WIRTSCHAFTSUNIVERSITÄT WIEN
Vienna University of Economics and Business

Bachelorarbeit

Deutscher Titel der Bachelorarbeit	Herausforderungen im ostösterreichischen Schienen-Personenverkehr, insbesondere in puncto Wettbewerbsfähigkeit
Englischer Titel der Bachelorarbeit	Trends and Challenges in East Austria's Rail Public Transport with Particular Attention to Competitiveness
Verfasser/in Familienname, Vorname(n)	Klackl, Johannes
Matrikelnummer	11801837
Studium	Bachelorstudium Wirtschafts- und Sozialwissenschaften
Beurteiler/in Titel, Vorname(n), Familienname	Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer

Hiermit versichere ich, dass

1. ich die vorliegende Bachelorarbeit selbständig und ohne Verwendung unerlaubter Hilfsmittel verfasst habe. Alle Inhalte, die direkt oder indirekt aus fremden Quellen entnommen sind, sind durch entsprechende Quellenangaben gekennzeichnet.

2. die vorliegende Arbeit bisher weder im In- noch im Ausland zur Beurteilung vorgelegt bzw. veröffentlicht worden ist.

3. diese Arbeit mit der beurteilten bzw. in elektronischer Form eingereichten Bachelorarbeit übereinstimmt.

4. (nur bei Gruppenarbeiten): die vorliegende Arbeit gemeinsam mit

   entstanden ist. Die Teilleistungen der einzelnen Personen sind kenntlich gemacht, ebenso wie jene Passagen, die gemeinsam erarbeitet wurden.

28. August 2021
Datum

Johannes Klackl
Unterschrift

Herausforderungen im ostösterreichischen Schienen-Personenverkehr, insbesondere in puncto Wettbewerbsfähigkeit

Trends and Challenges in East Austria's Rail Public Transport with Particular Attention to Competitiveness

Abschlussarbeit zur Erlangung des akademischen Grades Bachelor of Science (BSc)

Bildquelle: Niederösterreich-Bahnen (https://www.flickr.com/photos/noevog/albums/72157709402278481/with/48720209868)

Johannes Klackl (11801837)

Studienrichtung: *Wirtschafts- und Sozialwissenschaften 2012*
Studienzweig: *Internationale Betriebswirtschaft*

Betreuer: *Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer & Marko Hribernik, MSc MSc*

Wien, am 28. August 2021

Sollten Sie dieses Dokument ausdrucken wollen, so nutzen Sie bitte im Sinne der Umwelt und im Interesse des Autors die Duplexdruck-Funktion, um Papier zu sparen. ***Vielen Dank!***

Vorwort

Diese Arbeit entstand in Zusammenarbeit mit der Themenbörse der *Gesellschaft für Forschungsförderung Niederösterreich* im Rahmen meines Studiums der Internationalen Betriebswirtschaft an der Wirtschaftsuniversität Wien. Nicht erst durch das regelmäßige Pendeln zwischen meiner Heimatgemeinde und der Bundeshauptstadt interessiere ich mich für die Eisenbahn; ich fahre seit jeher gerne mit dem Zug und die Faszination und das Interesse am Schienen-Personenverkehr haben mich dazu veranlasst, dieses Thema bei meiner Bachelorarbeit im Sommersemester 2021 aufzugreifen. Der starke Niederösterreich-Bezug begründet sich dadurch, dass ich als Waldviertler mit meinem Herkunftsbundesland sehr eng verbunden bin und hier naturgemäß am meisten Erfahrung besitze.

Eine fast unwidersprochene Mehrheitsmeinung in ganz Europa ist zurzeit, dass die klimafreundliche Mobilität der Gegenwart und Zukunft im Bahnwesen zu suchen ist. Es ist aber auch unbestritten, dass die Eisenbahnwelt zwischen hohen Erwartungen betreffend Klimaschutz auf der einen Seite und diversen Problemen wie Kapazitätsengpässen auf der anderen Seite steht. Diese und viele weitere Fragestellungen rund um die Eisenbahn faszinieren mich und ich möchte im Zuge meiner Abschlussarbeit gerne tiefer in die Materie eintauchen.

Kernstück dieser Thesis ist zweifelsohne der empirische Teil in Form einer Online-Befragung. Leider musste ich aufgrund der Natur der Thematik und wegen der zahllosen Covid-Beschränkungen, die eine ausgiebigere physische Literaturrecherche praktisch unmöglich machten, auf vergleichsweise viele Online-Quellen zurückgreifen. Auch gestaltete es sich teils schwierig, aufgrund des eng abgegrenzten geografischen Raumes genügend verwertbare Daten zu finden. Dennoch gelang es meines Erachtens über weite Strecken, die relevantesten Informationen herauszufiltern und entsprechend aufzubereiten. Stolz bin ich persönlich darauf, dass diese Arbeit ohne direkte Unterstützung jedweder Art durch eine bestimmte Verkehrsgesellschaft (Niederösterreich-Bahnen, ÖBB …) auskommt.

Danksagung

Ganz herzlich danke ich meinem Betreuer Marko, der mir während des gesamten Arbeitsprozesses stets kompetent zur Seite gestanden ist, für die gute Zusammenarbeit. Das großzügige Entgegenkommen bei der Wahl des Themas war keinesfalls selbstverständlich.

In diesem Zusammenhang bedanke ich mich auch beim gesamten Institut für Transportwirtschaft und Logistik an der WU Wien, namentlich bei Herrn Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer, für die unkonventionelle Art der Aufnahme meiner Abschlussarbeit.

Zu guter Letzt gilt natürlich meiner Familie, die mich immer unterstützt hat, ein großes Dankeschön.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis IV

Tabellenverzeichnis VI

Abkürzungsverzeichnis VII

Abstract VIII

Zusammenfassung VIII

1 Einleitung 1

1.1 Ausgangslage und Problemstellung 1

1.2 Forschungsfrage und Zielsetzung 2

1.3 Methodische Vorgehensweise 3

2 Aktueller Stellenwert der Eisenbahn 5

2.1 Charakteristika der Eisenbahn 5

2.2 Akteure und Betreiberunternehmen in Ostösterreich 5

2.2.1 Infrastrukturbetrieb 5

2.2.2 Personenverkehrsunternehmen 7

2.2.3 Die Rolle des Verkehrsverbundes Ost-Region 8

2.3 Modal Split in Niederösterreich und Wien 8

3 SWOT-Analyse des Schienen-Personenverkehrs 10

3.1 Interne Analyse 10

3.1.1 Stärken der Bahn 10

3.1.2 Schwächen der Bahn 12

3.2 Externe Analyse 13

3.2.1 Chancen 13

3.2.2 Risiken 14

3.3 Zusammenführung 15

4 Empirischer Teil: Faktoren der Verkehrsmittelwahl 18

4.1 Allgemeines zur Befragung 18

4.2 Planung und Konzeption 18

4.3 Durchführung 22

4.4 Auswertung 22

4.4.1 Abschnitt *Einstieg* 23

4.4.2 Abschnitt *Mobilität I* 25

4.4.3 Abschnitt *Mobilität II* (Hintergründe zur Verkehrsmittelwahl) 29

4.4.4 Abschnitt *Mobilität III (Freizeit und Urlaub)* 35

4.4.5 Abschnitt *1-2-3-Klimaticket* 38

4.4.6 Abschnitt *Mobilität und Covid-19* 40

4.4.7 Abschnitt *Angaben zur Person* 41

4.4.8 Abschnitt *Verlosung* 44

5 Abschließende Betrachtungen 45
5.1 Erkenntnisse der Befragung 45
5.1.1 Bahnhofsentfernung und Eisenbahn-/PKW-Nutzung 45
5.1.2 Bahnhofsentfernung und Stadt-/Landbewohner 46
5.1.3 Modal Split aus empirischen Daten 46
5.1.4 Verkehrsmittelwahl und Entfernung zum Tätigkeitsort 48
5.1.5 Verkehrsmittelwahl und Reisezeit zum Tätigkeitsort 49
5.1.6 Korrelation Entfernung und Reisezeit zum Tätigkeitsort 50
5.1.7 Pendlerbewegungen (Bezirkskombinationen) 51
5.1.8 Korrelation Berufs- und Freizeit-Verkehrsmittel 52
5.1.9 Einstellung zum 1-2-3-Ticket innerhalb verschiedener Gruppen 56
5.1.10 Meidung von Öffis aufgrund von Covid-19 58
5.1.11 Eisenbahn vs. PKW nach Geschlecht 58
5.1.12 Eisenbahn vs. PKW nach Altersgruppen 58
5.1.13 Eisenbahn vs. PKW nach Einkommensklassen 59
5.2 Erweiterung der SWOT-Analyse 60
5.3 Ausblick: Die Eisenbahn in Zukunft 61
6 Conclusio 62
6.1 Zusammenfassende Beurteilung 62
6.2 Grenzen der Arbeit 62
6.3 Zukünftige Forschung 63
Literaturverzeichnis 64
Stichwortverzeichnis 66
Anhang A: Nahverkehrsliniennetz in der Ostregion 68
Anhang B: Fragenliste im Tool *LimeSurvey* 69
Anhang C: Fragebogen aus Sicht der Hauptzielgruppe 71
Anhang D: Link-Sammlung 77
Anhang E: Rohdaten der Befragung (exkl. ausführliche Antworten) 78
Anhang F: Ausführliche Antworten der Befragten 87

Hinweis zur Verwendung geschlechtsspezifischer Formen:

Im Sinne einer besseren Lesbarkeit wird in dieser wissenschaftlichen Arbeit auf die gleichzeitige Verwendung der männlichen und weiblichen Formen verzichtet. Selbstverständlich schließt das durchgängig verwendete generische Maskulinum ausnahmslos alle Geschlechter ein.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: ÖBB Cityjet eco in der Testphase im September 2019 2
Abbildung 2: Heutiges Bestandsnetz (samt aufgelassener Abschnitte) sowie nie gebaute Strecken 6
Abbildung 3: Modal Split 2018 für NÖ 9
Abbildung 4: Modal Split 2019 für Wien 9
Abbildung 5: Umfragestruktur in LimeSurvey 20
Abbildung 6: Skala mit Zwang zur Angabe einer Tendenz bei aufsteigender Wichtigkeit 21
Abbildung 7: Skala mit mittlerer Option und Abweichungen in beide Richtungen 21
Abbildung 8: Wohnorte bzw. Bundesländer 23
Abbildung 9: Boxplot Bahnhofsentfernung 23
Abbildung 10: Berufsgruppen in der Stichprobe 24
Abbildung 11: Beschäftigungsorte 24
Abbildung 12: Pendlerströme zwischen urbanen und ländlichen Gebieten 25
Abbildung 13: Entfernungen zwischen Wohn- und Beschäftigungsort 25
Abbildung 14: Anzahl der Fahrten zwischen Wohn- und Tätigkeitsort pro Woche (im Schnitt) 25
Abbildung 15: Fahrzeiten zwischen Wohn- und Beschäftigungsort 26
Abbildung 16: Faktoren der Verkehrsmittelwahl in absteigender Wichtigkeit 26
Abbildung 17: Faktoren der Verkehrsmittelwahl in der Berufsgruppe 1 (Ausbildung) 27
Abbildung 18: Faktoren der Verkehrsmittelwahl in der Berufsgruppe 2 (berufstätig) 27
Abbildung 19: PKW- und Führerscheinbesitz (Innenring: ohne Pensionisten) 29
Abbildung 20: Mobilitätsverhalten beruflich 30
Abbildung 21: Gründe für die Nutzung der Eisenbahn 31
Abbildung 22: Gründe für die Nutzung des PKWs 32
Abbildung 23: Hilfreiche Maßnahmen zur Attraktivierung der Eisenbahn aus Sicht der Befragten 34
Abbildung 24: Mobilitätsverhalten in der Freizeit 36
Abbildung 25: Potenzielle Verkehrsmittel für Urlaubsreisen innerhalb Österreichs 37
Abbildung 26: Präferiertes Verkehrsmittel für Urlaub im europäischen Ausland 38
Abbildung 27: Das 1-2-3-Klimaticket und die Präferenzen der Umfrageteilnehmer 39
Abbildung 28: Aufteilung der Dauerkarten-Nutzer 40
Abbildung 29: Verringerung der Fahrten zum Tätigkeitsort wegen Covid-19 40
Abbildung 30: Rückkehr zum Vorkrisen-Niveau an Arbeitswegen 40
Abbildung 31: Meidung von öffentlichen Verkehrsmitteln aufgrund Infektionsangst 41
Abbildung 32: Geschlechterverteilung 41
Abbildung 33: Boxplot Altersstruktur 41
Abbildung 34: Einkommensverteilung 43
Abbildung 35: Boxplots Bahnhofsentfernung (Bahn- vs. PKW-Nutzer) 45
Abbildung 36: Bahnhofsentfernung und Stadt- bzw. Landbewohner 46
Abbildung 37: Modal Split 2018 für NÖ (Gesamtverkehr) 47
Abbildung 38: Beruflicher Modal Split nach Wegeanteilen 47
Abbildung 39: Beruflicher Modal Split nach Hauptverkehrsmitteln 47
Abbildung 40: Freizeit-Modal-Split nach Wegeanteilen 48

Abbildung 41: Freizeit-Modal-Split nach Hauptverkehrsmitteln 48
Abbildung 42: Wegdistanzen in der Berufsmobilität und Anteile der Verkehrsmittel 49
Abbildung 43: Reisezeiten in der Berufsmobilität und Anteile der Verkehrsmittel 50
Abbildung 44: Entfernung und Reisezeit zwischen Wohn- und Beschäftigungsort im Vergleich 50
Abbildung 45: Berufs- und Freizeitmobilität nach Verkehrsmitteln 53
Abbildung 46: Gegenüberstellung der Boxplots zur Berufs- und Freizeitmobilität 53
Abbildung 47: Berufs- und Freizeitnutzung nach verschiedenen Definitionen (Eisenbahn vs. PKW) 56
Abbildung 48: Meinungsverteilung bei der Preisgestaltung des 1-2-3-Klimatickets 56
Abbildung 49: Geschlechterverteilung bei Eisenbahn und PKW 58
Abbildung 50: Altersgruppen und bevorzugte Verkehrsmittel für berufliche oder private Fahrten 59
Abbildung 51: Einkommensstufen und bevorzugte Verkehrsmittel für berufliche Fahrten 60
Abbildung 52: Nahverkehrsplan Ostregion 68
Abbildung 53: Fragenliste (Fragegruppen bzw. Seiten 1 bis 3) 69
Abbildung 54: Fragenliste (Fragegruppen bzw. Seiten 4 bis 8) 70
Abbildung 55: Begrüßungsseite der Online-Befragung 71
Abbildung 56: Seite 1 der Online-Befragung (Einstieg) 71
Abbildung 57: Seite 2 der Online-Befragung (Mobilität I) 72
Abbildung 58: Seite 3 der Online-Befragung (Mobilität II) 73
Abbildung 59: Seite 4 & 5 der Online-Befragung (Mobilität III & 1-2-3-Klimaticket) 74
Abbildung 60: Seite 6 & 7 der Online-Befragung (Mobilität und Covid-19 & Angaben zur Person) 75
Abbildung 61: Seite 8 der Online-Befragung (Verlosung) 76
Abbildung 62: Verabschiedungsseite der Online-Befragung 76

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kombinierte SWOT-Matrix 16
Tabelle 2: Entfernung zum nächstgelegenen Bahnhof 23
Tabelle 3: Faktoren der Verkehrsmittelwahl nach Berufsgruppen 28
Tabelle 4: Berufsgruppen und Altersverteilung 28
Tabelle 5: Kennwerte zum beruflichen Verkehrsmittelmix 29
Tabelle 6: Bereinigte Kennwerte zum beruflichen Verkehrsmittelmix 29
Tabelle 7: Beweggründe der Eisenbahnnutzer 31
Tabelle 8: Definition berufliche Bahnnutzer vs. berufliche PKW-Nutzer 32
Tabelle 9: Beweggründe der PKW-Nutzer 33
Tabelle 10: Maßnahmen zum Umstieg auf die Eisenbahn bzw. zur verstärkten Nutzung derselben .. 33
Tabelle 11: Kennwerte zum Freizeit-Verkehrsmittelmix 36
Tabelle 12: Bereinigte Kennwerte zum Freizeit-Verkehrsmittelmix 36
Tabelle 13: Definition Freizeit-Bahnnutzer vs. Freizeit-PKW-Nutzer 37
Tabelle 14: Interesse am 1-2-3-Klimaticket, aufgeschlüsselt nach Pro- und Contra-Position 39
Tabelle 15: Angemessenheit des Preises der verschiedenen Stufen des 1-2-3-Klimatickets 39
Tabelle 16: Altersstruktur der Teilnehmer 41
Tabelle 17: Häufige Bezirke 42
Tabelle 18: Kennzahlen Bahnhofsentfernung und Bahn/PKW 45
Tabelle 19: Kennzahlen Bahnhofsentfernung und Stadt/Land 46
Tabelle 20: Korrelation zwischen Entfernung und Verkehrsmittelnutzung 48
Tabelle 21: Kategorien bei Entfernung und Reisezeit 50
Tabelle 22: Korrelation zwischen Entfernung und Reisezeit 51
Tabelle 23: Häufige Bezirkskombinationen 52
Tabelle 24: Kombinierte Kennwerte zu Berufs- und Freizeitmobilität nach Verkehrsmitteln 52
Tabelle 25: Hauptverkehrsmittel nach höchstem prozentuellem Weganteil 54
Tabelle 26: Hauptverkehrsmittel-Kombinationen beruflich/Freizeit 55
Tabelle 27: Interesse am 1-2-3-Klimaticket nach Hauptverkehrsmittel und Jahreskartennutzung 57

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
B	Burgenland
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
EU	Europäische Union
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
K	Kärnten
NÖ	Niederösterreich
NÖN	Niederösterreichische Nachrichten
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OÖ	Oberösterreich
Pers.	Personen
Pkm	Personenkilometer
S	Salzburg
St	Steiermark
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (= Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)
T	Tirol
V	Vorarlberg
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region (= Wien, Niederösterreich, Burgenland)
W	Wien
WKO	Wirtschaftskammer Österreich

Abstract

Public transport, especially rail transport, has an impact on almost everybody's life. Some people are even more closely linked to this topic since they are commuting between their home and workplace on a regular (typically daily) basis. But why do they deliberately say no to the car? And how could drivers be incentivised to use more ecological alternatives?

In this Bachelor's Thesis, the main question is whether or not and why the railway is a future-oriented, promising means of transportation and which challenges it is facing. For this purpose, a survey within the territory of two Austrian Federal Provinces (Lower Austria and Vienna) is conducted and the results are evaluated with the utmost care. Subsequently, there is a critical reflection in conjunction with some derivations, for instance that, according to the respondents, the most important factor is a short journey time without interruptions or congestions. Rail riders, for instance, are keen on a tight rail network as well as on the availability of as many connections as possible. Similarly, car drivers say that saving time is their main reason for choosing this option. Furthermore, rail and car users are compared in terms of gender, age and income.

Besides that, the theoretical part first introduces the reader to the particularities of the rail in general and then scrutinises the strengths, weaknesses, opportunities and threats inherent in the rail sector.

Last but not least, a look at the Austrian Federal Railways' (ÖBB) plans for the future will be taken since those best reflect the attitude of the current policymakers.

Zusammenfassung

Der öffentliche Schienen-Personenverkehr betrifft praktisch jeden; manche Menschen werden sogar ihr ganzes Berufsleben lang durch das (tägliche) Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz von der Eisenbahn begleitet. Doch was veranlasst diese dazu, sich bewusst gegen den PKW zu entscheiden? Und wíe können KFZ-Pendler zum Umstieg auf umweltfreundlichere Alternativen bewegt werden?

Die vorliegende Bachelorarbeit geht der Frage nach, ob und warum die Eisenbahn ein zukunftsträchtiges Verkehrsmittel ist und welche Herausforderungen sich ergeben. Zu diesem Zweck wird eine empirische Umfrage in zwei österreichischen Bundesländern (Niederösterreich und Wien) durchgeführt und daran anknüpfend werden die Ergebnisse akribisch ausgewertet und interpretiert. Im Anschluss folgt eine kritische Betrachtung der Resultate samt Ableitung von Erkenntnissen. So wird etwa festgestellt, dass den Befragten eine kurze Reisezeit – möglichst ohne Verzögerungen und Verkehrsstaus – am wichtigsten ist. Eisenbahnnutzer im Speziellen wünschen sich in erster Linie ein gut ausgebautes Streckennetz sowie dichte Intervalle. Parallel dazu sehen PKW-Nutzer die Zeitersparnis als größten Vorteil ihres Verkehrsmittels. Außerdem werden Vergleiche zwischen Bahn- und Autofahrern angestellt, z. B. nach Geschlecht, Alter oder Einkommen.

Abseits dieses Praxisteils wird im Zuge eines kurzen Literaturteils auf die Besonderheiten der Bahn eingegangen, bevor die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken im Eisenbahnsektor beleuchtet werden (SWOT-Analyse).

Zum Abschluss wird noch ein kurzer Blick auf die Zukunftspläne der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) geworfen, da diese die Anschauungen der aktuellen politischen Mehrheit im Land am besten widerspiegeln.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Problemstellung

In den letzten Jahren war aus diversen Medien immer wieder zu erfahren, dass Österreich – was die Nutzung der Bahn angeht – bereits seit geraumer Zeit im absoluten Spitzenfeld der EU liegt: Im Mittel legt jeder Österreicher 2.260 km pro Jahr auf der Schiene zurück (inkl. Straßen- und U-Bahn); im Schnitt der EU-Länder sind es gerade einmal halb so viele. Im Bereich zwischen 1.500 und 2.000 Personenkilometern (Pkm) liegen mit Stand 2019 Tschechien, Frankreich und Schweden; unser Nachbarland Deutschland belegt Platz fünf. So erfreulich diese Zahlen aus heimischer Sicht klingen mögen, sobald man sie in Relation zum Straßenverkehr setzt, tritt die ernüchternde Erkenntnis ein, dass dieser im Vergleichszeitraum doppelt so stark zugenommen hat. Dass beim umweltfreundlichen Schienenverkehr noch Luft nach oben ist, beweist ein Blick in die Schweiz, wo mit 2.600 Pkm noch deutlich mehr Bahn gefahren wird.[1] Ein wichtiger Grundpfeiler des Erfolges der Eisenbahn im europäischen Musterland wird im Zuge von Kapitel 3.2.1 ab S. 13 erläutert.

Der Begriff *Wettbewerbsfähigkeit* wird in dieser Arbeit eher breit gedacht; so umfasst er beispielsweise nicht nur die Dimension *Kosten* bzw. *Preis*, sondern möglichst alle Vorteile der Bahn gegenüber den potenziellen Alternativen. Er bezieht also nicht nur monetäre Größen, sondern – einer ganzheitlichen Betrachtung folgend – sämtliche positive Aspekte der Eisenbahn mit ein. Bei der Frage, was getan werden kann, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn abzusichern (oder am besten zu erhöhen), geht es also keineswegs nur um Maßnahmen wie günstigere Fahrkarten im direkten Vergleich mit den Preisen der Billigfluglinien, sondern auch um (teils subjektive) Aspekte wie Komfort, Praktikabilität und Service, welche jedoch nicht einfach zu quantifizieren sind.

Insgesamt lasten also recht hohe Erwartungen auf dem heimischen Eisenbahnverkehr, der nicht nur angenehmes und zeitsparendes Pendeln ermöglichen, sondern – geht es nach Klimaschützern – auch Kurzstreckenflüge innerhalb Europas obsolet machen soll. Mit dem von der zuständigen Ministerin vorangetriebenen 1-2-3-Klimaticket wird die Nachfrage nach umweltfreundlicher Mobilität aller Voraussicht nach weiter steigen. Damit stehen die heimischen Eisenbahngesellschaften im wahrsten Sinne des Wortes unter Zugzwang, denn nach den Weltkriegen bis in die vergangenen Jahrzehnte hinein wurde beim Schienenverkehr tendenziell wegrationalisiert und eingespart anstatt investiert, wie der geneigte Bahninteressierte feststellt. Die vielen gerüchteweise bedrohten oder bereits stillgelegten Strecken (v. a. in Ostösterreich) zeugen von dieser Sparpolitik.

Nicht zu vergessen sind auch jene Nebenbahnen, die mangels Elektrifizierung nach wie vor mit Dieseltriebzügen befahren werden müssen. Auf diesem Gebiet gibt es klarerweise Bestrebungen, Alternativen zu finden, und so wurde 2019 ein Batterie-Triebzug, der sich an der Oberleitung aufladen und anschließend emissionsfrei auch nicht elektrifizierte Abschnitte bedienen kann, eingesetzt. Das folgende Foto, aufgenommen im Herbst 2019, zeigt den 3-teiligen *ÖBB Cityjet eco* auf der Kamptalbahn bei einem der Zwischenhalte.

[1] vgl. BMK (2019), https://bmk.gv.at

Abbildung 1: ÖBB Cityjet eco in der Testphase im September 2019

Die Existenzberechtigung dieser Arbeit liegt schon alleine in der Tatsache, dass Klimaschutz und Mobilität als zwei fest verbundene Themen in der aktuellen Zeit immer häufiger diskutiert werden. Zwar gibt es bereits ähnliche Erhebungen und wissenschaftliche Schriften, jedoch strebt diese Bachelorarbeit eine etwas andere, breitgefächerte und dennoch spezifische Untersuchung an; eine SWOT-Analyse speziell auf die Eisenbahn im Personenverkehr bezogen ist beispielsweise eine Neuheit.

Ziel dieser Arbeit ist es, aufzuzeigen, welche Versäumnisse es gibt und welche Maßnahmen sich zum Gegensteuern anbieten. Gleichzeitig wird untersucht, wie das Potenzial der Eisenbahn in Österreich weiter gesteigert werden kann und ob aus der Sicht der Konsumenten beispielsweise der Faktor Komfort vom Faktor Preis übertrumpft wird. Mittels einer eigens für diese Arbeit konzipierten Erhebung unter Privatpersonen soll zudem beleuchtet werden, wie Eisenbahnnutzer über das aktuelle Angebot denken und wo sie mit Verbesserungsmaßnahmen ansetzen würden. Weiters soll abgefragt werden, welche Faktoren dazu führen, dass der Eisenbahn im direkten Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln der Vorzug gegeben wird. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf beruflich induzierten Fahrten; das Verhältnis zwischen Eisenbahn und PKW ist außerdem von besonderem Interesse. Im Zentrum der Analysen stehen also Pendler, besser gesagt Berufstätige bzw. Lehrlinge, Schüler sowie Studenten, und ihre Mobilitätserfahrungen.

Die Anforderungen an ein modernes, leistungsstarkes Schienenverkehrsnetz haben sich im Laufe der Jahrzehnte stark gewandelt. Diese Arbeit hat es sich zum Ziel gemacht, herausfinden, wie sich die Rolle der Bahn aktuell definiert und welche Herausforderungen womöglich auf sie zukommen werden; das Hauptaugenmerk liegt dabei stets auf dem Personenverkehr. Einen guten Überblick über das aktuelle Streckennetz in der Ostregion vermittelt der Nahverkehrsplan in Anhang A auf S. 68.

1.2 Forschungsfrage und Zielsetzung

Diese Arbeit folgt einer eindeutigen Abgrenzung: Nur *klassische* Eisenbahnen (Normal- oder Schmalspur) sind für die Untersuchungen von Interesse (siehe dazu auch Definition in Abschnitt 2.1 auf S. 5). Der Schwerpunkt liegt dabei ganz klar auf den beiden bevölkerungsreichsten Bundesländern Österreichs und im Fokus der Untersuchungen steht die (Alltags-)Mobilität. Diese Bachelorarbeit beschränkt sich also auf die ostösterreichischen Bundesländer Niederösterreich und Wien und auf die Gewohnheiten der unzähligen Arbeits-, Studiums- oder Schul-Pendler. Hier wiederum sind die Ansichten der Eisenbahn- bzw. PKW-Nutzer besonders relevant.

Das erklärte Ziel dieser Bachelorarbeit ist es, Erhebungen und Analysen zum Thema der (Schienen-)Personenmobilität in der Zielregion durchzuführen. Darauf aufbauend sollen die erhobenen Daten derart verknüpft werden, dass weiter in die Tiefe gehende Aussagen möglich werden, z. B. wie die Bahnnutzung mit dem Alter oder mit der Wohnumgebung der Menschen zusammenhängt. Außerdem sind die Befragten eingeladen, freie Kommentare sowie Verbesserungsvorschläge, die die Attraktivität der Eisenbahn steigern sollen, abzugeben.

Davon kann die folgende Forschungsfrage abgeleitet werden:

- Welchen (wettbewerbstechnischen) Herausforderungen steht der ostösterreichische Schienen-Personenverkehr gegenüber und welche konkreten Ansätze bzw. Maßnahmen zur Aufwertung desselben gibt es?

Für eine genauere Betrachtung ist es sinnvoll, die Forschungsfrage in mehrere Sub-Fragen zu gliedern:

- Wie stellt sich die Situation aktuell dar (Jetzt-Stand mit Blick auf die Schweiz als *Benchmark*)?
- Welche Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken lassen sich identifizieren und wie können die positiven Aspekte bestmöglich genutzt und die negativen weitgehend ausgemerzt werden?
- Was braucht es, damit der Schienen-Personenverkehr gestärkt wird und damit in den nächsten Jahren mehr Menschen auf Flugreisen und Individualverkehrsmittel verzichten und stattdessen auf die Bahn umsteigen?
- Welche Auswirkungen werden die in obigem Punkt genannten Maßnahmen haben und wie wird der Stellenwert der Eisenbahn in Zukunft aussehen?

Die Antworten auf diese Fragestellungen werden im Laufe dieser Arbeit sukzessive herausgearbeitet; dabei wird jedoch explizit auf die Berücksichtigung der Auswirkungen von Covid-19 verzichtet.

1.3 Methodische Vorgehensweise

Die vorliegende Arbeit teilt sich in 6 Hauptteile auf, wobei sich die Gliederung stark an den soeben vorgestellten Forschungsfragen orientiert. Das aktuelle Kapitel 1 dient der Einführung in die Thematik. Als Kernstück dieser Thesis kann zweifelsohne Kapitel 4 (ab S. 18), welches die Ergebnisse aus der Empirie beschreibt und gemeinsam mit dem anschließenden Kapitel 5 zu neuen Erkenntnissen führt, bezeichnet werden. Zuvor befasst sich jedoch Kapitel 2 (ab S. 5) mit dem aktuellen Stellenwert der Bahn, indem selbige definiert bzw. charakterisiert und allgemein vorgestellt wird. In Kapitel 3 (ab S. 10) wird u. a. auf die Stärken und Schwächen der Bahn genauer eingegangen (SWOT-Analyse). Kapitel 6 bildet den Abschluss und spannt nochmals einen Bogen um die Thematik, wobei die wichtigsten Aussagen zusammengefasst werden. Die ersten Kapitel dieser Bachelorarbeit werden sich also auf theoretische Aspekte konzentrieren, bevor sich der empirische Teil (Befragung) mit der Praxis beschäftigt.

Als Erhebungsinstrument dient ein (großteils quantitativer) Online-Fragebogen, der jedoch – wo möglich und sinnvoll – Raum für qualitative Eingaben lässt. Mittels dieser (nicht repräsentativen) Umfrage sollen auch weitere Erkenntnisse für die SWOT-Analyse gewonnen und in weiterer Folge in dieselbe eingeflochten werden (Kapitel 5.2 ab S. 60).

Die Entscheidung für eine Primärerhebung begründet sich u. a. dadurch, dass die gewünschten Informationen ihrer Art und ihrem Umfang nach bis dato von keiner anderen Institution erhoben wurden; somit ist es unumgänglich, eine Befragung von Grund auf durchzudenken und durchzuführen. Mithilfe der Resultate sollen die im Vorfeld aufgestellten Hypothesen auf ihre Gültigkeit überprüft bzw. die gestellten Forschungsfragen bestmöglich beantwortet werden. Dazu ist es nicht nur erforderlich, verschiedene Kennzahlen zu errechnen, sondern diese auch kompakt und übersichtlich darzustellen. Des Weiteren soll eine Vielzahl an verschiedenen Diagrammen zur Veranschaulichung der Ergebnisse beitragen. Nicht zu vergessen sind auch die umfangreichen Datenkombinationen und die daran anschließenden verbalen Interpretationen.

2 Aktueller Stellenwert der Eisenbahn

Dieses Kapitel beleuchtet den Stellenwert der Bahn in der heimischen Personenmobilität und stellt die wichtigsten am Markt operierenden Akteure vor.

2.1 Charakteristika der Eisenbahn

Zu Beginn dieses Theorieteils ist es sinnvoll, eine Charakterisierung bzw. Abgrenzung der Bahn vorzunehmen. Dem Jahresbericht 2020 der österreichischen Eisenbahn-Behörde *Schienen-Control GmbH* entstammt die folgende Definition:

> *Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes sind öffentliche und nicht öffentliche Eisenbahnen. Zu den öffentlichen Eisenbahnen gehören Hauptbahnen, Nebenbahnen, touristisch genutzte Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen. […] Nach der Spurweite unterscheidet man normalspurige Bahnen mit einer Spurweite von 1.435 Millimetern und Schmalspurbahnen.*[2]

Gerade in der Bundeshauptstadt Wien ist eine Abgrenzung der Eisenbahn von U-Bahn und *Bim* (= Straßenbahn) besonders wichtig, da der Bevölkerung hier zahlreiche Angebote an öffentlichen Verkehrsmitteln auf engstem Raum zur Verfügung stehen, oftmals aber umgangssprachliche Ungenauigkeiten vorherrschen. Für diese Bachelorarbeit sind die Straßen- und U-Bahnen der *Wiener Linien* nicht von Interesse, sehr wohl aber die von den ÖBB betriebene Schnellbahn (Kurzform: S-Bahn). Auch die *Lokalbahn Wien–Baden* (umgangssprachlich *Badner Bahn*) wird im Rahmen dieser Arbeit nicht näher behandelt. Ebenso werden rein touristische Angebote, Museumsbahnen sowie Berg- und Zahnradbahnen bewusst ausgenommen.

2.2 Akteure und Betreiberunternehmen in Ostösterreich

2.2.1 Infrastrukturbetrieb

Die ÖBB-Infrastruktur AG als Teil der ÖBB-Holding AG (in 100%igem Eigentum der Republik Österreich) ist die größte Schieneninfrastrukturgesellschaft des Landes mit über 1.000 Bahnhöfen und 10 eigenen Wasserkraftwerken für eine nachhaltige Stromversorgung. Jährlich steht dem Unternehmen ein Investitionsbudget von gut 2 Mrd. Euro zur Verfügung.[3]

In Niederösterreich hat die landeseigene Eisenbahngesellschaft in den letzten Jahren sukzessive gewisse von der Auflassung bedrohte Streckenabschnitte von den Bundesbahnen übernommen, um sie weiterhin für den Personenverkehr zu erhalten. Nicht alle Streckenabschnitte werden bis heute befahren; viele sind aufgrund zu niedriger Fahrgastzahlen längst stillgelegt worden.[4]

Der folgende Ausschnitt aus einem österreichischen Bahnnetzplan enthält jene Personenverkehrs-Strecken, die in Betrieb sind bzw. waren (siehe dazu auch Anhang A auf S. 68). Farblich unterschieden werden jene, die sich im Jahr 1920 bereits in Betrieb befanden von denen, die erst später dazukamen. Weiters sind geplante Streckenprojekte, die jedoch nie zur Umsetzung gelangten, punktiert eingezeichnet.

---

[2] Schienen-Control (2021), S. 89
[3] vgl. ÖBB-Infra (2021a), https://infrastruktur.oebb.at
[4] vgl. ÖBB-Infra (2021b), https://infrastruktur.oebb.at

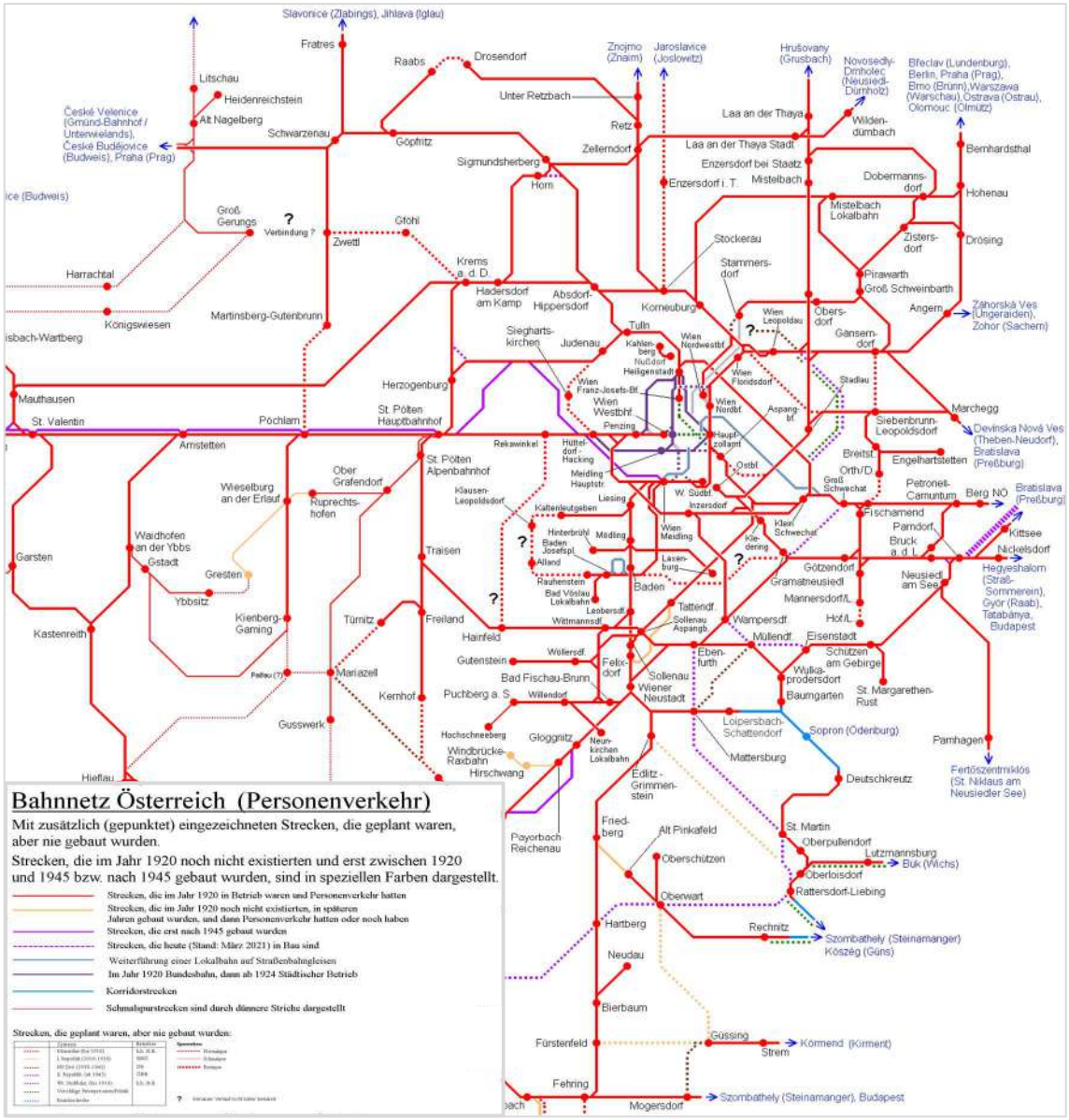


Abbildung 2: Heutiges Bestandsnetz (samt aufgelassener Abschnitte) sowie nie gebaute Strecken[5]

Den größten Teil (ca. 4.800 km) des aktiven heimischen Schienennetzes im Personenverkehr bewirtschaften die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB); knapp 900 km entfallen auf Privatbahnen.[6] Diese Zahlen sollen zur besseren Begreifbarkeit der aktuellen Situation beitragen; Gerüchte über Stilllegungen und Ausbaupläne gibt es nämlich viele: Die aktuelle Version der Publikation *Verkehr in Zahlen,* welche vor zehn Jahren vom (damaligen) Verkehrsministerium veröffentlicht wurde, weist für Österreich einen Wert von 0,7 m Schienennetz pro Kopf aus, während jedem Einwohner im Schnitt 13,7 m an Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen zur Verfügung stehen. Im internationalen Vergleich steht Österreich dennoch relativ gut da, denn der EU-Durchschnitt beträgt nur 0,5 m Schienennetz pro Person. Besser schneiden etwa einige nordische und baltische Staaten sowie die Nachbarn Tschechien und Ungarn ab.

[5] vgl. Bahnnetz Österreich (2021), https://bahnnetz-at.jimdofree.com
[6] vgl. WKO (2020), https://wko.at

Alleine das österreichische Autobahn- und Schnellstraßennetz wuchs Anfang der 2000er-Jahre innerhalb von neun Jahren um 13 %; Österreich liegt bei den Autobahnnetzlängen pro Kopf im EU-Spitzenfeld. Dagegen verhieß die Politik der letzten Jahrzehnte für die Eisenbahn oftmals nichts Gutes, nämlich die Stilllegung von wenig befahrenen Nebenbahnen. Erst seit kurz vor der Jahrtausendwende wird wieder vermehrt in das Schienennetz investiert. Der Abwärtstrend hielt sich jedoch lange, und so schrumpfte das ÖBB-Schienennetz seit 1970 um ca. 16 %. Zugelegt haben im Gegenzug die privaten Betreiber, jedoch nicht im selben Ausmaß (+12 % seit 1970). Besonders eklatant ist die Situation in Niederösterreich, denn hier wurden in letzter Zeit besonders viele vermeintlich nicht mehr rentable Abschnitte aufgelassen. Die Folge ist eine Reduktion der Schienenlänge pro Einwohner von 1,4 m (das Doppelte des Österreich-Schnitts) auf nur mehr 1 m (–30 % zwischen 2005 und 2011).[7]

Zur Bundeshauptstadt ist zu sagen, dass sich die fünf größten ÖBB-Bahnhöfe (nach Personenfrequenz) in Wien befinden. Allen voran liegt selbstverständlich der Hauptbahnhof mit täglich 960 Zügen sowie rd. 115.000 Ein- und Aussteigern. Der erste niederösterreichische Bahnhof in diesem Klassement befindet sich in Wiener Neustadt (Rang 8); der Hauptbahnhof der Landeshauptstadt St. Pölten rangiert gerade noch in den Top 10.[8]

2.2.2 Personenverkehrsunternehmen

Da den ÖBB aufgrund ihrer marktbeherrschenden Stellung ohnehin in weiten Teilen dieser Arbeit mehr Platz eingeräumt wird, werden im Folgenden nur die beiden anderen wichtigen Eisenbahngesellschaftenn in Niederösterreich und Wien aufgezählt.

Seit 1993 sind die *Niederösterreich-Bahnen* am heimischen Markt aktiv. Die mit Abstand bekannteste und meistgenutzte Strecke ist die prestigeträchtige Mariazellerbahn, die die niederösterreichische Landeshauptstadt mit dem namensgebenden Wallfahrtsort Mariazell (Steiermark) verbindet. Nicht nur im Fremdenverkehr, sondern auch von Schülern und Berufstätigen, die auf das Pendeln angewiesen sind, wird die mit 84 km längste Schmalspurbahn Österreichs genutzt. Weitere Eisenbahnen (gemäß Definition in Kapitel 2.1 auf S. 5) sind – in absteigender Reihung nach Fahrgästen – die Citybahn Waidhofen/Ybbs, die Wachaubahn auf der Strecke Krems–Emmersdorf, die Waldviertelbahn (Gmünd–Litschau bzw. Gmünd–Groß Gerungs) und der Reblaus-Express (Retz–Drosendorf).[9] Die drei letztgenannten Strecken sind in erster Linie von touristischer Bedeutung und daher für die weiteren Betrachtungen im Verlaufe dieser Arbeit nicht von Interesse.

Das enorme regionalwirtschaftliche Gewicht der NÖ-Bahnen kann lt. einer aktuellen Studie wie folgt beziffert werden: Jeder investierte Euro generiert demnach 3,80 Euro an Wertschöpfung; insgesamt betrug diese in den Jahren 2010 bis 2019 stolze 400 Mio. Euro. Der Tourismus hat bei der niederösterreichischen Eisenbahngesellschaft einen Anteil von 53 %, der Rest entfällt auf die zahlreichen Pendler im Land.[10]

Der Wettbewerb am ostösterreichischen Markt, besser gesagt auf der Weststrecke zwischen Wien und Salzburg, wird seit rd. zehn Jahren auch von der *WESTbahn Management GmbH,* die damit in direkter Konkurrenz zu den ÖBB steht, mitbestimmt. Dank der

[7] vgl. BMK (2011), S. 37 f.
[8] vgl. ÖBB-Presse (2021), S. 42
[9] vgl. NÖ-Bahnen (2021), https://niederoesterreichbahnen.at
[10] Land NÖ (2021), https://noe.gv.at

Liberalisierung im Eisenbahnwesen schaffte sie den Eintritt und mischt seitdem im Personenverkehr auf der Westachse mit; dabei spielt sich der Kampf um die Gunst der Fahrgäste meist über billigere Preise oder bessere Serviceangebote ab.[11]

2.2.3 Die Rolle des Verkehrsverbundes Ost-Region

Wie aus den vorigen beiden Abschnitten ersichtlich ist, ergibt sich insgesamt ein durchaus komplexes Zusammenspiel der verschiedenen Infrastrukturbetriebs- und Personenbeförderungsgesellschaften. Nun wird noch ein weiterer Akteur ins Spielgebracht: Der Verkehrsverbund Ost-Region (kurz VOR).

Dieser umfasst die ostösterreichischen Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland; eine Milliarde Fahrgäste pro Jahr machen ihn zum größten Verkehrsverbund Österreichs. Seine Zuständigkeiten umfassen u. a. die Tarif- und Fahrplangestaltung sowie die Vergabe der verschiedenen Verkehrsdienstleistungen an die vier teilhabenden Betreiberunternehmen im Schienen-Personenverkehr. Es sind dies die Österreichischen Bundesbahnen, die Niederösterreich-Bahnen (vormals NÖVOG, sprich *NÖ Verkehrsorganisationsgesellschaft*), die Wiener Lokalbahnen und die Raaberbahn. Mittels so genannter Verkehrsdiensteverträge zwischen dem VOR und den genannten Unternehmen werden die zu erbringenden Leistungen für einen Zeithorizont von zehn bis 15 Jahren bestimmt. Dem Verkehrsverbund kommt darüber hinaus auch eine Service- und Koordinationsfunktion zu.[12]

Die private WESTbahn ist aktuell kein Mitglied im VOR; sie ist jedoch in den Oberösterreichischen Verkehrsverbund integriert.[13]

2.3 Modal Split in Niederösterreich und Wien

Der Begriff *Modal Split* bezeichnet die Verkehrsmittelwahl, genauer gesagt die Anteile bestimmter Verkehrsmittel an der Mobilität der Bevölkerung. Ausschlaggebend ist dabei im Allgemeinen die Anzahl der Wege (nicht die zurückgelegten Kilometer). Für das größte Bundesland Österreichs gibt es dazu relativ aktuelle Daten, denn das Land Niederösterreich führte erst 2018 eine umfassende Mobilitätserhebung durch; die Ergebnisse wurden kürzlich veröffentlicht. In dem Bericht heißt es, der öffentliche Verkehr habe einen Anteil von 14 % an den Wegen der Menschen, während der motorisierte Individualverkehr (z. B. PKW, Moped, Motorrad usw.) insgesamt auf 64 % kommt (Fahrer und Mitfahrer zusammengezählt). 15 % sind Fußwege und das Rad hat einen noch geringeren Anteil von nur 7 %. Bei all diesen Zahlen ist zu beachten, dass das Hauptverkehrsmittel der Befragten lt. Auffassung des Landes NÖ nicht jenes ist, das den größten Streckenanteil ausmacht, sondern das *höherwertigste* in der Verkehrsmittelkette (z. B. Öffis > Individualverkehr > Rad > Fußweg). Ist jemand also mit dem Auto und mit der Eisenbahn unterwegs, so gilt derjenige als Öffi-Nutzer, sprich er wird als ausschließlicher Nutzer des öffentlichen Verkehrs gezählt, weil dieser den motorisierten Individualverkehr in der Hierarchie übertrumpft.[14]

Dieses Vorgehen weicht deutlich vom im späteren Verlauf dieser Arbeit verwendeten Verfahren bzw. von den Definitionen ab, da die niederösterreichische Variante nach

[11] vgl. Koroschetz (2014), S. 1
[12] vgl. VOR (2021b), https://vor.at
[13] vgl. Schienen-Control (2021), S. 62
[14] vgl. Land NÖ (2020), S. 26 f.

Auffassung des Autors äußerst problematisch ist; es werden also ab sofort die Verkehrsmittel mit dem größten Streckenanteil als Hauptverkehrsmittel geführt. Dieser Ansatz scheint zweckmäßiger, bedenkt man, dass es zahlreiche Menschen gibt, die PKW, Bahn und sonstige Öffis kombinieren und diese nach der Definition der Landes-Mobilitätserhebung automatisch als Eisenbahnnutzer klassifiziert würden.

In der Bundeshauptstadt sind die *Wiener Linien* für die Auswertungen rund um den Modal Split verantwortlich. Im Jahr 2019 entfielen demzufolge 27 % der Wege auf das Auto, 38 % auf die Öffis und 7 % auf das Fahrrad. Fußwege machen stolze 28 % aus. Innerhalb von weniger als 20 Jahren konnte der PKW zugunsten der umweltfreundlicheren Alternativen um fast ein Drittel zurückgedrängt werden.[16]

Die beiden folgenden Abbildungen stellen das Mobilitätsverhalten der Niederösterreicher dem ihrer Wiener Pendants gegenüber. Dass es öffentliche Verkehrsmittel in einem Flächenbundesland schwerer haben, ist nicht verwunderlich (nur 14 % vs. 38 %). Die Dominanz des PKWs in NÖ im direkten Vergleich mit Wien ist dennoch erstaunlich: der Auto-Anteil beträgt das 2,4-Fache. Das Fahrrad hat denselben Anteil in den beiden Bundesländern, aber naturgemäß kann in einer Großstadt viel zu Fuß erledigt werden; fast doppelt so viele Wege werden in Wien derart abgewickelt.

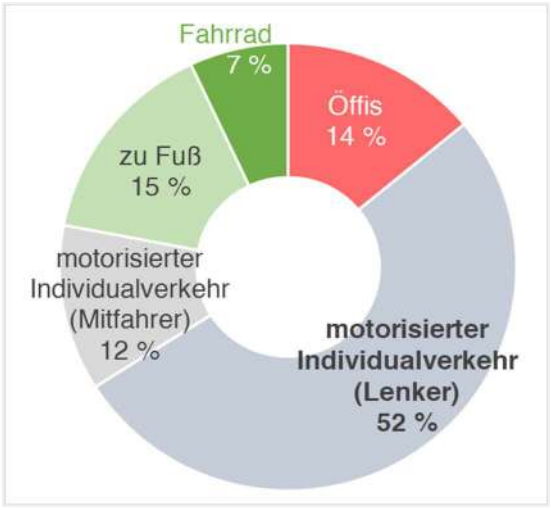


Abbildung 3: Modal Split 2018 für NÖ[15]

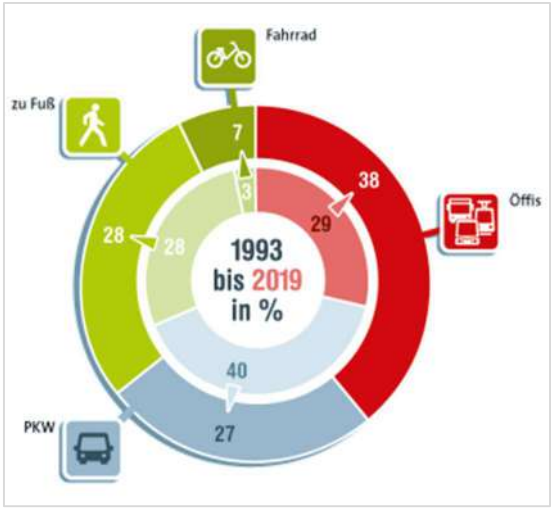


Abbildung 4: Modal Split 2019 für Wien[16]

Zu beachten ist immer, dass es zu saisonalen Schwankungen kommen kann (z. B. Radverkehr eher in den wärmeren Jahreszeiten, sonst Auto) und dass Ereignisse wie die Corona-Krise mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem starken Einbruch bei den Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs führen. Für die Zwecke dieser Abschlussarbeit ist dies jedoch nicht relevant, weshalb bewusst auf ältere Daten (vor 2020) zurückgegriffen wird.

Im späteren Kapitel 5.1.3 ab S. 46 wird aus den empirischen Befragungsergebnissen eine ähnliche Darstellung abgeleitet.

[15] vgl. Land NÖ (2020), S. 26 (eigene Darstellung)
[16] vgl. Wiener Linien (2021), https://wienerlinien.at

3 SWOT-Analyse des Schienen-Personenverkehrs

Unter einer SWOT-Analyse versteht man eine Untersuchung der *Strengths, Weaknesses, Opportunities* und *Threats,* zu Deutsch *Stärken* und *Schwächen* sowie *Chancen* und *Risiken.* Bildet man Kombinationen aus diesen vier Merkmalen, so ergeben sich Handlungsvorschläge (z. B. W-O-Strategie: eine bekannte Schwäche ausmerzen und eine potenzielle Chance nutzen).[17]

In diesem Kapitel wird das Verkehrsmittel Eisenbahn einer solchen Analyse unterzogen. Zuerst werden die wichtigsten internen Einflussfaktoren und anschließend die externen Einflüsse aufgezählt und beschrieben; zum Abschluss werden die Punkte in der SWOT-Matrix zusammengeführt (siehe S. 15).

3.1 Interne Analyse

3.1.1 Stärken der Bahn

Zunächst werden die internen Faktoren, also die Stärken und Schwächen der Eisenbahn, unter die Lupe genommen.

