

Der demografische Wandel, die Zunahme der Personen im Alter von 60 Jahren und älter sowie der gleichzeitige Rückgang des Anteils der Personen unter 15 Jahren, stellen zukünftig besonders für ländliche Räume in vielerlei Hinsicht eine Herausforderung dar (vgl. DANGSCHAT 1/2007: 11, 17).

Parallel dazu gehen damit Änderungen des demografischen Aufbaus und demografischer Prozesse einher: Veränderungen von natürlichen und räumlichen Bewegungen, Geschlechterverhältnis, Haushaltsstruktur, Familienstatus und Nationalität, Geburten- und Sterberate, Heirats- und Scheidungsquoten, Migration, um nur einige Erscheinungen zu nennen. (Vgl. DANGSCHAT 1/2007: 17)
Zusätzlich fügt DANGSCHAT (1/2007: 15) folgende Veränderungen an:

- Zunahme individualisierter Lebensführung
- Vervielfältigung der Lebensstile
- Verstärkung der Außenorientierung
- Verschiebung der Altersstruktur (u.a. der geburtenstarken Jahrgänge)

4.2.4. Siedlungsentwicklung (Siedlungsstruktur)

„Siedlungsstruktur ist die räumliche Verteilung von Bevölkerung, Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Einkaufsgelegenheiten und Freizeiteinrichtungen“ (CERWENKA et al. 2007: 18). In den vorangegangenen Kapiteln ist bereits Bezug auf die jeweiligen Gemeindeflächen der Kleinregion Pielachtal und die aktuellen Einwohnerzahlen genommen worden. Fast alle Gemeinden der Kleinregion Pielachtal weisen, vor allem im Verhältnis zur Einwohnerzahl, weiträumige Gebietsflächen auf. Die Siedlungen konzentrieren sich generell an den Verkehrswegen, wie der Bundesstraße 39 (B39) und der Mariazellerbahn, mit Ausnahme von Loich und Schwarzenbach. Neben der Siedlungsstruktur sind zusätzlich die kleinstrukturierten landwirtschaftlichen Flächen und der hohe Waldanteil, insbesondere im südlichen Teil des Pielachtals, dominierend.
Disperse, gering verdichtete Siedlungsstrukturen verursachen einen hohen Flächenverbrauch und eine „Fülle von raumstrukturell bedingten Nutzungskonflikten“. (FRIEDWAGNER et al., in: SWS-Rundschau 3/2005: 386; vgl. BECKMANN et al. 2006: 11). Im Zusammenhang mit Verkehr (siehe später) erweist sich die dezentrale Siedlungsstruktur sowohl als „verursachende Rahmenbedingung“ als auch Folge von Verkehr. (Vgl. CERWENKA et al. 2007: 7) Die Wahl des Wohnstandortes (der Personen und Haushalte) beeinflusst sowohl die Siedlungsstruktur als auch das Angebot der Verkehrsinfrastruktur (vgl. BECKMANN et al. 2006: 148).
Die aufgrund der räumlichen Trennung hohen Wegdistanzen vom Wohnort zum Arbeits-/Ausbildungsplatz sind die Folge siedlungsstruktureller Veränderungen. „Mit besserer infrastruktureller Ausstattung der Räume und fortschreitender Technik wird bei sonst gleichem Zeitbudget die Überwindung höherer Distanzen möglich“ und auch realisiert (BUKOLD 2000: XI).

Bezugnehmend auf die Kleinregion Pielachtal bezieht sich die vorherige Aussage überwiegend auf den MIV. Aufgrund der steigenden **Motorisierung**, insbesondere des MIV, nimmt das ÖV-Angebot zunehmend ab oder wird verlagert bzw. vollständig eingestellt. Zusätzlich werden **Zersiedelungsprozesse** sowie die **Entmischung von Funktionen** weiter beschleunigt und dahingehend kann die Standortqualität sowie Regionalökonomie beeinträchtigt werden. (Vgl. BRAKE 2009: 129; FRIEDWAGNER et al., in: SWS-Rundschau 3/2005: 386) Allgemein ist in ländlichen Regionen ein Anstieg des MIV und Rückgang des ÖPNV/ÖPNRV aufgrund sinkender Nachfrage festzustellen. Das Ausdünnen der öffentlichen verkehrstechnischen Infrastruktur wirkt sich vor allem auf einzelne Personengruppen (siehe dazu auch 1.1 Problemstellung) aus (vgl. BRAKE 2009: 129f). Personen ohne Kfz und mit eingeschränkter Mobilität, wie beispielsweise junge und alte Menschen, Personen mit Handicap sind direkt von der Verlagerung bzw. Einstellung der Grundversorgung und dem Ausscheiden des ÖPNRV betroffen (vgl. BRAKE 2009: 130).
Auf den ersten Blick scheint das Wohnen in ländlichen Räumen, unter Ausschluss externer Kosten des Verkehrs kostengünstiger. Allerdings sind aufgrund der dezentralen Lage ebenfalls die Mobilitätskosten einzubeziehen. (Vgl. FACKLER, in: SIR-Konkret 04/2007: 4ff; VCÖ 4/2010: 20)

Mit kompakten Siedlungsstrukturen lässt sich eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens (vor allem des MIV) induzieren. Diese raumplanerische Maßnahme bzw. dieses Konzept bezieht sich vorwiegend auf städtische Räume. Offen bleibt dabei, ob und inwieweit ländliche Siedlungsstrukturen verändert werden können und ob sich damit eine Verkehrsreduktion herbeiführen lässt. KREIBICH (1996: 9) betont die Umsetzungsträgheit, die im Zusammenhang mit Änderungen der bestehenden Siedlungs- bzw. Raumstrukturen steht. (Vgl. KREIBICH 1996: 9) Trotzdem sollen die Ansätze heute schon Anwendung finden. Ferner, ist sich KREIBICH (1996: 9) sicher, verfestigen sich die derzeitigen Strukturen weiter und folglich ist von einem Anstieg der Verkehrsströme auszugehen. Neben der Abnahme des Verkehrsaufkommens spielen auch finanzielle Auswirkungen, die aus raumordnerischen Fehlurteilen (Ablehnung bzw. mangelnde Berücksichtigung von Zielsetzungen, die verkehrssparende Siedlungsstrukturen fördern) resultieren, eine wesentliche Rolle. Mit dem Modell KORS[14] – Verkehrsreduktion durch kompakte Raumstrukturen – sind für den oberösterreichischen Zentralraum, als Projektgebiet, mithilfe der Parameter Siedlungsentwicklung und Verkehr die Kosten von Raumentwicklung ermittelt worden.

[14] Die Integrierte Planung und Entwicklung Regionaler Transport- und Versorgungssysteme Ges.m.b.H (IPE) hat das Projekt ausgeführt (FRIEDWAGNER et al., in: SWS-Rundschau 3/2005: 387).

Die Projektlaufzeit entsprach ein Jahr (2004). (Vgl. FRIEDWAGNER et al., in: SWS-Rundschau 3/2005: 387, 402) „Ziel der Ausführungen ist es, die Folgen von Raumordnungsfehlern am Beispiel einer Region zu quantifizieren“ (FRIEDWAGNER et al., in: SWS-Rundschau 3/2005: 388). Zusammenfassend konnte festgestellt werden, dass Verkehr und Siedlungsentwicklung einander bedingen. Mit kompakten Siedlungsstrukturen lassen sich sowohl das Verkehrsaufkommen minimieren als auch Erschließungs-/Betriebskosten einsparen. In den Vordergrund der Diskussion soll die Entwicklung zukunftsfähiger Siedlungsstrukturen rücken. (Vgl. FRIEDWAGNER et al., in: SWS-Rundschau 3/2005: 402) Weiterführende Inhalte des Modells KORS sind FRIEDWAGNER et al., in: SWS-Rundschau 3/2005 zu entnehmen.

4.2.5. Ökonomische Lage

Wirtschaftliche Aktivitäten können zur Qualität eines Ortes bzw. einer Region beitragen. Ein prosperierender Ort kann Arbeitsplätze schaffen oder bereitstellen. Damit können allerdings auch steigende Pendlerströme verursacht werden, die verstärkt motorisiertes Verkehrsaufkommen hervorrufen. Das Arbeits- und Ausbildungsangebot vor Ort ist ausschlaggebend dafür, ob Personen zur Ausübung ihrer Berufstätigkeit/Ausbildung gar nicht pendeln, ein- bzw. auspendeln müssen. In der Kleinregion Pielachtal sind viele Schüler gezwungen, zu ihrem Ausbildungsplatz zu pendeln. Später obliegt ihnen dann die Entscheidung, ob sie in der Region wohnhaft bleiben, von dort aus pendeln, langfristig bzw. für immer den Wohnort wechseln oder regionale Arbeits- und Ausbildungsangebote in Anspruch nehmen.

Zur Darstellung des Status quo und Gegenüberstellung der Befragungsergebnisse sind in Tabelle 7 alle Erwerbspersonen und Nicht-Erwerbspersonen nach Gemeinde in absoluten Zahlen, nach Stand vom 31. Oktober, aufgezeigt.[15]

[15] Zum Zeitpunkt der Verfassung der Arbeit waren vollständig ausschließlich Daten aus dem Jahr 2010 (31. Oktober) verfügbar.

Gemeinde	Absolute Bevölkerung	Erwerbspersonen		Nicht-Erwerbspersonen			
		erwerbstätig	arbeitslos	Personen unter 15 J.	Personen mit Pensionsbezug	Schüler/ Studierende	Sonstige Nicht-Erwerbspersonen
Ober-Grafendorf	4662	2.291	133	666	1.009	186	377
Weinburg	1302	663	29	202	281	44	83
Hofstetten-Grünau	2567	1.409	50	415	477	82	134
Rabenstein	2388	1.273	38	325	503	79	170
Kirchberg	3109	1621	48	486	659	107	188
Loich	621	304	9	102	139	16	51
Schwarzenbach	400	214	3	53	97	12	21
Frankenfels	2060	1.034	44	337	421	56	168
Gesamt	**17109**	**9163**		**7946**			

Tabelle 7: Bevölkerung nach Erwerbsstatus, 2010, Quelle: Datengrundlage: Statistik Austria. Fragebögen. Abgestimmte Erwerbsstatistik. Ergebnisse URL (Stichtag 31.10.2010), eigene Darstellung

In den Gemeinden der Kleinregion Pielachtal gab es zum Erhebungszeitpunkt 9163 erwerbsfähige[16] Personen, davon 8809 Erwerbstätige (Erwerbstätigkeit von rund 96%).

Anfang des 20. Jahrhunderts verschwanden im Pielachtal Hammerwerke, Kleineisenerzeuger etc. vollständig und damit auch die ökonomische Bedeutung in diesem Wirtschaftszweig. Erst mit dem Bau der Eisenbahnen (Mariazellerbahn) konnte die Wirtschaft wieder angekurbelt werden. (Vgl. EIGENTHALER 2006: 92)

[16] Nach Angaben von Statistik Austria handelt es sich bei erwerbsfähiger Bevölkerung um jene Personen, die im Alter von 15 Jahren bis unter 64 Jahren sind (vgl. Statistik Austria. Statistiken. Bevölkerungsstruktur. Bevölkerung nach Alter und Geschlecht URL).

Wirtschaftlich konnte die Region vor allem in den 20er und 50er Jahren des 20. Jahrhunderts prosperieren. Dabei hat das Holzvorkommen innerhalb der Region (schon immer) eine bedeutende Rolle gespielt. In Rabenstein und Kirchberg sind damals Papier- und Pappefabriken entstanden (Nutzung des Holzreichtums). (Vgl. EIGENTHALER 2006: 83) Trotzdem ist nach Angaben von SCHEDLMAYER (2007: 41) die Anzahl der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe kontinuierlich rückläufig.
An dieser Stelle erfolgt ein kurzer Überblick in Anbetracht der Entwicklung der Wirtschaftssektoren (Abbildung 4). Beim Vergleich der Jahre 1991 und 2001 zeigt sich ein Rückgang des Primärsektors um etwa 20,3 %. Im Sekundärsektor ist im selben Vergleichszeitraum eine Abnahme von rund 1,5 % erfolgt. Einzig der Tertiärsektor verzeichnet einen Anstieg um annähernd 17,8 % (keine Berücksichtigung des Quartärsektors). Die Daten sind bereits verjährt und für den heutigen Zeitpunkt nur noch geringfügig anzuwenden. Trotzdem soll die Darstellung die Bedeutungszunahme im Tertiär- und den Verlust im Primärsektor veranschaulichen (Abbildung 4). Vermutlich ist heute eine weitere Zunahme des Tertiärsektors dominierend.

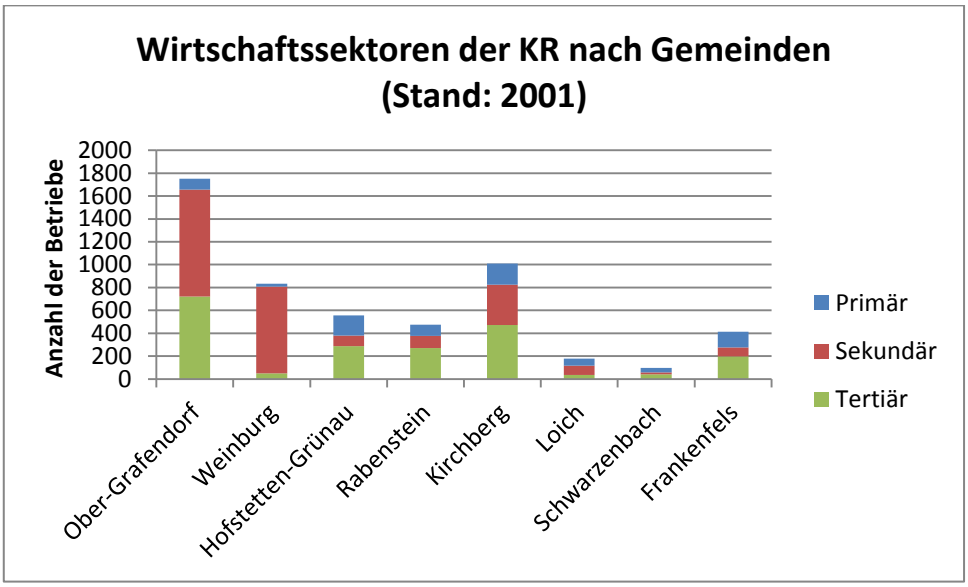

Abbildung 4: Unterteilung der Wirtschaftssektoren der Pielachtal-Gemeinden (Stand: 2001), Quelle: Datengrundlage: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Land und Zukunft. Zahlen und Fakten. Land-Bezirke-Gemeinden. Statistiken für Niederösterreich URL, eigene Darstellung

Die Kleinregion Pielachtal ist von innerregionalen Disparitäten gekennzeichnet. Der Norden des Pielachtals ist charakterisiert als „gering verdichteter ländlicher Raum mit wirtschaftlicher Entwicklungsdynamik“. Dagegen zeigt sich das südliche „peripher ländliche“ Pielachtal strukturschwach.

Im Süden sind ein Rückgang der Bevölkerung - aufgrund von Abwanderung – und der landwirtschaftlichen Betriebe sowie hohe Pendlerraten und eine zunehmende Verwaldung zu bemerken. (Vgl. GASSNER 2009: 1)

Tourismus

Touristisch ist die Kleinregion Pielachtal mit dem Angebot der Mariazellerbahn, dem Wallfahrtsort Mariazell und dem Schi- und Wandergebiet begünstigt. Der Bau der Mariazellerbahn hat einen Aufschwung der Pilgerreisen nach Mariazell losgelöst. (Vgl. EIGENTHALER 2006: 109) Allerdings war der Personenverkehr auf der Mariazellerbahn enormen Schwankungen ausgesetzt. „In der Urlaubszeit, an Marienfeiertagen, an Sonn- und Feiertagen und teilweise auch im Winter waren 300 Fahrgäste pro Zug keine Seltenheit." (EIGENTHALER 2006: 114) Generell konnte aus und mit dem Bau der Mariazellerbahn in der Region - entlang der Bahnlinie - eine Zunahme des Tourismus als Wirtschaftsfaktor induziert werden. Unzählige Fahrgäste traten die Reise nach Mariazell allein wegen der Fahrt mit dieser Bahn an, „die ein technisches Wunderwerk der Zeit darstellte, durch die Bergwelt der niederösterreichischen Alpen" (EIGENTHALER 2006: 111).

Die Gemeinden der Kleinregion standen in den 1960er und 1970er Jahren im Zeichen der „Sommerfrische" und des Ausflugstourismus. In den zwei darauf folgenden Jahrzehnten hat sich ein klarer Rückgang des klassischen Tourismus bemerkbar gemacht. Gegenwärtig wirbt die Kleinregion Pielachtal erfolgreicher mit Sanftem Tourismus, mit einem eigenen Tourismusverband (Sitz in Kirchberg/Pielach). Dabei kommt insbesondere dem Radtourismus und der Mariazellerbahn eine besondere Bedeutung zu. (Vgl. SCHEDLMAYER 2007: 48) Seit dem Jahr 2004 ist der „Ötscherbär" Aushängeschild der Mariazellerbahn, ein seit September 2007 fahrender Qualitätszug (vgl. Vorrang. Magazin für Mobilität in Niederösterreich 2010: 7).

Die Darstellung des touristischen Potenzials fungiert als allgemeiner Überblick und veranschaulicht die Bedeutung der Mariazellerbahn. Statistische Tourismuszahlen finden an dieser Stelle keine Berücksichtigung, da der Freizeit- und Urlaubsverkehr nicht in die Analyse des Mobilitätsverhaltens inbegriffen ist.

Zusammenfassend hat die Mariazellerbahn zur Steigerung der Regionalökonomie und damit positiven gesellschaftlichen Entwicklung (z.B.: „Verbesserung der Lebensumstände") beigetragen. Die Bewohner des Pielachtals, aber auch anderer an der Bahn gelegenen Gemeinden, konnten somit problemlos außerhalb ihrer Wohnregion arbeiten (Funktionstrennung; Trennung Arbeitsort-Wohnort). Die meisten pendelten nach St. Pölten bzw. auch weiter bis nach Wien.

In den 60er/70er Jahren des 20. Jahrhunderts löste der Besitz eines Pkws die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Fahrt zur Arbeitsstätte allerdings weitgehend ab. (Vgl. EIGENTHALER 2006: 30, 74)

4.2.6. Verkehrstechnische Infrastruktur

Die Bundesstraße 39 (B39, Abbildung 6), der Pielachtalradweg sowie die Mariazellerbahn (MZB, Abbildung 5) durchqueren die Kleinregion Pielachtal. Mehrere Landesstraßen führen in die benachbarten Täler (vgl. Kleinregionales Rahmenkonzept Pielachtal 2007: 7). Die Mariazellerbahn, früher „niederösterreichisch-steirische Alpenbahn“, verläuft parallel zur B39 durch das Pielachtal (Vgl. HAGER 2009: 6). Ausgangspunkt der Mariazellerbahn ist die heutige Landeshauptstadt St. Pölten. Dort gibt es Anschlussmöglichkeiten zu anderen Eisenbahnlinien: zur Westbahn, zu den Bahnlinien der österreichischen Bundesbahnen wie zum Beispiel nach Wien, Krems bzw. Tulln. (Vgl. EIGENTHALER 2006: 18) Dieser Anschluss eignet sich unter anderem für Pendler, die nach St. Pölten aber auch nach Wien fahren.

Die Mariazellerbahn – 1898 in der „bosnischen Spurweite“ von 760 Millimeter erbaut – ist mit 85 Kilometern die längste Schmalspurbahn Österreichs. Aktuell ist die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) für den Betrieb und die Koordination der Mariazellerbahn – neben weiteren niederösterreichischen Landesstrecken – verantwortlich. Mit 1. Jänner 2011 hat das Land Niederösterreich 28 Bahnstrecken, darunter auch die Mariazellerbahn, übernommen. (Vgl. ebd.; Vgl. Vorrang. Magazin für Mobilität in Niederösterreich 2010: 3)

Die Krumpe, der Nebenast der Mariazellerbahn, führte bis 2010 durch den Einzugsbereich des Nebenflusses, der Sierning. Zu den Orten zählen Mank, Kilb, Bischofstetten und St. Margarethen. (Strecke von Ober-Grafendorf bis Mank) (Vgl. Pielachtal, Dirndltal. Orte im Überblick URL)

Nach Angaben vom Magazin für Mobilität in Niederösterreich, beruhend auf der Mobilitätsstudie von 2008, nutzen täglich rund 200.000 Niederösterreicher die Bahn. Laut Mobilitätsstudie ist gegenwärtig, vor allem in der Altersgruppe der 18-34 Jährigen, eine Zunahme der ÖV-Nutzung gegenüber dem MIV zu verzeichnen. Nach Erkenntnissen dieser Studie werden etwa ein Viertel der zurückgelegten Personenkilometer mit dem ÖV bewältigt. Vorwiegend zählen Schüler (190.000 Personen) und Pendler (100.000 Personen) zu den Fahrgästen. (Vgl. Vorrang. Magazin für Mobilität in Niederösterreich 2010: 2, 7)

In der Kleinregion Pielachtal ist die bestehende öffentliche Verkehrsinfrastruktur im Vergleich zum MIV allgemein ausgedünnt bzw. mit Ausnahme des Tourismus- und Schülerverkehrs kaum in alltäglicher Anwendung (siehe dazu auch Ergebnisse der Bürgerbefragung). Die Talstrecke zwischen St. Pölten und Laubenbachmühle (südlich von Frankenfels) ist für den Schüler- bzw. teilweise Pendlerverkehr entscheidend (vgl. Vorrang. Magazin für Mobilität in Niederösterreich 2010: 7).

Generell bewirkt die schmale langgezogene Tallage, vor allem in den südlichen Gemeinden des Pielachtals, eine schlechte Verkehrsanbindung zu den Hauptverbindungen, wie der Autobahn 1 (A1), Landes- bzw. Bundesbahn. (Vgl. EIGENTHALER 2006: 42) Der Pielachtalradweg, mit 55 Kilometern Streckenlänge und insgesamt 236 Höhenmetern, verläuft nicht durch alle Gemeinden der Kleinregion Pielachtal, beginnt unter der Melker Donaubrücke (direkt am Donauradweg) und endet beim Bahnhof in Loich. Die Route des Fahrradweges kreuzt mehrmals die stark frequentierte B39. Als Verkehrsweg eignet sich der Radweg damit nur bedingt. Nach St. Pölten führt keine Radverbindung, nur über die B39 bzw. Landesstraßen. Genaue Erläuterungen und Beschreibungen zum Radweg sind der Homepage des Tourismusverbandes Pielachtal zu entnehmen (Vgl. Radwege im Mostviertel. Pielachtalradweg URL).

Abbildung 5: Verlauf der Mariazellerbahn, Ausschnitt, Quelle: Mariazellerbahnkarte URL

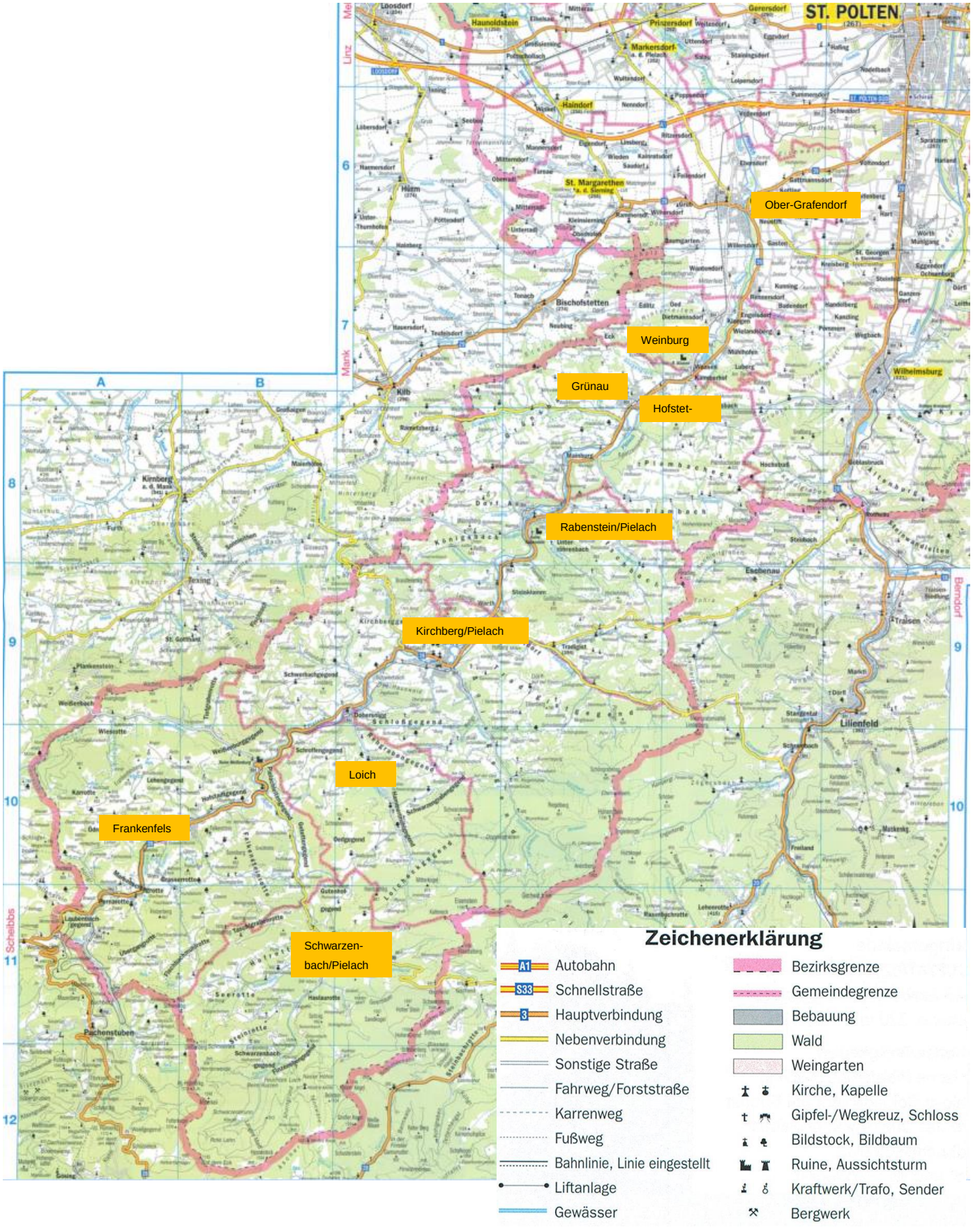

Abbildung 6: Bezirk St. Pölten und Bezirk St. Pölten Land, Quelle: Datengrundlage: Schubert und Franzke, St. Pölten 2011, eigene Darstellung

Der Bedeutungszuwachs und somit Anstieg des MIV lässt das Angebot des ÖV verschwinden. Die Lage des Wohnortes spielt keine Rolle mehr. Damit steigen die Entfernungen, die Zersiedlung und die Entmischung der Funktionen wird vorangetrieben. (Vgl. BRAKE 2009: 129) BRAKE (2009: 129f) hebt die daraus resultierende Problematik hervor: „Wenn aber die Zersiedelung der Regionen, die zunehmenden Entfernungen von Wohnen und Arbeiten und die Verlagerung der Grundversorgung in die Peripherie zu mehr individuellem Verkehr führen und sich gleichzeitig der öffentliche Nahverkehr aus der Peripherie mangels genügender Auslastung zurückzieht, **werden viele Menschen ausgeschlossen**." ([Hervorhebung: WAGNER] BRAKE 2009: 130) Für nicht selbstständig mobile Personen ist Mobilität zu garantieren, damit sie sich selbst und relativ lange eigenständig versorgen, am sozialen wie kulturellen Leben teilnehmen können. Aufgrund dessen kommt vor allem dem Umweltverbund wie ÖV eine erhebliche Wichtigkeit zu. Der Mariazellerbahn soll, insbesondere für die Bewohner der Kleinregion Pielachtal, künftig als alternatives Fortbewegungsmittel, neben touristischen Aktivitäten und Schülerverkehr zunehmend auch für Berufspendler Bedeutung zukommen. (Vgl. DANGSCHAT 1/2007: 25, 31)

4.2.7. Pendlerstatistik

Nach Angaben des BMVIT, im Zuge der Verkehrsprognose Österreich 2025+ (Endbericht 2009: 7) macht der Berufspendlerverkehr in etwa ein Viertel aller Wege aus. Die Pendeldistanz zwischen Wohn- und Arbeitsort hat in den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten eindeutig zugenommen. Ursache dafür sind insbesondere der wirtschaftliche Strukturwandel und die daraus resultierende Spezialisierung, „aber auch durch die von der zunehmenden Motorisierung beeinflusste Siedlungsentwicklung" (Verkehrsprognose Österreich 2025+ Endbericht 2009: 7). Daraus ergibt sich für Österreich insgesamt, dass nach Stand von 2009 „bereits mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen aus ihrer Wohngemeinde auspendeln, während dies im Jahr 1971 nur bei einem Viertel zutraf" (ebd.). Nach Angaben von KRONISTER, im Rahmen einer Pendleranalyse der Arbeiterkammer Niederösterreich, hatten im Jahr 2009 266.902 Personen ihren Arbeitsplatz außerhalb ihres Wohnbezirkes und 181.173 Niederösterreicher pendelten in einen niederösterreichischen Bezirk ein. Daraus ergibt sich ein negativer Pendlersaldo[17] und nach weiteren Einschätzungen von KRONISTER ist künftig mit einem zusätzlichen Anstieg der Auspendler zu rechnen. (Vgl. KRONISTER 2010: 7)

[17] „Pendlersaldo ist die Differenz zwischen Ein- und Auspendlern (bzw. zwischen Arbeitsbevölkerung und wohnhaft Beschäftigten. Gibt es mehr Aus- als Einpendler, liegt ein negativer Pendlersaldo vor (= „Wohnbezirk" vice versa steht „Arbeitsbezirk")" (KRONISTER 2010: 5).

Die Analyse der Arbeiterkammer Niederösterreich von 2009 thematisiert generell Pendeln in Niederösterreich. Darin sind die Bezirke St. Pölten Land und St. Pölten Stadt zusammengefasst. Im Rahmen der E-Mobil-Konzepterstellung des Planungsbüros im-plan-tat sind ebenso die Pendlerströme analysiert worden. Die Untersuchung, ausschließlich mit Daten aus dem Jahr 2001, bringt hervor, dass im Jahr 2001 44% der Auspendler aus den acht Gemeinden der Kleinregion Pielachtal nach St. Pölten Stadt pendelten (vgl. im-plan-tat 2012: 14). Sowohl die Daten der Arbeiterkammer Niederösterreich als auch die Berechnung von im-plan-tat bleiben in der vorliegenden Arbeit unberücksichtigt. Sie könnten zur Täuschung und Verfälschung des Status quo beitragen.

Tabelle 8 zeigt die absolute Zahl der Ein- bzw. Auspendler der einzelnen Gemeinden der Kleinregion Pielachtal aus dem Jahr 2010. Gemeindebinnenpendler (Wohnort und Arbeitsort befinden sich in derselben Gemeinde, jedoch nicht im Eigenheim) sind im Zuge dessen nicht angeführt. Im Kleinregionalen Rahmenkonzept ist die Pendlerbewegung beschrieben. Dabei sind die Kleinregion-Binnenpendler, die innerhalb der Kleinregion zwischen den Gemeinden pendeln, im Zuge dessen nicht berücksichtigt. (Vgl. SCHEDLMAYER 2007: 46) Die Erwerbs- und Schulpendler[18] sind zur besseren Übersichtlichkeit getrennt dargestellt. Die Tabelle ist als Vergleichsgrundlage zu den Befragungsergebnissen zu verstehen. Im Mittelpunkt stehen dabei die Erwerbspendler.

[18] Erwerbspendler: „Die Masse der Erwerbspendler geht nicht von der Gesamtzahl der Erwerbspersonen aus, sondern von der Teilmenge ´Erwerbstätige´. Frauen und Männer im Karenzurlaub mit aufrechtem Beschäftigungsverhältnis werden nicht in die Pendelstatistik aufgenommen. Sie haben zwar einen Arbeitsplatz, zu welchen sie nach Ablauf der Karenz zurückkehren können, sind aber während dieser Zeit nicht Teilnehmer im Berufspendelverkehr." (Statistik Austria. Fragebögen. Abgestimmte Erwerbsstatistik. Pendelzielstatistik URL)
Schulpendler: „Das sind alle Personen, die in der Schul- und Hochschulstatistik enthalten sind und eine laufende Ausbildung haben. Sind Schüler oder Studierende zusätzlich auch erwerbstätig, dann werden diese als Erwerbspendler und nicht als Schülerpendler oder Studierende betrachtet." (Statistik Austria. Fragebögen. Abgestimmte Erwerbsstatistik. Pendelzielstatistik URL)

Gemeindename	Absolute Bevölkerung insgesamt	Einpendler		Auspendler		
		Erwerbs-pendler	Schul-pendler	Erwerbs-pendler	Schul-pendler	Kein Pendler
Ober-Grafendorf	4662	1156	113	1647	268	1825
Weinburg	1302	841	1	466	119	473
Hofstetten-Grünau	2567	183	75	983	145	858
Rabenstein	2388	191	16	936	196	870
Kirchberg	3109	379	88	1008	148	1108
Loich	621	71	0	210	54	238
Schwarzenbach	400	11	0	132	41	139
Frankenfels	2060	92	30	637	85	786
Gesamt	**17109**	**3247**		**7075**		**6297**

Tabelle 8: Ein- und Auspendler der Gemeinden der Kleinregion Pielachtal (Stichtag 31.10.2010), Quelle: Datengrundlage: RU2; Statistik Austria. Fragebögen. Abgestimmte Erwerbsstatistik. Ergebnisse URL, eigene Darstellung

Aus Ober-Grafendorf pendelten im Jahr 2010 1647 Erwerbstätige (rund 35%) aus und 1156 ein. Weinburg weist zum selben Zeitpunkt, im Verhältnis zur Einwohnerzahl und im Vergleich mit den anderen Pielachtal-Gemeinden, einen sehr hohen Einpendleranteil auf. Dies lässt sich auf den Sitz der Firma Constantia Teich, mit 800 Mitarbeitern, rückschließen. Bei den übrigen sechs Gemeinden überwiegt der Anteil der Auspendler.

4.2.8. Erneuerbare Energie im Pielachtal

Mit der Energiewende erfolgt zum einen der Versuch eines vollständigen Umstiegs auf regenerative Energie, zum anderen (notwendigerweise) eine Ergänzung zu fossiler Energie. KOPETZ (2010: 164) fasst passend [Anm.: nach Ansicht der Verfasserin dieser Arbeit] zusammen: „Jede und jeder trägt die Verantwortung für den Umbau des Energiesystems“. Damit ist unter anderem die lokale Ebene, die Gemeinden, angesprochen. Des Weiteren spielt für KOPETZ (ebd.) die Gemeindegröße, hinsichtlich der Gestaltungsmöglichkeiten, eine nicht unwesentliche Rolle. Allerdings erwähnt er dabei nicht explizit, ob es sich um die Einwohner- oder Flächengröße handelt. Die Kleinregion Pielachtal ist bereits aktiv tätig und hat einige Initiativen und bewusstseinsbildende Maßnahmen initiieren können (siehe nachfolgendes Unterkapitel 4.3 Aktuelle vorliegende Konzepte, Projekte, Leitbilder). (Vgl. BRAKE 2009: 6)

Im Sommersemester 2012 hat Viktoria Weissenburger, Studentin der Technischen Universität Wien (Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung), eine Bachelorarbeit zum Thema „Potentiale der Region Pielachtal für die Gewinnung und Nutzung forstlicher Biomasse“ verfasst. Inhaltlicher Fokus ist, ob und inwieweit regionale, forstliche Ressourcen vorhanden sind und nachhaltig ausgeschöpft werden könnten. In der Kleinregion Pielachtal sind folgende regenerativen Energieträger, zur Wärme- und Stromerzeugung, bereits im Einsatz: Photovoltaik-, Wind-, Wasser-, Hackschnitzelanlagen sowie Biomasse-Fern- bzw. Nahwärmeanlagen. Geothermie und Windkraftanlagen sind in der Region bislang noch gar nicht bzw. kaum in Betrieb.

Die Gemeinden Ober-Grafendorf, Hofstetten-Grünau, Rabenstein und Kirchberg nutzen die Pielach für Aktivitäten im Bereich der Wasserkraft. Hofstetten-Grünau, Rabenstein, Kirchberg und Frankenfels beziehen forstliche Biomasse (überwiegend Waldhackgut) für den Betrieb ihrer Biomasse-Fernheizwerke. In der Kleinregion Pielachtal können unter anderem Neuerrichtungen von Hackschnitzelanlagen, Holz-Saugzugkesseln, Pelletsheizungen, Wärmepumpen, Solarheizungen und Fernwärmeanschlüssen gefördert werden (vgl. Talstrategie Pielachtal 2009: 14). Daneben forcieren gegenwärtig Privatakteure Aktivitäten im Bereich erneuerbarer Energie. (Vgl. WEISSENBURGER 2012: 19) Zusammenfassend weist WEISSENBURGER darauf hin, dass das Pielachtal, wie viele andere Regionen in Österreich oder z.B. Deutschland, im Bereich der Energieautarkie aktiv sind und erfolgreich sein wollen. KOPETZ (2010: 168) ist der Meinung, dass die Begriffe Energieautarkie bzw. –autonomie vornehmlich unpräzise formuliert werden. Darüber hinaus lässt sich das Ziel der Energieautarkie/-autonomie nicht auf alle Gemeinden bzw. Regionen übertragen. Das große Waldangebot der südlichen Gemeinden der Kleinregion Pielachtal, das weiter einen Waldzuwachs zu verzeichnen hat, eignet sich für die energetische Nutzung, im Zusammenhang mit Biomasseheizkraftwerken etc. (Vgl. WEISSENBURGER 2012: 167f) Es stellt sich die Frage, wieso bislang keine intensive, flächendeckende Nutzung erfolgt ist. Liegt es möglicherweise an der geringen Nachfrage? Scheitert die Gewinnung und Verteilung der gewonnenen Energie an den beteiligten Akteuren (der netzwerkartigen Kooperation, Kleinwald-Besitzern etc.)? Aus der Themenausarbeitung ist nicht hervorgegangen, wer die Verantwortung für eine optimale Nutzung übernimmt und Einsatzgebiete festliegt. Darüber hinaus sollten die Entscheidungen sowohl umweltschonend als auch möglichst im Interesse aller getroffen werden. Die genaue Funktion der bestehenden Kraftwerke und Angaben der jeweiligen Energieleistungen sind der genannten Bachelorarbeit zu entnehmen.

Die Stromversorgung der Mariazellerbahn erfolgt heute schon zu 100 Prozent aus Wasserkraft aus den Kraftwerken in Erlaufboden und Wienerbruck und entspricht dahingehend umweltfreundlicher und alternativer Mobilität (Vgl. Vorrang. Magazin für Mobilität in Niederösterreich 2010: 6).

4.3. Aktuelle vorliegende Konzepte, Projekte, Leitbilder

Neben der Charakterisierung der Region nach geografischen, ökologischen, sozialen und ökonomischen Aspekten erfolgt an dieser Stelle eine Darstellung bereits vorliegender Instrumente. Teilweise sind diese schon in Anwendung. Hauptaugenmerk liegt auf den Themen Energie und Mobilität. Hierbei handelt es sich lediglich um einen kurzen Überblick. KILPATRICK (2005: 22) hält fest, dass Leitbilder und Konzepte nur dann zweckmäßig sind, wenn sie konkrete Maßnahmen und dahingehende Ziele forcieren, die zu den gewünschten Ergebnissen führen. Darüber hinaus ist eine Evaluierung der Ergebnisse empfehlenswert. Zur weiteren Vertiefung der nachfolgenden Inhalte ist auf die jeweiligen Konzeptberichte (Instrumente) zu verweisen. Die darauffolgenden Ausführungen sind nach zeitlicher Abfolge angeordnet und unterliegen keinerlei Priorisierung der Autorin.

Kleinregionales Rahmenkonzept Pielachtal (2007)

Das Kleinregionale Rahmenkonzept[19], erstellt von Schedlmayer Raumplanung ZT GmbH, beinhaltet sowohl den Ist-Zustand des Pielachtals als auch lösungsorientierte Maßnahmen. Im Fokus des regionalen Konzeptes steht die „Optimierung der Raumstruktur unter der Berücksichtigung der spezifischen, wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen, strukturellen Potenziale“ (Kleinregionales Rahmenkonzept Pielachtal 2007: 4) Die Themenfelder Wohnen und Siedlung; Arbeiten und Wirtschaft; Verkehr und Infrastruktur stehen im Mittelpunkt. Daneben werden Potenziale für Biomasse und Wasserkraft (=naturräumliches Potenzial) ermittelt und das Thema Energieeffizienz genannt. Die Frage der Energiebereitstellung und Möglichkeiten für den Mobilitätsbereich sind nicht angeführt. Als Argument ist das differente Mobilitätsverhalten erwähnt.

Nachhaltigkeitsbericht – Regionalplanungsgemeinschaft Pielachtal (März 2008)

Der Bericht ist mit Unterstützung vom Regionalverband noe-mitte, dem Land Niederösterreich und aus Mitteln der Europäischen Union finanziert worden.

[19] Unverbindliches Instrument der örtlichen Raumplanung

Der Nachhaltigkeitsbericht veranschaulicht den Status quo sowie die Entwicklung der Gemeinden und fungiert als Grundlage für die Talstrategie. Der Bericht gliedert sich in mehrere Themenfelder: Lebensqualität, LEADER-Strategie, Wirtschaft, Regionale Produkte, Tourismus (Sanfte Mobilität), Landwirtschaft sowie Umwelt und Natur. Die Themen Mobilität und Energie sind nicht eigenständig angeführt, fließen aber vor allem in die Bereiche Tourismus „Sanfte Mobilität", Landwirtschaft (Pelletsproduktion), Umwelt und Natur (erneuerbare Energie als Heizenergieeinsatz) ein.

Talstrategie Pielachtal – Regionalplanungsgemeinschaft Pielachtal (Februar 2009)

Aufbauend auf den Nachhaltigkeitsbericht gehen aus der Talstrategie vier zentrale nachhaltige Entwicklungsrichtungen hervor:

1. Verstärkte Unterstützung des Absatzes regionaler Produkte
2. Ausbau und Verstärkung eines naturnahen, verträglichen, integrativen Tourismus
3. Förderung der regionalen Kultur und Verstärkung der Bildung für alle Pielachtaler
4. Ausbau der Erneuerbaren Energie

Inhaltlich orientiert sich die Talstrategie unter anderem auch an Themengebieten der LEADER-Strategie. (Talstrategie Pielachtal 2009: 4, 6) Für die aktuelle **Strukturfondsperiode (2007-2013)** ist, im Rahmen von **LEADER**, eine lokale Entwicklungsstrategie für Mostviertel Mitte, somit auch die Kleinregion Pielachtal, konzipiert worden, die unter anderem den Einsatz erneuerbarer Energien vorschlägt.

Im Themenfeld Erneuerbarer Energie steht das Ziel der „Entwicklung des Pielachtals zur wärme- und stromautarken Region bis 2013", wobei die Großindustrie im Tal davon ausgenommen ist, im Vordergrund. Im Rahmen der Talstrategie werden die energetisch nutzbaren Potenzialflächen sowie der hohe Waldbestand des Pielachtals hervorgehoben. Die Flächen sollen künftig vermehrt für die Gewinnung regenerativer Energie zum Einsatz kommen. Erwähnt wird zusätzlich die Bereitschaft zur regionalen Vernetzung im Hinblick auf Energieversorgung mit unterschiedlichen Energieträgern („von Biomasse über Wasser bis zur Solarenergie"). Die Ziele sind in Arbeitsgruppen, unter Beteiligung verschiedener Akteursgruppen, formuliert worden.

(Nachhaltige) Mobilität wird im Rahmen der Talstrategie nicht erwähnt und findet dahingehend in den formulierten Zielstellungen keine Berücksichtigung. (Vgl. Talstrategie Pielachtal 2009: 7f, 14) Die Talstrategie ist aus Mitteln des EFRE[20] und vom Land Niederösterreich finanziert worden.

E-Mobilitätskonzept (2012) – Handbuch für die e-mobile Zukunft 2011-2015 im Pielachtal

im-plan-tat Reinberg und Partner OG, Martina Scherz haben im Jahr 2012 ein Energiekonzept für die Kleinregion Pielachtal erstellt, mit finanzieller Förderung vom:

- Amt der NÖ Landesregierung – Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik
- Entwicklungsfonds für Kleinregionen KREF

Im Mittelpunkt dieses Konzepts steht die Elektro-Mobilität (E-Mobilität). In Arbeitsgruppen sind verschiedene themenrelevante Aspekte, wie Bestand und Kosten von E-Fahrzeugen sowie Anwendungsbereiche und die tatsächliche Ziel(gruppe) ermittelt worden. Abschließend sind Maßnahmen angeführt und erläutert, mit Hinweis auf Fördermöglichkeiten für die Fahrzeuganschaffung. Im Rahmen der Konzepterstellung ist eine Befragung durchgeführt worden. Die Ergebnisse sind dem Energiekonzept zu entnehmen. Im Zuge der Konzepterstellung und Befassung mit der E-Mobilitätsthematik ist in der Kleinregion Pielachtal die Idee für die Ausarbeitung einer Masterarbeit entstanden.

Energiesteckbriefe der Gemeinden (Juni 2010)

Die Energiesteckbriefe[21] veranschaulichen zum einen die energetischen Rahmenbedingungen und zum anderen das diesbezügliche Potenzial der einzelnen Gemeinden. Folgende Gemeinden haben Energiesteckbriefe erstellt: Hofstetten-Grünau, Rabenstein, Kirchberg, Loich, Schwarzenbach, Frankenfels. Weinburg und Ober-Grafendorf besitzen eigene Energiekonzepte. Weitere Ausführungen und energetische Potenzialanalysen sind in den jeweiligen Energiesteckbriefen bzw. –konzepten nachzulesen.

[20] Die Europäische Regionalpolitik wird über drei Fonds finanziert, die im Rahmen bestimmter oder aller Ziele für Regionalpolitik zum Einsatz kommen können: Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), Europäischer Sozialfonds (ESF) und Kohäsionsfonds. (Vgl. Europäische Kommission. Regionalpolitik. Die Fonds URL)

[21] Zur Verfügung gestellt von Edith Kendler

Neben der konzeptionellen Ebene forciert die Kleinregion Pielachtal auch themenbezogene Veranstaltungen für unterschiedliche Zielgruppen. Im Jahr 2010 haben zwei **Energieschmieden**, stattgefunden, die ihren inhaltlichen Schwerpunkt auf die Elektromobilität gesetzt haben. Die allgemeine Einführung in die Thematik ist im Zuge der ersten Energieschmiede erfolgt. Anschließend, in der zweiten Energieschmiede, stand die Sammlung von Projektideen im Vordergrund.

In Kooperation mit der Universität für Bodenkultur finden seit 2012 von Mai bis September, mit monatlichem Wechsel der Gemeinde, sogenannte **Energycamps** statt. Damit erfolgt bereits bei Kindern und Jugendlichen Bewusstseinsbildung. (Vgl. Energycamp URL).

5. Mobilität und Regionalentwicklung

Im Folgenden steht die Frage nach dem Zusammenspiel bzw. der Gegensätzlichkeit von Mobilität und Regionalentwicklung im Vordergrund. Grundsätzlich ist seit einiger Zeit ein Bedeutungszuwachs der regionalen Ebene ersichtlich. SCHEER (in: BAUER-WOLF, PAYER und SCHEER 2008: 1) ist der Meinung, dass mit den Netzwerken das Beziehungsgefüge der Systeme und Akteure und somit der Region insgesamt in den Mittelpunkt gerückt ist. MOSE und BRODDA (2002) sprechen von einer nahezu inflationären Benutzung des Begriffs „Region". Es ist gegenwärtig die Rede von einer „Renaissance der Region" (ebd.).

