

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

Mobilitätsproblematik in ländlichen Räumen

Der Einfluss des Arbeitskräftemangels auf die Nachhaltigkeit von
Schul- und Kindergartenwegen

erfasst von / submitted by

Mark Strutzenberger, BSc

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Arts (MA)

Wien, 2024 / Vienna 2024

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 066 857

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Raumforschung
und Raumordnung

Betreut von / Supervisor:

ao. Univ.-Prof. Dr. Norbert Weixlbaumer

Mithetreut von / Co-Supervisor:

-

Abstract

This master's thesis examines sustainable approaches to routes to educational institutions in rural areas of Austria, focusing on how labour shortages impact transportation and recommendations to implement transport sustainably. The study uses a mixed-method approach that includes qualitative interviews and quantitative surveys to uncover challenges to school transport, including economic factors, social equity, environmental impact, health and politics, and, especially, labour shortages. The stakeholder groups interviewed, including employees of educational institutions, local authorities, parents and transport providers, pointed out that the current unsustainable situation is causally linked to labour shortages, and they identified possible solutions and strategies. The recommendations highlight the need to coordinate efforts, improve infrastructure, promote active mobility, coordinate transport and school times, and align funding policy with regional needs. The study emphasises the urgency of proactive measures to overcome complex challenges and offers comprehensive insights into designing sustainable routes to educational institutions in the context of sustainable regional development in Austria.

Zusammenfassung

Im Zuge dieser Masterarbeit untersucht der Autor nachhaltige Ansätze für Wege zu Bildungseinrichtungen in ländlichen Regionen Österreichs, wobei die Auswirkungen des Arbeitskräftemangels auf den Verkehr und Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Umsetzung im Vordergrund stehen. Mithilfe eines Mixed-Method-Ansatzes, der qualitative Interviews und quantitative Erhebungen umfasst, werden im Kontext der Studie Herausforderungen auf Schul- und Kindergartenwegen in Bezug auf wirtschaftliche Aspekte, soziale Gerechtigkeit, Umweltauswirkungen, Gesundheit und Politik, insbesondere aufgrund des Arbeitskräftemangels, aufgedeckt. Die interviewten Akteur:innengruppen, darunter Bildungseinrichtungen, lokale Behörden, Eltern und Verkehrsanbieter, weisen auf den Umstand hin, dass die nicht nachhaltige Situation mit dem Arbeitskräftemangel einhergeht und zeigen potenzielle Lösungsansätze sowie Strategien auf. Die Empfehlungen unterstreichen die Notwendigkeit von koordinierten Anstrengungen, von Infrastrukturverbesserungen, einer Förderung aktiver Mobilität, der Abstimmung von Verkehren und Schulzeiten und der Neuausrichtung der Finanzierungspolitik auf die regionalen Bedürfnisse. Die Studie vergegenwärtigt ferner die Dringlichkeit proaktiver Maßnahmen zur Bewältigung komplexer Herausforderungen und bietet Einblicke in die Gestaltung von Schul- und Kindergartenverkehren im Rahmen der Nachhaltigen Regionalentwicklung in Österreich.

Inhaltsverzeichnis

ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	1
TABELLENVERZEICHNIS	1
1 EINLEITUNG	2
1.1 FORSCHUNGSLEITENDE FRAGEN	3
1.2 FORSCHUNGSABLAUF UND GLIEDERUNG.....	3
2 THEORIE.....	5
2.1 REGIONALENTWICKLUNG.....	5
2.1.1 <i>Theorien der Regionalentwicklung</i>	7
2.1.1.1 Klassische Theorien.....	7
2.1.1.2 Eigenständige Regionalentwicklung.....	7
2.1.1.3 Endogene Regionalentwicklung.....	7
2.1.1.4 Regional Governance	8
2.1.1.5 Kooperative Regionalentwicklung.....	8
2.1.1.6 Nachhaltigkeit in der Regionalentwicklung	9
2.1.2 <i>Akteur:innen</i>	9
2.2 LÄNDLICHE RÄUME.....	11
2.2.1 <i>Urban-Rural-Typologie</i>	12
2.2.2 <i>Herausforderungen ländlicher Räume</i>	15
2.2.3 <i>Daseinsvorsorge und gleichwertige Lebensverhältnisse</i>	16
2.3 NACHHALTIGKEIT	17
2.3.1 <i>Entstehung des Konzepts</i>	17
2.3.2 <i>Definition des Konzepts</i>	19
2.3.3 <i>Nachhaltigkeit und Nachhaltige Entwicklung</i>	20
2.3.4 <i>Bildung und Nachhaltigkeit</i>	21
2.3.5 <i>Nachhaltigkeitsdimensionen</i>	21
2.3.5.1 Ökologische Dimension.....	22
2.3.5.2 Soziale Dimension	22
2.3.5.3 Ökonomische Dimension.....	23
2.3.5.4 Betriebswirtschaftliche Dimension	23
2.3.5.5 Zeitliche Dimension.....	24
2.3.5.6 Gesundheitliche Dimension	24
2.3.5.7 Kulturelle Dimension	25
2.3.5.8 Politische Dimension.....	25
2.3.6 <i>Nachhaltige Regionalentwicklung</i>	26
3 METHODIK.....	28
3.1 FORSCHUNGSDESIGN	28
3.2 THEMENFINDUNG UND VORBEREITUNG	30
3.3 ENTWICKLUNG VON KRITERIEN FÜR NACHHALTIGE SCHUL- UND KINDERGARTENWEGE....	32

3.4	EMPIRISCHE DATENERHEBUNG	35
3.5	AUSWERTUNG	38
3.5	ERGEBNISSE, INTERPRETATION UND DISKUSSION	39
3.6	EINSCHRÄNKUNGEN UND PRÄMISSEN DER FORSCHUNG	40
4	UNTERSUCHUNGSGEMEINDEN	43
4.1	DORFGASTEIN	44
4.2	LEND	45
4.3	ST. VEIT IM PONGAU	46
5	QUANTITATIVE ERGEBNISSE.....	47
6	QUALITATIVE ERGEBNISSE	53
6.1	NACHHALTIGKEITSPROBLEME	53
6.1.1	<i>Ökonomische Dimension</i>	53
6.1.1.1	Ermöglichung von Bildung	53
6.1.1.2	Ermöglichung von Erwerbstätigkeit und Vollzeitarbeit	55
6.1.1.3	Reduktion der Abhängigkeit von Einzelpersonen bzw. Klein-unternehmen	56
6.1.2	<i>Ökologische Dimension</i>	57
6.1.2.1	Ökologische Verkehrsgewohnheiten	58
6.1.3	<i>Soziale Dimension</i>	59
6.1.3.1	Reduktion der Benachteiligung von Frauen	59
6.1.3.2	Barrierefreiheit	60
6.1.3.3	Chancengleichheit.....	60
6.1.3.4	Geschlechtergleichheit unter Kindern im Hol- und Bringverhalten.....	61
6.1.3.5	Förderung kognitiver, emotionaler, sozialer und kommunikativer Kompetenzen.....	61
6.1.3.6	Vermeidung von übermäßiger Dauer	62
6.1.3.7	Vermeidung von Angst	63
6.1.4	<i>Gesundheitliche Dimension</i>	63
6.1.4.1	Förderung körperlicher und psychischer Gesundheit	63
6.1.4.2	Förderung der Verkehrssicherheit	64
6.1.5	<i>Politische Dimension</i>	65
6.1.5.1	Attraktivität als Wohnort.....	65
6.1.5.2	(Langfristige) Finanzierbarkeit.....	66
6.1.5.3	Faire Kostenverteilung.....	67
6.1.5.4	(Kosten-)effiziente Umsetzung.....	68
6.1.5.5	(Langfristige) Umsetzbarkeit	69
6.1.5.6	Beteiligung aller relevanten Akteur:innen.....	70
6.2	GRÜNDE UND EINFLUSSFAKTOREN	70
6.2.1	<i>Arbeitskräftemangel und Mangel an Anbietern</i>	71
6.2.2	<i>Weitere Einflussfaktoren</i>	73
6.2.2.1	Fehlende Attraktivität für Unternehmen	73
6.2.2.2	Fehlende Attraktivität für Fahrer:innen.....	74
6.2.2.3	Mangelnde Darstellbarkeit als Vollzeitstelle	74
6.2.2.4	Weite Anfahrten	75

6.2.2.5	Steigende Anzahl an Kindern und Zersiedelung	75
6.2.2.6	Mangelnde Finanzierbarkeit vonseiten der Gemeinden	76
6.3	STRATEGIEN UND LÖSUNGSANSÄTZE	76
6.3.1	<i>Bildungseinrichtungen</i>	76
6.3.1.1	Abstimmung von Stundenplänen und Klassenzuteilung	77
6.3.2	<i>Bund und Land</i>	77
6.3.2.1	Erhöhung von Förderungen	77
6.3.2.2	Ausbau des Linienverkehrs	78
6.3.2.3	Problembewusstsein und Einbezug der Topographie	79
6.3.2.4	Ganztagesschule und -kindergarten	79
6.3.3	<i>Eltern</i>	80
6.3.3.1	Fahrgemeinschaften	80
6.3.4	<i>Gemeinde</i>	80
6.3.4.1	Einrichtung von Sammelpunkten und Umstieg auf ÖPNV	81
6.3.4.2	Abstimmung von Taxibus und Postbus	81
6.3.4.3	Ermöglichung der Mitnahme von Kindergartenkindern mit dem Postbus	81
6.3.4.4	Direkte finanzielle Unterstützung der Eltern	82
6.3.4.5	Bauliche Maßnahmen	82
6.3.4.6	Angepasste Raumordnung und Gemeindeentwicklung	83
6.3.4.7	Betreuung in Wartezeiten	83
6.3.4.8	Umsetzung durch Gemeindemitarbeiter:innen	84
6.4	FINALER KRITERIENKATALOG FÜR NACHHALTIGE SCHUL- UND KINDERGARTENWEGE	85
7	DISKUSSION	87
7.1	BEWERTUNG DER NACHHALTIGKEIT DER SCHUL- UND KINDERGARTENWEGE	87
7.1.1	<i>Ökonomische Dimension</i>	87
7.1.2	<i>Ökologische Dimension</i>	91
7.1.3	<i>Soziale Dimension</i>	92
7.1.4	<i>Gesundheitliche Dimension</i>	96
7.1.5	<i>Politische Dimension</i>	98
7.1.6	<i>Abschließende Bewertung</i>	102
7.2	ZUSAMMENHANG MIT ARBEITSKRÄFTEMANGEL	103
7.3	HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	105
7.3.1	<i>Bildungseinrichtungen</i>	105
7.3.2	<i>Bund und Land</i>	106
7.3.3	<i>Eltern</i>	108
7.3.4	<i>Gemeinde</i>	108
7.3.5	<i>Übersicht über Handlungsempfehlungen</i>	110
7.4	EMPFEHLUNGEN FÜR WEITERFÜHRENDE FORSCHUNG	111
8	FAZIT	113
	LITERATURVERZEICHNIS	117
	INTERNETQUELLEN	120

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	I
ANHANG 1: INTERVIEWLEITFÄDEN.....	II
ANHANG 2: INTERVIEWTRANSKRIPTE.....	XXI
ANHANG 3: UMFRAGEERGEBNISSE	LXXXVI

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Urban-Rural-Typologie (übernommen aus STATISTIK AUSTRIA 2021, S. 22).....	14
Abbildung 2: Karte der Untersuchungsgemeinden (eigene Darstellung, Daten: data.gv.at)	43
Abbildung 3: Gemeinde Dorfgastein (eigene Aufnahme)	44
Abbildung 4: Gemeinde Lend (eigene Aufnahme)	45
Abbildung 5: Gemeinde St. Veit im Pongau (eigene Aufnahme)	46
Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl Kindergarten Dorfgastein (eigene Daten und Darstellung).....	47
Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl Mittelschule Lend (eigene Daten und Darstellung)	48
Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl Volksschule St. Veit (eigene Daten und Darstellung).....	48
Abbildung 9: Begleitpersonen Kindergarten Dorfgastein (eigene Daten und Darstellung).....	49
Abbildung 10: Begleitpersonen Kindergarten Dorfgastein ohne niemandem (eigene Daten und Darstellung)	49
Abbildung 11: Begleitpersonen Mittelschule Lend (eigene Daten und Darstellung).....	50
Abbildung 12: Begleitpersonen Mittelschule Lend ohne niemandem (eigene Daten und Darstellung)	50
Abbildung 13: Begleitpersonen Volksschule St. Veit (eigene Daten und Darstellung).....	51
Abbildung 14: Begleitpersonen Volksschule St. Veit ohne niemandem (eigene Daten und Darstellung)	51

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kriterien zur Auswahl von Nachhaltigkeitskriterien (auf Basis von: CARABIAS-HÜTTER und RENNER 2004, S. 26ff).....	33
Tabelle 2: Kriterienkatalog für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege (vorläufige Version)	34
Tabelle 3: Übersicht über die Interviewpartner:innen	36
Tabelle 4: Frage 1 der Umfrage unter Schüler:innen und Kindergartenkindern	37
Tabelle 5: Frage 2 der Umfrage unter Schüler:innen und Kindergartenkindern	38
Tabelle 6: Kriterienkatalog für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege (finale Version).....	86
Tabelle 7: Übersicht über Handlungsempfehlungen.....	111

1 Einleitung

Die vorliegende Arbeit fügt sich in das Feld der Regionalentwicklung ein (vgl. HEINTEL 2018, S. 2008ff; CHILLIA et al. 2016). Der Autor orientiert sich in der vorliegenden Untersuchung an der Theorie der Nachhaltigen Regionalentwicklung, die die drei Säulen der ökonomischen, sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit vereint und dem Ziel dient, diese Nachhaltigkeit in einem definierten geografischen Gebiet zu realisieren sowie langfristig zu erhalten (vgl. SCHLEICHER-TAPPESETER et al. 1997, S. 53ff; BÖCHER 2009, S.127ff; WEBER 2012, S. 79ff). In der Theorie wird anerkannt, dass Regionen einzigartig sind und sich Strategien und Maßnahmen zum Erreichen der angestrebten Nachhaltigkeit unter anderem an den kulturellen Besonderheiten der Region orientieren (vgl. DÜHR 1998, S. 20ff; WEBER 2012, S. 79ff).

Im Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit ist der Verkehr eines der drängendsten Problemfelder, das eng mit der Regionalentwicklung verwoben ist (vgl. RECHNUNGSHOF ÖSTERREICH 2020, S. 11; UMWELTBUNDESAMT 2022, S. 78). Insbesondere der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist für einen Großteil der Luftverschmutzung und des CO₂-Ausstoßes verantwortlich (ebd.). Zudem ist die Abhängigkeit vom MIV im ländlichen Raum erheblich, was die Regionalentwicklung vor Herausforderungen stellt (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2021, S. 11; BMVIT 2016, S. 41).

Eines der größten ökonomischen Probleme im ländlichen Raum in Österreich ist außerdem der Arbeitskräftemangel (vgl. AGENDA AUSTRIA 2022a, S. 3). Dieser äußert sich vor allem im Verkehrsbereich (vgl. IBW 2022b, S. 1ff; IBW 2022a, S. 1ff; AGENDA AUSTRIA 2022b, S.2). So wurde der Schul- und Kindergartenverkehr als Forschungsgegenstand ausgewählt, da Bildung ein elementarer Aspekt von nachhaltiger Entwicklung ist (vgl. GREENLAND et al. 2022, S. 12ff), der Arbeitskräftemangel in diesem Bereich präsent ist und dieser im gegebenen Kontext neben ökologischen auch zu ökonomischen und sozialen Problemen führen kann (vgl. UMWELTBUNDESAMT 2022, S. 78; UMWELTBUNDESAMT 2023; BMK 2022; DGUV 2018, S. 39; LAND SALZBURG 2021, S. 5).

Infolgedessen ist der Schul- und Kindergartenverkehr im ländlichen Kontext nicht nur eine gegenwärtige Herausforderung, sondern auch ein Problemfeld, das die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit – Ökologie, Ökonomie und Soziales – mit der Regionalentwicklung verbindet. Die Nachhaltige Regionalentwicklung fungiert diesbezüglich als Rahmen, um langfristige sozial, ökologisch und ökonomisch nachhaltige Lösungen zu erarbeiten.

1.1 Forschungsleitende Fragen

Die Grundannahme dieser Untersuchung, die aus der Literatur und explorativen Interviews entwickelt wurde, besteht darin, dass die Gestaltung von Schul- und Kindergartenwegen in den drei Gemeinden nicht nachhaltig ist und dass vor allem der Arbeitskräftemangel diesbezüglich ausschlaggebend ist. Um diese Hypothese zu prüfen und Lösungsansätze zu konzipieren, wurden die folgenden Forschungs- und Unterfragen aufgestellt. Ziel dieser Masterarbeit ist es, die folgende Forschungsfrage zu beantworten:

Wie kann der Kindergarten- und Schulverkehr in ländlichen Räumen in Österreich vor dem Hintergrund des Arbeitskräftemangels im Verkehrssektor im Sinne der Nachhaltigen Regionalentwicklung gestaltet werden?

Folgende drei Unterfragen sollen die Analyse leiten:

Unterfrage 1: Welche Nachhaltigkeitskriterien erfüllt der Kindergarten- und Schulverkehr in den Bezirken St. Johann im Pongau und Zell am See zurzeit nicht?

Unterfrage 2: Hängen diese Nachhaltigkeitsprobleme ursächlich mit dem Arbeitskräftemangel in der Taxi- und Busbranche zusammen?

Unterfrage 3: Wie gehen Gemeinden, Eltern und Bildungseinrichtungen mit den Nachhaltigkeitsproblemen sowie mit dem Taxi- und Buslenker:innenmangel um und welche Lösungsansätze gibt es?

1.2 Forschungsablauf und Gliederung

Nach der Themenfindung und konzeptionellen Einbettung (siehe 2 *Theorie*) wurde das Forschungsdesign mithilfe von thematisch verwandten Arbeiten entwickelt (siehe 3 *Methodik*). Den ersten methodischen Schritt stellen vier explorative Interviews mit Gemeindevertreter:innen dar. Aus informellen Vorgesprächen war die problematische Lage beim Schul- und Kindergartenverkehr in St. Veit im Pongau bekannt. Mithilfe des Schneeballprinzips wurden weitere betroffene Gemeinden in der Umgebung identifiziert. Diese Gespräche dienten dazu, die Forschungsfrage sowie die Problemstellung zu konkretisieren und bedingten den Fokus auf den Arbeitskräftemangel.

In der zweiten Phase ermittelte der Autor anhand einer Literatur- und Datenrecherche Nachhaltigkeitsdimensionen, potenzielle Herausforderungen und Probleme auf Wegen zu Bildungseinrichtungen. Auf dieser Basis wurde ein Katalog an Kriterien für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege, geordnet nach den Nachhaltigkeitsdimensionen, konzipiert (siehe 3.3 *Entwicklung von Kriterien für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege*).

Die empirische Datenerhebung in Form einer Klein-N-Studie stellt den dritten methodischen Schritt dar. Hierfür wurden anhand von Zeitungsartikeln und des Schneeballprinzips betroffene Gemeinden ermittelt. Daran anknüpfend wurde pro Gemeinde (siehe 4 *Untersuchungsgemeinden*) jeweils ein:e Vertreter:in aus der Kommunalverwaltung oder -politik, der Elternschaft sowie den Bildungseinrichtungen und von den Verkehrsanbieter im Zuge von zehn semistrukturierten Leitfadeninterviews befragt. Die Methode der qualitativen Inhaltsanalyse in Form einer Klein-N-Studie kommt zum Einsatz, da eine detaillierte, explorative Untersuchung des Forschungsgegenstands das Ziel ist. In den Interviews wird außerdem ermittelt, ob und wie die Probleme, die anhand der Literatur und der Daten deutlich werden, in der Region auftreten, ob sie mit dem Arbeitskräftemangel zusammenhängen und wie mit diesen Herausforderungen umgegangen wird. Die Interviews wurden mitgeschnitten, transkribiert und entsprechend der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring mit dem Programm MAXQDA codiert. Darüber hinaus erfolgte unter Schüler:innen und Kindergartenkindern der drei Gemeinden eine quantitative Vollerhebung anhand eines Fragebogens zur Verkehrsmittelwahl und zu den Begleitpersonen. Diese Erhebung dient der Ermittlung von objektiven quantitativen Daten, sodass darauf basierend nicht direkt erfragbare Nachhaltigkeitskriterien wie Umweltauswirkungen bewertet werden können.

Den letzten Schritt bilden die Darstellung der Resultate (siehe 5 *Quantitative Ergebnisse* und 6 *Qualitative Ergebnisse*) und deren Diskussion (siehe 7 *Diskussion*). Hier wurden zu Beginn die Ergebnisse anhand der gebildeten Kategorien zusammengefasst und beschrieben, während der Kriterienkatalog für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege auf Basis der empirischen Ergebnisse überarbeitet wurde. Die Resultate wurden schließlich in Kombination mit dem aktuellen Forschungsstand diskutiert, wobei mögliche Lösungsansätze für die nachhaltige Gestaltung von Wegen zu Bildungseinrichtungen erarbeitet wurden.

Die Transferleistung der Arbeit liegt einerseits im Rückbezug dieser Resultate auf das angewandte Konzept, indem ein umfassender Kriterienkatalog für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege erstellt wurde. Andererseits ist das Ableiten von Empfehlungen dahingehend möglich, wie Wege zu Bildungseinrichtungen in ländlichen Räumen in Österreich im Sinne der nachhaltigen Regionalentwicklung gestaltet werden können. Daraus resultiert eine Basis für zukünftige weiterführende Forschung.

2 Theorie

Der Forschungsgegenstand dieser Untersuchung sind die drei benachbarten, ländlichen Gemeinden im österreichischen Bundesland Salzburg, die in den Bezirken St. Johann im Pongau und Zell am See liegen. Diese Gemeinden stehen vor der Herausforderung, einen Mangel an Fahrer:innen für den örtlichen Kindergarten- und Schulbusverkehr zu bewältigen. Das Hauptaugenmerk der Untersuchung liegt daher auf der Analyse des Problems und der von den Gemeinden angewandten Strategien zu dessen Bewältigung. Zudem werden potenzielle Lösungsansätze erarbeitet, wobei auf bestehende Praktiken und wissenschaftliche Literatur zurückgegriffen wird.

In diesem Kapitel wird zunächst der gegenwärtige Forschungsstand dargestellt. Zudem ist diese Arbeit in den erweiterten theoretischen Kontext der Regionalentwicklung eingebettet, weshalb zunächst eine Einführung in dieses Forschungsfeld erfolgt, wobei relevante Begrifflichkeiten definiert werden. Im Anschluss liefert der Autor eine Übersicht über die Schlüsselakteur:innen in der Regionalentwicklung, da diese die Grundlage für die Auswahl der Interviewpartner:innen in der weiteren Untersuchung bilden. Zudem wird eine Definition des Terminus *ländliche Räume* präsentiert, während die Herausforderungen in diesem Kontext, insbesondere im Bereich der Mobilität, erläutert werden. Schließlich thematisiert der Autor die Konzeption von Nachhaltigkeit und setzt diese in Bezug zur Regionalentwicklung als *Nachhaltige Regionalentwicklung*.

2.1 Regionalentwicklung

Das vorliegende Kapitel zielt darauf ab, die erforderlichen Grundlagen zur Beantwortung der Forschungsfrage (*Wie kann der Kindergarten- und Schulverkehr in ländlichen Räumen in Österreich vor dem Hintergrund des Arbeitskräftemangels im Verkehrssektor im Sinne der Nachhaltigen Regionalentwicklung gestaltet werden?*) zu erörtern. Zunächst wird das Feld der Regionalentwicklung betrachtet, wobei der Terminus erläutert wird und relevante Strömungen sowie Entwicklungen aufgezeigt werden.

Die Regionalentwicklung ist eine Querschnittsdisziplin, die auf unterschiedlichen Handlungsebenen stattfindet. Dazu zählen sowohl zivilgesellschaftliche Projekte, wie Bottom-up-Initiativen, als auch die öffentliche Verwaltung. Die Regionalentwicklung übernimmt nicht nur öffentliche Aufgaben in der Koordination, Verwaltung und Abwicklung der Kohäsionspolitik der Europäischen Union, sondern stellt auch eine intermediäre Ebene zwischen Staat, Markt und Zivilgesellschaft dar. Zusätzlich ermöglicht sie selbstorganisierte Bottom-up-Prozesse, die eine autonome Steuerung auf regionaler Ebene fördern. Die Definition der Regionalentwicklung kann je nach Thematik, Anwendungsfall und Land variieren, da sie ein

breites Feld von Bereichen wie Bildungspolitik, Naturschutz, Wirtschaftsförderung und Verkehr umfasst. Grundsätzlich kann jedoch zusammengefasst werden, dass diese Entwicklungsprozesse das Ziel haben, sozioökonomische und umweltbezogene Zielvorgaben zu erreichen. Die meisten Regionalentwicklungsinitiativen konzentrieren sich auf subnationale Raumeinheiten, aber auch transnationale Kooperationen sind möglich, um gemeinsame Ziele zu verfolgen. (vgl. HEINTEL 2018, S. 2007f; CHILLIA et al. 2016, S. 55f)

Ein elementares Ziel der Regionalentwicklung besteht darin, Fachplanungen und -politiken abzustimmen und an die spezifischen Bedürfnisse der Region anzupassen. Dies erfordert eine integrierte Herangehensweise, um zu gewährleisten, dass wirtschaftliche, ökologische, ästhetische und soziale Aspekte in Einklang gebracht werden. Kooperation in der Region ist ebenfalls bedeutsam, da sie es ermöglicht, die Handlungen einzelner Akteur:innen zu koordinieren und Synergien zu nutzen. (vgl. HEINTEL 2018, S. 2006f)

Ein weiteres zentrales Vorhaben der Regionalentwicklung ist die Erreichung gleichwertiger Lebensverhältnisse in der Region (vgl. WEINGARTEN und STEINFÜHRER 2020, S. 653). Daneben wird die Nachhaltigkeit zunehmend relevanter (siehe 2.3 *Nachhaltigkeit*) (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 252). Mithilfe der Integration dieser Ziele in den Prozess der Regionalentwicklung können die Herausforderungen der Region erfolgreich bewältigt und langfristige positive Veränderungen erzielt werden (vgl. ebd., S. 253f).

Vielschichtige Entwicklungen prägen die aktuellen Rahmenbedingungen für derartige Planungen und stellen die traditionellen Paradigmen der Disziplin infrage. Ein entscheidendes Merkmal ist der zunehmende Wettbewerb, der nicht mehr nur zwischen urbanen und ländlichen Regionen besteht, sondern auch zwischen Regionen mit ähnlichen Strukturen. Dieser Wettbewerb erfordert von den Regionen eine exaktere Profilierung ihrer Stärken und die Formulierung von differenzierten Entwicklungsstrategien. Ein weiterer maßgeblicher Aspekt ist die Intensivierung der Kooperation zwischen Städten, Stadtregionen und peripheren Gebieten. In einer Zeit der globalen Vernetzung ist eine derartige Zusammenarbeit unerlässlich, um gemeinsame Entwicklungsziele zu erreichen. (vgl. HEINTEL 2018, S. 2013; DÖRINGER 2022, S. 129)

Ferner manifestieren sich in der aktuellen Landschaft der Regionalentwicklung bedeutende Veränderungen. Im Zuge dessen treten neue qualitative Zielsetzungen in den Vordergrund, deren Fokus auf Handlungs- und Umsetzungsorientierung sowie Evaluation liegt. Dynamische Instrumente, die umfangreicher sind als das bloße Erstellen von Strategiepapieren, erlangen infolgedessen Bedeutung. Diese ermöglichen die Operationalisierung von Zielvorgaben und Handlungsempfehlungen, wodurch die Wirksamkeit von regionalen Entwicklungsmaßnahmen gesteigert wird. Die kontinuierliche Evaluation gewinnt ebenfalls an Relevanz, da sie Einblicke in den Erfolg der Implementierung und in potenzielle Anpassungsbedarfe bietet. Diese Entwicklungen veranschaulichen, dass die Regionalentwicklung einen

evolutionären Weg einschlägt, bei dem verstärkt auf Ergebnisorientierung und Flexibilität gesetzt wird. (vgl. HEINTEL 2018, S. 2013)

2.1.1 Theorien der Regionalentwicklung

In den vergangenen Jahrzehnten haben zahlreiche Theorien die Regionalentwicklung geprägt. Im Folgenden werden die bedeutsamsten und für das vorliegende Thema relevantesten Modelle beschrieben.

2.1.1.1 Klassische Theorien

Diese Theorien gründen auf neoklassischen Ansätzen, die die Bedeutung von Investitionen als treibende Kraft für die Entwicklung betonen. Der Fokus liegt darauf, Standortschwächen abzubauen, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu potenzieren. Ein gemeinsames Merkmal klassischer Theorien ist die Sicherung der Anschlussfähigkeit der wirtschaftlichen Peripherien an die Zentren, um Entwicklungsrückstände abzubauen und Entwicklungsmöglichkeiten zu fördern. Allerdings wurden zuletzt Schwächen der angebots- und infrastrukturorientierten Politik erkannt, weshalb eine Abkehr von dieser Ausrichtung erfolgte. Diese Veränderungen in der regionalen Entwicklungstheorie spiegeln die Notwendigkeit wider, flexiblere Ansätze zur Förderung von regionaler Entwicklung zu konzipieren, die den komplexen wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen gerecht werden. (vgl. HEINTEL 2018, S. 2010)

2.1.1.2 Eigenständige Regionalentwicklung

Die Eigenständige Regionalentwicklung bezieht sich auf die Idee, dass eine Region ihre Entwicklungsstrategien autonom entwickeln und umsetzen sollte. Es ist essenziell, die Ressourcen, Potenziale und Stärken einer Region zu erkennen und zu nutzen, sodass ihre wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung vorangetrieben wird, ohne dass sie von externen Einflüssen abhängig ist. Bei diesem Ansatz wird die Autonomie einer Region bei der Gestaltung ihrer Entwicklungspfade betont. Außerdem ist ein Fokus auf Partizipationsmöglichkeiten gegeben. Da jedoch häufig Steuerungsmöglichkeiten auf regionaler Ebene nicht effizient funktionierten und Kooperationen sowie Koordination schwierig waren, wurde von diesem Ansatz erneut Abstand genommen. (vgl. HEINTEL 2018, S. 2011)

2.1.1.3 Endogene Regionalentwicklung

Die Endogene Regionalentwicklung hingegen verweist auf die Bedeutung interner Ressourcen und Faktoren innerhalb einer Region. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf der

Stärkung und Entwicklung der Potenziale und Wettbewerbsvorteile einer Region. Bei diesem Ansatz wird betont, dass die Region in der Lage sein sollte, ihre wirtschaftliche und soziale Entwicklung aus eigenen Kräften heraus zu fördern. Die Endogene Regionalentwicklung setzt folglich auf die Mobilisierung und Optimierung existenter Ressourcen und Kompetenzen, um die regionale Entwicklung voranzutreiben. (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 188f)

Folglich liegt der Hauptunterschied zur Eigenständigen Regionalentwicklung in der Betonung der Autonomie – im Gegensatz zum Fokus auf den internen Potenzialen und Ressourcen in der Endogenen Regionalentwicklung. In der Praxis können diese Ansätze jedoch auch miteinander verknüpft werden – abhängig von den spezifischen Bedürfnissen und Zielen einer Region. (vgl. HEINTEL 2018, S. 2011; CHILLIA et al. 2016, S. 188f)

2.1.1.4 Regional Governance

Die *Regional Governance* bezieht sich auf die Koordination und Steuerung regionaler Angelegenheiten durch eine Vielzahl von Akteur:innen einschließlich Politik, Unternehmen, Nichtregierungsorganisationen, Bürger:innen sowie neue intermediäre Strukturen wie Regionalmanagements (vgl. HEINTEL 2018, S. 2012). Es wird ferner die Notwendigkeit einer effektiven Zusammenarbeit und Abstimmung dafür betont, komplexe und ausdifferenzierte regionale Probleme zu lösen (vgl. DÖRINGER 2022, S. 131). Die Endogene Regionalentwicklung bezieht sich auf die internen Ressourcen, während der Fokus bei der *Regional Governance* auf der Koordination und Steuerung der regionalen Entwicklung liegt. Es sind sowohl interne als auch externe Akteur:innen beteiligt und die Region beruht nicht unbedingt auf einer festen Territorialität, sondern kann je nach Aufgabe flexibel sein (vgl. ebd.).

2.1.1.5 Kooperative Regionalentwicklung

Ein ähnliches Konzept ist die Kooperative Regionalentwicklung. Auch wenn die beiden Theorien teilweise miteinander verschmelzen, wird bei *Regional Governance* die Steuerung und Koordination betont, während bei der Kooperativen Regionalentwicklung die Zusammenarbeit bei konkreten Projekten und Initiativen hervorgehoben wird. DÖRINGER beispielsweise verwendet die beiden Konzepte als Synonyme (vgl. 2022, S. 129).

Das Konzept hat an Relevanz gewonnen, da sich im Kontext des sozioökonomischen Transformationsprozesses verstärkt wachsende Disparitäten in Gesellschaften ergeben, insbesondere in ländlichen Räumen (vgl. ebd., S. 129ff). Vor diesem Hintergrund gewinnt die Kooperative Regionalentwicklung an Bedeutung. Mittels enger Kollaboration und Koordination von Akteur:innen aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft werden mit diesem Verfahren die Herausforderungen auf lokaler Ebene zu lösen versucht (vgl. ebd.). Die Verbindung von Wissenschaft, Verwaltung, Politik und Gesellschaft ist dabei bedeutsam (vgl. HEINTEL

und FRANZ 2022, S. 9ff). Insbesondere nehmen jedoch interkommunale Kooperationsformen einen zentralen Stellenwert ein, indem sie Gemeinden untereinander sowie Akteur:innen miteinander verknüpfen, wodurch Ressourcen effizienter genutzt werden können (vgl. ebd.). Die erfolgreiche Realisierung von derartigen Kooperationsbemühungen auf lokaler Ebene hängt von einer Vielfalt an Netzwerkstrukturen ab, wobei insbesondere informelle Netzwerke relevant sind (vgl. DÖRINGER 2022, S. 129ff).

Neben politischen Aspekten und Vorhaben spielen in der Kooperativen Regionalentwicklung die effiziente Nutzung von Ressourcen und die Bewusstseinsbildung vor Ort eine elementare Rolle. Durchhaltevermögen und Zusammenarbeit sind diesbezüglich essenziell, wobei Kooperationspraktiken als kontinuierlicher Prozess verstanden werden sollten. (vgl. HEINTEL und FRANZ 2022, S. 9ff)

2.1.1.6 Nachhaltigkeit in der Regionalentwicklung

Diese Untersuchung bettet sich in das Konzept der Nachhaltigen Regionalentwicklung ein, da diese einen Rahmen für die Analyse der vielfältigen und komplexen Auswirkungen der Gestaltung und Organisation von Schul- und Kindergartenwegen auf Umwelt, Wirtschaft, Gesellschaft, betroffene Gemeinden und deren Bürger:innen bietet. Das Konzept verbindet folglich die Regionalentwicklung mit dem Drei-Säulen- bzw. den Mehr-Säulen-Modellen der Nachhaltigkeitstheorie. Das *Kapitel 2.3* widmet sich diesen im Detail. Nachfolgend erörtert der Autor das Konzept.

Nachhaltige Regionalentwicklung bezieht sich auf einen proaktiven Ansatz, der wirtschaftliche, soziale und ökologische Ziele verbindet, um langfristig Wohlstand und Lebensqualität in einer Region zu gewährleisten. Sie zielt außerdem auf Ressourceneffizienz, soziale Integration, Umweltschutz und die Förderung von Innovation und Wettbewerbsfähigkeit ab. (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 252f)

2.1.2 Akteur:innen

Gegenstand dieses Abschnitts ist die Klärung, wer neben den angesprochenen Regionalmanagements für die Regionalentwicklung verantwortlich ist. Diese Aufstellung soll anschließend die Basis für die Auswahl der Interviewteilnehmer:innen darstellen.

Die Untersuchung der Hauptakteur:innengruppen im Kontext von Regionalentwicklung verdeutlicht, dass politische Entscheidungsträger:innen, insbesondere Bürgermeister:innen, eine zentrale Rolle in der Regionalentwicklung einnehmen. Ebenso relevant sind die Akteur:innen aus dem Wirtschaftssektor, repräsentiert durch Unternehmen, die an der wirtschaftlichen Entwicklung einer Gemeinde beteiligt sind. Gleichzeitig muss die ansässige Bevölkerung berücksichtigt werden, da sie als maßgebliche Akteurin direkten Einfluss auf die

Entwicklungsrichtung und Akzeptanz von Initiativen ausübt. (vgl. GEBHARDT 2020, S. 123; CHILLIA et al. 2016, S. 38)

Eine weitere elementare Akteur:innengruppe sind Bildungseinrichtungen wie Universitäten und Fachhochschulen (vgl. DÖRINGER und EDER 2020, S. 7f). Außerdem sollten im Bereich der Zivilgesellschaft Nichtregierungsorganisationen, Protestbewegungen und Bürger:inneninitiativen integriert werden (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 38).

Es ist ferner zu betonen, dass die Konstellation dieser Akteur:innengruppen von Gemeinde zu Gemeinde variieren kann, was die Grundlage für die Gestaltung und Umsetzung von regionalpolitischen Strategien maßgeblich prägt. Dieser Umstand verdeutlicht die Notwendigkeit einer individualisierten Herangehensweise bei der Analyse und Gestaltung von derartigen Maßnahmen auf Gemeinde- und Regionsebene. (vgl. GEBHARDT 2020, S. 123)

In diesem Kontext spielt der Begriff *Schlüsselakteur:in* eine zentrale Rolle. Insbesondere auf lokaler Ebene, bei der Einzelpersonen häufig von Bedeutung sind, sind Schlüsselakteur:innen bedeutsam, da auf dieser Ebene ein detailliertes, lokales Wissen vonnöten ist, um innovative Ideen und politische Maßnahmen umsetzen zu können. Ihre Einflussnahme und ihre Expertise sind von essenzieller Bedeutung für die Gestaltung und Umsetzung von politischen Entscheidungen und Projekten, insbesondere wenn lokale Gegebenheiten und Bedürfnisse im Fokus stehen. Diese Positionen können sowohl von öffentlichen als auch von privaten Akteur:innen eingenommen werden. (vgl. DÖRINGER 2022, S. 131f)

Häufig machen Schlüsselakteur:innen den Unterschied zwischen erfolgreicher und misslungener Regionalentwicklung aus, was in den sich differenzierenden Entwicklungsverläufen von Regionen deutlich wird. Die erfolgreichen Regionen zeichnen sich oft nicht nur durch innovative Unternehmen aus, sondern auch durch lokale Akteur:innen, die einen entscheidenden Beitrag zur Regionalentwicklung leisten. Sie sind dazu berufen, Visionen zu entwickeln und Ideen einzubringen, die das Potenzial haben, die wirtschaftliche und soziale Entwicklung ihrer Regionen zu beeinflussen. Ihr Engagement und Innovationsgeist sind folglich von essenzieller Bedeutung für die Gestaltung und Umsetzung von zukunftsweisenden Entwicklungsstrategien. (vgl. DÖRINGER und EDER 2020, S. 7f)

Des Weiteren spielen lokale Akteur:innen eine bedeutsame Rolle bei der Kommunikation und Bewusstseinsbildung in Bezug auf Probleme. Dies ist essenziell, da ein gemeinsames Problembewusstsein bei den Akteur:innen Grundlage für Veränderung darstellt. Nur so sind gemeinsame Lösungen von Problemen und die Entwicklung von Visionen möglich. (vgl. GEBHARDT 2020, S. 119)

Derartige Schlüsselpersonen sind nicht nur treibende Kräfte, die Impulse setzen, sondern sie zeichnen sich auch durch ihre aktive Beteiligung an der Umsetzung aus. Sie engagieren sich oft ehrenamtlich und sind von einer intrinsischen Motivation getrieben, jedoch kann die Motivation auch in Vorteilen für das eigene Unternehmen liegen. Diese Personen

haben die Fähigkeit, Menschen um sich zu versammeln und zu mobilisieren. Zudem charakterisiert sie ihre persönliche Betroffenheit, eine emotionale Bindung zum Standort und eine ausgeprägte soziale Vernetzung in der lokalen Gemeinschaft. Soziale Kompetenz ist für diese Personen ebenfalls von Bedeutung, da sie in der Lage sein müssen, Menschen zu motivieren. Schlüsselpersonen sind selten in der Verwaltung anzutreffen und erhalten oftmals das Signal von der politischen Ebene, sich aktiv für bestimmte Belange einzusetzen und die Richtung vorzugeben. Sie arbeiten oft engmaschig mit der Politik zusammen, um Ressourcen zu mobilisieren, und benötigen eine Gruppe Gleichgesinnter, um Wahrnehmbarkeit und Gestaltungskraft zu erreichen. (vgl. GÖRGL und LUEGER 2020, S. 86ff)

Eine derartige Rolle können in ländlichen Räumen auch lokale Unternehmen einnehmen. Diese verfügen über die nötige Vernetzung und gehen häufig langfristige sowie institutionalisierte Kooperationen ein. Ein diesbezügliches Beispiel ist die Umsetzung von Kinderbetreuungs- oder Bildungseinrichtungen in Kooperation mit Gemeinden, die der ansässigen Bevölkerung und dem Wirtschaftsstandort, aber auch dem Unternehmen selbst dient. (vgl. ALBERS und SUWALA 2020, S. 71)

2.2 Ländliche Räume

Die Intention dieser Arbeit ist es, Mobilitätsproblematiken in ländlichen Räumen zu untersuchen. Dafür werden in diesem Kapitel die Begriffe *ländlicher Raum* und *ländliche Räume* definiert.

Die Definition von ländlichen Räumen im wissenschaftlichen Kontext ist eine komplexe Aufgabe, da eine strikte Trennung zwischen Stadt und Land oft nicht möglich ist. Dennoch ist die Unterscheidung zwischen urbanen und ländlichen Gebieten bedeutsam, da sie als Grundlage für Analysen in Bezug auf Lebensbedingungen, Infrastruktur und statistische Größen fungiert. Zur Definition werden Indikatoren wie die Einwohner:innendichte herangezogen. In Österreich findet die *Urban-Rural-Typologie* als exakte Definition Verwendung, die im nachfolgenden Kapitel beschrieben wird. Diese ermöglicht eine Differenzierung anhand funktionaler Elemente wie Stadt, Land, peripheren und zentralen Regionen. Ferner müssen nicht nur ländliche Gebiete, sondern auch Städte unter Berücksichtigung ihres Umlands und ihrer Stadtregionen im regionalen Kontext analysiert werden. (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 53)

Die Konzeption ländlicher Räume hat in den vergangenen Jahrzehnten einen Wandel erfahren: Bis in die 1960er-Jahre herrschte die Vorstellung eines homogenen Raumtyps, der als *ländlicher Raum* bezeichnet wurde. In der zeitgenössischen Forschung wird jedoch zunehmend erkannt, dass eine Unterscheidung zwischen Stadt und Land nicht mehr ausreichend ist. Stattdessen findet das Konzept des Stadt-Land-Kontinuums Verwendung, um die

Diversität ländlicher Räume zu betonen. Folglich ist es nicht sinnvoll, von *dem* ländlichen Raum, sondern vielmehr von *ländlichen Räumen* im Plural zu sprechen. Grundlegende Merkmale dieser Diversität sind zum Beispiel das Fehlen eines einheitlichen ländlichen Lebensstils oder einer typischen Wirtschaftsstruktur. ländliche Räume variieren zum Beispiel in Bezug auf geografische Lage, historischen Hintergrund, soziokulturelle Einflüsse und wirtschaftliche Aktivitäten, was eine nuancierte und individualisierte Analyse erfordert. (vgl. HERGET 2016, S. 21; WEINGARTEN und STEINFÜHRER 2020, S. 665; GEBHARDT 2020, S. 112)

Im Gegensatz zu ländlichen Räumen, deren Definition weiterhin auf Raum und Geografie bezogen ist, wird der Begriff *Peripherie* eher als sozialräumlich-relationaler Komplex definiert, der auf Netzwerken und Machtbeziehungen basiert. In der Vergangenheit bezog sich Peripherie auf abgelegene, ländliche oder grenznahe Gebiete. In der aktuellen Forschung wird jedoch betont, dass Peripherie in differenten Graden existiert. (vgl. GEBHARDT 2020, S. 112)

Die Urban-Rural-Typologie der STATISTIK AUSTRIA kombiniert diese beiden Ansätze der geografischen und funktionalen Einordnung zur Definition von urbanen und ruralen Räumen (vgl. 2021, S. 1).

2.2.1 Urban-Rural-Typologie

Die Urban-Rural-Typologie ermöglicht eine präzise und nuancierte Analyse von Siedlungsgebieten in Bezug auf ihre räumliche Struktur und ihre Entwicklungsperspektiven. Sie stellt eine Klassifikation von Siedlungsgebieten dar, die auf einer Unterscheidung zwischen städtischen (urbanen) und ländlichen (ruralen) Räumen basiert. Innerhalb der städtischen Siedlungen erfolgt eine hierarchische Unterteilung in Großzentren, Mittelzentren und Kleinzentren. Darüber hinaus werden regionale Zentren, der ländliche Raum im Umfeld dieser Zentren und der ländliche Raum als Hauptkategorien identifiziert. Um eine präzisere Differenzierung zu ermöglichen, erfolgte die Einführung der Unterkategorien. Die Unterklasse *zentral* ist durch die Erreichbarkeit einer städtischen Kernzone in weniger als 30 Minuten gekennzeichnet. Die Unterklasse *intermediär* hingegen geht mit einer Erreichbarkeit einer städtischen Kernzone in mehr als 30 Minuten einher, während eine regionale Kernzone in weniger als 20 Minuten zu erreichen ist. In der Unterklasse *peripher* wird die Erreichbarkeit einer städtischen Kernzone in mehr als 30 Minuten und einer regionalen Kernzone in mehr als 20 Minuten berücksichtigt. Zusätzlich wird das Ausmaß des Tourismus in dieser Klassifikation berücksichtigt, sodass die Charakteristika und Anforderungen von Gebieten mit touristischem Potenzial angemessen einbezogen werden. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2021, S. 5)

Die Urban-Rural-Typologie integriert sowohl geografische als auch funktionale Ansätze zur Kategorisierung. Wie erläutert, erfolgt die Festlegung der Unterkategorien auf geografischer Grundlage, indem die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gemessen wird. Die Hauptkategorien entstehen aus einer Kombination von geografischen Faktoren wie der Siedlungsdichte und Schwellenwerten funktionaler Kriterien wie dem Bevölkerungspotenzial. Letzteres bildet den Ausgangspunkt für die Klassifizierung und ergibt sich aus einer Kombination von Einwohner:innenzahl, Zweitwohnungen und Tagesbevölkerung, zu der zum Beispiel Pendler:innen und Schüler:innen zählen. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2021, S. 7)

Urbane Zentren innerhalb der Urban-Rural-Typologie sind durch eine signifikante räumliche Verdichtung geprägt. Eine entscheidende Voraussetzung für die Einstufung als solches Zentrum ist ein Bevölkerungspotenzial von mindestens 25 000 Einwohner:innen, was auf eine entsprechende Größe und städtische Relevanz hinweist. In diesem Kontext muss beachtet werden, dass die Kernzone eines urbanen Zentrums aus einer Gemeinde oder mehreren benachbarten Gemeinden bestehen kann. Diese Zentren werden zusätzlich hinsichtlich ihrer Bevölkerungsgröße differenziert, wodurch eine Unterscheidung in Großzentren mit einer Einwohner:innenzahl von mehr als 100 000, Mittelzentren mit einer Zahl von mehr als 30 000 und Kleinzentren mit weniger als 30 000 Einwohner:innen erfolgt. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2021, S. 8)

Im Hinblick auf die Klassifikation als regionales Zentrum sind Verdichtung und Infrastruktur von Bedeutung. Analog zu urbanen Zentren kann auch in diesem Kontext eine oder mehrere Gemeinden die Rolle eines Zentrums einnehmen. Jedoch gilt eine Siedlung nur dann als regionales Zentrum, wenn mindestens zwei zentrale Infrastrukturen vorhanden sind. Diese können entweder der Status als Verwaltungszentrum, ein schulisches Zentrum, ein Arbeitszentrum mit einem Pendler:innensaldoindex von mindestens 95 oder ein medizinisches Zentrum sein. Diese Anforderungen definieren das regionale Zentrum in Bezug auf die Verfügbarkeit öffentlicher Dienstleistungen und Infrastrukturen. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2021, S. 9)

Der ländliche Raum im Umland von Zentren ist mit einem funktionalen Zusammenhang mit einem regionalen oder urbanen Zentrum verbunden. Das entscheidende Merkmal ist eine hohe Pendler:innenaktivität, bei der der Großteil der erwerbstätigen Bevölkerung auspendelt. Es pendeln mindestens 30 % der Bevölkerung in ein konkretes Zentrum, was auf eine intensive wirtschaftliche Verflechtung und eine Abhängigkeit von den Arbeitsmöglichkeiten und Dienstleistungen des Zentrums hinweist. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2021, S. 10)

Schließlich zeichnet sich die letzte Kategorie, der ländliche Raum, durch schwache funktionale Verbindungen zu regionalen oder urbanen Zentren aus. In allen drei nicht urbanen Kategorien erfolgt, wie erwähnt, die Definition der entsprechenden Unterkategorie nach

deren Erreichbarkeit. In Bezug auf die vorliegende Arbeit hat der Autor drei Gemeinden dieser Kategorie ausgewählt. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2021, S. 11)

Das Zusatzkriterium Tourismus findet Anwendung, wenn ein Gebiet überdurchschnittlich stark von touristischen Aktivitäten geprägt ist, wobei dieses Kriterium anhand zweier entscheidender Faktoren bestimmt wird: Eine Gemeinde weist eine derartige überdurchschnittliche touristische Aktivität auf, wenn entweder die Anzahl der Übernachtungen pro Einwohner:in im betreffenden Gebiet größer oder gleich 70 ist oder die Anzahl der Übernachtungen pro Einwohner:in mindestens 30 beträgt und die durchschnittliche Gesamtanzahl der Übernachtungen im Gebiet mindestens 60 000 erreicht. Diese Einstufung ist von Relevanz, da sie auf die Bedürfnisse und Anforderungen von Tourismuszentren hinweist und damit eine präzisere Unterscheidung von Gebieten mit unterschiedlichen Entwicklungsmerkmalen gewährleistet. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2021, S. 12)

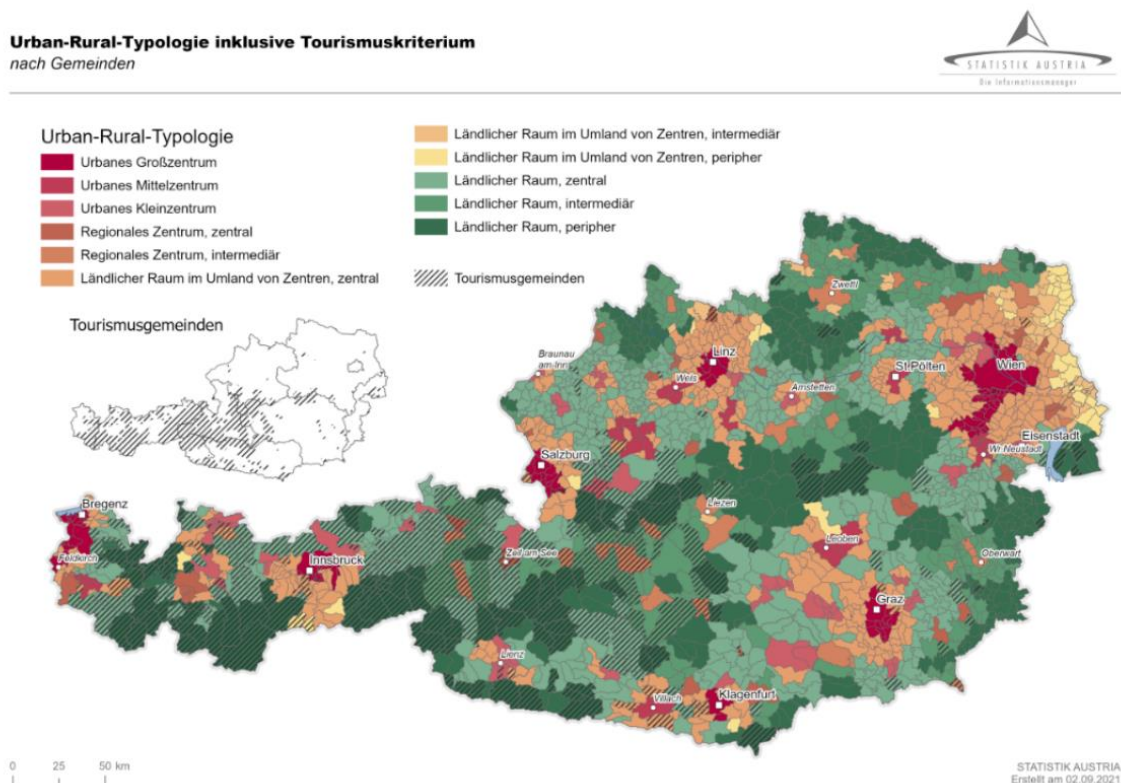


Abbildung 1: Urban-Rural-Typologie (übernommen aus STATISTIK AUSTRIA 2021, S. 22)

Die Resultate der erörterten Urban-Rural-Typologie sind in *Abbildung 1* visualisiert. Die drei Gemeinden, die in der vorliegenden Arbeit untersucht werden, fallen in die Kategorie *ländlicher Raum*. Sowohl St. Veit im Pongau als auch Lend werden als *intermediär* und *nicht Tourismuskommune* kategorisiert. Die Gemeinde Dorfgastein ist den Unterkategorien *peripher* und *Tourismuskommune* zugehörig.

2.2.2 Herausforderungen ländlicher Räume

In ländlichen Räumen stehen Gesellschaften vor einer Vielzahl herausfordernder Entwicklungen. Der demografische Wandel sorgt für eine alternde Bevölkerung, was die Bereitstellung adäquater Gesundheits- und Pflegedienste erforderlich macht. Die Abwanderung junger, ausgebildeter Menschen in städtische Zentren bedingt zudem einen Bevölkerungsrückgang und Arbeitskräftemangel, was in einer Abnahme wirtschaftlicher Aktivitäten resultiert. Die unzureichende Anbindung ländlicher Gebiete an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) fördert außerdem einen Pkw-orientierten Verkehr, der Umweltbelastungen und Verkehrsprobleme verschärft. Die steigende Individualisierung der Gesellschaft stellt eine zusätzliche Herausforderung dar, da die Bedürfnisse und Lebensstile der Bewohner:innen vielfältiger werden. Zudem leiden ländliche Regionen oftmals unter einem kulturellen Unterangebot, was die Lebensqualität beeinträchtigt. Die Summe dieser Veränderungsprozesse, die sich meist negativ auf ländliche Regionen auswirken, wird auch als *Marginalisierung ländlicher Räume* bezeichnet. (vgl. BOCK 2016, S. 552f; SCHWAB 2020, S. S6f; DÖRINGER 2022)

Die Nachindustrialisierung durch erneuerbare Energien bietet zwar wirtschaftliche Chancen, erfordert jedoch eine gezielte Entwicklungspolitik (vgl. SCHWAB 2020, S. S6f). Im Zuge dessen steigt der Druck auf lokale Akteur:innen, die oft selbst unter einem Mangel an finanziellen und personellen Ressourcen leiden und Probleme haben mit diesen sozialräumlichen Veränderungen und Transformationsprozessen umzugehen (vgl. DÖRINGER 2022, S. 130).

Eine weitere Herausforderung in ländlichen Räumen ist ein steigendes Stadt-Land-Gefälle, das durch das Paradigma der Wettbewerbsfähigkeit geprägt ist. Bei diesem wird davon ausgegangen, dass Weltregionen miteinander im Wettbewerb stehen und zur Förderung der Wirtschaft eine Konzentration der Wirtschaftsleistung in den Metropolen notwendig ist, damit neoklassische Strategien der Agglomerationseffekte genutzt werden können. Diese Fokussierung führt häufig zu einer massiven Investition in Großstädte, während andere Regionen vernachlässigt werden. Infolgedessen werden die erwähnten Probleme verstärkt, was die Frage aufwirft, ob Gesellschaften diese Nachteile für periphere Regionen akzeptieren sollten, um die wirtschaftliche Dynamik der Metropolen zu erhalten. Als Konsequenz dieses Ungleichgewichts ergeben sich wachsende regionale Disparitäten, die in einigen Fällen sogar zu steigenden Ungleichheiten innerhalb von Ländern führen. Diese Entwicklung hat nicht nur ökonomische, sondern auch soziale und politische Folgen und kann eine der treibenden Kräfte hinter dem Aufstieg rechtspopulistischer Bewegungen sein, die in peripheren Regionen Zuspruch finden, da sie eine Antwort auf die empfundene Vernachlässigung bieten. Auch wenn der Fokus einiger Programme der Europäischen Union auf dieser

Thematik liegt, sind die Ergebnisse je nach Region unterschiedlich. Einige ländliche Räume konnten profitieren, andere leiden weiterhin unter Marginalisierung. (vgl. GEBHARDT 2020, S. 110ff; BOCK 2016, S. 552; WEINGARTEN und STEINFÜHRER 2020, S. 653)

2.2.3 Daseinsvorsorge und gleichwertige Lebensverhältnisse

Die Daseinsvorsorge und gleichwertige Lebensverhältnisse sind zwei eng miteinander verbundene Konzepte. Erstere zielt auf die Bereitstellung von elementaren Dienstleistungen und Infrastruktur ab, die von gesteigertem öffentlichem Interesse sind. Damit sind zum Beispiel Bildungseinrichtungen, Gesundheitsversorgung, soziale Dienstleistungen und öffentlicher Verkehr gemeint. Das Ziel der Daseinsvorsorge ist es folglich, tatsächliche oder wahrgenommene Defizite in der Lebensqualität auszugleichen und die Bedürfnisse der Bürger:innen zu erfüllen. (vgl. WEINGARTEN und STEINFÜHRER 2020, S. 656)

Gleichwertige Lebensverhältnisse beziehen sich auf die Generierung einer ausgewogenen Lebensqualität in geografischen Regionen, was bedeutet, dass die Bürger:innen unabhängig vom Wohnort ähnlichen Zugang zu den Dienstleistungen und Infrastrukturleistungen der Daseinsvorsorge haben sollten. Der Zusammenhang zwischen Daseinsvorsorge und gleichwertigen Lebensverhältnissen besteht darin, dass durch die Daseinsvorsorge die Mittel und Maßnahmen bereitgestellt werden, um die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zu gewährleisten. (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 201)

Eine der zentralen Zielgruppen der Daseinsvorsorge sollten Familien sein – insbesondere Frauen und Kinder. Die Abhängigkeit vom MIV aufgrund einer unzureichenden öffentlichen Verkehrsanbindung in ländlichen Räumen und die gleichzeitig steigenden Kosten für den Pkw-Besitz betreffen aufgrund einer traditionellen Rollenverteilung oftmals eher Frauen, da sie häufig die Hauptverantwortung für Versorgungs- und Begleitwege, einschließlich der Schul- und Kindergartenwege ihrer Kinder, tragen. Dieser Umstand fördert finanzielle und soziale Benachteiligung und trägt dazu bei, dass zahlreiche hochqualifizierte Frauen in Städte abwandern, um die Lebensbedingungen zu optimieren. Die gezielte Unterstützung von Familien, insbesondere Frauen und Kindern, in ländlichen Regionen und eine auf diese ausgerichtete Regionalentwicklung sind daher entscheidend, um den Herausforderungen, wie Abwanderung, demografischem Wandel und Arbeitskräftemangel, entgegenzuwirken und die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse sicherzustellen. (vgl. HERGET 2016, S. 15ff)

Aus diesem Grund befasst sich der Autor der vorliegenden Arbeit mit der Frage der Nachhaltigkeit von Schul- und Kindergartenwegen in ländlichen Räumen im Kontext des Arbeitskräftemangels. Im Folgenden wird das Konzept der Nachhaltigkeit beschrieben. Daran

knüpft eine Einführung in die Nachhaltige Regionalentwicklung an, die bereits in Kapitel 2.1.1.6 *Nachhaltigkeit in der Regionalentwicklung* erwähnt wurde.

2.3 Nachhaltigkeit

Kernziel dieser Untersuchung ist es, die Nachhaltigkeit von Schul- und Kindergartenwegen zu analysieren. Darauf zielt die erste Unterfrage (*Welche Nachhaltigkeitskriterien erfüllt der Kindergarten- und Schulverkehr in den Bezirken St. Johann im Pongau und Zell am See zurzeit nicht?*) ab. Um diese Analyse vornehmen zu können, gilt es, zunächst die Definition und Genese des Begriffs *Nachhaltigkeit* zu klären und daran anknüpfend auf die Entstehung des Konzepts der Nachhaltigen Regionalentwicklung einzugehen. Schließlich wird dieses Konzept, in das sich die vorliegende Arbeit einbettet, in Bezug auf seine Potenziale, Hemmfaktoren und geeigneten Indikatoren untersucht.

2.3.1 Entstehung des Konzepts

Der Begriff der *Nachhaltigkeit* geht auf die Forstwirtschaft im 18. Jahrhundert zurück (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 252). Die Anfänge des heutigen Konzepts befinden sich jedoch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts (vgl. WEBER 2012, S. 79).

Die geschichtlichen Ursprünge der Nachhaltigkeit sind eng mit den Entwicklungen der 1960er- und 1970er-Jahre verbunden – einer Zeit, die den Beginn der modernen Umweltbewegungen markierte (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 252). In dieser Ära erlebten die westlichen Gesellschaften eine Zunahme des Umweltbewusstseins und eine verstärkte Sensibilisierung für Umweltzerstörung (vgl. ebd.). Eine gängige Theorie legt nahe, dass die vermehrte Aufmerksamkeit für Umweltangelegenheiten vor allem deshalb in den Vordergrund gelangte, weil die grundlegenden wirtschaftlichen Bedürfnisse der Bevölkerung weitgehend erfüllt waren (vgl. PURVIS et al. 2018, S. 682f). Parallel dazu gewannen in dieser Zeit vermehrt Fragen nach den sozialen Auswirkungen des wirtschaftlichen Fortschritts, einschließlich steigender Ungleichheiten und sozialer Herausforderungen, an Relevanz im gesellschaftlichen Diskurs (vgl. ebd.). Ein entscheidender Meilenstein in dieser Entwicklung war die *Konferenz der Vereinten Nationen über die Umwelt des Menschen*, die 1972 in Stockholm stattfand. Dieser Gipfel war der erste seiner Art, bei dem Umweltfragen im Mittelpunkt standen, und er markierte einen relevanten Versuch, Umweltaspekte und wirtschaftliche Belange in Einklang zu bringen (vgl. PURVIS et al. 2018, S. 682f; CHILLIA et al. 2016, S. 252).

Ab den 1970er-Jahren begann sich das Konzept der Nachhaltigen Entwicklung zu entwickeln. Erste verwandte Konzepte wie zum Beispiel *Environmentally Sound Development* und *Eco-Development* wurden erarbeitet, die den Fokus auf umweltverträgliche Entwicklung

legten. In den 1980er-Jahren gewann ökologische und soziale Kritik an wirtschaftlichen Entwicklungen an Traktion. Dies führte Ende der 1980er-Jahre zur Entstehung des Begriffs *Nachhaltige Entwicklung*. (vgl. CARABIAS-HÜTTER und RENNER 2004, S. 9; PURVIS et al. 2018, S. 684)

Ein Wendepunkt war das Jahr 1987, als die *Weltkommission für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen* den Bericht *Our Common Future* vorlegte, der auch unter dem Namen *Brundtland-Bericht* bekannt ist (vgl. KLAUER et al. 2013, S. 39ff; CHILLIA et al. 2016, S. 253). Er prägte die Vision einer neuen Ära des starken und gleichzeitig ökologisch sowie sozial verträglichen Wirtschaftswachstums (vgl. GURAU 2021, S. 829). In dem Bericht wurde Nachhaltige Entwicklung wie folgt definiert:

Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs. (UN 1987, S. 43)

Dieser Ansatz fand aufgrund seiner Einfachheit und Bildhaftigkeit Zuspruch und wurde zu einem der Grundprinzipien Nachhaltiger Entwicklung. Internationale Anerkennung und Unterstützung erfuhr das Konzept auf der *Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung*, auch genannt *Earth Summit*, 1992 in Rio de Janeiro (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 253). Dort wurden eine Deklaration und die *Agenda21* verabschiedet, die die Umsetzung der Nachhaltigen Entwicklung förderten (vgl. DÜHR 1998, S. 9). Die Agenda21 baute auf den Prinzipien des *Brundtland-Berichts* auf und forderte eine ganzheitliche Betrachtung von sozialer und wirtschaftlicher Entwicklung in Verbindung mit Umweltschutz (vgl. WEBER 2012, S. 79).

Ein weiterer elementarer Schritt hin zur Entwicklung des üblichen Drei-Säulen-Modells der Nachhaltigkeit mit seiner ökologischen, sozialen und ökonomischen Dimension waren die Millenniumsziele der Vereinten Nationen, die im Jahr 2000 verabschiedet wurden. Diese umfassten die Beseitigung von extremer Armut und Hunger, die Sicherstellung von für alle zugänglicher Grundausbildung, die Förderung von Chancengleichheit unter Geschlechtern, die deutliche Verringerung der Kindersterblichkeit sowie die Zurückdrängung epidemischer Krankheiten wie HIV. Diese sozialen und gesundheitlichen Ziele wurden durch das Ziel der Sicherstellung ökologischer Nachhaltigkeit ergänzt. Die Millenniumsziele der Vereinten Nationen schufen somit eine relevante Verbindung zwischen den sozialen und den ökologischen Dimensionen der Nachhaltigkeit, indem sie aufzeigten, dass eine Nachhaltige Entwicklung sowohl die Verbesserung des menschlichen Wohlergehens als auch den Schutz der Umwelt erfordert. (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 253)

Das Drei-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit ist in der wissenschaftlichen Diskussion und in politischen Debatten verbreitet. Es gilt als ein nützliches Instrument, um die

wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Dimensionen der Nachhaltigkeit zu betrachten. Jedoch bleibt es problematisch, da es keinen klaren Ausgangstext und keine eindeutige historische Quelle für dieses Konzept gibt und somit die erste Evaluierungsphase einer neuen Theorie fehlt, die diese üblicherweise durchläuft, bevor sie als Standard im wissenschaftlichen Diskurs angenommen wird. Das Drei-Säulen-Modell erschien plötzlich ohne klare Ursprünge oder Bezugspunkte und wurde bereits 2001 als allgemeine Ansicht bezeichnet, ohne dass dies je hinterfragt wurde. In frühen Schlüsseldokumenten wie dem *Brundtland-Bericht*, der *Agenda21* und dem *Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung* von 2002 wird die Idee der Nachhaltigkeit diskutiert, jedoch nicht explizit in Form der drei Säulen. Die Herausforderung besteht darin, das Drei-Säulen-Modell in einen historischen Kontext einzuordnen und dessen Ursprünge und Entwicklungen zu erforschen. (vgl. PURVIS et al. 2018, S. 685ff)

Das Drei-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit hat zwei potenzielle theoretische Ursprünge, die auf unterschiedliche Konzepte zurückgeführt werden können. Einerseits kann es als Ergebnis einer systemtheoretischen Herangehensweise betrachtet werden. In diesem Kontext werden die ökonomische, die soziale und die ökologische Dimension als separate, aber miteinander interagierende Systeme dargestellt, von denen bei jedem eigene Ziele verfolgt werden. Die Herausforderung besteht darin, die Interaktionen zwischen diesen Systemen zu managen, um das gemeinsame Ziel der Nachhaltigkeit zu erreichen. Dies kann durch Integration, Kompromisse oder gegenseitige Unterstützung erfolgen. Andererseits kann das Modell als Ergebnis unterschiedlicher, aber miteinander verknüpfter Denkschulen angesehen werden. Hierbei geht es darum, die Wirtschaft so umzugestalten, dass sie sowohl sozialen als auch ökologischen Zielen gerecht wird, wobei alle drei Systeme als gleichwertig angesehen werden. Dieser Ansatz findet breite Unterstützung, da er es den Akteur:innen ermöglicht, diejenigen Aspekte zu betonen, die ihren Interessen am besten entsprechen. Die Herausforderung bei beiden Herangehensweisen besteht darin, den Konnex zwischen Theorie und Praxis klar zu definieren und den richtigen Ansatz zur Erreichung einer Nachhaltigen Entwicklung zu wählen – sei es durch Kompromisse, Anpassung oder gegenseitige Unterstützung. (vgl. PURVIS et al. 2018, S. 685ff)

2.3.2 Definition des Konzepts

Wie erörtert, gelten das Drei-Säulen-Modell und die Erfüllung der Bedürfnisse gegenwärtiger Generationen unter Beachtung der Bedürfnisse von zukünftigen Generationen als grundlegende Definitionen der Nachhaltigkeit. Sie stellen jedoch ein dynamisches Konzept dar, das in seiner Natur als offenes und stetig wandelbares Paradigma charakterisiert ist. (vgl. PRABOWO und SALAJ 2023, S. 2)

Beim Drei-Säulen-Modell werden die ökologische, die wirtschaftliche und die soziale Dimension als die grundlegenden Pfeiler der Nachhaltigkeit identifiziert (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 252). Diese drei Dimensionen sind in der Regel als ineinandergreifende Kreise oder Säulen visualisiert, um ihre enge Verknüpfung und ihre Wechselwirkungen zu verdeutlichen (vgl. PURVIS et al. 2018, S. 681). Die moderne Literatur bezieht sich jedoch häufig auf die *Sustainable Development Goals (SDGs)*, die ein diverses und vielfältiges Rahmenwerk darstellen, das sich auch besser operationalisieren lässt, jedoch nicht für sämtliche Aspekte gleichermaßen anwendbar ist (vgl. ebd., S. 682f). Für die Entwicklung der SDGs diente das Drei-Säulen-Modell ebenfalls als Basis (vgl. ebd.).

Nachhaltigkeit findet in einer Vielzahl von Fachbereichen Anwendung, darunter Wirtschaft, Technologie, Sozialwissenschaften, Ökologie und Geografie. Im betriebswirtschaftlichen Kontext wird das Drei-Säulen-Modell oft auch als *Triple-Bottom-Line* bezeichnet, was die gleichzeitige Berücksichtigung von Gewinn, Umweltauswirkungen und sozialer Verantwortung für Unternehmen hervorhebt. Der Terminus entwickelte sich aus dem englischen Ausdruck *Bottom Line*, der den Gewinn oder Verlust am unteren Ende einer Bilanz bezeichnet. Die Entstehung des neuen Begriffs resultierte aus der Integration ökologischer und sozialer Dimensionen in die Bewertung des Unternehmenserfolgs. (vgl. Wilson 2015, S. 432)

2.3.3 Nachhaltigkeit und Nachhaltige Entwicklung

Häufig werden die Begriffe *Nachhaltigkeit* und *Nachhaltige Entwicklung* als Synonyme verwendet, was die Definition dieser Konzepte erschwert. Dieser Mangel ermöglicht es Akteur:innen, die Konzepte nach eigenem Ermessen zu interpretieren und zu verwenden. (vgl. PURVIS et al. 2018, S. 691)

Zu Beginn der Diskussionen über Nachhaltige Entwicklung wurde *Entwicklung* oft mit wirtschaftlichem Wachstum gleichgesetzt. Dieses Problem wurde von Autor:innen adressiert, die den Begriff *Nachhaltige Entwicklung* als Widerspruch in sich selbst ansehen. Sie argumentieren, dass die Vorstellung von *Entwicklung*, die in westlichen kapitalistischen Erzählungen verwurzelt ist, selbst ein Hindernis für die Nachhaltigkeit darstellt. Deshalb fordern einige Autor:innen eine klare Trennung des Begriffs *Nachhaltigkeit* von seinem Gegenstück. Trotzdem zeigt die zeitgenössische Literatur, dass sich wenig geändert hat und dass die jüngste Formulierung der SDGs den Begriff *Nachhaltige Entwicklung* weiter verfestigt hat. (vgl. ebd.)

Der bedeutsamste Unterschied zwischen den beiden Konzepten besteht jedoch in ihrer jeweiligen Ausrichtung und in ihrem Anwendungsbereich. *Nachhaltigkeit* ist ein umfassendes, grundlegendes Konzept, das ökologische, wirtschaftliche und soziale Aspekte in Einklang bringt, um die Bedürfnisse der in der Gegenwart lebenden Menschen zu erfüllen,

ohne zukünftige Generationen darin einzuschränken, ihre Bedürfnisse zu decken. Es zielt auf die langfristige Erhaltung von Ressourcen, die Verringerung von Umweltauswirkungen und die soziale Gerechtigkeit ab. (vgl. SCHLEICHER-TAPPESETER et al. 1997, S. 2; WEBER 2012, S. 79)

Dagegen bezieht sich *Nachhaltige Entwicklung* spezifischer auf die Integration von Nachhaltigkeitsprinzipien in Veränderungsprozesse (vgl. CARABIAS-HÜTTER und RENNER 2004, S. 9; SCHLEICHER-TAPPESETER et al. 1997, S. 6ff). Der Schwerpunkt wird auf die Umsetzung von Maßnahmen und politischen Entscheidungen gelegt, die eine nachhaltige Zukunft fördern (vgl. GURAU 2021, S. 828; PRABOWO und SALAJ 2023, S. 1). Entsprechende Themen- und Problemfelder sind zum Beispiel Klimawandel, Umweltzerstörung, Artensterben, Migration, steigende Weltbevölkerung, Übernutzung von Meeren, Böden, Ressourcen und Wasser, Veränderungen in Lebensstilen, Infragestellen der Konsumgesellschaft und Beteiligung von benachteiligten Bevölkerungsgruppen (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 251).

2.3.4 Bildung und Nachhaltigkeit

Bildung nimmt in Bezug auf das Konzept der Nachhaltigkeit eine bedeutende Rolle in zweierlei Hinsicht ein: Einerseits ist Bildung eines der angestrebten Ziele der Nachhaltigkeit, das üblicherweise der sozialen Dimension zugeordnet wird (vgl. CARABIAS-HÜTTER und RENNER 2004, S. 36; GREENLAND et al. 2022, S. 1; WEINGARTEN und STEINFÜHRER 2020, S. 656; CHILLIA et al. 2016, S. 253).

Andererseits verleiht Bildung Personen das Potenzial, ein tieferes Verständnis für die Zusammenhänge zwischen Handlungen und ihren ökologischen sowie sozialen Auswirkungen zu entwickeln. Dieses Verständnis ist von grundlegender Bedeutung, um nachhaltiges Denken und Handeln anzuregen. Außerdem fördert Bildung kritisches und systemisches Denken, interkulturelle Kompetenz, Empathie und die Fähigkeiten zur Zusammenarbeit und Problemlösung. Sie ist somit ein Schlüsselfaktor für die Förderung einer Nachhaltigen Entwicklung und die Sicherung einer lebenswerten Zukunft für kommende Generationen. (vgl. GURAU 2021, S. 831f; GREENLAND et al. 2022, S. 14f; HEINTEL und FRANZ 2022, S. 393)

2.3.5 Nachhaltigkeitsdimensionen

Auch wenn im gesellschaftlichen Diskurs oft die ökologische Dimension im Vordergrund steht, wird bei der Nachhaltigkeitstheorie, wie beschrieben, klassisch von den drei Säulen Ökologie, Soziales und Ökonomie ausgegangen (vgl. GURAU 2021, S. 830). Seit

circa 2010 werden von verschiedenen Autor:innen immer wieder zusätzliche Dimensionen der Nachhaltigkeit vorgeschlagen (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 253; GREENLAND et al. 2022, S. 12ff; KAMINSKY 2013, S. 307; PRABOWO und SALAJ 2023, S. 3; GURAU 2021, S. 830). Ergänzend werden hier die kulturelle, die politische, die betriebswirtschaftliche, die gesundheitliche und die zeitliche Säule vorgestellt. Obwohl einige dieser Bereiche als Unterkategorien der drei klassischen Säulen angesehen werden können, werden in der folgenden Übersicht alle Dimensionen als gleichwertig dargestellt, da sie von den jeweiligen Autor:innen als eigenständige, gleichberechtigte Dimensionen der Nachhaltigkeit entwickelt wurden.

Zunächst wird nun kurz auf die klassischen drei Dimensionen eingegangen, bevor weitere mögliche Säulen der Nachhaltigkeit vorgestellt werden. Im Zuge dieser Arbeit wurden für das vorliegende Thema passende Dimensionen daraus ausgewählt.

2.3.5.1 Ökologische Dimension

Die ökologische Dimension der Nachhaltigkeit bezieht sich auf die komplexen Wechselwirkungen zwischen menschlichen Aktivitäten und dem natürlichen Ökosystem. Ihr Hauptziel besteht darin, natürliche Ressourcen zu schützen, zu erhalten und für zukünftige Generationen verfügbar zu machen. In diesem Zusammenhang stehen die Bewältigung des Klimawandels, die Reduzierung von Luftverschmutzung und die Bekämpfung der Entwaldung im Mittelpunkt. (vgl. GREENLAND et al. 2022, S. 12ff)

Diese ökologischen Herausforderungen haben seit circa 2010 vermehrt die Aufmerksamkeit der Europäischen Union, der Vereinten Nationen und vieler Staaten auf sich gezogen, was zu verstärkten Bemühungen im Bereich des Umweltschutzes geführt hat. Außerdem ist zunehmend klar geworden, dass ökologische Maßnahmen nicht nur in Bezug auf Umweltschutz, sondern auch aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll sind. In einer Zeit, in der soziale und Umweltaspekte für die Verbraucher:innen immer relevanter werden, können Kaufentscheidungen einen erheblichen Einfluss auf das Verhalten von Betrieben und auf die Gestaltung nachhaltigerer Produkte sowie Dienstleistungen haben. Dies unterstreicht die wachsende Bedeutung der ökologischen Dimension der Nachhaltigkeit in verschiedenen Sektoren der Gesellschaft. (vgl. GURAU 2021, S. 830)

2.3.5.2 Soziale Dimension

Diese Dimension erhält oft weniger Aufmerksamkeit als die anderen beiden klassischen Säulen. Einer der von GURAU vorgeschlagenen Gründe dafür liegt in der weniger präzisen Definition und in einer Reduktion auf den fairen Umgang mit Arbeitskräften (vgl. 2021, S. 830).

Das zentrale Ziel ist die Schaffung einer gerechten, vielfältigen, vernetzten und demokratischen Gesellschaft, die eine langfristig abgesicherte, gute Lebensqualität für alle bietet. Konkret umfasst diese Säule gesellschaftliche Themen wie die Befriedigung von Grundbedürfnissen, Gerechtigkeit, Sicherheit, Bildung, Chancengleichheit, die Schaffung nachhaltiger Gemeinschaften und Akzeptanz. Des Weiteren beinhaltet sie unternehmerische Fragen, wie die Auswirkungen auf Anwohner:innen, globale soziale Verantwortung und die Beteiligung bei lokalen Projekten. (vgl. GURAU 2021, S. 830; GREENLAND et al. 2022, S. 12ff)

GURAU ordnet auch Aspekte wie Kultur, Gesundheit, Demokratie und Governance der sozialen Dimension zu (vgl. 2021, S. 830). Diese werden jedoch von einigen Autor:innen als separate Säulen der Nachhaltigkeit angesehen (vgl. GREENLAND et al. 2022, S. 12ff; KAMINSKY 2013, S. 307; PRABOWO und SALAJ 2023, S. 3).