Schon in der 1951 veröffentlichten Denkschrift *Die Lage der europäischen Eisenbahnen* des Internationalen Eisenbahnverbands werden die Aspekte *Sicherheit, Schnelligkeit, Wirtschaftlichkeit* und *Leistungsfähigkeit* als Stärken der Bahn herausgehoben. Trotz des Alters dieser Publikation haben viele Punkte bis heute ihre Gültigkeit behalten. Rückt man beispielsweise das Stichwort Leistungsfähigkeit in den Fokus, so hat der Schienengegenüber dem Straßenverkehr in aller Regel die Nase vorne: Letzterer würde rasch seine Kapazitätsgrenzen erreichen, wären nicht so viele Menschen per Bahn unterwegs, ist sich der Eisenbahnverband sicher. Für Massenbeförderungen wären Individualverkehrsmittel wie das Auto gänzlich ungeeignet. Zusätzlich zu berücksichtigen ist der enorme Flächenverbrauch für den fließenden, aber auch für den ruhenden Straßenverkehr, man denke nur an die unzähligen zubetonierten oder asphaltierten Parkplätze.[18]

Nachfolgend wird auf einige weitere Punkte in Form einer Auflistung eingegangen.

- Sicherheit:

  Das Thema Sicherheit ist im Eisenbahnsektor (v. a. im Vergleich mit dem Straßenverkehr) von großer Bedeutung. Strenge Betriebsvorschriften und mehrfache Sicherungseinrichtungen sorgen für einen reibungslosen und friktionsfreien Bahnverkehr.[19] Obwohl die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr zurückgeht, ist das Verletzungsrisiko im direkten Vergleich mit der Bahn um ein Vielfaches höher: Im Schienenverkehr sind pro Milliarde Personenkilometer lediglich 2,7 verletzte Personen zu beklagen; beim Auto sind es gut 270 Menschen und damit hundertmal so viele.[20]

- Schnelligkeit:

  Dies bedeutet, dass der Schienen-Personenverkehr – v. a. im Vergleich mit dem PKW – einen Geschwindigkeitsvorteil erzielen kann. Mit dem Railjet der ÖBB ist man beispielsweise mit bis zu 230 km/h unterwegs, was im Straßenverkehr schlichtweg

[17] vgl. Salzburg Research (2021), https://salzburgresearch.at
[18] vgl. UIC (1951), S. 5 ff.
[19] vgl. UIC (1951), S. 5
[20] vgl. WKO (2020), https://wko.at

unmöglich ist.[21] Relativierend ist anzumerken, dass es sich bei der Eisenbahn jedoch um ein öffentliches Verkehrsmittel handelt; da meist bis zum gewünschten Fahrtziel mehrere Zwischenhalte bedient werden, liegt die tatsächliche Reisegeschwindigkeit auf vielen Streckenteilen weit darunter. Dass das durchschnittliche Reisetempo der Bahn höher als jenes des PKWs ist, kann nicht pauschal behauptet werden, weil dieses stark von der Charakteristik der Strecke (Steigungen, Anzahl der Zwischenstopps, Abwarten von Gegenzügen, Langsamfahrstellen usw.) abhängig ist.

- Wirtschaftlichkeit:

  Zum Thema Wirtschaftlichkeit (eng verbunden mit dem Stichwort Leistungsfähigkeit) ist zu sagen, dass die Bahn als Massenbeförderungsmittel theoretisch effizienter ist, da sie – im wahrsten Sinne des Wortes – in einem Zug viele Menschen von A nach B bringt. Diese Rechnung geht aber nur bei einer entsprechenden Auslastung auf; Nebenbahnen sind oft unrentabel und von Schließungen bedroht.

- Umweltfreundlichkeit:

  In puncto Klimaverträglichkeit hat die Bahn in Österreich ein hohes Ansehen, denn mit ihrer Hilfe soll es gelingen, den Treibhausgas-Ausstoß im Verkehrssektor zu reduzieren. Die ÖBB als größte Bahngesellschaft im Land sehen sich schon jetzt als das Klimaschutzunternehmen Österreichs. 100 % grüner Bahnstrom (seit 2018) spielt eine große Rolle in der Nachhaltigkeitsstrategie; bis 2030 soll der gesamte ÖBB-Mobilitätssektor CO_2-neutral werden. Außerdem soll durch Elektrifizierungsmaßnahmen der Prozentsatz der Strecken mit Oberleitung noch innerhalb dieses Jahrzehnts von 73 % auf zumindest 85 % steigen.[22]

- Reisekomfort:

  Beim Thema Komfort wird der Schienenverkehr im Normalfall als *höherwertiger* empfunden als beispielsweise PKW oder Bus. Gegenüber ersterem kann die Bahn – v. a. auf langen Strecken – ihre Vorzüge ausspielen, da kein stets konzentrierter Lenker vonnöten ist und die Reisezeit für andere Tätigkeiten genutzt werden kann.

- Vermeidung von Stehzeiten:

  Ein weiterer schlagender Faktor ist die Vermeidung von Verkehrsstaus. Gerade im Ballungsraum Wien gewinnt dieses Thema an Bedeutung: Informationen der Wirtschaftskammer zufolge steht der durchschnittliche PKW-Lenker in und rund um die Bundeshauptstadt ganze 240 h/Jahr im Stau.[20]

- Unabhängigkeit:

  Als Alternative bietet sich aufgrund des (zumeist) störungsfreien und pünktlichen Betriebs die Eisenbahn an, deren große Stärke ihr eigenes (Schienen-)Infrastrukturnetz ist. Wie zuvor erwähnt ermöglicht dieses einerseits relativ hohe Fahrgeschwindigkeiten und andererseits eine Unabhängigkeit von Unfällen und Staus im Straßenverkehr. Auf Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungen) genießt der Schienenverkehr zudem Vorrang.

[21] vgl. ÖBB-Presse (2021), S. 67
[22] vgl. ÖBB-Konzern (2021), https://konzern.oebb.at

3.1.2 Schwächen der Bahn

Soeben genannter Punkt kann aber auch als Schwäche bzw. Nachteil gesehen werden:

- Kostenintensität (Infrastruktur):

  Investitionen in Neubauten sowie Erweiterungen dieser unabhängigen Infrastruktur (= Schienen, Bahnhöfe, Signalanlagen etc.) sind äußerst kostenintensiv; gerade in einem alpinen Land wie Österreich kommt dazu, dass viele Tunnels, Brücken und/oder Viadukte benötigt werden, um die Strecken in die Landschaft einzubetten, und das treibt die Kosten nochmals in die Höhe. Fairerweise muss man dem jedoch entgegenhalten, dass sich wirklich enorme Vermögenswerte im Eigentum der ÖBB befinden: 2020 waren es lt. Bilanz alleine bei den Sachanlagen knapp 30 Mrd. Euro.[23] In diesem Zusammenhang ist aber auch an die hohe Kapitalbindung zu denken; enorm hohe Geldbeträge sind nicht frei verfügbar (liquide), sondern eben in Realwerten gebunden.

- Kostenintensität (laufender Betrieb):

  Es gibt aber noch mehr – z. T. strukturelle – tieferliegende Schwächen, die der Eisenbahn als Personenbeförderungsmittel immanent sind. So sind die Kosten für den laufenden Betrieb sowie für die Instandhaltung – nicht nur im Bereich der Infrastruktur – beachtlich. Alleine in Niederösterreich betreiben die staatlichen ÖBB 1.633 km Schienenwege (Baulänge) und 347 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte.[24] In Wien kommen noch einmal 181 km und 51 Haltestellen dazu.[25] All diese Bestände müssen auf dem neuesten Stand der Technik gehalten werden; zusätzlich fallen Ausgaben für die Instandhaltung des Rollmaterials an. Die Summe aller jährlichen Instandsetzungsmaßnahmen geht in die Milliardenhöhe.[26]

- Flexibilität:

  Viele der eingangs genannten Stärken (hohe Geschwindigkeiten, straßenunabhängiges Netz) bedingen jedoch auch Nachteile: Ein Massenbeförderungsmittel auf der Schiene kann beispielsweise in Sachen Kleinräumigkeit und Flexibilität niemals mit einem Straßenverkehrsmittel (z. B. Bus) mithalten. In direkter Konkurrenz zum PKW, der maßgeschneiderte und individuelle Beförderung bietet, schneidet die Bahn als für das Kollektiv konzipiertes Verkehrsmittel naturgemäß noch schlechter ab. Das heißt jedoch nicht, dass die Entscheidung zwischen Schienen- und Straßenverkehr einem *Oder* gleicht, sondern dass sich die beiden Formen idealerweise ineinanderfügen bzw. ergänzen.[27]

- Bindung an das Schienennetz:

  Bei Störungen bzw. Streckensperren ist die Bahn mangels Ausweichmöglichkeiten und aufgrund der Bindung an das Schienennetz leider ebenso massiv eingeschränkt.

- Komplexität bei der Preisgestaltung:

  Der Aufbau des Tarifsystems spielt auch eine gewichtige Rolle: Aktionspreise (z. B. Sparschiene), verschiedene Ermäßigungskarten (u. a. ÖBB Vorteilscard),

[23] vgl. ÖBB-Presse (2021), S. 10
[24] vgl. ÖBB-Presse (2021), S. 53
[25] vgl. ÖBB-Presse (2021), S. 65
[26] vgl. ÖBB-Presse (2021), S. 15
[27] vgl. UIC (1951), S. 8

unterschiedliche Buchungswege (via Handy oder beim Fahrkartenautomaten) in Verbindung mit den unterschiedlichen Tarifen der Verkehrsverbünde stiften oft Verwirrung, nicht nur bei betagten Fahrgästen.

- Privatsphäre:

  Mit Privatsphäre bzw. Abgeschiedenheit von fremden Menschen kann die Eisenbahn als Massenbeförderungsmittel ebenfalls nicht dienen.

3.2 Externe Analyse

3.2.1 Chancen

Auch das Umfeld des Eisenbahnsektors wird einer Analyse, bei der die Chancen und Risiken ins Blickfeld rücken, unterzogen.

- Politik (bzw. der Eisenbahn positiv eingestellte politische Mehrheiten):

  Politik und Legislatur stellen einen gewichtigen externen Einflussfaktor dar. Als Chance zu betrachten sind beispielsweise Bekenntnisse zur Attraktivierung des Bahnverkehrs seitens der Entscheidungsträger. Essenziell ist auch, dass die für einen fairen Wettbewerb in der Branche benötigten Normen geschaffen werden.[28]

- Umbruch im Markt:

  Geänderte gesetzliche Rahmenbedingungen wie das weitere Zurückfahren der Regelungen und Bestimmungen können langfristig zu neuen Markteintritten führen. Die Stichwörter Liberalisierung und Privatisierung, also der staatliche Rückzug aus dem Eisenbahngeschäft, schlagen in dieselbe Kerbe. Ob das Prinzip *weniger Staat* nun eine Chance für die Bahn darstellt oder ob doch die gegenteilige Prämisse vorteilhafter ist, kann an dieser Stelle aufgrund des Platzmangels nicht tiefgreifend behandelt werden. Nur so viel: Durch die Liberalisierung im österreichischen Eisenbahnmarkt besteht die Chance für kleinere private Anbieter, in Konkurrenz zur Staatsbahn ÖBB zu treten; für die Konsumenten bedeutet dies (volkswirtschaftlichen Grundsätzen zufolge) meist, dass Verbesserungen wie günstigere Fahrkarten, höhere Servicequalität oder erweiterte Zugangebote eintreten.

- Nachfragesteigerung:

  Allgemein sind in Zukunft höhere Fahrgastzahlen zu erwarten, ausgelöst teils durch Preissenkungen (befeuert z. B. durch Steuersenkungen auf Bahnstrom bzw. auf Fahrscheine selbst) oder durch die Einführung des 1-2-3-Klimatickets, welches das Reisen nicht nur günstiger, sondern auch unkomplizierter machen soll. Auch hier spielt die aktuelle politische Mehrheit im Land, die als externer Akteur Maßnahmen mit positivem Effekt für die Bahnbranche setzen kann, eine gewichtige Rolle.

- Nachhaltigkeitsdenken:

  Nicht erst seit kurzem ist in der Bevölkerung ein Trend in Richtung Nachhaltigkeit und Umweltbewusstsein, welcher auch zu einem Umdenken vieler Menschen in puncto Mobilität führt, zu beobachten. Die Eisenbahn nutzt aktuell die Gunst der Stunde, sich als *grünes* Verkehrsmittel zu positionieren. Weiters besteht derzeit wie

[28] vgl. ÖBB-Konzern (2021), https://konzern.oebb.at

selten zuvor Aufwind für mehr internationale Fern- und Schnellverbindungen bzw. Nachtzüge als Ersatz für Kurzstreckenflüge.

- Vertaktung:

  Immer wieder hört man auch vom System des integrierten Taktfahrplans bzw. von einem europäischen Takt, der die Bahn attraktiver machen soll, indem besser abgestimmte Verbindungen und Anschlüsse in verschiedene Himmelsrichtungen zustande kommen. In der Schweiz kommt dieses System bereits seit vielen Jahren zum Einsatz: Der symmetrische Taktfahrplan basiert auf einer Abstimmung sämtlicher Aufenthalts- und Fahrzeiten, sodass sich optimale Umsteigeverbindungen und -zeiten ergeben. Als Symmetriezeiten werden z. B. die Minuten 15 und 45 definiert und zu jeder Stunde kommen die meisten Züge dann kurz vorher in einem bestimmten Bahnhof an, um ein paar Minuten danach wieder abzufahren. Für die Gegenrichtung gilt dasselbe Schema bzw. die gleiche Taktung in spiegelbildlicher Weise. Binnen weniger Minuten ergeben sich in bestimmten Knotenbahnhöfen dann viele zeitnahe Möglichkeiten für eine Weiterfahrt.[29]

3.2.2 Risiken

- Nachfrageschwankungen:

  So sehr Nachfragesteigerungen als Chance zu sehen sind, so sehr ist die stark schwankende Nachfrage, sei es saisonal oder nach Tageszeiten, ein Risiko. Dazu kommt, dass die Dienstleistung der Beförderung an sich nicht speicherbar bzw. die Zahl an Zügen nicht kurzfristig erweiterbar ist. Dieses so genannte Spitzenlastproblem kann gelöst (oder zumindest entschärft) werden, wenn die Ticketpreise in Zeiten hoher Nachfrage steigen (z. B. in der Früh und am Abend), während die Preise zu Randzeiten niedriger sind.[30] Ein ähnliches Prinzip findet bei Fluggesellschaften bereits seit langem Anwendung: Registriert das Buchungssystem viele Interessenten für einen bestimmten Flug, so zeigt es automatisch höhere Preise an.

- Naturkatastrophen:

  Eine weitere, nicht zu unterschätzende Bedrohung von außen betrifft externe Einflüsse wie Steinschläge, Lawinenabgänge oder Hangrutschungen, die beträchtliche Schäden an Schienen und Rollmaterial verursachen können und in unmittelbarer Folge meist Verspätungen bzw. Streckensperren nach sich ziehen.

- Politik (bzw. der Eisenbahn negativ eingestellte politische Mehrheiten):

  So, wie die Politik inklusive Gesetzgebung die geltenden Rahmenbedingungen in eine für den Eisenbahnsektor positive Richtung lenken kann, so könnte sie auch entgegengesetzte Maßnahmen beschließen (z. B. weitere Stilllegungen und Auflassungen).

- Ungewissheiten bzw. Veränderungen bezüglich Bevölkerungsverteilung:

  Trends in der geografischen Verteilung wie Verstädterung (Zuzug in urbane Gegenden) oder Stadtflucht (Gegenbewegung, die seit Corona einen weiteren Schub bekommen hat) bergen immer eine gewisse Unsicherheit. Erstere würde dazu führen, dass sich die Eisenbahnstrecken am Land womöglich noch weniger rentieren, weil immer

[29] vgl. Fagagnini (2009), S, 62
[30] vgl. Koroschetz (2014), S. 50

mehr in Städten arbeitende Menschen ihre Häuser und Wohnungen am Land aufgeben und dadurch die Nachfrage nach der Bahn sinkt. Zweiteres Phänomen hätte im Gegensatz dazu zur Folge, dass in den ländlichen Gebieten u. U. ein Mehrangebot nötig wird, weil mehr Pendler die Dienstleistungen von NÖ-Bahnen, ÖBB & Co. in Anspruch nehmen (siehe auch Spitzenlastproblem).

- Substitute:

  Ein großes Risiko für die Eisenbahn im Allgemeinen besteht darin, in näherer Zukunft durch andere Mobilitätsformen zurückgedrängt oder gar abgelöst zu werden, seien es selbstfahrende Autos, Flugtaxis, Magnetschwebebahnen oder bereits verfügbare Alternativen wie PKW oder Kurzstreckenflug.

Exkurs: Auch der so genannte Kontrahierungszwang schränkt die Bahngesellschaften von außen her ein. Er besagt, dass Unternehmen mit monopolähnlicher Stellung (z. B. die ÖBB in weiten Teilen Österreichs oder die NÖ-Bahnen auf ihren Strecken) verpflichtet sind, Verträge mit jedem Beförderungsinteressierten einzugehen.[31] Diese Ausnahme vom Prinzip der Vertragsfreiheit könnte mitunter eine Bürde für Unternehmen sein, denn sie bedeutet de facto, dass z. B. Menschen aus ländlichen Gegenden (für die es keine sonstige Möglichkeit zur Fortbewegung gibt) allenfalls Anspruch auf eine Beförderung haben.

3.3 Zusammenführung

Nun werden jeweils zwei der vier Dimensionen kombiniert, sodass sich Ableitungen bzw. Handlungsvorschläge ergeben. Insgesamt werden acht derartige Verbindungen stichwortartig genannt und anschließend ausführlich beschrieben.

Aufgrund der Einmaligkeit der englischen Anfangsbuchstaben werden die einzelnen Kombinationen wie folgt benannt (Beispiel): W-T = *Schwächen* und *Risiken* (Verbindung von *Weaknesses* und *Threats*).

[31] vgl. Digitales Amt (2021), https://oesterreich.gv.at

Eisenbahn-sektor / Umfeld	**Stärken** *(Strengths)*	**Schwächen** *(Weaknesses)*
Chancen *(Opportunities)*	▪ **S-O 1:** Leistungsfähigkeit der Eisenbahn ✚ Aussicht auf höhere Fahrgastzahlen / integrierter Taktfahrplan ▪ **S-O 2:** Schnelligkeit / hoher Reisekomfort / Klimaverträglichkeit ✚ Nachhaltigkeits-Bewegung unter den Konsumenten	▪ **W-O 1:** relativ komplexes Tarifsystem ✚ Aussicht auf höhere Fahrgastzahlen durch Preissenkungen (bzw. 1-2-3-Klimaticket) ▪ **W-O 2:** fehlende Kleinräumigkeit / Störungen und Streckensperren ✚ Bekenntnis der Politik zu Reaktivierung oder Neubau von Strecken
Risiken *(Threats)*	▪ **S-T 1:** eigenes Infrastrukturnetz / Leistungsfähigkeit ✚ Nachfrageschwankungen / geänderte Bevölkerungsverteilung ▪ **S-T 2:** Sicherheit / Vermeidung von Staus und Störungen ✚ Naturkatastrophen etc.	▪ **W-T 1:** fehlende Kleinräumigkeit bzw. Flexibilität ✚ Bedrohung durch potenzielle Substitute ▪ **W-T 2:** hohe Kosten für Investitionen sowie Instandhaltungen ✚ sich rasch ändernde Haltung der Politik zur Eisenbahn

Tabelle 1: Kombinierte SWOT-Matrix

Die erste Kombination aus *Strengths* und *Opportunities* (S-O 1) betrifft die hohe Leistungsfähigkeit der Eisenbahn als Stärke in Verbindung mit der Aussicht auf höhere Fahrgastzahlen. In dieselbe Richtung geht die damit verbundene Chance auf die Einführung eines Taktfahrplanes, den die Regierung vorantreiben könnte. Die Folge wäre eine bessere Ausnutzung der Kapazitäten der Bahn bzw. eine Verlagerung der Personenmobilität auf die Schiene.

Der zweite Punkt, bei dem es ebenfalls darum geht, die Stärken abzusichern und mögliche Chancen zu nutzen, ist S-O 2, wobei sogar drei Vorzüge der Bahn (Schnelligkeit, Reisekomfort, Klimaschutz-Aspekt) mit dem Aufwind aus der Bevölkerung, die allen Erwartungen nach (im übertragenen Sinne) auf den *Nachhaltigkeits-Zug* aufspringt, verbunden werden. Konkret könnte die Bahn also ihren Marktanteil in der (ost-)österreichischen Personenmobilität ausbauen, indem sie diese positive Stimmung nutzt und mit ihren Vorteilen wirbt.

Bei der Verknüpfung der Stärken mit den Risiken zeigt sich, dass das separate Infrastrukturnetz sowie der Umstand, dass die Bahn ein äußerst leistungsfähiges Verkehrsmittel ist,

über die starken Nachfrageschwankungen sowie über ein etwaiges geändertes Bevölkerungsverhältnis (Stadt–Land) hinweghelfen könnten (siehe S-T 1).

S-T 2 hebt mit der allgemeinen Betriebssicherheit und mit der Unabhängigkeit vom Straßenverkehr (bzw. mit der Vermeidung von Staus) zwei Stärken hervor, die bedroht werden durch Naturkatastrophen und andere schwer zu kontrollierende äußere Einflüsse. Es sollten also gezielte (Vorsorge-)Maßnahmen getroffen werden, um selbst im Falle von Hochwasser oder Steinschlag rasch wieder zum Normalbetrieb zurückkehren zu können.

Im Bereich der Schwächen und Chancen kann der Makel des komplexen Tarif- und Ticketsystems u. U. durch Maßnahmen wie das 1-2-3-Klimaticket beseitigt werden. Die Strategie W-O 1 sieht also vor, dass durch die Ergreifung einer Chance eine *Weakness* kompensiert wird.

Dass die Eisenbahn nicht so flexibel und kleinräumig einsetzbar ist wie beispielsweise der PKW und dass noch dazu bei Streckensperren die Ausweichmöglichkeiten fehlen (da zwangsweise Bindung an die Schiene) ist ein Wermutstropfen; dieser könnte jedoch gelindert werden, wenn mehr Strecken gebaut oder stillgelegte Abschnitte wieder in Betrieb genommen würden (W-O 2).

Das letzte Feld (rechts unten) befasst sich mit den Schwächen (die ja im Idealfall beseitigt werden sollen) und Risiken (gegen die tunlichst vorgesorgt werden muss). So zeigt sich, dass die Bahn u. U. durch alternative Verkehrsmittel bedroht; den Auslöser könnte die fehlende Flexibilität darstellen (W-T 1). Ziel muss es also sein, die bestehende Schwäche entweder zu verbessern oder zumindest die Bedrohung mit allen Mitteln abzuwenden. Praktisch kann dies z. B. durch mehr Verbindungen bzw. dichtere Intervalle gelingen, da dem Fahrgast so eine größere (zeitliche) Flexibilität geboten wird.

Die Bedrohung W-T 2 wiederum könnte so aussehen, dass die aktuelle politische Mehrheit im Land der Eisenbahn mit Geringschätzung entgegentritt und diese in Verbindung mit einer internen Schwäche der Bahn (z. B. hoher finanzieller Investitions- und Instandhaltungsaufwand) noch stärker zum Ausdruck bringt. Populisten könnten ein Zurückfahren der Investitionen o. Ä. also mit dem enormen Mittelbedarf argumentieren, wogegen sich der Bahnsektor mit Gegenargumenten wappnen muss (z. B. volkswirtschaftlicher Nutzen, Umweltfreundlichkeit, Massentauglichkeit …).

Diese SWOT-Analyse erhebt natürlich keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit. Eine Erweiterung derselben unter Einarbeitung einiger Ergebnisse des empirischen Teils findet sich in Kapitel 5.2 ab S. 60.

4 Empirischer Teil: Faktoren der Verkehrsmittelwahl

4.1 Allgemeines zur Befragung

Die Idee, eine Mobilitätsumfrage ins Zentrum dieser Arbeit zu stellen, entstand – wie könnte es anders sein – im Rahmen einer Zugfahrt von Wien ins Waldviertel. Dass eine persönliche Befragung von Bahnreisenden auf Bahnhöfen bzw. in Zügen eher nicht zielführend ist, sondern dass eine andere, flexiblere Erhebungsmethode mehr Sinn hat, stand bald fest. Die Entscheidung fiel schlussendlich aufgrund mehrerer Faktoren auf eine Online-Befragung: Zum einen ist die potenzielle Zielgruppe dadurch größer; zum anderen sind Durchführung sowie Auswertung ressourcenschonender als bei der Erhebung rein qualitativer Daten. Die Covid-19-Situation samt Ausgangs- und Reisebeschränkungen befeuerte dieses Vorhaben zusätzlich.

4.2 Planung und Konzeption

In der Planungsphase stellten sich viele Fragen bezüglich des exakten Aufbaus der Internet-Befragung. Als geeignete Meinungsforschungs-Software bot sich LimeSurvey an. Größter Vorteil im Vergleich zu den verbreiteten Gratis-Tools aus dem Hause Google oder Microsoft sind die umfangreicheren Fragetypen und Gestaltungsmöglichkeiten sowie die besseren Optionen für Verzweigungen. Wenngleich Corona das Zünglein an der Waage zugunsten einer reinen Online-Befragung war, wurde beschlossen, explizit eine *Welt ohne Covid-Pandemie* zu untersuchen. Dieser Fokus auf die Prä- bzw. Post-Corona-Zeit scheint zweckmäßig, bedenkt man, dass die Einschränkungen nicht für die Ewigkeit sein werden und dass es bereits genügend Untersuchungen speziell in diese Richtung gibt.

Auszugsweise seien folgende Punkte bzw. Fragen, die die Erhebung mittels eines standardisierten Fragebogens klären soll, genannt:

- Wie wichtig sind den Befragten im Allgemeinen Faktoren wie *Preis, Pünktlichkeit/Verlässlichkeit, Reisekomfort* etc. bei der Verkehrsmittelwahl?
- Welche Vorteile sehen Menschen, in deren Mobilitätsmix das Auto die Hauptrolle spielt, in der Nutzung des PKWs? Unter welchen Umständen wären sie bereit, (zumindest teilweise) auf Öffis umzusteigen?
- Im Gegensatz dazu: Sind jene, die mit der Bahn unterwegs sind, auf diese angewiesen, weil sie kein anderes adäquates Verkehrsmittel zur Verfügung haben (z. B.PKW) oder sind vielmehr andere Gründe ausschlaggebend (z. B. Zeitersparnis, Kostenvorteil, gute Bahnverbindung zwischen Wohn- und Arbeitsort …)?
- Wie hängen die Faktoren *Reisezeit* und *Entfernung* genau mit der Wahl des Verkehrsmittels zusammen (z. B. Entfernung vom Wohnort zum Arbeitsort lediglich wenige Kilometer → Bahn kann ihre Stärken u. U. nicht ausspielen, weil keine passende Verbindung besteht oder weil die Reisezeit und -route in keinem Verhältnis zu einer PKW-Fahrt stehen würde)?
- Wo gibt es bei der Eisenbahn bzw. im öffentlichen Verkehr Verbesserungspotenzial?
- Was müsste passieren, damit PKW-Nutzer überlegen würden, auf die Bahn umzusteigen oder damit jene, die die Bahn schon jetzt nutzen, diese noch öfter wählen würden?
- Wie beurteilen die Befragten das angekündigte 1-2-3-Klimaticket und die zugrundeliegende Preisgestaltung? Hätten sie durch dieses Ticket einen (Preis-)Vorteil?

- Erledigen Menschen, die im Rahmen ihrer Ausbildung bzw. Berufstätigkeit hauptsächlich mit der Eisenbahn fahren, auch ihre *Freizeitfahrten* mit der Bahn oder doch eher zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem PKW?
- Welche Verkehrsmittel kommen im Gegensatz dazu für die Fahrt in den Urlaub infrage: der (Nacht-)Zug bzw. der eigene PKW? Oder steht doch das Flugzeug unangefochten an erster Stelle?

Bei allen Antworten soll – wie bereits erklärt – die Covid-19-Pandemie dezidiert ausgeklammert werden. Zu guter Letzt folgen dann aber drei kurze Fragen, die in Erfahrung bringen sollen, ob sich die Arbeitswege durch Corona reduziert haben (z. B. aufgrund von Homeoffice und Distanzlehre), ob eine Rückkehr zum Normalzustand erwartet wird und ob die Angst vor Corona zu einer Ablehnungshaltung gegenüber Öffis geführt hat. Zudem ist es natürlich immer interessant, nach Alter, Geschlecht und Einkommenssituation zu segmentieren, daher sind diesbezügliche Fragen ebenso vorgesehen.

Ziel dieser Arbeit ist es klarerweise, bestmögliche Antworten auf die aufgezählten Fragen zu finden. Mit den Umfrageergebnissen sollen die folgenden Hypothesen bestätigt oder widerlegt werden:

- Die Eisenbahn spielt vor allem dann eine Rolle, wenn a) längere Strecken zurückzulegen sind, b) ein Bahnhof in geringer Reichweite ist und Verbindungen in ausreichender Qualität und Quantität vorhanden sind, c) ein zeitgemäßer Reisekomfort geboten wird und d) die Fahrkartenpreise mit den Kosten eines PKW ernsthaft konkurrieren können.
- Um selbst eingefleischte PKW-Nutzer von der Bahn zu überzeugen, müsste nicht nur an der Preis-, sondern vor allem an der Angebotsschraube gedreht werden. Es wird jedoch gerade im ländlichen Raum schwierig bzw. vielerorts unmöglich sein, ganz ohne PKW auszukommen.
- Der Faktor Preis ist den Konsumenten tendenziell am wichtigsten, da gut mess- und vergleichbar; das 1-2-3-Ticket bringt für den Großteil der Menschen finanzielle Vorteile und wird daher großen Anklang finden. Gleichzeitig müssen Kapazitätsausweitungen und Investitionen in die Infrastruktur sichergestellt werden.
- Die Covid-Pandemie hat das Arbeits- und Mobilitätsverhalten der Menschen so grundlegend beeinflusst, dass eine gänzliche Rückkehr zum Vor-Corona-Niveau an Arbeitswegen äußerst unwahrscheinlich ist (Homeoffice wird also zumindest teilweise bleiben).

Im Folgenden ein Überblick über die Umfragestruktur bzw. die Abfolge der Fragen, die zwar auf den ersten Blick kompliziert scheinen mag, aber mithilfe von Abbildung 5 und mithilfe der nebenstehenden Erläuterungen Licht ins Dunkel bringen soll.

Die Abbildung zeigt die Struktur der Umfrage bzw. die Abfolge der gut 30 Fragen, wobei nicht jedem Teilnehmer alle angezeigt werden. Auf eine Darstellung in Form eines Fragenbaumes wird an dieser Stelle u. a. aus Platzgründen verzichtet, da auch mittels der nebenstehenden Abbildung ein umfassender Überblick gewonnen werden kann.

Die grün markierten Fragen werden demnach ausnahmslos jedem Teilnehmer gestellt, die hellblauen nur jenen, die angegeben haben, nicht in Pension zu sein; die grau gekennzeichnete Frage dient nur zu Hinweiszwecken für Arbeitslose bzw. aktuell nicht Erwerbstätige und ist keine *Frage* im eigentlichen Sinne.

Die Kästchen in Dunkelblau weisen auf die Gruppe der Nicht-Pensionisten, die auf Basis ihrer Angaben als Bahnfahrer klassifiziert werden können, hin (Kriterium: mindestens genau so hoher Eisenbahn- wie PKW-Anteil sowie zumindest 25 % Bahn). Im Gegensatz dazu werden die Personen, die mehrheitlich den PKW nutzen (Prozentsatz größer als Bahn-Prozentsatz sowie mind. 25 % PKW), in Orange dargestellt.

Die beiden Schraffierungen zeigen an, dass es sich um ein Entweder-oder handelt (es ist also ausgeschlossen, dass die zwei Fragen *GrundBahn* und *GrundPKW* derselben Person gestellt werden); das Schachbrettmuster aus dunkelblau und orange bedeutet, dass hier beide Gruppen zu Wort kommen.

In der Farbe Türkis ausgewiesen sind Fragen für Berufstätige, Schüler/Studenten/in Ausbildung Befindliche und *Sonstige* (also für Nicht-Pensionisten und -Arbeitslose); gepunktet bedeutet in diesem Zusammenhang nur, dass die Frage *Vorkrisenniveau* ausschließlich bei einer vorausgehenden *Ja*-Antwort gestellt wird.

Lila steht für die spezielle Bedingung *Wohnort* ≠ *Wien* und *Beruf* = *berufstätig* oder *Schüler/Student/in Ausbildung*.

Abbildung 5: Umfragestruktur in LimeSurvey

Dieser Ausschluss von in Wien Wohnenden begründet sich so: Erstens ist, sobald schon anfangs beim Bundesland *Wien* angegeben wurde, klar, dass der Wohnbezirk *W* ist; zweitens sind Einpendler nach Wien im Rahmen dieser Umfrage eher interessant als etwaige Auspendler ins niederösterreichische Umland (Stadt-Land-Variante).

Das Abfragen des Berufes in diesem sehr frühen Stadium der Umfrage bewirkt, dass die Inhalte im weiteren Verlauf präziser auf die jeweiligen Personen zugeschnitten werden können und dadurch sind punktgenauere Befragungsergebnisse möglich. Erst am Ende folgen die persönlichen Angaben, damit die Menschen optimalerweise bereits Vertrauen in die Umfrage gefasst haben und diese statistischen Daten dann bereitwillig und wahrheitsgetreu angeben. Auf Postleitzahl-Angaben wird gänzlich verzichtet, da diese zu relativ komplexen Auswertungen führen würden; stattdessen wird am Ende nach Bezirkskürzeln gefragt (optionale Antwort).

Bei der Frage nach dem beruflichen Verkehrsmittelmix, bei der insgesamt 100 % verteilt werden müssen, wird den Teilnehmern nicht vorgegeben, ob sie sich dabei auf den Weg oder auf die Zeit (oder gar auf eine Mischform) beziehen sollen; intuitiv wird wahrscheinlich die Reisezeit eine größere Rolle spielen.

Bei sämtlichen Bewertungsskalen wird bewusst eine ungerade Zahl an Antwortmöglichkeiten vorgegeben, z. B. von *(0) überhaupt nicht wichtig* über *(1) nicht wichtig, (2) eher unwichtig, (3) eher wichtig* und *(4) wichtig* bis hin zu *(5) sehr wichtig.* Damit wird ausgeschlossen, dass gewisse Teilnehmer mit Hang zu wenig aussagekräftigen Antworten stets die mittlere Spalte auswählen; stattdessen muss zumindest eine Tendenz angegeben werden. Zudem transportieren die mit den verschiedenen Stufen verbundenen Ziffern eine unterschwellige Botschaft: Der Nuller ganz links außen (wie in *null und nichtig*) dient beispielsweise der Veranschaulichung, dass diese Option ganz und gar nicht zutrifft; der Fünfer am rechten Ende steht für das Maximum.

Analog dazu kommt auch eine zweite Skala mit anderen Bezeichnungen zum Einsatz, von *(0) trifft überhaupt nicht zu* bis *(5) trifft vollkommen zu* (siehe Abbildung 6).

(0) trifft überhaupt nicht zu	(1) trifft nicht zu	(2) trifft eher nicht zu	(3) trifft eher zu	(4) trifft zu	(5) trifft vollkommen zu

Abbildung 6: Skala mit Zwang zur Angabe einer Tendenz bei aufsteigender Wichtigkeit

Die einzige Ausnahme von dieser Regel, dass es keine *Unentschlossenheitsspalte* gibt, bildet das (ohne Ziffern auskommende) Bewertungsschema für die subjektive Angemessenheit des Preises beim 1-2-3-Klimaticket, da es hier die Spalte *genau richtig* in der Mitte gibt, welche einen *Idealzustand* symbolisiert (weder zu günstig noch zu teuer).

	viel zu günstig	eher zu günstig	genau richtig	eher zu teuer	viel zu teuer
365 € für das „1er-Ticket“	○	○	○	○	○
730 € für das „2er-Ticket“	○	○	○	○	○
1.095 € für das „3er-Ticket“	○	○	○	○	○

Abbildung 7: Skala mit mittlerer Option und Abweichungen in beide Richtungen

Am Ende der Befragung besteht für alle, die sich bis hierher durchgearbeitet haben, die Möglichkeit, freiwillig an der Verlosung von ÖBB-Gutscheinen teilzunehmen. Diese Wertgutscheine werden vom Autor zur Verfügung gestellt und das Gewinnspiel steht in keinerlei Zusammenhang mit den Österreichischen Bundesbahnen. Zwecks Kontaktmöglichkeit müssen Interessierte ihre E-Mail-Adresse angeben, wobei mehrmals betont wird, dass diese nicht mit den anderen Angaben im Verlauf der Umfrage in Verbindung zu bringen ist.

Besonders Interessierte finden in Anhang B (ab S. 69) schon jetzt den kompletten Fragen-Wortlaut und in Anhang C (ab S. 71) den gesamten Fragebogen aus der Sicht des Betrachters.

4.3 Durchführung

Am 18.06.2021 wurde die LimeSurvey-Umfrage erstmals für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht und mit Ende Juni 2021 begann die Streuung mittels diverser Online-Kanäle (darunter Messenger wie WhatsApp sowie Social Media wie Facebook, Instagram und Twitter). Auch die *Niederösterreichischen Nachrichten* (NÖN), Ausgabe Horn, berichteten über das Vorhaben. In Anhang D auf S. 77 findet sich eine Sammlung mit allen relevanten Weblinks.

Um die Einfachheit und damit die Aufrufrate zu erhöhen, wurde ein einprägsamer, besonders kurzer Link eingerichtet (https://short.wu.ac.at/m), welcher lt. Statistik bis Mitte Juli annähernd 300 Mal aufgerufen wurde. Eine physische Verteilaktion wurde ebenso durchgeführt (Flugzettel auf Park+Ride-Stellplätzen bei Bahnhöfen). Leider lehnten die NÖ-Bahnen ebenso wie ÖBB, WESTbahn und Wiener Linien eine Plakat- bzw. Handzettel-Kampagne am Bahnhof bzw. in Zügen ab.

Zum Zeitpunkt des Verfassens dieser Zeilen ist die Befragung noch abrufbar; zum Zweck dieser wissenschaftlichen Arbeit ist es jedoch notwendig, mit Stand 10. Juli 2021 einen vorläufigen Schlusspunkt zu setzen und mit der Auswertung der bis dahin abgegebenen Antworten zu beginnen.

Im Folgenden werden die erhobenen Daten zunächst einer deskriptiven Untersuchung unterzogen und in Kapitel 5.1 ab S. 45 schließlich auch interpretiert und in verschiedenen Kontexten betrachtet.

4.4 Auswertung

Insgesamt beteiligten sich weit über 200 Personen an der Online-Befragung, wobei manche sie bereits in einem relativ frühen Stadium beendeten. Somit war eine Bereinigung vonnöten, d. h. sämtliche Datensätze, welche keine vollendete Seite 6 (Mobilität und Covid-19) aufwiesen, wurden ausgeschieden. Per Datum 10.07.2021 haben 185 Personen den Fragebogen vollständig abgesendet und 5 Personen haben teilgenommen, kurz vor den letzten Fragen mit den persönlichen Angaben abgebrochen und den Mindestfortschritt dennoch erreicht. Insgesamt liegen somit 190 aussagekräftige und für die weiteren Auswertungen relevanten Datensätze vor. Alle in weiterer Folge verwendeten Rohdaten sind in Anhang E ab S. 78 zu finden.

Gleich vorneweg sei angemerkt, dass in den folgenden Kapiteln an manchen Stellen geringfügige Rundungsabweichungen bei der ersten Dezimale auftreten können (in erster Linie in Diagrammen und Tabellen). Dies ist der Tatsache geschuldet, dass

Microsoft Excel (das Programm, mit dem die de facto alle Auswertungen durchgeführt werden) im Hintergrund mit den genauen Werten rechnet, aber je nach Einstellung kaufmännisch gerundete Werte anzeigt. Dahinter steckt jedoch stets eine Summe von 100 %.

4.4.1 Abschnitt *Einstieg*

129 der 190 Teilnehmer (rd. 68 %) kommen aus Niederösterreich *(Hauptwohnsitz bzw. Lebensmittelpunkt);* 32 Personen (knapp 17 %) geben an, in Wien wohnhaft zu sein. Damit kommen fast 85 % bzw. 161 Antworten aus der Untersuchungsregion Niederösterreich und Wien. Aus den angrenzenden Bundesländern Burgenland, Oberösterreich und Steiermark stammen zwei, sechs bzw. acht Teilnehmer. Die übrigen 13 Personen sind im restlichen Österreich bzw. im Ausland zu Hause.

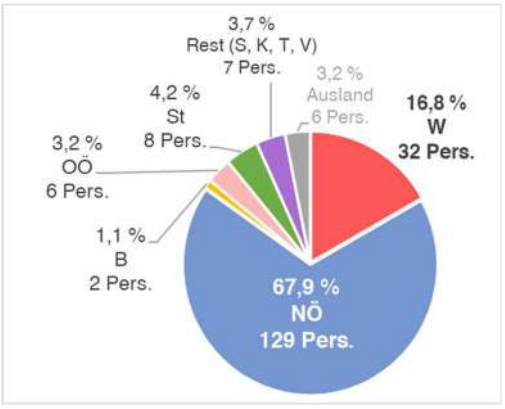


Abbildung 8: Wohnorte bzw. Bundesländer

Die Frage nach der Entfernung vom Wohnsitz zum nächstgelegenen (in Betrieb befindlichen) Bahnhof beantworteten drei Personen mit de facto 0,0 km, was zugleich das Minium der Antworten darstellt; das Maximum liegt bei 27 km. Im Schnitt wohnen die Befragten 4,4 km von einem Bahnhof entfernt; der Median liegt bei 2 km.

Eine Einteilung der Daten in Klassen ergibt folgendes Bild: Eine beträchtliche Zahl an Menschen (35,8 %) hat einen Bahnhof in unmittelbarer Wohnnähe (max. 1 km); erweitert man diese Grenze auf max. 2 km Entfernung, so schließt dies bereits mehr als die Hälfte der Teilnehmer ein. Schließlich kumuliert sich dieser Prozentsatz derart, dass 9 von 10 Menschen einen Bahnhof in höchstens 10 km und 99,5 % in höchstens 20 km Entfernung vom Wohnort haben. Die folgende Abbildung veranschaulicht die beschriebenen Sachverhalte in Form eines Boxplots (Achtung: letzter Ausreißer nach oben bei 27 km außerhalb der Darstellung) und Tabelle 2 enthält die Daten (eingeteilt in Klassen).

Datenklasse	**absolut**	**relativ**	***kumuliert***
max. 0,5 km	26 Pers.	13,7 %	*13,7 %*
max. 1 km	42 Pers.	22,1 %	*35,8 %*
max. 2 km	28 Pers.	14,7 %	*50,5 %*
max. 5 km	42 Pers.	22,1 %	*72,6 %*
max. 10 km	32 Pers.	16,8 %	*89,5 %*
max. 20 km	19 Pers.	10,0 %	*99,5 %*
max. 30 km	1 Pers.	0,5 %	***100,0 %***
Summe	**190 Pers.**	**100,0 %**	

Tabelle 2: Entfernung zum nächstgelegenen Bahnhof

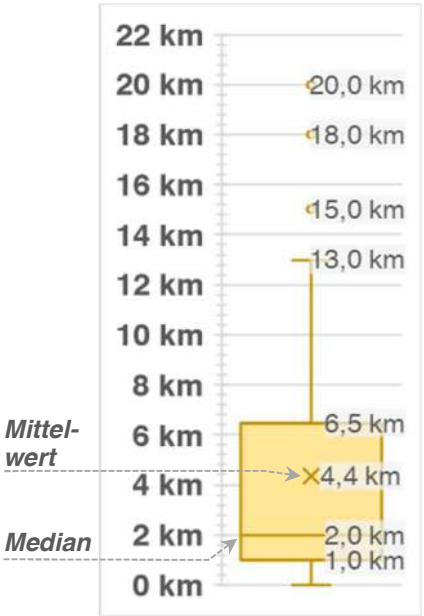


Abbildung 9: Boxplot Bahnhofsentfernung

Auf die Frage nach der aktuellen beruflichen Tätigkeit antworteten lediglich 4 Personen mit *arbeitslos* oder *Sonstiges.* Weiters sind 4 Pensionisten unter den Befragten. Die restlichen 182 Personen (95,8 %) geben an, dass sie entweder berufstätig oder in Ausbildung sind. In weiterer Folge für die Untersuchungen relevant sind somit 186 Teilnehmer der Berufsgruppen 1 bis 3 sowie 5 (= 190 abzüglich der Pensionisten), die den Großteil der folgenden Fragen wie jene nach dem beruflichen Verkehrsmittelmix gestellt bekommen werden.

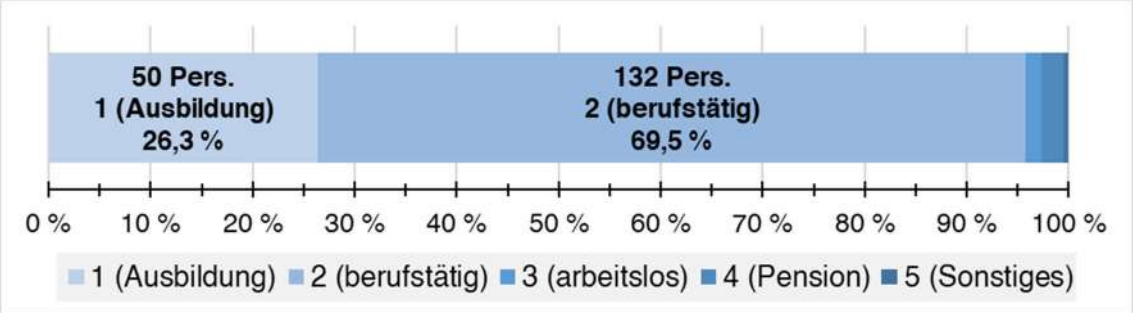


Abbildung 10: Berufsgruppen in der Stichprobe

Hier zeigt sich, dass nur eine verschwindend geringe Zahl an Menschen aus der Zielgruppe fällt (rechts in der Darstellung).

Daran anschließend (und von nunmehr 186 Personen ausgehend) gaben exakt 160 Menschen (86 %) an, dass sich ihre Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte in NÖ (56 % bzw. 104 Pers.) oder Wien (30 % bzw. 56 Pers.) befindet. Die verbleibenden 14 % entfallen auf die Nachbarbundesländer (außer Burgenland), auf den Rest Österreichs oder auf das Ausland; die genauen Werte sind Abbildung 11 zu entnehmen.

129 der 190 Teilnehmer (rd. 68 %) kommen aus Niederösterreich *(Hauptwohnsitz bzw. Lebensmittelpunkt);* 32 Personen (knapp 17 %) geben an, in Wien wohnhaft zu sein. Damit kommen fast 85 % bzw. 161 Antworten aus der Untersuchungsregion Niederösterreich und Wien.

Aus den angrenzenden Bundesländern Burgenland, Oberösterreich und Steiermark stammen zwei, sechs bzw. acht Teilnehmer. Die übrigen 13 Personen sind im restlichen Österreich bzw. im Ausland zu Hause.

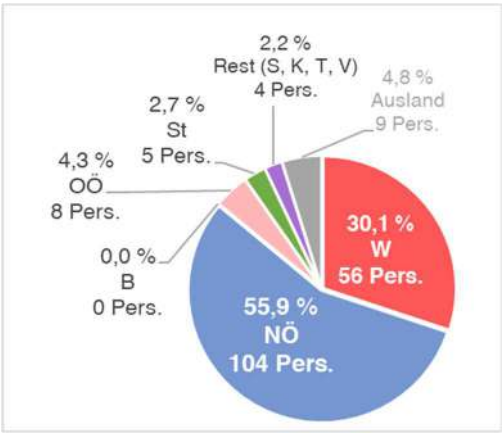


Abbildung 11: Beschäftigungsorte

Bei der nachfolgenden Frage (Vergleich des Wohnsitz- sowie Arbeits-/Ausbildungsortes nach der Gemeindestruktur) zeigt sich, dass ein Großteil der Menschen (44,1 %) von einer eher ländlichen in eine städtische Gemeinde pendelt. Etwa ein Drittel lebt und arbeitet in der Stadt, 3,8 % leben zwar in einer urbanen Umgebung, fahren aber aufs Land zum Arbeiten bzw. Lernen. Immerhin 19,4 % der Landbewohner müssen nicht in die Stadt fahren, um ihrer Beschäftigung nachzugehen.

Ein Blick auf Abbildung 12 eröffnet dem aufmerksamen Betrachter außerdem, dass rd. 52 % der Menschen ihr jeweiliges Wohngebiet (Stadt bzw. Land) nicht verlassen müssen; nichtsdestoweniger bleiben die Einpendler in die Stadt bei weitem die größte Gruppe.

Noch ein paar weitere interessante Zahlen zur Grafik:

63 % der Umfrageteilnehmer (118 Pers.) sind Land- und nur etwa 37 % (68 Pers.) Stadtbewohner.

Parallel dazu sind 23 % der Befragten (43 Pers.) am Land und 77 % (143 Pers.) in der Stadt beschäftigt.

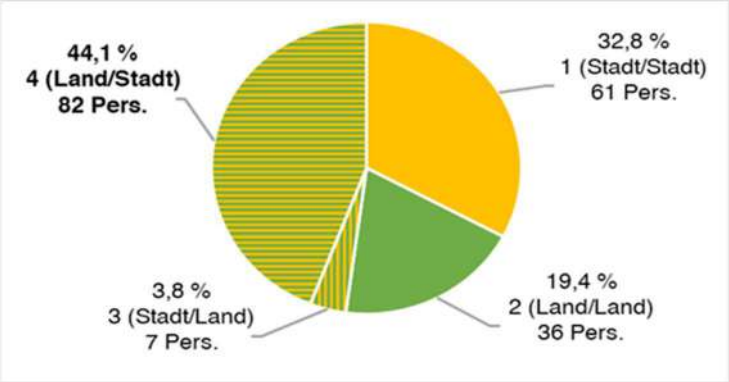


Abbildung 12: Pendlerströme zwischen urbanen und ländlichen Gebieten

4.4.2 Abschnitt *Mobilität I*

Dieser Abschnitt taucht erstmals in die eigentliche Materie ein und befasst sich mit grundsätzlichen Angaben zur Berufsmobilität. Dies impliziert bereits, dass sich die Fragen zunächst nur an die Berufsgruppen 1 bis 3 und 5 richten (= exkl. Pensionisten).

Die angegebenen einfachen Strecken (*Tür-zu-Tür*-Prinzip) zwischen Wohn- sowie Arbeits-/Ausbildungsort teilen sich wie folgt auf, wobei die sechs Kategorien von 1 (≤ 10 km) bis 6 (≥ 91 km) vordefiniert waren):

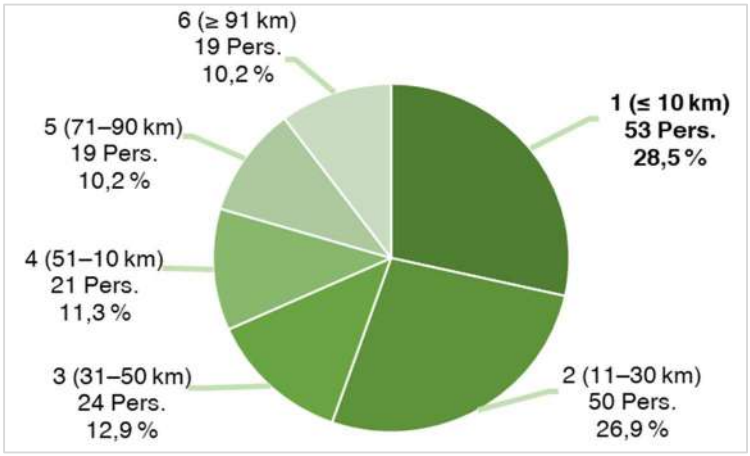


Abbildung 13: Entfernungen zwischen Wohn- und Beschäftigungsort

Die Antworten auf die nächste Frage *(An wie vielen Werktagen pro Woche legen Sie im Regelfall den Weg von Ihrem Wohnort zum Arbeits-/Ausbildungsort zurück?)* verteilen sich wie folgt:

In Kategorie 1 (mind. 5 Fahrten/Woche) fallen fast 55 %; exakt ein Drittel legt zumindest drei bis vier Mal pro Woche die Strecke zwischen Wohn- und Beschäftigungsort zurück (ein bis zwei Mal wöchentlich: 9 %).

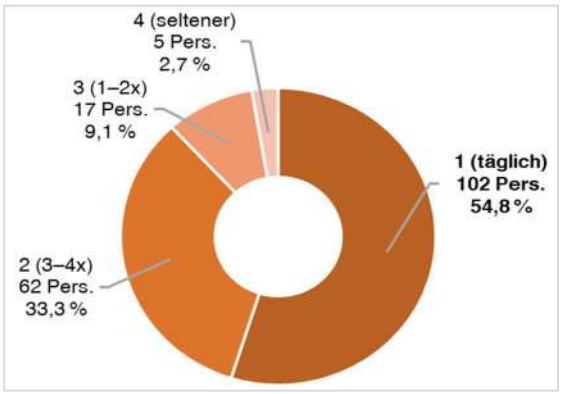


Abbildung 14: Anzahl der Fahrten zwischen Wohn- und Tätigkeitsort pro Woche (im Schnitt)

Die Teilnehmer wurden an dieser Stelle auch nochmals explizit daran erinnert, an die Zeit vor den mannigfaltigen Covid-19-Beschränkungen zu denken.

Die zu den zuvor abgefragten Strecken gehörigen Zeiten zeigen ein etwas differenzierteres Bild. Hierbei wird offensichtlich, dass eine kurze Strecke (max. 10 km) nicht automatisch mit einer vergleichbar kurzen Reisezeit gleichgesetzt werden kann (siehe Kapitel 5.1.6 ab S. 50 für weitere, detailliertere Auswertungen).