Vor 1970 war Regionalentwicklung geprägt von „exogenen zentralstaatlichen Strategien", die zur Beseitigung regionaler Ungleichheiten in Anwendung waren (vgl. THOSS 1984: 21). Ab den späten 1970er Jahren entwickelte sich in Europa ein Konzept eigenständiger bzw. endogener[22] Regionalentwicklung, welches „[…] die entscheidenden Impulse für die regionale Entwicklung in der Peripherie selbst sucht" (ALTENBURG 1992: 1). Im Vergleich zur traditionellen Regionalentwicklung war der neue Ansatz regional und dezentral ausgerichtet. Nach Annahme von ALTENBURG (1992: 1) besteht im Konzept die Annahme, dass es in jeder Region Potenziale gäbe, die ermittelt und aktiviert werden müssten. Darüber hinaus schreibt er: „[Anm.: Die] Zielvorstellung ist eine selbsttragende Entwicklung, die auf einer vernetzten Regionalökonomie kleinräumiger Wirtschaftskreisläufe beruht" (ALTENBURG 1992: 1).

Regionalentwicklung und der damit verbundene Aufgaben-, Themenbereich sind in der Literatur breitgefächert. Im Online-Wirtschaftslexikon von Gabler (URL) verstehen HAAS und NEUMAIR unter Regionalentwicklung allgemein Konzepte und Maßnahmen, die die ökonomische Entwicklung einer Region unterstützen und auf diese Weise regionale Ungleichheiten (Disparitäten) auszugleichen versuchen. Aufgrund räumlicher Trennung von Wohnen und Arbeits-/Ausbildungsplatz wird nicht nur die räumliche Mobilität beeinflusst, sondern können ebenfalls regionale Disparitäten entstehen bzw. verstärkt auftreten. Zusätzliche Verkehrswege rufen ein höheres Verkehrsaufkommen hervor und mit dem Bau immer ausgedehnterer Verkehrsnetze kann dahingehend die Landschaft und auch die Region an sich umgeformt werden. (Vgl. BRAKE 2009: 3)

[22] „Das ´endogene Potential´ einer Region kann definiert werden als Entwicklungspotential, das in einer Region Aktivitäten zur Erzeugung von Wohlfahrt (im Sinne von Zufriedenheit der oder Nutzen für die Bevölkerung) ermöglicht" (THOSS 1984: 21).

Regionalentwicklung bezieht sich sowohl auf unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte als auch räumliche Ebenen. Regionalentwicklung beruht im Wesentlichen auf Vernetzung und Interaktion verschiedener Akteure. Regional Governance bedient sich entsprechend netzwerkartig gestalteter Interventions- und Steuerungssysteme (vgl. SCHEER, in: BAUER-WOLF, PAYER und SCHEER 2008: 4). Die Verkehrsplanung ist wie Regionalentwicklung auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt und steht deshalb auch im Konflikt mit verschiedenen Interessenslagen. Regionalentwicklung wie Mobilität verfolgen Ziele und Interessen, die beispielsweise den Tourismus, die Siedlungsentwicklung und die Landwirtschaft betreffen. Das Regionalmanagement Niederösterreich sieht das Angebot der Verkehrsinfrastruktur bzw. die Erreichbarkeit der Regionen, sowohl durch den MIV (Straße) als auch ÖV (Straße und Schiene), als „Schlüssel für die Erhaltung und Steigerung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit“ (Regionalmanagement Niederösterreich. Schwerpunkte. Mobilität URL). Grundsätzlich leistet ein umfassendes Angebot an öffentlichen Verbindungen einen bedeutenden Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität und trägt zur Standortattraktivität von Regionen bei.

Wie bereits erwähnt, können soziale, wirtschaftliche Gründe und wichtige Anpassungsmechanismen an soziale, wirtschaftliche sowie politische Veränderungen Ursache für räumliche Mobilität sein (vgl. BÄHR 1997: 278). Inwieweit können Veränderungen der Regionalentwicklung Mobilitätsentscheidungen beeinflussen?

Damit Regionalentwicklung und Mobilität erfolgreich sind, ist die Interaktion der unterschiedlichen Ebenen, zusammengesetzt aus unterschiedlichen Akteuren verschiedener Kompetenzfelder, erforderlich. Das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel stellt eine Aufwertung des Standortes dar, z.B. Steigerung der Wirtschaft im Tourismus bzw. Schaffung und Sicherung von (regionalen) Arbeitsplätzen, Zugang zu Einrichtungen der Grunddaseinsfunktionen etc.

Die Regionalpolitik und Regionalplanung stellen eine wichtige Rolle im Bereich der Bearbeitung und Koordinierung für eine erfolgreiche und faire Regionalentwicklung dar. Mobilität braucht ebenfalls einen Steuerungsapparat auf der regionalen und überregionalen Landes- bzw. Bundesebene. (Vgl. Gabler Verlag (Hrsg.). HAAS und NEUMAIR URL; Vgl. MAIER 1992: 107)

5.1. Interkommunale Zusammenarbeit zum Thema Mobilität

„Globalisierung zwingt Unternehmen wie Regionen zur Erhöhung ihrer Anpassungs- und Innovationsfähigkeit. Kostensenkungen, Innovationen, Marketingmaßnahmen, Konzentration auf Kernkompetenzen, Fusionierungen und ähnliches reichen für sich allein häufig nicht aus, um unter diesen turbulenten und undurchsichtigen Bedingungen erfolgreich zu sein." (SCHEER, in: BAUER-WOLF, PAYER und SCHEER 2008: 2) Die Globalisierung verringert die Bedeutung von Regionen nicht, sondern vergrößert sie. (SCHEER, in: BAUER-WOLF, PAYER und SCHEER 2008: 3) Die steigende Relevanz der regionalen Ebene erfordert Lokalisierung und Umsetzung von Maßnahmen auf dieser Ebene. Oft kann eine Gemeinde mit kommunalen Eigenmitteln keine größeren Initiativen setzen. Dazu kommt, dass gewisse Vorhaben bzw. Themenbereiche, wie Tourismus, Verkehr, Nahversorgung, interkommunal einen größeren Wirkungsbereich und damit eine höhere Effizienz aufweisen können. Verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen enden nicht an Gemeindegrenzen, sind im Interesse aller zu setzen. (Vgl. KILPATRICK 2005: 22)

„Kommunikation ist […] die grundlegende Voraussetzung für Kooperation und Vernetzung. […] Die Kommunikation alleine macht noch kein Netzwerk aus. Die besonderen Eigenschaften von Netzwerken werden erst im Vergleich mit den beiden sozialen Systemtypen der ´Kooperation´ und der ´Organisation´ sichtbar." (PAYER, in: BAUER-WOLF, PAYER und SCHEER 2008: 6) PAYER (in: BAUER-WOLF, PAYER und SCHEER 2008: 11) charakterisiert Netzwerke als soziale Infrastrukturen, die zur Herstellung von Beziehungen zu anderen Akteuren herangezogen werden können. Priorisiert wird im Zuge von Netzwerken die Zusammenarbeit an sich. Sekundär sind nach Einschätzung von PAYER (in: BAUER-WOLF, PAYER und SCHEER 2008: 12) die Ergebnisse bzw. die Zielerreichung.

In der Kleinregion Pielachtal funktioniert die Kooperation schon seit Jahren. Die Gemeinden sind über verschiedene Einrichtungen miteinander vernetzt und in unterschiedlichen Bereichen aktiv (siehe auch Partnerorganisationen). Das kristallisiert sich auch im Bekanntheitsgrad der Region heraus. Von der lokalen Bevölkerung, aber auch von außen (Touristen, Nachbargemeinden bzw.- regionen) wird die Kleinregion als Pielachtal wahrgenommen. Die regionale Identität, vor allem auch wegen touristischer Aktivitäten, ist stark ausgeprägt. Im Besonderen die Vorteile, die sich aus der Zusammenarbeit ergeben, könnten ausschlaggebend sein für die jahrzehntelange Motivation zur Kooperation.

Die lokale Bevölkerung identifiziert sich mit der Kleinregion und weiß die Besonderheiten und Vorteile des regionalen Zusammenhalts zu schätzen und anzuwenden, gerade im Hinblick auf gemeinsame künftige Herausforderungen: Alterung der Bevölkerung, Bevölkerungsrückgang, Rückgang der Nahversorger, Herausforderungen im Bereich der Mobilität etc. Trotz finanziellem Druck in den strukturschwachen Regionen sollte der Versuch erfolgen, das ÖPNV/ ÖPNRV-Angebot zu strukturieren und aufrechtzuerhalten. „Die Entwicklung des Raumes ist nicht nur die Folge der Raumordnung, sondern auch von Erreichbarkeitsverhältnissen und somit der Verkehrsinfrastruktur, sowie der Verteilung unterschiedlicher Einrichtungen“ (VERRACON. Raum und Erreichbarkeit URL). Neben konventionellen Verkehrsmitteln gibt es beispielsweise Mobilitätsformen wie Gemeindebusse, die von der Gemeinde eigenständig eingerichtet werden können. Die GmbH VERRACON evaluiert und entwickelt, unter Berücksichtigung der regionalen Nutzergruppen, Mobilitätsangebote wie zum Beispiel Anrufsammeltaxis und Rufbusse. Darüber hinaus konzipiert VERRACON GmbH Methoden und Modelle zur Analyse der Raumstrukturen. (siehe dazu auch KORS) (Vgl. VERRACON. Raum und Erreichbarkeit URL)

„In erfolgreichen Regionen übernehmen mehrere – möglicherweise sogar alle - Systeme Steuerungsaufgaben für das Ganze, eingebettet in einen partnerschaftlichen Diskurs und in ein Netz von Verpflichtungen und Aufträgen, Regional Governance. Öffentlich-private Partnerschaften sind in einem solchen Kontext die Regel, nicht die Ausnahme.“ (SCHEER, in: BAUER-WOLF, PAYER und SCHEER 2008: 4)

Gleichermaßen wie sich die Dirndlfrucht als regionales Zeichen interkommunaler Zusammenarbeit etabliert hat, könnte auch E-Mobilität oder Mobilität allgemein als ein weiteres Potenzialfeld aus der Kleinregion Pielachtal hervorgehen.

5.2. Mobilität – Funktion der Daseinsvorsorge?

Ländliche Räume stehen vor Herausforderungen wie der Alterung, Stagnation bzw. Rückgang der lokalen Bevölkerung. Der erkennbare demografische Wandel, wie zuvor detailliert erläutert, wirkt sich stark auf das Angebot der kommunalen Grunddaseinsfunktionen wie auch auf den Mobilitätsbereich aus. „Das ehemalige feingliedrige Netz von Nahversorgern (im weitesten Sinn – da sind auch Wirtshäuser und Kino außerhalb der Ballungsräume gemeint) wird durch wesentlich weniger Großanbieter ersetzt. Diese erreicht man aber nur im Pkw“ (KILPATRICK 2005: 31). In der Geografie geht es in erster Linie um den Raumbezug. „Es geht weniger um die Frage der Investitionen und Auslastungen der Infrastruktureinrichtung, sondern um das Problem der Standortwahl und der Ausstrahlungskraft dieser Komplexe“ (MAIER 1992: 73).

Mobilität ist als ein Teil der Daseinsvorsorge zu verstehen (vgl. DANGSCHAT 1/2007: 11).

Im Vergleich zu städtischen Ballungsräumen sind ländliche Räume „schlechter" mit dem Angebot des ÖV versorgt und infolgedessen benachteiligt (vgl. SIEBER 2000: 86). Die Mobilität muss sich im Hinblick auf die (steigende) individuelle Nutzung von Verkehrsmitteln, „unterschiedlichen Entwicklung[en] von Regionen und Ballungsräumen sowie hinsichtlich der notwendigen Steuerungsmechanismen in Verkehrspolitik und Verkehrsplanung anpassen." (Vgl. DANGSCHAT 1/2007: 11)

Dabei darf nicht vernachlässigt werden, dass die kommunale Verkehrspolitik von vielen Rahmenbedingungen beeinflusst wird, die auf Landes-, Bundes- oder sogar EU-Ebene bestimmt werden. Darauf hat die Gemeinde selbst fast keinen Einfluss. (Vgl. KILPATRICK 2005: 16)

DANGSCHAT (1/2007: 11) betont die Bedeutung und das Erfordernis zum sicheren Zugang zur Mobilität als „Voraussetzung zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben". Doch mit der Notwendigkeit der Mobilität geht auch eine immense Belastung einher. Aus der dispersen Siedlungsentwicklung bzw. –verteilung der letzten Jahrzehnte, resultiert ein immer weiter ansteigendes Straßenverkehrswachstum. (Vgl. BUKOLD 2000: 21) BRAKE (2009: 118) geht davon aus, dass der tägliche Arbeitsweg bei mehr als 50 Prozent aller Berufstätigen unter zehn Kilometer entspricht und vorwiegend mit dem Pkw zurückgelegt wird. Darüber hinaus schreibt BRAKE (2009: 9): „Der überwältigende Erfolg des privaten Pkw zeigt sich nicht nur in seinem Bestand, sondern auch in seiner Nutzung. Das Auto ist erfolgreich, weil es sich für die meisten Verkehrszwecke am besten eignet und deshalb für die meisten Fahrtzwecke, Ziele und Routen gewählt wird." Individuelle Wege könnten zum Beispiel mithilfe von Durchmischung der einzelnen Nutzungsfunktionen, wie Wohnen, Arbeiten und Versorgung, reduziert bzw. verkürzt werden. (Vgl. BUKOLD 2000: 21) KILPATRICK (2005: 31) ist folgender Ansicht: „Je mehr die öffentliche Hand für den Kfz-Verkehr tut, desto autoorientierter verhalten sich Verkehrsteilnehmer – was unter anderem bedeutet, dass sie ihren Aktionsradius tendenziell erweitern und vor allem Fußwege durch Pkw-Fahrten ersetzen."

Viele ländliche Gemeinden, ist sich DANGSCHAT (1/2007: 36) sicher, vor allem in suburbanen ländlichen Räumen, werden sich zu „reinen" Wohngemeinden weiterentwickeln. Diese sind charakterisiert durch einen Mangel an Wohnfolgeeinrichtungen (bedingt durch die räumliche Nähe zu überregionalen oder regionalen Zentren). Der demografische Wandel zeigt sich insbesondere in ländlichen Räumen in unterschiedlicher Intensität. Daher sind die zu ergreifenden Maßnahmen regional auszulegen und zu formulieren.

Im Themenfokus der Mobilität muss jungen bzw. älteren Personen, mit eingeschränkter Mobilität, verstärkt Relevanz zukommen und selbstständige Mobilität garantiert werden. (Vgl. DANGSCHAT 1/2007: 34)

Aufgrund der durchschnittlich geringen Bevölkerungszahl und zersiedelten Siedlungsstruktur ist bzw. werden ländliche Räume künftig noch weiter punktuell durch Verkehrsunterversorgung geprägt sein, die Bedienungshäufigkeit (vor allem in den Randzeiten) sinkt. Allgemein ist eine Verkehrsbedienung durch Massenverkehrsmittel, wegen technischer und vor allem ökonomischer Gründe, nicht überall möglich. Deshalb sind flexiblere Individualverkehrsmittel weitaus begünstigt. (Vgl. MAIER 1992: 177) Mit Einsatz flexibler, bedarfsgerechter und umweltfreundlicher Mobilitätsformen, -angebote und Kombination von zu Fuß gehen, Fahrrad fahren und der Mariazellerbahn kann dem Trend der Verkehrsunterversorgung, in dünn besiedelten ländlichen Räumen entgegengewirkt werden (vgl. DANGSCHAT 1/2007: 37). Eine weitere Problematik im Zusammenhang mit dem ÖPNV/ÖPNRV stellt das Tarifsystem dar. Fahrpläne und Tarife sind oft nicht aufeinander abgestimmt. (Vgl. HEINZE et al. 1982: 58, zitiert nach: MAIER 1992: 179) „Das Problem (von Verbindungen zwischen Räumen unterschiedlicher Dichte) ist zur Zeit [sic] nur durch den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln möglich. Deshalb legt auch die Verkehrspolitik so großen Wert auf eine Schnittstellenoptimierung.“ (BUKOLD 2000: 11)

6. Mobilitätsverhalten

Österreich lässt sich als moderne, mobile Gesellschaft charakterisieren. Nach BRAKE (2009: 126f) ist der Mensch, statistisch betrachtet, mobil, wenn er täglich mindestens zwei Stunden für den Weg zur Arbeit und zurück braucht, wenn er für die Ausübung seiner Tätigkeit mindestens 50 Kilometer weit vom bisherigen Wohnort weg ist oder permanent übersiedelt. (Vgl. BRAKE 2009: 126f)

Generell sind Mobilitätsentscheidungen individuell verschieden und lassen sich aufgrund ihrer Komplexität nicht verallgemeinern. (Vgl. BONß 2010: 12) Das tägliche Mobilitätsverhalten ist abhängig von der individuellen Lebenssituation und den Anforderungen an die eigene Mobilität (vgl. BECKMANN et al. 2006: 148). Das persönliche, individuelle Mobilitätsverhalten wird bedingt von sozialen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen Umständen und räumlichen Gegebenheiten, aber auch von dem Angebot bzw. der Eignung der Verkehrsinfrastruktur (vgl. GERLACH 2007: 24). Alter, Geschlecht, Wohnort, Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln, Führerschein- und Kfz-Besitz, Haushaltsgröße, Familienstatus, Erwerbstatus, Topographie, Witterung etc. stellen nur einen Ausschnitt der bestehenden Einflussgrößen dar, in welchem Ausmaß Personen im Alltag mobil sind oder sein müssen. Dem angefügt beeinflussen die Siedlungsstruktur und die Mobilitätskosten das individuelle Verhalten und somit auch die Verkehrsmittelwahl. (Vgl. BECKMANN et al. 2006: 148) Doch auch der soziodemografische und ökonomische Wandel, z.B. sinkende Haushaltsgröße, steigende Erwerbsquote, der Bedeutungsverlust der Landwirtschaft bei gleichzeitiger Tertiärisierung und Zunahme der Freizeitwege erweitern den Aktionsradius im Bereich der individuellen Mobilität. (Vgl. Verkehrsprognose Österreich 2025+ Endbericht 2009: 5) Aspekte wie Zeitbudget, Komfort und Image spielen für die Wahl des Verkehrsmittels, die Reisehäufigkeit und –entfernung bzw. Länge des Weges und den Wegezweck, die Kaufentscheidung für einen bestimmtes Kfz und auch die Wahl des Wohnortes keine unwesentliche Rolle. (Vgl. BRAKE 2009: 130) Darüber hinaus ist unter anderem die körperliche Verfassung und Zustand entscheidend. GERLACH (2007: 44) bemerkt, dass beispielsweise der Anteil der Pkw-Nutzung im fortgeschrittenen Alter kontinuierlich abnimmt und durch Fahrten mit dem Fahrrad ersetzt werden. Er betont dazu, dass ältere Radfahrer vielerorts zu einer gefährdeten Gruppe gehören. (Vgl. GERLACH 2007: 44, 55)

Die räumliche Mobilität verzeichnet weitestgehend einen Anstieg, z.B. Pendlerströme, Wanderungen, auch berufsbezogene Fernreisen, nicht zuletzt aufgrund von Veränderungen und Flexibilisierung von Arbeits-/Ausbildungszeiten und Möglichkeit der Heimarbeit mithilfe von Informations- und Kommunikationstechnologien (vgl. BONß 2010: 12).

Grundsätzlich lässt sich zusammenfassen, dass das Mobilitätsverhalten sowohl aus persönlicher Präferenz und Motivation als auch dem individuellen Interesse und dem Informationsstand, über die unterschiedlichen Verkehrsmittel und –wege resultiert. (Vgl. MAIER 1992: 72) BRAKE (2009: 118) geht davon aus, dass Mobilität aufgrund der Psychologie, Angewohnheit und Wahlmöglichkeiten mitbestimmt wird.

6.1. (Aus)wirkungen der Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl resultiert zum einen aus äußeren Zwängen (z.B. Zeit- und Finanzbudget, Koordinationserfordernisse) und zum anderen aus subjektiven Beweggründen (Einstellungen, Gewohnheiten, Vorurteile) (Vgl. CERWENKA et al. 2004: 26). Dieses Kapitel befasst sich mit den Auswirkungen der Verkehrsmittel. Es handelt sich lediglich um einen Überblick. Für weitere inhaltlichen Beschreibungen gilt der Verweis auf CERWENKA et al. (2004) und BRAKE (2009).

6.1.1. Energieverbrauch

Verkehrsmittel benötigen bzw. verbrauchen unterschiedliche Energien. Während Kraftfahrzeuge bislang vorwiegend fossil angetrieben werden, wird beim zu Fuß gehen und Radfahren Körperenergie beansprucht.

Der Zeitpunkt der maximalen Erdölförderung, Peak-Oil, auf den der irreversible Rückgang folgt, ist nach Angaben der Bundesanstalt für Geowissenschaften, zitiert nach BRAKE (2009: 4) für die 2. Hälfte der 2010er Jahre prognostiziert. Der globale Ölverbrauch ist weiter im Steigen begriffen und basiert dabei nach wie vor hauptsächlich auf fossilen Energieträgern wie Erdöl, -gas und Kohle sowie der Kernenergie, die bereits ihren Förderhöhepunkt erreicht hat (vgl. BRAKE 2009: 4f).

Daher müssen heute schon Alternativen und Innovationen, „die eine hohe Individualität und Bedarfsorientierung (Flächenverkehr, Haus-zu-Haus) mit hoher Massenleistungsfähigkeit bei geringem Ressourcenbedarf kombinieren“ (KILL 2000: 103), entwickelt werden (vgl. BRAKE 2009: 4). Der Energieverbrauch kann unter anderem durch die Änderung der Siedlungsstruktur, statt dezentraler kompakter Siedlungen, Verzicht der Fahrten mit motorisierten Fahrzeugen sowie Kombinierung verschiedener, bestehender Verkehrsmitteln reduziert werden. (Vgl. KILL 2000: 103)

CERWENKA et al. (2007: 13) fügen hinzu, dass bei einer umfassenden Betrachtung aller Energieeinsätze im Verkehrsbereich alle weiteren energetischen Aufwendungen zu berücksichtigen sind. Er betont, dass neben der Nutzung selbst auch die Herstellung von Fahrzeugen und der Infrastruktur verkehrsökologisch relevant sind.

6.1.2. Emissionen und Immissionen

Emissionen und Immissionen resultieren aus der Anwendung von Verkehrsmitteln und tragen allgemein zur Umweltverschmutzung bei. Unter Emission ist die Stoffabgabe, unter anderem auch von Schadstoffen, an die Umwelt durch eine bestimmte Quelle zu verstehen. Dabei lassen sich **anthropogene** oder **biogene** (durch den Menschen oder die Natur verursacht) bzw. **pyrogene** (im Zuge von Verbrennung) oder **Verdunstungsemissionen** voneinander abgrenzen (Vgl. Land Salzburg. Umwelt, Natur, Wasser. Umweltschutz. Luftreinhaltung. Emissionskataster. Begriffserklärungen URL; Vgl. MAIER 1992: 146):

- **Lärmbelastungen**, die das seelische, körperliche und soziale Wohlbefinden beeinträchtigen können
- **Luftbelastungen**, die aus verkehrsbedingten Luftverunreinigungen des Straßenverkehrs resultieren
- **Boden**- und **Wasserbelastungen**

(Vgl. MAIER 1992: 212)

Im Vergleich dazu handelt es sich bei Immissionen um das Einwirken von Schadstoffen auf Lebewesen wie Menschen, Tiere und Pflanzen. Ferner charakterisiert das Land Salzburg URL (Umwelt, Natur, Wasser. Umweltschutz. Luftreinhaltung. Emissionskataster. Begriffserklärungen URL) Immissionen weiter nach „Materialien nach Verdünnung, Transport und eventueller Umwandlung in andere Stoffe“. (Vgl. Land Salzburg. Umwelt, Natur, Wasser. Umweltschutz. Luftreinhaltung. Emissionskataster. Begriffserklärungen URL)

6.1.3. Einfluss auf das Landschaftsbild

Die Installierung von Infrastruktur für verschiedene Verkehrsmittel wirkt sich sozial, gesellschaftlich, wirtschaftlich und insbesondere räumlich aus. Das Landschaftsbild zählt, genau wie zum Beispiel Luft, Boden und Wasser, zu den Schutzgütern (vgl. CERWENKA et al. 2007: 114). Flächen werden in Anspruch genommen, „verbraucht“, Flächenzerschneidungen und Flächenkonkurrenzen können in Gang gesetzt werden. „Das Landschaftsbild ist […] nichts Absolutes, sondern das Bild, das sich der Mensch von einer Landschaft aufgrund verschiedener Einflüsse, die er erlebt und denen er unterworfen ist oder von denen er zumindest beeinflusst [sic!] wird, macht. Daher ist diese natürliche Ressource kein fester Wert, sie ist dem Wertewandel der Gesellschaft ausgesetzt.“ (CERWENKA et al. 2007: 114)

Darüber hinaus spricht MAIER (1992: 146, 212, 218) im Zusammenhang mit Verkehrsinfrastruktureinrichtungen von Flächenentwertung etwa durch Lärm- und Abgasemissionen, ästhetischen Beeinträchtigungen, kleinklimatischen Veränderungen, Bodenverdichtungen und Beeinflussungen des Wasserhaushalts. (Vgl. MAIER 1992: 212) Im Gegensatz dazu kann ein Gebiet, eine Region durch die Bereitstellung von verkehrstechnischer Infrastruktur eine Aufwertung erfahren und somit für bestimmte Personengruppen attraktiver werden.
Als Beispiel sei hier die Präferenz junger bzw. alter Personen angeführt, die ohne eigenes Kraftfahrzeug die städtisch verdichteten Räume mit überdurchschnittlich gutem ÖV-Angebot bevorzugen.

6.1.4. Sekundäreffekte und soziale Folgen

Einflüsse auf die Umweltqualität durch Folgenutzung, wie stärkere Wohnbebauung, Freizeitaktivitäten etc., stellen indirekte Auswirkungen des Verkehrs dar. Dazu können mit steigendem Verkehrsaufkommen die Zahl der Unfälle sowie soziale Auswirkungen wie zum Beispiel Wanderungsvorgänge ausgelöst werden, ärmere Schichten bleiben zurück, weil sie sich einen Umzug nicht leisten können (Vgl. MAIER 1992: 219)

6.2. Mobilitätskennzahlen in Österreich

Österreichweit sind verschiedene Indikatoren und (Kenn-)Werte in Verwendung. Sie zeigen unterschiedliche Effekte auf und ermöglichen direkte bzw. indirekte Vergleiche. An dieser Stelle erfolgt ein Überblick, der jedoch keine Garantie auf Vollständigkeit gibt.

6.2.1. Erreichbarkeit

Im Verkehrssystem ist grundsätzlich eine Wertigkeit nach guter (hoher) bzw. schlechter (niedriger) Erreichbarkeit bemerkbar (vgl. CERWENKA et al. 2007: 6). Nach Definition von CERWENKA et al. (2007: 5, 64) handelt es sich beim Begriff Erreichbarkeit um die Anzahl von Gelegenheiten (Wohnung, Arbeits-/Ausbildungsstätte oder Personen etc.), „die man von einem definierten Standort aus in einer bestimmten Zeit aufsuchen kann."

6.2.2. Motorisierungsgrad

Unter Motorisierungsgrad ist die Zahl der Kfz (z.B. Pkw, Lkw etc.) je Quadratkilometer, je Kilometer Straßenlänge oder je Einwohner zu verstehen (vgl. Gabler Verlag (Hrsg.). SCHMIDT URL).

Die zunehmende Motorisierung wirkt sich unter anderem auf die Verkehrsmittelwahl aus, hauptsächlich zugunsten der motorisiert zurückgelegten Wege (vgl. Verkehrsprognose Österreich 2025+ Endbericht 2009: 5). Bereits in vorherigen Kapiteln ist festgestellt worden, dass mit fallender Siedlungs-/Bevölkerungsdichte ein Anstieg des Motorisierungsgrades einhergeht. Das zeigt sich auch in den Ergebnissen der niederösterreichischen Mobilitätsbefragung von 2008.

Den Ergebnissen zufolge nutzten im Jahr 2008 rund 56 Prozent der Personen im dicht verbauten Gebiet mehrmals pro Woche einen Pkw, in Streusiedlungsgebieten dagegen 81 Prozent (Vgl. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Mobilität in NÖ – Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2008. St. Pölten, 2009). Zusätzlich stieg die Zahl der Pkw pro Haushalt mit abnehmender Bevölkerungsdichte (Vgl. Statistik Austria: Ausstattung privater Haushalte. Wien: Statistik Austria, 2007. URL; VCÖ 4/2010: 13)

6.2.3. Ko–Modalität

Die kombinierte Nutzung einzelner Verkehrsmittel unterteilt sich weiter in Bimodalität bzw. Multimodalität[23]. Nach Definition von Dangschat (1/2007: 25) bezeichnet multimodale Mobilität, im Gegensatz zu kombinierter Mobilität, die flexible Verkehrsmittelwahl, je nach Zweck und Weg. Gelegentlich ist auch die Rede von Intermodalität, siehe dazu weiterführende Literatur. Die Europäische Kommission strebt „Ko-Modality", „die effizientere Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel oder ihrer Kombinationen, um eine optimale und nachhaltigere Nutzung der Ressourcen zu erreichen" an. Die verschiedenen Verkehrsmittel sollen bei Mobilitätsfragen nach Vor- bzw. Nachteilen abgewogen werden und zur Wahl der besten Variante beitragen. (Vgl. BAHNMÜLLER, in: Handelszeitung, 1.11.2006 URL)

[23] Bimodalität = es bestehen zwei Verkehrsmittelwahlmöglichkeiten

Multimodalität = mehr als zwei Verkehrsmittelwahlmöglichkeiten sind vorhanden

(Vgl. CERWENKA et al. 2007: 169)

6.2.4. Mobilitäts– bzw. Verkehrskennzahlen

Mobilitätskennzahlen können je nach Frage- bzw. Themenstellung zum Status quo, im Vergleich vergangener Entwicklungen, aber auch im Rahmen von Prognosen Auskunft geben. Es handelt sich hierbei lediglich um einen inhaltlichen Auszug und auf Vollständigkeit wird daher keine Rücksicht genommen.

- **Mobilitätsrate** (Wege-/Aktivitätenhäufigkeit):
  Anzahl der außerhäusigen Wege je Person und Tag (Fußwege und Fahrten) (CERWENKA 1999: 37; Verkehrsprognose Österreich 2025+ Endbericht 2009: 7)
- **Wegezweck**: Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit (Innsbruck. Umwelt. Verkehr. KFZ-Verkehr. Mobilität URL) oder nach Verkehrsprognose Österreich 2025+ (Endbericht 2009: 7): „Wirtschafts-, Berufspendler-, Ausbildungs-, Erledigungs-, Freizeitverkehr und sonstiger Zweck“
  In Bezug auf Verkehr differenzieren MAIER (1992: 23) und CERWENKA et al. (2004: 20) (Personen-)Verkehr nach folgenden (verkehrs)räumlichen Bewegungsabläufen/**Fahrtzwecken**:
  - Erwerbs- und berufsorientierte Verkehrsabläufe (Berufs-/Geschäftsverkehr)
  - Versorgungsorientierte Verkehrsabläufe (Einkaufs- bzw. Versorgungsverkehr)
  - Ausbildungsorientierte Verkehrsabläufe (Ausbildungsverkehr)
  - Freizeitorientierte[24] Verkehrsabläufe (Differenzierung nach Freizeitverkehr und längerfristigen Reiseverkehr, (DIW 1985: 7, zitiert nach: MAIER 1992: 23)
- **Wege- bzw. Aktivitätenabfolgen** (Wegeketten) (ebd.)
- **Wegedauer** und **Wegelänge** (ebd.)
- **Verkehrsmittelverfügbarkeit** (ebd.)
- **Verkehrsleistungskennwerte** (z.B. durchschnittliche Personenkilometer) (ebd.)
- **Verkehrsaufkommen**:
  Das Verkehrsaufkommen resultiert aus der statistischen Erfassung der transportierten Personen und Güter. (Vgl. RAMMLER 2001: 25). Nach CERWENKA (1999: 37) charakterisiert sich das Verkehrsaufkommen nach der Anzahl der **Personenwege** je Zeiteinheit in einem Verkehrswegequerschnitt oder in einem definierten Gebiet.

[24] Nach Angaben von CERWENKA et al. (2004: 20)definieren sich Freizeit- und Urlaubsverkehr wie folgt: Freizeitverkehr: bis inklusive vier Tage unterwegs; Urlaubsverkehr: ab fünf Tage unterwegs

Dagegen bezieht sich das Fahrzeugaufkommen auf die Anzahl der **Fahrzeugfahrten** je Zeiteinheit in einem Verkehrswegequerschnitt oder einem definierten Gebiet (CERWENKA 1999: 37).

- **Verkehrs**(strom)**arten** für ein definiertes Gebiet nach CERWENKA et al. (2004: 26):
  - **Binnenverkehr**: Quelle und Ziel innerhalb,
  - **Quellverkehr**: Quelle innerhalb und Ziel außerhalb,
  - **Zielverkehr**: Quelle außerhalb und Ziel innerhalb und
  - **Durchgangsverkehr**: Quelle und Ziel außerhalb des definierten Gebietes; Der Durchgangsverkehr durchfährt auf dem Weg zwischen Quelle und Ziel das Gebiet.

Des Weiteren bemerken CERWENKA et al. (2004: 26), dass die vorherige Differenzierung ohne Gebietsdefinition nicht zielführend sei.

7. Soft Policies als Instrument für „nachhaltige Mobilität“?

Unter Soft Policies versteht das online Forschungsinformationssystem (Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung. Personenverkehr, Mobilität und Raum. Soft Policies. Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel URL) grundsätzlich weiche Maßnahmen oder auch öffentliche Aufklärungskampagnen, sogenannte **Public-Awareness-Kampagnen**, denen im Hinblick auf nachhaltige Verkehrsentwicklung steigend Aufmerksamkeit und Relevanz zukommen. Soft policies forcieren insbesondere Kommunikationsmaßnahmen, „die zur freiwilligen Änderung der Verkehrsmittelwahl“ (ebd) anregen sollen und stellen kein geschlossenes Instrument dar. Zu Soft Policies zählt die Arbeiterkammer Wien (HAID, Arbeiterkammer Wien 2004) Aufklärung, Öffentlichkeitsarbeit, Werbung, Beratung und Schaffung von Anreizen (z.B.: kostenlose Monatstickets). Nach Einschätzung von RADON (2011: 56) lässt sich keine allgemein gültige Definition für Soft Policies formulieren, Information und Bewusstseinsbildung können damit lediglich in Verbindung gesetzt werden. Des Weiteren stellt RADON (2011: 56) fest, dass nachfrageorientierter Planung und sozialen Faktoren des Mobilitätsverhaltens gegenwärtig größere Relevanz beigemessen wird als noch vor einigen Jahren. (Vgl. RADON 2011: 56 & Vgl. Forschungsinformationssystem. Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung. Personenverkehr, Mobilität und Raum. Marketing, Direktmarketing URL)

7.1. Ziele von Soft Policies

Soft Policies streben die Umgestaltung des Mobilitätsverhaltens, weg von umweltbelastenden hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln an, ohne dabei das bestehende Angebote zu verändern. Dagegen steuern harte Maßnahmen, „[…] den Verkehr durch Infrastrukturausbau sowie ordnungspolitische und preispolitische Maßnahmen“ (Forschungsinformationssystem. Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung. Personenverkehr, Mobilität und Raum. Soft Policies. Rechtliche Rahmenbedingungen des Mobilitätsmanagements URL). Im englischen Sprachraum wird ebenfalls zwischen harten und weichen Maßnahmen - **Hard and Soft Measures** - differenziert, „wenn es um das Zurückdrängen des Autoverkehrs geht“ (KNOFLACHER 2012: 38). Generell werden bei Hard Measures bauliche Veränderungen, die den Autoverkehr einschränken bzw. vermindern, durchgeführt. Informationskampagnen und psychologische Überzeugungsarbeit finden im Vergleich dazu hauptsächlich im Rahmen von Soft Measures Anwendung. (Vgl. KNOFLACHER 2012: 38; Forschungsinformationssystem. Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung. Personenverkehr, Mobilität und Raum. Soft Policies. Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel URL)

Die Autoren von Verkehr in Stadt und Region – in: BUKOLD 2000: 11 – sind der Meinung, dass kein Konzept einer nachhaltigen Verkehrsabwicklung ohne drastische Restriktionen, wie durch Erhöhungen von Benutzerkosten, Verbote, Nutzungseinschränkungen, im Bereich des motorisierten Kraftfahrzeugs auskommt. Aufgrund des Erfolges des privaten Pkw und seiner Überlegenheit bei fast allen Verkehrsformen sollten Maßnahmen und Vorhaben zur Reduzierungen des MIV vordergründig restriktiv sein. (Vgl. BUKOLD 2000: 12) Nach Einschätzung von KNOFLACHER (2012: 38f) ist dem „harten Autoverkehr nur durch ebenso oder noch härteren Maßnahmen" entgegenzuwirken. […] wenngleich man durch die Aufklärung und Information die Zustimmung für diese Maßnahmen erzielen sollte" (KNOFLACHER 2012: 38f).

7.2. Anwendbarkeit von Soft Policies auf die Kleinregion Pielachtal

In der Kleinregion Pielachtal kommen heute schon teilweise weiche Maßnahmen zum Einsatz. In den Gemeinden der Kleinregion Pielachtal werden, in Kooperation mit der Klimaschutzinitiative des Lebensministeriums, sogenannte ÖV Schnuppertickets für die Mariazellerbahn bereitgestellt. Es handelt sich hierbei um eine Verbundsfahrkarte, die am jeweiligen Gemeindeamt als Angebot zur Verfügung steht (weitere Informationen sind Pielachtal Mostviertel URL zu entnehmen). Den Bewohner wird damit ein Anreiz zur Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels geschaffen. Damit entstehen keine zusätzlichen Verkehrsinfrastrukturkosten, trotzdem kann eine zunehmende ÖV-Nutzung vorangetrieben werden. (Vgl. HAID, Arbeiterkammer Wien 2004) Parallel dazu gibt es laufend Veranstaltungen zum Thema Mobilität und dabei vor allem fokussiert auf Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz (Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung: „E-mobil ist Trumpf", Energycamps).

In Österreich gibt es, unter Initiative und Bereitschaft verschiedener Akteure (Gebietskörperschaften, Schulen, Unternehmen, Vereinen etc.), Öffentlichkeitsarbeit und Subventionierungen im Bereich energieeffizienter Mobilität (Förderung des Radverkehrs, bauliche Maßnahmen etc.) (Vgl. RAUH 4/2006: 39). PRISMA solutions Public Management Consulting kann beispielsweise im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit nach Bedarf die Planung, Organisation und Moderation übernehmen. Das Unternehmen kann die Kleinregion in diesem Bereich unterstützen und als kompetente Kommunikationsschnittstelle fungieren. (Vgl. PRISMA solutions. Public Management Consulting. Kompetenzen. Öffentlichkeitsarbeit URL)

7.3. Soft Policies – Einsatzgebiete

Mobilitätsmanagement

Grundsätzlich liegt das Aufgabenfeld eines Mobilitätsmanagements in der Koordinierung, Planung und Realisierung optimierter Verkehrsmittel(nutzung). Die Erwartungen an den Aufgabenbereich von Mobilitätsmanagements zeigen sich in der Literatur relativ homogen: „Ziel ist eine effizientere, ökologisch verträglichere und sozial gerechtere Mobilität“ (RAUH 4/2006: 39). Mobilitätsmanagements stellen für ländliche Räume nach Angaben von EIDAM, THIEMANN-LINDEN und WILLEMS (01/2012: 104) im Vergleich zu städtischen Institutionen bislang allerdings noch eine Seltenheit dar. Zur Erkennung des lokalen bzw. regionalen Bedarfs ist die Installierung des Mobilitätsmanagements „vor Ort“ vorteilhaft und „um zu einer Bewusstseinsveränderung hin zu energieeffizienten Mobilitätsformen beizutragen“, zielführend (RAUH 4/2006: 39). Anforderungen ländlicher Räume sind zu ermitteln und entsprechende Angebote zu koordinieren, damit Einrichtungen und Angebote der Daseinsgrundfunktionen für alle Personengruppen zugänglich sind. (Vgl. EIDAM, THIEMANN-LINDEN, WILLEMS 01/2012: 8, 128; Vgl. RAUH 4/2006: 8, 39). Durch gezieltes Management sowohl der einzelnen Verkehrsmittel als auch deren Schnittstellen muss der Wirkungsgrad des Verkehrssystems erheblich verbessert werden. Allerdings reicht die Optimierung des Angebots nach Einschätzung von KREIBICH (1996: 12) alleine nicht aus, den Modal Split nachhaltig zugunsten des ÖV zu verändern. EIDAM, THIEMANN-LINDEN, WILLEMS (01/2012: 104) bekräftigen, dass zur Identifizierung und Rückkoppelung mit dem ÖPNV/ÖPNRV-System ein qualifizierter Informationsfluss von und zur lokalen und regionalen Ebene geschaffen werden muss, wie zum Beispiel durch die bereits bestehenden Mobilitätszentralen in Niederösterreich. Die Mobilitätszentralen, bislang als Pilotprojekt, werden vom Regionalmanagement Niederösterreich überregional betrieben und forcieren die Nutzung und Aktivitäten im Bereich des ÖV. EIDAM, THIEMANN-LINDEN, WILLEMS (01/2012: 121f) schreiben der überörtlichen, regionalen Ebene einen vergleichsweise hohen und effizienten Wirkungsbereich zu. (Vgl. Regionalmanagement Niederösterreich. Schwerpunkte. Mobilität URL) Nach Etablierung des Mobilitätsmanagements steht die (Neu)Anwerbung von lokalen Mobilitätspartnern im Fokus. (Vgl. EIDAM, THIEMANN-LINDEN, WILLEMS 01/2012: 128)

EIDAM, THIEMANN-LINDEN, WILLEMS (01/2012: 142) stellen fest, dass die Etablierung ländlicher Mobilitätsmanagements sowie weiterer Netzwerkstrukturen flächendeckend noch ausgeweitet werden könnten bzw. sollten. In der Literatur kommt dabei heute noch vorwiegend städtischen Räumen Bedeutung zu.

Auf Landesebene (Niederösterreich) gibt die Energieberatung optionale Maßnahmen für Verwaltungen und Betriebe (öffentliche Einrichtungen) vor. Darüber hinaus zielt das klima:aktiv mobil Programm „Mobilitätsmanagement für Betriebe und öffentliche Verwaltungen“ allgemein auf öffentliche Verwaltungsstellen auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene, die einen Mobilitätsmanagement-Prozess durchlaufen. (Vgl. Energieberatung Niederösterreich. Service für Bauen und Wohnen. Mobilitätsmanagement für Betriebe und Verwaltungen URL) Die online Energieberatung Niederösterreich. Service für Bauen und Wohnen (Mobilitätsmanagement für Betriebe und Verwaltungen URL) führt beispielsweise nachfolgende Maßnahmen an:

- Umstellung von Transportsystemen und Fuhrparks
- Implementierung von Verkehrsinformations- und Logistiksystemen
- Anschaffung von Tourenoptimierungssystemen sowie betriebliche Investitionen zur Forcierung des öffentlichen und des Rad- und Fußgängerverkehrs

Konkrete Maßnahmen in der öffentlichen Verwaltung (ebd.):

- Änderung der Verkehrsmittelwahl von Mitarbeitern und Besuchern durch ein geeignetes Fuhrpark- und Stellplatzmanagement (verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge und Parkraumbewirtschaftung)
- Angepasstes Dienstreisemanagement und Mobilitätsmanagement im Hinblick auf Mitarbeitermobilität am Arbeitsweg
- Neue ökologische Anforderungen im Bereich der Dienstwagenflotte (damit künftig CO_2 Emissionen einsparen)

7.3.1. Zielgruppen orientierte Öffentlichkeitsarbeit

Wie zuvor erläutert kommen im Rahmen von Soft Policies häufig bewusstseinsbildende Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit zum Einsatz. Die Methoden und Inhalte sind auf die jeweilige Zielgruppe anzupassen (zielgruppenadäquate Maßnahmen etc.). CERWENKA et al. (2007: 139) führen folgende Methoden, Anwendungsgebiete und Maßnahmen an:

- Information und Aufklärungsarbeit
- Vorbildwirkung der Meinungsbilder (Politiker, Prominente, Pädagogen)
- Verkehrserziehung in Schulen
- Information durch Medien (Telematik)
- Ausbildung von Mobilitätsberatern
- Erzeugung von „Public awareness“

Zusätzlich können Anreize, sogenannte „Incentives zur Förderung sicheren bzw. umweltbewussten Verkehrsverhaltens“ Anwendung finden. Neben Anreizen für Fahrgemeinschaften, Wettbewerben und Vorbildwirkung zählt auch die Erhöhung des Strafausmaßes bei Fehlverhalten zu den gängigen Methoden (CERWENKA et al. (2007: 139). BRAKE (2009: 130) erwähnt, dass das Pendlerpauschale nach wie vor ein Subventionsinstrument darstellt, welches die langfristige Zersiedelung und den Niedergang gewachsener örtlicher Strukturen fördert. (Vgl. BRAKE 2009: 130) Inwieweit kann mit der neuen Richtlinie zum Pendlerpauschale, die einen Bedeutungszuwachs des ÖV beinhaltet, der MIV verringert werden?

Bildung und Kampagnen

Anknüpfend an den bisher angeführten Punkten ist Mobilitätserziehung ein weiterer „sanfter“ Ansatz. Im Vergleich zur Verkehrserziehung werden dabei zusätzlich die soziale Komponente sowie der Verkehrsteilnehmer an sich einbezogen. (Vgl. CERWENKA et al. 2007: 5) Aufgabenfeld der Verkehrserziehung ist die Vermittlung allgemeiner „Kenntnisse der Straßenverkehrsregeln und die Einübung eines diesen Regeln konformen Verkehrsverhaltens von Kindern und Jugendlichen, wobei vor allem eine Fokussierung auf die Gefahren durch den Kfz-Verkehr“ (CERWENKA et al. 2007: 5). Für Kinder und Jugendliche, als Zielgruppe, könnte zum Beispiel das Fahrrad im Schulunterricht thematisiert und attraktiviert werden. Siehe dazu u.a. weiter Aktivitäten von www.healthy-region.eu.

Für Personen, die ein eigenes motorisiertes Kraftfahrzeug besitzen, könnte Carsharing und/oder Carpooling, das organisierte Auto-Teilen, eine Alternative darstellen. BRAKE (2009: 123) schildert, dass das Auto im Durchschnitt 23 Stunden am Tag ein „Stehzeug“ ist und hohe Anschaffungs- und Haltungskosten verursacht. Carsharing bedeutet grundsätzlich, das Teilen mehrerer Autos unter Verwaltung einer Zentrale. Frei nach dem Motto: „Benützen statt besitzen, erspart Geld und verringert Umweltbelastungen“ (DANGSCHAT 1/2007: 25). Die Carsharing-Organisationen stellen an verschiedenen Standorten unterschiedliche Autotypen zur Verfügung und kümmern sich um die Reinigung, Wartung, Instandsetzung und die Versicherung der Autos. Nach Beurteilung von BRAKE (2009: 123) können somit durchschnittlich mit einem Carsharing-Auto fünf private Pkw ersetzt werden. Zum Großteil werden die gebuchten Fahrzeuge für Transporte, mittlere und weite Fahrten eingesetzt. Teilweise bestehen auch Kooperationen zwischen Carsharing-Angeboten und dem ÖV, z.B.: Vergünstigungen der ÖV-Zeitkarten für Carsharing-Mitglieder.