2.3.5.3 Ökonomische Dimension

Bei dieser Dimension liegt der Fokus auf den wirtschaftlichen Aspekten der Nachhaltigkeit – insbesondere auf der Fähigkeit, profitable Aktivitäten zu gewährleisten, die langfristig Einkommen generieren können. Sie wird auch oft als *Governance* bezeichnet und umfasst nicht nur die Erzielung von Gewinn, sondern zum Beispiel auch faire sowie legale Geschäftspraktiken und Buchführung. Langfristiges Wirtschaftswachstum ist ein zentrales Anliegen, wobei die Zeitkomponente von entscheidender Bedeutung ist. Bei der ökonomischen Nachhaltigkeit wird danach gestrebt, wirtschaftliches Wachstum zu fördern, ohne die sozialen und ökologischen Aspekte der Gemeinschaft zu gefährden. Dies erfordert die Berücksichtigung von Faktoren wie Inflation und Arbeitslosigkeit, sodass eine langfristige und ausgewogene wirtschaftliche Stabilität gewährleistet wird. Die ökonomische Dimension hat entscheidenden Einfluss auf die langfristige Leistungsfähigkeit von Wirtschafts- und Wohlfahrtsstaatssystemen und spielt so eine zentrale Rolle bei der Erreichung nachhaltiger Entwicklungsziele. (vgl. GURAU 2021, S. 832; GREENLAND et al. 2022, S. 12ff)

2.3.5.4 Betriebswirtschaftliche Dimension

GREENLAND et al. trennen die ökonomische in eine betriebswirtschaftliche und eine volkswirtschaftliche Dimension auf. Im Fall der betriebswirtschaftlichen Säule handelt es sich insbesondere um die nachhaltige Führung eines Unternehmens – nicht nur in Bezug auf Produkte, sondern auch auf Mitarbeiter:innen, Einkauf, Logistik und etwaig von den Aktivitäten des Unternehmens Betroffene. (vgl. 2022, S. 12ff)

2.3.5.5 Zeitliche Dimension

Die zeitliche Komponente der Nachhaltigkeit wird von zahlreichen Autor:innen als grundlegender Bestandteil der Nachhaltigkeit angenommen, da zum Beispiel bereits mit den ersten Definitionen aus dem 18. Jahrhundert ein langfristiger Erfolg in der Forstwirtschaft angestrebt wurde (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 252; PURVIS et al. 2018, S. 682; GURAU 2021, S. 829; PRABOWO und SALAJ 2023, S. 3). Dieser Aspekt der langfristigen Entwicklung bzw. der Vorsorge für die Zukunft hat sich auch in aktuelleren Definitionen, wie der der Vereinten Nationen (siehe 2.3.1 *Entstehung des Konzepts*), erhalten und stellt einen essenziellen, aber selten als eigenständig dargestellten Grundpfeiler des Konzepts der Nachhaltigkeit dar. Dies zeigt sich darin, dass der Kern der Nachhaltigkeitstheorie in einer umsichtigen und verantwortungsbewussten Herangehensweise an wirtschaftliche, ökologische und soziale Entscheidungen liegt und sich darin widerspiegelt, nicht nur die unmittelbaren Auswirkungen von Handlungen zu betrachten, sondern in langfristigen Zeithorizonten zu denken (vgl. KLAUER et al. 2013, S. 251ff). Dazu zählen zum Beispiel auch die Haltbarkeit von Produkten und die Langlebigkeit von Infrastrukturen (vgl. KAMINSKY 2013, S. 299).

Diese bezieht sich nicht nur auf lange Haltbarkeit, um Ressourcen für Ersatz und Reparaturen einzusparen, sondern auch auf die langfristige Nutzbarkeit, Umsetzbarkeit und Sinnhaftigkeit von Investitionen, zum Beispiel im Bereich von Mobilitätsinfrastruktur (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 253f). In diesem Kontext muss zum Beispiel der Nutzen von großen Infrastrukturprojekten mit Nutzungshorizonten von mehreren Jahrzehnten bis zu Jahrhunderten analysiert werden (vgl. ebd.). Insbesondere die Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen und die ethische Verpflichtung, nachfolgenden Generationen die gleichen Chancen und die gleiche Lebensqualität zu ermöglichen, weisen auf den zeitlichen Aspekt hin (vgl. PRABOWO und SALAJ 2023, S. 2).

Des Weiteren stellt die Analyse von Systemen über Zeitverläufe eine Grundlage für Nachhaltigkeit dar, da nur so Entwicklungen wie Resilienz, Stabilität, Adaption und Degradation in Gesellschaften und Ökosystemen untersucht werden können und – falls notwendig – im Sinne ihrer Wiederherstellung oder ihres Schutzes eingegriffen werden kann (vgl. KLAUER et al. 2013, S. 309ff).

2.3.5.6 Gesundheitliche Dimension

Die Bereiche Gesundheit und Sicherheit werden üblicherweise der sozialen Dimension zugeordnet, da sie zu den Grundbedürfnissen gezählt werden und als essenzieller Bestandteil vergleichbarer Lebensqualität gelten (vgl. GREENLAND et al. 2022, S. 12ff; GURAU 2021, S. 830). GURAU argumentiert jedoch, dass durch die globale COVID-19-Pandemie die enge Verknüpfung von Gesundheit mit den anderen drei Säulen der Nachhaltigkeit

deutlich wurde. Die Pandemie hat gezeigt, dass ein nachhaltiges Gesundheits- und Pflegesystem notwendig ist, um die anderen Aspekte der Nachhaltigkeit aufrechtzuerhalten. Gravierende negative Auswirkungen einer derartigen Pandemie auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt bei fehlender Vorbereitung, Planung und Vorbeugung sind deutlich geworden (vgl. 2021, S. 835f).

2.3.5.7 Kulturelle Dimension

Auch Kultur wird von einigen Autor:innen der sozialen Dimension untergeordnet (vgl. GREENLAND et al. 2022, S. 12ff). Allerdings besteht die Ansicht, dass die klassischen drei Dimensionen allein die Komplexität der heutigen Gesellschaft nicht umfassend widerspiegeln können (vgl. UCLG 2010, S. 4). Zahlreiche Akteur:innen, darunter die UNESCO, der *Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung* und viele Autor:innen, plädieren für die Einbeziehung der Kultur in das Modell der Nachhaltigen Entwicklung, da Kultur definiert, was Personen unter Entwicklung verstehen, und beeinflusst, wie Menschen in der Welt handeln (vgl. ebd.).

Diese Integration ist erforderlich, da die Bewältigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Herausforderungen per se unzureichend ist, um die vielfältigen Facetten menschlicher Gesellschaften zu erfassen. Kreativität, Wissen, Vielfalt und Schönheit sind unverzichtbare Werte der Menschheit, die das kulturelle Erbe bereichern. Auch im kulturellen Bereich und in Bezug auf den Tourismus ist es essenziell, die gegenwärtigen Bedürfnisse der Generationen zu befriedigen, ohne die Chancen und Ressourcen für zukünftige Generationen einzuschränken.

Diese Erweiterung der vierten Säule basiert auf internationalen Vereinbarungen wie der *Allgemeinen Erklärung der UNESCO zur kulturellen Vielfalt* von 2001 und dem *Übereinkommen über die Vielfalt kultureller Ausdrucksformen* von 2005. Im Jahr 2010 nahm die *United Cities and Local Governments* (UCLG) die Führungsrolle in dieser Initiative ein und entwickelte den Vorschlag weiter. Schließlich wurde im Jahr 2011 die vierte Säule Kultur durch die UCLG eingeführt, um sicherzustellen, dass kulturelle Aspekte angemessen in politischen Entscheidungsprozessen berücksichtigt und gewürdigt werden. (vgl. PRABOWO und SALAJ 2023, S. 2f)

2.3.5.8 Politische Dimension

Schließlich wird von einigen Autor:innen auch eine separate Säule für Politik gefordert. Diese wird teilweise auch als *Governance* bezeichnet (vgl. GREENLAND et al. 2022, S. 12ff). Auch sie bildet üblicherweise einen Bestandteil der sozialen Nachhaltigkeit und zielt auf offene, transparente, rechtsstaatliche sowie demokratische Prozesse und Regierungs-, Verwaltungs- und Organisationsstrukturen ab (vgl. GURAU 2021, S. 830).

In der politischen Dimension der Nachhaltigkeit geht es im Konkreten vor allem darum, die in den anderen Dimensionen geforderten Entwicklungen umzusetzen, zu planen und einen Rahmen dafür zu bieten. Des Weiteren sollen Machtmissbrauch, Korruption und Sabotage derartiger Entwicklungen eingedämmt werden und die Ziele sollen umfassend, überlegt, langfristig, effizient und nicht auf den eigenen, sondern auf den gesamtgesellschaftlichen Vorteil ausgerichtet, umgesetzt werden. (vgl. GREENLAND et al. 2022, S. 12ff)

2.3.6 Nachhaltige Regionalentwicklung

Wie bereits im Abschnitt *2.1.1.6 Nachhaltigkeit in der Regionalentwicklung* kurz beschrieben, verbindet dieses Konzept die Regionalentwicklung mit dem Drei-Säulen-Modell oder den Mehr-Säulen-Modellen der Nachhaltigkeitstheorie. In diesem Kapitel wird nun genauer auf dieses Konzept eingegangen.

In den 1970er- und 1980er-Jahren wurden angesichts zunehmender Kritik an den traditionellen Ansätzen der Regionalpolitik (siehe *2.1.1.1. Klassische Theorien*) neue Konzepte wie *Eigenständige Regionalentwicklung* (siehe *2.1.1.2 Eigenständige Regionalentwicklung*), *Lokale Ökonomie* und *Ökologische Regionalentwicklung* erarbeitet (vgl. DÜHR 1998, S. 15ff). All diesen Konzepten ist gemein, dass sie dazu beitragen, dass die Bedeutung lokaler Akteur:innen und Ressourcen unterstrichen werden, um nachhaltige wirtschaftliche und ökologische Entwicklung in Regionen zu fördern (vgl. ebd., S. 20ff).

Etwa zur selben Zeit kam die Diskussion um Nachhaltigkeit und Nachhaltige Entwicklung auf (siehe *2.3 Nachhaltigkeit*). Die Entstehung der Nachhaltigen Regionalentwicklung markiert eine Verschiebung weg von der Eigenständigen Regionalentwicklung (siehe *2.1.1.2 Eigenständige Regionalentwicklung*), wobei stattdessen der primäre Fokus auf Nachhaltige Entwicklung in regionalen Kontexten gelegt wird (vgl. WEBER 2012, S. 81). Zahlreiche Prinzipien, die bereits in der Eigenständigen Regionalentwicklung verankert waren, erwiesen sich als grundlegend nachhaltig (vgl. DÜHR 1998, S. 20ff). Bei der Konzeptionalisierung Nachhaltiger Regionalentwicklung wird daher oft auf die Leitgedanken der Eigenständigen Regionalentwicklung zurückgegriffen (vgl. BÖCHER 2008, S. 129). Ein zentrales Merkmal ist die Verknüpfung und Integration von wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Aspekten, wobei auch intergenerationale Gerechtigkeit und Dauerhaftigkeit im Zentrum stehen (vgl. WEBER 2012, S. 81). Dieses Konzept dient als Gegenleitbild zur Internationalisierung und Globalisierung. Die Dezentralisierung von Entscheidungskompetenzen sowie eine ressortübergreifende Politikkonzeption werden angestrebt (vgl. ebd.).

Die Integration von ökologischen, sozialen und ökonomischen Komponenten ermöglicht es, Nachhaltige Regionalentwicklung als angewandtes Konzept einzusetzen, um

strukturschwache Regionen zu stärken und deren Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeit zu fördern (vgl. WEBER 2012, S. 81).

Die Region als Maßstabsebene für Nachhaltigkeit eignet sich besonders, da sie eine enge Verknüpfung zwischen Ursache und Wirkung menschlichen Handelns ermöglicht (vgl. BÖCHER 2008, S. 127). Bewohner:innen erleben in ihrem Lebensumfeld Verluste an Naturgütern und Umweltbeeinträchtigungen direkt, sehen aber auch Ergebnisse von Politiken und Aktionen regionaler Akteur:innen unmittelbar. Diese Überschaubarkeit schafft gute Voraussetzungen, um Potenziale für verändertes Handeln zu wecken (vgl. DÜHR 1998, S. 15ff; BÖCHER 2008, S. 129).

Zudem ermöglicht es die Region als Maßstabsebene, alle relevanten Akteur:innen in netzwerkartige Zusammenschlüsse einzubinden, die gemeinsame Ziele vorantreiben können. Politik und Verwaltung sollen in Zusammenarbeit mit den relevanten Interessengruppen im ländlichen Raum (wie Land- und Forstwirtschaft, Handwerk, Tourismus, Gastronomie und Naturschutz) unter Beteiligung der Bürger:innen regionale Partnerschaften schaffen, um eine beschlossene Entwicklungsstrategie umzusetzen. Diese kooperative Herangehensweise auf regionaler Ebene wird durch höhere politische Ebenen mit entsprechenden Förderprogrammen unterstützt und trägt zur Stärkung der *Regional Governance* bei. (vgl. BÖCHER 2008, S. 129)

Während das Konzept ursprünglich auf der Eigenständigen Regionalentwicklung basierte und deren Methoden angewandt wurden, werden heute auch viele Elemente neuerer Konzepte, wie Kooperative Regionalentwicklung oder *Regional Governance*, genutzt und integriert.

Die Nachhaltige Regionalentwicklung stellt somit ein allgemeines Konzept der Nachhaltigkeit dar, das speziell auf Regionen angewandt wird, da erkannt wurde, dass Nachhaltigkeit nicht nur auf globaler, sondern auch auf regionaler Ebene von großer Relevanz ist (vgl. SCHLEICHER-TAPPESETER et al. 1997, S. 8). Die regionale Prägung, der kulturelle Aspekt und die regionale Identität sind von großer Bedeutung, da die unterschiedlichen Ausgangssituationen einzelner Regionen nur regional differenziert betrachtet werden können (vgl. BÖCHER 2008, S. 127).

Für eine erfolgreiche Umsetzung eines Projekts im Rahmen der Nachhaltigen Regionalentwicklung sind – neben einem gemeinsamen Problembewusstsein, der Identifikation mit der Region und einer gemeinsamen Entwicklungsvision – starke regionale Promotor:innen und Unterstützer:innen essenziell (vgl. BÖCHER 2008, S. 131). Außerdem ist es bedeutsam, dass Stärken und Schwächen der Region bekannt sind, alle relevanten Akteur:innen integriert werden, das Thema eingegrenzt wird und Ziele klar definiert werden. (vgl. WEBER 2012, S. 82)

3 Methodik

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, sowohl die Probleme auf Wegen von Kindern und Jugendlichen zu Bildungseinrichtungen generell als auch deren Zusammenhang mit dem Arbeitskräftemangel im Bereich von Bus- und Taxifahrer:innen und den Umgang damit von Bildungseinrichtungen, Eltern, Verwaltung und Politik anhand einer qualitativen Inhaltsanalyse im Zuge einer Klein-N-Studie und einer quantitativen Vollerhebung unter Schüler:innen und Kindergartenkindern zu beschreiben. Anschließend sollen aus den unterschiedlichen Strategien der genannten Akteur:innen und aus der Literatur mögliche Lösungswege in der Diskussion abgeleitet werden. Die Ergebnisse dieser Untersuchung stellen einen Kriterienkatalog für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege und Handlungsempfehlungen für den Umgang mit der aktuellen Problematik dar. In diesem Kapitel geht es um das Forschungsdesign, zudem werden Vorhaben sowie Einschränkungen der Studie vorgestellt.

3.1 Forschungsdesign

Das Forschungsdesign basiert auf der qualitativen Inhaltsanalyse nach MAYRING. Konkret wurden eine Klein-N-Studie auf Basis von semistrukturierten qualitativen Leitfadeninterviews zur Datenerhebung und eine inhaltliche Strukturierung als Interpretationsform gewählt. Auf diese Methoden wird in den Abschnitten *3.4 Empirische Datenerhebung* und *3.5 Auswertung* eingegangen. (vgl. 2015, S. 22ff)

Bei der qualitativen Forschung geht es um die Interpretation und Analyse von nicht numerischen Daten, wie im vorliegenden Fall Interviews, um ein umfassendes Verständnis sozialer Phänomene und menschlicher Erfahrungen zu erlangen (vgl. ebd., S. 20f). Die qualitative Inhaltsanalyse nach MAYRING dient in dieser Arbeit als konkrete methodische Herangehensweise zur systematischen Auswertung von Textdaten, die auf einer interpretativen Analyse von inhaltlichen Strukturen und Bedeutungen basiert (vgl. 2015, S. 11).

Der qualitative Ansatz bietet sich bei den beschriebenen Zielsetzungen aus mehreren Gründen an: Einerseits hat die vorliegende Arbeit einen explorativen Charakter, da das konkrete Feld von Schul- und Kindergartenwegen im Kontext von Arbeitskräftemangel noch kaum erforscht ist. Andererseits sollen mithilfe dieser Klein-N-Studie und ihrer eher deskriptiven und interpretativen Methodik keine Vorhersagen oder Aussagen über die Gesamtheit getroffen werden, wie bei quantitativen Studien üblich, sondern konkrete Aussagen über das spezifische Problem in den Bezirken St. Johann im Pongau und Zell am See. Mithilfe dieser Methodik soll der aus der Literatur erarbeitete Kriterienkatalog für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege auf seine Vollständigkeit und Anwendbarkeit in der Realität überprüft werden und die Plausibilität der erwarteten Zusammenhänge zwischen

Nachhaltigkeitsproblemen und Schul- und Kindergartenwegen im Allgemeinen sowie Arbeitskräftemangel im Speziellen betrachtet werden. Außerdem dient der eher explorative und deskriptive Charakter der Beschreibung und Interpretation von Strategien im Umgang mit den benannten Problemen. (vgl. ebd., S. 22)

Diese Informationen können anschließend in der Diskussion im Zusammenspiel mit der Literatur eine erste Idee von potenziellen Lösungswegen geben, die in möglichen zukünftigen Untersuchungen vertieft werden können. Des Weiteren legt diese Arbeit mit der Kriterienbildung und Plausibilitätsprüfung der Fragestellung den Grundstein für mögliche zukünftige quantitative Forschungen, in denen die genannten Zusammenhänge auf Datenbasis dargestellt werden können (vgl. DÜHR 1998, S. 34ff).

Unten wird ein kurzer Überblick über den Forschungsablauf gegeben, der in den folgenden Abschnitten im Detail beschrieben wird. Der Ablauf basiert auf den Arbeiten von DÜHR und MAYRING (vgl. 1998, S. 34ff; 2015, S. 103ff).

Themenfindung und Vorbereitung

1. Themenfindung über informelle Gespräche, Literatur und Zeitungsartikel
2. Konkretisierung des Themas, Auswahl der Untersuchungsgemeinden und Fokus auf Arbeitskräftemangel mithilfe von explorativen Interviews
3. Entwicklung der Forschungsfragen anhand einer Analyse des bisherigen Forschungsstands und explorativer Interviews

Entwicklung von Kriterien für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege

4. Ermittlung der Nachhaltigkeitsdimensionen aus der Literatur
5. Ermittlung von Nachhaltigkeitsproblemen aus einer Daten- und Literaturrecherche
6. Entwicklung eines Katalogs von Nachhaltigkeitskriterien für Schul- und Kindergartenwege

Empirische Datenerhebung

7. Auswahl der Interviewpartner:innen anhand einer Literaturrecherche und mittels Schneeballprinzip
8. Erstellung von Interviewleitfäden anhand der Forschungsfragen, Nachhaltigkeitskriterien und Rollen der Interviewpartner:innen
9. Zehn semistrukturierte Leitfadeninterviews
10. Drei quantitative Vollerhebungen unter insgesamt 243 Schüler:innen und Kindergartenkindern

Auswertung

11. Transkription
12. Theoriegeleitete Entwicklung von Kategorien bei Unterfragen 1 und 2
13. Erster Codierungsdurchlauf mit dem Programm *MAXQDA*
14. Induktive Entwicklung von Kategorien bei Unterfragen 1, 2 und 3

15. Formulierung von Codierregeln für einzelne Kategorien
16. Zweiter Codierungsdurchlauf mit dem Programm *MAXQDA*
17. Statistische Auswertung der Umfrageergebnisse mit *Excel*

Ergebnisse, Interpretation und Diskussion

18. Zusammenfassung der Haupt- und Subkategorien anhand der Fragestellungen
19. Überarbeitung des Kriterienkatalogs anhand der Empirie
20. Diskussion der Ergebnisse in Kombination mit dem aktuellen Forschungsstand
21. Erarbeitung von Handlungsempfehlungen für die Gestaltung von Schul- und Kindergartenwegen

3.2 Themenfindung und Vorbereitung

Anhand von informellen Vorgesprächen mit betroffenen Eltern und Gemeindevertreter:innen in der Region St. Johann im Pongau entstand die Idee einer Fragestellung, mit der die Gemengelage von Nachhaltigkeit, Schul- und Kindergartenwegen und Arbeitskräftemangel untersucht wird. Des Weiteren trugen Zeitungsartikel und Nachrichtenbeiträge zum Thema des Arbeitskräftemangels bei Taxi- und Buslenker:innen und zu den damit verbundenen Problemen für Gemeinden bei der Organisation von Schüler:innen- und Kindergartenkindertransporten zur Konkretisierung der Fragestellung bei. Bereits seit Herbst 2022 häuften sich Meldungen zum Mangel an Bus- und Taxifahrer:innen im Land Salzburg (vgl. SALZBURG24 2022; MEINBEZIRK.AT 2022), aber auch aktuelle Artikel weisen auf die Problematik hin und beschreiben, dass eine Vielzahl an Gemeinden im Land Salzburg im Schuljahr 2023/2024 gar keinen Schüler:innen- und Kindergartenkinderverkehr oder nur einen mit großen Einschränkungen anbieten kann (vgl. ORF SALZBURG 2023; SALZBURGER NACHRICHTEN 2023).

Um die beschriebene Problematik besser zu verstehen und die Forschungsfragen sowie die Ausrichtung der Arbeit zu konkretisieren, wurde im April 2023 ein exploratives Interview nach DÜHR mit dem Amtsleiter der Gemeinde St. Veit im Pongau geführt (vgl. 1998, S. 36ff). Hier war durch die informellen Vorgespräche bekannt, dass die aktuelle Lage in Bezug auf Schul- und Kindergartenverkehr insbesondere wegen des Arbeitskräftemangels problematisch ist. Die Aussagen wurden während des Telefonats händisch notiert und anschließend ergänzt sowie korrigiert. Mithilfe des Schneeballprinzips, also mit Hinweisen von Interviewpartner:innen auf ähnliche Fälle, wurden weitere betroffene Gemeinden in der Umgebung identifiziert und nach der beschriebenen Methode befragt (vgl. ebd., S. 38). Dies ergab vier Gespräche mit Amtsleiter:innen und Bürgermeister:innen in den Gemeinden St. Veit im Pongau, Lend, Dorfgastein und Taxenbach.

Die daraus resultierenden Erkenntnisse führten zu einer Bestätigung der Relevanz der Forschungsthematik und zu einer Fokussierung der bis zu diesem Zeitpunkt allgemeineren Fragestellung auf die Problematik des Arbeitskräftemangels. Außerdem wurden auf Basis der explorativen Interviews drei zu untersuchende Gemeinden und verschiedene Bildungseinrichtungen, die mit dem Problem des Arbeitskräftemangels in der Taxi- und Busbranche unterschiedlich umgehen, ausgewählt. Es handelt sich um den Kindergarten in der Gemeinde Dorfgastein, in dem der Verkehr mit Gemeindeangestellten abgewickelt wird, die Mittelschule in der Gemeinde Lend, in der bis auf den linienhaften ÖPNV kein Schüler:innenverkehr angeboten wird, und die Volksschule in St. Veit im Pongau, in der ein eingeschränkter Verkehr mit Haltepunkten eingeführt wurde. Die Auswahl wurde aufgrund des Ziels getroffen, unterschiedliche Situationen und Strategien im Umgang mit der Problematik beschreiben sowie interpretieren und in Bezug auf verschiedene Altersgruppen von Kindern und Jugendlichen darstellen zu können. Die geringe Anzahl von nur drei, nicht zufällig gewählten, Gemeinden ist nur eingeschränkt dazu geeignet, eine Grundgesamtheit zu repräsentieren. Jedoch hätte eine umfassendere Untersuchung den Umfang einer Masterarbeit überschritten. Zudem liegt das Ziel dieser Arbeit nicht darin, eine allgemeingültige Aussage zu treffen. Stattdessen soll dieses neue Forschungsfeld exploriert werden und die Basis für zukünftige, möglicherweise größer angelegte Forschungen soll geschaffen werden.

Zur theoretischen Einbettung der Arbeit wurde die Nachhaltige Regionalentwicklung gewählt. Die Gründe dafür liegen einerseits in der Fokussierung der Problemstellung auf ländliche Räume und andererseits darin, dass die Nachhaltige Regionalentwicklung einen geeigneten Rahmen bietet, um die vielfältigen Auswirkungen des beschriebenen Problems auf etwaige Dimensionen wie Umwelt, Wirtschaft, Gesellschaft und Politik zu analysieren. Auf Basis des bisherigen Forschungsstands, der explorativen Interviews und der ausgewählten Untersuchungsgemeinden wurden die Hypothesen entwickelt, dass die aktuelle Ausgestaltung von Schul- und Kindergartenverkehren in den Untersuchungsgemeinden nicht nachhaltig ist und dass der Arbeitskräftemangel einen der Hauptgründe dafür darstellt. Um diese Hypothese zu prüfen und Lösungsansätze zu konzipieren, wurden die folgenden Forschungs- und Unterfragen aufgestellt:

Wie kann der Kindergarten- und Schulverkehr in ländlichen Räumen in Österreich vor dem Hintergrund des Arbeitskräftemangels im Verkehrssektor im Sinne der Nachhaltigen Regionalentwicklung gestaltet werden?

Folgende drei Unterfragen sollen die Analyse leiten:

Unterfrage 1: Welche Nachhaltigkeitskriterien erfüllt der Kindergarten- und Schulverkehr in den Bezirken St. Johann im Pongau und Zell am See zurzeit nicht?

Unterfrage 2: Hängen diese Nachhaltigkeitsprobleme ursächlich mit dem Arbeitskräftemangel in der Taxi- und Busbranche zusammen?

Unterfrage 3: Wie gehen Gemeinden, Eltern und Bildungseinrichtungen mit den Nachhaltigkeitsproblemen sowie mit dem Taxi- und Buslenker:innenmangel um und welche Lösungsansätze gibt es?

3.3 Entwicklung von Kriterien für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege

Als Nächstes mussten die in der Unterfrage 1 genannten Nachhaltigkeitskriterien für Schul- und Kindergartenwege entwickelt werden. In der Literatur finden sich lediglich allgemeine Kriterien und Operationalisierungen für Nachhaltige Regionalentwicklung (vgl. DÜHR 1998, S. 15; CARABIAS-HÜTTER und RENNER 2004; KLAUER et al. 2013, S. 51), weshalb für die Beantwortung der Forschungsfrage ein neuer Kriterienkatalog entwickelt wurde. Darüber hinaus sind die Konzepte der Nachhaltigkeit und der Nachhaltigen Regionalentwicklung nicht eindeutig definiert. Wie bereits in 2.3.5 *Nachhaltigkeitsdimensionen* beschrieben, können diesen Konzepten neben den drei üblichen Dimensionen auch weitere zugeordnet werden. Um eine möglichst offene und zeitgemäße Herangehensweise an die Kriterienerstellung zu ermöglichen, wurden im ersten Schritt acht potenziell relevante Nachhaltigkeitsdimensionen mithilfe einer Literaturrecherche ermittelt. Anschließend folgte eine Daten- und Literaturrecherche, um mögliche Probleme in Bezug auf Schul- und Kindergartenwege zu sammeln. Diese wurden dann den acht Dimensionen der Nachhaltigkeit unter Zuhilfenahme der Operationalisierungen von KLAUER et al. sowie DÜHR zugeordnet (vgl. 2013, S. 51; 1998, S. 15). Es liegt im Wesen der Sache, dass es bei diesen Zuordnungen zu Überlappungen kommt. In diesen Fällen wurden die Kriterien der Dimension zugeordnet, auf die sie direkt wirken, und nicht jenen Dimensionen, bei denen es zu Folgewirkungen kommt. Zum Beispiel wurden die Kategorien *Reduktion von Luftschadstoffen* und *Reduktion der Lärmbelastung* der ökologischen Dimension zugeordnet, da sie in dieser direkt wirken, und nicht der gesundheitlichen oder der sozialen Dimension, in denen es zu Folgewirkungen kommt.

Anhand der in *Tabelle 1* genannten Kriterien, die auf den Kriterien zur Auswahl von Indikatoren für Nachhaltige Regionalentwicklung von CARABIAS-HÜTTER und RENNER

basieren, wurden die Probleme aussortiert und schließlich wurden diejenigen Dimensionen der Nachhaltigkeit entfernt, denen keine Probleme zugewiesen wurden (vgl. 2004, S. 26ff).

Kriterien für die Auswahl von Nachhaltigkeitsindikatoren
1. von kommunaler Politik beeinflussbar
2. sich auf Ziele nachhaltiger Entwicklung beziehend
3. mit übergeordneten Nachhaltigkeitszielen von Land und Bund kompatibel
4. zeitlich und räumlich vergleichbar
5. auf Veränderungen schnell reagierend
6. wissenschaftlich fundiert
7. möglichst wenig überschneidend
8. leicht verständlich
9. nachvollziehbar
10. gut kommunizierbar

Tabelle 1: Kriterien zur Auswahl von Nachhaltigkeitskriterien (auf Basis von: CARABIAS-HÜTTER und RENNER 2004, S. 26ff)

Ähnlich der induktiven Kategorienbildung nach MAYRING wurden die gewählten Probleme in den jeweiligen Dimensionen mittels Reduktion zu Nachhaltigkeitskriterien verkürzt und verallgemeinert (vgl. 2015, S.69).

Im folgenden Beispiel soll dieser Prozess anhand des Kriteriums *Reduktion Zeitaufwand durch Hol- und Bringdienste, insb. für Frauen* stellvertretend für alle deduktiven Kategorien beschrieben werden. Im ersten Schritt wurden die relevanten Inhalte aus der Daten- und Literaturrecherche exzerpiert, gegliedert und den Dimensionen zugeordnet. Hier fiel eine Häufung von Aussagen zum Zeitaufwand für Eltern durch Schulwege, zu Einschränkungen durch Hol- und Bringdienste, zu Auswirkungen auf die Erwerbstätigkeit der Eltern, zu geschlechterspezifischen Unterschieden bei Betreuungstätigkeiten sowie zu Unterschieden nach Geschlecht bei Begleitwegen auf. Diese Probleme wurden zu zwei Hauptproblemfeldern zusammengefasst: einerseits zum Zeitaufwand durch Hol- und Bringdienste und andererseits zur Benachteiligung von Frauen durch Betreuungstätigkeiten mit dem damit einhergehenden Druck zu Teilzeit oder zur Aufgabe der Erwerbstätigkeit. Beide Problemfelder wurden der sozialen Dimension zugeordnet. Im nächsten Schritt wurden sie zu dem Problem *Benachteiligung von Frauen durch Zeitaufwand für Hol- und Bringdienste* aggregiert und in das Nachhaltigkeitskriterium *Reduktion Zeitaufwand durch Hol- und Bringdienste, insb. für Frauen* in der sozialen Dimension umformuliert. Auf diese Art wurde mit allen Problemfeldern

verfahren, die in der Literatur und in den Daten identifiziert wurden. Daraus resultierte der in *Tabelle 2* dargestellte Kriterienkatalog für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege.

Dimension	Kriterium
Ökonomische Dimension	Ermöglichung von Erwerbstätigkeit und Vollzeitarbeit
Ökonomische Dimension	Reduktion von Unfall- und Gesundheitssystemkosten
Ökonomische Dimension	Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern
Ökologische Dimension	Reduktion von Luftschadstoffen
Ökologische Dimension	Reduktion der Lärmbelastung
Ökologische Dimension	Reduktion der CO ₂ -Emissionen
Ökologische Dimension	Ökologische Verkehrsgewohnheiten
Soziale Dimension	Reduktion der Benachteiligung von Frauen
Soziale Dimension	Barrierefreiheit
Soziale Dimension	Chancengleichheit
Soziale Dimension	Geschlechtergleichheit unter Kindern im Hol- und Bringverhalten
Soziale Dimension	Förderung kognitiver, emotionaler, sozialer und kommunikativer Kompetenzen
Soziale Dimension	Förderung von Verkehrskompetenzen und Selbstständigkeit
Gesundheitliche Dimension	Förderung körperlicher Gesundheit
Gesundheitliche Dimension	Förderung psychischer Gesundheit
Gesundheitliche Dimension	Förderung von Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit
Gesundheitliche Dimension	Förderung der Verkehrssicherheit
Politische Dimension	Attraktivität als Wohnort
Politische Dimension	(Langfristige) Finanzierbarkeit
Politische Dimension	Faire Kostenverteilung
Politische Dimension	(Kosten-)effiziente Umsetzung
Politische Dimension	(Langfristige) Umsetzbarkeit
Politische Dimension	Beteiligung aller relevanten Akteur:innen

Tabelle 2: Kriterienkatalog für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege (vorläufige Version)

Tabelle 2 wurde mithilfe der gewonnenen Erkenntnisse aus den umfassenden Analysen überarbeitet. Sie ist in Abschnitt 6.4 *Finaler Kriterienkatalog für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege* des Ergebnisteils zu finden.

3.4 Empirische Datenerhebung

Bevor auf Basis dieses Kriterienkatalogs Interviewleitfäden entwickelt werden konnten, mussten zuerst Interviewpartner:innen gefunden, ausgewählt und kontaktiert werden. Für diese Klein-N-Studie sollten zehn Personen in insgesamt drei Gemeinden befragt werden.

Klein-N-Studien sind eine Methode der qualitativen Inhaltsanalyse mit einer begrenzten Anzahl von Teilnehmenden oder Fällen, wobei der Schwerpunkt auf einer tiefgehenden Analyse und Interpretation der individuellen Merkmale und Qualitäten liegt, um Einblicke in komplexe Phänomene zu gewinnen (vgl. MAYRING 2015, S. 22).

Mit diesen zehn Personen sollten semistrukturierte qualitative Leitfadeninterviews geführt werden. Semistrukturierte Interviews stellen eine der am häufigsten verwendeten Methoden in der qualitativen Sozialforschung dar und ermöglichen es, offene Fragen zu stellen und gleichzeitig vorher festgelegte Themenbereiche zu verfolgen. Dadurch wird eine flexible und dennoch fokussierte Erhebung von Informationen für die Untersuchung möglich (vgl. DÜHR 1998, S. 37).

Die Wahl der Anzahl und die Auswahl der Gesprächspartner:innen erfolgten, wie schon unter 3.2 *Themenfindung und Vorbereitung* beschrieben, nicht nach Gesichtspunkten statistischer Repräsentativität, sondern mit dem Ziel, relevante Akteur:innen im Bereich von Schul- und Kindergartenwegen in den drei Untersuchungsgemeinden zu befragen (vgl. DÜHR 1998, S. 36).

Die Auswahl der Interviewpartner:innen basierte, wie in 2.1.2 *Akteur:innen* erläutert, auf einer Literaturrecherche zu Akteur:innen in der Regionalentwicklung. Die Hauptakteur:innengruppen sind üblicherweise Verwaltung, Zivilgesellschaft und Wirtschaft; des Weiteren werden Bildungseinrichtungen als bedeutsam erwähnt (vgl. GEBHARDT 2020, S. 123; CHILLIA et al. 2016, S. 38; DÖRINGER und EDER 2020, S. 7f; CHILLIA et al. 2016, S. 38). Aus diesem Grund wurde pro Gemeinde je ein:e Vertreter:in der gewählten Bildungseinrichtung, der Gemeindeverwaltung oder -politik (je nach interner Zuständigkeit), der Eltern und des Unternehmens, das die Fahrtendienste abwickelt, interviewt. Da es in den Gemeinden Lend und Dorfgastein zurzeit keinen von einem Unternehmen durchgeführten Verkehr gibt, wurden in diesen Fällen die Akteur:innen in ihrer Doppelrolle als Fahrer:innen und Eltern bzw. Gemeindevertreter:innen befragt. Es ist anzumerken, dass die Auswahl der Interviewpartner:innen und das Forschungsdesign keinen direkten Vergleich zwischen den Gemeinden zulassen, da in jeder Gemeinde Personen aus einer anderen Bildungseinrichtung

befragt wurden und sich auch die Interviews mit Eltern und Gemeindevertreter:innen auf die jeweilige Bildungseinrichtung bezogen. Das Ziel war es also nicht, die drei Gemeinden vergleichend zu bewerten, sondern die Gesamtsituation in unterschiedlichen Gemeinden und Bildungseinrichtungen sowie Altersgruppen von Kindern zu erfassen und zu beschreiben, um anschließend Lösungsansätze für alle Altersgruppen erarbeiten zu können und eine Basis für weitere entsprechende Forschungen zu bieten. Die Kontaktaufnahme erfolgte wie von DÜHR beschrieben über das Schneeballprinzip (vgl. DÜHR 1998, S. 38). Zuerst wurden die Bildungseinrichtungen telefonisch kontaktiert und Termine für die Interviews wurden vereinbart. Anschließend wurden deren Vertreter:innen gebeten, im Bereich der Schul- und Kindergartenwege engagierte oder betroffene Eltern zu empfehlen. Mit diesen wurde ebenfalls telefonisch Kontakt aufgenommen. Schließlich wurden in den entsprechenden Gemeinden zuständige Vertreter:innen aus Verwaltung und Politik kontaktiert. In *Tabelle 3* sind alle Interviewpartner:innen mit ihrer jeweiligen Bezeichnung und Abkürzung dargestellt:

Beschreibung	Bezeichnung	Kürzel
Mitarbeiterin der Mittelschule Lend	IP_1_Bildung_Lend	IP1
Mutter einer Schülerin der Mittelschule Lend	IP_2_Eltern_Lend	IP2
Mitarbeiterin der Gemeinde Lend	IP_3_Gemeinde_Lend	IP3
Mitarbeiterin des Kindergartens Dorfgastein	IP_4_Bildung_Dorfgastein	IP4
Mutter eines Kindergartenkinds in Dorfgastein und FahrerIn des Kindergartentaxis	IP_5_Eltern_Dorfgastein	IP5
Politischer Funktionsträger der Gemeinde Dorfgastein	IP_6_Gemeinde_Dorfgastein	IP6
Mitarbeiterin der Volksschule St. Veit	IP_7_Bildung_St.Veit	IP7
Eltern einer Schülerin der Volksschule St. Veit	IP_8_Eltern_St.Veit	IP8
Mitarbeiter der Gemeinde St. Veit	IP_9_Gemeinde_St.Veit	IP9
Ing. Rainer Schmid, durchführender Unternehmer des Schul- und Kindergartenverkehrs St. Veit	IP_10_Unternehmen_St.Veit	IP10

Tabelle 3: Übersicht über die Interviewpartner:innen

Auf Basis der Forschungsfragen sowie der Nachhaltigkeitskriterien und entsprechend der Rolle der Interviewpartner:innen wurden Interviewleitfäden nach dem Vorbild von DÜHR erstellt (siehe *Anhang 1 Interviewleitfäden*) (vgl. 1998, S. 187). Die Interviews dauerten zwischen 12 und 47 Minuten und wurden vor Ort in den jeweiligen Bildungseinrichtungen, in den Gemeindeämtern oder bei den Eltern zu Hause durchgeführt. Da die Mehrzahl der

Interviewteilnehmer:innen eine anonymisierte Verwendung ihrer Aussagen wünschte, werden alle befragten Personen bis auf Herrn Ing. Schmid unter ihrem Pseudonym, beispielsweise *Mitarbeiter der Gemeinde St. Veit*, zitiert. Genaue Berufsbezeichnungen und Funktionen werden aus diesem Grund nicht genannt.

Zusätzlich wurden 3 kurze quantitative Umfragen mittels Fragebogen unter den insgesamt 243 Schüler:innen und Kindergartenkindern in den 3 Bildungseinrichtungen anhand der in *Tabelle 4* und *Tabelle 5* angeführten Fragen durchgeführt. Es handelt sich hierbei um eine Vollerhebung. Das bedeutet, dass die komplette Grundgesamtheit, in diesem Fall alle Schüler:innen und Kindergartenkinder in den drei ausgewählten Bildungseinrichtungen, befragt wurde. Aus diesem Grund stellen die Ergebnisse, abgesehen von den Einschränkungen, auf die in Abschnitt 3.6 *Einschränkungen und Prämissen der Forschung* eingegangen wird, die Realität dar. Diese Umfragen dienten der Ermittlung von objektiven, quantitativen Daten zur Verkehrsmittelwahl, sodass auf deren Basis nicht direkt erfragbare Nachhaltigkeitskriterien bewertet werden konnten. Das betrifft zum Beispiel Umweltauswirkungen durch den Verkehr und gesundheitliche Auswirkungen auf die Kinder, beispielsweise *Förderung von Verkehrskompetenzen und Selbstständigkeit, Reduktion der CO₂-Emissionen* oder *Förderung körperlicher Gesundheit*. Auch bei der Frage zur Benachteiligung von Frauen durch Begleitwege sollte diese quantitative Umfrage zur Validierung der Ergebnisse aus den Interviews dienen. In Kapitel 5 *Quantitative Ergebnisse* werden anhand von Tortendiagrammen die jeweiligen Modal-Splits und Anteile von begleiteten Kindern nach Gemeinden beschrieben.

Mit welchem Verkehrsmittel kommst du normalerweise in den Kindergarten / die Schule und nach Hause?	
Postbus	
Taxibus	
Zu Fuß	
Rad / Scooter	
Auto	

Tabelle 4: Frage 1 der Umfrage unter Schüler:innen und Kindergartenkindern

Wirst du in den Kindergarten / die Schule gebracht und abgeholt, wenn ja, von wem?	
Mama	
Papa	
Papa oder Mama	
Andere Verwandte	
Niemandem	

Tabelle 5: Frage 2 der Umfrage unter Schüler:innen und Kindergartenkindern

3.5 Auswertung

Die resultierenden Aufnahmen mussten anschließend transkribiert werden, um die qualitativen Daten analysieren zu können. Die Nutzung von Text-to-Speech-Computerprogrammen beschleunigt diesen Prozess erheblich. Ein Beispiel für eine solche Software ist *Whisper*, ein kostenfreies Open-Source-Programm der Firma *OpenAI*. Die Verwendung des Programms erfordert nur wenige Zeilen Code und ist somit auch für Personen mit begrenzter Programmiererfahrung möglich. Die hier verwendete Version für deutsche Sprache basiert auf einem im Vergleich zur englischen Version kleineren Trainingsdatensatz, was zu einer verringerten Genauigkeit führt. (vgl. RADIN 2023, S. 33ff)

Nach dem ersten Versuch mit der Software stellte sich allerdings heraus, dass sie nicht fähig ist, den von den Interviewteilnehmer:innen gesprochenen Dialekt in einem ausreichendem Ausmaß zu verstehen. Aus diesem Grund musste auf das händische Transkribieren zurückgegriffen werden. Da alle Interviewpartner:innen in Variationen des lokalen Dialekts sprachen, musste darauf im Speziellen eingegangen werden. Bei der Transkription wurden Wortwahl, Satzstellung, Grammatik und Ausdruck direkt übernommen, dialektisch ausgesprochene Wörter wie *Schui* wurden grundsätzlich in die deutsche Entsprechung, zum Beispiel *Schule*, übertragen. In Österreich in der Umgangssprache übliche Ausdrücke und Verkürzungen wie *bissl* für *bisschen* oder *kriegen* statt *bekommen* wurden, wie auch Dialektwörter ohne eindeutige deutsche Entsprechung, beibehalten. Füllwörter wie *ähm* oder *mhm* wurden entfernt. Die Interviewtranskripte finden sich in *Anhang 2 Interviewtranskripte*.

Die quantitativen Umfragen wurden mit simplen statistischen und grafischen Anwendungen wie Summen, Prozentberechnungen und Tortendiagrammen in *Excel* ausgewertet.

Die fertigen Transkripte wurden anschließend nach dem Schema der inhaltlichen Strukturierung nach MAYRING interpretiert. Diese Vorgehensweise wird genutzt, wenn es erforderlich ist, spezifische Themen, Informationen oder Gesichtspunkte aus dem Material herauszusuchen und in komprimierter Form darzustellen. (vgl. 2015, S. 97)

Hierzu ist im ersten Schritt die Entwicklung von Haupt- und Subkategorien pro Unterfrage notwendig. Für die beiden ersten Unterfragen wurden diese Kategorien aus der Theorie deduktiv entwickelt. Bei Unterfrage 1 (*Welche Nachhaltigkeitskriterien erfüllt der Kindergarten- und Schulverkehr in den Bezirken St. Johann im Pongau und Zell am See zurzeit nicht?*) ergaben sich die Hauptkategorien aus den Nachhaltigkeitsdimensionen und die Subkategorien aus den Nachhaltigkeitskriterien je Dimension. Bei Unterfrage 2 (*Hängen diese Nachhaltigkeitsprobleme ursächlich mit dem Arbeitskräftemangel in der Taxi- und Busbranche zusammen?*) gibt es nur die Hauptkategorien Ja, Nein und Weitere Einflussfaktoren. Für Unterfrage 3 (*Wie gehen Gemeinden, Eltern und Bildungseinrichtungen mit den Nachhaltigkeitsproblemen sowie mit dem Taxi- und Buslenker:innenmangel um und welche Lösungsansätze gibt es?*) mussten Kategorien ebenfalls nach dem von MAYRING beschriebenen Ablauf induktiv entwickelt werden. Zusätzlich wurden bei den beiden ersten Unterfragen induktive Kategorien nach Bedarf ergänzt und deduktive angepasst. (vgl. S. 103f; S. 69)

Anschließend wurden nach Durchsicht der Transkripte Analyseeinheiten definiert. Diese unterteilen sich in Codiereinheiten, das kleinste codierbare Item, und Kontexteinheiten, die größtmöglichen zuordenbaren Einheiten. Als Codiereinheit wurde ein semantisch sinnvoller Satzteil aus mindestens drei Wörtern, als Kontexteinheit eine semantische Einheit aus maximal fünf Sätzen bestimmt. (vgl. ebd., S. 97ff)

Im letzten Schritt wurden die Transkripte mithilfe des Computerprogramms MAXQDA und mit den erstellten Kategorien codiert. Diese Software ist eines der am häufigsten genutzten Werkzeuge für derartige Aufgaben im deutschsprachigen Raum (vgl. ebd., S. 116). Beim ersten Durchlauf wurden die Transkripte mit den deduktiven Kategorien codiert und induktive Kategorien wurden nach Bedarf, wie bei MAYRING beschrieben, hinzugefügt (vgl. S. 103f; S. 69). Anschließend wurden diese induktiven Kategorien aussortiert, zusammengefasst sowie umformuliert und für Kategorien, bei denen es zu Unklarheiten oder ungewollten Überlappungen gekommen ist, wurden Codierregeln festgelegt. Mit diesem überarbeiteten Kategoriensystem wurden die Transkripte nochmals codiert.

3.5 Ergebnisse, Interpretation und Diskussion

Die codierten Transkripte ermöglichten anschließend eine Analyse anhand der Fragestellungen. Es konnten zum Beispiel Unterschiede in Aussagen abhängig von der betroffenen Gemeinde, den befragten Akteur:innen und der Art der Bildungseinrichtung entdeckt werden. Des Weiteren konnten Häufigkeiten bestimmter Antworten auf Fragestellungen und Häufungen bestimmter Themen oder Codes ermittelt werden. Dies ermöglichte eine objektivere Analyse der Interviewtranskripte in Bezug auf die Forschungsfrage.

Die Ergebnisse der inhaltlichen Strukturierung wurden nach Haupt- und Subkategorien anhand der Fragestellungen zusammengefasst. Hierbei stellen die Unterfragen die drei Abschnitte 6.1, 6.2 und 6.3 in Kapitel 6 *Qualitative Ergebnisse* dar (vgl. MAYRING 2015, S. 103; DÜHR 1998, S. 143ff). Die jeweiligen Unterabschnitte dritter Ordnung entsprechen den Hauptkategorien, diejenigen vierter Ordnung den Subkategorien. In Kapitel 5 *Quantitative Ergebnisse* wird auf die Umfrageergebnisse eingegangen. Des Weiteren wird in Kapitel 6.4 ein entsprechend den Ergebnissen der empirischen Datenerhebung angepasster Kriterienkatalog vorgestellt (vgl. CARABIAS-HÜTTER und RENNER 2004, S.36; CARABIAS-HÜTTER et al. 2006, S.137).

Anschließend folgt in Kapitel 7 die Diskussion. Darin werden zuerst die drei Unterfragen unter Einbezug von Literatur und der qualitativen sowie quantitativen Ergebnisse analysiert und beantwortet. Anschließend werden Handlungsempfehlungen für die Gestaltung von Wegen zu Bildungseinrichtungen erarbeitet und die Forschungsfrage (*Wie kann der Kindergarten- und Schulverkehr in ländlichen Räumen in Österreich vor dem Hintergrund des Arbeitskräftemangels im Verkehrssektor im Sinne der Nachhaltigen Regionalentwicklung gestaltet werden?*) wird zu beantworten versucht.

3.6 Einschränkungen und Prämissen der Forschung

Die Repräsentativität der Ergebnisse der qualitativen Interviews wird durch die geringe Anzahl der Gesprächspartner:innen sowie dadurch eingeschränkt, dass diese nicht zufällig gewählt wurden, sondern so, dass möglichst viele unterschiedliche, interessante Fälle analysiert werden konnten (vgl. DÜHR 1998, S. 142). Außerdem hing die Auswahl von der Teilnahmebereitschaft ab. Deshalb kann die Untersuchung nicht repräsentativ für die Gesamtheit stehen, bietet aber die Möglichkeit, dieses neue Forschungsfeld zu explorieren, und legt die Basis für zukünftige Untersuchungen (vgl. MAYRING 2015, S. 17ff).

Insbesondere bei Eltern führte die geringe Anzahl an Interviewpartner:innen in Kombination mit leitfadengestützten Interviews zu subjektiven Aussagen, die daher nicht stellvertretend für die Gesamtheit sind, da die Eltern nur ihre persönlichen Erfahrungen und ihre Meinung teilen konnten. Jedoch lag das Ziel bei der Befragung der Eltern nicht in der Ermittlung des Gesamtzustands, sondern in der Beschreibung und Analyse von Extremfällen. Da diese Befragten durch Vertreter:innen der Bildungseinrichtungen empfohlen wurden, hätte es hier zu einer Beeinflussung oder absichtlichen Weiterempfehlung von zufriedenen Eltern kommen können. Um dem vorzubeugen, wurden die Familien bei der Vereinbarung des Interviewtermins kurz telefonisch zu ihrer Situation befragt, um sicherzustellen, dass sie dem Ziel des Findens von problematischen und interessanten Fällen entsprechen. In St. Veit im Pongau und in Lend wurden in der Peripherie lebende Familien gewählt, in Dorfgastein

wurde eine Mutter ausgesucht, die gleichzeitig auch Fahrerin des Taxibusses ist und aus diesem Grund einen tieferen Einblick hat. Die quantitativen Umfragen und Befragungen von Bildungseinrichtungen und Gemeinden dienten dazu, diese potentielle Subjektivität auszugleichen und neben diesen Extremfällen auch Aussagen über die Gesamtheit der betroffenen Kinder treffen zu können.

Ferner musste bei der Auswertung der Interviewtranskripte beachtet werden, dass es in der Gemeinde Dorfgastein zu zwei Doppelrollen kam. Die Interviewpartnerin *IP_5_Eltern_Dorfgastein* bot sich an, da sie auch gleichzeitig den Verkehr für Kindergarten und Schulkinder in der Gemeinde durchführt. Jedoch war bei der Auswertung zu beachten, dass sie bei der Gemeinde angestellt ist und es deshalb möglicherweise zu weniger kritischen Äußerungen gekommen sein könnte. Dies konnte jedoch dadurch ausgeglichen werden, dass die Interviewpartnerin *IP_4_Bildung_Dorfgastein* gleichzeitig auch Mutter ist und so ebenfalls von den Problematiken auf Wegen zu Bildungseinrichtungen persönlich betroffen ist. Aus diesem Grund könnten ihre Aussagen potenziell kritischer ausgefallen sein, als für eine Vertreterin der Bildungseinrichtung zu erwarten wäre.

Weiters ist einschränkend anzumerken, dass durch die Abfolge der Fragestellungen im Zuge der Interviews eine Beeinflussung der Teilnehmer:innen denkbar ist. Durch die ersten beiden konkreten Fragen bezüglich der Probleme und des Arbeitskräftemangels kann es zu einer ungewollten Beeinflussung der Antworten gekommen sein, als gefragt wurde, wie mit der aktuellen Situation umgegangen werde und welche Lösungsansätze verfolgt würden. Dies ist in derartigen Interviews nicht vermeidbar; deshalb wird in der Diskussion entsprechend auf diesen möglichen Bias eingegangen.

Um suggestive Fragen zu vermeiden, wurden Fragen nach Möglichkeit im Interviewleitfaden offen und neutral gestellt. Jedoch mussten einige Fragen im Zuge des Interviews erklärt und mit Beispielen beschrieben werden, damit die Interviewpartner:innen diese richtig verstanden. Auch hier wurde darauf geachtet, sie möglichst wertneutral zu erklären und keine Beispiele zu wählen, die den Grundannahmen entsprechen.

Auch bei den Fragebögen unter Schüler:innen und Kindergartenkindern sind einige Einschränkungen der Aussagekraft zu erwähnen. Zum einen wurde Frage 2 (*Wirst du in die Schule gebracht und abgeholt, wenn ja, von wem?*) in einer Klasse der Volksschule St. Veit unklar beantwortet, weshalb die entsprechenden Antworten nicht in die Gesamtergebnisse aufgenommen wurden. Die Resultate sind dennoch aussagekräftig, da diese Problematik nur 13 von 147 Schüler:innen betrifft.

Außerdem fiel auf, dass bei allen drei Bildungseinrichtungen die Antworten auf Frage 2 (*Wirst du in den Kindergarten / in die Schule gebracht und abgeholt, wenn ja, von wem?*) auf den ersten Blick zahlenmäßig nicht mit denen zu Frage 1 (*Mit welchem Verkehrsmittel kommst du normalerweise in den Kindergarten / in die Schule und nach Hause?*)

übereinstimmen. Es haben zum Beispiel mehr Kinder eine Begleitperson angegeben, als es insgesamt mit dem Auto chauffierte Kinder gibt. Dies weist allerdings nicht auf einen Fehler hin, sondern liegt einerseits daran, dass Schüler:innen und Kindergartenkinder auch teilweise zu Fuß oder mit dem Rad von Eltern in die Einrichtung begleitet werden, andererseits daran, dass sie auch zu den Bushaltestellen oder Sammelpunkten gebracht werden.

Des Weiteren unterschied sich die Verkehrsmittelwahl am Hin- und Rückweg besonders in St. Veit. Hier gaben zwei Schüler:innen an, mit dem Postbus in die Schule zu fahren, auf dem Heimweg allerdings mit dem Pkw abgeholt zu werden. In diesem Fall wurde in den Ergebnissen die in Bezug auf Nachhaltigkeit ungünstigere Variante mit dem Pkw dargestellt, um sicherzustellen, dass die Ergebnisse nicht geschönt werden.

Darüber hinaus sollen im Folgenden die geschilderten Grundannahmen des Forschenden offengelegt werden, die sich auf die Ergebnisse der Forschung auswirken können. Die vorliegende Arbeit wäre nicht ohne die Annahme möglich gewesen, dass Schul- und Kindergartenwege in den untersuchten Gemeinden nicht nachhaltig seien. Des Weiteren wurde angenommen, dass dieses Fehlen an Nachhaltigkeit von den betroffenen Akteur:innen als Problem wahrgenommen und mit dem Arbeitskräftemangel in Verbindung gebracht wird.

Schließlich sollte zudem erwähnt werden, dass ursprünglich geplant war, die Transkription mit dem Programm *Whisper* durchzuführen. Da dieser Versuch am Dialekt scheiterte, mussten die Interviews manuell transkribiert werden. Hier wurde umsichtig vorgegangen, trotzdem kann es hier, wie dies bei allen manuellen Analysen der Fall ist, zu Fehlern gekommen sein.

4 Untersuchungsgemeinden

In diesem Kapitel geht der Autor kurz auf die drei untersuchten Gemeinden in Bezug auf deren Bevölkerung, Gemeindefinanzen und generelle Lage ein. Dies soll bei der Einordnung der empirischen Ergebnisse helfen. Außerdem werden die Gemeinden in diesem Kapitel verglichen. Trotz unterschiedlicher Wirtschaftsstruktur belaufen sich die Einnahmen in allen drei Gemeinden auf circa 1600,00 bis 1700,00 Euro pro Einwohner:in pro Jahr. Die drei aneinandergrenzenden Orte verteilen sich auf die beiden Bezirke Zell am See und St. Johann im Pongau, wobei Lend in ersterem Bezirk liegt und Dorfgastein sowie St. Veit in letzterem. (vgl. LAND SALZBURG 2023c; LAND SALZBURG 2023d; LAND SALZBURG 2023b)

Die unten stehende Karte *Abbildung 2* gibt eine Orientierung in Bezug auf die Lage der drei Untersuchungsgemeinden zueinander und in Österreich. Sie wurde mithilfe des Programmes *ArcGIS Pro* und auf Basis frei verfügbarer Daten von *data.gv.at* vom Autor selbst erstellt.

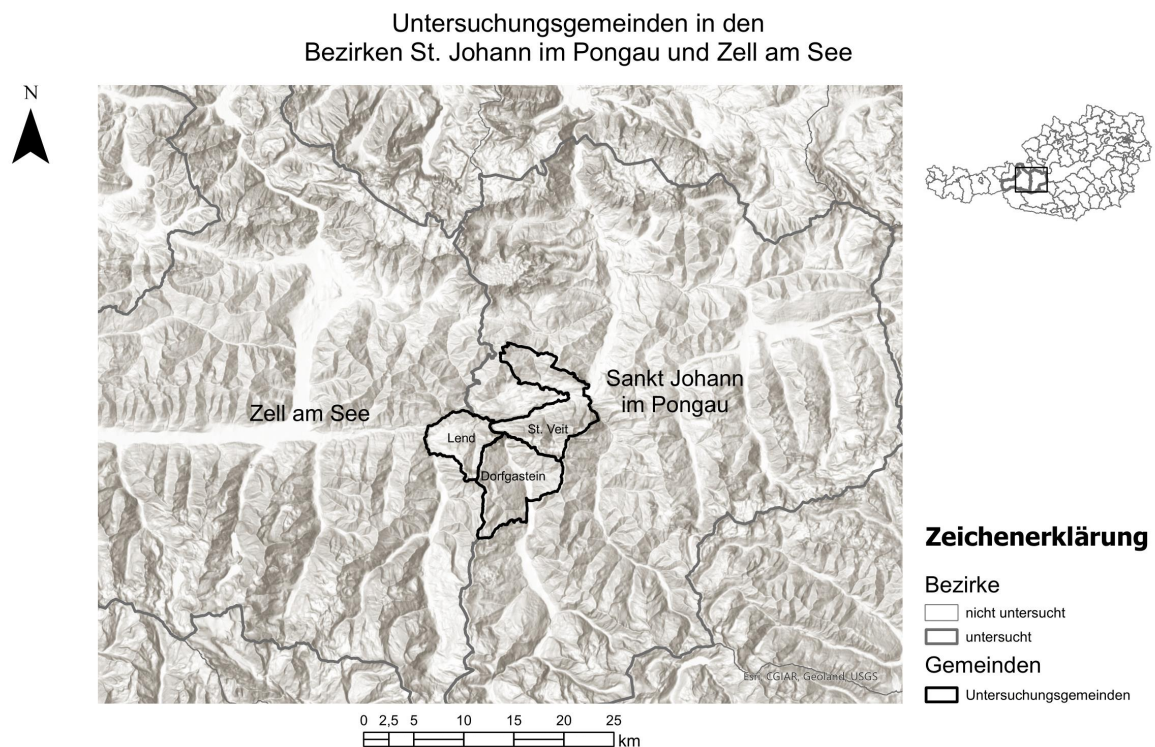


Abbildung 2: Karte der Untersuchungsgemeinden (eigene Darstellung, Daten: data.gv.at)

4.1 Dorfgastein



Abbildung 3: Gemeinde Dorfgastein (eigene Aufnahme)

Die Gemeinde Dorfgastein liegt im Bezirk St. Johann im Pongau und ist mit 199 301 Übernachtungen und 119,4 Nächtigungen je Einwohner:in in der Saison 2021/2022 stark touristisch geprägt. Sie ist wirtschaftlich vor allem durch Tourismus geprägt. Mit 1726 Einwohner:innen und 230,13 Einwohner:innen pro Quadratkilometer Dauersiedlungsraum liegt sie im Mittelfeld der drei Gemeinden. Auch der Anteil der Kinder an der Gesamtbevölkerung liegt bei den 0- bis 5-Jährigen mit 6,8 % und bei den 6- bis 14-Jährigen mit 8,6 % zwischen den anderen Gemeinden, jedoch über dem Österreichschnitt von 6 % bzw. 8 %. In der Gemeinde werden ein Kindergarten und eine Volksschule betrieben, die Mittelschule liegt in der Gemeinde Bad Hofgastein. (vgl. LAND SALZBURG 2023c; STATISTIK AUSTRIA 2023)

4.2 Lend



Abbildung 4: Gemeinde Lend (eigene Aufnahme)

Die Gemeinde Lend liegt anders als die anderen beiden Gemeinden im Bezirk Zell am See, grenzt aber an den Bezirk St. Johann und die Gemeindegebiete von Dorfgastein und St. Veit. Mit nur 41 154 Übernachtungen in der Saison 2021/2022 ist sie deutlich weniger vom Tourismus und dafür stark von Industrie und vom metalltechnischen Gewerbe geprägt. Sie ist mit 175,13 Einwohner:innen pro Quadratkilometer Dauersiedlungsraum die am wenigsten dicht besiedelte Gemeinde und mit 1261 Einwohner:innen auch absolut die kleinste. Des Weiteren ist Lend die einzige der drei Gemeinden, die zwischen 2018 und 2023 einen Bevölkerungsrückgang verzeichnete. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen liegt hier mit 5 % bei den 0- bis 5-Jährigen und mit 7,2 % bei den 6- bis 14-Jährigen deutlich unter dem der anderen beiden Gemeinden und auch unter dem Österreichschnitt. In der Gemeinde werden sowohl ein Kindergarten als auch eine Volks- und eine Mittelschule betrieben. (LAND SALZBURG 2023b; STATISTIK AUSTRIA 2023)

4.3 St. Veit im Pongau



Abbildung 5: Gemeinde St. Veit im Pongau (eigene Aufnahme)

Die Gemeinde St. Veit im Pongau liegt im Bezirk St. Johann im Pongau und ist mit 60 867 Übernachtungen bzw. 15,6 Nächtigungen pro Einwohner:in kaum touristisch geprägt. Neben Gewerbe und produzierenden Betrieben sowie Landwirtschaft liegt der wirtschaftliche Fokus im Gesundheitsbereich. Die Ortschaft ist mit 3907 Einwohner:innen und 271,31 Einwohner:innen pro Quadratkilometer Dauersiedlungsraum die größte und am dichtesten besiedelte Gemeinde. Mit einem Anteil der 0- bis 5-Jährigen von 7,2 % und der 6- bis 14-Jährigen von 9,2 % liegt sie deutlich über dem österreichischen Durchschnitt und vor den beiden anderen Untersuchungsgemeinden. St. Veit betreibt einen Kindergarten und eine Volksschule, die jeweiligen Mittelschulen befinden sich in den Nachbarorten Schwarzach im Pongau und Lend. (LAND SALZBURG 2023d; STATISTIK AUSTRIA 2023)

5 Quantitative Ergebnisse

In diesem Kapitel werden die Resultate der drei quantitativen Umfragen unter Schüler:innen und Kindergartenkindern dargestellt. Auf Einschränkungen der Aussagekraft geht der Autor in Kapitel 3.6 *Einschränkungen und Prämissen der Forschung* ein.

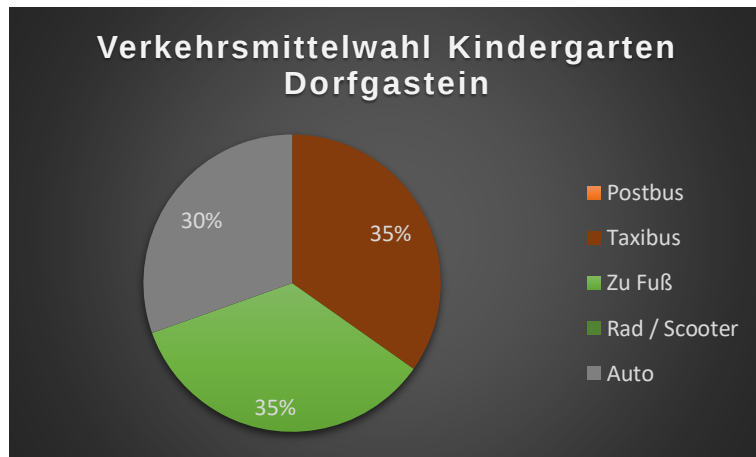


Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl Kindergarten Dorfgastein
(eigene Daten und Darstellung)

In der Gemeinde Dorfgastein fällt die Verkehrsmittelwahl unter den 46 Kindern, wie in *Abbildung 5* zu sehen ist, relativ gleichmäßig aus. Die Auswahlmöglichkeit *Rad / Scooter* wurde von keinem Kind gewählt. Dies liegt daran, dass zwar einige Kinder manchmal mit Trettraktoren, Fahrrädern oder Scootern in den Kindergarten kommen, dies allerdings nicht die Regel darstellt (IP4, IP5). Da die Umfrage jedoch darauf abzielte, die übliche Verkehrsmittelwahl herauszufinden, war dieses Auswahlverhalten gewollt. Der Postbus wird von keinem Kindergartenkind verwendet, da dies nur in Begleitung ihrer Eltern oder einer dafür bereitgestellten Begleitperson möglich wäre und ein solches Angebot nicht besteht. Es erreichen 70 % der Kinder den Kindergarten im Umweltverbund, also auf eine ökologisch nachhaltige Weise.

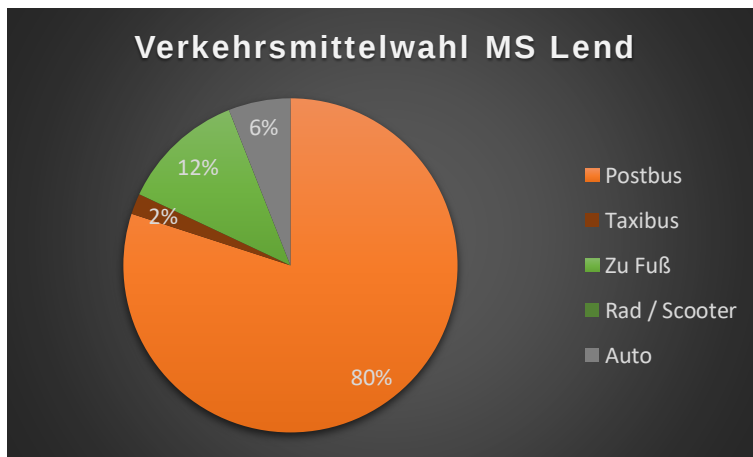


Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl Mittelschule Lend
(eigene Daten und Darstellung)

Wie in *Abbildung 6* ersichtlich ist, kommt in der Gemeinde Lend die mit 80 % eindeutige Mehrheit der 50 Schüler:innen mit dem linienhaften öffentlichen Verkehr in die Schule und nach Hause. Der Taxibus kann nur von einem Schüler (2 %) aufgrund einer Ausnahmeregelung genutzt werden, da ein solches Angebot in Lend grundsätzlich nicht besteht (IP1). Des Weiteren fällt auf, dass im Vergleich zu den anderen beiden Gemeinden ein geringer Anteil der Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zur Bildungseinrichtung gelangt. Insgesamt nutzen 94 % der Kinder Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

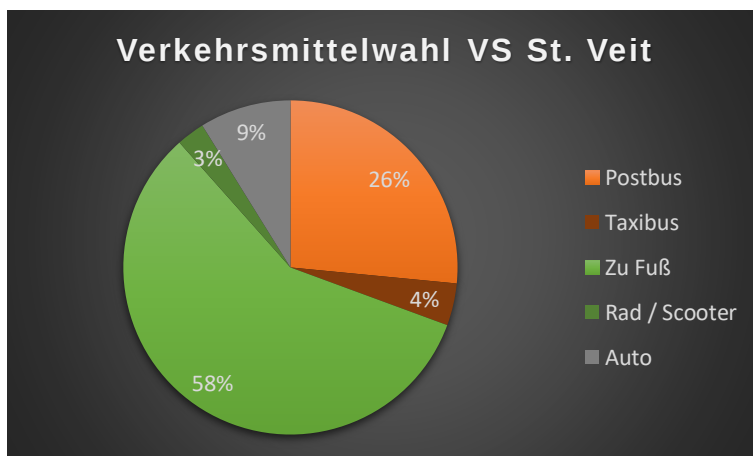


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl Volksschule St. Veit
(eigene Daten und Darstellung)

Im Gegensatz dazu erreicht ein Großteil der Schüler:innen in St. Veit im Pongau die Volksschule zu Fuß oder mit dem Rad (61 %) (siehe *Abbildung 7*). Auffällig ist, dass 58 % und damit 85 von 147 Schüler:innen den Schulweg zu Fuß bewältigen. Der Anteil der Kinder, die mit dem Postbus oder Taxibus in die Schule kommen, ist mit 30 % niedrig. Somit erreichen 91 % der Schüler:innen die Schule auf eine emissionsarme Weise.

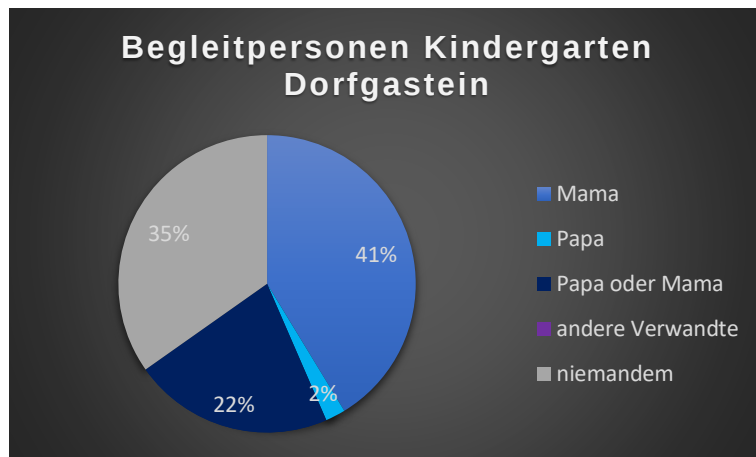


Abbildung 9: Begleitpersonen Kindergarten Dorfgastein (eigene Daten und Darstellung)

Bei der Umfrage zu den Begleitpersonen zeigte sich in allen drei Gemeinden ein ähnliches Bild. Überall überwiegen, unabhängig vom Anteil der unbegleitet bewältigten Wege, Mütter als Begleitpersonen. In der Gemeinde Dorfgastein (siehe *Abbildung 8*) stellt sich dieser Unterschied am deutlichsten dar, da die Kinder durchweg zwischen *Mama*, *Papa* und *Papa oder Mama* unterschieden haben. Es ist ersichtlich, dass nur 2 % der Kinder ausschließlich von ihrem Vater in den Kindergarten gebracht oder begleitet werden. Das entspricht nur einem Mann. Der Großteil der Kinder wird zumindest zum Teil von der Mutter begleitet (63 %). Da allerdings alle Kinder zumindest zum Sammelpunkt des Taxibusses gebracht werden und dort an die Lenker:innen übergeben werden, kann angenommen werden, dass die 35 % der Kinder, die *niemandem* ausgewählt haben, mit derselben Verteilung zu den Sammelpunkten begleitet werden (IP4, IP5, IP6). Berücksichtigt man diese nicht, ergibt sich das in *Abbildung 9* dargestellte Bild.

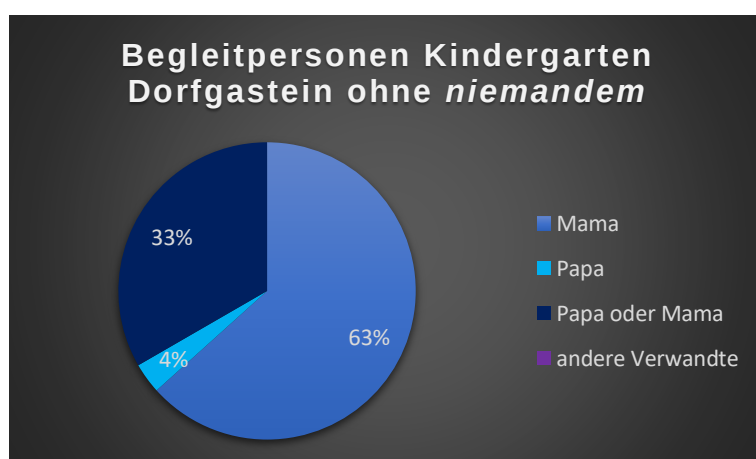


Abbildung 10: Begleitpersonen Kindergarten Dorfgastein ohne niemandem (eigene Daten und Darstellung)

Dementsprechend ist anzunehmen, dass bei circa 96 % der Kinder zumindest zum Teil die Mutter Begleitwege übernimmt und diese bei 63 % ausschließlich von Müttern getragen

werden. Anhand der Interviews ist bekannt, dass andere Verwandte, Freund:innen sowie Nachbar:innen eine Rolle beim Abholen der Kinder spielen, insbesondere von den Sammelstellen des Taxibusses (IP4, IP5, IP6). Diese Fälle scheinen jedoch zumindest nach Ansicht der Kinder die Ausnahme darzustellen, da kein Kind diese Option gewählt hat.

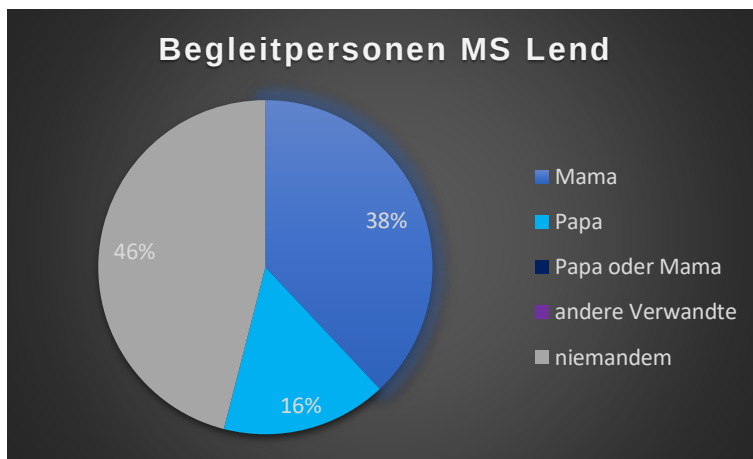


Abbildung 11: Begleitpersonen Mittelschule Lend (eigene Daten und Darstellung)

Auch in der Gemeinde Lend fällt das Ergebnis ähnlich aus. Auch wenn, wie in *Abbildung 10* ersichtlich wird, ein größerer Anteil der Kinder den Weg in die Schule selbstständig bestreitet (46 %), überwiegen bei den übrigen Schüler:innen die Mütter als Begleitpersonen. Insgesamt werden 38 % der Kinder von ihren Müttern in die Schule gebracht. Auffallend ist hier der hohe Anteil an begleitet durchgeführten Schulwegen trotz des höheren Alters der Schüler:innen in der Mittelschule. Wenn wiederum die unbegleiteten Schüler:innen nicht berücksichtigt werden, ergibt sich erneut ein deutliches Bild in *Abbildung 11*.

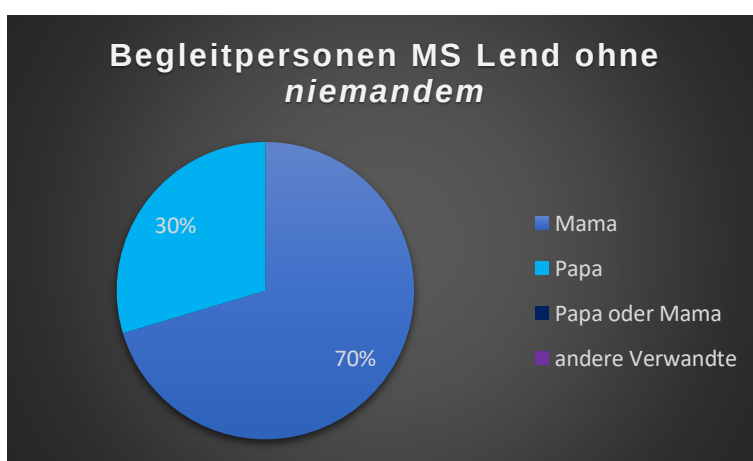


Abbildung 12: Begleitpersonen Mittelschule Lend ohne niemandem (eigene Daten und Darstellung)

In *Abbildung 11* ist zu sehen, dass bei mehr als zwei Drittel der Kinder, die in die Schule gebracht werden, dafür Mütter zuständig sind. Jedoch werden in Lend 30 % der Kinder, die die Schule nicht selbstständig erreichen, von ihren Vätern begleitet. Einschränkend ist hier

allerdings anzumerken, dass die Auswahlmöglichkeit *Papa oder Mama* von keinem Kind gewählt wurde. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass sich die Befragten in diesem Fall für die jeweils häufigste oder übliche Variante entschieden haben.

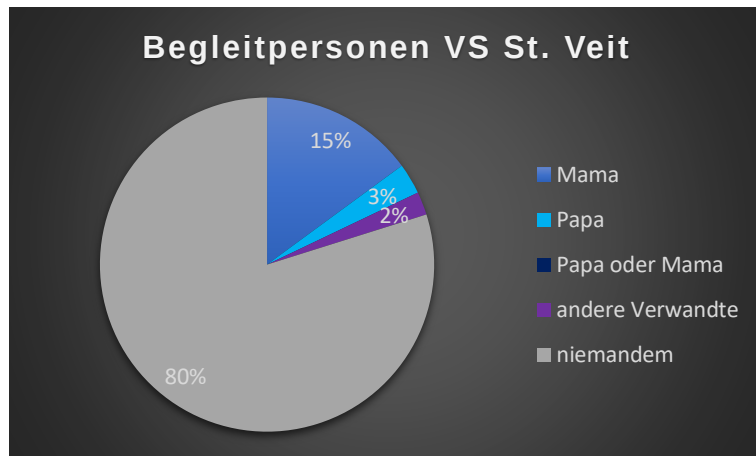


Abbildung 13: Begleitpersonen Volksschule St. Veit (eigene Daten und Darstellung)

Auch die Situation in St. Veit im Pongau stellt sich ähnlich dar. In *Abbildung 12* wird jedoch deutlich, dass mit 80 % der Anteil an Kindern, die selbstständig in die Schule kommen, hoch ist. Dies entspricht in absoluten Zahlen 107 der 134 Schüler:innen. Darüber hinaus fällt auf, dass einige Schüler:innen die Option *andere Verwandte* (2 %) gewählt haben. Wiederum handelt es sich bei den Eltern, die ihre Kinder begleiten, größtenteils um Mütter.

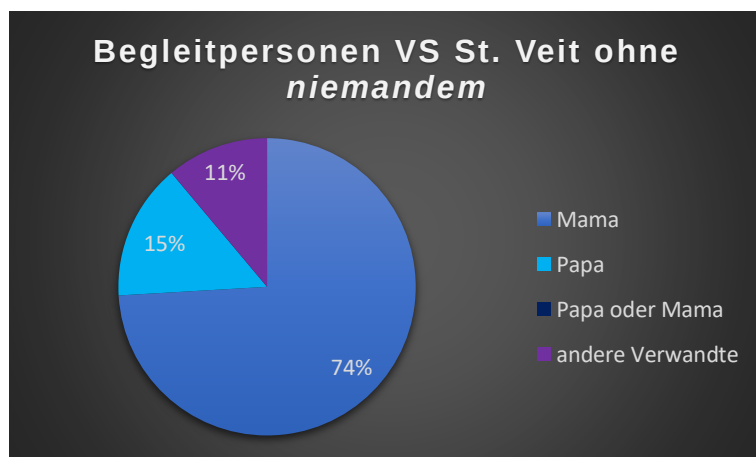


Abbildung 14: Begleitpersonen Volksschule St. Veit ohne niemandem (eigene Daten und Darstellung)

Deutlich ist dies in *Abbildung 13* ersichtlich, in der nur die Kinder betrachtet werden, die die Schule nicht selbstständig erreichen. Hier zeigt sich, dass unter diesen Kindern fast drei Viertel von ihrer Mutter begleitet werden und nur 15 % von ihrem Vater. Dies entspricht in absoluten Zahlen 20 Müttern und 4 Vätern.

In Kapitel 7 *Diskussion* wird eine Zusammenführung der vorliegenden Ergebnisse dieses Abschnitts mit den nachfolgenden qualitativen Befunden und der entsprechenden Literatur vorgenommen, um auf Basis dieser Betrachtung eine Beantwortung der drei Unterfragen sowie der Hauptforschungsfrage zu ermöglichen.

6 Qualitative Ergebnisse

Nachdem die quantitativen Ergebnisse beschrieben wurden, folgt nun die Darstellung der Resultate der quantitativen Strukturierung. Diese ist nach den drei Unterfragen in den Abschnitten 6.1, 6.2 und 6.3 geordnet. Abschließend folgt in Abschnitt 6.4 die Präsentation des überarbeiteten Kriterienkatalogs für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege. In jedem Abschnitt werden die jeweiligen Haupt- und Subkategorien zusammengefasst und Auffälliges sowie Gemeinsamkeiten und Unterschiede unter Akteur:innen, Bildungseinrichtungen und Gemeinden beschrieben. Im Verlauf dieses Kapitels werden Nachhaltigkeitskriterien, deren Diskussion allein auf der Analyse quantitativer Daten und relevanter Literatur basiert, nicht berücksichtigt.