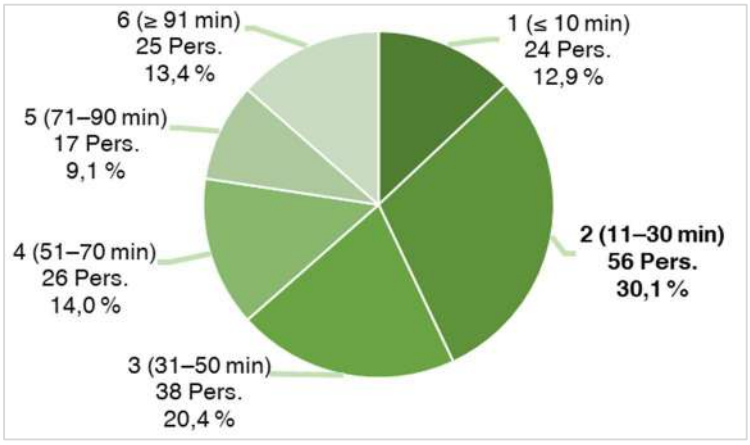


Abbildung 15: Fahrzeiten zwischen Wohn- und Beschäftigungsort

Als nächstes werden Faktoren, die die Verkehrsmittelwahl potenziell beeinflussen, und ihre Gewichtung aus der Sicht der Befragten erhoben. Dazu stehen Schieberegler zur Verfügung, die je nach Zustimmung bis auf max. 100 % bewegt werden können. An dieser Stelle gibt es auch eine Kontrollfrage, bei der die Teilnehmer auf ihre Aufmerksamkeit getestet werden (Aufforderung, einen bestimmten Schieberegler bis ganz nach rechts zu ziehen). Diese Teilfrage dient also als Filter; Teilnehmer, die sich wahllos durch die Fragen klicken, machen sich verdächtig und können leichter ausgesondert werden.

Im Schnitt werden *kurze Reisezeiten (bzw. zeitliche Flexibilität)* mit 79 % als am wichtigsten empfunden. Aus mehreren Gründen empfiehlt sich hier jedoch ein Heranziehen des Medians, da das arithmetische Mittel durch Ausreißer relativ leicht zu verzerren ist (v. a. nach unten, da viele Angaben auf 0 % lauten, sich aber zahlreiche andere in höheren Gefilden rund um 90 % bewegen). Demnach steht bei den Befragten mit 90 % ebenso eine kurze Reisezeit an erster Stelle, gefolgt von der *räumlichen Flexibilität* (bzw. Verfügbarkeit von Direktverbindungen nach der Prämisse *Tür zu Tür*) mit 82 %. Die Faktoren *Preis* und *Unabhängigkeit von Störungen/Verspätungen/Ausfällen* liegen ex aequo bei 80 %. Erst dann kommt der *Umweltgedanke* mit einem Median von 77 % und das Schlusslicht bilden *Reisekomfort* (76 %) und *Gesundheitsbewusstsein* (60 %).

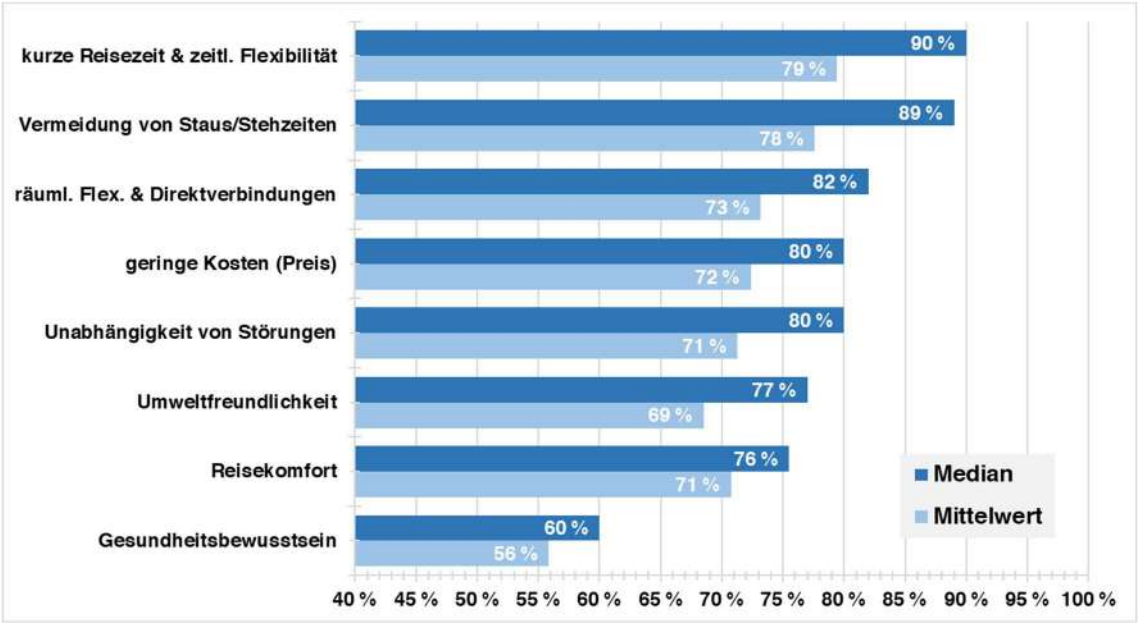


Abbildung 16: Faktoren der Verkehrsmittelwahl in absteigender Wichtigkeit

Abbildung 16 stellt diese Zahlen grafisch dar, wobei die Skalierung der horizontalen Achse im Sinne einer besseren Erkennbarkeit angepasst wurde. Bei Verwendung der Mittelwerte als Sortierkriterium ergäbe sich eine geringfügig andere Reihung, da der Faktor *Reisekomfort* dann eine Stufe nach oben rücken würde.

Bei allen abgefragten Optionen lag das Minimum bei 0 % und das Maximum bei 100 %; anders ausgedrückt gab es bei jeder Kategorie zumindest eine Person, die dieser entweder überhaupt keine oder eine immens hohe Wichtigkeit beimisst.

Segmentiert man die Daten nach Berufsgruppen, erhält man die nachfolgenden Grafiken. Um eine entsprechende Vergleichbarkeit zu gewährleisten, kommen sowohl dieselbe Reihenfolge als auch die bereits bekannte Achsenskalierung zum Einsatz.

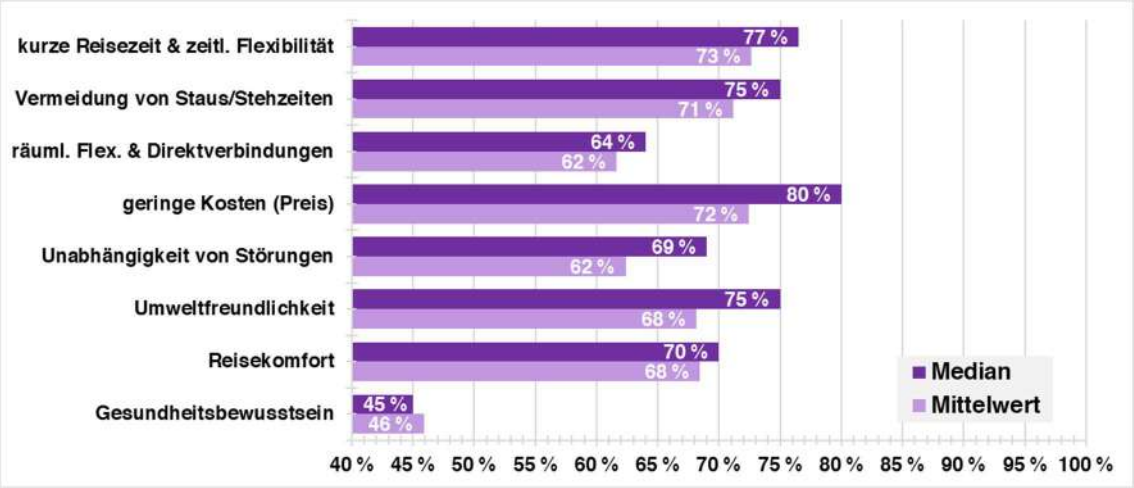


Abbildung 17: Faktoren der Verkehrsmittelwahl in der Berufsgruppe 1 (Ausbildung)

Bei den in Ausbildung befindlichen Menschen (50 Datensätze) kommt eine annähernde Gleichverteilung zum Vorschein; lediglich der Faktor *Gesundheitsbewusstsein* tanzt deutlich aus der Reihe und kommt bei unter 50 % zu liegen. Mit einem Median von 80 % ist der Kostenfaktor bei Schülern, Studenten & Co. am wichtigsten, während der Preis im Allgemeinen nur an vierter Stelle steht. Umweltbewusstsein ist in dieser tendenziell jüngeren Personengruppe (siehe dazu Tabelle 4 auf S. 28) stark vertreten.

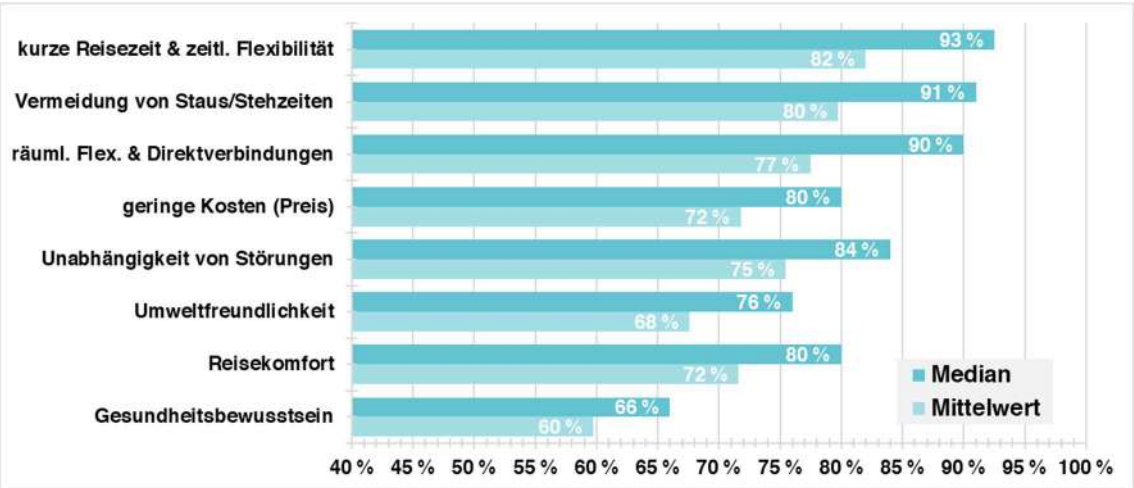


Abbildung 18: Faktoren der Verkehrsmittelwahl in der Berufsgruppe 2 (berufstätig)

Bei den Berufstätigen, die zugleich die größte Gruppe darstellen (132 Personen), spiegelt sich erwartungsgemäß die Mehrheitsmeinung wider; einzig die Faktoren *Preis* und

Umwelt sind – in Anbetracht der vorherigen Abbildung wenig überraschend – unbedeutsamer als in der Grundgesamtheit. *Komfort* ist ein zentraler Punkt und steigt im Klassement gleich drei Plätze auf (verglichen mit der Reihung in Abbildung 16). Der Faktor *Gesundheit* ist hier signifikant wichtiger als bei den in Ausbildung Befindlichen.

Zieht man die Standardabweichung als Abweichungsmaß zurate, so offenbart sich bei zwei bereits genannten Faktoren eine starke Streuung um den Mittelwert: Es sind dies *Umweltfreundlichkeit* und vor allem *Gesundheitsbewusstsein.* Anders gesagt ist kein anderer Faktor quer über alle Klassifizierungen hinweg so umstritten wie letztgenannter. Die Zahlen im Detail listet die folgende Tabelle auf:

	Median			**Mittelwert**			**Standardabweichung**		
Verkehrsmittelwahl-Faktor	alle	Ausbild.	berufstätig	alle	Ausbild.	berufstätig	alle	Ausbild.	berufstätig
kurze Reisezeit & zeitl. Flex.	90,0 %	76,5 %	92,5 %	79,4 %	72,6 %	82,0 %	24,5 %	23,8 %	24,4 %
Vermeidung v. Staus/Stehzeiten	89,0 %	75,0 %	91,0 %	77,6 %	71,2 %	79,7 %	26,9 %	27,8 %	26,5 %
räuml. Flex. & Direktverbind.	82,0 %	64,0 %	90,0 %	73,2 %	61,6 %	77,5 %	28,2 %	27,9 %	27,6 %
geringe Kosten (Preis)	80,0 %	80,0 %	80,0 %	72,4 %	72,4 %	71,8 %	28,3 %	29,1 %	28,5 %
Unabhängigkeit von Störungen	80,0 %	69,0 %	84,0 %	71,3 %	62,4 %	75,4 %	28,0 %	29,3 %	26,3 %
Umweltfreundlichkeit	77,0 %	75,0 %	76,0 %	68,5 %	68,2 %	67,6 %	31,2 %	29,5 %	32,2 %
Reisekomfort	75,5 %	70,0 %	80,0 %	70,8 %	68,4 %	71,6 %	25,0 %	22,3 %	26,1 %
Gesundheitsbewusstsein	60,0 %	45,0 %	66,0 %	55,8 %	45,9 %	59,7 %	32,8 %	33,9 %	31,9 %

Tabelle 3: Faktoren der Verkehrsmittelwahl nach Berufsgruppen

Mithilfe folgender Tabelle lässt sich besser einordnen, wie die Altersstruktur innerhalb der Berufsgruppen aussieht. Umgekehrt lässt sich z. B. auch ablesen, in welcher Altersstufe sich wie viele Erwerbstätige befinden. Bei zwei Berufstätigen liegt keine Angabe vor, womit sich der Rest auf 132 Personen erklärt.

Alter / **Berufsgruppe**	**< 20 J.**	**≥ 20 J.**	**≥ 30 J.**	**≥ 40 J.**	**≥ 50 J.**	**≥ 60 J.**	**Summe**
1 (Ausbildung)	26 Pers.	24 Pers.	0 Pers.	0 Pers.	0 Pers.	0 Pers.	**50 Pers.**
2 (berufstätig)	4 Pers.	30 Pers.	34 Pers.	29 Pers.	29 Pers.	4 Pers.	**130 Pers.**

Tabelle 4: Berufsgruppen und Altersverteilung

In etwa genauso viele in Ausbildung befindliche Teilnehmer sind unter bzw. über 20 Jahre alt; niemand ist 30 Jahre oder älter. Die Mehrzahl der Berufstätigen ist dagegen zwischen 30 und 40 Jahre alt; jeweils rd. 30 selbstständig oder unselbstständig Beschäftigte sind den Altersgruppen 20+, 40+ und 50+ zuzuschlagen. Die am Rand liegenden Klassen (unter 20 oder über 60 Jahre) umfassen jeweils vier Teilnehmer.

Die Frage nach dem Vorhandensein eines Autos samt Lenkberechtigung (egal ob privates KFZ oder vom Arbeitgeber bereitgestelltes Fahrzeug) bejahen 77,4 % der 190 Befragten. Korrigiert man diese Zahl, indem man die Berufsgruppe der Pensionisten abzieht, ergibt sich ein um einen halben Prozentpunkt niedrigerer Wert, da den vier Pensionisten ein PKW samt B-Führerschein zur Verfügung steht.

Abbildung 19 stellt beide Sachverhalte grafisch dar. Der Außenring verwendet als Basis die gesamten 190 Personen, während der Innenring die Pensionisten außer Acht lässt (186 Pers.).

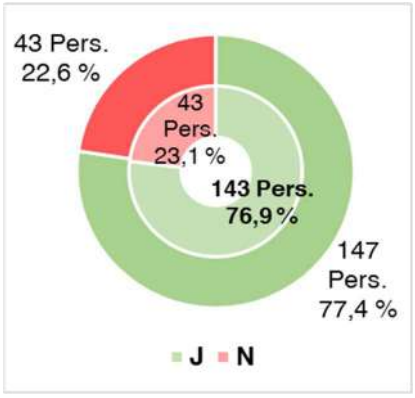


Abbildung 19: PKW- und Führerscheinbesitz (Innenring: ohne Pensionisten)

4.4.3 Abschnitt *Mobilität II* (Hintergründe zur Verkehrsmittelwahl)

Im Folgenden werden die erwerbstätigen Teilnehmer gebeten, ihren beruflichen Mobilitätsmix zu beleuchten und eine prozentuale Aufteilung innerhalb von sechs definierten Verkehrsmitteln vorzunehmen: Fußweg, Fahrrad & Co., motorisierte Zweiräder, PKW, Öffis (exkl. Bahn), Eisenbahn. Die folgende Tabelle enthält die Maximal- und Mittelwerte sowie die Mediane; der Minimalwert ist ausnahmslos null.

Verkehrsmittel (Berufsmobilität)	Minimum	Maximum	Mittelwert	Median
Fußweg	0 %	100 %	8,2 %	5,0 %
Fahrrad/unmotorisierter Tretroller	0 %	100 %	8,5 %	0,0 %
E-Roller/Moped/Motorrad	0 %	60 %	0,7 %	0,0 %
PKW (bzw. Fahrgemeinschaft)	0 %	100 %	38,7 %	10,0 %
Bus/Straßenbahn/U-Bahn	0 %	100 %	16,7 %	0,0 %
Eisenbahn/S-Bahn	0 %	98 %	27,2 %	0,0 %

Tabelle 5: Kennwerte zum beruflichen Verkehrsmittelmix

Eliminiert man aus diesen Datensätzen die Nullwerte und Leerangaben, so ergibt sich diese aussagekräftigere, bereinigte Aufstellung, wobei die *Anzahl*-Spalte aussagt, wie viele Befragte dieses Verkehrsmittel überhaupt in ihrem beruflichen Alltag nutzen (Angaben ≥ 1 %):

Verkehrsmittel (Berufsmobilität)	Anzahl	Min.	Max.	Ø	Median
Fußweg	140 Pers.	1 %	100 %	10,9 %	10,0 %
Fahrrad/unmotorisierter Tretroller	47 Pers.	2 %	100 %	33,7 %	20,0 %
E-Roller/Moped/Motorrad	8 Pers.	2 %	60 %	15,9 %	10,0 %
PKW (bzw. Fahrgemeinschaft)	111 Pers.	2 %	100 %	64,9 %	90,0 %
Bus/Straßenbahn/U-Bahn	83 Pers.	1 %	100 %	37,4 %	25,0 %
Eisenbahn/S-Bahn	85 Pers.	1 %	98 %	59,4 %	70,0 %

Tabelle 6: Bereinigte Kennwerte zum beruflichen Verkehrsmittelmix

Die folgenden Boxplots (Abbildung 20) stellen diese Daten grafisch dar. Dabei wird deutlich, dass Mittelwert (×) und Median (—) häufig weit auseinanderliegen, z. B. bei der KFZ-Nutzung: Im Mittel nutzen die Befragten für 65 % ihrer Wegstrecke das Auto, der Median liegt jedoch weit höher (90 %), was darauf schließen lässt, dass ersterer Wert

durch einige Ausreißer (geringe Prozentangaben) nach unten gedrückt wird, wohingegen in Wahrheit eine Vielzahl an Menschen den PKW für sehr lange Strecken verwenden. Anders formuliert liegt mindestens die Hälfte der Angaben bei 90 % (oder noch höher). Zwischen dem unteren Quartil bei 20 % und dem oberen Quartil bei etwa 99 % liegen 50 % der Daten; die Box ist relativ hoch (= großer Interquartilsabstand). Das heißt, die Angaben der Teilnehmer sind in diesem Bereich sehr breit gestreut, denn im Umkehrschluss muss jeweils ein Viertel der Daten höchstens 20 % oder mind. 99 % sein. Der Median liegt innerhalb des Kastens weit oben, was die Aussage zulässt, dass exakt 25 % der Angaben zwischen 90 % und 99 % liegen.

Analog dazu lassen sich auch die Darstellungen der anderen Verkehrsmittel interpretieren. Bei den Fußgängern etwa gibt es einige Ausreißer nach oben (über der so genannten *Antenne,* oft auch als *Whisker* bezeichnet) und zumindest eine Person gab an, ausschließlich per pedes unterwegs zu sein. Bei der Eisenbahn etwa sieht die Lage insofern anders aus, als dass die Box wieder langgezogener und in einer anderen prozentualen Höhe angesiedelt ist. Außerdem zeigt die Grafik eine Vielzahl an Angaben, die auf zumindest 70 % Weganteil lauten, wobei wiederum ein Viertel der Daten sogar über 85 % liegt (= Bereich zwischen dem oberen Ende der Box und dem Maximum mit vielen Datenpunkten). Das vorliegende Datenmaterial zeigt also, dass die Eisenbahn – wenn sie überhaupt im Verkehrsmittelmix vorkommt – für sehr lange Strecken genutzt wird.

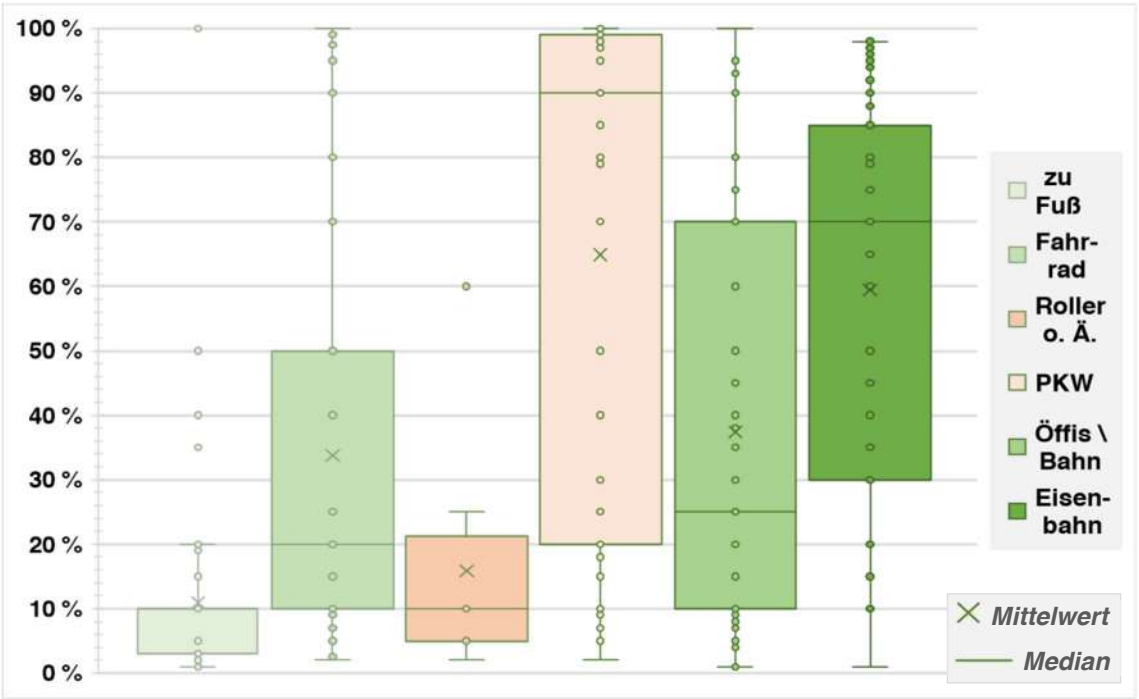


Abbildung 20: Mobilitätsverhalten beruflich

Die Folgefrage für Eisenbahnnutzer sieht wiederum neun Faktoren, die nach ihrer subjektiven Wichtigkeit auf einer 6-stufigen Skala von *0 (überhaupt nicht wichtig)* bis *5 (sehr wichtig)* bewertet werden sollen, vor. Als (hauptsächliche) Bahnfahrer gelten all jene, die bei der vorherigen Frage im Feld PKW einen niedrigeren oder maximal gleich hohen Prozentsatz eingetragen haben; zusätzlich muss die Eisenbahn zumindest 25 % ausmachen. Dieses Kriterium verhindert, dass jemand, der Angaben wie beispielsweise *15 % PKW, 20 % Bahn* und *65 % andere Öffis* macht, als *mehrheitlicher Bahnnutzer* klassifiziert wird.

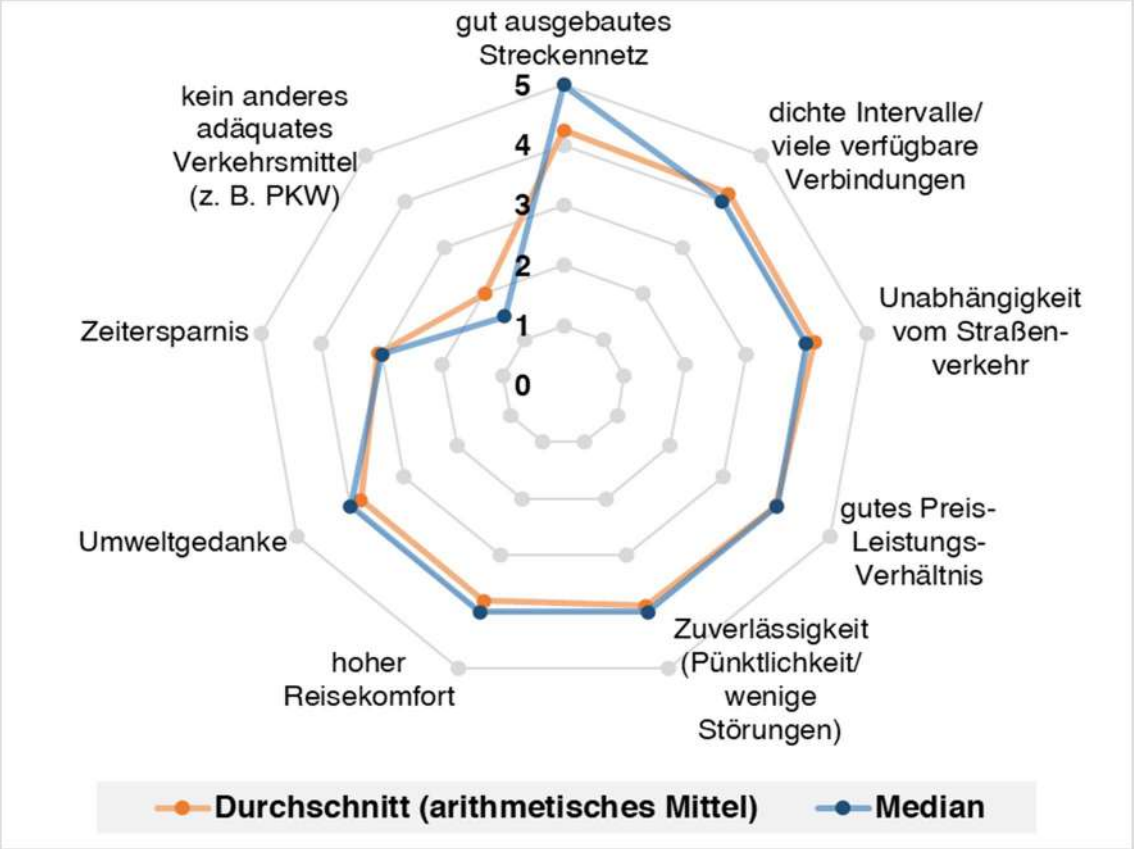


Abbildung 21: Gründe für die Nutzung der Eisenbahn

Das Netzdiagramm (sortiert nach Mittelwert) zeigt deutlich, dass meist sehr wohl ein anderes zumutbares Verkehrsmittel zur Verfügung stünde, aber dennoch der Bahn der Vorzug gegeben wird. Ein gut ausgebautes Streckennetz wird dagegen als äußerst wichtiger Grund für die Bahn genannt; alle anderen Faktoren sind mittelmäßig ausgeprägt. Die Abweichungen zwischen Mittelwert und Median sind im Gegensatz zum vorherigen Fall (vgl. Abbildung 16: Faktoren der Verkehrsmittelwahl in absteigender Wichtigkeit) nicht signifikant; naturgemäß nimmt letzterer in diesem Fall jedoch fast immer ganzzahlige Werte an.

Nachfolgend fasst Tabelle 7 die wichtigsten Maßzahlen nochmals zusammen (nicht absteigend sortiert, sondern wie im Fragebogen aufgelistet):

Mögliche Gründe für die Nutzung der Eisenbahn	**Min.**	**Max.**	**Ø**	**Med.**
Zeitersparnis	0	5	3,1	3,0
hoher Reisekomfort	0	5	3,8	4,0
kein anderes adäquates Verkehrsmittel verfügbar	0	5	2,0	1,5
Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit, wenige Störungen/Ausfälle)	1	5	3,9	4,0
gutes Preis-Leistungs-Verhältnis	0	5	4,0	4,0
gut ausgebautes Streckennetz	0	5	4,2	5,0
Umweltgedanke	0	5	3,8	4,0
dichte Intervalle bzw. viele verfügbare Zugverbindungen	2	5	4,2	4,0
Unabhängigkeit vom Straßenverkehr (Staus, Unfälle etc.)	0	5	4,1	4,0

Tabelle 7: Beweggründe der Eisenbahnnutzer

Dies war – wie mehrfach erwähnt – eine Frage für alle Nicht-Pensionisten, die die Bahn zu einem höheren Prozentsatz als (oder zum gleichen Prozentsatz wie) den PKW nutzen (Mindestwert jedenfalls 25 %). Hierbei konnten 66 Antworten von *beruflichen Bahnnutzern* registriert werden; als Gegenstück dazu fallen 75 Personen in die Kategorie *beruflicher PKW-Nutzer* (Summe: 141 Pers.; der Rest auf 190 Pers. erklärt sich durch andere Berufszugehörigkeiten und Verkehrsmittel). In relativen Angaben ausgedrückt ergibt sich ein Verhältnis von 47 : 53.

Kategorie	**Kriterium**	**absolut**	**relativ**
berufliche Bahnnutzer	Bahn ≥ PKW (mindestens jedoch 25 %)	66 Pers.	46,8 %
berufliche PKW-Fahrer	PKW > Bahn (mindestens jedoch 25 %)	75 Pers.	53,2 %
Summe		**141 Pers.**	**100,0 %**

Tabelle 8: Definition berufliche Bahnnutzer vs. berufliche PKW-Nutzer

Analog zu den Bahnfahrern wurden natürlich auch die PKW-Nutzer zu ihren Beweggründen befragt. Drei der (nur) fünf Antwortmöglichkeiten sind dabei komplett identisch formuliert *(Zeitersparnis, hoher Reisekomfort, gutes Preis-Leistungs-Verhältnis)*, eine Alternative immerhin sinngemäß *(keine öffentlichen Verkehrsmittel vorhanden).* Dennoch könnten die Ergebnisse kaum konträrer sein: Der Faktor *Zeitersparnis,* bei den Bahn-Verfechtern nur auf dem vorletzten Rang, belegt hier Platz eins. Auch dazu gibt es ein Netzdiagramm (wieder sortiert nach Mittelwert) sowie eine tabellarische Aufstellung.

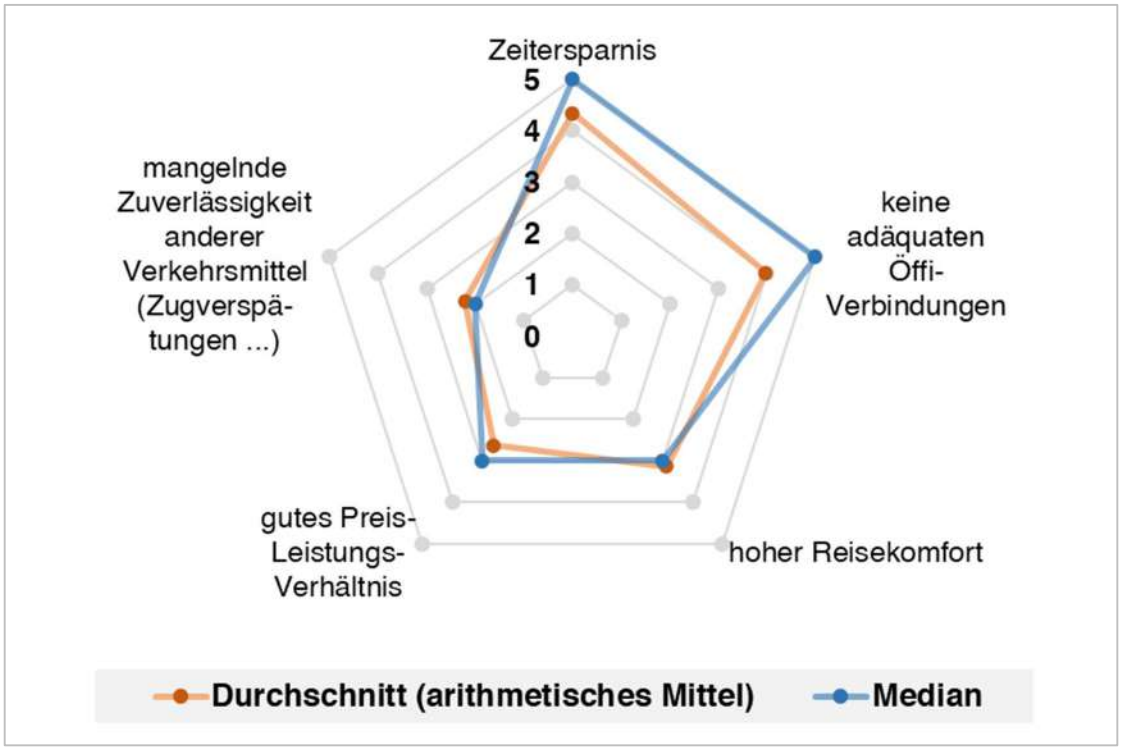


Abbildung 22: Gründe für die Nutzung des PKWs

Die (vordefinierten) Beweggründe für den PKW und ihre Beurteilung durch die Befragten zeigt Tabelle 9.

Mögliche Gründe für die Nutzung des PKWs	Min.	Max.	Ø	Med.
Zeitersparnis	1	5	4,3	5
hoher Reisekomfort	0	5	3,1	3
weil keine adäquaten Öffi-Verbindungen verfügbar sind	0	5	4,0	5
aufgrund mangelnder Zuverlässigkeit anderer Verkehrsmittel	0	5	2,2	2
gutes Preis-Leistungs-Verhältnis	0	5	2,6	3

Tabelle 9: Beweggründe der PKW-Nutzer

Als sonstige Gründe für die Wahl der Eisenbahn nannten die Befragten u. a.:

- *Entspannung bei der Fahrt und Zeit für andere Tätigkeiten (Arbeit/Lesen) sowie entspanntere Ankunft am Arbeitsplatz*
- *Auto ist teurer, Kosten der Parkgarage, viel Verkehr, Stau*
- *sicheres Reisen, nicht anstrengend*
- *Vermeidung des Autoverkehrs in Wien*

Für den PKW spricht nach Ansicht der Teilnehmer u. a. Folgendes:

- *Flexibilität bei der Fahrtroute (z. B. Kind vor der Arbeit in die Schule bringen, Arztbesuche und Einkäufe im selben Zug erledigen)*
- *bessere Transportmöglichkeit von Gegenständen (Einkäufe etc.)*
- *Fahrt mit Bus würde mind. doppelt so lange dauern und trotz des kurzen Weges wäre ein Umstieg erforderlich (samt Wartezeiten) → am ehesten Rad als Alternative*
- *am Land sind Bahnen oft nicht vorhanden und Busse sind keine echte Alternative, da schlecht abgestimmt*
- *mit PKW ist man zeitlich ungebunden, man muss nicht dauernd auf die Uhr schauen*
- *Zugzeiten nicht immer vereinbar mit der Arbeitszeit oder auf PKW angewiesen aufgrund des Berufs an sich*
- *Auto ist die billigere Lösung, selbst mit Monatskarte stehen Preis und Mehraufwand nicht in Relation*

Die vollständigen Ausführungen all jener Teilnehmer, die weitere Gründe genannt haben, sind ab S. 87 (Anhang F) nachzulesen.

Gleich darauf folgt für Bahn- ebenso wie für PKW-Nutzer diese (bewusst beide Gruppen ansprechende) Frage: *Was müsste passieren, damit Sie die Bahn noch stärker nutzen würden (bzw. damit Sie einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel überhaupt in Erwägung ziehen würden)?* Es steht wiederum eine 6-stufige Skala von *0 (trifft überhaupt nicht zu)* bis *5 (trifft vollkommen zu)* zur Verfügung.

Potenzielle Maßnahmen zur Attraktivierung der Bahn	Ø	Med.
niedrigere Fahrkartenpreise	3,1	3,0
dichtere Intervalle (= häufigere Verbindungen)	3,8	4,0
mehr Komfort (= bequemere Sitze, Tische, Fußraster, WLAN etc.)	2,6	3,0
einfacheres Tarifsystem	2,7	3,0
besser ausgebautes Streckennetz bzw. Anbindung von mehr Orten	4,0	4,5
höhere Zuverlässigkeit der Bahn (weniger Störungen, mehr Pünktlichkeit)	2,9	3,0
finanzielle Unterstützung für Öffi-Tickets (z. B. durch den Arbeitgeber)	3,2	3,5

Tabelle 10: Maßnahmen zum Umstieg auf die Eisenbahn bzw. zur verstärkten Nutzung derselben

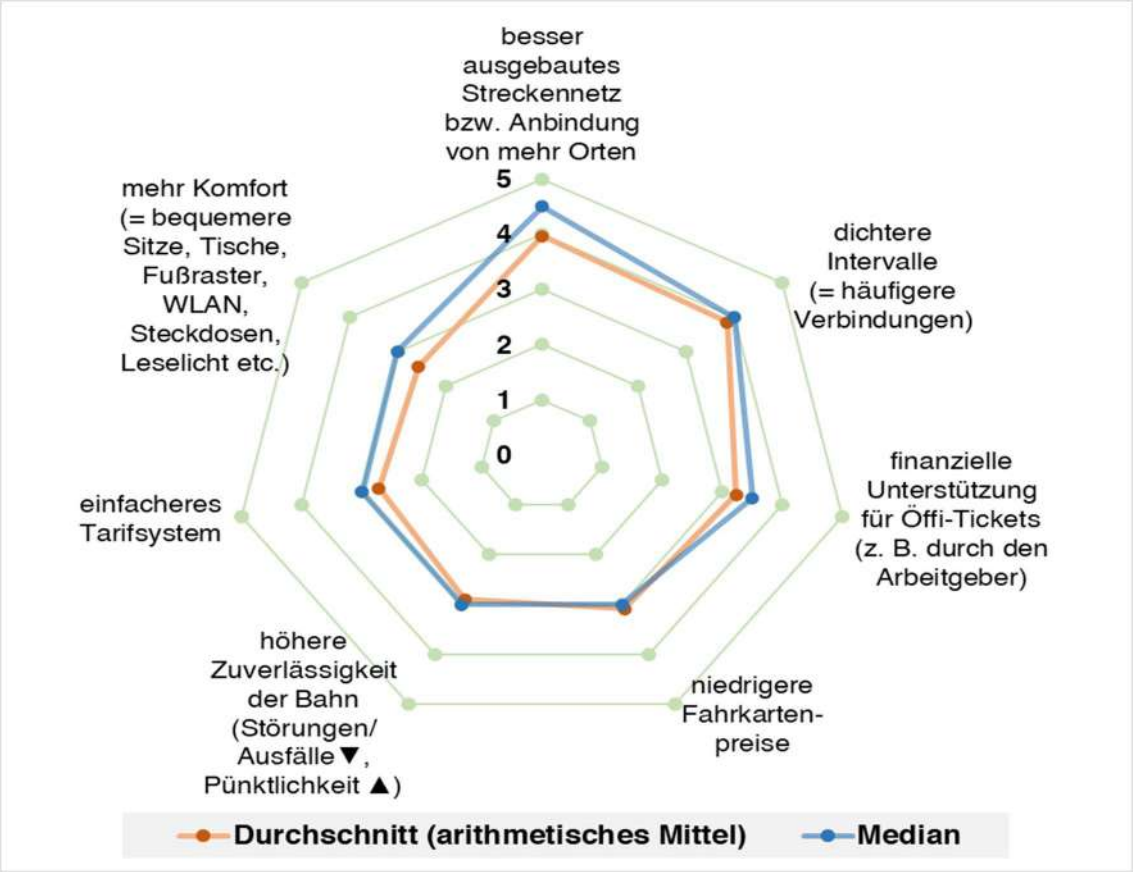


Abbildung 23: Hilfreiche Maßnahmen zur Attraktivierung der Eisenbahn aus Sicht der Befragten

An der Spitze steht, wie Abbildung 23 eindrucksvoll zeigt, der Wunsch nach einem verbesserten bzw. erweiterten Schienennetz in Verbindung mit einer Anbindung von bis dato unerschlossenen Gebieten. Fast ebenso wichtig ist den Befragten die Verdichtung der Intervalle. Auf Platz drei liegt ein möglicher finanzieller Anreiz bzw. eine monetäre Unterstützung für die Nutzung der Eisenbahn. In dieselbe Richtung geht auch der nächste Vorschlag, nämlich eine Senkung der Fahrkartenpreise; diese erhält genauso viel Zustimmung wie eine Erhöhung der Zuverlässigkeit der Bahn, u. a. auch in Sachen Pünktlichkeit. Kritik am Tarifsystem wird von verhältnismäßig wenigen Personen geäußert und noch weniger Verbesserung ist den Befragten zufolge beim großen Thema Reisekomfort (bequemere Sitze, Tische, Fußraster, WLAN, Steckdosen, Leselicht etc.) notwendig.

Bemerkenswert ist, dass das Thema Pünktlichkeit bei derart vielen Menschen kein allzu großes Thema ist. Die ÖBB gelten ohnehin als sehr vorbildlich: 97,5 % der im für Pendler relevanten Personennahverkehr sind fahrplankonform unterwegs. Dazu ist anzumerken, dass der Schwellenwert für die Statistik bei 5 min liegt und somit alle nur geringfügig verspäteten Züge als pünktlich geführt werden.[32]

Alles in allem steht also der Ruf nach einem besser ausgebauten Streckennetz bzw. eine Anbindung von neuen Orten an erster Stelle; ein Kuriosum ist dabei, dass das gute Schienennetz als Hauptgrund für die Nutzung der Eisenbahn genannt wurde (siehe Abbildung 21).

[32] vgl. ÖBB-Presse (2021), S. 16

Im Feld *Sonstiges* wurden wiederum zahlreiche Kommentare abgegeben, darunter viele nützliche Vorschläge zur Verbesserung der Bahn. Die vollständigen Antworten finden sich ebenso in Anhang F ab S. 87; hier werden die wichtigsten zusammengefasst (thematische Gliederung):

- Verbindungen/Takte:
  - *besser abgestimmte Takte bzw. Verbindungen in bestimmte Richtungen*
  - *Ich bräuchte überhaupt eine zumutbare Verbindung.*
  - *Verbindungen zeitlich ausdehnen (z. B. auch um 4 Uhr in der Früh)*
  - *durchgehende Mobilitätskette von Tür zu Tür mit Öffis, welche nicht wesentlich länger oder komplizierter als die PKW-Nutzung ist*
  - *Ausbau der Franz-Josefs-Bahn auf Schnellfahrstrecke (Ziel: z. B. 30 min bis Wien)*
  - *Anbindung von mehreren Orten ist m. E. nicht relevant bzw. mit Park+Ride lösbar*
- Reisezeiten:
  - *Verkürzung von Reisezeiten (z. B. Kärnten–Wien mit dem PKW 2 ½ h, mit dem Zug 3 ½ h) → Semmering-Basistunnel sehr wichtig*
  - *Wenn die Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (eine Wegstrecke derzeit öffentlich ca. 1 ½ h) ähnlich flexibel und vom zeitlichen Rahmen vergleichbar mit jener des Autos wäre (ca. 55 min), würde ich vermutlich öffentlich fahren.*
- Preisgestaltung/Fahrkartenkauf:
  - *ÖBB Österreichcard zu leistbarem Preis (bzw. Stufe 3 des 1-2-3-Tickets)*
  - *einfachere Möglichkeiten des Ticketkaufs (z. B. am Bahnhof persönlich, im Zug) und beim Automatenkauf keine Notwendigkeit, einen bestimmten Zug auszuwählen*
- Komfort/Service:
  - *nicht mit Graffiti beschmierte Züge, bequemere Sitzplätze, Klimatisierung*
  - *Radmitnahme in allen Zügen sowie vielen Bussen (mind. 1 Mal pro Tag/Richtung)*
  - *Verbindung vom Bahnhof zum Arbeitsort bzw. Reiseziel auch in den Servicekatalog aufnehmen (z. B. günstige Elektrorad-Kombinationen)*
- Sonstiges:
  - *Autoreisezüge (weite Strecken besser zu bewältigen als auf der Straße)*
  - *täglich drehen leere Busse ihre Runden (Vorschlag: E-Kleinbus, dafür häufiger)*
  - *Die Bahnhaltestellen liegen in meinem Fall ungünstig, deshalb fahre ich mit dem Bus, der eine direktere Verbindung hat.*
  - *Aufgrund der Anforderungen in meinem Beruf (Waldviertel) ist der Umstieg auf Alternativen zum PKW unrealistisch.*

4.4.4 Abschnitt *Mobilität III (Freizeit und Urlaub)*

Im nächsten Abschnitt gilt es, das Mobilitätsverhalten in der Freizeit in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl zu untersuchen. Zu diesem Zweck werden wieder alle Umfrageteilnehmer, ganz unabhängig von ihrer beruflichen Tätigkeit, einbezogen. Die folgende Tabelle enthält die Maximal- und Mittelwerte sowie die Mediane; der Minimalwert ist bei allen Optionen gleich null.

Verkehrsmittel (Freizeitmobilität)	Minimum	Maximum	Mittelwert	Median
Fußweg	0 %	75 %	13,6 %	10,0 %
Fahrrad/unmotorisierter Tretroller	0 %	60 %	11,2 %	5,0 %
E-Roller/Moped/Motorrad	0 %	95 %	1,9 %	0,0 %
PKW (bzw. Fahrgemeinschaft)	0 %	100 %	46,9 %	50,0 %
Bus/Straßenbahn/U-Bahn	0 %	80 %	11,0 %	0,0 %
Eisenbahn/S-Bahn	0 %	96 %	15,3 %	10,0 %

Tabelle 11: Kennwerte zum Freizeit-Verkehrsmittelmix

Unter Ausschluss aller Nuller-Angaben ergibt sich diese Aufstellung:

Verkehrsmittel (Freizeitmobilität)	Anzahl	Min.	Max.	Ø	Median
Fußweg	161 Pers.	2 %	75 %	16,1 %	10,0 %
Fahrrad/unmotorisierter Tretroller	114 Pers.	1 %	60 %	18,6 %	10,0 %
E-Roller/Moped/Motorrad	14 Pers.	5 %	95 %	26,1 %	12,5 %
PKW (bzw. Fahrgemeinschaft)	160 Pers.	2 %	100 %	55,7 %	60,0 %
Bus/Straßenbahn/U-Bahn	91 Pers.	1 %	80 %	23,1 %	20,0 %
Eisenbahn/S-Bahn	117 Pers.	1 %	96 %	24,8 %	20,0 %

Tabelle 12: Bereinigte Kennwerte zum Freizeit-Verkehrsmittelmix

Auch hier bedeutet der in der Spalte *Anzahl* eingetragene Wert, dass diese Personenzahl das entsprechende Verkehrsmittel überhaupt in der Freizeit nutzt (≠ 0 %). Besser begreifbar werden diese Zahlen durch einen Blick auf die folgenden Boxplots.

Besonders deutlich ist zu erkennen, dass der PKW unangefochten an der Spitze der Beliebtheitsskala steht; erst weit abgeschlagen folgen die anderen Verkehrsmittel. Bei der Eisenbahn fällt auf, dass sie –im Gegensatz zur Berufsmobilität bei vielen Befragten in der Freizeit nur einen relativ geringen Prozentsatz ausmacht. Mit motorisierten Zweirädern werden dagegen weitere Strecken in der arbeitsfreien Zeit bewältigt.

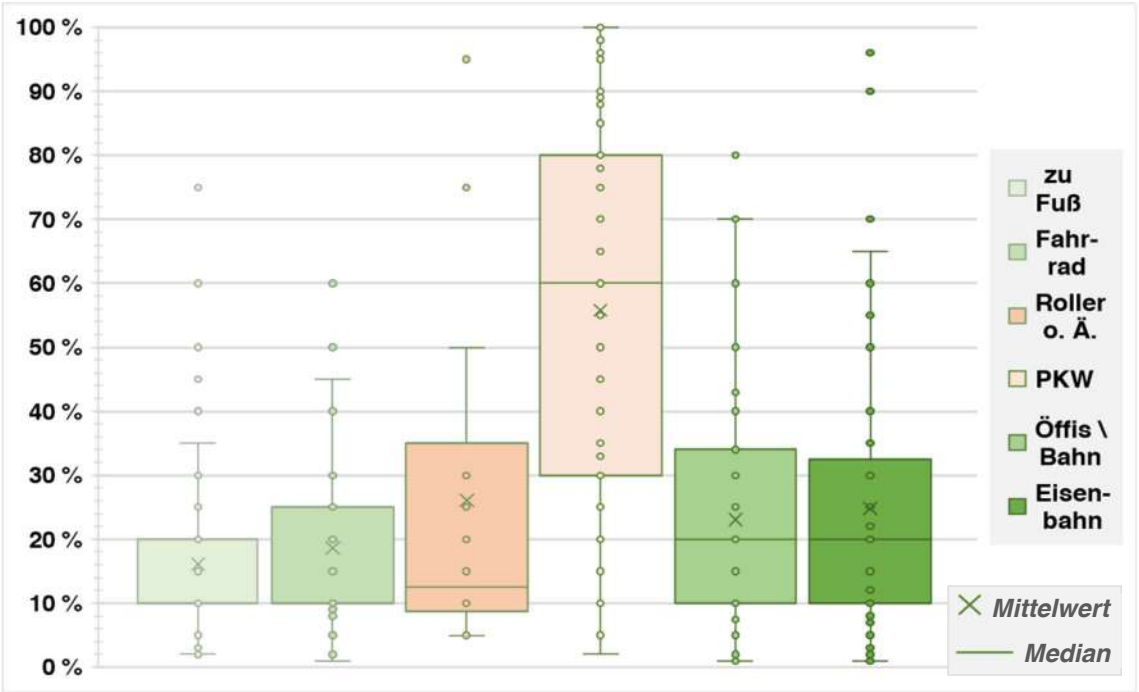


Abbildung 24: Mobilitätsverhalten in der Freizeit

Wendet man für eine Einteilung in Eisenbahn- und PKW-Sympathisanten dieselben Kriterien wie für die berufliche Mobilität an, ergibt sich folgende Aufstellung (Rest auf 190 Personen erklärbar durch Nutzung anderer Verkehrsmittel als Hauptbestandteil):

Kategorie	**Kriterium**	**absolut**	**relativ**
Freizeit-Bahnnutzer	Bahn ≥ PKW (mindestens jedoch 25 %)	35 Pers.	22,4 %
Freizeit-PKW-Fahrer	PKW > Bahn (mindestens jedoch 25 %)	121 Pers.	77,6 %
Summe		**156 Pers.**	**100,0 %**

Tabelle 13: Definition Freizeit-Bahnnutzer vs. Freizeit-PKW-Nutzer

Auffälligkeiten im direkten Vergleich mit der Berufsmobilität und weitere Interpretationen folgen in Kapitel in 5.1.3 ab S. 46 sowie in 5.1.4 ab S. 48.

Obwohl der Schwerpunkt der gesamten Umfrage auf der beruflichen Mobilität liegt, ist auch eine (zumindest teilweise) Erforschung der Urlaubs-Vorlieben interessant, weshalb nun zwei diesbezügliche Fragen folgen.

Die Fragestellung *Bitte stellen Sie sich vor, Sie möchten einen Kurzurlaub in Österreich verbringen. Welche Verkehrsmittel kämen für Sie ganz grundsätzlich infrage, um zum Urlaubsort zu gelangen?* lässt Mehrfachantworten zu (Kontrollkästchen). Es gibt vier Vorgabe-Antworten, nämlich *PKW* (162 positive Antworten), *Bahn* (165), *andere öffentliche Verkehrsmittel* (55) sowie *Motorrad o. Ä.* (21). In Prozentsätzen ausgedrückt stehen 86,8 % der 190 Teilnehmer der Bahn aufgeschlossen gegenüber. Ein ähnlich hoher Anteil findet den PKW (auch) adäquat (nämlich 85,3 %). 28,9 % würden unter diesen innerösterreichischen Bedingungen auch anderen öffentlichen Verkehrsmitteln ihr Vertrauen schenken, aber für lediglich 6,3 % kommt – aus welchen Gründen auch immer – ein motorisiertes Zweirad infrage. Zusätzlich ermöglicht ein freies Eingabefeld die Nennung sonstiger Verkehrsmittel: *Fahrrad* (8 Mal), *Mietauto, Taxi, Seilbahn, Schiff* (je einmal).

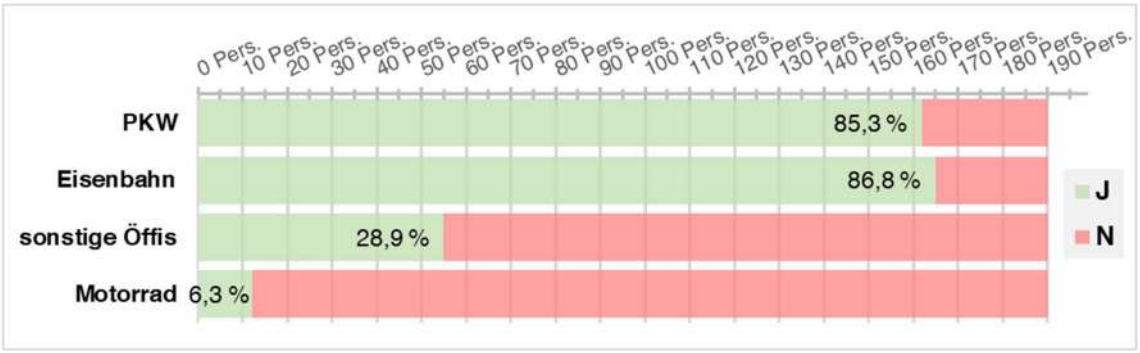


Abbildung 25: Potenzielle Verkehrsmittel für Urlaubsreisen innerhalb Österreichs

Ob die Bahn im Allgemeinen bzw. der Nachtzug im Speziellen im direkten, faktenbasierten Vergleich mit anderen Varianten eine Chance hat, möchte die nächste Frage, die hier zum besseren Verständnis komplett angeführt wird, herausfinden:

Sie planen einen 2- bis 3-tägigen Kurztrip in eine europäische Hauptstadt, z. B. an einem (verlängerten) Wochenende, und vergleichen verschiedene Reisevarianten. Dabei stehen Sie vor folgenden Wahlmöglichkeiten:

	Verkehrsmittel + Übernachtung	***Reisezeit (gesamt)***	***Kosten***
Variante A	*Nachtzug (Privatabteil im Schlafwagen)*	*26 Std. (über Nacht)*	*520 €*
Variante B	*eigener PKW + Hotelzimmer*	*20 Std. (tagsüber)*	*470 €*
Variante C	*Flug (inkl. Transfers) + Hotelzimmer*	*18 Std. (tagsüber)*	*420 €*

Welche Variante würden Sie am ehesten wählen?