Damit geht unter anderem eine Begünstigung der Ko-Modalität einher. Nutzungsbedingungen und detailliertere Betrachtungen sind an dieser Stelle nicht ausgeführt, siehe dazu BRAKE (2009) sowie weitere Beispiele aus Österreich. (Vgl. BRAKE 2009: 123)

Telematik

In den letzten Jahrzehnten haben Entwicklungen der Computertechnik vermehrt Fortschritte in der Telekommunikation ausgelöst, die für Kampagnen und Aktivitäten, wie z.B. im Bereich der Verkehrserziehung in Verwendung sind. Die Möglichkeiten der modernen Telekommunikation, Informatik und Informationstechnologie (Telematik) greifen an sehr vielen Punkten in die Entwicklung des physischen Verkehrs ein. (Vgl. ERNST und HÜBENER 2000: 132; KREIBICH 1996: 8) ERNST und HÜBENER (2000: 121) sind der Meinung, dass die Telekommunikation im Verkehrssektor zur Reduktion physischer Verkehre, Optimierung aber auch Neuauftreten anderer Wegezwecke beiträgt. Auf der anderen Seite ist ein Anstieg des Freizeitverkehrs und somit des physischen Verkehrs erkennbar. BUKOLD (2000: 17) erklärt, dass Telematik neben der Verkehrsflussoptimierung und Darstellung des kürzesten Weges auch neue räumliche Steuerungspotenziale, im Bereich der Verkehrspolitik, ermöglicht. (Vgl. BUKOLD 2000: 17)

Trotz der neuen technologischen Möglichkeiten haben einige Personen keinen Zugang bzw. kein Know-how zu den webbasierten Informationen, um sich ein richtiges Urteil bilden zu können. Deshalb muss neben dem neuen Anwendungsgebiet weiterhin themenbezogene Information von öffentlicher Seite vermittelt und bereitgestellt werden. (Vgl. KOPETZ 2010: 147)

7.3.2. Mobilitätsmanagement in Unternehmen

„Neben dem kommunalen Management bietet das betriebliche Management einen speziellen Ansatzpunkt“ (BRAKE 2009: 119). Grundsätzlich steht, nach Angaben von ROSINAK & Partner (Raum und Mobilität. Mobilitätsmanagement für Betriebe URL), beim betrieblichen Mobilitätsmanagement die Umwelt- und Sozialverträglichkeit sowie Rentabilität, des von Unternehmen verschuldeten Verkehrs, im Fokus. „Die Handlungsmöglichkeiten unterscheiden sich nach Branche, Betriebsgröße und Standort“ (ROSINAK & Partner. Raum und Mobilität. Mobilitätsmanagement für Betriebe URL). Mithilfe von Vermittlungsbörsen bzw. Intranetplattformen können Unternehmen Anstoß für Fahrgemeinschaften (Carpooling) geben. Durch Vorteile, wie reservierte Parkplätze und kollektive Vergünstigungen werden dazu Anreize geschaffen und resultierend daraus Flächen eingespart.

Ein Anreiz zum Verzicht auf den eigenen Parkplatz könnte das Prinzip **Parking Cash-Out** sein, ein Bonus, der ausgezahlt wird, wenn der Parkplatz nicht in Benützung ist. Die Bonushöhe könnte mit den Kosten des Parkplatzes übereinstimmen. (Vgl. California Environmental Protection Agency. Air Resource Board. Californias´s Parking Cash-Out Law. URL) Die gemeinschaftliche Nutzung eines Fahrzeuges stellt eine umweltfreundliche und kostengünstige Mobilitätsform dar. Allerdings bleibt die Frage offen, ob mit nur einem Hauptstellplatz die Lösung des Flächenproblems gefunden werden kann. Nach Ansicht von GLOTZ-RICHTER (in: KREIBICH 1996: 138) steht allgemein ein Carsharing-Fahrzeug für durchschnittlich 15 Nutzer zur Verfügung. Viele Unternehmen lagern ihre gesamte Fahrzeugflotte aus und sind Mitglieder einer Carsharing[25]-Organisation. (Vgl. BRAKE 2009: 124; Vgl. BUKOLD 2000: 16) Bei der Kombination von Carsharing und Carpooling handelt es sich nach Ansicht von BUKOLD (2000: 16) bereits um den Randbereich des öffentlichen Verkehrs.

Mit Heimarbeitsplätzen, der Arbeit von Zuhause, können allem Anschein nach physische Arbeitswege eingespart bzw. reduziert werden. Aufgrund verschiedener Arbeitskulturen und Einschränkungen nach jeweiliger Branche ist das Arbeiten von Zuhause nicht in jedem Arbeitsfeld umsetzbar. ERNST und HÜBENER (2000: 128) sind der Meinung, dass die Reduktion von Arbeits- und Einkaufswegen durch Heimarbeit und Heimlieferdienste lediglich zu einer Umverteilung des Zeitaufwandes zugunsten anderer Fahrtzwecke führt. Das bedeutet, dass das Verkehrsaufkommen relativ unverändert bleibt. (Vgl. ERNST und HÜBENER 2000: 128; Vgl. BUKOLD 2000: 17; Vgl. BRAKE 2009: 119)

BRAKE (2009: 119) hebt hervor, dass ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement professionelles Marketing benötigt. Dazu sollte es sich sowohl an den politischen Entscheidungsträgern als auch an den Nutzern orientieren. Ein Beispiel dazu ist der Wettbewerb „Österreich radelt zur Arbeit 2013“ (Vgl. Klima:aktiv. Mobilität. Radfahren. Radeltzurarbeit URL).

[25] Ein Verein betreibt einige Fahrzeuge und stellt seinen Mitgliedern gegen Erstattung der Vollkosten diese zur Verfügung (vgl. Bukold 2000: 16).

8. Exkurs – Elektromobilität (E-Mobilität)

Rund 127 Jahre sind seit der Automobilerfindung vergangen. Seit damals hat es sowohl im Bereich der Antriebstechnik als auch im Hinblick auf die Motorisierung erhebliche Veränderungen und Innovationen gegeben. (Vgl. NEUMANN et al., in: KORTHAUER 2011: 115) Die Antriebstechniken werden effizienter und nach Einschätzung von BRAKE (2009: 142) ist künftig ein wachsender Umstieg auf regenerative Antriebsenergie zu erwarten. Auf europäischer Ebene - als sektorales Ziel nach Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung Erneuerbarer Energieträger - ist für die EU-Mitgliedsstaaten bis zum Jahr 2020 festgesetzt, im Verkehrssektor einen Mindestanteil von 10% des Energieeinsatzes durch erneuerbare Energieträger zu substituieren (vgl. Biotreibstoffe im Fokus. Österreichischer Biomasse-Verband. 06/2012. Wien). Die Kleinregion Pielachtal sieht in der Elektromobilität (E-Mobilität) bereits heute zukunftsfähiges Potenzial. Umweltfreundliche und alternative Maßnahmen sollen auf dieser Mobilitätsform aufbauen. Doch bleibt die Frage offen, ob und inwieweit E-Fahrzeuge fossil betriebenen Fortbewegungsmitteln, „Mobilität ohne Öl", vorzuziehen sind bzw. ersetzen können. Denn E-Mobilität ist erst dann nachhaltig und umweltfreundlich, wenn sie aus regionalen, erneuerbaren Ressourcen gespeist wird. (Vgl. BRAKE 2009: 1) Gegenwärtig ist unter Bezug der am Markt vertretenen Techniken, Fahrzeuge und Planungsinstrumente erkennbar, dass das Zeitalter der erneuerbaren Mobilität längst begonnen hat (vgl. ebd.). MÖSER (in: KORTHAUER 2011: 36) spricht von einer „gesellschaftlich breit getragenen Elektromobilitätseuphorie", die seit Anfang des Jahres 2011, zum wiederholten Mal, eingetreten ist. E-Mobilität scheint ihrer Ansicht nach „als singulär zukunftsfähig, als mobilitätsrettend diskutiert und propagiert." (Vgl. MÖSER, in: KORTHAUER 2011: 36)

Unter Berücksichtigung der Umweltwirkungen von Fahrzeugen, während des gesamten „Lebensweges", verursacht ein E-Fahrzeug mit Strom aus 100% regenerativer Energie um bis zu 80% weniger CO_2 Emissionen[26] als ein konventioneller Pkw, der mit Benzin oder Diesel angetrieben wird. „Elektromobilität ist somit eine Schlüsseltechnologie zur CO_2- Reduktion und damit für Klimaschutz im Verkehr." (klima:aktiv. Mobilität. Elektromobilität. Ökobilanz von Elektrofahrzeugen URL) Nach Prognosen des Umweltbundesamtes für das Jahr 2020 ist zu erwarten, dass es dann mehr als 200.000 Elektro-Fahrzeuge auf Österreichs Straßen geben wird.

[26] „Die gesamten CO_2-Emissionen setzen sich aus den direkten Emissionen der Verbrennungskraftmaschine, der Stromaufbringung bzw. Kraftstoffproduktion, aus der Fahrzeugherstellung bezogen auf die Lebensdauer des Fahrzeuges sowie dem Energiespeicher im Fahrzeug zusammen" (klima:aktiv. Mobilität. Elektromobilität. Ökobilanz von Elektrofahrzeugen URL).

Hinzukommend wird prognostiziert, dass der Anteil von E-Autos am Gesamt-Pkw-Bestand im Jahr 2050 bereits 75 Prozent ausmachen könnte (LICHTBLAU, PÖTSCHER und WINTER 2010). Gleichzeitig werden sich, nicht nur im IV, „Hybridantriebe als Übergangslösung etablieren und den Elektrofahrzeugen zu mehr Reichweite verhelfen, bis Akkutechnik und Brennstoffzellentechnik eine Reife erreicht haben, die sie als alleinige Antriebe auch längere Strecken zurücklegen lässt“ (BRAKE 2009: 142).
Bezugnehmend auf die Verkehrsgeschichte ist mit steigendem Aufkommen technischer und organisatorischer Innovationen ebenso eine Zunahme der Verkehrsleistung bzw. des Verkehrsaufwandes einhergegangen. KILL (2000: 99) ist darüber hinaus der Meinung, dass mit Einsatz neuer Innovationen bestehende Kapazitäts-, Erreichbarkeits- bzw. Verträglichkeitsprobleme beseitigt werden können. Eine Leistungssteigerung des Verkehrsangebots bedeutet insgesamt eine Entlastung des Verkehrs, „da sich der Verkehr auf ein größeres Angebot verteilt und/oder sich ein effizienterer Modal Split ergibt.“ (Vgl. KILL 2000:99) Parallel zur Entstehung und Verbreitung neuer Mobilitätsformen und Möglichkeiten im Bereich der Energiegewinnung wird dazu ein Wandel bestehender gesellschaftlicher Strukturen ausgelöst. (Vgl. BUKOLD 2000: 13) BRAKE (2009: 1) geht davon aus, dass neben den Stoffströmen, der Logistik, Arbeitszeitmodelle und Kooperationsformen insbesondere auch die persönliche Wahrnehmung und Nutzung des Raumes Weiterentwicklungen erfahren werden. Die beiden Öl(preis)krisen von 1973 und 1979 verursachten einen Elektroautomobil-Boom. Die Öffentlichkeit ist darüber hinaus auch auf die Gefährdung durch Abgase aufmerksam geworden. Zu Beginn schien es, als könnten Elektrofahrzeuge die zuvor genannten Problematiken beseitigen: Sie konnten (idealerweise) auf knappe fossile Kraftstoffe verzichten und scheinbar emissionsfrei fahren. Allerdings sind sowohl die Schadstoffe, die im Rahmen der Stromproduktion ausgestoßen werden als auch die Gesamtenergiebilanzen ausgeklammert worden. (Vgl. MÖSER, in: KORTHAUER 2011: 31) Zusammenfassend erleben E-Fahrzeuge nach etwa 100 Jahren erneut einen Aufschwung. Dieser ist vor allem auf die Innovationen und Fortschritte im Bereich der Akku- und Informationstechnik, die heute leistungsfähig und flexibel genug sind, um große Reichweiten und Smart-Grid-Funktionen zu ermöglichen, zurückzuführen. (Vgl. BRAKE 2009: 72f) Generell haben die meisten Verkehrsinfrastruktur-Maßnahmen „zunächst zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems“ geführt. Im Zuge dessen ist es zu einer ständigen Erhöhung der Reisegeschwindigkeit sowie Kapazität gekommen. (Vgl. KILL 2000: 99)

BRACH et al. (in: KORTHAUER 2011: 85) führen nachfolgend Vorteile im Bereich der E-Mobilität an:

- Lautstärke (Elektrofahrzeuge sind leise)
- Geringer Energieverbrauch (im Vergleich zu Verbrennungsmotoren) - aufgrund der hohen Effizienz der Elektroantriebe
- Emissionen: lokal emissionsfrei; völlig emissionsfrei, wenn der Strom aus regenerativen Energiequellen stammt

Im Gegensatz dazu gibt es Nachteile bzw. nach wie vor ungelöste Probleme. Dazu zählen insbesondere die Energieumwandlung, die Speicherkapazität und die Lebensdauer der Akkumulatoren. MÖSER (in: KORTHAUER 2011: 19) weist zusätzlich darauf hin, dass den Problembereichen der E-Mobilität bislang weniger Relevanz zukommt und diese öffentlich kaum bzw. gar nicht thematisiert werden. Allerdings scheint bereits die Produktion von E-Fahrzeugen, die den Ansprüchen und Erwartungen der Konsumenten entsprechen müssen, kritisch. Zu den heute standardisierten und „selbstverständlich" gewordenen (Basis-)Ausstattungen gehören unter anderem „Verbraucher wie Heizung, Klimatisierung und Komfort-Elektrifizierung von Bedienelementen" (MÖSER, in: KORTHAUER 2011: 33). Dem angeschlossen erweist sich die Allwettertauglichkeit der Brennstoffzelle und generell der Speicherung als komplex. (Vgl. ebd.)

„Recyclebarkeit und Ressourcenschonung sind in der Elektromobilität von hoher Bedeutung." (NEUMANN et al., in: KORTHAUER 2011: 125) In Zeiten der Rohstoffverknappung vieler wichtigen Metalle und Edelmetalle spielt Recycling und Aufbereitung eine immer bedeutendere Rolle. (Vgl. NEUMANN et al., in: KORTHAUER 2011: 125) Im Zusammenhang mit E-Mobilität „beginnt Recycling mit dem Ausbau der Batterie aus dem Fahrzeug" (AUL und STEINBILD, in: KORTHAUER 2011: 106).

Smart Grid Vehicles

Allgemein ist davon auszugehen, dass die erneuerbare Energieversorgung künftig dezentral und vorrangig elektrische Energie bereitstellen wird. Angebots- und Bedarfsschwankungen im Stromnetz sollen in Zukunft unter anderem durch zwischenspeichern in E-Fahrzeugen, als „Smart Grid Vehicles[27]" beseitigt werden können. (Vgl. BRAKE 2009: 71) Smart Grid Vehicles, Fahrzeuge, die Teil eines intelligenten Netzes sind, sollen einen dezentralen Lastausgleich schaffen und für die Netzstabilisierung sorgen.

[27] Der Akku des Smart Grid Vehicles kennt nicht nur den eigenen Ladebedarf. Er interagiert als Zwischenspeicher mit dem Netz und unterstützt kooperativ das Lastmanagement im Stromnetz. (Vgl. BRAKE 2009: 71)

Neben dem Stromverbrauch geben sie im Gegenzug auch Strom an das Netz zurück. Mithilfe eines Preissignals „tanken“ die E-Fahrzeuge vorrangig dann, wenn der Strom ein günstiges Angebot aufweist. BRAKE (2009: 72) ist davon überzeugt, dass E-Fahrzeuge zukünftig als Regelkraftwerke agieren und Deckungsgleichheit zwischen Angebot und Nachfrage herstellen können. (Vgl. BRAKE 2009: 72)

Pendler weisen, neben den Freizeitreisenden, die höchste Nachfrage im Personennahverkehr auf. TEICHMANN (in: KORTHAUER 2011: 51) ist der Meinung, dass Pendler, aufgrund der überwiegend planbaren Kurzstrecken, für E-Fahrzeuge als potenzielle Zielgruppe im Fokus stehen. (Vgl. TEICHMANN, in: KORTHAUER 2011: 51) Gegenwärtig gibt es verschiedene E-Fahrzeuge: Pedelec (E-Bike), Segway, E-Auto, E-Drei-/Einrad, E-Scooter etc. Neben ausreichend finanziellen Eigenmitteln bedarf es darüberhinausgehend flächendeckender, regionaler, landes- sowie bundesweiter und standardisierter Infrastruktur. BUTZMANN et al. (in: KORTHAUER 2011: 98) beschreiben zusätzlich das Erfordernis auf Fahrzeugseite nach Standardisierung der Batteriesysteme in Bezug auf Ladeverfahren, Ladespannung, Ladeströme und Stecker. (Vgl. BUTZMANN et al., in: KORTHAUER 2011: 98) Es ist davon auszugehen, dass es kein abruptes Ende der fossilen Energieträger geben wird. BRAKE (2009: 142) spricht von einem „gleitenden Übergang in den nächsten fünf Jahrzehnten, hin zu einer nachhaltigen Energieversorgung und einer nachhaltigen Mobilität, die mit der Energiemenge arbeiten wird, die uns die regenerativen Energiequellen liefern.“
Aufgrund des inhaltlichen Umfanges sowie der hohen Komplexität können an dieser Stelle keine weiteren Ausführungen zu den Themenbereichen wie Antriebstechniken, Nutzungskonzepte, Straßenverkehrsordnung bzgl. E-Fahrzeuge und alternative Kraftstoffe[28] wie zum Beispiel Biodiesel/Biogas, Superethanol, Pflanzenöl erfolgen. Demzufolge wird unter anderem auf klima:aktiv. Mobilität. Elektromobilität. Ökobilanz von Elektrofahrzeugen URL und BRACHT et al. (in: KORTHAUER 2011: 85ff) hingewiesen.

E–Tankstellen

Aktuell sind Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren für gewöhnlich alle zwei bis drei Wochen zu tanken. Mit E-Fahrzeugen hat sich das Tankverhalten zu ändern bzw. an die neuen Bedingungen anzupassen.

[28] Anm.: Die für alternative Kraftstoffe notwendigen Rohstoffe stehen in Flächenkonkurrenz zu Nahrungsmitteln (Getreide, Mais, Ölfrüchte), Energieerzeugung (Abfälle, Biogas) und der Nutzung der Böden. Darüber hinaus ist die Nutzung zwar CO_2-neutral, aber nicht CO_2-frei, sowie nicht frei von anderen Luftschadstoffen. „Die zur Herstellung notwendigen Prozesse sind chemische Prozesse, die energetisch aufwändig und sowohl ökologisch, wie ökonomisch kritisch zu bewerten sind“ (BRACHT et al., in: KORTHAUER 2011: 85). (Vgl. ebd.)

Mit dieser neuen Mobilitätsform erfährt auch der Umweltverbund, der ÖV, Gehen und Radfahren Bedeutungszuwachs. (Vgl. LICHTBLAU, PÖTSCHER und WINTER 2010). Wie bereits erwähnt, steht das eigene Fahrzeug länger, als es in Verwendung ist, Stichwort: **Stehzeug**. Längere Stehzeiten eines E-Fahrzeuges können zum täglichen Aufladen, **Tanken**, genutzt werden. Nach Angaben des VCÖ (4/2010: 29) resultiert aus dem Verbrauch von 18kWh pro 100 Kilometer (inklusive Ladeverluste) ein Energiebedarf von 7,2 kWh, „der mit einer Ladeleistung von 3,6 Kw in zwei Stunden geladen werden kann". Demzufolge sind auch Ladestationen (Steckdosen) erforderlich, die zum Beispiel in unmittelbarer Nähe des Wohnhauses, des Arbeitsplatzes (Sammelgaragen mit Ladeplätzen) vorhanden sind. Der VCÖ fügt folgende weitere Opportunitäten an: „Weitere mögliche Ladestationen sind Standorte von Energieversorgungsunternehmen, Park&Ride-Parkplätze, Einkaufszentren, Telefonzellen oder Knotenpunkte des Öffentlichen Verkehrs". (Vgl. ebd.) Nach Prognosen des Umweltbundesamtes für das Jahr 2020, siehe dazu auch Einleitung zu Exkurs – Elektromobilität (E-Mobilität), sind im Rahmen des „Lade überall"-Konzeptes, bei einem angenommenen Gesamtbestand von etwa 200.000 E-Fahrzeugen, rund 460.000 Steckplätze erforderlich (Vgl. LICHTBLAU, PÖTSCHER und WINTER 2010; Vgl. VCÖ 4/2010: 29).

In den Gemeinden der Kleinregion Pielachtal gibt es nach Angaben von Edith Kendler folgende E-Ladeinfrastruktur:

Gemeinde	**Verfügbarkeit einer E-Tankstelle**	**Standort der E-Tankstelle(n)**
Ober-Grafendorf	Ja	Tankstellen
Weinburg	Ja	Gemeindeamt
Hofstetten-Grünau	Ja	Einkaufszentrum
Rabenstein	Ja	„Altes Brauhaus" (Gasthaus); Gemeinde- und Kulturzentrum (GUK)
Kirchberg	Ja	Gemeindeamt (Fertigstellung Sommer 2013)
Loich	Keine Angabe	
Schwarzenbach	Ja	
Frankenfels	Ja	Voralpenhof Hofegger (Rosenbühelrotte 43)

Tabelle 9: Standortverfügbarkeit von E-Tankstellen in den Gemeinden der Kleinregion Pielachtal, Datengrundlage: Edith Kendler, eigene Darstellung

8.1. Aktuelle Entwicklung in Niederösterreich

Das niederösterreichische Landesverkehrskonzept, aus dem Jahr 1991, soll vom Planungsunternehmen ROSINAK & Partner, mit besonderem Fokus auf ÖV, Radverkehr und Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung, neu verfasst werden. Bislang ist das Verkehrskonzept lediglich aktualisiert und fortgeschrieben worden. (Vgl. ROSINAK & Partner. Ein neues Mobilitätskonzept für Niederösterreich URL)

Nach Analyse der Arbeiterkammer Niederösterreich aus dem Jahr 2009 lag der durchschnittliche werktägliche Weg der Niederösterreicher zum Arbeitsplatz im Jahr 2003 bei rund 20,1 Kilometern und fünf Jahre später, 2008, bei etwa 20,9. Die dafür aufgebrachte Zeit entspricht in beiden Fällen etwa 30 Minuten. Nach Einschätzung von KRONISTER (2010: 25) werden längere Anfahrtswege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Grundsätzlich bietet Niederösterreich im Bereich Mobilität und Energie unterschiedliche Subventionsmöglichkeiten. Einige Gemeinden sind diesbezüglich sehr aktiv, andere Gemeinden hingegen (noch) nicht. Anscheinend sind dafür unterschiedliche Faktoren verantwortlich, die Großteils schon genannt worden sind und insbesondere mit Maßnahmen und Initiativen im Bereich Akzeptanz und Bewusstseinsbildung in Zusammenhang stehen. Im Zuge dieser Arbeit ist keine Darstellung der Gesetzesgrundlagen und Aufzählung der einzelnen Fördermöglichkeiten vorgesehen.

8.1.1. Angebot alternativer Mobilität – „Taxi für spezielle Fälle“

Der traditionelle ÖV ist nicht in jeder Region zielführend. In ländlich, peripheren Gebieten ist beispielsweise der regelmäßige Busverkehr in den Tagesrandzeiten ineffizient und somit nicht rentabel. Aufgrund dessen werden bedarfsorientierte Verkehrsmittel, wie Ruf-, Gemeindebusse, Anrufsammeltaxis, vom Land Niederösterreich gefördert. Seit dem Jahr 2002 ist eine landesweite Dispositionszentrale für bedarfsgesteuerte Verkehrssysteme verantwortlich, „dass die Fahrgäste überall dort, wo diese Betriebsformen angeboten werden, vom gewünschten Ort ans gewünschte Ziel gebracht werden“. (Vorrang. Magazin für Mobilität in Niederösterreich 2010: 13) Die nachfolgend angeführten Mobilitätsformen sind nach Angaben der Mobilitätsmanagerin Mostviertel, Karin Schildberger, aktuell in Niederösterreich im Einsatz:

RUFBUS: Hierbei handelt es sich um einen Linienverkehr, der nur nach Anruf/Bedarf fährt. Es gibt einen fixen Fahrplan und Tarif sowie vorgegebene Haltestellen. Informationen dazu sind den ÖV-Auskunftssystemen zu entnehmen.

Anrufsammeltaxi (AST): Ist dem Rufbus in vielerlei Hinsicht ähnlich, wie z.B. vorgegebener Fahrplan und Tarif. Es gibt festgelegte Haltestellen, der Ausstieg kann beliebig ausgewählt werden.

GEMEINDEBUS: Der Gemeindebus ist im Hinblick auf den Fahrplan und die Haltestellen flexibel (bedarfsgesteuerter Flächenbetrieb). Hier bietet es sich an, den Gemeinden die Koordinierung zu überlassen (deshalb auch der Name „Gemeindebus"). Der Bus gehört der Gemeinde, die Fahrer sind bei der Gemeinde angestellt oder freiwillige Vereinsmitglieder. An dieser Stelle eignet sich das „Sammeltaxi-Prinzip" zur Minimierung von Kosten und Kilometern. Hinzufügend ist zu erwähnen, dass mit angestellten Fahrern unter Umständen höhere Kosten entstehen können. Zusätzlich muss es sich um einen gewerblichen Verein handeln. Insbesondere für Tourismusgemeinden bietet sich die Einrichtung eines Gemeindebusses an, wenn es keinen Taxibetrieb gibt. Jeder kann transportiert werden. Erfolgreiche Umsetzungsbeispiele in Niederösterreich sind: „Stetteldorf pendelt anders (SPA)-Mobil" in Stetteldorf und in Ernstbrunn „Ernsti-Mobil". Seit 1. Januar 2013 gibt es aktuelle Fördervoraussetzungen bzw. Richtlinien für den niederösterreichischen Gemeindebus (siehe dazu Land Niederösterreich. Gemeindeservice. Verkehr und Technik. Gemeindebusse in Niederösterreich URL)

Zusammenfassend handelt es sich bei allen genannten Beispielen allgemein um „Rufbusse". Für die Nutzung der alternativen Mobilitätsangebote ist gemeinhin ein Anruf erforderlich. Auf den ersten Blick scheinen Vorteile zu überwiegen: Mobilität ist auch außerhalb der regulären Betriebszeiten möglich. Die Realisierung dieser Mobilitätskonzepte ist relativ unkompliziert. Auf der anderen Seite verlangen einige Busunternehmen ein sogenanntes „Bereitstellungshonorar". Kosten fallen selbst dann an, wenn das Fahrzeug gar nicht in Verwendung ist. Folglich werden ausschließlich CO_2-Emissionen und Kilometergeld eingespart. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass bedarfsorientierte Mobilitätsangebote eine wesentliche Erleichterung darstellen können. (Vgl. Vorrang. Magazin für Mobilität in Niederösterreich 2010: 13)

8.1.2. Beispiele von Kampagnen

Carsharing

Wie zuvor im Detail erläutert, handelt es sich bei Carsharing und Carpooling um verkehrsentlastende Alternativen zum konventionellen Autobesitz. Neben umweltfreundlichen Fortbewegungsformen wie Gehen, Radfahren und Nutzung des ÖV stellt die gemeinschaftliche Nutzung eines Fahrzeuges eine weitere Möglichkeit zugunsten der Verkehrsentlastung dar.

Gleichzeitig kann trotzdem, wie beim MIV, Flexibilität und eine Art „Mobilitätsversicherung“ garantiert werden. Autofreie Haushalte können bei Bedarf z.B. Wege mit einem Pkw bewältigen, wenn Verkehrsmittel des Umweltverbundes keine attraktive Alternative darstellen. (Vgl. GLOTZ-RICHTER, in: KREIBICH 1996: 138) In Niederösterreich ist Carsharing im Rahmen der NiederösterreichCARD beworben (siehe dazu auch die entsprechende Website: Niederösterreich-CARD. Mobilitätspartner. Carsharing URL)

Pendeln mit Compano

Durchschnittlich sind beim Pendeln 98% der Beifahrersitze ungenutzt. Das Land Niederösterreich setzte bereits 2007 an dieser Problematik an und versuchte mithilfe der webbasierten Pendler-Vermittlung „compano.at“ sowohl den IV in den ÖV zu integrieren als auch den Besetzungsgrad des motorisierten Kfz zu erhöhen und Fahrgemeinschaften zu fördern. Dafür ist eine (kostenlose) Registrierung erforderlich. Anschließend kann die Kontaktaufnahme mit möglichen Mitfahrern entweder per SMS oder E-Mail erfolgen. (Vgl. Vorrang. Magazin für Mobilität in Niederösterreich 2010: 13) Es stellt sich die Frage, ob in dieses Konzept auch andere Personengruppen wie Pensionisten integriert werden können. Die online Registrierung könnte dabei Großteils eine Herausforderung bzw. ein Hindernis darstellen.

Park and Ride–Anlagen

Die Verbindung von MIV und ÖV wird „Park and Ride“ (P+R) genannt (vgl. CERWENKA et al. 2004: 182). In Niederösterreich gibt es ebenso viele Park & Ride-Plätze wie in allen weiteren Bundesländern zusammen. Nach Angaben vom Magazin für Mobilität in Niederösterreich „Vorrang“ (2010: 15) ist in den nächsten Jahren eine Erweiterung der bestehenden 31.000 Pkw- und 21.000 Zweirad-Stellplätze um etwa 6.800 Plätze für Pkw und 3.000 für Zweiräder vorgesehen. Seit dem Finanzierungsabkommen zwischen Bund und Land im Jahr 1994 ist nahezu eine Verdopplung der Stellplätze erfolgt. (Vgl. Vorrang. Magazin für Mobilität in Niederösterreich 2010: 15) Park and Ride-Anlagen können eine Zunahme der Ko-Modalität bewirken. Zusätzlich sollen individuelle platzbeanspruchende Kraftfahrzeuge, insbesondere zur Minderung des Verkehrsaufkommens und Umweltentlastung, außerhalb städtischer Räume abgestellt werden.

E-Mobil Testpaket

Die Energie- und Umweltagentur Niederösterreich (eNu) stellt Gemeinden Niederösterreichs, mit Organisation und Betreuung, im Zeitraum von 29. März 2013 bis 24. Oktober 2013, mietbare „e-mobil-Fuhrparks“ bereit. Das Testpaket ermöglicht es, Bürger kostenlos E-Fahrzeuge testen zu lassen. Die E-Fahrzeuge verbleiben zehn Tage in der jeweiligen Gemeinde und können kostenlos genutzt werden. Mit dieser Aktion kann die Begeisterung bzw. ein Anreiz zur Anschaffung eines E-Fahrzeuges gesteigert werden. (Vgl. eNu. Angebot. Mobilität. E-mobil Testaktion URL)

Neue Richtlinie zur Niederösterreichischen Pendlerhilfe

Auf Landesebene - für Niederösterreich – ist mit 1.1.2013 eine neue Richtlinie zur niederösterreichischen Pendlerhilfe beschlossen worden. Neben einigen Begünstigungen, die den MIV betreffen, werden erstmals auch Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel angesprochen und mit finanziellen Anreizen ausgestattet: „Wer sich dafür entscheidet, das Auto stehenzulassen und stattdessen mit Bahn, Bus & Co. in die Arbeit fährt, wird belohnt: Für diese Pendler gibt es ein Plus von 20 Prozent bei der NÖ Pendlerhilfe.“ (Umwelt und Energie 4/2012: 5)

Wichtige Links für Niederösterreich

Auf Landesebene gibt es viele weitere Initiativen, Fördermöglichkeiten und Informationen zu rechtlichen Rahmenbedingungen. Diese sind unter nachfolgenden Links dargestellt und abrufbar: www.e-mobil-noe-at[29], www.ecoplus.at, www.enu.at, www.energieberatung-noe.at (als sanfte Maßnahme; Schaffung von Akzeptanz), http://www.energie-gemeinde.at/index.php?id=2267, www.umweltgemeinde.at.

Allgemeines Ziel, über Niederösterreich hinausgehend, ist Mobilität ohne Einsatz fossiler Energie: „Zuerst Wärme ohne fossile Energie, dann Strom ohne fossile Energie“ und in Zukunft Mobilität ohne Einsatz fossiler Energie. „Die Umstellung zur solaren Energiewirtschaft erfolgt schrittweise und dort zuerst, wo dies vom Potenzial und von der Preiswürdigkeit her am einfachsten ist.“ (KOPETZ 2010: 168)

[29] Im Jahr 2010 ist die Initiative „e-mobil in Niederösterreich“ von Umweltlandesrat Stephan Pernkopf und Wirtschaftslandesrätin Petra Bohuslav ins Leben gerufen worden. Bis 2013 steht ein Budget von etwa einer Millionen Euro zur Verfügung. Die Umsetzung erfolgt durch die Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich, ecoplus. (Vgl. eNu. Angebot. Mobilität. E-mobil Testaktion URL)

8.2. Modellregionen

8.2.1. Metropolregion Hannover

Im Jahr 2005 ist die Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen und Wolfsburg von Gemeinden, Hochschulen, Unternehmen und dem Land Niedersachsen gegründet worden.[30] 2009 hat sie sich als organisatorischer Rahmen zu der Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen und Wolfsburg GmbH zusammengeschlossen. Auf der räumlich normativ festgelegten Fläche von 18.600km^2 leben, nach Angaben vom Initiativkreis Europäische Metropolregion in Deutschland, rund vier Millionen Einwohner, in etwa die Hälfte der niedersächsischen Bevölkerung. Die Metropolregion zeichnet sich besonders aufgrund der florierenden und über die Region hinausgehenden bekannten Mobilitätswirtschaft aus.

Insbesondere der ÖPNV ist charakteristisch für seinen dichten Fahrplan, Streckenausbauten, Erweiterung neuer öffentlichen Verkehrsmittel und kurzen Reisezeiten. Im Jahr 2001 haben sich alle deutschen Metropolregionen[31] zum Initiativkreis Europäische Metropolregion in Deutschland (IKM) zusammengeschlossen. Mitglieder sind die von der Ministerkonferenz für Raumordnung bestimmten Metropolregionen. (Vgl. IKM. Mitglieder URL; Vgl. Regionale Zusammenarbeit in Niedersachsen. 2010. RegioNet Niedersachsen. Nummer 19/Dezember: 5)

Im April 2012 ist, unter Initiative der Bundesregierung Deutschland, die Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen und Wolfsburg von einer Fachjury der Bundesregierung als „Nationales Schaufenster“ gekürt worden und hat dafür ein Fördergeld im Ausmaß von 180 Millionen Euro erhalten. Die Peiner Allgemeine Zeitung (PAZ) bezeichnet die Metropolregion aufgrund ihrer Auszeichnung als „Vorzeigestandort für Elektromobilität“. „Die Metropolregion und drei Regionen Deutschlands sollen im Zeitraum von 2012-2015 Elektromobilität für die Bürger spürbar und Innovationen rund um stromgetriebene Fahrzeuge“ (RUZIC, in: Peiner Allgemeine Zeitung, 31.03.2012: 5) forcieren. (Vgl. Braunschweig. Wirtschaft und Wissenschaft. Forschung und Wissenschaft. Schaufenster E-Mobilität URL; Vgl. RUZIC, in: Peiner Allgemeine Zeitung, 31.03.2012: 5) Die Region hat es sich zum Ziel gemacht, dass bis zum Projektende im Jahr 2015, 85 Prozent der Bürger die Initiative kennen und sowohl im privaten als auch gewerblichen Bereich mehr als 5000 Elektrofahrzeuge in Anwendung sind.

---

[30] Gegenwärtig sind 49 Gemeinden, 28 Unternehmen und wirtschaftsnahe Verbände, 15 Hochschulen sowie das Land Niedersachsen Träger der Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen und Wolfsburg.

[31] Weitere Metropolregionen Deutschlands: Berlin-Brandenburg, Bremen-Oldenburg, FrankfurtRheinMain, Hamburg, Mitteldeutschland, München, Nürnberg, Rhein-Neckar, Rhein-Ruhr und Stuttgart.

In Hannover soll die E-Mobilität auch für internationale Gäste erlebbar sein. Daher stattet unter anderem Volkswagen seine Teilautotochter „Quicar“ mit Elektroautos aus. Des Weiteren werden E-Tanksäulen aufgebaut sowie diverse Forschungs- und Qualifizierungsprojekte initiiert. Die Stadt Hannover plant, Fahrräder mit elektrischem Hilfsantrieb zu vermieten. Alle Fortbewegungsmöglichkeiten sollen für die Bürger mit einer Mobilitätskarte zugänglich sein. (Vgl. RUZIC, in: Peiner Allgemeine Zeitung, 31.03.2012: 5)

Anwendbarkeit für die Kleinregion Pielachtal

Im Vergleich zur Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen und Wolfsburg sind der Aktionsradius sowie die Handlungsmöglichkeiten in der Kleinregion Pielachtal gering und kaum bzw. gar nicht institutionalisiert. Gegenwärtig gibt es in der Kleinregion Pielachtal, allgemein in Niederösterreich, unterschiedlichste Tarifsysteme und Anbieter, z.B. NÖVOG, ÖBB und die Westbahn.

Thomas Preslmayr, NÖVOG[32], erwähnte im Zuge des Telefoninterviews, dass eine Vereinheitlichung des Tarifsystems inklusive der Mariazellerbahn aufgrund verschiedener Zeit- und Angebotskarten im Verkehrsverbund Wien, Niederösterreich und dem Burgenland derzeit kompliziert ist und noch nicht ausgereift in Diskussion steht. Ein uniformes Ticketangebot erhöht zum einen geringfügig den Anreiz auf den ÖV umzusteigen und damit auch die Fahrgastzahlen der Mariazellerbahn, die nach Angaben von Thomas Preslmayr in den letzten Jahren rückläufig waren. Zum anderen wird die Übersichtlichkeit und Vereinfachung beim Kauf einer Fahrkarte allgemein verbessert. In welcher Form Elektrofahrzeuge für die Region zur Verfügung gestellt werden können, hängt von den verschiedenen Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten ab. Schließlich sind die Anschaffungskosten für E-Fahrzeuge nach wie vor vergleichsweise hoch.

8.2.2. Werfenweng SAMO

Das Projekt „Werfenweng, sanft mobil“ fungiert an dieser Stelle exemplarisch als Gemeinde der Zukunft. Die Dorfgemeinde Werfenweng befindet sich im Bezirk St. Johann im Pongau in Salzburg und zählte, nach Daten der Statistik Austria vom 31. Dezember 2011, auf einer Fläche von 45km² in etwa 901 Einwohner (vgl. Statistik Austria. Gemeindedaten Werfenwenig URL; vgl. Gemeinde Werfenweng. Zahlen und Fakten URL).

[32] Im Jahr 2008 hat eine Fahrgastbefragung der Mariazellerbahn stattgefunden. Für Herbst 2013 ist eine weitere Befragung vorgesehen.

Die Gemeinde zeichnet sich heute vor allem aufgrund ihrer touristischen Aktivitäten und hinsichtlich des Engagements im Bereich sanfter Mobilität aus. Im Jahr 1994 hat die Gemeinde im Rahmen der Ortsleitbilderstellung und dem Ziel eines autofreien Tourismusortes einen Schritt in Richtung nachhaltiger, umweltfreundlicher Mobilität gesetzt. Zwei Jahre später ist Werfenweng vom österreichischen Umweltministerium als Modellgemeinde ausgewählt worden. Als Leitbild der Tourismusentwicklung wurde die „Sanfte Mobilität" (SAMO) formuliert. Zunächst stand primär die Forcierung der Bahnanreise der Gäste im Mittelpunkt. Vordergründig war zusätzlich die lokale Vermarktungsidee und Positionierung als umweltfreundlicher Luftkurort ohne Auto. Damit ist die Reduktion des Kfz-Verkehrs mit Verbrennungsmotoren und somit auch der CO_2-Emissionen einhergegangen. Zur Zielerreichung ist ein Maßnahmenkatalog – in Abstimmung mit den Qualitätsanforderungen vom „Netzwerk Europäischer Tourismus mit sanfter Mobilität" [Anm.: keine weitere Erläuterung dazu] – erarbeitet worden. Einige der Maßnahmen beeinflussten auch das Mobilitätsverhalten der ansässigen Bevölkerung.

In Zukunft sollen Hybrid- und Elektrofahrzeuge für Einheimische, Gäste, aber auch für den Wirtschaftsverkehr verstärkt zum Einsatz kommen. Des Weiteren ist die Etablierung innovativer lokaler Transportsysteme geplant. Zusätzliche Maßnahmen sind unter anderem der Einsatz von Pferdekutschen und Elektrofahrzeugen, bessere Nutzung der Sonnenenergie und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen[33]. Das Projekt unterliegt ständigen Weiterentwicklungen. (Vgl. LEDERMÜLLER 2008: 82; Vgl. Werfenweng. Sanfte Mobilität. Starter URL) Aus der Idee ist ein langfristiger Prozess entstanden, der überregional bzw. international von Bedeutung ist. Im Zuge dessen konnte die alpenweite Tourismusorganisation Alpine Pearls aufgebaut werden (vgl. Alpine Pearls. Werfenweng URL). Das Planungsunternehmen VERRACON, als externer Akteur, hat die Alpine Pearls-Orte Hinterstoder, Neukirchen am Großvenediger und Werfenweng im Hinblick auf den Mikro-ÖV geprüft und sanfte Mobilitätsformen entwickelt (vgl. VERRACON. Nachhaltige Mobilität URL).

Zusammenfassend ragt Werfenweng angesichts beispielloser touristischer Angebote heraus, die vor allem im Bereich der alternativen und umweltfreundlichen Mobilität zu finden sind.

---

[33] „Als Verkehrsberuhigung werden in der Stadt- und Verkehrssystemplanung verschiedene Maßnahmen bezeichnet, die den Verkehr innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten, verlangsamen oder verdrängen sollen. Hauptziele sind die Verringerung der Unfallgefahr sowie eine niedrigere Schadstoff- und Lärmbelästigung für die Anwohner. Die häufigste Form der Verkehrsberuhigung sind Tempo-30-Zonen und Wohnstraßen." (CERWENKA et al. 2004: 26)

Initiativen in diesem Themenbereich sollen den Besuchern bzw. Touristen, aber auch der lokalen Bevölkerung, eine erhöhte Umweltqualität ermöglichen sowie einen Beitrag zur Umgestaltung des persönlichen, individuellen Mobilitätsverhaltens leisten. Daneben ist jetzt schon eine Zunahme der bahnfahrenden Gäste und Nächtigungszahlen zu verzeichnen.
Die Aktivitäten und Erfolge im Bereich der Mobilität der Gemeinde Werfenweng lassen sich, in gleicher bzw. adaptierter Form, auf andere Gemeinden und Regionen übertragen. (Vgl. Werfenweng. Sanfte Mobilität. Starter URL)

Anwendbarkeit für die Kleinregion Pielachtal

Es ist fraglich, ob sich das Konzept der Gemeinde Werfenweng auf die Kleinregion Pielachtal anwenden lässt. Im Vergleich zur Gemeinde Werfenweng, mit einer Fläche von rund 45km^2, erstreckt sich die Kleinregion über etwa 297km^2. Zudem sind die verkehrsinfrastrukturellen Gegebenheiten in der Kleinregion Pielachtal nicht in der Form vorhanden. Eine dahingehende Entwicklung wäre sehr kosten- und flächenintensiv. Außerdem, wie später in der Darstellung der Befragungsergebnisse veranschaulicht, gestaltet sich das Pendeln für die lokale Bevölkerung ohne Auto gegenwärtig schwierig. Trotzdem sind dahingehende Entwicklungen empfehlenswert und den sozialen, ökologischen wie räumlichen Gegebenheiten anzupassen. Bestrebungen in diese Richtungen könnten sich unter anderem positiv auf den Wirtschaftszweig Tourismus und die Lebensqualität auswirken.

9. Empirische Analyse

Allgemein beschreibt die Analyse sowohl die statistische Charakterisierung von Befragungsdaten, deskriptive Statistik, als auch die Hypothesenüberprüfung mithilfe der schließenden (analytischen) Statistik (vgl. ATTESLANDER 2008: 285). DIEKMANN (2008: 36) führt als vorrangiges Ziel deskriptiver Analysen[34] die Beschreibung und Diagnose an. Ursachenforschung, Erklärungen und Theorienprüfungen sind dabei sekundär. Nach DIEKMANN (2008: 36) beziehen sich theoretische Erörterungen grundsätzlich auf deskriptives Wissen. Daher ist DIEKMANN davon überzeugt, dass eine enge Beziehung zwischen deskriptiven und theoretischen Untersuchungen besteht. (Vgl. DIEKMANN 2008: 36)

[34] „Deskriptive Untersuchungen zielen weniger auf die Erforschung sozialer Zusammenhänge und Verhaltensursachen als vielmehr auf die Schätzung von Häufigkeiten, Anteilen, Durchschnittswerten und anderen Merkmalen der Verteilung sozialer Aktivitäten, Einstellungen und sonstiger Variablen in einer Bevölkerungsgruppe. In deskriptiven Studien interessieren in der Regel die Durchschnitts- oder Anteilswerte in der Bevölkerung oder spezifischen Bevölkerungsgruppen." (DIEKMANN 2008: 35)

Die Arbeit basiert neben theoretischen Grundlagen auf empirischer Erhebung, der Befragung. In den folgenden Ausführungen werden zunächst die einzelnen Befragungsformen charakterisiert. Dann steht die Erläuterung der Rahmenbedingungen der (quantitativen) Bürgerbefragung im Fokus (Vgl. DIEKMANN 2008: 434f).
Vor der Bewertung der Befragungsergebnisse erfolgt die Darstellung der Resultate, die sich von der Interpretation der Resultate insofern unterscheidet, dass im Interpretationsteil subjektive Bemerkungen der Verfasserin angeführt sind. (Vgl. BORTZ und DÖRING 1995: 89)

9.1. Mobilitätsbefragung

„Zur Prüfung von Merkmalsausprägungen einer Ziel- oder Untersuchungsgruppe werden häufig Befragungen eingesetzt" (KARMASIN und RIBING 2011: 78). In Niederösterreich wird alle fünf Jahre eine Mobilitätsbefragung durchgeführt. Im Jahr 2008 erfolgte die letzte Befragung und für 2013 ist eine weitere Erhebung geplant (vgl. Mobilität in Niederösterreich, Amt der NÖ Landesregierung und NÖ Landesakademie 2008: 4). Die quantitative Bürgerbefragung, die im Rahmen dieser Arbeit erstellt wurde, ist inhaltlich und strukturell unabhängig zur landesweiten Mobilitätsbefragung ausgearbeitet worden. Sie dient zur Ermittlung des gegenwärtigen, alltäglichen Mobilitätsverhaltens innerhalb der Kleinregion Pielachtal. Des Weiteren sollen Einstellungen hinsichtlich umweltfreundlicher, alternativer Mobilitätsformen festgestellt werden.
Quantitative Befragungen sind hauptsächlich standardisiert[35]. Das bedeutet das Wortlaut und Abfolge der Fragen vorgegeben sind, fordern vom Befragten inhaltlich zugespitzte Antworten und vom Interviewer ein gleichförmiges Verhalten (vgl. BORTZ und DÖRING 1995: 218, 283). Parallel dazu sind lokale Unternehmen befragt worden (qualitative Befragung). „Die wichtigsten Grundtechniken zur Erhebung qualitativer Daten sind nicht-standardisierte oder teilstandardisierte Befragungen, Beobachtungen und nonreaktive Verfahren" (BORTZ und DÖRING 1995: 283). Charakteristisch für qualitative Befragungen sind offene Fragen, die dem Befragten viel Spielraum beim Antworten lassen und die Interaktion zwischen Befragtem und Interviewer anerkennen. Zusätzlich werden die Eindrücke und Deutungen des Interviewers als Informationsquelle genutzt. (Vgl. BORTZ und DÖRING 1995: 283)

[35] „Die in der Literatur oftmals synonyme Verwendung der Begriffspaare strukturiertes-unstrukturiertes Interview, geschlossene-offene Befragung, standardisiertes-nicht standardisiertes Interview ist untauglich. Strukturiert-unstrukturiert bezieht sich auf die Interviewsituation, standardisiert-nicht-standardisiert auf das Instrument (Fragebogen), offen-geschlossen auf die einzelne Frage." (ATTESLANDER 2008: 135)

Mit beiden Befragungen soll nicht nur der Status quo, sondern auch eine aktive Befassung mit der Mobilitätsthematik losgelöst werden.