6.1 Nachhaltigkeitsprobleme

Im ersten Abschnitt geht es um die Unterfrage 1 (*Welche Nachhaltigkeitskriterien erfüllt der Kindergarten- und Schulverkehr in den Bezirken St. Johann im Pongau und Zell am See zurzeit nicht?*) zuzuordnenden Haupt- und Subkategorien, die den Nachhaltigkeitsdimensionen und -kriterien entsprechen. Er stellt gemeinsam mit den quantitativen Ergebnissen und der Literatur die Basis für die anschließende Diskussion und Beantwortung der Unterfrage 1 dar.

6.1.1 Ökonomische Dimension

Als Erstes werden die Meinungen und Beobachtungen der befragten Personen beschrieben, die sich der ökonomischen Dimension zuordnen lassen. In diesem Abschnitt wurden alle Kategorien, bis auf das erste Kriterium 6.1.1.1 *Ermöglichung von Bildung*, deduktiv hergeleitet.

6.1.1.1 Ermöglichung von Bildung

Das grundlegende Ziel des Schul- und Kindergartenverkehrs liegt in der Ermöglichung von Bildung. Damit stellt sich zuerst die Frage, ob diese Kindern mithilfe eines entsprechenden Angebots im Bereich des Kindergarten- und Schulverkehrs zugänglich gemacht wird. Dieses Kriterium ist vom sozialen Aspekt der Chancengleichheit insofern zu trennen, als dort die Frage gleicher Chancen unabhängig von finanziellen und zeitlichen Einschränkungen für Eltern behandelt wird. Im vorliegenden Abschnitt geht es um die Ermöglichung von Aus- und Weiterbildung für Kinder und Jugendliche. Obwohl beide Fragen sowohl einen sozialen als

auch einen ökonomischen Aspekt beinhalten, wird das vorliegende Kriterium der ökonomischen Dimension zugeordnet und die Chancengleichheit der sozialen. Das ebenfalls verwandte Kriterium 6.1.1.2 *Ermöglichung von Erwerbstätigkeit und Vollzeitarbeit* betrifft ökonomische Auswirkungen auf Eltern.

Zu Beginn wird kurz die aktuelle Situation in den drei Untersuchungsgemeinden beschrieben, da sich die jeweilige Ausgestaltung und auch der Umfang der Services stark unterscheiden. Dorfgastein bietet einen von der Gemeinde selbst durchgeführten Taxibus für Kindergarten- und Schulkinder an. Das Fahrzeug steht im Besitz der Gemeinde und die Fahrer:innen sind Gemeindemitarbeiter:innen, die üblicherweise andere Funktionen im Bauhof, in der Reinigung und in der Verwaltung innehaben. Die Gemeinde hält sich an die Richtlinien des Landes Salzburg und des Bundeskanzleramts und holt Kindergartenkinder, die weiter als zwei Kilometer vom Kindergartenstandort bzw. Volksschulkinder, die weiter als zwei Kilometer von der Schule und einer Haltestelle des ÖPNV entfernt leben, ab, sofern mindestens drei Kinder bei einem Sammelpunkt zusammenkommen, der wiederum maximal zwei Kilometer von deren Wohnort entfernt ist. (vgl. LAND SALZBURG 2023a; BUNDESKANZLERAMT 2023; IP6)

Die Gemeinde Lend bietet neben dem linienhaften ÖPNV keinen Verkehr für Schüler:innen und Kindergartenkinder mehr an. Einer Mitarbeiterin der Gemeinde zufolge gebe es derzeit nur zwei Kinder, deren Eltern einen Bedarf an einem Schülertaxi angemeldet hätten. Dies ist auch nach den Richtlinien des Bundeskanzleramts nicht ausreichend, um einen Verkehr umzusetzen (IP3). Es ist allerdings anzumerken, dass auch für Kindergartenkinder und Schüler:innen der Volksschule kein Taxibusverkehr angeboten wird (IP3).

In der Gemeinde St. Veit im Pongau wird der Kindergarten- und Schulverkehr von der Firma *Schmid Busreisen* durchgeführt. Grundsätzlich werden auch hier, wie in Dorfgastein, die Richtlinien des Landes Salzburg und des Bundeskanzleramts eingehalten (IP9). Allerdings genießen teilweise Kinder, die den Richtlinien zufolge nicht zur Abholung berechtigt wären, Ausnahmeregelungen und auch Jugendliche, die höhere Schulen besuchen, werden befördert:

[Es] werden zurzeit 63 Schülerinnen und Schüler transportiert, wovon wir von Volksschülern bis teilweise höherklassigen, also HBLA und solche Sachen, Schüler transportiert werden. In der Regel werden die Schülerinnen und Schüler bei Sammelpunkten abgeholt und nachher entweder zu den weiteren Postbusstationen geliefert, teilweise direkt zur Schule, wie wir das bei der Volksschule St. Veit haben oder bei Schwarzach bei der Volksschule. Sie werden zum Teil auch in die Mittelschule Schwarzach geliefert

und sonst eben zum Bahnhof, die irgendwohin weiterfahren. (IP_9_Gemeinde_St.Veit, Pos. 9–15)

Bis auf Einzelfälle, bei denen Kinder in der Peripherie von Dorfgastein und St. Veit ohne Nachbar:innen ähnlichen Alters leben, können in diesen beiden Gemeinden alle Kinder dank der bestehenden Angebote die Schule erreichen (IP6, IP9). Auch in Lend scheinen zumindest in der Mittelschule bis auf zwei Kinder alle vom bestehenden Angebot abgedeckt zu sein (IP3).

[...] das reibt an den Nerven und sicherlich [entscheidet das], ob Schüler dann gewisse Weiterbildungen in Anspruch nehmen können oder nicht. (IP_3_Gemeinde_Lend, Pos. 143–148)

Wie im Ankerbeispiel ersichtlich wird, wies die Mitarbeiterin der Gemeinde Lend jedoch darauf hin, dass auch bei bestehenden Schüler:innentransporten Einschränkungen, insbesondere in Bezug auf weiterbildende Schulen, auftreten können, wenn ÖPNV-Verbindungen schlecht abgestimmt und Taktintervalle lang sind (IP3).

6.1.1.2 Ermöglichung von Erwerbstätigkeit und Vollzeitarbeit

In Bezug auf die Eltern waren sich die Interviewpartner:innen einig, dass sich der Schul- und Kindergartentransport auf die Möglichkeit, erwerbstätig zu sein oder Vollzeit zu arbeiten, auswirke (IP1, IP2, IP3, IP4, IP5, IP6, IP7, IP8, IP9). Hier kam es je nach Alter der Kinder in der Bildungseinrichtung zu unterschiedlichen Einschätzungen. Außerdem zeichnen sich klare Unterschiede je nach Verkehrsangebot und Öffnungszeiten des Kindergartens oder Schulzeiten ab.

Besonders bei Kindergartenkindern, die den Erziehungsberechtigten oder den Buslenker:innen und Pädagog:innen übergeben werden müssen, würden Mängel im Verkehr zu großen Einschränkungen für die Eltern führen (IP4). Darüber hinaus seien auch die Öffnungszeiten des Kindergartens entscheidend (IP4, IP6):

Sicher, aber das hängt nicht nur mit dem Verkehr zusammen, sondern auch mit den Öffnungszeiten vom Kindergarten. (IP_4_Bildung_Dorfgastein, Pos. 49–50)

Vollzeitarbeit der Eltern sei nur möglich, wenn sowohl Verkehr als auch Öffnungszeiten darauf abgestimmt sind (IP4). Aus diesem Grund würden viele Eltern, insbesondere Mütter, in Dorfgastein Teilzeit arbeiten oder seien auf Großeltern oder andere Verwandte angewiesen, um ganztags tätig werden zu können (IP6). Dem widersprach die interviewte Mitarbeiterin der Volksschule St. Veit, indem sie darauf hinwies, dass ein großer Teil der Großeltern

selbst noch berufstätig sei und sich deshalb nicht um die Kinder kümmern könne, weshalb Öffnungszeiten, Verkehr und Ferienbetreuung umso wichtiger seien (IP7). Die Situation in der Volksschule gestaltet sich jedoch im Vergleich zum Kindergarten einfacher, da den Kindern größtenteils zugetraut wird, den Schulweg allein zu bewältigen:

Ich glaub, dass das nicht notwendig ist, dass die Kinder zur Schule oder zum Bus gebracht werden müssen, weil jeder einen Schulweg hat, den er alleine bewältigen kann. (IP_7_Bildung_St.Veit, Pos. 33–34)

Dennoch wählten viele Mütter, wenn finanziell möglich, freiwillig Teilzeitarbeit, um mit ihren Kindern Zeit zu verbringen (IP7). Gebe es die entsprechenden Betreuungs- und Transportangebote vonseiten der Gemeinde oder durch Verwandte nicht, komme es jedoch teilweise zu prekären Situationen und Abhängigkeiten von Zugeständnissen der Arbeitgeber (IP1, IP2, IP3, IP4, IP7, IP8).

[...] die hat zwei Kinder, [...] der erste Bub [hatte Angst] [...] und deswegen wird er geführt, nicht. Aber das muss man auch noch dazusagen, für sie war das eigentlich unmöglich, dass sie überhaupt arbeiten gehen könnte. (IP_8_Eltern_St.Veit, Pos. 90–105)

Wie das oben stehende Zitat zeigt, gibt es auch Härtefälle, beispielsweise bei einer alleinerziehenden Mutter aus St. Veit, für die die aktuelle Ausgestaltung des Schüler:innenverkehrs einen der Gründe dafür darstellt, dass Erwerbstätigkeit nicht möglich ist (IP8).

6.1.1.3 Reduktion der Abhängigkeit von Einzelpersonen bzw. Klein-unternehmen

Eine Gemeinsamkeit der drei Gemeinden ist die bisherige Abhängigkeit des Verkehrs oder bestehender Lösungen von Einzelpersonen oder Kleinunternehmen (IP4, IP6, IP8, IP9). Dies führte schließlich zu Problemen in Dorfgastein, als der dortige Taxiunternehmer gesundheitsbedingt keinen Verkehr mehr anbieten konnte:

[B]ei uns in Dorfgastein hats ursprünglich zwei Unternehmen geben, die was den Transport von Kindergartenkindern, Schulkindern [durchgeführt haben] [...] und der eine Unternehmer ja ist leider schwer erkrankt und hat uns dann des leider den Vertrag aufkündigen müssen [...] (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 57–60)

Ähnlich erging es auch der Gemeinde St. Veit, als das lokale Taxiunternehmen schloss und somit kein Schüler:innen- und Kindergartenkindertransport mehr durchgeführt wurde (IP8). Durch diese Abhängigkeit von kleinen, oft Ein-Personen-Unternehmen führen Erkrankungen, Schicksalsschläge, Pensionierungen oder erfolglose Suchen nach Nachfolger:innen

zu prekären Situationen, die, wie im Fall von Lend, in einem kompletten Erliegen des Schüler:innen- und Kindergartenverkehrs resultieren können (IP3). In Dorfgastein und St. Veit erzwangen der Wegfall bisheriger Anbieter eine komplette Neuaufstellung des Transports, als schließlich alle drei ehemaligen Taxiunternehmen der drei Gemeinden schlossen:

Aber das zweite Unternehmen hat auch keinen Nachfolger mehr und dieses Unternehmen ist ja nicht nur für uns in Dorfgastein gefahren, sondern [...] der Haunsperger ist auch in Lend gefahren. (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 63–65)

In Abschnitt 6.1.5.5 (*Langfristige Umsetzbarkeit*) wird auf die aktuelle Situation, zukünftige Entwicklungen und andere Risiken eingegangen, die sich möglicherweise durch diese Neuordnung ergeben haben.

6.1.2 Ökologische Dimension

Es hätte den Umfang der Masterarbeit überstiegen, Lärm- oder Emissionsmessungen vorzunehmen. Aus diesem Grund beschränkte sich der Autor bei der Analyse von Lärmbelastung und Emissionen darauf, die Umweltauswirkungen des Verkehrs im Diskussionsteil anhand des Modal-Split der Schul- und Kindergartenwege in den drei Gemeinden mithilfe von Literatur einzuschätzen. Dennoch sollen im Folgenden Eindrücke und Beobachtungen der Interviewpartner:innen, insbesondere zu Gründen bei der Verkehrsmittelwahl, beschrieben werden.

In Dorfgastein erreiche der Großteil der Kinder, die nicht in der Peripherie leben, den Kindergarten zu Fuß oder mit dem Rad (IP4). Neben Familien in Einzellagen, zu denen der Kindergartenbus nicht gefördert wird, würden vor allem Eltern, die am Arbeitsweg den Pkw nutzen, ihre Kinder selbst in die Bildungseinrichtung bringen:

[...] wenn die Eltern mit dem Auto in die Arbeit fahren und die Kinder noch schnell herbringen ... (IP_4_Bildung_Dorfgastein, Pos. 12)

Manche Eltern entschieden sich jedoch auch bewusst dafür, den bestehenden Kindergartenbus der Gemeinde nicht zu nutzen (IP5). In St. Veit zeige sich zusätzlich, dass manche Kinder den selbstständig durchgeführten Schulweg verweigern (IP7). Weiters fiel auf, dass der MIV-Anteil am Heimweg in St. Veit deutlich höher sei als am Weg in die Schule (IP7, IP8, IP9). Dies liege vor allem an einer Serviceeinschränkung des Schüler:innentransports am Nachmittag, der für manche Kinder Wartezeiten von bis zu einer Stunde bedeute.

Um halb sieben werden sie bei der Sammelstelle abgeholt und sind dann um halb zwei erst wieder daheim. Und das ist für einen Sechsjährigen

schon lang [...]. Weil wenn ihn die Mama fährt, dann fahren sie weg um viertel nach sieben und er ist um, wenn er um 11.25 Uhr aushat, ist er um zehn vor zwölf daheim. [...] Dadurch, dass eben das nicht mehr ist, dass die Kinder nach der, wirklich nach dem Schul- ... Unterrichtsende gefahren werden, sondern nur mehr einmal am Tag. (IP_7_Bildung_St.Veit, Pos. 125–132)

Das oben stehende Zitat beschreibt beispielhaft, dass die aus einer Abholung mit dem Pkw resultierende Zeitersparnis für viele Eltern ein bedeutender Grund ist, ihre Kinder von der Schule abzuholen, anstatt diese selbstständig mit dem Bus den Heimweg bestreiten zu lassen (IP7).

6.1.2.1 Ökologische Verkehrsgewohnheiten

Der Großteil der Interviewpartner:innen sieht den Zusammenhang zwischen Schul- und Kindergartenwegen und ökologischen Verkehrsgewohnheiten kritisch. Auch wenn die Mehrzahl der Kinder auf umweltfreundliche Weise in die Schule oder den Kindergarten gelange und sich dies positiv auf Gewohnheiten auswirke, bringe dies keine nachhaltige Veränderung der Verkehrsmittelwahl, solange der öffentliche Verkehr dafür ungeeignet ist, im weiteren Leben damit mobil zu sein (IP1, IP3, IP4, IP6, IP7, IP9):

Ich denk, dass im Moment das keine Auswirkung hat auf die Zukunft für unsere Kinder, weil am Land der öffentliche Verkehr nur so dezimiert ist, dass einem gar keine Wahl gelassen wird, dass man ein Auto braucht. (IP_7_Bildung_St.Veit, Pos. 11–12)

Darüber hinaus hänge eine solche Auswirkung auch vom Alter der Kinder ab (IP6). Außerdem sei die starke Fokussierung des öffentlichen Verkehrs in ländlichen Räumen in Österreich auf den Schüler:innenverkehr problematisch, da dieser so für andere Alltagswege oft untauglich sei:

Nur muss ich da sagen, ist auch zwingend erforderlich [...], dass man den öffentlichen Verkehr auch dahingehend ausbaut, dass des für ihn interessant bleibt. Weil wenn er sagt ‚Früher wars toll, weil da ist genau zu der Zeit, wo meine Schule angefangen hat, ist ein Bus gegangen‘, und wann er dann draufkommt, dass viele dieser Busse in der Ferienzeit gar nicht fahren [...] (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 151–166)

Des Weiteren sei Bequemlichkeit ein relevanter Faktor, der den Umstieg auf ökologische Verkehrsmittel erschwere (IP1, IP3).

[W]enn man jeden Tag [...] spätestens um dreiviertel 6 bei der Bushaltestelle stehen musst, dann eineinhalb Stunden nach Zell fährst, [...] und dann noch zwei Stunden auf den Bus wartet, damit man noch einmal zwei Stunden mit dem Bus fahren kann, das reibt an den Nerven [...] sobald man das Auto zur Verfügung hat, hat man das Auto. Irgendwie finanziert man den L17 [...], wenn man abgelegt ist, wird es auch im Interesse der Eltern sein, dass die Kinder so schnell wie möglich mobil sind. (IP_3_Gemeinde_Lend, Pos. 144–158)

Im oben stehenden Ankerbeispiel beschreibt eine Mitarbeiterin der Gemeinde Lend aus eigener Erfahrung, dass sich der Schüler:innenverkehr zwar auf zukünftige Verkehrsgewohnheiten auswirke, jedoch in negativer Weise, da dieser schlecht organisiert und umständlich gewesen sei (IP3).

6.1.3 Soziale Dimension

Diese Dimension wurde im Zuge der Interviews und der induktiven Kategorienbildung den meisten Veränderungen unterzogen. Sechs Kriterien wurden deduktiv gebildet, während 6.1.3.6 *Vermeidung von übermäßiger Dauer* und 6.1.3.7 *Vermeidung von Angst* induktiv entwickelt wurden.

6.1.3.1 Reduktion der Benachteiligung von Frauen

Auch dieses Kriterium wird in der Diskussion auf Basis der Umfrageergebnisse unter Schüler:innen und Kindergartenkindern interpretiert. Dennoch soll kurz darauf eingegangen werden, warum und in welchen Situationen Kinder doch von ihrem Vater in die Bildungseinrichtung begleitet werden.

[D]er was Mittag heimfährt, [...] da fällt mir einfach nur auf, da sind doch etliche Väter, die was des Kind Mittag holen. [...] Aber am Bus, am Bus [bei den Sammelpunkten] sind es, ja die Mamas und die Großeltern. Sehr viel Großeltern. (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 203–211)

Wie das Zitat andeutet, handelt es sich größtenteils um Arbeitswege, die mit dem Pkw erledigt werden und bei denen das Kind vom Vater mitgenommen werden kann (IP4, IP5, IP6).

6.1.3.2 Barrierefreiheit

In Bezug auf Barrierefreiheit lieferten die Interviews das Ergebnis, dass es in den untersuchten Gemeinden und Bildungseinrichtungen keinen Fall gibt, bei dem ein Kind nicht am normalen Verkehr teilnehmen kann (IP4, IP7). Nur in Dorfgastein besucht ein Kind den Kindergarten, das besondere Bedürfnisse hat. Hier werde allerdings versucht, dieses in alle Abläufe zu integrieren, was auch gut funktioniere.

Der wird von Lend nach Bruck gebracht in die Sonderschule [...]. (IP_1_Bildung_Lend, Pos. 12–15)

Darüber hinaus besucht, wie im Ankerbeispiel beschrieben, ein Kind aus Lend die Allgemeine Sonderschule St. Anton. Hier konnte trotz des Fehlens eines Schülertaxis in der Gemeinde Lend ein separater Schülertransport für dieses Kind organisiert werden (IP1).

6.1.3.3 Chancengleichheit

Im Abschnitt 6.1.1.2 *Ermöglichung von Erwerbstätigkeit und Vollzeitarbeit* wurde bereits darauf eingegangen, dass sich die derzeitige Situation beim Schul- und Kindergartenverkehr zeitlich auf Eltern auswirkt, was auch zu Einschränkungen im Berufsleben führt. In diesem Teil werden nun andere Einschränkungen behandelt.

Die Interviewpartner:innen schätzten den täglichen Zeitaufwand pro Kind auf circa eine halbe Stunde zweimal täglich, wenn kein selbstständig durchgeführter Schulweg möglich ist (IP4, IP5). Darüber hinaus würden Mängel auf Schul- und Kindergartenwegen zu anderen zeitlichen Herausforderungen führen, zum Beispiel dazu, dass Arbeitszeiten angepasst werden müssen oder schlechter passende Stellen angenommen werden (IP1). Außerdem komme es durch die resultierenden Hol- und Bringfahrten zu großen Einschränkungen im Alltag, da dieser auf den Stundenplan der Kinder abgestimmt werden müsse, wie dies beispielsweise ein Elternteil aus Lend beschrieb:

[M]an muss halt doch dann irgendwo daheim sein oder dass man auch auf die Zeit immer daheim ist. [...] sagen wir, du bist einkaufen und stehst im Stau und ich komm da jetzt nicht hin, dass ich das Kind abhole, und wenn dann das mit dem Taxi heimkommen würde, könnte es immer ins Haus rein. (IP_2_Eltern_Lend, Pos. 151–154)

Abgesehen von den Herausforderungen im Berufs- und Alltagsleben haben Defizite im Schüler:innen- und Kindergartenverkehr auch finanzielle Auswirkungen. Ein konkretes Beispiel ist die Notwendigkeit, ein Auto anzuschaffen, selbst wenn dieses für den Arbeitsweg nicht erforderlich ist:

[M]an braucht ein Auto, man braucht die Zeit, man muss sich seinen Tag so einteilen, dass man die Kinder holen kann, bringen kann. (IP_3_Gemeinde_Lend, Pos. 34–36)

Sofern im Haushalt bereits ein Fahrzeug genutzt wird, bestehe möglicherweise die Notwendigkeit zur Anschaffung eines weiteren Pkws, was zu zusätzlichen Ausgaben für Anschaffung und Treibstoff führe (IP2, IP3, IP4).

[...] wenn man [...] wirklich seinen ganzen Tagesablauf danach richten muss, dass die Kinder dahinkommen, wo sie hinmüssen, und seine eigene Weiterentwicklung im Berufsleben dann zurückstellen muss, das ist ein Kompromiss, den viele eingehen. (IP_3_Gemeinde_Lend, Pos. 147–152)

Neben finanziellen und zeitlichen Beschränkungen wird im oben stehenden Zitat darauf hingewiesen, dass der Schüler:innenverkehr auch negative Auswirkungen auf die berufliche Entwicklung hat. Dies verdeutlicht einen Kompromiss, den viele Eltern eingehen müssen, wobei ihre eigenen Karriereziele den Anforderungen des Schüler:innenverkehrs untergeordnet werden.

6.1.3.4 Geschlechtergleichheit unter Kindern im Hol- und Bringverhalten

Alle befragten Eltern betonten, bei ihren eigenen Kindern bei der Verkehrsmittelwahl nicht nach Geschlecht zu unterscheiden, und auch alle Vertreter:innen der Bildungseinrichtungen würden keinen Unterschied unter Geschlechtern bei den Kindern feststellen (IP1, IP2, IP4, IP5, IP, IP8).

6.1.3.5 Förderung kognitiver, emotionaler, sozialer und kommunikativer Kompetenzen

Die befragte Mitarbeiterin der Volksschule St. Veit wies darauf hin, dass der Schulweg für Kinder ein bedeutendes Betätigungsfeld darstelle, um Konfliktlösungskompetenzen zu erlernen:

Konfliktsituationen gibt es immer wieder unter den Kindern, natürlich, aber die sind auch wichtig, dass es die gibt und dass sie die selber lösen dürfen und nicht immer von Erwachsenen gelöst werden, weil das passiert eh sonst fast in der ganzen Freizeit. (IP_7_Bildung_St.Veit, Pos. 51–53)

Weiters betonte sie die Bedeutung von Schulwegen für das Erlernen sozialer Kompetenzen und für Interaktionen mit der Umwelt:

Wir versuchen an die Eltern zu appellieren, [...] [d]ass die Kinder alleine zu Fuß den Schulweg tätigen. Weil der Schulweg so wichtig ist für die soziale Kompetenz. Und auch für die ... für den Zusammenschluss der Kinder, dass sie Freundschaften finden, die find ich am Schulweg. Zu anderen Kindern, die vielleicht nicht in meiner Klasse sind. Und die Schnecken, die man findet, und Steine, die sind ja auch wichtig. (IP_7_Bildung_St.Veit, Pos. 67–74)

Die Förderung dieser Kompetenzen hängt stark vom Anteil selbstständig durchgeführter, aktiver Schulwege ab. Deren Anteile, die im Zuge der Umfragen erhoben wurden, werden in Kapitel 7 *Diskussion* im Hinblick auf die Literatur interpretiert und somit wird das vorliegende Kriterium in Bezug auf seine Nachhaltigkeit eingeordnet.

6.1.3.6 Vermeidung von übermäßiger Dauer

Bei den Interviews stellte sich heraus, dass auch die Dauer des Schulwegs von entscheidender Bedeutung für Kinder und Eltern ist. Zum einen entscheide diese darüber, wie viel Zeit die Familie gemeinsam verbringen kann, zum anderen könne sie auch schulische Nachteile bringen, wenn weniger Zeit für Hausübungen und Lernen bleibt (IP1, IP3, IP7, IP8). Sowohl in Lend als auch in St. Veit werden Kinder mit dem Pkw abgeholt, damit diese früher zu Hause ankommen oder das Zuhause später verlassen können. Einige Schüler:innen seien beispielsweise in Lend nicht bereit, auf den Bus zu warten:

[W]ir haben bis 16:20 Uhr Unterricht, wenn Nachmittag ist und es geht um 17 Uhr der Bus und sie schaffen es nicht, die 40 Minuten zu warten. (IP_1_Bildung_Lend, Pos. 40–42)

Auch in St. Veit im Pongau zeigt sich dieses Problem in ähnlicher Weise. Die Einschränkungen des Schüler:innenverkehrs in Lend und St. Veit aufgrund des Wegfalls der früheren Anbieter führten zu Veränderungen für Eltern und Kinder. In St. Veit komme es durch den Einsatz einer geringeren Zahl an Fahrzeugen und Fahrer:innen zu längeren Wartezeiten vor der Schule sowie beim Umstieg vom Taxibus zum Postbus und bei der Rückfahrt nach Hause (IP7, IP8, IP9). Diese erhöhte Dauer des Schulwegs und entsprechende Wartezeiten würden einige Eltern dazu bewegen, Kinder selbst mit dem Pkw in die Schule zu bringen (IP7). Falls dies nicht möglich ist, werde die erhöhte Dauer als Problem empfunden (IP8).

6.1.3.7 Vermeidung von Angst

Ein weiteres Kriterium, das im Zuge der Interviews induktiv erarbeitet wurde, ist Angst in Bezug auf den Schulweg. Dies betrifft zum einen Angst am Schulweg, wenn dieser alleine gemeistert werden muss:

Es ist einmal der Fall gewesen, dass er nur alleine gewesen ist [...] und dann ist er unten im Finstern allein unten gewesen und dann hat er sich so fürchten müssen, ist klar, ganz allein in der Bushaltestelle eine halbe Stunde, bis jemand kommt, und seitdem fürchtet er sich und seitdem will er nicht mehr mitfahren. (IP_8_Eltern_St.Veit, Pos. 97–105)

Wie beschrieben, kann solche Angst eines Kindes von negativen Erfahrungen bis zu einer Verweigerung des selbstständig durchgeführten Schulwegs führen (IP8). Darüber hinaus bestehe auch unter Eltern Angst um ihre Kinder aufgrund von Problemen in Bezug auf Verkehrssicherheit oder wegen anderen Gefahren am Weg zu Bildungseinrichtungen (IP2).

[Sie] geht eben jetzt in die zweite Klasse Volksschule, [...] Und dadurch dass, dass sie noch so klein ist, ist mir das da herein einfach zu gefährlich. [...] [D]a draußen ist ein großer Parkplatz, da stehen immer sehr viele Autos und sehr viele Männer. [...] [E]s sind halt einfach so viele fremde Leute da und dadurch, dass sie alleine ist, passt es mir einfach nicht. (IP_2_Eltern_Lend, Pos. 35–46)

Im oben stehenden Ankerbeispiel beschreibt ein Elternteil aus Lend Sorgen aufgrund eines Angstraums am Schulweg ihrer Tochter, der über einen schlecht einsehbaren Pendlerparkplatz an der Schnellstraße führt.

6.1.4 Gesundheitliche Dimension

In diesem Abschnitt, in dem alle Kriterien deduktiv erarbeitet wurden, werden die Einflüsse von Schul- und Kindergartenwegen auf die körperliche und geistige Gesundheit von Kindern beschrieben. Die Kriterien werden im Diskussionsteil anhand der Verkehrsmittelwahl und Literatur interpretiert.

6.1.4.1 Förderung körperlicher und psychischer Gesundheit

Es soll jedoch im Folgenden kurz auf die Sichtweise zu diesem Zusammenhang unter Pädagog:innen eingegangen werden.

Wir versuchen, die Eltern davon zu überzeugen, dass die Kinder zu Fuß in die Schule kommen und dass sie den Schulweg gut meistern und dass es wichtig ist, den Schulweg zu gehen, auch aus den Gründen, dass es gesund ist, dass sie sich abreagieren können, dass sie ein bissl eine frische Luft schon kriegen in der Früh, Bewegung machen und Sozialkontakte knüpfen. (IP_7_Bildung_St.Veit, Pos. 134–140)

Das Zitat stellt die Bemühungen der Volksschule St. Veit in diesem Bereich dar und zeigt, dass auch unter Verantwortlichen in Bildungseinrichtungen der Zusammenhang zwischen Gesundheit und Schulwegen bekannt ist und thematisiert wird. In Kapitel 7.1 *Bewertung der Nachhaltigkeit von Schul- und Kindergartenwege* wird auf dieses Kriterium eingegangen.

6.1.4.2 Förderung der Verkehrssicherheit

In Bezug auf Verkehrssicherheit äußerte keines der befragten Elternteile in den drei Gemeinden Besorgnis (IP2, IP5, IP8). Weder in Dorfgastein noch in Lend sei es in den letzten drei Jahren zu Unfällen auf Schul- oder Kindergartenwegen gekommen (IP1, IP4) und in St. Veit im Pongau sei im selben Zeitraum lediglich ein Verkehrsunfall auf einem Zebrastreifen am Schulweg passiert, der glimpflich ausgegangen sei (IP7). Alle drei Gemeinden würden mit kleinen präventiven Maßnahmen, zum Beispiel mit Spiegeln, Achtung-Kinder-Schildern, Fahnen und Bodenmarkierungen, Unfällen vorzubeugen versuchen (IP3, IP6, IP9). Schulen und Kindergärten böten ihrerseits Verkehrssicherheitstrainings oder Workshops an und würden die Schul- und Kindergartenwege mit den Kindern üben (IP1, IP4, IP7). Darüber hinaus gebe es jedoch in keiner der drei Gemeinden eine Art Sicherheitskonzept mit tiefgreifenderen Maßnahmen, zum Beispiel Elternhaltestellen, Pedibussen, Fußwegenetzen oder Fußgängerzonen vor den Bildungseinrichtungen (IP3, IP4, IP9).

Zumindest in St. Veit im Pongau weisen jedoch Eindrücke von Interviewpartner:innen auf den Bedarf an solchen Konzepten hin, da es einige Gefahrenstellen, vor allem entlang der L 218, gebe (IP7). Diese Landesstraße biete auf ihrem gesamten Verlauf durch das Ortsgebiet von St. Veit im Pongau keine Querungshilfe, habe jedoch einige unübersichtliche Kreuzungen und Querungen:

Eine Problemstelle haben wir, das ist unten Metzgerfeld, weil die müssen immer über die Landesstraße und da gibt's nirgends einen Übergang. [...] [D]as sind ja große Gefahrenstellen und auch heroben, wenn sie das Wegel gehen, das da hinten raufgeht, da müssen sie genau im Kreuzungsbereich über die St. Veiter Straße, wo ja die Kurve ist und der

Kreuzungsbereich [...] Und da hat man noch keine Lösung gefunden, das wäre wichtig. (IP_7_Bildung_St.Veit, Pos. 146–158)

Auch in Dorfgastein beschrieben Interviewpartner:innen Konfliktsituationen in Bezug auf den Verkehr im Schulumfeld (IP4, IP5). Es komme teilweise am Schulvorplatz wegen haltender Eltern und des an- und abfahrenden Taxibusses zu chaotischen Situationen:

Es ist schon immer wieder schwierig, wo die Eltern parken, [...] und wenn die Eltern dann kommen und irgendwie beim Gehsteig dabei parken oder einfach Mitte stehenbleiben [...]. Da sind schon schwierige Situationen teilweise. Oder auch, wo parkt jetzt das Kindergartentaxi, [...] das könnten sie ausgeklügelter machen, [...] da gibt es jetzt kein genaues Konzept. (IP_4_Bildung_Dorfgastein, Pos. 113–121)

Aus diesen Beispielen wird deutlich, dass es bisher in allen drei Gemeinden zu keinen schwerwiegenden Unfällen oder Konflikten gekommen ist. Es sind jedoch Gefahrenstellen und Risiken in Bezug auf die Gestaltung der Schulwege und die Verkehrsmittelwahl erkennbar.

6.1.5 Politische Dimension

Die letzte Nachhaltigkeitsdimension, die im Rahmen dieser Arbeit für die Bewertung von Schul- und Kindergartenwegen ausgewählt wurde, ist die politische. Hierzu zählen Aspekte wie Umsetzbarkeit, Finanzierbarkeit, Auswirkungen auf die Attraktivität der Gemeinde und Bürger:innenbeteiligung. Die behandelten Kriterien wurden alle deduktiv erarbeitet.

6.1.5.1 Attraktivität als Wohnort

Das erste Kriterium betrifft die Auswirkungen des Kindergarten- und Schultransports auf die Attraktivität einer Gemeinde als Wohnort. Die Vertreterin der Volksschule St. Veit geht davon aus, dass sich die Organisation der Schulwege positiv auswirke (IP7). Auch bei dem Gespräch mit Eltern, die in der Peripherie von St. Veit leben, zeigte sich, dass sich der Schulverkehr auf die Attraktivität der Gemeinde auswirkt, allerdings im negativen Sinne (IP8). Der befragte Gemeindemitarbeiter relativierte und fasste die Situation folgendermaßen zusammen:

Ich glaube, dass der Schülerinnen- und Schülertransport eher ein kleiner Faktor ist. Und je nachdem, mit welchen Eltern du redest, sind sie eh nicht zufrieden. (IP_9_Gemeinde_St.Veit, Pos. 96–100)

Auch in Lend zeigte sich ein ähnliches Bild. Die interviewten Mitarbeiterinnen der Gemeinde und der Mittelschule betonten, dass der Schüler:innentransport in Bezug auf die Attraktivität der Gemeinde nebensächlich sei (IP1, IP3). Die negative Bevölkerungsentwicklung liege eher an der Lage, nicht am Verkehr (IP3). Eltern in Lend bestätigten, dass die Problematik eher für Landwirt:innen oder abgelegener lebende Menschen relevant sei und deshalb die Auswirkungen von Problemen auf Schulwegen auf die Attraktivität der Gemeinde als Wohnort gering seien (IP2).

Der befragte politische Funktionsträger in Dorfgastein erkenne zwar grundsätzlich an, dass Schul- und Kindergartenwege eine Auswirkung haben können, erachte den Einfluss aber ebenfalls als gering:

Also ich glaub jetzt, dass des [...] es kann vielleicht irgendwo mitentscheidend sein. [...] Ja, wird sicher ein Faktor sein, aber nicht der große, entscheidende Faktor. (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 101–104)

Zusammenfassend zeigte sich, dass ein funktionierender Schüler:innen- und Kindergartenverkehr ein Faktor sein kann, um die Attraktivität einer Gemeinde zu steigern, jedoch werden andere Angebote und Bedingungen als bedeutsamer erachtet.

6.1.5.2 (Langfristige) Finanzierbarkeit

Eine Frage der Nachhaltigkeit eines Projekts stellt immer die Finanzierbarkeit dar. Hier unterscheiden sich die Eindrücke in den drei Gemeinden grundlegend. Wie bereits in Abschnitt 6.1.1.1 *Ermöglichung von Bildung* beschrieben wurde, ist St. Veit die einzige der drei Gemeinden, die weiterhin auf eine privatwirtschaftliche Lösung setzt (IP9). Die Kosten für das bestehende Angebot seien trotz Einschränkungen im Verkehr stark gestiegen, die Gemeindepolitik sei aber gewillt, diese weiterhin zu tragen und das bestmögliche Angebot zu bieten:

Dieses Citytaxibusunternehmen, das wir haben, aus Bischofshofen ist uns auch nur geblieben und auch nur mit zwei Fahrzeugen, weil wir einfach um das Doppelte mehr zahlen. (IP_9_Gemeinde_St.Veit, Pos. 78–79)

Es fiel auf, dass die Bereitschaft Geld für den Schüler:innen- und Kindergartenkinderverkehr auszugeben in St. Veit im Pongau, am höchsten ist, und teilweise auch über das Mindestmaß hinaus Angebote geschaffen werden (IP9). Beispielsweise würden einige Kinder, die nicht den Richtlinien des Landes entsprechen, weil sie die Mindestanzahl von drei Kindern pro Sammelpunkt nicht erreichen, trotzdem befördert:

Das ist aber auch nur ein Goodwill von uns, weil wir sagen, wir nehmen die Extrakosten ... nimmt die Gemeinde in Kauf, damit die dann da geholt werden. [...] [D]amit das Land die Kosten übernimmt, brauchst du drei Berechtigte. Haben wir nicht, wir haben nur zwei. Es sind auch erheblich die Kosten dementsprechend. (IP_9_Gemeinde_St.Veit, Pos. 52–55)

Schließlich wurde die langfristige Finanzierbarkeit in St. Veit als unsicher eingeschätzt, da auch die Förderungen des Landes und Bundes nicht entsprechend angepasst würden (IP9). In Lend sei diese mangelnde Finanzierbarkeit bereits eingetreten. Aufgrund des knappen Budgets müsse sich die Gemeinde auf die essenziellen Leistungen beschränken und 2024 gebe es keine Aussicht auf einen Ausbau des Linienverkehrs oder eine Einführung eines Taxibusangebots (IP3). Die Gemeinde habe grundsätzlich vor, einen Schüler:innen- und Kindergartenkindertransport über Gemeindemitarbeiter:innen zu organisieren, dies sei aber zurzeit finanziell nicht darstellbar:

[...] oder auch von der Gemeinde intern organisiert, [...] weil sich die Gemeinden gerade irrsinnig schwertun, Finanzierungen überhaupt aufzustellen, geschweige denn neue Projekte anzugehen. Und so etwas, wenn man weiß, dass [man] Chauffeure braucht, Busse braucht ... jetzt zurzeit einfach nicht drin ist. [...] wenn schon bei allem anderen, bei den Grundbedürfnissen zum Schauen ist, dann ist es halt schwer, dass man neue Projekte, die so finanzintensiv sind, umzusetzen. (IP_3_Gemeinde_Lend, Pos. 18–25)

In Dorfgastein sei bereits ein von Gemeindemitarbeiter:innen durchgeführter Verkehr umgesetzt worden (IP6). Dessen langfristige Finanzierbarkeit für die Gemeinde wurde positiv eingeschätzt, was vor allem daran liege, dass kein zusätzliches Personal notwendig sei und sich der Kindergarten- und Schulverkehr mit dem bisherigen Stammpersonal umsetzen lasse (IP6). Die Gemeinde halte sich im Gegensatz zu St. Veit strikt an die Richtlinien des Landes und Bundes (IP4, IP6). Des Weiteren wurde betont, dass die bestehende Lösung nur für die Größe von Dorfgastein mit 1726 Einwohner:innen (vgl. LAND SALZBURG 2023c) geeignet sei. Für kleine Orte würde sich ein derartiger Service nicht auszahlen, für größere sei er in Bezug auf die Anzahl der Fahrzeuge und Fahrer:innen nicht umsetzbar (IP6).

6.1.5.3 Faire Kostenverteilung

Auch mit der Frage der fairen Kostenverteilung gehen die drei Untersuchungsgemeinden unterschiedlich um. Wie bereits im vorherigen Kapitel beschrieben, stellt sich St. Veit im Pongau als großzügigste der drei Gemeinden im Bereich der Taxibusverkehre dar. Dies zeigt

sich auch beim Elternanteil. St. Veit im Pongau ist die einzige der drei Gemeinden, in denen sowohl der Kindergarten- als auch der Schulverkehr für die Eltern kostenlos ist (IP9). Dies sei von der Gemeindepolitik so gewollt und werde sich voraussichtlich in der nahen Zukunft nicht ändern:

Es ist zwar einmal überlegt worden, ob ein Elternteil eingehoben werden soll, ist von der Gemeindepolitik verneint worden, [...] ändert aber nichts an der Situation, weil auch, wenn wir mehr Geld in die Hand nehmen, nicht mehr Busse bekommen. (IP_9_Gemeinde_St.Veit, Pos. 93–95)

In Dorfgastein liegt der Elternanteil für den Kindergarten bei € 34,00 pro Monat und auch der Elternanteil für den Schüler:innenverkehr wird eingehoben (vgl. GEMEINDE DORFGASTEIN 2023). Dieser wurde von der befragten Mutter auch als fair angesehen (IP5). Der interviewte Politiker betonte, dass er es fair finde, dass auch Eltern einen Teil der Kosten tragen, dass der aktuelle Anteil ausreichend sei und dass er bei höherem Finanzierungsbedarf Land, Bund und Gemeinde in der Pflicht sehe:

[W]enn ich mehr krieg, ists besser, sicher nicht von den Eltern, [...] also ich glaube, es sollte einen Beitrag geben, [...] alles was ich geschenkt krieg und gratis ist, hat absolut keine Wertigkeit nicht, [...] ich glaub, dass der Beitrag von den Eltern überschaubar ist, und natürlich, wenn ich alles gefördert kriege, wärs mir auch Recht, [...] aber auch die Gemeinde, wenn ich von wen andren verlange, dass a dafür was zur Verfügung stellt, soll das Gleiche auch für die Gemeinde sein. (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 267–274)

Auch in Lend sei der Elternanteil bis zum Erliegen des Schul- und Kindergartenverkehrs eingehoben worden (IP2). Da es aber zurzeit kein Angebot gibt, kann keine Aussage zur gerechten Kostenverteilung getroffen werden.

6.1.5.4 (Kosten-)effiziente Umsetzung

Auch zur Effizienz der aktuellen Umsetzung kann in Lend keine Aussage getroffen werden. Die Angebote in St. Veit und Dorfgastein orientieren sich beide, wie bereits beschrieben, an den Richtlinien des Bundes und Landes, die auf Kostenersparnisse und Effizienz abzielen (IP6, IP9). Nach Einschätzung der Gemeinde Dorfgastein ist die Umsetzung kosteneffizient (IP6).

Von der Zeit her können wir es nicht mehr straffen ... von den Kosten her ist es halt so eine Sache. Du darfst eines nicht vergessen, es ist auch ein

politisches Spiel auch. Jetzt hast du Kinder, die eigentlich nicht berechtigt werden, die aber irgendwie mitschlurfen, weil halt in dem Fall die Verantwortlichen sagen ‚Ja, die nehmen wir noch mit‘. Die kosten extra. Man könnte, wenn man es hart nimmt, könnte man ein bissi was wegstreichen und was sparen, aber es macht im Endeffekt nicht viel aus. (IP_9_Gemeinde_St.Veit, Pos. 208–213)

Auch in St. Veit ist der Vertreter der Gemeinde, wie im oben stehenden Zitat ersichtlich, davon überzeugt, dass sich keine Zeit oder Kosten mehr einsparen lassen, sofern nicht die Ausnahmeregelungen aufgehoben werden (IP9).

6.1.5.5 (Langfristige) Umsetzbarkeit

Im Abschnitt 6.1.5.2 (*Langfristige*) *Finanzierbarkeit* wurde bereits auf die Zukunftsaussichten in finanzieller Hinsicht eingegangen. In diesem Abschnitt werden übrige Faktoren der Umsetzbarkeit behandelt. Wiederum kann zu Lend keine Aussage getroffen werden. In Dorfgastein wird davon ausgegangen, dass der aktuelle Verkehr in dieser Form auch in Zukunft fortgeführt werden kann:

[S]o wie wir jetzt momentan aufgestellt sind, ist es gut [...]. Wir können doch, weil wirs mit Stammpersonal abdecken können und nicht extra wen angestellt haben, auch dementsprechend flexibel sein. Also ich würd sagen, für uns ist es so, wie es momentan ist, gut geregelt und passt. (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 260–266)

Im Gegensatz dazu sah der Mitarbeiter der Gemeinde St. Veit den Fortbestand des Angebots in der derzeitigen Art als schwierig an, da sich viele Herausforderungen stellten und sich diese seiner Ansicht nach eher verschärfen als abschwächen:

So wie's jetzt ist, wird es nicht lang mehr gut funktionieren. Man sieht, erstens einmal werden es nicht weniger Kinder werden [...]. Der Schülerinnen- und Schülertransport, der Kindergartentransport, der wird, so wie er jetzt ist, nicht mehr lange funktionieren, einfach aufgrund auch der explodierenden Kosten, aufgrund der Mehrzahl der Kinder, die wir haben, und aufgrund dessen, dass es einfach auch viel weniger Transportunternehmen machen wollen. (IP_9_Gemeinde_St.Veit, Pos. 182–187)

6.1.5.6 Beteiligung aller relevanten Akteur:innen

Das letzte Kriterium im Rahmen der politischen Dimension der Nachhaltigkeit ist die Beteiligung relevanter Akteur:innen. Dieses betrifft im Fall der Schul- und Kindergartenwege, wie in dieser Arbeit in Abschnitt 3.4 *Empirische Datenerhebung* beschrieben, die Kinder und Jugendlichen selbst, Eltern, Bildungseinrichtungen, Gemeinden und Verkehrsanbieter.

Die Vorgehensweise in diesem Bereich ist in allen drei Gemeinden ähnlich. Eltern und Kinder werden insofern einbezogen, als sie ihren Bedarf entweder über die Bildungseinrichtung oder direkt bei der Gemeinde anmelden. Anschließend plant die Gemeinde selbstständig mögliche Verkehrslösungen (IP3, IP6, IP9). In keiner der drei Gemeinden gibt es eine Art von institutionalisiertem Treffen oder eine regelmäßige Besprechung mit allen Akteur:innen, jedoch kommt es überall zu einem informellen Austausch unter Bildungseinrichtungen, Gemeinden und Verkehrsanbietern (IP1, IP4, IP7). Auch betroffene Eltern stehen im Austausch mit den Mitarbeiter:innen der Gemeinde (IP2, IP5, IP8). Einige Interviewpartner:innen beschrieben allerdings, dass eine Beteiligung der Eltern und anderer Akteur:innen gar nicht umsetzbar sei, da die Routenplanung für die Gemeinde so komplex sei, dass hier ohnehin kein Einbezug von Wünschen anderer Akteur:innen möglich sei:

[D]ie Eltern können da auch eigentlich nicht eingebunden werden, weil das ist so getaktet, Minuten-getaktet ... [...] das geht um halb sieben an und wird durchgezogen, bis dass der Letzte geholt wird ... (IP_8_Eltern_St.Veit, Pos. 200–203)

Insgesamt zeigte sich also, dass keine Beteiligung von Akteur:innen im herkömmlichen Sinn stattfindet. Dennoch werden Informationen zu Bedürfnissen und Herausforderungen auf informellem Wege ausgetauscht.

6.2 Gründe und Einflussfaktoren

Die Grundannahme dieser Arbeit, die aus informellen Vorgesprächen, explorativen Kurzinterviews und Zeitungsartikeln gebildet wurde, liegt darin, dass der Arbeitskräftemangel einer der Hauptgründe für die aktuellen Herausforderungen vieler Gemeinden ist. Zur Beantwortung der Unterfrage 2 (*Hängen diese Nachhaltigkeitsprobleme ursächlich mit dem Arbeitskräftemangel in der Taxi- und Busbranche zusammen?*) wurden deduktiv die Kategorien *Ja*, *Nein* und *Weitere Einflussfaktoren* erarbeitet. Nach dem ersten Codierungsdurchlauf wurde das Kategoriensystem um Unterkategorien für *weitere Einflussfaktoren* und um die Hauptkategorie *Mangel an Anbietern* erweitert. In diesem Abschnitt werden die

entsprechenden Ergebnisse beschrieben, während sie anschließend in der Diskussion interpretiert werden.

6.2.1 Arbeitskräftemangel und Mangel an Anbietern

Die Interviews bestätigten grundsätzlich die Annahme, dass der Mangel an Fachkräften einer der entscheidenden Gründe für die bestehenden Herausforderungen ist. Der Großteil der Interviewpartner:innen gehe davon aus, dass der Arbeitskräftemangel einen der ausschlaggebenden Gründe für die aktuellen Probleme darstellt und keine befragte Person nannte die Überzeugung, dass dieser keinen Einfluss auf die aktuelle Problematik habe (IP1, IP2, IP3, IP5, IP6, IP7, IP8, IP10).

Am zurückhaltendsten äußerte sich dazu der zuständige Mitarbeiter der Gemeinde St. Veit, der betonte, dass zwar Taxiunternehmer weniger Verkehre anbieten könnten, er jedoch die Gründe dafür nicht kenne (IP9). Er wies jedoch darauf hin, dass einerseits immer weniger Unternehmen auf Ausschreibungen antworten würden, andererseits auch diejenigen, die ein Angebot legen, weniger Fahrzeuge und Fahrer:innen zu höheren Preisen anbieten würden (IP9). Deutlicher äußerte sich dazu eine Mitarbeiterin der Gemeinde Lend, die davon überzeugt sei, dass das Erliegen des Schul- und Kindergartenverkehrs in Lend ursächlich am Mitarbeiter:innenmangel liege (IP3). Gefragt danach, warum der Verkehr habe eingestellt werden müssen, antwortete sie:

*Wegen Mitarbeitermangel ist es einfach nicht mehr tragbar gewesen.
(IP_3_Gemeinde_Lend, Pos. 131)*

Auch die Vertreterin der Mittelschule Lend ist sich sicher, dass das Problem auf den Mitarbeiter:innenmangel zurückzuführen sei. Diese Sichtweise basiere auf Aussagen von Unternehmen, mit denen die Gemeinde und die Bildungseinrichtungen Gespräche geführt haben:

Ja insofern schon, weil es einfach keine Busfahrer gibt. Die Unternehmen hätten ja gesagt, sie würden jemanden bringen, wenn sie einen Busfahrer hätten. (IP_1_Bildung_Lend, Pos. 87–88)

Darüber hinaus waren sich alle befragten Eltern in den drei Untersuchungsgemeinden einig, dass Einschränkungen und Herausforderungen im Schüler:innen- und Kindergartenkindertransport hauptsächlich mit dem Mangel an Taxi- und Busfahrer:innen zusammenhängen würden (IP2, IP5, IP8). Eine Mutter aus Lend habe sich selbst bei einem Taxiunternehmen erkundigt:

Ich glaub schon, dass es einen Arbeitskräftemangel bei den Taxifahrern gibt. Nur des, ich hab eben auch letztes Jahr mit dem Taxifahrer telefoniert, der vorher immer gefahren ist, und da ist es anscheinend dann schlussendlich daran gescheitert, weil er keinen Fahrer mehr gehabt hat. (IP_2_Eltern_Lend, Pos. 140–143)

Auch in der Gemeinde Dorfgastein bestätigte deren Vertreter, dass der Arbeitskräftemangel einen relevanten Faktor darstelle. Allerdings wurde insofern relativiert, als auch finanzielle und organisatorische Gründe dafür genannt wurden, dass Taxiunternehmen keinen Schul- und Kindergartenverkehr anbieten wollen:

Ja ich glaub, dass die Taxiunternehmen für ihr ursprüngliches Unternehmen, das Taxiunternehmen, schon sehr sehr schwer Personal kriegen, und wenn es für den Taxler nicht in den zeitlichen Rahmen passt, dass er sagt, ich müsste da irgendwen extra anstellen, wenn ich den extra anstelle, wie soll ich den zahlen? (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 83–85)

Die Interviews mit Verantwortlichen der Gemeinden, Vertreter:innen der Bildungseinrichtungen und Eltern bestätigten also die Grundannahme des ursächlichen Zusammenhangs (IP1, IP3, IP6, IP7). Wie bereits in Abschnitt 3.4 *Empirische Datenerhebung* beschrieben, folgte ein Interview mit Herrn Schmid, Inhaber eines lokalen Taxi- und Busunternehmens, das Schul- und Kindergartentransporte für die Gemeinden Pfarrwerfen, Werfen, St. Johann und St. Veit, eine der Untersuchungsgemeinden, durchführt. Da die Gemeinde Dorfgastein den Verkehr selbst durchführt und in der Gemeinde Lend kein Verkehr angeboten wird, ist dieses Taxiunternehmen das einzige in den Untersuchungsgemeinden in diesem Bereich tätige Unternehmen.

Auch Herr Schmid bestätigte die Auswirkungen des Arbeitskräftemangels auf den Schul- und Kindergartenverkehr und benannte Schwierigkeiten beim Finden von Chauffeur:innen. Er wies darauf hin, dass es besonders schwierig sei, Fahrer:innen mit Busführerschein zu finden, und dass in zwei Gemeinden mittels einer Umstellung von 9-Sitzer-Taxibussen auf 20-Sitzer-Busse Lenker:innen hätten eingespart werden können. Insgesamt betonte er jedoch, dass auch weitere Faktoren zu der aktuell angespannten Situation maßgeblich beitragen würde. (IP10)

Zusammenfassend zeigte sich, dass bei bestehenden Betrieben Mitarbeiter:innen fehlen und weder zusätzliche Transporte angeboten noch bestehende aufrechterhalten werden können. Aus diesem Grund kommt es in vielen Gemeinden, beispielsweise in St. Veit, zu Einschränkungen im Angebot. In Lend musste der Verkehr komplett eingestellt werden.

Die größte Herausforderung für die Gemeinden ist sicher, dass es fast keine Anbieter mehr gibt [...] (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 19–20)

Parallel dazu sinkt auch die Zahl der Taxi- und Busunternehmen, die solche Fahrten anbieten könnten, wie das oben stehende Ankerbeispiel darlegt (IP6).

6.2.2 Weitere Einflussfaktoren

Es wurde bereits beschrieben, dass einige Interviewteilnehmer:innen weitere relevante Einflussfaktoren nannten, die zu den aktuellen Problemen generell und zu der sinkenden Zahl an Anbietern von Schul- und Kindergartenverkehren beitragen.

6.2.2.1 Fehlende Attraktivität für Unternehmen

Einer der neben dem Arbeitskräftemangel am häufigsten genannten Gründe für die vorherrschende Problematik war die fehlende Attraktivität von Schul- und Kindergartenverkehren für Unternehmen (IP4, IP6, IP7, IP8, IP9, IP10). Es wurde beschrieben, dass derartige Dienste früher oft neben dem Hauptgeschäft der Taxiunternehmen angeboten worden seien (IP6). Da diese jedoch mit der Zeit an Umfang zugenommen hätten und die finanzielle Kompensation im Vergleich zu herkömmlichen Fahrten gering sei, bestehe wenig Anreiz für Betriebe, sich um derartige Verkehre zu bemühen (IP6, IP10). Der Verantwortliche in Dorfgastein beschrieb, dass diese Problematik, besonders in Kombination mit dem Arbeitskräftemangel, eine Anstellung von Mitarbeiter:innen für einen Schüler:innenverkehr unrealistisch mache:

Für die Unternehmen, glaub ich, ist das irrsinnig, irrsinnig schwer, sich nur auf das heruntergebrochen wen einzustellen, das wird einfach nicht funktionieren. Und wenn er dann trotzdem Personal für sein Taxiunternehmen findet, ja dann hat er es ja eh schon zu einer anderen Zeit eingespannt, also extra wen anstellen, wird sich für ihn einfach nicht ausgehen. (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 83–88)

Dies bestätigte auch der Vertreter in St. Veit und betonte darüber hinaus die gestiegenen Kosten und die mangelnde Darstellbarkeit für Unternehmen:

[D]ie Spritpreise sind angezogen, das Land gibt nicht mehr Förderung dazu und sehr viele bzw. mit denen wir geredet haben, die Taxibusunternehmen, sagen, es rentiert sich nicht mehr. (IP_9_Gemeinde_St.Veit, Pos. 75–76)

Auch Herr Schmid stimmte dem zu und sah in der mangelnden finanziellen Attraktivität und Rentabilität von Schul- und Kindergartenverkehren eines der Hauptprobleme (IP10).

6.2.2.2 Fehlende Attraktivität für Fahrer:innen

Darüber hinaus zeigte sich, dass Schüler:innen- und Kindergartenkindertransporte auch für Lenker:innen wenig attraktiv sind (IP8, IP9, IP10). Mehrere Interviewpartner:innen betonten, dass dies unter anderem daran liege, dass im Gegensatz zu normalen Fahrten kein Trinkgeld vergeben werde:

Ich kriege auch kein Trinkgeld nicht, wenn die Taxler fahren. Das haben auch die Taxler selbst gesagt, die Fahrer die gefahren sind [...], und da eine hat dann gesagt, sie fahren nicht, weil sie auch kein Trinkgeld bekommen, das war das Hauptproblem. (IP_8_Eltern_St.Veit, Pos. 255–258)

Neben dem fehlenden Trinkgeld kommt erschwerend große Verantwortung beim Transport von Kindern, insbesondere im Winter, hinzu, da mit dem Taxibus großteils Schüler:innen und Kindergartenkinder von entlegeneren Ortsteilen, vielfach am Berg, abgeholt werden:

[...] weil natürlich auch damit kein Trinkgeld verbunden ist und wir haben auch Taxilenker, die auch selber Kinder haben, [...] und die speziell im Winter dieses Risiko nicht mehr auf sich nehmen wollen, weil wir ja die Kinder von ganz oben herunterholen. (IP_10_Unternehmen_St.Veit, Pos. 17–20)

Dieses Risiko würden viele Taxilenker:innen nicht eingehen wollen, was wiederum die Herausforderungen des Arbeitskräftemangels verstärke (IP10).

6.2.2.3 Mangelnde Darstellbarkeit als Vollzeitstelle

Außerdem ist die Darstellbarkeit als Vollzeitstelle für zusätzliche Fahrer:innen, die für Schul- und Kindergartentransporte eingestellt werden müssen, schwierig:

[D]ann ist sicher die Schwierigkeit, dass man kein Personal finden wird, wo man diese Fahrten alleine abdecken kann. Man muss sich vorstellen, das ist in der Früh eineinhalb Stunden, was wir brauchen für den Transport Kindergarten und Schulkinder und Mittag noch einmal. Also welche Arbeitskraft kann ich finden, die was mir in der Früh eineinhalb Stunden fährt und Mittag eineinhalb Stunden fährt? (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 24–27)

Dies liegt daran, dass diese Arbeit üblicherweise nur einige Stunden am Vormittag abdeckt und es zwischen der Hinfahrt in der Früh und dem Abholen zu Mittag schwer zu verplanende Standzeiten gibt. Derartige Verkehre sind insgesamt schwer als Acht-Stunden-Stelle darstellbar (IP6, IP9, IP10).

6.2.2.4 Weite Anfahrten

In weiterer Folge führt die sinkende Anzahl an Taxiunternehmen zu längeren Anfahrten für die Lenker:innen. Im Fall von St. Veit dauere die Anfahrt von Pfarrwerfen circa 20 Minuten (IP10). In Dorfgastein seien auf die Ausschreibung der Gemeinde bezugnehmend Angebote aus dem Pinzgau und aus dem Flachgau mit Anreisezeiten von über einer halben Stunde gestellt worden (IP6). In solchen Fällen sind Verkehre finanziell für die Gemeinden oder für die Betriebe zu den geförderten Tarifen nicht darstellbar:

Dann haben wir noch Angebote [...] aus dem Pinzgau und Angebote [aus dem] Flachgau [...]. [N]ur ist da natürlich ... es ist kostentechnisch nicht darstellbar, weil i muss ja dem a des anrechnen, dass der dann a herein-fahren muss. (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 69–73)

Auch Herr Schmid habe Anfragen von zu weit entfernten Gemeinden abgelehnt, da die weiten Anfahrten und Wartezeiten betriebswirtschaftlich nicht darstellbar gewesen seien:

Ja, das ist sogar hinauf gegangen bis Taxenbach und Wagrain [...] das Problem ist das immer, die Anfahrten. Wenn so lange Anfahrten sind, nicht, dann will das die Finanzlandesdirektion nicht zahlen, weil sie sagen, vor Ort muss es auch ein Taxiunternehmen geben, Aber ist jetzt leider nicht mehr der Fall. (IP_10_Unternehmen_St.Veit, Pos. 38–41)

6.2.2.5 Steigende Anzahl an Kindern und Zersiedelung

Eine weitere Herausforderung, die besonders St. Veit betrifft, ist die steigende Anzahl an Kindern, die auch zu einem erhöhten Bedarf an Transportkapazitäten führt, wenn das Bevölkerungswachstum außerhalb des Ortskerns oder nicht in Schulnähe stattfindet:

Prinzipiell ist es so, dass einfach der Ort selbst an Attraktivität gewonnen hat, [...] und dadurch mehr Familien herziehen bzw. Kinder auch immer wieder neu nachgeboren werden. [...] Und, das ist einerseits super, andererseits ist es logistisch einfach schwierig, weil relativ viel Peripherie da ist und die relativ weit zerstreut leben und auch dann dort Kinder

dazukommen, die man abholen soll. Also das ist dazugekommen – mehr Kinder, die weiter weg wohnen. (IP_9_Gemeinde_St.Veit, Pos. 68–72)

Auch in Dorfgastein sei man sich dieser Problematik bewusst und versuche mit angepasster Raumordnung entgegenzuwirken, um die bestehenden Herausforderungen beim Kindergarten- und Schulverkehr nicht weiter zu verschärfen (IP6).

6.2.2.6 Mangelnde Finanzierbarkeit vonseiten der Gemeinden

Schließlich tragen auch budgetäre Herausforderungen in den Gemeinden sowie die gestiegenen Kosten für Treibstoffe und Arbeitskräfte zu der Problematik bei, wie dies bereits in Abschnitt 6.1.5.2 (*Langfristige Finanzierbarkeit*) beschrieben wurde (IP3, IP9).

6.3 Strategien und Lösungsansätze

In diesem Abschnitt soll die Basis für die Beantwortung der dritten Unterfrage (*Wie gehen Gemeinden, Eltern und Bildungseinrichtungen mit den Nachhaltigkeitsproblemen sowie mit dem Taxi- und Buslenker:innenmangel um und welche Lösungsansätze gibt es?*) und der Forschungsfrage (*Wie kann der Kindergarten- und Schulverkehr in ländlichen Räumen in Österreich vor dem Hintergrund des Arbeitskräftemangels im Verkehrssektor im Sinne der Nachhaltigen Regionalentwicklung gestaltet werden?*) gelegt werden. Die unterschiedlichen aktuell zur Anwendung kommenden und von den Interviewpartner:innen vorgeschlagenen Maßnahmen, Lösungsansätze und Ideen werden im Folgenden in Bereiche unterteilt und einzeln kurz vorgestellt. Alle Haupt- und Subkategorien wurden induktiv erarbeitet. Da auch in der Unterfrage die verschiedenen Akteur:innen genannt werden, stellen diese die Hauptkategorien und konkrete Maßnahmen bzw. Lösungsansätze die Unterkategorien dar. In Kapitel 7.3 *Handlungsempfehlungen* werden diese anschließend unter Einbezug von Literatur diskutiert, um die Forschungsfrage der vorliegenden Arbeit zu beantworten und Handlungsempfehlungen zu geben.

6.3.1 Bildungseinrichtungen

Zu Beginn soll auf Maßnahmen eingegangen werden, die vor allem von den Bildungseinrichtungen abhängen. Es muss jedoch betont werden, dass die vorliegende Ordnung nach Akteur:innen nicht trennscharf ist und viele Maßnahmen Kooperationen mehrerer Akteur:innen bedürfen.

6.3.1.1 Abstimmung von Stundenplänen und Klassenzuteilung

Bereits zum Teil in St. Veit und Lend umgesetzt ist eine Anpassung der Stundenpläne an den Schulbusverkehr (IP1, IP7). Hier liegt das Problem vor allem darin, dass geringe Taktfrequenzen keine flexible Stundenplananpassung erlauben und so trotz Bemühungen vonseiten der Schulleitung Wartezeiten anfallen bzw. die Stundenpläne stark durch den Verkehr eingeschränkt werden, was bei deren Ausgestaltung zu Herausforderungen führt (IP1, IP7).

[W]enn ich jetzt sage, ich habe eine Klasse mit nur Berglern, [...] dann kann ich zumindest einmal sagen ‚Du, hör zu, heute ist irgendwas, bitte hol mir sie du‘ eine Nachbarin oder so. Aber das geht ja auch nicht mehr. (IP_8_Eltern_St.Veit, Pos. 305–307)

Außerdem wird, wie im Ankerbeispiel erläutert, vonseiten der Eltern eine Klassenzuteilung nach Wohnort gefordert (IP8). Diese würde besonders in dem weitläufigen Gemeindegebiet von St. Veit dabei helfen, einerseits Kindern gemeinsame Schulwege und das gemeinsame Warten an Haltestellen zu ermöglichen, andererseits Eltern die Bildung von Fahrgemeinschaften erleichtern (IP8).

6.3.2 Bund und Land

Die Akteure Bund und Land spielen als Geld- und Gesetzgeber eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung und Organisation von Schul- und Kindergartentransporten. In diesem Abschnitt werden die Maßnahmen betrachtet, die maßgeblich von ihnen abhängen oder von ihnen veranlasst werden. Es ist jedoch anzumerken, dass die tatsächliche Umsetzung größtenteils von lokalen Gebietskörperschaften durchgeführt wird.

6.3.2.1 Erhöhung von Förderungen

Von einem Großteil der Akteur:innen wurde eine Erhöhung oder Anpassung der Förderung von Land und Bund gefordert, vor allem in Anbetracht der stark gestiegenen Lohn- und Treibstoffkosten (IP1, IP3, IP4, IP6, IP7, IP9, IP10). Wie in Abschnitt 6.2.2 *Weitere Einflussfaktoren* beschrieben, sind unter anderem aufgrund von Personalmangel, der sinkenden Zahl an Anbietern, längerer Anfahrtswege und des bisherigen mangelnden Einbezugs der Topographie höhere Kosten einzukalkulieren. Darüber hinaus ist der Zeitpunkt der Tarifverhandlung in Bezug auf den Schulbeginn unglücklich gewählt:

Das Problem ist einfach das, dass wir im September fangen wir an zum Fahren und im Oktober sind die Tarifverhandlungen, auf die wir selber gar keinen Einfluss haben, wir selber gar keine Kalkulation abgeben können. (IP_10_Unternehmen_St.Veit, Pos. 73–75)

Weiter beschrieb Herr Schmid, dass die aktuellen Tarife für die Schüler:innenbeförderung nicht auf Basis einer Kostenkalkulation ausgehandelt würden und deshalb für Betreiber, insbesondere in alpinem Terrain, nicht kostendeckend seien:

Ich bin der Meinung [...], dass solche Sachen kalkuliert gehören. Und dass der Preis fair sein sollte. (IP_10_Unternehmen_St.Veit, Pos. 117–119)

Aus diesem Grund sei unbedingt eine Erhöhung erforderlich, um Schulverkehre ohne Zuzahlung von Gemeinden umsetzen zu können und deren Fortführung weiter zu gewährleisten (IP10).

6.3.2.2 Ausbau des Linienverkehrs

Insbesondere für die Gemeinde Lend und für Schüler:innen der dortigen Mittelschule sei ein Ausbau des Postbus-Linienverkehrs auf den Strecken zwischen Dienten, Lend und Embach eine große Erleichterung (IP3). Die Mitarbeiterinnen der Gemeinde und der Mittelschule wiesen darauf hin, dass viele Schüler:innen von einer Taktverdichtung profitieren würden, da kürzere Wartezeiten vor oder nach der Schule anfallen würden und eine bessere Anpassung des Stundenplans an Fahrpläne möglich wäre (IP1, IP3). Beide seien davon überzeugt, dass für einen Teil der zurzeit mit dem Pkw beförderten Kinder durch eine derartige Verbesserung des ÖPNV-Angebots der Umstieg auf diesen ermöglicht werde und sie zu diesem bewegt werden könnten:

Ja, bei uns ist es ein Problem, dass so nur zu Mittag ein Bus geht und Nachmittag einer geht. Das heißt, wir müssen unseren Stundenplan, also unser Stundenplan ist extrem eingeschränkt, weil wir nur zwei Mal einen Bus haben. (IP_1_Bildung_Lend, Pos. 92–94)

Auch in St. Veit würden Schüler:innen von einem verbesserten ÖPNV-Angebot profitieren. Vor allem könnte damit das von einigen Akteur:innen aufgezeigte Problem der langen Dauer von Schulwegen gemildert werden (IP7, IP8, IP9).

[W]eil [...] den dritten Bus [...], um 20 nach sieben im ‚Beroi‘ draußen, [...], den schicken sie nicht mehr herein. (IP_8_Eltern_St.Veit, Pos. 177–178)

Wie im Ankerbeispiel beschrieben, brächte insbesondere eine Verlängerung eines kurz geführten Kurses am Morgen kürzere Wartezeiten für Schüler:innen aus der Katastralgemeinde Lehen (IP8).

6.3.2.3 Problembewusstsein und Einbezug der Topographie

Von mehreren Gemeindemitarbeiter:innen und -vertreter:innen wurde mangelndes Problembewusstsein vonseiten des Landes und Bundes kritisiert (IP3, IP6, IP9). Unter vielen Interviewpartner:innen herrschte der Eindruck vor, dass die aktuellen Herausforderungen, die insbesondere den alpinen ländlichen Raum betreffen, von Entscheidungsträger:innen in Land und Bund nicht wahrgenommen würden (IP6, IP9, IP10). Dies beschrieb beispielsweise eine Gemeindemitarbeiterin in Lend:

Ja, Forderungen hätte ich genug, mehr Geld von Bund und von Land, nein, aber dass sie auch die Problematik am Land ernster nehmen. (IP_3_Gemeinde_Lend, Pos. 174–175)

Des Weiteren wurde ein Einbezug der Topographie bei Förderschemata und Richtlinien gefordert (IP10). Es wurde darauf hingewiesen, dass bei gleicher Kilometerzahl Fahrten im alpinen Gelände aufgrund der Topographie, der Nutzung von Schneeketten und von Allradfahrzeugen zu deutlich mehr Treibstoffverbrauch, Instandhaltungskosten und Zeitaufwand führen:

[B]ei uns kommt dazu, so ein Auto braucht bergauf, bergab natürlich wesentlich mehr Treibstoff, nicht. Treibstoff und vor allem auch die Bremsen und das ganze Auto ist viel mehr gefordert. (IP_10_Unternehmen_St.Veit, Pos. 90–93)

Weiters wurden die Richtlinien von Gemeindevertreter:innen und Eltern kritisiert, da die vorgegebenen zwei Kilometer keinen Höhenunterschied berücksichtigen würden (IP6, IP8, IP9, IP10).

6.3.2.4 Ganztageschule und -kindergarten

Wie bereits in Abschnitt 6.3.1.1 *Abstimmung von Stundenplänen und Klassenzuteilung* beschrieben, stellen unterschiedliche Schulendzeiten Eltern, Gemeinden und Taxiunternehmen vor große Herausforderungen, da dadurch mehrere Fahrten täglich notwendig sind, um Kinder von der Bildungseinrichtung abzuholen, Fahrgemeinschaften erschwert werden und auch Taxibusse mehrmals täglich verkehren müssen oder Wartezeiten anfallen (IP8, IP9).

Aber natürlich, die Ganztageesschule wäre auch eine Lösung. (IP_8_Eltern_St.Veit, Pos. 323–324)

Neben der Lösung über angepasste Schulzeiten und Klassenzusammensetzungen wurden von einigen Eltern und Vertreter:innen von Bildungseinrichtungen, wie im oben stehenden Ankerbeispiel erläutert, auch längere Öffnungszeiten der Kindergärten bzw. ein Ganztageesschulangebot vorgeschlagen (IP4, IP8).

6.3.3 Eltern

Weiters soll auf eine Maßnahme eingegangen werden, die hauptsächlich von den Eltern abhängt, jedoch von Gemeinden und Bildungseinrichtungen gefördert und unterstützt oder durch Mängel in der Organisation verhindert oder erschwert werden kann.

6.3.3.1 Fahrgemeinschaften

Von mehreren Vertreter:innen der Bildungseinrichtungen und Gemeinden wurde von Eltern gefordert, Fahrgemeinschaften zu bilden (IP4, IP7, IP9). Vonseiten der Eltern wurden als Gründe dafür, dass dies bisher nicht geschehen ist, vor allem Haftungs- und Verantwortungsfragen genannt (IP2, IP8). Als in Lend vonseiten der Schule eine Fahrgemeinschaft vorgeschlagen wurde und Eltern darum gebeten wurden, ein Kind täglich mitzunehmen, lehnten diese aufgrund der folgenden Bedenken ab:

[D]a muss ich sagen, erstens kenn ich die Familie nicht, ich kenn das Dirndl nicht [...] und dann ist das immer so, wenn du jetzt ein anderes Kind mitnimmst, [...] dann erstens ist des versicherungstechnisch heutzutage ein Problem [...] (IP_2_Eltern_Lend, Pos. 66–70)

Weiters werden Fahrgemeinschaften, wie bereits in Abschnitt 6.3.1.1 *Abstimmung von Stundenplänen und Klassenzuteilung* angesprochen, auch durch unterschiedliche Klassenzuteilungen und Stundenpläne erschwert (IP8). Außerdem fürchten Eltern durch die dadurch entstehende Abhängigkeit voneinander eine noch komplexere Gestaltung des Alltags, die ohnehin durch Mängel im Schul- und Kindergartenverkehr erschwert wird (IP2).

6.3.4 Gemeinde

In diesem letzten Teil werden Maßnahmen behandelt, die von der Gemeinde selbst umgesetzt werden können. Hierbei handelt es sich einerseits um die konkrete Organisation und Ausgestaltung der Schüler:innen- und Kindergartenkinderverkehre und andererseits um

raumplanerische sowie bauliche Maßnahmen, die nachhaltige Mobilität insgesamt fördern und den Schul- sowie Kindergartenverkehr im Speziellen erleichtern.

6.3.4.1 Einrichtung von Sammelpunkten und Umstieg auf ÖPNV

Die Gemeinden St. Veit im Pongau und Dorfgastein haben seit der Änderung der Richtlinie des Landes Salzburg Sammelpunkte eingerichtet, an denen Kindergartenkinder und Schüler:innen aus einem Umkreis von circa zwei Kilometern gemeinsam abgeholt werden (IP4, IP5, IP6, IP7, IP8, IP9). Diese Sammelpunkte befinden sich meist in Siedlungen oder an Kreuzungen und werden jährlich nach Bedarf und Verteilung der Kinder angepasst:

In der Regel werden die Schülerinnen und Schüler bei Sammelpunkten abgeholt und nachher entweder zu den weiteren Postbusstationen geliefert, teilweise direkt zur Schule (IP_9_Gemeinde_St.Veit, Pos. 11–14)

Darüber hinaus werden Kinder, wie im Zitat beschrieben, auch – wenn möglich – zu Haltestellen des ÖPNV statt direkt zur Schule gebracht, wodurch die Effizienz gesteigert werden sollte (IP7, IP8, IP9).

6.3.4.2 Abstimmung von Taxibus und Postbus

Durch die Änderung in der Ausgestaltung, bei der Schüler:innen von Sammelpunkten zu ÖPNV-Haltestellen gebracht werden und von dort mit dem Postbus bis zur Schule fahren, fallen teilweise lange Wartezeiten an. Dies liege vor allem an den langen Taktintervallen des ÖPNV und schlechter Planbarkeit des Taxibusverkehrs aufgrund des Fahrer:innenmangels:

Aber irgendwo musst du warten, wenn du mit dem späteren [Bus] fährst, dann musst du unten [...] auf der Bushaltestelle und sonst musst du halt draußen warten. (IP_8_Eltern_St.Veit, Pos. 102–103)

Hier wurde vonseiten der Eltern eine bessere Abstimmung der Anschlüsse gefordert, um die Dauer des Schulwegs zu verringern und Angstsituationen unter Kindern zu vermeiden, die teilweise allein bis zu 20 Minuten an Bushaltestellen warten müssten (IP8).

6.3.4.3 Ermöglichung der Mitnahme von Kindergartenkindern mit dem Postbus

Eine weitere Herausforderung stellt die rechtliche Lage bei Kindergartenkindern dar, da diese ohne Begleitperson öffentliche Verkehrsmittel nicht nutzen können:

[D]as Kindergartenkind das darf nicht [...] mit dem normalen öffentlichen Verkehrsmittel transportiert werden. Somit ist man gezwungen, dass man

[...] da, wo eigentlich ein öffentliches Verkehrsmittel fährt [...], die Kindergartenkinder in den Ort bringen müssen (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 11–19)

Somit müssen auch Kindergartenkinder, die entlang der ÖPNV-Linien wohnen, mit Taxibussen geholt werden oder von ihren Eltern in den Kindergarten gebracht werden (IP4, IP6).

6.3.4.4 Direkte finanzielle Unterstützung der Eltern

Der befragte Mitarbeiter der Gemeinde St. Veit wies darauf hin, dass man statt eines Schüler:innen- und Kindergartenkindertransports auch die Eltern direkt finanziell unterstützen könnte, falls diese ihre Kinder selbst in die Bildungseinrichtung bringen müssen, da kein Verkehr mehr angeboten werden kann:

[A]m einfachsten wär, dass man sagt, es bekommt jeder Elternteil, der ein Kind zu liefern hat, kriegt 100 € als Abgleich und dann fahren sie die Kinder selber. Wäre am einfachsten, wäre für die Gemeinde finanziell am einfachsten, für die Eltern, dann können sie es sich einteilen, wie sie wollen, wer kann ... und du darfst eines nicht vergessen: Sehr viele Eltern fahren in der Früh hinaus und zu Mittag wieder hinauf oder am Nachmittag wieder hinauf. [...] Die haben alle ein Fahrzeug. [...] Ob es ökologisch gut wäre, ist etwas anderes. (IP_9_Gemeinde_St.Veit, Pos. 128–134)

Er schränkte jedoch selbst ein, dass dies zwar die wahrscheinlich einfachste und möglicherweise auch günstigste, aber in Bezug auf Umweltauswirkungen nicht die ideale Lösung sei (IP9).

6.3.4.5 Bauliche Maßnahmen

Auch bauliche Maßnahmen wurden insbesondere von Eltern und Vertreter:innen der Bildungseinrichtungen gefordert. Dies betrifft vor allem das Schulumfeld. Hier wurde auf Aspekte wie die vorherrschende Parksituation, An- und Abfahrtswege, Haltepunkte für Eltern und Taxibusse sowie sichere Schulwege hingewiesen (IP2, IP4, IP5, IP7). Weiters wurde beispielsweise auch auf den Bedarf an Fahrradabstellplätzen bei Bushaltestellen aufmerksam gemacht, da Kinder den Weg zu den Sammelstellen und den ÖPNV-Haltestellen mit dem Roller, Fahrrad und teilweise auch mit dem E-Bike bewältigen und aus diesem Grund an Haltestellen Möglichkeiten benötigt werden, um die genannten Fortbewegungsmittel sicher verwahren zu können (IP8).

Eine Problemstelle haben wir, das ist unten Metzgerfeld, weil die müssen immer über die Landesstraße und da gibt's nirgends einen Übergang. Also [...] das sind ja große Gefahrenstellen und auch heroben, wenn sie das Wegerl gehen, [...] da müssen sie genau im Kreuzungsbereich über die St. Veitner Straße, wo ja die Kurve ist und der Kreuzungsbereich [...] (IP_7_Bildung_St.Veit, Pos. 146–158)

Wie im Ankerbeispiel beschrieben, wurde in St. Veit der dringende Bedarf an sicheren Querungshilfen und sicheren Gehwegen betont, da einige Ortsteile und Siedlungen nicht mit durchgehenden Fußwegen und Quermöglichkeiten über Landesstraßen mit der Schule verbunden seien (IP7, IP8). Darüber hinaus wurde die Behebung von Angsträumen an Bushaltestellen und Schul- und Kindergartenwegen gefordert (IP2).

6.3.4.6 Angepasste Raumordnung und Gemeindeentwicklung

Der befragte politische Funktionsträger aus Dorfgastein betonte, dass eine nachhaltige Raumordnung und Gemeindeentwicklung grundlegend für ein gut funktionierendes Verkehrssystem sei. Dies inkludiere auch den Kindergarten- und Schulverkehr (IP6).

Was natürlich, muss man fairerweise sagen, für die Gemeinden einfacher ist, wenn man eine nicht zu große Zersiedelung hat. (IP_6_Gemeinde_Dorfgastein, Pos. 109–113)

Wie im oben stehenden Zitat beschrieben, führt dies vor allem in stark zersiedelten Gemeinden zu Herausforderungen (IP6). Auch der Vertreter der Gemeinde St. Veit deutete Probleme in Bezug auf Bevölkerungszuwachs außerhalb des Ortskerns an (IP9).

Da bei der Auswahl der Interviewpartner:innen vorzugsweise Problemfälle gesucht wurden, wohnen die befragten Eltern in Lend und St. Veit im Pongau in der Peripherie der jeweiligen Gemeinden. Auch sie bestätigten, dass sie zwar aufgrund der von ihnen bewirtschafteten Höfe an den jetzigen Standort gebunden seien, dennoch die Nachteile dieser Lage wahrnehmen würden und auch ihre Kinder diese thematisieren würden (IP2, IP8).