Unter diesen vorgegebenen, fiktiven Bedingungen entscheidet sich – trotz des hohen Preises gepaart mit der (vermeintlich) längsten Reisezeit – annähernd jeder Zweite für die Nachtzug-Variante. Nur 15,8 % der 190 insgesamt Befragten würden unter diesen Voraussetzungen mit dem PKW ins europäische Ausland verreisen, aber fast 39 % mit dem Flugzeug.

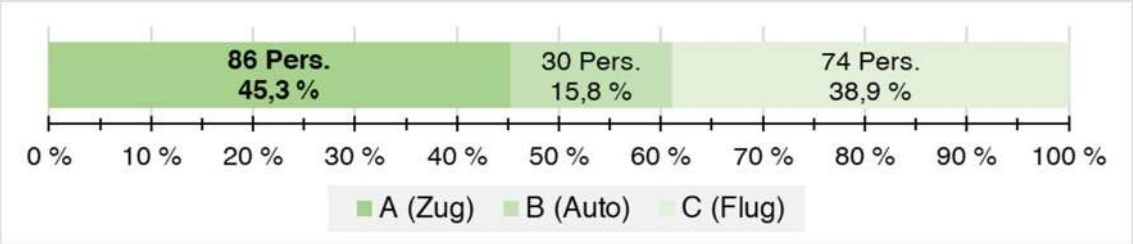


Abbildung 26: Präferiertes Verkehrsmittel für Urlaub im europäischen Ausland

Wie im Diagramm ersichtlich ist, musste sich hier jeder Teilnehmer dezidiert für einen der drei Vorschläge aussprechen.

4.4.5 Abschnitt *1-2-3-Klimaticket*

Alles rund um das 1-2-3-Klimaticket wird auf der nächsten Seite der Umfrage abgehandelt. Diese kurze, aber dennoch präzise Einführung in das Konzept nach derzeitigem Stand bildet den Ausgangspunkt: *Das so genannte 1-2-3-Klimaticket soll (nach derzeitigem Kenntnisstand) 365 €/Jahr für ein Bundesland kosten und alle öffentlichen Verkehrsmittel (Eisenbahn, Bus, U-Bahn …) inkludieren. Das Ticket für 2 Bundesländer soll 2 €/Tag kosten und wer ganz Österreich bereisen möchte, kann das Ticket um 1.095 €/Jahr wählen, was einem Preis von 3 €/Tag entspricht. Hinweis: Für Jugendliche und Senioren sind (noch nicht näher bekannte) Vergünstigungen vorgesehen.*[33]

Anschließend wurden alle Umfrageteilnehmer gebeten, anzugeben, ob sie Interesse hätten bzw. welche Stufe für sie infrage käme. Von den 190 abgegebenen Antworten fielen 127 grundsätzlich positiv aus (66,8 %). Für die meisten Teilnehmer ist demnach das österreichweite Ticket um 3 €/Tag am attraktivsten, gefolgt von der 2-Länder-Variante. Unter den klaren Befürwortern hat das erstgenannte eine absolute Mehrheit von knapp über 50 %; zweiteres Ticket kommt auf rd. 32 % Zustimmung. Tabelle 14 gibt Aufschluss über die Präferenzen der Befragten und segmentiert nach grundsätzlichen Befürwortern und Ablehner (rechter Teil der Aufstellung).

[33] vgl. BMK (2021), https://bmk.gv.at

Antwortmöglichkeiten	absolut	relativ			
1 *(Einser-Stufe)*	23 Pers.	12,1 %	Σ 127 Pers. (66,8 %)	18 %	100 %
2 *(Zweier-Stufe)*	40 Pers.	21,1 %		32 %	
3 *(Dreier-Stufe)*	64 Pers.	33,7 %		50 %	
4 (keine der drei Stufen)	35 Pers.	18,4 %	Σ 63 Pers. (33,2 %)	56 %	100 %
5 (unsicher/keine eindeutigen Vorteile)	28 Pers.	14,7 %		44 %	
Summe	**190 Pers.**	**100,0 %**			

Tabelle 14: Interesse am 1-2-3-Klimaticket, aufgeschlüsselt nach Pro- und Contra-Position

Abbildung 27 ist eine grafische Veranschaulichung des beschriebenen Sachverhalts, wobei der linke Teil des Diagramms zunächst nur zwischen Pro- und Contra-Position unterscheidet und rechts schließlich die Interessenten genauer betrachtet werden. Dabei ist zu erkennen, dass das 3er-Ticket auf so viel Zustimmung kommt wie die beiden geringwertigeren Stufen zusammen.

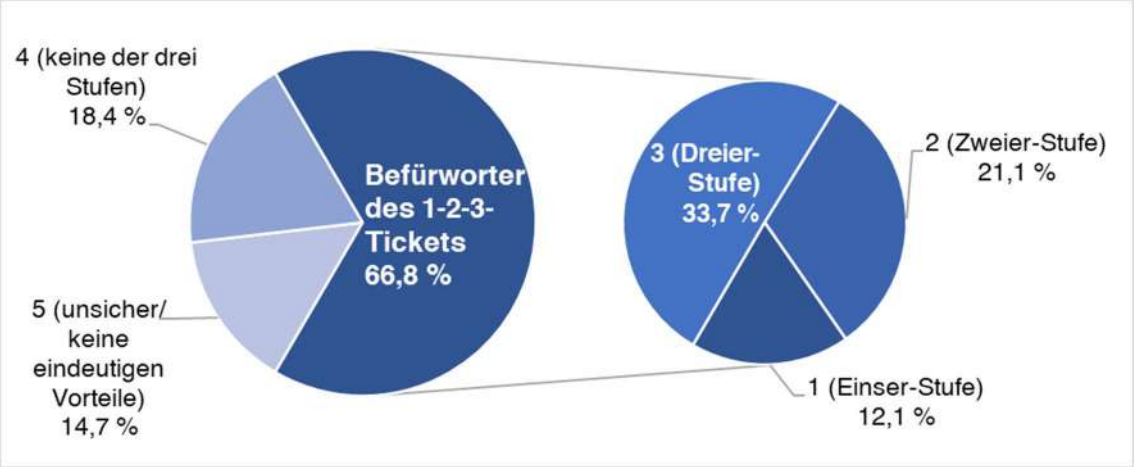


Abbildung 27: Das 1-2-3-Klimaticket und die Präferenzen der Umfrageteilnehmer

In Anknüpfung daran steht eine Bewertung der Angemessenheit der jeweiligen Preise zur Debatte, dieses Mal auf einer verbalen 5-Stufen-Skala von *viel zu günstig* über *genau richtig* bis hin zu *viel zu teuer*.

Antwortkategorie	Stufe 1 (365 €)		Stufe 2 (730 €)		Stufe 3 (1.095 €)	
viel zu günstig	5 Pers.	2,6 %	3 Pers.	1,6 %	3 Pers.	1,6 %
eher zu günstig	27 Pers.	14,2 %	16 Pers.	8,4 %	30 Pers.	15,8 %
genau richtig	**131 Pers.**	**68,9 %**	**94 Pers.**	**49,5 %**	**96 Pers.**	**50,5 %**
eher zu teuer	24 Pers.	12,6 %	68 Pers.	35,8 %	44 Pers.	23,2 %
viel zu teuer	3 Pers.	1,6 %	9 Pers.	4,7 %	17 Pers.	8,9 %
Summe	**190 Pers.**	**100,0 %**	**190 Pers.**	**100,0 %**	**190 Pers.**	**100,0 %**

Tabelle 15: Angemessenheit des Preises der verschiedenen Stufen des 1-2-3-Klimatickets

Eine Grafik zur Veranschaulichung (Abbildung 48) findet sich auf S. 56. Dort werden die Zahlen auch einer eingehenden Analyse unterzogen.

Zu guter Letzt stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, wer bereits zum jetzigen Zeitpunkt regelmäßig eine Dauerkarte für öffentliche Verkehrsmittel nutzt.

Mit 84 der 190 Antworten kann die Jahreskarte die Mehrheit der Stimmen auf sich vereinen (44,2 %). Eine Monats- oder Semesterkarte nutzen immerhin 11,6 %; der Anteil der Wochenkarte ist zu vernachlässigen.

Die zweitgrößte Gruppe nach den Jahreskartennutzern bilden jedoch die 83 Teilnehmer ohne Dauerkarte (43,7 %); 107 Personen besitzen im Umkehrschluss eine Dauerkarte, egal für welchen Zeithorizont (56,3 %).

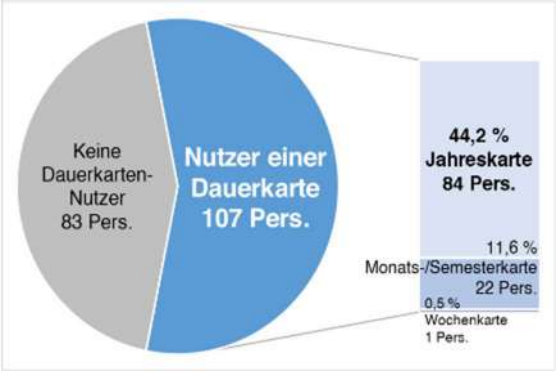


Abbildung 28: Aufteilung der Dauerkarten-Nutzer

4.4.6 Abschnitt *Mobilität und Covid-19*

Bis hierher waren die Teilnehmer aufgefordert, sämtliche Entwicklungen infolge der Covid-19-Pandemie (Homeoffice, Distanzlehre etc.) außer Acht zu lassen. In diesem kurzen Abschnitt gegen Ende der Befragung war es nun jedoch explizit von Interesse, zu erheben, wie sich während der Corona-Zeit die Wege der Berufstätigen bzw. in Ausbildung befindlichen Menschen reduziert haben. Mehr als drei Viertel geben dabei an, dass sie weniger oft zum Beschäftigungsort fahren mussten; lediglich 23,6 % der Befragungs-Hauptzielgruppe (43 von 182 Personen) mussten genauso viele berufliche Wege antreten (siehe Abbildung 29).

Unter der Bedingung, dass die obige Frage bejaht wurde, erschien eine diesbezügliche Folgefrage: *Wie ist Ihre Einschätzung: Werden Sie in den nächsten Jahren wieder zum Vorkrisen-Niveau an ‚Arbeitswegen' zurückkehren?* Auch diese Frage wurde den Berufsgruppen 3 bis 5 nicht gestellt (8 Personen). Von den 139 bejahenden Personen auf die erste Covid-Frage meinen 77 (55 %), dass in ihrem Fall eine Rückkehr zum Vor-Corona-Niveau wahrscheinlich ist. Etwa 16 % sind noch unschlüssig und fast 29 % schätzen die Lage so ein, dass sie auch zukünftig häufig von zu Hause aus arbeiten, lernen oder studieren werden, sprich dass sie nicht wieder öfter in die Arbeit/Schule o. Ä. fahren müssen (siehe Abbildung 30).

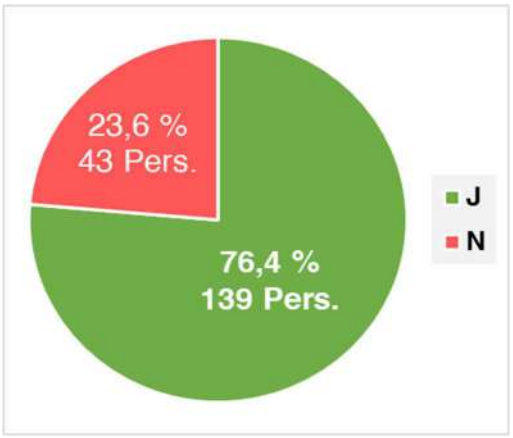


Abbildung 29: Verringerung der Fahrten zum Tätigkeitsort wegen Covid-19

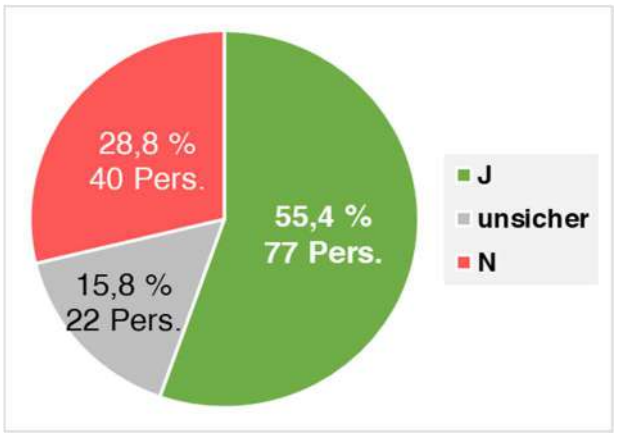


Abbildung 30: Rückkehr zum Vorkrisen-Niveau an Arbeitswegen

Die folgende Frage betrifft wieder alle Teilnehmer und ist ausnahmslos an jeden gerichtet: *Wählen bzw. wählten Sie aufgrund von Covid-19 anstelle von Eisenbahn & Co. öfter Individualverkehrsmittel, weil Sie Angst haben/hatten, sich mit dem ‚Coronavirus' zu infizieren?* Die eindeutige Antwort *ja, (fast) immer* von 28 der 190 Befragten macht knapp 15 % aus; weitere 13 % geben an, dass sie *in geringem Ausmaß (z. B. bei langen Wegen oder in besonderen Situationen)* auf Öffis verzichten bzw. verzichteten. Die überwiegende Mehrheit mit 137 Personen (72 %) gibt an, die Öffis nicht zu meiden.

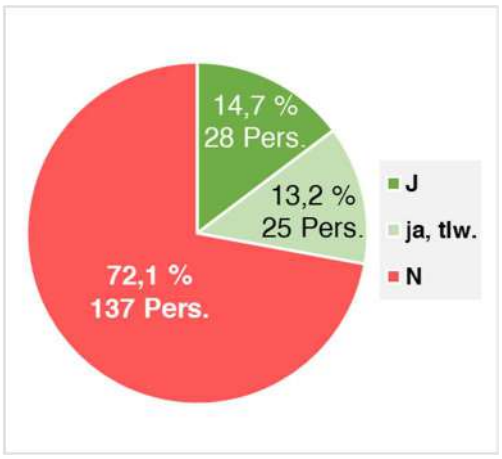


Abbildung 31: Meidung von öffentlichen Verkehrsmitteln aufgrund Infektionsangst

4.4.7 Abschnitt *Angaben zur Person*

Bis auf zwei Personen, die die Umfrage an dieser Stelle verlassen haben, haben alle Teilnehmer die Schlussfragen zur besseren statistischen Einordnung ausgefüllt.

Die erste dieser persönlichen Angaben betrifft das Geschlecht. Die Verteilung zeigt folgendes Bild, wobei natürlich ab jetzt 188 Personen als Basis gelten: 63,3 % der Befragten fühlen sich dem männlichen Geschlecht zugehörig (119 Pers.); 35,6 % ordnen sich selbst dem weiblichen Geschlecht zu (67 Pers.). Auf die Antwortmöglichkeiten *divers* und *keine Angabe* entfallen mit jeweils einer Person je 0,5 %.

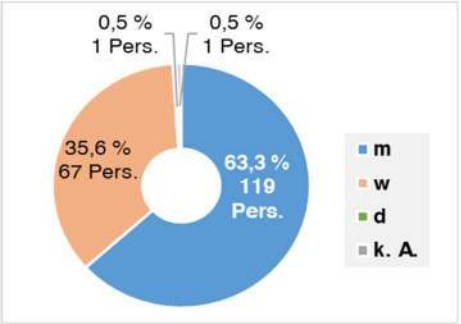


Abbildung 32: Geschlechterverteilung

Im Zahlenfeld für das Alter wurden Werte zwischen 14 und 73 Jahren eingetragen, wobei de facto nur ganzzahlige Angaben möglich waren. Der Altersdurchschnitt liegt bei 34, der Median bei 32 Jahren. Abbildung 33 ermöglicht einen Überblick über die Altersstruktur einschließlich der Quantile in Form eines Boxplots, Tabelle 16 summiert die Daten.

Datenklasse	**absolut**	**relativ**	***kumuliert***
unter 20 J.	30 Pers.	16,0 %	*16,0 %*
mind. 20 J.	55 Pers.	29,3 %	*45,2 %*
mind. 30 J.	35 Pers.	18,6 %	*63,8 %*
mind. 40 J.	30 Pers.	16,0 %	*79,8 %*
mind. 50 J.	29 Pers.	15,4 %	*95,2 %*
mind. 60 J.	8 Pers.	4,3 %	*99,5 %*
mind. 70 J.	1 Pers.	0,5 %	***100,0 %***
Summe	**188 Pers.**	**100,0 %**	

Tabelle 16: Altersstruktur der Teilnehmer

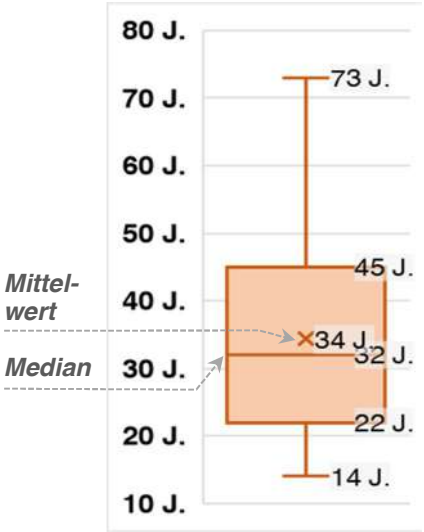


Abbildung 33: Boxplot Altersstruktur

Für eine genauere geografische Zuordnung wurde eine bestimmte Teilnehmergruppe gebeten, den Bezirk ihres Wohnsitzes sowie den ihres Arbeits-/Ausbildungsortes zu nennen. Dass diese Frage – nachdem gleich zu Beginn eine Kategorisierung nach Bundesländern erfolgt – erst am Ende der Umfrage gestellt wird, ist durch mehrere Gründe zu erklären: Erstens kann notfalls (bei vorzeitigem Abbruch) schon auf die anfangs gesammelten groben Angaben zurückgegriffen werden; zweitens sind die Teilnehmer am Ende einer längeren Befragung in aller Regel eher gewillt, noch präzisere bzw. privatere Angaben zu machen, weil sie dann bereits ein gewisses Vertrauen in die Seriosität der Umfrage haben.

Bei dieser optionalen Frage für die Berufsgruppen 1 und 2 (und nur für jene, die lt. Anfangsfrage nicht im Bundesland Wien wohnen), wurden 146 freiwillige Antworten abgegeben. Tabelle 17 listet die am häufigsten genannten Bezirke in der Ostregion auf, getrennt nach Wohn- und Arbeits-/Ausbildungsort (absteigende Sortierung).

Wohnbezirke		**Tätigkeitsbezirke**	
St. Pölten-Land	29 Mal	St. Pölten-Stadt	41 Mal
Krems-Land	18 Mal	Wien	37 Mal
Horn	17 Mal	St. Pölten-Land	13 Mal
St. Pölten-Stadt	10 Mal	Horn	9 Mal
Tulln	9 Mal	Krems-Land	7 Mal
Melk	5 Mal	Tulln	4 Mal
Amstetten	4 Mal	Waidhofen/Ybbs	3 Mal
Gmünd	4 Mal	Gmünd	2 Mal
Korneuburg	3 Mal	Waidhofen/Thaya	2 Mal
Krems-Stadt	3 Mal	Zwettl	2 Mal
Scheibbs	3 Mal		
Waidhofen/Thaya	3 Mal		
Zwettl	3 Mal		

Tabelle 17: Häufige Bezirke

Die Bundeshauptstadt Wien ist hierbei gesamt als Bezirk aufzufassen (analog zum KFZ-Kennzeichen *W* für die ganze Stadt).

Der Ausschluss all jener, die bei der ersten Frage als Wohnbundesland *Wien* angegeben haben, wird in Kapitel 4.1 (genauer auf S. 20) im Zusammenhang mit Abbildung 5 begründet.

Die gezielte Streuung in Niederösterreich (bzw. verstärkt im Waldviertel und im Zentralraum) ist deutlich erkennbar (für weiterführende Anmerkungen siehe auch Tabelle 23 auf S. 52).

Kurz vor dem Ende der Umfrage werden nochmals die (beruflichen) Eisenbahnnutzer angesprochen und ein separates Textfeld räumt ihnen Platz für Verbesserungsvorschläge ein. Fast 40 Antworten mit teils sehr konkreten Aussagen konnten dabei registriert werden, darunter die folgenden (in Kategorien zusammengefasst):

- Verbindungen/Takte/Reisezeiten:
  - *bessere Verzahnung der Verkehrsmittel, dichtere Takte auch an Wochenenden*
  - *Anschlusszüge funktionieren nicht immer sinnvoll/einwandfrei*
  - *unflexible Verbindungen bzw. schlecht abgestimmte Takte, oft zu wenig Angebot*
  - *speziell im Waldviertel: bessere Vertaktung auf den Bahnstrecken zu Pendlerzeiten*
  - *fehlende Mikromobilitätslösungen (Transfer vom Bahnhof zum Haus/Hotel/…)*
  - *Die Taktung ist leider in der Region zum Pendeln noch nicht optimal.*
  - *bessere Verbindungen mit Kombination unterschiedlicher Strecken ohne lange Wartezeiten und ohne Umstiege, weniger Zwischenhalte auf langen Strecken*
  - *hohe Auslastung zwischen Wien und St. Pölten bzw. Linz (kürzere Intervalle)*
  - *Zubringer-Busse am Land, Verbindungen nicht nur auf die Schule abstimmen*
  - *lange Wartezeiten auf Anschlusszüge, häufige Verspätungen, zu lange Reisezeiten*

- Fahrkartenkauf/Service:
  - *vereinfachtes/logisches Tarifsystem, FAIRTIQ-App österreichweit*
  - *mehr dauerhafte wechselseitige Anerkennung von Tickets wie bei Corona (z. B. WESTbahn und ÖBB)*
  - *mehr Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme (z. B. auch in Nachtzügen)*
  - *mehr Platzangebot zu Stoßzeiten, bequemere Sitze mit mehr Beinfreiheit, bei Vierer-Plätzen zumindest kleine Tische, in Tagesrandlagen abgedunkelte Beleuchtung, abwechslungsreichere Sitzlandschaft (z. B. WESTbahn: Couches)*
  - *WLAN ausbauen, um auch immer unterwegs arbeiten zu können*
- Bahnausbau/Zukunftsinvestitionen:
  - *Investitionen in die Schieneninfrastruktur, zu wenige neue Trassen (Gesamteuropa)*
  - *Regionalbahnen (z. B. Kamptalbahn) beschleunigen (z. B. ungesicherte Bahnübergänge reduzieren bzw. mit Schranken oder Lichtanlagen ausstatten)*
  - *mehr Aufmerksamkeit für Regionalbahnen und Aufwertung derselben (Renovierung von Bahnhöfen, Beschleunigung der Reisezeiten usw.)*
  - *zu viele Regionalzüge mit Verbrennungsmotoren, verpasste Ausbaumöglichkeiten*
  - *moderne Bahnhöfe, Reaktivierung alter Strecken*
  - *Elektrifizierung (Akku-Züge ethisch fragwürdig) und Ausbau der Kapazitäten*
  - *lange Wartezeiten bei verspäteten Zügen aufgrund fehlender Ausweichpunkte (teilweiser zweigleisiger Ausbau der Nordwestbahn)*
  - *zusätzliche abweichende Streckenführungen aus dem Umland nach Wien, um mehr Direktverbindungen zu schaffen*
  - *Ausbau Franz-Josefs-Bahn für dichteren Taktverkehr (ab z. B. Limberg-Maissau), derzeit zu lange Fahrzeiten und Warten auf Gegenzüge*
  - *Verhältnis der Investitionen abstimmen (große Straßenprojekte verhindern die Verlagerung von Personenverkehr auf die Schiene, weil die Straße zu attraktiv ist)*
- Sonstiges:
  - *Es fehlt am Krisenmanagement, denn bei jeder gröberen Störung ist Chaos pur. Es ist klar, dass nicht in 5 min ausreichend Busse zur Verfügung stehen, aber ich erwarte mir, dass den Fahrgästen hilfreiche Informationen gegeben werden (z. B. Franz-Josefs-Bahn in Wien geht nicht → über Floridsdorf–Stockerau ausweichen).*
  - *sichere Fahrradwege zum Bahnhof und sichere Fahrradabstellplätze*
  - *2er-Stufe des Klimatickets für 3 Bundesländer, sonst unattraktiv*
  - *gezielteres Pendlerpauschale für Öffi-Nutzer*

Die authentischen Antworten der Teilnehmer im Volltext sind wiederum in Anhang F (ab S. 87) zu finden.

Die Frage nach dem Einkommen bildet den (inhaltlichen) Abschluss des Teils *Angaben zur Person.* Folgende Verteilung betrifft das monatliche Nettoeinkommen, wobei die sechs Klassen vordefiniert waren (d. h., die Befragten nahmen die Einordnung selbst vor):

Abbildung 34: Einkommensverteilung

Die Schlussbemerkungen waren fast ausschließlich positiv:

- *Gute und überlegte Fragen!*
- *Eine tolle Idee für eine Bachelorarbeit :-)*
- *Toller Fragebogen – bin gespannt auf die Ergebnisse!*
- *Viel Erfolg bei Ihrer Abschlussarbeit mit diesem in dieser Zeit so wichtigem Thema.*

Einige kritische Stimmen bemängelten (nochmals) das ÖBB-Krisenmanagement, die nach derzeitigem Stand geplante Ausgestaltung des 1-2-3-Klimatickets und generell das derzeitige Tarifsystem im VOR (alle 27 Antworten sind ab S. 87 in Anhang F nachzulesen).

4.4.8 Abschnitt *Verlosung*

Von den 185 per Anfang/Mitte Juli 2021 vollständig ausgefüllten Fragebögen enthalten 89 eine E-Mail-Adresse; somit ist knapp die Hälfte der Teilnehmer am Gewinn eines ÖBB-Wertgutscheins interessiert.

5 Abschließende Betrachtungen

5.1 Erkenntnisse der Befragung

In Anknüpfung an die im vorhergehenden Kapitel 4.4 präsentierten Ergebnisse erfolgen nun tiefergreifendere Interpretationen und Ableitungen.

5.1.1 Bahnhofsentfernung und Eisenbahn-/PKW-Nutzung

Zuallererst ist von Interesse, ob ein Zusammenhang zwischen der Entfernung zum nächsten Bahnhof und der Bahn- bzw. PKW-Nutzung besteht (Definition der beiden Gruppen: siehe S. 20). Zu diesem Zweck werden die beiden Angaben derart in Verbindung gebracht, dass die folgenden Boxplots entstehen:

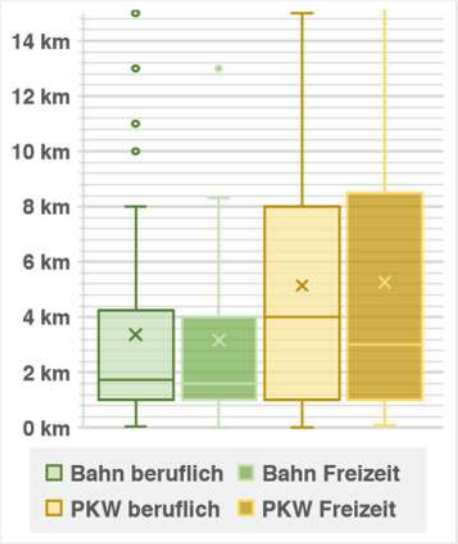


Abbildung 35: Boxplots Bahnhofsentfernung (Bahn- vs. PKW-Nutzer)

Daraus lässt sich ganz deutlich ablesen, dass Bahnnutzer, egal ob von Berufs wegen oder in der Freizeit, eine geringere Entfernung zum nächstgelegenen Bahnhof haben als PKW-Fahrer.

Intuitiv ist zudem, dass es zu einer Freizeit-Nutzung der Eisenbahn tendenziell nötig ist, dass sich der Bahnhof noch näher am Wohnort befindet als dies bei der beruflich veranlassten Nutzung der Fall ist. Die Freizeit-PKW-Nutzer hätten – quer durch die vier vorliegenden Gruppen – den (dem Mittelwert nach) weitesten Weg zum nächsten Bahnhof zu bewältigen, was die obige These unterstreicht: Diese Menschen sehen wahrscheinlich u. a. deshalb keinen Grund, in der Freizeit die Bahn zu wählen, weil sie relativ weit zum Bahnhof fahren müssten.

Unter den beruflichen Bahnfahrern liegt der Mittelwert der Entfernung zwischen Wohnung bzw. Wohnhaus und Bahnhof bei 3,4 km und somit um exakt 1 km niedriger als in der gesamten Befragungsgruppe. Der Median beträgt 1,8 km (verglichen mit 2 km). Somit lässt sich mit hoher Wahrscheinlichkeit sagen, dass – neben unzähligen anderen Faktoren – eine geringere Entfernung zu einem Bahnhof eine höhere Nutzung der Eisenbahn für berufliche Zwecke bedeutet.

Stellt man dieselbe Analyse für die Freizeit-Bahnfahrer an, so errechnet sich eine Durchschnittsentfernung von 3,2 km und ein Median von 1,6 km. Dass diese beiden Kennwerte nochmals geringer ausfallen, lässt darauf schließen, dass die Entfernung zu einem Bahnhof tendenziell noch geringer sein muss, damit man (auch) in der Freizeit bereit ist, mit der Eisenbahn zu fahren.

	Bahn beruflich	Bahn Freizeit	PKW beruflich	PKW Freizeit
Anzahl	**66 Pers.**	**35 Pers.**	**75 Pers.**	**121 Pers.**
Minimum	0,1 km	0,0 km	0,0 km	0,1 km
Maximum	20,0 km	20,0 km	20,0 km	27,0 km
Mittelwert	3,4 km	3,2 km	5,1 km	5,3 km
Median	1,8 km	1,6 km	4,0 km	3,0 km

Tabelle 18: Kennzahlen Bahnhofsentfernung und Bahn/PKW

Wie in Kapitel 4.4.3 klar wurde, ist den mehrheitlichen PKW-Nutzern der Faktor *Zeitersparnis* außerordentlich wichtig bei ihrer Entscheidung für das Auto. Bei der Gruppe der Eisenbahn-Fahrer rangiert dieser Aspekt nur auf dem vorletzten Rang. Offensichtlich sind letztere also bereit, zugunsten anderer Bahn-Vorteile beim Thema Reisezeit zurückzustecken.

5.1.2 Bahnhofsentfernung und Stadt-/Landbewohner

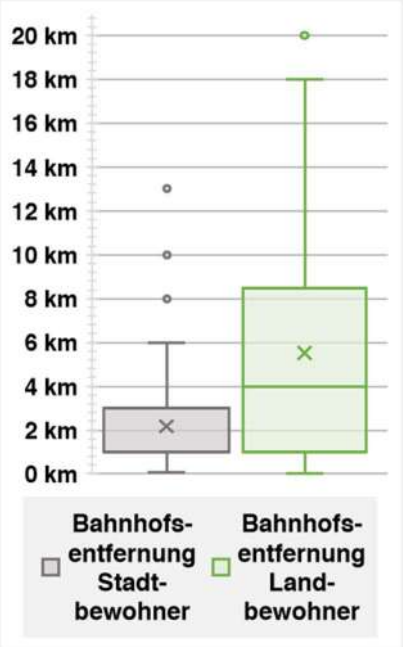


Abbildung 36: Bahnhofsentfernung und Stadt- bzw. Landbewohner

Dass Stadtbewohner im Allgemeinen eine kürzere Distanz zum nächsten Bahnhof haben, scheint offensichtlich. Doch wie stark ist der Unterschied im Vergleich zu der Landbevölkerung wirklich ausgeprägt? Die Antwort darauf liefert nebenstehende Abbildung. Demnach haben Menschen, die gemäß ihrer eigenen Einstufung in einem eher urbanen Gebiet leben, im Schnitt nur 2,2 km bis zum nächsten Bahnhof (Median: 1 km). Hingegen muss der durchschnittliche Landbewohner 5,5 km bis zum Bahnhof bewältigen (Median: 4 km).

	Wohnort Stadt	**Wohnort Land**
Anzahl	**68 Pers.**	**118 Pers.**
Minimum	0,1 km	0,0 km
Maximum	13,0 km	27,0 km
Mittelwert	2,2 km	5,5 km
Median	1,0 km	4,0 km

Tabelle 19: Kennzahlen Bahnhofsentfernung und Stadt/Land

5.1.3 Modal Split aus empirischen Daten

Abweichend von der niederösterreichischen Modal-Split-Definition (siehe dazu Kapitel 2.3 ab S. 8) wird nun auf zwei Arten versucht, eine ähnliche Darstellung zu kreieren und die dabei entstehenden Diskrepanzen zu dokumentieren.

Zur besseren Vergleichbarkeit ist besagte Abbildung 3 (S. 9) links nochmals zu finden, während die mittige Auswertung die Prozentangaben der Teilnehmer pro Verkehrsmittel (Berufswege) aufsummiert. Die Σ-Werte ergeben beim beruflichen Verkehr addiert 18.600 %, da jeder der 186 beruflich Aktiven 100 % zu vergeben hatte.

Dem gegenüber steht die rechte Abbildung, bei der jeder Person ein Hauptverkehrsmittel (höchster Anteil am Weg zum Arbeits-/Ausbildungsplatz) zugeordnet wurde. Diese Vorgehensweise kommt den am Anfang dieser Arbeit gezeigten Auswertungen für NÖ und Wien am nächsten, obwohl natürlich die mittlere die genauere Analyse ist, da hier kein Prozentpunkt unbeachtet bleibt. Die Ergebnisse der beiden Herangehensweisen decken sich logischerweise nicht perfekt, aber es ist eine hohe Übereinstimmung zu sehen.

Bei den Öffis ist in diesem Fall auch die Eisenbahn eingeschlossen, um die Vergleichbarkeit mit den Grafiken in Kapitel 2.3 zu erhöhen. Als *motorisierter Individualverkehr* gelten die Kategorien *PKW* und *Moped/Motorrad/E-Roller.*

Abbildung 37: Modal Split 2018 für NÖ (Gesamtverkehr)[34]

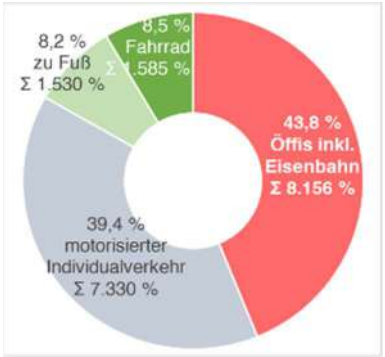


Abbildung 38: Beruflicher Modal Split nach Wegeanteilen

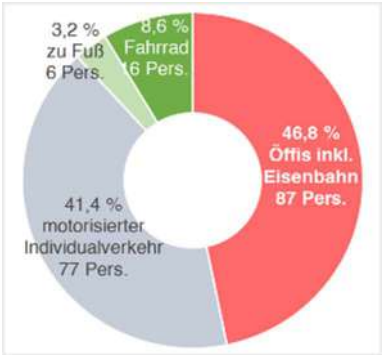


Abbildung 39: Beruflicher Modal Split nach Hauptverkehrsmitteln

Die rechte Darstellung weist deutlich weniger Fuß-, dafür mehr Öffi- bzw. PKW-Wege aus, weil das Zu-Fuß-Gehen eher selten den Großteil des Weges ausmacht und somit geht diese Fortbewegungsart, sobald auf die Methode des mehrheitlichen Weges (Hauptverkehrsmittel) umgeschwenkt wird, als Verlierer aus dem Rennen.

Es folgen einige Anmerkungen, warum eine Vergleichbarkeit mit den mehrfach angesprochenen Abbildungen für NÖ und Wien trotz aller Bemühungen kaum gegeben ist:

- Differenzen bei den Definitionen bzw. Auffassungen der Begriffe *Hauptverkehrsmittel* oder *Hauptwegeanteil* und Unterschiede bei der Abgrenzung *nur berufliche Fahrten* oder *alle Fahrten*
- Personen aus ganz Österreich beteiligten sich an der im Rahmen dieser Arbeit durchgeführten Umfrage, wenngleich der Ostösterreich-Anteil groß ist.
- Die Antwortkategorien weichen teils stark voneinander ab (z. B. unterscheidet die niederösterreichische Mobilitätserhebung zwischen Lenkern und Mitfahrern, dafür nicht zwischen motorisierten Zweirädern und mehrspurigen Fahrzeugen; obwohl diese Diskrepanzen bestmöglich kaschiert wurden, kann es natürlich sein, dass bei Vorhandensein anderer Optionen manche Teilnehmer etwas andere Antworten gegeben hätten.
- Die im Rahmen dieser Bachelorarbeit durchgeführte nicht repräsentative Umfrage hat einen Eisenbahn-Fokus; weil es sich um eine (schon dem Namen nach) schwerpunktmäßige Bahnbefragung handelt, ist der Anteil derselben merkbar erhöht (vgl. NÖ: 14 % Öffis und 52 % PKW & Co. vs. 44 % bzw. 40 % in dieser Befragung; vergleichbar ist immerhin der Fahrrad-Anteil).

Nun auch noch ein kurzer Blick auf die gleichen Diagramme für den Freizeitverkehr, bei dem die beiden Abbildungen auch ähnliche Abweichungen voneinander zeigen, sodass die zuvor präsentierten Erklärungen analog gelten. Außerdem ist zu beachten, dass sich links eine Summe von 19.000 % ergibt (weil jeder der 190 Befragten 100 % vergeben kann). Besonders sticht der gegenüber der Berufsnutzung signifikant niedrigere Öffi- bzw. Eisenbahn-Anteil heraus; dennoch ist der Wert im Vergleich mit der niederösterreichischen Gesamtbevölkerung (lt. Abbildung 37) stark überhöht.

Auf eine zusammengefasste Darstellung (Kombination von Berufs- und Freizeit-Daten sowie gesamter Modal Split) wird hier dennoch bewusst verzichtet, da sonst der Rahmen dieser Arbeit gesprengt würde.

[34] vgl. Land NÖ (2020), S. 26 (eigene Darstellung)

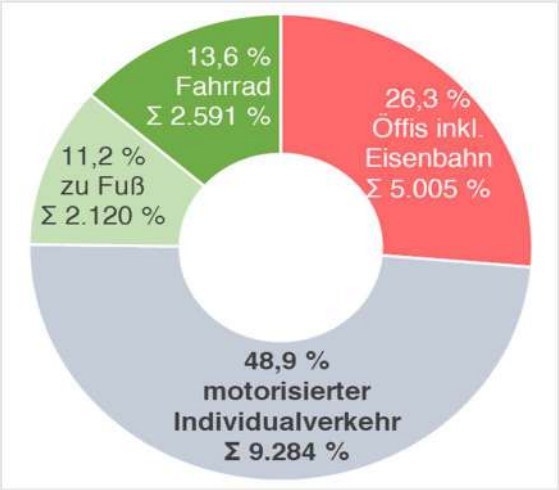


Abbildung 40: Freizeit-Modal-Split nach Wegeanteilen

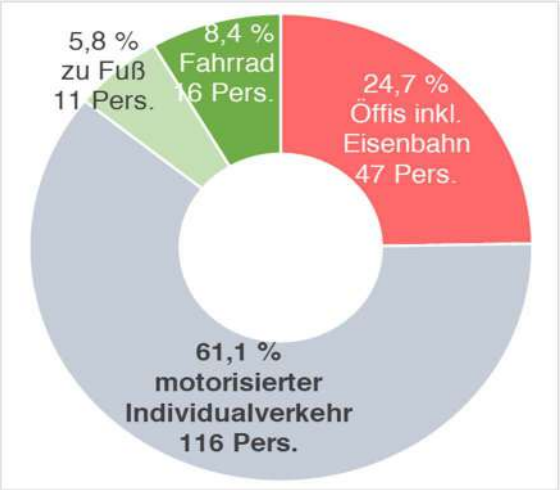


Abbildung 41: Freizeit-Modal-Split nach Hauptverkehrsmitteln

5.1.4 Verkehrsmittelwahl und Entfernung zum Tätigkeitsort

Nun steht im Fokus der Betrachtungen, ob die Wahl des Verkehrsmittels und die Entfernung zwischen Wohn- und Beschäftigungsort korrelieren.

Tabelle 20 veranschaulicht die Beziehungen zwischen diesen beiden Merkmalen auf Personenebene. Demnach gibt es nur 6 berufliche Eisenbahnnutzer, die eine sehr kurze Distanz (max. 10 km) zu überwinden haben, jedoch (zusammengefasst) 29 Bahnfahrer mit einer mind. 71 km langen Strecke. Beim PKW offenbart sich ein anderes Bild, das von einer höheren Attraktivität bei kürzeren Entfernungen zeugt. Die restlichen Verkehrsmittel werden ebenfalls bei kürzeren Wegen stärker genutzt, was nicht überrascht, immerhin sind lange Strecken kaum zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Öffis wie Straßenbahn oder Bus zu bewältigen.

Strecke Wohnort – Beschäftigungsort	**berufliche Bahnnutzer**		**berufliche PKW-Nutzer**		**Rest (= andere Verkehrsmittel)**	
1 (≤ 10 km)	6 Pers.	9,1 %	19 Pers.	25,3 %	28 Pers.	62,2 %
2 (11–30 km)	12 Pers.	18,2 %	28 Pers.	37,3 %	10 Pers.	22,2 %
3 (31–50 km)	8 Pers.	12,1 %	14 Pers.	18,7 %	2 Pers.	4,4 %
4 (51–10 km)	11 Pers.	16,7 %	9 Pers.	12,0 %	1 Pers.	2,2 %
5 (71–90 km)	18 Pers.	27,3 %	1 Pers.	1,3 %	0 Pers.	0,0 %
6 (≥ 91 km)	11 Pers.	16,7 %	4 Pers.	5,3 %	4 Pers.	8,9 %
Summe	**66 Pers.**	**100,0 %**	**75 Pers.**	**100,0 %**	**45 Pers.**	**100,0 %**

Tabelle 20: Korrelation zwischen Entfernung und Verkehrsmittelnutzung

Für die obige Betrachtung wurden die Personen (gemäß der Eigendefinition auf S. 20 Mitte) einem Hauptverkehrsmittel zugeordnet; nun folgt eine genauere Analyse, welche sämtliche anteilsmäßige Verkehrsmittelnutzungen eines jeden Teilnehmers einbezieht.

Für das folgende Diagramm wurden zuerst die Summen je Datenklasse (von max. 10 km bis mind. 91 km) für die sechs Verkehrsmittel gebildet. Nun lässt sich ablesen, dass bei den sehr kurzen Strecken der Fußweg und das Fahrrad einen großen Anteil an den Wegen zum Arbeits-/Ausbildungsplatz haben; je länger die Strecke, desto weniger Fußgänger- und Radverkehr. Beim Auto zeigt sich, dass es vor allem bei kurzen und mittellangen

Strecken das Verkehrsmittel Nummer 1 ist. Die gelb punktierte Trendlinie zeigt jedoch klar abwärts, was darauf schließen lässt, dass mit zunehmender Länge einer potenziellen PKW-Fahrt die Attraktivität des Autos abnimmt. Öffis wie Straßenbahn und U-Bahn, die v. a. im innerstädtischen Verkehr genutzt werden, aber auch Busse spielen eine größere Rolle, je kürzer der Weg ist. Je länger die Distanz, desto wichtiger wird die Eisenbahn, wie auch die grün strichlierte Trendlinie zeigt. Somit lässt sich die These, dass die Bahn vor allem bei längeren Strecken ihre Stärken ausspielen kann, bestätigen.

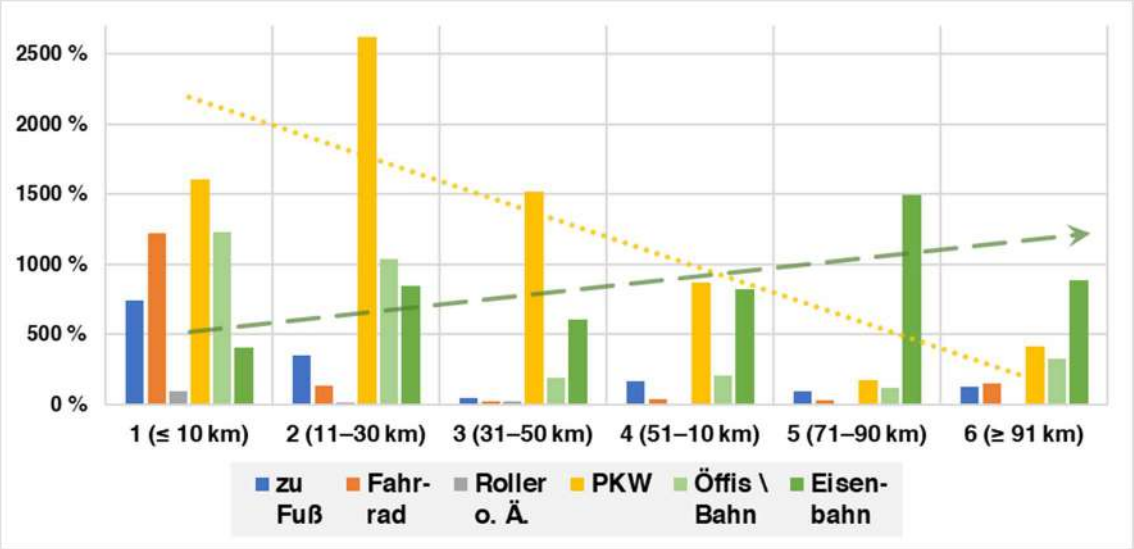


Abbildung 42: Wegdistanzen in der Berufsmobilität und Anteile der Verkehrsmittel

In ähnlicher Weise werden im nächsten Abschnitt die Verkehrsmittelwahl und der Faktor Reisezeit in Verbindung gebracht.

5.1.5 Verkehrsmittelwahl und Reisezeit zum Tätigkeitsort

Wie genau hängt der Faktor Reisezeit mit der Wahl des Verkehrsmittels zusammen? Diese wichtige Frage beantwortet die nachfolgende Abbildung. Einer These aus Kapitel 1.2 zufolge hat die Bahn bei insgesamt eher längeren Wegen einen Vorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln, da sie komfortableres Reisen als beispielsweise der PKW ermöglicht. Ob dies auch für den Faktor Reisezeit zutreffend ist, lässt sich ganz einfach mit Ja beantworten: Auch hier zeigt die Trendkurve der Eisenbahn nach oben, während der PKW bei zunehmender Reisezeit einen kleineren Teil ausmacht. Der Anteil von Fahrrad und Fußweg geht selbstverständlich ebenfalls zurück, bei den Öffis exkl. Eisenbahn sieht die Aufteilung ein bisschen anders aus: Den Höhepunkt erreichen sie nämlich erst in Datenklasse 3, sprich bei jenen Menschen, die 31 bis 50 min unterwegs sind, machen die Öffis einen überproportional großen Prozentsatz aus (sogar das Doppelte der Eisenbahn).

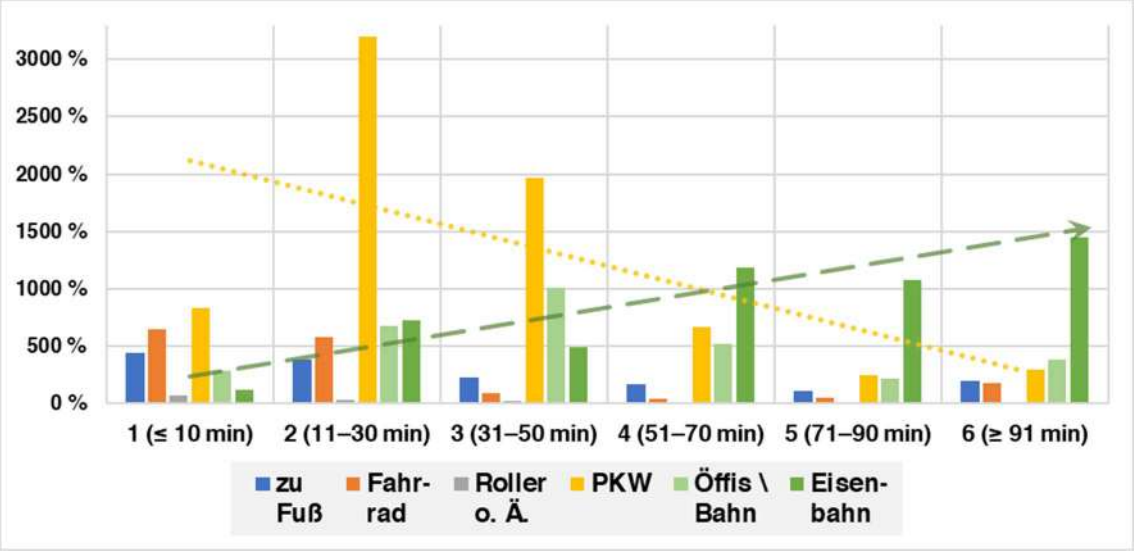


Abbildung 43: Reisezeiten in der Berufsmobilität und Anteile der Verkehrsmittel

Zu all dem kommt, dass je kürzer der Weg ist, desto *unflüssiger* ist dieser, d. h., eine Langstrecke wie z. B. Wien – Salzburg kann leicht aus einem Guss mittels einer entsprechenden Bahnfahrt bewältigt werden, ggf. mit einem Zubringerverkehrsmittel (Fahrrad, Auto, Straßenbahn, Bus …). Will man jedoch beispielsweise vom Wiener Franz-Josefs-Bahnhof nach Simmering oder gar über die Stadtgrenze nach Perchtoldsdorf fahren, so ergäben sich Umstiege von mehreren Öffis; die Eisenbahn würde eine untergeordnete Rolle spielen, denn auf Kurzstrecken hat sie es meist schwer, ihre Stärken vollends zu entfalten.

5.1.6 Korrelation Entfernung und Reisezeit zum Tätigkeitsort

Von Natur aus korrelieren die Wegstrecke und die Zeit, die zur Bewältigung derselben nötig ist, zu einem gewissen Grad. Ist es also naheliegend, davon auszugehen, dass jemand, der einen Weg zwischen 31 und 50 km von zu Hause bis zum Beschäftigungsort zu bewältigen hat, auch 31 bis max. 50 min dafür braucht?

Das folgende Balkendiagramm enthält die Anzahl der betroffenen Personen für die sechs in der nebenstehenden Tabelle aufgelisteten Kategorien (diese entsprechen den Ziffern 1 bis 6 auf der vertikalen Achse):

Entfernung	Reisezeit
1 (≤ 10 km)	1 (≤ 10 min)
2 (11–30 km)	2 (11–30 min)
3 (31–50 km)	3 (31–50 min)
4 (51–10 km)	4 (51–70 min)
5 (71–90 km)	5 (71–90 min)
6 (≥ 91 km)	6 (≥ 91 min)

Tabelle 21: Kategorien bei Entfernung und Reisezeit

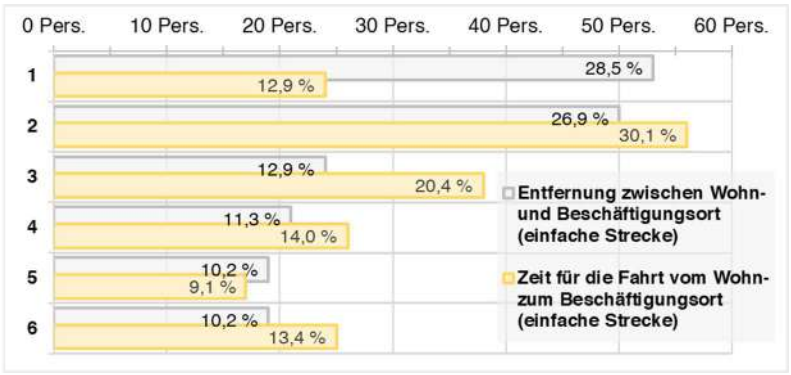


Abbildung 44: Entfernung und Reisezeit zwischen Wohn- und Beschäftigungsort im Vergleich

Dadurch wird sichtbar, dass z. B. 53 Personen eine relativ geringe Entfernung zu überbrücken haben (unter 10 km = Kategorie 1), jedoch gibt es mit 24 weit weniger Individuen mit einer ebenso kurzen Reisezeit (unter 10 min). In fast allen höheren Stufen tritt

eine Trendumkehr ein, sodass es mehr Menschen gibt, die die jeweilige Zeitspanne für die Fahrt benötigen, aber weniger Menschen in der dazu passenden Entfernungskategorie. Das allein sagt aber noch nicht allzu viel aus (außer dass es keinen perfekten Zusammenhang gibt) und reicht daher noch nicht, um eine befriedigende Antwort auf die Eingangsfrage geben zu können. Es empfiehlt sich daher eine Saldierung, indem die Nummern der Strecke von der Zeit abgezogen werden. So gelangt man rasch zur folgenden Situation: Exakt 111 Personen fallen in dieselbe Stufe was Entfernung und Reisezeit anlangt (in welche der sechs Kategorien ist dabei unerheblich). Aufgrund dessen, dass die sechs Kategorien relativ weit gefasst sind (Stufen 2 bis 5 umfassen je 20 km bzw. min), ist dabei leider noch immer ein relativ großer Spielraum; dennoch liegen in den allermeisten Fällen (zu fast 60 %) die Faktoren *Weg* und *Zeit* nahe beieinander. Einige wenige Personen haben das Glück, eine kürzere Reisezeit zu haben (10 Pers.), der größte Teil der verbliebenen ist jedoch vom Gegenteil betroffen. 48 Befragte (26 %) müssen geringfügig mehr Reisezeit für ihren Weg veranschlagen; 17 Personen bzw. 9 % müssen für die Fahrt zum Beschäftigungsort sogar eine erheblich längere Reisezeit in Kauf nehmen. Die folgende Tabelle fasst den beschriebenen Sachverhalt kompakt zusammen:

Zeit um 2 Kategorien niedriger als Entfernung (Reisezeit ▼▼)	1 Pers.	0,5 %
Zeit um 1 Kategorie niedriger als Entfernung (Reisezeit ▼)	9 Pers.	4,8 %
gleiche Kategorie (z. B. 32 km, 40 min → fällt in selbe Stufe)	**111 Pers.**	**59,7 %**
Zeit um 1 Kategorie höher als Entfernung (Reisezeit ▲)	48 Pers.	25,8 %
Zeit um 2 Kategorien höher als Entfernung (Reisezeit ▲▲)	17 Pers.	9,1 %
Summe	**186 Pers.**	**100,0 %**

Tabelle 22: Korrelation zwischen Entfernung und Reisezeit

Die am Anfang dieses Abschnitts gestellte Frage ist also mit einem relativ klaren Ja zu beantworten: In aller Regel hängen Entfernung und Reisezeit derart zusammen, dass davon auszugehen ist, dass eine bestimmte Strecke (z. B. 25 km) auch eine ähnlich lange Zeit (z. B. im Bereich 25 min) nach sich zieht. Feinere Unterschiede können mit dem vorliegenden Datenmaterial leider nicht herausgearbeitet werden.