Nach DIEKMANN (2008: 36) beziehen sich „Gesellschaftsdiagnosen“ insbesondere auf die Sozialstruktur, beispielhaft soziale Klassen, Schichten und, wie in diesem Fall von Relevanz, auf die Mobilität. Aus den Ergebnissen der Befragung können innerhalb der Region Veränderungen und innovative Aktivitäten entwickelt und vorangetrieben werden. Im Mittelpunkt steht vorwiegend die Bürgerbefragung.

9.2. Befragung

„Der entscheidende Unterschied zwischen der alltäglichen und der wissenschaftlichen Befragung besteht in der theoriegeleiteten Kontrolle der gesamten Befragung“ (ATTESLANDER 2008: 103). In wissenschaftlichen Arbeiten der empirischen Sozialforschung kommt die Befragung, zur Erhebung und Ermittlung von Einstellungen und Meinungen der Bevölkerung, sehr häufig zum Einsatz (vgl. DIEKMANN 2008: 434). Nach Einschätzung von BUNGARD (1979; zitiert nach: BORTZ und DÖRING 1995: 216) werden mit der Befragung annähernd 90 Prozent aller Daten gewonnen.
Die Befragung lässt sich in unterschiedlichen Formen durchführen (vgl. DIEKMANN 2008: 437):

- Das persönliche „Face-to-face“-Interview
    - u.a. das telefonische Interview
- Die schriftliche Befragung (“questionnaire”)
    - u.a. die online-basierte/gestützte Befragung

Nach Ansicht von DIEKMANN (2008: 19) können gelegentlich auch mehrere Methoden zur Beantwortung ein und derselben Forschungsfrage zum Einsatz kommen (Triangulation, „cross examination“). Zur Klärung der Fragestellungen und allgemeinen Themenausarbeitung sind verschiedene, ausgewählte Methoden zur Anwendung gekommen. Hervorzuheben ist, dass nicht jede Methode im Zuge einer spezifischen Fragestellung gleichermaßen gut geeignet ist.
Die anschließende Darstellung gibt einen Überblick der angewandten Methoden und soll die Auswahl der Autorin verdeutlichen. Im Anschluss daran gibt es eine Beschreibung der unterschiedlichen Varianten sowie eine Abwägung nach deren Vor- bzw. Nachteile.

9.2.1. Mündliche Befragung

Interview

Das Interview, die mündliche Erhebung, ist jene Befragungsform, die heute nach wie vor mehrfach eingesetzt wird. Vielfach ist für das Ergebnis der persönliche Kontakt ausschlaggebend, insbesondere bei qualitativen Erhebungen. (Vgl. ATTESLANDER 2008: 125) Charakteristisch für das persönliche Interview ist ein stark strukturierter Fragebogen (vgl. ATTESLANDER 2008: 133).

Aspekte der mündlichen Befragung nach BORTZ und DÖRING (1995: 217f):

- Nach dem Ausmaß der Standardisierung (strukturiert – halb strukturiert - unstrukturiert)
- Nach dem Autoritätsanspruch des Interviewers (weich – neutral - hart)
- Nach der Art des Kontaktes (direkt – telefonisch - schriftlich)
- Nach der Anzahl der befragten Personen (Einzelinterview – Gruppeninterview – Survey)
- Nach der Anzahl der Interviewer (ein Interviewer – Tandem – Hearing)
- Nach der Funktion (z.B. ermittelnd – vermittelnd)
- Einsatzbereich des Interviews (z.B. im betrieblichen Personalwesen, in Massenmedien)

Telefoninterview

Eine weitere Form der mündlichen (persönlichen) Befragung stellt das Telefoninterview dar. DIEKMANN (2008: 502) verweist auf den jahrzehntelangen, vor allem „schlechten“, Ruf dieser Variante. Anfänglich ist die telefonische Befragung zu Unrecht „als schnelle, billige, qualitativ minderwertige ‚Quick-and-dirty´-Methode“ bezeichnet worden. Mittlerweile ergibt sich eine neue Problematik: Durch den „Wegfall der Registrierungspflicht im Telefonbuch und die Substitution von Festnetzanschlüssen durch Mobiltelefone“ wird „die Ziehung von Zufallsstichproben erschwert“ (ebd.). (Vgl. DIEKMANN 2008: 502, 507)

Der Vorteil des Telefoninterviews ist die erhöhte Erreichbarkeit, die schnelle Verarbeitungsmöglichkeit der erhaltenen Daten sowie die Kosteneffizienz, wie beispielsweise Ersparung des Anreiseweges (Sprit-/Fahrkarten-/Zeitersparnis etc.). Nach Angaben von BORTZ und DÖRING (1995: 219) eignet sich das Telefoninterview insbesondere für kurze Interviews. Nach Beurteilung der Autoren gibt es im Vergleich zum persönlichen Interview niedrigere Verweigerungsraten (vgl. BORTZ und DÖRING 1995: 219). Als Nachteil erweist sich besonders die schlechte Kontrolle der Interviewsituation (vgl. ATTESLANDER 2008: 148).

Zudem erschwert die Anonymität des Anrufers, „dass ihm persönliche oder die Privatsphäre betreffende Angaben seltener vermittelt werden als einem persönlich auftretenden Interviewer“ (BORTZ und DÖRING 1995: 219).

Das Telefoninterview sollte insgesamt, einschließlich Begrüßung, Vorstellung und Verabschiedung, nicht länger als 20 Minuten dauern. Dabei sollte, in nicht mehr als 10 Minuten, die Befragung der eigentlich relevanten Inhalte stattfinden. (Vgl. BORTZ und DÖRING 1995: 220)

Die mündliche Befragung, sowohl das persönliche Interview als auch Telefoninterview, mit einem Interview-Leitfaden ist im Rahmen der Unternehmensbefragungen zum Einsatz gekommen. Nach Kriterien von BORTZ und DÖRING (1995: 217f) handelte es sich um folgenden Interviewtyp: ein Interviewer, Einzelinterview, halb strukturiert, neutral, direkt sowie telefonisch, ermittelnd (siehe dazu Seite 83 Formen der mündlichen Befragung). Zusammenfassend akzentuieren BORTZ und DÖRING (1995: 219), dass mit dieser Befragungsform dem Interviewer mehr oder weniger verbindlich die Art und die Inhalte des Gesprächs vorgeschrieben sind.

9.2.2. Schriftliche Befragung

Im Allgemeinen verlangt die Erstellung eines Fragebogens - im Vergleich zu vorbereitenden Maßnahmen im Rahmen eines Interviews - reichlich mehr Vorkenntnisse und Vorarbeit (vgl. BORTZ und DÖRING 1995: 216). Die schriftliche Befragung unterscheidet sich weithin von der kombinierten Verwendung schriftlich ausgearbeiteter Fragebögen im persönlichen Interview (vgl. ATTESLANDER 2008: 147). Nach DIEKMANN (2008: 514f) und ATTESLANDER (2008: 147) ergeben sich mit der schriftlichen Befragung grundsätzlich folgende Vor- und Nachteile:

Vorteile:

- Längere Zeit zum Überlegen für die Befragten
- Merkmale und Verhalten von Interviewern haben keinen Einfluss
- Geringere Kosten

Nachteile:

- Bei Verständnisproblemen erfolgt keine Hilfe durch den Interviewer
- Die Befragungssituation ist kaum kontrollierbar
- Andere Personen können die Antworten der Befragten beeinflussen
- Ohne zusätzliche Maßnahmen ist bei postalischen/Online Befragungen die Rücklaufquote im Allgemeinen gering

Daneben gibt es auch Mischtypen von Befragungsformaten. Aus schriftlicher Befragung kann sich in weiterer Folge beispielsweise mündliche Kommunikation ergeben (vgl. ATTESLANDER 2008: 126).

9.2.3. Computervermittelte Befragung/Telekommunikations-medien

Eine neuartige, spezielle Form der schriftlichen Befragung stellt die Online-Befragung dar. Diese kann sowohl per Email versandt (vergleichbar mit schriftlicher Befragung mit Postversand) als auch als Web-Befragung unter einer Internetadresse beantwortet werden. Beide Varianten sind eigenständig administriert und, wie bereits kurz angedeutet, dahingehend komplexer in der Erstellung. (Vgl. DIEKMANN 2008: 521f)

Vorteile dieser Befragungsmethodik nach BORTZ und DÖRING (1995: 238) sowie DIEKMANN (2008: 522f):

- **Zeitersparnis**. Schnell durchführbar. Auswertungen oder Zwischenauswertungen sind wenige Tage nach Studienbeginn möglich
- Auf ökonomische Weise werden **viele Probanden erreicht** (auch mit Emailversand möglich)
- Kosten. **Einsparung von Portokosten** (im Vgl. zum postalischen Versand von Fragebögen). Ausgaben für Druck und Versand entfallen.
- **Programmierte Befragung**. Filterfragen (Fragen können übersprungen werden, ohne, dass es für den Befragten sichtbar ist)

Nachteile (DIEKMANN 2008: 521, 529):

- **„Coverage-Error“**: Grundgesamtheit der Internetnutzer entspricht nicht der Zielpopulation der allgemeinen Bevölkerung
- **Selbstauswahl**: Befragte stellen nicht Zufallsstichprobe aus der Population der Internetnutzer dar
- Die **Lesegeschwindigkeit** am Bildschirm ist anders als beim Lesen von Texten auf Papier. Vieles wird überflogen, wahrgenommen werden markante Stellen. Deshalb sparsam mit Text umgehen.

Erläuterungen der verschiedenen Arten von Online-Befragungen sind im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich. Weitere Detailinformationen dazu sind unter anderen DIEKMANN (2008: 524) zu entnehmen.
Für die Bürgerbefragung innerhalb der Kleinregion Pielachtal ist die schriftliche Erhebung ausgewählt und herangezogen worden. Zur Erreichung und Vergrößerung der Stichprobe ist dabei sowohl ein Fragebogen in den Gemeindeämtern aufgelegt als auch ein Online-Fragebogen, der mithilfe der kostenlosen online Software: „LimeSurvey Manual“ erstellt wurde, zur Teilnahme freigeschalten worden.

Konkret handelt es sich dabei um einen standardisierten Fragebogen. Wie zuvor erwähnt, handelt es sich bei der Online-Befragung um eine kostengünstige Variante. Die gewonnenen Daten – je nach Software – konnten anschließend direkt elektronisch ausgewertet werden (vgl. KARMASIN und RIBING 2011: 78).

Kennzeichnender Unterschied schriftlicher und mündlicher Befragungen liegt in der Erhebungs-/Befragungssituation. „Schriftliche Befragungen sind hinsichtlich des Befragungsinstruments in höchstem Maße standardisiert[36]“ (BORTZ und DÖRING 1995: 217). Im Zuge der schriftlichen Befragung sind die Rahmenbedingungen beim Ausfüllen des Fragebogens nicht kontrollierbar.

Entgegengesetzt dazu gilt es beim persönlichen Interview, „Begleitumstände[37] der Befragung so gut wie möglich zu standardisieren“ (ebd.).

Bei schriftlichen Befragungen ist die Anonymität der Befragten überwiegend größer. Daher ist die Bereitschaft der Befragten zu ehrlichen Angaben und gründlicher Befassung bzw. Themenauseinandersetzung dementsprechend höher. (Vgl. BORTZ und DÖRING 1995: 216f) Wie aus der Erläuterung ersichtlich, weisen beide Befragungsformen/-varianten Vor- und Nachteile auf. Die Auswahl bzw. Entscheidung der jeweiligen Befragung hängt primär davon ab, „wie diese Schwächen und Stärken angesichts der zu erfragenden Inhalte, der Art der Befragungspersonen, des angestrebten Geltungsbereiches möglicher Aussagen, der finanziellen und zeitlichen Rahmenbedingungen sowie der Auswertungsmöglichkeiten zu gewichten sind“ (BORTZ und DÖRING 1995: 217).

9.3. Bestimmung der Zielgruppen

Die Stichprobenart und Stichprobengröße stehen in direktem Zusammenhang zu den Arbeitsinhalten sowie hängen wesentlich von den Forschungszielen ab (vgl. DIEKMANN 2008: 195). Im Mittelpunkt der Bürgerbefragung stehen erwerbstätige Personen mit Hauptwohnsitz in der Kleinregion Pielachtal. Die Befragungsstichprobe ist nicht nach Differenzierung von Zielgruppen erfolgt. Die Bürger konnten den Fragebogen sowohl in ausgedruckter Form (analog) als auch online ausfüllen. Der Online-Fragebogen stellt eine unkomplizierte und unbürokratische Befragung der Bürger der Kleinregion dar.

---

[36] Bei Erhebungen mit standardisiertem Fragebogen, Fragen und Antwortmöglichkeiten sind dabei vorgegeben, kann sowohl mündlich (z.B. persönlich, telefonisch) als auch schriftlich (z.B. per E-Mail, online) eine größere Anzahl an Personen befragt werden (vgl. KARMASIN und RIBING 2011: 78).

[37] „Der eigentliche Interviewablauf ist nicht exakt vorhersagbar, wenn – was eher der Regelfall als die Ausnahme sein dürfte – der Interviewer auf individuelle Verständnisfragen eingehen muss, wenn er bei Themen, die der befragten Person interessant erscheinen, länger als vorgesehen verweilt, usw.“ (BORTZ und DÖRING 1995: 217).

Da nicht alle Personengruppen Internetzugang haben bzw. internetaffin sind, ist der Fragebogen zusätzlich in den jeweiligen Gemeindeämtern aufgelegt und im Rahmen von Veranstaltungen verteilt worden. Die Befragung musste für alle Personengruppen zugänglich sein und durfte aufgrund technischer Besonderheiten keine Personen ausgrenzen. Mit unterschiedlichen Applikationen erhoffte sich die Autorin eine höhere Rücklaufquote und folglich eine höhere Daten- sowie Arbeitsgrundlage.

Unter repräsentativen Stichproben[38] versteht man grundsätzlich Zufallsstichproben bzw. Quotenstichproben. Die Ergebnisse, die aus der Befragung hervorgehen, sollten auf die Bevölkerung der Kleinregion Pielachtal insgesamt übertragbar sein. Deshalb wäre „eine nach Kriterien der Repräsentativität ausgewählte Stichprobe – im Idealfall eine Zufallsstichprobe – aus der Grundgesamtheit" zielführend (FLICK 2009: 23). Die für die Bürgerbefragung herangezogene Stichprobe vertritt allerdings nicht sämtliche Merkmalsverteilungen einer Population. „Für die Prüfung allgemeiner Hypothesen sind Repräsentativstichproben meist entbehrlich." (Vgl. DIEKMANN 2008: 430ff; FLICK 2009: 23) Für hypothesenprüfende Analysen können willkürliche Stichproben verwendet werden. (Vgl. DIEKMANN 2008: 195) In diesem Fall ist eine willkürliche Stichprobe erfolgt. Im Zuge der Auswahl ist der Vorgang der Stichprobenziehung nicht kontrolliert worden (vgl. DIEKMANN 2008: 379).

9.3.1. Charakterisierung der Befragten

Im Rahmen der Ergebnisdarstellung (siehe dazu Seite 93) erfolgt eine genaue Beschreibung der Befragten (sog. Stichprobenbeschreibung) unter anderem im Hinblick auf deren Alter, soziale Herkunft, Geschlecht und Schulbildung (vgl. BORTZ und DÖRING 1995: 87). Daneben wird veranschaulicht, in welcher Form, analog oder digital, der Fragebogen ausgefüllt worden ist. Die Erhebung garantiert absolute Anonymität der Befragten, die Daten sind ausschließlich zu wissenschaftlichen Zwecken herangezogen worden. Auf eine empirische Untersuchung sollte dann verzichtet werden, wenn die Anonymität nicht garantiert werden könnte. „Auskünfte über andere Personen unterliegen dem Datenschutz" (BORTZ und DÖRING 1995: 45).

[38] Haupttypen der Stichprobe lauten (vgl. DIEKMANN 2008: 430f): Zufallsstichprobe (mit zahlreichen Untervarianten), Quotensample, Willkürliche Stichprobe

9.4. Aufbau und Umfang der Befragung

Die Bürgerbefragung ist im Zeitraum von 21. Februar 2013 bis 30. April 2013 online freigeschalten und zeitversetzt in den Gemeindeämtern aufgelegt worden. Die Einwohner der Kleinregion Pielachtal wurden mithilfe von (regionalen und kommunalen) Pressemitteilungen, in Unterstützung von der Kleinregionsmanagerin Edith Kendler und Kleinregionsbetreuerin Karin Peter, auf die Befragung aufmerksam gemacht.

Die beteiligten Akteure haben sich im Zuge dessen vorgestellt, das Anliegen bzw. den Verwendungszweck der Befragungsergebnisse erläutert und um die Teilnahme bei der schriftlichen Befragung gebeten. JONES 1979 (zitiert nach: BORTZ und DÖRING 1995: 235) ist der Meinung, dass die Art der Institution, in deren Rahmen die Untersuchung durchgeführt wird („Sponsorship"), die Antwortbereitschaft der Befragten beeinflusst. Er betont darüber hinaus, dass Befragungen, die im Namen universitärer Institutionen durchgeführt werden, die höchsten Rückläufe erzielen. Vorausgesetzt es handelt sich bei regional begrenzten Umfragen um jene Universität, die sich im Einzugsbereich der Befragten befindet. (Vgl. JONES 1979, zitiert nach: BORTZ und DÖRING 1995: 235)

Die Autorin hat die jeweiligen Gemeindeämter besucht und über das Bestehen des Fragebogens informiert. Zusätzlich dazu ist der Fragebogen im Rahmen der Wanderausstellung „Tag der Sonne", 20.04.2013 in Ober-Grafendorf und „Tag der Dirndl" in Kirchberg/Pielach, persönlich verteilt worden. Im Nachhinein konnte ermittelt werden, dass das persönliche Auftreten der Autorin und der persönliche Kontakt einen erheblichen Beitrag zur Rücklaufquote geleistet hat. Insgesamt sind 257 Fragebögen, 212 online und 45 analog, sowohl teilweise als auch vollständig ausgefüllt eingegangen. Abhängig nach Frage konnten unterschiedlich viele Fragebögen in die statistische Auswertung einfließen.

Wie auf Seite 81, 9.1 Mobilitätsbefragung, erläutert, eignen sich für schriftliche Befragungen standardisierte Fragebögen. Vorversuche sind durchgeführt worden, die überprüft haben, „ob die hohe Strukturierung dem Befragten zuzumuten ist oder, ob sie sein Bedürfnis nach spontanen Äußerungen zu stark reglementiert, ob die Fragen verständlich formuliert sind, ob die Antwortvorgaben erschöpfend sind und wie viel Zeit das Interview durchschnittlich beansprucht." (BORTZ und DÖRING 1995: 218) Einige Fragen sind offen formuliert worden und ermöglichen dem Befragten seine individuelle Meinung darzustellen. (Vgl. BORTZ und DÖRING 1995: 219)

9.4.1. Aufbau des Fragebogens

BORTZ und DÖRING (1995: 216) akzentuieren die Bedeutsamkeit der verständlichen und selbstsprechenden Fragebogengestaltung. Neben der eröffnenden Einführung sollten keine weiteren Erklärungen erforderlich sein. (Vgl. BORTZ und DÖRING 1995: 216)

Begrüßungstext der Befragung

„Sehr geehrte Damen und Herren,

die Kleinregion Pielachtal mit ihren insgesamt acht Mitgliedsgemeinden setzt sich in den nächsten Jahren intensiv damit auseinander, wie Umweltschutz und Energieeffizienz im Pielachtal im Alltag gelebt werden kann. Die Ermittlung des Pendlerverhaltens der Bevölkerung soll dazu beitragen, umweltgerechte Fortbewegung – wie die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, Bildung von Fahrgemeinschaften, Rad fahren, Anschaffung von Elektroautos, -mopeds etc. - im Pielachtal zu steigern.

Das Pielachtal ist überzeugt, dass Elektromobilität Teil dieser Umweltschutzmaßnahmen sein kann/soll. Inwieweit und in welcher Form kann oder soll umweltgerechte Fortbewegung im Pielachtal erfolgen? Die Kleinregion möchte von ihrer Bevölkerung wissen, wie sie das Angebot und die Nachfrage innerhalb der Kleinregion Pielachtal mit Bahn, Bus etc. (=verkehrstechnische Infrastruktur) beurteilt und einschätzt? Mit dem vorliegenden Fragebogen wollen wir Ihre Antworten und Meinungen zu diesem Thema erfassen, damit die Kleinregion Pielachtal Sie dabei gezielt unterstützen kann, in Ihrer täglichen Fortbewegungsroutine (z.B. von Eigenheim – Wohnung, Haus – zu Schule, Kindergarten, Arbeitsplatz, Einkaufen, Freizeiteinrichtungen etc.) vermehrt auf umweltfreundliche Mobilität zu setzen. In weiterer Folge soll der öffentliche Personennahverkehr optimiert und alternative Mobilitätsformen fixer Bestandteil der Kleinregion Pielachtal werden. Wer kann darauf besser Antwort geben als die Betroffenen selbst, nämlich die Pielachtalerinnen und Pielachtaler. Für ein qualitatives Ergebnis zählt jeder ausgefüllte Fragebogen. Aus diesem Grund bitten wir Sie als Pielachtalerin oder Pielachtaler, den Fragebogen auszufüllen, der in etwa zehn Minuten in Anspruch nimmt. Bitte lesen Sie die Fragen aufmerksam durch und beantworten Sie diese ehrlich und sorgfältig. Die Fragebögen werden absolut vertraulich und anonym behandelt. Sie dienen lediglich statistischen Zwecken. Lassen Sie bitte keine Frage unbeantwortet. Wählen Sie in Zweifelsfällen bitte diejenige Antwort, die am ehesten zutrifft. An dieser Stelle betonen wir, dass es im Rahmen dieser Befragung keine „richtige“ und „falsche“ Antwort gibt. Der Fragebogen kann bis zum 30.04.2013 ausgefüllt werden.“

Der Fragebogen ist in die Themenblöcke „Beschreibung allgemeiner Angaben“, „Verkehrsmittel- und Verkehrsträgerwahl“, „Initiative und Aktivitäten von Unternehmen“, „E-Mobilität“ und „Soziodemografische Daten“ untergliedert.
Zur Vermeidung überflüssiger Fragen und Reduzierung der Befragungszeit beinhaltet der Fragebogen Filterfragen. Das bedeutet, dass jene Fragen, die eine weitere, detailliertere Beantwortung erfordern, durch Zusatzfrage(n) ergänzt sind. (Vgl. DIEKMANN 2008: 484) Insgesamt, inklusive der Zusatzfragen, besteht der Fragebogen aus 33 Fragen. Die Fragen sind nach DIEKMANN (2008: 479f) sowie ATTESLANDER (2008: 146) unter Berücksichtigung folgender Kriterien formuliert worden:

- **Kurz, verständlich und hinreichend präzise Formulierung**
- **Keine platten Anbiederungen** (einfaches Hochdeutsch, keine kumpelhaften Formulierungen/Dialekte)
- **Keine doppelte Verneinung/Negationen**
- **Antwortkategorien** (Antwortkategorien von geschlossenen Fragen sollen disjunkt (nicht überlappend) sein, erschöpfend und präzise)
- **Vorsicht bei stark wertbesetzten Begriffen** (starker positiver bzw. negativer Beigeschmack)
- **Keine mehrdimensionalen Fragen**
- **Keine indirekten Fragen**
- **Keine Suggestivfragen/keine bestimmte Beantwortung provozieren**
- **Befragte sollten nicht überfordert werden**
- **Keine Regel ohne Ausnahme**

9.4.2. Statistische Auswertungsverfahren

„In der empirischen Sozialforschung geht es vor allem darum, Aussagen über soziales Handeln, Beziehungen, Einstellungen oder Verhaltensweisen zu bekommen“ (ATTESLANDER 2008: 241). Zunächst sind die ermittelten Daten aufbereitet worden. Im Anschluss daran ist zur Ausarbeitung und Datenauswertung der statistischen Kennzahlen und Größen sowohl das Statistikprogramm SPSS, zur Analyse quantitativer Daten, als auch Excel, für die graphische Aufbereitung, herangezogen worden. Mit SPSS lassen sich statistische Maßzahlen, Mittelwerte[39], Streuungsmaße[40], Korrelationswerte[41] etc. eruieren. (Vgl. ATTESLANDER 2008: 245; FLICK 2009: 197)

[39] Man unterscheidet folgende Mittelwerte: Modus, Median und arithmetische Mittel (vgl. ATTESLANDER 2008: 245f).

[40] Streuungsmaße bestimmen, wie stark die Merkmalsausprägungen um einen Mittelwert streuen (vgl. ATTESLANDER 2008: 245).

[41] Korrelationswerte veranschaulichen den Zusammenhang von Variablen (vgl. ATTESLANDER 2008: 245).

Der Bürgerfragebogen der Kleinregion Pielachtal beinhaltet hauptsächlich nominalskalierte Variablen. Unter Variablen versteht man Merkmale oder Eigenschaften von Personen, Gruppen, Organisationen oder anderen Merkmalsträgern. Eine Variable hat zumindest zwei Ausprägungen. (Vgl. DIEKMANN 2008: 116)
DIEKMANN (2008: 116) differenziert nach:

- Variablen (Merkmale, Merkmalsdimensionen), z.B. Geschlecht
- Ausprägungen von Variablen (Kategorien, Merkmalsausprägungen), z.B. Mann und Frau
- und Merkmalsträgern

Die Erstellung und grafische Darstellung von Häufigkeiten bzw. Häufigkeitstabellen ist neben der Berechnung statistischer Kennwerte charakteristisch für die deskriptive Statistik. Im Mittelpunkt steht die „beschreibende Darstellung der einzelnen Variablen". (Vgl. BÜHL 2010: 149) Im Rahmen der statistischen Auswertung sind uni- und bivariate Analysen zum Einsatz gekommen. Univariate Analysen beziehen sich auf eine Variable, wohingegen bivariate Analysen Zusammenhänge zwischen zwei Variablen bestimmen (vgl. FLICK 2009: 307). Darüber hinaus berechnen multivariate Analysen den Zusammenhang[42] zwischen mehr als zwei Variablen (vgl. FLICK 2009: 311). Für weitere inhaltliche Ausführungen siehe FLICK (2009). BÜHL (2010: 275) führt an, dass Zusammenhänge zwischen nichtmetrischen, nominalskalierten Variablen sich am besten in Form von Kreuztabellen (Häufigkeitsanalyse der Merkmalskombinationen) darstellen lassen. Allgemein schätzt BÜHL (2010: 142) die Auswertungsmöglichkeiten nominalskalierter Variablen als begrenzt ein, da fast ausschließlich Häufigkeitsauszählungen durchgeführt werden können. (Vgl. BÜHL 2010: 142) Die Wiedergabe von Formeln und mathematischen Herleitungen ist nicht Inhalt und Fokus dieser Arbeit. Dazu wird weiter auf BORTZ und DÖRING (1995: 88) verwiesen.
Im Anschluss an die Darstellung der Daten erfolgt die Analyse und infolgedessen die Interpretation der Daten. Die Ergebnisse können für weitere Maßnahmen bzw. Entscheidungen herangezogen werden. (Vgl. ATTESLANDER 2008: 274) Bei Entwicklung und Durchführung der Befragung sind die Fragen nach Verständlichkeit und Eindeutigkeit von Kategorien geprüft worden.

---

[42] „Dass sich Zusammenhänge zwischen Variablen in den Daten zeigen, reicht häufig für die Beantwortung von Forschungsfragen nicht aus" (FLICK 2009: 164). „Zusammenhangsanalysen sollen prüfen, ob die beobachteten Zusammenhänge zufällig sind, wie stark die Zusammenhänge zwischen zwei Variablen sind und ob die eine Variable die Ursache für die andere darstellt bzw. ob beide sich wechselseitig bedingen" (FLICK 2009: 164f). „Zur Beantwortung dieser Fragen werden u.a. Signifikantstests durchgeführt. Dabei wird im Wesentlichen geprüft, ob ein Ergebnis erwartbar war oder oder ob es einen überzufälligen Zusammenhang zwischen zwei Variablen wiedergibt" (FLICK 2009: 165).

Die konkreten Erhebungsprobleme haben im Voraus Berücksichtigung gefunden, sind jedoch im Zuge der Auswertung noch stärker zum Vorschein gekommen. (Vgl. ATTESLANDER 2008: 278)

9.4.3. Einschränkungen aufgrund der Befragungsmethodik

Im Rahmen der Analyse konnte kein ausgewogener Rücklauf[43] der Bevölkerung der Kleinregion Pielachtal, der im Verhältnis zur entsprechenden kommunalen Einwohnerzahl steht, erfolgen. Trotzdem kann das Ergebnis für die Kleinregion insgesamt einen Überblick geben und als Informationsgrundlage für weitere Vorhaben fungieren. Aufgrund der Anonymität der Befragten kann nicht zurückverfolgt werden, wer hinter den (teilweise) beantworteten Fragebögen steckt. Handelt es sich um jene Personen, die stets engagiert an Befragungen teilnehmen oder konnten in diesem Fall auch jene Person erreicht werden, die sich sonst zurückhalten bzw. Befragungen verweigern? Welche Methoden hätten an dieser Stelle bessere Ergebnisse liefern können?

Nachfolgend sind nach DIEKMANN (2008: 434f) drei Kategorien von Fehlerquellen angeführt, die in mancher Hinsicht auch auf die Bürgerbefragung zutreffen:

1. **Befragtenmerkmale** (soziale Erwünschtheit, Response-Set, „Meinungslose"), → zutreffend für die Bürger- und Betriebsbefragung
2. **Fragemerkmale** (Frageformulierung, Frageposition, Effekt von Antwortkategorien) → zutreffend für die Bürger- und Betriebsbefragung
3. **Merkmale des Interviewers** und der **Interviewsituation** (Interviewmerkmale, Anwesenheit Dritter, Interviewsituation) → zutreffend für die Betriebsbefragung

9.4.4. Rücklaufquote

„Ein hoher Fragebogenrücklauf ist besonders wichtig, wenn man befürchten muss, dass sich antwortende und nichtantwortende Personen systematisch in Bezug auf die untersuchten Merkmale unterscheiden, dass also das auswertbare Material nicht repräsentativ ist" (BORTZ und DÖRING 1995: 234f).

[43] Als Rücklauf bezeichnet man die Anzahl bzw. den Anteil der Fragebögen, die bei einer Untersuchung zurückgeschickt werden (vgl. FLICK 2009: 312).

Die eingegangenen Fragebögen sind auf Mängel, Unvollständigkeit und Unklarheit geprüft und dementsprechend nachträglich angepasst und bereinigt worden (vgl. ATTESLANDER 2008: 281f).

- Im Rahmen der Unternehmensbefragung: Nachfragen bei ungenauer oder lückenhafter Beantwortung;
- Bürgerbefragung: Korrekturen von offensichtlichen Falschangaben, wo dies eindeutig möglich war

Im Zusammenhang mit der Fragebogenerstellung ist auf eine knappe, leicht verständliche Formulierung und ansprechendes Layout geachtet worden. Trotzdem rufen Befragungen allgemein einige Begleiterscheinungen hervor. „Allein die Variation logisch äquivalenter Begriffe bei sonst gleichem Fragetext kann größere Unterschiede im Antwortverhalten hervorrufen. Logik und Fragelogik sind eben nicht dasselbe“ (DIEKMANN 2008: 458). Die Befragungsauswertung lässt aufgrund zeitlicher und inhaltlich begrenzter Ressourcen keine exakte Berücksichtigung der Rücklaufstatistik nach nachfolgenden Aspekten zu:

- Berücksichtigung der Anzahl der Fragebögen an bestimmten Wochentagen
- Gegenüberstellung antwortender Personen und nicht-antwortender Personen

Es kann lediglich eine Unterteilung der Personen nach Herkunftsgemeinde, Geschlecht, Altersgruppe etc. Berücksichtigung finden.

9.5. Darstellung der Ergebnisse

Wie zuvor ausführlich erläutert, fokussieren quantitative Methoden die Erfassung und Analyse von Phänomenen in ihrer Häufigkeit oder Verteilung. Infolgedessen werden im Rahmen der Datenerhebung große Fallzahlen eruiert. (vgl. FLICK 2009: 312) In diesem Kapitel steht die Beschreibung und grafische Darstellung der Ergebnisse im Vordergrund. Die Ergebnisse sind, abweichend der Themenblöcke des Fragebogens, nach Themenfeldern unterteilt: „Allgemeine Angaben zu den Befragten“, „Informationen zum Mobilitätsverhalten“, „Informationsstatus und Bereitschaft zu alternativen, umweltfreundlichen Mobilitätsformen“. Die Antworten auf offene Fragen sind zusammenfassend und beispielhaft angeführt. Das gesamte Abbild der Antworten ist unüblich und könnte der einfachen und übersichtlichen Lesbarkeit im Wege stehen. (Vgl. BORTZ und DÖRING 1995: 88)

Allgemeine Angaben zu den Befragten

In diesem Kreisdiagramm (Abbildung 7) sind alle 257 Fragebögen mit der Einwohnerzahl, 17049 Einwohner (Stichtag: 1.1.2012), der Kleinregion Pielachtal in Relation gesetzt, dargestellt.

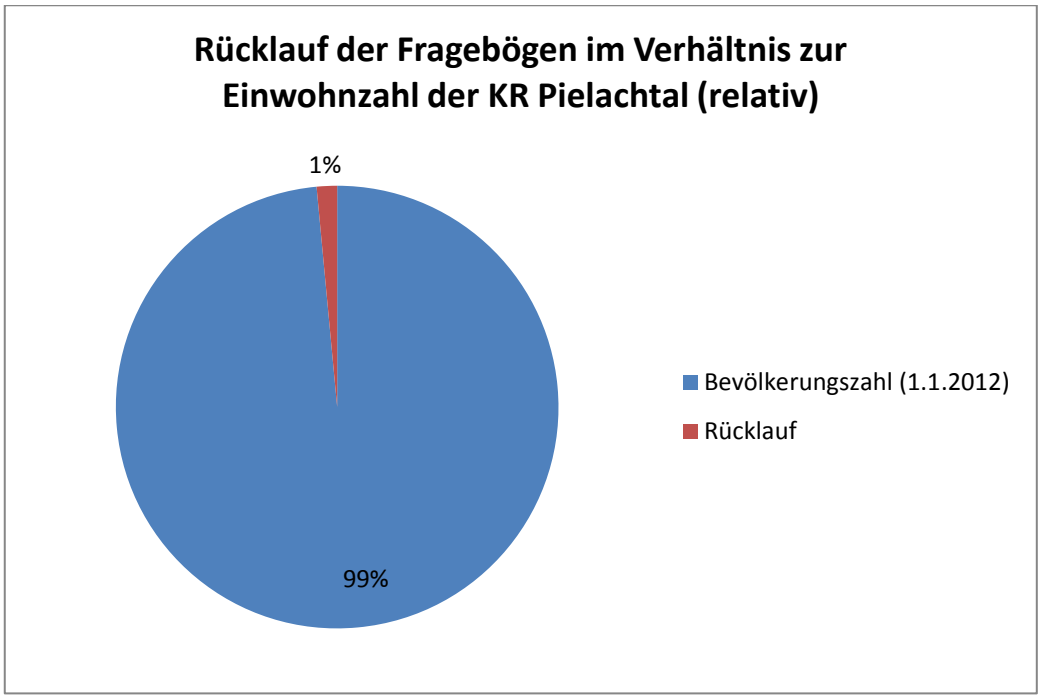

Abbildung 7: Rücklauf der Fragebögen im Vergleich zur Einwohnerzahl, eigene Darstellung

206 Personen, von insgesamt 257, haben die Frage nach ihrer Wohngemeinde beantwortet (Abbildung 8). Davon leben sechs Personen in einer Gemeinde außerhalb der Kleinregion Pielachtal. Mit 65 Fragebögen überwiegt der Rücklauf aus Ober-Grafendorf, jene Gemeinde die hinsichtlich der Einwohnerzahl am größten ist. Dagegen sind aus der Gemeinde Schwarzenbach, mit 391 Einwohnern, nur zwei Fragebögen eingelangt. Nachfolgend sind fast ausschließlich jene Befragten berücksichtigt, die ihren Wohnort in einer Gemeinde der Kleinregion Pielachtal haben.

194 der befragten Pielachtaler haben Angaben zur Haushaltsgröße gemacht. Den Ergebnissen zufolge gibt es: 21 Einpersonenhaushalte, 55 Zweipersonenhaushalte, 39 Dreipersonenhaushalte, 56 Vierpersonenhaushalte, 13 Fünfpersonenhaushalte und zehn Personen leben in einem Haushalt mit mehr als fünf Personen. Dominierend sind somit regional die Mehrpersonenhaushalte. Im Hinblick auf die Schulbildung haben unter anderem 55 der befragten Pielachtaler eine Lehre, 48 mit Matura, 35 eine Fachhochschule, 24 eine Universität und 13 eine Pflichtschule abgeschlossen.

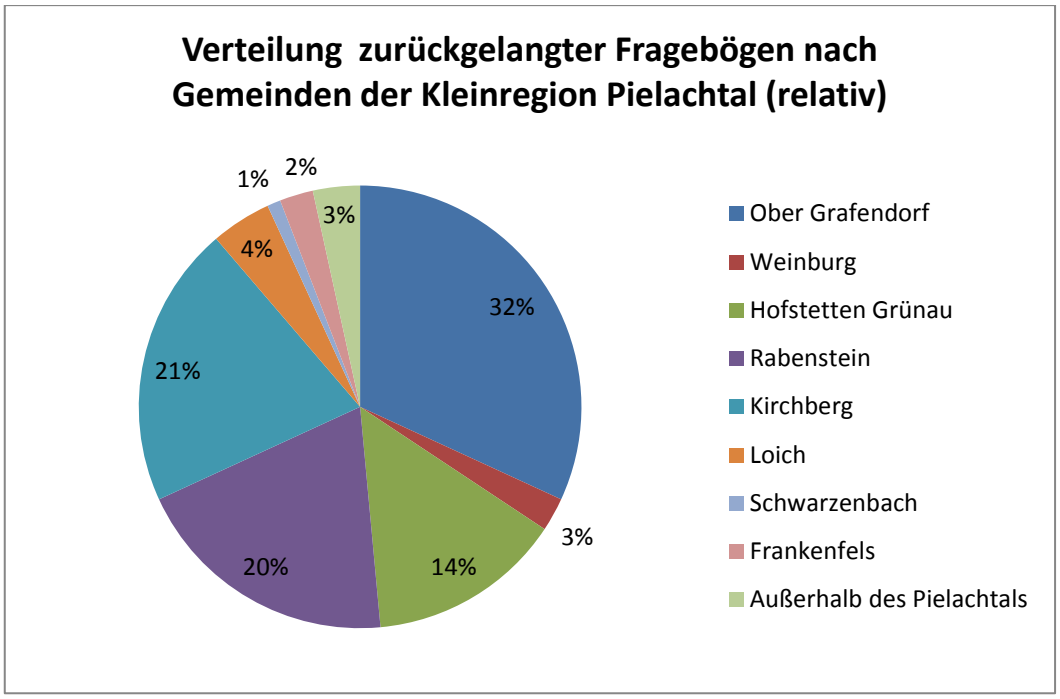

Abbildung 8: Rücklauf der Fragebögen nach Gemeinden, eigene Darstellung

Insgesamt 177 befragte Pielachtaler haben ihr Geschlecht angegeben, 96 Männer und 81 Frauen. 74 Personen haben diese Frage gar nicht beantwortet und sechs Personen finden im Kreisdiagramm (Abbildung 9) keine Berücksichtigung, da ihr Wohnort außerhalb der Pielachtal-Gemeinden liegt. Anhand der Geschlechterverteilung zeigt sich ein relativ ausgeglichenes Bild.

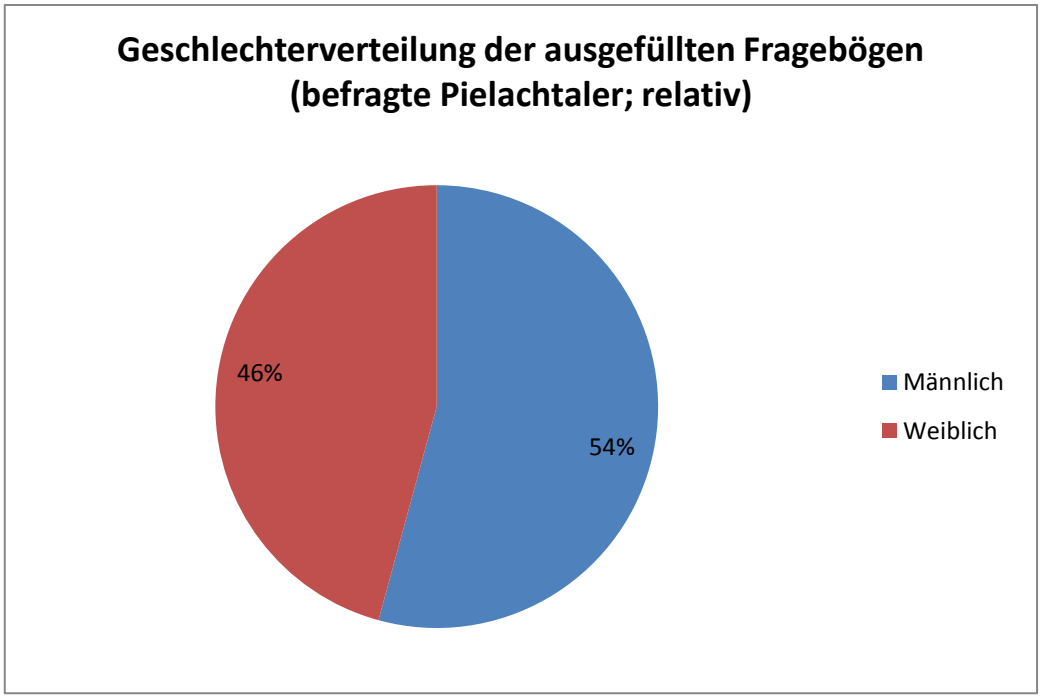

Abbildung 9: Rücklauf der befragten Pielachtaler Fragebögen nach Geschlechterverteilung, eigene Darstellung

Abbildung 10 veranschaulicht die Verteilung der befragten Pielachtaler nach 5-Jahresaltersgruppen sowie, ob der Fragebogen digital oder analog ausgefüllt wurde. Ohne Berücksichtigung des Alters haben 212 digital und 45 Personen analog an der Befragung teilgenommen. 73 Personen haben die Frage nach ihrem Alter nicht ausgefüllt. Der Online-Fragebogen und die Angabe des Alters ist von 140, die „Hardcopy"-Variante von 38 Personen durchgeführt worden. Die Altersgruppen von 16 bis einschließlich 55 Jahren sind relativ ausgeglichen vertreten. Lediglich in der Altersgruppe 41-45 ist ein „Einbruch" ersichtlich. Die Online-Befragung ist hauptsächlich und überwiegend von den Altersgruppen 16 bis einschließlich 55 Jahren durchgeführt worden.

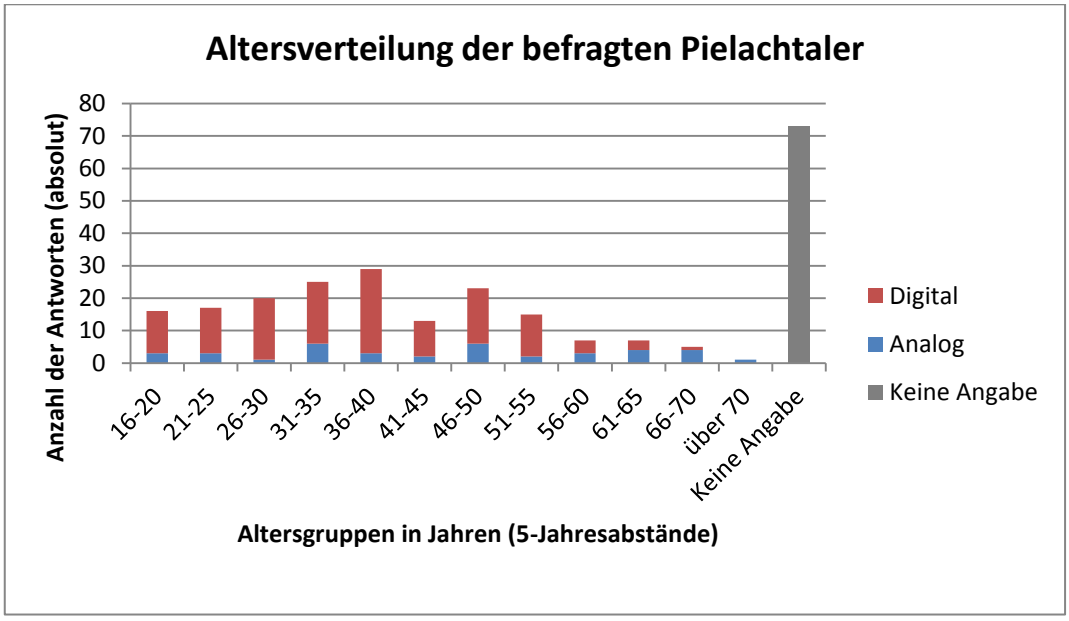

Abbildung 10: Altersverteilung der befragten Pielachtaler und Befragungsformat, eigene Darstellung

Nach Definition von Statistik Austria hinsichtlich der Erwerbsfähigkeit zeigt sich in Abbildung 11 der weitaus höhere Anteil der befragten Pielachtaler im erwerbsfähigen Alter. 172 Personen befinden sich im erwerbsfähigen Alter und sechs Pielachtaler gelten bezüglich ihres Alters nicht mehr als erwerbsfähig (über 65 Jahre). Zu den übrigen 79 Fragebögen gehören jene Personen, die entweder nicht im Pielachtal wohnhaft sind bzw. diese Frage nicht beantwortet haben.