6.3.4.7 Betreuung in Wartezeiten

In St. Veit im Pongau wird seit dem Schuljahr 2023/2024 eine Betreuung für Kinder in der Zeit zwischen der Ankunft an der Schule und Schulbeginn bzw. bis zur Abholung durch den Schulbus angeboten, da durch die Notwendigkeit zur Neuordnung des Schüler:innenbusses, wie bereits in Abschnitt 6.1.3.6 *Vermeidung von übermäßiger Dauer* beschrieben, Wartezeiten anfallen:

Und da hat die Gemeinde das so eingerichtet, dass in der Schulkindgruppe drüben in der Früh eine Warteklasse sozusagen eingerichtet ist, wo die Kinder, die schon so früh da sind, hineingehen dürfen, und Mittag dürfen sie in der Schulkindgruppe bleiben, bis das Taxi sie abholt. (IP_7_Bildung_St.Veit, Pos. 92–95)

Dies sei wegen der Einschränkungen im Taxibusverkehr und den daraus resultierenden Wartezeiten von bis zu einer Stunde notwendig geworden (IP8, IP9).

6.3.4.8 Umsetzung durch Gemeindemitarbeiter:innen

Eine weitere Möglichkeit der Gemeinde, selbst tätig zu werden, ist die Durchführung der Verkehre durch gemeindeeigenes Personal. In Dorfgastein wird, wie bereits in Abschnitt 6.1.1.1 *Ermöglichung von Bildung* im Detail beschrieben, der Kindergartenkinder- und Schüler:innentransport von Gemeindemitarbeiter:innen selbst betrieben (IP4, IP5, IP6). Ein ähnliches System ist auch in Lend angedacht, da in beiden Gemeinden keine finanziell darstellbaren Angebote von Unternehmen für Schüler:innen- und Kindergartenkindertransporte eingegangen sind (IP3).

Vielleicht über eigene Mitarbeiter, wie auch immer das aussehen könnte. Wir verfolgen da eben zwei Projekte, nur nächstes Jahr schaut es nicht so rosig aus. (IP_3_Gemeinde_Lend, Pos. 117–118)

Wie im Zitat angedeutet, scheiterte bisher und vermutlich auch im nächsten Jahr die Umsetzung in Lend an fehlenden finanziellen Mitteln (IP3).

Die vorliegende Darstellung von implementierten Maßnahmen, Lösungsansätzen und Forderungen bildet die Grundlage für deren eingehende Auseinandersetzung unter Einbezug der Literatur, sodass schließlich in Abschnitt 7.3 *Handlungsempfehlungen* den jeweiligen Akteur:innen Empfehlungen für Maßnahmen gegeben werden können.

6.4 Finaler Kriterienkatalog für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege

Nach Einbezug der Interviewergebnisse wurden *Tabelle 2* vier in *Abschnitt 6.1* beschriebene zusätzliche Nachhaltigkeitskriterien hinzugefügt. Diese sind im unten stehenden Kriterienkatalog für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege mit einem Stern (*) gekennzeichnet.

Dimension	Kriterium
Ökonomische Dimension	Ermöglichung von Bildung*
Ökonomische Dimension	Ermöglichung von Erwerbstätigkeit und Vollzeitarbeit
Ökonomische Dimension	Reduktion von Unfall- und Gesundheitssystemkosten
Ökonomische Dimension	Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern
Ökonomische Dimension	Reduktion der Abhängigkeit von Einzelpersonen bzw. Kleinunternehmen*
Ökologische Dimension	Reduktion von Luftschadstoffen
Ökologische Dimension	Reduktion der Lärmbelastung
Ökologische Dimension	Reduktion der CO ₂ -Emissionen
Ökologische Dimension	Ökologische Verkehrsgewohnheiten
Soziale Dimension	Reduktion der Benachteiligung von Frauen
Soziale Dimension	Barrierefreiheit
Soziale Dimension	Chancengleichheit
Soziale Dimension	Geschlechtergleichheit unter Kindern im Hol- und Bringverhalten
Soziale Dimension	Förderung kognitiver, emotionaler, sozialer und kommunikativer Kompetenzen
Soziale Dimension	Förderung von Verkehrskompetenzen und Selbstständigkeit
Soziale Dimension	Vermeidung von übermäßiger Dauer*
Soziale Dimension	Vermeidung von Angst*
Gesundheitliche Dimension	Förderung körperlicher Gesundheit
Gesundheitliche Dimension	Förderung psychischer Gesundheit

Gesundheitliche Dimension	Förderung von Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit
Gesundheitliche Dimension	Förderung der Verkehrssicherheit
Politische Dimension	Attraktivität als Wohnort
Politische Dimension	(Langfristige) Finanzierbarkeit
Politische Dimension	Faire Kostenverteilung
Politische Dimension	(Kosten-)effiziente Umsetzung
Politische Dimension	(Langfristige) Umsetzbarkeit
Politische Dimension	Beteiligung aller relevanten Akteur:innen

Tabelle 6: Kriterienkatalog für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege (finale Version)

7 Diskussion

In diesem Kapitel werden die Erkenntnisse aus Literatur, Interviews und Umfragen verbunden und anhand dessen werden die drei Unterfragen und die Forschungsfrage beantwortet und die beiden Hypothesen überprüft werden. Schließlich werden Handlungsempfehlungen und Vorschläge für weiterführende Forschung gegeben.

7.1 Bewertung der Nachhaltigkeit der Schul- und Kindergartenwege

Zunächst soll die erste Unterfrage (*Welche Nachhaltigkeitskriterien erfüllt der Kindergarten- und Schulverkehr in den Bezirken St. Johann im Pongau und Zell am See zurzeit nicht?*) beantwortet werden und somit die Hypothese, dass die aktuelle Umsetzung der Schul- und Kindergartenverkehre in den drei Gemeinden nicht nachhaltig ist, getestet werden. Die Umfrage- und Interviewergebnisse werden im Folgenden mit Erkenntnissen aus der Literatur verglichen und kombiniert, um zu bewerten, in welchen Dimensionen die Schul- und Kindergartenwege in den drei Untersuchungsgemeinden die Nachhaltigkeitskriterien nicht erfüllen.

7.1.1 Ökonomische Dimension

Als Erstes wird die ökonomische Nachhaltigkeit der Schul- und Kindergartenverkehre der drei Gemeinden bewertet. Im Folgenden werden die Kriterien entsprechend *Tabelle 6* abgearbeitet.

Das primäre Ziel eines Verkehrskonzepts im Kontext von Schulen und Kindergärten liegt in der Gewährleistung des Zugangs zu Bildung. Beide Bereiche – die Bereitstellung von Verkehr und die von Bildungseinrichtungen – sind grundlegende Bestandteile der Daseinsvorsorge und Teil der Grundvoraussetzungen dafür, gleichwertige Lebensverhältnisse durch Nachhaltige Regionalplanung ermöglichen zu können (WEINGARTEN und STEINFÜHRER 2020, S. 656; CHILLIA et al. 2016, S. 253f). Die wesentliche Fragestellung hierbei betrifft adäquate Angebote für Kindergarten- und Schulwege, die den Kindern einen barrierefreien Zugang ermöglichen.

Im Zuge der Interviews zeigte sich, dass sowohl in Dorfgastein als auch in St. Veit der überwiegende Teil der Kinder ohne den Bedarf für Beförderung durch die Eltern die Bildungseinrichtung im Sinne der Beförderungsrichtlinien erreichen kann, wie dies von Land und Bund vorgesehen ist. Einschränkend muss jedoch angefügt werden, dass ein geringer Anteil

an Kindern nicht von diesem Angebot profitieren kann, da diese von den Förderrichtlinien ausgeschlossen werden (vgl. LAND SALZBURG 2023a; BUNDESKANZLERAMT 2023). Dies betrifft beispielsweise periphere Einzellagen. Darüber hinaus soll erwähnt werden, dass auch die Richtlinien selbst, vor allem die Zumutbarkeitsgrenze von zwei Kilometern bei großen Höhenunterschieden, von einigen Interviewpartner:innen kritisiert wurde. Des Weiteren ist eine von den Eltern gänzlich unabhängige Beförderung von Kindergartenkindern aus rechtlichen Gründen nicht möglich, da diese den Lenker:innen oder den Eltern direkt übergeben werden müssen (vgl. LAND SALZBURG 2023a). In der Gemeinde Lend zeigte sich in der Mittelschule, dass trotz des Fehlens eines separaten Schüler:innenverkehrs nur 6 % der Kinder mit dem Pkw befördert werden. Dies deutet darauf hin, dass durch die dem höheren Alter geschuldete größere Selbstständigkeit eine Mehrzahl der Schüler:innen den ÖPNV am Schulweg nutzen kann und so ein von den Eltern unabhängiger Schulweg möglich ist (vgl. MEROM et al. 2006, S. 684). Jedoch fällt auf, dass nur 46 % der Schüler:innen angegeben haben, die Schule üblicherweise ohne Begleitung von Eltern oder anderen Verwandten zu erreichen. In Kombination mit den Angaben zur Verkehrsmittelwahl lässt dies die Vermutung zu, dass unter den 80 % der Kinder, die den ÖPNV am Schulweg nutzen, zumindest 26 % entweder teilweise auch mit dem Pkw in die Schule gebracht werden oder von den Eltern zu einer Haltestelle des Postbusses gefahren werden. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der überwiegende Teil der Kinder die drei Bildungseinrichtungen grundsätzlich unabhängig von ihren Eltern erreichen kann, sofern dies in Bezug auf den Entwicklungsstand und rechtliche Rahmenbedingungen möglich ist. In Lend sind jedoch weiterführende Untersuchungen der unterschiedlichen am Schulweg benutzten Verkehrsmittel nötig, um diese Frage abschließend klären zu können. Es zeigt sich dennoch, dass das Kriterium grundsätzlich zumindest in St. Veit und Dorfgastein den Richtlinien des Landes und Bundes folgend als nachhaltig bewertet werden kann.

Maßgeblich wirkt sich der Transport von Schul- und Kindergartenkindern auf die Erwerbstätigkeit sowie die Möglichkeit zur Vollzeitarbeit der Eltern aus, wie dies durch die geführten Interviews verdeutlicht wurde. Diese Auswirkungen hängen von verschiedenen Faktoren wie dem Alter der Kinder, den verfügbaren Transportmöglichkeiten und den Öffnungszeiten der Bildungseinrichtungen ab. Besonders bei jüngeren Kindern können auftretende Verkehrsprobleme die Eltern in erheblichem Maße beeinträchtigen, da Kindergartenkinder den Lenker:innen bzw. den Eltern übergeben werden müssen. Dadurch kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil der zumindest auf einer Teilstrecke zur Sammelstelle begleiteten Kinder in Dorfgastein bei annähernd 100 % liegt und nicht bei den der Erhebung folgenden 65 %. Während die Herausforderungen für berufstätige Eltern mit dem Alter der Kinder tendenziell abnehmen, bleiben sie dennoch präsent. Darauf deutet der geringe Anteil an begleiteten Kindern in der Volksschule St. Veit von nur 20 % hin. Jedoch fällt beim

Vergleich mit der Mittelschule Lend, bei der dank des höheren Alters der Kinder und Jugendlichen eine vernachlässigbare Anzahl an begleitet durchgeführten Schulwegen zu erwarten wäre, auf, dass Mängel im Transport hier dennoch zu 46 % begleiteten Schüler:innen führen (vgl. VSF 2015). Umfragen und Interviews zeigten, dass während der Kindergartenzeit in der Regel mindestens ein Elternteil entweder Teilzeit arbeitet, vollständig auf eine Erwerbstätigkeit verzichtet oder die Familie stark auf Unterstützung von Verwandten oder Freund:innen angewiesen ist. Diese Abhängigkeit setzt sich bis zur Mittelschule fort, sofern keine angemessenen Verkehrsangebote vorhanden sind. Dies deckt sich mit der Literatur. Der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) hebt insbesondere die ökonomischen Auswirkungen hervor, die durch den Verlust von Arbeitskräften und Arbeitszeit aufgrund von Bring- und Holdiensten seitens der Eltern entstehen (vgl. 2004, S. 32). Auch MEROM et al. betonen derartige Einschränkungen in Bezug auf Erwerbstätigkeit (vgl. 2006, S. 684) und die Untersuchungsergebnisse der AK WIEN zeigen, dass Schul- und Kindergartenwege einen Einfluss auf die Wahl des Arbeitsplatzes in Bezug auf die Nähe zum Wohnort und die Möglichkeit von Teilzeitarbeit haben, was auch durch die Interviewergebnisse bestätigt wurde (vgl. 2016, S. 9). Das liegt daran, dass die Notwendigkeit, Kinder zu begleiten, die Umsetzung von Arbeitswegen erschwert (vgl. ebd.). In der Gesamtschau wird deutlich, dass der Schul- und Kindergartenverkehr in sämtlichen untersuchten Gemeinden zu Einschränkungen im Bereich der Erwerbstätigkeit und Vollzeitarbeit führt, die auf individueller Ebene bewältigt werden müssen. Weiters zeigte sich jedoch am Beispiel von St. Veit im Pongau, dass diese negativen Auswirkungen durch ein umfassendes Verkehrs- und Betreuungsangebot durch die Gemeinde stark reduziert werden können und die Selbstständigkeit der Kinder gesteigert werden kann. Während die Situation im Kindergarten Dorfgastein aufgrund der Betreuungspflichten schwieriger zu verbessern ist, besteht besonders in Lend laut den Umfrageergebnissen dringender Handlungsbedarf dahingehend, sich einer nachhaltigen Gestaltung anzunähern.

Weiters soll auf den Zusammenhang zwischen Verkehrsaufkommen und Unfall- sowie Gesundheitskosten eingegangen werden (vgl. VCÖ 2004, S. 38). Erhöhter MIV generell und insbesondere im Bereich von Schulen führt mehreren Untersuchungen zufolge zu erhöhten Kosten durch Unfälle, Verletzungen, Versorgung und verlorene Lebenszeit (vgl. RECHNUNGSHOF ÖSTERREICH 2021, S. 18; TRUONG und CURRIE 2019, S. 7; VSF 2015, S. 50; DGUV 2018, S. 23; FARIDA et al. 2021, S. 1). Außerdem ist zu berücksichtigen, dass sich die Häufigkeit von Verkehrsunfällen auf Schul- und Kindergartenwegen je nach Verkehrsmittel unterscheidet (vgl. DESTATIS 2021, S.10; VARNACCIA et al. 2014, S. 617). Während die Unfallzahlen unter Kindern, die als Beifahrer:innen im Pkw in die Schule oder den Kindergarten befördert werden, stark erhöht sind, sind diese unter Fußgänger:innen und Kindern, die den ÖPNV nutzen, über alle Erhebungen hinweg durchweg niedriger (vgl. VCÖ 2004, S. 16; LAND SALZBURG 2021, S. 4). Obwohl es in den Jahren 2020 bis 2023 in

Dorfgastein und Lend zu keinen und in St. Veit lediglich zu einem Verkehrsunfall am Schulweg kam, birgt dem RECHNUNGSHOF ÖSTERREICH und dem VSF zufolge der Anteil von 30 % an mit dem Auto in den Kindergarten gebrachten Kindern in Dorfgastein ein hohes Risiko und kann bei den Kindern und Fahrer:innen selbst sowie bei Unbeteiligten zu Unfällen führen (vgl. 2021, S. 18; 2015, S. 50). Dies weist darauf hin, dass mittels einer Reduktion dieses Anteils zugunsten aktiver Mobilität oder des ÖPNV Kosten vorgebeugt werden kann. Dasselbe trifft auf St. Veit und Lend zu, wenn auch in geringerem Maße, da sich hier der MIV-Anteil nur auf 9 respektive 6 % beläuft.

In Bezug auf die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern ist ebenso hauptsächlich das Ausmaß der mit dem Pkw in die Schule oder den Kindergarten und nach Hause gefahrenen Kinder ausschlaggebend (vgl. BMVIT 2016, S. 56; UMWELTBUNDESAMT 2022, S.76). Dies betrifft wiederum vor allem Dorfgastein mit 30 % MIV-Anteil und, wenn auch in geringerem Maße, St. Veit und Lend. Da der Treibstoffverbrauch pro Personenkilometer (kWh/Pkm) bei einem Linienbus (0,16 kWh/Pkm) deutlich unter dem eines Diesel- (0,59 kWh/Pkm) oder Benzin-Pkws (0,57 kWh/Pkm) liegt und dieser auch durch einen höheren Besetzungsgrad in einem Pkw oder Taxibus deutlich reduziert werden kann, besteht hier großes Potenzial, die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen zu senken (vgl. BMK 2022). Darüber hinaus kann diese über einen Wechsel zu Elektromobilität oder Zufußgehen und Radfahren vermindert werden. Während auch dieses Kriterium in der Volksschule St. Veit und der Mittelschule Lend positiv bewertet werden kann, zeigt sich wiederum in Dorfgastein Handlungsbedarf.

Des Weiteren wurde deutlich, dass in der Vergangenheit in allen drei Gemeinden eine Abhängigkeit von Einzelpersonen und kleinen Unternehmen bestand, deren Wegfall die Notwendigkeit neuer Lösungen erforderte. Der diskutierte Risikofaktor wurde in Dorfgastein und St. Veit durch die erzwungene Umstrukturierung behoben, in Lend führte diese jedoch zur vollständigen Einstellung des Schüler:innen- und Kindergartenverkehrs. In diesem Zusammenhang sollte bei aktuellen und zukünftigen Lösungsansätzen darauf geachtet werden, dass diese weniger von Einzelpersonen abhängig sind. Ein Positivbeispiel hierfür ist Dorfgastein, das bei der Durchführung auf eine breite Basis mehrerer Gemeindemitarbeiter:innen setzt, um potenziellen Ausfällen aufgrund von Krankheit oder Ausscheiden aus dem Betrieb vorzubeugen.

Zusammenfassend fällt bei der Bewertung der ökonomischen Nachhaltigkeitsdimension auf, dass sich diese stark unter den Gemeinden unterscheidet. Auch wenn es in St. Veit in allen Punkten Verbesserungspotenzial gibt, fällt der Gesamteindruck positiv aus, die ökonomische Dimension kann demnach in St. Veit als weitgehend nachhaltig erachtet werden. Im Gegensatz dazu zeigt sich in Lend, dass aufgrund des Fehlens des Schüler:innentaxis ein der Altersgruppe nicht entsprechend hoher Anteil der Kinder begleitet werden muss, was

Auswirkungen auf alle genannten Nachhaltigkeitskriterien hat. In Dorfgastein scheint die Situation unter Berücksichtigung des Alters der Kinder akzeptabel. Dennoch könnten Lösungen gefunden werden, den MIV-Anteil – auch bei gleichbleibend hohem Begleitungsgrad – zu reduzieren, was beispielsweise durch mehr aktive Mobilität oder die Mitnahme von Kindergartenkindern mit dem ÖPNV gelingen könnte. Diese und weitere Lösungsansätze werden in 7.3 *Handlungsempfehlungen* diskutiert.

7.1.2 Ökologische Dimension

Im Kontext der ökologischen Nachhaltigkeit erfolgt eine Evaluation sowohl der geschätzten Umweltauswirkungen als auch der Auswirkungen der aktuellen Ausgestaltung der Schul- und Kindergartenwege auf die Verkehrsmuster von Kindern. In Bezug auf Umweltauswirkungen besteht der weitgehend unbestrittene Stand der Wissenschaft darin, dass durch eine Erhöhung des Anteils aktiver Mobilität und die Verwendung größerer Verkehrsmittel mit höherem Besetzungsgrad Treibstoff und so auch Luftschadstoffe sowie CO₂-Emissionen eingespart werden können und die Lärmbelästigung reduziert werden kann (vgl. VCÖ 2004, S. 26; BMVIT 2016, S. 56; UMWELTBUNDESAMT 2022, S.76; THALLER et al. 2014, S. 111; UMWELTBUNDESAMT 2023; BMK 2022; RECHNUNGSHOF ÖSTERREICH 2020, S. 11; TREVISANA und BORDIGNON 2020, S.304f). Besonders im Kindergarten in Dorfgastein gibt es mit 30 % MIV-Anteil – das entspricht 14 Kindern – Einsparungspotenzial. Dies betrifft hauptsächlich Kinder, die weiter von der Bildungseinrichtung entfernt wohnen. Während der hohe MIV-Anteil in Dorfgastein teilweise darauf zurückzuführen ist, dass einzelne Kinder nicht von den Förderrichtlinien für Schul- und Kindergartenverkehr erfasst sind, wird der Großteil auf Arbeitswegen oder bei anderen Erledigungen mitgenommen oder aufgrund von Zeitersparnissen mit dem Pkw befördert. Wie auch von einigen Interviewpartner:innen betont, werden durch die Mitnahme von Kindern zum und vom Kindergarten mit dem Pkw kaum zusätzliche Umweltauswirkungen verursacht, wenn dieser Weg ohnehin getätigt würde und hierfür kein signifikanter Umweg in Kauf genommen werden muss. In diesem Fall steht die Ermöglichung des Arbeitswegs mit dem Umweltverbund im Vordergrund. In St. Veit stellt sich die Situation ähnlich dar, jedoch liegt der MIV-Anteil mit 9 % deutlich niedriger und auch in Lend beträgt dieser bei den Schüler:innen der Mittelschule aus den bereits angesprochenen Gründen lediglich 6 % – trotz des fehlenden Schüler:innentaxis. Abschließend ist festzuhalten, dass die verkehrsbedingte Lärmbelastung und die Verkehrsemissionen in allen drei Gemeinden mit der Förderung aktiver Mobilität, Bewusstseinsbildung und besseren Taxis- sowie ÖPNV-Angeboten reduziert werden könnten. Insbesondere in Dorfgastein besteht hier großes Potenzial. Am einfachsten scheint jedoch eine Verbesserung in Lend herbeizuführen zu sein, da hier der hohe Anteil an begleitet bewältigten Schulwegen von 46 %

für das Alter nicht gerechtfertigt ist. Wie bereits angesprochen, liegt der Schluss nahe, dass sich dieser Anteil aufgrund von Begleitwegen per Pkw zu Bushaltestellen ergibt. Dies muss bei zukünftigen Untersuchungen geklärt werden, könnte aber in der Gesamtschau zu einem höheren MIV-Anteil in Lend führen.

Die Verkehrsmittelwahl von Kindern beeinflusst darüber hinaus ihr Mobilitätsverhalten im weiteren Leben, da sich viele Gewohnheiten in der Kindheit und im Jugendalter bilden (vgl. MEROM et al. 2006, S.684). Ein weiteres entscheidendes Kriterium ökologischer Nachhaltigkeit ist daher die Funktion des Schul- und Kindergartenverkehrs als Förderer ökologischer Verkehrsgewohnheiten. Bei der Betrachtung der Modal-Splits fällt auf, dass in St. Veit im Pongau 91 %, in Lend 94 % und in Dorfgastein 70 % der Kinder die Schule oder den Kindergarten mittels ökologisch nachhaltiger Verkehrsmittel erreichen. Dies lässt vermuten, dass sich dies positiv auf die zukünftige Verkehrsmittelwahl auswirkt. Jedoch war der Großteil der Interviewteilnehmer:innen der Meinung, dass diese positive Ausgangssituation durch Bequemlichkeit und nicht auf den Berufsalltag abgestimmte ÖPNV-Verbindungen zunichte gemacht werde. Damit kann festgestellt werden, dass das aktuelle Verkehrsangebot grundsätzlich eine positive Basis für nachhaltigen Verkehr schafft, eine Verbesserung in Bezug auf dessen Nutzbarkeit für Berufs- und Freizeitwege jedoch notwendig ist, um dieses Potenzial umzusetzen.

Im ökologischen Bereich lässt sich die Situation abschließend als divers beschreiben. Auch wenn der Anteil der Kinder, die die Bildungseinrichtung im Umweltverbund erreichen, in allen 3 Gemeinden über zwei Drittel beträgt und in St. Veit und Lend über 90 % liegt, besteht dennoch insbesondere in Dorfgastein bzw. in Kindergärten Potenzial für Verbesserung. Des Weiteren wäre eine bessere Nutzung der ökologischen Verkehrsgewohnheiten der Kinder in ihrer Zukunft wünschenswert. Diese Dimension kann in allen drei Gemeinden zusammenfassend als grundsätzlich nachhaltig mit Verbesserungspotenzial beschrieben werden.

7.1.3 Soziale Dimension

Des Weiteren soll die soziale Nachhaltigkeit der Schul- und Kindergartenwege in den Untersuchungsgemeinden analysiert werden. Anfänglich wird geprüft, inwieweit die aktuelle Lage zur Benachteiligung von Frauen beiträgt. Frauen übernehmen in Österreich immer noch einen Großteil der Sorge- und Betreuungsarbeit für Familienmitglieder. Dies beinhaltet auch Wege ihrer Kinder, zum Beispiel Schulwege (vgl. BMVIT 2016, S. 48ff; MEROM et al. 2006, S.684; AK WIEN 2016, S. 9; HERGET 2016, S. 15ff; VSF 2015, S. 6). Eine Untersuchung aus dem Jahr 2015 ergab beispielsweise, dass in österreichischen Landgemeinden bei 6- bis 14-jährigen Kindern 95 % der Begleitwege auf Frauen entfallen (vgl. VSF 2015, S.

15). Dieses Bild spiegelt sich auch in den Umfrage- und Interviewergebnissen wider. In Dorfgastein werden 33 % der Kinder sowohl von ihrer Mutter als auch von ihrem Vater in den Kindergarten gebracht. Dennoch zeigte sich, dass nur 2 % der Kinder – dies entspricht nur einem Kind – immer von ihrem Vater in den Kindergarten gebracht und abgeholt werden, während 63 % immer von ihrer Mutter begleitet werden. Auch in Lend gaben 70 % der Schüler:innen an, hauptsächlich von der Mutter gebracht zu werden, während es nur bei 30 % meistens der Vater war. Außerdem fällt in Lend der mit 54 % hohe Anteil an begleiteten Kindern bei der Altersgruppe der 10- bis 15-Jährigen auf. In St. Veit im Pongau ergab sich eine ähnliche Verteilung. Unter den begleiteten Volksschulkindern beläuft sich der Anteil der Mütter auf 74 %, der der Väter nur auf 15 % und der anderer Verwandter auf 11 %. In absoluten Zahlen wird das Verhältnis noch deutlicher: Während zwanzig Mütter ihre Kinder täglich in die Schule bringen, tun dies nur vier Väter. Der Ort sticht jedoch dadurch hervor, dass hier der Anteil der unbegleiteten Schüler:innen im Vergleich der 3 Gemeinden mit 80 % sogar im Vergleich mit der Mittelschule Lend am höchsten ist. Dem VCÖ zufolge belaufen sich Hol- und Bringdienste von Eltern im Zusammenhang mit der Schule im Durchschnitt auf 185 Stunden pro Jahr und Kind (vgl. 2004, S. 32). Dieser Aufwand wird zu großen Teilen von Müttern getragen. Dies zeigt sich auch bei Verkehrsuntersuchungen, da Mütter deutlich weniger arbeitsbezogene und dafür mehr versorgungsbezogene Wege auf sich nehmen (vgl. HERGET 2016, S. 58). Darüber hinaus wurde in den Interviews deutlich, dass Begleitwege für Frauen, anders als bei Männern, häufig den Hauptzweck des Weges darstellen. Wenn Väter ihre Kinder begleiten, handelt es sich hierbei größtenteils um Arbeitswege, die mit dem Pkw erledigt werden und bei denen das Kind mitgenommen werden kann. Zu demselben Ergebnis kam auch der VSF, der aufzeigte, dass 57 % der Begleitwege von Frauen zu Fuß erledigt wurden, während 100 % der analysierten Begleitwege von Männern mit dem Pkw durchgeführt wurden (vgl. 2015, S. 15). Es zeigte sich, dass Mütter in allen drei Gemeinden den überwiegenden Teil der begleitet durchgeführten Schul- und Kindergartenwege übernehmen, was im weiteren Verlauf zu unterschiedlichen beruflichen, finanziellen, zeitlichen und sozialen Problemen führen kann. Dieses Kriterium ist somit als nicht nachhaltig einzustufen.

Im nächsten Schritt sollen die Schul- und Kindergartenwege auf ihre Barrierefreiheit überprüft werden. In der Richtlinie des BUNDESKANZLERAMTES ist vorgesehen, dass Kinder mit Behinderungen, die nicht den normalen Schulverkehr nutzen können, direkt von zu Hause abgeholt und dorthin zurückgebracht werden dürfen (vgl. 2023, S. 11f). In den analysierten Gemeinden kann jedoch jedes aktuell die jeweiligen Bildungseinrichtungen besuchende Kind den regulären Transport für Schüler:innen und Kindergartenkinder nutzen. Es wird angestrebt, körperlich oder geistig beeinträchtigte Kinder bestmöglich in die gängigen Abläufe zu integrieren, was bislang erfolgreich verlief. Eine Gesamtbetrachtung deutet darauf hin, dass die Organisation der Barrierefreiheit keine signifikanten Probleme aufweist.

Selbst in Lend, wo die Implementierung eines Schüler:innentaxis nicht gelingt, wurde eine Lösung für das beeinträchtigte Kind gefunden. Daher kann dieses Kriterium in allen drei Gemeinden als nachhaltig eingestuft werden.

Im Abschnitt *7.1.1 Ökonomische Nachhaltigkeit* wurde bereits auf berufliche Einschränkungen für Eltern aufgrund von Mängeln beim Schul- und Kindergartenverkehr eingegangen. Im Folgenden werden weitere Herausforderungen in diesem Zusammenhang erläutert und es wird analysiert, ob das Kriterium der Chancengleichheit als erfüllt angesehen werden kann. Die Interviewpartner:innen schätzten den täglichen Zeitaufwand pro Kind auf circa eine halbe Stunde zweimal täglich, wenn kein selbstständig durchgeführter Schulweg möglich ist, was ungefähr mit den Berechnungen des VCÖ übereinstimmt, der auf 185 Stunden pro Jahr pro Kind kommt (vgl. 2004, S. 32). Darüber hinaus wiesen die Interviewpartner:innen darauf hin, dass Mängel auf Schul- und Kindergartenwegen auch zu anderen zeitlichen Herausforderungen führen, zum Beispiel dazu, dass Arbeitszeiten angepasst oder schlechter passende Stellen angenommen werden müssen. Außerdem kommt es durch die resultierenden Hol- und Bringfahrten zu großen Einschränkungen im Alltag, da dieser auf den Stundenplan der Kinder abgestimmt werden muss. Defizite im Verkehr für Schüler:innen und Kindergartenkinder haben darüber hinaus finanzielle Auswirkungen, da der Druck, im Besitz eines Pkws zu sein, steigt und damit verbundene Kosten entstehen (vgl. HERGET 2016, S. 17). Eine mangelhafte Organisation des Transports für Schüler:innen und Kindergartenkinder verstärkt die bereits bestehende Abhängigkeit vom Individualverkehr in ländlichen Räumen (vgl. BMVIT 2016, S. 41; VSF 2015, S. 15; HERGET 2016, S. 13). Beides bestätigten auch die Interviewpartner:innen und wiesen weiter darauf hin, dass die Angewiesenheit auf den MIV zu Mängeln bei der Chancengleichheit für Kinder führe, insbesondere wenn sich der Haushalt den Besitz eines Fahrzeugs nicht leisten kann. Dieser Aspekt findet sich auch in der Literatur wieder (vgl. KNAPP 1997, S. 165; BMVIT 2016, S. 41; VSF 2015, S. 6; AK WIEN 2016, S. 9). Daraus lässt sich schließen, dass Defizite im Schul- und Kindergartenverkehr erhebliche finanzielle, zeitliche und berufliche Auswirkungen auf die Eltern haben, die eng mit der Gestaltung und Organisation dieser Verkehrswege verbunden sind. An der Volksschule St. Veit sind die meisten Kinder in der Lage, ihren Schulweg eigenständig zu bewältigen, was darauf hindeutet, dass die genannten Herausforderungen seltener und schwächer ausfallen. Im Gegensatz dazu kann angenommen werden, dass das Fehlen eines Schüler:innentaxis in Lend die Eltern erheblich beeinträchtigt, wie durch den hohen Anteil begleiteter Schüler:innen ersichtlich wird. Des Weiteren zeigt sich erneut, dass die Öffnungszeiten einen bedeutenden Einfluss auf Eltern haben, deren Kindergartenkinder in ihre Obhut übergeben werden müssen.

Im nächsten Schritt sollen Geschlechterunterschiede beim Transport von Kindern analysiert werden. Anhand der Literatur war anzunehmen, dass Mädchen häufiger mit dem Pkw

in die Bildungseinrichtung befördert werden als Jungen und sich dadurch nicht nur gesundheitliche und soziale Nachteile ergeben, sondern auch die Wahrscheinlichkeit, zu verunfallen, bei Mädchen höher ist (vgl. VCÖ 2004, S. 11; VSF 2015, S. 55). Alle befragten Eltern betonten jedoch, bei ihren eigenen Kindern keinen Unterschied zu machen, und auch alle Vertreter:innen der Bildungseinrichtungen konnten keinen Unterschied unter Geschlechtern beim Transportverhalten der Eltern ihrer Kinder feststellen. Daraus folgt, dass dieses Kriterium als nachhaltig eingestuft werden kann.

THALLER et al. beschreiben, dass das selbstständige Bewältigen des Schulwegs insbesondere in Gruppen von gleichaltrigen Kindern neben positiven gesundheitlichen Aspekten auch soziale und kommunikative Kompetenzen fördert (vgl. 2014, S. 114). Dies spiegelte sich auch in den Aussagen der Interviewpartner:innen wider. Wie bereits bei der Bewertung anderer Kriterien beschrieben, unterscheiden sich in den drei Gemeinden die Anteile eigenständig bewältigter Schulwege stark. Während es in allen Gemeinden in diesem Bereich Potenzial gibt, liegt der größte Verbesserungsbedarf bei der Mittelschule Lend, wo der Anteil von begleiteten Kindern trotz deren höheren Alters den in der Volksschule St. Veit deutlich übersteigt. In St. Veit im Pongau kann dieses Kriterium als nachhaltig eingestuft werden, da bereits 80 % den Schulweg selbstständig meistern. Im Kindergarten Dorfgastein könnte möglicherweise mittels Pedibussen oder ähnlichen Angeboten der MIV-Anteil reduziert werden und so könnten kognitive, emotionale, soziale und kommunikative Kompetenzen gefördert werden.

Selbiges trifft auf den Aspekt der Förderung von Verkehrskompetenzen und Selbstständigkeit zu. Auch hierfür sind selbstständig bewältigte Schulwege entscheidend, um die Selbstbestimmtheit und das Sicherheitsgefühl von Kindern zu stärken (vgl. VCÖ 2004, S. 16; VSF 2015, S. 6; MEROM et al. 2006, S.684ff; LAND SALZBURG 2021, S.11). Das Erlernen des Umgangs mit Verkehr beeinflusst die weitere Sicherheit der Kinder grundlegend und ist damit wesentlich (VCÖ 2004, S. 16; VSF 2015, S. 6). Auch hier zeigt sich, dass St. Veit vergleichsweise gut abschneidet und als nachhaltig bewertet werden kann. Sowohl in Lend als auch in Dorfgastein besteht diesbezüglich Raum für Verbesserung.

Des Weiteren ist die Dauer des Schulwegs als ein relevantes Kriterium anzusehen, bei dem Ähnlichkeiten in den drei untersuchten Gemeinden festgestellt wurden. In allen drei Orten gaben die Interviewpartner:innen an, dass Eltern aufgrund langer Schulwege ihre Kinder mit dem Pkw zur Bildungseinrichtung bringen würden. Sollte dies nicht möglich sein, werde eine übermäßige Dauer als problematisch empfunden. Auch wenn diese Einschätzung subjektiv ist, zeigt sich dennoch ein Muster unter den befragten Eltern und Vertreter:innen von Bildungseinrichtungen und Gemeinden. Insbesondere in St. Veit wurde dieses Problem aufgrund von Umstiegen von Taxibus zu Postbus und längeren Wartezeiten nach Schullende relevant. Ähnliches gilt auch für Lend, wo wegen langer Taktintervalle beim Postbus

als zu lang empfundene Wartezeiten auftreten. Dies führt zu einer Einordnung der Situation in beiden Gemeinden als nicht nachhaltig. Im Gegensatz dazu zeigt sich diese Herausforderung in Dorfgastein in geringerem Maße, da durch die Organisation des Schul- und Kindergartenverkehrs mit eigenem Personal eine flexiblere Planung und genauere Abstimmung auf die Stundenpläne möglich ist.

Das abschließende Kriterium, das in der sozialen Dimension untersucht wird, ist die Prävention von Ängsten auf dem Schul- oder Kindergartenweg. Diese können neben negativen Erfahrungen dazu führen, dass der eigenständig durchgeführte Schulweg verweigert wird. Zusätzlich empfinden Eltern Sorgen um ihre Kinder aufgrund von Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit oder anderer potenzieller Gefahren auf dem Weg zur Bildungseinrichtung. Unter den befragten Erziehungsberechtigten äußerte niemand Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit, jedoch wurden Ängste aufgrund von als gefährlich oder angst-einflößend empfundenen Orten entlang des Schulwegs beschrieben. Solche Bedenken traten in St. Veit im Pongau und in Lend auf, wobei jedoch nicht auszuschließen ist, dass auch in Dorfgastein vergleichbare Orte oder Abschnitte existieren, da das Kriterium induktiv entwickelt und so nicht proaktiv bei Interviews erfragt wurde. Insgesamt scheint Angst auf dem Schulweg kein verbreitetes Problem darzustellen, sollte jedoch bei der Planung und Gestaltung von Schul- und Kindergartenwegen berücksichtigt werden.

Zusammenfassend zeigt sich, dass in allen drei Untersuchungsgemeinden im Feld der sozialen Nachhaltigkeit Probleme bestehen. Dies betrifft vor allem die beiden Kriterien der Chancengleichheit und der Benachteiligung von Frauen, die in keiner der drei Gemeinden als nachhaltig eingestuft werden können. Sie sind besonders problematisch, da sie weitreichende Auswirkungen auf die Zukunft von Eltern, Kindern und Gesellschaft haben. Darüber hinaus schneiden die Gemeinden Dorfgastein und Lend aufgrund der hohen Begleitraten bei den Kriterien Förderung kognitiver, emotionaler, sozialer und kommunikativer Kompetenzen sowie Förderung von Verkehrskompetenzen und Selbstständigkeit schlecht ab. Nachrangig zu betrachten ist die lange Dauer von Schulwegen, die in Extremfällen zu Ärger und Herausforderungen führt. Insgesamt stellte sich die soziale Komponente als eine der problematischsten heraus und Bemühungen zur Verbesserung sollten besonders auf diesen Bereich fokussiert werden.

7.1.4 Gesundheitliche Dimension

Die nachfolgende Phase der Untersuchung umfasst die detaillierte Analyse der gesundheitlichen Nachhaltigkeit in den drei geprüften Gemeinden. Laut einer Studie des VCÖ tragen aktive Schulwege zu weniger Aggressionen, Depressionen und Angstzuständen bzw. zu deren Linderung bei (vgl. 2004, S. 30). THALLER et al. weisen ebenfalls auf die positiven

Auswirkungen von aktiver Mobilität auf die psychische Gesundheit hin (vgl. 2014, S. 111). Darüber hinaus verringert das Zufußgehen bei Kindern das Risiko, im weiteren Lebensverlauf an Osteoporose, Diabetes mellitus Typ II, Krebs und Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erkranken (THALLER et al. 2014, S. 114). Wie beschrieben, zeigten sich bei den Umfragen unter Schüler:innen und Kindergartenkindern Unterschiede bei den Ergebnissen in den Gemeinden und Bildungseinrichtungen. In St. Veit im Pongau erreichen insgesamt 61 % der Kinder die Schule zu Fuß oder mit dem Rad. Auf Basis dessen sind positive Auswirkungen auf die Gesundheit dieser Schüler:innen anzunehmen. Auch das Interview mit der Mitarbeiterin der Bildungseinrichtung bestätigte diese Erwartung. In Dorfgastein werden 35 % der Kinder zu Fuß von ihren Eltern zum Kindergarten begleitet. Hier ließe sich der entsprechende Anteil, wie in vorherigen Abschnitten bereits beschrieben, noch steigern und damit könnten positive Gesundheitseffekte erzielt werden. Am niedrigsten ist der Anteil aktiver Mobilität in Lend, wo nur 12 % der Kinder die Mittelschule zu Fuß oder mit dem Rad erreichen. Da dies jedoch vor allem auf den hohen Postbusanteil zurückzuführen ist, scheint eine Steigerung unwahrscheinlich. Gründe dafür sind auch die längeren Anfahrtswege zur Mittelschule und das größere Einzugsgebiet. Da nur das Hauptverkehrsmittel erhoben wurde und kein Schüler:innentaxi angeboten wird, ist davon auszugehen, dass die Schüler:innen zu Fuß, mit dem Rad oder von ihren Eltern mit dem Pkw begleitet die nächstgelegene Bushaltestelle erreichen. Mit einer detaillierteren Untersuchung der Schulwege könnten die gesundheitlichen Auswirkungen auf Schüler:innen in Lend genauer geklärt werden und mögliches Potenzial zur Erhöhung des Anteils aktiver Schulwege zu Haltestellen des ÖPNV könnte analysiert werden. Insgesamt stellt sich die Lage hier abhängig von der jeweiligen Untersuchungs-gemeinde unterschiedlich dar. Besonders in Dorfgastein kann Verbesserungspotenzial erkannt werden, während die Schulwege in St. Veit als nachhaltig bewertet werden können.

Dasselbe gilt für Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit, da auch diese durch aktive Schul- und Kindergartenwege gefördert werden (vgl. LAND SALZBURG 2021, S. 5). Darüber hinaus zeigt eine Studie des VCÖ positive Auswirkungen auf die Konzentration, bei Koordinationsaufgaben und auf die räumliche Orientierung (vgl. 2004, S. 30). In Bezug darauf ergeben sich dieselben Schlussfolgerungen wie im vorherigen Abschnitt.

Schließlich soll die Sicherheit am Schulweg bewertet werden. Diese hängt einerseits von der konkreten baulichen und organisatorischen Gestaltung ab, andererseits besteht ein enger Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl. Studien zu Verkehrsunfällen auf Schulwegen in Österreich und Deutschland belegen durchweg, dass es bei der Nutzung von Mopeds, Pkws und Fahrrädern im Vergleich zu ÖPNV und dem Zufußgehen zu einem stark erhöhten Unfallrisiko kommt (vgl. VCÖ 2004, S. 16; LAND SALZBURG 2021, S. 4ff, VARNACCIA et al. 2014, S. 617; DESTATIS 2021, S.10; DGUV 2018, S. 23; VSF 2015, S. 50; TRUONG und CURRIE 2019, S. 1). Zuerst soll deshalb auf Sicherheitsrisiken in Bezug auf

den Modal-Split der Schüler:innen und Kindergartenkinder eingegangen werden. Bei der Verkehrsmittelwahl zeigte sich, dass Schüler:innen in Lend und St. Veit im Pongau zu 94 % bzw. 88 % die Bildungseinrichtung mit sicheren Verkehrsmitteln, also Taxibus, Postbus oder Zufußgehen, erreichen. Da jedoch in Dorfgastein 30 % der Kinder mit dem Pkw in den Kindergarten gebracht und von diesem wieder abgeholt werden, besteht hier ein erhebliches Sicherheitsrisiko. Die untersuchten Gemeinden und Bildungseinrichtungen ergreifen präventive Maßnahmen wie Verkehrssicherheits-Workshops oder die Installation von Spiegeln, um das Bewusstsein unter Kindern und Pkw-Lenker:innen zu stärken. Jedoch wurde das Thema Verkehrssicherheit im Allgemeinen sowohl vonseiten der Gemeinden als auch von den Eltern als unproblematisch betrachtet. Im Gegensatz dazu bewerteten Vertreter:innen der Bildungseinrichtungen die Schulwege und das Schulumfeld teilweise als potenziell gefährlich. Bisher kam es in allen drei Gemeinden zu keinen schwerwiegenden Unfällen oder Konflikten in diesem Zusammenhang. Es sind jedoch Gefahrenstellen und Risiken in Bezug auf die Gestaltung der Schulwege und hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl erkennbar, deren Behebung die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen könnte. Dies fällt besonders in St. Veit im Pongau auf, wo viele Schüler:innen eine ungesicherte Landesstraße queren müssen, da diese durch den Ort verläuft. Problematisch sind hier vor allem viele unübersichtliche Kreuzungen und Kurven sowie das Fehlen jeglicher Querungshilfen. Aus diesem Grund kann die Situation in St. Veit als nicht nachhaltig bewertet werden, während Dorfgastein und Lend in Bezug auf Verkehrssicherheit mittelmäßig abschneiden.

Durch die Untersuchung der gesundheitlichen Nachhaltigkeit in den drei Gemeinden werden die positiven Auswirkungen aktiver Schulwege auf die physische und psychische Gesundheit der Kinder deutlich. Während St. Veit in diesem Bereich positive Ergebnisse zeigt, besteht in Dorfgastein und Lend Verbesserungspotenzial. In Bezug auf die Verkehrssicherheit der Schulwege zeigt sich jedoch ein umgekehrtes Bild. Präventive Maßnahmen der Gemeinden sind vorhanden, allerdings sind noch Sicherheitsrisiken in der Gestaltung der Schulwege und bei der Verkehrsmittelwahl zu beheben. Insbesondere betrifft dies die Gemeinde St. Veit.

7.1.5 Politische Dimension

Schließlich wird die politische Dimension der Nachhaltigkeit analysiert. Das erste Kriterium sind die Auswirkungen von Kindergarten- und Schultransport auf die Attraktivität einer Gemeinde als Wohnort. HERGET weist darauf hin, dass Probleme in Bezug auf Verkehr und Kinderbetreuung zur Abwanderung hochqualifizierter Arbeitskräfte, insbesondere von Frauen, aus ländlichen Räumen führen, da sie, wie bereits in Abschnitt 7.1.3 *Soziale Dimension* erläutert, überdurchschnittlich von den negativen Auswirkungen betroffen sind (vgl.

2016, S. 15). Wie bereits beschrieben, meistert der Großteil der Schüler:innen in der Gemeinde St. Veit den Schulweg selbstständig. Nur 7 % werden mit dem Pkw in die Schule gebracht, was darauf schließen lässt, dass die Zufriedenheit mit der bestehenden Umsetzung unter den Bürger:innen groß ist und sich dies positiv auf die Attraktivität der Gemeinde auswirkt. In den Interviews zeigte sich jedoch, dass der Schüler:innen- und Kindergartenkindertransport in St. Veit eine untergeordnete Rolle bei der Bewertung der Attraktivität als Wohnort darstellt. Auch in Lend bestätigte sich dies. Obwohl sich eine Korrelation zu zeigen scheint, da Lend die einzige der drei Gemeinden mit einem Bevölkerungsrückgang ist (LAND SALZBURG 2023b) und zurzeit abgesehen vom Postbus kein Verkehr angeboten wird, kann angenommen werden, dass der Rückgang zu großen Teilen an geografischen und klimatischen Bedingungen liegt. Angesichts dieser Ergebnisse liegt die Schlussfolgerung nahe, dass ein funktionierender Schüler:innen- und Kindergartenverkehr ein Faktor unter vielen sein kann, um die Attraktivität einer Gemeinde zu steigern, jedoch nicht der entscheidende. Es ergibt sich das Gesamtbild, dass manche Interviewteilnehmer:innen diesen als bedeutsam erachten. Da aber der Großteil der Neuansiedlungen ohnehin im Zentrum nahe der Bildungseinrichtungen stattfindet, wirken sich Probleme beim Schüler:innen- und Kindergartentransport nur schwach auf die Attraktivität der Gemeinde als Wohnort aus, insbesondere auf Zuzüge.

Eine grundlegende Frage der Nachhaltigkeit eines Projekts stellt die Finanzierbarkeit dar. Hier unterscheiden sich die Umstände in den drei Gemeinden grundlegend. Das WIFO legt dar, dass die Finanzlage in einem großen Teil der Gemeinden in den Jahren 2022 bis 2024 angespannt ist und weiter bleiben wird und es wenig Spielraum für neue Projekte gibt (vgl. WIFO 2021, S.III; WIFO 2022, S.I). Obwohl sich die Einnahmen in allen 3 Gemeinden auf circa 1600,00 bis 1700,00 Euro pro Einwohner:in pro Jahr belaufen, fallen die Einschätzungen zur langfristigen Finanzierbarkeit unterschiedlich aus (vgl. LAND SALZBURG 2023c; LAND SALZBURG 2023d; LAND SALZBURG 2023b). Die Mitarbeiterin der Gemeinde Lend bestätigte die finanzielle Herausforderung, die es im aktuellen und kommenden Schuljahr erschwere, eine Lösung für den fehlenden Schul- und Kindergartenverkehr zu finden. Im Kontrast dazu wird in Dorfgastein die langfristige Finanzierbarkeit positiv bewertet, da der Verkehr intern organisiert wird und keine zusätzlichen personellen Ressourcen benötigt werden. Zudem werden die staatlichen Richtlinien strikt befolgt, ohne Ausnahmen zu genehmigen, was die Kosten minimal hält. In St. Veit sind die Kosten für den Verkehr erheblich gestiegen, was zu Bedenken bezüglich der langfristigen Finanzierbarkeit führt. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Gemeindefinanzen grundsätzlich keine Auswirkungen auf den Schulverkehr haben sollten, da dieser bis auf den Elternteil gänzlich vom Bund übernommen würde (vgl. BUNDESKANZLERAMT 2023; BUNDESKANZLERAMT 2022). Damit sollte auch zwischen Gemeinden mit unterschiedlicher Wirtschafts- und

Bevölkerungsstruktur Chancengleichheit herrschen. Die Entwicklungen der letzten Jahre mit steigenden Kosten, nicht ausreichend angepassten Tarifen, Arbeitskräftemangel und einer sinkenden Anzahl an Anbietern führten jedoch dazu, dass ein immer größerer Teil der Kosten von Gemeinden übernommen werden muss, was in großen Unterschieden resultiert. Es ergibt sich das Bild, dass die langfristige Finanzierbarkeit eines der großen Hindernisse für eine erfolgreiche Umsetzung eines nachhaltigen Schüler:innen- und Kindergartenkinderverkehrs ist. Obwohl die aktuellen Lösungen in St. Veit und Dorfgastein funktionieren, werden dennoch auch in diesen Gemeinden Herausforderungen bei der Finanzierbarkeit betont. Dieses Kriterium kann weder in Lend noch in St. Veit, sondern nur in Dorfgastein als nachhaltig bewertet werden.

Ein weiterer Faktor bei der Betrachtung der Finanzierbarkeit ist der Elternanteil. Hier gehen die drei Untersuchungsgemeinden mit der Frage der fairen Kostenverteilung ebenfalls unterschiedlich um. Grundsätzlich ist es üblich, dass die Eltern beim Kindergartenverkehr ein Drittel der Kosten übernehmen; der Rest wird meist von Land und Gemeinde zu gleichen Teilen aufgeteilt (vgl. LAND SALZBURG 2023a). Auch beim Schüler:innenverkehr ist ein Elternanteil von aktuell € 19,60 pro Schüler:in pro Jahr vorgesehen, wobei die übrigen Kosten grundsätzlich vom Bund übernommen werden sollen (vgl. BUNDESKANZLERAMT 2023). Diese Stützung des Bundes berechnet sich aus einer Kombination aus dem verwendeten Fahrzeug und den gefahrenen Kilometern. Reicht der Beitrag nicht zur Deckung aller Ausgaben der Gemeinde für den Schüler:innenverkehr aus, muss diese zuzahlen (vgl. ebd.). Beim Vergleich der drei Gemeinden zeigte sich, dass St. Veit einen Sonderweg gewählt hat und alle Beiträge der Eltern übernimmt, um Familien zu entlasten. Dennoch dürfte der Elternanteil von € 19,60 pro Jahr für Schüler:innen in Dorfgastein Familien finanziell nicht vor große Herausforderungen stellen. Im Gegensatz dazu sind € 34,00 pro Monat für Kindergartenkinder für Familien mit geringem Einkommen nicht zu vernachlässigen, insbesondere in einer Situation generell steigender Verkehrskosten (vgl. HERGET 2015, S. 44). Damit kann die Umsetzung in St. Veit im Pongau – auf die finanziellen Auswirkungen für die Eltern reduziert – hier als am nachhaltigsten eingeschätzt werden, während in Lend hierzu keine Aussage getroffen werden kann.

Auch die Effizienz der aktuellen Umsetzung kann in Lend nicht beurteilt werden. Die Angebote in St. Veit und Dorfgastein orientieren sich an den Richtlinien des Bundes und Landes, die auf Kostenersparnisse und Effizienz abzielen. Dazu zählt beispielsweise die Möglichkeit der gemeinsamen Beförderung von Kindergartenkindern und Schulkindern, die Einrichtung von Sammelpunkten und die Beförderung zu Haltestellen des ÖPNV und nicht direkt zur Schule (LAND SALZBURG 2023a; BUNDESKANZLERAMT 2023). Auch die in den Gemeinden dafür Verantwortlichen schätzten die aktuelle Umsetzung in Dorfgastein und St. Veit als effizient ein. Dieses Nachhaltigkeitskriterium der kosteneffizienten Umsetzung

kann also zu großen Teilen als erfüllt erachtet werden, was vor allem durch die relativ strengen Vorgaben von Bund und Land sowie durch die gestiegenen Kosten zu erklären ist.

Zum Nachhaltigkeitskriterium der langfristigen Umsetzbarkeit ist in Lend wiederum keine Aussage möglich. In Dorfgastein geht man vonseiten der Gemeinde davon aus, dass der aktuelle Verkehr fortgeführt werden kann. Im Gegensatz dazu sah der Mitarbeiter in St. Veit den Fortbestand des Angebots als unsicher an, da es vielfältige Herausforderungen in Bezug auf Finanzierung, Finden von Anbietern, Organisation und konkreter Umsetzung zu bewältigen gelte. Das Kriterium der langfristigen Umsetzbarkeit stellt sich als problematisch dar, da einige Gemeinden, wie Lend, bereits jetzt keinen Schul- und Kindergartenverkehr anbieten können, und andere, wie St. Veit, diesen voraussichtlich in Zukunft weiter einschränken müssen. Einzig in Dorfgastein kann das Kriterium als nachhaltig bewertet werden.

Schließlich stellt die Partizipation relevanter Akteur:innen, als letztes Nachhaltigkeitskriterium der politischen Dimension, einen relevanten Bestandteil Nachhaltiger Regionalentwicklung dar (vgl. CARABIAS-HÜTTER und RENNER 2004, S. 36; WEBER 2012, S. 81). Sie folgt in allen drei Gemeinden einem ähnlichen Muster. Der Bedarf an Schul- und Kindergartenverkehr wird von Eltern bei der Bildungseinrichtung oder der Gemeinde angegeben, was anschließend als Grundlage für die interne Planung der Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsanbieter dient. Institutionalisierte Treffen oder regelmäßige Besprechungen mit Akteur:innen sind in keiner der drei Gemeinden vorgesehen, jedoch findet informeller Austausch statt. Dieses Kriterium kann im Sinne der Nachhaltigen Regionalentwicklung in keiner der Gemeinden als nachhaltig bezeichnet werden, da einer der Grundpfeiler zeitgemäßer Regionalplanung in der Partizipation liegt, auch wenn die Interviewpartner:innen diesen Mangel nicht als problematisch erachteten (vgl. CHILLIA et al. 2016, S. 256). Über die Beteiligung von relevanten Akteur:innen könnten nicht nur neue Lösungsansätze gefunden werden, sondern es könnten auch direkt in Kooperation Probleme gelöst oder abgemildert werden (vgl. DÜHR 1998, S. 20; CARABIAS-HÜTTER und RENNER 2004, S. 9). Dies könnte beispielsweise durch eine Organisation von Fahrgemeinschaften oder Pedibussen gelingen.

Die Bewertung der politischen Dimension der Nachhaltigkeit fällt in den drei Untersuchungsgemeinden unterschiedlich aus. Die Attraktivität als Wohnort scheint durch den Schul- und Kindergartenverkehr nicht entscheidend beeinflusst zu werden. Im Gegensatz dazu stellt die langfristige Finanzierbarkeit eines der Hauptprobleme dar, wobei hier die Situation in Dorfgastein als nachhaltig bewertet werden kann. Die faire Kostenverteilung variiert stark zwischen den Gemeinden, wobei St. Veit im Pongau familienfreundlichere Lösungen anbietet. Allein die kosteneffiziente Umsetzung, die sich an Richtlinien orientiert, stellt sich in St. Veit und Dorfgastein als nachhaltig dar. Weiters ist in Lend und möglicherweise auch in St. Veit die langfristige Umsetzbarkeit als schwierig zu bewerten, während

Dorfgastein in dieser Beziehung als nachhaltig eingestuft wird. Schließlich kann Partizipation im Sinne der Nachhaltigen Regionalentwicklung in allen Gemeinden als nicht existent beschrieben werden. Entsprechend stellt sich auch die politische Dimension als für alle drei Gemeinden herausfordernd dar.

7.1.6 Abschließende Bewertung

Nachdem alle Nachhaltigkeitskriterien unter Einbezug von Literatur, Umfrage- und Interviewergebnissen behandelt wurden, kann die erste Unterfrage (*Welche Nachhaltigkeitskriterien erfüllt der Kindergarten- und Schulverkehr in den Bezirken St. Johann im Pongau und Zell am See zurzeit nicht?*) beantwortet werden.

Es zeigt sich, dass in allen fünf Nachhaltigkeitsdimensionen Probleme bestehen. Jedoch fällt auf, dass die Dimension Gesundheit bis auf bauliche Mängel auf den Schulwegen in St. Veit und den relativ hohen Pkw-Anteil im Kindergarten Dorfgastein gut abschneidet. Auch die ökologische Dimension kann, wiederum bis auf den MIV-Anteil in Dorfgastein und das Versäumnis, ökologische Verkehrsgewohnheiten von Kindern in ihr weiteres Leben zu übertragen, als nachhaltig bewertet werden.

Demgegenüber stehen große Herausforderungen in der politischen Dimension. Hier wiegen vor allem Probleme in Bezug auf langfristige Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit schwer. Diese treten insbesondere erst durch die die Bundestarife übersteigenden Kosten und den Mangel an Arbeitskräften sowie Anbietern in den Vordergrund. Die Finanzlage der Gemeinde entscheidet, wie bei den drei Untersuchungsgemeinden ersichtlich, auch über soziale, ökologische und ökonomische Auswirkungen auf ihre Bürger:innen. Auch bei der sozialen Dimension zeigen sich in mehreren Bereichen deutliche Mängel. Diese betreffen vor allem die Chancengleichheit und die Benachteiligung von Frauen bzw. Müttern. Darüber hinaus stellen die Dauer von Schul- und Kindergartenwegen und Angst auf diesen Problemen dar. Schließlich steht auch die ökonomische Dimension vor Herausforderungen. Hier betrifft dies vor allem die Ermöglichung von Erwerbstätigkeit und Vollzeitarbeit. Dies ist umso problematischer, als nicht nur die Branche der Bus- und Taxiunternehmen unter Arbeitskräftemangel leidet. Es fällt auf, dass der Kindergarten Dorfgastein in Bezug auf Umweltauswirkungen, Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen, Verkehrssicherheit, Auswirkungen auf die Karriere der Eltern und soziale Aspekte vor den größten Herausforderungen steht. Diese Probleme liegen vorrangig nicht an der Umsetzung des Verkehrs der Gemeinde Dorfgastein, sondern vielmehr an dem Alter der Kinder und der Art der Bildungseinrichtung. Dennoch sollten diese schwerwiegenden Mängel nicht als unveränderbarer Aspekt eines Kindergartens hingenommen werden. Im Gegensatz sollte speziell hier mit zielgerichteten Maßnahmen angesetzt werden, für die in Abschnitt 7.3 Vorschläge geboten werden. Im

Gemeindevergleich schneidet Lend am schlechtesten ab, da hier trotz der größeren Selbstständigkeit der Schüler:innen der Mittelschule keine nachhaltigen Lösungen gefunden werden konnten. Somit bestätigt dies die Hypothese, dass Schul- und Kindergartenwege in den drei Untersuchungsgemeinden in ihrer aktuellen Ausgestaltung nicht nachhaltig sind.

7.2 Zusammenhang mit Arbeitskräftemangel

Nachdem festgestellt wurde, dass zahlreiche der aufgestellten Nachhaltigkeitskriterien in den drei Untersuchungsgemeinden nicht erfüllt sind, bleibt zu klären, ob diese ursächlich mit dem Arbeitskräftemangel zusammenhängen, wie in Unterfrage 2 (*Hängen diese Nachhaltigkeitsprobleme ursächlich mit dem Arbeitskräftemangel in der Taxi- und Busbranche zusammen?*) und von der entsprechenden Hypothese vorgegeben wird.

Österreich verzeichnete in den Jahren 2021 bis 2023 über viele Branchen hinweg einen sich verschärfenden Arbeitskräftemangel (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2022b; STATISTIK AUSTRIA 2022a). Einer der am stärksten betroffenen Bereiche war das Transport- und Verkehrswesen (vgl. IBW 2022b, S. 1; IBW 2022a, S.1). Allein im Jahr 2021 stieg hier der Anteil an Betrieben, die einen Mangel an Arbeitskräften beklagten, von 11 % im ersten Quartal auf 44 % im vierten Quartal (vgl. WKO 2022, S. 16). Darüber hinaus ist die regionale Verteilung der Arbeitskräfte herausfordernd (vgl. AGENDA AUSTRIA 2022b, S. 2). Es zeigt sich, dass vor allem im Jahr 2022 die regionalen Unterschiede beim Arbeitskräftemangel stark gestiegen sind (vgl. AGENDA AUSTRIA 2022a S.3). Beispielsweise lag die durchschnittliche Zahl an Bewerberinnen und Bewerbern je offener Stelle im Österreichschnitt im Oktober 2022 bei 2,7, in Wien bei 7,7 und in Salzburg und Oberösterreich bei circa einer Person (vgl. ebd.). Auch beim Vergleich der Arbeitslosen je Vakanz zeigt sich, dass es in Salzburg für fast drei Viertel aller offenen Stellen nicht genügend Arbeitssuchende mit der richtigen Qualifikation gab (vgl. ebd.). Insgesamt ergibt sich das Bild, dass der Arbeitskräftemangel, insbesondere im Verkehrswesen, in Salzburg und Oberösterreich stark ausgeprägt ist.

Dieser gravierende Mangel bestätigte sich auch in den Interviews. Die große Mehrheit der befragten Eltern, Bildungsvertreter:innen und Gemeindevertreter:innen betrachtete den Fachkräftemangel als einen der Hauptgründe für die bestehenden Herausforderungen. Kein:e Interviewpartner:in vertrat die Ansicht, dass dieser Mangel keine Auswirkungen auf die derzeitigen Probleme habe. Der befragte Taxi- und Busunternehmer Herr Schmid bestätigte ebenfalls die Auswirkungen des Arbeitskräftemangels auf den Schul- und Kindergartenverkehr sowie die Schwierigkeiten bei der Rekrutierung von Fahrer:innen. Gleichzeitig wies er darauf hin, dass weitere Faktoren die aktuelle Problematik beeinflussen und weiter verschärfen würden.

Insbesondere sind hier die bereits angesprochenen Schwierigkeiten von Gemeinden, die Finanzierung von Verkehren zu gewährleisten, zu betonen. Diese sind einerseits auf steigende Lohn- und Treibstoffkosten zurückzuführen, andererseits auf die unzureichende Anpassung der Bundestarife. Grundsätzlich sollte die Umsetzbarkeit von Schüler:innenverkehrsdiensten nicht von der finanziellen Situation konkreter Gemeinden abhängen, da die Kosten vollständig durch Bundesmittel gedeckt werden sollten. Aufgrund der beschriebenen Veränderungen müsste jedoch in einigen Gemeinden, etwa in Lend, die Differenz von den Gemeinden selbst aufgebracht werden, was sich als nicht realisierbar erweist.

Ein zusätzlicher Faktor sind längere Anfahrtswege, die aufgrund des rückläufigen Angebots an Taxiunternehmen entstehen. Sowohl die befragten Gemeinden als auch der Unternehmer hoben diese Problematik hervor. Die Anfahrten werden nicht nur aufgrund des allgemeinen Rückgangs der Zahl der Taxibetriebe länger, sondern auch deshalb, weil immer weniger dieser bestehenden Unternehmen solche Transporte anbieten. Dieser Umstand ist nicht nur auf den Arbeitskräftemangel zurückzuführen, sondern auch auf die mangelnde Attraktivität von Schul- und Kindergartenverkehrsdiensten. Mit der Zeit sind diese Transportaufgaben in ihrem Umfang gewachsen, jedoch ist die finanzielle Entlohnung im Vergleich zu herkömmlichen Fahrten gering, was für Unternehmen wenig Anreiz bietet, sich um solche Dienste zu bemühen.

Des Weiteren wurde festgestellt, dass Schüler- und Kindergartentransporte auch für Fahrer:innen wenig attraktiv sind. Neben dem Fehlen von Trinkgeldern stellt auch die hohe Verantwortung beim Transport von Kindern eine zusätzliche Herausforderung dar.

Dazu kommt, dass sich auch die Umsetzung als Vollzeitstelle problematisch gestaltet, wenn zusätzliche Fahrer:innen für den Schul- und Kindergartenverkehr eingestellt werden müssen. Dies liegt daran, dass diese Positionen üblicherweise nur einige Stunden am Vormittag abdecken und zwischen der Hinfahrt am Morgen und der Mittagsabholung längere, schwer zu planende Standzeiten entstehen, was die Attraktivität für Unternehmen, Angebote für derartige Verkehre zu legen, weiter reduziert.

Schließlich kommt in manchen Gemeinden erschwerend eine steigende Zahl an Kindern hinzu. Dies zeigt sich beispielsweise in St. Veit, wo der Anteil der 0- bis 14-Jährigen deutlich über dem im Österreichschnitt liegt (LAND SALZBURG 2023d; STATISTIK AUSTRIA 2023). Dies führt in Kombination mit einer fehlgeleiteten Raumordnung und Gemeindeentwicklung zu immer mehr Kindern, die nicht in Schul- bzw. Kindergartennähe leben, und so zu umfangreicheren und komplexer zu organisierenden Schul- und Kindergartentransporten sowie steigenden Kosten.

Die Unterfrage 2 (*Hängen diese Nachhaltigkeitsprobleme ursächlich mit dem Arbeitskräftemangel in der Taxi- und Busbranche zusammen?*) kann folgendermaßen beantwortet werden: Die Mehrzahl der befragten Akteur:innen auf Schul- und Kindergartenwegen,

einschließlich des Unternehmers Herr Schmid, bestätigte, dass der Arbeitskräftemangel in der Taxi- und Busbranche einen relevanten Faktor für vorherrschende Probleme und Einschränkungen beim Schul- und Kindergartentransport darstellt. Somit bestätigt dies die Hypothese, dass der Arbeitskräftemangel einer der Hauptgründe für die vorherrschenden Probleme ist. Darüber hinaus gefährden allerdings weitere Problemfelder, wie fehlende Attraktivität für Betriebe und Fahrer:innen, Zersiedelung, steigende Anzahl an Kindern, mangelnde Darstellbarkeit als Vollzeitstelle, Schwierigkeiten bei der Finanzierbarkeit durch Gemeinden, eine sinkende Anzahl an Anbietern und weiter werdende Anfahrten, die zukünftige Umsetzbarkeit eines nachhaltigen Schüler:innen- und Kindergartenkinderverkehrs.

7.3 Handlungsempfehlungen

In diesem Abschnitt werden aus den beschriebenen Lösungsansätzen, den bereits umgesetzten Maßnahmen, den ermittelten Problemstellungen und der Literatur Handlungsempfehlungen für die jeweiligen Akteur:innen gegeben, die dazu dienen, die erläuterten Nachhaltigkeitsprobleme zu lösen oder abzumildern. Die Maßnahmen sind wie im Ergebnisteil (siehe 6.3 *Strategien und Lösungsansätze*) nach Akteur:innen geordnet und werden jeweils in Bezug auf deren Potenzial zur Lösung von Nachhaltigkeitsproblemen im Rahmen der Nachhaltigen Regionalentwicklung analysiert.

7.3.1 Bildungseinrichtungen

Zu Beginn werden Maßnahmen im Aufgabenbereich der Bildungseinrichtungen beschrieben. Dies betrifft die Vorbereitung der Kinder auf den Schulweg, die in allen drei Gemeinden, vor allem in den Kindergärten und Volksschulen, praktiziert wird. Darüber hinaus stellt die Bewusstseinsbildung unter Eltern eine relevante Aufgabe der Bildungseinrichtungen dar. Sie ist im Rahmen der Nachhaltigen Regionalentwicklung bei der Erzielung von Veränderungen im Sinne der Nachhaltigkeit ein bedeutsames Instrument und bietet die Möglichkeit, über den Kontakt mit Erziehungsberechtigten selbige von den Vorteilen von aktiven Schul- und Kindergartenwegen für ihre Kinder zu überzeugen (vgl. GEBHARDT 2020, S.119). Diese beiden Maßnahmen helfen dabei, die aktive Mobilität sowie die Selbstständigkeit der Kinder zu fördern und die Sicherheit auf Schulwegen zu steigern (LAND SALZBURG 2021, S.11). Dies hat nicht nur positive Auswirkungen auf Ökologie und Gesundheit, sondern reduziert auch Angst unter den Eltern und Kindern und entlastet Eltern zeitlich (vgl. VCÖ 2004, S. 32; MEROM et al. 2006, S.684; AK WIEN 2016, S. 9; HERGET 2016, S. 15; THALLER et al. 2014, S. 114).

Darüber hinaus ist eine durchdachte Gestaltung der Stundenpläne sowie Klassen- und Schul- bzw. Kindergartenzuteilungen in Abstimmung mit etwaigen Akteur:innen im Sinne der Partizipation entscheidend (vgl. CARABIAS-HÜTTER und RENNER 2004, S. 36). Eine ausgeklügelte gegenseitige Anpassung von Stundenplänen und Fahrplänen dient nicht nur dazu, Wartezeiten für Kinder zu reduzieren und den Schulweg zu verkürzen, sondern verringert auch die Notwendigkeit für Eltern, ihre Kinder abzuholen, und hat so positive Auswirkungen auf Umwelt, Gesundheit sowie Verkehrssicherheit und minimiert finanzielle, berufliche und zeitliche Einschränkungen der Eltern (vgl. VSF 2015, S. 6; MEROM et al. 2006, S.684). Auch die Klassenzusammenstellung und die Angleichung von Stundenplänen verschiedener Klassen, die von Eltern in Lend und St. Veit gefordert werden, können Probleme beim Verkehr abschwächen, da durch ein gleichzeitiges Schulende Fahrgemeinschaften der Eltern erleichtert werden und Familien mit mehreren Kindern diese nur einmal abholen müssen, falls kein anderer Verkehr angeboten wird. Weiters sind Taxibusverkehre leichter umzusetzen, wenn Beginn- und Endzeiten der Bildungseinrichtungen angeglichen sind, da so Ortsteile nur einmal mit einem größeren Fahrzeug angefahren werden müssen. Darüber hinaus ermöglichen solche Angleichungen gemeinsame, selbstständig durchgeführte Schulwege von Kindern unterschiedlichen Alters, was nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch für die Entwicklung von sozialen und kommunikativen Kompetenzen wertvoll ist (vgl. VCÖ 2004, S. 16; THALLER et al. 2014, S. 114).

Schließlich kann auch eine Anpassung in Bezug auf die Schulsprengel und die Zuteilung zu Kindergärten Erleichterungen im Verkehr bringen. Dies betrifft vor allem Gemeinden wie St. Veit im Pongau, in dem Ortsteile Bildungseinrichtungen von Nachbargemeinden näher liegen.

Die genannten Maßnahmen vonseiten der Bildungseinrichtungen können dazu beitragen, dass sowohl Eltern als auch Gemeinden Kindergartenkinder- und Schüler:innenverkehre leichter, effizienter und kostengünstiger umsetzen können und dass Schul- und Kindergartenwege sicherer und gesünder werden. Sie wirken sich somit auf alle fünf Dimensionen der Nachhaltigkeit positiv aus.

7.3.2 Bund und Land

Als relevanteste Finanziere und Gesetzgeber haben Land und Bund große Auswirkungen auf die Gestaltung von Schul- und Kindergartentransporten (vgl. BUNDESKANZLERAMT 2023; LAND SALZBURG 2023a). Der Fokus liegt in diesem Bereich erwartungsgemäß auf der Erhöhung von finanziellen Unterstützungen für Gemeinden bei der Umsetzung von derartigen Verkehren. Noch relevanter als eine grundsätzliche Erhöhung der Subventionen seien den Interviewpartner:innen zufolge jedoch Anpassungen bei Förderkriterien und

Tarifverhandlungen. Vor allem fällt in diesem Zusammenhang die Nichtberücksichtigung von Klima und Topographie auf, die dazu führt, dass Kosten bei gleichen gefahrenen Kilometern aufgrund von Allradantrieb, Neigung und Schneeketten der zeitliche und finanzielle Aufwand für Betriebe und Gemeinden höher ausfällt (vgl. ebd.). Dies betrifft auch die Zumutbarkeitsgrenzen für Fußwege, bei denen ebenfalls nicht zwischen unterschiedlichen Terrains differenziert wird. Zudem ist die sich verändernde Lage in Bezug auf Arbeitskräftemangel, eine sinkende Anzahl an Anbietern und weitere Anfahrten in den Tarifen nicht berücksichtigt. Im Sinne der Nachhaltigen Regionalentwicklung, in der eine Auseinandersetzung mit den Besonderheiten der betroffenen Region als zentral eingeschätzt wird, würde eine Anpassung der Förderungen von Land und Bund an die Situation in der jeweiligen Region Gemeinden dabei helfen, Schul- und Kindergartentransporte weiterhin anbieten zu können (vgl. HEINTEL 2018, S. 2009f; BÖCHER 2008, S. 131). Außerdem könnte diese Situationen verhindern, in denen aufgrund von knappen Gemeindebudgets Verkehre nicht umgesetzt werden können oder eingestellt werden müssen (vgl. BMK 2020, S.14; WIFO 2021, S.III; WIFO 2022, S.I). Neben direkten positiven Auswirkungen auf die politische Dimension der Nachhaltigkeit führt eine Sicherstellung der Finanzierung im Weiteren auch zu Verbesserungen in den übrigen Bereichen.

Schließlich sind auch die Termine für Tarifverhandlungen und Fahrplananpassungen problematisch, da beide nach Schulbeginn liegen. Dies führt dazu, dass Schulen ihren Stundenplan nicht an diese anpassen und Taxi- und Busunternehmen sowie Gemeinden nicht mit Förderungen rechnen können. Aus diesem Grund wären eine Verlegung der Tarifverhandlungen in den Sommer vor Schulbeginn und eine Abstimmung von voraussichtlichen Fahrplanänderungen mit Bildungseinrichtungen notwendig, um nachhaltige Schul- und Kindergartenwege zu ermöglichen und durch entsprechende regionale Zusammenarbeit Herausforderungen zu mildern.

Diese Maßnahmen würden die Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit des Schüler:innen- und Kindergartenkinderverkehrs erleichtern sowie für die Zukunft sichern und darüber hinaus eine effizientere Gestaltung ermöglichen, was im Weiteren Vorteile für die politische und ökologische, aber auch für die soziale Dimension der Nachhaltigkeit, beispielsweise in Bezug auf Wartezeiten und die Dauer der Schul- und Kindergartenwege, bringen kann.

Schließlich muss angefügt werden, dass ein konsequenter Ausbau des Linienbusangebots im Sinne einer Verdichtung des Takts auf zumindest eine Stunde und eine Ausweitung des Angebots an Ganztagesbetreuung in Kindergärten und Schulen bzw. eine Umstellung auf Ganztageseschulen viele der angesprochenen sozialen Probleme mildern können.

7.3.3 Eltern

Eltern können ebenfalls einen bedeutsamen Beitrag zu nachhaltigen Schul- und Kindergartenwegen leisten, insbesondere durch die Motivation ihrer Kinder zu aktiver Mobilität und durch ihre Vorbildfunktion (vgl. VCÖ 2004, S. 34). Wie geschildert bieten aktive Schul- und Kindergartenwege vielfältige soziale, gesundheitliche und ökologische Vorteile, von denen sowohl Eltern als auch Kinder profitieren (vgl. VCÖ 2004, S. 30; THALLER et al. 2014, S. 112; LAND SALZBURG 2021, S. 5). Hier gilt es, unter der Voraussetzung von sicheren Schulwegen, Kindern diese auch zuzutrauen und sie bei diesem Schritt in die Selbstständigkeit zu unterstützen (vgl. MEROM et al. 2006, S.684; LAND SALZBURG 2021, S.11).

Für Kindergärten können sogenannte Pedibusse eine Möglichkeit bieten, um Eltern zu entlasten und trotzdem aktive Wege in den Kindergarten zu ermöglichen (vgl. VCÖ 2004, S. 35; LAND SALZBURG 2021, S. 12). Pedibusse sind eine Art Fahrgemeinschaft zu Fuß oder mit dem Rad, bei der sich entweder Eltern abwechseln und mit einer Gruppe von Kindern gemeinsam zum Kindergarten gehen oder eine Betreuungsperson dies übernimmt (vgl. ebd.). Die Umsetzung gelingt insbesondere mithilfe von Kooperationen im Sinne der Nachhaltigen Regionalentwicklung zwischen Bildungseinrichtungen, Eltern und Gemeinden, da so alle beteiligten Akteur:innen profitieren und sich gegenseitig unterstützen können (vgl. BÖCHER 2008, S. 123). Während Pedibusse vor allem wegen der Vorzüge aktiver Mobilität in Bezug auf Gesundheit, Ökologie und Sicherheit herkömmlichen Fahrgemeinschaften vorzuziehen sind, bieten sie auch in finanzieller und sozialer Hinsicht Erleichterungen, die genutzt werden sollten, falls der ÖPNV oder Taxibusverkehr nicht verwendbar ist.

7.3.4 Gemeinde

Der Großteil der mithilfe von Interviews und Literatur erarbeiteten Handlungsempfehlungen betrifft erwartungsgemäß den Aufgabenbereich der Gemeinden. Es handelt sich hier um Maßnahmen, die bereits vonseiten des Landes und Bundes über Förderrichtlinien empfohlen oder vorgeschrieben werden, beispielsweise die Einrichtung von Sammelpunkten, die Möglichkeit zur gemeinsamen Beförderung von Kindergartenkindern und Schüler:innen sowie der Vorzug des ÖPNV im Sinne eines Transports der Kinder bis zur nächsten ÖPNV-Haltestelle (vgl. BUNDESKANZLERAMT 2023; LAND SALZBURG 2022). Diese reduzieren nicht nur die Kosten für den Transport, sondern auch dessen Umweltauswirkungen durch die damit einhergehende Effizienzsteigerung. Den Interviewpartner:innen zufolge funktionieren die genannten Maßnahmen in Dorfgastein und St. Veit gut. Besonders in letzterer Gemeinde wäre in diesem Kontext jedoch eine bessere Abstimmung von Taxibus und Postbus bedeutsam, um lange Wartezeiten und Schulwege zu verhindern. Falls eine optimale

Abstimmung von Schüler:innen- und Kindergartenkinderverkehren an die Betriebszeiten der jeweiligen Bildungseinrichtung nicht möglich ist, kann ein Betreuungsangebot für die Wartezeit wie in St. Veit eine Lösung darstellen.

In Fällen, in denen kein finanziell darstellbares Angebot von Betrieben für die Umsetzung der Transporte gelegt wird oder es in der Umgebung keine Taxi- und Busunternehmen gibt, kann die Durchführung der Verkehre wie in Dorfgastein durch Gemeindemitarbeiter:innen erfolgen. Dies bietet alle sozialen, ökologischen und ökonomischen Vorteile eines herkömmlichen Verkehrs, führt jedoch zu einem höheren bürokratischen Aufwand für die Gemeinde. Dorfgasteiner Interviewteilnehmer:innen betonten das einwandfreie Funktionieren und die voraussichtlich langfristige Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit des Services.

Eine direkte finanzielle Unterstützung der Eltern anstelle eines Schüler:innen- und Kindergartenverkehrs, wie von einem Gemeindemitarbeiter vorgeschlagen, stellt keine umfassend nachhaltige Lösung dar, da mit einer derartigen Subvention nur die finanziellen, nicht aber die ökonomischen, sozialen, ökologischen und gesundheitlichen Nachhaltigkeitsprobleme eines fehlenden Transports gelöst werden.

Im Gegensatz dazu ist eine angepasste Raumordnung und Gemeindeentwicklung, wie von Gemeindevertreter:innen betont wurde, entscheidend, da eine Fokussierung der Siedlungstätigkeit in Schul- bzw. Kindergartennähe keine Notwendigkeit für eine Ausweitung des Verkehrsangebots schafft und so mit weitreichenden Vorteilen in der ökologischen und politischen Dimension gerechnet werden kann (vgl. CARABIAS-HÜTTER und RENNER 2004, S. 27f).