5.1.7 Pendlerbewegungen (Bezirkskombinationen)

Damit ein besseres Verständnis für die Pendlerströme und geografischen Zusammenhänge entsteht, wurden auf freiwilliger Basis die Bezirke erhoben. Eine häufige bzw. typische Konstellationen listet die untenstehende Tabelle auf. Der linke Abschnitt macht deutlich, welche Pendlerbewegungen innerhalb Niederösterreichs in den erhobenen Daten häufig anzutreffen sind; der rechte Teil zeigt die häufigsten Herkunftsbezirke der Einpendler nach Wien.

Quellbezirk	Zielbezirk	Anzahl	Quellbezirk	Zielbezirk	Anzahl
St. Pölten-Land	St. Pölten-Stadt	17 Mal	Krems-Land	Wien	10 Mal
St. Pölten-Land	St. Pölten-Land	10 Mal	Horn	Wien	7 Mal
St. Pölten-Stadt	St. Pölten-Stadt	9 Mal	Krems-Stadt	Wien	3 Mal
Horn	Horn	7 Mal	Tulln	Wien	3 Mal
Krems-Land	Krems-Land	3 Mal	Hollabrunn	Wien	2 Mal
Gmünd	Gmünd	2 Mal	Korneuburg	Wien	2 Mal
Krems-Land	St. Pölten-Stadt	2 Mal	Neunkirchen	Wien	2 Mal
Tulln	Tulln	2 Mal			
Waidhofen/Thaya	Waidhofen/Thaya	2 Mal			

Tabelle 23: Häufige Bezirkskombinationen

5.1.8 Korrelation Berufs- und Freizeit-Verkehrsmittel

Abbildung 20 (S. 30) beschreibt das berufliche Mobilitätsverhalten der Befragten; nun stellt sich natürlich die Frage, ob bzw. wie die Wahl der Freizeit-Verkehrsmittel damit in Zusammenhang steht. Als Einführung ist es sinnvoll, einige Kennzahlen, jeweils für die Berufs- und Freizeitmobilität, zu berechnen:

	Anzahl		Minimum		Maximum		Mittelwert		Median	
Verkehrs-mittel	beruf-lich	Frei-zeit	beruf-lich	Frei-zeit	beruf-lich	Frei-zeit	beruf-lich	Frei-zeit	beruf-lich	Frei-zeit
Fußweg	140	161	1 %	2 %	100 %	75 %	10,9 %	16,1 %	10,0 %	10,0 %
Fahrrad	47	114	2 %	1 %	100 %	60 %	33,7 %	18,6 %	20,0 %	10,0 %
Zweirad	8	14	2 %	5 %	60 %	95 %	15,9 %	26,1 %	10,0 %	12,5 %
PKW	111	160	2 %	2 %	100 %	100 %	64,9 %	55,7 %	90,0 %	60,0 %
Öffis	83	91	1 %	1 %	100 %	80 %	37,4 %	23,1 %	25,0 %	20,0 %
Eisenbahn	85	117	1 %	1 %	98 %	96 %	59,4 %	24,8 %	70,0 %	20,0 %

Tabelle 24: Kombinierte Kennwerte zu Berufs- und Freizeitmobilität nach Verkehrsmitteln

Die *Anzahl*-Spalten sagen aus, wie viele der 186 beruflich Tätigen (bzw. der insgesamt 190 Befragten) das jeweilige Verkehrsmittel überhaupt nutzen, also wie viele Personen einen Wert von mind. 1 % angegeben haben. Die Eisenbahn wird also beispielsweise von 85 Personen zumindest minimal im beruflichen Alltag genutzt. In der Freizeit sind es 32 Menschen mehr, die jedoch im Mittel deutlich weniger lange Abschnitte mit der Bahn zurücklegen. Dass die Eisenbahn in der freien Zeit eine geringere Rolle spielt, könnte u. a. darauf zurückzuführen sein, dass diese schon im Berufskontext genutzt wird. Zudem wird bei letzterem Gebrauch meist dieselbe Strecke zwischen Wohnsitz und Arbeits- oder Ausbildungsort befahren, während bei privaten Erledigungen unter der Woche oder am Wochenende flexiblere Verbindungen benötigt werden. Dies bedeutet aber oft auch weniger Planungssicherheit.

Ein Beispiel: Den klassischen Tagespendler aus Krems, St. Pölten oder Wiener Neustadt, der werktags mit der Eisenbahn fährt und seine Stammstrecke in- und auswendig kennt, schreckt es u. U. ab, dass er für seine Freizeitfahrten andere Verbindungen nutzen müsste. Weiters kommt womöglich alleine deshalb nur der PKW infrage, weil ihn die Bahnverbindungen zu sehr einschränken würden (z. B. fehlende Abdeckung der Randzeiten frühmorgens oder spätabends) oder weil es für ihn ganz einfach mühsam wäre, die

verschiedenen Wege für Erledigungen etc. sinnvoll zu kombinieren (fehlende Kleinräumigkeit der Eisenbahn).

Die folgende Visualisierung der Mittelwerte und Mediane bringt mehr Übersicht in den Sachverhalt und lässt Interpretationen zu.

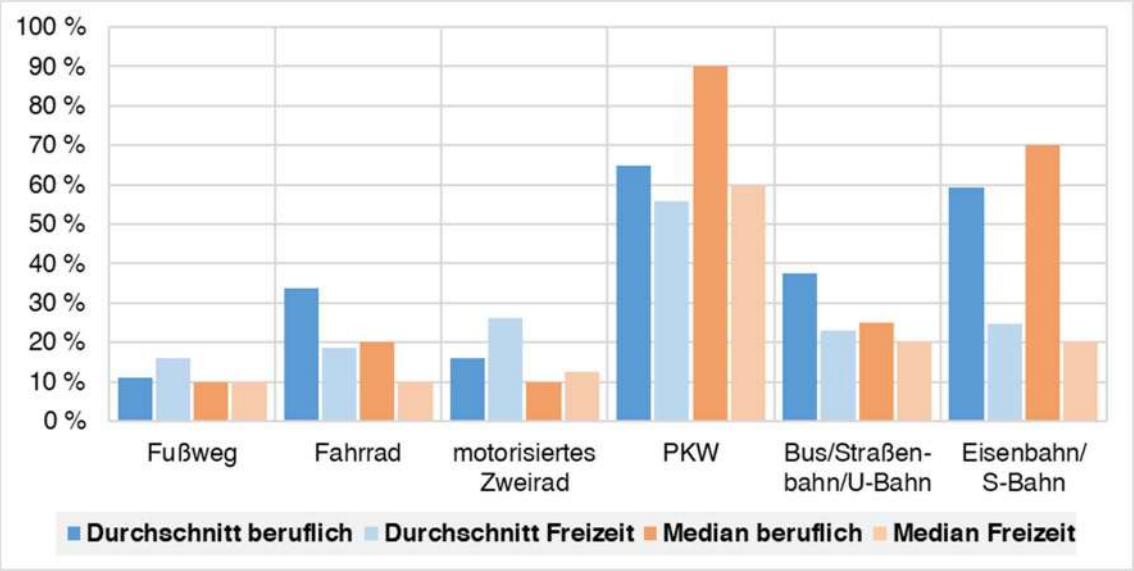


Abbildung 45: Berufs- und Freizeitmobilität nach Verkehrsmitteln

Hierbei ist deutlich erkennbar, dass es Fortbewegungsmittel gibt, die in der Freizeit beliebter sind bzw. für längere Strecken genutzt werden. Dies trifft auf das Zu-Fuß-Gehen und das motorisierte Zweirad (z. B. E-Roller, Moped, Motorrad) zu. Das Fahrrad hingegen ist vor allem im beruflichen Verkehrsmix vertreten. Interessanterweise werden alle anderen Verkehrsmittel (PKW und öffentliche Verkehrsmittel inkl. Bahn) in der Freizeit weniger beanspruch bzw. im Mittel entfallen kürzere Streckenanteile auf diese aufgezählten Optionen.

In Anlehnung an Abbildung 20 auf S. 30 sowie Abbildung 24 auf S. 36 folgen nun einige tiefergehende Interpretationen. Zu diesem Zweck werden die beiden relativ komplexen Grafiken direkt gegenübergestellt:

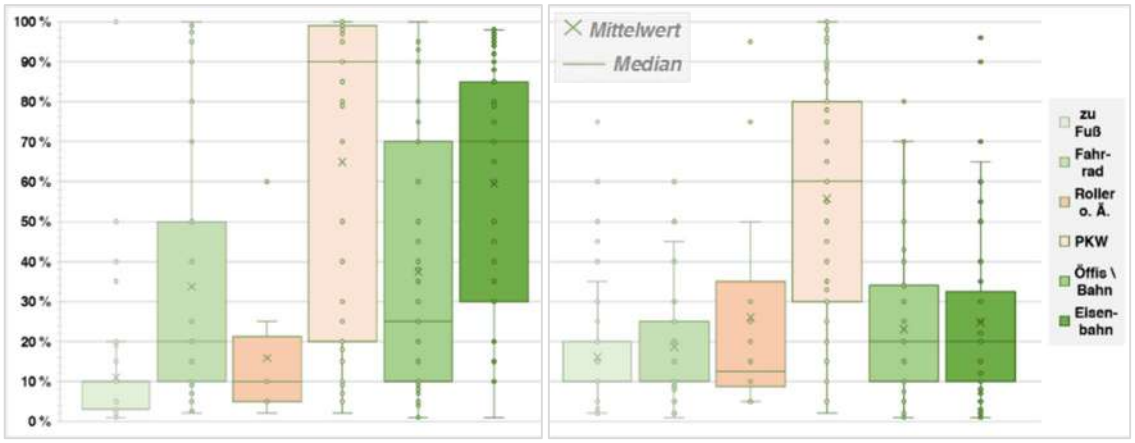


Abbildung 46: Gegenüberstellung der Boxplots zur Berufs- und Freizeitmobilität

Besonders auffällig ist, dass das Fahrrad gemäß den Angaben der Befragten in der Freizeit weniger genutzt wird; Gegenteiliges gilt für das Zu-Fuß-Gehen. Die Daten zum beruflich veranlassten Fahrradfahren zeigen jedoch auch eine größere Streuung (gut erkennbar u. a.

an der weitaus höheren Box). Moped- oder Motorradfahrten finden klischeehafterweise eher in der Freizeit statt, während der PKW wohl bei diesen Menschen häufiger in der Garage bleibt. Im beruflichen Mobilitätsmix ist dieser was den Streckenanteil betrifft sehr unterschiedlich wichtig, zu erkennen an der langgezogenen Box im linken Teil von Abbildung 46 (sehr weit gestreute Datensätze). Dieselbe Aussage gilt für die Eisenbahn und auch für die Öffis; beide Verkehrsmittelkategorien weisen eine komprimiertere Box bei der Freizeitmobilität auf (im unteren Prozentbereich). Alle drei Verkehrsmittel sind in der beruflichen Sphäre wichtiger als in der Freizeit, wobei die Bahn äußerst stark an Bedeutung einbüßt. Diesen relativ vagen Aussagen sollen nun gezieltere Analysen folgen, damit eine gehaltvollere Beantwortung der in diesem Kapitel gestellten Fragestellung möglich wird.

Definiert man als Hauptverkehrsmittel nun jenes, das prozentuell für die Berufs- oder Freizeitwege am meisten genutzt wird (analog zu 5.1.3 und gegensätzlich zur niederösterreichischen Auffassung, beschrieben im Zusammenhang mit Abbildung 3 auf S. 9), so ergibt sich die folgende tabellarische Übersicht:

	beruflich		**Freizeit**	
Hauptverkehrsmittel	**absolut**	**relativ**	**absolut**	**relativ**
Fußweg	6 Pers.	3,2 %	11 Pers.	5,8 %
Fahrrad/unmotorisierter Tretroller	16 Pers.	8,6 %	16 Pers.	8,4 %
E-Roller/Moped/Motorrad	2 Pers.	1,1 %	3 Pers.	1,6 %
PKW (bzw. Fahrgemeinschaft)	75 Pers.	40,3 %	113 Pers.	59,5 %
Bus/Straßenbahn/U-Bahn	29 Pers.	15,6 %	21 Pers.	11,1 %
Eisenbahn/S-Bahn	58 Pers.	31,2 %	26 Pers.	13,7 %
Summe	**186 Pers.**	**100,0 %**	**190 Pers.**	**100,0 %**

Tabelle 25: Hauptverkehrsmittel nach höchstem prozentuellem Weganteil

Hier ist nun ganz genau zu sehen, welche Verkehrsmittel im beruflichen Verkehr eine größere Rolle spielen und welche lieber in der Freizeit genutzt werden. In erstere Kategorie fallen erstaunlicherweise nur die Eisenbahn, die in der Freizeit nur weniger als halb so vielen Menschen als hauptsächliches Fortbewegungsmittel dient, und die übrigen Öffis. In etwa gleich beliebt sind motorisierte Zweiräder sowie das Fahrrad. Der PKW, welcher beim Weg zum Arbeits-/Ausbildungsort bei 40,3 % der Befragten das Hauptverkehrsmittel ist, hat als einziges einen signifikanten Zuwachs bei der Freizeit-Nutzung zu verzeichnen (59,5 %). Das eigene KFZ ist also das Gegenstück zur Eisenbahn, die offenbar eher im beruflichen Kontext beheimatet ist. Anscheinend tritt beim PKW das Phänomen auf, dass all jene, die ihn bereits für berufliche Zwecke nutzen, ihn auch sonst häufig gebrauchen, wohingegen viele Menschen nur aus der Not heraus im Zusammenhang mit ihrem Beruf mit der Eisenbahn unterwegs sind; sobald sie sich in der privaten Sphäre bewegen, bevorzugen sie andere Optionen, um von A nach B zu gelangen.

Ebenso interessant ist ein Blick auf die Häufigkeit der verschiedenen Kombinationen bezüglich Berufs- und Freizeitnutzung. Hierfür werden jedoch, um eine Ausuferung zu vermeiden, nur die Bahn, der PKW und die restlichen Öffis herangezogen.

Hauptverkehrsmittel Beruf	+	Hauptverkehrsmittel Freizeit	absolut	relativ
Eisenbahn	+	Eisenbahn	15 Pers.	10,3 %
Eisenbahn	+	PKW	28 Pers.	19,3 %
Eisenbahn	+	Öffis (exkl. Eisenbahn)	7 Pers.	4,8 %
Öffis (exkl. Eisenbahn)	+	Öffis (exkl. Eisenbahn)	10 Pers.	6,9 %
Öffis (exkl. Eisenbahn)	+	Eisenbahn	3 Pers.	2,1 %
Öffis (exkl. Eisenbahn)	+	PKW	11 Pers.	7,6 %
PKW	+	PKW	64 Pers.	44,1 %
PKW	+	Eisenbahn	5 Pers.	3,4 %
PKW	+	Öffis (exkl. Eisenbahn)	2 Pers.	1,4 %
Summe			**145 Pers.**	**100,0 %**

Tabelle 26: Hauptverkehrsmittel-Kombinationen beruflich/Freizeit

Durch diese Auswertung sind folgende Schlüsse möglich: Nur rd. 10 % der Befragten können als *Eisenbahnnutzer in allen Lebenslagen* bezeichnet werden, während ganze 44 % als *eingefleischte PKW-Fahrer* gelten. Etwa 7 % sind den öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Straßenbahn, U-Bahn) durchgängig treu. Von der Bahn auf den PKW als Hauptbestandteil des Mobilitätsmix wechseln in der Freizeit 19,3 % der Teilnehmer, in die entgegengesetzte Richtung lediglich 3,4 %. Dies untermauert die bereits zuvor aufgestellte These, dass, wenn der PKW einmal im Spiel ist (bei der beruflichen Nutzung), dieser dann auch für die meisten Freizeitfahrten verwendet wird. Eine Erklärung dafür könnte die folgende Tatsache sein: Wenn jemand bereits ein Auto besitzt (z. B. weil derjenige es für die Fahrten zum Arbeitsplatz braucht) und für dieses auch Nebenkosten wie Versicherung, Wartung etc. zahlt, so nutzt derjenige es auch gleich für andere Zwecke. Die Eisenbahn steht jedoch auf Abruf bereit, ist sozusagen ein *On-Demand-Service.*

Nun könnte man dagegen argumentieren, dass eine etwaige Dauerkarte für die Bahn denselben Effekt hat, nämlich dass man diese auch möglichst gut ausnutzen möchte, ist sie erst einmal angeschafft. Dies ist jedoch eine problematische Schlussfolgerung, bedenkt man die Einschränkung, dass beispielsweise eine Jahreskarte im Verkehrsverbund Ost-Region nur im persönlichen Netz (= auf den Linien zwischen Wohn- und Arbeitsort) gilt. Dieses Problem ließe sich durch einen Anreiz (z. B. 1-2-3-Klimaticket) leicht beheben.

Dass die Bahn in der Freizeit so schlecht angenommen wird, liegt aber womöglich auch daran, dass die Wege kürzer und flexibler sind (z. B. mehrere Stopps bei verschiedenen Geschäften) oder ist ganz schlicht darauf zurückzuführen, dass die Bahn in den Augen viele Leute zu sehr für den anstrengenden Pendleralltag steht (Imageproblem). Aus purer Bequemlichkeit wird dann auf Individualverkehrsmittel ausgewichen.

Zum Abschluss dieses Abschnitts folgt noch eine Grafik, die jeweils drei verschiedene Definitionen von Berufs- oder Freizeitnutzern vergleicht. Für die erste Einteilung wird wieder die eigens für diese Arbeit entwickelte Eigendefinition zurate gezogen (siehe beispielsweise S. 20 Mitte), die zweite folgt dem Prinzip des höchsten Streckenanteils. Das dritte und sechste Balkenpaar zeigt all jene Eisenbahn- bzw. PKW-Nutzer, die das jeweilige Verkehrsmittel überhaupt nutzen. Zu beachten ist hier wieder, dass sich die Freizeit-Prozentangaben auf 190 Teilnehmer beziehen, alle anderen auf 186.

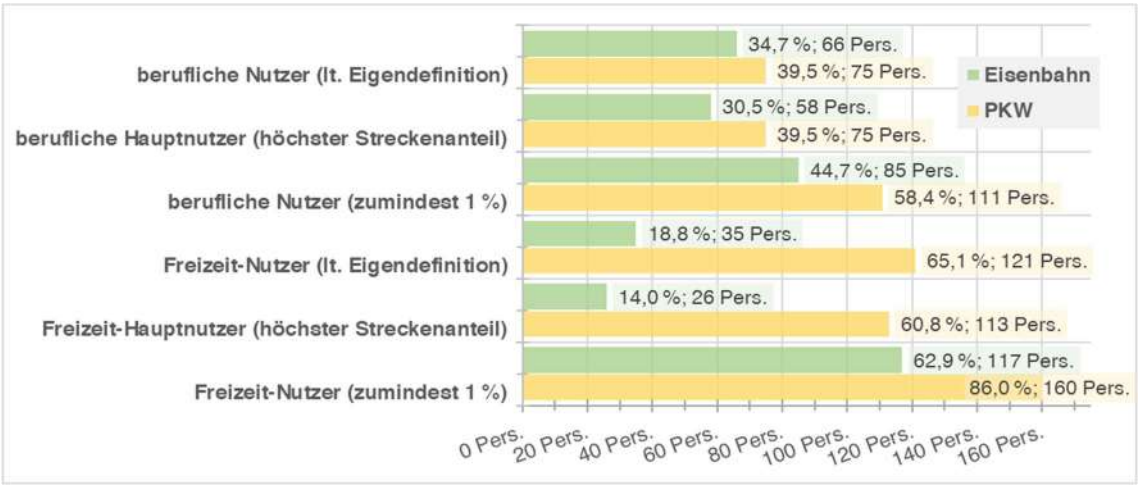


Abbildung 47: Berufs- und Freizeitnutzung nach verschiedenen Definitionen (Eisenbahn vs. PKW)

Klarerweise unterscheiden sich die Werte je nach Definition teils deutlich. In dieser Darstellung ist aber auch ersichtlich, dass vor allem die Zahl der Freizeit-Bahnfahrer nach der Eigendefinition sowie nach dem höchsten Streckenanteil von den PKW-Äquivalenten in Gelb stark divergiert.

5.1.9 Einstellung zum 1-2-3-Ticket innerhalb verschiedener Gruppen

Mit Verweis auf Kapitel 4.4.5 (ab S. 38) kann abgeleitet werden, dass die österreichische Bevölkerung gegenüber dem 1-2-3-Klimaticket eine durchaus positive Haltung einnimmt. Dass dabei die österreichweite Jahreskarte um 1.095 € am beliebtesten ist, ist kaum verwunderlich angesichts der Tatsache, dass das Preis-Leistungs-Verhältnis verglichen mit den anderen Stufen unschlagbar ist. Das folgende Beispiel illustriert dies:

Aktuell kostet eine Jahreskarte von St. Pölten nach Wien (inkl. Kernzone Wien) lt. VOR-Preisauskunft 1.689 € – und in diesem Preis sind nur Linien, die zwischen der niederösterreichischen Landeshauptstadt und der Bundeshauptstadt verkehren, inkludiert.[35] Pendler auf dieser Relation würden sich mit dem Dreier-Klimaticket fast 600 € sparen und könnten damit sogar ganz Österreich bereisen. Wenn sie auf diese Option verzichten, so steigen sie mit dem Zweier-Ticket um 730 €/Jahr für NÖ und Wien noch günstiger aus (bzw. ein), da sie sich rd. 960 € im Jahr ersparen.

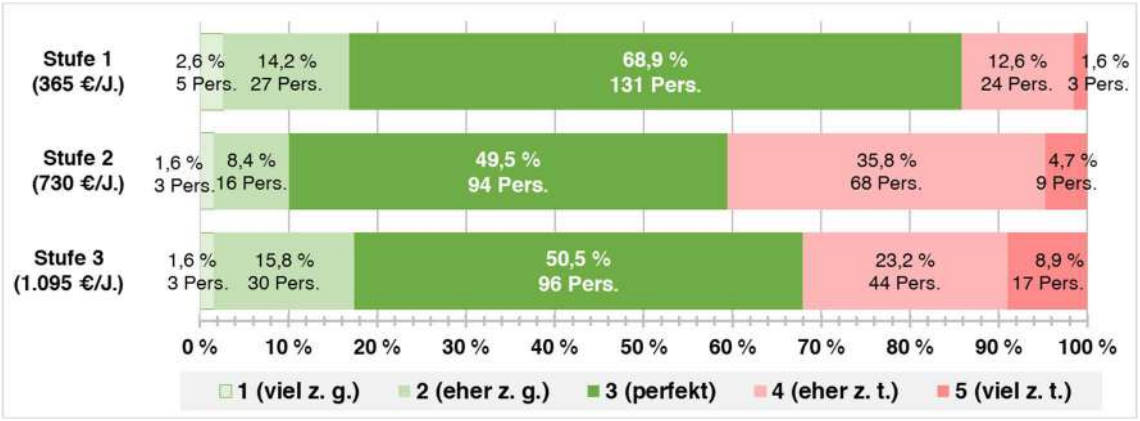


Abbildung 48: Meinungsverteilung bei der Preisgestaltung des 1-2-3-Klimatickets

[35] vgl. VOR (2021a), https://vor.at

Die Preisgestaltung des 1-2-3-Tickets wird allgemein als sehr fair empfunden. Ganz besonders zufrieden sind die Befragten mit der Bundesland-Version um 1 €/Tag, dessen Preis fast 70 % ideal finden; nur rd. 14 % schätzen es als zu hochpreisig ein. Bei der zweiten Stufe zeigt sich ein differenzierteres Bild: Hier dürfte das Preis-Leistungs-Verhältnis nicht sonderlich überzeugen, denn fast 36 % finden es eher zu teuer, 5 % gar viel zu teuer. Optimal findet den Preis von 2 €/Tag für zwei Bundesländer nur jeder Zweite. Das 3er-Ticket schließlich wird von ähnlich vielen Menschen als preislich perfekt empfunden, jedoch gibt es hierbei wieder mehr Stimmen, die es für zu günstig halten (insgesamt über 17 %). Interessanterweise sind 23,2 % davon überzeugt, dass der Preis eher zu hoch angesetzt ist. Etwa 9 % finden ihn viel zu hoch, obwohl sich mit dieser Ticketvariante potenziell am meisten sparen lässt, bedenkt die Tatsache, dass um nur einen zusätzlichen Euro pro Tag aus zwei Bundesländern ganze neun werden. Zudem veranschaulicht das vorherige Beispiel mit den Kosten einer Jahreskarte von St. Pölten nach Wien, wie absurd hoch die aktuellen Preise für eine einzelne Strecke (!) sind.

In Anlehnung an Tabelle 14 (S. 39) wird im Folgenden analysiert, wie jene Menschen, die als berufliche Eisenbahn- oder PKW-Nutzer zu klassifizieren sind (siehe Definition S. 20 Mitte), gegenüber dem Klimaticket eingestellt sind. Gleichzeitig ist von Interesse, was die Befragten, die bereits eine Jahreskarte besitzen, vom 1-2-3-Ticket halten.

Antwortmöglichkeiten	**berufliche Bahnfahrer**		**berufliche PKW-Nutzer**		**Jahreskarten-nutzer**	
1 *(Einser-Stufe)*	4 Pers.	6,1 %	14 Pers.	18,7 %	5 Pers.	6,0 %
2 *(Zweier-Stufe)*	19 Pers.	28,8 %	12 Pers.	16,0 %	19 Pers.	22,6 %
3 *(Dreier-Stufe)*	34 Pers.	51,5 %	12 Pers.	16,0 %	45 Pers.	53,6 %
4 (keine der drei Stufen)	4 Pers.	6,1 %	21 Pers.	28,0 %	6 Pers.	7,1 %
5 (unsicher/keine eindeutigen Vorteile)	5 Pers.	7,6 %	16 Pers.	21,3 %	9 Pers.	10,7 %
Summe	**66 Pers.**	**100,0 %**	**75 Pers.**	**100,0 %**	**84 Pers.**	**100,0 %**

Tabelle 27: Interesse am 1-2-3-Klimaticket nach Hauptverkehrsmittel und Jahreskartennutzung

Mithilfe dieser Aufstellung wird deutlich, dass die österreichweite Stufe zwar bei den beruflichen Bahnnutzern große Beliebtheit genießt (absolute Mehrheit), die Gruppe der Autofahrer ist hingegen relativ gleich verteilt zwischen den drei Optionen. Die meisten berufsbedingten PKW-Nutzer meinen jedoch, dass das Klimaticket in der derzeitigen Form für sie wahrscheinlich keinen Vorteil bringt (21,3 %) oder wissen schon jetzt sicher, dass sie dieses neuartige Angebot nicht annehmen werden (28 %). Die Eisenbahnnutzer sind, was die Ablehnung des Klimatickets betrifft, natürlich deutlich zurückhaltender (in Summe 13,7 %), während die Skeptiker bei den KFZ-Fahrern fast in der Überzahl sind.

Wenig überraschend zeichnet sich bei den 84 Personen, die angegeben haben, schon jetzt eine Jahreskarte für Öffis zu nutzen, ein nahezu identes Bild als jenes bei den Bahnfahrern: Eine absolute Mehrheit ist auch hier vom Nutzen der Dreier-Stufe überzeugt, während das Bundesland-Ticket um 1 €/Tag abgeschlagen auf dem letzten Rang liegt.

Insgesamt spricht das angekündigte 1-2-3-Klimaticket also vor allem jene Personen, die bereits mit der Bahn unterwegs sind, an, da sich zumeist enorme Preisvorteile ergeben. Dass durch diese von der Klimaschutzministerin vorangetriebene Maßnahme auch

massenhaft PKW-Nutzer auf Öffis umsteigen werden, scheint vor dem Hintergrund dieser Zahlen illusorisch. Vielmehr wird es dichtere Intervalle, bessere Anschlussmöglichkeiten, schnellere Direktverbindungen und insgesamt mehr Angebot an öffentlichem Verkehr brauchen. Niedrige Fahrkartenpreise alleine nützen nämlich jenen Menschen, die keine Alternative zum Auto sehen, nicht, zumal der Kostenfaktor von den meisten Befragten nicht als der wichtigste angesehen wird; vielmehr stehen z. B. kurze Reisezeiten und zeitliche Flexibilität im Vordergrund (siehe dazu u. a. Abbildung 16 auf S. 26).

5.1.10 Meidung von Öffis aufgrund von Covid-19

Die dritte Frage zum Thema Covid-19, welche in Erfahrung bringen sollte, ob die Befragten wegen Corona öfter auf Öffis zugunsten von Individualverkehrsmitteln verzichten bzw. verzichteten, verneinten 72 %. Diese sehr hohe Zahl an *Nein*-Antworten lässt auf den ersten Blick vermuten, dass die Bevölkerung trotz der Pandemie ein großes Vertrauen in die Öffis hat bzw. hatte und dass eine Infektion im Zug als eher unwahrscheinlich angesehen wird. Diese Schlussfolgerung ist jedoch insofern mit Vorsicht zu genießen, als dass all jene, die ohnehin nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, hier naturgemäß verneint haben; konkret befinden sich unter den 137 *Nein*-Antworten 54 Berufs-PKW-Nutzer. Die Fahrgastzahlen im Zugverkehr in Österreich (Nah- und Fernverkehr) zeigen im Corona-Jahr 2020 lt. ÖBB nämlich einen eklatanten Rückgang um fast 40 % verglichen mit dem Vorjahr.[36] Die sich in den letzten Jahren immer wieder überbietenden Rekordzahlen haben also im Jahr 2019 vorerst ihren Höhepunkt gefunden.

5.1.11 Eisenbahn vs. PKW nach Geschlecht

Dieser kurze Abschnitt beschäftigt sich mit der Segmentierung der Eisenbahn- bzw. PKW-Fahrer nach Geschlecht, bevor in den nächsten Sub-Kapiteln eine Unterteilung nach Altersgruppen und Einkommensstufen vorgenommen wird.

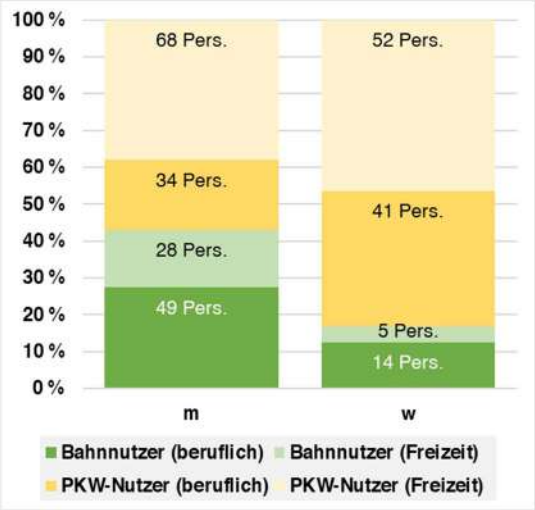


Abbildung 49: Geschlechterverteilung bei Eisenbahn und PKW

Unter den Befragten teilt sich die Bahn- und Auto-Nutzung wie folgt nach Geschlechtern auf: 40 % der Männer nutzen die Eisenbahn beruflich oder in ihrer Freizeit; bei den Frauen ist dieser Anteil nicht einmal halb so hoch. Beide Komponenten, die berufliche und die private Eisenbahnnutzung, sind bei den weiblichen Teilnehmern nur äußerst schwach ausgeprägt. Die meisten Damen in der Stichprobe können oder wollen demnach nicht auf ihren eigenen PKW verzichten.

Die Geschlechtsangaben *divers* und *keine Angabe* sind zu vernachlässigen, da jeweils nur einmal vorkommend.

5.1.12 Eisenbahn vs. PKW nach Altersgruppen

Kombiniert man die erhobenen Daten derart, dass Aussagen über die Altersgruppen und ihre bevorzugten Verkehrsmittel möglich werden, ergibt sich diese Darstellung, aus der

[36] vgl. ÖBB-Presse (2021), S. 4

deutlich erkennbar ist, dass die Bahn im Leben eines Menschen in Richtung Lebensmitte an Bedeutung verliert. Schon bei der Gruppe der 50- bis 60-Jährigen geht es jedoch wieder bergauf; trotzdem bleibt das Niveau gering. Dies liegt natürlich in erster Linie daran, dass Pensionisten nicht mehr zu ihrem Arbeitsort pendeln müssen und die Bahn – wenn überhaupt – ausschließlich in ihrer Freizeit nutzen.

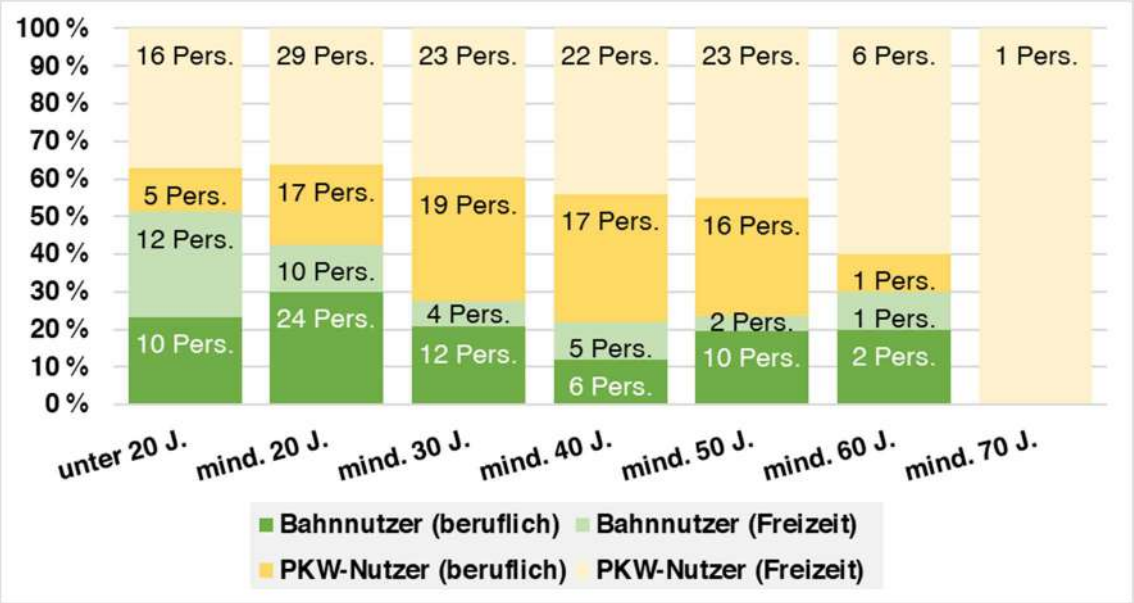


Abbildung 50: Altersgruppen und bevorzugte Verkehrsmittel für berufliche oder private Fahrten

Der Anteil des PKW als mehrheitliches Fortbewegungsmittel ist unter den Jüngsten eher gering, was in der Natur der Sache liegt (B-Führerschein frühestens mit 17 Jahren). In Anknüpfung daran bietet Tabelle 4 auf S. 28 eine Aufschlüsselung der Alters- und Berufsgruppen.

Bei Betrachtung der Grafik drängt sich auch die Schlussfolgerung auf, dass das Auto als Freizeit-Verkehrsmittel kontinuierlich an Bedeutung gewinnt, je älter ein Mensch wird. Diese Äußerung wirkt jedenfalls sehr plakativ, ist aber aufgrund des geringen Datensatzes so nicht haltbar und ohnehin eher in die Kategorie *falsche Kausalität* einzuordnen. Weiters ist es wichtig, zu beachten, dass pro Altersstufe theoretisch maximal die doppelte Anzahl an Personen, die in diese Altersgruppe fallen, denkbar ist (vertikale Achse). Jede nicht pensionierte Person kann nämlich theoretisch einmal als Freizeit- und einmal als Berufsnutzer von Bahn oder PKW aufscheinen; sollte ein Befragter jedoch andere Verkehrsmittel als die beiden genannten wählen, so fällt er klarerweise einmal oder sogar beide Male aus dieser Betrachtung heraus.

5.1.13 Eisenbahn vs. PKW nach Einkommensklassen

Lässt sich aufgrund des Nettoeinkommens auf ein bevorzugtes Verkehrsmittel (Eisenbahn oder PKW) zum Erreichen des Arbeits- oder Ausbildungsortes schließen? Diese spannende und zugleich sozioökonomisch interessante Frage muss man nach einem Blick auf die folgende Grafik verneinen (oder besser gesagt mit *Das kann man so pauschal nicht sagen* beantworten). Es ist nämlich kein direkter Zusammenhang zwischen Bahn und Verdienst zu erkennen; obwohl man gemäß volkswirtschaftlichen Prinzipen annehmen müsste, dass bei steigendem Wohlstand die Nachfrage nach Massenbeförderung sinkt.

Bei den vorliegenden Umfrageresultaten tritt sogar das Gegenteil ein: Selbst in der höchsten Einkommensstufe hat die Eisenbahn einen 40-%-Anteil; dabei muss man aber natürlich wieder beachten, dass es sich um eine sehr kleine und zudem *eisenbahnfreundliche* Stichprobe handelt. Beim PKW sieht die Sache kaum anders aus: Auch hier ist eine mehr oder weniger konstante Verteilung quer durch die Einkommensklassen abzulesen.

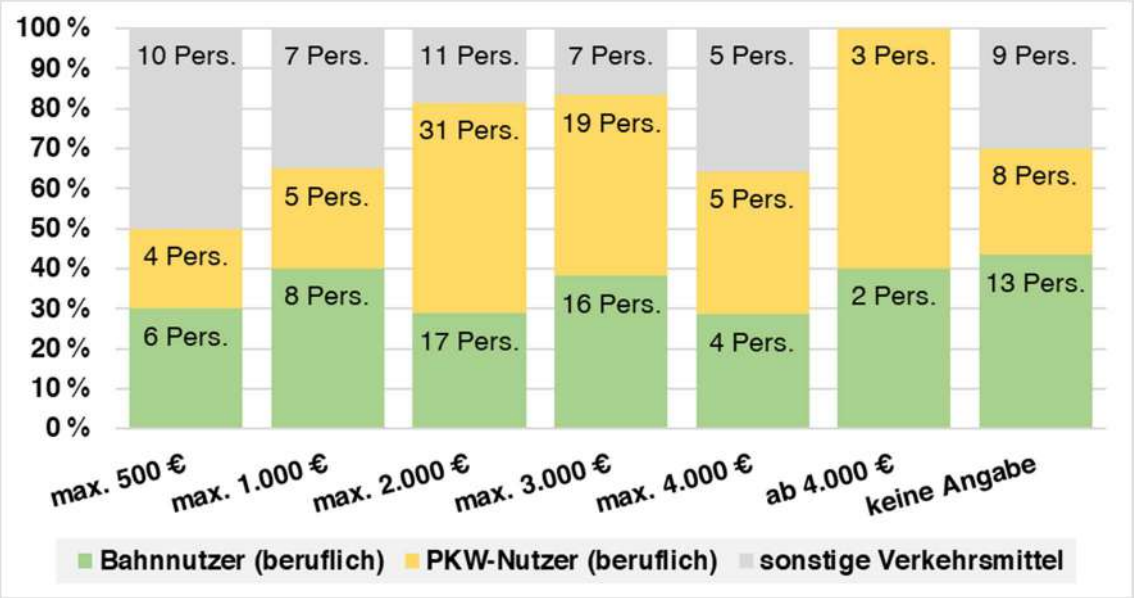


Abbildung 51: Einkommensstufen und bevorzugte Verkehrsmittel für berufliche Fahrten

Das Datenmaterial würde noch schier endlose Interpretations- und Kombinationsmöglichkeiten bereithalten, aber nun wird ein vorläufiger Schlusspunkt gesetzt.

5.2 Erweiterung der SWOT-Analyse

Nun wird die SWOT-Analyse aus Kapitel 3 (ab S. 10) insofern erweitert, als dass einige Erkenntnisse bzw. Aussagen aus der Empirie hinzugefügt werden.

- Stärken:
  - Die Eisenbahn hat offenbar viele Vorteile zu bieten, denn sonst würde kaum ein Großteil der Menschen, obwohl andere adäquate Verkehrsmittel zur Verfügung stünden, mit ihr fahren.
  - Im Gesamten wird die Bahn als sehr zuverlässig, pünktlich, sauber, komfortabel und praktisch empfunden; sogar manche PKW-Nutzer attestieren ihr Bestnoten.
  - Die Klimafreundlichkeit ist ein großer Pluspunkt, wenngleich dieser Punkt v. a. von der jüngeren Zielgruppe geschätzt wird.
- Schwächen:
  - Die Komplexität des Tarifsystems scheint eine größere Schwäche als gedacht zu sein.
  - Es gibt zudem Verbesserungspotenzial in den Bereichen Taktung/Anschlüsse, Zugausfälle/Fahrgastinformation, CO_2-Neutralität auch auf Nebenstrecken.
  - Viele Orte werden nicht angefahren oder nur unzureichend bedient, weshalb fehlende Öffi-Verbindungen einer der Hauptgründe für die Wahl des PKWs sind.
  - Das Krisenmanagement der Eisenbahngesellschaften lasse zu wünschen übrig, so mehrere Wortmeldungen.

- Chancen:
  - Billigere Fahrkarten im Allgemeinen bzw. das 1-2-3-Klimaticket sowie finanzielle Unterstützungen im Speziellen sind eine große Chance, noch mehr Personen für die Öffis zu begeistern, denn der PKW punktet mit keinem exzellenten Preis-Leistungs-Verhältnis.
  - Die Reaktivierung von Strecken oder der Ausbau der Bestände, um Fahrzeiten zu verkürzen oder neue Verbindungen zu ermöglichen, wäre eine Zukunftschance.
  - Entsprechende Mikromobilitätsangebote bzw. Lösungen für die *letzte Meile* könnten Zweifler zum Umstieg auf die Bahn bewegen.
- Risiken:
  - Billigflüge stellen nach wie vor eine große Bedrohung für den (Nacht-)Zug dar, denn ein beachtlicher Teil der Befragten würde den Kurzstreckenflug vorziehen.
  - Nachfrageschwankungen sind weiterhin ein nicht zu unterschätzendes Problem, denn oft wollen viele Menschen zu gewissen Zeiten in dieselbe Richtung fahren (z. B. Pendler-Stoßzeiten in der Früh), während in der Gegenrichtung bzw. zu anderen Tageszeiten zu viele Kapazitäten bereitstehen.

5.3 Ausblick: Die Eisenbahn in Zukunft

Der gegenwarts- bzw. vergangenheitsbezogene Teil dieser Bachelorarbeit schließt hiermit ab; nun noch einige Zukunftsgedanken:

Dass die Bahn einen großen Anteil am (öffentlichen) Personenverkehr hat und dass große Summen in Infrastrukturprojekte fließen, wurde an anderer Stelle bereits erwähnt. Das *Zielnetz 2025+* der ÖBB im Rahmen des Gesamtverkehrsplans sieht beispielsweise umfangreiche Erweiterungen, aber auch Modernisierungen vor und soll nicht nur die nächsten Jahre skizzieren, sondern gar den Grundstein für das kommende Jahrhundert legen. Basis sind Vorgaben der Bundesministerien für Klimaschutz sowie für Finanzen, aber auch eine von heimischen Universitäten erstellte Verkehrsprognose. Auf lange Sicht ist jedenfalls das Ziel klar: Die Marktposition der Eisenbahn im Gesamten soll gefestigt werden, indem kürzere Fahrzeiten ermöglicht und mehr Verbindungen angeboten werden können; ein relativ dichter Taktverkehr wird also angestrebt. Umgekehrt ist es kein Tabuthema, Strecken aufzugeben (siehe dazu auch Abbildung 2 auf S. 6). Ganz im Gegenteil: Die ÖBB sind überzeugt, dass es besser ist, kleinere Regionalbahnen in die Hände des jeweiligen Bundeslandes zu überführen. In jedem Fall sollen auch Verbesserungen für Pendler (z. B. Park+Ride-Angebote) erfolgen. Einige weitere Stichpunkte betreffen eine bedarfsorientiertere Fahrplangestaltung sowie modernisierte und barrierefreie Bahnhöfe. Zudem sollen im Endspurt befindliche Infrastruktur-Großprojekte auf den Hauptachsen (u. a. Semmering-Basistunnel auf der Südstrecke) demnächst für kürzere Fahrzeiten sorgen. Angaben der ÖBB-Infrastruktur AG zufolge wird vom Bund zurzeit nur etwa halb so viel Geld für Investitionen in das Straßennetz zur Verfügung gestellt.[37]

Schenkt man den Worten der Politik Glauben, so könnte es um die Eisenbahn kaum besser bestellt sein. Es bleibt zu hoffen, dass den großen Worten auch entsprechende Taten folgen werden und dass am Ende die Bahnkonsumenten, aber in letzter Instanz natürlich alle Menschen, die in Österreich leben, von diesen Verbesserungen profitieren können.

[37] vgl. ÖBB-Infra (2021b), https://infrastruktur.oebb.at

6 Conclusio

Das letzte Kapitel lässt die zentralen Erkenntnisse nochmals Revue passieren und reflektiert kritisch, wo die Grenzen dieser Arbeit liegen. Um das Gesamtbild abzurunden, werden noch künftige Forschungsmöglichkeiten aufgezeigt.

6.1 Zusammenfassende Beurteilung

Mithilfe der in dieser Arbeit gewonnen Erkenntnisse lässt sich die eingangs formulierte Forschungsfrage wie folgt beantworten: Die Eisenbahn in NÖ und Wien sieht sich zahlreichen, verschiedenartigen Herausforderungen gegenüber; die Menschen wünschen sich Vereinfachungen (Tarifsystem), Vergünstigungen (billigere Tickets, finanzielle Unterstützung), Verbesserungen im täglichen Betrieb (kürzere Fahrzeiten, höhere Zuverlässigkeit, verbesserte Anschlüsse, hilfreiche Krisenkommunikation) uvm. Es gilt mehr denn je, diese Wünsche umzusetzen, damit bestehende Bahnnutzer nicht abwandern und potenzielle Neukunden dazukommen.

Konkrete Ansätze gäbe bzw. gibt es viele: Das 1-2-3-Klimaticket beispielsweise könnte gleich mehrere bestehende Probleme lösen (Vereinfachung, Vergünstigung) und gleichzeitig mehr Menschen zum Umstieg auf die Bahn bewegen. In ähnlicher Weise sollen Neubau- und Modernisierungsmaßnahmen die Attraktivität steigern, indem neue Verbindungen bzw. kürzere Fahrzeiten möglich werden. Weitere Maßnahmen zur Aufwertung der Bahn umfassen u. a. zeitgemäßere und bequemere Züge sowie eine bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln im Sinne der einfacheren Bewältigung der redensartlichen *letzten Meile.* Dazu bedarf es aber immer auch eines politischen Willens, denn die für solche Maßnahmen benötigten Geldmittel sind immens hoch.

In Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit bedeutet dies, dass die Eisenbahn – sofern wirklich Verbesserungen in allen Bereichen umgesetzt werden – auf dem besten Weg ist, den bestehenden Mitbewerbern (Bus, PKW, Flugzeug) den Rang abzulaufen. Komfortabler als der Bus, sicherer (und in Zukunft womöglich schneller) als der PKW, und in jedem Fall umweltfreundlicher als der Flieger ist der Schienen-Personenverkehr im Begriff, sich als Allround-Mobilitätsdienstleister zu positionieren. Nichtsdestotrotz ist und bleibt die Bahn ein Verkehrsmittel für die Massen, also kann nicht jedes Dorf an das Schienennetz angebunden werden.

6.2 Grenzen der Arbeit

Im Rahmen dieser Bachelorarbeit wurden sehr wertvolle, umfangreiche Daten gesammelt. Anhand dieser Roh-Informationen (Anhang E ab S. 78) ließen sich klarerweise noch unzählige andere Auswertungen durchführen. Die für diese Bachelorarbeit relevantesten und für die Beantwortung der Forschungsfrage(n) benötigten Analysen wurden bereits in den Kapiteln 4 und 5 dargestellt, was nicht bedeutet, dass es sich um eine vollumfängliche Verarbeitung handelt.

Nochmals sei an dieser Stelle betont, dass die Umfrage keinesfalls zu repräsentativen Ergebnissen gekommen ist; die nicht allzu große Teilnehmerzahl (knapp 200 Personen) lässt also keine für ganz (Ost-)Österreich gültigen Schlüsse zu. Außerdem weisen verhältnismäßig viele Teilnehmer – ebenso wie der Autor – eine positive Grundeinstellung zur Eisenbahn auf, was zu geringfügigen Verzerrungen geführt haben könnte.

6.3 Zukünftige Forschung

Trotz des beachtlichen Umfangs dieser Bachelorarbeit (rd. 183.000 Zeichen bzw. 25.500 Wörter auf insgesamt über 100 Seiten) wird weitere Forschungsarbeit in diese Richtung nötig sein; jeder, der sich aufbauend mit der Thematik auseinandersetzen möchte, ist im Sinne einer Wohlstandssteigerung für die gesamte Gesellschaft herzlich eingeladen, die in dieser Thesis vorgestellten Daten weiterzuverwenden oder eigene Betrachtungen anzustellen. Für Rückfragen oder Auskünfte stehe ich gerne per E-Mail zur Verfügung: johannes.klackl@gmail.com.