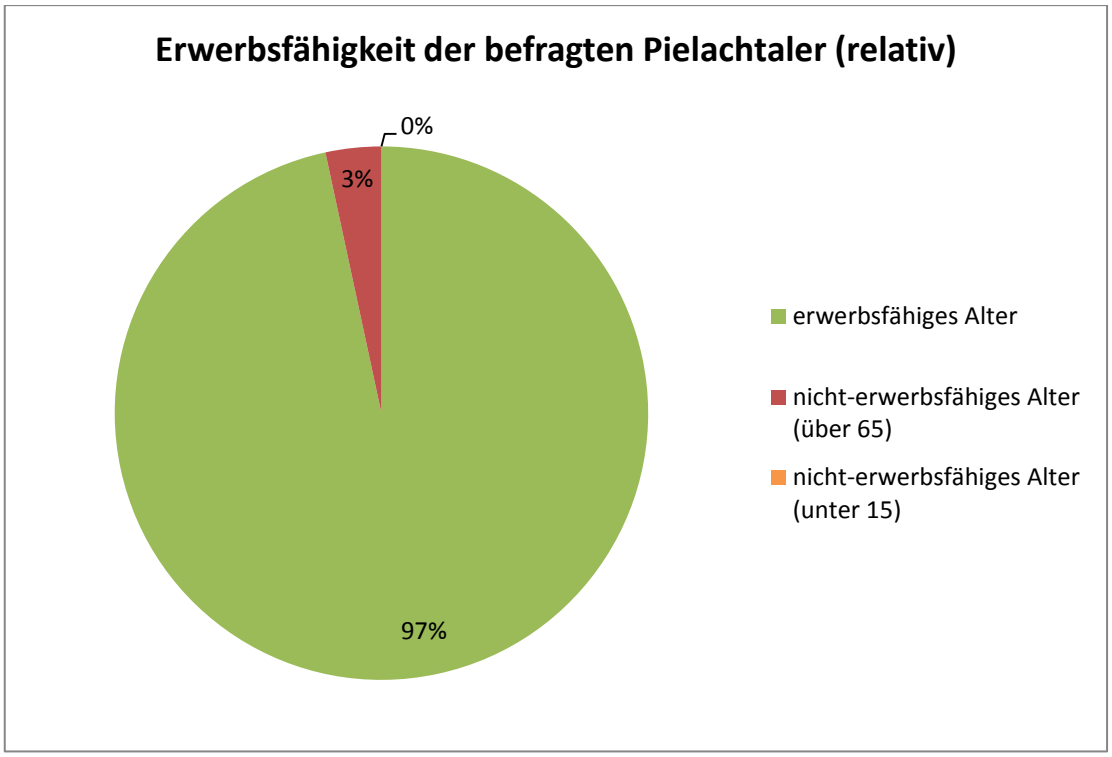

Abbildung 11: Anteil der Erwerbsfähigkeit der befragten Pielachtaler, eigene Darstellung

Abbildung 12 veranschaulicht die am häufigsten vorkommenden Arbeits-/Ausbildungsdestinationen der befragten Pielachtaler (194 Pielachtaler haben diese Frage beantwortet). 57 Personen haben diese Frage gar nicht und sechs Personen mit Wohnort außerhalb der KR Pielachtal ausgefüllt. 69 der 194 befragten Pielachtaler pendeln nach St. Pölten und 58 Personen innerhalb der Gemeinden der Kleinregion Pielachtal. Nach Wien fahren 22 der befragten Pielachtaler zur Ausbildungs-/Arbeitsstätte. 45 der befragten Pielachtaler arbeiten weder innerhalb der Kleinregion Pielachtal noch in Wien oder St. Pölten. Die Ausbildungs-/Arbeitsorte befinden sich vorwiegend in den Bezirken St. Pölten-Land, Melk, Lilienfeld, Tulln und Scheibbs. 57 Personen haben diese Frage nicht beantwortet.

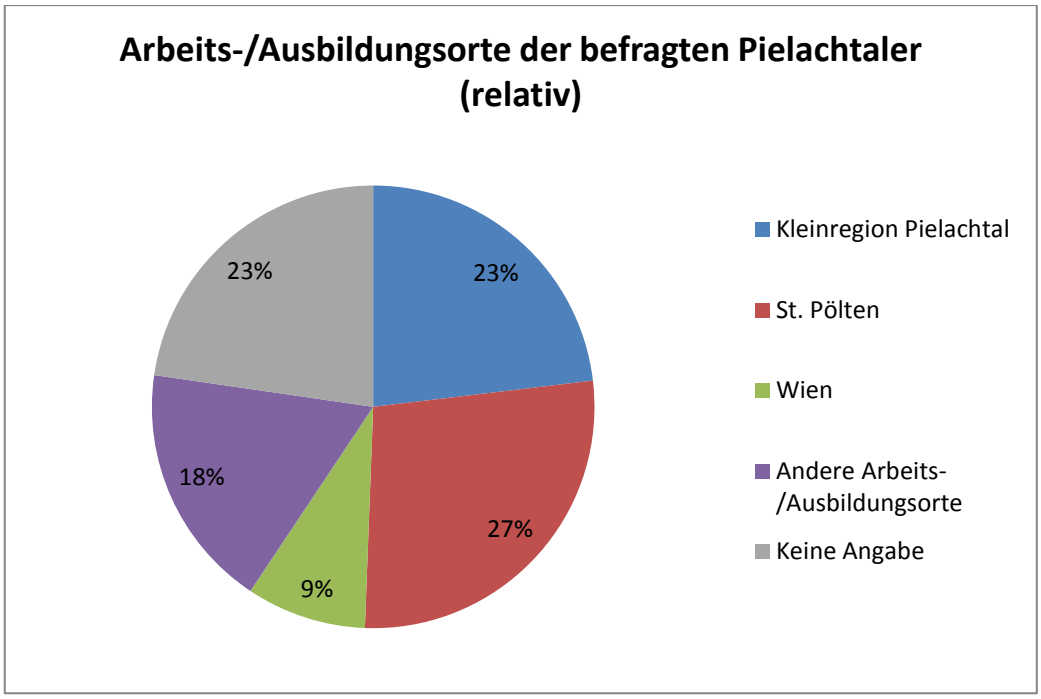

Abbildung 12: (Häufigste) Arbeits-/Ausbildungsdestinationen der befragten Pielachtaler, eigene Darstellung

Das Säulendiagramm (Abbildung 13) schließt an das Kreisdiagramm an. Zusätzlich sind in dieser Abbildung einzeln die acht Gemeinden der Kleinregion angeführt. In der Gemeinde Ober-Grafendorf arbeiten, ausschließlich unter Berücksichtigung der Gemeinden der Kleinregion Pielachtal, die meisten der befragten Pielachtaler. Das liegt vor allem auch daran, dass aus dieser Gemeinde die meisten Fragebögen eingegangen sind. Nach St. Pölten und Wien pendeln mit Abstand die meisten der befragten Pielachtaler.

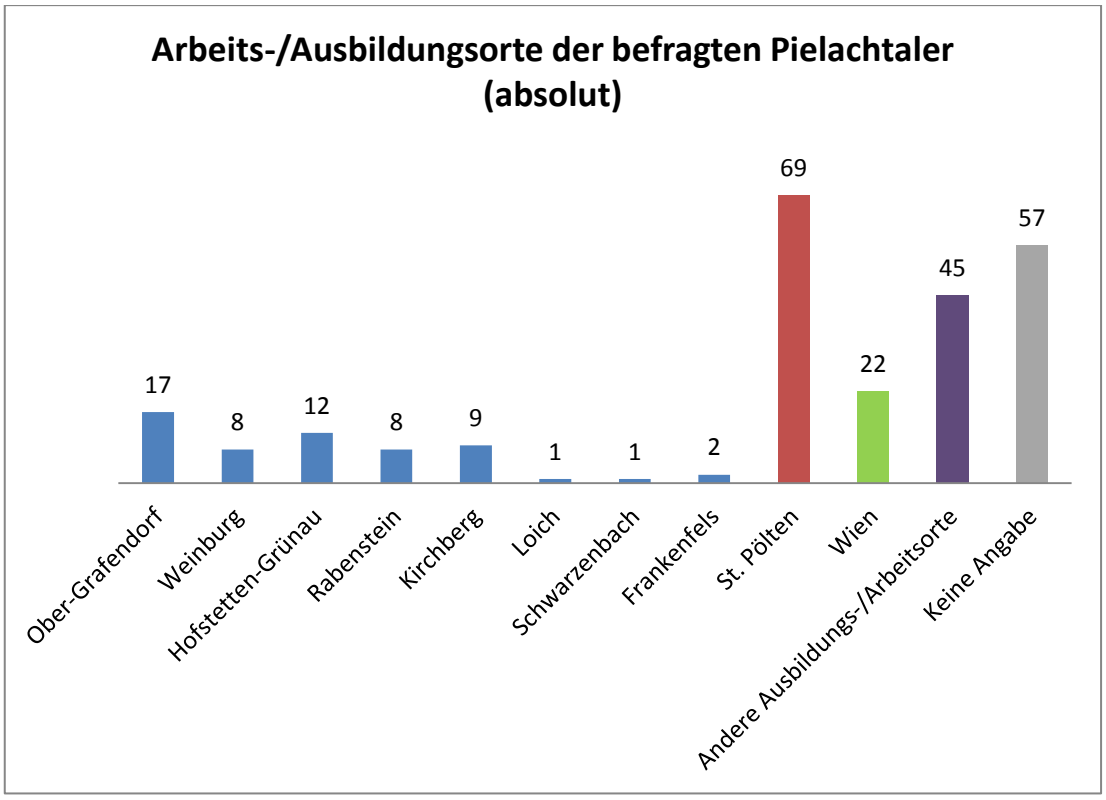

Abbildung 13: Arbeits-/Ausbildungsorte der befragten Pielachtaler, eigene Darstellung

Informationen zum Mobilitätsverhalten

Im nachfolgenden Säulendiagramm (Abbildung 14) wird zum einen die Weglänge vom Wohnort zum Arbeits-/Ausbildungsplatz in Kilometern veranschaulicht und zum anderen die Pendelhäufigkeit, Tages-, Wochen-, Nicht-Pendler sowie andere Formen des Pendelns. 106 Personen haben diese Frage nicht beantwortet (Bei getrennter Betrachtung: 102 haben die Pendelform nicht angegeben und 65 Personen haben ihre Weglänge nicht angeführt). Den weitaus höchsten Anteil machen die Tagespendler mit 120 der befragten Pielachtaler aus. 12 Personen gaben an, wöchentlich zu ihrer Ausbildungs-/Arbeitsstätte zu pendeln. Vier Personen antworteten, nicht zu pendeln, legen aber trotzdem Kilometer zurück. Anscheinend handelt es sich hierbei um Personen, die innerhalb ihrer Heimatgemeinde pendeln. Bei Ermittlung der Pendelhäufigkeit und Weglänge (in Kilometern) aller befragten Pielachtaler hat sich ein hoch signifikanter Zusammenhang herausgestellt, das Ergebnis des Chi-Quadrat Tests ist kleiner als 0,05. Anschließend daran sind keine weiteren Tests durchgeführt worden. Zum einen weil beispielsweise Korrelationen lediglich mit numerischen Daten möglich sind, zum anderen weil es für die Darstellung der Ergebnisse irrelevant ist.

Die Ergebnisse der niederösterreichischen Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2008 veranschaulichen, dass 41% aller Pkw-Wege unter fünf Kilometer ausmachen. Darüber hinaus konnte ermittelt werden, dass die Hälfte aller Wege an Werktagen zu Freizeit-, Einkaufseinrichtungen bzw. private Erledigungen erfolgen. (Vgl. Land Niederösterreich. Verkehr und Technik. Verkehr in Zahlen. NÖ Mobilitätsanalyse URL)

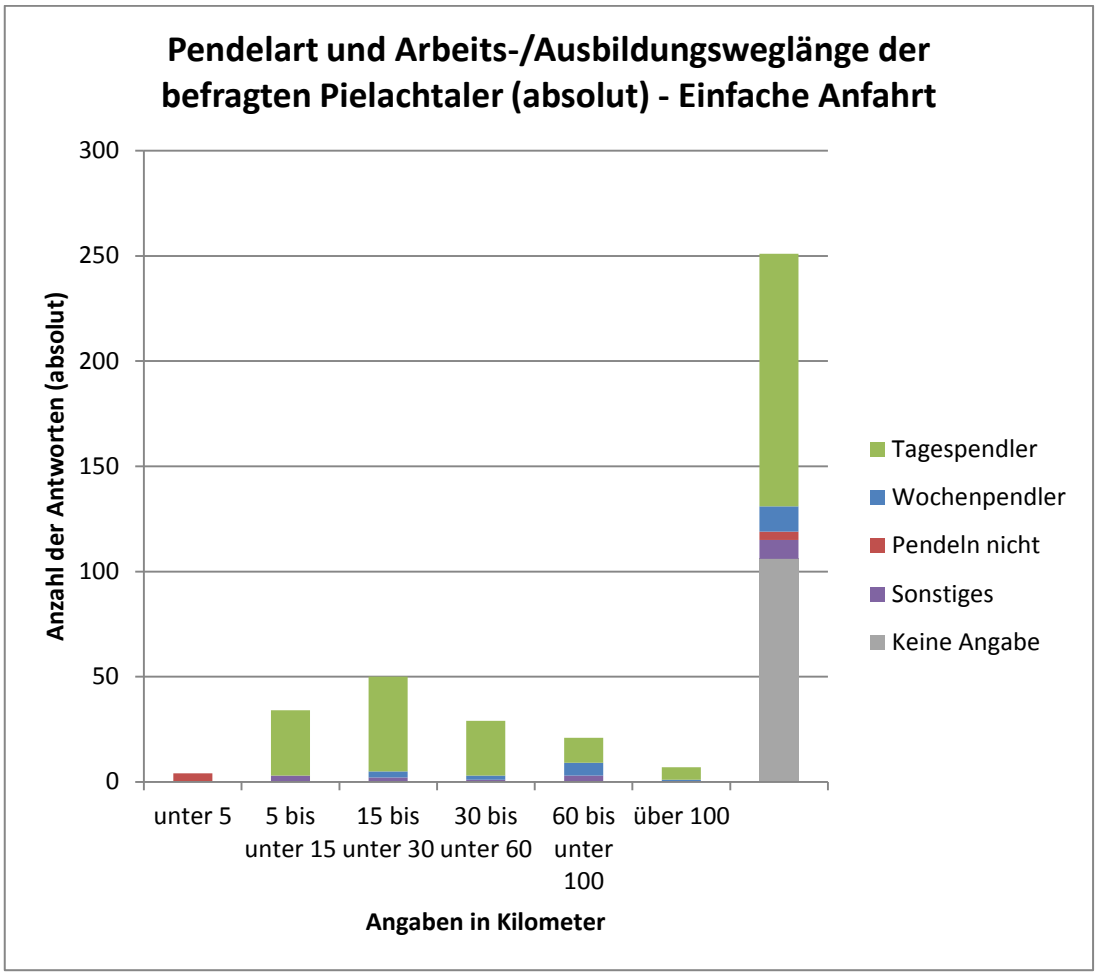

Abbildung 14: Wegelänge und Pendelhäufigkeit/-art der befragten Pielachtaler, eigene Darstellung

In den folgenden neun Säulendiagrammen (Abbildung 15 bis Abbildung 23) sind sowohl Binnen- (pendeln innerhalb der Kleinregion Pielachtal) als auch Auspendler (pendeln aus der Kleinregion Pielachtal hinaus) der befragten Pielachtaler angeführt. Jedes Diagramm steht für ein Verkehrsmittel und ist differenziert nach warmer und kalter Jahreszeit. Damit soll hervorgehen, inwieweit die Verkehrsmittelwahl von den Wetter- bzw. Witterungsbedingungen abhängig ist. Im Fragebogen waren im Rahmen der Fragestellung „Welche(s) Verkehrsmittel benutzen Sie für Ihre Fahrt zum Arbeits-/Ausbildungsplatz?“ Mehrfachnennungen möglich.

Das bedeutet, dass eine Person mehrere Angaben zu den Verkehrsmitteln anführen konnte. (Vgl. Várdai 2011: 112)

26 Binnenpendler gehen in der warmen Jahreszeit, 21 in der kalten Jahreszeit zu Fuß zu ihrem Arbeits-/Ausbildungsplatz. 12 Personen (Auspendler) haben angegeben in der warmen und 11 Auspendler in der kalten Jahreszeit zum Arbeits-/Ausbildungsplatz zu Fuß zu gehen. 63 befragte Pielachtaler haben keine Angaben angeführt.

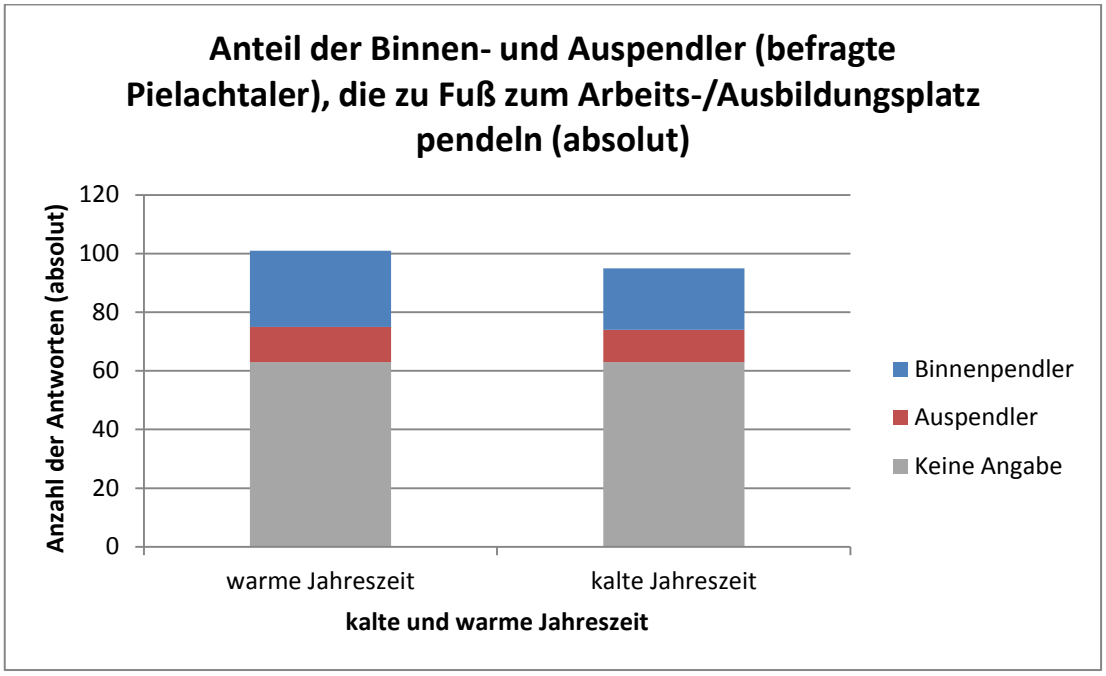

Abbildung 15: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die zu Fuß zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung

Mit dem Fahrrad fahren sowohl in der warmen (26) als auch kalten Jahreszeit (21) in etwa gleich viele Binnenpendler zu ihrer Arbeits-/Ausbildungsstätte. Ein weiterer Teil der befragten Pielachtaler, 12 Personen in der warmen und 11 Personen in der kalten Jahreszeit, pendelt aus der Kleinregion hinaus zum Arbeits-/Ausbildungsplatz. Wie auch im Zusammenhang von Abbildung 15 haben 63 befragte Pielachtaler hier keine Angaben abgegeben.

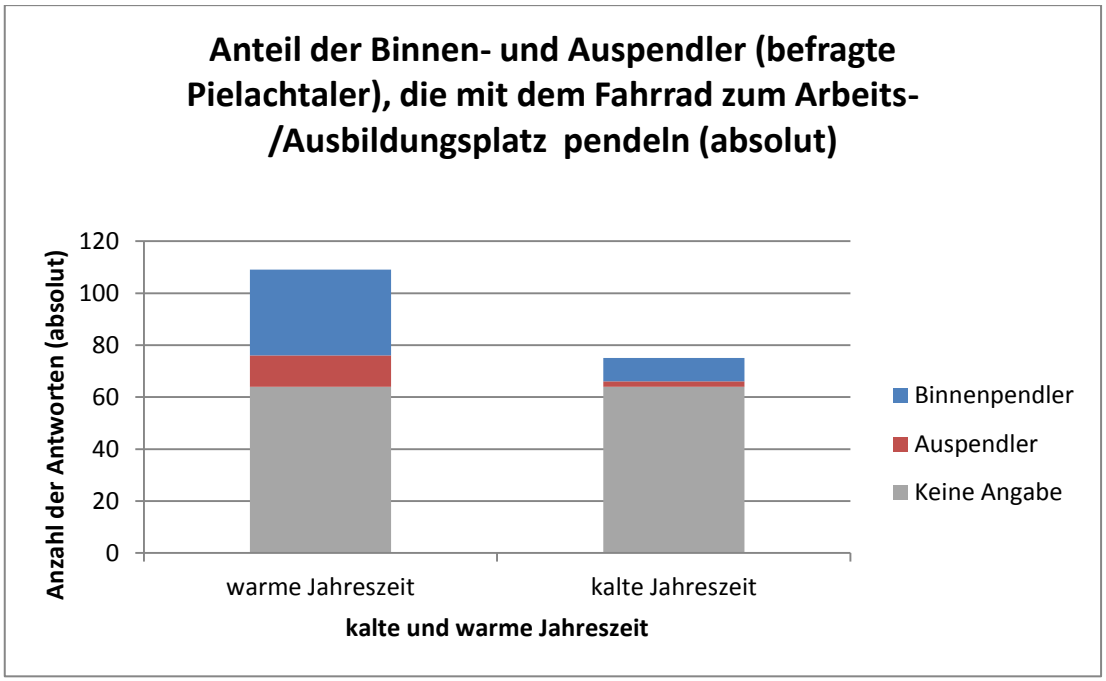

Abbildung 16: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit dem Fahrrad zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung

Im Zuge dieser Fragestellung („Welche(s) Verkehrsmittel benutzen Sie für Ihre Fahrt zum Arbeits-/Ausbildungsplatz?“) kann der Pkw/Kombi/Kleinbus die höchste Anwendung der befragten Pielachtaler verzeichnen. 36 Binnenpendler nutzen dieses Verkehrsmittel in der warmen Jahreszeit und in der kalten Jahreszeit 42. Dagegen pendeln in der warmen Jahreszeit 109 und in der kalten Jahreszeit 105 Personen aus der Kleinregion Pielachtal aus. 62 der befragten Pielachtaler haben für die warme und 63 für die kalte Jahreszeit kein Kreuz gesetzt.

Aus den Ergebnissen der niederösterreichischen Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2008 geht hervor, dass die Niederösterreicher werktäglich insgesamt ebenfalls vor allem den Pkw nutzen. 53% der Befragten fahren als Lenker eines Kfz, 16% gehen zu Fuß und 13% haben den ÖV als Verkehrsmittel angeführt. 11% haben angegeben MIV-Mitfahrer zu sein und ausschließlich 7% sind an Werktagen mit dem Fahrrad unterwegs. (Vgl. Land Niederösterreich. Verkehr und Technik. Verkehr in Zahlen. NÖ Mobilitätsanalyse URL)

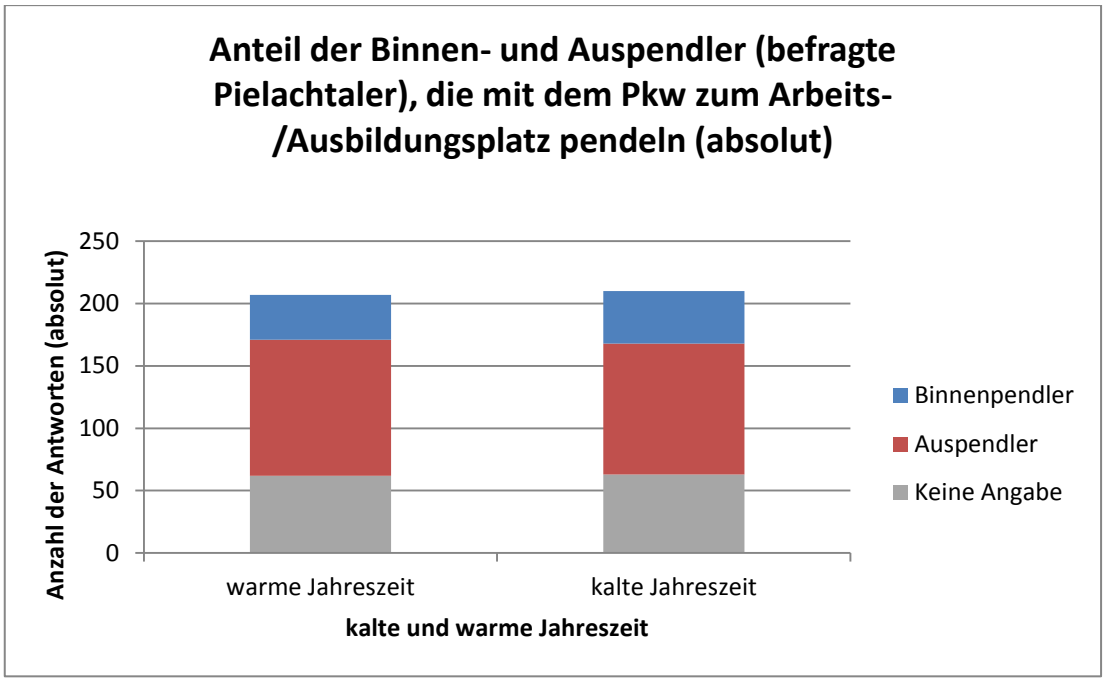

Abbildung 17: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit dem Pkw/Kombi/Kleinbus zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung

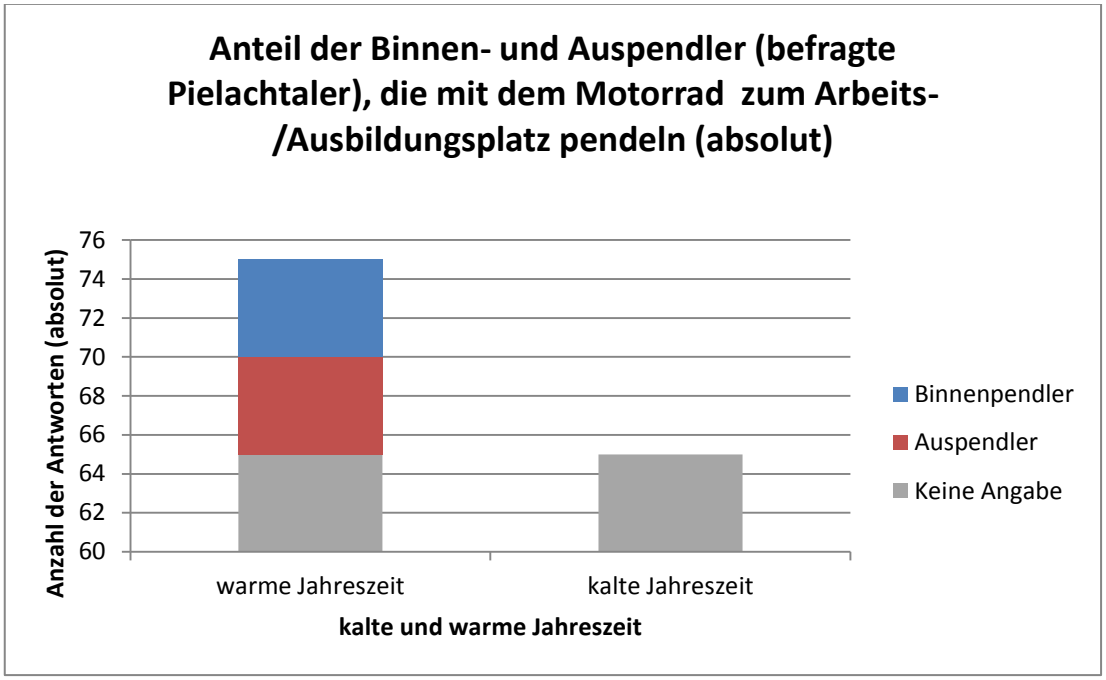

Abbildung 18: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit dem Motorrad zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung

Grundsätzlich sind sowohl das Motorrad als auch der Motorroller/Mofa wetterabhängige Fahrzeuge. Lediglich fünf Binnen- sowie fünf Auspendler fahren in der warmen Jahreszeit mit dem Motorrad zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz.

In der kalten Jahreszeit haben die befragten Pielachtaler angegeben, dass Motorrad gar nicht für den Arbeits-/Ausbildungsweg zu nutzen. Das Mofa kommt in der warmen Jahreszeit für einen Binnen- sowie für zwei Auspendler zur Anfahrt zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte in Frage. In der kalten Jahreszeit hat eine Person vermerkt, dass sie mit dem Mofa zur Arbeit bzw. Ausbildung fährt. 65 Personen haben sowohl Angaben zum Verkehrsmittel Motorrad als auch Mofa gemacht. Bei Regen bzw. Eis stellt das Fahren dieser Fahrzeuge eine erhöhte Gefahr dar. In der kalten Jahreszeit ist neben der vorherrschenden Kälte auch der Rollsplit auf der Fahrbahn eine Gefährdung, Beeinträchtigung. Wie es scheint könnte das die Erklärung für die geringe Anzahl der Antworten sein. Doch ist das der Grund, weshalb diese Verkehrsmittel so gering in Verwendung sind? Aus der Befragung und weiterführenden Recherche geht nicht hervor, wie viele Motorräder bzw. Motorroller etc. es insgesamt in der Kleinregion Pielachtal gibt (angemeldet sind).

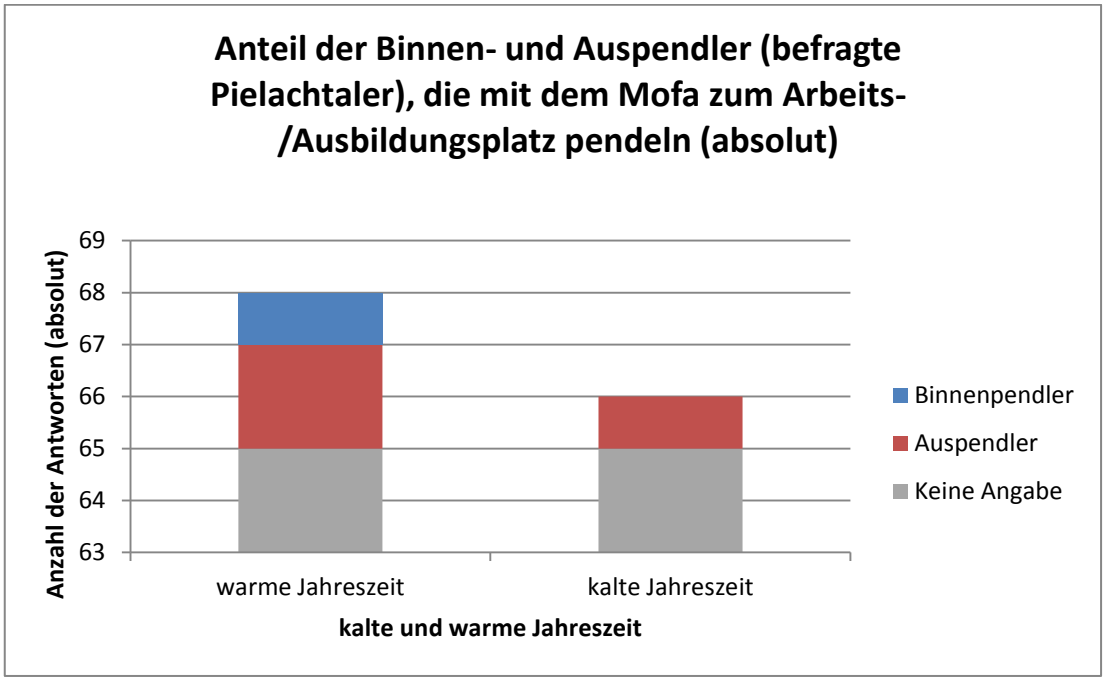

Abbildung 19: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die dem Mofa/Motorroller zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung

Anhand von Abbildung 20 ist dargestellt, dass überwiegend für Auspendler die Mariazellerbahn als Verkehrsmittel relevant ist. 21 Auspendler (9 Binnenpendler) in der warmen Jahreszeit stehen 20 Personen (9 Binnenpendler) in der kalten Jahreszeit gegenüber. Insgesamt haben 65 der befragten Pielachtaler diese Frage ausgefüllt. Im Vergleich zum Pkw scheinen diese Personenzahlen jedoch unbedeutend.

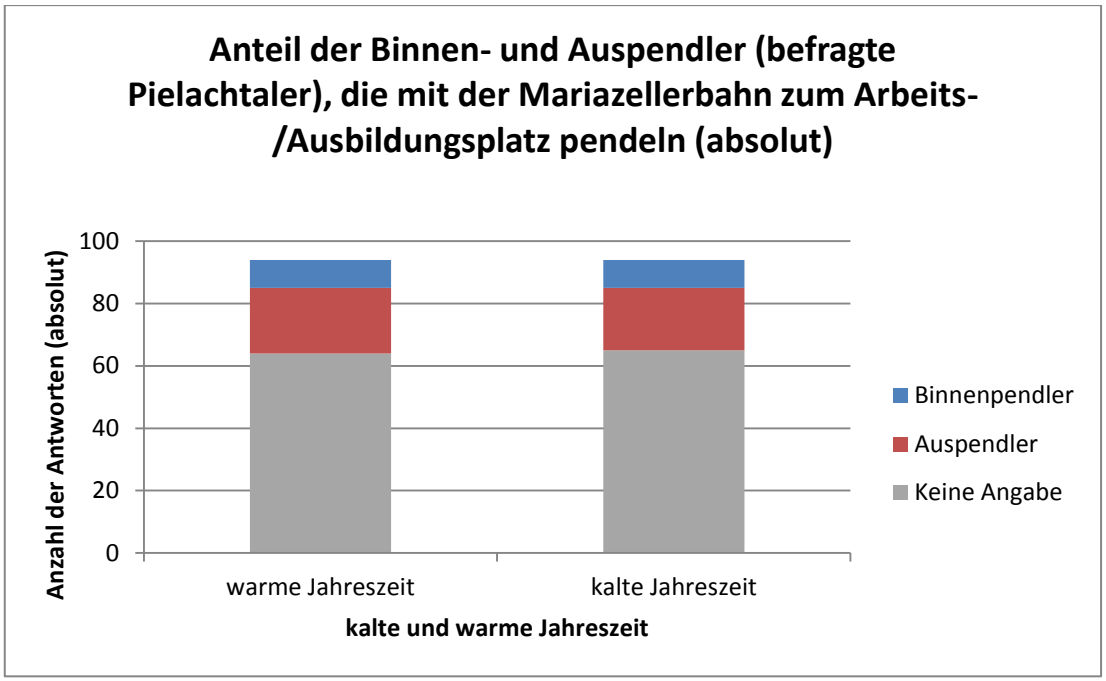

Abbildung 20: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit der Mariazellerbahn zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung

Zur Bewahrung der Vollständigkeit sind alle weiteren Verkehrsmittel, die im Fragebogen aufscheinen, angeführt, allerdings nicht einzeln inhaltlich erläutert. Es wird veranschaulicht, dass der Bus sowie die Schnellbahn kaum in Verwendung sind. Allerdings liegt das auch daran, dass es kaum bzw. gar keine Busverbindungen, lediglich Schienenersatzverkehr, in der Kleinregion Pielachtal gibt.

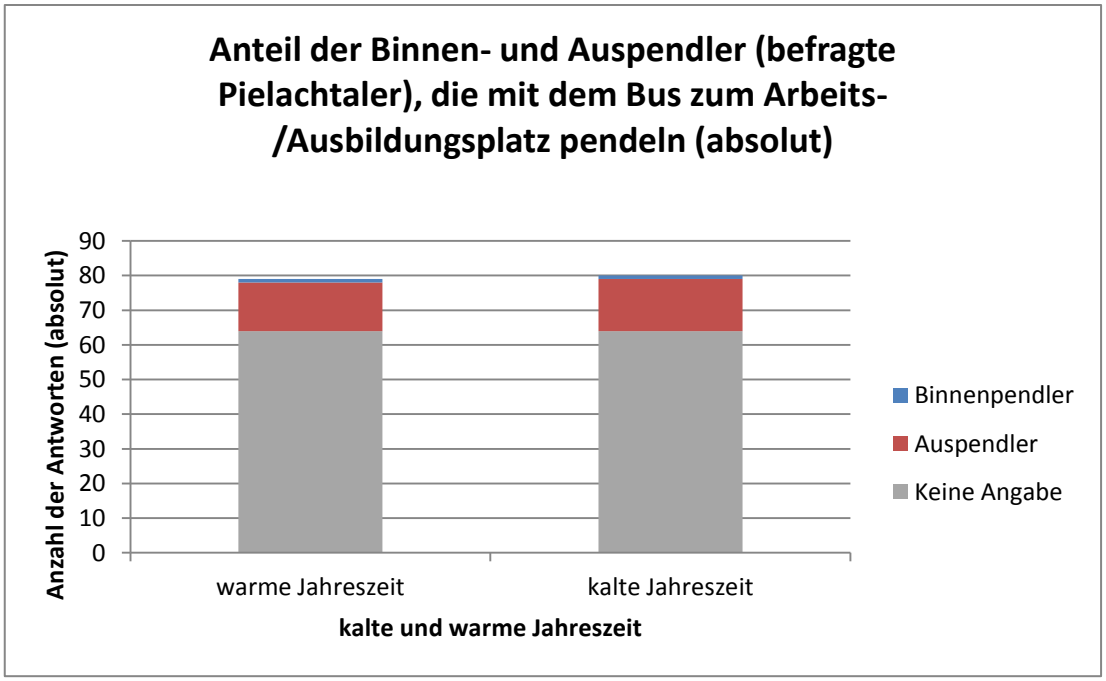

Abbildung 21: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit dem Bus zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung

22 der befragten Pielachtaler haben angegeben, dass sie ihren Arbeits-/Ausbildungsplatz in Wien und den Bezirken Lilienfeld, Melk, Tulln, Scheibbs und St. Pölten Land haben. Unter anderem aufgrund dessen hat dafür die Schnellbahn Berücksichtigung gefunden.

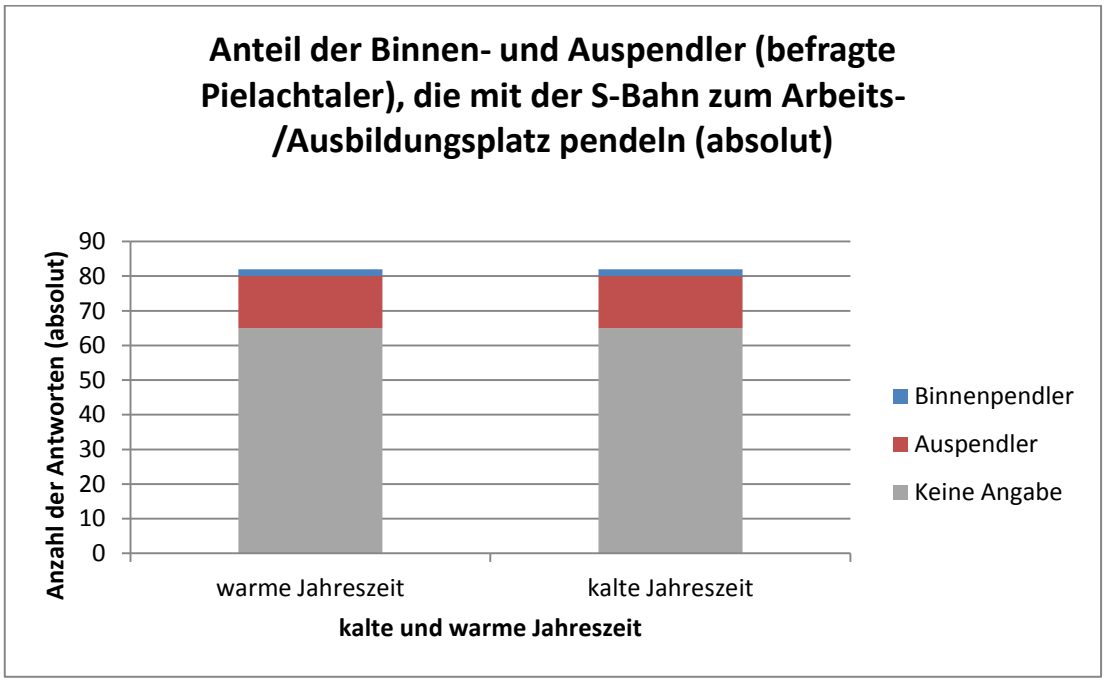

Abbildung 22: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit der Eisen-/Schnellbahn zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung

Ein Binnenpendler (in der kalten Jahreszeit: 2) sowie acht Auspendler (in der kalten Jahreszeit: 7) haben angegeben mit anderen Verkehrsmitteln, in der warmen Jahreszeit, zum Arbeits-/Ausbildungsplatz zu fahren (Abbildung 23). Insgesamt haben 67 Personen diese Frage beantwortet. Allerdings ist dabei nicht festzustellen, um welche Verkehrsmittel es sich an dieser Stelle handelt.

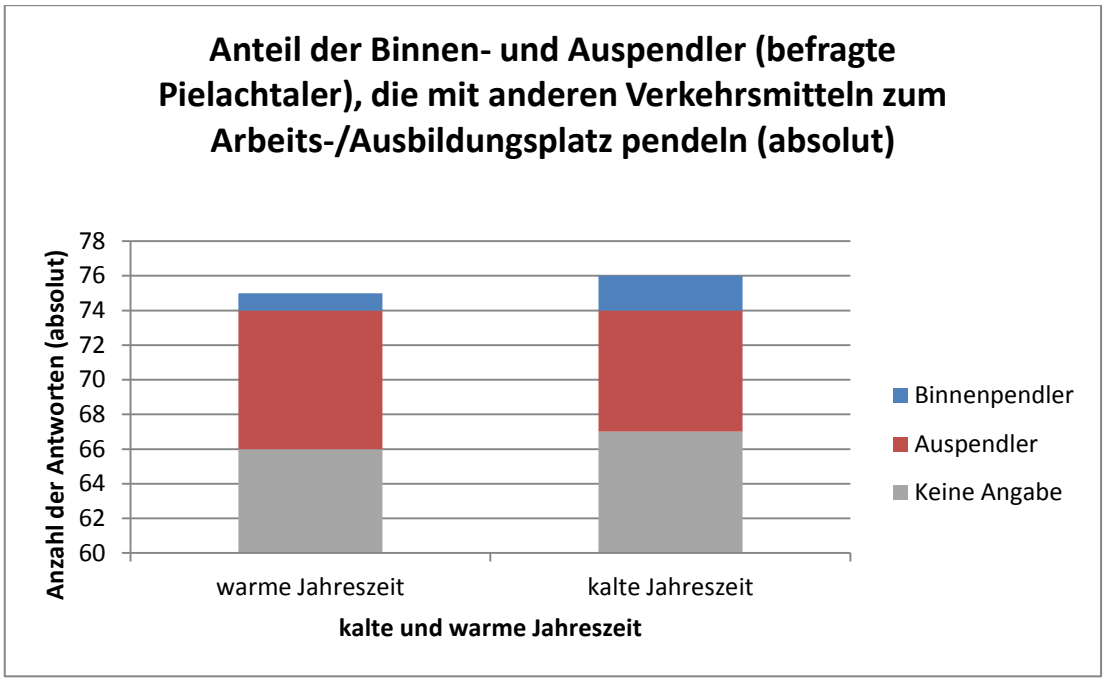

Abbildung 23: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit einem anderen Verkehrsmittel zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung

Zusammenfassend sind die meisten der Befragten zu ihrer Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte mit dem Pkw unterwegs. Dabei geht nicht hervor, ob sie in Fahrgemeinschaften, als Beifahrer oder alleine als Pkw-Lenker unterwegs sind.

Zum besseren Verständnis ist in Abbildung 24 die Fragestellung des Fragebogens angeführt. Die meisten der befragten Pielachtaler haben die Frage „Wofür und wie oft nutzen Sie die öffentlichen Verkehrsmittel“ nicht beantwortet. Durchschnittlich haben rund 200 Personen diese Frage, mit den Unterpunkten, nicht ausgefüllt. Überwiegend gaben die befragten Pielachtaler an „Gar nicht“ mit den öffentlichen Verkehrsmitteln die genannten Wegezwecke aufzusuchen. Nur wenige nutzen täglich die öffentlichen Verkehrsmittel zum Erreichen ihrer Arbeit-/Ausbildungsstätte. 35 Personen der befragten Pielachtaler fahren in unregelmäßigen Abständen mit den Öffis zu Freizeitaktivitäten.