Darüber hinaus hat die sichere und attraktive Gestaltung von Sammelstellen, ÖPNV-Haltestellen, Schulumfeld, Schulwegen und Wegen zu Haltestellen sowie Sammelpunkten eine große Auswirkung auf die Verkehrsmittelwahl (vgl. LAND SALZBURG 2021, S. 6ff). Beispielsweise können Fahrradabstellplätze bei Bushaltestellen, die das sichere Absperren von Rädern und Rollern ermöglichen, die Wege zu Sammelpunkten und Haltestellen erleichtern und beschleunigen. Auch sichere Quermöglichkeiten von stark befahrenen Straßen, Gehsteige und ein verkehrsberuhigtes Fußwegenetz wirken sich positiv auf die Verkehrsmittelwahl und damit auf Gesundheit, Ökologie sowie soziale Aspekte von Schul- und Kindergartenwegen aus und können den Bedarf für Verkehre vonseiten der Gemeinde reduzieren (vgl. ebd.).

Ein besonderer Fokus sollte auf die Ermöglichung des Transports von Kindergartenkindern mit dem Postbus gelegt werden. Dieser ist zwar grundsätzlich möglich, es wäre aber eine Betreuungsperson nötig, der die Kinder an der Bushaltestelle von den Eltern übergeben werden und die diese anschließend von der Bushaltestelle zum Kindergarten begleitet (vgl. LAND SALZBURG 2023a). Da derzeit in keiner der drei Gemeinden eine derartige Betreuung während der Busfahrt angeboten wird, müssen auch Kindergartenkinder, die entlang der

ÖPNV-Linien wohnen, mit Taxibussen befördert werden. Ein solches Angebot böte neben einer entscheidenden Effizienzsteigerung und damit einhergehenden ökologischen und ökonomischen Vorteilen auch die Chance, Kapazitäten bei Taxibussen freizusetzen und dadurch die übrigen Kinder effizienter zu befördern, Wartezeiten zu reduzieren, eine flexiblere Planung zu ermöglichen sowie im Kontext des Arbeitskräftemangels Verkehre grundsätzlich weiter durchführen zu können. Insbesondere weil derartige Angebote bisher kaum anzutreffen sind, wären in diesem Bereich ein partizipativer Ansatz und ein gemeinsames Erarbeiten einer nachhaltigen Lösung unter Einbezug von Verkehrsdienstleister, Bildungseinrichtungen, Gemeinden und Eltern im Sinne der Nachhaltigen Regionalentwicklung empfehlenswert.

Abschließend soll kurz die interkommunale Kooperation erwähnt werden. Diese kann einen relevanten Beitrag zur Bewältigung von Herausforderungen auf regionaler Ebene leisten. Denkbar wären beispielsweise abgestimmte Beginnzeiten von Schulen in benachbarten Gemeinden, sodass nicht alle Kinder gleichzeitig transportiert werden müssen, oder gemeinsam organisierte Verkehre (vgl. HEINTEL und FRANZ 2022, S. 9ff).

7.3.5 Übersicht über Handlungsempfehlungen

Abschließend bietet *Tabelle 7* eine Zusammenstellung der in Kapitel 7.3 *Handlungsempfehlungen* beschriebenen Maßnahmen, die erneut nach beteiligten Akteur:innen gegliedert sind.

Akteur:in	Maßnahme
Bildungseinrichtung	Vorbereitung der Kinder auf den Schulweg
Bildungseinrichtung	Bewusstseinsbildung bei Eltern
Bildungseinrichtung	Klassenzuteilung nach Wohnort
Bildungseinrichtung	Angleichung von Beginn- und Endzeiten
Bildungseinrichtung	Zuteilung zu Schulsprengel und Kindergärten nach Verkehrslage
Bund / Land	Erhöhung von Förderungen
Bund / Land	Anpassung von Förderungen und Richtlinien an sich verändernde Situationen (Arbeitskräftemangel, sinkende Anzahl an Anbietern, längere Anfahrten)
Bund / Land	Anpassung von Förderungen und Richtlinien an regionale Besonderheiten (Topographie, Klima)

Bund / Land	Abstimmung von geplanten Fahrplanänderungen mit Bildungseinrichtungen vor Schulbeginn
Bund / Land	Verlegung der Tarifverhandlungen vor Schulbeginn
Bund / Land	Ausbau des ÖPNV-Angebots
Bund / Land	Ganztageschule und -kindergarten
Eltern	Motivation von Kindern zu aktiver Mobilität
Eltern	Vorbildfunktion
Eltern	Pedibusse
Eltern	Fahrgemeinschaften
Gemeinde	Einrichtung von Sammelpunkten
Gemeinde	Transport per Taxibus nur bis zu ÖPNV-Haltestelle
Gemeinde	Gemeinsamer Transport von Kindergartenkindern und Schüler:innen
Gemeinde	Bessere Abstimmung von Taxibus und ÖPNV
Gemeinde	Sichere und attraktive Gestaltung von Sammelstellen, ÖPNV-Haltestellen, Schulumfeld, Schulwegen sowie Wegen zu Haltestellen und Sammelpunkten
Gemeinde	Angepasste Raumordnung und Gemeindeentwicklung
Gemeinde	Betreuung von Kindern in Wartezeiten
Gemeinde	Umsetzung des Verkehrs durch Gemeindemitarbeiter:innen
Gemeinde	Ermöglichung der Mitnahme von Kindergartenkindern im ÖPNV
Gemeinde	Interkommunale Kooperation

Tabelle 7: Übersicht über Handlungsempfehlungen

7.4 Empfehlungen für weiterführende Forschung

Wie in Kapitel 3.6 *Einschränkungen und Prämissen der Forschung* beschrieben wurde, liegt das Ziel der vorliegenden Arbeit in der explorativen Erforschung eines neuartigen Problemfelds. Aus diesem Grund wurden mehrheitlich qualitative Methoden gewählt, mit denen, in Gemeinden und Bildungseinrichtungen Probleme sowie Herausforderungen aufgezeigt, Einflussfaktoren und Gründe erforscht sowie Lösungsansätze und Maßnahmen beschrieben werden.

Aufgrund der kleinen Stichprobe und des Forschungsdesigns kann nur eingeschränkt auf andere Gemeinden oder Akteur:innen geschlossen werden. Für eine weiterführende Forschung bietet sich daher eine quantitative Untersuchung mit einer größeren Stichprobe auf Basis dieser Arbeit an, in der beispielsweise auf einen Teilaspekt wie den Arbeitskräftemangel, eine ausgewählte Nachhaltigkeitsdimension oder ein Nachhaltigkeitskriterium eingegangen wird, der genauer und repräsentativ behandelt wird.

Es wurden bewusst drei unterschiedliche Bildungseinrichtungen in den drei Untersuchungsgemeinden ausgewählt, um auch in diesem Bereich eine möglichst breite Basis für zukünftige Forschung legen zu können. Es ist zwar im Zuge der vorliegenden Arbeit ein Vergleich zwischen den Gemeinden, wie zuvor beschrieben, nur begrenzt möglich. Allerdings eröffnet diese Vorgehensweise die Möglichkeit, die vorliegenden Ergebnisse als Ausgangspunkt für weiterführende Untersuchungen an einer der Bildungseinrichtungen zu nutzen.

Darüber hinaus besteht das Selbstverständnis dieser Arbeit darin, mit *Tabelle 6* im Abschnitt *6.4 Finaler Kriterienkatalog für nachhaltige Schul- und Kindergartenwege* eine Grundlage sowie ein Instrument zur Bewertung und Entwicklung von nachhaltigen Bildungskonzepten zu schaffen. Dieser Ansatz bietet Potenzial für Weiterentwicklung und praktische Anwendungen. Der Abschnitt *7.3.5 Übersicht über Handlungsempfehlungen* soll hier eine Orientierungshilfe liefern.

Schließlich ist auch eine genauere Untersuchung der Schul- und Kindergartenwege selbst denkbar. In den vorgenommenen Untersuchungen wurden bei Umfragen unter Schüler:innen und Kindergartenkindern nur Hauptverkehrsmittel erfragt. Mithilfe von Schulwegeabläufen und einer Aufschlüsselung aller verwendeten Verkehrsmittel könnten Nachhaltigkeitskriterien genauer analysiert und bewertet werden und damit könnten Handlungsempfehlungen präziser an die vorliegende Problemlage angepasst werden.

Die vorliegende Arbeit bietet hiermit vielfältige Anknüpfungspunkte für weiterführende, vertiefende Untersuchungen, sowohl im Sinne einer größeren Stichprobe, um repräsentativere Aussagen treffen zu können, als auch in Form einer Fokussierung auf und näheren Untersuchung von Teilaspekten, um diese tiefergehend zu erkunden.

8 Fazit

In der vorliegenden Arbeit bestand das Ziel darin, Nachhaltigkeitsprobleme auf Schul- und Kindergartenwegen und den diesbezüglichen Umgang zu untersuchen. Es sollte die aktuelle Situation anhand von Nachhaltigkeitskriterien analysiert, der Zusammenhang mit dem Arbeitskräftemangel untersucht und Lösungsansätze sowie Strategien der Akteur:innen sollten dargestellt werden. weiteres Ziel bestand darin, Handlungsempfehlungen dahingehend abzugeben, wie Schul- und Kindergartenwege im Sinne der Nachhaltigen Regionalentwicklung gestaltet werden können. Diese Vorhaben wurden mittels eines Methodenmix aus zehn qualitativen Interviews und drei quantitativen Umfragen anhand von Fragebögen umgesetzt.

Bei den quantitativen Umfragen ging es um die Verkehrsmittelwahl der Kindergartenkinder und Schüler:innen und um die Frage, ob und von wem sie üblicherweise in die Bildungseinrichtung begleitet werden. Bei beiden Fragen zeigten sich große Unterschiede zwischen den drei Untersuchungsgemeinden St. Veit, Lend sowie Dorfgastein und den betrachteten Bildungseinrichtungen. Während der Anteil aktiver Mobilität (61 %) und selbstständig bewältigter Schulwege (80 %) in der Volksschule St. Veit hoch ausfiel, stellte sich in der Mittelschule Lend trotz des höheren Alters heraus, dass ein großer Teil der Schüler:innen von Eltern in die Schule gebracht wird (54 %). Im Kindergarten Dorfgastein fiel der mit 30 % hohe MIV-Anteil auf.

Die Ergebnisse der Interviews, die mithilfe der inhaltlichen Strukturierung nach Mayring analysiert wurden, ergaben Einblicke in die Nachhaltigkeit der Schul- und Kindergartenwege anhand der zuvor entwickelten Nachhaltigkeitskriterien. Darüber hinaus ging es um die Frage, ob die aktuellen Probleme mit dem Arbeitskräftemangel zusammenhingen. Der Großteil der Interviewpartner:innen erkannte einen ursächlichen Zusammenhang zwischen den vielfältigen und komplexen Herausforderungen und Problemen sowie dem Mangel an Bus- und Taxilenker:innen. Darüber hinaus wurden weitere relevante Gründe und Einflussfaktoren genannt. Schließlich beschrieben die Interviewpartner:innen sowohl Ideen, Lösungsansätze und Forderungen an andere Akteur:innen als auch eigene Strategien und umgesetzte Maßnahmen im Umgang mit der Problematik.

In der Diskussion zeigte sich, dass in allen fünf für die Analyse gewählten Nachhaltigkeitsdimensionen (Ökologie, Ökonomie, Soziales, Gesundheit, Politik) in den drei Untersuchungsgemeinden Probleme auftreten. Die Dimensionen Gesundheit und Ökologie stellten sich in St. Veit als nachhaltig heraus und auch in Lend und Dorfgastein fällt deren Bewertung grundsätzlich positiv aus. Im Gegensatz dazu bestehen in Bezug auf die politische, soziale und ökonomische Dimension große Herausforderungen. Finanzierungsfragen und Arbeitskräftemangel beeinflussen die langfristige Umsetzbarkeit und führen zu vielfältigen negativen Auswirkungen auf Bürger:innen in den drei Orten. Im Rahmen der sozialen Dimension

werden Mängel der beruflichen, zeitlichen und finanziellen Chancengleichheit, die Benachteiligung von Frauen, die Dauer der Schul- und Kindergartenwege, Angst von Kindern sowie Sorgen in Bezug auf Verkehrssicherheit und andere Gefahren als besonders problematisch bewertet. Die ökonomische Dimension steht vor Herausforderungen bezüglich der Ermöglichung von Vollzeitarbeit und Erwerbstätigkeit und hinsichtlich des Arbeitskräftemangels. Schließlich stellen sich in der politischen Dimension vor allem Fragen der Finanzierbarkeit, Umsetzbarkeit und der Beteiligung relevanter Akteur:innen.

Beim Vergleich der Gemeinden und Bildungseinrichtungen fällt auf, dass Lend trotz des höheren Alters der Schüler:innen der Mittelschule und ihrer dadurch größeren Selbstständigkeit aufgrund des Mangels an einem Taxibusverkehr in den Bereichen der sozialen und ökonomischen Nachhaltigkeit vor großen Schwierigkeiten steht. Vor allem ist die finanzielle Lage der Gemeinde und dadurch die Möglichkeit zur Umsetzung neuer Projekte oder zu deren langfristiger Fortführung herausfordernd. Dies führt zur negativen Bewertung der politischen Nachhaltigkeitsdimension. Im Gegensatz dazu stellte sich in Dorfgastein die Umsetzbarkeit, Finanzierbarkeit und politische Dimension insgesamt als unproblematisch heraus. Hier liegen die größten Herausforderungen im hohen MIV-Anteil im Kindergarten, in dem Zeitaufwand für Eltern und in den damit einhergehenden Herausforderungen im sozialen und ökonomischen Bereich. In St. Veit im Pongau führen ein hoher Grad an selbstständig begangenen Schulwegen zur Volksschule und ein überdurchschnittlicher Fußgänger:innenanteil zu positiven Ergebnissen in den Bereichen Gesundheit und Ökologie. Demgegenüber stehen vor allem Herausforderungen der politischen Dimension in Bezug auf langfristige Finanzierbarkeit und Umsetzbarkeit.

Die Befragung von Gemeinden, Bildungseinrichtungen und des Unternehmers Herrn Schmid hat gezeigt, dass der Mangel an Arbeitskräften in der Taxi- und Busbranche ein zentraler Faktor für die vorherrschenden Probleme und Einschränkungen beim Schul- und Kindergartentransport ist. Daneben stellen weitere Herausforderungen Barrieren dar, die die zukünftige Durchführung eines nachhaltigen Transports für Schüler:innen und Kindergartenkinder erschweren. Die wichtigsten sind:

- Geringe Attraktivität für Unternehmen und Fahrer:innen
- Zersiedelung
- Eine steigende Anzahl an Kindern
- Schwierigkeiten bei der Darstellbarkeit derartiger Verkehre als Vollzeitarbeit
- Finanzielle Probleme der Gemeinden
- Eine sinkende Zahl an Anbietern
- Steigende Anfahrsdistanzen

Schließlich kann auf Basis der Analyse der Probleme und unter Einbezug der von den Interviewpartner:innen beschriebenen Lösungsansätze, umgesetzten Maßnahmen und Forderungen mithilfe der herangezogenen Literatur sowie der Umfrage- und Interviewergebnisse die Forschungsfrage (*Wie kann der Kindergarten- und Schulverkehr in ländlichen Räumen in Österreich vor dem Hintergrund des Arbeitskräftemangels im Verkehrssektor im Sinne der Nachhaltigen Regionalentwicklung gestaltet werden?*) beantwortet werden. Die Gestaltung nachhaltiger Schul- und Kindergartenwege in ländlichen Gebieten erfordert ein Zusammenspiel verschiedener Akteur:innen und Maßnahmen. Bildungseinrichtungen stellen hier einen relevanten Akteur bei der Sensibilisierung der Eltern und der Förderung der Kinder dar. Durch Projekte und Workshops in Kindergärten und Volksschulen sowie durch Bewusstseinsbildung unter Eltern in Bezug auf aktive Schulwege können Sicherheit, Mobilität und Selbstständigkeit der Kinder gefördert werden. Die Anpassung von Stundenplänen und Klassenstrukturen kann Wartezeiten reduzieren und erleichtert Fahrgemeinschaften, was positive Auswirkungen auf Umwelt, Gesundheit und zeitliche, soziale sowie finanzielle Belastungen der Eltern hat. Bund und Land können durch Anpassung der Förderkriterien an regionale Gegebenheiten, insbesondere in Bezug auf Klima und Topographie, Gemeinden dabei helfen, steigende Kosten zu bewältigen und Angebote fortführen zu können. Darüber hinaus ist eine zeitliche Abstimmung von Tarifverhandlungen mit dem Schulbeginn unerlässlich, um eine effiziente Planung zu gewährleisten. Weiters sind eine verbesserte finanzielle Unterstützung und ein besser abgestimmtes öffentliches Verkehrsangebot entscheidend. Eltern spielen ihrerseits eine bedeutende Rolle bei der Motivation ihrer Kinder zu aktiver Mobilität und können durch die Organisation von Pedibussen oder Fahrgemeinschaften auch selbst zu nachhaltigen Schul- und Kindergartenwegen beitragen. Gemeinden sind der relevanteste Akteur. Sie können durch die Schaffung von Sammelpunkten und die Förderung des Umstiegs auf den öffentlichen Nahverkehr Umweltauswirkungen reduzieren. Eine verbesserte Infrastruktur, beispielsweise sichere Wege zu Haltestellen, Querungshilfen oder Fahrradabstellplätze, können die Wahl nachhaltiger Verkehrsmittel fördern und so nicht nur ökologische, sondern auch soziale sowie ökonomische Vorteile bringen und den Taxibusverkehr entlasten. Durch das Ermöglichen des Transports von Kindergartenkindern mit dem Postbus, was einer Betreuung im Bus bedarf, könnten weitere Kapazitäten bei Taxibussen freigesetzt werden und es könnte eine langfristige Umsetzbarkeit gesichert werden. Insgesamt erfordert die Schaffung nachhaltiger Schul- und Kindergartenwege in ländlichen Gebieten ein koordiniertes Vorgehen von Bildungseinrichtungen, Behörden, Eltern und Gemeinden sowie eine Anpassung der Förderpolitik an lokale Gegebenheiten und Bedürfnisse.

Zusammenfassend zeigen sich in den drei Untersuchungsgemeinden vielfältige und komplexe Herausforderungen im Kontext von Schul- und Kindergartenwegen, die zu großen Teilen vom anhaltenden Arbeitskräftemangel, insbesondere in der Taxi- und Busbranche, verursacht werden. Jedoch haben auch eine fehlgeleitete Raumordnung, das Bevölkerungswachstum, eine mangelnde Attraktivität der Schul- und Kindergartentransporte für Betriebe und Lenker:innen sowie die fehlende Anpassung von Förderrichtlinien an die sich verändernde Situation und lokale Gegebenheiten Einfluss auf die Problematik. Gemeinden, Bildungseinrichtungen und Eltern versuchen bestmöglich, mit den Herausforderungen umzugehen, und haben hierfür an die Situation und ihre Möglichkeiten angepasste Strategien entwickelt. Es zeigt sich jedoch, dass bisher dennoch keine im Sinne der Nachhaltigkeit und für die Akteur:innen zufriedenstellende sowie langfristig umsetzbare Lösung gefunden werden konnte und sich nach Ansicht der Mehrzahl der Interviewpartner:innen die Situation in Zukunft weiter verschärfen wird. Die Nachhaltige Regionalentwicklung mit ihren kooperativen, umfassenden, an die lokalen Gegebenheiten angepassten und langfristigen Ansätzen bietet sich an, um Lösungen auf partizipativem Wege mit den genannten Akteur:innen zu erarbeiten. Die im Sinne der Nachhaltigen Regionalentwicklung aufgestellten Handlungsempfehlungen sollen hierfür einen Leitfaden bieten, um dem Ziel sozial, ökologisch, ökonomisch, gesundheitlich und politisch nachhaltiger Schul- und Kindergartenwege näher zu kommen. Darüber hinaus liegt der Wert der vorliegenden Arbeit in ihrer Funktion als Basis für weiterführende Forschung.

Literaturverzeichnis

- AGENDA AUSTRIA (Hrsg.) (2022a): *Der Arbeitsmarkt fährt Achterbahn*. (Policy Brief). Wien.
- AGENDA AUSTRIA (Hrsg.) (2022b): *Wegen Personalmangels geschlossen. Arbeitsmarkt unter Druck*. (Policy Brief). Wien.
- AK WIEN (Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien) (Hrsg.) (2016): *Gewerkschaften und nachhaltige Mobilität*. Wien.
- ALBERS, H-H. & SUWALA, L. (2020): Räumliches Unternehmensengagement (Corporate Spatial Responsibility) und Ortsführung (Place Leadership) in Kleinstädten. Perspektiven für eine neue Ortsführung? Eine Zusammenführung von zwei Diskursen (ISR-Forschungsberichte). In S. Döringer & J. Eder (Hrsg.). *Schlüsselakteure der Regionalentwicklung: Welche Perspektiven bietet Entrepreneurship für ländliche Räume?* (S. 49 - 62). Wien.
- BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) (2020): *Kinderbeförderung*. (Mitteilung an alle Landeshauptleute). Wien.
- BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) (2022): *Emissionskennzahlen 2022*. Wien.
- BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) (Hrsg.) (2016): *Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung*. Wien.
- BÖCHER, M. (2008): Faktoren für den Erfolg einer nachhaltigen und integrierten ländlichen Regionalentwicklung (VS Research). In R. Friedl, E. Spindler (Hrsg.), *Nachhaltige Entwicklung ländlicher Räume*. Verlag für Sozialwissenschaften (S. 127 - 138). Wiesbaden.
- BOCK, B. B. (2016): Rural Marginalisation and the Role of Social Innovation; A Turn Towards Nexogenous Development and Rural Reconnection. *Sociologia Ruralis*, 56(4), (S. 552 - 573).
- BUNDESKANZLERAMT (2022): *Preistabelle Schuljahr 2022/2023*. Wien.
- BUNDESKANZLERAMT (2023): *Förderrichtlinie für die Schülerfreifahrt im Gelegenheitsverkehr*. Wien.
- CARABIAS-HÜTTER, V. & RENNER, E. (2004): *Nachhaltige Regionalentwicklung verstehen, messen, bewerten und steuern*. (Arbeitsbericht Projekt FUNalpin). St. Gallen.
- CARABIAS-HÜTTER, V., KÜMIN, D. & SIEGRIST D. (2006): Fostering Sustainable Regional Development with Indicator Based Certification Procedures (Proceedings MMV third). In D. Siegrist, C. Clivaz, M. Hunziker & S. Iten (Hrsg.), *Exploring the Nature of Management. Proceedings of the Third International Conference on Monitoring and Management of Visitor Flows in Recreational and Protected Areas* (S. 137 - 139). Rapperswil.
- CHILLA, T., KÜHNE, O. & NEUFELD, M. (2016): *Regionalentwicklung*. (UTB). Stuttgart.

- DESTATIS (Statistisches Bundesamt) (2021): *Verkehrsunfälle. Kinderunfälle im Straßenverkehr 2020*. Berlin.
- DGUV (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung) (2018): *Schülerunfallgeschehen 2017*. Berlin.
- DÖRINGER, S. & EDER, J. (Hrsg.) (2020): *Schlüsselakteure der Regionalentwicklung: Welche Perspektiven bietet Entrepreneurship für ländliche Räume?* (ISR-Forschungsberichte). Wien.
- DÖRINGER, S. (2022): Schlüsselakteur*innen und Netzwerke: kooperatives Handeln in der lokalen Wirtschaftsentwicklung (utb Regionalgeographie). In M. Heintel & Y. Franz (Hrsg.), *Kooperative Stadt- und Regionalentwicklung* (S. 128 - 139). Wien.
- DÜHR, S. (1998): *Nachhaltige Regionalentwicklung als Leitbild für altindustrialisierte Regionen?* (Schriftenreihe des Zentrums für europäische Studien). Trier.
- FARIDA, I. AWILYA, H. D., PUMAMASARI, I., NANAAG, N. & JONARI, G. J. (2021): Influence of road traffic vehicle volume with damage and road safety. IOP conference series. *Materials Science and Engineering*, 1098 (2), (S. 22058).
- GEBHARDT, V. J. (2020): Regionalentwicklung: Lokale SchlüsselakteurInnen im Spannungsfeld zwischen individuellen und geteilten Interessen (ISR-Forschungsberichte). In S. Döringer & J. Eder (Hrsg.), *Schlüsselakteure der Regionalentwicklung: Welche Perspektiven bietet Entrepreneurship für ländliche Räume?* (S. 49 - 62). Wien.
- GEMEINDE DORFGASTEIN (2023): *Gebühren Kindergarten und AEG*.
- GÖRGL, P. & LUEGER, J. (2020): „Schlüsselpersonen sind Serientäter!“ Experten aus der Stadt- und Regionalentwicklung im Interview (ISR-Forschungsberichte). In S. Döringer & J. Eder (Hrsg.), *Schlüsselakteure der Regionalentwicklung: Welche Perspektiven bietet Entrepreneurship für ländliche Räume?* (S. 85 - 94). Wien.
- GREENLAND, S., SALEEM, M., MISRA, R. & MASON, J. (2022): Sustainable management education and an empirical five-pillar model of sustainability. *The international journal of management education*, 2 (3), (S.100658).
- GURAU, M. I. (2021): Study about sustainability and the fourth pillar added as a result of the coronavirus pandemic. *Challenges of the Knowledge Society*, 14(1), (S. 828 - 837).
- HEINTEL, M. & FRANZ, Y. (Hrsg.) (2022): *Kooperative Stadt- und Regionalentwicklung* (utb Regionalgeographie). Wien.
- HEINTEL, M. (2018): Regionalentwicklung. In H.H. Blotevogel, T. Döring, S. Grotefels, I. Helbrecht, J. Jessen, C. Schmidt et al. (Hrsg.). *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (S. 2007 - 2016). Hannover.
- HERGET, M. (2016): *Mobilität von Familien im ländlichen Raum: Arbeitsteilung, Routinen und typische Bewältigungsstrategien*. (Springer). Wiesbaden.
- IBW (Institut für Bildungsforschung der Wirtschaft) (Hrsg.) (2022a): *Fachkräftebedarf/-mangel in Österreich 2022*. Wien.
- IBW (Institut für Bildungsforschung der Wirtschaft) (Hrsg.) (2022b): *Unternehmensbefragung zum Fachkräftebedarf/-mangel Fachkräftenadar 2022*. Wien.

- KAMINSKY, J. (2015): The fourth pillar of infrastructure sustainability: tailoring civil infrastructure to social context. *Construction management and economics*, 33(4), (S. 299 - 309).
- KLAUER, B., MANSTEIN, R., PETERSEN, T. & SCHILLER, J. (2013): *Die Kunst langfristig zu denken: Wege zur Nachhaltigkeit*. (Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG). Baden-Baden.
- KNAPP, F. D. (1997): *Determinanten der Verkehrsmittelwahl*. (Duncker & Humbolt). Berlin.
- LAND SALZBURG (2021): *Sicheres Schulumfeld*. Salzburg
- LAND SALZBURG (2023a): *Richtlinien für die Beförderung von Kindern zum Kindergarten*. Salzburg.
- LAND SALZBURG (2023b): *Gemeindeprofil Lend*. Salzburg.
- LAND SALZBURG (2023c): *Gemeindeprofil Dorfgastein*. Salzburg.
- LAND SALZBURG (2023d): *Gemeindeprofil St. Veit im Pongau*. Salzburg.
- MAYRING, P. (2015): *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken* (12., überarbeitete Auflage.). Basel.
- MEROM, D., TUDOR-LOCKE, C., BAUMAN, A. & RIESEL, C. (2006): Active commuting to school among NSW primary school children: implications for public health. *Health & place*, 12 (4), (S. 678 - 687).
- PRABOWO, B. N. & SALAJ, A. T. (2023): Urban heritage and the four pillars of sustainability: Urban-scale facility management in the World Heritage sites. *Earth and environmental science*, 1196(1), (S. 12105).
- PURVIS, B., MAO, Y. & ROBINSON, D. (2018): Three pillars of sustainability: in search of conceptual origins. *Sustainability Science*, 14, (S. 681 - 695).
- RADIN, A. (2023): *Wohnwagen und Dorfschmiede in Gutenstein. Vorbildliche Impulsgeber für ländliche Abwanderungsgemeinden?* (Masterarbeit). Wien.
- RECHNUNGSHOF ÖSTERREICH (2020): *Klimaschutz in Österreich – Maßnahmen und Zielerreichung 2020*. (Bericht des Rechnungshofes). Wien.
- RECHNUNGSHOF ÖSTERREICH (2021): *Luftverschmutzung durch Verkehr – ausgewählte Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität*. Wien.
- SCHLEICHER-TAPPESE, R., STRETI, F., THIERSTEIN, A. & WALSER, M. (1997): *Sustainable Regional Development: A comprehensive approach*. (EURES Discussion Paper). Freiburg.
- SCHWAB, A.-K. (2020): *Transformation im ländlichen Raum: Ein Ökodorf und seine Wirkung in der Region*. (Springer Fachmedien). Wiesbaden.
- STATISTIK AUSTRIA. (2021): *Urban-Rural-Typologie* (Methodologie).
- THALLER, M., SCHNABEL, F. & GOLLNER, E. (2014): Schoolwalker – eine Initiative zur gesundheits- und umweltbewussten Mobilität bei Kindern. *Prävention und Gesundheitsförderung*, 9 (2), (S.111 - 116).

- TREVISANA, L. & BORDIGNON, M. (2020): Screening Life Cycle Assessment to compare CO₂ and Greenhouse Gases emissions of air, road, and rail transport: An exploratory study. *Procedia CIRP*, 90, (S. 303 - 309).
- TRUONG, L. T. & CURRIE, G. (2019): Macroscopic road safety impacts of public transport: A case study of Melbourne, Australia. *Accident analysis and prevention*, 132, (S. 105270 - 105270).
- UCLG (United Cities and Local Governments) (Hrsg.) (2010): *Culture: The fourth Pillar of Sustainable Development*. (Policy Statement). Barcelona.
- UMWELTBUNDESAMT (2022): *Klimaschutzbericht 2022*. Wien.
- UMWELTBUNDESAMT (2023): *Austria's Informatory Inventory Report 2023*. Wien.
- UN (United Nations) (Hrsg.) (1987): *Our Common Future* (Report of the World Commission on Environment and Development).
- VARNACCIA, G., SASS, A.-C. & ROMMEL, A. (2014): Das Unfallgeschehen bei Kindern und Jugendlichen in Deutschland. Datenquellen und Ergebnisse. Abteilung für Epidemiologie und Gesundheitsmonitoring, *Bundesgesundheitsblatt*, 57 (6). (S.613 - 620).
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (Hrsg.) (2004): *Kinder – die Verlierer im Verkehr*. Wien.
- VSF (Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds) (Hrsg.) (2015): *MUKIS Kinder sicher mobil – Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen von Kindern auf Schul- und Freizeitwegen*. Wien.
- WEBER, F. (2012): *Naturparke als Manager einer nachhaltigen Regionalentwicklung. Probleme, Potenziale und Lösungsansätze* (Springer). Nürnberg.
- WEINGARTEN, P. & STEINFÜHRER, A. (2020): Daseinsvorsorge, gleichwertige Lebensverhältnisse und ländliche Räume im 21. Jahrhundert. *Zeitschrift für Politikwissenschaft*, 30 (4), (S. 653 - 665).
- WIFO (Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung) (Hrsg.) (2021): *Ein Blick auf die Gemeindefinanzen 2020 bis 2023*. Wien.
- WIFO (Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung) (Hrsg.) (2022): *Ein Blick auf die Gemeindefinanzen 2021 bis 2024*. Wien.
- WILSON, J. P. (2015): The Triple Bottom Line, *International Journal of Retail & Distribution Management*, 43(4/5), (S.432-447).
- WKO (2022): *Die österreichische Verkehrswirtschaft – Daten und Fakten 2022*. (Stabsabteilung Statistik der WKO). Wien.

Internetquellen

- MEINBEZIRK.AT (2022, November 19): Taxi-Branche kämpft mit Personalmangel und Spritpreisen. Verfügbar unter: https://www.meinbezirk.at/pongau/c-wirtschaft/taxi-branche-kaempft-mit-personalmangel-und-spritpreisen_a5716180 [Zugriff: 14.04.2023]
- ORF SALZBURG (2023, September 6): Pensionisten als Schulbuslenker gefragt. Verfügbar unter: <https://salzburg.orf.at/stories/3223060/> [Zugriff: 23.11.2023]

- SaLZBURG24 (2022, September 21): Buslenker:in vor Aufnahme in Mangelberufliste. Salzburg fehlt Personal für Regional- und Nahverkehr. Verfügbar unter: <https://www.salzburg24.at/news/salzburg/buslenkerin-vor-aufnahme-in-mangelberuf-liste-127326601> [Zugriff: 14.04.2023]
- SALZBURGER NACHRICHTEN (2023, September 13): Pinzgau: Elterntaxis ersetzen vermehrt Schülertransporte - "es ist für viele ein absolutes Desaster". Verfügbar unter: <https://www.sn.at/salzburg/chronik/pinzgau-elterntaxis-ersetzen-vermehrt-schueler-transporte-es-ist-fuer-viele-ein-absolutes-desaster-145157107> [Zugriff: 23.11.2023]
- STATISTIK AUSTRIA (2022a): Offene Stellen: Offene Stellen lt. Offene-Stellen-Erhebung bzw. lt. Arbeitsmarktservice. Verfügbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken/arbeitsmarkt/arbeitskraeftenachfrage/offene-stellen> [Zugriff: 04.06.2023]
- STATISTIK AUSTRIA (2022a): Offene Stellen: Registrierte offene Stellen des Arbeitsmarktservice nach Berufen und Ländern. Verfügbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken/arbeitsmarkt/arbeitskraeftenachfrage/offene-stellen> [Zugriff: 04.06.2023]
- STATISTIK AUSTRIA (2023): Bevölkerungspyramide 1952-20100 - Prognose. Verfügbar unter: https://www.statistik.at/atlas/bev_prognose/#!a=6,15&g [Zugriff: 17.11.2023]

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung	erstmals verwendet
MIV	Motorisierter Individualverkehr	16
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr	19
SDGs	Sustainable Development Goals	25
UCLG	United Cities and Local Governments	30

Anhang 1: Interviewleitfäden

IP_1_Bildung_Lend

Das Interview wird aufgezeichnet und transkribiert, um anschließend für die Auswertung verwendbar zu sein. Wenn Sie das wünschen, kann ich anstelle Ihres Namens in der Masterarbeit eine anonymisierte Kennung verwenden

Teil 1: Kriterien der Nachhaltigkeit

Ökologische Dimension

1. Bitte geben Sie zu Beginn einen kurzen aktuellen Überblick, wie viele Schüler:innen insgesamt Ihre Schule besuchen und wie viele mit welchem Verkehrsmittel zur Schule bzw. nach Hause kommen.
2. Wie schätzen Sie die Wirkung der aktuellen Situation auf die Verkehrsgewohnheiten Ihrer Schüler:innen ein? Fördert die aktuelle Situation ökologische Verkehrsgewohnheiten?

Ökonomische Dimension

3. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Attraktivität von Lend als Wohnort und wenn ja welche?
4. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Möglichkeit von Eltern, insbesondere von Frauen, erwerbstätig zu sein bzw. Vollzeit zu arbeiten und wenn ja welche?

Soziale Dimension

5. Gibt es Schüler:innen mit besonderen Bedürfnissen wie z.B. Geh-, Seh- und Hörbehinderungen oder andere Einschränkungen?
Wenn ja, wie wird zurzeit auf Schulwegen auf deren Bedürfnisse eingegangen?
6. Wie schätzen Sie das Verhältnis von Müttern zu Vätern ein, die Ihre Kinder in die Schule bringen bzw. an Fahrgemeinschaften oder ähnlichem teilnehmen?
7. Fällt in der Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht des Kinder ein Unterschied auf?
Werden zum Beispiel Mädchen oder Burschen öfter mit dem PKW in die Schule gebracht oder selbstständig geschickt?
8. Gibt es Fälle, bei denen Eltern z.B. aus zeitlichen oder finanziellen Gründen ihre Kinder nicht selbst in die Schule bringen können?

Gesundheitliche Dimension

9. Gab es in den letzten Jahren drei Jahren Unfälle, die mit dem Schulweg in Verbindung zu bringen sind?

Wenn ja, welche?

10. Gibt es von Seiten der Schule Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen?

Wenn ja, welche?

Politische Dimension

11. Wurden Sie in den Organisationsprozess der Schulwege der Gemeinde eingebunden?

Wenn ja, inwiefern?

Teil 2: Arbeitskräftemangel

12. Wie schätzen Sie den Zusammenhang der aktuellen Situation und des Arbeitskräftemangels ein?

Teil 3: Umgang mit der Situation, Lösungsansätze und Forderungen

13. Was sind für sie die größten Probleme bzw. Herausforderungen an der aktuellen Situation?
14. Wie gehen Sie damit um?
15. Ist diese Lösung zufriedenstellen?
16. Wenn nein, gibt es andere Lösungsansätze oder Ideen? Woran scheitert deren Umsetzung?
17. Welche Forderungen haben Sie an Eltern, Gemeinde, Land oder Bund?

IP_2_Eltern_Lend

Das Interview wird aufgezeichnet und transkribiert, um anschließend für die Auswertung verwendbar zu sein. Wenn Sie das wünschen, kann ich anstelle Ihres Namens in der Masterarbeit eine anonymisierte Kennung verwenden.

Teil 1: Kriterien der Nachhaltigkeit

Ökologische Dimension

1. Sie sind Mutter eines Kindes, das die Mittelschule Lend besucht. Wie kommt Ihr Kind täglich in die Schule und nach Hause?
2. Haben Sie einen Überblick, wie viele Schüler:innen ca. mit welchem Verkehrsmittel in die Schule kommen?
3. Wie schätzen Sie die Wirkung der aktuellen Situation auf die Verkehrsgewohnheiten der Schüler:innen ein? Fördert die aktuelle Situation ökologische Verkehrsgewohnheiten?

Ökonomische Dimension

4. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Attraktivität von Lend als Wohnort und wenn ja welche?
5. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Möglichkeit von Eltern, insbesondere von Frauen, erwerbstätig zu sein bzw. Vollzeit zu arbeiten und wenn ja welche?

Soziale Dimension

6. Hat Ihr Kind besondere Bedürfnisse wie z.B. Geh-, Seh- und Hörbehinderungen oder andere Einschränkungen?
7. Gibt es andere Schüler:innen mit solchen besonderen Bedürfnissen, von denen Sie wissen?
Wenn ja, wie wird zurzeit auf Schulwegen darauf eingegangen?
8. Wie schätzen Sie das Verhältnis von Müttern zu Vätern ein, die Ihre Kinder in die Schule bringen bzw. an Fahrgemeinschaften oder ähnlichem teilnehmen?
9. Fällt in der Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht des Kinders ein Unterschied auf?
Werden zum Beispiel Mädchen oder Burschen öfter mit dem PKW in die Schule gebracht oder selbstständig geschickt?
10. Wie gehen Sie mit dem Zeit- und Kostenaufwand ihr Kind in die Schule bringen zu müssen um?
11. Kennen Sie Fälle, bei denen Eltern z.B. aus zeitlichen oder finanziellen Gründen ihre Kinder nicht selbst in die Schule bringen können?

Gesundheitliche Dimension

12. Machen Sie sich Sorgen in Bezug auf die Sicherheit Ihres Kindes am Schulweg?
13. Ist das ein Faktor für die Verkehrsmittelwahl?
14. Gab es in den letzten Jahren drei Jahren Unfälle, die mit dem Schulweg in Verbindung zu bringen sind?
Wenn ja, welche?
15. Gibt es von Seiten der Schule Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen?
Wenn ja, welche?
16. Treffen Sie selbst Maßnahmen, um die Sicherheit Ihres Kindes zu erhöhen?

Politische Dimension

17. Wer trägt derzeit die Kosten für den Schulweg Ihres Kindes?
18. Wurden Sie in den Organisationsprozess der Schulwege der Gemeinde eingebunden?
Wenn ja, inwiefern?

Teil 2: Arbeitskräftemangel

19. Wie schätzen Sie den Zusammenhang der aktuellen Situation und des Arbeitskräftemangels ein?

Teil 3: Umgang mit der Situation, Lösungsansätze und Forderungen

20. Bitte beschreiben Sie, wie Sie mit den aktuellen, im bisherigen Interview beschriebenen Herausforderungen umgehen.
21. Gibt es Lösungsansätze oder Ideen?
Wenn ja, wie funktionieren sie in der Praxis, bzw. woran scheitert deren Umsetzung?
22. Welche Forderungen haben Sie an Schule, Gemeinde, Land oder Bund?

IP_3_Gemeinde_Lend

Das Interview wird aufgezeichnet und transkribiert, um anschließend für die Auswertung verwendbar zu sein. Wenn Sie das wünschen, kann ich anstelle Ihres Namens in der Masterarbeit eine anonymisierte Kennung verwenden.

Teil 1: Kriterien der Nachhaltigkeit

Ökologische Dimension

1. Bitte geben Sie zu Beginn einen kurzen aktuellen Überblick, wie viele Schüler:innen insgesamt die Mittelschule Lend besuchen und wie viele mit welchem Verkehrsmittel zur Schule bzw. nach Hause kommen.
2. Sehen Sie hier einen Unterschied zwischen Kindergarten, Volksschule und Mittelschule?
Wenn ja, welchen?
3. Wie schätzen Sie die Wirkung der aktuellen Situation auf die Verkehrsgewohnheiten der Kinder ein? Fördert die aktuelle Situation ökologische Verkehrsgewohnheiten?

Ökonomische Dimension

4. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Attraktivität von Lend als Wohnort und wenn ja welche?
5. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Möglichkeit von Eltern, insbesondere von Frauen, erwerbstätig zu sein bzw. Vollzeit zu arbeiten und wenn ja welche?

Soziale Dimension

6. Gibt es Kinder mit besonderen Bedürfnissen wie z.B. Geh-, Seh- und Hörbehinderungen oder andere Einschränkungen?
Wenn ja, wie wird zurzeit auf Wegen zum Kindergarten und in die Schule auf deren Bedürfnisse eingegangen?
7. Aktuelle Umfragen zufolge kümmern sich immer noch größtenteils Mütter um Hol- und Bringdienste ihrer Kinder. Gibt es Maßnahmen Ihrer Gemeinde dieser Benachteiligung entgegenzuwirken bzw. deren Folgen abzuschwächen?
8. Gibt es Fälle, bei denen Eltern z.B. aus zeitlichen oder finanziellen Gründen ihre Kinder nicht selbst in den Kindergarten bzw. in die Schule bringen können?
Wenn ja, wie gehen Sie damit um?

Gesundheitliche Dimension

9. Gab es in den letzten Jahren drei Jahren Unfälle, die mit dem Schulweg bzw. Weg zum Kindergarten in Verbindung zu bringen sind?

Wenn ja, welche?

10. Gibt es von Seiten der Gemeinde Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen und Kindergartenwegen?

Wenn ja, welche?

Politische Dimension

11. Wurden Eltern und Bildungseinrichtungen in den Organisationsprozess der Schul- und Kindergartenwege der Gemeinde eingebunden?

Wenn ja, inwiefern?

12. Wie werden die Kosten für den Schüler:innen- und Kindergartenverkehr zurzeit auf verschiedene Akteur:innen verteilt?

Halten Sie diese Verteilung für fair?

13. Ist die aktuelle Situation langfristig umsetzbar und finanzierbar?

In Bezug auf Förderungen, Regelungen der Schüler:innenverkehre usw., Arbeitskräfte...

14. Inwiefern schätzen Sie die aktuelle Organisation von Schulwegen und Kindergartenwegen als kosteneffizient ein?

Teil 2: Arbeitskräftemangel

15. Wie schätzen Sie den Zusammenhang der aktuellen Situation und des Arbeitskräftemangels ein?

Teil 3: Umgang mit der Situation, Lösungsansätze und Forderungen

16. Bitte beschreiben Sie, wie Sie mit den aktuellen, im bisherigen Interview beschriebenen Herausforderungen umgehen.
17. Wie gehen Sie damit um?
18. Ist diese Lösung zufriedenstellen?
19. Gibt es Lösungsansätze oder Ideen? Woran scheitert deren Umsetzung?
20. Welche Forderungen haben Sie an Eltern, Gemeinde, Land oder Bund?

IP_4_Bildung_Dorfgastein

Das Interview wird aufgezeichnet und transkribiert, um anschließend für die Auswertung verwendbar zu sein. Wenn Sie das wünschen, kann ich anstelle Ihres Namens in der Masterarbeit eine anonymisierte Kennung verwenden

Teil 1: Kriterien der Nachhaltigkeit

Ökologische Dimension

1. Bitte geben Sie zu Beginn einen kurzen aktuellen Überblick, wie viele Kinder insgesamt Ihren Kindergarten besuchen und wie viele mit welchen Verkehrsmitteln zum Kindergarten bzw. nach Hause kommen.
2. Wie schätzen Sie die Wirkung der aktuellen Situation auf die Verkehrsgewohnheiten Ihrer Kinder ein? Fördert die aktuelle Situation ökologische Verkehrsgewohnheiten?

Ökonomische Dimension

3. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Attraktivität von Dorfgastein als Wohnort und wenn ja welche?
4. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Möglichkeit von Eltern, insbesondere von Frauen, erwerbstätig zu sein bzw. Vollzeit zu arbeiten und wenn ja welche?

Soziale Dimension

5. Gibt es Kinder mit besonderen Bedürfnissen wie z.B. Geh-, Seh- und Hörbehinderungen oder andere Einschränkungen?
Wenn ja, wie wird zurzeit auf Wegen zum Kindergarten auf deren Bedürfnisse eingegangen?
6. Wie schätzen Sie das Verhältnis von Müttern zu Vätern ein, die Ihre Kinder in den Kindergarten bringen bzw. an Fahrgemeinschaften oder ähnlichem teilnehmen?
7. Fällt in der Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht des Kindes ein Unterschied auf? Werden zum Beispiel Mädchen oder Burschen öfter mit dem PKW in die Schule gebracht?
8. Gibt es Fälle, bei denen Eltern z.B. aus zeitlichen oder finanziellen Gründen ihre Kinder nicht selbst in den Kindergarten bringen können?

Gesundheitliche Dimension

9. Gab es in den letzten Jahren drei Jahren Unfälle, die mit dem Weg zum Kindergarten in Verbindung zu bringen sind?
Wenn ja, welche?

10. Gibt es von Seiten des Kindergartens Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit?

Wenn ja, welche?

Politische Dimension

11. Wurden Sie in den Organisationsprozess der Wege zum Kindergarten der Gemeinde eingebunden?

Wenn ja, inwiefern?

Teil 2: Arbeitskräftemangel

12. Wie schätzen Sie den Zusammenhang der aktuellen Situation und des Arbeitskräftemangels ein?

Teil 3: Umgang mit der Situation, Lösungsansätze und Forderungen

13. Was sind für sie die größten Probleme bzw. Herausforderungen an der aktuellen Situation?

14. Wie gehen Sie damit um?

15. Ist diese Lösung zufriedenstellen?

16. Wenn nein, gibt es andere Lösungsansätze oder Ideen? Woran scheitert deren Umsetzung?

17. Welche Forderungen haben Sie an Eltern, Gemeinde, Land oder Bund?

IP_5_Eltern_Dorfgastein

Das Interview wird aufgezeichnet und transkribiert, um anschließend für die Auswertung verwendbar zu sein. Wenn Sie das wünschen, kann ich anstelle Ihres Namens in der Masterarbeit eine anonymisierte Kennung verwenden.

Teil 1: Kriterien der Nachhaltigkeit

Ökologische Dimension

1. Sie sind Mutter eines Kindes, das den Kindergarten Dorfgastein besucht. Wie kommt Ihr Kind täglich in den Kindergarten und nach Hause?
2. Haben Sie einen Überblick, wie viele Kinder ca. mit welchem Verkehrsmittel in den Kindergarten kommen?
3. Wie schätzen Sie die Wirkung der aktuellen Situation auf die Verkehrsgewohnheiten der Kinder ein? Fördert die aktuelle Situation ökologische Verkehrsgewohnheiten?

Ökonomische Dimension

4. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Attraktivität von Dorfgastein als Wohnort und wenn ja welche?
5. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Möglichkeit von Eltern, insbesondere von Frauen, erwerbstätig zu sein bzw. Vollzeit zu arbeiten und wenn ja welche?

Soziale Dimension

6. Hat Ihr Kind besondere Bedürfnisse wie z.B. Geh-, Seh- und Hörbehinderungen oder andere Einschränkungen?
7. Gibt es andere Kinder mit solchen besonderen Bedürfnissen, von denen Sie wissen? Wenn ja, wie wird zurzeit auf Wegen zum Kindergarten darauf eingegangen?
8. Wie schätzen Sie das Verhältnis von Müttern zu Vätern ein, die Ihre Kinder in den Kindergarten bringen bzw. an Fahrgemeinschaften oder ähnlichem teilnehmen?
9. Fällt in der Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht des Kinders ein Unterschied auf? Werden zum Beispiel Mädchen oder Burschen öfter mit dem PKW in den Kindergarten gebracht?
10. Wie gehen Sie mit dem Zeit- und Kostenaufwand ihr Kind in den Kindergarten bringen zu müssen um?
11. Kennen Sie Fälle, bei denen Eltern z.B. aus zeitlichen oder finanziellen Gründen ihre Kinder nicht selbst in den Kindergarten bringen können?

Gesundheitliche Dimension

12. Machen Sie sich Sorgen in Bezug auf die Sicherheit Ihres Kindes am Weg in den Kindergarten?
13. Gab es in den letzten Jahren drei Jahren Unfälle, die mit dem Weg zum Kindergarten in Verbindung zu bringen sind?
Wenn ja, welche?
14. Gibt es von Seiten des Kindergartens Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen?
Wenn ja, welche?
15. Treffen Sie selbst Maßnahmen, um die Sicherheit Ihres Kindes zu erhöhen?

Politische Dimension

16. Wer trägt derzeit die Kosten für den Weg zum Kindergarten Ihres Kindes?
17. Wurden Sie in den Organisationsprozess der Kindergartenwege der Gemeinde eingebunden?
Wenn ja, inwiefern?

Teil 2: Arbeitskräftemangel

18. Wie schätzen Sie den Zusammenhang der aktuellen Situation und des Arbeitskräftemangels ein?

Teil 3: Umgang mit der Situation, Lösungsansätze und Forderungen

19. Was sind für sie die größten Probleme bzw. Herausforderungen an der aktuellen Situation?
20. Wie gehen Sie damit um?
21. Ist diese Lösung zufriedenstellen?
22. Wenn nein, gibt es andere Lösungsansätze oder Ideen? Woran scheitert deren Umsetzung?
23. Welche Forderungen haben Sie an Kindergarten, Gemeinde, Land oder Bund?

IP_6_Gemeinde_Dorfgastein

Das Interview wird aufgezeichnet und transkribiert, um anschließend für die Auswertung verwendbar zu sein. Wenn Sie das wünschen, kann ich anstelle Ihres Namens in der Masterarbeit eine anonymisierte Kennung verwenden.

Teil 1: Kriterien der Nachhaltigkeit

Ökologische Dimension

1. Bitte geben Sie zu Beginn einen kurzen aktuellen Überblick, wie viele Kinder insgesamt den Kindergarten besuchen und wie viele mit welchem Verkehrsmittel zum Kindergarten bzw. nach Hause kommen.
2. Sehen Sie hier einen Unterschied zwischen Kindergarten, Volksschule und Mittelschule?
Wenn ja, welchen?
3. Wie schätzen Sie die Wirkung der aktuellen Situation auf die Verkehrsgewohnheiten der Kinder ein? Fördert die aktuelle Situation ökologische Verkehrsgewohnheiten?

Ökonomische Dimension

4. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Attraktivität von Dorfgastein als Wohnort und wenn ja welche?
5. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Möglichkeit von Eltern, insbesondere von Frauen, erwerbstätig zu sein bzw. Vollzeit zu arbeiten und wenn ja welche?

Soziale Dimension

6. Gibt es Kinder mit besonderen Bedürfnissen wie z.B. Geh-, Seh- und Hörbehinderungen oder andere Einschränkungen?
Wenn ja, wie wird zurzeit auf Wegen zum Kindergarten und in die Schule auf deren Bedürfnisse eingegangen?
7. Aktuelle Umfragen zufolge kümmern sich immer noch größtenteils Mütter um Hol- und Bringdienste ihrer Kinder. Gibt es Maßnahmen Ihrer Gemeinde dieser Benachteiligung entgegenzuwirken bzw. deren Folgen abzuschwächen?
8. Gibt es Fälle, bei denen Eltern z.B. aus zeitlichen oder finanziellen Gründen ihre Kinder nicht selbst in den Kindergarten bzw. in die Schule bringen können?
Wenn ja, wie gehen Sie damit um?

Gesundheitliche Dimension

9. Gab es in den letzten Jahren drei Jahren Unfälle, die mit dem Schulweg bzw. Weg zum Kindergarten in Verbindung zu bringen sind?

Wenn ja, welche?

10. Gibt es von Seiten der Gemeinde Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen und Kindergartenwegen?

Wenn ja, welche?

Politische Dimension

11. Wurden Eltern und Bildungseinrichtungen in den Organisationsprozess der Schul- und Kindergartenwege der Gemeinde eingebunden?

Wenn ja, inwiefern?

12. Wie werden die Kosten für den Schüler:innen- und Kindergartenverkehr zurzeit auf verschiedene Akteur:innen verteilt?

Halten Sie diese Verteilung für fair?

13. Ist die aktuelle Situation langfristig umsetzbar und finanzierbar?

In Bezug auf Förderungen, Regelungen der Schüler:innenverkehre usw., Arbeitskräfte...

14. Inwiefern schätzen Sie die aktuelle Organisation von Schulwegen und Kindergartenwegen als kosteneffizient ein?

Teil 2: Arbeitskräftemangel

15. Wie schätzen Sie den Zusammenhang der aktuellen Situation und des Arbeitskräftemangels ein?

Teil 3: Umgang mit der Situation, Lösungsansätze und Forderungen

16. Was sind für sie die größten Probleme bzw. Herausforderungen an der aktuellen Situation?

17. Wie gehen Sie damit um?

18. Ist diese Lösung zufriedenstellen?

19. Wenn nein, gibt es andere Lösungsansätze oder Ideen? Woran scheitert deren Umsetzung?

20. Welche Forderungen haben Sie an Eltern, Bildungseinrichtungen, Land oder Bund?

IP_7_Bildung_St.Veit

Das Interview wird aufgezeichnet und transkribiert, um anschließend für die Auswertung verwendbar zu sein. Wenn Sie das wünschen, kann ich anstelle Ihres Namens in der Masterarbeit eine anonymisierte Kennung verwenden.

Teil 1: Kriterien der Nachhaltigkeit

Ökologische Dimension

1. Bitte geben Sie zu Beginn einen kurzen aktuellen Überblick, wie viele Schüler:innen insgesamt Ihre Schule besuchen und wie viele mit welchem Verkehrsmittel zur Schule bzw. nach Hause kommen.
2. Wie schätzen Sie die Wirkung der aktuellen Situation auf die Verkehrsgewohnheiten Ihrer Schüler:innen ein? Fördert die aktuelle Situation ökologische Verkehrsgewohnheiten?

Ökonomische Dimension

3. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Attraktivität von St. Veit als Wohnort und wenn ja welche?
4. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Möglichkeit von Eltern, insbesondere von Frauen, erwerbstätig zu sein bzw. Vollzeit zu arbeiten und wenn ja welche?

Soziale Dimension

5. Gibt es Schüler:innen mit besonderen Bedürfnissen wie z.B. Geh-, Seh- und Hörbehinderungen oder andere Einschränkungen?
Wenn ja, wie wird zurzeit auf Schulwegen auf deren Bedürfnisse eingegangen?
6. Wie schätzen Sie das Verhältnis von Müttern zu Vätern ein, die Ihre Kinder in die Schule bringen bzw. an Fahrgemeinschaften oder ähnlichem teilnehmen?
7. Fällt in der Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht des Kindes ein Unterschied auf?
Werden zum Beispiel Mädchen oder Burschen öfter mit dem PKW in die Schule gebracht oder selbstständig geschickt?
8. Gibt es Fälle, bei denen Eltern z.B. aus zeitlichen oder finanziellen Gründen ihre Kinder nicht selbst in die Schule bringen können?

Gesundheitliche Dimension

9. Gab es in den letzten Jahren drei Jahren Unfälle, die mit dem Schulweg in Verbindung zu bringen sind?
Wenn ja, welche?

10. Gibt es von Seiten der Schule Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen?

Wenn ja, welche?

Politische Dimension

11. Wurden Sie in den Organisationsprozess der Schulwege der Gemeinde eingebunden?

Wenn ja, inwiefern?

Teil 2: Arbeitskräftemangel

12. Wie schätzen Sie den Zusammenhang der aktuellen Situation und des Arbeitskräftemangels ein?

Teil 3: Umgang mit der Situation, Lösungsansätze und Forderungen

13. Was sind für sie die größten Probleme bzw. Herausforderungen an der aktuellen Situation?

14. Wie gehen Sie damit um?

15. Ist diese Lösung zufriedenstellen?

16. Wenn nein, gibt es andere Lösungsansätze oder Ideen? Woran scheitert deren Umsetzung?

17. Welche Forderungen haben Sie an Eltern, Gemeinde, Land oder Bund?

IP_8_Eltern_St.Veit

Das Interview wird aufgezeichnet und transkribiert, um anschließend für die Auswertung verwendbar zu sein. Wenn Sie das wünschen, kann ich anstelle Ihres Namens in der Masterarbeit eine anonymisierte Kennung verwenden.

Teil 1: Kriterien der Nachhaltigkeit

Ökologische Dimension

1. Sie sind Mutter eines Kindes, das die Volksschule St. Veit besucht. Wie kommt Ihr Kind täglich in die Schule und nach Hause?
2. Haben Sie einen Überblick, wie viele Schüler:innen ca. mit welchem Verkehrsmittel in die Schule kommen?
3. Wie schätzen Sie die Wirkung der aktuellen Situation auf die Verkehrsgewohnheiten der Schüler:innen ein? Fördert die aktuelle Situation ökologische Verkehrsgewohnheiten?

Ökonomische Dimension

4. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Attraktivität von St. Veit als Wohnort und wenn ja welche?
5. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Möglichkeit von Eltern, insbesondere von Frauen, erwerbstätig zu sein bzw. Vollzeit zu arbeiten und wenn ja welche?

Soziale Dimension

6. Hat Ihr Kind besondere Bedürfnisse wie z.B. Geh-, Seh- und Hörbehinderungen oder andere Einschränkungen?
7. Gibt es andere Schüler:innen mit solchen besonderen Bedürfnissen, von denen Sie wissen?
Wenn ja, wie wird zurzeit auf Schulwegen darauf eingegangen?
8. Wie schätzen Sie das Verhältnis von Müttern zu Vätern ein, die Ihre Kinder in die Schule bringen bzw. an Fahrgemeinschaften oder ähnlichem teilnehmen?
9. Fällt in der Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht des Kinders ein Unterschied auf?
Werden zum Beispiel Mädchen oder Burschen öfter mit dem PKW in die Schule gebracht oder selbstständig geschickt?
10. Wie gehen Sie mit dem Zeit- und Kostenaufwand ihr Kind in die Schule bringen zu müssen um?
11. Kennen Sie Fälle, bei denen Eltern z.B. aus zeitlichen oder finanziellen Gründen ihre Kinder nicht selbst in die Schule bringen können?

Gesundheitliche Dimension

12. Machen Sie sich Sorgen in Bezug auf die Sicherheit Ihres Kindes am Schulweg?
13. Gab es in den letzten Jahren drei Jahren Unfälle, die mit dem Schulweg in Verbindung zu bringen sind?
Wenn ja, welche?
14. Gibt es von Seiten der Schule Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen?
Wenn ja, welche?
15. Treffen Sie selbst Maßnahmen, um die Sicherheit Ihres Kindes zu erhöhen?

Politische Dimension

16. Wer trägt derzeit die Kosten für den Schulweg Ihres Kindes?
17. Wurden Sie in den Organisationsprozess der Schulwege der Gemeinde eingebunden?
Wenn ja, inwiefern?

Teil 2: Arbeitskräftemangel

18. Wie schätzen Sie den Zusammenhang der aktuellen Situation und des Arbeitskräftemangels ein?

Teil 3: Umgang mit der Situation, Lösungsansätze und Forderungen

19. Was sind für sie die größten Probleme bzw. Herausforderungen an der aktuellen Situation?
20. Wie gehen Sie damit um?
21. Ist diese Lösung zufriedenstellen?
22. Wenn nein, gibt es andere Lösungsansätze oder Ideen? Woran scheitert deren Umsetzung?
23. Welche Forderungen haben Sie an Schule, Gemeinde, Land oder Bund?

IP_9_Gemeinde_St.Veit

Das Interview wird aufgezeichnet und transkribiert, um anschließend für die Auswertung verwendbar zu sein. Wenn Sie das wünschen, kann ich anstelle Ihres Namens in der Masterarbeit eine anonymisierte Kennung verwenden.

Teil 1: Kriterien der Nachhaltigkeit

Ökologische Dimension

1. Bitte geben Sie zu Beginn einen kurzen aktuellen Überblick, wie viele Schüler:innen insgesamt die Volksschule St. Veit besuchen und wie viele mit welchem Verkehrsmittel zur Schule bzw. nach Hause kommen.
2. Sehen Sie hier einen Unterschied zwischen Kindergarten, Volksschule und Mittelschule?
Wenn ja, welchen?
3. Wie schätzen Sie die Wirkung der aktuellen Situation auf die Verkehrsgewohnheiten der Kinder ein? Fördert die aktuelle Situation ökologische Verkehrsgewohnheiten?

Ökonomische Dimension

4. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Attraktivität von St. Veit als Wohnort und wenn ja welche?
5. Hat die aktuelle Situation eine Auswirkung auf die Möglichkeit von Eltern, insbesondere von Frauen, erwerbstätig zu sein bzw. Vollzeit zu arbeiten und wenn ja welche?

Soziale Dimension

6. Gibt es Kinder mit besonderen Bedürfnissen wie z.B. Geh-, Seh- und Hörbehinderungen oder andere Einschränkungen?
Wenn ja, wie wird zurzeit auf Wegen zum Kindergarten und in die Schule auf deren Bedürfnisse eingegangen?
7. Aktuelle Umfragen zufolge kümmern sich immer noch größtenteils Mütter um Hol- und Bringdienste ihrer Kinder. Gibt es Maßnahmen Ihrer Gemeinde dieser Benachteiligung entgegenzuwirken bzw. deren Folgen abzuschwächen?
8. Gibt es Fälle, bei denen Eltern z.B. aus zeitlichen oder finanziellen Gründen ihre Kinder nicht selbst in den Kindergarten bzw. in die Schule bringen können?
Wenn ja, wie gehen Sie damit um?

Gesundheitliche Dimension

9. Gab es in den letzten Jahren drei Jahren Unfälle, die mit dem Schulweg bzw. Weg zum Kindergarten in Verbindung zu bringen sind?

Wenn ja, welche?

10. Gibt es von Seiten der Gemeinde Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen und Kindergartenwegen?

Wenn ja, welche?

Politische Dimension

11. Wurden Eltern und Bildungseinrichtungen in den Organisationsprozess der Schul- und Kindergartenwege der Gemeinde eingebunden?

Wenn ja, inwiefern?

12. Wie werden die Kosten für den Schüler:innen- und Kindergartenverkehr zurzeit auf verschiedene Akteur:innen verteilt?

Halten Sie diese Verteilung für fair?

13. Ist die aktuelle Situation langfristig umsetzbar und finanzierbar?

In Bezug auf Förderungen, Regelungen der Schüler:innenverkehre usw., Arbeitskräfte...

14. Inwiefern schätzen Sie die aktuelle Organisation von Schulwegen und Kindergartenwegen als kosteneffizient ein?

Teil 2: Arbeitskräftemangel

15. Wie schätzen Sie den Zusammenhang der aktuellen Situation und des Arbeitskräftemangels ein?

Teil 3: Umgang mit der Situation, Lösungsansätze und Forderungen

16. Was sind für sie die größten Probleme bzw. Herausforderungen an der aktuellen Situation?

17. Wie gehen Sie damit um?

18. Ist diese Lösung zufriedenstellen?

19. Wenn nein, gibt es andere Lösungsansätze oder Ideen? Woran scheitert deren Umsetzung?

20. Welche Forderungen haben Sie an Eltern, Bildungseinrichtungen, Land oder Bund?

IP_10_Unternehmen_St.Veit

Das Interview wird aufgezeichnet und transkribiert, um anschließend für die Auswertung verwendbar zu sein. Wenn Sie das wünschen, kann ich anstelle Ihres Namens in der Masterarbeit eine anonymisierte Kennung verwenden.

Teil 1: Arbeitskräftemangel

1. Inwiefern ist Ihr Unternehmen vom Arbeitskräftemangel in der Bus- und Taxibranche betroffen?
2. Für welche Gemeinden erledigen Sie zurzeit Kindergarten- oder Schüler:innentransporte und wie viele Fahrer:innen und Fahrzeuge sind dafür im Einsatz?
3. Hatten Sie für das aktuelle Schuljahr Anfragen von weiteren Gemeinden?
4. Inwiefern schränkt Sie dieser Mangel dabei ein, Schüler:innen- und Kindergartenverkehre für Gemeinden zu übernehmen?
5. Mussten Sie auf Grund des Mangels auch bestehende Verkehre reduzieren?
6. Wie schätzen Sie die Situation bei anderen Betrieben ein?
7. Leiden Konkurrenzbetriebe unter dem Arbeitskräftemangel bzw. sind Unternehmer ohne Nachfolge in Pension gegangen?

Teil 2: Andere Probleme

8. Welchen andere Probleme sehen Sie bei der Durchführung von Kindergarten- und Schüler:innentransporte?
9. Haben Sie Forderungen an Politik, Verwaltung oder Eltern?

Anhang 2: Interviewtranskripte

IP_1_Bildung_Lend

1 F: Jo, genau, dann würde ich jetzt aufnehmen. Am Anfang möchte ich noch sagen, dass ich das Interview jetzt
2 aufnehme. Die Aufnahme wird nicht irgendwie öffentlich, die verwende nur ich. Das Transkript davon ist aber dann
3 in meiner Arbeit. Das heißt, wenn sie möchten, würde ich schreiben, „Interview Partner Bildung Lend“ oder sonst
4 Ihren Namen verwenden, was ihnen also...

5 A: Mir ist es wurscht.

6 F: OK Gut, ahm, dann fangen wir mit dem ersten Teil an. Da geht's eben darum, wie die aktuelle Situation ist, welche
7 Herausforderungen es gibt, ah, zu Beginn würd ich sie eben bitten, daß sie kurz erzählen, wie viele Schüler
8 in der Schule überhaupt sind und wer circa mit welchem Verkehrsmittel in die Schule kommt und wie das läuft.

9 A: Wir haben 50 Schüler, ah aus mehreren Einzugsgebieten, aus Dienten, aus Embach und Lend

10 A: Einen Schüler aus Taxenbach. Die meisten kommen mit dem Linienbus und diejenigen also aus dem Ort
11 kommen eigentlich zu Fuß. Wir haben einen Schüler, der kommt jetzt mit dem Taxi.

12 Das ist aber nur genehmigt worden, weil ein zweiter Schüler sowieso geholt wird. Der wird
13 von Lend nach Bruck gebracht in die Sonderschule und es ist eigentlich nur, der andere darf nur mitfahren,
14 weil die Strecke sowieso gefahren wird. Ansonsten hätte er keinen Anspruch auf den Bus, weil er unter die zwei
15 Kilometern liegt. Man muss ja weiter wie die zwei Kilometer weg sein... F: Aber der Schüler, der in die Sonderschul
16 fährt, wird sowieso geführt. A: Genau F: Deshalb eben, wegen der Sonderschul und der andere darf mitfahren weil...

17 A: weil es am Weg liegt. Ansonsten müsste er zu Fuß gehen. F: ... und der wohnt? A: Der
18 wohnt Richtung Taxenbach, das gehört noch zu Eschenau F: aber an, in der Nähe, zwei Kilometer von der
19 Linienbusstation. OK, Ich Versteh. A: also von der Schul – es muss zwei Kilometer F: Von der Schul?

20 A: Und Linienbus geht eben um die Uhrzeit keiner, wo die Schule beginnt. F: Vo -
21 von der Richtung jetzt A: Erst später, ja erst später. F: OK, wie, wo, da spar ich mir die Recherche – ah, von wo gehen
22 welche Linienbusse oder was ist problematisch? A: Naja es ist so, der Bus geht von Taxenbach zwar nach Lend
23 Es gibt zwei Strecken. wenn er bei einer doppelspurigen fahrt, dann geht er.
24 aber der Schüler wohnt unterbei, des heißt der Bus müsste die alte Straße fahren F: und da fahrt
25 er zu der Zeit nicht A: und da fahrt er aber nicht. F: OK und die anderen Schüler, die mit dem Linienbus kommen,
26 die kommen von Embach oder was und da geht der Bus zur richtigen Zeit. A: Genau, von Embach und von Dienten
27 da geht er. F: OK, versteh, dann weil ma schon den Schüler in der Sonderschul angesprochen haben, dann kommen
28 wir zu dem, das war eh noch a Frage, ah, ob es bei ihnen in der Schule Schüler gibt mit irgendwelchen besonderen
29 Bedürfnissen, also Gehbehinderung Seh- Hörbehinderung ahm, gibt's das in der Schul? A: Nein, bei uns nicht.

30 Eigentlich nicht wirklich, er ist in der Volksschul. F: OK, passt. Gut, dann zu der Verteilung

31 Jetzt, die wir haben. Der Großteil kommt mit dem Bus, die meisten zu Fuß und wenige die eigentlich geführt werden.

32 A: Also 40 fahren mit dem Bus. Zu Fuß sind sechs, weil eben kein Bus geht.

33 Die hätten aber teilweise einen Anspruch auf einen Bus, weil sie weiter wie zwei Kilometer weg

34 wohnen. Aber es gibt keinen Busfahrer. F: Es gibt keinen Taxibus der, genau, der das machen könnte. A: Drei werden

35 Von den Eltern gebracht, Weil des auf dem Arbeitsweg liegt, und eben dieser eine ist

36 mit dem Taxi F: Genau, jetzt zu der Verteilung ist meine Frage, was ist ihr Meinung dazu, welche

37 Auswirkung könnte des auf die Verkehrsgewohnheiten der Kinder haben, weil man weiß, dass in der Kindheit

38 Natürlich Die Gewohnheiten gebildet werden, inwiefern könnt sich des auf ökologische und nicht ökologische

39 Verkehrsgewohnheiten auswirken? Was denken Sie? A: Obwohl der Großteil mit dem Bus fährt, wirkt sich des

40 Nicht aus, weil sie rufen wegen jeder Kleinigkeit an und sagen holts mich“. F: OK A: Also es geht, wir haben bis

41 16:20 Uhr Unterricht, wenn Nachmittag ist und es geht um 17 Uhr der Bus und sie

42 Schaffen es nicht, die 40 Minuten zu warten. F: OK, versteh, jo gut, na super. A: Aso, jo. F: Des ist super, dass ich

43 Da, eine interessante Antwort hab. Ahhm dann jetzt zu dem, im Bezug auf das, wo eben kein Verkehr ist.

44 Wo Die Eltern, die bringen oder wo die Kinder, die zu Fuß gehen müssen, obwohl es weiter ist. Denken sie,

45 Dass des in irgendeiner Art a Auswirkung auf die Attraktivität von Lend als Wohnort hat? Weil es diese

46 Möglichkeit Ned gibt mit dem Angebot mit dem Taxibus dass sie abholt werden? Oder ist das irrelevant?

47 A: Na, i glaub, dass des ned so relevant ist. I mein, ich weiß nid ob das dazuhört?

48 F: Bitte Alles sagen, was A: Wo schon relevant ist, dass der Bahnhof da ist. F: OK? A: Also Arbeitsplatztechnisch.

49 F: mmhh Für? A: Weil viele sagen, also, sie wohnen in Lend, weil es billig ist und der Zug ist da und

50 Da kommen sie wohin. F: Sowohl in die Arbeit aber auch irgendwo in was weiß ich Gymnasium oder irgend so was.

51 A: Genau. Aber eigentlich mit dem Bus fahren eigentlich nicht viele. F: sie haben gesagt,

52 Die, die mit dem Auto gebracht werden, ist es so dass die Eltern sowieso in die Arbeit fahren und die fahren mit.

53 Meine nächste Frage wäre gewesen, ob das nicht vorhandensein von dem Taxibus, der die Kinder

54 Holen würde, a Auswirkung hat, inwiefern die Elterung – Eltern ähm erwerbstätig sein können oder vollzeit

55 Arbeiten können. A: Des Können sie schon aber sie haben halt die Arbeitszeiten teilweise anpassen müssen. F: Ok

56 Aber des ist so, dass die Arbeitszeiten teilweise angepasst worden san. OK, hängt dann vom Betrieb natürlich ab.

57 A: Ja genau. War halt bei die meisten eigentlich möglich. F: OK, super, genau mit besondere Bedürfnisse

58 Homma schon gsogt. Hom sie, ah wissen sie, wie die Verteilung von Vätern und Müttern ist, die die Kinder in

59 Die Arbeit, ähh in die Schul bringen oder begleiten A: Ja, 19 die Mama, 8 der Papa und 23 haben gesagt,keiner, weil

60 Sie alleine Gehen oder so. F: super danke und können sie einschätzen, bei denen, die gebracht werden oder begleitet

61 Werden der Unterschied zwischen Burschen und Dirndln ist? Ob Burschen oder Dirndln öfter begleitet werden oder

62 Öfter bracht Werden, nid wirklich? Super. Gut, das ist mehr oder weniger erledigt. Die nächste Frage wär

63 Gwesen, ob es Fälle gibt, wo die Eltern die Kinder aus zeitlichen oder finanziellen Gründen, weil sie sich kein Auto
64 Leisten können, weil es mit der Arbeit nicht geht, die Kinder nicht in die Schul bringen können aber das hat sich er-
65 Ledigt. A: Ja eine. F: OK, also schon? Eine ist dabei. Die fängt um 6 Uhr arbeiten an, die kann sie einfach nicht
66 Bringen. Die geht halt dann a zu Fuß. F: Obwohl es mehr als die zwei Kilometer wär und, oder? A: Aso, na, die
67 Müsste sowieso gehen. F: die müsste sowieso gehen? OK, aber es gibt den Fall, aber die wohnen halt zufällig so,
68 Dass es sozusagen geht. Dass sie in den Fall reinfällt. OK. Ich hab gesehn, ihr habts draussen hinter der Schul so
69 Verschiedene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Geschwindigkeitsmessung und Bodenmarkierungen und so
70 Hat es da einmal was geben, dass einmal ein Unfall war oder einmal ein Konflikt war? A: Na, das nicht aber die
71 Eltern sind alle vor der Haustüre gstanden und haben die Kinder abgholt, jetzt haben wir halt ein Parkverbot. Es ist
72 eigentlich da bei uns? F: Es ist nichts passiert aber vorbeugend sozusagen? A: Genau. F: Gut. Gibt's irgendwelche
73 Andere Maßnahmen für Verkehrssicherheit, die ihr in der Schul machts? Kurse mit den Kindern oder so wie das?
74 A: Na, es ist eher in der Volksschul. F: Eher in der Volksschul? Die Volksschul schau ich mir dann in St. Veit an.
75 A: Na, die haben das mit dem Polizisten, der kommt und schaut sich den Schulweg mit ihnen an und bespricht das
76 Mit ihnen. F: Super. Genau und die letzte Frage jetzt im ersten Teil wär die Organisation von die Schulwege. Gibts da
77 Irgendwie a gemeinsame Besprechung mit der Gemeinde wie man des organisiert, oder? A: Ja wir haben jetzt schon
78 Gredet. F: OK A: Also, Da war im Juli, Juni a Gespräch drüber. Mit der Gemeinde, mit der Bürgermeisterin.
79 F: Mit Ihnen und der Gemeinde? OK, eben Wegen Der Problematik, dass... A: Keinen Bus gibt. F: OK, ist da
80 Irgenjemand anderer eingebunden? Irgendwelche nicht vorhandenen Unternehmen, Taxiunternehmen, oder Eltern
81 Oder so was? A: Na, also san wir zwei Volksschul – also Direktorinnen von der Volksschul und ich und die
82 Bürgermeisterin zusammengesessen. F: OK A: und den Rest hat eigentlich sie erledigt. F: OK, versteh. Ja dann
83 Kommen wir eh schon zum zweiten Teil. Da geht's eben jetzt um den Arbeitskräftemangel. Mir ist klar, dass sie das
84 Jetzt natürlich nicht so 100 %ig wissen können, weil sie jetzt nicht irgendwie aus der Wirtschaft sind. Aus der
85 Pongauer Wirtschaftskammer oder so. Aber was ist ihre Einschätzung. Inwiefern hat das einen Zusammenhang mit
86 Dem Arbeitskräftemangel, dass das nicht angeboten werden kann oder gibt's da andere Gründe dafür?
87 A: Ja insofern schon, weil es einfach keine Busfahrer gibt. Die Unternehmen hätten ja gesagt, sie würden jemanden
88 Bringen, wenn sie einen Busfahrer hätten. F: Das heißt, die Gemeinde hat oder sie gemeinsam haben da angesucht,
89 Oder Angebote eingeholt aber die Unternehmen können das einfach nicht. A: Nicht stemmen einfach. F: OK. Super.
90 Und der dritte Teil da geht's eben jetzt um die Herausforderung und Probleme von ihrer Seite, wie sie des sehen.
91 Mögliche Lösungsansätze. Das erste Mal wär was sie denken, das jetzt die größten Herausforderungen oder Probleme
92 Sind, Wenn es solche gibt. Für sie als Schule. A: Ja bei uns ist es ein Problem, dass so nur zu Mittag ein Bus geht und
93 Nachmittag einer geht. Das heißt wir müssen unseren Stundenplan, also unser Stundenplan ist extrem eingeschränkt,
94 Weil wir nur zwei Mal einen Bus haben. Der Linienbus. F: Das ist der Bus, der unten entlang von der alten
95 Bundesstraße geht. A: Genau. F: Und nach Le – Embach und Dienten geht er öfter? A: Nein, eben, der geht nach
96 Embach nur um einmal zu Mittag um halb zwei, na Blödsinn um 14 Uhr und einmal da Um 17 Uhr und das Gleiche ist

97 bei Dienten im Prinzip, da wir können ... wann ich heut nach 5 Stunden aus, morgen nach 6 Stunden. F: OK.

98 Das heißt er geht nur, mmh versteh. Und so weit wie möglich passt sich die Schul dem an. A: Ja genau. F: Aber des

99 Ist natürlich a große Einschränkung. OK. A: Ja. Weil wir müssen immer 6 Stunden am Vormittag machen. Und

100 Könnten nicht sagen, einmal machen wir vier Stunden, einmal fünf, einmal 6. Geht nicht. F: Und mit den Stunden und

101 Pausen Geht es sich auch nicht optimal aus mit dem um 17 Uhr. A: Genau. F: Aber natürlich ist der Beginn von der

102 Schule auch so angepasst, dass es mit dem Bus... A: Ja da haben wir das nächste Problem. Die Dientener sind schon

103 Um Sieben da, der Bus fährt aber dann nach Embach, holt die Kinder, das heißt wir können gar nicht, könnten gar

104 Nicht früher anfangen, weil ja die Lendner, ah die Dientener, so noch einmal... Also, der Bus fährt zuerst nach

105 Dienten, holt die Kinder und dann sind die um sieben da. F: Ja. A: Dann fährt der Gleiche Bus nach Embach und

106 Holt die Kinder. F: Beides aber Linienbus, der selbe Busfahrer und das selbe Fahrzeug. A: Genau. Das heißt, dass

107 Die Dientener schon um sieben da sind und bis dreiviertel Acht warten müssen, bis der.. F: von Embach wieder

108 Zrück ist...OK, versteh...A: Also, die sind eine dreiviertel Stunde umsonst da. F: Ok. A: Es wär praktisch, wenn es

109 Zwei Busse geben tät. F: Klar ja. A: Nicht nur einen. F: Das heißt, das Hauptproblem liegt eigentlich einerseits darin,

110 Dass es keine Busfahrer für den zusätzlichen Verkehr gibt und in dem, wie die Linienbusse fahren, zeitlich und wie

111 Oft und... A: Genau. F: OK, wie sie damit umgehen haben wir eigentlich geklärt, das ist die Anpassung vom

112 Stundenplan soweit möglich. Lösungsvorschläge oder Ideen, ja dass der Bus halt öfter gehen würd und zu passenderen

113 Zeiten. A: Ja. F: OK A: Und i versteh dass er nicht tut, es fahren ja nur die Kinder. F: Ja A: Es wird wahrscheinlich

114 Zu wenig genutzt. F: Der fährt von – ich muss da noch einmal nachschauen aber – vom Bahnhof Dienten hinein. Der

115 Bus. Und der andere nach Embach. A: Ja also, der wird wahrscheinlich in Lend starten, fährt nach Dienten, fährt raus.