Literaturverzeichnis

Bahnnetz Österreich (2021): Geplante, aber nie gebaute Eisenbahnstrecken in Österreich, in: https://bahnnetz-at.jimdofree.com/nicht-realisierte-bahnstreckenprojekte/ (15.05.2021)

BMK (2011): Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (vormals BMVIT): Verkehr in Zahlen – Kapitel 3 Infrastruktur, in: https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/statistik/viz11/kap_3.html (18.06.2021)

BMK (2019): Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Österreich bleibt Bahnland Nummer 1 in der EU, in: https://infothek.bmk.gv.at/oesterreich-bleibt-bahnland-nummer-1-in-der-eu/ (12.06.2021)

BMK (2021): Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Häufig gestellte Fragen – 1-2-3-Klimaticket, in: https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/1-2-3-ticket/faq.html (22.06.2021)

Digitales Amt (2021): Österreichs Digitales Amt: Begriffslexikon – Kontrahierungszwang, in: https://www.oesterreich.gv.at/lexicon/K/Seite.991329.html (21.07.2021)

Fagagnini (2009): Fagagnini, H. P.: Zukunft Bahn? – Die Schiene im Spannungsfeld von Gesellschaft und Wirtschaft, Luzern 2009

Koroschetz (2014): Koroschetz, S.: Auswirkungen des Konkurrenzunternehmens WESTbahn auf die Positionierung der ÖBB im österreichischen Personenverkehr, Wien 2014

Land NÖ (2020): Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2018, in: https://www.noe.gv.at/noe/NOELRU7_Mobilitaetserhebung_2018_Barrierefrei.pdf (20.07.2021)

Land NÖ (2021): Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Studie belegt regionalwirtschaftliche Bedeutung der Niederösterreich Bahnen, in: https://www.noe.gv.at/noe/Studie_belegt_regionalwirtschaftliche_Bedeutung_der_Niede.html (15.06.2021)

NÖ-Bahnen (2021): Niederösterreich-Bahnen: Was wir machen, in: https://www.niederoesterreichbahnen.at/was-wir-machen (15.06.2021)

ÖBB (2021): Österreichische Bundesbahnen: Nahverkehr Ostregion, in: https://www.oebb.at/dam/jcr:cc6cd585-cb39-4fdd-9039-9c88ff53ab2d/liniennetz-ostregion.pdf (06.06.2021)

ÖBB-Infra (2021a): ÖBB-Infrastruktur AG: Willkommen bei der ÖBB-Infrastruktur, in: https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen (13.06.2021)

ÖBB-Infra (2021b): ÖBB-Infrastruktur AG: Zukunft Bahn Zielnetz 2025+, in: https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/fuer-oesterreich/zukunft-bahn-zielnetz (30.06.2021)

ÖBB-Konzern (2021): Klimaschutzstrategie 2030, in: https://konzern.oebb.at/de/nachhaltige-oebb/klimaschutzstrategie-2030 (26.07.2021)

ÖBB-Presse (2021): Zahlen Daten Fakten, in: https://presse.oebb.at/dam/jcr:8ec7b268-630d-40f2-bbd0-38b5d7531d84/OEBB_Zahlen_2021-1_web.pdf (12.06.2021)

Salzburg Research (2021): Salzburg Research Forschungsgesellschaft m.b.H.: SWOT-Analyse, in: https://methodenpool.salzburgresearch.at/methode/swot-analyse/ (15.06.2021)

Schienen-Control (2021): Jahresbericht 2020, in: https://www.schienencontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1g-Presse/Pressemappen/Pressemappen%202021/SC-Jahresbericht-2020_Web.pdf (10.06.2021)

UIC (1951): Internationaler Eisenbahnverband/Union internationale des chemins de fer: Die Lage der europäischen Eisenbahnen – Schwierigkeiten, Ursachen, Gesundungsmöglichkeiten, Paris 1951

VOR (2021a): Verkehrsverbund Ost-Region: Preisauskunft für die Strecke St. Pölten–Wien, in: https://preisauskunft.vor.at/index.html?#!P|Tariff!S|St.%20P%C3%B6lten!SID|A=1@O=St.%20P%C3%B6lten@U=103@L=900012074@B=1@p=1623669685@!Z|Wien!ZID|A=1@O=Wien@U=103@L=900014693@B=1@p=1623669685@!start|yes (20.07.2021)

VOR (2021b): Verkehrsverbund Ost-Region: Wien, Niederösterreich, Burgenland: Die nächsten 15 Jahre auf Schiene, in: https://www.vor.at/presse/detail/news/wien-niederoesterreich-burgenland-die-naechsten-15-jahre-auf-schiene/ (24.07.2021)

Wiener Linien (2021): Hanke/Steinbauer: Über 1 Million treue StammkundInnen – umweltfreundliche Öffis als Top-Arbeitgeberin, in: https://www.wienerlinien.at/web/wiener-linien/r%C3%BCckblick-2020-ausblick-2021 (22.07.2021)

WKO (2020): Wirtschaftskammer Österreich: Schienenpersonenverkehr, in: https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/schienenbahnen/schienenpersonenverkehr.html (04.06.2021)

Stichwortverzeichnis

A

Abschlussarbeit I, 9, 44, 91
Arbeitsort 18, 35, 55, 59, 88
Ausbildung 19, 20, 24, 27, 28, 40
Ausreißer 23, 26, 30
Austrian Federal Railways VIII
Auswertung 18, 22, 46, 55

B

Bachelorarbeit I, VIII, 2, 3, 5, 44, 47, 61, 62, 63, 91
Bahnhof 7, 14, 19, 22, 23, 35, 42, 43, 45, 46, 50, 87, 88, 89
Bahnwesen I
berufstätig 20, 24, 27, 28
Beschäftigungsort 25, 26, 40, 48, 50, 51
Box 30, 54
Boxplot 23, 41

C

Chance 10, 13, 14, 16, 17, 37, 61
Chancen VII, VIII, 3, 10, 13, 16, 17, 61
Corona 9, 14, 18, 19, 40, 43, 58, 87
Covid I, 3, 18, 19, 22, 25, 40, 41, 58, 75, 91

D

Datenklasse 23, 41, 48, 49
Drittel 9, 24, 25

E

Einkommen VIII, 43
Einkommensstufe 60
Eisenbahngesellschaft 5, 7
Eisenbahnnutzer VIII, 2, 9, 30, 31, 42, 48, 55, 57, 89
Elektrifizierung 1, 43, 89
E-Mail 22, 44, 63
Entfernung 18, 23, 45, 48, 50, 51

F

Facebook 22, 77
Fahrgastzahlen 5, 9, 13, 16, 58
Fahrkarten 1, 13, 61, 89
Fahrrad 29
Faktor 2, 11, 19, 27, 28, 32, 46, 49
Flexibilität 12, 16, 17, 26, 33, 58, 87
Flugzeug 19, 38, 62
Franz-Josefs-Bahn 35, 43
Fußweg 8, 29, 36, 48, 49, 52, 54, 87

G

Gesellschaft I, VII, 63, 64
Gesundheit 28
Gesundheitsbewusstsein 26, 27, 28

H

Hälfte 23, 30, 44, 91
Hauptbahnhof 7, 90
Hauptverkehrsmittel 8, 9, 46, 47, 48, 54, 55, 57
Herausforderungen VIII, 2, 3, 62

I

Instagram 22
Interquartilsabstand 30
Investitionen 12, 16, 17, 19, 43, 61, 89

J

Jahrhundert 61

K

Kamptalbahn 1, 43, 89, 90
Kapazitäten 16, 43, 61, 89
Klimaschutz I, VII, 2, 16, 61, 64
Klimaticket 1, 16, 17, 18, 21, 38, 39, 55, 56, 57, 61, 62, 64, 74
Komfort 1, 2, 11, 28, 33, 35, 88, 89
Kostenintensität 12
Krisenmanagement 43, 44, 60, 90
Kurzstreckenflug 15, 61

L

LimeSurvey 18, 20, 22, 69

M

Maskulinum III
Maximum 21, 23, 27, 29, 30, 36, 45, 46, 52
Median 23, 26, 27, 28, 29, 31, 36, 41, 45, 46, 52
Minimum 27, 29, 36, 45, 46, 52
Mittelwert 28, 29, 31, 32, 36, 45, 46, 52
Mobilitätsverhalten 9, 19, 30, 35, 36, 52
Modal Split 8, 9, 46, 47

N

Nachfrageschwankungen 14, 16, 17, 61
Nachfragesteigerung 13
Nachteil 12, 91

Niederösterreich I, VII, VIII, 2, 5, 7, 8, 12, 23, 24, 42, 64, 65, 77
Niederösterreich-Bahnen I, 7, 8, 64
NÖ-Bahnen 7, 15, 22, 64

O

ÖBB I, VII, VIII, 1, 2, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 15, 22, 34, 35, 43, 44, 58, 61, 64, 65, 68, 89, 91
Oberleitung 1, 11
Öffis 8, 9, 18, 19, 29, 30, 35, 41, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 54, 55, 57, 58, 61, 65, 88, 90, 91
Online-Befragung I, 18, 22, 71, 72, 73, 74, 75, 76
Opportunities VII, 10, 16
Österreichische Bundesbahnen VII, 64
Ostösterreich 1, 5, 47
Ostregion 2, 42, 64, 68, 91

P

Park+Ride 22, 35, 61
Pendlerpauschale 43
Personenmobilität 3, 5, 16
Personenverkehr I, VIII, 2, 3, 5, 6, 8, 10, 43, 61, 62, 64, 89
Phänomen 15, 54
Plakat 22
Postleitzahl 21
Preis-Leistungs-Verhältnis 31, 32, 33, 56, 57, 61
Privatsphäre 13

R

Rail VIII
Reaktivierung 16, 43, 61, 90
Reisekomfort 11, 16, 18, 19, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 34
Risiken VII, VIII, 3, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 61
Risiko 14, 15

S

Schieberegler 26
Schienennetz 6, 7, 12, 34, 62
Schienenverkehrsnetz 2
Schlussfolgerung 55, 58, 59
Schnelligkeit 10, 16
Schwächen VII, VIII, 3, 10, 12, 15, 16, 17, 60
Stärken VII, VIII, 3, 10, 12, 16, 17, 18, 49, 50, 60
Straßenverkehr 1, 10, 11, 12, 17, 31
Strengths VII, 10, 16
Substitute 15, 16
SWOT-Analyse VIII, 2, 3, 10, 17, 60, 65

T

Tätigkeitsort 25, 40, 48, 49, 50
Thesis I, VIII, 3, 63
Threats VII, 10, 15, 16
Trends 14
Twitter 22

U

Umweltfreundlichkeit 11, 17, 28
Unabhängigkeit 11, 17, 26, 28, 31

V

Verkehrsmittel VIII, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 42, 46, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 62, 87, 88, 90
Verkehrsmittelwahl 8, 18, 26, 27, 28, 29, 31, 35, 48, 49
Verkehrsverbund Ost-Region VII, 8, 55, 65
Viertel 30, 40
VOR VII, 8, 44, 56, 65, 87, 91
Vorteil VIII, 18, 49, 57

W

Waldviertel 18, 35, 42, 88, 90
Weaknesses VII, 10, 15, 16
Wettbewerbsfähigkeit 1, 62
Wien I, VII, VIII, 2, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 18, 20, 21, 23, 24, 33, 35, 42, 43, 46, 47, 50, 51, 52, 56, 57, 62, 64, 65, 87
Wiener Linien 5, 9, 22, 65
Wirtschaftlichkeit 10, 11
Wirtschaftskammer VII, 11, 65
Wirtschaftsuniversität I
Wohnort VIII, 18, 20, 23, 25, 45, 46, 48, 91

Z

Zeitersparnis VIII, 18, 31, 32, 33, 46
Zuverlässigkeit 31, 33, 34, 62

Anhang A: Nahverkehrsliniennetz in der Ostregion

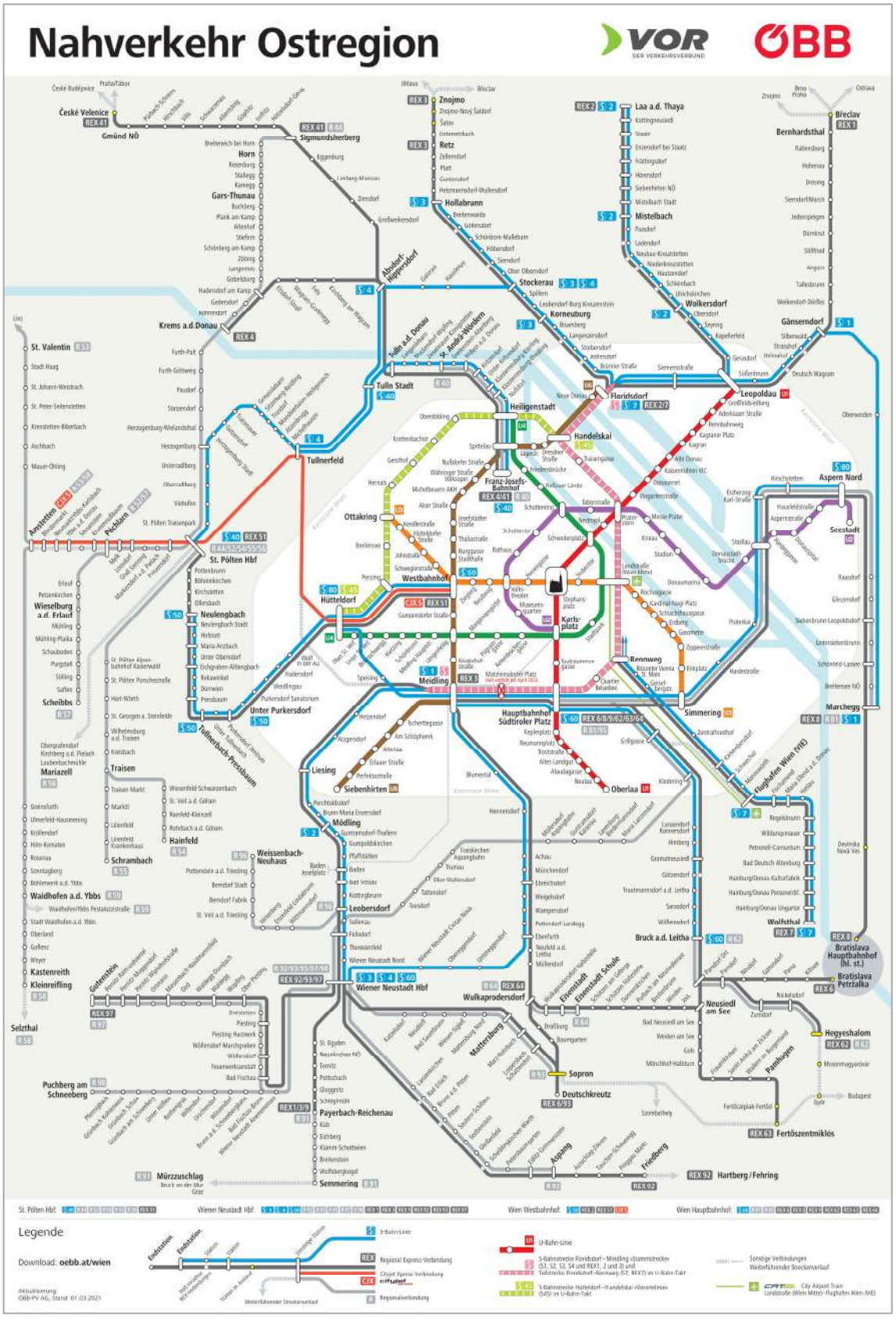


Abbildung 52: Nahverkehrsplan Ostregion[38]

[38] ÖBB (2021), https://oebb.at

Anhang B: Fragenliste im Tool *LimeSurvey*

Gruppe- / Fragereihenfolge	Code	Frage	Fragetyp	Gruppe	Zwingend notwendig	Sonstiges
1 / 1	Wohnort	In welchem Bundesland Österreichs haben Sie Ihren Hauptwohnsitz bzw. Lebensmittelpunkt?	Liste (Optionsfelder)	Einstieg	*	
1 / 2	Bahnhof	Wie viele Kilometer von Ihrem angegeben Wohnsitz entfernt befindet sich der nächste (in Betrieb befindliche) Bahnhof?	Zahleneingabe	Einstieg	*	⊘
1 / 3	Beruf	Was beschreibt Ihre aktuelle berufliche Situation am besten? Ich bin ...	Liste (Optionsfelder)	Einstieg	*	
1 / 4	Hinweis	Hinweis:Sie haben angegeben, dass Sie zurzeit nicht erwerbstätig bzw. arbeitslos sind. Bitte beziehen Sie sich daher bei der Beantwortung der Fragen im weiteren Verlauf dieser Umfrage auf Ihren letzten Job.	Mehrfachauswahl	Einstieg	*	
1 / 5	Arbeitsort	Wo befindet sich Ihre (dauerhafte) Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte, zu der Sie im Normalfall regelmäßig anreisen müssen (bzw. vor Corona regelmäßig anreisen mussten)?	Liste (Optionsfelder)	Einstieg	*	
1 / 6	StadtLand	Welche Aussage trifft auf Ihren Wohn- sowie Arbeits-/Ausbildungsort zu?	Liste (Optionsfelder)	Einstieg	*	
2 / 1	Strecke	Wie lange ist dabei Ihr gewöhnlicher „Arbeitsweg" (= einfache Strecke zwischen Wohn- und Beschäftigungs-/Ausbildungsort)?	Liste (Optionsfelder)	Mobilität I	*	
2 / 2	AnzahlFahrten	Denken Sie bitte explizit an „Vor-Corona-Zeiten":An wie vielen Werktagen pro Woche legen Sie im Regelfall den Weg von Ihrem Wohnort zum Arbeits-/Ausbildungsort zurück?	Liste (Optionsfelder)	Mobilität I	*	
2 / 3	Zeit	Wie lange sind Sie in der Regel unterwegs, um zu Ihrem Arbeits- bzw. Ausbildungsort zu gelangen (einfache Strecke, „Tür zu Tür")?	Liste (Optionsfelder)	Mobilität I	*	
2 / 4	allgemeineFaktoren	Bitte nutzen Sie die Schieberegler: Wie wichtig sind Ihnen ganz allgemein die folgenden Faktoren bei Ihrer Verkehrsmittelwahl? 0 % = unwichtig, 100 % = sehr wichtig	Mehrfache numerische Eingabe	Mobilität I	*	⊘
2 / 5	PKW	Sind Sie im Besitz eines B-Führerscheins und steht Ihnen im Alltag ein PKW zur Verfügung (privates Fahrzeug oder „Firmenauto")?	Ja/Nein	Mobilität I	*	⊘
3 / 1	Verkehrsmittel	Bitte schätzen Sie nun: Welchen Anteil Ihres gewöhnliches Arbeitsweges legen Sie mit welchen Verkehrsmitteln zurück? Ihre Eingaben müssen in Summe 100 % ergeben.	Mehrfache numerische Eingabe	Mobilität II	*	⊘
3 / 2	GrundBahn	Bitte geben Sie bei den angeführten Gründen jeweils an, inwiefern diese bei Ihrer Entscheidung für die Bahn als wesentliches Verkehrsmittel eine Rolle spielen.	Matrix	Mobilität II	*	⊘
3 / 3	GrundPKW	Bitte geben Sie bei den angeführten Gründen jeweils an, inwiefern diese bei Ihrer Entscheidung für den PKW als wesentliches Verkehrsmittel eine Rolle spielen.	Matrix	Mobilität II	*	⊘
3 / 4	PKWBahnSonstiges	Sonstige Gründe:	Langer freier Text	Mobilität II		⊘
3 / 5	UmstiegBahn	Was müsste passieren, damit Sie die Bahn noch stärker nutzen würden (bzw. damit Sie einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel überhaupt in Erwägung ziehen würden)? Bitte nehmen Sie eine Bewertung vor:	Matrix	Mobilität II	*	⊘
3 / 6	UmstiegBahnSonstiges	Sonstiges:	Langer freier Text	Mobilität II		⊘

Abbildung 53: Fragenliste (Fragegruppen bzw. Seiten 1 bis 3)

Gruppe- / Fragereihenfolge	Code	Frage	Fragetyp	Gruppe	Zwingend notwendig	Sonstiges
4 / 1	Freizeit	Bitte denken Sie an eine ganz gewöhnliche Woche vor ein paar Jahren:Welche Verkehrsmittel nutzten Sie zumeist für Ihre Freizeitaktivitäten, für private Besuche, Erledigungen, Einkäufe etc.? Sie müssen hierfür in Summe 100 % vergeben.	Mehrfache numerische Eingabe	Mobilität III	*	⊘
4 / 2	UrlaubAT	Bitte stellen Sie sich vor, Sie möchten einen Kurzurlaub in Österreich verbringen.Welche Verkehrsmittel kämen für Sie ganz grundsätzlich infrage, um zum Urlaubsort zu gelangen (Mehrfachantwort möglich)?	Mehrfachauswahl	Mobilität III	*	⊙
4 / 3	UrlaubEU	Bitte versetzen Sie sich nun in folgende Situation:Sie planen einen 2- bis 3-tägigen Kurztrip in eine europäische Hauptstadt, z. B. an einem (verlängerten) Wochenende, und vergleichen verschiedene Reisevarianten. Dabei stehen Sie vor folgenden Wahlmöglichkeiten: Verkehrsmittel + Übernachtung Reisezeit (gesamt) Kosten Variante A Nachtzug (Privatabteil im Schlafwagen) 26 Std. (über Nacht) 520 € Variante B eigener PKW + Hotelzimmer 20 Std. (tagsüber) 470 € Variante C Flug (inkl. Transfers) + Hotelzimmer 18 Std. (tagsüber) 420 € Welche Variante würden Sie am ehesten wählen?	Liste (Optionsfelder)	Mobilität III	*	
5 / 1	Stufe123	Für welche Stufe des 1-2-3-Klimatickets würden Sie sich interessieren? Stufe Umfang Preis 1 1 Bundesland 365 € pro Jahr (1 €/Tag) 2 2 Bundesländer 730 € pro Jahr (2 €/Tag) 3 ganz Österreich 1.095 € pro Jahr (3 €/Tag)	Liste (Optionsfelder)	1-2-3-Klimaticket	*	
5 / 2	Angemessenheit	Bitte geben Sie für jede der drei Stufen an, ob Sie den Preis angemessen finden.	Matrix	1-2-3-Klimaticket	*	⊘
5 / 3	Dauerkarte	Nutzen Sie schon jetzt regelmäßig eine der folgenden Dauerkarten für öffentliche Verkehrsmittel?	Liste (Optionsfelder)	1-2-3-Klimaticket	*	
6 / 1	Reduktion	Haben sich während der Corona-Zeit Ihre Arbeitswege reduziert (z. B. weil Sie des Öfteren im Homeoffice/in Distanzlehre waren)?	Liste (Optionsfelder)	Mobilität und Covid-19	*	
6 / 2	Vorkrisenniveau	Wie ist Ihre Einschätzung: Werden Sie in den nächsten Jahren wieder zum Vorkrisen-Niveau an „Arbeitswegen" zurückkehren? (Werden Sie also zukünftig wieder seltener von zu Hause aus arbeiten/lernen/studieren?)	Liste (Optionsfelder)	Mobilität und Covid-19	*	
6 / 3	Ansteckungsangst	Wählen bzw. wählten Sie aufgrund von Covid-19 anstelle von Eisenbahn & Co. öfter Individualverkehrsmittel, weil Sie Angst haben/hatten, sich mit dem „Coronavirus" zu infizieren?	Liste (Optionsfelder)	Mobilität und Covid-19	*	
7 / 1	Geschlecht	Welchem Geschlecht fühlen Sie sich zugehörig?	Liste (Optionsfelder)	Angaben zur Person	*	
7 / 2	Alter	Bitte geben Sie hier Ihr Alter an.	Zahleneingabe	Angaben zur Person	*	⊘
7 / 3	Bezirk	Geben Sie bitte das Bezirkskürzel (= Autokennzeichen) Ihres Wohn- und Arbeits-/Ausbildungsortes an.	Mehrfache kurze Texte	Angaben zur Person		⊘
7 / 4	Eisenbahnnutzer	Wo sehen Sie als Eisenbahn-Nutzer(in) Probleme im Schienen-Personenverkehr? Haben Sie vielleicht auch konkrete Verbesserungsvorschläge?	Langer freier Text	Angaben zur Person		⊘
7 / 5	Einkommen	Wie viel beträgt Ihr monatliches Nettoeinkommen?	Liste (Optionsfelder)	Angaben zur Person	*	
7 / 6	Anmerkungen	Haben Sie Anmerkungen zur Umfrage oder möchten Sie mir sonst noch etwas mitteilen?	Langer freier Text	Angaben zur Person		⊘
8 / 1	Mailadresse	Ihre E-Mail-Adresse:	Kurzer freier Text	Optional: Teilnahme an Verlosung		⊘

Abbildung 54: Fragenliste (Fragegruppen bzw. Seiten 4 bis 8)

Anhang C: Fragebogen aus Sicht der Hauptzielgruppe

Mobilitätsbefragung / Eisenbahn in (Ost-)Österreich

Geschätzte Teilnehmerin,
geschätzter Teilnehmer!

Im Zuge meiner Bachelorarbeit an der Wirtschaftsuniversität Wien beschäftige ich mich mit dem Thema Personenmobilität.

Der Fokus liegt dabei auf dem Schienen-Personenverkehr in Wien und Niederösterreich. Besonders interessant ist dabei, welche Faktoren für die Verkehrsmittelwahl ausschlaggebend sind und wie sich das Verhältnis PKW – Eisenbahn darstellt.

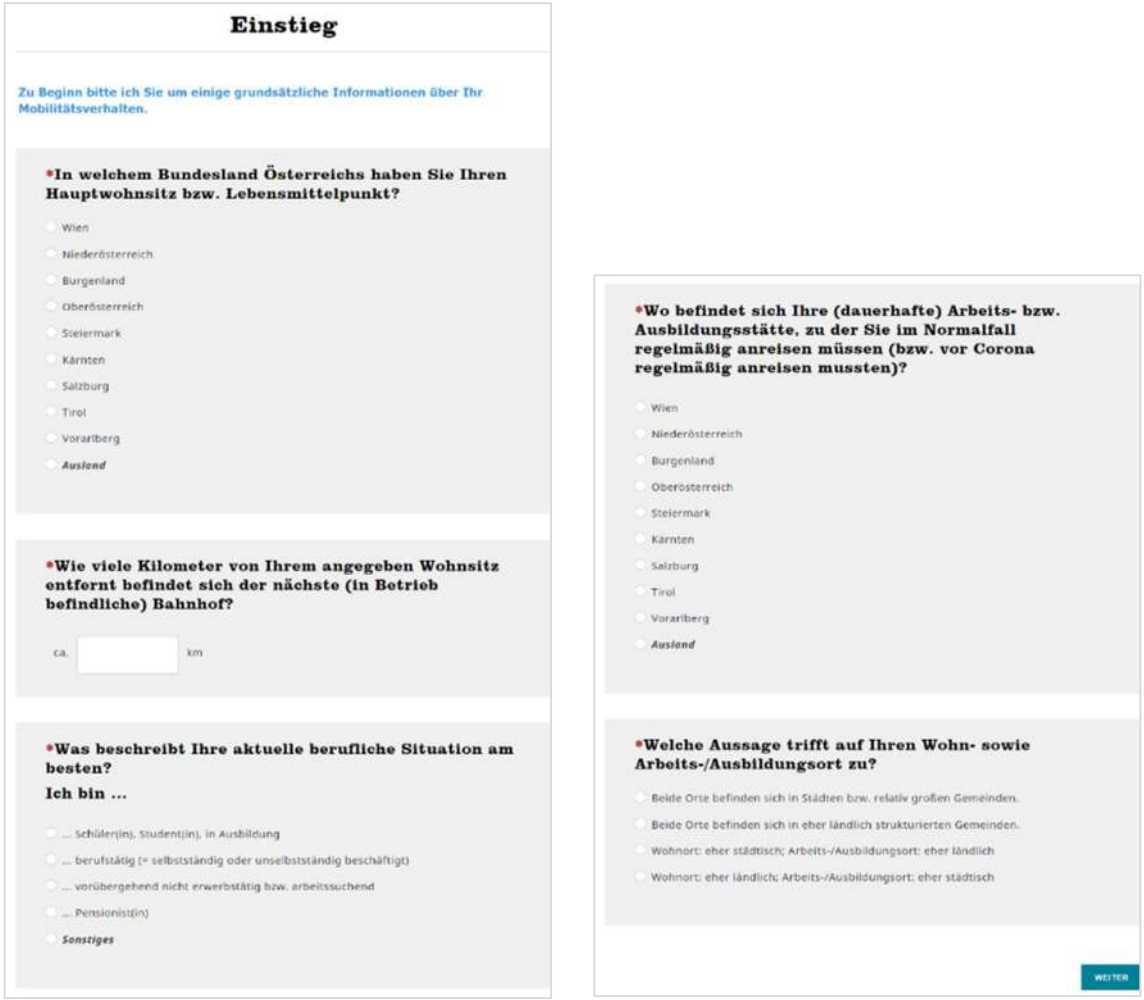
Die Teilnahme dauert in der Regel max. 9 min.

Selbstverständlich werden alle Angaben anonymisiert gespeichert und ausschließlich für wissenschaftliche Auswertungen verwendet. Es geht stets um Ihre persönlichen Einschätzungen bzw. Präferenzen. Bitte beantworten Sie die Fragen zügig und intuitiv, jedoch auch möglichst gewissenhaft.

optional: Teilnahme an einer Verlosung am Ende der Umfrage (3 x 20 € als ÖBB-Gutschein)

Vielen Dank im Voraus für Ihre Mithilfe!

Abbildung 55: Begrüßungsseite der Online-Befragung



Einstieg

Zu Beginn bitte ich Sie um einige grundsätzliche Informationen über Ihr Mobilitätsverhalten.

***In welchem Bundesland Österreichs haben Sie Ihren Hauptwohnsitz bzw. Lebensmittelpunkt?**

- Wien
- Niederösterreich
- Burgenland
- Oberösterreich
- Steiermark
- Kärnten
- Salzburg
- Tirol
- Vorarlberg
- *Ausland*

***Wie viele Kilometer von Ihrem angegeben Wohnsitz entfernt befindet sich der nächste (in Betrieb befindliche) Bahnhof?**

ca. ____ km

***Was beschreibt Ihre aktuelle berufliche Situation am besten?**

Ich bin ...

- ... Schüler(in), Student(in), in Ausbildung
- ... berufstätig (= selbstständig oder unselbstständig beschäftigt)
- ... vorübergehend nicht erwerbstätig bzw. arbeitssuchend
- ... Pensionist(in)
- *Sonstiges*

***Wo befindet sich Ihre (dauerhafte) Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte, zu der Sie im Normalfall regelmäßig anreisen müssen (bzw. vor Corona regelmäßig anreisen mussten)?**

- Wien
- Niederösterreich
- Burgenland
- Oberösterreich
- Steiermark
- Kärnten
- Salzburg
- Tirol
- Vorarlberg
- *Ausland*

***Welche Aussage trifft auf Ihren Wohn- sowie Arbeits-/Ausbildungsort zu?**

- Beide Orte befinden sich in Städten bzw. relativ großen Gemeinden.
- Beide Orte befinden sich in eher ländlich strukturierten Gemeinden.
- Wohnort: eher städtisch; Arbeits-/Ausbildungsort: eher ländlich
- Wohnort: eher ländlich; Arbeits-/Ausbildungsort: eher städtisch

WEITER

Abbildung 56: Seite 1 der Online-Befragung (Einstieg)

Mobilität I

***Wie lange ist dabei Ihr gewöhnlicher „Arbeitsweg" (= einfache Strecke zwischen Wohn- und Beschäftigungs-/Ausbildungsort)?**

- max. 10 km
- ca. 11–30 km
- ca. 31–50 km
- ca. 51–70 km
- ca. 71–90 km
- 91 km oder mehr

***Denken Sie bitte explizit an „Vor-Corona-Zeiten": An wie vielen Werktagen pro Woche legen Sie im Regelfall den Weg von Ihrem Wohnort zum Arbeits-/Ausbildungsort zurück?**

- im Normalfall (fast) täglich
- etwa 3–4x/Woche
- etwa 1–2x/Woche
- im Schnitt seltener als 1x/Woche

***Wie lange sind Sie in der Regel unterwegs, um zu Ihrem Arbeits- bzw. Ausbildungsort zu gelangen (einfache Strecke, „Tür zu Tür")?**

- max. 10 min
- ca. 11–30 min
- ca. 31–50 min
- ca. 51–70 min
- ca. 71–90 min
- 91 min oder mehr

***Bitte nutzen Sie die Schieberegler:**

Wie wichtig sind Ihnen ganz allgemein die folgenden Faktoren bei Ihrer Verkehrsmittelwahl?

0 % = unwichtig, 100 % = sehr wichtig

Jede Antwort muss zwischen 0 und 100 sein

Reisekomfort 0%

geringe Kosten (Preis) 0%

Umweltfreundlichkeit 0%

räumliche Flexibilität bzw. Verfügbarkeit von Direktverbindungen („Tür zu Tür") 0%

Unabhängigkeit von Störungen (= Verspätungen, Ausfälle ...) 0%

Bitte ziehen Sie diesen Schieberegler ganz nach rechts auf 100 %! 0%

Gesundheitsbewusstsein 0%

kurze Reisezeit bzw. zeitliche Flexibilität 0%

Vermeidung von Verkehrsstaus bzw. Stehzeiten 0%

***Sind Sie im Besitz eines B-Führerscheins und steht Ihnen im Alltag ein PKW zur Verfügung (privates Fahrzeug oder „Firmenauto")?**

✔ JA ✘ NEIN

WEITER

Abbildung 57: Seite 2 der Online-Befragung (Mobilität I)

Mobilität II

***Bitte schätzen Sie nun: Welchen Anteil Ihres gewöhnliches Arbeitsweges legen Sie mit welchen Verkehrsmitteln zurück?**

Ihre Eingaben müssen in Summe 100 % ergeben.

Die Summe muss gleich 100 sein.
Jede Antwort muss zwischen 0 und 100 sein

Fußweg	%
Fahrrad, unmotorisierter Tretroller etc.	%
E-Roller, Moped, Motorrad usw.	%
PKW bzw. Fahrgemeinschaft	%
Bus, Straßenbahn, U-Bahn	%
Eisenbahn bzw. S-Bahn (S, R, REX, CJX, RJ, RJX ...)	%
Verbleibend:	100 %
Gesamt:	0

***Bitte geben Sie bei den angeführten Gründen jeweils an, inwiefern diese bei Ihrer Entscheidung für die Bahn als wesentliches Verkehrsmittel eine Rolle spielen.**

	(0) überhaupt nicht wichtig	(1) nicht wichtig	(2) eher unwichtig	(3) eher wichtig	(4) wichtig	(5) sehr wichtig
Zeitersparnis						
hoher Reisekomfort						
weil ich kein anderes adäquates Verkehrsmittel zur Verfügung habe (z. B. PKW)						
Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit, wenige Störungen/Zugausfälle etc.)						
gutes Preis-Leistungs-Verhältnis						
gut ausgebautes Streckennetz						
Umwelt-Gedanke						
dichte Intervalle bzw. viele verfügbare Zugverbindungen						
Unabhängigkeit vom Straßenverkehr (Staus, Unfälle etc.)						

***Was müsste passieren, damit Sie die Bahn noch stärker nutzen würden (bzw. damit Sie einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel überhaupt in Erwägung ziehen würden)?**
Bitte nehmen Sie eine Bewertung vor:

	(0) trifft überhaupt nicht zu	(1) trifft nicht zu	(2) trifft eher nicht zu	(3) trifft eher zu	(4) trifft zu	(5) trifft vollkommen zu
niedrigere Fahrkartenpreise						
dichtere Intervalle (= häufigere Verbindungen)						
mehr Komfort (= bequemere Sitze, Tische, Fußraster, WLAN, Steckdosen, Leselicht etc.)						
einfacheres Tarifsystem						
besser ausgebautes Streckennetz bzw. Anbindung von mehr Orten						
höhere Zuverlässigkeit der Bahn (weniger Störungen bzw. Zugausfälle, mehr Pünktlichkeit etc.)						
finanzielle Unterstützung für Öffi-Tickets (z. B. durch den Arbeitgeber)						

Sonstiges:

WEITER

Abbildung 58: Seite 3 der Online-Befragung (Mobilität II)

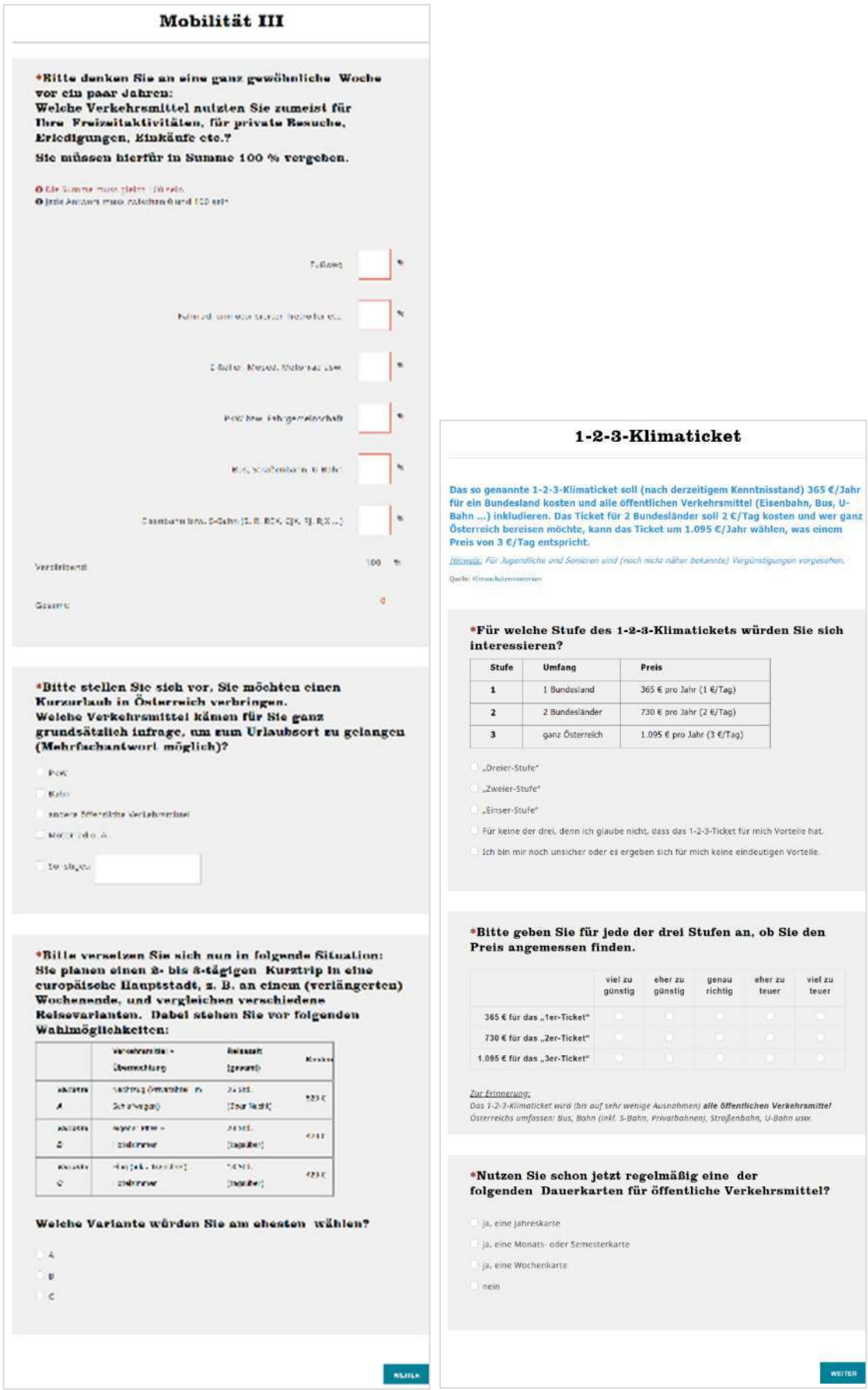


Abbildung 59: Seite 4 & 5 der Online-Befragung (Mobilität III & 1-2-3-Klimaticket)

Mobilität und Covid-19

Gegen Ende dieser Umfrage möchte ich nun explizit die Covid-19-Krise und ihre konkreten Auswirkungen auf Ihr Mobilitätsverhalten beleuchten.

*Haben sich während der Corona-Zeit Ihre Arbeitswege reduziert (z. B. weil Sie des Öfteren im Homeoffice/in Distanzlehre waren)?

- ja
- nein

*Wie ist Ihre Einschätzung: Werden Sie in den nächsten Jahren wieder zum Vorkrisen-Niveau an „Arbeitswegen" zurückkehren? (Werden Sie also zukünftig wieder seltener von zu Hause aus arbeiten/lernen/studieren?)

- ja
- nein
- Ich bin mir diesbezüglich noch unsicher.

*Wählen bzw. wählten Sie aufgrund von Covid-19 anstelle von Eisenbahn & Co. öfter Individualverkehrsmittel, weil Sie Angst haben/hatten, sich mit dem „Coronavirus" zu infizieren?

- ja, (fast) immer
- ja, in geringem Ausmaß (z. B. bei langen Wegen oder in besonderen Situationen)
- nein

WEITER

Angaben zur Person

Zum Abschluss bitte ich Sie noch um einige statistische Angaben. Diese werden ausschließlich zur besseren Einordnung Ihrer bisherigen Antworten erhoben.

Selbstverständlich werden alle Daten vertraulich behandelt und es sind zu keiner Zeit Rückschlüsse auf bestimmte Personen möglich.

*Welchem Geschlecht fühlen Sie sich zugehörig?

- männlich
- weiblich
- divers
- keine Angabe

*Bitte geben Sie hier Ihr Alter an.

Jahre

Geben Sie bitte das Bezirkskürzel (= Autokennzeichen) Ihres Wohn- und Arbeits-/Ausbildungsortes an.

Wohnbezirk

Bezirk des Arbeits-/Ausbildungsortes

Hinweis:
Es handelt sich um 1 bis 2 Buchstaben, z. B. **P** für **St. Pölten-Stadt** oder **KR** für den Bezirk **Krems-Land**.

Wo sehen Sie als Eisenbahn-Nutzer(in) Probleme im Schienen-Personenverkehr?

Haben Sie vielleicht auch konkrete Verbesserungsvorschläge?

Tipp: Denken Sie dabei nicht nur z. B. an den Faktor Preis, sondern auch an bessere Verbindungen bzw. besser abgestimmte Takte usw.

*Wie viel beträgt Ihr monatliches Nettoeinkommen?

- bis 500 €/Monat
- bis 1.000 €/Monat
- bis 2.000 €/Monat
- bis 3.000 €/Monat
- bis 4.000 €/Monat
- 4.000 €/Monat und mehr
- keine Angabe

Haben Sie Anmerkungen zur Umfrage oder möchten Sie mir sonst noch etwas mitteilen?

WEITER

Abbildung 60: Seite 6 & 7 der Online-Befragung (Mobilität und Covid-19 & Angaben zur Person)

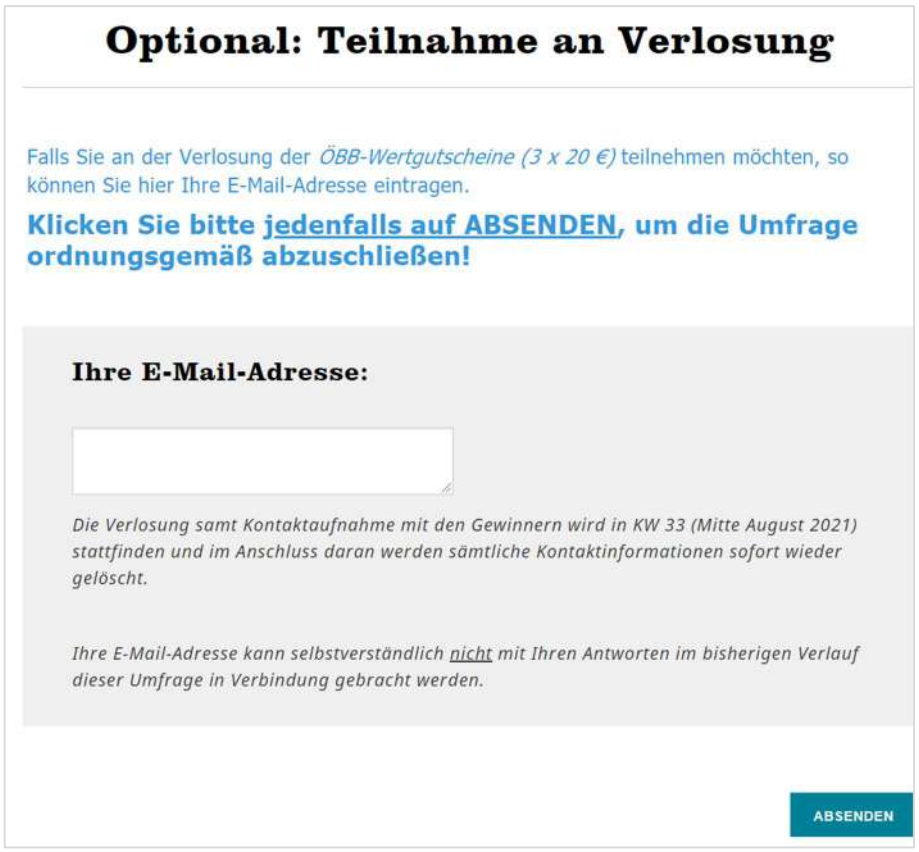


Abbildung 61: Seite 8 der Online-Befragung (Verlosung)

Abbildung 62: Verabschiedungsseite der Online-Befragung

Anhang D: Link-Sammlung

- Link zur Umfrage:
  https://short.wu.ac.at/m bzw. https://wuvienna.limequery.net/838273

- Facebook-Beitrag auf der Seite der Forschungsförderung Niederösterreich:
  https://www.facebook.com/forschungsfoerderung.noe/photos/a.1401979743386174/2831227153794752

- geteilter Facebook-Beitrag auf der Seite *NÖ.Regional:*
  https://www.facebook.com/noe.regional/posts/1427214957641699

- Tweet auf der Seite *Eisenbahn in Ö, D, CH:*
  https://twitter.com/EisenbahnIn/status/1406985957816033280

- Beitrag in der Horner Ausgabe der NÖN*:
  https://www.noen.at/horn/st-leonhard-hw-horn-mobilitaets-untersuchung-welche-wuensche-hat-die-region-st-leonhard-am-hornerwald-johannes-klackl-mobilitaet-print-279492857

* Dazu zwei Berichtigungen: St. Leonhard/Hw. liegt im Bezirk Krems-Land (nicht Horn) und meine Reife- und Diplomprüfung legte ich 2018 an der Bundeshandelsakademie Horn (nicht am Gymnasium) ab.

Anhang E: Rohdaten der Befragung (exkl. ausführliche Antworten)

10.07.2021

		Einstiegsfragen					Mobilität I (Grundsätzliches zur Berufsmobilität)													Mobilität II (Hintergründe zur Verkehrsmittelwahl)					
							Allgemein: Faktoren und ihre Gewichtung (100-%-Frage)													Verkehrsmittelmix Berufsmobilität					
lfd. Nr.	last pg	Wohn-ort	Bahn-hof	Berufliche Tätigkeit	Arbeits-ort	Gemeinde-struktur	einfache Strecke	Fahrten/ Woche	Zeit für einf. Strecke	Reise-komfort	Kosten (Preis)	Umwelt-faktor	räumliche Flex.	Unabh. v. Stör.	Kontroll-frage	Gesund-heit	zeitliche Flex.	Vermeid. v. Stau	PKW + FS?	zu Fuß	Fahr-rad	Roller o. Ä.	PKW	Öffis \ Bahn	Eisen-bahn
1	8	NÖ	10,0 km	1 (Ausbildung)	W	4 (Land/Stadt)	6 (≥ 91 min)	2 (3–4x)	6 (≥ 91 min)	94 %	97 %	83 %	93 %	89 %	100 %	79 %	94 %	94 %	J	5 %	0 %	0 %	10 %	10 %	75 %
2	8	W	1,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	4 (51–10 min)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	78 %	18 %	58 %	61 %	47 %	100 %	34 %	38 %	77 %	J	1 %	5 %	0 %	0 %	0 %	94 %
3	8	NÖ	4,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 min)	2 (3–4x)	1 (≤ 10 min)	100 %	0 %	100 %	50 %	100 %	49 %	0 %	0 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
4	8	W	5,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	3 (Stadt/Land)	6 (≥ 91 min)	1 (täglich)	6 (≥ 91 min)	94 %	100 %	83 %	100 %	57 %	100 %	90 %	100 %	91 %	N	10 %	0 %	0 %	0 %	20 %	70 %
5	8	NÖ	2,0 km	1 (Ausbildung)	W	4 (Land/Stadt)	5 (71–90 min)	2 (3–4x)	5 (71–90 min)	75 %	53 %	66 %	77 %	31 %	100 %	23 %	100 %	77 %	J	10 %	0 %	0 %	90 %	10 %	80 %
6	8	NÖ	10,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	2 (Land/Land)	2 (11–30 min)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	88 %	65 %	54 %	82 %	44 %	100 %	55 %	81 %	48 %	J	10 %	0 %	0 %	90 %	0 %	0 %
7	8	St	2,0 km	2 (berufstätig)	W	4 (Land/Stadt)	6 (≥ 91 min)	3 (1–2x)	6 (≥ 91 min)	100 %	50 %	50 %	100 %	80 %	100 %	50 %	50 %	100 %	N	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	98 %
8	8	B	2,0 km	1 (Ausbildung)	W	4 (Land/Stadt)	5 (71–90 min)	1 (täglich)	5 (71–90 min)	80 %	85 %	30 %	75 %	85 %	100 %	5 %	65 %	50 %	J	0 %	0 %	0 %	5 %	5 %	90 %
9	8	NÖ	1,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 min)	2 (3–4x)	1 (≤ 10 min)	20 %	86 %	84 %	73 %	100 %	100 %	81 %	86 %	100 %	J	1 %	99 %	0 %	0 %	0 %	0 %
10	6	Ausland	1,4 km	2 (berufstätig)	Ausland	3 (Stadt/Land)	1 (11–30 min)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	100 %	90 %	100 %	90 %	100 %	100 %	45 %	45 %	68 %	N	20 %	0 %	0 %	0 %	0 %	80 %
11	8	NÖ	1,0 km	1 (Ausbildung)	W	4 (Land/Stadt)	6 (≥ 91 min)	2 (3–4x)	5 (71–90 min)	80 %	10 %	40 %	35 %	15 %	100 %	10 %	60 %	90 %	J	10 %	0 %	0 %	0 %	20 %	70 %
12	8	NÖ	8,0 km	2 (berufstätig)	W	4 (Land/Stadt)	1 (≤ 10 min)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	25 %	75 %	11 %	100 %	80 %	100 %	15 %	20 %	29 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
13	8	W	1,5 km	3 (arbeitslos)	W	1 (Stadt/Stadt)	2 (11–30 min)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	70 %	91 %	75 %	100 %	5 %	100 %	26 %	39 %	86 %	N	20 %	0 %	0 %	80 %	0 %	0 %
14	8	St	0,5 km	1 (Ausbildung)	W	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 min)	3 (1–2x)	1 (≤ 10 min)	70 %	80 %	100 %	80 %	71 %	100 %	16 %	100 %	39 %	J	20 %	0 %	0 %	0 %	0 %	80 %
15	8	NÖ	13,0 km	2 (berufstätig)	W	4 (Land/Stadt)	5 (71–90 min)	1 (täglich)	6 (≥ 91 min)	100 %	61 %	100 %	99 %	99 %	100 %	70 %	98 %	99 %	J	2 %	0 %	0 %	18 %	0 %	80 %
16	8	W	0,1 km	1 (Ausbildung)	W	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 min)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	61 %	35 %	71 %	65 %	39 %	100 %	69 %	51 %	66 %	J	5 %	95 %	0 %	0 %	0 %	0 %
17	8	K	3,0 km	1 (Ausbildung)	W	4 (Land/Stadt)	4 (seltener)	6 (≥ 91 min)	6 (≥ 91 min)	80 %	90 %	50 %	75 %	81 %	100 %	25 %	99 %	74 %	J	1 %	0 %	0 %	10 %	10 %	79 %
18	8	NÖ	4,0 km	2 (berufstätig)	W	1 (Stadt/Stadt)	4 (51–10 min)	3 (1–2x)	5 (71–90 min)	80 %	51 %	51 %	91 %	91 %	100 %	10 %	91 %	100 %	N	10 %	20 %	0 %	20 %	20 %	50 %
19	8	W	0,5 km	1 (Ausbildung)	W	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 min)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	50 %	90 %	90 %	80 %	60 %	100 %	40 %	80 %	60 %	N	10 %	0 %	0 %	0 %	90 %	0 %
20	8	OÖ	10,0 km	2 (berufstätig)	OÖ	4 (Land/Stadt)	3 (31–50 min)	1 (täglich)	5 (71–90 min)	50 %	60 %	40 %	60 %	63 %	100 %	39 %	67 %	52 %	J	5 %	0 %	0 %	95 %	0 %	0 %
21	8	St	2,0 km	2 (berufstätig)	St	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 min)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	59 %	84 %	19 %	14 %	15 %	100 %	7 %	82 %	100 %	J	0 %	90 %	0 %	10 %	0 %	0 %
22	8	NÖ	1,0 km	2 (berufstätig)	OÖ	4 (Land/Stadt)	4 (51–10 min)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	100 %	60 %	77 %	17 %	59 %	100 %	35 %	30 %	87 %	J	1 %	0 %	0 %	1 %	98 %	
23	8	OÖ	3,0 km	1 (Ausbildung)	OÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 min)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	61 %	90 %	100 %	20 %	32 %	100 %	13 %	70 %	100 %	N	10 %	10 %	0 %	80 %	0 %	90 %
24	8	K	3,0 km	1 (Ausbildung)	K	2 (Land/Land)	2 (11–30 min)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	100 %	100 %	50 %	100 %	80 %	100 %	100 %	100 %	100 %	J	1 %	0 %	0 %	9 %	0 %	90 %
25	8	W	1,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	3 (Stadt/Land)	2 (11–30 min)	1 (täglich)	4 (51–70 min)	100 %	100 %	100 %	100 %	47 %	100 %	52 %	96 %	96 %	N	5 %	0 %	0 %	50 %	45 %	
26	8	St	1,0 km	2 (berufstätig)	St	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	71 %	74 %	89 %	49 %	48 %	100 %	44 %	49 %	67 %	J	20 %	0 %	0 %	10 %	0 %	50 %
27	8	Ausland	3,0 km	1 (Ausbildung)	Ausland	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	74 %	70 %	100 %	63 %	57 %	100 %	71 %	77 %	89 %	J	10 %	70 %	0 %	5 %	5 %	10 %
28	8	OÖ	1,6 km	2 (berufstätig)	OÖ	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 km)	2 (3–4x)	1 (≤ 10 min)	70 %	94 %	95 %	70 %	90 %	100 %	70 %	96 %	82 %	J	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
29	8	W	1,0 km	1 (Ausbildung)	W	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	70 %	51 %	100 %	42 %	100 %	100 %	60 %	63 %	95 %	N	10 %	50 %	0 %	0 %	40 %	0 %
30	8	S	1,0 km	1 (Ausbildung)	Tirol	1 (Stadt/Stadt)	6 (≥ 91 min)	1 (täglich)	6 (≥ 91 min)	85 %	95 %	50 %	70 %	80 %	100 %	50 %	92 %	83 %	N	5 %	10 %	0 %	20 %	30 %	35 %
31	8	Tirol	4,0 km	2 (berufstätig)	K	1 (Stadt/Stadt)	2 (11–30 min)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	31 %	55 %	0 %	82 %	31 %	100 %	24 %	61 %	69 %	J	0 %	0 %	0 %	50 %	50 %	0 %
32	8	Tirol	1,0 km	2 (berufstätig)	Ausland	2 (Land/Land)	4 (51–10 km)	3 (1–2x)	4 (51–70 min)	60 %	50 %	35 %	100 %	100 %	100 %	40 %	100 %	95 %	J	1 %	0 %	0 %	99 %	0 %	0 %
33	8	W	1,0 km	2 (berufstätig)	W	1 (Stadt/Stadt)	2 (11–30 min)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	90 %	14 %	66 %	66 %	50 %	100 %	91 %	79 %	49 %	N	10 %	15 %	0 %	0 %	75 %	0 %
34	8	NÖ	2,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	100 %	75 %	80 %	90 %	100 %	100 %	70 %	50 %	90 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
35	8	B	0,3 km	2 (berufstätig)	W	4 (Land/Stadt)	3 (31–50 km)	1 (täglich)	4 (51–70 min)	81 %	100 %	100 %	77 %	69 %	100 %	75 %	86 %	95 %	J	2 %	0 %	10 %	0 %	0 %	88 %
36	8	St	9,0 km	1 (Ausbildung)	St	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	75 %	64 %	92 %	31 %	10 %	100 %	8 %	61 %	88 %	N	10 %	0 %	0 %	0 %	75 %	15 %
37	8	NÖ	2,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	84 %	80 %	76 %	100 %	100 %	100 %	70 %	90 %	93 %	J	0 %	5 %	0 %	95 %	0 %	0 %
38	8	NÖ	1,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	3 (31–50 min)	100 %	51 %	51 %	100 %	100 %	100 %	78 %	100 %	100 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
39	8	NÖ	3,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	100 %	31 %	60 %	100 %	100 %	100 %	70 %	100 %	100 %	J	0 %	5 %	0 %	95 %	0 %	0 %
40	8	NÖ	3,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	2 (Land/Land)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	86 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	91 %	100 %	100 %	J	10 %	50 %	0 %	40 %	0 %	0 %
41	8	W	1,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	4 (51–10 km)	1 (täglich)	4 (51–70 min)	70 %	80 %	75 %	60 %	85 %	100 %	60 %	85 %	85 %	J	10 %	0 %	0 %	0 %	45 %	45 %
42	8	NÖ	0,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	6 (≥ 91 min)	3 (1–2x)	6 (≥ 91 min)	72 %	72 %	100 %	72 %	84 %	100 %	100 %	65 %	100 %	J	0 %	0 %	0 %	50 %	5 %	45 %
43	8	NÖ	2,5 km	2 (berufstätig)	NÖ	2 (Land/Land)	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	81 %	84 %	92 %	86 %	92 %	100 %	95 %	94 %	85 %	J	10 %	0 %	0 %	80 %	0 %	10 %
44	8	NÖ	6,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	100 %	59 %	52 %	100 %	84 %	100 %	83 %	93 %	100 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
45	8	NÖ	0,5 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	1 (≤ 10 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	100 %	100 %	74 %	100 %	100 %	100 %	60 %	100 %	100 %	J	10 %	0 %	0 %	90 %	0 %	0 %
46	8	NÖ	2,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	76 %	94 %	74 %	100 %	90 %	100 %	52 %	100 %	69 %	J	1 %	0 %	0 %	99 %	0 %	0 %
47	8	NÖ	1,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	100 %	60 %	20 %	90 %	90 %	100 %	30 %	100 %	50 %	J	5 %	0 %	0 %	95 %	0 %	0 %
48	8	NÖ	0,2 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	70 %	100 %	100 %	70 %	70 %	100 %	70 %	70 %	70 %	J	2 %	0 %	0 %	98 %	0 %	0 %
49	8	NÖ	0,5 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	10 %	30 %	20 %	0 %	100 %	100 %	20 %	100 %	70 %	J	5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	95 %
50	8	NÖ	8,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	1 (≤ 10 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	20 %	50 %	0 %	100 %	49 %	100 %	0 %	100 %	50 %	J	5 %	0 %	0 %	95 %	0 %	0 %
51	8	NÖ	7,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	2 (Land/Land)	3 (31–50 km)	2 (3–4x)	3 (31–50 min)	21 %	100 %	81 %	87 %	100 %	100 %	50 %	100 %	100 %	J	5 %	0 %	0 %	95 %	0 %	0 %
52	8	NÖ	5,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	2 (Land/Land)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	100 %	100 %	51 %	100 %	100 %	100 %	48 %	92 %	91 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
53	8	NÖ	8,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	2 (Land/Land)	3 (31–50 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	75 %	100 %	0 %	100 %	100 %	0 %	75 %	100 %	100 %	J	1 %	0 %	0 %	99 %	0 %	0 %
54	8	NÖ	2,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	47 %	100 %	46 %	67 %	68 %	100 %	50 %	100 %	100 %	J	5 %	25 %	0 %	70 %	0 %	0 %
55	8	NÖ	1,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	3 (31–50 km)	2 (3–4x)	3 (31–50 min)	70 %	70 %	47 %	99 %	75 %	100 %	72 %	100 %	74 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
56	8	NÖ	0,8 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	50 %	100 %	80 %	100 %	60 %	100 %	50 %	100 %	80 %	J	10 %	0 %	0 %	90 %	0 %	0 %
57	8	W	6,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	3 (Stadt/Land)	6 (≥ 91 min)	3 (1–2x)	6 (≥ 91 min)	69 %	84 %	32 %	70 %	60 %	100 %	50 %	70 %	25 %	J	15 %	0 %	0 %	0 %	5 %	80 %
58	8	NÖ	6,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	2 (Land/Land)	5 (71–90 min)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	72 %	78 %	58 %	85 %	100 %	100 %	70 %	82 %	64 %	J	5 %	0 %	0 %	25 %	0 %	70 %
59	8	W	1,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	3 (31–50 km)	3 (1–2x)	3 (31–50 min)	50 %	100 %	100 %	58 %	100 %	100 %	0 %	75 %	99 %	J	10 %	0 %	0 %	0 %	30 %	60 %
60	8	NÖ	15,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	3 (31–50 min)	100 %	100 %	54 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
61	8	NÖ	4,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	J	20 %	20 %	0 %	0 %	0 %	60 %
62	8	NÖ	0,5 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	75 %	100 %	100 %	75 %	75 %	100 %	75 %	75 %	50 %	J	10 %	0 %	0 %	90 %	0 %	0 %
63	8	NÖ	0,4 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	80 %	0 %	80 %	100 %	0 %	100 %	0 %	100 %	0 %	J	5 %	0 %	0 %	95 %	0 %	0 %
64	8	NÖ	5,0 km	2 (berufstätig)	NÖ	4 (Land/Stadt)	3 (31–50 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	90 %	40 %	0 %	100 %	30 %	100 %	0 %	100 %	100 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %

10.07.2021 | Einstiegsfragen | Mobilität I (Grundsätzliches zur Berufsmobilität) | Allgemein: Faktoren und ihre Gewichtung (100-%-Frage) | Mobilität II (Hintergründe zur Verkehrsmittelwahl) | Verkehrsmittelmix Berufsmobilität

lfd. Nr.	last pg	Wohnort	Bahnhof	Berufliche Tätigkeit	Arbeitsort	Gemeindestruktur	einfache Strecke	Fahrten/Woche	Zeit für einf. Strecke	Reisekomfort	Kosten (Preis)	Umweltfaktor	räumliche Flex.	Unabh. v. Stör.	Kontrollfrage	Gesundheit	zeitliche Flex.	Vermeid. v. Stau	PKW + FS?	zu Fuß	Fahrrad	Roller o. Ä.	PKW	Öffis \ Bahn	Eisenbahn
65	8	NÖ	5,0 km	2 berufstätig	NÖ	4 (Land/Stadt)	6 (≥ 91 km)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	65 %	80 %	50 %	75 %	85 %	100 %	85 %	80 %	85 %	J	10 %	0 %	0 %	90 %	0 %	0 %
66	8	NÖ	4,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	4 (51–10 min)	2 (3–4x)	3 (31–50 min)	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	J	1 %	0 %	0 %	99 %	0 %	0 %
67	8	NÖ	0,5 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	2 (11–30 min)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	80 %	80 %	55 %	100 %	40 %	100 %	13 %	52 %	16 %	J	0 %	0 %	0 %	70 %	0 %	30 %
68	8	NÖ	1,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	6 %	96 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	22 %	62 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
69	8	NÖ	10,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	3 (31–50 min)	2 (3–4x)	3 (31–50 min)	52 %	40 %	27 %	50 %	50 %	100 %	49 %	82 %	49 %	J	0 %	0 %	5 %	95 %	0 %	0 %
70	8	NÖ	11,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	3 (31–50 min)	2 (3–4x)	3 (31–50 min)	84 %	60 %	62 %	100 %	75 %	100 %	82 %	100 %	84 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
71	8	NÖ	0,0 km	1 Ausbildung	NÖ	4 (Land/Stadt)	1 (täglich)	6 (≥ 91 min)	1 (≤ 10 min)	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	N	50 %	10 %	0 %	40 %	0 %	0 %
72	8	NÖ	1,5 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	4 (51–70 min)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %	100 %	50 %	50 %	75 %	J	1 %	0 %	0 %	99 %	0 %	0 %
73	8	NÖ	1,0 km	2 berufstätig	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	81 %	100 %	100 %	100 %	67 %	100 %	85 %	92 %	100 %	J	10 %	0 %	0 %	20 %	0 %	70 %
74	8	NÖ	6,3 km	2 berufstätig	W	4 (Land/Stadt)	6 (≥ 91 km)	1 (täglich)	5 (71–90 min)	85 %	100 %	87 %	100 %	69 %	100 %	45 %	100 %	100 %	J	5 %	0 %	0 %	15 %	15 %	65 %
75	8	W	1,0 km	1 Ausbildung	W	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	50 %	80 %	100 %	30 %	40 %	100 %	60 %	35 %	80 %	N	20 %	0 %	0 %	60 %	20 %	20 %
76	8	NÖ	0,2 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	40 %	100 %	70 %	85 %	70 %	100 %	0 %	100 %	30 %	J	19 %	0 %	0 %	79 %	1 %	1 %
77	8	NÖ	4,0 km	2 berufstätig	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	100 %	0 %	0 %	100 %	100 %	100 %	0 %	100 %	0 %	J	15 %	0 %	0 %	85 %	0 %	0 %
78	8	W	1,0 km	2 berufstätig	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	4 (51–10 km)	3 (1–2x)	4 (51–70 min)	80 %	50 %	50 %	100 %	90 %	100 %	10 %	100 %	100 %	J	10 %	0 %	0 %	50 %	10 %	30 %
79	8	NÖ	20,0 km	1 Ausbildung	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	4 (51–10 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	85 %	40 %	10 %	100 %	90 %	100 %	10 %	90 %	10 %	J	1 %	0 %	0 %	99 %	0 %	0 %
80	8	W	0,5 km	1 Ausbildung	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	4 (51–10 km)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	90 %	60 %	80 %	50 %	50 %	100 %	10 %	90 %	80 %	N	5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	95 %
81	8	W	5,0 km	2 berufstätig	NÖ	4 (Land/Stadt)	5 (71–90 km)	1 (täglich)	4 (51–70 min)	40 %	42 %	100 %	99 %	88 %	100 %	52 %	60 %	100 %	N	10 %	5 %	0 %	10 %	75 %	
82	8	NÖ	7,0 km	2 berufstätig	NÖ	4 (Land/Stadt)	3 (31–50 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	80 %	80 %	10 %	90 %	100 %	100 %	0 %	100 %	100 %	J	1 %	0 %	0 %	99 %	0 %	0 %
83	8	NÖ	2,0 km	2 berufstätig	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	4 (51–10 km)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	100 %	60 %	75 %	100 %	100 %	100 %	80 %	100 %	100 %	J	3 %	0 %	0 %	97 %	0 %	0 %
84	8	NÖ	2,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	1 (≤ 10 km)	4 (selten)	2 (11–30 min)	100 %	91 %	100 %	49 %	100 %	100 %	66 %	82 %	81 %	J	10 %	40 %	0 %	40 %	10 %	0 %
85	8	NÖ	2,5 km	2 berufstätig	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	3 (1–2x)	2 (11–30 min)	69 %	83 %	99 %	97 %	96 %	100 %	95 %	96 %	95 %	J	5 %	0 %	0 %	95 %	0 %	0 %
86	8	NÖ	5,0 km	2 berufstätig	NÖ	4 (Land/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	85 %	62 %	69 %	81 %	35 %	100 %	73 %	90 %	78 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
87	8	NÖ	5,0 km	2 berufstätig	W	4 (Land/Stadt)	3 (31–50 km)	2 (3–4x)	3 (31–50 min)	80 %	90 %	50 %	60 %	65 %	100 %	20 %	80 %	91 %	J	2 %	0 %	0 %	98 %	0 %	0 %
88	8	NÖ	6,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	1 (≤ 10 km)	2 (3–4x)	1 (≤ 10 min)	92 %	94 %	94 %	95 %	95 %	100 %	96 %	97 %	96 %	J	10 %	10 %	10 %	50 %	10 %	10 %
89	8	Ausland	1,0 km	1 Ausbildung	Ausland	4 (Land/Stadt)	3 (31–50 km)	3 (31–50 km)	1 (≤ 10 min)	100 %	50 %	90 %	70 %	50 %	100 %	100 %	40 %	15 %	N	2 %	0 %	0 %	0 %	98 %	
90	8	NÖ	2,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	3 (31–50 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	70 %	50 %	40 %	75 %	30 %	100 %	10 %	100 %	30 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
91	8	NÖ	10,0 km	1 Ausbildung	NÖ	2 (Land/Land)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	65 %	76 %	53 %	54 %	75 %	100 %	56 %	75 %	75 %	J	0 %	0 %	0 %	70 %	30 %	0 %
92	8	NÖ	1,5 km	2 berufstätig	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
93	8	NÖ	4,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	3 (31–50 km)	2 (3–4x)	3 (31–50 min)	96 %	96 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
94	8	NÖ	8,0 km	2 berufstätig	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	79 %	100 %	100 %	93 %	94 %	100 %	45 %	100 %	100 %	J	1 %	0 %	0 %	99 %	0 %	0 %
95	8	NÖ	2,5 km	2 berufstätig	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	30 %	30 %	80 %	45 %	45 %	100 %	75 %	65 %	65 %	J	10 %	9 %	1 %	30 %	1 %	50 %
96	8	NÖ	5,0 km	2 berufstätig	NÖ	4 (Land/Stadt)	3 (31–50 km)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	74 %	75 %	100 %	32 %	28 %	100 %	100 %	48 %	78 %	J	2 %	0 %	10 %	88 %		
97	8	NÖ	12,0 km	2 berufstätig	NÖ	4 (Land/Stadt)	3 (31–50 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	J	1 %	0 %	0 %	99 %	0 %	0 %
98	8	NÖ	8,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	75 %	65 %	65 %	10 %	92 %	100 %	50 %	95 %	95 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
99	8	NÖ	1,0 km	2 berufstätig	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	80 %	100 %	100 %	100 %	80 %	100 %	80 %	80 %	80 %	J	2 %	98 %	0 %	0 %	0 %	0 %
100	8	NÖ	8,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	3 (31–50 km)	2 (3–4x)	3 (31–50 min)	50 %	50 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	50 %	100 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
101	8	St	7,6 km	1 Ausbildung	St	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	25 %	100 %	70 %	50 %	60 %	100 %	90 %	50 %	65 %	N	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
102	8	NÖ	5,0 km	2 berufstätig	W	4 (Land/Stadt)	6 (≥ 91 km)	1 (täglich)	6 (≥ 91 min)	50 %	90 %	90 %	100 %	100 %	100 %	90 %	90 %	90 %	J	2 %	0 %	0 %	98 %	0 %	0 %
103	8	NÖ	0,5 km	2 berufstätig	NÖ	4 (Land/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	41 %	79 %	71 %	79 %	70 %	100 %	100 %	51 %	100 %	J	5 %	15 %	60 %	20 %	0 %	0 %
104	8	NÖ	20,0 km	2 berufstätig	NÖ	4 (Land/Stadt)	5 (71–90 km)	2 (3–4x)	6 (≥ 91 min)	90 %	70 %	80 %	90 %	70 %	100 %	60 %	100 %	90 %	J	10 %	10 %	0 %	40 %	10 %	30 %
105	8	NÖ	3,0 km	2 berufstätig	NÖ	4 (Land/Stadt)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	50 %	81 %	67 %	100 %	100 %	100 %	75 %	100 %	100 %	J	5 %	0 %	0 %	95 %	0 %	0 %
106	8	NÖ	0,5 km	1 Ausbildung	W	4 (Land/Stadt)	4 (51–10 km)	1 (täglich)	4 (51–70 min)	70 %	90 %	60 %	100 %	100 %	100 %	30 %	80 %	75 %	J	5 %	0 %	0 %	0 %	10 %	85 %
107	8	NÖ	0,5 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	3 (31–50 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	100 %	75 %	25 %	50 %	50 %	100 %	100 %	90 %	100 %	J	5 %	0 %	5 %	40 %	0 %	50 %
108	7	S	4,0 km	1 Ausbildung	Ausland	4 (Land/Stadt)	6 (≥ 91 km)	3 (1–2x)	6 (≥ 91 min)	77 %	89 %	60 %	54 %	85 %	100 %	24 %	84 %	37 %	N	5 %	50 %	0 %	0 %	25 %	20 %
109	8	NÖ	1,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	1 (≤ 10 km)	2 (3–4x)	1 (≤ 10 min)	50 %	79 %	62 %	89 %	100 %	100 %	77 %	95 %	84 %	J	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
110	8	NÖ	1,5 km	2 berufstätig	NÖ	2 (Land/Land)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	90 %	100 %	100 %	95 %	95 %	100 %	100 %	96 %	100 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
111	8	W	2,0 km	2 berufstätig	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	4 (51–10 km)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	100 %	88 %	100 %	84 %	43 %	100 %	28 %	83 %	100 %	J	5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	95 %
112	8	NÖ	10,0 km	2 berufstätig	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	15 %	25 %	15 %	90 %	75 %	100 %	0 %	100 %	90 %	J	10 %	0 %	0 %	90 %	0 %	0 %
113	8	NÖ	2,0 km	2 berufstätig	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	10 %	90 %	50 %	90 %	80 %	100 %	60 %	90 %	80 %	J	0 %	0 %	2 %	98 %	0 %	0 %
114	8	NÖ	15,0 km	2 berufstätig	W	4 (Land/Stadt)	6 (≥ 91 km)	3 (1–2x)	6 (≥ 91 min)	53 %	44 %	100 %	23 %	42 %	100 %	78 %	45 %	100 %	J	0 %	10 %	0 %	0 %	5 %	85 %
115	8	NÖ	11,0 km	2 berufstätig	W	4 (Land/Stadt)	6 (≥ 91 km)	1 (täglich)	6 (≥ 91 min)	90 %	80 %	100 %	75 %	50 %	100 %	50 %	80 %	50 %	J	1 %	0 %	0 %	9 %	90 %	0 %
116	8	W	0,1 km	1 Ausbildung	W	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	25 %	88 %	83 %	47 %	70 %	100 %	35 %	61 %	75 %	J	20 %	0 %	0 %	0 %	50 %	30 %
117	8	NÖ	1,0 km	2 berufstätig	W	4 (Land/Stadt)	5 (71–90 km)	1 (täglich)	6 (≥ 91 min)	66 %	100 %	100 %	100 %	83 %	100 %	66 %	100 %	100 %	J	3 %	0 %	10 %	7 %	80 %	
118	8	W	2,2 km	2 berufstätig	NÖ	3 (Stadt/Land)	6 (≥ 91 km)	2 (3–4x)	6 (≥ 91 min)	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	N	20 %	20 %	0 %	20 %	40 %	
119	8	NÖ	0,5 km	2 berufstätig	NÖ	4 (Land/Stadt)	1 (≤ 10 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	50 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	J	0 %	20 %	0 %	80 %	0 %	0 %
120	8	NÖ	10,0 km	4 (Pension)			90 %	52 %	57 %	100 %	30 %	100 %	30 %	100 %	100 %	52 %	90 %	50 %	J						
121	8	W	0,5 km	2 berufstätig	W	1 (Stadt/Stadt)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	100 %	100 %	100 %	100 %	79 %	100 %	100 %	100 %	100 %	J	20 %	0 %	0 %	0 %	0 %	80 %
122	8	NÖ	1,0 km	2 berufstätig	W	1 (Stadt/Stadt)	5 (71–90 km)	2 (3–4x)	6 (≥ 91 min)	90 %	0 %	90 %	30 %	80 %	100 %	30 %	50 %	100 %	J	0 %	3 %	0 %	0 %	2 %	96 %
123	8	NÖ	0,8 km	2 berufstätig	NÖ	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	30 %	30 %	80 %	25 %	65 %	100 %	60 %	75 %	100 %	J	50 %	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %
124	8	W	3,0 km	2 berufstätig	W	1 (Stadt/Stadt)	2 (11–30 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	75 %	0 %	98 %	69 %	86 %	100 %	39 %	85 %	100 %	J	10 %	0 %	0 %	0 %	90 %	0 %
125	8	NÖ	1,0 km	1 Ausbildung	W	4 (Land/Stadt)	1 (täglich)	1 (täglich)	4 (51–70 min)	50 %	75 %	60 %	55 %	75 %	100 %	75 %	90 %	60 %	N	20 %	0 %	0 %	0 %	30 %	50 %
126	8	NÖ	4,0 km	2 berufstätig	OÖ	4 (Land/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	5 (71–90 min)	75 %	90 %	41 %	19 %	36 %	100 %	12 %	42 %	49 %	J	10 %	0 %	0 %	40 %	10 %	40 %
127	8	Ausland	1,0 km	2 berufstätig	Ausland	1 (Stadt/Stadt)	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	50 %	100 %	30 %	100 %	80 %	100 %	50 %	100 %	100 %	J	20 %	80 %	0 %	0 %	0 %	0 %

10.07.2021 | Einstiegsfragen | Mobilität I (Grundsätzliches zur Berufsmobilität) | Allgemein: Faktoren und ihre Gewichtung (100%-Frage) | Mobilität II (Hintergründe zur Verkehrsmittelwahl) | Verkehrsmittelmix Berufsmobilität

lfd. Nr.	last pg	Wohnort	Bahnhof	Berufliche Tätigkeit	Arbeitsort	Gemeindestruktur	einfache Strecke	Fahrten/Woche	Zeit für einf. Strecke	Reisekomfort	Kosten (Preis)	Umweltfaktor	räumliche Flex.	Unabh. v. Stör.	Kontrollfrage	Gesundheit	zeitliche Flex.	Vermeid. v. Stau	PKW + FS?	zu Fuß	Fahrrad	Roller o. Ä.	PKW	Öffis | Bahn	Eisenbahn
128	8	NÖ	2,0 km	2 berufstätig	W	4 Land/Stadt	2 (11–30 min)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	49 %	95 %	0 %	53 %	80 %	100 %	96 %	72 %	55 %	J	10 %	0 %	0 %	50 %	25 %	15 %
129	8	NÖ	1,0 km	2 berufstätig	W	1 Stadt/Stadt	5 (71–90 km)	4 (seltener)	5 (71–90 min)	80 %	51 %	77 %	35 %	100 %	100 %	60 %	100 %	100 %	N	5 %	0 %	0 %	0 %	10 %	85 %
130	8	W	3,0 km	1 Ausbildung	W	1 Stadt/Stadt	2 (11–30 km)	1 (täglich)	4 (51–70 min)	66 %	100 %	88 %	100 %	40 %	100 %	88 %	21 %	100 %	N	10 %	0 %	0 %	0 %	90 %	0 %
131	8	W	3,0 km	1 Ausbildung	W	1 Stadt/Stadt	2 (11–30 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	26 %	55 %	27 %	32 %	46 %	100 %	16 %	14 %	75 %	J	10 %	40 %	10 %	0 %	30 %	10 %
132	8	W	0,5 km	1 Ausbildung	W	1 Stadt/Stadt	1 (≤ 10 km)	2 (3–4x)	1 (≤ 10 min)	100 %	53 %	79 %	18 %	80 %	100 %	50 %	94 %	100 %	J	20 %	0 %	0 %	100 %	50 %	30 %
133	8	NÖ	15,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 Land/Land	1 (≤ 10 km)	2 (3–4x)	1 (≤ 10 min)	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
134	8	NÖ	7,0 km	1 Ausbildung	NÖ	4 Land/Stadt	1 (≤ 10 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	85 %	94 %	100 %	90 %	60 %	100 %	50 %	40 %	67 %	N	0 %	7 %	0 %	0 %	93 %	0 %
135	8	NÖ	20,0 km	2 berufstätig	W	4 Land/Stadt	6 (≥ 91 km)	1 (täglich)	6 (≥ 91 min)	52 %	100 %	90 %	30 %	100 %	100 %	100 %	100 %	89 %	J	1 %	0 %	15 %	0 %	4 %	80 %
136	8	NÖ	10,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 Land/Land	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	89 %	91 %	93 %	89 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	J	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %
137	8	NÖ	0,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 Land/Land	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	53 %	79 %	32 %	82 %	85 %	100 %	31 %	92 %	48 %	J	5 %	0 %	5 %	95 %	0 %	0 %
138	8	NÖ	5,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 Land/Land	3 (31–50 km)	1 (täglich)	4 (51–70 min)	86 %	91 %	48 %	40 %	79 %	100 %	49 %	37 %	82 %	J	0 %	0 %	0 %	10 %	0 %	90 %
139	8	NÖ	27,0 km	1 Ausbildung	NÖ	4 Land/Stadt	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	50 %	80 %	100 %	11 %	90 %	100 %	80 %	61 %	100 %	J	5 %	0 %	0 %	0 %	95 %	0 %
140	8	NÖ	0,3 km	2 berufstätig	W	4 Land/Stadt	5 (71–90 km)	2 (3–4x)	6 (≥ 91 min)	30 %	70 %	50 %	30 %	50 %	100 %	50 %	15 %	70 %	J	1 %	2 %	0 %	0 %	0 %	97 %
141	7	NÖ	3,0 km	2 berufstätig	NÖ	1 Stadt/Stadt	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	83 %	56 %	97 %	100 %	50 %	100 %	27 %	69 %	97 %	J	0 %	90 %	0 %	10 %	0 %	0 %
142	8	NÖ	11,0 km	2 berufstätig	NÖ	4 Land/Stadt	3 (31–50 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	85 %	55 %	35 %	100 %	90 %	100 %	25 %	95 %	70 %	J	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
143	8	NÖ	10,0 km	2 berufstätig	NÖ	4 Land/Stadt	3 (31–50 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	71 %	50 %	30 %	87 %	100 %	100 %	30 %	100 %	51 %	J	3 %	0 %	0 %	97 %	0 %	0 %
144	8	W	1,0 km	3 arbeitslos)	W	1 Stadt/Stadt	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	23 %	77 %	100 %	63 %	50 %	100 %	53 %	88 %	100 %	N	5 %	0 %	0 %	0 %	95 %	0 %
145	8	NÖ	15,0 km	2 berufstätig	W	4 Land/Stadt	6 (≥ 91 km)	2 (3–4x)	5 (71–90 min)	5 %	30 %	30 %	5 %	50 %	100 %	70 %	100 %	100 %	J	1 %	0 %	0 %	99 %	0 %	0 %
146	8	NÖ	12,0 km	5 Sonstiges	NÖ	2 Land/Land	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	50 %	100 %	100 %	50 %	50 %	100 %	50 %	50 %	50 %	J	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
147	8	NÖ	10,0 km	2 berufstätig	NÖ	1 Stadt/Stadt	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	10 %	60 %	100 %	50 %	20 %	100 %	80 %	40 %	40 %	J	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %
148	8	NÖ	1,0 km	3 arbeitslos)	NÖ	4 Land/Stadt	4 (51–70 km)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	80 %	100 %	80 %	100 %	100 %	100 %	65 %	84 %	88 %	J	20 %	0 %	80 %	0 %	0 %	0 %
149	8	W	10,0 km	4 (Pension)						100 %	100 %	100 %	61 %	56 %	100 %	100 %	100 %	100 %	J						
150	8	NÖ	3,0 km	4 (Pension)						90 %	80 %	70 %	60 %	80 %	0 %	80 %	90 %	90 %	J						
151	8	NÖ	18,0 km	2 berufstätig	NÖ	2 Land/Land	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	30 %	80 %	100 %	50 %	100 %	100 %	90 %	100 %	100 %	J	10 %	90 %	0 %	0 %	0 %	0 %
152	8	NÖ	8,0 km	2 berufstätig	W	3 Stadt/Land	5 (71–90 km)	1 (täglich)	5 (71–90 min)	88 %	100 %	100 %	57 %	73 %	100 %	83 %	98 %	97 %	J	20 %	10 %	0 %	20 %	20 %	30 %
153	8	NÖ	1,0 km	2 berufstätig	W	4 Land/Stadt	5 (71–90 km)	1 (täglich)	6 (≥ 91 min)	90 %	95 %	50 %	90 %	100 %	100 %	75 %	97 %	100 %	J	5 %	0 %	0 %	5 %	15 %	75 %
154	8	OÖ	8,3 km	1 Ausbildung	NÖ	2 Land/Land	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	96 %	93 %	93 %	88 %	100 %	100 %	98 %	90 %	97 %	N	10 %	0 %	0 %	0 %	90 %	0 %
155	8	NÖ	8,0 km	2 berufstätig	W	4 Land/Stadt	4 (51–70 km)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	80 %	84 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	95 %	100 %	J	5 %	0 %	0 %	10 %	35 %	50 %
156	8	NÖ	2,0 km	2 berufstätig	W	4 Land/Stadt	5 (71–90 km)	1 (täglich)	6 (≥ 91 min)	82 %	74 %	100 %	28 %	0 %	100 %	0 %	0 %	84 %	J	2 %	0 %	0 %	5 %	8 %	85 %
157	8	NÖ	1,0 km	1 Ausbildung	NÖ	4 Land/Stadt	3 (31–50 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	61 %	100 %	48 %	100 %	100 %	100 %	73 %	76 %	59 %	J	0 %	0 %	50 %	0 %	0 %	50 %
158	8	W	0,4 km	1 Ausbildung	W	1 Stadt/Stadt	1 (≤ 10 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	50 %	75 %	100 %	51 %	40 %	100 %	0 %	82 %	0 %	J	3 %	98 %	0 %	0 %	0 %	0 %
159	8	NÖ	2,0 km	2 berufstätig	W	4 Land/Stadt	5 (71–90 km)	1 (täglich)	5 (71–90 min)	79 %	86 %	70 %	74 %	84 %	100 %	87 %	88 %	89 %	J	3 %	0 %	5 %	0 %	92 %	0 %
160	8	NÖ	11,0 km	2 berufstätig	NÖ	4 Land/Stadt	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	88 %	91 %	84 %	96 %	94 %	100 %	77 %	97 %	91 %	J	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %
161	8	W	1,0 km	2 berufstätig	NÖ	3 Stadt/Land	4 (51–70 km)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	35 %	35 %	60 %	60 %	35 %	100 %	45 %	75 %	35 %	J	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %
162	8	NÖ	2,0 km	2 berufstätig	W	4 Land/Stadt	5 (71–90 km)	2 (3–4x)	5 (71–90 min)	83 %	84 %	97 %	100 %	100 %	100 %	100 %	85 %	100 %	J	0 %	0 %	10 %	0 %	0 %	90 %
163	8	NÖ	2,0 km	2 berufstätig	W	4 Land/Stadt	5 (71–90 km)	2 (3–4x)	6 (≥ 91 min)	75 %	90 %	95 %	75 %	60 %	100 %	62 %	80 %	61 %	J	3 %	0 %	7 %	0 %	0 %	80 %
164	8	W	1,0 km	2 berufstätig	NÖ	1 Stadt/Stadt	1 (≤ 10 km)	2 (3–4x)	4 (51–70 min)	80 %	30 %	71 %	28 %	65 %	100 %	70 %	70 %	65 %	N	5 %	7 %	0 %	0 %	38 %	50 %
165	8	OÖ	4,0 km	1 Ausbildung	OÖ	4 Land/Stadt	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	70 %	95 %	37 %	68 %	50 %	100 %	51 %	66 %	30 %	J	10 %	0 %	70 %	0 %	20 %	0 %
166	8	St	2,0 km	1 Ausbildung	W	1 Stadt/Stadt	6 (≥ 91 km)	4 (seltener)	6 (≥ 91 min)	100 %	100 %	97 %	100 %	100 %	100 %	61 %	67 %	100 %	N	40 %	10 %	0 %	0 %	40 %	10 %
167	8	W	3,0 km	1 Ausbildung	W	1 Stadt/Stadt	2 (11–30 km)	3 (1–2x)	4 (51–70 min)	16 %	100 %	2 %	8 %	12 %	100 %	0 %	100 %	71 %	N	10 %	0 %	0 %	90 %	0 %	0 %
168	8	NÖ	15,0 km	1 Ausbildung	W	4 Land/Stadt	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	75 %	100 %	15 %	81 %	21 %	100 %	19 %	77 %	14 %	J	10 %	0 %	30 %	30 %	30 %	30 %
169	8	NÖ	4,0 km	4 (Pension)						70 %	52 %	99 %	62 %	100 %	100 %	1 %	100 %	100 %	J						
170	8	NÖ	1,0 km	1 Ausbildung	NÖ	2 Land/Land	1 (≤ 10 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	45 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	90 %	100 %	100 %	N	20 %	0 %	25 %	25 %	15 %	15 %
171	7	NÖ	0,2 km	2 berufstätig	W	4 Land/Stadt	5 (71–90 km)	1 (täglich)	5 (71–90 min)	100 %	0 %	0 %	50 %	0 %	100 %	100 %	50 %	100 %	N	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	98 %
172	7	NÖ	15,0 km	1 Ausbildung	NÖ	4 Land/Stadt	2 (11–30 km)	3 (1–2x)	2 (11–30 min)	60 %	18 %	67 %	71 %	77 %	100 %	17 %	41 %	63 %	N	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
173	8	W	3,0 km	2 berufstätig	W	4 Land/Stadt	2 (11–30 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	65 %	70 %	100 %	100 %	100 %	100 %	16 %	100 %	83 %	N	5 %	5 %	0 %	0 %	80 %	10 %
174	8	W	1,0 km	1 Ausbildung	NÖ	1 Stadt/Stadt	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	73 %	41 %	83 %	21 %	5 %	100 %	2 %	24 %	0 %	N	10 %	5 %	0 %	0 %	70 %	20 %
175	8	NÖ	1,5 km	1 Ausbildung	NÖ	2 Land/Land	6 (≥ 91 km)	3 (1–2x)	6 (≥ 91 min)	40 %	0 %	0 %	70 %	0 %	100 %	89 %	81 %	70 %	N	1 %	0 %	0 %	9 %	90 %	0 %
176	8	NÖ	0,7 km	1 Ausbildung	W	1 Stadt/Stadt	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	3 (31–50 min)	81 %	20 %	85 %	30 %	15 %	100 %	15 %	70 %	91 %	J	10 %	0 %	0 %	60 %	30 %	0 %
177	8	NÖ	0,5 km	1 Ausbildung	W	1 Stadt/Stadt	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	70 %	10 %	50 %	40 %	80 %	100 %	20 %	100 %	80 %	J	5 %	0 %	0 %	15 %	80 %	0 %
178	8	Ausland	7,0 km	1 Ausbildung	Ausland	4 Land/Stadt	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	80 %	66 %	55 %	60 %	90 %	100 %	75 %	51 %	71 %	N	20 %	20 %	0 %	20 %	40 %	0 %
179	8	W	1,0 km	1 Ausbildung	W	1 Stadt/Stadt	1 (≤ 10 km)	2 (3–4x)	2 (11–30 min)	64 %	100 %	83 %	100 %	68 %	100 %	26 %	100 %	100 %	N	35 %	3 %	2 %	50 %	10 %	0 %
180	8	St	2,0 km	1 Ausbildung	St	1 Stadt/Stadt	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	3 (31–50 min)	62 %	81 %	16 %	47 %	71 %	100 %	6 %	60 %	57 %	N	20 %	0 %	0 %	80 %	0 %	0 %
181	8	OÖ	2,0 km	1 Ausbildung	OÖ	2 Land/Land	2 (11–30 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	57 %	0 %	71 %	23 %	51 %	100 %	27 %	100 %	25 %	N	10 %	15 %	0 %	0 %	0 %	75 %
182	8	Ausland	1,0 km	1 Ausbildung	Ausland	1 Stadt/Stadt	1 (≤ 10 km)	1 (täglich)	1 (≤ 10 min)	18 %	80 %	0 %	32 %	43 %	100 %	0 %	44 %	35 %	N	5 %	0 %	0 %	95 %	0 %	0 %
183	8	NÖ	1,0 km	1 Ausbildung	NÖ	1 Stadt/Stadt	2 (11–30 km)	2 (3–4x)	3 (31–50 min)	75 %	25 %	0 %	35 %	65 %	100 %	0 %	100 %	25 %	J	2 %	0 %	0 %	98 %	0 %	0 %
184	8	NÖ	1,0 km	1 Ausbildung	NÖ	1 Stadt/Stadt	3 (31–50 km)	3 (1–2x)	5 (71–90 min)	100 %	70 %	100 %	90 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	N	10 %	20 %	0 %	0 %	5 %	60 %
185	8	St	5,0 km	1 Ausbildung	Ausland	4 Land/Stadt	6 (≥ 91 km)	2 (3–4x)	6 (≥ 91 min)	80 %	80 %	50 %	40 %	50 %	100 %	5 %	59 %	93 %	N	10 %	50 %	0 %	0 %	20 %	20 %
186	8	NÖ	11,0 km	2 berufstätig	W	4 Land/Stadt	5 (71–90 km)	2 (3–4x)	5 (71–90 min)	87 %	90 %	85 %	89 %	100 %	100 %	85 %	91 %	97 %	J	0 %	0 %	10 %	10 %	10 %	80 %
187	8	NÖ	9,0 km	1 Ausbildung	NÖ	4 Land/Stadt	3 (31–50 km)	3 (1–2x)	3 (31–50 min)	89 %	92 %	80 %	94 %	94 %	100 %	87 %	97 %	93 %	N	0 %	0 %	20 %	80 %	0 %	0 %
188	8	NÖ	4,0 km	2 berufstätig	W	1 Stadt/Stadt	5 (71–90 km)	1 (täglich)	5 (71–90 min)	92 %	90 %	87 %	91 %	92 %	100 %	91 %	96 %	98 %	J	10 %	0 %	10 %	0 %	80 %	0 %
189	8	W	3,0 km	2 berufstätig	W	1 Stadt/Stadt	2 (11–30 km)	1 (täglich)	2 (11–30 min)	91 %	87 %	78 %	96 %	94 %	100 %	84 %	98 %	91 %	J	10 %	0 %	90 %	0 %	0 %	0 %
190	6	NÖ	13,0 km	2 berufstätig	NÖ	1 Stadt/Stadt	3 (31–50 km)	1 (täglich)	3 (31–50 min)	92 %	96 %	68 %	96 %	96 %	100 %	92 %	97 %	95 %	J	10 %	0 %	10 %	0 %	0 %	80 %

10.07.2021		**Eisenbahn-Nutzer:** Gründe für die Bahn [6er-Skala: überhaupt nicht wichtig (0) – sehr wichtig (5)]									**PKW-Nutzer:** Gründe für den PKW (gleiche Skala)					**Attraktivierung der Bahn** [6-stufige Skala: trifft überhaupt nicht zu (0) – trifft vollkommen zu (5)]						
lfd. Nr.	last pg	Zeiter-sparnis	Reise-komfort	kein and. Verk.m.	Zuverläs-sigkeit	gutes Pr.-L.-Verh.	Strecken-netz	Umwelt-gedanke	dichte In-tervalle	Unabh. v. Str.verk.	Zeiter-sparnis	Reise-komfort	keine Öffi-Verbind.	mangeln-de Zuv.	gutes Pr.-L.-Verh.	billigere Fahrkarten	dichtere Intervalle	mehr Reise-komfort	einfacheres Tarifsystem	dichteres Streckennetz	höhere Zu-verlässigkeit	finanz. Unter-stützung
1	8	3	4	0	4	4	3	3	3	4						5	5	5	4	5	5	4
2	8	3	5	1	2	3	4	5	4	4						0	3	2	0	3	2	1
3	8										5	5	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0
4	8	5	4	5	5	5	5	5	5	4						5	5	4	4	3	4	5
5	8	4	5	5	2	3	4	4	5	3						5	5	3	3	4	2	5
6	8										4	3	5	4	3	3	4	2	3	5	3	4
7	8	2	4	1	4	5	5	3	4	5						5	5	5	5	3	4	5
8	8	3	3	3	5	5	5	2	5	4						5	5	5	5	5	5	4
9	8															1	2	0	4	2	0	3
10	6	5	5	2	4	3	5	5	5	5						3	5	5	3	5	5	4
11	8	3	4	0	4	3	4	3	4	5						3	5	4	1	3	1	4
12	8										5	4	0	1	2	2	1	0	0	4	0	3
13	8															2	4	2	5	5	4	5
14	8	2	3	1	3	4	4	5	5	1						5	3	2	4	3	0	5
15	8	3	5	4	5	3	4	5	5	5						0	4	3	4	5	3	2
16	8															1	3	3	1	1	3	1
17	8	4	4	2	4	5	5	3	5	5						5	5	5	5	4	4	3
18	8	4	4	4	3	3	4	2	3	4						3	4	3	2	1	2	3
19	8															5	5	2	5	4	3	1
20	8															3	5	2	3	5	3	4
21	8															5	5	5	0	5	4	5
22	8	3	5	0	4	4	4	3	2	4						3	4	5	5	3	5	2
23	8															5	2	4	2	5	2	4
24	8	5	5	0	5	5	5	3	5	3						5	5	3	5	5	4	5
25	8	3	5	0	5	5	5	4	5	4						2	4	3	5	5	4	4
26	8	4	3	2	4	4	4	4	4	4						4	4	3	3	4	3	3
27	8															3	5	5	3	5	3	3
28	8															4	4	3	4	4	4	4
29	8															3	3	3	0	5	0	3
30	8	3	5	5	4	5	5	2	4	3						3	5	5	1	4	3	2
31	8										3	2	4	1	2	0	0	0	0	2	1	0
32	8										5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
33	8															3	3	3	5	5	0	2
34	8										5	4	5	5	2	4	5	2	2	5	4	4
35	8	5	4	1	4	5	5	5	5	5						4	3	2	3	5	3	5
36	8															3	5	4	3	5	3	4
37	8										4	4	0	1	3	5	3	2	3	1	3	5
38	8										5	5	4	4	3	0	0	0	0	5	5	3
39	8										5	5	2	2	2	4	5	3	3	3	3	5
40	8										4	2	2	2	3	3	5	2	2	5	2	5
41	8	3	3	2	3	4	4	3	4	5						3	3	2	3	4	2	3
42	8										2	0	5	0	0	2	5	2	2	5	5	2
43	8										4	4	3	3	4	0	3	0	1	1	0	0
44	8										4	4	3	4	3	3	4	4	3	5	5	5
45	8										5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
46	8										5	3	3	1	3	2	4	3	3	5	4	3
47	8										5	4	0	2	2	4	4	1	0	1	1	4
48	8										3	3	0	0	3	5	3	1	2	0	2	0
49	8	1	1	0	4	2	2	3	2	4						0	3	2	3	3	1	0
50	8										3	2	5	1	1	2	5	2	2	5	2	3
51	8										5	1	5	2	2	5	4	2	2	5	2	4
52	8										4	4	5	2	4	5	4	0	4	5	3	4
53	8										5	5	5	4	5	5	3	3	5	5	3	3
54	8										5	2	4	2	2	3	4	2	2	4	2	4
55	8										5	3	5	3	3	3	4	4	4	4	4	4
56	8										5	2	5	1	2	4	5	1	2	1	1	4
57	8	3	4	3	4	5	3	2	3	3						2	4	3	2	4	3	4
58	8	4	4	3	5	5	3	3	4	4						3	3	2	2	3	3	4
59	8	3	4	0	4	5	5	5	5	5						5	3	0	0	3	1	5
60	8										5	4	5	2	5	4	5	5	5	5	4	5
61	8	5	5	5	5	5	5	5	5	5						5	5	4	5	5	5	5
62	8										4	4	2	2	2	4	4	3	4	3	2	2
63	8										5	4	3	2	2	4	4	0	3	3	3	3
64	8										5	3	5	1	1	1	4	3	1	5	2	1

10.07.2021		**Eisenbahn-Nutzer:** Gründe für die Bahn [6er-Skala: überhaupt nicht wichtig (0) – sehr wichtig (5)]									**PKW-Nutzer:** Gründe für den PKW (gleiche Skala)					**Attraktivierung der Bahn** [6-stufige Skala: trifft überhaupt nicht zu (0) – trifft vollkommen zu (5)]						
lfd. Nr.	last pg	Zeiter-sparnis	Reise-komfort	kein and. Verk.m.	Zuverläs-sigkeit	gutes Pr.-L.-Verh.	Strecken-netz	Umwelt-gedanke	dichte In-tervalle	Unabh. v. Str.verk.	Zeiter-sparnis	Reise-komfort	keine Öffi-Verbind.	mangeln-de Zuv.	gutes Pr.-L.-Verh.	billigere Fahrkarten	dichtere Intervalle	mehr Reise-komfort	einfacheres Tarifsystem	dichteres Streckennetz	höhere Zu-verlässigkeit	finanz. Unter-stützung
65	8										4	2	5	4	3	4	3	2	2	5	3	5
66	8										5	2	5	5	5	5	5	3	5	5	4	5
67	8										5	4	1	1	2	0	5	5	3	4	4	5
68	8										5	5	5	0	0	0	5	0	0	0	0	5
69	8										5	4	4	2	2	4	3	1	3	5	2	2
70	8										2	2	5	2	2	1	5	2	2	5	1	1
71	8															5	5	2	5	5	4	5
72	8										3	1	4	4	1	2	4	1	2	4	3	4
73	8	4	4	2	4	5	5	5	5	4						5	5	3	4	5	4	5
74	8	5	4	0	3	5	5	5	5	5						5	3	2	2	5	5	5
75	8															0	5	3	5	4	5	0
76	8										5	1	5	2	4	5	5	0	1	3	0	5
77	8										5	5	5	0	0	5	5	0	0	5	5	0
78	8										3	3	3	3	1	0	4	0	0	4	4	0
79	8										5	5	5	0	1	1	5	3	3	5	0	1
80	8	3	4	1	3	3	5	5	4	4						3	4	4	3	4	3	4
81	8	4	2	4	4	5	5	5	5	5						4	4	4	5	5	4	3
82	8										5	3	5	1	3	3	4	0	0	5	1	5
83	8										5	5	3	2	2	2	3	4	3	4	4	3
84	8										5	2	4	0	0	2	2	2	3	4	2	3
85	8										5	5	1	3	4	4	5	2	2	4	4	5
86	8										4	3	5	3	4	2	4	4	4	4	3	4
87	8										4	4	3	1	5	5	2	1	2	2	1	4
88	8										5	5	5	4	5	5	4	4	3	4	5	5
89	8	1	5	5	2	3	5	3	4	4						2	5	5	3	4	3	3
90	8										5	4	2	1	3	3	2	1	1	4	2	4
91	8										3	1	5	2	2	3	3	2	3	3	2	3
92	8										5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
93	8										5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
94	8										4	2	5	2	2	2	5	2	0	4	2	3
95	8	2	3	3	4	4	4	4	5	5						3	2	2	0	1	0	5
96	8	2	4	0	3	3	5	5	4	5						3	4	3	2	4	3	4
97	8										5	4	5	3	4	3	3	3	5	5	3	4
98	8										4	2	5	0	0	1	5	1	1	5	1	1
99	8															5	5	4	1	5	1	3
100	8										1	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
101	8															0	3	1	4	5	3	4
102	8										5	5	3	5	3	3	5	5	4	4	5	3
103	8															2	1	0	2	2	0	3
104	8										5	1	5	2	1	3	5	4	4	5	3	2
105	8										4	2	5	3	5	5	2	2	4	2	1	4
106	8	3	3	1	5	5	4	3	5	3						3	5	3	3	5	3	4
107	8	2	5	0	3	4	5	3	4	4						3	5	1	2	5	1	1
108	7															4	4	4	4	3	3	3
109	8															5	2	1	3	5	4	3
110	8										4	3	4	0	1	3	2	1	1	1	1	4
111	8	5	5	0	3	4	4	5	4	4						0	0	0	0	0	0	0
112	8										5	3	4	3	2	2	4	2	2	4	2	3
113	8										4	1	5	1	4	4	3	0	0	2	0	0
114	8	2	2	0	3	2	1	5	2	5						3	4	3	2	5	3	2
115	8															3	5	4	5	5	3	4
116	8	2	2	4	4	4	5	5	4	2						3	4	3	4	5	3	4
117	8	4	3	0	5	5	5	5	5	5						5	4	3	5	5	4	2
118	8	0	5	5	5	5	0	5	5	5						5	2	1	0	5	0	5
119	8															5	5	3	5	5	5	5
120	8															3	3	0	3	5	0	0
121	8	5	5	0	3	5	5	5	5	5						5	5	5	5	5	5	5
122	8	5	4	0	4	4	4	4	3	5						5	5	4	1	5	4	3
123	8															0	3	2	3	4	3	2
124	8															1	3	2	1	3	3	1
125	8	1	2	5	5	4	5	4	4	4						1	4	2	4	5	5	1
126	8	1	3	0	2	4	3	3	3	4						4	5	2	2	2	3	5
127	8															4	4	1	4	4	4	3

10.07.2021		**Eisenbahn-Nutzer:** Gründe für die Bahn [6er-Skala: überhaupt nicht wichtig (0) – sehr wichtig (5)]									**PKW-Nutzer:** Gründe für den PKW (gleiche Skala)					**Attraktivierung der Bahn** [6-stufige Skala: trifft überhaupt nicht zu (0) – trifft vollkommen zu (5)]						
lfd. Nr.	last pg	Zeiter-sparnis	Reise-komfort	kein and. Verk.m.	Zuverläs-sigkeit	gutes Pr.-L.-Verh.	Strecken-netz	Umwelt-gedanke	dichte In-tervalle	Unabh. v. Str.verk.	Zeiter-sparnis	Reise-komfort	keine Öffi-Verbind.	mangeln-de Zuv.	gutes Pr.-L.-Verh.	billigere Fahrkarten	dichtere Intervalle	mehr Reise-komfort	einfacheres Tarifsystem	dichteres Streckennetz	höhere Zu-verlässigkeit	finanz. Unter-stützung
128	8										4	2	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5
129	8	3	4	5	4	4	4	4	5	5						3	4	3	3	1	3	5
130	8															0	4	0	5	5	1	4
131	8															3	4	5	5	5	3	5
132	8	4	5	4	4	4	5	5	5	1						5	5	5	5	5	5	5
133	8										5	2	5	3	3	3	5	2	4	5	4	3
134	8															3	2	1	4	5	3	2
135	8	3	0	3	3	3	3	3	3	0						5	4	1	0	4	4	3
136	8										5	5	5	2	2	5	5	4	5	5	5	5
137	8										5	2	5	5	4	5	5	2	4	5	5	4
138	8	1	3	0	5	4	5	3	4	4						2	5	5	2	4	5	2
139	8															4	5	2	0	5	0	3
140	8	1	1	0	1	4	2	3	2	4						3	3	3	3	3	3	3
141	7															5	4	3	2	5	3	2
142	8										5	4	5	2	4	4	5	3	4	5	3	5
143	8										4	4	5	0	3	3	4	2	0	5	2	3
144	8															4	4	2	4	5	4	5
145	8										5	0	5	0	2	0	0	0	0	5	0	0
146	8															3	5	2	5	4	3	2
147	8															3	2	2	0	2	0	3
148	8										3	2	5	1	5	5	3	1	4	3	4	5
149	8															3	3	1	1	3	3	0
150	8															4	3	3	3	5	2	3
151	8															0	0	0	0	0	0	0
152	8	3	4	4	4	4	5	5	5	5						0	4	4	3	4	4	0
153	8	0	4	0	5	5	5	1	5	4						3	5	5	0	4	5	4
154	8															4	5	4	4	3	5	2
155	8	3	3	2	3	4	5	5	5	5						2	4	3	5	5	5	3
156	8	2	4	0	4	4	3	3	4	5						3	3	1	1	1	1	3
157	8	5	2	4	5	5	5	3	4	4						5	5	3	1	3	3	5
158	8															3	3	3	0	3	1	4
159	8	4	4	4	4	4	4	4	3	3						1	1	1	1	1	3	3
160	8										4	4	5	5	4	4	4	4	4	5	4	3
161	8										3	1	5	1	0	2	3	0	3	5	2	4
162	8	4	4	4	5	4	5	5	5	5						2	4	2	4	5	5	5
163	8	2	5	0	4	4	5	5	4	4						1	2	4	1	5	5	5
164	8	3	4	3	4	2	4	4	4	4						1	2	3	2	4	2	2
165	8										3	4	4	3	3	5	5	4	4	5	5	5
166	8															5	2	3	3	4	4	5
167	8															5	5	3	5	4	4	3
168	8	0	5	1	3	5	5	3	5	2						5	5	2	1	4	4	5
169	8															3	3	1	3	4	4	4
170	8										4	1	5	3	3	4	5	4	2	4	3	4
171	8	4	5	0	5	0	4	0	5	5						0	5	5	0	5	4	0
172	7										4	0	3	0	0	0	4	2	2	3	3	0
173	8															4	5	3	5	5	4	5
174	8															2	4	0	0	5	2	0
175	8	2	1	3	4	5	3	0	2	5						0	0	0	0	5	1	3
176	8	3	5	1	3	2	4	5	4	4						4	5	3	3	5	4	1
177	8	3	4	5	5	4	5	5	5	5						0	2	3	3	2	4	2
178	8															0	0	1	0	5	1	0
179	8															5	4	4	5	5	4	5
180	8															2	4	1	3	4	0	4
181	8	2	4	4	3	2	5	4	2	4						1	4	3	0	4	1	4
182	8															4	4	2	3	3	4	4
183	8										5	3	4	3	1	1	5	1	3	1	4	1
184	8	5	5	1	5	4	5	5	5	5						2	5	5	5	5	5	3
185	8															5	5	5	5	5	1	5
186	8	3	4	2	5	4	4	4	4	5						5	5	4	4	5	4	3
187	8															4	5	4	4	5	4	4
188	8	3	4	1	4	4	4	4	4	4						5	5	4	4	5	5	2
189	8										4	5	1	3	4	3	3	5	4	4	5	3
190	6	5	4	1	4	4	4	3	3	5						4	5	4	4	5	4	3