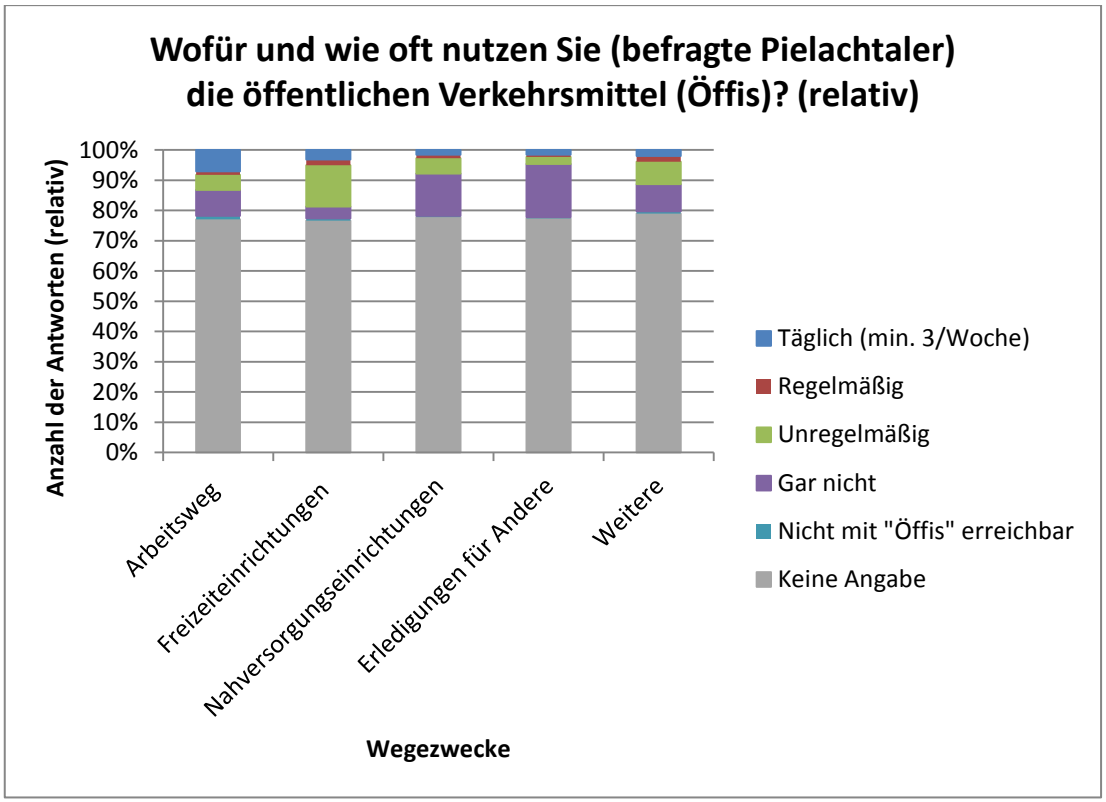

Abbildung 24: Wegezweck und Häufigkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, eigene Darstellung

Anhand von Abbildung 25 zeigt sich, dass 164, der 189 befragten Pielachtaler (ausgeschlossen jener, die diese Frage nicht beantwortet haben), keine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr besitzen. Das lässt sich auch anhand der geringen Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, wie zuvor dargestellt, erkennen. Der niederösterreichischen Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2008 zufolge verfügte zum damaligen Zeitpunkt nur jeder fünfte Niederösterreicher über eine Zeitkarte für den ÖV. (Vgl. Land Niederösterreich. Verkehr und Technik. Verkehr in Zahlen. NÖ Mobilitätsanalyse URL)

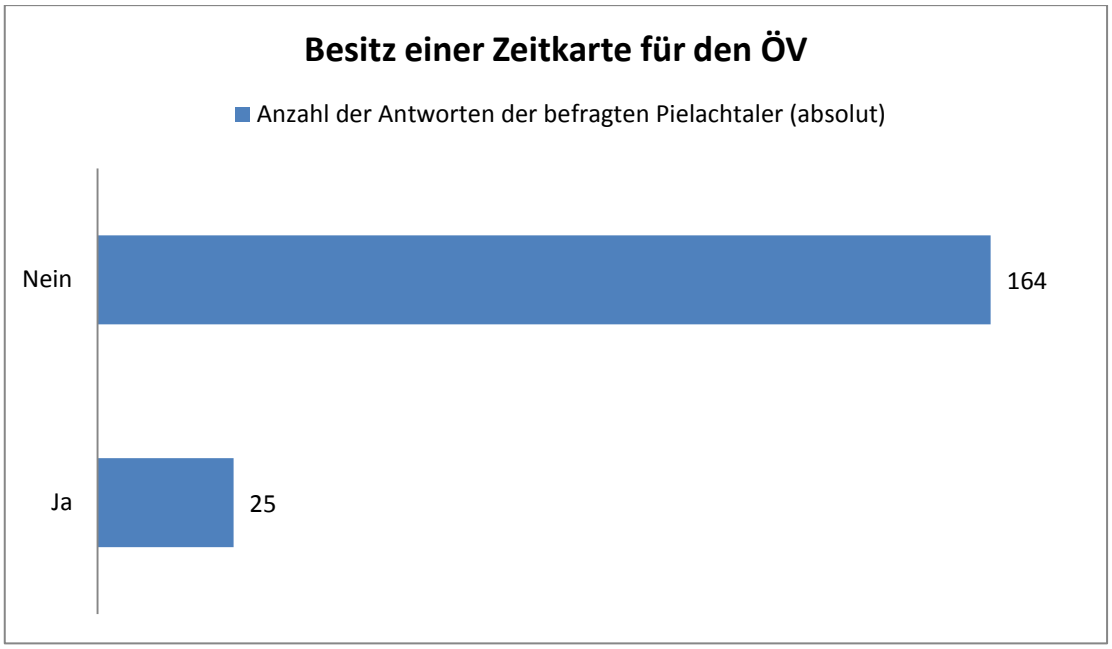

Abbildung 25: Zeitkartenbesitz für öffentliche Verkehrsmittel, eigene Darstellung

189 befragte Personen aus einer Gemeinde der Kleinregion Pielachtal haben diese Frage, Abbildung 26, beantwortet (56 haben diese Frage nicht beantwortet). Bei Gegenüberstellung des Zeitkartebesitzes und Nutzung der Öffis ist zu sehen, dass im Vergleich zur Nutzung der Öffis (63 Öffis-Fahrer), wenige Personen über eine Zeitkarte verfügen (25 Personen besitzen eine Zeitkarte). Grundsätzlich überwiegt der Anteil jener, die die Öffis nicht nutzen mit 126 Personen. Fraglich bleibt, weshalb vier Personen eine Zeitkarte besitzen, obwohl sie angeben haben, den ÖV nicht in Anspruch zu nehmen.

Wie in Abbildung 14 ergibt sich im Zuge einer Kreuztabelle mit den Variablen Zeitkartenbesitz und Nutzung der Öffis (aller befragten Pielachtaler) eine hohe Signifikanz. Das Ergebnis des Chi-Quadrats ist kleiner als 0,05 und damit hoch signifikant. Weitere Prüfungen sind an dieser Stelle nicht erfolgt.

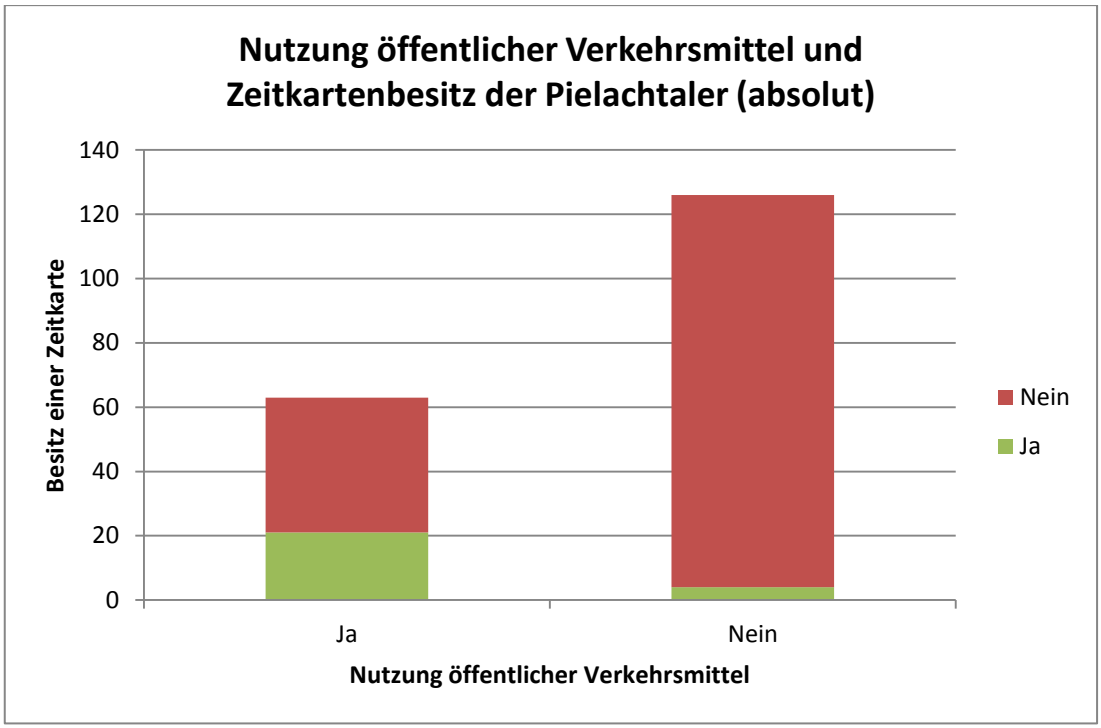

Abbildung 26: Gegenüberstellung Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und Zeitkartenbesitz, eigene Darstellung

Informationsstatus und Bereitschaft zu alternativen, umweltfreundlichen Mobilitätsformen

Abbildung 27 stellt das Ergebnis zur Fragestellung: „Halten Sie Carsharing im Pielachtal für eine zweckmäßige, alternative Form der Fortbewegung?“ dar. 63 (befragte) Pielachtaler haben diese Frage nicht beantwortet. 106 Personen sind der Ansicht, dass Carsharing eine umweltfreundliche, alternative Mobilitätsform sein könnte und 82 sind gegensätzlicher Meinung.

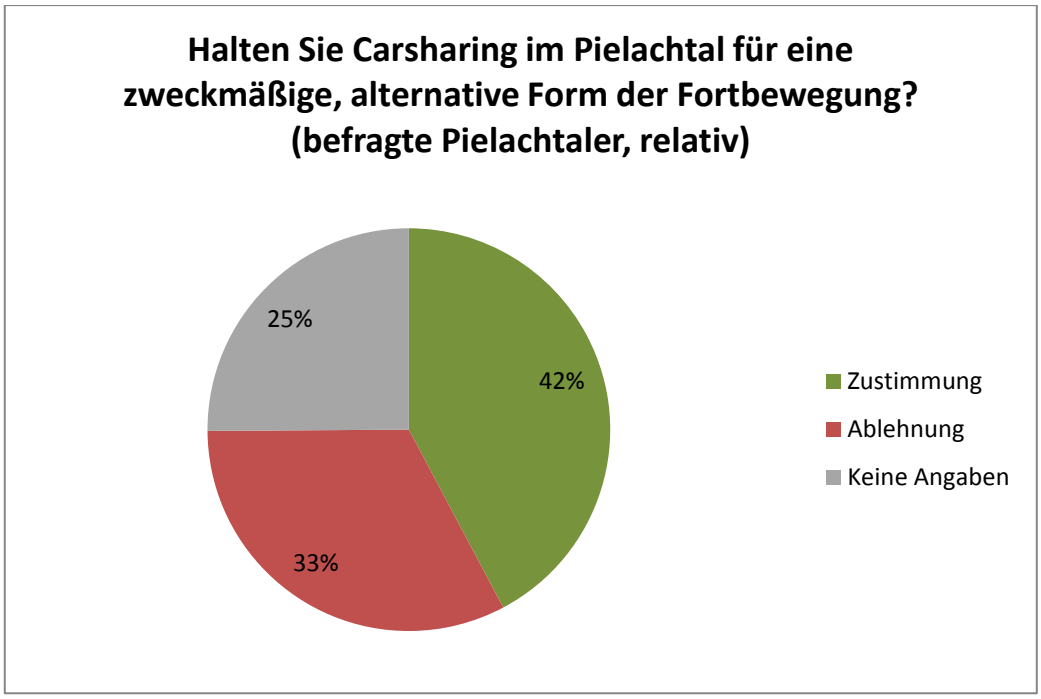

Abbildung 27: Einstellung der befragten Pielachtaler zu Carsharing, eigene Darstellung

Jene Personen, die **Carsharing zugestimmt** haben, haben vorwiegend die Einsparung der Tankkosten und CO_2-Emissionen als Argumentationspunkte genannt. Darüber hinaus können auch Personen, die keinen Führerschein bzw. kein eigenes Kfz besitzen, diese Mitfahrgelegenheit in Anspruch nehmen. Unter den Befragten haben einige Personen angegeben, dass es sich bei ihrem Fahrzeug um ein „Stehzeug" handelt, das kaum in Verwendung ist. Gerade dafür bietet sich unter anderem eine effiziente, gemeinschaftliche Nutzung an. Einige von ihnen haben zusätzlich zu den finanziellen Vorteilen, den sozialen Aspekt hervorgehoben: „Menschen mit gleichen bzw. ähnlichen Bedürfnissen" (z.B. gleicher Arbeits-/Ausbildungsort, ähnliche Arbeitszeiten), mehr Kommunikation und Steigerung des „Gemeinschaftsgefühls" und der „Hilfsbereitschaft". Daneben spielt für viele der befragten Pielachtaler der Energie- und Umweltgedanke eine Rolle, das Verkehrsaufkommen kann reduziert werden und insbesondere auf der B39 eine Entlastung bedeuten.

Die befragten Pielachtaler fahren teilweise schon in Fahrgemeinschaften zu ihrem Arbeits-/Ausbildungsplatz, innerhalb der eigenen Familie bzw. in Abstimmung mit Arbeitskollegen.

Argumente, die **gegen Carsharing** sprechen sind insbesondere:

„Auf dem Land benötigt jeder Haushalt einen eigenen Pkw, um flexibel zu sein", „als Mutter mit Kindern erweist sich diese Mobilitätsform als kompliziert und fast unmöglich" und „Carsharing ist derzeit nur im urbanen Raum denkbar". Zahlreich ist angeführt worden, dass aufgrund der Beschäftigung und der Lage des Wohnortes Flexibilität und somit ein eigenes Kfz unabdingbar seien.

Ein Grund für den Verzicht auf öffentliche Verkehrsmittel scheint die Taktung, das langsame Vorankommen sowie das mangelnde Angebot öffentlicher Mobilitätsangebote. Zunehmend seien auch die Arbeitszeiten und Arbeitsorte zu verschieden bzw. der Handlungsspielraum eingeschränkt: nach der Arbeit/Ausbildung zum Einkaufen bzw. Freizeiteinrichtungen. Unter den 82 Personen, die Carsharing abgelehnt haben, sind auch einige Pielachtaler, denen die Begrifflichkeit Carsharing noch unbekannt ist. Im Hinblick auf die Ergebnisse zeigt sich Potenzial und Akzeptanz für neue Mobilitätsformen.

70 der befragten Pielachtaler haben die Frage, hinsichtlich des Informationsstands zu E-Mobilität, nicht ausgefüllt. 61 haben sich bereits aktiv mit dem Thema auseinander gesetzt; 93 haben schon einmal davon gehört; 8 interessieren sich nicht für dieses Thema und 19 haben sich noch nicht über E-Mobilität informiert.

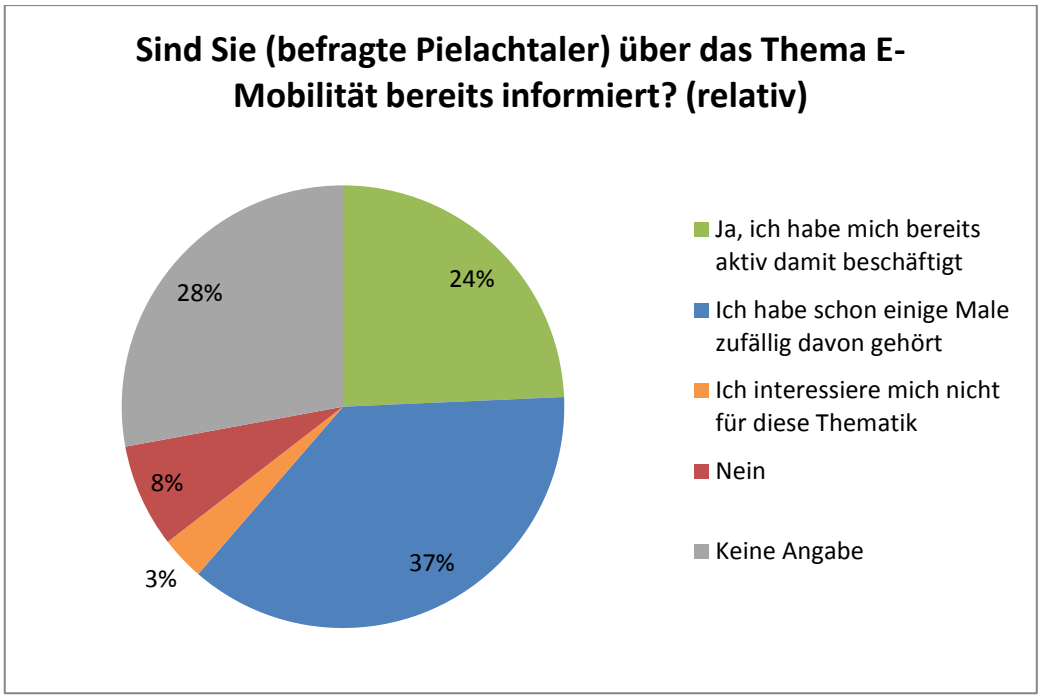

Abbildung 28: Informationsstand der befragten Pielachtaler zu E-Mobilität, eigene Darstellung

70 der befragten Pielachtaler erwarten sich mehr Informationen zum Themenbereich E-Mobilität. 80 weitere sind der Ansicht, dass die bisherigen Informationen ausreichen. 20 der befragten Pielachtaler wussten zum Zeitpunkt der Beantwortung des Fragebogens nicht, ob sie sich mehr Informationen zum Thema E-Mobilität wünschen. 11 Personen (befragte Pielachtaler) haben klar angeführt, dass sie sich nicht für dieses Thema interessieren. 70 Personen haben diese Frage nicht beantwortet.

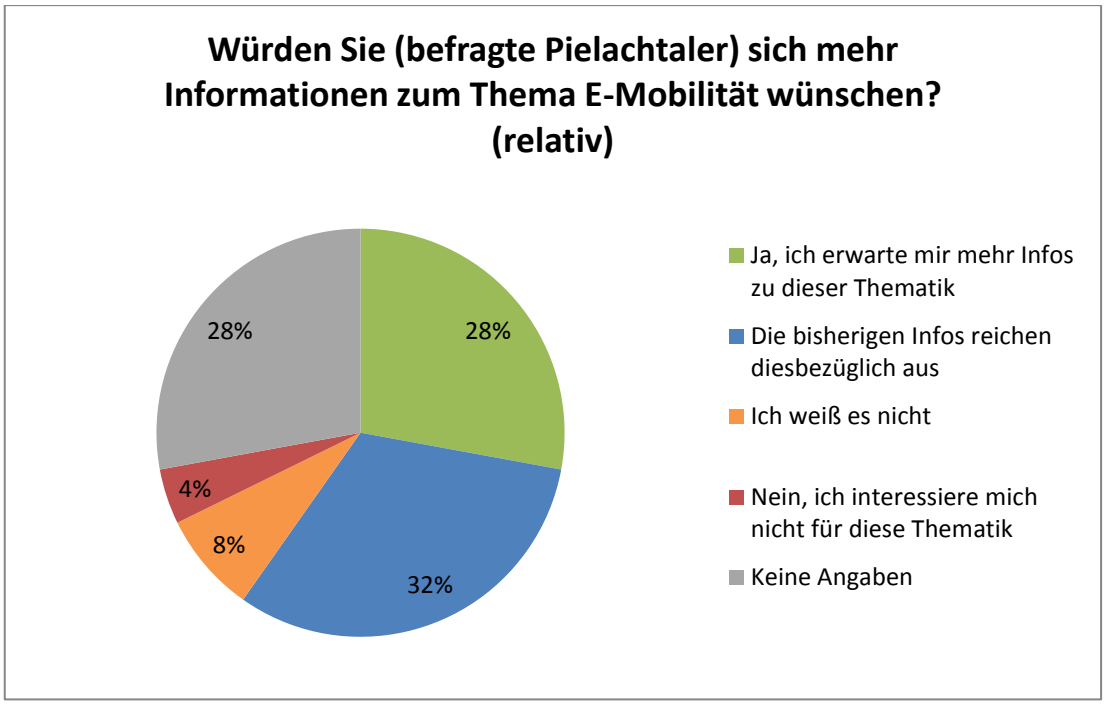

Abbildung 29: Wunsch/Bedarf der befragten Pielachtaler nach weiteren Informationen zu E-Mobilität, eigene Darstellung

70 Personen haben die Frage (Abbildung 30), ob sie sich ein E-Fahrzeug anschaffen würden nicht ausgefüllt. Eine Person besitzt bereits ein E-Fahrzeug und 50 befragte Pielachtaler können sich den Erwerb durchaus vorstellen. 73 Personen haben angegeben, dass eine Anschaffung nur dann vorstellbar ist, wenn das E-Fahrzeug genauso teuer ist, wie ein herkömmliches Fahrzeug. Kein diesbezügliches Interesse weisen 22 befragte Pielachtaler auf. 35 Personen haben sich über eine Anschaffung noch keine Gedanken gemacht.

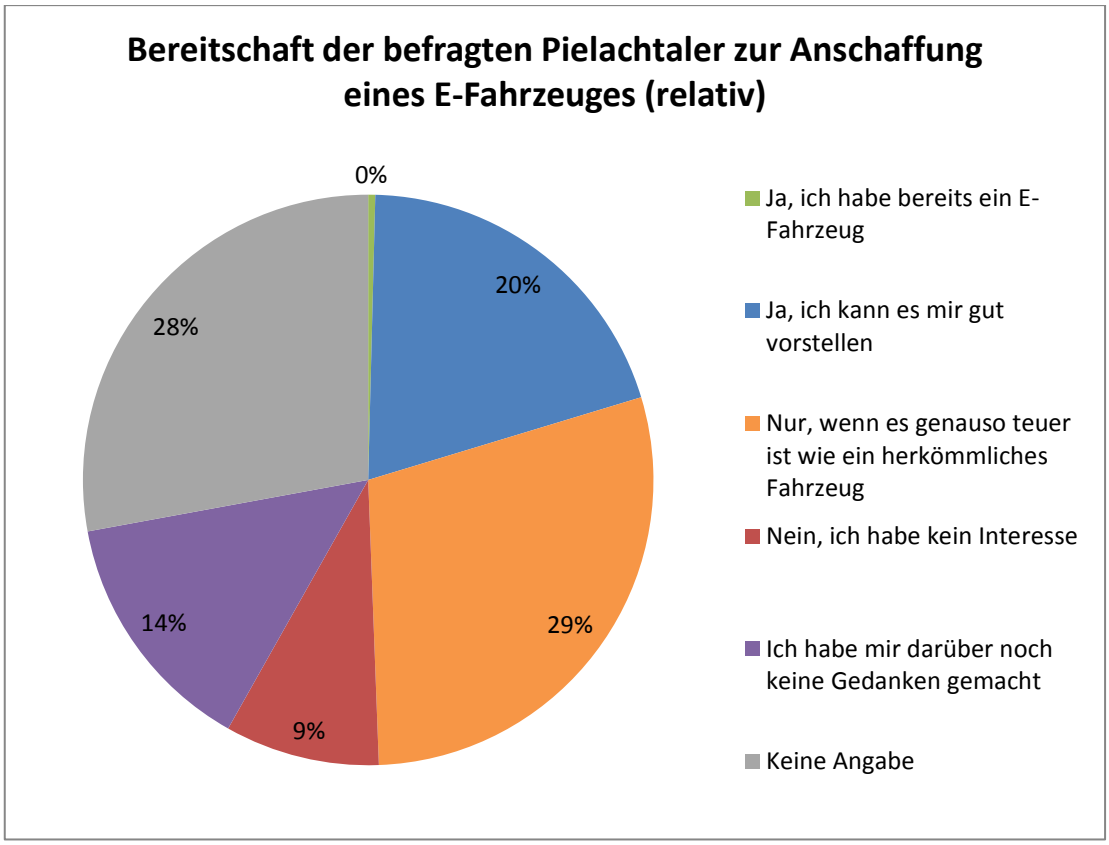

Abbildung 30: Bereitschaft der befragten Pielachtaler zur Anschaffung eines E-Fahrzeuges, eigene Darstellung

In Summe haben 55 befragte Pielachtaler angekreuzt, dass ihre Heimatgemeinde ausreichend Informationen im Hinblick auf alternative Mobilitätsformen gibt (Abbildung 31). Dagegen sind 42 entgegengesetzter Meinung. 84 befragte Pielachtaler haben folgende Antwortmöglichkeit ausgefüllt: „weiß ich nicht“. 70 Personen haben diese Frage nicht beantwortet.

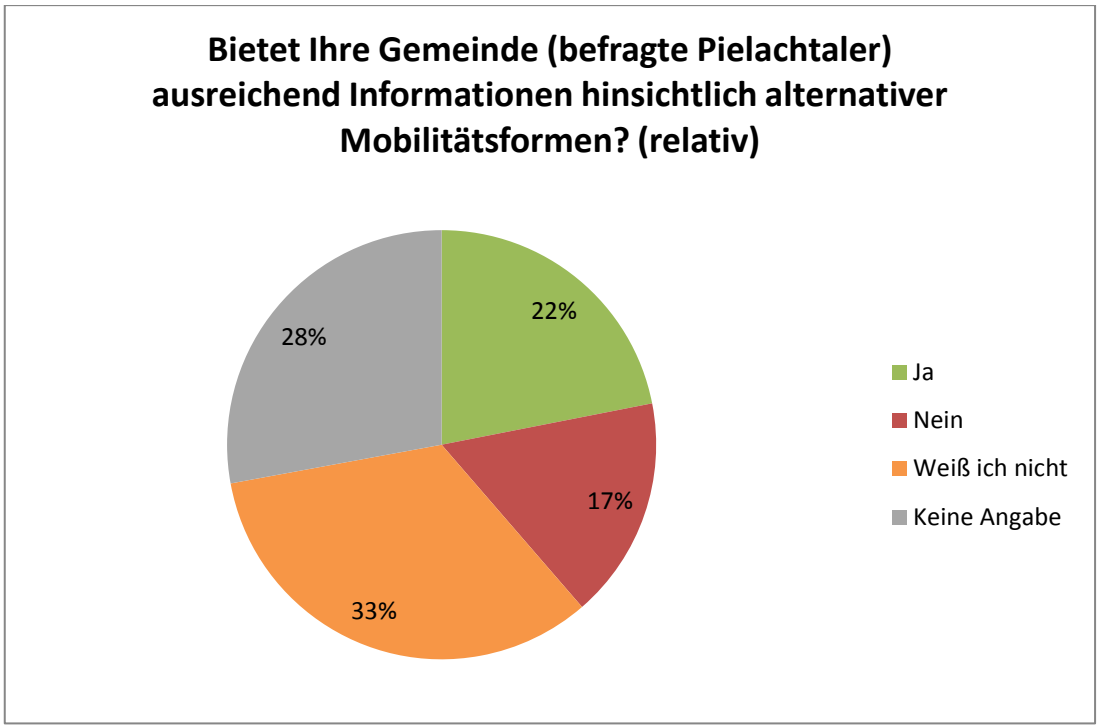

Abbildung 31: Bietet Gemeinde bereits ausreichend Infos bzgl. alternativer Mobilitätsformen, eigene Darstellung

71 Personen haben diese Frage, Abbildung 32, nicht beantwortet. Nach Angaben von 38 befragten Pielachtalern bieten ihre Unternehmen ausreichend Informationen bzgl. umweltfreundlicher Mobilitätsformen. 20 Personen haben diese Frage verneint, würden Informationen in diesem Bereich aber sehr begrüßen. 35 befragte Pielachtaler sehen diesbezüglich keine Notwendigkeit („Nein, es besteht kein Bedarf“). 11 Personen haben „Sonstiges“ und 76 „Nicht zutreffend“ angekreuzt.

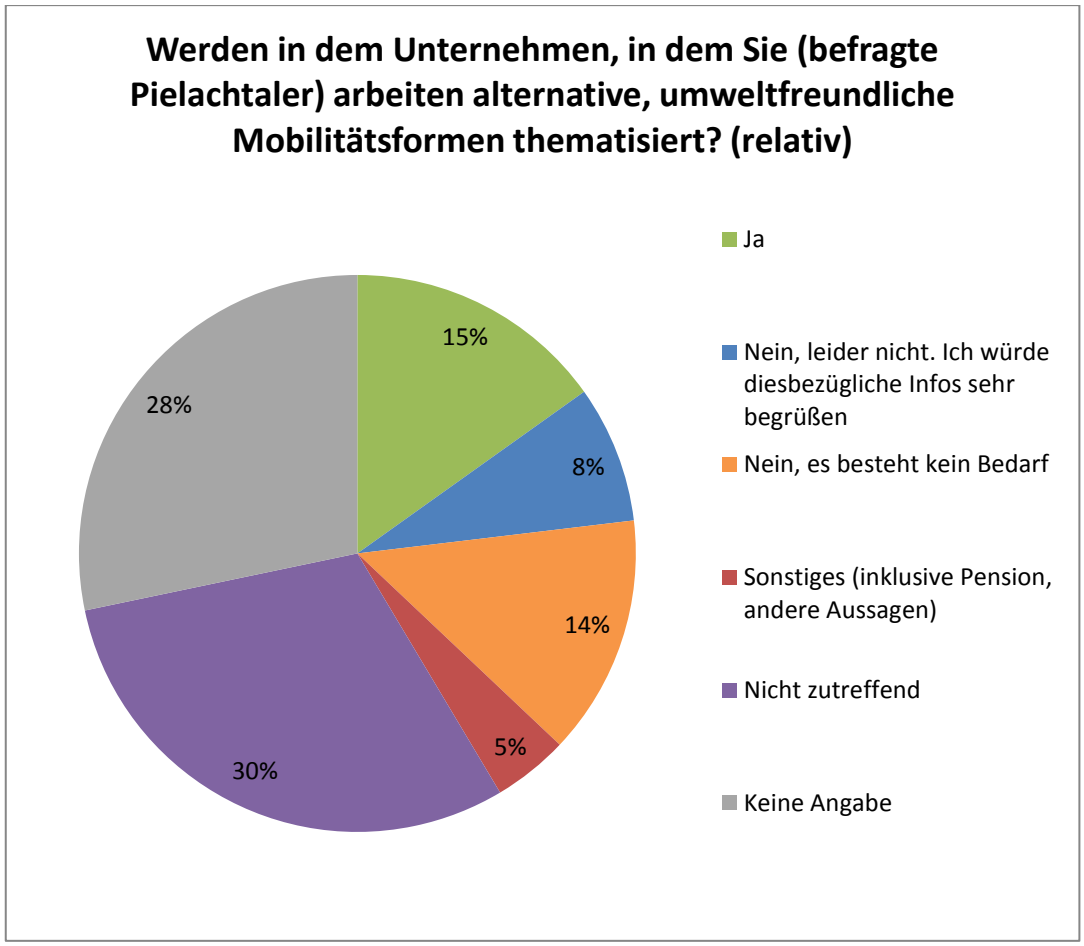

Abbildung 32: Thematisierung alternativer und umweltfreundlicher Mobilitätsformen in Unternehmen, eigene Darstellung

9.6. Bewertung der empirischen Ergebnisse

„Während der Ergebnisteil die Befunde vollständig berichtet und objektiv interpretiert, erhält der Verfasser im Diskussionsteil die Gelegenheit, die Ergebnisse aus persönlicher Sicht zu kommentieren“ (BORTZ und DÖRING 1995: 89). Unter Berücksichtigung der Einwohnerzahl der Kleinregion Pielachtal ist ein Rücklauf von einem Prozent erzielt worden. Zielgruppe waren erwerbstätige Bewohner der Kleinregion Pielachtal. Es kann nicht garantiert werden, dass die befragten Pielachtaler die Einstellungen und Merkmalsausprägungen der Zielpopulation der Kleinregion vertreten. Dafür hätte eine Zufallsstichprobe aus der Grundgesamtheit, nach Kriterien der Repräsentativität, gezogen werden müssen (vgl. FLICK 2009: 23). Die Grundgesamtheit der Internetnutzer und Personen, die den Fragebogen in den Gemeindeämtern ausgefüllt haben, entspricht nicht der Zielpopulation der kleinregionalen Bevölkerung („Coverage-Error“). (Vgl. DIEKMANN 2008: 521, 529) Unklar ist, ob es sich bei den befragten Personen um jene handelt, die grundsätzlich an Befragungen teilnehmen bzw. im Themenfeld der Befragung bereits aktiv sind.

Nach Einschätzung von DIEKMANN (2008: 430ff) und FLICK (2009: 23) sind Repräsentativstichproben für die Prüfung allgemeiner Hypothesen größtenteils nicht erforderlich. Schlussfolgerungen für die gesamte Bevölkerung der Kleinregion Pielachtal sind unzulässig.

Generell sind einige Fragebögen unvollständig ausgefüllt worden, die trotz allem teilweise in die Auswertung eingeflossen sind. Offenbar haben einzelne Fragen nicht ausreichend Antwortmöglichkeiten geboten bzw. wäre an einigen Stellen ein offenes Antwortformat zielführender gewesen. Am Beispiel der Frage nach dem Arbeitsort sind Personen, die außerhalb des erwerbsfähigen Alters sind, aber auch Arbeitssuchende unberücksichtigt geblieben. Daher haben Personen Fragen in Bezug auf ihren Arbeits-/Ausbildungsort nicht beantwortet. Trotzdem tragen die unvollständig ausgefüllten Fragebögen zum Ergebnis bei.

200 Personen haben angeführt, in einer der Gemeinden der Kleinregion Pielachtal zu wohnen. Im Vergleich zum analogen Fragebogen überwiegt der Anteil der Beantwortung der Online-Variante. Die Bürgerbefragung fokussiert vorwiegend das regionale Pendlerverhalten. Zentral ist, ob, wohin und mit welchem Fortbewegungsmittel die Erwerbstätigen des Pielachtals pendeln. Im Gegensatz zur Pendlerstatistik der Arbeiterkammer Niederösterreich (2010), siehe dazu Kapitel 3.2 „Räumliche Mobilität“, sind auch jene Pendler ermittelt worden, die zwischen den Gemeinden der Kleinregion Pielachtal pendeln. GIFFINGER, KRAMAR und SUITNER (2011) machen darauf aufmerksam, dass „Bei der Analyse regionaler Pendlerbeziehungen […] immer bedacht werden [Anm.: muss], dass Pendlerströme nicht nur zwischen Gemeinden innerhalb der Region bestehen, sondern auch solche, die von Gemeinden in der Region zu Gemeinden außerhalb der Region führen. Folglich sind nicht nur die Ein- und Auspendler innerhalb der Untersuchungsregion, sondern auch aus der näheren Umgebung zu berücksichtigen.“ Im Rahmen der Bürgerbefragung konnte festgestellt werden, in welche Gemeinden, zusammengefasst in Bezirke, die befragten Pielachtaler, außerhalb der Kleinregion Pielachtal, zu ihrem Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln. Neben Wien zählen zu den Bezirken insbesondere die Landeshauptstadt St. Pölten, Lilienfeld, Melk, Scheibbs und Tulln.

Die Ergebnisse veranschaulichen die Trends ländlicher Räume in vielerlei Hinsicht: Vorrangige Nutzung des Kfz, geringe Benützung des ÖV aufgrund des vergleichsweise geringfügigen ÖV-Angebots und hohe Pendlerströme. Über 70 Prozent der befragten Pielachtaler haben die Frage nach dem Besitz eines Kfz-Führerscheins bejaht. Knapp 70 Prozent von ihnen besitzen mindestens ein Kfz.

Aus den Ergebnissen resultiert, dass Auspendler, die aus der Kleinregion Pielachtal hinaus zu ihrem Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, mehrheitlich, unabhängig von warmer und kalter Jahreszeit, mit einem Kfz unterwegs sind, zulasten der Umwelt, der eigenen körperlichen Vitalität und Emissionen wie Immissionen verursachen. Im Vergleich dazu kommt der Mariazellerbahn wenig Bedeutung als öffentliches Verkehrsmittel zu. Aus den Antworten der befragten Pielachtaler ist lediglich hervorgegangen, dass mehr Aus- als Binnenpendler die Mariazellerbahn zur Fahrt zum Arbeits-/Ausbildungsplatz in Anspruch nehmen. Der Mariazellerbahn wird heute noch vorwiegend touristisches Potenzial zugeschrieben, als öffentliches Verkehrsmittel wird sie dagegen hauptsächlich nur im Schülerverkehr wahrgenommen.

Aus den Antworten geht darüber hinaus hervor, dass die befragten Pielachtaler offen und aufgeschlossen für neue Mobilitätsformen sind, sofern diese keinen Kostenanstieg und Flexibilitätseinschränkung bedeuten. 106 von 257 retournierten Fragebögen beinhalten Zustimmungen zu Carsharing, der gemeinschaftlichen Nutzung eines Fahrzeuges. Im Gegensatz dazu sind 82 Personen gegen diese Art der Fortbewegung. Das Thema E-Mobilität spielt keine unwesentliche Rolle. 61 der befragten Pielachtaler haben angegeben, sich bereits aktiv mit der Thematik auseinandergesetzt zu haben. 93 Personen haben bereits von E-Mobilität gehört und im Vergleich dazu wollen acht Pielachtaler davon nichts wissen. Des Weiteren kann sich die Mehrheit der befragten Pielachtaler vorstellen, bei Kostengleichheit mit einem herkömmlichen Fahrzeug, ein E-Fahrzeug zu erwerben.

Nach Einschätzung der befragten Pielachtaler kommunizieren lokale und überregionale Unternehmen bereits die Notwendigkeit und Bedeutung neuer Mobilitätsformen. Allen befragten Unternehmen[44], siehe Interviews im Anhang, ist das Thema umweltfreundliche und energieeffiziente Produktion schon seit längerem ein Anliegen. Regenerative Energieträger sind dabei vollständig bzw. teilweise für die Wärme- und Stromerzeugung in Verwendung. Im Großen und Ganzen wird Biomasse, in Form von beispielsweise Holzabfällen, zur Energiegewinnung genutzt. Betriebsinterne Fuhrparks sowie der Fahrzeugbestand basieren allerdings noch auf fossilen Antriebstechniken. Nach Ansicht der Interviewpartner sind die (Transport-)Entfernungen für den Einsatz von E-Fahrzeugen gegenwärtig aufgrund der hohen Distanzen ungeeignet. Herkömmliche Fahrzeuge, mit fossilem Antrieb, sind aus Kostengründen nach wie vor attraktiver. Die Betriebe Steinschalerhof, Gansch Möbel und Styx besitzen bereits E-Fahrzeuge sowie E-Tankstellen.

[44] Interviews mit folgenden Betrieben: Steinschalerhof/-dörfl (Rabenstein und Frankenfels), die Firma Trepka (Ober-Grafendorf), Gansch Möbel (Kirchberg/Pielach), WK-Fensterfertigung (Loich) und Styx (Ober-Grafendorf).

Trotz der Nähe zu den jeweiligen Haltestellen der Mariazellerbahn spielt die Bahn nach Beurteilung der Betriebe keine Rolle für den Pendlerverkehr. Die Mariazellerbahn wird als unzuverlässig, langsam und selten getaktet bezeichnet. Es bleibt die Frage offen, ob und inwieweit das Bewusstsein der Geschäftsführungen der befragten Unternehmen ebenso bei den Mitarbeitern und Partnern aus der Kleinregion und außerhalb existiert.

Die Ergebnisse, die im Rahmen der Bürger- und Betriebsbefragung herausgekommen sind, betreffen die gesamte Kleinregion und können für weitere Projekte und Initiativen Impulse geben. Mit neuem Erkenntnisstand könnte im Falle einer weiteren Untersuchung bzw. Befragung des Mobilitätsverhaltens Fragen nach der Erwerbstätigkeit, der Berufsart, des Beschäftigungsgrads, die genaue Kilometeranzahl zum Arbeits-/Ausbildungsplatz (einfacher Weg) etc. verstärkt Berücksichtigung finden. In diesem Zusammenhang könnte beispielsweise ebenso das Motiv für die vorwiegende Nutzung des Pkw ermittelt werden. Darüber hinaus könnte eine weitere Befragung, gegebenenfalls in Anlehnung an diesen Fragebogen, in einem anderen Rahmen bzw. Format von Vorteil sein und repräsentativere Ergebnisse hervorbringen.

10. Zusammenfassung und Fazit

„Regionen, die bloß auf einzelne Akteursgruppen und Aktivitäten setzen und dabei wenig verbundene Strategien und Instrumente verwenden, werden zu den Verlierern gehören“ (SCHEER, in: BAUER-WOLF, PAYER und SCHEER 2008: 3f). Gegebenheiten ländlicher Räume sind verschieden. Infolgedessen sind adäquate Zugänge sowie Anpassungen zu forcieren. Mobilität und Ziele der Regionalentwicklung dürfen dabei nicht im Widerspruch zueinander stehen. Entwicklungen aus der Region heraus, Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung und umwelt- sowie ressourcenrelevante Aspekte, im Bereich der Mobilität, sind zu ermitteln und zu berücksichtigen.

Zur Garantie der Mobilität für die Bevölkerung der Kleinregion Pielachtal gilt es, die einzelnen Personengruppen zu unterscheiden. Den Mobilitätsanforderungen, die sich im Laufe des Lebens ständig verändern, muss dabei zusätzlich Aufmerksamkeit zukommen. Dazu sind insbesondere Prognosen der Bevölkerungsentwicklung weiterhin einzubinden, da vor allem die Verschiebung der Altersstruktur und Stagnation bzw. Rückgang der jungen Bevölkerung, aber auch der Wandel der Lebenssituation/–stils stellt künftig eine Herausforderung dar. Speziell für ältere Personen in ländlichen Räumen könnten bedarfsorientierte Angebote wie Gemeindebusse eine kostengünstige und flexible Variante sein. (Vgl. DANGSCHAT 1/2007: 15) Neben den differenten Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung, sind ökologische, ökonomische, raumrelevante und finanzielle Gesichtspunkte einzubeziehen. Bestehende soziale wie auch technische Infrastrukturen sollen nach Möglichkeit, Bedarf und Rentabilität aufrechterhalten werden. Eine langfristige Alternative dazu könnte die Verlagerung des MIV auf den ÖV bzw. NMIV darstellen. Langwierig, aber effektiv und beständig, könnte die Etablierung neuer Mobilitätsformen und Änderungen der Siedlungsentwicklung/-struktur sein.

Wie sich im Rahmen der Themenausarbeitung gezeigt hat, ist es möglich, das Mobilitätsverhalten durch Soft Policies nachhaltig zu verändern, ohne dabei bauliche Maßnahmen durchführen zu müssen. Im Mittelpunkt sanfter Maßnahmen, Soft Policies, steht effiziente, sozial und ökologisch gerechtere Mobilität (vgl. RAUH 4/2006: 39). Im Zuge dessen kommen vor allem Öffentlichkeitsarbeit und Incentives, Anreize, zum Einsatz. Allgemeine Grundlage ist somit die Kommunikation, die aber ohnehin, wie mehrfach erläutert, für eine erfolgreiche, intakte Regionalentwicklung benötigt wird.

Mobilität ist Bestandteil der Grunddaseinsfunktionen und kann sowohl positive Impulse als auch negative Begleiterscheinungen für die Regionalentwicklung verursachen: Aufwertung und „bessere“ Erreichbarkeit eines Standortes, ausschlaggebender Grund für Kooperation als „Schlüssel für die Erhaltung und Steigerung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit“ (Regionalmanagement Niederösterreich. Schwerpunkte. Mobilität URL), Entstehung reiner Wohngemeinden (siehe dazu 5.2 Mobilität – Funktion der Daseinsvorsorge?), zunehmende Belastung der lokalen Bevölkerung durch Emissionen und Immissionen.

Der MIV kann Schädigungen der Umwelt, Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes (Flächenverbrauch-/Zerschneidung) verursachen, Umweltverschmutzung und den Verbrauch endlicher Ressourcen vorantreiben. Soft Policies forcieren das Zurückdrängen des MIV, vielmehr aber noch die Steigerung und Attraktivierung anderer Mobilitätsformen, die zum MIV konkurrenzfähiger werden sollen. Ein erster Schritt ist zum Beispiel der gemeinschaftliche MIV, in Form von Carsharing, Carpooling und Pendeln mit Compano (siehe dazu 8.1.2). Die niederösterreichischen Mobilitätszentralen, Mobilitätsmanagements auf regionaler Ebene, fungieren, parallel zu anderen Mobilitätsmanagements bzw. Planungsinstitutionen, als Anlaufstellen für die Öffentlichkeit und streben weitaus ohne ordnungspolitische Aktionen ebenfalls die Bedeutungszunahme des ÖV an.

Aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit endlicher, fossiler Ressourcen und steigenden CO_2-Belastungen ist eine Entkoppelung von fossilen Brennstoffen anzustreben. Daher werden neue Mobilitätsformen und –angebote immer bedeutsamer.

Das Mobilitätsverhalten wird von zahlreichen Faktoren, wie physischen, psychischen und standortspezifischen Aspekten, beeinflusst. Deshalb kann das Mobilitätsverhalten nicht geschlossen erneuert und insgesamt an bevorstehende Herausforderungen angepasst werden. Maßnahmen und damit einhergehende Veränderungen sind individuell und im Interesse aller zu formulieren, damit sie freiwillig mitgetragen werden können. Ordnungspolitische Maßnahmen sind vorwiegend mit Konfliktpotenzial verbunden und mit Vorsicht anzuwenden. Die Zusammenarbeit der Kleinregion kann vor allem durch Erfolge und endogene Potenziale, wie der Etablierung der überregional bekannten Dirndlfrucht, sowie gemeinsamen Konzepten und Sitzungen, wie auch im Bereich der E-Mobilität, positiv bewertet werden. Es liegt hohe innerregionale wie auch überregionale Vernetzung, insbesondere auch wegen der zahlreichen Partnerorganisationen (z.B. LEADER Region Mostviertel Mitte), und Erfahrungsaustausch vor, allerdings nicht in allen Aufgaben- und Themenfeldern.

Basierend auf einer Bürgerbefragung sollte das Mobilitätsverhalten der ansässigen Bevölkerung der Kleinregion Pielachtal erhoben werden (siehe dazu auch Darstellung und Bewertung der Befragungsergebnisse). Dabei sind ebenso die Motivationen und Einstellungen zum Thema neue, alternative Mobilitätsformen erfragt worden. Der Großteil der befragten Pielachtaler bevorzugt das Kfz zur Erreichung des Arbeits-/Ausbildungsortes, vor allem auch aufgrund der regional schnellsten Verbindung sowie der hohen Flexibilität, die das Kfz scheinbar bietet. Die befragten Pielachtaler sind zum Thema Carsharing und E-Mobilität größtenteils informiert und aufgeschlossen, sofern die eigene Mobilität nicht darunter leidet bzw. höhere Kosten verursacht werden. Zusätzlich spielt das zu ändernde Tankverhalten eine große Rolle, da die bisherigen Gewohnheiten umgestaltet werden müssten. Wie zu Beginn angeführt, können auch hier Soft Policies Anwendung finden und Hilfestellungen leisten.

Im Vordergrund steht nicht nur die Entwicklung neuer Mobilitätsformen, sondern allgemein die Ermittlung bestehender Aktivitäten und Innovationen (z.B. Analyse von Initiativen der lokalen Wirtschaft). Dazu zählt auch die Nutzung unterschiedlicher Medien. Kommunikationstechnologien tragen in Form des Informations- und Datenaustausches ebenfalls zur Mobilität bei bzw. können Mobilität reduzieren (Kompensation physischer Wege durch Email-/Telefonkonferenzen etc.), die sonst mit einem Verkehrsmittel - wie Pkw, öffentlichem Verkehrsmittel, Rad - zurückgelegt werden müssten.

Nach dem Arbeitstitel „Mobilitätsverhalten im ländlichen Raum“ und der Forderung „Nutzung regionaler Ressourcen und regenerativer Energien für neue Mobilitätsformen in der Kleinregion Pielachtal“ sind nach Einschätzung der Verfasserin neben den regionalen, materiellen Ressourcen auch die bestehende Verkehrsinfrastruktur sowie das Bewusstsein der lokalen Bevölkerung einbezogen. Schließlich liegt es an den einzelnen Personen Änderungen zuzulassen und umzusetzen.

Zur Bewahrung der Glaubhaftigkeit tonangebender Akteure sollten dieselben Ziele, in Kooperation, verfolgt werden. In Teilbereichen sind neben den weichen gewiss auch harte Maßnahmen für den Aktionsradius und die Realisierung erforderlich. Wie sich im Rahmen der Befragungen gezeigt hat, sind Öffentlichkeitsarbeit und die Vernetzung kommunaler und betrieblicher Akteursgruppen von Relevanz. Die im Zuge dieser Arbeit durchgeführten Befragungen können als Anstoß für weitere Initiativen in diesem, aber auch anderen Themenfeldern erachtet und herangezogen werden.

11. Anwendbarkeit der Rechercheresultate auf die Region Pielachtal

Im Rahmen der Befragung konnte neben dem Mobilitätsverhalten auch die Bedeutung der Kleinregion und das Selbstbild der regionalen Bevölkerung eruiert werden. Den „Einheimischen“ ist bekannt, dass ihre Gemeinde der Kleinregion Pielachtal zugehörig ist. Das Pielachtal zeichnet sich somit im Hinblick auf die regionale Identität, auf den Landschaftsraum sowie auch hinsichtlich Faktoren wie der Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur aus.

Maßnahmenplan (Meilensteine, zeitliche Dimension)

Nach Analyse und Bewertung der Kleinregion Pielachtal im Hinblick auf das Mobilitätsverhalten und vor allem auch die Ermittlung der Bereitschaft und Akzeptanz für E-Mobilität werden an dieser Stelle als Empfehlung Maßnahmen angeführt.