116 Lässt sie aus und fährt Embach rauf. Und die Busstation ist unten auf der Hauptstraße? A: Entweder ba da gegenüber

117 Von der SAG oder am Bahnhof können sie aussteigen. F: OK, gut, irgendwelche anderen Probleme, Lösungsvor-

118 Schläge, Ideen, wie es euch leichter gehen würde? A: Ja die Gemeinde hat die Idee gehabt, dass sie einen eigenen Bus

119 Kauft und dann Gemeindemitarbeiter diesen Bus beförd...also... F: für die Kinder, die jetzt die... A: zu Fuß gehen

120 Und... F: die zu Fuß gehen und zu weit weg sind. A: Genau. Aber sie wissen noch nicht, wie das rechtlich ist und so.

121 F: OK, irgendwelche Forderungen an Gemeinde, Land, Bund. Bis auf das, dass der Busverkehr besser sein sollte.

122 F: OK, fällt ihnen sonst noch etwas ein, was sie zu dem Thema loswerden möchten? A: Ja was wir haben, dass wir

123 Genau zu der Mittagszeit, was heißt Mittagszeit? Gibt's eine Stunde, ich glaub es ist um zwei oder so. Dass genau

124 in der Zeit kein Zug stehen bleibt zum Beispiel. Oder dass es oft so ist, wenn Schüler von einer anderem Gemeinde

125 Sind wie in Taxenbach, der müsste dann immer ein paar Minuten früher gehen, ja. F: Das heißt es fahren a welche

126 Mit dem Zug, mit der S Bahn nach... A: Einer. F: A so, einer der fährt. A: Na aber für uns als Lehrer mein i jetzt,

127 Damit wir mit dem Zug fahren können. F: OK, ja. A: Das ist für uns insofern blöd, weil es genau die Mittagszeit,

128 Wo wir aushätten, in der Stunde kein Zug geht. F: Und natürlich weil auch, dass der Bus mit dem die Schüler

129 Kommen, so selten geht, die Anpassung an den Zugfahrplan a nicht möglich ist. F: OK, Ja das ist eh auch interessant,

130 Das Ist nicht genau mein Thema aber wie es bei den Lehrern ist, wie es funktioniert mit dem Verkehr, können wir

131 Auch kurz drüber reden. A: Ja wir haben schon eine, die fährt von Leogang mit dem Zug. F: Von Leogang, OK.
 132 A: Und eine fährt hin und wieder, die ist von Schwarzach aber sonst eigentlich alle mit dem Auto unterwegs aber
 133 Eher –ja - aus Bequemlichkeitsgründen. Muss ich echt sagen. Weil wir Lehrer hätten ja das Klimaticket relativ
 134 Billig bekommen. Aber trotzdem. Es ist halt einfach, wenn man Kinder daheim hat und dann zu den Kindern
 135 Heim muss dann kann ich nicht warten, bis in einer Stunde der Zug geht. F: Ja genau, klar. F: Parkplatz ist oben
 136 Da... A: da neben... F: ja genau...Ok, ja wenn sie nichts mehr dazu zu sagen haben, wärs das von meiner Seite.
 137 A: Geht's grundsätzlich um Verkehrsplanung, weil was jetzt echt bei uns ein Problem ist... F: Also ich bin offen
 138 Für alles...A: Was echt ein Problem ist, dass die Züge bummvoll sind. Also ich fahr jetzt öfter zu den Kursen mit dem
 139 Zug und da muss man schauen, dass man einen Sitzplatz kriegt, teilweise. F: Da ist das Problem, dass viele Züge in
 140 Schwarzach aufhören und nur manche nach weiterfahren. A: Genau. Und dann sitzt dann wieder a dreiviertel STund
 141 In Schwarzach. F: OK

IP_2_Eltern_Lend

1 F: Jetzt noch einmal zum Aufnehmen. Die Aufnahme nehm ich nur selber her, wird nicht veröffentlicht.
 2 Aber das Transkript von dem, was wir sagen ist in meiner Masterarbeit drinnen. Ich kann aber, wenn dir das
 3 lieber ist, einfach schreiben „Interviewpartner 2 Elternteil Lend“, dann ist dein Name nicht drin. Genau. Du hast
 4 schon gesagt, dein Bub geht in die Haupschule – Mittelschule in Lend. A: Vierte Klasse. F: In die vierte Klass. Kannst
 5 du kurz beschreiben, wie er in die Schule kommt und heimkommt? Wie das jetzt läuft? A: Es ist so, mein Mann
 6 arbeitet bei der Gemeinde als Bauhofleiter, der muss jeden Tag um sieben anfangen und so... Also, mein Mann ist
 7 eben Bauhofleiter in Lend und der muss jeden Tag um sieben anfangen und jetzt geht das gut, dass er die drei
 8 Kinder in der Früh um sieben mitnimmt. Also, sie fahren um 10 vor, 5 vor sieben weg, was immer recht eine
 9 Challenge ist in der Früh, und jetzt können sie mit ihm in der Früh runter fahren. F: OK A: Und die größte hat um
 10 sieben einen Bus und der ist jetzt durch die Verkehrslage, dass sie heroben einsteigen kann...F: Also normaler-
 11 weise wärs unten, aber... A: Aber unten ist die Straße gesperrt, jetzt ist heroben der Gigerach??? Von dem her
 12 schau ma einmal. Die hat um sieben einen Bus und steigt da draussen in den Bus ein und sind dann bei der Haupt-
 13 schul unten oder bei der Volksschule. Und das ist aber nur von Montag bis Donnerstag, weil Freitag arbeitet er
 14 nicht. Und Freitag müss mas halt extra runterbringen. F: Da führts ihr sie einfach runter oder gibt es da noch andere
 15 Kinder bei euch heroben, die... A: Nein, da führen wir nur unsere Kinder runter. F: Da fährt halt jetzt daheim ist.
 16 A: Ja, meistens sind wir eh beide daheim aber, den den es halt freut, sagen wir es jetzt einmal so. F: OK, wie es
 17 jetzt bei den anderen Schülern ist, hab ich eh schon erfahren. Wie – jetzt geht's bei einem anderen Punkt weiter -
 18 wie ist, darf ich fragen, bist du berufstätig, bist du daheim am Hof? A: Ich bin daheim, wir haben eben daheim eine
 19 Landwirtschaft und ich vermiete und ich hab mein Eltern – ich hab in Embach noch mein Elternhaus, das gehört
 20 auch mir, da hab ich auch noch zwei Ferienwohnungen und jetzt hab ich daheim genug Arbeit. F: Bist eh ausge-

21 lastet. A: Ja. F: Meine nächste Frage ist, wie deine Einschätzung ist, dass diese Situation, dass ja – also was wir
 22 ja noch nicht gesagt haben, normalerweise wärt ihr ja mehr wie zwei Kilometer weg von der Schul, das heißt,
 23 eigentlich sollte es einen Taxibus geben, der die Kinder abholt. A: Ja F: Geht aber jetzt nicht, da es kein Unter-
 24 nehmen gibt, der das übernommen hat. Wie sich das auf dich oder andere Eltern auswirkt in Bezug auf Berufs-
 25 tätigkeit. Ob das ein Problem ist, ob das einschränkend ist, dass man jetzt zum Beispiel nicht Vollzeit tätig sein kann,
 26 oder so A: Ja es ist, bei mir ist es jetzt nicht so ein Problem, weil ich jetzt daheim bin, aber wir haben eben früher
 27 ein Schülertaxi gehabt, das haben wir bis vor zwei Jahren gekriegt. In der Früh war es bei uns eben nicht das
 28 Problem, dass sie in die Schule kommen, weil eben er eh arbeitet in Lend. Aber mit dem heimkommen ists halt das.
 29 Mit dem heimkommen war das Schülertaxi schon sehr praktisch, weil das ist ja genau am Schulende gefahren und
 30 jetzt muss ich schauen wie die Kinder auffikommen. F: Natürlich haben dann alle drei dann anders aus
 31 wahrscheinlich. A: Ja, das auch, die Hauptschule hat immer gleich aus und bei der Hauptschule hat es super
 32 funktioniert oder Mittelschule F: Wie tut ihr mit dem abholen dann, wie kommen sie rauf? A: Es ist jetzt so, jetzt im
 33 Herbst oder Sommer wenn es trocken ist und das Wetter schön ist, müssen sie gehen und beim Thomas ist es
 34 jetzt kein Problem, weil der ist jetzt in der vierten Mittelschule, dem kann man das schon zumuten. F: Ja. A:
 35 Weiß ich jetzt nicht, ob ich von der Volksschul auch etwas sagen soll oder nicht? F: Gern. A: Bei der Anna,
 36 die geht eben jetzt in die zweite Klasse Volksschule, die habe ich voriges Jahr geholt oder mit einer zweiten Mama
 37 hab ich mich immer zusammengeredet und heuer haben wir dann auch gesagt, sie muss bis Gigerach draussen
 38 hingehen. Und durch das, dass sie noch so klein ist, ist mir das da herein einfach zu gefährlich. Jetzt nicht...
 39 F: Vor allem da unten rauf, ist da ein Weg oder was oder muss man da auf der Straße...? A: Es wär da draussen
 40 eine Unterführung aber es ist heutzutage einfach ein bisschen anders, man hat eine andere Einstellung und da
 41 draußen ist ein großer Parkplatz, da stehen immer sehr viele Autos und sehr viele Männer. F: Das heißt, nicht
 42 verkehrsmäßig, sondern... A: Nein, es sind halt einfach so viele fremde Leute da und dadurch, dass sie alleine ist,
 43 passt es mir einfach nicht. F: Ja weil das so eine Art Pendlerparkplatz ist, und... A: Ja genau. Es wär etwas Anderes,
 44 wenn sie zu zweit wären, oder mehr Kinder würd ich mir gar nichts denken, müsste sie auch heimgehen aber so
 45 alleine ist sie mir einfach zu klein. F: Das heißt und jetzt, wie kommt sie dann von draußen runter oder? A: Nein,
 46 sie geht dann mit Schulfreunden bis Gigerach. F: Rauf jetzt und ihr holt sie dann... A: Und ich hol sie dann in
 47 Gigerach draussen ab. F: OK, versteh, kenn ich mich aus, dann spring ich a bisserl in den Ideen herum. Aber es ist
 48 egal. A: Ja is ja wurscht. F: Ist wurscht. Jetzt noch einmal zu dem, wie die Kinder in die Schul kommen. Mir geht's
 49 ja, also ich studier Verkehrsplanung und Raumplanung und mir geht's auch drum, welche Auswirkungen das hat.
 50 Man weiß, dass natürlich die Gewohnheiten, die man als Kind hat, irgendwie sich fortsetzen, was ist deine
 51 Meinung, was ist dein Eindruck, was glaubst du, wie sich das jetzt auswirkt auf die zukünftigen Verkehrsgewohn-
 52 heiten. Ob sich das irgendwie eine ökologische, umweltfreundliche Richtung vielleicht eine Gewohnheit hat, wenn
 53 man immer mit dem Bus fährt oder ob einen das voll nervt, wenn man immer zu Fuß gehen muss, nachher erst
 54 mit dem Auto oder so. Hat das eine Auswirkung? A: Ich glaub es wird schon, dadurch dass jeder heutzutage geholt

55 wird und jeder geführt wird jeder bequemer. Man ist selber eh auch so, weil ich kann mirs dauernd anhören von
56 Geschwistern von meinem Mann, von meiner Schwiegermutter, die Kinder sind früher immer da heraufgegangen,
57 und so und ich sag dann immer, da sind sie ja noch ein Haufen gewesen. Da waren halt immer viel Kinder und
58 nicht eines allein. Gell das ist halt einfach heutzutage anders, man darf das sicher nicht immer mit früher vergleichen.
59 F: Na ja, auf jeden Fall. A: Und ja durch das, dass wir das Glück haben, dass wir zwei Autos haben und ich daheim
60 bin, fährt halt immer wer. F: Ja dann mach ich jetzt gleich, weil wir von dem gredet haben, machen wir gleich
61 bei dem weiter. Weißt du was von anderen Eltern, die eben vielleicht entweder weil es sich arbeitsmäßig nicht ausgeht,
62 oder weil es sich finanziell nicht ausgeht, dass ein Auto haben oder dass sie zwei Autos haben, die nicht führen
63 können, wie es denen geht, gibt's solche Fälle A: Die sie nicht führen können, weiß ich eigentlich niemanden. Also
64 ich weiß halt die, die früher Buskinder waren, die führen sie halt jetzt alle. Wie es die schaffen, weiß ich jetzt auch
65 nicht. Mich hat eben eh die Frau Möslinger einmal angerufen, weiß ich nicht, ob sie das gesagt hat. Ob der Hubert
66 noch eines mitnehmen könnt in der Früh. Aber da muss ich sagen, erstens kenn ich die Familie nicht, ich kenn das
67 Dirndl nicht und... F: Die wären da irgendwo in der Nähe oder was? A: Die wären da – ja – und da hab ich einfach
68 nein gesagt, weil wir selber oft nicht zusammen kommen. Und dann ist das immer so, wenn du jetzt ein anderes
69 Kind mitnimmst... F: dann musst fix, ja... A: dann erstens ist des versicherungstechnisch heutzutage ein Problem und
70 dann ist es wieder nicht oder es ist eines krank, kannst dann wieder herumtelefonieren und den Nerv hab ich ein-
71 fach nicht mehr. Geb ich jetzt auch ganz ehrlich zu, gell. Weil ich muss schauen, ich sag halt immer einfach, ich
72 muss schauen, dass meine drei Kinder in die Schul kommen. F: das heißt... A: Dass ich mich nicht noch zusätzlich
73 um ein anderes kümmern möchte. F: Das heißt aber, dass die, die nicht irgendwie zu Fuß gehen können oder die, die
74 mit dem normalen Bus fahren oder so, werden jetzt eigentlich einfach mehr oder weniger jeder selber geführt. A: Ja.
75 F: Jetzt eine Fahrgemeinschaft oder so gibt es zumindest von eurer Seite nicht. A: Nein, gibt es nicht. Und weil wir
76 auch so verstreut wohnen. Wir sind die einzigen, die da wohnen. Die anderen wohnen wieder auf die andere Seite
77 Richtung Posauner raus oder Goldegg rauf oder – ja genau – Richtung Eschenau. Weißt eh, du bist so verstreut,
78 dann haben sie vielleicht nicht gleich aus oder sonst irgendwas. F: Gut, hast du das Gefühl, dass diese Situation
79 eine Auswirkung auf die Attraktivität von Lend als Wohnort hat? Glaubst du es ist den Leuten wurscht und man
80 muss halt irgendwie damit umgehen oder? A: Ja, es ist halt je nach dem. Wenn du nach Lend ziehst dann halt auch
81 eher unten in irgendeine Wohnung und da kannst eh alles zu Fuß erreichen. F: Da kann man eh zu Fuß gehen.
82 A: Das glaub ich eher weniger. F: Weil einen das eher dass irgendwiewenn man heroben irgendwo einen Hof hat
83 betrifft. A: Ja genau. Jetzt fällt mir aber schon noch ein: Im Winter ist es bei uns natürlich schon ein Problem mit
84 in die Schul kommen, weil er eben bei der Gemeinde ist und einen Winterdienst hat. Wenn er natürlich schon um
85 fünf Uhr, sechs Uhr Schnee räumen muss, dann werde ich schwitzen, weil ich die Kinder jetzt in die Schul bring.
86 Mit einem Haufen Schnee, dann fahr ich halt auch nicht gern mit dem Auto. Des is, also des ist schon ein Problem, das
87 war halt früher mit dem Schülertaxi nett, da hast sie halt rausgeschickt und sie sind mit dem Taxi runter gefahren.
88 F: Ja, klar. A: Aber so schneereiche Winter haben wir eh selten. F: Wird ma schauen, ob das noch was wird. Gut,

89 im Bezug auf Kinder, die Behinderungen haben hab ich die Frau Möslinger schon gefragt. Was ist dein Gefühl, von
90 den Eltern jetzt, die die Kinder in die Schul bringen mit dem Auto, sind das eher Väter, sind das eher Mütter oder
91 ist das ziemlich durchmischt? Gibt's da einen Unterschied? A: I glaub vom Gefühl her sind es sicher dreiviertel
92 Mütter. F: Wenn sichs nicht grad von der Arbeit her ergibt, vielleicht. A: Ja. F: OK. A: Aber in der Früh seh ich
93 das nicht, gell. F: Na klar. A: Ich seh es eher beim Abholen und das sind größtenteils Mütter. F: Beim Abholen jetzt
94 am Nachmittag oder Mittag. A: Ja. F: Das hast jetzt schon ein bisserl beantwortet aber da möchte ich noch einmal
95 darauf eingehen wegen dem mit dem dass du dir Sorgen machst wegen dem abholen oder wegen dem alleine rauf-
96 gehen. Hast du das Gefühl dass du selber oder wo jetzt dein Bub noch jünger war zum Beispiel oder andere Eltern
97 einen Unterschied machen, ob es ein Dirndl oder ein Bub ist beim selber gehen, abholen und so weiter? A: Nein
98 F: Würdest dir jetzt beim Buben genau gleich viel Sorgen machen? A: Ja. Also jetzt in dem Alter, wo er kleiner war.
99 Ja, ja. F: Jetzt natürlich, wo er älter ist, ist es anders, aber... A: Ja, nein es ist eher weil die Leut jetzt ??? 11:20
100 A: Da ist es dann wurscht ob es ein Bub oder Dirndl ist. F: Gut, wie ihr mit dem umgeht, mit dem Zeitaufwand
101 vom führen, das haben wir schon gesagt. Das haben wir auch gesagt. Gut, Dann eben zur Sicherheit noch weiter.
102 Du hast gesagt von, im Bezug auf Sicherheit von, dass ein Unfall ist, oder was, Verkehrssicherheit machst du dir
103 eigentlich weniger Gedanken. Eher um dass jetzt irgendwie so was passiert, dass sie irgendwer mitnähme oder so.
104 A: Ja genau F: Weil unten, ist da ein Weg, muss man da auf der Straße gehen bis Gigerach? A: Nein, da ist eigentlich
105 auch schon, also wär ein ganz netter Schulweg eigentlich für die Kinder bis Gigerach, nur von Gigerach zu uns rein,
106 das ist nicht so. F: OK A: Aber es wär jetzt vom Verkehr her schon recht sicher, würd ich sagen. F: Das wär
107 kein Problem? A: Es gibt nämlich bei uns auch noch einen ganz alten Weg, da geht man grad runter. Da fährt
108 überhaupt kein Auto. Das ist ein reiner... F: einfach nur ein Steig A: Ein reiner Wanderweg oder Steig, ja. F: Der ist?
109 A: Relativ steil auch, das sag ich jetzt auch. F: Und der ist warum nicht geeignet zum gehen für sie jetzt zum
110 Beispiel? A: Das ist mir fast zu steil alleine. F: OK, einfach so vom ausrutschen her, herfallen und dann geht da
111 niemand. A: Ja genau. Vielleicht schick ich sie eh nächstes Jahr in der Dritten. F: Nein, es geht nur darum, was die
112 Beweggründe sind. Hat unten, ich hab gsehn bei der Schul, habens so ein Geschwindigkeitsdings aufgehängt und
113 den Boden so a bissl bemalt und so, hat es da einmal Unfälle gegeben oder was? Oder irgendwelche Konflikte, oder
114 was? A: Du meinst die Bodenbemalung mit den Blumen? F: Die „bitte langsam“ Tafel und so... A: Die Boden-
115 bemalung ist eigentlich nur so ein Projekt von der Schul gewesen. F: OK. das hat glaub ich in mehreren Schulen
116 gegeben, weil in Embach haben sie auch die Straße angemalt. Das war nur so ein, ich glaub... F: Hat es jetzt unten,
117 zumindest wüsstest du nicht, dass es irgendwelche Probleme gegeben hat? A: Also von der Bodenbemalung, das
118 ist nur kreativ gewesen von der Volksschule aus. Und die Verkehrstafel ist halt aufgestellt worden, wie jeder zu
119 schnell rauf fährt. F: Auf der Straße von unten von der Hauptstraße von der alten rauf zur...? A: Genau. F: OK.
120 A: Also Unfall hat es da keinen gegeben, wüsste ich keinen. F: Also vorbeugend, weil es... A: Und weil es schon
121 a bisserl a blöder Schulausgang ist, gell. Auf die Straße dann raus. Vielleicht, ist jetzt meine Vermutung. Dass das
122 jetzt nur so eine Warntafel ist. Vielleicht a bisserl. Wennst es siehst, fährst automatisch schnell – äh – langsamer.

123 Tchuldigung, hab mich verredet. F: Kein Problem. F: Jetzt die letzte Frage zum ersten Teil wäre: Hat es da
124 irgendwie zwischen Eltern und Gemeinde und Schul irgendwelche Gespräche, Termine gegeben, wo das besprochen
125 worden ist, wie der Schulweg organisiert ist oder wie, tut da jeder selber, wie ihm vorkommt? A: Da hats nie
126 a Gespräch geben, i war halt jedes Jahr wieder auf der Gemeinde und gfragt obs an Schulbus haben. Und jedes Jahr
127 wird ma... F: Von dir aus jetzt? A: Wird ma vertröstet, wir sind dran, wir schauen... F: Da wird i die Frau Amts-
128 leiterin fragen danach. A: Ja, die Frau Amtsleiterin hat mir auch heuer im Herbst wieder gesagt: „Das ist eine Herzens-
129 angelegenheit von der Frau Bürgermeister.“ F: Aber geht nicht? A: Sie sind dran und schauen und tun und haben was
130 in Planung aber das hilft halt mir nichts, wenn das erst in fünf Jahren wieder käme. F: Ja klar. Da ist es dann eh kein
131 Problem mehr mit dem zu Fuß gehen. A: Das ist mir wurscht was dann ist. F: Ja, verstehe. Aber es hat jetzt nicht
132 irgendwie, irgendwas gegeben, dass die Eltern etwas gemeinsam machen oder so? A: Es hat vor Jahren wo noch der
133 alte Bürgermeister war, ein Gespräch, weil das Taxi dazumal zu wenig genutzt worden ist, aber das ist echt, aber da
134 war noch der, nein, des ist jetzt... F: das ist nicht mehr relevant, mich interessieren die letzten zwei, drei Jahre oder so.
135 A: Das ist halt letztes Jahr nur diskutiert worden. Warum es nicht ist und was sie geplant haben aber. F: Verstehe, OK.
136 F: Dann kommen wir schon zum zweiten Teil, wegen dem Arbeitskräftemangel. Mir ist klar, du bist jetzt nicht von
137 der Wirtschaftskammer, du kannst jetzt nicht wissen, ob das der Grund ist aber man redet ja trotzdem irgendwie unter
138 den Eltern oder so. Eben mit der Gemeinde, wenn du oft dort bist und gefragt hast, ob es da einen Zusammenhang
139 gibt, dass das Taxi jetzt nicht fährt, dass es jetzt da an den Arbeitskräften mangelt oder ob es andere Gründe dafür
140 gibt, was ist da dein Eindruck? A: Ich glaub schon, dass es einen Arbeitskräftemangel bei den Taxifahrern gibt.
141 Nur des, ich hab eben auch letztes Jahr mit dem Taxifahrer telefoniert, der vorher immer gefahren ist und da ist
142 es anscheinend dann schlussendlich daran gescheitert, weil er keinen Fahrer mehr gehabt hat. F: OK. A: Also das
143 hängt sicher mit dem auch zusammen. F: Ah wie war das, das hab ich jetzt nicht bei den Fragen, aber... wie
144 war das von den Kosten vorher, wo es das noch gegeben hat, den Verkehr, wie ist des? A: Da haben wir 20 Euro
145 pro Kind, pro Jahr gezahlt. F: OK, und den Rest hat die Gemeinde, oder? A: Und der Rest ist, wie das genau
146 gelaufen ist, weiß ich nicht, es ist gefördert worden vom Land oder Bund, keine Ahnung, und Gemeinde, die
147 werden schon alle was gezahlt haben. F: Ja, OK. Dann sind wir schon beim letzten Teil jetzt, da geht's jetzt drum
148 eben, welche Probleme und Herausforderungen du konkret siehst noch einmal. Ob du irgendwelche Ideen für
149 Lösungen hättest oder irgendwelche Forderungen an Gemeinde, Schul, Bund, Land. Also, genau, zuerst kannst
150 vielleicht einmal kurz sagen, was jetzt für dich die größten Herausforderungen oder Probleme sind in dem Bereich?
151 A: Ja, schon dass die Kinder auch wieder heimkommen, man muss halt doch dann irgendwo daheim sein oder dass
152 man auch auf die Zeit immer daheim ist. Gell weil es kann auch einmal sein dass du jetzt, sagen wir du bist einkaufen
153 und stehst im Stau und ich komm da jetzt nicht hin, dass ich das Kind abhol und wenn dann das mit dem Taxi heim-
154 kommen würde, könnte es immer ins Haus rein. F: Dann steht sie unten. A: Hast du eine Idee, wie man das lösen
155 könnte? Außer jetzt wenn das Taxi wieder fahren würde? A: Das ist schwierig. Eine richtige Lösung auch nicht, außer,
156 dass das Taxi wieder her muss. F: Na eh, das ist klar...OK. A: Oder dass es halt ideal wär, sagen wir so, oder

157 wünschenswert. Es ist bei uns auch das Problem, weil sagen wir, er arbeitet bis 12. Und sagen wir, wenn die Anna
158 um halb 12 aus hat, kann ich wegen einer halben Stunde schon vorher runter fahren, sie holen. Und da haben früher
159 die großen Kinder haben da in der Volksschul warten dürfen eine halbe Stunde aber dann hat es wieder eine Auf-
160 sichtspflicht geben und das ist alles a bisserl umständlich. F: Also das ist schon so von der Organisation her könnt
161 man auch a bisserl was erleichtern zumindest. A: Ja, das wär schon ein bisserl einfacher alles. F: Weil ich mein, wir
162 werden das jetzt nicht lösen können, dass wir mehr Arbeitskräfte haben plötzlich. A: Nein, nein. F: Kannst du dir vor-
163 stellen, dass man irgendwie die Situation unten da Gigerach lösen kann, dass du dir trauen würdest, sie runter lassen,
164 was müsste da passieren? Oder dass du dich trauen würdest raufgehen. Wie müsste das ausschauen da? A: Es ist
165 eigentlich nicht Gigerach das Problem sondern bei uns da draussen. Nein, da wo sehr viele Autos bei uns parken. Das
166 ist mein Problem. F: Beim Sportplatz oder wo? A: Da draußen ist ein Parkplatz, wenn du den weißt, wo der Holz-
167 haufen ist und da stehen immer sehr viele Auto, Männer was jausnen oder Pinkelpause machen oder irgendwas. F:
168 OK. A: Das ist eher mein Problem, das ich hab. F: Und du könntst dir, wenn es den Parkplatz nicht gäbe und die
169 parkenden Menschen dort und so könntst dir vorstellen, dass du sie raufgehen lassen würdest? A: Ja schon.
170 F: OK A: Oder eben auch wenn sie größer, also wenn die Anna jetzt, wenn sie a bisserl größer wäre oder wird, dass
171 sie eben dann die Abkürzung geht. Das wird sicher einmal so sein auch aufgrund der hohen Spritpreise, muss ich auch
172 schon sagen, geht mich die Fahrerei auch schon an F: Vor allem jeden Tag... F: Wie lang geht man denn da runter
173 jetzt? A: Ja unten ist man gleich, in einer viertel Stund. F: Und rauf eine halbe? A: Halbe Stund, halbe, vierzig
174 Minuten. F: Jetzt noch weil du gsagt hast das mit dem Spritpreis, das ist für dich schon ein Thema, dass du sagst,
175 wenn es eine Möglichkeit gäbe, jetzt zum Beispiel, dass sie gehen könnte würdest es auch aus Kostengründen und aus
176 zeitlichen Gründen A: Ja und einerseits bin ich schon auch so, dass ich sag, schaden tut es ihnen auch nicht, wenn sie
177 einmal zu Fuß gehen. Aber jetzt kommt wieder eine blöde Zeit, es ist so nasskalt und jetzt hat sie eh schon wieder
178 Schnupfen, dann holst du sie halt auch. Das ist halt einfach so. F: Auf jeden Fall. A: Das ist auch das Problem in der
179 Schul zieht man sie auch nicht so warm an, weil in der Schul wird geheizt und wenn sie dann heimgehen, dann
180 hat sie nur eine Hose an. Ich mein schon eine Jacke aber da bräuchte sie eine Strumpfhose oder eine Überhose oder
181 irgendwas noch. Es ist schon also im Winter und ich mein wenns regnet hol ich sie sowieso. F: Aber ich hör jetzt
182 schon raus, das ist jetzt nicht der Kern des Gesprächs aber ich hör schon raus, man könnt auch was machen, wenn man
183 jetzt nicht ein Taxi herzaubert. Es gäbe andere Möglichkeiten, wie man etwas verbessern könnt. A: Ja. F: Na, kenn
184 ich mich aus. Hast du noch was, was du loswerden möchtest bezüglich diesem Thema? A: Nein. F: Von meiner Seite
185 passt das eigentlich. A: Ja.

IP_3_Gemeinde_Lend

1 F: Ja, erstens Mal „Danke sehr“, dass du dich bereiterklärst hast, dass du mitmachst.
2 A: Ja, bitte.

3 F: Ich schau mir eben im Zuge meiner Masterarbeit die Gemeinden Lend, Dorfgastein und St. Veit an im Bezug auf
4 Schüler:innen und Kindergartenverkehr. Wie das geeregelt ist, welche Herausforderungen es gibt, wie man das
5 vielleicht besser machen könnte. Zuerst würd ich dich bitten ... ich habe schon, also in Lend schaue ich mir im
6 Speziellen die Mittelschule an, ich hab schon mit der Frau Möslinger geredet, die hat mir schon die genauen Zahlen
7 gegeben, wie viele Kinder wie in die Schule kommen aber ich würde dich bitten, dass du mir beschreibst, wie das
8 läuft bei euch.

9 A: Wir haben ja zwei Ortsteile, Embach und Lend, und die Herausforderung ist Embach, das ist ca. fünf Kilometer von
10 der Mittelschule entfernt und das ist eigentlich die Hauptschwierigkeit, dass man da die Schüler auch in die
11 Mittelschule nach Lend bringt. Wir haben jedes Jahr eine Umfarge bei den Eltern, wie ist da der Bedarf und dieses
12 Jahr haben wir die Rückmeldung gekriegt, dass eigentlich nur zwei massiv auf den angewiesen wären, alle anderen
13 haben das gelöst oder gar nicht angegeben, dass sie einen Bedarf haben, weil sie es in den letzten Jahren eh schon
14 lernen haben müssen, dass sie die Schüler selber transportieren und das hat sich eigentlich gut eingebürgert, dass das
15 funktioniert. Und ja, mit zwei Schülern tut man sich dann schwer, dass man das irgendwie rechtfertigen kann, dass
16 man da mehr Busverbindungen auf die Füße ... zumindest anstrebt, weil ...

17 F: Du meinst jetzt normale Postbusverbindungen?

18 A: ... Postbusverbindungen, oder auch von der Gemeinde intern organisiert, weils einfach ... man wird es auch hören
19 in den Medien ... weil sich die Gemeinden gerade irrsinnig schwer tun Finanzierungen überhaupt aufzustellen
20 geschweige denn neue Projekte anzugehen. Und so etwas, wenn man weiß, dass Chaffeure braucht, Busse braucht ...
21 jetzt zurzeit einfach nicht drin ist.

22 F: allein schon von der Finanzierung her ... ?

23 A: Allein schon finanziell, ja. Also der Wille wär auf jeden Fall da, auf dem würd auf keine Fall scheitern, nur, wenn
24 schon bei allem anderen, bei den Grundbedürfnissen zum Schauen ist, dann ist es halt schwer, dass man neue
25 Projekte, die so finanzintensiv sind, umzusetzen.

26 F: ok, wie gesagt, der Fokus liegt auf der Mittelschule aber kannst du kurz etwas zu Volksschule und Kindergarten
27 sagen im Unterschied dazu?

28 A: Ja, Kindergarten und Volksschule ist jetzt kein Problem, weil Kindergarten und Volksschule auch in Embach da
29 sind aber da müssen halt die Eltern, wo es von der Wohnsituation her ein bisschen weiter weg sind die Kinder
30 hinbringen aber das ist glaube ich nicht die Tragik, weil es an sich eh recht konzentriert ist und in Lend genauso.

31 F: Ok, kenn ich mich aus. Wie schätzt du die Auswirkung von der Situation, dass die Eltern die Kinder bringer
32 müssen großteils, wenn sie nicht zufällig gleich im Ort wohnen, auf die Eltern in Bezug auf finanziellen Aufwand,
33 Zeitaufwand ... besonders natürlich auf Mütter?

34 A: Ja, natürlich, man braucht ein Auto, man braucht die Zeit, man muss sich seinen Tag so einteilen, dass man
35 die Kinder holen kann, bringen kann. Es ist ja meistens nicht mit der Schule getan, da ist Fußball oder so etwas, wo
36 die Eltern die Bringer und Lieferer sind. Also was ich so beobachte, man spricht sich schon zusammen, das jetzt

37 nicht jede Mama allein fährt, sondern Kinder mitnimmt aber natürlich, wenn man zu Mittag die Kinder holen muss,
38 dass das mit einem Beruf oder einer Vollzeitbeschäftigung unter einen Hut zu bringen ist, ist ganz schwierig. Oder
39 ein andres Beispiel, wir haben eine neue Mitarbeiterin im Haus für Senioren, wo wir das jetzt Gott sei Dank so
40 hindrehen haben können, dass sie ihr Kind in der Früh passend zur Schule bringen kann aber da schauen wir dann ...
41 da müssen wir halt schauen, wie es sich ausgeht ...

42 F: Das kommt dann halt auch immer auf den Arbeitgeber an... und wenn es die Gemeinde ist, ist es leichter...

43 A: beides, wobei man halt such schauen muss, dass man keinen benachteiligen darf, weil wo der dann früher oder
44 später geht, muss natürlich wer anderer da sein und ja, im Ganzen nicht das einfachste ...

45 F: So, jetzt seit ihr in der besonderen Situation, dass sowohl Bürgermeisterin als auch du Frauen sind und bei dem
46 Thema geht's vor allem um Frauen. Kannst du dazu was sagen, habt ihr irgendwelche Ideen, wie man das Müttern
47 erleichtern könnte, oder?

48 A: Die Gemeinde verfolgt Projekte, Pilotprojekte, wir ... wie soll ich sagen, das ist halt noch nicht spruchreif.

49 F: ok

50 A: Das geht auch vom Land aus, das wäre eine Möglichkeit neben die Postbusse, die klassischen auch daneben ...
51 aber da kann ich einfach noch nicht zu viel sagen, weil es ist einfach noch nicht spruchreif. Mir und vor allem der
52 Michaela ist das ein Anliegen, weil eben gerade sie ... sie hat auch zwei Töchter gehabt ... oder hat zwei Töchter
53 und kann das sicher auch gut nachvollziehen, dass das für Frauen noch mehr Belastung ist als wie für Männer.

54 F: Du hast vorher die zwei Familien angesprochen, die sich das nicht organisieren können, wie ist das die
55 Situation?

56 A: Na, also da war halt das Interesse größer, sie haben es sich schon organisiert aber das war es so, wenn es wirklich
57 gar nicht anders geht, dann finden sie eine Lösung aber wenn es gegangen wäre, dann wäre es eine enorme
58 Erleichterung gewesen. Nur mit zwei Bedarfsanmeldungen kann ich halt leider nicht groß arbeiten.

59 F: Ok, verstehe. Wie siehst du diese Situation jetzt in Bezug auf die Attraktivität von Lend als Wohnort, also das
60 Familien herziehen, dableiben... ist das ein Faktor?

61 A: Die Erreichbarkeit ist glaube ich für Lend ein positiver Faktor, besonders durch die Zugverbindung, man ist sofort
62 bei den höheren Schulen, ob das jetzt St. Johann oder Zell ist, das ist dahingestellt, ... die schlechtere Verbindung
63 ist halt nach Embach oben, wobei ich glaube, die Bevölkerung ... das durchaus weiß, also Embach hat einen stabilen
64 Kern, in Lend ist die Fluktuation größer aber auch gerade, weil die Leute sehen „ok, ...“ dann ist man schnell einmal
65 in St. Johann, dann findet man dort einen Arbeitgeber, dann ist man schnell einmal in Bischofshofen. Das sind einfach
66 zwei verschiedene Orte mit verschiedenen Gemeinschaften, natürlich zusammengehörig aber sie haben eine ganz
67 eigene Charakteristika.

68 F: Also warum ich frage, ich meine, dass kann natürlich auch an geographische Sachen liegen, geh, aber, warum
69 ich frage, Lend ist die einzige der drie Gemeinden, die eine schrumpfende Bevölkerung hat und ja ...

70 A: Mmm, ja,

71 F: Aber wie gesagt, das kann ja auch an der Geographie liegen ...

72 A: Das liegt sicherlich nicht nur an ... ja, an der Verkehrssituation, sagen wir so.

73 F: Gut, dann ... bei der Umfrage von der Frau Möslinger ist herausgekommen, wie zu erwarten, dass der Großteil

74 der Eltern eben Mütter sind, die die Kinder eben führen. Habt ihr da in dem Bezug noch irgendwie mehr Kontakt

75 gehabt zu den Eltern, wie die das organisieren oder ob das dann eben mit Fahrgemeinschaften läuft oder so?

76 A: Ich meine, wir haben insbesondere mit den zu tun, wo es gerade nicht einfach ist, weil gerade da ... also da wo

77 alles passt, von denen hören und sehen wir eh nichts auf der Gemeinde ... aber wir haben halt so Einzelfälle, wo

78 halt wirklich eine Lösung gefunden werden sollte und wo wir auch echt bemüht sind und mit denen sind wir auch

79 in regem Kontakt aber es ist nur aus unserer Sicht ... wenn es nicht so viele sind, die das brauchen und jetzt die

80 Geldressourcen nicht so sind, dass wir jetzt die Einzelnen so bedienen können.

81 F: Kannst du da so einen Härtefall beschreiben? Also um was es da ungefähr geht oder...

82 A: Ja, einfach keine Zeit nicht, die Arbeit ... die Arbeitszeiten sind entsprechend und auch der Weg selbst ist nicht der

83 einfachste ... also wenn man jetzt raus schaut mit dem Schnee und so, das ist es auch nicht so ungefährlich...

84 F: Da geht es jetzt aber eher dann um Familien, die da Richtung Goldegg hinauf oder Klamm oder so wohnen?

85 A: Ja, oder Richtung Eschenau oder so ... das sind dann ...

86 F: Ist Eschenau vom Schulsprengel her ...

87 A: Gehört zu Taxenbach

88 F: Gehört zu Taxenbach, von der Schule her auch?

89 A: Von der Schule her auch

90 F: ok, verstehe. Dann, was mich noch interessieren würde, ganz ein anderes Thema: Verkehrssicherheit. Ich habe

91 gesehen, bei der Schule wurde ein bissl die Straße bemalt und so ein paar Sachen hat es gegeben. Einerseits, hat es da

92 Probleme, Konflikte, Unfälle oder so etwas gegeben?

93 A: Nein, wir sind im Gegensatz sehr bemüht, dass wir sie noch erhöhen, wir haben neue Spiegel ... was vielleicht als

94 kleine Errungenschaft gilt aber das ist für so eine ... wo man sich finanziell nicht so leicht tut schon ein großer Satz.

95 Dann kriegen wir jetzt eine fixe Geschwindigkeitsanzeige in Embach oben, wir sind in ständigen Kontakt mit der

96 Landesstraßenverwaltung mit Straßensperren und zum Beispiel beim Martinifest, da hat der Kindergarten einen

97 Ausritt gehabt in Embach oben ... das man da sich mit der Polizei abspricht und mit der Feuerwehr, da ist immer

98 Sicherheitspersonal da. Solange ich da bin, hat es noch nie etwas gegeben ... nein, da bin ich sehr stolz, dass das voll

99 gut funktioniert.

100 F: Ich habe von den Eltern und von der Frau Möslinger gehört, dass da eben die Straße bei der Volksschule

101 ein bisschen problematisch ist, weil es da eben so eng ist und so weiter, da ist glaube ich so gesehen verkehrstechnisch

102 ganz normaler Verkehr, oder? Oder ist da eine Einbahn? Da fährt man in beide Richtungen, oder? Und es ist ein 30er?

103 A: Man kann in beide Richtungen fahren, es ist ein 30er, es ist eine Geschwindigkeitsanzeige dort und es ist da ... ja

104 es muss sich halt jeder Autofahrer auch einmal denken „he, da gehen Kinder drüber“. Wir haben ein „Achtung

105 Kinder“-Zeichen angebracht.

106 F: Du hast schon kurz gesagt, die Organisation von den Schulwegen läuft so, ihr macht eben diese Umfrage, die Eltern
107 melden den Bedarf an und wenn das jetzt genug wären, dann würdet ihr versuchen etwas auf die Füße zu stellen.

108 Hat es da irgendwann einmal ein Treffen gegeben mit den Schuldirektoren, mit den Eltern oder so?

109 A: Mit den Eltern im individuellen Falle, ja, also die Bürgermeisterin hat da mehrere Treffen gehabt. Mit mir nicht,
110 ob es da vor meiner Zeit etwas gab, das weiß ich nicht.

111 F: Nein, am meisten interessiert mich eh jetzt die Situation. Gut, in Bezug auf die Kosten ist klar ... die trägt jeder
112 selbst. Dann würde mich interessieren, was deine Einschätzung ist. Es fußt ja der Schülerverkehr auf Postbus und
113 zu Fuß gehen bzw. selber bringen. Ist das langfristig so umsetzbar und finanzierbar? Also tut ihr zum Postbus
114 etwas dazuzahlen? Oder ist das alles vom Regionalverband?

115 A: Also wir zahlen ja auch zum Regionalverband zu, also ... ist es indirekt immer irgendwie dabei. Nächstes Jahr
116 geht es sich nicht aus aber unser Wunsch wäre, dass wir dann zusätzlich mit einem eigenen Konzept da unterstützt.
117 Vielleicht über eigene Mitarbeiter, wie auch immer das aussehen könnte. Wir verfolgen da eben zwei Projekte, nur
118 nächstes Jahr naja... schaut es nicht so rosig aus.

119 F: Schaut es nicht so gut aus... aber so wie es jetzt läuft, da da von der Gemeinde nicht wirklich viel hineinfließt
120 könnte es weiterlaufen aber es könnte auch besser sein.

121 A: Auf jeden Fall könnte es besser sein, für die Schüler aber auch für ältere Personen. Und Auto und Tank wir nicht
122 billiger und da Umweltfaktor spielt natürlich auch eine Rolle, also das ist sicher kein Konzept, das was auf die
123 nächsten 20 Jahre bestehen kann.

124 F: Weil du das schon angesprochen hast – soll da der Fokus, wenn man was macht – darauf liegen, dass Embach
125 einfach einmal besser mit Zentrum und Bahnhof verbunden wird?

126 A: Und eben die, die weiter weg wohnen, dass die auch eine Möglichkeit haben auch ohne Auto auszukommen.

127 F: Mhm, da kenne ich mich aus. Gut. Jetzt kommen wir zum nächsten Punkt, da ist jetzt an was das liegt, dass es
128 jetzt zurzeit keinen Verkehr gibt. Du hast schon gesagt, es kein Bedarf angemeldet worden. Das war jetzt natürlich
129 vor deiner Zeit, dass das aufgehört hat aber vielleicht weißt du da trotzdem was, warum das nicht mehr machbar
130 war?

131 A: Wegen Mitarbeitermangel, ist es einfach nicht mehr tragbar gewesen. Wir haben da einmal nachgedacht, ob man
132 eigene Buschaffeuere einsetzt ... Wenn jetzt, bitte nicht auf die Zahlen festhalten, ich glaube, 40.000€ allein für eine
133 ... für eine Verbindung mehr am Tag, nicht in den Ferien, sondern einfach nur acht Monate ... und das ist einfach eine
134 Zahl, mit der wir nicht arbeiten können.

135 F: Das wäre jetzt z.B. nach Embach ein zusätzlicher Buskurs.

136 A: Verstehe, ja.

137 F: Aber von Seiten des Taxiunternehmens war der Mitarbeitermangel das Problem?

138 A: Ja, genau.

139 F: Zusätzlich die Finanzen der Gemeinde...

140 A: also, wenn wir eine andere Lösung finden würden ... aber da war auf jeden Fall der Mitarbeitermangel ...

141 F: ok, gut, kenne ich mich aus. Dann noch zum letzten Punkt, der mich interessieren würde. Wo siehst du jetzt in

142 Bezug auf Schülerinnenverkehr die größten Herausforderungen? Jetzt und in Zukunft?

143 A: Dass man jeden die gleiche Chance bietet. Also ich bin selbst aus Rauris und bin in Zell in die HAK gegangen und

144 wenn man jeden Tag, bis ich den L17 gemacht habe, das waren dreieinhalb Jahre, spätestens um dreiviertel 6 bei der

145 Bushaltestelle stehen musst, dann eineinhalb Stunden nach Zell fährst, das ist jetzt nur meine persönliche Erfahrung,

146 und dann noch zwei Stunden auf den Bus wartet, damit man noch einmal zwei Stunden mit dem Bus fahren kann,

147 das reibt an den Nerven und sicherlich, ob Schüler dann gewisse Weiterbildungen in Anspruch nehmen können oder

148 nicht ... weil eben oft das Zeiten sind, wo die Eltern schon wieder voll arbeitstätig sind und das einfach nicht von

149 irgendwem gemacht werden kann. Und das gleiche sehe ich halt auch da, wenn man von Embach wirklich seinen

150 ganzen Tagesablauf danach richten muss, dass die Kinder dahinkommen, wo sie hinmüssen und seine eigene

151 Weiterentwicklung im Berufsleben dann zurückstellen muss, das ist ein Kompromiss, den viele eingehen. Aber ich

152 weiß nicht, ob das auf Dauer für die Gesellschaft gut ist.

153 F: Verstehe, du hast schon gesagt, wie es bei dir persönlich langwierig war, dass man nach Zell kommt. Wie schätzt

154 du das ein, welche Auswirkungen hat das auf die Verkehrsgewohnheiten von Kindern und Jugendlichen ... mit

155 Problemen? Kannst du mir das ein bissl beschreiben?

156 A: Also, da kann ich auch wieder von mir sprechen, sobald man das Auto zur Verfügung hat, hat man das Auto.

157 Irgendwie finanziert man den L17 und man wird sicherlich, wenn man abgelegt ist ... wird es auch im Interesse der

158 Eltern sein, dass die Kinder so schnell wie möglich mobil sind, dass sie einen Mopedführerschein machen, dass es

159 zumindest im Sommer keine Probleme gibt, wenn sie einmal Kino fahren ...

160 F: Ich meine, wenn jetzt irgendwer einen Hof oben am Berg hat, dann ist es eh klar...

161 A: Da braucht man sowieso ein Auto.

162 F: ... aber jetzt im Ort in Lend könnte man ja auch so mobil sein.

163 A: Also in Lend hat man gute Chancen, weil der Zug fährt oft und in alle Richtungen und auch der Bus ist nicht

164 schlecht aufgestellt, also da ist man recht mobil. Wenn man von Embach Richtung Lend kommt oder Richtung

165 Taxenbach, je nachdem, was von einem schneller ist, dann ist man auch bald einmal da, wo man hin muss...

166 F: ja, verstehe aber du siehst da schon Auswirkungen, dass wenn es vorher schon problematisch ist, dass man dann

167 sich schon freut darauf, wenn man ein Auto hat.

168 A: Genau.

169 F: Nein, verstehe.

170 A: Und E-Autos werden es nicht überall sein und die haben ihre eigenen Probleme, von der Umweltverträglichkeit.

171 F: Ja, das wird nicht die Lösung sein, dass man alles auf Elektroautos umstellt. Gut, dann die letzte Frage wäre jetzt

172 noch ... hast du irgendwelche Forderungen an Eltern, Schulen, Land oder Bund damit ihr das besser organisieren

173 könnt.

174 A: Ja, Forderungen hätte ich genug, mehr Geld von Bund und von Land, nein aber dass sie auch die Problematik am

175 Land ernster nehmen, weil in den Städten brauche ich über das gar nicht diskutieren. Dass auch richtig Geld in die

176 Hand genommen wird, von den Eltern, Verständnis, wenn das oft langwierig ist und kompliziert ist. Wenn es vielleicht

177 für die eigenen Kinder nicht mehr relevant ist, weil sie nur noch ein Jahr in der Schule haben, dass man das trotzdem

178 verfolgt und versteht, dass es dann für die nächsten, die eingeschult werden relevant ist und von der Gemeinde ...

179 wir sind eh, so hart es klingt, wir sind dabei mit unseren begrenzten Mitteln das so gut es geht eben zu gestalten.

180 F: Was mich auch noch interessieren würde, weil ich jetzt mit der Amtsleiterin rede, ich denke du bist für

181 Raumordnung zuständig, oder?

182 A: Ja

183 F: Hat das irgendwelche Auswirkungen auf die Raumordnung bei euch?

184 A: Also Verkehrserschließung ist nur deswegen relevant, es muss eine Straße hingehen, weil sonst dürfen wir nicht

185 bauen, aber ob da ein Bus fährt oder ein Zug fährt, das ist für die Raumordnung nicht ...

186 F: Zurzeit nicht relevant, ok, weil ich denke mir ...

187 A: Ja, dann kann ich gleich sämtliche Bauanliegen ad akta legen...

188 F: Ok, weil ich denke, das macht es ja für euch nicht leichter, wenn jetzt irgendwer in Embach oben im Nirgendwo

189 was baut.

190 A: Also im Nirgendwo geht's eh nicht, also wir haben unsere Vorlagen. Im Ortskern gibt es noch Bauland und wir

191 haben ein Baulandsicherungsprojekt in ... also das ist eh konzentriert, wenn man im Grünland baut, dann gibt es

192 derartige Auflagen, damit es überhaupt möglich ist. Da ist sich derjenige dann schon bewusst, wo er da ist ... wo sein

193 Gebäude da steht.

194 F: ok, verstehe. Na gut, das wärs von meiner Seite, willst du noch etwas sagen?

195 A: Ich wünsche dir viel Erfolg!

IP_4_Bildung_Dorfgastein

1 F: Genau, am Anfang hätte ich gern, dass du mir das erzählst, wie viele Kinder bei euch sind insgesamt und wer wie in

2 den Kindergarten kommt und wieder heimkommt.

3 A: Ich habs noch nicht ausgewertet.

4 F: Aso, ja, sonst, ich kann das auch....

5 A: Ja, warte mal, ...

6 F: Jetzt geht's wieder weiter. Kannst das du mir kurz sagen?

7 A: Also wir sind insgesamt, also nur vom Kindergarten, sind wir zwei Gruppen. Einmal 22, einmal 24 Kinder

8 also 46 Kinder, da haben wir 17 Buskinder, die meisten, die werden gebracht, privat, geh? Da habe ich dann noch

9 einmal einen Unterschied gemacht auf der Liste mit dem Auto oder zu Fuß. Zu Fuß sind mehr, warte mal, ja.

10 Also in der Bernkogelgruppe fast alle zu Fuß, das ist halt je nachdem, wo sie wohnen. geh?

11 F: Ja, klar.

12 A: Oder halt auch, wenn die Eltern mit dem Auto in die Arbeit fahren und die Kinder noch schnell herbringen ...

13 F: Ja, passt alles, das kann ich mir dann später noch genauer anschauen.

14 A: Genau, und halt das meiste wird von den Müttern abgedeckt, es sind auch noch viele in Karenz mit dem zweiten

15 Kind, genau.

16 F: Mhm super, jetzt hat vorher deine Vorgängerin beim Interview schon gesagt, dass eben viele zu Fuß gebracht

17 werden, viele mit dem Bus fahren, relativ wenige mit dem Auto gebracht werden. Jetzt würde mich interessieren, was

18 deine Einschätzung ist ... man weiß, dass die Verkehrsgewohnheiten in der Kindheit sich auswirken wie man später

19 unterwegs ist ... was denkst du, hat das positive Auswirkungen in Richtung umweltfreundlichen Verkehr, negative,

20 ist das wurscht?

21 A: Also, ich glaube, dass, so wie es jetzt hier in Dorfgastein ist, dass die Leute schon noch viel denken ... oder die

22 Kinder später vielleicht denken werden, dass ein Auto brauchen werden, weil ... also, sobald wer arbeiten muss,

23 brauchst du ein Auto. Das ist

24 F: Also du meinst eher, dass das eigentlich keine Auswirkung hat?

25 Es ... nein, sobald du weiter weg muss wie das Dorf, also ist für viele der Bus unmöglich. Also ich glaub, ich bin die

26 einzige, die mit dem Bus in die Arbeit...

27 F: Wo wohnst du?

28 A: Ich wohne in Luggau oben, und ich arbeite da und meine Kinder sind da im Kindergarten.

29 F: Ajo

30 A: Aber sobald ich weiter fahren müsste....

31 F: Ja, ist klar, ja

32 A: ... bräuchte ich ein Auto, weil ich kann nicht mit dem Bus das Kind bringen und dann in die Arbeit fahren

33 F: ja

34 A: Für das ist einfach der Intervall zu lange. Genau.

35 F: Ja, kenn ich mich aus.

36 A: Aber prinzipiell, dass alles, was im Dorf passiert zu Fuß passiert oder mit dem Rad passiert, sie kommen voll viel

37 mit verschiedenste Fahrzeuge ... teilweise mit dem Tretttraktor. Geh, also das ist schon sehr bewusst, dass im Dorf

38 alles so geht und ...

39 F: ok

40 A: Ich kenne niemanden, der im Dorf wohnt und das Kind mit dem Auto bringt und nachher mit dem Auto wieder

41 heimfährt, geh?

42 F: Ja, das ist ja auch schon viel wert.

43 A: voll

44 F: Na, super. Gut, was mich dann noch interessieren würde. Wir haben ja jetzt vorher schon darüber geredet, dass das

45 grundsätzlich jetzt relativ gut organisiert ist und hinhaut mit dem Abholen auch, wie ... trotzdem ist es natürlich ein

46 Zeitaufwand für die Eltern, dass sie ihr Kind bringen, egal ob zu Fuß oder mit dem Auto ... wie schätzt du das ein

47 gibt es da Eltern, für die das problematisch ist, für die das deshalb vielleicht... für die das einer der Gründe ist, warum

48 sie nicht erwerbstätig sind, warum sie Teilzeit arbeiten ...

49 A: Weils Bringen aufwendig ist? ... Sicher ... Aber das hängt nicht nur mit dem Verkehr zusammen, sondern auch mit

50 den Öffnungszeiten vom Kindergarten.

51 F: ok

52 A: Also ich glaube, dass das einfach so ... das geschwindeste, das du tun kannst, ist, du kaufst dir ein Auto und dann

53 schaust du, dass deine Arbeitszeit mit dem Kindergarten zusammenpasst und dann klapperst du das alles ab. Alles

54 andere ist bei uns extrem aufwendig.

55 F: Also du glaubst, es liegt eher nicht an der halben Stunde, die du jeden Tag fürs herbringen brauchst, sondern eher

56 daran, dass der Kindergarten dann irgendwann zu macht dann früher und dann ...

57 A: Najo, nein, sicher hängt es am Verkehr auch, weil wenn ich die schneller holen kann, dann braucht der

58 Kindergarten nicht länger offen haben, wenn du das rückwärts denkst, geh? Schon, sicher! Weil dieser berufliche

59 Wiedereinstieg von den Müttern, der ist ja meistens der Knackpunkt und da müssen sie klein anfangen, weil die

60 Kinder auch einfach noch viel Aufmerksamkeit brauchen und es ist schon bei den Kindern, die mit dem Bus fahren,

61 läuft das geschmeidiger.

62 F: Aja, genau auf das wollte ich eigentlich hinaus, genau.

63 A: Ja, weil dann, weißt eh, dann natürlich, ist es einfacher, ist aber auch ... wir haben zum Beispiel eine Mama,

64 an die kann ich mich in Luggau oben erinnern, die könnte das prinzipiell, prinzipiell hätten die Kinder mit dem Bus

65 fahren können aber dann hätte ihr Arbeitgeber vielleicht um zehn Minuten flexibel sein müssen, bzw. muss die halt

66 um Punkt von der Arbeit weg, damit sie die Kinder bei der Bushaltestelle wieder holen kann – oder was auch ginge.

67 dass sich die Eltern einfach noch besser abreden, dass eine Mama oder dass sie sich halt untereinander abreden, dass

68 sie sagen, wenn du es einmal nicht schaffst, die fünf Minuten warte ich mit deinem Kind, geh? Das ist ja im Grunde

69 die Situation, die du dann im Kindergarten hast, wiederholt sich ja auf der Bushaltestelle genau so, musst sie ja da

70 auch holen, die werden ja nicht zugestellt. Genau.

71 F: Gibts Eltern, die ... wo sich das garnicht ausgeht zeitlich, dass sie ihr Kind selbst in den Kindergarten bringen oder

72 zum Shuttlebus bringen ... ?

73 A: Ja, also das ist, also besonders bei Eltern, die selbst im Schulsystem arbeiten, ist das manchmal, dass die halt dann

74 erst im September den Stundenplan kriegen, geh, und da haben sie aber das Kind schon angemeldet und dann ist das

75 manchmal, dass es sich tageweise nicht ausgeht und da haben sich die untereinander organisiert, dass dann einfach

76 eine andere ... also eine Nachbarin oder ein Freund, also ein befreundetes Kindergartenkind, dass halt die das Kind

77 mitheimnehmen und dann ... also das passiert oft schon

78 F: Also das gibt es aber ist dann organisiert über eben Freunde, Verwandte ...

79 A: Ja, genau, eben, die Oma, oder ein Nachbar

80 F: Mhm, verstehe. Jetzt habe ich in anderen Gemeinden ... also z.B. in Lend haben sie das Problem, dass es gar

81 keinen Verkehr wirklich gibt, da müssen alles die Eltern bringen, außer halt dem Postbus für die Schulkinder...

82 A: Ja

83 F: ... wie ist deine Einschätzung, also bei euch hier funktioniert das, wirkt sich die Attraktivität von Dorfgastein als

84 Wohnort aus?

85 A: Also, ja, ich glaube Kindergartenbus ist voll wichtig! Geh. Und es wollen sie ja ... also das hat uns einmal einer

86 von der Gemeinde erklärt, was da alles drin ist, geh. Und was da... was auch für so kleine Gemeinden auch schwierig

87 ist, weil dann erst ab einer gewissen Kinderanzahl subventioniert wird, was aber oft nicht hilft, wenn ich da am Bergl

88 wen hab aber ich kriege das Taxi aber erst ab 5 Kindern gezahlt, dann ... weißt eh, die andern vier müssen ja auch

89 hinauf... geh, also ich finde, dass das total wichtig ist für die Eltern, dass das funktioniert und dass sie herziehen und

90 da wohnen können, das ist schon ... also wenn sie da mit den Subventionen, dass das ... also das man Subventionen

91 leichter kriegt und dass man ... dass so dann der Bustransport besser funktioniert, ist natürlich besser.

92 F: Was mich noch interessiert ... das haben wir schon gesagt ... wir haben geredet über Mama / Papa, wer die Kinder

93 bringt. Hast du das Gefühl, dass bei den Kindern nach dem Geschlecht ein Unterschied gemacht wird, also dass

94 irgendwie bei den die Dirndeln öfter mit dem Auto gebracht werden oder von den Eltern gebracht werden und bei den

95 Buben mehr wurscht ist oder umgekehrt? Oder ist das ...

96 A: Was ist wurscht?

97 F: Dsss die Buben jetzt öfter, was weiß ich, mim ... so geschickt werden und die ... oder

98 A: nein

99 F: ok

100 A: Hab ich jetzt nicht den Eindruck. Eher ist es, finde ich, wenn der Papa die Kinder in die ... also mit dem Arbeits-

101 auto noch mitnimmt oder sowas, das ist so voll populär, geh.

102 F: Mhm, dass eher die Mama die Kinder zu Fuß in die Schule, ah, in den Kindergarten bringt und der Papa nimmt sie

103 eher mit dem Auto mit, wenn er in die Arbeit fährt.

104 A: Weißt eh, bei denen, die noch jüngere Geschwister haben, dann ist es so. Weil da ist die Mama daheim und die

105 fährt nicht, also wenn der Papa sowieso einen Weg hat in die Arbeit, dann fährt sie nicht nochmal extra.

106 F: Klar, ja.

107 Geh, also das ist schon.... Aber das sind ja auch Sachen, die sich im Kindergarten dann auch wieder voll schnell

108 ändern, geh, weil das ändert sich ja alle paar Monate. Dann ist die Karenz aus, dann ... weißt es.... Dann ist die

109 Familie schon wieder in einem ganz andern Abschnitt ...

110 F: Mhm, jetzt ganz ein anders Thema. Zur Verkehrssicherheit ... es gehen ja jetzt keine Kinder alleine, die werden

111 ja entweder gebracht oder gehen gemeinsam mit den Eltern oder so, aber gibt es da vom Kindergarten irgendetwas
112 in Richtung Verkehrssicherheit? Macht ihr da irgendetwas oder ist das gar kein Problem?

113 A: Es ist prinzipiell kein Problem, kein großes. Es ist schon immer wieder schwierig, wo die Eltern parken, geh?
114 Also das ist jetzt eh von der Gemeinde aus in Angriff genommen worden, dass die ganzen Mitarbeiter drüben parken
115 sollen, dass da die Parkplätze frei sind für die Eltern. Sonst sind wir oft in der Übergangszeit da draußen im Park, ich
116 weiß nicht, ob du das heute gesehen hast, und wenn die Eltern dann kommen und irgendwie beim Gehsteig dabei
117 parken oder einfach Mitte stehenbleiben, weißt eh, das ist so ein kleines Dorf, die tun einfach, wie ihnen vorkommt,
118 Da sind schon schwierige Situationen teilweise. Oder auch, wo parkt jetzt das Kindergartentaxi, was kommt, das sind
119 auch ... das könnten sie ausgeklügelter machen... weil eben wie fährt der her, von woher kommt er, wie fährt er zu,
120 dass dann die Kinder gut einsteigen können, dass das sicher ist... da gibt es jetzt kein genaues Konzept und sobald
121 jetzt die Einrichtung ein bisschen größer ist oder sobald mehr Verkehr ist bräuchte es das auch unbedingt.

122 F: Das heißt, es hat aber bei euch keine Probleme oder Unfälle oder so gegeben aber es schadet vielleicht nicht, wenn
123 man sich da was überlegen würde.

124 A: Ja, ja, das wäre vielleicht eh eine Idee, dass man da dann mit Bert redet, gerade wo das Kindergartentaxi zu fährt,
125 geh, weil der parkt jetzt immer da zurück hinein, kann aber auch noch sein, dass da von der Schule wer herüber geht.
126 ist eigentlich voll gefährlich, dass der unten parkte ... wäre auch vielleicht ...

127 F: Gut, und da letzte Punkt jetzt von ersten Teil, von der aktuellen Situation und wie es gerade so läuft ist, wie das
128 organisiert wird, der Transport, hat es da irgendein Treffen gegeben mit irgendwem vom Kindergarten, von der
129 Gemeinde, von den Eltern oder ...

130 A: Der Bus ist schon voll lange installiert und es ist ja prinzipiell voll ausgeklügelt, da geht sogar das Essen-Auf-
131 Rädern, dass auf das Bergl hinauf muss, das geht auch noch mit, also ... es ist auch der Schülerbus genau getaktet
132 wie das wann fährt. Die Eltern melden die Kinder einfach bei der Einschreibung beim Kindergarten an und dann
133 wissen wir, wie viel Bedarf da ist und dann gleichen wir die Runden halt alleweil an. Und was schon auch eine
134 Herausforderung ist, dass wir halt gleich einen 9-Sitzer haben, aber ein 20-Sitzer zahlte sich auch nicht aus ... und
135 da bräuchtest du wieder eine Busfahrer oder eine Busfahrerin, was voll schwierig zum Kriegen ist... also mit dem
136 9-Sitzer ist es halt von dem her einfacher, weil da bald einmal wer fahren kann beziehungsweise verschiedene
137 Leid

138 F: Aber es gibt Ortsteile, wo das zu wenig ist, wo man dann zweimal fahren muss...

139 A: Genau, wo man zweimal fahren muss, oder so eine kreative Runde fahren muss und das ändert sich von Jahr zu
140 Jahr ... die Buskinder ... aber das läuft dann das ganze Jahr durch, geh, genau. Da wo ich her bin, aus Bramberg, da
141 haben sie keinen Busfahrer mehr gefunden, die hätten aber einen großen, einen 20-Sitzer eben gebraucht, ... und
142 da haben sie gar niemanden mehr gefunden, jetzt haben alle Eltern ihre Kinder wieder selbst gebracht und die haben
143 es sich aber noch nicht ausgemacht! Weil prinzipiell, wenn es da Treffen gibt und sie vernetzen sich... dann wäre das
144 vielleicht möglich gewesen ... aber von alleine hat das nicht funktioniert. Und jetzt ist jeder von rund herum mit dem

145 eigenen Auto hergefahren. Also war verkehrstechnisch schwierig...

146 F: Aha, verstehe.... Dann kommen wir eh schon zum Thema Arbeitskräftemangel, mein zweites Thema jetzt

147 Jetzt ist es ja so, es läuft über die Gemeinde, dass die Gemeinde eine Mitarbeiterin hat, die das macht, diesen

148 Shuttlebusverkehr...

149 A: Mehrere Mitarbeiter

150 F: ... mehrere Mitarbeiter, weil eben der Herr, der gestorben ist, der das vorher gemacht hat und das Taxiunternehmen

151 gehabt hat Ich rede noch mit der Gemeinde ... aber was ist da dein Eindruck, ist da das Thema

152 Arbeitskräftemangel der Hauptgrund dafür, dass das nicht mehr geklappt hat mit dem Unternehmen, oder gibt's da

153 andere Gründe dafür...

154 A: Wieso es das Busunternehmen nicht mehr macht? Ja eben, weil er verstorben ist?

155 F: Na, eh, aber jetzt dass das kein anders Unternehmen übernommen hat oder so... also wenn du da keinen Einblick

156 hast ist es auch egal...

157 A: Das kann leicht sein... also das Bus finden ist schwierig ja, ich weiß nicht ob das jetzt genau wegen dess

158 Arbeitskräftemangels ist.... Schätzung ... oder weil es sich finanziell nicht trägt...

159 F: ok, nein, egal, das frage ich dann die Gemeinde

160 A: Das weiß ich nicht, ja.

161 F: nicht tragisch

162 F: Genau, dann kommen wir eh schon zum letzten Teil jetzt, das ist jetzt wie zurzeitn damit umgegangen wird jetzt

163 mit der Situation. Du hast mir eigentlich eh schon beschrieben, wie es läuft, was mich noch interessieren würde, ist,

164 wo siehst du noch Verbesserungsbedarf? Bei der aktuellen Situation bzgl. Verkehr in den Kindergarten und vom

165 Kindergarten heim? Oder ist alles so gut, wie es ist.

166 A: Also, was eben die letzten Jahre passiert ist, ist das mit der Parksituation, das ist voll super, dass wir das so gemacht

167 haben, was ich mir jetzt, weil ich das Interview mit dir gemacht habe, denke, was man verbessern kann, ist auf jeden

168 Fall, dass man dem Bert oder dem Gemeindinger sagt, dass sie anders parken sollen, weil das da eigentlich gefährlich

169 ist. Genau, dass die unten parken sollen, dass könnte man ... und auch jetzt im Gespräch habe ich mir gedacht, dass

170 ganz viel mit Vernetzung zu tun hat und dass man darüber redet einmal, wie es eigentlich ist, dass man sich das einmal

171 anschaut. Na also, was mir jetzt als Verbesserung, also, wo ich mir denke, dass möchte ich gerne anreden, ist die

172 ... ist das, dass das Kindergartentaxi anders zufährt.

173 F: Super, nein, kenn ich mich aus. Ja, ich glaube, dann ist eigentlich eh alles klar ... hast du noch irgendetwas, was du

174 noch loswerden möchtest? ... da zum Thema...

175 A: Na, also...

176 F: Irgendwas, was dich schon ganz lange nervt und du....

177 A: Na, ... na, ich finds so... jo, also ... die Gemeindemitarbeiter könnten das Jahresticket gratis kriegen... ich glaube

178 dass man mit solchen Aktionen, eben, wenn man die Buskarte gratis kriegen würdest oder so vielleicht noch mehr

179 Leute dazu bewegen kannst dazu, dass ... aber Leute mit Schülern. Mit Kindergartenkindern... mit dem, dass die
180 Kinder selbst noch so unselbstständig sind ... geh du brauchst ja auch ... holen sowieso... der Fahrer muss die Kinder
181 alle anschnallen und auch wenn du mit einem 20-Sitzer fährst brauchst du noch eine Busbegleitung... das ist einfach
182 bei so jungen Kindern noch so aufwendig... die kannst du einfach nicht alleine schicken, geh. Und deshalb ist es in
183 der Zeit einfach schon noch, dass ganz viele Familien eben noch ein zweites Auto brauchen oder sich das so irgendwie
184 organisieren müssen, dass sie das überhaupt schaffen... dann, wenn die Kinder Schüler sind, dann läuft wieder alles
185 ganz anders, geh. Weil, wenn ich jetzt 10 Minuten vor meinem Kind außer ... schon in die Arbeit fahren muss ist es
186 auch egal, dann geht der halt schon einmal zur Bushaltestelle ... mit einem Kindergartler geht das garnicht. Also ich
187 glaube, dass da einfach gerade das Alter sehr sensibel ist. Weil auch... ja... ja, weil sie einfach noch kleine Kinder
188 sind.
189 F: Ja, dankesehr, das wärs von meiner Seite. Ich stoppe einmal die Aufnahme.

IP_5_Eltern_Dorfgastein

1 F: Zu Beginn möchte ich noch einmal sagen, dass das aufgezeichnet wird, dass die Aufnahme nicht irgendwie
2 verwendet oder veröffentlicht wird oder so aber ich das verwend, dass ich transkribier dann und dieses Transkript
3 ist dann in der Masterarbeit drinnen und wenn dir das lieber ist, kann ich schreiben, was weiß ich „Interview
4 Partner“ Nr 6 bist du, Eltern Dorfgastein oder deinen Namen, das ist je nach Wunsch. A: Du darfst selbstverständlich
5 meinen Namen verwenden um das leichter zu machen, „Maria Laireiter“ mit „ai“. F: Zwei mal „ai“? A: Nein, nur
6 ein Mal. F: Wo das „ai“ und wo ist das „ei“? A: Zuerst das „ai“ und dann das „ei“. F: OK, passt. Haut hin. Gut, dann
7 kommen wir schon zum Beginn vom Interview, also das hat jetzt drei Teile. Der erste Teil ist eben, wie die aktuelle
8 Situation ist, welche Herausforderungen dass es gibt. Der zweite das mit dem Arbeitskräftemangel und das dritte, wie
9 damit umgegangen wird, welche Lösungsideen es geben würde. Genau, zu Beginn einmal kurz, du bist Mutter von
10 einem Kind, das zum Kindergarten geht, kannst du kurz erzählen, wie es euch da geht, wie das Kind herkommt,
11 zurückkommt, heimkommt. A: Also, bei mir ist es das fünfte Kind und das letzte, das in den Kindergarten geht, bei
12 uns ist es so, dass wir tatsächlich im Ort wohnen und bei uns bringt eigentlich immer der Papa das Kind in den
13 Kindergarten weil ich tatsächlich die aus dem Ort, also die, die nicht zentral wohnen den Shuttledienst übernommen
14 hab von der Gemeinde und ich krieg somit auch mit, wie generell die Kinder in den Kindergarten kommen. Bei uns
15 ist sehr viel Abwechslung, also praktisch alle Kinder oder fast alle Kinder werden abwechselnd von Eltern also von
16 von Müttern und Vätern bracht, manchmal auch von Großeltern und die meisten Kinder also die zentral lebenden
17 Kinder, die kommen alle zu Fuß. F: Mit der Mama oder dem Papa gemeinsam? A: Genau. Und die die außerhalb nicht
18 den Shuttleservice nutzen, die bringen sie halt mit dem Auto ab. Wir haben da relativ eine nette Frequenz für ein-
19 ein halb Stunden vor dem Kindergarten, aber ja. F: Und Du hast schon angesprochen, so welches Elternteil oder
20 welches Familienmitglied die Kinder bringt ist ziemlich durchgemischt. A: Das ist bei uns bunt gemischt, genau.