10.07.2021

		Mobilität III (Freizeit und Urlaub) Verkehrsmittelmix Freizeitmobilität						Vehrsmittel Osterreich-Urlaub			Ausland	1-2-3-Klimaticket	Angemessenheit des Preises (Skala 1–5)			Mobilität und Covid-19 (Bedingung: J)			Angaben zur Person			
lfd. Nr.	last pg	zu Fuß	Fahrrad	Roller o. Ä.	PKW	Öffis \ Bahn	Eisenbahn	PKW	Eisenbahn	andere Öffis	Motorrad	bevorzugte Trip-Variante	Interesse oder Skepsis ggü. Ticket?	Stufe 1 (365 €/J.)	Stufe 2 (730 €/J.)	Stufe 3 (1.095 €/J.)	Schon jetzt Dauerkarte?	Reduktion?	Rückkehr Niveau?	Angst v. Infektion?	Geschlecht	Alter	Bez. 1	Bez. 2	Nettoeinkommen/Monat
1	8	10 %	10 %	0 %	70 %	0 %	10 %	J	J	J	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	2 (eher z. g.)	3 (perfekt)	2 (eher z. g.)	2 (Monat/Sem.)	J	N	ja, tlw.	m	22 J.	KR	W	2 (max. 1.000 €)
2	8	5 %	5 %	0 %	40 %	10 %	40 %	J	J	N	N	A (Zug)	5 (k. eind. Vorteile)	1 (viel z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	J	N	N	m	42 J.			
3	8	5 %	10 %	0 %	45 %	20 %	20 %	J	N	N	N	A (Zug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	J	N	w	52 J.	P	P	4 (max. 3.000 €)
4	8	10 %	0 %	0 %	10 %	40 %	40 %	J	J	J	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	5 (viel z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	unsicher	N	w	45 J.			3 (max. 2.000 €)
5	8	10 %	10 %	0 %	40 %	10 %	30 %	J	J	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	2 (Monat/Sem.)	J	J	N	w	21 J.	HO	W	1 (max. 500 €)
6	8	10 %	0 %	0 %	80 %	5 %	5 %	J	J	N	J	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	N		N	w	21 J.	HO	HO	3 (max. 2.000 €)
7	8	10 %	0 %	0 %	0 %	70 %	10 %	N	J	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	20 J.	LI	W	3 (max. 2.000 €)
8	8	20 %	0 %	0 %	40 %	5 %	35 %	J	J	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	18 J.	EU	W	1 (max. 500 €)
9	8	10 %	50 %	0 %	40 %	0 %	0 %	J	J	N	N	A (Zug)	1 („Einser-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	J	N	w	53 J.	P	P	3 (max. 2.000 €)
10	6	10 %	0 %	0 %	0 %	25 %	65 %	N	J	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N					
11	8	10 %	0 %	0 %	70 %	0 %	20 %	J	N	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	2 (Monat/Sem.)	J	J	N	w	22 J.	HO	W	
12	8	5 %	5 %	0 %	80 %	8 %	2 %	J	J	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	N		N	m	23 J.	HO	W	3 (max. 2.000 €)
13	8	20 %	0 %	0 %	80 %	0 %	0 %	N	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	3 (perfekt)	2 (Monat/Sem.)			N	d	20 J.			1 (max. 500 €)
14	8	30 %	10 %	0 %	40 %	0 %	20 %	J	J	N	N	A (Zug)	1 („Einser-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	J	unsicher	ja, tlw.	m	27 J.	LE	LE	2 (max. 1.000 €)
15	8	20 %	20 %	0 %	20 %	0 %	40 %	N	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	N	unsicher	N	m	25 J.	HL	W	3 (max. 2.000 €)
16	8	10 %	30 %	0 %	30 %	15 %	15 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	2 (eher z. g.)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	2 (Monat/Sem.)	N		ja, tlw.	m	23 J.			1 (max. 500 €)
17	8	2 %	0 %	0 %	90 %	1 %	7 %	J	J	N	J	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	unsicher	N	m	21 J.	SV	W	1 (max. 500 €)
18	8	15 %	50 %	0 %	20 %	15 %	15 %	N	J	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	31 J.	KS	W	4 (max. 3.000 €)
19	8	20 %	8 %	0 %	2 %	30 %	40 %	N	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	2 (Monat/Sem.)	J	J	N	m	21 J.			
20	8	20 %	20 %	0 %	40 %	20 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	2 (eher z. g.)	2 (Monat/Sem.)	J	J	N	m	27 J.	EF	L	4 (max. 3.000 €)
21	8	20 %	20 %	0 %	40 %	10 %	70 %	N	N	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	4 (eher z. t.)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	N	J	N	m	27 J.	S	S	4 (max. 3.000 €)
22	8	10 %	25 %	0 %	5 %	0 %	60 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	39 J.	AM	L	4 (max. 3.000 €)
23	8	10 %	30 %	0 %	30 %	10 %	20 %	N	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	16 J.	BR	BR	
24	8	10 %	0 %	0 %	0 %	20 %	70 %	J	J	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	18 J.	WO	WO	3 (max. 2.000 €)
25	8	20 %	0 %	0 %	60 %	10 %	20 %	J	J	N	N	A (Zug)	5 (k. eind. Vorteile)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	1 (Jahreskarte)	N		N	m	32 J.			3 (max. 2.000 €)
26	8	10 %	10 %	0 %	60 %	10 %	10 %	J	N	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	N	N	m	29 J.	G	G	4 (max. 3.000 €)
27	8	10 %	60 %	0 %	0 %	0 %	20 %	N	J	N	N	A (Zug)	5 (k. eind. Vorteile)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	J	N	m	17 J.	WL	WL	
28	8	40 %	0 %	0 %	0 %	30 %	30 %	J	J	N	N	A (Zug)	4 (keine der drei)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	N		ja, tlw.	m	18 J.	LL	L	3 (max. 2.000 €)
29	8	20 %	0 %	0 %	0 %	70 %	10 %	N	J	N	N	A (Zug)	4 (keine der drei)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	2 (Monat/Sem.)	J	N	ja, tlw.	m	21 J.			2 (max. 1.000 €)
30	8	5 %	15 %	0 %	25 %	25 %	30 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	N		N	m	15 J.	ZE	I	
31	8	20 %	10 %	0 %	40 %	20 %	10 %	J	N	N	N	A (Zug)	1 („Einser-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	4 (eher z. t.)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	N		ja, tlw.	m	42 J.	FK	FK	4 (max. 3.000 €)
32	8	0 %	20 %	0 %	20 %	0 %	60 %	J	N	N	N	B (Auto)	3 („Dreier-Stufe")	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	N		N	m	18 J.	KB	RO	2 (max. 1.000 €)
33	8	10 %	30 %	0 %	30 %	30 %	30 %	N	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	5 (viel z. t.)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	N	N	m	39 J.			5 (max. 4.000 €)
34	8	20 %	0 %	0 %	80 %	0 %	0 %	J	J	J	J	B (Auto)	2 („Zweier-Stufe")	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	4 (nein)	N		N	m	23 J.	HO	HO	3 (max. 2.000 €)
35	8	10 %	5 %	0 %	60 %	25 %	0 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	unsicher	N	m	23 J.	EU	W	3 (max. 2.000 €)
36	8	5 %	10 %	25 %	50 %	0 %	10 %	J	J	N	N	A (Zug)	1 („Einser-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	15 J.	DL	DL	1 (max. 500 €)
37	8	10 %	5 %	0 %	65 %	10 %	10 %	J	N	N	J	C (Flug)	4 (keine der drei)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	J	N	w	19 J.	P	P	3 (max. 2.000 €)
38	8	20 %	0 %	0 %	80 %	0 %	0 %	J	N	J	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	4 (nein)	J	N	J	w	43 J.	KR	P	2 (max. 1.000 €)
39	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	J	N	N	m	51 J.	PL	P	6 (ab 4.000 €)
40	8	20 %	40 %	0 %	30 %	0 %	10 %	J	J	N	N	C (Flug)	5 (k. eind. Vorteile)	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	5 (viel z. t.)	4 (nein)	J	N	N	w	54 J.	P	P	
41	8	5 %	5 %	0 %	20 %	40 %	30 %	J	N	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	27 J.			3 (max. 2.000 €)
42	8	10 %	10 %	0 %	10 %	10 %	70 %	N	N	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	unsicher	N	m	63 J.	WB	KR	4 (max. 3.000 €)
43	8	10 %	40 %	30 %	0 %	0 %	20 %	J	N	N	N	B (Auto)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	unsicher	N	w	57 J.	PL	PL	3 (max. 2.000 €)
44	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	J	N	w	25 J.	PL	P	1 (max. 500 €)
45	8	10 %	0 %	0 %	90 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	unsicher	J	w	32 J.	PL	P	4 (max. 3.000 €)
46	8	0 %	0 %	0 %	90 %	10 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	N	J	m	34 J.	PL	P	3 (max. 2.000 €)
47	8	10 %	0 %	0 %	90 %	0 %	0 %	J	N	N	N	A (Zug)	5 (k. eind. Vorteile)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	J	N	w	26 J.	ME	P	3 (max. 2.000 €)
48	8	2 %	0 %	0 %	89 %	1 %	8 %	J	J	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	J	N	w	26 J.	PL	P	3 (max. 2.000 €)
49	8	0 %	0 %	0 %	95 %	0 %	5 %	J	J	N	N	B (Auto)	4 (keine der drei)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	2 (eher z. g.)	4 (nein)	J	J	ja, tlw.	m	32 J.	PL	P	3 (max. 2.000 €)
50	8	20 %	10 %	0 %	50 %	0 %	20 %	J	J	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	N	N	w	43 J.	PL	P	5 (max. 4.000 €)
51	8	20 %	10 %	0 %	60 %	0 %	10 %	J	J	N	N	C (Flug)	1 („Einser-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	J	N	w	27 J.	KR	KR	3 (max. 2.000 €)
52	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	J	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	J	N	m	34 J.	TU	KR	3 (max. 2.000 €)
53	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	4 (nein)	N	J	N	m	35 J.	SB	WY	
54	8	5 %	10 %	0 %	85 %	0 %	0 %	J	J	N	N	B (Auto)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	N	J	w	34 J.	PL	P	4 (max. 3.000 €)
55	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	J	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	J	N	w	44 J.	TU	P	3 (max. 2.000 €)
56	8	20 %	0 %	0 %	70 %	0 %	10 %	J	J	N	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	N		N	m	37 J.	PL	P	3 (max. 2.000 €)
57	8	20 %	10 %	0 %	20 %	40 %	10 %	J	J	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	2 (eher z. g.)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	2 (Monat/Sem.)	J	N	ja, tlw.	w	23 J.			2 (max. 1.000 €)
58	8	15 %	30 %	0 %	15 %	0 %	40 %	J	N	N	N	B (Auto)	2 („Zweier-Stufe")	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	N	J	m	46 J.	P	WY	5 (max. 4.000 €)
59	8	10 %	30 %	0 %	40 %	20 %	0 %	J	N	N	N	B (Auto)	5 (k. eind. Vorteile)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	N	ja, tlw.	m	28 J.			3 (max. 2.000 €)
60	8	10 %	40 %	0 %	50 %	0 %	0 %	J	J	N	N	B (Auto)	5 (k. eind. Vorteile)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	J	N	w	49 J.	LF	P	3 (max. 2.000 €)
61	8	20 %	20 %	0 %	20 %	20 %	20 %	J	N	N	N	A (Zug)	5 (k. eind. Vorteile)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	N	J	w	45 J.	WY	WY	
62	8	15 %	15 %	0 %	55 %	10 %	5 %	J	J	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	N	N	m	45 J.	PL	P	
63	8	10 %	10 %	0 %	80 %	0 %	0 %	J	N	J	N	C (Flug)	5 (k. eind. Vorteile)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	unsicher	J	w	42 J.	PL	P	2 (max. 1.000 €)
64	8	0 %	0 %	0 %	98 %	2 %	0 %	J	J	N	N	C (Flug)	1 („Einser-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	4 (nein)	J	J	N	m	34 J.	TU	P	4 (max. 3.000 €)

10.07.2021

		Mobilität III (Freizeit und Urlaub) Verkehrsmittelmix Freizeitmobilität						Vehrsmittel Osterreich-Urlaub			Ausland	1-2-3-Klimaticket	Angemessenheit des Preises (Skala 1–5)				Mobilität und Covid-19 (Bedingung: J)			Angaben zur Person			
lfd. Nr.	last pg	zu Fuß	Fahr-rad	Roller o. Ä.	PKW	Öffis \ Bahn	Eisen-bahn	PKW	Eisen-bahn	andere Öffis	Motor-rad	bevorzugte Trip-Variante	Interesse oder Skepsis ggü. Ticket?	Stufe 1 (365 €/J.)	Stufe 2 (730 €/J.)	Stufe 3 (1.095 €/J.)	Schon jetzt Dauerkarte?	Reduk-tion?	Rückkehr Niveau?	Angst v. In-fektion?	Ge-schlecht	Alter	Bez. 1	Bez. 2	Nettoeinkom-men/Monat
65	8	35 %	0 %	0 %	50 %	0 %	15 %	J	N	N	N	A (Zug)	5 (k. ein. Vorteile)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	N	N	w	25 J.	WY	P	3 (max. 2.000 €)
66	8	2 %	0 %	0 %	2 %	0 %	96 %	J	J	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	N		N	w	54 J.	ME	PL	3 (max. 2.000 €)
67	8	0 %	10 %	0 %	70 %	0 %	20 %	J	N	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	w	28 J.	PL	PL	3 (max. 2.000 €)
68	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	N	N	N	B (Auto)	1 („Einser-Stufe")	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	4 (nein)	J	J	N	w	37 J.	PL	PL	3 (max. 2.000 €)
69	8	20 %	5 %	10 %	65 %	0 %	0 %	J	N	J	N	B (Auto)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	N		N	m	30 J.	PL	KR	4 (max. 3.000 €)
70	8	20 %	20 %	0 %	40 %	0 %	20 %	J	N	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	ja, tlw.	N	w	58 J.	AM	PL	3 (max. 2.000 €)
71	8	50 %	10 %	0 %	0 %	40 %	0 %	J	N	N	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	2 (Monat/Sem.)	J	unsicher	N	w	20 J.	HO	P	1 (max. 500 €)
72	8	10 %	10 %	0 %	10 %	10 %	60 %	J	N	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	N		N	m	28 J.	PL	KR	3 (max. 2.000 €)
73	8	20 %	0 %	0 %	20 %	0 %	60 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	unsicher	N	m	42 J.	PL	P	3 (max. 2.000 €)
74	8	5 %	25 %	0 %	70 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	2 (eher z. g.)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	w	26 J.	KR	W	4 (max. 3.000 €)
75	8	25 %	0 %	0 %	5 %	30 %	40 %	N	J	N	N	A (Zug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	22 J.			1 (max. 500 €)
76	8	20 %	0 %	0 %	80 %	0 %	0 %	J	N	N	N	B (Auto)	4 (keine der drei)	5 (viel z. t.)	5 (viel z. t.)	5 (viel z. t.)	1 (Jahreskarte)	N		N	w	22 J.	NK	PL	3 (max. 2.000 €)
77	8	15 %	0 %	0 %	85 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	J	N	w	38 J.	P	P	3 (max. 2.000 €)
78	8	20 %	20 %	0 %	50 %	0 %	10 %	J	N	N	N	A (Zug)	5 (k. ein. Vorteile)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	N		J	w	52 J.		P	6 (ab 4.000 €)
79	8	2 %	0 %	0 %	96 %	1 %	1 %	J	N	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	N		N	m	31 J.	ZT	P	4 (max. 3.000 €)
80	8	10 %	0 %	0 %	30 %	40 %	20 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	23 J.			3 (max. 2.000 €)
81	8	25 %	25 %	0 %	0 %	25 %	25 %	N	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	w	52 J.			4 (max. 3.000 €)
82	8	10 %	10 %	0 %	70 %	1 %	1 %	J	N	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	4 (nein)	J	J	J	w	30 J.	SB	P	3 (max. 2.000 €)
83	8	20 %	10 %	0 %	70 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	5 (k. ein. Vorteile)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	N	J	w	40 J.	MD	P	4 (max. 3.000 €)
84	8	10 %	45 %	0 %	35 %	10 %	0 %	J	N	N	N	A (Zug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	4 (nein)	N		N	m	40 J.	PL	P	4 (max. 3.000 €)
85	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	N	N	w	53 J.	PL	P	4 (max. 3.000 €)
86	8	10 %	10 %	0 %	80 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	5 (k. ein. Vorteile)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	N		J	m	57 J.	GD	GD	5 (max. 4.000 €)
87	8	20 %	10 %	0 %	10 %	60 %	0 %	N	N	J	N	C (Flug)	5 (k. ein. Vorteile)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	N	J	m	27 J.	KO	W	4 (max. 3.000 €)
88	8	10 %	10 %	10 %	50 %	10 %	10 %	J	J	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	4 (nein)	J	J	N	w	40 J.	PL	PL	1 (max. 500 €)
89	8	30 %	10 %	0 %	10 %	0 %	50 %	J	N	N	N	A (Zug)	1 („Einser-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	2 (eher z. g.)	4 (nein)	J	J	N	m	17 J.	BZ	BZ	
90	8	20 %	0 %	0 %	80 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	1 („Einser-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	N	J	N	w	28 J.	ME	PL	3 (max. 2.000 €)
91	8	10 %	0 %	0 %	60 %	30 %	0 %	J	N	N	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	N	N	w	19 J.	HO	HO	1 (max. 500 €)
92	8	20 %	0 %	0 %	80 %	0 %	0 %	J	N	N	N	B (Auto)	5 (k. ein. Vorteile)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	J	J	w	50 J.	PL	P	4 (max. 3.000 €)
93	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	5 (viel z. t.)	5 (viel z. t.)	5 (viel z. t.)	4 (nein)	N		N	m	50 J.	PL	PL	4 (max. 3.000 €)
94	8	10 %	20 %	0 %	70 %	0 %	0 %	J	J	N	N	A (Zug)	1 („Einser-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	N	N	m	32 J.	ME	P	4 (max. 3.000 €)
95	8	10 %	9 %	0 %	30 %	1 %	50 %	J	J	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	unsicher	N	w	32 J.	TU	P	3 (max. 2.000 €)
96	8	40 %	40 %	0 %	10 %	5 %	5 %	N	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	J	J	N	m	38 J.	KR	P	4 (max. 3.000 €)
97	8	10 %	0 %	0 %	90 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	5 (viel z. t.)	5 (viel z. t.)	5 (viel z. t.)	4 (nein)	J	J	N	m	56 J.	ME	P	
98	8	20 %	10 %	0 %	70 %	0 %	0 %	J	N	N	N	B (Auto)	1 („Einser-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	J	N	m	42 J.	WT	WT	5 (max. 4.000 €)
99	8	30 %	50 %	0 %	20 %	0 %	0 %	J	N	N	N	A (Zug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	N	N	w	57 J.	P	P	
100	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	N	N	N	m	56 J.	PL	PL	3 (max. 2.000 €)
101	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	J	N	N	C (Flug)	1 („Einser-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	17 J.	HF	HF	1 (max. 500 €)
102	8	5 %	0 %	0 %	90 %	0 %	5 %	J	N	N	N	B (Auto)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	N		J	m	58 J.	AM	W	6 (ab 4.000 €)
103	8	0 %	5 %	15 %	80 %	0 %	0 %	J	N	N	N	B (Auto)	5 (k. ein. Vorteile)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	N		N	m	43 J.	PL	PL	3 (max. 2.000 €)
104	8	20 %	10 %	0 %	30 %	10 %	30 %	J	N	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	36 J.	ZT	TU	4 (max. 3.000 €)
105	8	10 %	20 %	0 %	70 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	5 (k. ein. Vorteile)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	J	N	w	32 J.	TU	TU	3 (max. 2.000 €)
106	8	30 %	5 %	0 %	60 %	0 %	5 %	J	N	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	25 J.	HL	W	2 (max. 1.000 €)
107	8	10 %	20 %	10 %	50 %	0 %	10 %	J	N	N	N	C (Flug)	1 („Einser-Stufe")	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	J	N	m	52 J.	PL	PL	5 (max. 4.000 €)
108	7	5 %	10 %	10 %	15 %	25 %	35 %	J	N	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	2 (Monat/Sem.)	J	unsicher	ja, tlw.	m	24 J.			
109	8	10 %	10 %	0 %	70 %	0 %	10 %	J	N	N	N	B (Auto)	5 (k. ein. Vorteile)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	N		N	w	41 J.	PL	PL	2 (max. 1.000 €)
110	8	40 %	0 %	0 %	40 %	0 %	20 %	J	N	N	N	C (Flug)	5 (k. ein. Vorteile)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	4 (nein)	N		N	m	39 J.	PL	PL	3 (max. 2.000 €)
111	8	45 %	0 %	0 %	5 %	40 %	10 %	J	N	N	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	1 (viel z. g.)	1 (viel z. g.)	1 (Jahreskarte)	J	N	N	m	33 J.			3 (max. 2.000 €)
112	8	10 %	0 %	0 %	85 %	0 %	5 %	J	N	N	N	C (Flug)	5 (k. ein. Vorteile)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	N	N	w	42 J.	PL	P	4 (max. 3.000 €)
113	8	5 %	5 %	5 %	75 %	5 %	5 %	J	J	N	N	A (Zug)	5 (k. ein. Vorteile)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	unsicher	J	m	43 J.	P	P	4 (max. 3.000 €)
114	8	30 %	30 %	0 %	40 %	0 %	0 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	ja, tlw.	J	m	56 J.	HO	W	6 (ab 4.000 €)
115	8	5 %	0 %	0 %	88 %	5 %	2 %	J	N	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	N	N	w	53 J.	WT	W	4 (max. 3.000 €)
116	8	20 %	0 %	0 %	15 %	43 %	22 %	J	N	N	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	2 (Monat/Sem.)	J	J	J	w	21 J.			2 (max. 1.000 €)
117	8	5 %	10 %	0 %	85 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	N	N	m	58 J.	HO	W	5 (max. 4.000 €)
118	8	20 %	0 %	0 %	50 %	30 %	30 %	N	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	N		N	w	23 J.			2 (max. 1.000 €)
119	8	0 %	0 %	0 %	90 %	0 %	10 %	J	J	N	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	N		ja, tlw.	m	49 J.	HO	HO	4 (max. 3.000 €)
120	8	5 %	0 %	0 %	95 %	0 %	0 %	J	N	N	N	B (Auto)	4 (keine der drei)	1 (viel z. g.)	2 (eher z. g.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	N	N	w	63 J.			3 (max. 2.000 €)
121	8	0 %	20 %	0 %	80 %	0 %	0 %	J	N	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	N	N	m	30 J.			4 (max. 3.000 €)
122	8	10 %	5 %	0 %	85 %	0 %	0 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	J	m	34 J.	NK	W	4 (max. 3.000 €)
123	8	50 %	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	J	J	ja, tlw.	m	49 J.	P	P	
124	8	20 %	20 %	0 %	20 %	20 %	20 %	J	J	N	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	J	J	J	m	48 J.			5 (max. 4.000 €)
125	8	10 %	10 %	0 %	10 %	20 %	50 %	J	N	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	17 J.	TU	W	
126	8	10 %	0 %	0 %	90 %	0 %	0 %	J	N	N	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	3 (Wochenk.)	3 (Wochenk.)	J	N	J	m	30 J.	AM	L	4 (max. 3.000 €)
127	8	10 %	50 %	0 %	30 %	0 %	10 %	J	J	N	J	A (Zug)	1 („Einser-Stufe")	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	4 (nein)	N		J	m	41 J.			5 (max. 4.000 €)

10.07.2021

	Mobilität III (Freizeit und Urlaub) Verkehrsmittelmix Freizeitmobilität					Vehrsmittel Osterreich-Urlaub			Ausland	1-2-3-Klimaticket	Angemessenheit des Preises (Skala 1–5)			Mobilität und Covid-19 (Bedingung: J)			Angaben zur Person			
lfd. Nr.	last pg	zu Fuß	Fahrrad	Roller o. Ä.	PKW	Öffis \ Bahn	Eisenbahn	PKW	Eisenbahn	andere Öffis	Motorrad	bevorzugte Trip-Variante	Interesse oder Skepsis ggü. Ticket?	Stufe 1 (365 €/J.)	Stufe 2 (730 €/J.)	Stufe 3 (1.095 €/J.)	Schon jetzt Dauerkarte?	Reduktion?	Rückkehr Niveau?	Angst v. Infektion?	Geschlecht	Alter	Bez. 1	Bez. 2	Nettoeinkommen/Monat
128	8	20 %	0 %	20 %	20 %	20 %	40 %	J	N	N	N	C (Flug)	1 („Einser-Stufe")	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	N	N	m	42 J.	BL	W	5 (max. 4.000 €)
129	8	60 %	40 %	0 %	0 %	0 %	0 %	N	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	J	unsicher	N	m	32 J.	KS	W	4 (max. 3.000 €)
130	8	30 %	0 %	0 %	0 %	40 %	30 %	N	J	J	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	unsicher	N	m	18 J.			1 (max. 500 €)
131	8	15 %	15 %	5 %	0 %	10 %	55 %	N	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	18 J.			2 (max. 1.000 €)
132	8	10 %	10 %	0 %	50 %	0 %	30 %	J	J	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	2 (Monat/Sem.)	J	J	N	m	25 J.			1 (max. 500 €)
133	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	J	N	N	B (Auto)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	N		N	w	45 J.	KR	KR	3 (max. 2.000 €)
134	8	0 %	20 %	0 %	40 %	10 %	30 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	16 J.	TU	TU	
135	8	3 %	2 %	0 %	95 %	0 %	0 %	N	N	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	unsicher	ja, tlw.	w	50 J.	HO	W	4 (max. 3.000 €)
136	8	10 %	10 %	0 %	80 %	0 %	0 %	N	J	N	N	B (Auto)	1 („Einser-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	J	N	w	49 J.	KR	HO	2 (max. 1.000 €)
137	8	10 %	0 %	0 %	20 %	70 %	0 %	J	N	N	N	B (Auto)	1 („Einser-Stufe")	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	J	J	N	w	22 J.	HO	HO	
138	8	0 %	0 %	0 %	10 %	0 %	90 %	J	N	N	N	C (Flug)	1 („Einser-Stufe")	2 (eher z. g.)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	J	ja, tlw.	m	51 J.	GD	HO	5 (max. 4.000 €)
139	8	5 %	5 %	0 %	60 %	15 %	15 %	J	J	J	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	J	ja, tlw.	m	17 J.	ZT	ZT	
140	8	5 %	0 %	0 %	95 %	0 %	0 %	J	N	N	N	B (Auto)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	60 J.	HO	W	6 (ab 4.000 €)
141	7	0 %	0 %	30 %	60 %	10 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	5 (k. eind. Vorteile)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	J	J	w	30 J.	HO	HO	3 (max. 2.000 €)
142	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	J	J	N	C (Flug)	1 („Einser-Stufe")	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	4 (nein)	N			w	20 J.	KR	KS	3 (max. 2.000 €)
143	8	5 %	20 %	0 %	70 %	5 %	0 %	J	J	N	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	J	J	J	w	55 J.	HO	ZT	5 (max. 4.000 €)
144	8	75 %	5 %	0 %	0 %	15 %	5 %	J	J	J	N	A (Zug)	5 (k. eind. Vorteile)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)			N	m	38 J.			4 (max. 3.000 €)
145	8	5 %	0 %	0 %	95 %	0 %	0 %	J	J	N	N	C (Flug)	2 (keine der drei)	2 (eher z. g.)	1 (viel z. g.)	1 (viel z. g.)	4 (nein)	J	N	J	m	33 J.	GD	W	
146	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	J	N	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (nein)			N	m	62 J.			3 (max. 2.000 €)
147	8	10 %	60 %	0 %	25 %	0 %	5 %	N	J	N	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	N		N	m	60 J.	WT	WT	5 (max. 4.000 €)
148	8	40 %	0 %	0 %	60 %	0 %	0 %	J	N	N	N	C (Flug)	5 (k. eind. Vorteile)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	4 (nein)			N	w	41 J.			2 (max. 1.000 €)
149	8	10 %	20 %	0 %	60 %	10 %	0 %	N	N	N	N	A (Zug)	4 (keine der drei)	1 (viel z. g.)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (nein)			J	m	73 J.			3 (max. 2.000 €)
150	8	10 %	10 %	0 %	75 %	2 %	3 %	N	N	N	N	B (Auto)	4 (keine der drei)	2 (eher z. g.)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (nein)			N	m	63 J.			3 (max. 2.000 €)
151	8	10 %	30 %	0 %	60 %	0 %	0 %	J	N	N	N	B (Auto)	2 („Zweier-Stufe")	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	4 (nein)	N		N	m	43 J.	GD	GD	4 (max. 3.000 €)
152	8	40 %	0 %	0 %	0 %	0 %	60 %	J	N	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	2 (Monat/Sem.)	N		N	m	26 J.	KR	W	3 (max. 2.000 €)
153	8	0 %	5 %	95 %	0 %	0 %	0 %	J	J	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	J	J	ja, tlw.	m	36 J.	KR	W	
154	8	15 %	5 %	0 %	0 %	0 %	40 %	J	J	J	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	N		N	w	14 J.	FR	FR	
155	8	10 %	0 %	0 %	75 %	8 %	8 %	J	J	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	1 (viel z. g.)	1 (viel z. g.)	1 (viel z. g.)	1 (Jahreskarte)	N		N	w	48 J.	TU	W	3 (max. 2.000 €)
156	8	10 %	10 %	0 %	70 %	0 %	10 %	J	J	N	N	C (Flug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	62 J.	KR	W	4 (max. 3.000 €)
157	8	20 %	0 %	0 %	50 %	0 %	30 %	J	J	N	N	B (Auto)	4 (keine der drei)	5 (viel z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	4 (nein)	N		N	w	17 J.	KR	TU	2 (max. 1.000 €)
158	8	20 %	60 %	0 %	0 %	0 %	20 %	N	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	unsicher	N	w	24 J.			2 (max. 1.000 €)
159	8	10 %	5 %	0 %	75 %	0 %	10 %	J	J	N	N	A (Zug)	5 (k. eind. Vorteile)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	2 (eher z. g.)	2 (Monat/Sem.)	N		N	m	50 J.	KR	W	4 (max. 3.000 €)
160	8	0 %	5 %	5 %	90 %	0 %	0 %	J	J	N	N	B (Auto)	1 („Einser-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (nein)	N		N	m	52 J.	KR	KR	3 (max. 2.000 €)
161	8	10 %	40 %	0 %	10 %	40 %	0 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	unsicher	N	m	29 J.			3 (max. 2.000 €)
162	8	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	J	J	N	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	N		N	m	58 J.	KR	W	4 (max. 3.000 €)
163	8	15 %	0 %	0 %	10 %	70 %	5 %	J	N	N	N	B (Auto)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	ja, tlw.	m	20 J.	KS	W	4 (max. 3.000 €)
164	8	20 %	20 %	0 %	10 %	25 %	25 %	J	J	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	J	N	N	m	54 J.			4 (max. 3.000 €)
165	8	10 %	10 %	0 %	60 %	10 %	10 %	J	N	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	2 (Monat/Sem.)	J	N	J	w	21 J.	WL	WE	1 (max. 500 €)
166	8	20 %	10 %	0 %	0 %	50 %	20 %	J	J	N	N	C (Flug)	5 (k. eind. Vorteile)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	2 (Monat/Sem.)	J	J	ja, tlw.	w	23 J.			1 (max. 500 €)
167	8	40 %	0 %	0 %	60 %	0 %	0 %	J	J	N	N	C (Flug)	1 („Einser-Stufe")	4 (eher z. t.)	5 (viel z. t.)	5 (viel z. t.)	2 (Monat/Sem.)	J	J	J	m	19 J.			3 (max. 2.000 €)
168	8	30 %	10 %	0 %	60 %	5 %	10 %	J	J	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	w	20 J.	NK	W	2 (max. 1.000 €)
169	8	5 %	10 %	0 %	70 %	5 %	10 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)			ja, tlw.	w	67 J.			4 (max. 3.000 €)
170	8	20 %	0 %	0 %	40 %	10 %	10 %	J	N	N	N	A (Zug)	5 (k. eind. Vorteile)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	unsicher	ja, tlw.	w	18 J.	HO	HO	
171	8	5 %	5 %	0 %	0 %	0 %	90 %	N	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	k. A.	16 J.	KR	W	
172	7	5 %	10 %	0 %	85 %	0 %	0 %	J	J	N	N	A (Zug)	5 (k. eind. Vorteile)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	4 (nein)	J	J	N	m	15 J.	SB	SB	
173	8	0 %	0 %	50 %	33 %	5 %	12 %	J	J	N	J	C (Flug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	5 (viel z. t.)	5 (viel z. t.)	1 (Jahreskarte)	N		J	m	36 J.			3 (max. 2.000 €)
174	8	20 %	0 %	30 %	30 %	40 %	10 %	N	J	N	N	A (Zug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	14 J.	P	P	1 (max. 500 €)
175	8	10 %	5 %	0 %	30 %	0 %	55 %	J	N	N	N	A (Zug)	5 (k. eind. Vorteile)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	N	N	m	17 J.	WN	ME	
176	8	25 %	1 %	0 %	15 %	34 %	25 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	2 (Monat/Sem.)	J	J	N	m	21 J.	TU	W	1 (max. 500 €)
177	8	25 %	0 %	0 %	50 %	0 %	25 %	J	J	N	N	C (Flug)	4 (keine der drei)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	16 J.	KO	W	
178	8	10 %	20 %	0 %	50 %	10 %	10 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	2 (eher z. g.)	4 (nein)	J	unsicher	N	m	16 J.	RO	RO	5 (max. 4.000 €)
179	8	20 %	5 %	0 %	5 %	50 %	20 %	J	J	N	N	A (Zug)	5 (k. eind. Vorteile)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	2 (eher z. g.)	2 (Monat/Sem.)	J	J	N	w	24 J.			2 (max. 1.000 €)
180	8	40 %	0 %	0 %	0 %	60 %	0 %	J	J	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	4 (eher z. t.)	1 (Jahreskarte)	J	unsicher	N	m	28 J.	G	GU	2 (max. 1.000 €)
181	8	20 %	40 %	0 %	40 %	0 %	40 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	J	N	N	m	14 J.	PE	L	1 (max. 500 €)
182	8	10 %	20 %	0 %	30 %	25 %	15 %	J	J	N	N	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	2 (eher z. g.)	4 (eher z. t.)	3 (perfekt)	2 (Monat/Sem.)	J	J	N	m	19 J.			2 (max. 1.000 €)
183	8	5 %	0 %	75 %	0 %	5 %	15 %	N	J	N	J	C (Flug)	2 („Zweier-Stufe")	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	J	N	N	m	32 J.	PL	P	3 (max. 2.000 €)
184	8	10 %	30 %	0 %	5 %	15 %	40 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	22 J.	KO	P	
185	8	10 %	50 %	0 %	0 %	20 %	20 %	N	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	2 (Monat/Sem.)	J	J	N	m	26 J.			3 (max. 2.000 €)
186	8	10 %	10 %	0 %	50 %	0 %	30 %	J	J	N	N	A (Zug)	3 („Dreier-Stufe")	2 (eher z. g.)	2 (eher z. g.)	3 (perfekt)	2 (Monat/Sem.)	J	N	ja, tlw.	w	29 J.	KR	W	3 (max. 2.000 €)
187	8	10 %	20 %	0 %	50 %	20 %	0 %	J	J	N	N	B (Auto)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	J	N	m	16 J.	HO	HL	1 (max. 500 €)
188	8	20 %	20 %	0 %	60 %	0 %	0 %	J	J	N	N	B (Auto)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	N	N	m	53 J.	KR	W	3 (max. 2.000 €)
189	8	20 %	20 %	0 %	50 %	10 %	0 %	J	J	N	N	B (Auto)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	2 (eher z. g.)	4 (nein)	J	J	ja, tlw.	m	33 J.			4 (max. 3.000 €)
190	6	20 %	20 %	0 %	40 %	0 %	20 %	J	J	N	N	A (Zug)	2 („Zweier-Stufe")	3 (perfekt)	3 (perfekt)	3 (perfekt)	1 (Jahreskarte)	J	N	ja, tlw.					

Anhang F: Ausführliche Antworten der Befragten

Sonstige Gründe für die Wahl der Eisenbahn bzw. des PKWs
Bahn
Entspannung bei der Fahrt und Zeit für andere Tätigkeiten
Zeitnutzung für Arbeit/Lesen
man kommt einfach entspannter am Arbeitsplatz an
Ich benutze die Bahn weil ich nicht täglich mit dem Auto nach W fahren will, Gründe: Auto ist teurer, Kosten der Parkgarage, viel Verkehr, Stau. Ansonsten würde ich nicht Bahnfahren, weil ich die anderen Fahrgäste meist – schon vor Corona – als unerträglich empfinde.
Sicheres Reisen, nicht anstrengend, Zeit ist für Arbeit/Lesen nutzbar
Ich versuche den Autoverkehr in W möglichst zu vermeiden.
PKW
Da ich mein Kind vorher noch zur Schule bringen muss wähle ich den PKW, sonst würde ich aus Gesundheitsgründen mit dem Fahrrad fahren.
Flexibel – zeitlich ungebunden – spontane Einkäufe bei Rückfahrt (Lebensmittel) – Kinderbetreuung erfordert Pünktlichkeit – Umweg für Bahnhof
Die Fahrt mit Bus dauert im Vergleich zu Auto mindestens doppelt so lange – für die ca. 4 Kilometer zum Arbeitsplatz müsste man 1 x umsteigen, die Wartezeiten brauchen zu viel Zeit. Am besten ist die Fahrt mit dem Fahrrad (nur bei entsprechendem Wetter), Autofahrt kostet morgens (6.30 – 9.00 Uhr) und abends zu den Stoßzeiten schon Nerven, da immer Stau – außer in den Ferienzeiten. Fahre nach Möglichkeit (und auch sehr gerne) mit dem Rad.
Zugzeiten nicht immer vereinbar mit der Arbeitszeit
Ich pendle von Ottenschlag nach St. Pölten – ein anderes Verkehrsmittel außer dem PKW kommt leider nicht in Frage – theoretisch gibt es glaube ich eine Busverbindung, damit wäre ich aber doppelt so lange unterwegs.
Dieselbe Strecke mit den ÖV (VOR-Bus) zurückzulegen würde 1. die doppelte Fahrtzeit bedeuten 2. aufgrund der zeitlichen Bindung nicht praktikabel / durchführbar sein
zeitliche Flexibilität, muss nicht dauernd auf die Uhr schauen
im ländlichen Raum – viele Bahnen nicht mehr betrieben – Busse sind keine echte Alternative
Bin bei der Berufsausübung auf meinen Pkw angewiesen.
Tür zu Tür 5 Minuten... Fußweg zum Bahnhof ca. 20 Minuten, Fahrzeit Bahn 10 Minuten... Also es geht in meinem Fall um die Anbindung.
hohe Flexibilität aufgrund vieler verschiedener Wege die zurückgelegt werden müssen (z.B. Arbeit, Arztbesuch, Einkaufen, Kindergarten,...) sowie bessere Transportmöglichkeit von Gegenständen (Einkäufe, Kindersitz,...)
Busverbindungen so schlecht abgestimmt mit Umsteigen, dass man für 5km Weg über eine Stunde benötigt – mit PKW 10 Minuten
Bis jetzt ist das Auto immer noch die billigere Lösung gewesen. Selbst mit Monatskarte steht der Preis und Mehraufwand nicht in Relation.

Sonstige Maßnahmen/Vorschläge zur Attraktivierung der Eisenbahn
besser abgestimmte Takte bzw. Verbindungen in bestimmte Richtungen
Letzte Meile flexible Angebote
Kürzere Reisezeit als Auto; Kärnten-Wien Auto ca. 2 1/2 h, Zug ca. 3 1/2; Semmering-Basistunnel sehr wichtig
Busverbindungen vor 5:00 und nach 1:00

ÖsterreichCard zu leistbarem Preis (bzw Stufe 3 des 123 Tickets)
wie schon erwähnt, um 04:00 Uhr früh geht noch kein Zug in meine Richtung
Verbindungen zeitlich ausdehnen – mehr "frühere" und "spätere" Öffis.
Ich bräuchte überhaupt eine zumutbare Verbindung.
Da keine direkte Schienenverbindung existiert, wäre eine zeitlich gut aufeinander abgestimmte Bus/Zug Verbindung sehr hilfreich. Wenn die Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (eine Wegstrecke dzt. öffentlich ca. 1,5 Stunden) ähnlich flexibel und vom zeitlichen Rahmen vergleichbar mit dem des Autos wäre (ca. 55 Minuten), würde ich vermutlich öffentlich fahren.
Ermöglichung einer durchgehenden Mobilitätskette Tür zu Tür mit Öffi/Mikro-ÖV, die nicht wesentlich länger oder komplizierter als die eigene Privat-Pkw-Nutzung ist
Gleiche oder ähnliche Fahrzeit wie mit Auto, am besten ohne Umsteigen
Aufgrund der Anforderungen in meinem Beruf als Lokal-Journalist im Waldviertel ist der Umstieg auf Alternativen zum Pkw unrealistisch.
Kann keine Öffis nutzen weil ich die Öffis lenke????, ich bin Lokführer
Der näheste Bahnhof ist neben der Schule, deswegen kann ich die Bahn auf der Strecke nicht verwenden
ich nutze die Bahn häufig um nicht mit dem Auto fahren zu müssen...
Überhaupt eine Sinnvolle Verbindung in der der Fahrweg mit der Fahrzeit im Verhältnis steht
Nicht mit Graffiti beschmierte Züge
Bequemere Sitzplätze
Wichtig ist eine höhere Geschwindigkeit und kürzere Fahrzeiten als mit dem PKW, Anbindung von mehreren Orten ist m.E. nicht relevant bzw. mit P+R gut zu lösen
Radmitnahme in ALLEN Zügen sowie vielen Bussen (mindestens 1 x täglich hin und zurück)
In der Familie warten wir alle auf das 123-Ticket. Würde die FJB auf eine Hochgeschwindigkeitsbahn ausgebaut (Ziel: z.B. 30min bis W) würden wir sogar schneller in Spittelau sein als von Hitzing! Da ist noch viel Luft nach oben.
Also.... die Verbindung vom Bahnhof und Arbeitsort bzw. Reiseziel.... sollte vielleicht auch in den Servicekatalog aufgenommen werden anstatt Millionen in den Netzausbau zu investieren. zB Günstige Elektroradcombo.... im Ticket inkludierte Sammeltaxi Verbindungen... Bei uns fahren leere Busse täglich unnütze Runden. Da würde es ein E-Kleinbus der dafür öfter fährt vielleicht besser. Auch für Anrainer. Außer wäre eine Kooperation mit Touristischen Gebieten vielleicht ein guter Start...
Meine Arbeitsstelle liegt im gleichen Ort wie mein Haus. Ich brauche mit dem Fahrrad 5min. zur Arbeit und zu Fuß 15min. Eine Nutzung der Bahn wird daher nie in Frage kommen.
Anmerkung ich nutze die Bahn bereits zu fast 100%. Mehr geht nicht.
Ich nutze bereits jetzt die Bahn als einziges Verkehrsmittel neben dem Rad (und tlw weiteren öffis) obgleich viele der Punkte nicht in dem Ausmaß erfüllt sind, dass ich gern hätte. Dennoch konnte eine Verbesserung dieser Punkte keine Steigerung meiner Zugnutzung mehr bringen. Dieser Punkt findet hier leider keine Berücksichtigung
Einfacher Art ein Ticket zu lösen, zB am Bahnhof persönlich, im Zug und beim Automatenkauf keine Notwendigkeit einen Zug auszuwählen
Ich verwende sehr gerne Autoreisezüge, weil man damit viele KM besser hinter sich bringen kann als direkt auf der Straße. Außerdem ist es mir sehr wichtig, dass man Fahrräder mitnehmen kann.
Prinzipiell bin ich in der Früh mit dem Auto unterwegs, nutze jedoch auf dem Rückweg öffentliche Verkehrsmittel. Zum Punkt Komfort: Baureihe 4020 im Sommer, sonst passt alles
Die Bahnhaltestellen liegen in meinem Fall ungünstig, deshalb fahre ich mit dem Bus, der eine direktere Verbindung hat

Verbesserungsvorschläge der Eisenbahnnutzer
tlw. unflexible Verbindungen bzw. schlecht abgestimmte Takte, oft zu wenig Angebot und somit überfüllte Züge
Anschlusszüge funktionieren nicht immer sinnvoll/einwandfrei; mehr dauerhafte wechselseitige Anerkennung von Fahrkarten-Tickets: z.b. Westbahn-ÖBB – 1 Karte für alle Anbieter!!!
WLAN ausbauen, um auch immer unterwegs arbeiten zu können
Preis, Störungen und Verspätungen, Komfort zumindest ÖBB 4020 bzw ÖBB 4124
Ausbau Franz-Josephs-Bahn für dichteren Taktverkehr (ab z.B. Limberg/Maissau)
Die Taktung ist leider in der Region zum Pendeln noch nicht optimal und sollte an einen wirklich dichten Takt bieten.
Semmering-Basistunnel
verpasste und zu enge Anschlüsse in Amstetten Sichere Fahrradwege zum Bahnhof und sichere Fahrradabstellplätze
Besseres Netz, Dichtere Takte, Innenstadtanbindung für S-Bahn
Nebenbahnen sollten mehr Aufmerksamkeit bekommen. Auch auf Hauptstrecken wie Saalfelden-S Hbf gehört ein gleichmäßiger Takt aller Züge. Von Saalfelden aus Richtung S kommt man erst um ca. 07:00 Uhr am Ser Hbf an. Richtung Wörgl/Innsbruck hingegen gibt es schon frühere Kurse. Nebenstrecken wie die Pinzgauer Lokalbahn haben auch mehr Aufmerksamkeit verdient! Der Halbstundentakt an Wochentagen bis Niedernsill soll bis nach Krimml geführt werden. Am Wochenende dafür ein Halbstundentakt bis Niedernsill eingerichtet werden.
Verpasste Anschlüsse, lange Anschlusswartezeiten
Eine Vereinfachung des Tarifsystems wäre ideal → FAIRTIQ App österreichweit wäre super
Zu wenig Ausbau neuer Trassen (Gesamteuropa)
in die Schieneninfrastruktur muss investiert werden
Bessere Verbindungen mit Kombination unterschiedlicher Strecken ohne lange Wartezeiten und Umstiegen. Weniger Zwischenhalte auf langen Strecken.
Das Problem ist meiner Meinung nach das Verhältnis der Investitionen in die Straße zu jenen in die Schiene – große Straßenprojekte verhindern die Verlagerung von Personenverkehr auf die Schiene, weil die Straße damit zu attraktiv ist.
Die Züge von W nach St.Pölten sind immer überfüllt, auch W Linz ist sehr ausgelastet. Hier wären kürzere Intervalle gut
Lange Wartezeiten bei verspäteten Zügen aufgrund fehlender Ausweichpunkte/Zweites Gleis (teilweiser zweigleisiger Ausbau der Nordwestbahn). Zubringer Busse im ländlichen Raum. (Nicht nur Bus Verbindungen die auf die Schulen abgestimmt sind, sondern auch auf Pendler)
Fehlende Mikromobilitätslösungen (Transfer vom Bahnhof zum/zur Wohnhaus/Wohnung, bzw. zur Freizeiteinrichtung, Hotel, etc.)
Franz Josefs Bahn hat zu lange Fahrtzeiten, oft wartet der Zug auf Gegenzüge. Mehr Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme wären gut (zB auch in Nachtzügen)
Elektrifizierung und Ausbau der Kapazitäten
Nebenbahnen, wie die Kamptalbahn könnten noch deutlich beschleunigt werden, wenn man die vielen ungesicherten Bahnübergänge reduziert bzw. mit Schranken oder Lichtanlagen ausstatten würde. Leider wehren sich die Gemeinden wegen der Kosten. Hier vermisse ich das "an einem Strang ziehen" von den Gemeinden und der ÖBB. ebenso finde ich es persönlich nicht für sinnvoll, die Nebenstrecken mit den Akkuzügen auszustatten. Ich weiß, dass Schlagwort "Eco" ist in aller Munde, aber die Akkus wachsen nicht auf den Bäumen und müssen bei dementsprechender Auslastung sicher relativ oft getauscht werden und gegen neue ersetzt werden. Solange das Lithium auf der anderen Seite der Erde aus dem Boden geholt wird und "Wir" die Umweltzerstörung nicht sehen, ist das scheinbar egal. Elektrifizieren wäre das Schlagwort.

Ausbau der Regionalbahnen (FJB, Kamptalbahn) speziell ins Waldviertel, mit besserer Vertaktung zu den Pendlerzeiten.
Taktverkehr und mehr Plätze in den Stoßzeiten
- bequemere Sitze - mehr Beinfreiheit - bei Viererplätzen zumindest kleine Tischerl - in Tagesrandlagen abgedunkelte Beleuchtung - warmweißes statt kaltweißes Licht - abwechslungsreichere Sitzlandschaft (zB auch Couches, siehe Garnituren der WESTbahn) - mehr beschleunigte Verbindungen in Hauptlastrichtung - funktionsfähigere Klimaanlagen - Kundeninformation!!! V.a. bei Störungen ist immer pures Chaos
bis heute hat die Bahn kein Krisenmanagement, bei jeder gröberen Störung ist Chaos pur, es ist klar, dass nicht in 5 min ausreichend Busse zur Verfügung stehen. aber ich erwarte mir, dass den Fahrgästen hilfreiche Informationen gegeben werden (z.B. FJB in W geht nicht, aber man könnte über Floridsdorf-Stockerau ausweichen, nur sagt das niemand), auch gehören zumindest Getränke bei längeren Störungen und Hitze ausgeteilt, Standard ist: bei einem Problem siehst du weit und breit keinen einzigen ÖBBler.
Wagenmangel
Einzelfahrten sind im Vergleich zum PKW extrem teuer, besonders wenn 3-4 Personen gemeinsam reisen.
lange Wartezeiten auf Anschlusszüge; zu geringe Intervalle; häufige Verspätungen; zu lange Reisezeiten von NÖ nach W
In den Zugausfällen
PKW ist noch immer zu günstig im Vergleich zu Öffi. Gezieltere Pendlerpauschalen für Öffinutzer
Teilweise noch zu viel Verwendung von Regionalzügen mit Verbrennungsmotoren, teils viel verpasste Ausbaumöglichkeiten, Nachvollziehbarkeit der Bahnhofsgröße/Streckenausbau teilweise unschlüssig
Informationen bei Störungen und bei Schienenersatzverkehr
Regionalbahnen gehören gestärkt!! Dichtere Intervalle und moderne Bahnhöfe sind wichtig!!
Zusätzliche abweichende Streckenführungen aus dem Umland nach W, um mehr Direktverbindungen zu schaffen. Einfacheres (logisches) Tarifsystem 2er Stufe des Klima-Tickets sollte für 3 Bundesländer gelten, weil es sonst unattraktiv ist.
Unattraktive Südbahn (derzeit), alte Garnituren im Nahverkehr (ändert sich), Hauptbahnhof zu weit entfernt (sowohl mit Öffis und Auto)
Reaktivierung alter Strecken…
Bessere Takte auch an Wochenenden
mehr Angebot zu Stoßzeiten, bessere Verzahnung der Verkehrsmittel (Fahrrad, Bahn, Bus, PKW)
Aufwertung der Nebenbahnen (Renovierung von Bahnhöfen, Beschleunigung der Reisezeiten usw.)

Schlussbemerkungen ***(Haben Sie Anmerkungen zur Umfrage oder möchten Sie mir sonst noch etwas mitteilen?)***
Tolle Umfrage, Danke.
Gründe für Reisevariante abfragen, Flug ist preislich wesentlich günstiger als Nachtzug
Ich habe einen B-Führerschein, aber kein Auto. Diese Frage sollte man evtl. aufteilen.
eine tolle Idee für eine Bachelorarbeit :-)
gute Fragen, alles Gute fürs Projekt
Leider ist von meinem Wohnort (Ottenschlag) kaum ein zumutbarer öffentlicher Verkehr möglich. Ich benötige mit dem PKW fast die Hälfte der Zeit wie mit der schnellsten öffentlichen Verbindung (und dafür müsste ich um 05:45 los fahren)
Wenn das Angebot der Öffis nicht vorhanden – bringt 1-2-3- Ticket im ländlichen Raum gar nichts!! Der öffentliche Verkehr wurde in den letzten 30/40 Jahren kaputtgespart und lässt sich jetzt mit "Pseudomaßnahmen" nicht mehr so einfach wiederbeleben. In W würde ich KEIN Auto besitzen – dort funktioniert der öffentliche Verkehr hervorragend, da braucht es auch kein 123 Ticket – kein Vergleich zu NÖ, BGLD oder STM.
Alles Gute für diese Arbeit!
Toller Fragebogen – bin gespannt auf die Ergebnisse!
Das Kamptal zwischen Gars und Langenlois sollte nur mit einem Autoreisezug zu durchfahren sein. das würde für die Orte Erleichterung und die Autofahrer kürzere Durchfahrzeit ergeben.
Bei Störungen ist die ÖBB immer heillos überfordert. Die Reisenden werden einfach dumm stehen gelassen und nicht informiert. Warum gibt es keine vorgefertigten Störungskonzepte für div Szenarien, wo bei Auftreten einer Störung nur mehr das entsprechende Abweichungskonzept hervorgeholt und umgesetzt werden muss?
ich bin froh, wenn ich nie wieder Bahn fahren muss. da ich beruflich fahren muss, würde ich grundsätzlich nicht in der Freizeit Bahn fahren. als extrem schlecht bewerte ich die Umstellung vor ein paar Jahren, früher konnte ich um einen geringeren Preis im ganzen VOR fahren, jetzt zahle ich deutlich mehr und kann nur "meine" Strecke fahren. ich sehe nicht ein, dass ich für eine Strecke jetzt extra zahlen muss, obwohl meine Kosten für d. Jahreskarte sowieso schon deutlich höher sind.
Es fehlt die Möglichkeit, dass man angibt, ob man nach Covid freiwillig oder aufgrund der Vorgabe durch den Arbeitgeber wieder öfter zum Arbeitsplatz fahren wird.
Super Umfrage ;)
Viel Erfolg bei Ihrer Abschlussarbeit mit diesem in dieser Zeit so wichtigem Thema
Schnelle Fahrradfernwege fehlen im W4 komplett. Nicht für Spaßfahrten (z.B. Thayarunde …) sondern zwischen den Bezirkshauptstädten und Richtung W (z.B. Anbindung an den Donauradweg bei Tulln). Derzeit ist die Strecke zwischen Horn und Tulln nur sehr winkelig und mit vielen Höhenmetern zu fahren.
Individuelle Anbindung durch Räder... / Kooperation mit Start-ups... kann nicht jedem Kind einen Elektroroller kaufen... Räder werden oft gestohlen. Ich bin Hundebesitzer und reise gerne... / mit Hund meistens Auto günstiger, unkomplizierter...
Öffis für gehbehinderte Personen sind im ländlichen Raum uninteressant!
Gute und überlegte Fragen!!
Wochenpendler, und von denen gibt es in der Ostregion ja auch genug, wenn auch nicht mehr im extremen, werden in dieser Umfrage gar nicht berücksichtigt. Ich pendle bspw wöchentlich am Wochenende zwischen W und NÖ. LG und viel Glück
Bin selber ÖBB-Mitarbeiter
Tolle Umfrage!!
Das Modell der Bundeslandgrenzen beim 1-2-3-Ticket sehe ich eher als Nachteil, ich würde ein Ticket auf Basis von Regionalbezirken bevorzugen zB 5 – 10 – bundesweit für die Stufen 1, 2 und 3.
Ich liebe es Bahn zu fahren, meine Sommerferien als Schüler verbringe ich fast nur im Zug…