Diese sind speziell für die Kleinregion Pielachtal formuliert worden. Die Maßnahmenvorschläge sind dabei vor allem durch Vermeidungs-, Verlagerungs- sowie Optimierungsstrategien geprägt. Die Maßnahmen sind im Kontext dem Realisierungsbeginn nach kurz-, mittel- oder langfristig eingeteilt und teilweise sind auch die potenziellen, verantwortlichen Akteure angeführt. Der Finanzierungsrahmen bleibt an dieser Stelle unberücksichtigt. Unter Maßnahmen verstehen CERWENKA et al. (2007: 179) „[…] bewußt [sic!] und planmäßig gesetzte Eingriffe in den mangelhaften Ausgangszustand […].“

<u>Stärkung und Steigerung (der Attraktivität) des Umweltverbunds</u>

Nach Einschätzung von RAUH (4/2006: 34) ist beinahe jede zweite Autofahrt in Österreich kürzer als vier Kilometer. Allgemein sollen alternative, umweltfreundliche Mobilitätsformen, insbesondere auf kurzen Distanzen, gefördert, der MIV dagegen eine „Attraktivitätsminderung“ erfahren (vgl. MAIER 1992: 225, 175). „Der ÖPNV muss […] individueller werden und der MIV öffentlicher“ (BUKOLD 2000: 13). Zur Erweiterung und zum Vorteil des ÖV-Angebots sind künftig finanzielle, ressourcenaufwändige Rahmenbedingungen zu schaffen: allgemeine Rechtsvorschriften, Zuständigkeiten, Genehmigungsverfahren, Betrieb, Aufsicht, Finanzierung, Beförderungsentgelte, Fahrpläne etc. (Vgl. MAIER 1992: 185) Der ÖV ist zum einen auf bestimmten Routen die schnellste Verbindung, relativ regelmäßig getaktet und kostengünstiger, da keine Haltungskosten anfallen. Zum anderen stehen Verspätungen und mögliche Umsteigevorgänge (z.B. lange Wartezeiten auf den Anschluss etc.) als Nachteile gegenüber.

Themenfokus liegt auf dem Personenregionalverkehr[45]- „Verkehrsdienste, die den Verkehrsbedarf einer Region bzw. ländlicher Räume befriedigen und nicht Personennahverkehr sind“ (CERWENKA et al. 2007: 267).

Zur Steigerung der Attraktivität des ÖV nennt KILPATRICK (2005: 41) einzelne Aspekte, die es zu berücksichtigen gilt: Haltestellen des ÖV müssen leicht zugänglich sein, d.h. möglichst keine Höhenunterschiede. Als Ausstattung sind zu fordern: Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, übersichtlicher und gut lesbarer Fahrplan sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Zusätzlich sind Verkehrswege bevorzugt für Verkehrsteilnehmer, die zu Fuß gehen bzw. mit dem Fahrrad fahren zu installieren (nicht nur Fahrradwege, sondern auch (E-)Fahrradabstellplätze, Beleuchtung, eigene Wege zur Minderung von Gefahren, Beschilderung etc.). Daneben können mit Verleihstationen Anreize für das Fahrrad bzw. E-Fahrrad geschaffen werden. In Niederösterreich gibt es diesbezüglich aktuell folgende Initiativen: Nextbike (ebenfalls in Gesamtösterreich), RADLand, Sonderaktion E-Fahrräder des klima:aktiv mobil Förderschwerpunktes. (Vgl. Energieberatung Niederösterreich. Sonderaktion-Elektrofahrräder URL)

→ Mittel- bzw. langfristige Maßnahme. Planung und Realisierung unter Beteiligung verschiedener Ebenen und Akteure: Gemeinden, Kleinregion, Land/Länder, Bund, Wirtschaft, Vereinen, Verbänden, Einbeziehung des Schienennetzes ÖBB, Westbahn, NÖVOG etc.

<u>Ausbau bzw. Erweiterung der Fahrradwege</u>

„Alle Städte, wie auch alle Dörfer, waren einst Orte der kurzen Wege. Es kann also nicht an den kurzen Wegen gelegen seien.“ (KNOFLACHER 1997: 169) Das Fahrrad ist in dichter bewohnten Orten und Städten auf kurzen Distanzen das schnellste Verkehrsmittel. Verzögerungen wie z.B. bei Pkw durch Parkplatzsuche und Staus oder Wartezeiten bei öffentlichen Verkehrsmitteln sind beim Fahrradfahren nicht gegeben. (Vgl. RAUH 4/2006: 34) Deshalb soll das Verkehrsmittel Fahrrad eine Stärkung erfahren. Das heißt konkret, dass direkte Verkehrswege geschaffen werden, Sicherheit garantiert wird z.B. durch Beleuchtung der Wege etc.

Im Rahmen der Themenausarbeitung ist keine Kartierung der Verkehrswege der Kleinregion Pielachtal durchgeführt worden.

[45] Im Vergleich dazu Personennahverkehr: „Verkehrsdienste, die den Verkehrsbedarf innerhalb eines Stadtgebietes (Stadtverkehre) oder zwischen Stadtgebiet und seinem Umland (Vorortverkehre) befriedigen.“ (CERWENKA et al. 2007: 267).

Nach Angaben und Einschätzungen aus der Kleinregion (unter anderem durch Edith Kendler) besteht weiteres Potenzial zur Ausweitung der Fahrradwege. Dieses gilt es zu ermitteln und auszuschöpfen.

Gemäß dem neuen Fahrradgesetz, dem Fahrradpaket von 31. März 2013, liegt folgende Empfehlung vor: „So können Straßenerhalter künftig eigene Fahrradstraßen schaffen, auf denen Autos nur ausnahmsweise, etwa für Zu- und Abfahrten, erlaubt sind“ (News ORF. Fahrradpaket tritt in Kraft, 30. März 2013 URL). Darüber hinaus gibt es sogenannte Begegnungszonen. Dabei handelt es sich um Bereiche, die von Fahrzeugen und Fußgängern gleichberechtigt im Mischverkehr in Anspruch genommen werden können. „Vorrang haben grundsätzlich die schwächsten Verkehrsteilnehmer, die Höchstgeschwindigkeit in den Begegnungszonen beträgt 20 km/h, nur im Ausnahmefall sind 30 km/h erlaubt.“ (News ORF. Fahrradpaket tritt in Kraft, 30. März 2013 URL) Die genannten Möglichkeiten sind partiell und nicht flächendeckend umzusetzen. Fahrradstraßen und Begegnungszonen bieten sich als Pilotprojekte an und können bei mehrheitlicher Zustimmung bestehen bleiben. Damit kommt sowohl dem Fuß- als auch Fahrradverkehr Bedeutung zu.

→ Kurzfristige Maßnahme, das bedeutet ab sofort umsetzbar. Gemeinden (per Verordnung der Bezirkshauptmannschaft) könnten sich für die Umsetzung verantwortlich zeigen. (Vgl. CERWENKA et al. 2004: 128)

Bildung von Nahverkehrsverbünden

„Verkehrsverbünde und ähnliche Kooperationsformen beinhalten eine Zusammenarbeit verschiedener Verkehrsunternehmen, ohne dass sie ihre Selbstständigkeit verlieren“ (Maier 1992: 170). In Anlehnung an das kombinierte Mobilitätsticket der Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen und Wolfsburg und das Top-Jugendticket sollen in der Kleinregion und Gesamtniederösterreich für alle Zielgruppen Verkehrsverbünde entstehen.

MAIER (1992: 171) unterscheidet drei Kooperationsarten:

- **Tarifgemeinschaft**, **Tarifverbund**: „Benutzung der Linien verschiedener Verkehrsunternehmen mit einem gemeinschaftlichen Fahrschein“ (CERWENKA et al. 2007: 146).
- **Verkehrsgemeinschaft**: „Gemeinschaftlicher Tarif und aufeinander abgestimmte Angebotsleistungen“ (ebd.).

- **Verkehrsverbünde**: „Sämtliche Tarife und Leistungen innerhalb eines Bedienungsraumes[46] sind integriert in ein gemeinsames Tarifsystem, alle Angebotsleistungen sind aufeinander abgestimmt; eine Dachgesellschaft [mit eigener Rechtspersönlichkeit] wird gegründet, die einzelnen Verkehrsunternehmen bleiben aber selbständige Rechtspersönlichkeiten“ (ebd.).
- Kooperation der Gebietskörperschaften - „Jeder Partner nimmt an, das angestrebte Ziel mit dem anderen besser bzw. überhaupt erreichen zu können.“ (PAYER, in: BAUER-WOLF, PAYER und SCHEER 2008: 7)

→ Mittel- bzw. langfristige Maßnahme. Gemeinden, Kleinregion, Land/Länder, Bund, Einbeziehung des Schienennetzes ÖBB, Westbahn, NÖVOG etc. können sich für die Umsetzung verantwortlich zeigen, z.B. durch die Abstimmung der Fahrpläne, Linienführung und einheitliche Außendarstellung und Öffentlichkeitsarbeit (Vgl. MAIER 1992: 202).

Anreiz schaffen durch Vorbildwirkung

In ländlich peripheren Regionen, Gemeinden hat das Mobilitätsverhalten „tonangebender Menschen“ einen hohen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl anderer, z.B. auf die lokale Bevölkerung. Das Mobilitätsverhalten von Bürgermeistern, Amtsleitern, Mitgliedern von Gemeinderäten, Schulleitern, Geschäftsführern etc. wirkt gewissermaßen wie Werbung. (Vgl. KILPATRICK 2005: 23) Maßnahmen bzw. erste Schritte unter Berücksichtigung des Gemeindebudgets könnte dabei die Umgestaltung der Treibstoffversorgung der Gemeindefahrzeuge sein. Zusätzlich können Anreize für den Ankauf von bzw. partielle Umstellung auf E-Fahrzeuge oder die verstärkte Nutzung des Fahrrades durch Privatpersonen erfolgen. Die Änderungen wirken sich dabei sowohl auf das individuelle Mobilitätsverhalten, die regionale Wirtschaft als auch auf die Umwelt aus. (Vgl. KOPETZ 2010: 166)

→ Kurzfristige Maßnahme, sofort umsetzbar durch genannte Akteure.

Nutzung regionaler, erneuerbarer Potenziale bzw. Ressourcen für Mobilität

Das Pielachtal, dabei vor allem der südliche Teil, weist ein hohes Waldvorkommen, mit tendenziellem Zuwachs, auf. Der Waldbestand könnte daher künftig verstärkt als Energielieferant (nicht nur Landschaftselement, sondern auch Produktionselement) im Fokus stehen: z.B.: „im Pielachtal fährt man mit Energie aus dem Wald“

[46] Bedienungsraum: „nachfrageorientiert abzugrenzender Siedlungsraum, in dem eine ÖPNV-Kooperation eingerichtet werden soll“ (CERWENKA et al. 2007: 146).

Allerdings sind bei der Entnahme die Natura 2000-Flächen und Gefahrenzonen (wie z.B. 30- und 100-jähriges Hochwasser) zu berücksichtigen. Es bedarf Akteure, die für die Koordinierung und Organisation verantwortlich sind.

→ Kurzfristige Maßnahme. Forst- und Landwirte, Gemeinden, Kleinregion als zuständige Akteure.

Positionierung der sanften Mobilität im Rahmen der Landesausstellung 2015: „Eroberung der Alpen - Natur und Technik“

Im Rahmen der Landesausstellung im Jahr 2015 ist unter anderem aus der Kleinregion Pielachtal die Gemeinde Frankenfels Ausstellungsort. Der Mariazellerbahn kommt insgesamt hohe Aufmerksamkeit zu. Im Zuge der Landesausstellung ist die Umsetzung von Mobilitätskonzepten vorgesehen. Es stellt sich die Frage, ob und inwieweit die Mobilitätskonzepte der Landesausstellung auch danach beibehalten werden können. Dazu könnte im Anschluss an die Landesausstellung eine Bürgerbefragung durchgeführt werden.

→ Langfristige Maßnahme, Bedarf und Umsetzung können erst während bzw. nach der Landesausstellung erprobt bzw. ermittelt werden. Die Zuständigkeit sollte vom Mobilitätsakteur/-ansprechpartner der Landesausstellung auf lokale/regionale Akteure übergehen.

Einbezug ordnungspolitischer Maßnahmen

Verkehrsplanung allgemein fungiert als wichtiges Instrument der Raumentwicklung (vgl. MAIER 1992: 121). Nach Einschätzung von KILPATRICK (2005: 16) ist kommunale Verkehrspolitik von vielen Rahmenbedingungen beeinflusst, die auf Landes-, Bundes- oder sogar EU-Ebene festgelegt werden. In Österreich obliegt die rechtliche Kompetenz für die Raumordnung bei den einzelnen Bundesländern. Gemäß niederösterreichischem Raumordnungsgesetz von 1976 ist bei Neuausweisung von Baugebieten ein ÖV-Anschluss notwendig. (Vgl. VCÖ 4/2010: 24)

Zur Einschränkung bzw. Minderung des MIV bestehen neben rechtlichem Instrumentarium auch marktwirtschaftliche Möglichkeiten, wie die Erhöhung der Treibstoffsteuer sowie der Zonen-/Parkgebühren. Damit kann eine zunehmende Nutzung des ÖV einhergehen und die Siedlungsstrukturen können sich umgestalten (vgl. SIEBER 2000: 88). Zusätzlich können raumordnerische Maßnahmen zum Einsatz kommen, „die durch Steuerung der Raumnutzung auf die Verkehrsentstehung und Verkehrsverteilung Einfluß [sic!] nehmen“ (CERWENKA et al. 2007: 117): Verkehrsnachfragelenkung durch Flächennutzungsfestlegung, Bindung der Fördermittelvergabe für Bauprojekte an bestimmten Siedlungsformen etc.

In Bezug auf Verkehr sind nach MAIER (1992: 14) folgende Einflussbereiche zu berücksichtigen:

- Staatlicher Einfluss auf das Verkehrsangebot
- Einbeziehung der Regionalstrukturen in die Analyse des Verkehrsgeschehen
- Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt

→ Mittel- bzw. langfristige Maßnahme. Politische Entscheidungsträger.

Erstellung eines Mobilitätskonzepts

In der Kleinregion Pielachtal gibt es bereits mehrere Konzepte. Das Thema Mobilität fließt dabei in unterschiedlichem Ausmaß ein. Ein Mobilitätskonzept, in Anlehnung und Abstimmung an das Niederösterreichische Landesverkehrskonzept: „Vermeiden, Verlagern, Verbessern und Fördern", könnte die Relevanz sanfter Mobilität herausstreichen, auf die Region angepasste Ziele und Maßnahmen formulieren und anschließend umsetzen (vgl. CERWENKA et al. 2004: 119). Dazu ist auch Öffentlichkeitsarbeit zu leisten, um die Akzeptanz umstrittener Maßnahmen zu erhöhen und Änderungen des Mobilitätsverhaltens zu bewirken (vgl. KILPATRICK 2005: 22).

→ Mittelfristige Maßnahme. **Planung und Realisierung unter Beteiligung und Kooperation der Gemeinden, lokaler Unternehmen und dem Land.**

Installierung eines gemeinschaftlichen Individualverkehrs

BUKOLD (2000: 13) ist folgender Ansicht: „Was den Autoverkehr betrifft, bedeutet ein „Neuer MIV" vor allem, massenleistungsfähig zu werden und Fahrtweiten zu reduzieren." Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs, zum Beispiel in Form von Lärm- und Luftverunreinigungen, sollen beseitigt bzw. reduziert werden. Fahrgemeinschaften (Carpooling), nach MAIER (1992: 210) „ungebundene Bedienungsformen", können/sollen von der Gemeinde für gemeinsame Fahrten zur Arbeit/Ausbildung oder Freizeitaktivitäten gefördert werden z.B. durch Vermittlungstätigkeit. (Vgl. KILPATRICK 2005: 43) Einsatzmöglichkeiten für alternative, bedarfsgesteuerte Beförderungssysteme sind zu ermitteln und prüfen, wie z.B. Rufbusse, AST, Gemeindebusse, Nachtbusse, organisierte Mitfahrgelegenheit (vgl. KILPATRICK 2005: 41). Das Land Niederösterreich bietet dazu Nahverkehrsförderprogramme an (vgl. Mobilitätszentralen Niederösterreich. Förderungen für Gemeindebusse und AST URL).

Best-Practice-Beispiele aus Niederösterreich: SPA Stetteldorf und Ernsti-Mobil Weinviertel.

Eine weitere Möglichkeit stellt Carsharing, das Auto-Teilen, dar: „Die Gemeinde kann z.B. ein Auto zur Verfügung stellen, das Gemeindebürger, die selbst kein Auto besitzen, gemeinsam nutzen können, oder zumindest Flächen in zentraler Lage wo das Fahrzeug abgestellt werden kann“ (KILPATRICK 2005: 44).

→ Kurz- bzw. mittelfristige Maßnahme. Gemeinden, Kleinregion und Vereine.

E-Mobilität - Gestaltung und Ermöglichung alternativer Mobilitätsformen

Die E-Mobilität ist als Ergänzung zum NMIV und ÖV in das Gesamtverkehrssystem aufzunehmen (vgl. LICHTBLAU, PÖTSCHER und WINTER 2010; vgl. VCÖ 4/2010: 29). Die erforderliche E-Mobilitätsinfrastruktur ist in unmittelbarer Nähe von öffentlichen Einrichtungen, nicht nur in einer Gemeinde, sondern regional bzw. überregional anzubringen. Zur Stärkung der E-Mobilität und diesbezüglichen Bewusstseinsbildung können Testaktionen, wie z.B. E-mobil Testpaket, Initiativen „e-mobil in NÖ“ und „RADland“ sowie Veranstaltungen und Initiativen wie „e-mobil ist Trumpf“ einen Beitrag leisten. (Vgl. Umwelt Gemeindeservice. E-Mobilität hautnah erleben URL) Unter RADLand URL gibt es weitere Informationen zu Angeboten für Gemeinden aus Niederösterreich.

→ Kurzfristige Maßnahme. Teilweise bereits in Anwendung.

Mobilitätsgarantie für ältere Personen:

Vermutlich wird ein großer Anteil der zukünftigen Senioren auch im Alter, solange die Gesundheit es zulässt, Auto fahren (vgl. DANGSCHAT 1/2007: 10). Zur Minderung der Gefahr, die damit einhergeht, ist nicht nur bewusstseinsbildende Informationsarbeit zu leisten, sondern sind auch neue attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen, wie z.B. Gemeindebusse, Carpooling. Die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben soll mit dem Alter nicht eingeschränkt bzw. verhindert werden. Das Forschungsprojekt „Szenamo“ von VERRACON GmbH befasst sich mit den „spezifischen Mobilitätsanforderungen älterer Personen an das Verkehrssystem“ (VERRACON. Nachhaltige Mobilität URL).

→ Kurz- bzw. mittelfristige Maßnahme. Gemeinden und Kleinregion.

Bewusstseinsbildung und Anreize schaffen für Kinder und Jugendliche

Neben der betagten Generation sind auch junge Menschen in die Mobilitätsplanung zu integrieren. Kindern und Jugendlichen soll selbstständige Mobilität garantiert werden können (vgl. DANGSCHAT 1/2007: 10). Eine Möglichkeit stellt das Topjugend-Ticket dar. Es ermöglicht die Nutzung des ÖV in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und dem Burgenland für 365 Tage um 60 Euro.

Gestartet ist das Pilotprojekt im Schuljahr 2012/2013. (Vgl. Mobilitätszentralen Niederösterreich. Aktuelles URL) Weitere Entwicklungen und Innovationen sollten zeitgemäß sein und sich beispielsweise auf Kartentechnologien und App´s konzentrieren.

→ Kurz- bzw. mittelfristige Maßnahme. Planung und Realisierung von Initiativen in den lokalen Bildungseinrichtungen.

Förderung von Aktivitäten und Angeboten für Arbeits-/Ausbildungspendler

Zur Ermittlung des Bedarfs und Entwicklung von Angeboten sind „überörtliche Verkehrsbeziehungen und Verkehrsnachfrage" zu analysieren (vgl. CERWENKA et al. 2004: 340). Folgende Angebote sind kurz- bzw. mittelfristig umsetzbar: Mitfahrgelegenheiten, z.B. Busse, ÖV-Ticketaktionen

→ Kurz- bzw. mittelfristige Maßnahme. Gemeinden und Kleinregion, Einbeziehung des Schienennetzes ÖBB, Westbahn, NÖVOG etc.

Individuelle Maßnahmen:

BUKOLD (2000: 20) fordert: „Erhaltung der Mobilität bei weniger Verkehr." „Das bedeutet zunächst Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Verkehr, ohne die Mobilitätsmöglichkeiten und –chancen der Menschen einzuschränken." (Vgl. BUKOLD 2000: 20f)

freiwilliger Mobilitätsverzicht bzgl. MIV: Für kürzere Distanzen auf das Kfz ganz verzichten.

umweltverträgliche Fahrweise: Nach Einschätzung von BRAKE (2009: 139) kann durch eine umweltverträgliche Fahrweise bis zu 30 Prozent Kraftstoff bei Pkws und bis zu 15 Prozent bei Lkws vermieden werden. Da das Abrollgeräusch der Reifen bei einem Pkw ab 30 bis 40 km/h und bei Lkws ab 60 bis 80 km/h dominiert, sind besonders rollwiderstandsarme Reifen leiser und mindern außerdem den Spritverbrauch. (Vgl. BRAKE 2009: 139)

→ Kurzfristige Maßnahme. Kann von jedem einzeln ab sofort umgesetzt werden. Bewusstseinsbildung durch übergeordnete Stellen ist demnach zielführend.

12. Abkürzungsverzeichnis

BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
etc.	et cetera
IV	Individualverkehr
Kfz:	Kraftfahrzeug
kWh	Kilowattstunde
Lkw	Lastkraftwagen
MIV:	Motorisierter Individualverkehr
NMIV:	Nicht motorisierter Individualverkehr
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNV:	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖV innerhalb einer Stadt sowie auf Stadt-Umland-Verbindungen) (CERWENKA et al. 2004: 136)
ÖPNRV	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr Versorgt eine Region oder ländliche Räume mit seinen Diensten (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Verkehr. Nahverkehr. Begriffs-erklärungen URL)
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
ÖV:	Öffentlicher Verkehr (im Sinne von öffentlicher Personenverkehr) (CERWENKA et al. 2004: 136)
Pkw:	Personenkraftwagen
u.a.	unter anderem
usw.	und so weiter
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
vgl./Vgl.	vergleiche
WKO	Wirtschaftskammer Österreich
z.B.	zum Beispiel

13. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bezirke St. Pölten Land und Stadt, Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Land und Zukunft. Karten und Geoinformation. Download von Geodaten und Karten URL, eigene Darstellung ... 18
Abbildung 2: Ausschnitt der Kleinregionen NÖ-Mitte, Quelle: Raumordnung und Regionalpolitik in Niederösterreich. Region. Kleinregionen URL, eigene Darstellung 21
Abbildung 3: Absolute geschlechterspezifische Einwohnerzahl der Kleinregion Pielachtal nach Gemeinden (Stand: 1.1.2011), Quelle: Datengrundlage: RU2; Statistik Austria 2011, eigene Darstellung 26
Abbildung 4: Unterteilung der Wirtschaftssektoren der Pielachtal-Gemeinden (Stand: 2001), Quelle: Datengrundlage: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Land und Zukunft. Zahlen und Fakten. Land-Bezirke-Gemeinden. Statistiken für Niederösterreich URL, eigene Darstellung 34
Abbildung 5: Verlauf der Mariazellerbahn, Ausschnitt, Quelle: Mariazellerbahnkarte URL..... 38
Abbildung 6: Bezirk St. Pölten und Bezirk St. Pölten Land, Quelle: Datengrundlage: Schubert und Franzke, St. Pölten 2011, eigene Darstellung..... 39
Abbildung 7: Rücklauf der Fragebögen im Vergleich zur Einwohnerzahl, eigene Darstellung..... 94
Abbildung 8: Rücklauf der Fragebögen nach Gemeinden, eigene Darstellung 95
Abbildung 9: Rücklauf der befragten Pielachtaler Fragebögen nach Geschlechterverteilung, eigene Darstellung 95
Abbildung 10: Altersverteilung der befragten Pielachtaler und Befragungsformat, eigene Darstellung 96
Abbildung 11: Anteil der Erwerbsfähigkeit der befragten Pielachtaler, eigene Darstellung..... 97
Abbildung 12: (Häufigste) Arbeits-/Ausbildungsdestinationen der befragten Pielachtaler, eigene Darstellung..... 98
Abbildung 13: Arbeits-/Ausbildungsorte der befragten Pielachtaler, eigene Darstellung..... 99
Abbildung 14: Wegelänge und Pendelhäufigkeit/-art der befragten Pielachtaler, eigene Darstellung 100
Abbildung 15: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die zu Fuß zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung 101
Abbildung 16: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit dem Fahrrad zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung 102

Abbildung 17: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit dem Pkw/Kombi/Kleinbus zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung 103
Abbildung 18: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit dem Motorrad zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung 103
Abbildung 19: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die dem Mofa/Motorroller zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung 104
Abbildung 20: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit der Mariazellerbahn zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung 105
Abbildung 21: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit dem Bus zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung 105
Abbildung 22: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit der Eisen-/Schnellbahn zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung 106
Abbildung 23: Anteil der Binnen- und Auspendler (befragte Pielachtaler), die mit einem anderen Verkehrsmittel zum Arbeits-/Ausbildungsplatz pendeln, eigene Darstellung 107
Abbildung 24: Wegezweck und Häufigkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, eigene Darstellung 108
Abbildung 25: Zeitkartenbesitz für öffentliche Verkehrsmittel, eigene Darstellung 109
Abbildung 26: Gegenüberstellung Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und Zeitkartenbesitz, eigene Darstellung 110
Abbildung 27: Einstellung der befragten Pielachtaler zu Carsharing, eigene Darstellung 111
Abbildung 28: Informationsstand der befragten Pielachtaler zu E-Mobilität, eigene Darstellung 112
Abbildung 29: Wunsch/Bedarf der befragten Pielachtaler nach weiteren Informationen zu E-Mobilität, eigene Darstellung 113
Abbildung 30: Bereitschaft der befragten Pielachtaler zur Anschaffung eines E-Fahrzeuges, eigene Darstellung 114
Abbildung 31: Bietet Gemeinde bereits ausreichend Infos bzgl. alternativer Mobilitätsformen, eigene Darstellung 115
Abbildung 32: Thematisierung alternativer und umweltfreundlicher Mobilitätsformen in Unternehmen, eigene Darstellung 116

14. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Unterteilung räumlicher Mobilität, Quelle: Datengrundlage: GERLACH 2007: 21, eigene Darstellung 9

Tabelle 2: Absolute Einwohnerzahl der Mitgliedsgemeinden der Kleinregion Pielachtal (Stand: 1.1.2012), Quelle: Datengrundlage: Statistik Austria. Klassifikationen. Regionale Gliederungen. Gemeinden URL + Quelle der Gemeindeflächen: Unterlagen von Edith Kendler 24

Tabelle 3: Untergliederung der acht Gemeinden der Kleinregion Pielachtal, Quelle: Datengrundlagen: Regionalsuche. Niederösterreich. St. Pölten. Obergrafendorf URL, Gemeinde Weinburg. Gemeinde URL, Rabenstein an der Pielach. Unser Ort stellt sich vor URL, Gemeinde Schwarzenbach an der Pielach. Wissenswertes URL; Statistik Austria. Ein Blick auf die Gemeinde URL, eigene Darstellung 25

Tabelle 4: Absolute Einwohnerzahl der KR nach Gemeinden und Altersdifferenzierung (Stand: 1.1.2011), Quelle: Datengrundlage: RU2; Statistik Austria 2011, eigene Darstellung 27

Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden der KR Pielachtal und der KR selbst, Quelle: Datengrundlage: RU2 April 2013; Statistik Austria, eigene Darstellung 28

Tabelle 6: ÖROK Bevölkerungsprognose 2009. Gesamtbevölkerung zu Jahresanfang. Quelle: Datengrundlage: HANIKA, ÖROK (Hrsg.) 2010: 112, eigene Darstellung 29

Tabelle 7: Bevölkerung nach Erwerbsstatus, 2010, Quelle: Datengrundlage: Statistik Austria. Fragebögen. Abgestimmte Erwerbsstatistik. Ergebnisse URL (Stichtag 31.10.2010), eigene Darstellung 33

Tabelle 8: Ein- und Auspendler der Gemeinden der Kleinregion Pielachtal (Stichtag 31.10.2010), Quelle: Datengrundlage: RU2; Statistik Austria. Fragebögen. Abgestimmte Erwerbsstatistik. Ergebnisse URL, eigene Darstellung 42

Tabelle 9: Standortverfügbarkeit von E-Tankstellen in den Gemeinden der Kleinregion Pielachtal, Datengrundlage: Edith Kendler, eigene Darstellung 72

15. Quellenverzeichnis

15.1. Literaturverzeichnis

Altenburg, Tilman: Wirtschaftlich eigenständige Regionalentwicklung. Fallstudien aus Peripherieregionen Costa Ricas, 1. Auflage, Hamburg ,1992.

Atteslander, Peter: Methoden der Empirischen Sozialforschung, Berlin, 2006.

Atteslander, Peter: Methoden der empirischen Sozialforschung, 12. Auflage, Berlin, 2008.

Aul, Rainer/Steinbild, Martin: Lithiumrecycling aus Batteriematerialien, in: Korthauer, Dr. Reiner: Handbuch Elektromobilität, 2. Auflage, Frankfurt am Main, 2011, S. 101-108.

Bähr, Jürgen: Bevölkerungsgeographie. Verteilung und Dynamik der Bevölkerung in globaler, nationaler und regionaler Sicht, 3. Auflage, Stuttgart, 1997.

Bauer-Wolf, Stefan/Payer, Harald/Scheer, Günther (Hrsg.): Erfolgreich durch Netzwerkkompetenz. Handbuch für Regionalentwicklung, Wien, 2008.

Beckmann, Klaus J./Hesse, Markus/Holz-Rau, Christian/Hunecke, Marcel: StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung, 1. Auflage, Wiesbaden, 2006.

Blabolil, Michael: Räumliche Mobilität von ArbeitnehmerInnen. Die Auswirkung verschiedener Variablen auf die Mobilitätsbereitschaft von Beschäftigten, Universität Wien, Wien, Diplomarbeit, 2008.

Bonß, Wolfgang (Seite 12); Mobilität und Verkehr in der modernen Gesellschaft, In: Borchard, Klaus (Hrsg.), Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen! Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Band 229, Hannover, 2006.

Borchard, Klaus (Hrsg.), Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen! Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Band 229, Hannover, 2006.

Bortz, Jürgen/Döring, Nicola: Forschungsmethoden und Evaluation für Sozialwissenschaftler, 2. Auflage, Berlin, 1995.

Bracht, Alexander/et al.: Brennstoffzelle und Batterie – Ein Vergleich, in: Korthauer, Dr. Reiner: Handbuch Elektromobilität, 2. Auflage, Frankfurt am Main, 2011, S. 85-90.

Brake, Matthias: Mobilität im regenerativen Zeitalter. Was bewegt uns nach dem Öl? 1. Auflage, Hannover, 2009.

Bühl, Achim: SPSS 18. Einführung in die moderne Datenanalyse. 12. Auflage, München, 2010.

Bukold, Steffen: Verkehr in Stadt und Region. Leitbilder, Konzepte und Instrumente. Akademie für Raumforschung und Raumordnung, Hannover, 2000.

Bungard, Walter: Methodische Probleme bei der Befragung älterer Menschen. Zeitschrift für experimentelle und angewandte Psychologie, o.O., 1979, 26, 211-237. zitiert nach: Bortz, Jürgen/Döring, Nicola: Forschungsmethoden und Evaluation für Sozialwissenschaftler, 2. Auflage, Berlin, 1995.

Butzmann, Stefan/et al.: Li-Ionen Batterien für Automobilanwendungen. Schlüsselerfolgsfaktoren für die Industrialisierung, in: Korthauer, Dr. Reiner: Handbuch Elektromobilität, 2. Auflage, Frankfurt am Main, 2011, S. 91-100.

Cerwenka, Peter: Mobilität und Verkehr. Duett oder Duell von Begriffen?, in: Der Nahverkehr, o.O., 17/1999, Nr. 5, S. 34-37.

Cerwenka, Peter/et al.: Einführung in die Verkehrssystemplanung, Wien, 2004.

Cerwenka, Peter/et al.: Handbuch der Verkehrssystemplanung, Wien, 2007.

Dangschat, Jens S./et al.: Mobilität und Verkehr im demografischen Wandel, in: VCÖ Mobilität mit Zukunft, 1/2007, S. 7-44.

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW): Regionale Struktur des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1980. Berlin 1985, zitiert nach: Maier, Jörg: Verkehrsgeographie. Verkehrsstrukturen, Verkehrspolitik, Verkehrsplanung, Stuttgart, 1992.

Diekmann, Andreas: Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Hamburg, 2008.

Eidam, Herbert/Thiemann-Linden, Jörg/Willems, Kirsten. Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Landesentwicklung (Hrsg.): Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen. Ergebnisbericht. Köln, 01/2012: www.ml.niedersachsen.de/download/67431, letzter Zugriff am: 26.05.2013

Eigenthaler, Erwin: Die Mariazellerbahn. Ihre Wirkung auf die wirtschaftliche, touristische und gesellschaftliche Entwicklung, Universität Wien, Wien Diplomarbeit, 2006.

EINE NEUE ÄRA BEGINNT. LAND ÜBERNIMMT BAHNSTRECKEN: AUFATMEN BEI NIEDERÖSTERREICHS PENDLERN. Amt der NÖ Landesregierung. Vorrang. Magazin für Mobilität in Niederösterreich. Frühjahr 2010, S. 2-16.

ERNEUERBARE ENERGIEN. RegioNet Niedersachsen. Nummer 21/Dezember, 2011.

Ernst, Matthias und Hübener, Reinhard: Telekommunikation als Schlüssel zu einer flexiblen Verkehrspolitik im urbanen Raum, in: Bukold, Steffen: Verkehr in Stadt und Region. Leitbilder, Konzepte und Instrumente. Akademie für Raumforschung und Raumordnung, Hannover, 2000.

Fackler, Andreas: Infrastrukturkostenstudie Salzburg. Zusammenhänge von Bebauungsart und –dichte sowie Erschließungskosten. SIR: Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen (Hrsg.), in: SIR-Konkret. Ausgabe 04/2007, Salzburg, 2007. S.4-28:
http://www.salzburg.gv.at/themen/bw/sir_haupt/sir_wohnen/infrastrukturkosten_web-2.pdf, letzter Zugriff am: 25.06.2013

Flick, Uwe: Sozialforschung. Methoden und Anwendungen. Ein Überblick für die BA-Studiengänge, Reinbek bei Hamburg, 2009.

Friedwagner, Andreas/et al.: Verkehrsreduktion durch kompakte Raumstrukturen, in: SWS-Rundschau (45. Jg.) Heft 3, o.O., 2005, S. 386-403: http://www.sws-rundschau.at/archiv/SWS_2005_3_friedwagner_etal.pdf, letzter Zugriff am: 02.08.2013

Gassner, Christina: LEADER+ und Tourismus – Welche Perspektiven für ländliche Räume? Anhand der Kleinregion Pielachtal, Universität Wien, Wien Diplomarbeit, 2009.

Gerlach, J./et al.: Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr - Forschungsdokumentation, Forschungsergebnisse für die Praxis - 2. Band, Köln, 2007.

Giffinger, Rudolf/Kramar und Hans/Suitner, Johannes: Methoden der Regionalanalyse und Standortbewertung. Analyse der Pendlerströme. Technische Universität Wien, Übung im Sommersemester 2011, Wien, 2011: http://www.srf.tuwien.ac.at/lva/MRS/fragen_b.pdf, letzter Zugriff am: 24.06.2013

Glotz-Richter, Michael: Wohnen ohne eigenes Auto – ein neuer Ansatz städtebaulicher Planung, in: Kreibich, Rolf (Hrsg.): Umweltgerechter Verkehr. Innovative Konzepte für den Stadt- und Regionalverkehr, Berlin u.a., 1996.

Hager, Gerhard: Texte, Literatur, Bücher aus und über Pielachtal, Dirndltal, Mariazellerbahn. Eine umfassende Bibliographie Pielachtal und Mariazellerbahn, Hofstetten-Grünau, 2009.

Haid, Karin: Werbung für Bus, Bahn und Bim. Soft Policies für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des umweltfreundlichen Tourismus. Arbeiterkammer Wien (Hrsg.). Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Abteilung Umwelt und Verkehr, Wien, 2004: http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-15013.html, letzter Zugriff am: 14.05.2013

Hanika, Alexander. ÖROK (Hrsg.): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030 mit Ausblick bis 2050. “ÖROK-Prognosen”. Teil 1: Endbericht zur Bevölkerungsprognose, Wien, 6. August 2010, S. 5-179: http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u._Region/2.Daten_und_Grundlagen/Bevoelkerungsprognosen/Prognose_2010_Teil1/Endbericht_Bevoelkerungsprognose_08-2010.pdf, letzter Zugriff am: 25.06.2013

Hausmann, Richard: Intelligente Netze für grünen Strom, in: Korthauer, Dr. Reiner: Handbuch Elektromobilität, 2. Auflage, Frankfurt am Main, 2011, S. 75-77.

Heinze, Gert, Wolfgang/ et al.: Verkehr im ländlichen Raum, Hannover, 1982, zitiert nach: Maier, Jörg: Verkehrsgeographie. Verkehrsstrukturen, Verkehrspolitik, Verkehrsplanung, Stuttgart, 1992.

Henkel, Gerhard: Der ländliche Raum. Gegenwart und Wandlungsprozesse seit dem 19. Jahrhundert in Deutschland, 4. Auflage, Berlin, Stuttgart, 2004.

Im-plan-tat, Handbuch für die e-mobile Zukunft 2011-2016 im Pielachtal. E-Mobilitätskonzept der Kleinregion Pielachtal, Krems, 2012.

Jones, W.H.: Generalizing Mail Survey Inducement Methods: Population Interactions with Anonymity and Sponsorship. Public Opinion Quarterly, 43, o.O., 1979, S. 102-112, zitiert nach: Bortz, Jürgen/Döring, Nicola: Forschungsmethoden und Evaluation für Sozialwissenschaftler, 2. Auflage, Berlin, 1995.

Karmasin, Matthias/Ribing, Rainer: Die Gestaltung wissenschaftlicher Arbeiten. Ein Leitfaden für Seminararbeiten, Bachelor-, Master- und Magisterarbeiten sowie Dissertationen, 6. Auflage, Wien, 2011.

KESSELTAUSCH. Mit Biomasse aus der Heizkostenfalle. Österreichischer Biomasse-Verband. 02/2013. Wien.

Kill, Heinrich H.: Raumbezogene Alternativen von Verkehrsplanung und -technik, in: Bukold, Steffen: Verkehr in Stadt und Region. Leitbilder, Konzepte und Instrumente. Akademie für Raumforschung und Raumordnung, Hannover, 2000.

Kilpatrick, Andrew: Sanfte Mobilität in der Gemeinde. Ein Leitfaden für eine andere Verkehrspolitik in kleinen und mittleren Kommunen, 1. Auflage, Attnang-Puchheim, 2005.

KLIMASCHUTZ UND KLIMAFOLGENANPASSUNG. RegioNet Niedersachsen. Nummer 20/August, 2011.

Knoflacher, Hermann: Landschaft ohne Autobahnen. Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung, Wien, Köln, Weimar, 1997.

Knoflacher, Hermann: Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung. Siedlungsplanung, Wien, Köln, Weimar, 2012.

Kopetz, Heinrich G.: Die vermeidbare Energiekrise. Mit erneuerbaren Energien zu sicherer Energieversorgung und wirksamen Klimaschutz in Österreich, 2. Auflage, Gnas, 2010.

Korthauer, Dr. Reiner: Handbuch Elektromobilität, 2. Auflage, Frankfurt am Main, 2011.

Kreibich, Rolf (Hrsg.): Umweltgerechter Verkehr. Innovative Konzepte für den Stadt- und Regionalverkehr, Berlin u.a., 1996.

Kronister, Thomas: Pendeln in Niederösterreich. Zahlen und Fakten 2009. Arbeiterkammer Niederösterreich (Hrsg.) , Wien, 2010: http://medienservicestelle.at/migration_bewegt/wp-content/uploads/2013/02/IBIB_pendeln_in_n%C3%B6_2010.pdf, letzter Zugriff am: 24.06.2013

Ledermüller, Stefan: Nachhaltige Verkehrskonzepte unter besonderer Berücksichtigung des Alpenraumes, Universität Wien, Wien, Diplomarbeit, 2008.

Lichtblau, Günther/Pötscher, Friedrich/Winter, Ralf: Elektro-Mobilität in Österreich. Szenario 2010 und 2050. Wien: Umweltbundesamt (Hrsg.), 2010. URL: http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0257.pdf, letzter Zugriff am: 29.06.2013

Maier, Jörg: Verkehrsgeographie. Verkehrsstrukturen, Verkehrspolitik, Verkehrsplanung, Stuttgart, 1992.

Merki, Christoph, Maria: Verkehrsgeschichte und Mobilität, Stuttgart, 2008.

Metz, Stephanie: Untersuchung des Mobilitätsverhaltens der Bewohner einer ausgewählten Region des Waldviertels, in: Österreichisches Verkehrsjournal. Schubert, Alex (Hrsg.): Wie mobil ist Österreich. Untersuchung des Mobilitätsverhaltens im Waldviertel. Das Mobilitätsverhalten der KundInnen der SCS. Die Mobilitätserfordernisse von PendlerInnen, Wien, 3. Jahrgang 5/2009, S. 5-119.

MOBILITÄT IN LÄNDLICHEN RÄUMEN. RegioNet Niedersachsen. Nummer 22/Juli, 2012.

Mobilität. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr. Abteilung Umwelt- und Energiewirtschaft, in: Umwelt und Energie, 4/2012, S. 5-50.

Mobilität in Niederösterreich. Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten und Niederösterreichische Landesakademie. Bereich Umwelt und Energie, Heft 26, o.J.u.O., S. 4-88

Möser, Kurt: Historischer Abriß der Elektromobilität, in: Korthauer, Dr. Reiner: Handbuch Elektromobilität, 2. Auflage, Frankfurt am Main, 2011, S. 15-36.

Mose, Ingo: Ländliche Räume, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hrsg., Handwörterbuch der Raumordnung. – Hannover/Langenhagen, 2005, S.573-579.

Mose, Ingo/Brodda, Y.: Regionalentwicklung, Regionalisierung, regionale Identität – Perspektiven für die Region Südharz. Vortrag am 5. Südharz-Symposium 11./12. Oktober 2002 in Bad Sachsa. – o.O., 2002: http://www.karstwanderweg.de/sympo/5/mose_brodda/index.htm, letzter Zugriff am: 25.06.2013

Neumann, Christian/Rockel, Patrick/Wetterau, Jörg: Vormaterialien für die Elektromobilität, in: Korthauer, Dr. Reiner: Handbuch Elektromobilität, 2. Auflage, Frankfurt am Main, 2011, S. 115-126.

Österreichisches Verkehrsjournal. Schubert, Alex (Hrsg.): Wie mobil ist Österreich. Untersuchung des Mobilitätsverhaltens im Waldviertel. Das Mobilitätsverhalten der KundInnen der SCS. Die Mobilitätserfordernisse von PendlerInnen, Wien, 3. Jahrgang 5/2009, S. 5-119.

Payer, Harald: Netzwerk, Kooperation, Organisation. Gemeinsamkeiten und Unterschiede, in: Bauer-Wolf, Stefan/Payer, Harald/Scheer, Günther (Hrsg.): Erfolgreich durch Netzwerkkompetenz. Handbuch für Regionalentwicklung, Wien, 2008.

Radon, Stephanie: Strategien zur Änderung von Mobilitätsverhalten im Sinne der Nachhaltigkeit. Beispiele und Wirksamkeit von Soft Policies, Technische Universität Wien, Wien Diplomarbeit, 2011.

Rammler, Stephan: Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie, Berlin, 2001.

Rauh, Wolfgang/et al.: Fokus Energieeffizienz im Verkehr, in: VCÖ Mobilität mit Zukunft, Wien, 4/2006, S. 3-48.

REGIONALE ZUSAMMENARBEIT IN NIEDERSACHSEN. RegioNet Niedersachsen. Nummer 19/Dezember, 2010.

Ruzic, Lars: Niedersachsen wird E-Metroploe. Jury wählt Großraum als „Schaufenster Elektromobilität“ aus, in: Peiner Allgemeine Zeitung, 31.03.2012, Hannover, S. 5

Schedlmayer, Dipl. Ing. Dr. techn. Herbert, Kleinregionales Rahmenkonzept Pielachtal. Planungsbericht, Loosdorf, 2007.

Scheer, Günther: Regionalentwicklung und Netzwerke, in: Bauer-Wolf, Stefan/Payer, Harald/Scheer, Günther (Hrsg.): Erfolgreich durch Netzwerkkompetenz. Handbuch für Regionalentwicklung, Wien, 2008.

Schmitz, Gottfried: Grundriß der Landes- und Regionalplanung / Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, 1999.

Sieber, Niklas: Verkehr durch Preise raumverträglich gestalten, in: Bukold, Steffen: Verkehr in Stadt und Region. Leitbilder, Konzepte und Instrumente. Akademie für Raumforschung und Raumordnung, Hannover, 2000.

Sinz, M.: Region, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Handwörterbuch der Raumordnung, Hannover, 2005, S. 919-923.)

Teichmann, Georg, A.: Mobilitätsverhalten und Erwartungen an das Elektroauto, in: Korthauer, Dr. Reiner: Handbuch Elektromobilität, 2. Auflage, Frankfurt am Main, 2011, S. 51-73.

Várdai, Anna: Wechselwirkung von Siedlungsstruktur und Mobilitätsverhalten. Eine Analyse des Zusammenhanges zwischen kompakten Siedlungsstrukturen und Energieverbrauch für Mobilität, Technische Universität Wien, Wien Diplomarbeit, 2011.

VCÖ-FORSCHUNGSINSTITUT: Wie Wohnen Mobilität lenkt, in: VCÖ Mobilität mit Zukunft, Wien, 4/2010, S. 5-48.

VEREINTE NATIONEN: Alterung der Weltbevölkerung 1950-2050. Zusammenfassung, New York. United Nations, 2001, S. 3-7.

Weber, Gerlind: Globalisierung und ländlicher Raum. Eine spannungsgeladene Beziehung, 2002, in: Ländlicher Raum URL Fachzeitschrift des Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft (Hrsg.), Umwelt und Wasserwirtschaft, 3/2007.), zitiert nach: Gassner, Christina: LEADER+ und Tourismus – Welche Perspektiven für ländliche Räume? Anhand der Kleinregion Pielachtal, Universität Wien, Wien Diplomarbeit, 2009.

Wegenstein, Peter: Mariazellerbahn und Krumpe, Wien, Band 204/1999.

Weissenburger, Viktoria: Potentiale der Region Pielachtal für die Gewinnung und Nutzung forstlicher Biomasse, Technische Universität Wien, Wien Bachelorarbeit, 2012.