21 F: Super, kenn ich mich schon ein bissl aus, du hast jetzt gesagt im Ort gehen die meisten zu Fuß mit den Eltern, gibt
22 es da auch etwas so wie Fahrgemeinschaften zu Fuß, also „Pädibus“ heißt das? Dass die Kinder aus einer Siedlung
23 zusammensammeln und dann die Eltern oder wer mit ihnen geht oder so? A: Nein das bringen immer die Eltern
24 gemeinsam, die meisten treffen sich natürlich am Weg immer mehr oder zwei- drei Eltern. F: Aber nicht organisiert?
25 A: Nein, da ist nichts organisiert. Weil die Kindergartenkinder prinzipiell bis halb neun da sein müssen und jedes
26 Kind sein eigenes Tempo hat oder jede Familie ihr eigenes Tempo hat, für die Sachen, was eben mit dem Kinder-
27 gartenbus kommen, die sind eben außerhalb bei den kleinen Grätzeln rundherum und die werden natürlich zentral
28 abgeholt, also die werden nicht von der Haustür abgeholt, die werden an dem Sammelpunkt abgeholt. F: Irgendwo
29 auf der Kreuzung oder so? A: Genau, da sammeln sich dann die drei, vier, fünf Kinder zusammen, da werden die dann
30 aufgeladen und dann werden sie direkt im Kindergarten wieder abgeliefert. F: Und dann bringen sie die Eltern dann
31 zu Fuß hin oder was? A: Zum Bus? Zum Bus bringen sie sie immer zu Fuß, weil das ist immer zentral. F: Das ist nicht
32 so weit, verstehe. Also jetzt haben wir gesagt die meisten Kinder kommen mit dem Shuttlebus oder zu Fuß. Was ist
33 deine Einschätzung, also man weiß, dass sich diese Verkehrsgewohnheiten in der Kindheit auswirken drauf, wie man
34 in der Zukunft auch handelt, glaubst du es hat eine positive Einwirkung im Sinne von umweltfreundlichem Verkehr,
35 oder negativ oder gar keine Auswirkung? A: Also dadurch, dass es das bei uns schon sehr lange gibt mit dem
36 Kindergartenbus, weiß ich dass das sehr gern genutzt wird, auch von den weiteren Generationen, so von den Folge-
37 generationen, weil die ersten, die mit mir in den Kindergarten gegangen sind, die schicken jetzt tatsächlich ihre Kinder
38 auch mit dem Bus in den Kindergarten. Und generell ist es bei uns sehr verkehrsbewußt worden weil wir haben früher
39 viel Frequenz vor dem Kindergarten gehabt mit den Autos das hat sich eben dadurch, dass die die zentral wohnen ihre
40 Kinder jetzt brav zu Fuß bringen sehr beruhigt und ich denk schon, dass sich das auf die Kinder auswirkt. Dass die
41 auch generell in näherer Zukunft auch auf die Öffis umsteigen, weil es kriegt jedes Kind mit, dass überall Staus sind,
42 dass man eh nicht weiterkommt mit den Autos, egal wo man hinfährt, also es wirkt sich definitiv aus. F: Wie.. du hast
43 gesagt früher waren mehr, haben mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto bracht, wie ist es dazu kommen, dass das
44 weniger geworden ist, oder? A: Es ist immer wieder angesprochen worden, bei den Elternabenden, dass einfach die
45 Frequenz mit den Autos ganz hoch ist, dass es keine Parkmöglichkeiten gibt und dass es auch, weil die Schule ist
46 direkt nebenan, ziemlich viel Gefahren birgt und da haben sich die Eltern dann ziemlich brav umgestellt, dass sie
47 entweder entfernt parken. Manche parken jetzt bei uns, da ist die Gemeinde ja nicht weit weg. Einfach eine Straße
48 weiter weg. Aber die, die zentral wohnen, bringen sie jetzt generell jetzt eigentlich zu 90% zu Fuß, wenn sie nicht
49 gerade einen weiteren Weg haben. F: Jetzt hast du auch schon angesprochen, dass das auch zu gefährlichen
50 Situationen führen kann, wenn jetzt die ganzen Eltern vor der Haustür parken, umdrehen und so weiter. Hat es da
51 irgendwelche Unfälle und Gefahrensituationen geben oder so? Oder war das vorbeugend? A: Es war definitiv
52 vorbeugend und es hat „Gott sei Dank“ nie irgendwelche gravierenden Unfälle oder was geben, weil dadurch, dass das
53 auch Eltern sind, die generell auch wieder vorsichtiger gefahren sind. Aber es war halt auch, weil keine Autos... es ist
54 auch kein Auto mehr durchkommen. Wir haben da zwei Fahrstreifen aber wenn ein Fahrstreifen mit geparkte Autos

55 zuparkt ist und da kommt eine Gegenverkehrssituation zustande dann wird's natürlich gefährlich. Und das hat nicht
56 mehr funktioniert und da hat man einfach ein bissl eingreifen müssen und das bei den Eltern einfach anbrachte, sei es
57 in der Schule als auch im Kindergarten und das hat sich ziemlich schnell jetzt also in den letzten drei Jahren eigentlich
58 ganz gut entwickelt. Positiv entwickelt. F: Super. Dann mach ich gleich den Punkt Gesundheit, Sicherheit, weil wir
59 schon da begonnen haben. Weißt du von irgendwelchen anderen Maßnahmen vom Kindergarten in Bezug auf Sicher-
60 heit, außer dass man bei den Elternabenden drüber geredet hat? A: Also es wird mit den Kindern so ein Sicherheits-
61 tag gemacht, wo die Kinder bissl auf die Verkehrssituationen vorbereitet werden, weil grad die Schulanfänger müssen
62 ja dann im Grunde selbständig in der ersten Klasse den Schulweg meistern und da fängt man bei uns schon im Kinder-
63 garten an, dass man ihnen ab bissl die Verkehrszeichen schon lernt. Die Kinder erzählen das dann immer daheim
64 auch ganz stolz und fragen dann auch „Und was ist das und was ist das?“ also sie sind generell durch das, dass im
65 Kindergarten sehr viel damit gearbeitet wird die Kinder auf das selbständige Leben wenn sie dann irgendwann
66 Schüler sind vorzubereiten werden sie einfach gut daran daran herangeführt und vor allem auch das Interesse ge-
67 weckt, dass sie sich dafür interessieren. Wie man über den Zebrastreifen geht, sie müssen auch, wenn sie auf den
68 Spielplatz gehen ja über den Zebrastreifen beziehungsweise die Straße queren und sie haben das eigentlich im
69 Alltag. F: Und das Ziel wäre, dass man jetzt während der Zeit im Kindergarten das erlernt, damit sie dann in der
70 Volksschule die aus dem Ort selber gehen könnten. A: Die gehen auch selber, die werden vielleicht ja
71 in den Ferien werdens da vorbereitet drauf im Normalfall, werden noch zwei bis drei Tage begleitet und dann mögen
72 unsere Kinder dann normal selbständig in die Schule. F: Super, gut. Dann geh ich wieder zurück zu meinem Plan.
73 Jetzt hast du gesagt, die Eltern, einerseits manche bringen im Ort zu Fuß in die Schule auch in den Kindergarten.
74 Andere bringen zur Haltestelle vom Shuttle, wie schätzt du da den Zeitaufwand ein für die Eltern? Der ja dann doch
75 zwei Mal am Tag, besonders wenn man sie in die Schule bringt und dann irgendwie eine Viertelstunde hergeht oder
76 so. A: Durchaus, eine halbe Stunde muss man teilweise schon rechnen, wenn nicht sogar ein bisschen länger, Kinder haben
77 nicht immer das Tempo von Erwachsenen. F: Klar, ja. A: Aber die Zeit rechnet und nehmen sich die Eltern
78 definitiv für die Kinder, weil sonst täten sie es nicht, weil natürlich ist man mit dem Auto schneller, meistens. Aber
79 sonst, eine halbe Stunde musst in dem Sinn schon rechnen, dass du am Tag für den Weg einplanen musst. F: Wie
80 schätzt du das ein, hast du Erfahrung von anderen Eltern oder von dir selber, wie man damit umgeht, weil das könnte
81 ja einen in Bezug auf Erwerbstätigkeit Vollzeit- Möglichkeit zur Vollzeitarbeit einschränken, je nach Arbeitgeber
82 und so? A: Also die meisten arbeiten bei uns tatsächlich in Teilzeit. Wo die in Vollzeit arbeiten, da kommt dann eben
83 zu Mittag die Oma oder der Opa wo sie die Kinder abholen. F: Ja. A: Viele Eltern bringen auf dem Weg in die Arbeit
84 in der Früh ihre Kinder vorbei, auch zu Fuß, weil viele arbeiten auch „Gott sei Dank“ im Ort. Und die, die nicht im
85 Ort arbeiten haben sich das meistens so eingeteilt, dass sie sag ich einmal um acht zu arbeiten anfangen, dann bringen
86 sie die Kinder zwischen sieben und halb acht und haben dann ausreichend Zeit wieder zurückzugehen, heim zum
87 Auto und dann zur Arbeit zu fahren. Wobei auch, das weiß ich von der Schule her, viele auf die Öffis umsteigen.
88 Also, es wird, obwohl es bei uns nicht so supertoll ausgebaut ist, das öffentliche Verkehrsnetz, trotzdem Vieles auch

89 umgestellt, weil es auch günstiger ist. F: Das heißt jetzt noch einmal zu dem mit der Einschränkung, ich versteh es
90 richtig, dass das sehr wohl Auswirkungen hat auf die Erwerbstätigkeit, dass man es sich irgendwie mit dem Arbeit-
91 geber ausmachen muss, wann man anfangt, sich das irgendwie mit dem Arbeitsweg kombiniert oder so aber du weißt
92 jetzt nicht von irgendwelchen größeren Problemen, dass irgendwer jetzt die Kinder gar nicht bringen kann, oder so.
93 A: Nein, weil bei uns sind, soweit ich das weiß, fast über 90% der Kinder in Betreuung, bei uns läuft's „Gott sei Dank“
94 recht fließend ab. F: Kenn ich mich aus. Wo, das heißt, es gibt keinen Fall, dass jetzt irgendein Elternteil da gar keine
95 Zeit hat, dass das Kind bringt und dann irgendeine andere Lösung finden muss? A: Nein, wir haben ja auch bis drei
96 die Kinderbetreuung mit Mittagessen und allem Drum und Dran. Ist sicher für den Einen und den Anderen eine un-
97 günstige Zeit, weil bis drei, wenn man da dann arbeiten muss aber bis jetzt glaub ich, also ich weiß jetzt keinen, da wo
98 es jetzt richtig gravierend ein Problem wäre. Manchmal weiß ich allerdings, dass einmal fünf Minuten oder zehn
99 Minuten länger wer warten muss, bis dass das Kind um drei dann abgeholt wird, weil man einfach durch die
100 wie vorhin erwähnt, die ganzen Baustellen und Staus hat und oft nicht so schnell weiterkommt aber grundsätzlich
101 wüsste ich keinen Fall, wo es ganz gravierend und unmöglich ist, dass man nicht arbeiten gehen kann oder dass da
102 jetzt irgendwas massiv eingeschränkt wäre. F: OK, super danke. Gibt's, aber das wird ich dann die Evelyn fragen,
103 aber vielleicht weiß es du auch. Gibt's im Kindergarten Kinder mit irgendwelchen Einschränkungen in Bezug auf
104 Gehbehinderung und Sehbehinderungen, Hörbehinderungen, die irgendwie eine besondere Hilfe brauchen, bei Weg
105 in den Kindergarten? A: Also es gibt ein Kind, das ein bisserl eine Aufmerksamkeit braucht aber alles selbständig
106 erledigt. F: Aber das heißt, da wird jetzt nicht irgendwie speziell... A: Na man braucht jetzt keine Hilfsmittel oder
107 was, das Kind versucht, oder man versucht ja generell, wenn irgendwo ein Kind Einschränkungen hat, das Kind, nicht
108 dem Kind, das Kind nicht spüren zu lassen, sondern einfach das Kind ganz normal mitzunehmen, weil das nennt man
109 glaub ich Integration. F: Und das funktioniert auch? A: Das funktioniert ganz tadellos, weil auch die Kinder generell,
110 das weiß ich von den früheren Jahrgängen schon, darauf erzogen werden, dass einfach ein Jeder gleich zu behandeln
111 ist. So soll es sein. F: So soll es sein, ja. Merkt man, wir haben schon gesagt, von den Eltern her ist es ziemlich durch-
112 gemischt, ob es jetzt die Großeltern, die Mama oder Papa ist, die sie bringen, merkt man bei den Kindern einen Unter-
113 schied, dass zum Beispiel Mädels oder Burschen öfter mit dem Auto bracht werden und das andere Geschlecht
114 seltener oder so was? Vom Gefühl her? A: Nein, da könnt ich jetzt definitiv nichts sagen. F: Na passt, wenn da kein,
115 wenn da nichts auffällt. A: Nicht wahrnehmbar. F: Dein Kind ist ein Dirndl oder ein Bub? A: Jetzt is es ein Bub. Das
116 letzte ist ein Bub. F: OK, damit ich dann weiß, ob ich sagen kann: „Sohn oder Tochter“. A: Nein, das ist der Sohn,
117 weils nur eine Tochter gibt bei mir und ich sonst nur Söhne hab ist sie natürlich a bisserl bevorzugt worden und sanfter
118 behandelt worden, ja. Da ist gach einmal der Papa gsprungen und hat das „Medi“ bracht aber prinzipiell machen sie
119 bei uns da eigentlich keinen Unterschied, also ich weiß jetzt keiner, der das Dirndl bsonders hervorhebt, weil
120 Dirndln sind einfach so zart, kenn ich keinen, der das tät. Und ob das jetzt die Großeltern oder die Eltern machen, die
121 Großeltern sind sogar eher so, dass sie eher zu Fuß gehen. Die wo die Möglichkeit haben. Oder mit dem Radl. Das
122 haben wir ganz vergessen gell, mit dem Radl werden auch viele bracht. F: Ja? Ist das ein Thema mit dem Radl? A: Das

123 ist definitiv ein Thema. F: OK? A: Weil die Kinder auch mit dem Laufrad viel in den Kindergarten kommen also es
124 sind zwar immer die selben, 10 sag ich jetzt einmal, die mit dem Zweirad ankommen aber mit dem Radl werden
125 definitiv auch einige Kinder bracht. Im Winter nicht aber im Sommer. F: Ja. Dann kommen wir schon zum letzten Teil
126 vom ersten Punkt. Da geht es jetzt um die Organisation von diesen Wegen in Kindergarten. Wer ist in diese
127 Organisation eingebunden? Machen sich das die Eltern untereinander aus mit dem Kindergarten, mit der Gemeinde?
128 A: Also, die die ihre Kinder selber bringen, machen das alles selber und die den Bus nutzen, da wird das eigentlich
129 vom Kindergarten organisiert. Die Gemeinde stellt den Fahrer vom Bus. Organisatorisches, also anmelden müssen sie
130 sich, nein, es wird über den Kindergarten angemeldet, nur die Schüler melden sich direkt bei der Gemeinde an, weil
131 das wird in Kombination gemacht. F: Genau das wollt ich, das wär die nächste Frage gewesen. Wie das, wie, ob das in
132 Kombination mit dem Schülerverkehr ist oder nicht? A: Ja. F: Und wer die Kosten dafür trägt? A: Die Eltern haben
133 einen Teilbetrag, also einen fixen Teilbetrag. F: Pro Kind, pro Jahr? A: Pro Kind, pro Jahr, genau. Wobei ich jetzt
134 nicht genau weiß, wenn sie mehrere Kinder haben, ob sie da besonders, also ob es da einen Bonus gibt oder nicht. Und
135 einen Großteil von den Kosten hat immer die Gemeinde getragen F: Und die Kindergarten- und Schul-
136 kinder werden gemeinsam mit diesem Shuttlebus...A: Wir haben ein „Grätzel“, wo die gemeinsam geführt werden.
137 Weil der Rest kann... die restlichen Schüler aus die Randgebiete werden mit dem Postbus geführt. F: Verstehe und nur
138 da sozusagen, wo es keinen Postbus gibt...A: Wo der nicht hinfährt. F: Ja genau. A: Werdens mit dem Kinder-
139 gartenbus miteinander geführt. F: Wie ist das, hat es da irgendwie ein Treffen geben einmal mit der Gemeinde, wo das so
140 vereinbart worden ist oder von wem ist da die Initiative ausgegangen, dass das so, dass jetzt du da fährst? A: Also wir
141 haben früher, das hat früher ein Taxiunternehmen gemacht und der ist leider verstorben und dann hat man eine Lösung
142 gesucht und das war leider nicht so einfach zum bewerkstelligen, eine Lösung zu finden. Die, es ist von der Gemeinde
143 ausgeschrieben worden, dass wir einen Kindergartenbus oder Schülertransport benötigen würde, daraufhin ist aber
144 nichts zustande gekommen und die Lösung von der Gemeinde war dann, dass sie den Bus einfach erwerben vom
145 ehemaligen Taxiunternehmen und grundsätzlich ist eigentlich der Bauhof da involviert gewesen und die haben auch
146 gestartet und auch der Bürgermeister selber ist gefahren und der Amtsleiter, also im Prinzip hat der gesamte Bauhof,
147 das sind drei Männer, der Bürgermeister und der Amtsleiter das in erster Linie gestartet und dann haben wir festge-
148 stellt, dass im Winter das vielleicht nicht so ideal ist, wenn der Bauhof auch noch den Schülertransport übernimmt, wo
149 eigentlich die Straßen und Wege freigeräumt werden sollten. Und dann haben wir so ein bissl den Gedankengang
150 gestartet, ob wir da vielleicht einen Pensionisten oder irgendwas engagieren könnten, und irgendwie ist man dann drauf
151 gekommen, dass man ja eigentlich jemanden im Team hat, der eh alles angreift. F: Also du arbeitest auch bei der
152 Gemeinde? A: Ich arbeit auch bei der Gemeinde. F: Ah, OK. A: Ja, dann hat man mich halt gefragt und ich hab einmal
153 kurz Rücksprache gehalten, ob man das managen kann, dass halt der Papa in Zukunft die Kinder in den Kindergarten
154 bringt. Der hat dem zugestimmt und somit bin ich zu dem Job auch noch kommen. F: Also das läuft in deiner
155 Arbeitszeit, in der... A: Ich hab dann ein paar Stunden mehr kriegt und... F: OK A: Ich fang jetzt halt in der Früh an
156 und hab meinen eigenen Dienst. F: Kenn mich aus, danke sehr. Dann kommen wir eh direkt zum zweiten Teil

157 wegen dem Arbeitskräftemangel eben, ich mein in eure Fall, wenn der Herr verstorben ist leider, dann geht es jetzt
158 nicht wirklich um einen Arbeitskräftemangel aber was ist dein Gefühl, ich mein die Gemeinde hat gesucht, ich werde
159 mit der Gemeinde auch noch reden aber wenn du dort arbeitest, hast du vielleicht auch einen Einblick. A: Dezent.
160 F: Liegt das hauptsächlich am Arbeitskräftemangel, dass sich da niemand gefunden hat oder gibt es da andere Gründe
161 dafür? A: Definitiv am Arbeitskräftemangel, es gibt zwar jede Menge Arbeitslose aber viele wollen wahrscheinlich
162 nicht in jedem Bereich arbeiten und haben auch ihre Vorstellungen oder es passt oder ja die Lohnvorstellungen werden
163 auch nicht getroffen. Arbeitskräftemangel ist generell ein riesen Thema denk ich, nicht nur bei uns und wenn du
164 jemanden suchst, dann ist es so, wir suchen zum Beispiel schon seit Jahren eine Reinigungskraft oder wir im Betrieb
165 suchen, also mein Mann hat auch einen Betrieb, wir suchen auch die ganze Zeit eigentlich Mitarbeiter aber du kriegst
166 einfach keine. Es gibt einfach keine, die arbeiten wollen. Oder es hat jeder einen Job, keine Ahnung. Wie man dem
167 entgegensteuern kann, weiß ich nicht. F: Ja also, es geht ja jetzt nicht um irgendwelche regierungspolitischen Sachen.
168 A: Für uns ist es definitiv so, dass es nicht leicht ist, wir haben zwar das Glück, dass wir Kindergartenpädagogen und
169 Helfer kriegen aber sonst schaut es mager aus. Also die Stellen, die bei uns ausgeschrieben werden sind nicht so leicht
170 zu besetzen. F: Hätte es, gäbe es in Gastein Unternehmen, die das übernehmen könnten aber die zu wenig Leute
171 haben? Oder...A: Genau F: Verstehe. A: Es ist auch so, dass das dann immer ein Fixpunkt ist und wann sich da dann
172 mehr stößt, dann hat man entweder zu wenig Fahrzeuge oder zu wenig Personal F: Verstehe. Dann kommen wir eh
173 schon zum dritten Teil, zum letzten, da geht's um das, wie damit umgegangen wird, welche Lösungsansätze es gäbe,
174 du hast schon erzählt, wie das jetzt gemacht wird bei euch. Klingt eigentlich eh voll gut. Gibt, was sind deiner Meinung
175 nach noch Probleme so wie es jetzt läuft zur Zeit? Oder passt alles? A: Im Moment haben wir eine gute Lösung, weil
176 ma uns sehr flexibel aufgestellt haben. Und wenn einmal mehrere ausfallen sollten, was wir nie hoffen, dann stehen wir
177 natürlich ein bisserl da, aber tatsächlich sind wir mit sechs Personen, die fahren können sehr gut aufgestellt. F:
178 Normalerweise fährst du jeden Tag aber wenn du einmal krank wärst Urlaub hast und so weiter? A: In der Früh,,
179 genau. Dann sind noch fünf andere, die die Möglichkeit haben. Wobei, ich so gut wie nie krank bin. Ah das war ich?
180 F: Hast du irgendwelche Forderungen an Gemeinde, Land, Bund, wie, wie die Situation verbessert werden kann, jetzt
181 unabhängig vom Arbeitskräftemangel? A: Wie es verbessert werden kann? Ist mir... F: Irgendwelche Regelungen,
182 Finanzierung? A: Dadurch, das das, es ist ja nicht nur in Dorfgastein so, dass die Gemeinde jetzt den Schülertransport
183 jetzt selber übernimmt, wobei ich jetzt nicht wirklich den Einblick hab, inwieweit Fahrzeuge gefördert werden aber
184 wenn man das stützen könnte, dann wär das sicher für die ein- oder andere Gemeinde, vor allem auch kleinere
185 Gemeinden sicherlich interessant. Wenn es da eine Unterstützung von Bund und Land gäbe. Wenn es nicht eh eine
186 gibt, ich weiß es nicht. F: Ja das wärs von meiner Seite, hast du noch irgendwas dazu zu sagen, was du noch los-
187 werden willst? A: Nein, tatsächlich haben wir eigentlich fast alles, was es geben könnte erfasst. F: Dann
188 stoppe ich die Aufnahme.

IP_6_Gemeinde_Dorfgastein

1 F: Starten wir die Aufnahme. Genau. Zu Beginn noch einmal kurz, das Gespräch wird aufgezeichnet, die Aufnahme
2 nehm ich nur intern her, wird nicht veröffentlicht aber das Transkript ist dann eben in meiner Masterarbeit drinnen. Ich
3 hab schon mit der... mit dem Kindergarten, also in Dorfgastein fokussier ich mich auf den Kindergarten, weil ich
4 schau mir drei Gemeinden an eben St. Veit, Lend und Dorfgastein und in Lend schau ich mir die Mittelschule an,
5 in Dorfgastein den Kindergarten und in St. Veit die Volksschule, wie da eben der Transport in die Schule und in den
6 Kindergarten und dann wieder heim funktioniert. Mich interessieren aber auch die anderen Sachen, also wenn du jetzt
7 etwas hast speziell zu Schule, das irgendwie interessant oder problematisch ist, interessiert mich das auch. Ich hab
8 schon mit dem Kindergarten geredet und mit einem Elternteil, wo das Kind zum Kindergarten geht, die haben mir
9 schon erzählt wie das läuft, dass eben ihr von der Gemeinde den Bus kauft habt und von euch Mitarbeiter jetzt den
10 Transport machen bei der Volksschul und beim Kindergarten für alle, die nicht zu Fuß gehen. Kannst mir du dazu
11 sagen, wie das bei den höheren Stufen läuft, also Mittelschul und so? A: Ja der Unterschied, der Unterschied im
12 Transport Kindergarten- zum Schulkind ist, die Annahme von dir, die was nicht zu Fuß gehen können, es ist einfach
13 ein Unterschied, das Kindergartenkind das darf nicht mit dem Schulbus, ah mit dem normalen, öffentlichen Verkehrs-
14 mittel transportiert werden. Somit ist man gezwungen, dass man als Ortschaften da wo eigentlich ein öffentliches
15 Verkehrsmittel fährt, die Volksschulkinder, Hauptschulkinder, alle sagen wir Mal ab der Volksschul ja dann mit
16 dem Bus fahren dürfen aber Kindergartenkinder nicht, jetzt ist das dann so, dass man als Ortschaften wie, meistens
17 betrifft es ja die Nebenortschaften wo man die Kindergartenkinder in den Ort bringen müssen in Unterberg zwar ein
18 Schulbus fährt, da können ab der Volksschul alle mitfahren aber das Kindergartenkind darf nicht mitfahren, somit
19 muss man als Gemeinde schauen, dass man irgendeinen Transport organisiert. Die größte Herausforderung für die
20 Gemeinden ist sicher, dass es fast keine Anbieter mehr gibt, die was, meistens waren das früher Taxiunternehmer, die
21 was gesagt haben: „OK, das passt uns relativ gut dazu, das können wir mitbedienen.“ aber da bei uns das Problem ist,
22 dass immer mehr Unternehmer aufhören und somit nicht einmal eine Vergabe an einen Dritten möglich ist und so
23 werden wahrscheinlich in Zukunft mehr Gemeinden gezwungen sein, dass sie sich so wie Dorfgastein aufstellen
24 müssen, dass sie einen eigenen Bus anschaffen und dann ist sicher die Schwierigkeit, dass man kein Personal finden
25 wird, wo man diese Fahrten alleine abdecken kann. Man muss sich vorstellen, das ist in der Früh eineinhalb Stunden
26 was man brauchen für den Transport Kindergarten und Schulkinder und Mittag noch einmal. Also welche Arbeits-
27 kraft kann ich finden, die was mir in der Früh eineinhalb Stund fährt und Mittag eineinhalb Stund fährt? Und das
28 aber von Montag bis Freitag bis auf die Ferien. Ja. Da ist es uns „Gott sei Dank“ gelungen, dass wir den Bus von dem
29 Unternehmer, der was das für uns früher gemacht hat, anschaffen haben können. Und wir decken das jetzt mit unserem
30 Personal ab, das im Bauhof angestellt ist, natürlich fehlen diese Stunden im Bauhof weil es sind am Tag drei Stunden.
31 Aber momentan können wir es noch ganz gut abdecken und sind froh, dass wir es einmal so regeln können also es
32 läuft momentan so, dass die Außenortschaften, wenn wir uns auf Kindergartenkinder zurückreduzieren. Wir müssen

33 Kindergartenkinder in den Ortschaften abholen und dann im den Kindergarten an das Kindergartenpersonal über-
34 geben, also ich kann die nicht bei der Tür aussteigen lassen. Ein Schulkind ist viel eigenständiger, das kann auf der
35 Bushaltestelle aussteigen und zur Schul gehen, nur das Kindergartenkind, das muss man eben, das wird in der Früh
36 von den Eltern am Bus abgegeben, dann wird's von unseren Fahrern im Kindergarten an die Pädagogen wieder über-
37 geben und Mittag ists umgekehrt, die Pädagogen übergeben unseren Leut, die was im Bus fahren die Kinder und wir
38 übergebens wieder an die Kinder. Ah Entschuldigung, an die Eltern. F: Du hast schon kurz angesprochen, dass es
39 schwierig ist, dass man Leut findet, das wär bei mir erst später kommen aber red ma gleich über das. Wie geht's
40 euch als Gemeinde damit, dass ihr jetzt wen findets? Wie du gsagt hast, die Stunden fehlen euch, habt ihr da zu-
41 sätzlich wen anstellen müssen? Oder? A: Es geht „Gott sei Dank“ noch mit dem Personal, das zur Verfügung steht.
42 Wir haben uns da versucht, so aufzustellen, dass wir a bissl flexibel a sind. Unter Anderem fährt bei uns in der
43 Gemeinde a der Amtsleiter und a i. Weil es ist, damit man diesen Kindergartentransport durchführen darf, braucht
44 man a Schülertransportberechtigung, es is eigentlich sehr überschaubar, wenn ma sich keinen Verkehrsdelikt zu
45 Schulden hat kommen lassen. Man muss einmal zum Doktor gehen, der macht eine kleine Kontrolle und dann geht
46 man zur BH, dann kriegt man die Schülertransport- wir haben es halt so gmacht, meist, also viele Freitage fahr dann
47 i, weil der Bauhof ja eigentlich um elf aufhört und so haben wir das eigentlich relativ gut organisiert jetzt, die Maria
48 die was bei uns, ist jetzt nicht unmittelbar am Bauhof, sondern ist bei uns als Reinigungskraft angestellt, die deckt
49 eigentlich die Morgenfahrt ab, mittags machts der Bauhof. Extra wen anstellen haben wir bis jetzt noch nicht müssen,
50 geht auch nicht, wie gesagt es sind drei Stunden, wir haben lang drüber nachdacht, es is natürlich, vielleicht ist es
51 in anderen, größeren Gemeinden, können die das mit einem Schulwart regeln, oder was, dass der diese Fahrten über-
52 nimmt aber bei uns, wir haben keinen Schulwart nid und so haben wir uns da relativ breit aufgestellt mit dem, dass
53 ma versucht haben dass viele Personen den Transport da. F: Ich hab jetzt schon vom Kindergarten erfahren, dass eben
54 der Unternehmer ja leider verstorben ist, der das früher gmacht hat. Jetzt hat sich anscheinend auch kein anderes
55 Unternehmen gfunden, das das machen kann. Kannst ma du noch einmal beschreiben, wie das funktioniert hat mit
56 eurer Ausschreibung und warum du glaubst, dass sich niemand gmeldet hat drauf? A: Warum ich glaub, dass sich
57 niemand gmeldet hat? Ich weiß, ich weiß, dass sich jemand gemeldet hat. F: OK. A: Aber es war natürlich aso, bei
58 uns in Dorfgastein hats ursprünglich zwei Unternehmen geben, die was den Transport von Kindergartenkindern,
59 Schulkindern a in Dorfgastein ist es erforderlich für den Transport von Sonderschulkindern nach Hofgastein rauf
60 und der eine Unternehmer ja ist leider schwer erkrankt und hat uns dann des leider den Vertrag aufkündigen müssen,
61 er hat dann, wir haben ihn dann sogar noch bei uns angestellt ghabt, dass er, wenn es ihm möglich war, er für uns noch
62 fahren können hat aber dann ist er eben leider wirklich verstorben und somit haben wir das dann alleine abdeckt.
63 Aber das zweite Unternehmen hat auch keinen Nachfolger mehr und dieses Unternehmen is ja nicht nur für uns in
64 Dorfgastein gfahren sondern wenn du wirklich über Lend auch was machst, ich glaub der Haunsperger ist auch in
65 Lend gfahren und der hat dann auch seine Transporte aufgehört und jetzt ists dann aso, in Hofgastein oben, da hat der
66 Unternehmer aus Dorfgastein den Kindergartentransport abgedeckt, somit ist auch das in Hofgastein des oben weg-

67 gfallen, dann hat man mit Müh und Not, obwohl man noch mehrere Unternehmen hat, die was Taxi fahren tun, dann
68 einen noch überzeugen können, dass er das in Hofgastein übernimmt, also ist schon in Hofgastein kein Unternehmen
69 mehr überblieben, des was noch Zeit oder Recourcen ghabt hätt für Dorfgastein. Dann haben wir noch Angebote
70 ghabt aus dem Pinzgau und Angebote, i glaub das war sogar – ba. ob des nicht der Flachgau war nur ist da natürlich
71 es ist kostentechnisch nicht darstellbar, weil i muss ja dem a des anrechnen, dass der dann a einafahrn muss, was
72 tut er in der Zeit von -, weil wir hätten ja nicht nur die Kindergarten sondern auch die Schultransport, sind wir wieder
73 bei die eineinhalb Stunden. Los gehen tut des umma dreiviertel Sieben fährt ma weg und is irgendwann um viertel
74 über Achte – die Maria is jetzt kemma, jetzt is Neune worden heut, weil man amoi Auto a tanken muss und Dings aber
75 was macht der dann bis Elfe, der Rücktransport, also für einen Auswärtigen hamma dann relativ schnell erkannt, dass
76 des für den irrsinnig schwer machbar ist und wenn er es macht, ist es für uns einfach finanziel nid darstellbar. Also es
77 hat Angebote geben aber ausserhalb vom Tal wir haben da gsagt wir machen das damit wir nid irgendwen bevorzugen
78 wir haben des über die Innung der Taxifahrer ausschreiben lassen, die haben des über das ganze Land Salzburg aus-
79 gschrieben und da sind zwei Angebote kemma aber es war finanziell nid einfach. Ja, ich hab aber auch vollstes Ver-
80 ständnis dafür, wenn ma si, wie sollt das funktionieren? Dass ma des abdecken. F: Inwieweit siehst du des, du hast
81 ja dann doch auch mit die Taxiunternehmer dann auch gred, wie weit siehst du des Problem im Arbeitskräftemangel?
82 Oder gibt's da andere Probleme dafür? Warum sich kein Nachfolger finden lasst, warum da ned mehr anboten werden
83 kann? A: Ja ich glaub, dass die Taxiunternehmen für ihr ursprüngliches Unternehmen das Taxiunternehmen schon
84 sehr sehr schwer Personal kriegen und wenn es für den Taxler nicht in den zeitlichen Rahmen passt, dass er sagt,
85 i miassat do irgendwen extra anstellen, wenn i den extra anstell, wie soll i den zahlen? Wie soll denn des gehen?
86 Für die Unternehmen glaub i is des irrsinnig, irrsinnig schwer si nur auf des owazbrochn wen anstellen, des wird
87 einfach ned funktionieren. Und wenn er dann trotzdem Personal für sein Taxiunternehmen findet, ja dann hat ers
88 ja eh schon zu einer anderen Zeit eingespannt, also extra wen anstellen, wird si für ihn einfach ned ausgehn. F: So
89 wie du schon gsagt hast, mit die drei Stund am Tag. A: Des muss einfach irgendwie, dass des für a Taxiunternehmen,
90 des muss ihm ins Gefüge passen, Da muss i einfach sagen, i hob den Mann von Haus aus angestellt, i kann des, i kenn
91 ja die Gschichten, wie des früher war, da war dann zwischendurch hat man noch Fahrten in den Heilstollen ein-
92 planen können oder der Haunsperger hat zwischendurch wieder, ich glaub des heißt, dass ichs ned falsch sag, des
93 heißt Krankentransporte anbieten können. Das hat er so irgendwie zsammenschachteln können, dass aus dem Ange-
94 bot für seinen Arbeitnehmer a Ganztagesjob oder a Job über soundso viel Stunden worden ist, ohne dass der Leer-
95 zeiten drin ghabt hat aber des is fast nicht mehr machbar, ja Fachkräftemangel, Fachkräftemangel, i glaub dass die
96 Taxler, die Taxiunternehmen sich, natürlich werdens a an Fachkräftemangel haben, wie alle anderen. F: Kenn mi aus.
97 Jetzt zu ganz was anderem, wir haben drüber gredet, wie des zurzeit in Dorfgastein läuft, im Vergleich zu Lend, des
98 i mir eben auch anschau, läuft relativ gut, des funktioniert bei euch, soweit ich das verstanden hab, inwiefern schätzt
99 du des ein, dass des ein Faktor ist, für die Attraktivität von Dorfgastein als Wohnort? Bei euch als Gemeinde? A: Mit
100 dem Verkehr? F: Mit Schüler und Kindergartenverkehr. Ist des glaubst du a relevanter Faktor für Leut, die sich über-

101 legen, da bleiben oder herziehen? A: Also ich glaub jetzt dass des, dass des es kann vielleicht irgendwo mit-
102 entscheidend sein. Kann es sein, aber zu einem, zu einem Gesamtbild für, weil dann red ma glaub i jetzt von dera
103 Familie, ob si die Familie da ansiedeln sollt oder ob die Familie da bleibt, ja, wird sicher ein Faktor sein aber ned
104 der große, entscheidende Faktor. Wenn wir vom Verkehr reden, dann ist wahrscheinlich der größere Faktor die
105 generelle Anbindung mit öffentlichem Verkehr zu, sag i eimal Gemeinden, bzw. Städte, da wo einfach denen eah
106 Arbeitsplatz is. Weil in Dorfgastein, wir sind glaub ich – ja – touristisch aber wir sind auch eine Wohngemeinde,
107 Bei uns ist relativ wenig Gewerbe somit müssen irrsinnig viele pendeln, da glaub i is der eigentliche öffentliche
108 Verkehr viel essentieller. Ja. Natürlich ist und es ist glaub ich auch die Aufgabe der Gemeinde da kann man was
109 auf die Füß stellen, dass man das auch anbieten kann. Was natürlich, muss man fairerweise sagen, für die Gemeinden
110 einfacher ist, wenn man eine nicht zu große Zersiedelung hat. Manche Leut verstehen das nicht, warum man seitens
111 des Landes davon ausgeht, dass man sagt, na irgendwo ins Grüne lass ma nimmer bauen, da ghört auch unter Anderem
112 eine öffentliche Verkehrsanbindung dazu und dann wie läuft des auch mit dem Kindertransport und allem, drum
113 schaut man, dass man größere Siedlungsgebiete zsammkriegt und wenn i größere Siedlungsgebiete hab dann macht
114 das natürlich a im Endeffekt mehr Sinn wenn Kinder abholt werden wenn i mir, schau, in Dorfgastein hamma, ja,
115 Unterberg is mittlerweile sehr groß worden, wir müssen Unterberg von den Kindern her zwei Mal fahren, i jammer
116 nicht, dass wir zwei Mal fahren müssen aber es wird natürlich für die Gemeinde – wenn i, beim Kindergartenkind
117 ists zum Beispiel a ein gravierender Unterschied, beim Kindergartenkind fährt man auch bei einem Kind und das wird
118 a finanziell unterstützt und ab der Schule ist es mit einem Kind dann schon schwer darstellbar damit wir damit wir
119 dann als Gemeinden auch die entsprechende Förderung beziehn. F: Warum ich frag, wegen der Attraktivität, der
120 Kindergartenverkehr ist ned verpflichtend, der Schulverkehr muss ja durchgeführt werden von der Gemeinde, mehr
121 oder weniger und der Kindergarten Verkehr is ja theoretisch freiwillig. A: Naja, freiwillig, i glaub... F: Ja, mehr oder
122 weniger. A: Ja, mehr oder weniger, es geht a bissl um des, freiwillig oder zwingend. Es geht im Endeffekt
123 is bei Vielem im Leben der Faktor Kosten ist immer a sehr, sehr wichtiger Faktor und da ists eben beim Kindergarten-
124 transport ist es so, dass zwar die Eltern einen Selbstkostenbeitrag zahlen, wie auch natürlich beim Schultransport,
125 zahlen sie auch einen Kostenbeitrag aber solange man seitens des Bundes oder des Landes von welcher Förderstelle
126 auch immer das gefördert wird, do etwas zurückverrechnen ko und dahingehend a gfördert wird und darum sog i,
127 wenn i ab ein Kind schon gfördert wird, ist das für die Gemeinde einfacher, als wie beim Schulkind obwohl i mit
128 oan Schulkind mit der Förderung a riesengroße Diskussion hab, ob man des jetzt für gut heißt und das ist der
129 große Unterschied, beim Kindergartenkind brauch i, müsste ich mich, weil wir hom ja ned, müsste ich mich nicht
130 rechtfertigen, warum i ein Kind bei 1,8 Kilometer abhol, bei der Schul muss i mi rechtfertigen. Bei der Schul muss der
131 Weg zum öffentlichen Verkehrsmittel mehr als zwei Kilometer sein oder a zur Schule damit i a Förderung krieg,
132 dass i ihn abholen kann. I glaub des soll, wenn ma des von der Gemeinde her schafft schon eine Aufgabe der
133 Gemeinde sein, dass ma des zur Verfügung stellt, damit mas a abrechnet kriegt weil des sehn ja wir in der Gemeinde
134 momentan, es is a sehr bürokratischer Aufwand, dass wir im Endeffekt wieder a Förderung kriegen, das hamma ja

135 früher ned ghabt, früher hat das alles der Unternehmer gmacht, der Unternehmer hat ja dann mit der Förderstelle
136 abrechnet, jetzt machens mia, also ein Unternehmer hätt's nie im Leben gmacht, wenn er nicht dafür im Endeffekt
137 ein Geld bekommen hätte, es is ja niemand gfahrn, weil er gsagt hat: „Ja, i bin lustig und machs gratis.“, sondern es
138 hat sich am Ende des Tages für ihn auszahlen müssen. Wenn man zughört hat, was der Walter verzöht hat, es ist ned
139 vü überblieben. Aber in seinem System hats eam einipasst, er hat ja sowieso des Unternehmen ghabt, er hat sowieso
140 den Bus ghabt. Nur um einen Kindergartentransport anzuschaff- ah fahren zu können würd i ma ka Auto ned an-
141 schaffen als Unternehmer aber in dem Fall is mitgegangen und bei der Gemeinde geht's a mit. Der Bus is ja ned nur
142 für den Kindergartentransport und Schultransport angeschafft worden sondern er wird a Vereine zur Verfügung
143 gestellt und somit passts im Großen und Ganzen dann doch wieder. Es wird vielleicht ned für jede Gemeinde dar-
144 stellbar sein, das gib ich zu. Weil wenn ich als Gemeinde nur drei Kinder holen muss, dann wird der Eine oder Andere
145 fragen: „Für was brauch ma da an Bus?“, Bei uns würd i sagen, passts. F: Du hast schon kurz über den insgesamten,
146 öffentlichen Verkehr gred, da würd mich interessieren, was deine Meinung ist. Man weiß, dass sich die Verkehrs-
147 gewohnheiten von Kindern für die Zukunft auswirken, welches Verkehrsmittel sie wählen. Gastein is ja da generell
148 im Vergleich in Salzburg relativ gut aufgestellt mit dem Busverkehr und so. A: Ho, ho. Wo hast denn des her? F: Aus
149 persönlicher Erfahrung. Im ländlichen Raum im Land Salzburg. Was ist deine Einschätzung, hat die aktuelle
150 Situation, wie es jetzt is, mit dem Schüler- und Kindergartenverkehr eher a Auswirkung in Richtung, das man die
151 Kinder da gewöhnt an umweltfreundlichen Verkehr oder hat das keine Auswirkung? A: Also, im, im Kindergarten-
152 transport würd ichs vielleicht so noch ned sehn, weil ja da, vielleicht, vielleicht, dass das eine oder andere Kind
153 aber für das sinds noch zklein. Dass sie sich wirklich darüber Gedanken machen, ist des jetzt vernünftiger, dass wir
154 zu acht mit einem Bus fahren als wie wenn jede unserer Mama und Papas einzeln mitn Auto ummifahrtn. Weil i
155 glaub, über des red ma ja beim öffentlichen Verkehr – Nachhaltigkeit, dass man sagt – OK – ma fährt mitn Bus, damit
156 ned jeder mitn Auto fährt, also da weiß i ned genau ob die Kinder. Die Kinder fahrn wahrscheinlich gern mitn Bus,
157 weils a Spaßfaktor is, weil wenn ma da bei so einer Busfahrt einmal mitfährt und da erlebt, was da für ein Halligalli
158 da im Bus drin no is, meistens sinds in der Früh no a bissl müd aber Mittag sinds dann doch sehr aufgeweckt, weil
159 mas dann meistens vom Spielplatz abholen. Da ist mehr das Halligalli, ob sies wirklich. Dann würd ich sagen, ab
160 ab Volksschule könnte es schon gehen, ab der Hauptschule, wenn ma viel mit dem öffentlichen Verkehr schon ztun
161 ghabt hat, schon weiß, wie funktioniert des, glaub i, kann des für die Zukunft für den Einen oder Anderen schon ein
162 Zugang sein. Da wo er das dann a weiterhin nutzt, nur muss i da sagen, is auch zwingend erforderlich und da samma
163 jetzt beim Land, das macht die Gemeinde ned, dass ma den öffentlichen Verkehr a dahingehend ausbaut, dass des
164 für ihn interessant bleibt. Weil wenn er sagt, früher wars toll weil da is genau zu dera Zeit, wo mei Schul anfangt
165 hat is a Bus ganga und wann er dann drauf kommt, dass viele dieser Busse in der Ferienzeit gar ned fahren, des kriegt
166 ja der Schüler ned mit in der Schul, der Schüler, vielleicht ab der Hauptschul, dass er dann sagt: „Ma schau, am
167 Wochenende, wenn i nach Hofgastein fahrn will, da geht ja der Bus gar nicht. Da fährt ja der gar ned.“, da gibt's die
168 normale Linie, den 550 er bei uns, wenn er nach Hofgastein, Badgastein will, dann wär i jetzt fast deiner Meinung a,

169 ja, da samma ned so schlecht aufgestellt. Aber grad gestern hamma a Diskussion ghabt – aussì is a Katastrophe.

170 Also aussì is des und da muss ma a dringend für 2025, weil der SVV is ja in der Neuausschreibung ab 2025. F: Soweit

171 i weiß, bleibt der, die Deutsche Bahn nimmer stehn.

172 [... nicht für die Forschungsfragen dieser Arbeit relevant Weiter ab 30:14]

173 F: Kommen wir zu ein bisschen etwas anderem ... zu die Eltern. Wie, wie schätzt du den Einfluß – wieder im Bezug

174 auf Kindergarten – die Eltern bringen ja ihr Kind zu der Sammelstelle oder zu Fuß direkt zum Kindergarten, wie

175 schätzt du das ein, diesen zeitlichen Aufwand, wie wirkt sich der auf die Eltern aus, in Bezug auf Erwerbstätigkeit,

176 oder Teilzeitarbeit, ist das ein Faktor? A: Der Aufwand, weil sie die Kinder zum Kindergartenbus bringen müssen?

177 F: Genau. Zum Kindergartenbus oder zum Kindergarten, je nachdem wo sie wohnen und abholen. A: Boah, also

178 der zeitliche Aufwand, also ich glaub jetzt, dass der zeitliche Aufwand und die Machbarkeit. F: Beziehungsweise Ver-

179 bindbarkeit von der Arbeit. A: Für Eltern, für Eltern wahrscheinlich schlimmer wäre, wenn das Angebot ned ist.

180 F: Auf jeden Fall, ja. A: Weil, wenn ich heut sag, das Angebot ist gegeben und man fährt selber einmal mit dem Bus,

181 dann sieht man ja a, wer die Kinder dann am Bus abholt. Es sind ja nicht unmittelbar immer die Eltern. Es sind ein-

182 mal die Großeltern, es ist vielleicht a einmal das ältere Geschwister, des was da ist, was den abholt und Ding. Wenn

183 das Angebot des Bringens und des Fahrens nicht wär, dann wärs für die Eltern wahrscheinlich schwieriger. Wenn ich

184 heut sag, ich muss ja, samma wieder bei dem Thema, ich muss auswärts arbeiten, weil in Dorfgastein diese Menge an

185 Arbeitsplätze gar nicht zur Verfügung steht, dann muss er auswärts. Wenn wer um sieben in Schwarzach anfangen muss

186 dann hat er ein Problem. Der Kindergarten, ich kann nicht, auch, wenn es Wünsche von der Wirtschaft sind,

187 um fünf in der Früh aufsperrn und um neun aufd Nacht zusperrn damit jederzeit die Möglichkeit der Abgabe des

188 Kindes, des geht ned, des und i bin a der absoluten Überzeugung, dass des für die Kinder nicht gut ist. Wenn die von

189 der Früh bis aufd Nacht abgeben werden. Aber ist ein anderes Thema. Dass die Kinder gholt werden und wieder bracht

190 werden ist für die Eltern in der Machbarkeit sicher von Vorteil und natürlich, wenn ich schau in Ortsteilen, wie

191 Unterberg, wenn eine Familie, der Mann in die Arbeit geht und sie daheim für die Vermietung und alles glaub i, wenn

192 i dann sag, jetzt muss ich meine Kinder auch noch führn, der Mann ist mit dem Auto weg, ich brauch aus dem Grund

193 schon a zweits Auto, weil ich muss dann mein Kind in Kindergarten bringen oder dann das Schulkind in die Schule

194 bringen, weil das öffentliche Angebot ned da ist. Dann sieg ist sehr wohl als Unterstützung. Der zeitliche Faktor, i,

195 wenn i mein Kind abgeben muss, und wenn is nicht zum Bus bring, muss is zum Kindergarten bringen, der zeitliche

196 Faktor is für mi, den würd i jetzt ned erkennen. F: OK, bei, a im Kindergarten hams a gfragt eben ob eher der Papa

197 oder eher die Mama bringt. Des is klassischer Weis hauptsächlich die Mama. De des bringt... Verschiedene Sachen,

198 wie du jetzt a gsagt hast, die Papas arbeiten vielleicht öfter auch irgendwo außerhalb vom Ort, fahren mit dem Auto

199 irgendwo hin. Was is da deine Meinung dazu? A: I bin, i bin sogar eher, eher überrascht, wenn i, wenn i die

200 Frage vom Bus, beim Bus is glaub i, da merkt man direkt, wenn ein Vater Urlaub hat. F: OK. A: Weil dann holt ers

201 Kind ab. Geh also das ist ganz richtig, wie du sagst, des is meistens die Mama. Geh, nur was mir auffällt und i glaub

202 das können a die Kindergartenpädagoginnen bestätigen, das Abholen im Kindergarten, Mittag, weil i komm ja

203 dann des dann in der gleichen Zeit, wenn a die anderen Kinder abholt werden, komm auch ich mit dem Bus. Da seh i
204 dass mittlerweile sehr viele Väter, na, weils wahrscheinlich Mittag, das Kindergartenangebot is ja bis halb eins
205 und Mittag auch in einem Betrieb, geht natürlich nur bei dem der was im Ort oder sogar vielleicht im Tal, in
206 Hofgastein arbeitet, der was Mittag heimfahrt, da seh ich jetzt, das ist mir aber wirklich aufgefallen, da seh i, des is
207 ma jetzt aufgefallen, da seh ich sehr, sehr viele Väter. Die was Mittag in dera Runde, weil sonst müsst wieder die
208 Mama extra weg oder vielleicht is a Mittag der Vater verantwortlich fürs Mittagessen, dass weiß ich jetzt nicht, da
209 tu ich wem was unterstellen aber da fällt mir einfach nur auf, da sind doch etliche Väter, die was des Kind Mittag
210 holen. In der Früh weiß ichs ned, weil da is die, der Treffpunkt ned so, dass man die Leut sehn aber Mittag kimmt mir
211 vor is abholen. Aber am Bus, am Bus sans, ja die Mamas und die Großeltern. Sehr viel Großeltern. F: OK, dann der
212 nächst Punkt, der mi interessieren wurd, wär die Sicherheit von den Kindern. Verkehrssicherheit. Gibt's da, also
213 wir haben schon gred mit dem Kindergarten, eben wo dann die Eltern stehen bleiben da habts was gmacht vor ein
214 Paar Jahr, soweit ich weiß, dass eben die Eltern woanders parken oder die Mitarbeiter woanders parken damit da
215 Platz ist oben und so was. Gibt's von der Gemeinde irgendwelche Maßnahmen für die Verkehrssicherheit im
216 Schulumfeld und Kindergartenumfeld? A: Du hast Schule auch gsagt, also Kindergarten und Schule. Wir haben,
217 wir haben da jetzt beides. I hab auf meim Handy oben a Foto, was ich vor gut einem Monat gmacht hab, da wo i
218 ja wirklich überrascht war. Da wo ma sagt um vor der Schule für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen, mach ich
219 „Kiss and Ride“ Plätze. In Hofgastein oben habns einen „Kiss and Ride“ Platz gmacht, wenn, also da soll mir einer
220 ein Foto machen, ob da jemals irgendwer sein Kind aussteigen lasst, Oder sogar wir, mit dem Kindergarten darf ichs
221 ned, des muss ich übergeben, Aber Schulkind, wir transportieren ja auch Schulkinder, wenn i des Schulkind, so wie
222 in Hofgastein, i weiß ned wie viele hundert Meter von der Schul weg aussteigen lassat, dass ich sag, das muß jetzt
223 zu Fuß gehen. Also meines Wissens nach tuts der Bus nicht und a die Eltern ned. Wenn du die Eltern, i kunnt die
224 Verkehrssicherheit im Schulhof sammas jetzt a bissl losworden, is es a bissl besser worden aber egal wo ich die
225 Eltern zwingen oder versuche parken zu lassen werds immer den Konflikt zwischen abholenden Eltern mit ihren
226 Kindern und den Autofahrern geben. Weil einfach zu viel auf einmal kommen. Gell, wir betreuen jetzt im Kinder-
227 garten momentan betreu ma, also 93 insgesamt, irgendwas bei die 85 Kinder glaub i, was am Tag da sein können, naja,
228 wenn jetzt natürlich von de 85 gibt's oa, de san in ganzen Tag nur, wenn 60 abholt werden, i konns ned ändern, dann
229 is halt da des Verkehrskonflikt da oben, es wird immer ein Problem sein, wenn i des natürlich so mach, dass i sag, die
230 Eltern müssen die Kinder aus dem Gebäude aussa übernehmen, dann wird is beruhigen, bei uns is natürlich, ja die
231 Pädagoginnen machen des so und a die Eltern haben da recht a Freud damit. Bei uns geht ja der Kindergarten immer
232 schon als angezogener aussa, gehen in Park und vom Park aus werden dann die Kinder gholt. Kann a Vorteil sein
233 für den Verkehr, i bin natürlich im Freien, aber nur im Park fahrt halt jetzt einmal keiner mitn Auto umatum. Wie es
234 gscheiter war, wie gsagt i kann „Kiss and Ride“ alles gut aber wird ned funktionieren. Die Eltern fahrn bis zum
235 letzten Meter und ja, es hat a jeder eilig, es will a jeder heim und es hat a jeder an Stress oder in der Früh muss er
236 a in die Arbeit gehen. Aber kindergartenmässig glaub i kann, habens der Kindergarten schon steuern ob es zu

237 Konflikten kommen kann, bei Kinder beim Abholen, also des glaub i kann man schon a bissl steuern. Aber weiß Gott
 238 wie weit die Leut wegtun, damit sie mit ihren Kindern noch einmal 100 Meter gehen müssen, oder. F: Versteh. Dann
 239 würden wir zum letzten Teil vom ersten Abschnitt kommen. A: lacht F: Des mit die Arbeitskräfte hamma eh
 240 schon. Wie, du hast gsagt einen Teil der Kosten tragen die Eltern, einen Teil die Gemeinde, ein Teil wird gefördert,
 241 wie ist da die Verteilung beim Kindergarten? A: Boah, müsste ich dich anlügen. F: Ok, kein Problem. A: Weil ichs ned
 242 weiß, F: Weißt du, was die Eltern zahlen? A: Aber i kann, da müssten wir in Gebührenkatalog ummaholen. Das steht
 243 am Gebührenkatalog, wennst beim aussiehn schaut, da steht auf der Amtstafel is der Gebührenkatalog von der
 244 Gemeindevertretung verordnet wird und do steht auch da Kindergartenbeitrag drauf. F: Wie schätzt du des jetzt
 245 für euch als Gemeinde ein, ist das so, wies jetzt is langfristig umsetzbar ... der Kindergarten und Schülerverkehr?
 246 A: Für uns, ja, aber nur für uns. So wie zuerst gesagt, für eine kleine Gemeinde zahlt sich das nicht aus und f'r a große
 247 Gemeinde is nicht machbar. I muss jetzt ganz ehrlich sogn, I würd jetzt für unser Gemeindegröße mit dem einen Bus ...
 248 mit dem einen Bus ... do wo mirs obdadeckn, do würd i sogn ... ja. Kann von der Gemeinde bewältigt werden, aber wie
 249 I vorher gsagt hob, für eine kleinere Gemeinde, wo vielleicht drei Kinder fahren, do mim Bus ... und bei die großen,
 250 wo ich weiß nicht wie viele Kindern liefern muss, Ich weiß in Hofgastein, do wird da Kindergartentransport
 251 Weil Hofgastein is ja des Ortsgebiet beginnend in Harbach und da is eben der Betrieb, der zweite Betrieb aus
 252 Dorfgastein gefahren und des war nur mit an 20-Sitzer bewältigbar, geh? Mia schoffns eben noch mit einem 8-Sitzer,
 253 dann fahrma halt zweimal, aber so wie Hofgastein, wenn Hofgastein ... wenn Hofgastein keinen Anbieter mehr hat,
 254 Hofgastein is a Gemeinde mit 6900 Einwohner, da wird's, da wird's ... wennst da niemand mehr host, dann wird's
 255 schwierig. Um deine Frage zu beantworten: Für die Gemeinde Dorfgastein glaube ich, dass es auch der nächste
 256 Bürgermeister schaffen wird. F: Findest du ... haltest du die aktuelle Umsetzung, so wies jetzt gmacht wird, also
 257 effizient kostentechnisch für die Gemeinde? A: Ja. F: Gut, Arbeitskräftemangel haben wir schon gred, es letzte was mi
 258 no interessieren wuad wär, was schätzt du an der aktuellen Situation als problematisch ein, als Herausforderung?
 259 A: In Bezug auf was? F: ... auf Kindergartenverkehr. Findst du, es passt jetzt alles, oder gibt's für die Gemeinde
 260 Herausforderungen? A: Ja, wieder, die Antwort als Bürgermeister der Gemeinde Dorfgastein, i würd sagen, so wie wir
 261 jetzt momentan aufgestellt sind ist es gut, es ist gut. Wir kennan doch, weil wirs mit Stammpersonal abdecken können
 262 und nid extra wen ogstöt haben a dementsprechend flexibel sei, weil wenn dann de Schule Wandertag oder so hat, dann
 263 geht die Welt ned unter, weil der Mann ja sowieso da ist. Wenn ich extra wen einstelltn muss, ja dann ist der da und
 264 der hat nicht einmal eine Fahrt oder so .. wie auch immer. Dan tut der Autoputzen oder so ... so is nid, des Auto
 265 ghead auch mal putzt, so is nid. Gehört einmal gereinigt, also I würd sagen, für nns ist es so wie es momentan is, gut
 266 geregelt und passt. Für andere Gemeinden kann is nid beantworten aber da haben wir wie gsagt diese Faktoren,
 267 die es schwierig mochn können. Für uns passts momentan. F: Forderungen an Eltern, Land, Bund? A: Normalerweise
 268 ... jeder ... wenn i mehr griag is besser, sicher nicht von die Eltern, die Eltern ... also ich glaube, es sollte einen
 269 Beitrag geben, ich bin eher ein Mensch, der nid da Befürworter vom Verschenken is. Geh, weil, i bin a Mensch ...
 270 also mei Einstellung ... alles, was ich geschenkt krieg und gratis # hat absolut keine Wertigkeit nid, geh. Und, ja, ich

271 glaub, dass der Beitrag von den Eltern überschaubar ist und natürlich, wenn i ois gfordert kriege, was mir auch recht, ...
 272 natürlich wärs mir lieber aber auch die Gemeinde, wenn i von anderen verlange, dass a dafür was zur Verfügung stellt
 273 soll das gleiche a für die Gemeinde sein. Aber natürlich is es so dass mit den allen Mehrbelastungen, die auf die
 274 Gemeinden zukommen ja nid nur im Schülertransport ... es werden immer mehr Aufgaben an den Untersten
 275 vergeben, weil wir sind der Unterste. Ge, wie, jeder der si im System ein bissl auskennt, des meiste Geld, mit dem wir
 276 wirtschaften kennan kommt über die FAG, über die Finanzausgleichsmittel, wenn man diese Streiterei jetzt anhorcht ...
 277 der Bund will nicht viel hergeben, wenn er dann was on de Länder hergibt, dann wollen dss was de Länder haben
 278 nicht mehr viel hergeben ... man wird sich dann immer wieder zusammenstreiten, es wird don schon mochboa
 279 sein. Aber natürlich wärs einfacher, wenn man sagt, man hat so vie an Steuereinnahmen, weil schlussendlich zahlen wir
 280 den Kindergartentransport auch mit unseren Steuerlasten, geh. Geh, des is vielen nid klar. Viele glauben, alles was da
 281 im Ort zahlt wird, wird zahlt weil sie da wohnen. Naja, wenn sie nid de Steuern zahlen, hat da Bund nichts zum Vergeben.
 282 Natürlich vergibt am Ende des Tages ... san de FAG-Mittel wieder an die Pro-Kopf-Zahlen ... also, wenn er da wohnt
 283 griag i mehr vom Kuchen, somit kann i des Geld a für ihn wieder ausgeben ... aber wie gesagt. Wenn I vom anderen
 284 was verlange, sollte de Gemeinde auch was tun und nur gemeinsam geht's und können wir es schaffen und a in
 285 Zukunft. Und irgendwo wird immer wer sein, der sogt, eigentlich sollte des alles gezahlt werden. Wir haben einen
 286 Bürgermeister im Tal, der sogt „eigentlich ist der öffentliche Verkehr die Aufgabe des Landes“
 287 F: Na, kenn i mi aus, danke sehr. Hast du noch was zu sagen dazu? A: Nein.

IP_7_Bildung_St.Veit

1 F: Ich würd das aufnehmen, die Aufnahme ist nicht irgendwie öffentlich oder so, das Transkript ist in meiner
 2 Masterarbeit. Grundsätzlich kann ich dir anbieten, dass ich schreib: „Interviewpartner 7, Bildung St. Veit, aber
 3 wahrscheinlich wird man herausfinden, dass es du bist. A: Du kannst meinen Namen, du kannst mich gern namentlich
 4 erwähnen. F: Gut. Das Interview besteht aus drei Teilen. Der erste Teil da geht's um die aktuelle Situation, welche
 5 Herausforderungen es gibt, beim zweiten Teil dann über das mit dem Arbeitskräftemangel und der dritte Teil dann,
 6 wie man mit dem umgeht, welche Lösungsideen, Vorschläge es gibt. Genau. Den Überblick wer, wie in die Schul
 7 kommt, hast du mir schon geben. Das passt. Jetzt die zweite Frage bei mir wär, je nachdem, wie das jetzt ausgegangen
 8 ist, das weiß ich jetzt natürlich nicht, was ist deine Einschätzung, wie wirkt sich, wie die Kinder in die Schul kommen
 9 aus, auf ihr Verkehrsverhalten in der Zukunft? Hast du da eine Meinung dazu? Also, wenn jetzt die zum Beispiel groß-
 10 teils irgendwie umweltfreundlich in die Schul kommen, wie es vermutlich ist hoffentlich, mit dem Taxi, mit dem Post-
 11 bus, zu Fuß. A: Ich denk, dass im Moment das keine Auswirkung hat auf die Zukunft für unsere Kinder, weil am Land
 12 der öffentliche Verkehr nur so dezimiert ist, dass einem gar keine Wahl gelassen wird, dass man ein Auto braucht,
 13 viele Kinder kommen bei uns aus dem Grund zu Fuß, der Weg gangbar ist und die Gefahrenquellen sehr
 14 minimiert sind und die Eltern nicht vor den Kindern außer Haus müssen. Also sozioökonomisch hat das glaub ich

15 auch einen Hintergrund, dass viele Eltern Teilzeit arbeiten und somit viel Zeit für ihre Kinder haben und das ist kein
16 Stress für sie, wenn die Kinder alleine in die Schule gehen, es ist genügend Zeit in der Früh da. Dass die Kinder gehen
17 und die Mütter dann erst arbeiten fahren oder gleichzeitig aus dem Haus gehen. Also sie müssen nicht vorher abge-
18 geben werden, so wie das in der Stadt ist. F: Das heißt du glaubst, es wär etwas Anderes, wenn jetzt die Möglichkeit
19 bestünde, dass man dann in Zukunft gleich ökologisch mobil wär, aber so wie es jetzt ist, mmh, verstehe. Jetzt hast du
20 schon den Punkt angesprochen, meinen nächsten mit dem Zeitaufwand für Eltern durch das in die Schule bringen oder
21 warten bis der Bus kommt und solche Sachen. Glaubst du, es hat eine Auswirkung auf die Eltern, dass sie deshalb
22 weniger erwerbstätig sind und Teilzeit arbeiten aus diesem Grund? Besonders für Frauen natürlich. A: Ich denk mir,
23 dass sie, dass ihnen die Kinder noch so wichtig sind, dass sie aus dem Grund Teilzeit arbeiten, dass sie viel Zeit mit
24 den Kindern verbringen können. Und jetzt ist auch die Schwierigkeit, dass unsere Elterngeneration also die Mütter
25 der Mütter ja auch arbeiten. Jetzt fallen die aus als Notnagel sozusagen in prekären Situationen als Notnagel, wenn die
26 Kinder krank sind, wenn keine Schule ist, in den Ferienzeiten. Wir haben eine gute Ferienlösung in St. Veit, wirklich
27 eine sehr gute. Die Kinder sind fast durchgängig betreut aber für viele Eltern ist es wichtig, dass die Kinder auch
28 Freizeiten haben in keiner großen Gruppe. F: Verstehe. A: Und die Eltern können sich das auch noch leisten, Teilzeit
29 zu arbeiten. F: Das heißt, das ist eher die Wahl der Eltern einfach generell dass sie Zeit haben wollen für die Kinder,
30 als es jetzt speziell wegen der Schul so sein muss. A: Ich glaub, dass das eher als Privileg gesehen wird, dass man sich
31 das doch leisten kann. Und will. F: Gibt es, weißt du was von uns von der Schul , dass es eben Eltern gibt, die
32 sich das nicht leisten können oder die keine Zeit dafür haben, dass sie jetzt ihr Kind in die Schul bringen oder zum Bus
33 bringen oder so? Die da ein Problem damit haben? A: Ich glaub, dass das nicht notwendig ist, dass die Kinder zur
34 Schule oder zum Bus gebracht werden müssen, weil jeder einen Schulweg hat, den er alleine bewältigen kann. F: OK.
35 A: Also das ist bei uns so, ganz wenige Kinder können den Schulweg nicht bewältigen, die werden dann gefahren,
36 weil manche, wenn du alleine bist, kriegst du kein Taxi. Wenn du weit weg bist und alleine bist. Und die werden dann
37 gefahren. F: OK, verstehe. A: Jetzt, soweit ich das bisher mitkriegt hab, funktioniert das relativ gut in St. Veit, das
38 hast du jetzt auch gsagt. Glaubst du, das hat eine Auswirkung auf die Attraktivität als Wohnort für St. Veit, dass das
39 gut funktioniert? A: Ganz sicher, ganz sicher. F: Ja? Dann komme ich zum nächsten Teil. Gibt es an der Schule Kinder
40 mit irgendwelchen besonderen Bedürfnissen? Gebehinderung, Sehbehinderung, Hörbehinderung? A: Aktuell nicht.
41 F: OK. Wie glaubst du, würde damit umgegangen werden am Schulweg, wenn es so was gäbe? Müssten die Eltern
42 die bringen oder könnt man da irgendwie...? A: Ich denk, grad sehbehinderte Kinder, wenn sie nicht in der Lage sind,
43 den Schulweg zu meistern, dann möglicherweise kann da die Gemeinde eine spezielle Lösung finden, weil St. Veit ist
44 da sehr findig und sehr sozial oder die Eltern finden eine. Aber die Unterstützung in der Gemeinde in der Hinsicht
45 ist da großartig. Wie man auch sieht mit dem „Vinziverein“ und, und und. Jetzt bezüglich Väter und Mütter, die die
46 Kinder bringen oder sich um den Verkehr kümmern, haben wir bei der Umfrage. Was mich interessieren würde ist,
47 ob du das Gefühl hast, dass bei den Kindern ein Unterschied nach Geschlecht besteht, wie die in die Schul kommen.
48 Ob jetzt Burschen oder Mädels öfter zu Fuß gehen oder geführt werden. A: Interviewpartnerin verneint durch Kopf-

49 schütteln. Wirklich nicht. F: Gut, dann kommen wir eh zum nächsten Teil. Da würd mich jetzt interessieren, ob es -
 50 du hast schon gesagt, die Schulwege sind großteils relativ sicher möglich. Hat es da einmal in den letzten Jahren
 51 irgendwelche Unfälle, Konfliktsituationen geben am Schulweg oder vor der Schul? A: Konfliktsituationen gibt es
 52 immer wieder unter den Kindern, natürlich, aber die sind auch wichtig, dass es die gibt und dass sie die selber lösen
 53 dürfen und nicht immer von Erwachsenen gelöst werden, weil das passiert eh sonst fast in der ganzen Freizeit. Unfälle
 54 haben wir einen ghabt am Zebrastreifen. Da ist ein Kind am ersten Schultag, am allerersten Schultag übersehen
 55 worden. „Gott sei Dank“ ist dem Kind bis auf einen großen Schreck und Prellungen nix passiert und dem Verkehrs-
 56 teilnehmer auch nicht, aber das war schon sehr aufregend. F: Da vorne? A: Nein, da oben beim alten Sportplatz. Bei
 57 dem
 58 Gehsteig – ah – bei dem Zebrastreifen. F: Gibt es da von der Schul irgendwelche Maßnahmen, irgendwie einen was
 59 weiß ich Projekttag Richtung Verkehrssicherheit? A: Wir haben für die Grundstufe eins – sprich erste, zweite Klasse
 60 kommt immer die Polizei, zwar um den Überverk... um den Schulweg zu besprechen und a das üben sie auch mit dem
 61 Polizisten oder mit der Polizistin und dann haben wir immer wieder in Verkehrserziehung werden diese Dinge immer
 62 wieder aufgegriffen. Verhalten auf der Bushaltestelle, besonders bevor wir mit dem Bus fahren, ist das noch einmal
 63 Thema oder wenn die VerkehrsteilnehmerInnen, die auch LehrerInnen sind, sehen, dass sich Kinder anders verhalten
 64 als sie sollten, dann wird das mit, vom Klassenlehrer noch einmal besprochen oder auch aktuell das Kind ange-
 65 sprochen und gesagt: „Ma bitte, da gibt’s einen Gehsteig, verwende ihn!“. F: Und konkret jetzt vor der Schul? Gibt’s
 66 da irgendwelche Probleme mit der Parkplatzsituation, wenn die Eltern die Kinder bringen, gibt’s da Probleme oder
 67 irgendwas? A: Aktuell haben wir da keine Probleme, es ist auffällig, dass am Freitag werden ganz viele Kinder abge-
 68 holt. Da ist es ein bissi schwieriger. Wir versuchen an die Eltern zu appellieren, dass sie die Kinder zu Fuß gehen
 69 lassen. Also das ist auch immer ein Punkt beim Elternabend. Dass die Kinder alleine zu Fuß den Schulweg tätigen.
 70 Weil der Schulweg so wichtig ist für die soziale Kompetenz. Und auch für die – für den Zusammenschluss der
 71 Kinder, dass sie Freundschaften finden, die find ich am Schulweg. Zu anderen Kindern, die vielleicht nicht in
 72 meiner Klasse sind. Und die Schnecken, die man findet und Steine, die sind ja auch wichtig. Aber da haben wir kein
 73 Konzept angedacht in dem Sinn, ich, wir haben auch keine Haltestelle, weil ich wüsste nicht, wo ich diese Eltern-
 74 taxihaltestelle hingeb, dass die Kinder dann wirklich einen sicheren Schulweg haben. Das ist von der, verkehrs-
 75 technisch relativ schwierig, es ist glaub ich bei uns einfacher, sie fahren in den Parkplatz hinein, lassen die Kinder
 76 am Parkplatz aussteigen oder die meisten fahren überhaupt runt- unten hin, zu dem Parkplatz der entlang der Schule
 77 ist und dann brauchen sie keine Straße mehr überqueren und können zu den Schuleingängen gehen. F: War aber jetzt
 78 auch nicht wirklich problematisch? A: Nein. Und jetzt der letzte Punkt vom vom ersten Teil, der mich interessieren
 79 würde, ist wie, wie wird dieser Schulweg organisiert, gemeinsam mit der Gemeinde? Gibt’s da irgendwie ein Treffen?
 80 Mit Eltern, mit dir und der Gemeinde, oder wie wird das geplant? A: Es ist so: Der Taxidienst obliegt der Gemeinde.
 81 Das macht die Gemeinde mit den Eltern und ich frag das ab auch, wer was braucht, weil ich muss das auch anmelden,
 die Buskinder. Jetzt ist so in St. Veit, dass die Kinder, die mit dem Taxi kommen, die meisten bekommen nur den

82 Weg von einer Sammelstelle bis zur nächsten Bushaltestelle, das heißt, die fahren jetzt vom Berg runter, bis zur
83 nächsten Bushaltestelle, müssen da manchmal sehr lange warten und dann fahren sie mit dem Bus in die Schule. Und
84 dadurch, dass das jetzt so geregelt ist, macht das die Gemeinde. Von den, vom Verkehrsverbund werden wir leider
85 nicht informiert wie die Pläne hingehen, wie sie die Busse verschieben, das ist dann immer im Dezember die Fahr-
86 planumstellung und dadurch können wir die Schulzeiten auch nicht adaptieren, weil wenn ich eine Schulzeit
87 adaptier, mitten im Jahr kann, darf ich das gar nicht, geht das gar nicht. Für mich muss das am, ich brauch da,
88 Beschlüsse und das muss am Schuljahresbeginn sein und die können mir auch nicht sagen, tendenziell geht die Reise
89 dort oder dahin und somit haben wir die Schulzeiten die wir haben und hoffen, dass sich die Schulbusse nicht viel
90 verändern. Damit die Kinder dann auch wirklich nicht lang warten müssen, auf den Schulbus. Auf's Taxi müßens
91 teilweise eine Stunde warten und da haben wir, hat die Ge... F: Nach der Schule dann? A: Nach der Schule, genau.
92 Oder auch in der Früh, drum haben wir so frühe Beginnzeiten, weil manche Kinder sind um sieben schon da. Und da
93 hat die Gemeinde das so eingerichtet, dass in der Schulkindgruppe drüben in der Früh eine Warteklasse sozusagen
94 eingerichtet ist, wo die Kinder, die schon so früh da sind, hineingehen dürfen und Mittag dürfen sie in der Schul-
95 kindgruppe bleiben, bis das Taxi sie abholt. Also da sind die Kinder versorgt. Durch eine Gemeindebedienstete.
96 F: Weil dann der eine Bus da in St. Veit überall hinfährt und drum ist der zeitliche Unterschied? A: Das Problem ist,
97 dass die Busunternehmen sich so dezimiert haben, dass es eigentlich nur mehr zwei große Anbieter gibt und ein paar
98 kleine und dass es sehr schwierig ist, Taxiunternehmen zu finden, die die Kinder fahren und ja alle zur gleichen Zeit
99 gefahren werden müssen, sprich Schwarzach, St. Veit, Bischofshofen, St. Johann, die brauchen ja alle Taxis. Und da
100 gibt es jetzt noch zwei große Anbieter da im Salzachpongau. F: Was ist das neben dem Schmiedbus? A: Neu und
101 Schmied. Und dann gibt's in Gastein noch ein paar aber für uns ist jetzt nur mehr Neu und Schmid, weil Neu hat
102 jetzt ganz viel aufgekauft und jetzt haben die auch teilweise die Taxifahrer nicht alle zur gleichen Zeit und auch die
103 Autos nicht. F: Da kommen wir eh schon zum nächsten Punkt mit dem Arbeitskräftemangel, wie da dein Eindruck ist
104 bisher? Genau. Das heißt, du hast gesagt, einerseits gibt's einfach weniger Taxiunternehmen und aber auch die zwei,
105 die es noch gibt, soweit ich das verstanden hab, mit der Gemeinde red ich noch, haben auch den Verkehr einschränken
106 müssen in St. Veit. Ich glaub, früher sind mehr, mehr Busse gefahren oder mehr gleichzeitig. A: Erstens war die Ab-
107 rechnung anders, da haben sie wirklich die Kinder von der Sammelstelle zur Schule gefahren und nicht zur nächsten
108 Bushaltestelle, das war schon einmal anders und zweitens war einfach, teilweise waren das Betriebe, die in
109 Schwarzach angesiedelt waren, jetzt haben die Schwarzach und St. Veit bedient und die Bischofshofener haben
110 Bischofshofen bedient und vielleicht noch einen Teil von St. Johann und jetzt ist aber durch das, dass das so dezimiert
111 ist und die auch ganz schwierig auch Kräfte kriegen, die da fahren und laut Taxi das auch relativ gering bezahlt wird,
112 mit der Erhöhung vom Treibstoff und der Erhöhung auch was die Taxilenker verdienen möchten ist das relativ
113 schwierig das zu stemmen. Auch für die Gemeinde, also die Gemeinde ist richtig, wirklich dahinter und versucht das
114 anzubieten aber es ist ganz schwierig, dass sie noch Firmen finden, die das machen. F: Versteh, weißt du, ob die
115 Kindergartenkinder gemeinsam geführt werden? A: Das mußt du, also offiziell nicht. Das ist nämlich ein anderer

116 Topf. F: Nein, ich weiß, dass es theoretisch geht, also ich hab mir die Dings auch durchglesen, aber ist ja wurscht.

117 A: OK, ja. F: Gut. Dann wären wir schon beim letzten Punkt vom ersten Teil. Was sind deiner Meinung nach jetzt am

118 aktuellen System Herausforderungen oder Probleme? A: An welch.. an dem? F: So wie es jetzt...? A: Die

119 Verkehrs... mit dem Verkehr. Eigentlich ist der Fachkräftemangel ein Problem und ich denk auch, dass die

120 Förderungen zu gering sind, dass die Kinder gefahren werden. Sonst geht's uns eigentlich von dem her gut mit

121 Bus und Taxi für die Schule. Also das läuft relativ gut. F: OK. Das heißt, so wie es jetzt ist, passt es eigentlich, aber

122 es könnte ein bisschen einfacher sein, dass das klappt sozusagen. A: Nja, ich glaub, dass also das tangiert ja mich jetzt

123 nicht, das ist nicht meine Aufgabe, aber für die Gemeinde ist das recht schwierig Taxianbieter zu finden. Und das ist,

124 und die zu stellen. Dass die Kinder wirklich gefahren werden, früher sind auch die Taxis zwei Mal gefahren zum

125 Beispiel. Jetzt fahren sie nur mehr einmal. Wie du in die Schul gegangen bist ist um halb zwölf ein Taxi gefahren und

126 hat die Kinder mitgenommen und um halb eins. Und das ist jetzt nimmer. Das ist also für die Kinder schon ein Nach-

127 teil. Weil manche Kinder sind dadurch, sie müssen um halb sieben werden sie bei der Sammelstelle abgeholt und sind

128 dann um halb zwei erst wieder daheim. Und das ist für einen sechsjährigen schon lang, eine lange Zeit. Weil wenn

129 ihn die Mama fährt, dann fahren sie weg um viertel nach sieben und er ist um, wenn er um 11.25 Uhr aus hat, ist er

130 um 10 vor 12 daheim. Also da ist der Weg schon, macht einen großen Unterschied. Dadurch, dass eben das nicht mehr

131 ist, dass die Kinder nach der, wirklich nach dem Schul- Unterrichtsende gefahren werden. Sondern nur mehr einmal

132 am Tag. F: Das liegt aber daran, dass der größere Bus ist und dann alle gemeinsam gefahren werden. A: Ganz genau

133 an was das liegt, weiß ich nicht. F: Ja. A: Das kann ich jetzt nur sagen von, wie es war vor 10 Jahren. F: Klar.

134 Hast du noch irgendetwas, dass du dazu sagen möchtest? A: Zum Verkehr? F: Ja. Wir versuchen die Eltern davon zu

135 überzeugen, dass die Kinder zu Fuß in die Schule kommen und dass sie den Schulweg gut meistern und dass es

136 wichtig ist, den Schulweg zu gehen auch aus den Gründen, dass es gesund ist, dass sie sich abreagieren können, dass

137 sie ein bissl eine frische Luft schon kriegen in der Früh, Bewegung machen und Sozialkontakte knüpfen. Das

138 funktioniert Mal mehr, Mal weniger gut. Was uns auffällt ist, dass manche Kinder verweigern, den Schulweg alleine

139 zu meistern, nach Hause zu gehen. Sie verlangen von den Eltern, dass sie abgeholt werden und das so, also wirklich

140 mit allen Mitteln, die schmeißen sich am Boden und brüllen also das ist, das ist was Neues. Das haben wir früher nicht

141 ghabt. F: OK, woher glaubst du kommt das? A: Das ist, ich denk, das ist ein Erziehungsverhalten. Aber, aber bei

142 vielen Eltern ist das wirklich, fällt das wirklich auf fruchtbaren Boden und die und diese, jetzt eher wieder ver-

143 mehrt dass die Kinder wieder in die Schule gehen. Wir haben das schon viel schlimmer ghabt, dass viel mehr

144 gefahren worden sind. Und die Eltern, sehen das wirklich wieder als Mehrwert. Den Schulweg, der gangbar ist,

145 sehen sie wieder als Mehrwert. Hab ich den Eindruck. F: Siehst du da irgendwie..., siehst du da irgendwie

146 ein Problem am Weg von irgendeiner Richtung jetzt im Ort? Dass es irgendwie blöd ist zu gehen oder so... A: Eine

147 Problemstelle haben wir, das ist unten Metzgerfeld, weil die müssen immer über die Landesstraße und da gibt's

148 nirgends einen Übergang. Also wenn du unten drübergehst, da seh ich immer die Eltern die Kinder hinüberbe-

149 gleiten, weil das sind ja sehr... das sind ja große Gefahrenstellen und auch heroben, wenn sie das Wegerl gehen, das

150 da hinten raufgeht, da müssen sie genau im Kreuzungsbereich über die St. Veitner Straße, wo ja die Kurve ist und
151 der Kreuzungsbereich und da ist es so, wenn ich links abbieg, dann stell ich mich mitten auf die Straße, dass bei
152 mir niemand vorbei kann, weil wenn da ein Kind drübergeht und da bei mir rechts wer vorbeischießt und das Kind
153 zusammenfährt dann wär das bei mir ein großes Problem, jetzt sperr ich eigentlich die Straße, dass die Kinder zu-
154 mindestens von da her sehen, ok, da kann jetzt niemand kommen, außer ein Zweirad und der kann da drübergehen,
155 weil das ist sehr unübersichtlich. Und da hat man noch keine Lösung gefunden, das wär wichtig. Von da, die Richtung
156 ist eigentlich relativ sicher, der Zebrastreifen ist auch sehr gewagt, da versuch ich, dass ich den Kindern sag, sie
157 sollen den drüberern nehmen. Aber... den da. Aber wenn sie halt einkaufen gehen zum Bäcker, dann nehmen sie
158 schon den aber den üben wir mindestens zwei Mal mit der Polizei. F: Ja super, danke sehr. A: Wunderbar, danke!

IP_8_Eltern_St.Veit

1 F: Gut, dann habe ich die Aufnahme gestartet. Ich würd eben die Aufnahme jetzt aufnehmen, das wird eben nicht ver-
2 öffentlicht aber ich nehms eben her, damit ich es abtippen kann. Und... genau, das ist dann in meiner Masterarbeit.
3 Das Interview wär jetzt ... besteht aus drei Teilen, zuerst möchte ich ein bisschen hören, wie die aktuelle Situation ist,
4 welche Herausforderungen es gibt, im zweiten Teil dann, wie das vielleicht mit dem Arbeitskräftemangel zusammen-
5 hängen könnte, ich frage die Gemeinde dann auch noch aber ... was eure Meinung dazu ist und im dritten Teil dann
6 wie man damit umgeht, welche Lösungsvorschläge es gäbe und so ... genau. Zuerst einmal würde ich dich bitten,
7 dass du erzählst, wie dein Kind jetzt überhaupt in die Volksschule kommt ... oder deine Kinder.
8 A1: Ja, also ich habe drei Kinder, also es sind drei Dirndln, uns ist aufgefallen, dass eigentlich in den letzten Jahren
9 seit Anbeginn seit meine Kinder in die Schule gehen von Jahr zu Jahr das schlechter geworden ist... sie ... also, der
10 Unterschied zwischen der Johanna und der Sophia ist das, die Johanna ist von daheim in die Volksschule geliefert
11 worden in der Früh und auch zu Mittag wieder geholt worden, geh, mit dem kleinen Taxiunternehmen, und die
12 Sophia wird jetzt von einer Sammelstelle zu der Postbushaltestelle geliefert...
13 F: Grübelstraße?
14 A1: Grübelstraße... und dann muss sie weiter mit dem Postbus fahren...
15 F: Und die Sammelstelle ist wo unten...
16 A1: Stadelfeld, also sie geht eh nur 5 Minuten, aber es ist halt dieses zeitliche für einen Tafelklassler um fünf nach
17 halb sieben schon sehr früh, geh?
18 F: Damit sie dann unten halt den Bus dann erwischen?
19 A1: Ja, um sieben den Bus erwischt. Es ist auch in ganz St. Veit nur zwei Taxi... kleine Taxibusse unterwegs ... und
20 müssen alles liefern ... von Kindergarten bis Volksschule.
21 F: Und bei dir sind alle drei Dirndln in der Volksschule?
22 A1: Also ja, die Kath... die Sophias hat netta angefangen, ist Tafelklasslerin, die Katharina ist in der Mittelschule

23 und die Johanna ist schon in der Landwirtschaftsschule.

24 F: Und wie haut das jetzt hin bei der Mittelschule?

25 A1: Ja, in der Mittelschule natürlich fährt ja nur ein Taxibus, das heißt dass die Katharina auch um fünf nach halb

26 sieben bei der Sammelstelle sein müsste damit dasss sie um sieben den Postbus erwischt, der was dann hinaus nach

27 St. Veit fährt, dann muss sie aussteigen, umsteigen eigentlich ... da wartet sie wieder ... 15 Minuten damit dass sie

28 nachher um 10 vor 8 in der Schule ist.

29 F: Nachher Schwarzach hinunter...?

30 A1: Ja, Schwarzach hinunter.

31 F: Mhm, kenn ich mich aus. Dann würd mich interessieren ... jetzt ist das relativ kompliziert. Ich meine, bei euch

32 heroben braucht man sowieso ein Auto, aber welchen Einfluss glaubst du hat das auf die Erfahrungen und die

33 Gewohnheiten die die Kinder machen mit dem Verkehr? Ich meine, man möchte ja umweltfreundlichen Verkehr

34 fördern, ich meine, bei euch wird man immer ein Auto brauchen, das ist klar, aber trotzdem hat es vielleicht

35 einen Einfluss auf die Kinder, wenn sie jetzt merken, dass das gut läuft oder blöd läuft.

36 Wir haben... was wir dann schon getan haben, dass die Kinder, die zwei großen eben, die den Radfahrführerschein

37 haben, „oft“ fahren sie mit den E-Bikes zu der Sammelstelle, also Grübelstraße hinunter, geh. Das ist schon gut, da

38 sind sie voll mobil, das ist schon gut. Bei der Sophias ist es halt einfach ... die ist halt einfach zu führen. Natürlich

39 ist es auch nicht immer einfach, wenn bei uns wer arbeiten geht, nachher brauchen wir den Opa, geh, ja es ist sicher

40 Auswirkungen, ganz sicher.

41 F: Und das Radl lassen sie dann unten bei der Bushaltestelle...

42 A1: Ja

43 F: ... ist da eine Möglichkeit, dass man das irgendwie absperrt, oder was?

44 A1: Nein, da ist eine kleine Siedlung ...

45 F: ok

46 A1: ... und da haben wir privat wen gefragt, ob sie es in die Garage hinein tun dürfen

47 F: ah ok

48 A1: Es ist aber nichts unten.

49 F: ok, dann kenn ich mich aus. Du hast jetzt schon angesprochen, das mit dem Arbeiten natürlich, ihr habt den Hof

50 oder, den bewirtschaftet ihr, oder?

51 A1: ja

52 F: ... und arbeitet vermutlich auch beide, oder?

53 A1: Nein, wie soll ich das jetzt sagen, wir sind in Vollerwerb, mein Mann ist in Vollerwerb und ich habe bis jetzt

54 eigentlich in der Gärtnerei saisonbedingt gearbeitet. Also das heißt Adventkränze binden und im Frühjahr Balkon-

55 blumen.

56 F: Was ist... vielleicht zuerst einmal sagst du, inwiefern euch das einschränkt mit dem führen, was du schon kruz

57 angefangen hast?

58 A1: Ja, also da ich sehr einen kulanten Chef habe und ich mir eigentlich das selbst ausmachen kann, wann ich gehen...

59 wann ich die Kinder zum Holen habe, ist es kein Problem nicht.

60 F: ok

61 A1: Weil dann hole ich sie halt einfach nach oder arbeite irgendwann, wenn es besser geht einfach eine Stunde länger

62 geh. Ja...