15.2. Internetverzeichnis

Alpine Pearls. Werfenweng URL: http://www.alpine-pearls.com/perlen/oesterreich/werfenweng.html, letzter Zugriff am 07.03.2013

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Land und Zukunft. Karten und Geoinformation. Download von Geodaten und Karten URL: http://www.noe.gv.at/Land-Zukunft/Karten-Geoinformation/Karten-Geodaten-Angebot/DownloadGeodatenKarten.html, letzter Zugriff am: 27.05.2013

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Land und Forstwirtschaft. Ländliche Entwicklung. LEADER. 18 NÖ Regionen URL: http://www.noe.gv.at/bilder/d54/leader_neu_pdf_118266.pdf?21841, letzter Zugriff am: 20.05.2013

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Land und Zukunft. Zahlen und Fakten. Land-Bezirke-Gemeinden. Statistiken für Niederösterreich URL: http://www01.noel.gv.at/scripts/cms/ru/ru2/suchen_ssi.asp), letzter Zugriff am: 28.05.2013

Bahnmüller, Kurt (1.11.2006), in: Handelszeitung (Hrsg.). Unternehmen URL: Europäische Verkehrspolitik. Ko-Modalität als Chance. Die neue Interpretation der Europäischen Kommission über die optimale Nutzung der einzelnen Verkehrsträger zur Lösung der Verkehrsprobleme wird noch einiges zu reden geben: http://www.handelszeitung.ch/unternehmen/europaeische-verkehrspolitik-ko-modalitaet-als-chance, letzter Zugriff am: 27.05.2013

Biotreibstoffe im Fokus. Österreichischer Biomasse-Verband. 06/2012. Wien URL: http://www.biomasseverband.at/bioenergie/treibstoffe-aus-biomasse/?eID=dam_frontend_push&docID=36, letzter Zugriff am: 26.05.2013

Braunschweig. Wirtschaft und Wissenschaft. Forschung und Wissenschaft. Schaufenster E-Mobilität URL: http://www.braunschweig.de/wirtschaft_wissenschaft/wissenschaftsportal/schaufenster-e-mobilitaet.html, letzter Zugriff am: 14.05.2013

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Verkehr. Nahverkehr. Begriffserklärungen URL: http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/begriffe.html, letzter Zugriff am: 18.05.2013

California Environmental Protection Agency. Air Resource Board. Californias´s Parking Cash-Out Law. URL: http://www.arb.ca.gov/planning/tsaq/cashout/cashout.htm, letzter Zugriff am: 29.06.2013

eco Plus. Regionalförderung. Förderinstrumente. LEADER 07-13 URL: http://www.ecoplus.at/de/ecoplus/regionalfoerderung/leader-07-13, letzter Zugriff am: 08.05.2013

Energieberatung Niederösterreich. Service für Bauen und Wohnen. Mobilitätsmanagement für Betriebe und Verwaltungen URL: http://www.energieberatung-noe.at/start.asp?ID=36406&b=4137, letzter Zugriff am: 26.05.2013

Energieberatung Niederösterreich. Sonderaktion-Elektrofahrräder URL: http://www.energieberatung-noe.at/start.asp?ID=36414&b=4137, letzter Zugriff am 07.07.2013

Energycamp URL: http://www.energy-camp.at/de/home.html, letzter Zugriff am: 01.03.2013

eNu. Angebot. Mobilität. E-mobil Testaktion URL: http://www.enu.at/e-mobil-testaktion, letzter Zugriff am: 30.06.2013

Erneuerbare Energie Österreich URL. Erneuerbare Energie – eine Definition URL: http://www.erneuerbare-energie.at/energie1/, letzter Zugriff am: 01.05.2013

European Commission. Agriculture. Rural Development. Leader+. FAQ URL: http://ec.europa.eu/agriculture/rur/leaderplus/faq_en.htm#37, letzter Zugriff am: 08.05.2013

Europäische Kommission. Nachrichten. Regionen und lokale Entwicklung URL: http://ec.europa.eu/news/regions/111006_de.htm, letzter Zugriff am: 10.05.2013

Europäische Kommission. Regionalpolitik. Die Fonds URL: http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/index_de.cfm, letzter Zugriff am: 31.07.2013

Europäische Kommission. Typologien und Ausrichtung URL: http://enrd.ec.europa.eu/policy-in-action/improving-implementation/typologies-and-targeting/de/typologies-and-targeting_de.cfm, letzter Zugriff am: 05.07.2013

Forschungsinformationssystem. Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung. Personenverkehr, Mobilität und Raum. Marketing, Direktmarketing URL: http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/85913/, letzter Zugriff am: 14.05.2013

Forschungsinformationssystem. Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung. Personenverkehr, Mobilität und Raum. Soft Policies. Rechtliche Rahmenbedingungen des Mobilitätsmanagements URL: http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/20413/?clsId0=276646&clsId1=276648&clsId2=0&clsId3=0, letzter Zugriff am: 14.05.2013

Forschungsinformationssystem. Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung. Personenverkehr, Mobilität und Raum. Soft Policies. Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel URL: http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/139396/?clsId0=276646&clsId1=276648&clsId2=0&clsId3=0 , letzter Zugriff am: 14.05.2013

Gabler Verlag (Hrsg.). Schmidt, Katrin: Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: Kraftfahrzeugdichte URL: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/9101/kraftfahrzeugdichte-v8.html, letzter Zugriff am: 27.05.2013

Gabler Verlag (Hrsg.). Haas, Dieter/Neumair, Simon-Martin: Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: Regionalentwicklung URL: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/13338/regionalentwicklung-v8.html, letzter Zugriff am: 10.05.2013

Gabler Verlag (Hrsg.). Malina, Robert/von Stackelberg, Friedrich: Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: Verkehrsmittel URL: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/79119/verkehrsmittel-v5.html, letzter Zugriff am: 27.05.2013

Gabler Verlag (Hrsg.). von Stackelberg, Friedrich: Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: Verkehrspolitik URL: http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/verkehrspolitik.html, letzter Zugriff am: 27.05.2013

Gemeinde Rabenstein an der Pielach. Unser Ort stellt sich vor URL: http://www.rabenstein.gv.at/system/web/zusatzseite.aspx?detailonr=221156021, letzter Zugriff am: 18.04.2013

Gemeinde Schwarzenbach an der Pielach. Wissenswertes URL: http://www.schwarzenbach-pielach.gv.at/index.php?article_id=11, letzter Zugriff am: 18.04.2013

Gemeinde Weinburg. Gemeinde URL: http://www.weinburg.eu/?pageID=1, letzter Zugriff am: 18.04.2013

Gemeinde Werfenweng. Zahlen und Fakten URL: http://www.gemeinde-werfen-weng.at/system/web/sonderseite.aspx?menuonr=220596227&detailonr=220596227, letzter Zugriff am 07.03.2013

IKM. Mitglieder URL: http://www.deutsche-metropolregionen.org/mitglieder/hannover/, letzter Zugriff am: 30.06.2013

Innsbruck. Umwelt. Verkehr. KFZ-Verkehr. Mobilität URL: http://www.innsbruck.gv.at/page.cfm?vpath=umwelt--verkehr/kfz-verkehr/mobilitaet, letzter Zugriff am: 17.05.2013

klima:aktiv. Mobilität. Elektromobilität. Ökobilanz von Elektrofahrzeugen URL: http://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/elektromobilitaet/BilanzEFahrzeuge.html, letzter Zugriff am : 30.06.2013

klima:aktiv. Mobilität. Radfahren. Radeltzurarbeit URL: http://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/radeltzurarbeit.html, letzter Zugriff am: 29.05.2013

Klimabündnis. Sanfte Mobilität in Werfenweng URL: http://www.klimabuendnis.at/start.asp?id=229517, letzter Zugriff am 07.03.2013

Land Niederösterreich. Gemeindeservice. Verkehr und Technik. Gemeindebusse in Niederösterreich URL:
http://noel.gv.at/gemeindeservice/gemeindeservice/verkehr-technik/gemeindebusse.html, letzter Zugriff am: 30.06.2013

Land Niederösterreich. **Karten und Geoinformation** in Niederösterreich URL:
http://www.noel.gv.at/Land-Zukunft/Karten-Geoinformation/NOe-Atlas.wai.html, letzter Zugriff am: 24.04.2013

Land Niederösterreich. Land und Zukunft. Raumordnung. **Kleinregion**. Kleinregionale Zusammenarbeit. URL: http://www.noe.gv.at/Land-Zukunft/Raumordnung/Kleinregionen.wai.html, letzter Zugriff am: 01.05.2013

Land Niederösterreich. Verkehr und Technik. Verkehr in Zahlen. NÖ Mobilitätsanalyse URL: http://www.noe.gv.at/Verkehr-Technik/Verkehr-in-Zahlen/NOe-Mobilitaetsanalyse.wai.html, letzter Zugriff am: 01.07.2013

Land Salzburg. Umwelt, Natur, Wasser. Umweltschutz. Luftreinhaltung. Emissionskataster. Begriffserklärungen URL:
http://www.salzburg.gv.at/themen/nuw/umwelt/luftreinhaltung/semikat/semikat-glossar.htm, letzter Zugriff am: 27.04.2013

LEADER-Region Mostviertel Mitte URL: http://www.mostviertel-mitte.at/system/web/zusatzseite.aspx?menuonr=219894319&detailonr=220005739, letzter Zugriff am 09.03.2013

Logistikbranche. Verkehrsträger URL:
http://www.logistikbranche.net/verkehrstraeger.html, letzter Zugriff am: 25.06.2013

Mariazellerbahn URL: http://www.mariazellerbahn.at/, letzter Zugriff am: 03.03.2013

Mobilitätszentralen Niederösterreich. Aktuelles URL: http://www.n-mobil.at/?p=7428, letzter Zugriff am: 05.07.2013

Mobilitätszentralen Niederösterreich. Förderungen für Gemeindebusse und AST URL: http://www.n-mobil.at/?p=6558 , letzter Zugriff am: 07.07.2013

Naturland Niederösterreich. URL: http://www.naturland-noe.at/europaschutzgebiet-pielachtal, letzter Zugriff am: 29.05.2013

News ORF. Fahrradpaket tritt in Kraft, 30. März 2013 URL: http://orf.at/stories/2174436/http://orf.at/ - /stories/2174436/, letzter Zugriff am 31.03.2013

Niederösterreich-CARD. Mobilitätspartner. Carsharing URL: http://www.niederoesterreich-card.at/noecard/de/?tt=NOECARD10_R9, letzter Zugriff am: 30.06.2013)

NÖVOG. Information und Geschichte URL: http://www.noevog.at/de/default.asp?tt=NOEVOG_R8&id=86978#, letzter Zugriff am: 03.03.2013

NÖVOG. Die Himmelstreppe URL: http://www.noevog.at/de/default.asp?tt=NOEVOG_R179, letzter Zugriff am: 03.03.2013

NÖVOG. Die Himmelstreppe. Fahrzeugkonzept URL: http://www.noevog.at/de/default.asp?tt=NOEVOG_R179&id=88355, letzter Zugriff am: 03.03.2013

Pielachtal Mostviertel. Lage und Geschichte URL: http://www.pielachtal.info/tal-der-dirndln/das-pielachtal/lage-und-geschichte.html, letzter Zugriff am: 18.04.2013

Pielachtal Mostviertel. Organisation. Zeittafel URL: http://www.pielachtal.info/kleinregion-pielachtal/organisation/zeittafel.html, letzter Zugriff am: 01.05.2012

Pielachtal Mostviertel. Organisation. Partner URL: http://www.pielachtal.info/kleinregion-pielachtal/organisation/partner.html, letzter Zugriff am: 05.05.2013

Pielachtal, Dirndltal. Orte im Überblick URL: http://www.dirndltal.com/orte.php, letzter Zugriff am: 21.04.2013

PRISMA solutions. Public Management Consulting. Kompetenzen. Öffentlichkeitsarbeit URL: http://www.prisma-solutions.at/pmc/index.php/de/kompetenzen/oeffentlichkeitsarbeit, letzter Zugriff am: 02.08.2013

Radwege im Mostviertel. Pielachtalradweg URL: http://www.radwege-mostviertel.com/Pielachtalradweg.htm, letzter Zugriff am 04.03.2013

Raumordnung und Regionalpolitik in Niederösterreich. Region. Kleinregionen URL: http://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/region/kleinregionen/kr_noemitte.pdf, letzter Zugriff am: 20.05.2013

Regionalmanagement Niederösterreich. Schwerpunkte. Mobilität URL: http://www.regionalmanagement-noe.at/schwerpunkte/mobilitaet.html, letzter Zugriff am: 10.05.2013

Regionalmanagement Niederösterreich. Schwerpunkte. Regionalentwicklung URL: http://www.regionalmanagement-noe.at/schwerpunkte/regionalentwicklung.html, letzter Zugriff am: 10.05.2013

Regionalsuche. Niederösterreich. St. Pölten. Obergrafendorf URL: http://www.regionalsuche.at/ober_grafendorf--676.htm, letzter Zugriff am: 18.04.2013

ROSINAK & Partner. Ein neues Mobilitätskonzept für Niederösterreich URL: http://www.rosinak.co.at/de/news/ein-neues-mobilit%C3%A4tskonzept-f%C3%BCr-nieder%C3%B6sterreich, letzter Zugriff am: 02.08.2013

ROSINAK & Partner. Raum und Mobilität. Mobilitätsmanagement für Betriebe URL: http://www.rosinak.co.at/de/project/mobilit%C3%A4tsmanagement-f%C3%BCr-betriebe, letzter Zugriff am: 02.08.2013

Statistik Austria: Ausstattung privater Haushalte. Wien: Statistik Austria, 2007. URL: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/ausstattung_privater_haushalte/021851.html, letzter Zugriff am 28.06.2013

Statistik Austria. Gemeindedaten Werfenweng URL:
http://www.statistik.at/blickgem/gemDetail.do?gemnr=50425, letzter Zugriff am 07.03.2013

Statistik Austria. Fragebögen. Abgestimmte Erwerbsstatistik. Ergebnisse URL:
http://www.statistik.gv.at/web_de/frageboegen/abgestimmte_erwerbsstatistik/ergebnisse/index.html#index2, letzter Zugriff am: 01.06.2013

Statistik Austria. Fragebögen. Abgestimmte Erwerbsstatistik. Pendelzielstatistik URL:
http://www.statistik.gv.at/web_de/frageboegen/abgestimmte_erwerbsstatistik/pendelzielstatistik/index.html, letzter Zugriff am: 01.06.2013

Statistik Austria. Klassifikationen. Regionale Gliederungen. Gemeinden URL
http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/gemeinden/index.html, letzter Zugriff am: 25.06.2013

Statistik Austria. Klassifikationen. Regionale Gliederungen. Politische Bezirke URL:
http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/politische_bezirke/index.html, letzter Zugriff am: 25.06.2013

Statistik Austria. Klassifikationen. Regionale Gliederungen. Stadtregionen. Stadt-Land URL: Kurzbeschreibung internationaler Verfahren zur Klassifikation von Stadt und Land, Statistik Austria (Hrsg.), Wien, 2012, S.2-7.:
https://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html, letzter Zugriff am: 03.05.2013

Statistik Austria. Statistiken. Bevölkerung. Bevölkerungsstruktur URL:
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/bevoelkerungsstruktur/index.html, letzter Zugriff am: 02.06.2013

Statistik Austria. Statistiken. Bevölkerungsstruktur. Bevölkerung nach Alter und Geschlecht URL:
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/bevoelkerungsstruktur/bevoelkerung_nach_alter_geschlecht/index.html, letzter Zugriff am: 25.06.2013

Statistik Austria. Ein Blick auf die Gemeinde URL:
http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=3, letzter Zugriff am: 25.06.2013

Umwelt Gemeindeservice. E-Mobilität hautnah erleben URL:
http://www.umweltgemeinde.at/e-mobilitaet-hautnah-erleben, letzter Zugriff am 07.07.2013

Verkehrsprognose Österreich 2025+ Endbericht URL. Personenverkehr Ergebnisse (Teil/Kapitel 4). Bundesministerium für Verkehrs, Innovation und Technologie (Hrsg.) Abteilung INFRA 5 Internationale Netze und GVP-Ö, Wien, (Juni) 2009, S. 2-57:
http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/verkehrsprognose_2025/download/vpoe25_kap4.pdf, letzter Zugriff am: 25.06.2013

VERRACON. Nachhaltige Mobilität URL: http://www.verracon.at/mobilitaet.html, letzter Zugriff am: 02.08.2013

VERRACON. Raum und Erreichbarkeit URL:
http://www.verracon.at/raum.htmlhttp://www.verracon.at/mobilitaet.html, letzter Zugriff am: 02.08.2013

Werfenweng SAMO URL: http://www.werfenweng.eu/de/sanfte-mobilitaet/, letzter Zugriff am: 07.03.2013

Werfenweng. Sanfte Mobilität. Starter URL:
http://www.werfenweng.eu/de/SaMo%20entwickeln/, letzter Zugriff am 07.03.2013

Mariazellerbahnkarte URL:
http://en.wikipedia.org/wiki/File:Mariazellerbahn_map1.png, letzter Zugriff am: 05.07.2013

16. Anhang

Teilnahme an Veranstaltungen

Teilnahme an:
16. Januar 2013: **Bürgermeistersitzung** in Ober-Grafendorf
18. Februar 2013: **Pressefoto für Bürgerbefragung** mit Anton Gonaus und Edith Kendler im Regionalbüro in Kirchberg/Pielach
6. März 2013: **Zwischenbesprechung** mit Karin Peter und Edith Kendler; anschließend Pielachtal Runde
15. April 2013: **Vorstandssitzung der Kleinregion Pielachtal** + E-Mobilitätsarbeitsgruppe in Rabenstein 16.30Uhr bis 19.00Uhr
20. April 2013:**„Tag der Sonne“** in Ober-Grafendorf und **„Tag der Dirndl“** in Kirchberg/Pielach
5. Juni 2013: **Zwischengespräch** mit Karin Peter und Edith Kendler

Ansprechpersonen aus der Region (regelmäßiger Kontakt):
Edith Kendler (Kleinregionsmanagerin Regionalbüro Pielachtal)
Karin Peter (Kleinregionsbetreuerin Regionalmanagement Niederösterreich – Büro NÖ-Mitte)

Einzel- bzw. Telefoninterviews

Telefongespräch, am 22.05.2013, ca. 08.30-09.00Uhr, **mit Thomas Preslmayr** (NÖVOG, Team Bahn, Leiter Vertrieb): Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H, Telefonnummer: 02742/36099024).

Emailkontakt mit Karin Schildberger (Mobilitätszentrale Mostviertel) 5. März 2013

Zur besseren Übersicht sind die Ergebnisse der Unternehmensbefragung tabellarisch angeführt. Insgesamt sind fünf Betriebe, die alle ihren Hauptsitz in einer der Pielachtal-Gemeinden haben, zum Thema alternative, umweltfreundliche Mobilitätsformen, zu gegenwärtigen und zukünftigen Entwicklungen in diesem Themenkontext, befragt worden. Bei den Unternehmen handelt es sich um den Steinschalerhof/-dörfl (Rabenstein und Frankenfels), die Firma Trepka (Ober-Grafendorf), Gansch Möbel (Kirchberg/Pielach), WK-Fensterfertigung (Loich) und Styx (Ober-Grafendorf).

Steinschalerhof (telefonisches Einzelinterview mit GF Johann Weiß: Freitag, 15.3.2013 ca. 08:40-09:00)	
Kontaktdaten	Naturhotel Steinschalerhof - Warth 20, 3203 Rabenstein (40 Mitarbeiter) Naturhotel Steinschalerdörfl - Taschlgrabenrotte 2, 3213 Frankenfels (40 Mitarbeiter)

Das Unternehmen ist Anfang der 1990er Jahre gegründet worden und besitzt heute zwei Niederlassungen, in Rabenstein und Frankenfels. Im Zuge der Befragung ist fast ausschließlich auf den Steinschalerhof Bezug genommen worden. Der Steinschalerhof liegt direkt an der Mariazellerbahn, die Station „Steinschal-Tradigist“ liegt fußläufig in etwa 200m Entfernung. Den Mitarbeitern des Steinschalerhofes wird gegenwärtig keine Zeitkarte zur Verfügung gestellt. Nach Angaben von WEIß ist für die meisten von ihnen der Arbeitsplatz fußläufig zu erreichen. Deshalb besteht seiner Ansicht nach auch kein Bedarf einer Zeitkarte. Die Mariazellerbahn spielt maßgeblich für den Tourismus eine Rolle. Nach Einschätzung von WEIß ist die ÖV-Anbindung aufgrund der direkten Nähe zur Mariazellerbahn in Rabenstein sehr gut und in Frankenfels gut zu bewerten. Trotzdem nutzt WEIß die öffentlichen Verkehrsmittel privat allgemein kaum. Für den Steinschalerhof stehen insgesamt fünf Fahrzeuge, davon drei Kleinbusse, zur Verfügung. Für Fahrten vom Steinschalerhof zum Steinschalerdörfl und vice versa bzw. andere Wegezwecke stehen den 40 Mitarbeitern fünf Fahrzeuge bereit. WEIß ist der Meinung, dass er somit betriebsintern Carsharing betreibt. Das Unternehmen besitzt aktuell 30 nicht-elektrisch betriebene Fahrräder, die allerdings von den Gästen, wahrscheinlich aufgrund der topographischen Gegebenheiten im Pielachtal, kaum in Anspruch genommen werden. Neben den gängigen Fahrrädern gibt es auch E-Fahrräder. An beiden Hotelstandorten sind seit vier Jahren E-Tankstellen vorhanden. Zum Thema E-Mobilität benötigt WEIß keine weiteren Informationen mehr. Vielmehr interessieren ihn neue, „erschwingliche“ Technologien. In der Kleinregion Pielachtal sind diesbezügliche Informationen seiner Meinung nach weiterhin erforderlich. Innerhalb des Betriebs forciert er umweltfreundliche und nachhaltige Aktivitäten und ist zusätzlichem Verbesserungspotenzial aufgeschlossen. Seit 18 Jahren wird sowohl Strom als auch Wärme aus regenerativer Energie erzeugt, wie z.B. aus Biomasse (Holz) und Photovoltaik. Die erste Holzschnitzelanlage ist im Jahr 1986 in Betrieb genommen worden. Der Steinschalerhof und Steinschalerdörfl haben Veranstaltungen und Initiativen wie „SteinschalerWiki“, „Nachhaltige Kamingespräche“ und „Nachh*“ ins Leben gerufen.

Trepka (direktes Einzelinterview mit Mag. (FH) Martina Wieder: Freitag, 18.3.2013 ca. 09:00-09:30)	
Kontaktdaten	**Trepka** – Schulstraße 11, 3200 Ober-Grafendorf (200 Mitarbeiter)

Die Firma Trepka ist etwa 1920 gegründet worden und hat ihre Niederlassung zur Herstellung von Betonfertigteilen nach wie vor in Ober-Grafendorf. Das Produktionsunternehmen, mit rund 200 Mitarbeitern, hat einen Fuhrpark mit rund 60-70 Fahrzeugen, davon zehn Lkw, drei Mobilkräne, sowie Busse, Pritschen und Pkw. Zur Fahrt zu den Baustellen kommen vorwiegend Busse zum Einsatz. Daneben besteht die Möglichkeit mit Fahrrädern, die bereit stehen, für kurze Wege der Arbeiter, zu benutzen. Für die Fahrt zum Arbeitsplatz stellt das Unternehmen Mannschaftsbusse bereit. Dabei handelt es sich gewissermaßen um Carpooling, da sich die Mitarbeiter zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen. Aktuell gibt es bei Trepka noch keine E-Fahrzeuge. Die Anschaffungs- und Erhaltungskosten sind im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen noch zu teuer. Darüber hinaus gibt es am Betriebsgelände noch keine Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge. WIEDER denkt über die Anschaffung eines E-Fahrzeuges als nächstes Privatfahrzeug nach. Sie ist der Ansicht, dass die WKO bereits viele Informationen zum Thema E-Mobilität bereitstellt und deshalb keine Information benötigt. Die Station der Mariazellerbahn ist fußläufig erreichbar (in etwa 250 Meter Entfernung). Die Bahn spielt für die Mitarbeiter als tägliches Verkehrsmittel keine Rolle. WIEDER nutzt die Mariazellerbahn privat sehr selten. Den Mitarbeitern wird keine Zeitkarte zur Verfügung gestellt. Die meisten Mitarbeiter kommen mit dem eigenen Pkw (nur eine Mitarbeiterin nutzt die Mariazellerbahn als tägliches Verkehrsmittel zum Arbeitsplatz). Im Unternehmen werden keine Informationen und Veranstaltungen zum Thema alternative Mobilitätsformen organisiert und umgesetzt. Zusätzlich stellt das Unternehmen keine alternativen, umweltfreundlichen Verkehrsmittel zur Entnahme bereit, da es aus Kostengründen nach Ansicht von WIEDER noch nicht konkurrenzfähig und spruchreif ist.

Während das Werk und der Fuhrpark noch mit fossilen Energieträgern mit Strom und Wärme versorgt werden, ist das Hauptgebäude der Firma Trepka (vor etwa vier Jahren war Trepka einer der ersten Betriebe, der zertifizierte Passivhäuser gebaut hat) erdölfrei geheizt. Stattdessen gibt es eine Wasserwasserwärmepumpe (aus Grundwasserbrunnen). Daher auch das Motto des Unternehmens: „Energieeffizienz, Nachhaltigkeit und Umweltbewusstsein stehen im Vordergrund“

Für das Jahr 2014 ist die Errichtung einer Hackschnitzelanlage geplant, welche die Nutzung von Öl ersetzen soll.

Gansch Möbel (direktes Einzelinterview mit Leopold Gansch: Donnerstag, 4.4.2013 ca. 17:15-18:00)	
Kontaktdaten	**Gansch Möbel** – St. Pöltner Straße 95, 3204 Kirchberg an der Pielach (15 Mitarbeiter + zusammen mit „Linie 8"-Pielachtaler Holzwerkstätten 15 Lehrlinge)

Das Unternehmen Gansch Möbel ist im Jahr 1988 in Kirchberg an der Pielach gegründet worden. Die Niederlassung besitzt sowohl einen Schauraum als auch eine Produktionsstätte. Im Rahmen der Verarbeitung sind fast ausschließlich heimische Hölzer in Verwendung, keine Tropenhölzer (ausgenommen Bambus). Größtenteils werden Naturlackierungen (natürliche Lackierungen, Oberflächen Öl und Wachs) und keine synthetischen Öle zur Produktion eingesetzt. GANSCH ist der Ansicht, dass mit dem Einsatz regionaler Produkte der regionalen Bevölkerung Bewusstsein hinsichtlich „kurzer Wege" mitgegeben wird.

Im Bereich der Wärmeerzeugung ist der Betrieb energieautark. Die Wärme wird mithilfe der betriebsinternen Holzhackschnitzelanlage (aus Abfällen der Produktion) erzeugt. Die Holzhackschnitzelanlage gibt es im Unternehmen bereits seit 25 Jahren. Strom wird hauptsächlich mit der Kleinwindkraftanlage (gibt es im Unternehmen seit etwa 7 Jahren), mit einer Leistung von etwa 1,5 kW/h, produziert. Die Photovoltaikanlage gibt es im Unternehmen seit etwa 10 Jahren. Privat besitzt GANSCH ebenfalls eine Photovoltaikanlage. GANSCH forciert für die nächsten 10-15 Jahre, dass der gesamte Fuhrpark mit Energie aus Photovoltaik und/oder Brennstoffzelle (Wasserstoff) in Betrieb genommen werden kann. Aktuell wird der Strom sowohl für die Produktion als auch für das E-Fahrzeug verwendet. Gansch Möbel besitzt insgesamt einen Van, einen Kombi, einen Lkw und ein E-Auto. Nach Einschätzung von GANSCH fahren drei Mitarbeiter aus Ober-Grafendorf gemeinsam und zwei Mitarbeiter aus dem Traisental miteinander zum Arbeitsort, schließen sich somit zu Fahrgemeinschaften zusammen. Die meisten Mitarbeiter kommen mit dem eigenen Pkw (10-20 Kilometer Fahrt zum Arbeitsort). Einzelne Mitarbeiter denken über die Anschaffung von Hybridfahrzeugen (**Hybridfahrzeug: Verbrennungsmotor und Elektromotor ergänzen sich**) nach. GANSCH ist zuversichtlich, dass der Betrieb eine eigene Tankstelle bereitstellen, die gleichzeitig 15 Fahrzeuge „volltanken"/laden kann.

Sobald wie möglich möchte GANSCH einen Generator zur Energiespeicherung anschaffen, Wasserstoff im Betrieb herstellen und für Fahrzeuge des Unternehmens (vor allem Fuhrpark) verwenden.

Die Station der Mariazellerbahn „Steinschal-Tradigist" ist etwa 250m von Gansch Möbel entfernt. GANSCH nutzt die Mariazellerbahn ausschließlich für Freizeitaktivitä-

ten, wie z.B. Schifahren, Wandern etc. Er ist der Meinung, dass die Mariazellerbahn aufgrund der Modernisierung „angenehmer“ geworden ist. Den Mitarbeitern wird vom Unternehmen keine Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel bereitgestellt.
Die Lehrlinge (15 Personen) kommen mit der Mariazellerbahn, die Wirtschaftskammer stellt die Zeitkarten für die öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung.
Aus der Region kommt seiner Auffassung nach zu wenig Information hinsichtlich E-Mobilität, vielmehr ist Eigeninitiative gefragt. Dem hinzugefügt verwenden die wesentlichen Akteure (in der Öffentlichkeit präsente Personen) fossile Energie, stehen also kaum hinter dieser Thematik. Deshalb fehlt in diesem Themenkontext die Glaubhaftigkeit. GANSCH informiert sich zum Thema E-Mobilität und regenerativer Energie selbstständig.
Eine themenrelevante Veranstaltung, die im Rahmen von Gansch Möbel veranstaltet wird, ist z.B. „Frühjahrsausstellung, 19./20.4.2013“ (Tag der offenen Tür):
„Gast-Elektriker“ berichtet über neueste Technologie; Präsentation der Brennstoffzelle für Autobetrieb und zum Thema E-Mobilität

WK Fensterfertigung (direktes Einzelinterview mit Diane Eibl (Buchhaltung): Freitag, 5.4.2013 ca. 09:00-09:20)	
Kontaktdaten	**WK Fensterfertigung** – Dobersnigg 12, 3211 Loich (durchschnittlich 55 Mitarbeiter, saisonal unterschiedlich → im Winter weniger als im Sommer)

Seit dem Jahr 2005 unterliegt die Geschäftsleitung Herrn Witzersdorfer und Herrn Kirscher. Die Niederlassung der Fensterfertigung befindet sich in Loich und der Vertrieb erfolgt durch die Firma Krippl. Produziert werden vorrangig Holz-, Alu- und Kunststofffenster. Wärme wird durch das Verheizen von Abfällen der Holzfenster in Hackschnitzelanlage erzeugt. Damit können beide Bürogebäude mit Wärme versorgt werden. Der Strom wird aus fossiler Energie von der EVN bezogen. Das Unternehmen besitzt fünf Pkw, einen Stappler und einen Kleinbus. Bislang gibt es noch kein E-Fahrzeug und Firmen-Fahrrad. Sowohl privat als auch für das Unternehmen insgesamt spielt das Thema Anschaffung und Nutzung von E-Fahrzeugen gegenwärtig noch keine Rolle. Nach Ansicht von EIBL sind E-Fahrzeuge kleiner, weniger ausgereift und teurer als herkömmliche Fahrzeuge. Informationen zu E-Mobilität erachtet sie als überflüssig, da eine ständige Konfrontation mit dieser Thematik erfolgt. Die Station der Mariazellerbahn „Loich“ befindet sich in etwa 50 Meter Entfernung. EIBL ist der Meinung, dass die Mariazellerbahn langsam und umständlich ist. Den Mitarbeitern wird vom Unternehmen keine Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel bereitgestellt. Die Mitarbeiter kommen vorwiegend mit dem eigenen Kfz. EIBL kann nicht einschätzen, wer und wie viele Mitarbeiter gemeinsam zum Arbeits-

ort fahren.

Bei den Mitarbeitern handelt es sich vorwiegend um Landwirte, die am Berg wohnen und daher lieber „unkompliziert & unabhängig“ alleine zur Arbeit fahren. Darüber hinaus sind die Arbeitszeiten intern sehr unterschiedlich. Einige Mitarbeiter beginnen schon vor 6.00Uhr zu arbeiten. Nach Einschätzung von EIBL ist der Betrieb im Bereich umweltfreundlicher, alternativer Mobilitätsformen noch nicht aktiv tätigt bzw. ist diese Thematik noch nicht ausreichend thematisiert und diskutiert worden.

Styx (telefonisches Einzelinterview mit Stv. Leiter Marketing und Vertrieb Klemens Stiefsohn: Montag, 29.4.2013 ca. 09:15-09:35)	
Kontaktdaten	**Styx** – Am Kräutergarten 6, 3200 Ober-Grafendorf (53 Mitarbeiter

Im Jahr 1965 ist die Firma Styx in St. Pölten gegründet worden. Seit 1991 befindet sich die Niederlassung in Ober-Grafendorf. Die Geschäftsführung ist im Themenbereich alternativer, umweltfreundlicher Mobilitätsformen sehr gut informiert und vorbildlich aktiv. Am 1.1.2012 war die Firma Styx der weltweit erste Kosmetikbetrieb, der CO_2-freie Kosmetikprodukte herstellt. Sowohl Strom als auch Wärme werden aus erneuerbarer Energie gespeist, z.B. Hackschnitzelanlage, Photovoltaikanlage (Sommer 2013), 2011 Umstieg auf Ökostrom. Für den Notfall ist nach wie vor ein Gasheizelement vorhanden. Die Firma Styx besitzt acht Pkw, zwei Kleinbusse und drei E-Auto. Davon ist ein E-Auto für Carpooling und ein E-Auto als Lieferwagen im Einsatz. Das erste E-Auto ist im September 2012 angeschafft worden. Die Anschaffung und Nutzung wird nach einer gewissen Zeit evaluiert und dann wird über eine weitere Anschaffung beraten. Der Betrieb hat eine eigene E-Tankstelle, die sowohl für den eigenen Gebrauch als auch für Mitarbeiter und Besucher zur Verfügung steht. Für ein paar Mitarbeiter werden Fahrzeuge bereitgestellt.

Die Station der Mariazellerbahn „Ober-Grafendorf“ ist ungefähr 900m vom Unternehmen entfernt. Den Mitarbeitern wird vom Unternehmen keine Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel bereitgestellt. Nach Einschätzung von STIEFSOHN pendeln einige Mitarbeiter aus dem Pielachtal (nicht aber jene aus dem Traisental) mit der Mariazellerbahn. STIEFSOHN nutzt die Mariazellerbahn nicht. Über die Wahrnehmung seiner Kollegen dazu weiß er nicht genau Bescheid. STIEFSOHN erachtet Carsharing und Carpooling als zukunftsfähig und abgesehen vom Pielachtal für gut realisierbar. Die Mitarbeiter der Firma Styx kommen aus verschiedenen Gemeinden und daher ist STIEFSOHN der Meinung, gestaltet sich die Umsetzung von Carsharing schwierig. Privat spielt das Thema Anschaffung von E-Fahrzeugen, insbesondere aus Kostengründen, noch keine Rolle.

Fragebogen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Kleinregion Pielachtal mit ihren insgesamt acht Mitgliedsgemeinden setzt sich in den nächsten Jahren intensiv damit auseinander, wie Umweltschutz und Energieeffizienz im Pielachtal im Alltag gelebt werden kann. Einen wichtigen Beitrag dazu leistet die Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel bzw. alternativer Fortbewegungsformen wie zu Fuß gehen oder Rad fahren. Das Pielachtal ist überzeugt, dass Elektromobilität Teil dieser Umweltschutzmaßnahmen sein kann/soll.

→ Am 20. April 2013 findet in Ober-Grafendorf eine Energie-Ausstellung statt, die sich unter anderem dem Thema Mobilität annimmt.

Inwieweit und in welcher Form kann oder soll umweltgerechte Fortbewegung im Pielachtal erfolgen? Die Kleinregion möchte von ihrer Bevölkerung wissen, wie sie das Angebot und die Nachfrage innerhalb der Kleinregion Pielachtal mit Bahn, Bus, etc. (=verkehrstechnische Infrastruktur) beurteilt und einschätzt?

Wer kann darauf besser Antwort geben als die Betroffenen selbst, nämlich die Pielachtalerinnen und Pielachtaler.

Mit dem vorliegenden Fragebogen wollen wir Ihre Antworten und Meinungen zu diesem Thema erfassen, damit die Kleinregion Pielachtal Sie dabei gezielt unterstützen kann, in Ihrer täglichen Fortbewegungsroutine (z.B. von Eigenheim – Wohnung, Haus – zu Schule, Kindergarten, Arbeitsplatz, Einkaufen, Freizeiteinrichtungen, etc.) vermehrt auf umweltfreundliche Mobilität zu setzen. In weiterer Folge soll der öffentliche Personennahverkehr optimiert und alternative Mobilitätsformen fixer Bestandteil der Kleinregion Pielachtal werden.

Informationen zum Fragebogen

Isabella Wagner ist aktuell im 5. Semester des Masterstudiums für Raumordnung und Raumforschung an der Universität Wien. Mit Unterstützung vom Regionalbüro Pielachtal und der Kleinregionsbetreuerin des Regionalmanagements Niederösterreich hat sie diesen Fragebogen entwickelt.

Für ein qualitatives Ergebnis zählt jeder ausgefüllte Fragebogen. Aus diesem Grund bitten wir Sie als Pielachtalerin oder Pielachtaler, den Fragebogen auszufüllen, der in etwa zehn Minuten in Anspruch nimmt.

Bitte lesen Sie die Fragen aufmerksam durch und beantworten Sie diese ehrlich und sorgfältig. Die Fragebögen werden absolut vertraulich und anonym behandelt. Sie dienen lediglich statistischen Zwecken. Lassen Sie bitte keine Frage unbeantwortet. Wählen Sie in Zweifelsfällen bitte diejenige Antwort, die am ehesten zutrifft. An dieser Stelle betonen wir, dass es im Rahmen dieser Befragung keine „richtige“ und „falsche“ Antwort gibt. Der Fragebogen kann bis zum 30.04.2013 sowohl online

(http://www.pielachtal.info/kleinregion-pielachtal/aktuelles.html) ausgefüllt oder bei Ihrem Gemeindeamt abgegeben werden.

Wir bedanken uns für Ihre Zeit und Mitarbeit!

Rücksendung des Fragebogens	
Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen spätestens bis zum 30.04.2013 zurück.	
Telefonnummer: 02722/7309-25	**Per Postweg:** Regionalplanungsgemeinschaft Pielachtal Schloßstraße 1, 3204 Kirchberg an der Pielach
Per Fax: 02722/67880	**Per Mail**: regionalbuero@pielachtal.info

A-Themenfeld: Beschreibung allgemeiner Angaben		
1. Liegt Ihr Wohnstandort in einer Gemeinde der Kleinregion Pielachtal?		
☐ Ja	☐ Nein	☐ Weiß ich nicht
1.a In welcher Gemeinde/Stadt wohnen Sie?		
In der Gemeinde/Stadt:		
2. Befindet sich Ihr Arbeitsort innerhalb der Kleinregion Pielachtal?		
☐ Ja	☐ Nein	☐ Weiß ich nicht
2.a In welcher Gemeinde/Stadt arbeiten Sie?		
In der Gemeinde/Stadt:		
3. Müssen Sie zu Ihrem Arbeitsplatz pendeln?		
☐ Ja	☐ Nein	
3.a Wie oft pendeln Sie?		
☐ Ich pendle mindestens einmal in der Woche zu meinem Arbeits-/Ausbildungsplatz	☐ Ich pendle fast jeden Tag zu meinem Arbeits-/Ausbildungsplatz (Tagespendler)	
☐ Ich pendle wöchentlich zu meinem Arbeits-/Ausbildungsplatz (Wochen-pendler)	☐ Sonstiges:	☐ Ich muss <u>nicht</u> pendeln, um an meinen Arbeits-/Ausbildungsplatz zu gelangen
3.b Wohin pendeln Sie? (Gemeinde/Stadt)		
4. Wie lange ist Ihr Anfahrtsweg zu Ihrem Arbeits-/Ausbildungsplatz (Angabe in Kilometer)?		
km		
5. Besitzen Sie einen Führerschein?		

☐ Ja	☐ Nein

5.a Welche Führerscheinklasse(n) besitzen Sie? - *Mehrfachnennung möglich*

☐ Klasse A - Motorrad	☐ Klasse B – Pkw	☐ Klasse C – Lkw
☐ Klasse D - Bus	☐ Klasse E - Anhänger	

6. Besitzen Sie ein eigenes motorisiertes Kraftfahrzeug?

☐ Ja	☐ Nein

6.a Welches und wie viele motorisierte Kraftfahrzeuge besitzen Sie? – *Mehrfachnennung möglich*
(Anzahl bitte eintragen)

☐ Pkw	☐ Motorrad	☐ Moped

☐ Lkw	☐ landwirtschaftl. Kfz	☐ Elektrofahrzeug (E-Bike, Pedelec, etc.)	☐ Sonstiges

7. Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt?

B-Themenfeld: Verkehrsmittel- und Verkehrsträgerwahl

8. Nutzen Sie die öffentlichen Verkehrsmittel (z.B.: Bahn, Bus, etc.)?

☐ Ja	☐ Nein

8.a Wofür nutzen Sie die öffentlichen Verkehrsmittel (= „Öffis“)?

	Täglich (mind. dreimal/ Woche)	**Monat-lich**	**In unregelmä-ßigen Abstän-den**	**Gar nicht**	**Ist mit „Öffis“ nicht erreich-bar**
Fahrt von/zur Arbeitsstelle	☐	☐	☐	☐	☐
Freizeiteinrichtungen	☐	☐	☐	☐	☐
Nahversorgungseinrichtun-gen	☐	☐	☐	☐	☐
Wege/Erledigungen für an-dere Personen (z.B. Kinder in die Schule bringen + ab-holen, etc.)	☐	☐	☐	☐	☐
Weitere	☐	☐	☐	☐	☐

9. Welche(s) Verkehrsmittel benutzen Sie für Ihre Fahrt zum Arbeits-/Ausbildungsplatz? - *Mehrfachnennung möglich*

	In der warmen Jahreszeit	**In der kalten Jahreszeit**
Zu Fuß	☐	☐

Fahrrad	☐	☐
PKW/Kombi/Kleinbus	☐	☐
Motorrad	☐	☐
Motorroller/Mofa	☐	☐
Bus	☐	☐
Eisen-/Schnellbahn	☐	☐
Mariazellerbahn	☐	☐
Weitere	☐	☐

10. Besitzen Sie eine Zeitkarte für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV?)

☐ Ja	☐ Nein

10.a Welche Dauerfahrkarte für den ÖPNV besitzen Sie?

☐ Monatskarte	☐ Jahreskarte
☐ SchülerInnen-/StudentInnen-/Seniorinnenkarte	☐ Weitere

11. Welche Rolle spielt die Mariazellerbahn für Ihre täglichen Wege? – Mehrfachnennung möglich

☐ Mir ist die Mariazellerbahn kein Begriff	☐ Verkehrsmittel für die Fahrt zum Arbeits-/Ausbildungsplatz	☐ Für Freizeitaktivitäten
☐ Sonstiges:	☐ Ich nutze die Mariazellerbahn eigentlich nicht	

12. Halten Sie Carsharing, die gemeinschaftliche Nutzung eines Fahrzeuges, im Pielachtal für eine zweckmäßige, alternative Form der Fortbewegung?

☐ Ja	☐ Nein

12.a Warum?

C-Themenfeld: Initiative und Aktivitäten von Unternehmen

13. Werden in dem Unternehmen, in dem Sie arbeiten alternative, umweltfreundliche Mobilitätsformen (z. B. Elektroauto, Elektro-Scooter, Mariazellerbahn) thematisiert?

☐ Ja	☐ Nein, leider nicht. Ich würde diesbezügliche Informationen sehr begrüßen
☐ Nein, es besteht kein Bedarf (z.B.: weil alle Mitarbeiter Firmenfahrzeuge besitzen, etc.)	☐ Sonstiges:
☐ Nicht zutreffend	

13.a Informationen, in welcher Form?

14. Wird Ihnen von Ihrem Unternehmen, in dem Sie arbeiten, für berufliche Termine (wie beispielsweise Dienstreisen) ein Fahrzeug zur Verfügung gestellt?	
☐ Ja	☐ Nein
14.a Welches Fahrzeug wird Ihnen zur Verfügung gestellt? (z.B.: Pkw, Kombi, Kleinbus, Motorrad, E-Auto, etc.)	

D-Themenfeld: E-Mobilität			
15. Sind Sie über das Thema E-Mobilität bereits informiert?			
☐ Ja, ich habe mich aktiv damit beschäftigt (z.B.: im Internet, Zeitschriften recherchiert, etc.)	☐ Ich habe schon einige Male zufällig davon gehört	☐ Ich interessiere mich nicht für diese Thematik	☐ Nein
16. Würden Sie sich mehr Informationen zum Thema E-Mobilität wünschen?			
☐ Ja, ich erwarte mir mehr Informationen zu dieser Thematik	☐ Die bisherigen Informationen reichen diesbezüglich aus	☐ Ich weiß es nicht	☐ Nein, ich interessiere mich nicht für diese Thematik

17. Bietet Ihre Gemeinde ausreichend Informationsmaterial/-veranstaltungen im Bezug auf alternative Mobilitätsformen (E-Mobilität: E-bike, Pedelec, etc.) an?		
☐ Ja	☐ Nein	☐ Weiß ich nicht
17.a Welche? – *Mehrfachnennung möglich?*		
☐ Informationsbroschüren	☐ Beratungsstellen	
☐ Veranstaltungen (wie z.B.: Autofreier Tag, etc.)	☐ Sonstiges:	

18. Können Sie sich vorstellen ein E-Fahrzeug (z.B.: E-Auto, E-Bike, etc.) zu erwerben?				
☐ Ja, ich habe bereits ein E-Fahrzeug	☐ Ja, ich kann es mir gut vorstellen	☐ Nur, wenn es genauso teuer ist wie ein herkömmliches Fahrzeug	☐ Nein, ich habe kein Interesse	☐ Ich habe mir darüber noch keine Gedanken gemacht

E-Themenfeld: Soziodemographische Daten		
Alter:	Geschlecht:	
Höchste abgeschlossene Schulbildung:		
☐ Pflichtschule	☐ Lehre	☐ Matura
☐ Fachschule	☐ Universität	☐ Sonstiges:

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Lebenslauf (Auszug)

Persönliche Daten

Name:	Isabella Wagner, BA
Geburtsdatum:	10/01/1989
Geburtsort:	Wien

Ausbildung

Seit Oktober 2010	**Masterstudium Raumforschung und Raumordnung** an der Universität Wien **Raumplanung** (Wahlmodul an der Technischen Universität Wien)
Okt. 2007 – Sept. 2010	**Bachelorstudium Geographie** an der Universität Wien Bachelorarbeit: Erfolgsgeschichte der Europäischen und Schweizer Regionalpolitik – Ein Vergleich
Sept. 1999 – Juni 2007	**Bundesgymnasium Franklinstraße 21**, 1210 Wien Abschluss: Matura

Berufserfahrung

März – Juni 2013	**Tutoriumsauftrag am Institut für Geographie und Regionalforschung** – Universitätsstraße 7, 1010 Wien „Übungen zur Geografie ländlicher Räume: Peripphere und zentrumsferne Gebiete“ unter der Leitung von Prof. Martin Heintel (inkl. zweitägigem Geländepraktikum)
Seit Februar 2013	**Regionalverband noe-mitte** Josefstraße 46a, Top 5, 3100 St. Pölten Projektassistenz
August – Dez. 2012	**KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung** Bödekerstraße 11, 30161 Hannover Praktikum (drei Monate)
Feb. und März 2012	**Regionalverband noe-mitte** Josefstraße 46a, Top 5, 3100 St. Pölten Praktikum (zwei Monate)
August 2010	**REWE Austria AG / Abteilung GIS** Industriezentrum NÖ-Süd, Straße 3, 2351 Wiener Neudorf Praktikum (ein Monat)
September 2009	**Baugrund Wien** Sieveringer Straße 103/1/1, 1190 Wien Bachelorpraktikum (ein Monat)

Erklärung

Ich versichere hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe. Darüber hinaus ist dieses Masterthema weder im In- noch Ausland zur Begutachtung in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt worden.

Langenzersdorf, am 25.08.2013