63 A2: Darf ich da was dazu sagen ganz kurz?

64 F: Bitte sehr.

65 A2: Weil wegen dem Arbeiten... also es besteht natürlich, wenn du jetzt arbeiten gehen müsstest, dann musst du

66 sagen wir mal bis 12 arbeiten, dann besteht natürlich schon die Möglichkeit, dass sie die Übergangszeit derweil

67 draußen in der Nachmittagsbetreuung bleiben, aber es ist natürlich schwierig, die Kinder wollen das nicht, weil

68 sie sich immer wieder anziehen, abziehen, anziehen, abziehen müssen, die ist nicht im gleichen Haus, nicht,

69 das wäre nicht das Problem, nicht, wenn du fahren müsstest, nicht. Aber so wie es momentan ist müssen wir eigentlich

70 in einem Tag viermal fahren. Also wir müssen sie in der Früh hinunter führen, also die Kleine, nicht, da führen wir

71 alle drei hinunter, nicht, dann kommt um 10 vor 12 die Kleinste heim, dann die Mittlere ist natürlich schwierig, die hat

72 immer unterschiedlich aus, manchmal um viertel über ein, manchmal um 5 und die größere kommt um vier mit dem

73 Zug eigentlich heim. Das heißt, man muss viermal fahren in einem Tag und das ist ... das ist natürlich, wenn du

74 arbeiten gehen muss, ist das nicht möglich. Das geht nicht. Die größeren kannst du natürlich schon gehen lassen auch

75 aber bei so einem Wetter, wie wir es jetzt haben, wenn es regnet ist das sinnlos...

76 F: dann kannst mit dem E-Bike natürlich auch nicht fahren...

77 A2: Nein, natürlich im Winter kannst du mit dem E-Bike nicht fahren, sie sind da eh ein bisschen abgehörtet

78 sie fahren ja sonst eh immer ... aber wenn es schneit und regnet ... erstens wird alles nass, nicht. Das ganze Schulzeug

79 wird alles nass... das ist natürlich äußerst schwierig. Das ist halt schon ... mit dem Arbeiten ist das halt schon

80 schwierig.

81 A1: Und, wenn wer arbeiten geht, bräuchte man fast ein zweites Auto ...

82 A2: Ja, das ist das nächste...

83 F: Also jetzt, du führst sie immer hinunter, oder, weil du wirst wahrscheinlich in der Früh in den Stall müssen, doer?

84 A2: Nein, da bin ich eigentlich schon immer fertig

85 A1: Wir haben uns das eigentlich schon so eingeteilt, dass man ... dass mein Mann einfach früher in den Stall geht

86 dass er dann da ist, ich kann sie zusammenrichten und fahre dann hinunter und er kommt derweil herein.

87 A2: ja

88 F: ja, kenn ich mich aus. Wisst ihr von anderen Eltern, von Freunden von euch, bei denen das schwieriger ausgeht

89 wegen der Arbeit oder...

90 A1: Ja ... ma... geh, die Melissa...

91 A2: ja

92 A1: ... das ist die Nachbarin, also in Niederlehen drüben, die hat zwei Kinder, da hat der erste Bub... der hat

93 eine leichte Behinderung... der hört zu wenig... ich weiß jetzt nicht genau, was er hat, geh.

94 F: Ja ist ja wurscht.

95 A1: ... der hätte eine Berechtigung, geh, der muss geführt werden, geh, weil er das ärztliche Attest hätte, aber

96 sie sagt, sie lässt den ... das Kind auch nicht von 20 vor sieben bis sieben unten auf der Grübelstraße alleine stehen.

97 A2: Es ist einmal der Fall gewesen, dass er nur alleine gewesen ist als Tafelklassler... also alleine hinuntergeführt

98 worden ist ... und dann ist er unten im Finstern allein unten gewesen und dann hat er sich so fürchten müssen

99 ist klar ... ganz allein in der Bushaltestelle eine halbe Stunde bis eppan kommt und seitdem fürchtet er sich und

100 seitdem will er nicht mehr mitfahren... das ist natürlich auch verständlich, nicht.

101 F: Ja, ist klar.

102 A2: Das muss man sagen, das ist ... und deswegen wird er geführt, nicht. Aber das muss man auch noch dazusagen,

103 für sie war das eigentlich unmöglich, dass sie überhaupt arbeiten gehen könnte, weil sie ein kleineres Kind daheim hat

104 das kleinere Kind hat jetzt noch keinen Anspruch gehabt auf einen Kindergarten, weil es noch nicht drei war, jetzt

105 war das für sie eigentlich... jetzt hat sie eigentlich noch gar nicht arbeiten gehen können...

106 F: jetzt ist sie sowieso... verstehe

107 A2: Das ist natürlich, wenn du keinen Anspruch hast auf den Kindergarten, nicht, dann wird's schwierig, wenn du

108 arbeiten gehst und wenn du nur alleine bist.

109 F: ja klar, ja

110 A2. Nicht, das ist das nächste, nicht

111 A1: und, natürlich, als Alleinerziehende da heroben ein Auto zu erhalten, ist auch nicht so einfach... geh... jetzt

112 haben sie eben von den Großeltern die Autos immer ausgeliehen aber die sind alle beide berufstätig, ja...

113 F: Ich meine, ihr habt jetzt nicht wirklich eine Wahl, ihr habt euren Hof da aber wie glaubts ihr wirkt sich das auf die

114 Attraktivität von St. Veit als Wohnort aus, wenn des, wenn des schwierig ist?

115 A1: St. Veit ist eigentlich eine familien- und kinderfreundliche Gemeinde, geh? Und das muss ich jetzt schon

116 dazusagen, das ist voll das Defizit ... das das mit dem Bus nicht funktioniert... und ich muss dir ganz ehrlich sagen,

117 wenn ich die Wahl hätte, dass ich draußen irgendwo mein Lehen hinbauen könnte, dann ginge ich sicher draußen

118 irgendwo hin... in den Ort... geh. Aber natürlich ist es halt nicht nur Vorteile geh. Sicher, die Kinder sehen das

119 schon auch, dass sie sagen „Mah immer ist es zum Fahren und wir haben keine Freunde nicht und und und....“

120 Geh, aber in der Coronazeit haben sie es dann gesehen, dass es eigentlich ...

121 F: ... auch wieder Vorteile hat...

122 A1: ja, genau

123 F: verstehe, dann, das haben wir jetzt eigentlich schon alles geredet ... gut, ihr habt schon gesagt, für die

124 jüngste wärs eben da zum hinuntergehen, da zur Kreuzung ...

125 A1: und die mittlere

126 F: ... und die mittlere und die älteren zwei fahren aber dann mit dem E-Bike teilweise hinunter ... wie kommt euch

127 das vor in Bezug auf Sicherheit? Jetzt sowohl Verkehrssicherheit als auch das jetzt sonst was wäre...

128 A2: Darf ich da kurz was dazu sagen ... eigentlich zum Hinuntergehen ist es ja nur, wenn du Volksschule oder

129 Mittelschule bist. Kindergartenkidner werden eigentlich größtenteils schon daheim abgeholt, sag ich jetzt.

130 Wenn es irgendwie möglich ist, ich sage das tut den Volksschulkindern und Mittelschulkindern ... das tut ihnen nichts

131 wenn sie jetzt hinuntergehen müssen. Bei uns da... es ist jetzt nicht so ein riesen Verkehrsaufkommen oder es sind

132 schwierige Kreuzungen oder so bei uns da oder so was, nicht. Es ist halt der einzige Aspekt im Winter, dass es in der

133 Früh finster ist und ...

134 A1: ja

135 A2: und und und ... wir haben da keine Laterne oder so etwas, sie müssen halt eine Taschenlampe nehmen, nicht,

136 aber da haben sie eigentlich nie was gesagt, dass sie sich gefürchtet hätten, weil sie sind eigentlich immer zu zweit

137 gewesen und eine hat ein Handy mit also das ist jetzt eigentlich nicht so das Problem. Und es ist jetzt nicht so ein

138 Verkehrsaufkommen, dass ...

139 A1: Das Einzige, was halt total schwierig ist, ist halt im Winter, wenn der Schneepflug fährt, weil der einfach so ein

140 großes Schild hat, der sieht sie nicht. ...

141 A2: das ist...

142 A1: das ist ... also da, da haben wir schon Sorgen...

143 A2: Ja, da war einmal was, nicht, das war jetzt einmal ...

144 A1: ja, man erklärt ihnen das halt ... man sagt, man bleibt stehen, man dreht sich um, man leuchtet das Auto an

145 vielleicht, also nicht einfach weitergehen ... also da schauen wir schon eigentlich, geh

146 A2: Also aber das Sicherheit ist jetzt sicher nicht das ... also da habe ich nicht die Bedenken, dass ... das jetzt

147 irgendwelche Probleme ... habe sie auch nie gesagt, dass sie sich da irgendwo gefürchtet hätten oder so, nicht.

148 A1: nein

149 A2: und die die fahren, die kennen sie ja auch, weil es fährt der Nachbar hinunter, nicht.

150 A1: ja

151 A2: mit der Schultasche hinten, die haben eh Reflektoren, also die kennen sie jetzt schon, nicht. Es wär halt.. ich

152 sag mal, es ist schon ein bisschen steil hinunter... und im Winter, wenn es rutschig oder eisig ist, ja, dann kann schon

153 sein, dass du einmal ausrutschst, nicht, das ist so, aber das ...

154 A1: ja

155 A2: das ist nicht das... das war nie...

156 F: gibt's da eine Abkürzung hinunter oder...

157 A2: Nein, da geht man einfach bei dem Güterweg, also ein bissl hinunter und... das war eigentlich nie ein Thema, geh

158 A1: nein und es wird ihnen auch gesagt, es ist zum auf die Seiten zu gehen, wenn winter ist, man stellt sich auf den

159 Schneeranken hinauf, damit dass einfach die Leute das sehen, geh?

160 A2: Da hätte ich mehr Bedenken, wenn ich im Markt draußen wäre aufgrund der Sicherheit ... geh.

161 A1: ja

162 A2: wenn ich eine Kreuzung überqueren muss, die Kinder, da hätte ich mehr Bedenken, als wie da, also da habe ich

163 überhaupt nichts

164 A1: ja, obwohl, dass ich sagen muss, im Winter, oder eigentlich eh immer über das ganze Schuljahr sind dann die

165 Kinder schon mindestens 20 Minuten vor der Schule. Geh, du kennst es eh draußen in St. Veit dann...

166 F: ja, ich war ja selber dort in der Schule

167 A1: Ja, genau, das ist vielleicht nicht so nett, geh, weil einfach... sicher, der Spielplatz ist da, Freunde kommen schon,

168 sie tun gaukeln, das ist schon immer ... und da bekommen wir eigentlich jedes Mal, jedes Jahr eine Benachrichtigung

169 wir dürfen die Kinder nicht so früh in die Schule schicken, weil das einfach ... weil sie dürfen nicht hinein und wenn

170 etwas passiert, sind wir schuld.

171 A2: Das geht aber nicht anders, weil der Bus fährt nur einmal, du kannst sie nicht später in die Schule schicken ...

172 F: ... der Postbus fährt halt einfach um die Zeit und ...

173 A1: Ja

174 A2: ... der fährt um sieben weg eigentlich, ja genau, bissl nach sieben, ich glaube zwei Minuten nach sieben ...

175 und dann ist er natürlich um 10 nach oder viertel nach sieben in der Volksschule draußen und da kann ich nicht sagen,

176 nicht, ich soll sie später schicken, weil es geht nur einer.

177 A1: weil sie den zweiten... den dritten Bus eigentlich, der was um halb ... um 20 nach sieben im „Beroi“ draußen, da

178 draußen, wo der neue Rossstall ist, den schicken sie nicht mehr herein.

179 A2: der darf nicht mehr herein fahren...

180 A1: ... der darf nicht mehr herein fahren ...

181 F: Also der wär früher ganz herein bis Grübelstraße gefahren ... ?

182 A1: ja, genau. Und fährt aber jetzt nur noch die Hälfte, geh, jetzt sind sie ja natürlich so früh draußen.

183 F: Also das wäre sich sonst vorher ausgegangen...?

184 A2: Das wäre sich super ausgegangen, ja.

185 F: Wann fängt die Schule an? Um dreiviertel oder?

186 A1: nein um 20 vor 8.

187 F: aso, ok

188 A2: Das wär zwar ein bissl knapp gewesen aber mein, das wär sich besser ausgegangen.

189 A1: Das geht sich, das ginge sich aus.

190 A2: ja, ja. Das wäre kein Problem nicht gewesen.

191 A1: aber den haben sie gestrichen.

192 A2: Aber irgendwo musst du warten, wenn du mit dem späteren fährst, dann musst du unten auf der Grübelstraße

193 warten auf der Bushaltestelle und sonst musst du halt draußen warten. Weil du kannst sie ja nicht um halb sieben holen
 194 und dann warten sie fast bis ... bis 25 nach sieben unten, du kannst sie ja nicht da eine Stunde unten warten lassen,
 195 nicht, das geht auch wieder nicht.

196 A1: ja

197 F: mhm, verstehe. Dann eh schon die letzte Frage von dem Teil wäre jetzt von der Organisation her, ihr habt mir schon
 198 erzählt wie das läuft. Sind da die Eltern irgendwie eingebunden in die Planung von dem ...

199 A1: nein

200 A2: nein, die Eltern können da auch eigentlich nicht eingebunden werden, weil das ist so getaktet, minutengetaktet...

201 F: ich meine der Postbus ist klar, das ist was anders...

202 A2: nein, auch bei den Kindertransporten ... das geht um halb sieben an und wird durchgezogen, bis dass der letzte
 203 geholt wird...

204 A1: und fertig

205 A2: ... und da kannst du nicht eingebunden werden. Entweder du fährst mit oder du fährst nicht mit, ist eigentlich so
 206 man muss da eigentlich schauen, dass man das überhaupt hinbringt

207 A1: ja, genau

208 F: verstehe, gut, jetzt hast du schon angesprochen, es ist früher besser gegangen, es war anders, sie sind von daheim
 209 geholt worden und so weiter ...

210 A1: ja

211 F: ... jetzt käme ich zu dem Punkt mit dem Arbeitskräftemangel, ich meine, ich werde mit der Gemeinde auch noch
 212 reden, die werden mir das genauer beschreiben können, was die Grüne sind, was ist da dein Eindruck, liegt das daran,
 213 liegt das an was anderen?

214 A1: Natürlich, attraktiv ist es ja nicht, „Frotzenfian“ hätt ich bald gesagt, weil ja in der Früh sind sie schon überdreht
 215 geh. Und ... die die was ... du brauchst einen eigenen Schein, glaube ich, dass du fahren kannst, nicht. Nachher ist es
 216 so, wenn du ein Taxiunternehmen hast, muss du sagen, du bekommst nie ein Trinkgeld, das was ich in der Nacht
 217 vielleicht schon habe, geh? Du bekommst keine Zulagen, kein Garnichts, nicht? Und hast aber so eine Verantwortung,
 218 geh? Wir haben einen, der Daniel, der fährt vom Neu, nein Schmid, geh?

219 A2: Schmid, ja.

220 A1: ... Schmid-Taxi, ja, der ist voll super, der passt jetzt voll gut. Aber es sind auch schon andere vor dem ja auch
 221 gewesen. Eine Frau, die hat weder gescheit ketten montieren können, die hat weder gescheit umdrehen können
 222 ja, nachher darf ich sie eigentlich nicht fahren lassen, wenn sie genau wissen ...

223 F: ja vor allem da herauf.

224 A1: ja, aber wir sind ja heilig noch im Gegensatz zum Außenbergl. Geh? Weil wenn du da auf Fardlstein hinauffahren
 225 muss ... und du kannst nicht Kettenmontieren, geh. Dann ist es schon nicht so lustig. Und sicher, die Kraft...
 226 der Mangel von den Chauffeure ist sichere auch was. Sehr ausschlaggebend.

227 A2: Darf ich da noch kurz etwas dazusagen: Arbeitskräftemangel ... sein tut es so, dass es ja eigentlich nur ein Job ist
228 bis eins halb zwei und mein Dings ist immer gewesen, es suchen ja relativ viele Leute einen Halbtagsjob auch Mütter
229 zum Beispiel und für mich wäre das voll der attraktive Job für eine Mutter, wo das Kind zum Beispiel auch schon
230 in der Volksschule ist und das kannst du ja auch mitnehmen mit deinem Bus, nicht und das kannst du ja dann auch
231 wieder abholen, wenn du fertig bist mit deinem Job draußen in der Nachmittagsbetreuung wieder abholen. Ich glaube,
232 dass die Arbeitszeit einfach zu wenig ist und einfach zu wenig bezahlt wird. Dass ich mir das antue, es ist schon eine
233 verantwortungsvolle Aufgabe und du bist ganz getaktet, du darfst keinen vergessen, dann hat manchmal irgendein
234 Kind ein Problem, dass es was vergessen hat und und und das kommt auch dazu und dann ist eines krank, wo ist das
235 jetzt oder ist es nicht krank, sondern ist vielleicht noch nicht da? Also das ist schon ein verantwortungsvoller Job, nicht
236 das muss man schon sagen. Und dann im Berggebiet mit einem Bus fahren mit acht Kindern, ist es Mittag wieder
237 schneeig, wenn du sie heimfährst, brauchst du die Ketten oder brauchst du sie nicht? Hat der überhaupt Ketten mit?
238 Weil das ist nämlich das nächste gewesen, der Bus, das haben wir auch schon einmal gehabt, dass er nur eine Kette
239 drin gehabt hat, weil zwei Busse gewesen sind und es hat nur ein Bus eine dringehabt und jetzt hat der eine dem
240 anderen die gegeben, weil sonst hätte gar niemand eine, nicht? Die Ausrüstung ...

241 A1: ja

242 A2: ... und dann ist es auch für die Taxiunternehmen nicht unbedingt reizvoll das Kinderführen., musss man auch
243 sagen. Es schaut zwar her, sie zahlen etwas, aber sie zahlen ja immer nur von der Bushaltestelle, also von Grübel,
244 bis zu die Kinder herauf und er muss ja dann gratis sozusagen von St. Veit herein bis Grübel fahren, das wird ihm ja
245 nicht gezahlt aber das muss er ja auch fahren. Und im Endeffekt wird das nicht gar so reizvoll sein, dass sie sich da
246 einen Bus kaufen und dass sie da einen anstellen.

247 A1: Aber das ist von Jahr zu Jahr schlechter geworden...

248 A2: ja, das ist das schlechte ... die haben das dann abgedreht ... also das ist vom Land Salzburg ausgegangen ... die
249 haben den Schülertransport dann abgedreht, weil sie sagen, die Kinder brauchen eh nur bis zu der Bushaltestelle
250 geführt werden und nicht hinaus. Jetzt ist es eigentlich so, dass unser Bus, der fährt herinnen, der sammelt die Kinder
251 zusammen, fährt sie nach Grübel hinunter lässt sie unten alle aus und fährt dann als leerer wieder nach st. Veit hinaus,
252 was eigentlich ein Irrsinn ist. Weil wieso kann er sie nicht mitnehmen hinaus? Also da ginge schon was....

253 F: ich meine grundsätzlich ergibt es schon Sinn, dass, wenn eh ein Bus geht ... aber wenn er sowieso hinausfährt, ...

254 A2: Er fährt sowieso hinaus, nicht, dass ist eigentlich der Irrsinn an dem Ganzen, nicht? Und das ist schon schwierig
255 mit den Kindern fahren, das muss man schon sagen. Ich kriege auch kein Trinkgeld nicht, wenn die Taxler fahren
256 Das haben auch die Taxler selbst gesagt, die Fahrer die gefahren sind, ... wir haben ja einen riesen Wechsel drin
257 gehabt letztes Jahr und da eine hat dann gesagt, sie fahren nicht, weil sie auch kein Trinkgeld bekommen, das war das
258 Hauptproblem. Jetzt sind sie die ganze Nacht durchgefahren und dann haben sie vormittags Kinder führen müssen
259 und da haben sie natürlich gesehen, dass das schon anspruchsvoller ist als wenn ich irgendwo von Schwarzach vom
260 Bahnhof nach Goldegg einen hinauffahre. Also das kommt auch dazu, nicht. Und natürlich, das mit der ganzen

261 Teuerung mit dem ganzen Auto, mit den Radln, mit dem Diesel, mit dem wird sich das wahrscheinlich auch nicht
 262 mehr rechnen.

263 A1: Und dann muss man dazusagen, man muss zwei Kilometer weg sein, das was ich ja eigentlich eh nicht bin.
 264 Weil wir sind 1,9 weg von der Bushaltestelle weg, dann brauchst du mindestens drei Kinder, dass du überhaupt eine
 265 Berechtigung hast bei einer Sammelstelle, dann fallen wir eigentlich eh schon weg.

266 F: Warum werdet ihr dann doch geholt? Wie habt ihr das geschafft?

267 A1: Das ist eigentlich ... Gutwill, ja.

268 A2: Gutwill, ja.

269 A1: Und weil der Jonas ... „als Behinderter“ darf ich jetzt nicht sagen, aber der hat einen Mangel, nicht,, der hat eine
 270 Berechtigung und deswegen ...

271 F: dürft ihr auch mitfahren

272 A1: Gutwill, geh.

273 A2: Und das, was wir jetzt geredet haben, dass ist eigentlich nur der Transport in der Früh, also heimgeführt wird
 274 sowieso keiner mehr. Überhaupt nicht, generell nicht. Das lässt sich nicht mehr machen, nicht, als Schulkind, als
 275 Volksschulkind.

276 A1: Du musst aber sagen, bei der Johanna ist es noch gegangen, bei der Johanna da haben wir noch ein kleines
 277 Taxiunternehmen gehabt, den Bamberger, da ist die Marianne gefahren, das ist eine ältere Dame gewesen, die war
 278 spitze, die hat die Ketten fix draufgehabt im Winter, so wie es oft ist, geh. Die Volksschüler sind von der Buche unten
 279 geholt worden...

280 A2: ... haben zwar in der Früh ein bisschen weiter gehen müssen ...

281 A1: ... haben ein bisschen weiter gehen müssen aber sie sind dann hinausgeführt worden. Und dann beim Heimfahren
 282 ist es dann angegangen zuerst bei da Tafelklass, dass sie eh immer um halb zwölf, mit den Kindergartenkindern
 283 mitfahren haben dürfen. Geh? Das ist jetzt auch gestrichen worden, das geht nicht mehr. Und dann haben wir
 284 angefangen, dass wir sie zusammenhalten, dass sie eine Stunde in der Nachmittagsbetreuung ist, geh. Und dass dann
 285 alle miteinander heimgeführt werden, geh, Außerbergl und Innerbergl und nachher ist es eigentlich geheißen, das geht
 286 nicht mehr. Es wird Nachmittags...

287 F: Und wie läuft das jetzt?

288 A1: Ja jetzt in der Früh könnten wir Gutwil mitfahren, geh und Mittag ja ...

289 A2: ... gibt es nicht smehr...

290 A1: gibt es nicht mehr.

291 F: ... und was ist mit diesem Jonas?

292 A1: Der fährt mit dem Bus, ja weil ... also weil sie eben die Fahrt von St. Veit nach Grübelstraße herein nicht zahlen,
 293 jetzt müsste praktisch der kleine Bus auf ihn warten unten, nicht und eigentlich wird er jetzt auch immer geholt.
 294 Ich glaube, dass das

295 A2: Der wird jetzt geholt, weil wie soll der Busfahrer wissen an welchem Tag zu welcher Zeit jetzt der da unten ist,
 296 das geht ja nicht, der hat ja 150 Kinder zum Führen, der kann nicht jeden frage, wann er wo ist...

297 A1: Ja, erstens das ...

298 A2: ... einmal hat er um halb zwölf aus, einmal hat er um halb eins aus, nicht.... Den musst du dann eigentlich jeden
 299 Tag in der Früh fragen „Wann bist du heute unten?“ und wenn du einen Tafelklassler fragst „Um welche Zeit bist du
 300 heute unten?“ wirst du wahrscheinlich schwierig Auskunft kriegen.

301 A1: Und, was dann noch auch ist, noch ein Manko ist, dass uns die Schule die Kinder, die auf dem Berg sind nicht in
 302 die gleiche Klasse tut.

303 F: ok

304 A2: Also es wird keine Rücksicht genommen, wegen Nachbarn oder Buskinder oder so...

305 A1: ... oder sonst irgendwas... weil wenn ich jetzt sage, ich habe eine Klasse mit nur Berglern, ist jetzt Außerbergl,
 306 Innerbergl, dann kann ich zumindest einmal sagen „Du, hör zu, heute ist irgendwas, bitte hol mir sie du“ eine
 307 Nachbarin oder so. Aber das geht ja auch nicht mehr.

308 F: Das heißt, sie fahren mit dem Postbus herein und ihr müsst sie halt von unten holen.

309 A1: ja, genua

310 A2: Ja, jeder muss sie unten holen.

311 A1: Jeder eigentlich einzeln...

312 F: ... weil alle in verschiedenen Klassen sind dann

313 A2: Weil alle in verschiedenen Klassen sind und in verschiedenen Stufen und jetzt haben sie auch natürlich
 314 verschieden aus und das geht dann natürlich nicht.

315 A1: Und natürlich, wenn ich jetzt ein fremdes Kind mithabe ist die rechtliche Sache auch das ... geh, das ist nicht
 316 mehr so, wie es bei uns gewesen ist, da wo wir alle hineingekraxelt sind beim Nachbarn, weil den haben wir schon
 317 gekannt, oder die haben uns schon gekannt, das geht einfach nicht mehr, weil wenn etwas passiert, wer ist dann
 318 Schuld?

319 F: Ok, ich glaube, von meiner Seite her wäre das eigentlich alles. Das letzte wäre noch, wie glaubt ihr, könnte man
 320 das lösen?

321 A1: Total schwierig, also erstens ...

322 F: Also das mit der Schule draußen hast du schon gesagt, mit dem gleichzeitig aushaben und in der gleichen Klasse...

323 A1: ja, es ist auch natürlich, wenn es heißt, wir haben einen Bus, dass wir zusammenwarten natürlich auch ... also
 324 da sind wir eh nicht so, geh. Aber natürlich, die Ganztageschule wäre auch eine Lösung, sage ich jetzt einmal, ...
 325 dass wenn wirklich alle vier Stufen gleich aushaben ... oder die Gemeinde unterstützt Jungunternehmen! Weil es sind
 326 ja Busse da bei uns in St. Veit, es ist ein Sportbus da, der was ... TSU-Bus, der eigentlich am Vormittag leer ist, geh?
 327 Den brauchen sie nicht, geh ...

328 A2: Es sind zwei Busse da, die frei sind, nicht. Aber es ist halt nicht so ganz einfach, nicht. Weil er braucht eine

329 Konzession, eine Berechtigung zum Kinderführen, nicht, aber ich sage einmal jetzt als Mutter oder Vater, ist jetzt
330 wurscht, als Vormittagsjob wäre das schon gut, muss ich schon sagen, wenn einer das gerne tut und das mit Kindern
331 gerne tut, dann glaube ich nicht, dass der jetzt abgeneigt wäre ... dass er das nicht tut. Aber das Problem ist, wir
332 brauchen ja nicht nur einen Bus, wir brauchen ja mindestens vier und da wird ja auch wahrscheinlich das große
333 Problem liegen, nicht. Dass man jetzt irgendwen findet, der jetzt vier Busse hat und vier Leute beschäftigt, dass muss
334 ja schon ein kleines Unternehmen sein, nicht. Und ob das dann so finanziell ertragreich ist, dass der damit leben kann,
335 das müsste man sich anschauen, nicht. Aber wenn es so weitergeht wie jetzt, dann wird der Schülertransport sowieso
336 früher oder später Geschichte sein.

337 A1: ja, genau.

338 A1: Also der Schülertransport sicher aber der Kindergartentransport nicht so.

339 A2: Ja, der Kindergartenbus vielleicht nicht aber der Schülertransport, ich sag einmal, der wird sich irgendwie
340 auflösen, weil es ... weil es keinen mehr gibt, der was da fährt, nicht? Aber nichts desto trotz ist es ja doch ein
341 Hauptbedürfnis die Kinder, dass die in die Schule kommen. Das ist ja eigentlich das Wichtigste, nicht? Und wenn es
342 da am Anfang schon harpert, dann weiß ich nicht, wie viel Freude sie haben überhaupt in die Schule zu gehen.

343 A1: erstens das und zweitens, St. Veit wird ja nicht mehr attraktiv. Es wird zwar draußen immer mehr gebaut, geh?
344 Aber die haben ja diese Nachteile nicht, geh? Die jammern halt dann „Ja, ich habe keinen Spielplatz nicht vor der
345 Haustür“ oder so, die haben halt andere Probleme.

346 A2: Ja, die haben halt dann andere Problem, oder ja, der Verkehr ist zu viel, ja das verstehe ich auch, das Problem
347 haben wir wieder nicht, dass der Verkehr zu viel ist. Ja, das ist so, deshalb sind wir weiter weg, nicht. Jeder hat
348 halt irgendwo andere Probleme.

349 A1: Und was halt auch ist, was ein Wahnsinn ist, dass St. Veit so groß ist. Es ist ja die Schattseite auch, die
350 Kindergartenkidner müssen alle herüber, ...

351 F: ... und die Volksschüler gehen in Schwarzach

352 A1: ja, genau, aber das Problem ist ja, da drüben sind wahnsinnig große Siedlungen geworden und da brauchen sie
353 aber auch zwei Busse, darum sind wir auf vier Busse

354 A2: mhm, ja, das ist das Problem, nicht.

355 A1: ja.

356 A2: Aber Lösungsansatz ist da total schwierig, dass man da was sagt, geh.

357 F: Nein, ich hab schon was, herausgehört.

358 A2: Man hätte jetzt da ... das ist richtig schwierig.

359 F: Nein, ich denke, ich kenne mich aus. Danke. Wollt ihr noch etwas dazu sagen?

360 A1: Willst du noch etwas dazu sagen?

361 A2: nein, eigentlich haben wir eh alles gesagt. Eines, was noch ist, die Organisation, wie du vorher gefragt hast,
362 von dem Schülerbus und Kindergartenbus, das macht ja eigentlich die Gemeinde, die was das einteilt und die

363 zeitlichen Ding macht und so. Der Kindergarten wird ja eigentlich total von der Gemeinde gezahlt, nicht und der
364 Schulbustransport ist ja eigentlich gedrittelt, nicht, also ein Drittel zahlt das Land, ein Drittel zahlt die Gemeinde und
365 ein Drittel zahlen eigentlich die Eltern ...

366 A1: würden zahlen

367 A2: ... aber den Elternanteil hat eigentlich die Gemeinde übernommen, nicht. Da ist auch nichts zu zahlen jetzt von
368 uns.

369 A1: Ja, aber wenn ich zahlen müsste, dann müsste das funktionieren.

370 A2: Das ist ja das Problem, wenn ich jetzt da was zahlen muss, dann will ich, dass das funktioniert. Es ist ja kein
371 Geheimnis, dass sie jetzt irgendwo zu einer Sammelstelle hingehen müssen, da hat eh niemand ein Problem damit
372 aber da möchte ich dann schon, dass sie in der Früh dann eigentlich in die Schule kommen und dass sie auch Mittag
373 wieder heimgeführt werden und das ist halt momentan eigentlich überhaupt nicht in Sicht, dass das überhaupt
374 möglich wäre, das muss man auch sagen. Das ist richtig eine schwierige Situation und es gibt schon auch Ansätze,
375 ... Lösungsansätze, dass Gemeindearbeiter fahren sollen mit Bussen. Aber das ist halt auch so eine Sache, weil dann
376 wie viele Gemeindearbeiter brauchst du dann, dann bräuchtest du vier Stück, sage ich einmal, und dann bräuchtest du
377 vier Busse, nicht. Und die, was die Arbeit eigentlich Vormittag tun, das geht ja dann wieder ab. Weil wenn der in der
378 Früh Schüler führen tut, dann ist er bis Mittag oder sage ich mal bis ... um 9 kommt er vielleicht und dann muss er
379 aber um halb Zwölf schon wieder weg, nicht. Also der kann nicht recht weit gehen, weil er dann eigentlich schon
380 wieder im Gemeindeamt sein muss und mit dem Bus wegfahren. Also so Lösungsansätze sind äußerst schwierig.

381 A1: ja, aber wir könnten auch nicht sagen, dass wir ein Taxiunternehmen anstellen, das wir als Eltern anstellen, das
382 geht ja auch nicht, weil ja eigentlich auch keine Fahrer nicht sind, geh. Und das kleine Unternehmen in Goldegg, das
383 ist auch nicht mehr.

384 A2: ... ja der hat aufgehört und der in Lend auch und dann sieht man eigentlich, dass, wenn einer aufhört, dann
385 ist keiner mehr oder du findest keinen mehr, das ist eigentlich das Hauptproblem.

386 A1: Und die Pensionswelle natürlich noch dazu, was jetzt auf uns zurollt und dann dürfen aber ... das sind gute
387 Beschaffere, die in Pension gehen, aber wenn sich die wieder anstellen lassen, dann verlieren sie so viel, das ist
388 auch ein blöder Kreis...

389 A2: Das wäre ein guter Halbtagesjob, auch für eine Mutter, die Wochenenden sind frei, die Ferien, ... du wärst
390 eigentlich immer daheim, wenn die Kinder auch daheim sind.

IP_9_Gemeinde_St.Veit

1 F: Ja, ich sage „Danke“, dass du dich entschieden hast, dass du mitmachst bei dem. Ich nehme das Interview auf, das
2 ist nur für mich, damit ich es abtippen kann und hinten im Anhang der Arbeit ist dann eben das Transkript drinnen,
3 ob sich das wer durchliest, naja. Zuerst würd ich dich einmal bitten, dass du kurz beschreibst, wie der Schülertransport

4 von den Volksschulkindern zurzeit funktioniert in St. Veit.

5 A: Also der Volksschul ... kann man bei uns ... ist ein mehrteiliger Bereich. Es werden nicht nur die Volksschulkinder
6 transportiert, sondern alle Schulkinder also Schülerinnen und Schüler, die was auf einen Bus angewiesen sind und in
7 der Peripherie leben. Also bei uns spricht man ja von Schattseite, Sonnseite, Bergl und Innerbergl. Das ganze
8 Gemeindegebiet in St. Veit ist relativ weitläufig und wir haben ein Taxiunternehmen bzw. Bus- und Taxiunternehmen
9 aus der Umgebung, aus Bischofshofen, und das stellt uns zwei Fahrzeuge zur Verfügung, das ist ein 8-Sitzer und ein
10 20-Personen-Sitzer und mit dem werden zurzeit 63 Schülerinnen und Schüler transportiert, wovon wir von
11 Volksschülern bis teilweise höherklassigen, also HBLA und solche Sachen Schüler transportiert werden. In der Regel
12 werden die Schülerinnen und Schüler bei Sammelpunkte abgeholt und nachher entweder zu den weiteren Postbus-
13 stationen geliefert, teilweise direkt zur Schule, wie wir das bei der Volksschule St. Veit haben oder bei Schwarzach
14 bei der Volksschule. Sie werden zum Teil auch in die Mittelschule Schwarzach geliefert und sonst eben zum Bahnhof
15 die irgendwohin weiter fahren. So schaut das aus.

16 F: Ich habe jetzt schon mit der Margreth von der Schule geredet und jetzt mit einer Mutter. Es gibt da Unterschiede
17 wie das läuft in der Früh und am Nachmittag, das habe ich schon herausgefunden. In der Früh ist es leichter, weil halt
18 alle gleichzeitig fahren müssen. Kannst du das am Nachmittag ein bisschen beschreiben, wie das läuft?

19 A: Sein tut es so, dass es, dadurch, dass wir nur zwei Fahrzeuge zur Verfügung haben und eigentlich der Großteil
20 von den Kindergartenkindern gefahren werden muss / soll / darf, je nachdem, wie man das definiert, wie das Land
21 Salzburg das so macht oder empfiehlt, ist das Problem, dass wir einfach zu wenige Fahrzeuge haben für zu viele
22 Kinder bzw. zu viele verschiedene Zeiten. Volksschule St. Veit wird leider Gottes nur zu einer Zeit, und das ist der
23 spätere Termin um halb eins, geholt und die Kinder, die um zwanzig nach 11 aushaben müssen entweder warten bei
24 Nachmittagsbetreuung, da gibt es eine Vereinbarung mit der Gemeinde und den Eltern, dass die das kostenlos zur
25 Verfügung gestellt kriegen und dass sie da warten dürfen, bzw. die Eltern holen sie ab. Das muss man so sagen, wir
26 „dafoans“ nicht anders, wir haben nicht mehr Kapazitäten. Und wir haben, früher, als es noch leichter war, die Kinder
27 um zwanzig nach 11 und um halb eins bzw. zwanzig nach zwölf geholt und teilweise haben wir auch die Mittags-
28 kinder von der Hauptschule geliefert. Was wir jetzt ... nur noch ganz ganz wenige Kinder in den Genuss kommen,
29 das muss man so sagen. Ist leider so.

30 F: Alles was du jetzt beschreibst betrifft nur die, die nicht ... also für Volksschule und Hauptschule ... nicht sowieso
31 entlang von der normalen Buslinie wohnen. Das sind alle, die ... die mehr als die 2 Kilometer ...

32 A: Teilweise, teilweise, also ... ja ... das mit den zwei Kilometern ... da kann man ja auch darüber streiten, zwei
33 Kilometer in der Ebene sind etwas anderes als zwei Kilometer in der Senkrechten. Da wird generell keine Rücksicht
34 darauf genommen, auch vom Land Salzburg nicht. Außer sie machen es, dann haben sie uns noch nicht gesagt, wie sie
35 es machen. Das stimmt, ja, die Kinder werden von der Bushaltestelle bzw. bis zur Bushaltestelle gefahren. Zu Mittag
36 werden die Kinder direkt von der Volksschule abgeholt und entweder heimgeliefert oder zu den Sammelstellen, die
37 was mit den Eltern ausgemacht sind. Also der ein oder andere hat das Glück, dass er fast vor der Haustür abgeholt

38 wird, der andre muss halt ...

39 F: ... wenn halt der in der Nähe der Sammelstelle wohnt...

40 A: Genau und die anderen müssen gehen.

41 F: Und die Sammelstellen habt ihr wie definiert bzw. erarbeitet?

42 A: Ja, wir haben sie ... das ist so ... wo wie die Möglichkeiten sind. Zum Beispiel, wenn du jetzt Harberg hinauf

43 schaust, dann haben wir eine Tour mit dem ... da fährt der 8-Sitzer zweimal, da fahren wir bis zum Reichergraben und

44 Harbergkreuz, weil es die Möglichkeit gibt. Mit dem 20-Sitzer fahren wir dann auch noch einmal hinauf die

45 Kindergartenkinder holen, da können wir nur bis Harbergkreuz fahren, weil er sonst nirgendwo umdrehen kann und

46 weil halt auch die Straßenverhältnisse dementsprechend sind, dass es einfach zu steil ist. Und das wird gerade im

47 Winter ein Problem, dass der 20-er überhaupt hinaufkommt. Dasselbe Spiel ist dann, wenn du Stein hineinschaust und

48 Bergl. Da haben wir herunter die Bushaltestelle und da fahren wir die Kinder hin. In der Früh werden sie fast daheim

49 abgeholt aber auch nur, weil wir da Eltern ... eine Familie haben, wo ein Kind quasi berechtigt wird bzw. zwei

50 Kinder berechtigt werden.

51 F: Wegen einer Behinderung oder so?

52 A: Nein, einfach von der Distanz zur Bushaltestelle. Das ist aber auch nur ein Gutwill von uns, weil wir sagen, wir

53 nehmen die Extrakosten ... nimmt die Gemeinde in Kauf, damit die dann da geholt werden. Bzw. damit das Land die

54 Kosten übernimmt brauchst du drei Berechtigte. Haben wir nicht, wir haben nur zwei. Es sind auch erheblich die

55 Kosten dementsprechend.

56 F: Und jetzt zum Beispiel Harbergkreuz ist es so, das geht sich dann aus, dass bis dahin dann halt maximal zwei

57 Kilometer sind von denen ...

58 A: ... bis zur nächsten Einstiegsstelle, so muss du das rechnen, nicht, nicht vom Kindergarten weg...

59 F: nein, ich meine, von der Sammelstelle zu ihnen heim, das sind dann unter zwei Kilometer.

60 A: ja, genau, unter zwei Kilometer. Wir haben schon wen, das ist eine Familie, die wohnen ganz weit weg, also das ist

61 wirklich am A der Welt, muss man sagen, leider, die holen wir beim Reichergraben ab, dass sie unter die zwei

62 Kilometer kommen. Aber es gibt ... wir haben auch da im Bereich welche, wo die Kinder 8 – 900 Meter weg sind von

63 der Sammelstelle.

64 F: Ok, kenn ich mich aus. Du hast jetzt schon angesprochen, dass es eben vor ein paar Jahren noch leichter gegangen

65 ist, möchte ich gleich zu dem Punkt kommen, weil in meiner Arbeit geht's eben um den Kindergarten und Schüler:

66 innenverkehr im Kontext des Arbeitskräftemangels. Das ist das Thema. Kannst du da kurz beschreiben, was sich

67 verändert hat, was da dein Eindruck ist?

68 A: Ja, da spielen mehrere Faktoren mit hinein. Prinzipiell ist es so, dass einfach der Ort selbst an Attraktivität

69 gewonnen hat, das ist ja das positive, und dadurch mehr Familien herziehen bzw. Kinder auch immer wieder neu

70 nachgeboren werden. Das klingt jetzt blöd, aber das ist so. Und, das ist einerseits super, andererseits ist es logistisch

71 einfach schwierig, weil relativ viel Peripherie da ist und die relativ weit zerstreut leben und auch dann dort Kinder

72 dazukommen, die man abholen soll. Also das ist dazugekommen – mehr Kinder, die weiter weg wohnen. Dann ist es
73 halt einfach auch ... ich kann es schwer sagen, ob das jetzt wirklich der Arbeitermangel beim Taxiunternehmen
74 ist oder ... ich weiß es nicht genau ... sein tu es so, dass durch Corona und die immense Teuerung, die danach
75 gekommen ist, man weiß das ja eh, die Spritpreise sind angezogen, das Land gibt nicht mehr Förderung dazu ...
76 und sehr viele bzw. mit denen wir geredet haben, die Taxibusunternehmen... sagen es rentiert sich nicht mehr. Wie ich
77 dir schon gesagt habe, der dorfer Haunsberger fährt nicht mehr, weil er sagt, es rentiert sich nicht mehr für ihn.
78 Dieses Citytaxibusunternehmen, das wir haben, aus Bischofshofen ist uns auch nur geblieben und auch nur mit zwei
79 Fahrzeugen, weil wir einfach um das doppelte mehr zahlen. Und das ist eher das Problem. Ob es jetzt wirklich für sie
80 vom Personal her schwieriger ist, kann ich dir nicht sagen, das weiß ich nicht.

81 F: Aber auf jeden Fall das finanzielle ...

82 A: ... das Finanzielle ist gerade in dem Bereich einfach ein Faktor. Und, das muss ich auch noch dazusagen, die
83 Schmidbusreisen fahren nicht nur uns, die fahren auch noch Werfen, Pfarrwerfen, und St. Johann. Wenn man z.B.
84 beim Neu, Neu Touristik, anfragt, die fahren auch so viel und das sind eigentlich die zwei, die die meisten machen.
85 Weil es bringt nichts, wenn ich eine 1-Mann-Firma, eine 1-Mann-Person habe, weil die fährt das ja sowieso nicht, ich
86 brauche einfach auf jeden Fall wen, der mir zwei, drei, vier Fahrzeuge zur Verfügung stellt ... die wir einmal gehabt
87 haben. Als ich angefangen habe, hat die Gemeinde einmal vier Busse gehabt, zwar nur 8-Sitzer, aber das ist sich halt
88 dann locker ausgegangen. Wir haben jetzt nur zwei, für die wir aber das doppelte zahlen.

89 F: Du hast schon den Punkt angesprochen, dass St. Veit attraktiv ist für Familien, sowohl zum Herziehen, als auch
90 zum Dableiben. Inwiefern siehst du da diesen Kinder- und Schülerinnenverkehr als Teil dieser Attraktivität?

91 A: Das kann ich nicht sagen, da musst du mit den Eltern reden. Prinzipiell ist es so, dass ... wobei ich das nicht anders
92 kenne aus Hofgastein, da sind wir auch geholt worden vom Bus und alles ... aber erstens einmal ist dieser Bus
93 kostenfrei für die Eltern, also die kostet die Eltern nichts. Es ist zwar einmal überlegt worden, ob ein Elternteil
94 eingehoben werden soll, ist von der Gemeindepolitik verneint worden, möchten sie nicht, ändert aber nichts an der
95 Situation, weil auch, wenn wir mehr Geld in die Hand nehmen, nicht mehr Busse bekommen. Das andere, das macht
96 sicherlich ... das ist sicherlich ein kleiner Teil ... das wirklich wichtige, in St. Veit, was wir haben, ist sicher die Lage
97 das ist das Um und Auf, die Leistungen, die wir zur Verfügung stellen, wir haben einen attraktiven Kindergarten,
98 es ist die Volksschule heroben mit einem sehr guten Ruf, wir haben die Nachmittagsbetreuung, es sind die sportlichen
99 und die Freizeiteinrichtungen, die da sind, ... das macht sehr viel aus. Ich glaube, dass der Schülerinnen- und Schüler-
100 transport eher ein kleiner Faktor ist. Und je nachdem, mit welchen Eltern du redest, sind sie eh nicht zufrieden.

101 F: Ist klar, ja, auch je nachdem, wo man wohnt.

102 A: Ja, natürlich.

103 F: Verstehe. Du hast schon gesagt, je nachdem zu welcher Uhrzeit usw. läuft das besser oder schlechter jetzt, wie
104 siehst du in dem Zusammenhang den Zeitaufwand oder finanziellen Aufwand für die Eltern, dass sie ihre Kinder
105 holen?

106 A: Ja, es kommt darauf an, wo du wohnst und wie es dich trifft. Wir holen die ersten Kinder um halb sieben ab und
107 schauen, dass die Kinder im Kindergarten alle bis halb neun da sind. Wir fangen mit den ersten Kindern um elf an sie
108 zu verliefern und sind dann bis fast zwei unterwegs. Das ist einmal das, was das Taxiunternehmen macht. Für die
109 Eltern, wie gesagt, es kommt darauf an ... für die ein oder anderen ist es sicher ... je nachdem, wie viele Kinder
110 jemand im System hat, wenn jemand ein Kindergartenkind, ein Volksschulkind und ein Hauptschulkind habe, ist es
111 vom Zeitaufwand um einiges mehr, als wenn ich nur mein Kindergartenkind habe, das ich in der Regel auch vor die
112 Haustür geliefert bekomme oder fast vor die Haustür geliefert bekomme. Also das macht schon einen Unterschied und
113 da kommt es echt darauf an ... und finanziell, natürlich, Fahrzeug, Benzin, die Kosten sind da, wenn sie die Eltern
114 holen ...

115 F: Gibt es da irgendwelche Härtefälle, wo es irgendwie, was weiß ich, es sich bei den Eltern nicht ausgeht, dass sie
116 das Kind zur Sammelstelle bringen oder solche Sachen?

117 A: Naja, sicher, wir haben zum Beispiel das, was ich dir gesagt habe, mit dem Reichergraben, wir können das Kind
118 nicht vor der Haustüre holen, weil es einfach so weit wegliegt. Und das war ein Problem, das war auch relativ hart
119 mit dem Taxiunternehmen und jetzt holen wir sie da oben ab, aber sie müssen Kompromisse eingehen. Und das ist
120 momentan eigentlich der Hauptkritikpunkt sehr vieler Eltern, dass das was vor Jahren war, dass sie vor der Haustür
121 geholt wurden, halt nicht mehr möglich ist, für alle. Das geht nicht. Hätte man zwei drei Fahrzeuge mehr – kein
122 Problem. Ja, jetzt unabhängig von den Kosten. Ich meine, die Finanzen sind etwas anderes, das kommt halt immer
123 darauf an, was sich die Gemeinde leisten kann und will, das muss man auch dazusagen. Wir sind gewillt, dass wir es
124 zahlen, es wäre schön, wenn das Land mehr Geld dazugeben würde, was aber so, wie ich das herausgehört habe in
125 Zukunft eher weniger werden sollte.

126 F: ja

127 A: Und im Sinne ... ich meine, es ist jetzt vielleicht nicht unbedingt ökologisch gesehen die beste Lösung, aber am
128 einfachsten ist es immer noch für uns momentan, das will nur niemand hören, aber am einfachsten wär, dass man
129 sagt, es bekommt jeder Elternteil, der ein Kind zu liefern hat, kriegt 100€ als Abgleich und dann fahren sie die Kinder
130 selber. Wäre am einfachsten, wäre für die Gemeinde finanziell am einfachsten, für die Eltern, dann können sie es sich
131 einteilen, wie sie wollen, wer kann ... und du darfst eines nicht vergessen: Sehr viele Eltern fahren in der Früh
132 hinaus und zu Mittag wieder hinauf oder am Nachmittag wieder hinauf. Also es ist nicht so, dass Die haben alle
133 ein Fahrzeug. Nur, das hört keiner gern, aber das wäre das Einfachste – am wenigsten problematisch. Ob es
134 ökologisch gut wäre, ist etwas anderes.

135 F: Wie läuft das Organisatorisch? Die Eltern schreiben sich über die Schule ein, oder ... ?

136 A: Ja, es gibt zwei Punkte. Der erste ist der Kindergarten, sobald die Kindergartenkinder angemeldet werden und sie
137 von den quasi Richtlinien her passen mit den 2 km und so weiter und so fort, kriegen sie von der Kindergartenleitung
138 auch das Anmeldeformular für den Schülertransport mit ... jetzt weiß ich nicht, ob ich das da habe ... ja, da kriegen
139 sie das Anmeldeformular ... dann kriegen wir die Liste vom Kindergarten, wer neu anfängt, wer sie davon angemeldet

140 hat, wer in die Schule wechselt und dann sehen wir, so und so viele Kinder sind, das sind die Buskinder. Dann haben
141 wir einen Bestand, wer ist in der Hauptschule, wer ist in der Volksschule, wer ist in den höheren Schulen und mit den
142 Kindern planst du dann eigentlich. Und dann musst schauen, wie viele Busse wir zur Verfügung haben dieses Jahr
143 und dann wir getüftelt.

144 F: ... über die Routen und die Sammelpunkte und so weiter...

145 A: Genau. Und dann werden die Eltern Wir versuchen die Eltern noch vor den Sommerferien zu informieren, wo
146 fahren ihre Kinder mit, wann und wo holen wir sie. Und in der ersten Schulwoche ist dann das große Chaos, dem passt
147 das nicht, dem passt das nicht, weil über den Sommer melden sie sich ja nicht. Und nach den ersten zwei, drei Wochen
148 haben sie entweder aufgegeben, weil es nicht anders geht oder sie sind eh zufrieden. Weil, man darf nicht vergessen
149 80-90% der Eltern sind dankbar und froh, dass wir sie wenigstens so holen, wie wir sie holen und dass das passt.

150 Der ein oder andere... dem kannst du das eh nicht rechtmachen.

151 F: Ist klar, ja.

152 A: Natürlich, ja, es geht um ihre Kinder, es ist ja nicht so, dass wir das „Zfleiß“ tun, aber wenn es nicht anders ... wenn
153 es nicht möglich ist, dann ist es nicht möglich. Und das müssen auch die Eltern verstehen aber das wollen sie nicht
154 verstehen, weil da geht es um ihr Kind und das ist dann ein anderes Thema.

155 F: ja, das ist dann emotional.

156 A: Genau, ja, Ist ja auch verständlich.

157 F: Na, ist klar. Kenn ich mich aus. Das Nächste, was mich interessieren würde ... in Bezug auf Verkehrssicherheit ...
158 jetzt ein bisschen ein anderes Thema. Jetzt in Bezug auf Volksschule gesehen, gibt es da irgendwelche Maßnahmen
159 von der Gemeinde? Also ich habe schon die Fahnen gesehen, die stehen da ... was kannst du dazu sagen?

160 A: Naja, ...

161 F: Hat es da Probleme gegeben?

162 A: Na, also zum Glück hat es da bisher noch nie Probleme gegeben, nicht. Die meisten Bewohnerinnen und Bewohner
163 wissen um das Nadelöhr da bei der Volksschule, einige Kinder werden auch mit dem Auto hingebacht jeden Tag, das
164 ist auch so. Wir haben die Fahnen mit den Warnungen aufgestellt und das alles und das wars eigentlich auch.

165 Wie gesagt, ... ja ... es ist so, dass der Volksschultransport von den Schülerinnen und Schülern da eh nicht in der Früh
166 drüben ist, sondern nur zu Mittag und insofern ist da auch kein ... und der Postbus bleibt eh beim Trattner stehen,
167 also ist das gar keine Geschichte.

168 F: Verstehe.

169 A: Da haben wir sonst eigentlich nichts, weil wir zum Glück auch noch nie ein Problem gehabt haben, muss man auch
170 sagen.

171 F: Gut, das mit den Kosten hast du eh schon gesagt. Das ist für alle gleich, egal ob Kindergarten, Schüler oder ...

172 A: „Wurscht“, sobald sie mit dem Bus von uns gefahren werden, kostet sie das nichts ...

173 F: Weil es ist ja von der Förderung für die Gemeinde schon ein Unterschied, ob das jetzt Land oder Bund das fördert

174 und wie und so weiter bei Schüler und Kindergartenkinder ...

175 A: Naja, du kannst schon ... also es gibt schon so ein ... also du muss das ja dann einreichen beim Land und z.B. für
176 den Kindergartentransport, da übernehmen sie ungefähr ein Drittel, je nachdem wie es ist. Für die Schülerinnen und
177 Schüler ist es wieder ein bissl anders, für sie ist es so, von uns her ... es kostet sie unser Transport nichts, egal ob sie in
178 Kindergarten sind, Volksschule, Hauptschule in einer höheren Schule, die Meter, die wir sie liefern. Dann die Öffis
179 und so, das ist eh wieder etwas anderes.

180 F: Das ist klar, ja. Dann kenne ich mich auch aus. Inwiefern ... inwiefern ist die aktuelle Situation für die Gemeinde
181 langfristig so umsetzbar?

182 A: So wies jetzt ist, wird es nicht lang mehr gut funktionieren. Man sieht, erstens einmal werdens nicht weniger
183 Kinder werden, das ist ja was Positives aber es werden halt nicht weniger Kinder. Das ist jetzt z.B. mit dem Ausbau
184 vom Kindergarten und alles, wo man schon in die Richtung geht. Der Schülerinnen- und Schülertransport, der
185 Kindergartentransport, der wird, so wie er jetzt ist, nicht mehr lange funktionieren, einfach aufgrund auch der
186 explodierenden Kosten, aufgrund der Mehrzahl der Kinder, die wir haben und aufgrund dessen, dass es einfach auch
187 viel weniger Transportunternehmen machen wollen.

188 F: Ob jetzt aufgrund von Arbeitskräften oder Finanzen ...

189 A: Das kann ich nicht sagen ... ich glaube, dass da ein bisschen beides hineinspielt. Wir haben z.B. bei uns beim
190 Bauhof auch schon lange Stellen ausgeschrieben, wo sich niemand findet und auch bei den Reinigungskräften
191 mussten wir eine Stelle dreimal ausschreiben, bis sich eine beworben hat. Es ist natürlich eine
192 Riesen-Verantwortung auch, der da 8 / 9, in manchen Fällen 20 Kinder mit sich herumtransportiert. Die
193 Verantwortung muss ich auch jemand übernehmen. Und die übernimmt nicht das Taxiunternehmen, sondern der
194 Fahrer.

195 F: Wie ... genau, das ist eh auch noch, weil du das jetzt gesagt hast, beim 20-Sitzer muss ja ...

196 A: Ja, da ist eine Begleitperson. Da haben wir eine Begleitperson mit ...

197 F: Wer macht das?

198 A: ... das macht bei uns eine Mitarbeiterin, die ihren Aufgabenbereich ein bissl verändern wollte und die fährt jetzt in
199 der Früh mit den ...

200 F: ... von der Gemeinde?

201 A: Von der Gemeinde. ... die fährt jetzt da mit. Das ist eine ältere Dame, die das macht, wir haben vorher eine
202 Kindergärtnerin gehabt, die ist jetzt in Karenz und jetzt macht es eine ältere Dame, die was immer noch bei uns im
203 Betrieb ist und wie gesagt, die das eigentlich ganz gerne macht. Und die brauchst du dann ja, sobald es mehr wird
204 einfach.

205 F: Inwiefern schätzt du die aktuelle Organisation davon als effizient ein? In Bezug auf Kosten? Bezüglich Umwelt hast
206 du eh schon kurz gesagt, was du davon denkst, in Bezug auf Kosten, glaubst du könnte man das ... ich meine, es ist ja
207 schon sehr getrimmt sozusagen auf ...

208 A: Von der Zeit her können wir es nicht mehr straffen ... von den Kosten her, ist es halt so eine Sache. Du darfst eines
 209 nicht vergessen, es ist auch ein politisches Spiel auch. Jetzt hast du Kinder, die eigentlich nicht berechtigt werden, die
 210 aber irgendwie mitschlurfen, weil halt in dem Fall die Verantwortlichen sagen „Ja, die nehmen wir noch mit“.
 211 Die kosten extra. Man könnte ... wenn man es hart nimmt, könnte man ein bissi was wegstrichen und was sparen
 212 aber es macht im Endeffekt nicht viel aus, weil halt einfach die gefahrenen Kilometer ... also wir fahren am Tag, das
 213 ist eh das, 128 km täglich. Täglich werden 128 km gefahren.

214 F: Alles zusammen jetzt?

215 A: Alles zusammen. Pro Monat sind das 2560 Kilometer für beide Fahrzeuge, also für beide zusammen. Weißt eh, das
 216 ist schon was, das ist aus ökologischer Sicht auch nicht ... ich meine, auch nicht ... sicher kann man darüber
 217 diskutieren, aber es ist einfach viel. Das darf man nicht vergessen. Und das ist auch dem Gemeindegebiet geschuldet,
 218 das ist einfach so. In Rauris ist es noch problematischer, in Schwarzach ist es einfach. Aber ich glaube, die haben
 219 nicht einmal einen Schülertransport. Also, die müssen halt zu Fuß gehen oder halt gefahren werden.

220 F: Ja, ich glaube, da gibt es nicht viel, was über den 2 km ist oder bis zu einer Bushaltestelle.

221 A: Eben, wobei das auch eine Empfehlung ist mit den 2 km.

222 F: Ja, kenne ich mich aus. Das ist jetzt nicht direkt meine Frage, aber gibt es da irgendwelche Auswirkungen auf die
 223 Raumplanung dadurch? Weil du schon angesprochen hast, weit weg wohnen, verstreut usw.

224 A: Weiß ich nicht, kann ich dir nicht sagen, da bin ich der Falsche. Ich habe mit der Raumplanung und mit dem
 225 Ganzen mit der Ortsentwicklung ... na, ich sage nur, mit der Ortsentwicklung habe ich nichts zu tun.

226 F: Passt. Hast du ... du hast jetzt gesagt, langfristig umsetzbar schwierig, aus den Gründen, die du genannt hast.
 227 Hast, außer, dass natürlich mehr Unterstützung von Bund und Land super wäre ...

228 A: Ja, ist immer gut.

229 F: Logischerweise, ... andere Dinge, die von Seiten Eltern, Land, Bund besser gemacht werden könnte?

230 A: Ganz ehrlich ... jein... Was vom Land her sicher besser wäre, aber das wird nicht passieren, das ist das die auch
 231 klar kommunizieren, das und das wird unterstützt, das und das müsst ihr machen und auch, wenn es euch ... und auch
 232 irgendwie, was tun wir, wenn wir kein Taxiunternehmen nicht haben? Was können wir machen, hat das Land eine Idee
 233 dafür? Wird uns etwas leichter gemacht? Anschaffung eines Busses, Anstellung eines Bediensteten der die Kinder
 234 fährt und so weiter. Solche Sachen wären vom Land her super. Von den Eltern her wäre es einfach nett, wenn man
 235 ein bissl mehr ... gerade bei denen, die was ... ein bissi mehr Verständnis hat, wir versuchen das Beste. Und es ist
 236 nicht gegen sie persönlich gerichtet, sondern es ist einfach nicht die Möglichkeit. Und das wäre einfach auch einmal
 237 nett, wen in dem Sinn auch einfach ein bisschen mehr Verständnis wäre. Weil wir versuchen ... oder als Gemeinde
 238 versuchen wir das Bestmögliche auch für die Kinder zu machen und das geht halt oft nicht für jeden. Und das ist ja
 239 das Problem. Und vielleicht auch vom Land und vom Bund her den Transportunternehmen das attraktiver machen,
 240 dass sie lieber den Transport aufnehmen, dass die die Schülerinnen und Schüler und Kindergartenkinder wieder
 241 transportieren.

242 F: Nicht nur finanziell, sondern auch ...

243 A: Naja, vielleicht auch, gibt es irgendwelche rechtlichen Sachen ... oder Erleichterungen aber auch aus finanzieller

244 Sicht mehr Unterstützungen und so weiter und so fort, dass das möglich ist. Es ist sicher schwierig, auch für das Land

245 Salzburg von der Gesetzgebung usw. nicht einfach, weil sie auch einfach durch die geographische Lage und alles

246 sehr viele unterschiedliche Sachen sind. Weil es ist sicher leichter in der Stadt oder in Obertrum oder irgendwo einen

247 Transport auf die Beine zu stellen wie jetzt bei uns, wo doch die Lage eine ganz andere ist, auch die geographische.

248 Aber das wären so Sachen... und vielleicht auch einmal mit den Gemeinden gemeinsam ein Konzept überlegen

249 gerade die Innergebirgsgemeinden, die glaube ich mehr betroffen sind, ein Konzept zu überlegen, wie man den

250 Transport zukünftig besser machen kann. Weil mit den Öffis wird's nicht funktionieren und wir werden nicht

251 einen besseren Takt kriegen mit mehr Bushaltestellen. Ich meine, das ist utopisch, das wird nicht funktionieren.

252 F: Naja und vor allem nicht irgendwo Bergl hinauf.

253 A: Genau. Das wird so nicht funktionieren.

254 F: Weil entlang von den Linien, die es gibt ...

255 A: Das passt alles, da fahren sie eh, das ist eh so. Aber das wäre halt einfach eine nette Sache oder eine positive Sache

256 und sich der Problematik auch bewusstwerden, die was da ist.

257 F: Ok, kenn ich mich aus. Das wärs von meiner Seite, hast du noch etwas, das du loswerden willst?

258 A: Ja, ich möchte das Ganze nicht als negativ darstellen, eigentlich ist die Gemeinde ... sind wir als Gemeinde und

259 auch der Bürgermeister, der wirklich schaut, dass wir es allen rechtmachen ... weil das ist ja dann auch in seiner ...

260 irgendwie in seiner Absegnung, zahlen wir das machen wir das, und der eigentlich bei keinem Punkt „nein“ sagt „das

261 tun wir nicht“. Dass wir da wirklich bemüht sind und das Bestmögliche für die Kinder ... mir geht es vor allem

262 um die Kindergartenkinder, dass die bestmöglich daheim geholt werden. Und, und, und, ...

263 F: Da wärs aber grundsätzlich auch mit den 2 km...

264 A: „Eine Empfehlung“. Da bin ich jetzt draufgekommen, das ist nur eine Empfehlung. Das möchte ich betonen,

265 wir tun das Beste, wir versuchen das Beste aber es ist einfach momentan nicht möglich und wenn die Entwicklung

266 so ist, wie sie die letzten Jahre war, dann wird es auch in Zukunft auch nicht einfacher werden. Und das sage ich auch

267 den Eltern immer, das muss man klar kommunizieren, ich glaube nicht, dass es besser wird. Außer es ändert sich

268 grundlegend etwas ... und ja, wir werden sehen, wie es wird. Es ist jedes Jahr eine logistische und nervliche

269 Herausforderung aber wir schaffen es ... zum Großteil, das muss man auch sagen, dass wir jeden zufriedenstellen

270 das geht nicht. Aber das ist Politik, das brauche ich dir nicht erzählen, du kennst das auch vom Museum und von

271 allem drum und dran, du kriegst nicht alles, was du haben möchtest und du musst mit dem leben, was du kriegst.

272 F: Danke!

273 A: Bitte.

274

275 Nachfrage zur Reduktion von vier auf zwei Busse:

276 A: Grundsätzlich wurde zuerst einmal angefragt, ob der bestehende Verkehr so mit vier 9-Sitzern weitergeführt
277 werden kann. Das Unternehmen Schmidbus konnte das aber nicht anbieten, da sie auch noch Verkehre in anderen
278 Gemeinde, nämlich Pfarrwerfen, Werfen und St. Johann fahren.

IP_10_Unternehmen_St.Veit

1 F: Jo, also zu Beginn, i würd das Interview jetzt aufnehmen. Das wird dann dazu verwendet, dass ichs transkribier, die
2 Aufnahme wird dann nirgendwo veröffentlicht oder so. I würd dann aber wahrscheinlich in der Arbeit Ihren Namenist
3 nennen, weils ... weil ma ja eh herausfindet, dass das Sie sind, weil ich über St. Veit rede und ... wenn das für Sie ok
4 ist. Ich kann Sie auch anonymisieren und sagen „Interviewpartner 10 Unternehmen“ aber weiß nicht, ob das Sinn
5 ergibt.

6 A: Na, hab ich kein Problem damit.

7 F: Genau, zu Beginn, könntn Sie kurz beschreiben, inwiefern Ihr Unternehmen von ... kurz Ihr Unternehmen
8 beschreiben und inwiefern das von Fachkräftemangel / Arbeitskräftemangel betroffen ist?

9 A: Jo, unser Unternehmen ist so von der Größenordnung ... wir haben 14 Autobusse und 16 Taxis, wobei die Taxis
10 eben hauptsächlich die Schülerbeförderung mochn. Wir haben noch zwei 20-Sitzer und ein 30-Sitzer dabei, die auch
11 die Schülerbeförderung machen in der Früh. Jo, Fachkräftemangel, is einfach so, dass zu wenig Chaffeurs gibt ...
12 speziell jetzt beim Schülertransport und Kindergartentransport ist das Problem entstanden vor einigen Jahren, wie man
13 die Mietwagen abgeschafft hat. Früher haben wir halt gehabt Pensionisten, die halt in der Früh eine Stunde gefahren
14 sind und zmittag eineinhalb oder zwei Stunden gefahren sind. Das hat gepasst. Jetzt ist es so, dass eben alle mit einem
15 Taxi fahren müssen ... da hats ein bissl eine Erleichterung gegeben ... aber, das tut sich keiner mehr an. Und daraus
16 ist das Problem entstanden, dass auch viele Taxifahrer, die also richtige Taxifahrer sind, die Schüler nimma fahren
17 wollen, weil erstens einmal, es ist ein bissl umfangreicher als früher, weil wir auch weitere Strefken fahren und für den
18 Taxilenker, weil natürlich auch damit kein Trinkgeld verbunden ist und wir haben auch Taxilenker, die auch selber
19 Kinder haben, kleine Kinder haben, und die speziell im Winter dieses Risiko nicht mehr auf sich nehmen wollen, weil
20 wir ja die Kinder von ganz oben owa holen.

21 F: Jo, klar, jo. Und Ihr Unternehmen im speziellen, wie geht's eich jetzt, du host jetzt mehr drüber geredet, über
22 andere Probleme, die da in Verbindung sind, aber habt ihr genug Mitarbeiter?

23 A: Mmm, momentan, aktuell haben wir Gott sei dank genug Mitarbeiter. Es würden uns natürlich im Taxibereich, ...
24 richtige Taxilenker fehlen uns. Die Problematik ist auch dadurch entstanden, dass durch die Pandemie und die
25 Kurzarbeit viele Mitarbeiter abgesprungen sind, sich in dem Zuge zum Teil selbstständig gemacht haben und jetzt
26 dann mit ein oder zwei Autos selbst fahren. Wie lange sich das halten wird, wird man sehen. Aber dadurch sind uns
27 natürlich viele gute Mitarbeiter gefallen, nicht.

28 F: Verstehe, vielen Dank! Kennts kurz erzählen, für wie viele und welche Gemeinden Sie Schüler- oder

29 Kindergartentransporte machen?

30 A: Ja, wir fahren, wenn wir anfangen, oben in St. Veit, wir fahren in St. Johann, wir fahren in Werfen und Pfarrwerfen.

31 F: Wie viele Lenker sind da täglich im Einsatz ca.?

32 A: Für die Schülerbeförderung, glaube ich, .ca. sieben oder acht.

33 F: Aha, jeweils in der Früh und zu Mittag?

34 A: ... und Mittag, ja.

35 F: Hättens da Anfragen gehabt von anderen Gemeinden ...

36 A: ja

37 F: ... oder für zusätzliche Verkehre dieses Jahr?

38 A: Ja, das ist sogar hinauf gegangen bis Taxenbach und Wagrain ... und die dürften dann aber doch letztendlich

39 jemanden gefunden haben, ja, wie gesagt, das Problem ist das immer, die Anfahrten. Wenn so lange Anfahrten sind,

40 nicht, dann will das die Finanzlandesdirektion nicht zahlen, weil sie sagen, vor Ort muss es auch ein Taxiunternehmen

41 geben, nicht, aber ist jetzt leider nicht mehr der Fall.

42 F: Das heißt es ist nicht nur der Mangel an den Arbeitskräften, sondern auch einfach, dass man sich nicht unendlich

43 weit ausdehnen kann.

44 A: Ja, weil er ja ewig unterwegs ist, bis er schon mal dort ist, bis er wieder heimkommt, bis er wieder hinfahrt, nicht.

45 F: Verstehe. Den bestehenden Verkehr jetzt, für diese Gemeinden, die Sie, die Sie gesagt haben, ist es da zu

46 irgendwelchen Einschränkungen von Ihrer Seite her gekommen, dadurch, dass irgendwie weniger Mitarbeiter

47 haben oder kann man das aufrechterhalten derweil?

48 A: Najo, also normalerweise ist die Schülerbeförderung und Kindergartenbeförderung mit Kleinbussen, also 9-Sitzern.

49 Wir haben mit zwei Gemeinden vereinbart, dass wir das mit 20-Sitzern und zum Teil mit einem 30-Sitzer fahren,

50 jetzt ersparen wir uns einfach Lenker, wobei das unterm Strich für die Gemeinden bzw. für die Finanzlandesdirektion

51 günstiger ist, nicht, darum haben sie da eigentlich auch kein Problem. Das Problem, das wir einfach haben, das ist,

52 du brauchst dann dort noch einen qualifizierteren Lenker mit einem Busführerschein.

53 F: Weil beim 9-Sitzer braucht man nur diesen... verstehe, ja, ok. Das heißt, es ist grundsätzlich aufrechterhaltbar aber

54 mit diesen, mit diesen Änderungen, verstehe.

55 A: Ja, es ist auch zeitlich ein Problem, nicht. Weil, wenn ich jetzt sag, ich habe nur, weiß nicht, 14 Vitos und der muss

56 oft zwei oder dreimal fahren dieselbe Strecken, nicht, dann kommen die Kinder viel zu spät, nicht. Und so fahre ich

57 mit einem 20-Sitzer und hab alle auf einmal beieinander.

58 F: Aber etwas schwieriger ist es dann natürlich einen mit Busführerschein zu finden, als...

59 A: Natürlich.

60 F: Verstehe. Wofür werden dann die Fahrer den restlichen Tag eingesetzt, weil das ist ja dann von 6:30 bis 9:00 oder

61 so...

62 A: Ja, bis acht, viertel über acht. Ja, es ist, wie gesagt, bei den Busfahrern, ist es halt so, dass man untertags natürlich

63 auch irgendwelche Schulen transportieren zum Schwimmen oder sonst irgendwas, nicht. Und sonst halt da im
64 Betrieb und tun halt Autoreinigen und so weiter. Ich meine Arbeit ist so gesehen Gott sei Dank momentan genug,
65 nicht, aber der Einsatz dazwischen ... speziell beim 30-Sitzer ist es so, das ist eigentlich ein Reisebus, nicht, der
66 eigentlich für das nicht zum Einsatz kommen sollte.

67 F: Verstehe. Haben Sie einen Einblick, wie es da Konkurrenzbetrieben geht in der Region, ob es denen ähnlich geht...

68 A: Ja, wird ähnlich sein, es haben natürlich auch einige mit der Schülerbeförderung aufgehört, nicht. Es gibt Betriebe,
69 die haben sich in der Zwischenzeit auf Krankentransporte spezialisiert, nicht, das ist ein bisschen individueller,
70 ob das letztendlich ausreicht, weiß ich nicht. Ich weiß in Zell am See oben einige Betriebe, große Betriebe,
71 die komplett aufgehört haben.

72 F: Was könnten da die Gründe dafür sein?

73 A: Ja, wie gesagt, weil erstens einmal der Preis nicht passt. Das Problem ist einfach das, dass wir im September fangen
74 wir an zum Fahren und im Oktober sind die Tarifverhandlungen, auf die wir selber gar keinen Einfluss haben, wir
75 selber gar keine Kalkulation abgeben können usw. also unser Vertretung ist da, ich will jetzt nicht sagen „schwach
76 aufgestellt“ aber ich glaube nicht in der Lage, das so durchzusetzen, wie das gehöre,n weil wenn ich heute denke, dass
77 heute auf der Eisenbahn die Lokführer einfach die Lok stehen lassen – haben wir noch nie gehabt. Haben wir noch nie
78 gehabt, also ich bin auch der Meinung, dass man das relativ leicht nachweisen kann, dass das unterm Strich überhaupt
79 kein Geschäft ist. Und ich für meinen Betrieb habs so gemacht, ich war bei den Bürgermeister persönlcih dort und
80 habe ihnen gesagt, dass ich für den Preis nicht fahren kann. Und ich habe das eh erzählt, die Frau Hettegger von
81 St. Veit oben, nicht, die ja selber, wo ihr Mann einen Betrieb hat, die hat gesagt, wir haben das nachgerechnet, das
82 geht sich nichh aus. Und darum haben wir das jetzt so vereinbart, dass die für die Differenz auf meine Kalkulation
83 drauf die Gemeinde zahlt.

84 F: Die jetzt nicht vom Bund oder vom Land...

85 A: und die Differenz ist praktisch vom Land auf meinen Preis. Und ob sie das dann irgendwann vom Land zurück-
86 kriegen oder vom Budn eigentlich, weil das Land ja eigentlich im Prinzip das nur verwaltet, nicht. Der Budn bestimmt
87 den Tarif, nicht, und der passt halt nicht. Speziell für unser Gebiet, nicht. Das mag vielleicht in Niederösterreich oder
88 so, wo es eben ist...

89 F: Auch von den Strecken her...

90 A: Wobei ich dazusagen muss, ich weiß, dass die im ländlichen Bereich, so im Flachland draußen, weitere Strecken
91 haben, das heißt, die kommen auf größere Summen, nicht, aber haben natürlich am Kilometer, najo, jetzt einmal
92 einen schlechten Preis aber bei uns kommt dazu, so ein Auto braucht bergauf, bergab natürlich wesentlich mehr
93 Treibstoff, ncith. Treibstoff und vor allem auch die Bremsen und das ganze Auto ist viel mehr gefordert, nicht.

94 F: Verstehe. Ja, vielen Dank. Sie haben schon am Anfang von anderen Problem, unabhängig vom Arbeitskräfte-
95 mangel geredet, soweit ich das verstanden habe, ist das ein großes Thema, aber nicht nur. Auch die Preiskalkulation
96 jetzt von Seiten vom Bund ... fällt Ihnen was anderes ein, was sie, was problematisch ist? Unabhängig jetzt vom Preis

97 und von die Arbeitskräfte?

98 A: Ja, problematisch ist es, es wird insofern problematischer werden, wenn die, wenn der Winter streng wird, wo wir
99 dann Lenker haben, die das nicht fahren können, also nicht fahren wollen, weil sie die Verantwortung nicht auf sich
100 nehmen wollen. Und, ja, wie gesagt, voriges Jahr war es ganz ok, aber ... es sind zwar alles Allradbusse und so weiter
101 nicht, aber die Eltern bestehen größtenteils darauf, dass die Fahrzeuge Ketten anlegen, nicht. Dann kommen wir mit der
102 Zeit hinten und vorne nicht zusammen, ist auch kalr, nicht. Aber wir geben unser Bestes.

103 F: Verstehe, jetzt noch einmal vorher zu den anderen Betrieben, ich habe auch von einigen Gemeinden gehört, dass
104 das oft irgendwelche Ein-, Zwei-Mann-Betriebe übernommen haben früher und die aufgehört haben, wissen sie da
105 was davon? Ist das ein Thema?

106 A: Ja, die, die haben natürlich das Problem, dass mit zwei Autos überhaupt nicht flexibel sind. Nicht, wenn einer
107 krank wird, nicht, dann fährt ein Auto nicht. Das sollte nicht passieren, das haben wir in der Pandemie gehabt,
108 wo zwei, drei auf einmal ausgefallen sind, weil sie Corona gehabt haben, nicht. Aber wir haben es schlussendlich
109 immer gemacht, nicht. Ich kenne, was weiß ich, zum Beispiel in Krimml drinnen, da habe ich einen Freund, der so
110 einen Betrieb hat, der sagt, er hat die Schülerbeförderung komplett einstellen müssen. Dann das an die Gemeinde
111 gemeldet und die Eltern haben ihre Kinder selber bringen müssen. Wo es natürlich dann immer wieder irgendwie zu
112 einem Chaos kommt, nicht, weil es ja so speziell oben oft so Bauern sind, die in der Früh in den Stall müssen, nicht,
113 und wenn sie dann weiß Gott wie weit hinunter fahren müssen, die Kinder in die Schule bringen, nicht, dann ist das
114 halt ein Problem, nicht.

115 F: Verstehe, das wärs jetzt von meiner Seite jetzt von den Fragen, die ich habe. Fällt ihnen noch etwas ein,
116 was sie loswerden wollen? Irgendwelche Forderungen?

117 A: Ja, Forderungen, ich bin der Meinung, so wie wir es gelernt haben, bei der Konzessionsprüfung, dass solche Sachen
118 kalkuliert gehören. Und dass der Preis fair sein sollte. Das was halt früher war, früher, als sich diese
119 Schülerbeförderung angefangen hat, war das ein „Zubrot“ zum Taxi. Heute ist es so, dass es zeitlich so aufwendig ist,
120 dass es fast ein Drittel der gesamten Arbeitszeit von einem Taxler in Anspruch nimmt. Das heißt, er muss in der Zeit
121 natürlich auch ein Geld verdienen, damit wir seinen Lohn, seinen Treibstoff und sein Auto zahlen können. Und
122 früher haben sie halt gesagt, na gut, ob ich jetzt am Bahnhof stehe oder da schnell die Kinder führe, das ist heute
123 nicht mehr so. Es muss kalkuliert sein, es muss kalkuliert sein auf die Gegend, auf die Fahrstrecke und natürlich auch
124 auf die eingesetzten Fahrzeuge, nicht. Und da klafft es auch auseinander, weil wenn ich heute in Oberösterreich
125 draußen bin, dann brauch ich keine Allradbus, nicht, ...

126 F: und das ist dann auch vom Verbrauch gleich anders....

127 A: naja, klar

128 F: Na gut, vielen Dank!

129

130 Telefonische Nachfrage bzgl. Reduktion von vier auf zwei Bussen in St. Veit:

- 131 F: Warum konnten vorher vier 9-Sitzer-Busse fahren und diese wurden dann auf einen 20-Sitzer und einen 9-Sitzer
132 reduziert? Lag die Reduktion daran, dass die Gemeinde das nicht mehr zahlen konnte oder wollte?
- 133 A: Nein, vorher wurden manche Touren mehrmals gefahren, jetzt mit dem 20er-Bus können dieselben Kinder bei
134 weniger Touren und weniger Fahrem gefahren werden. Das spart Kosten und Personal. Das Problem ist auch, was vier
135 Taxifahrer in Schwarzach machen sollen und wie man die den restlichen Tag beschäftigt, wenn man sie finden würde.

Anhang 3: Umfrageergebnisse

Kindergarten Dorfgastein		
Mit welchem Verkehrsmittel kommst du normalerweise in den Kindergarten und nach Hause?		relativ
Postbus	0	0,00%
Taxibus	16	34,78%
Zu Fuß	16	34,78%
Rad / Scooter	0	0,00%
Auto	14	30,43%
Teilnehmer	46	
Wirst du in den Kindergarten gebracht und abgeholt, wenn ja, von wem?		relativ
Mama	19	41,30%
Papa	1	2,17%
Papa oder Mama	10	21,74%
andere Verwandte	0	0,00%
niemanden	16	34,78%
Teilnehmer	46	

Mittelschule Lend		
Mit welchem Verkehrsmittel kommst du normalerweise in die Schule und nach Hause?		relativ
Postbus	40	80,00%
Taxibus	1	2,00%
Zu Fuß	6	12,00%
Rad / Scooter	0	0,00%
Auto	3	6,00%
Teilnehmer	50	
Wirst du in die Schule gebracht und abgeholt, wenn ja, von wem?		relativ
Mama	19	38,00%
Papa	8	16,00%
Papa oder Mama	0	0,00%
andere Verwandte	0	0,00%
niemanden	23	46,00%
Teilnehmer	50	

VS St. Veit		
Mit welchem Verkehrsmittel kommst du normalerweise in die Schule und nach Hause?		relativ
Postbus	39	26,53%
Taxibus	6	4,08%
Zu Fuß	85	57,82%
Rad / Scooter	13	8,84%
Auto	4	2,72%
Teilnehmer	147	
Wirst du in die Schule gebracht und abgeholt, wenn ja, von wem?		relativ
Mama	20	14,93%
Papa	4	2,99%
Papa oder Mama	0	0,00%
andere Verwandte	3	2,24%
niemanden	107	79,85%
Teilnehmer	134	